

LANZ



Die Typengeschichte der großen HR-Bulldogs, Bauzeit 1925-1962

Lanz hatte ab 1921 verschiedene Glühkopfbulldogs gebaut. Der 12er Lanz war der berühmteste, der Urvater aller Bulldogs. Es gab aber auch den Mops mit 8Ps sowie einen Allradschlepper.

Der Markt und das war bei Lanz der Bereich der Großbetriebe im Norden und Osten, verlangte größere und stärkere Maschinen um große Flächen zu bearbeiten.

Im Jahr 1925 wurde das Ergebnis langer Konstruktionen und Versuche vorgestellt. Es war der erste Großbulldog,

Der LANZ HR1.

Der Lanz Bulldog war eine moderne, aufwendige und teure Konstruktion. Der 22Ps-Bulldog hatte natürlich wieder einen Glühkopfmotor. Er war erheblich größer als die anderen Lanz-Modelle, der Hubraum betrug 10.3L, bei einer Drehzahl von nur 500U/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 als Verdampfer-Kühlung, d.h. um den Zylinder war eine große Wasserkammer mit einer großen Menge Wasser und dieses musste beim Arbeiten regelmäßig nachgefüllt werden.

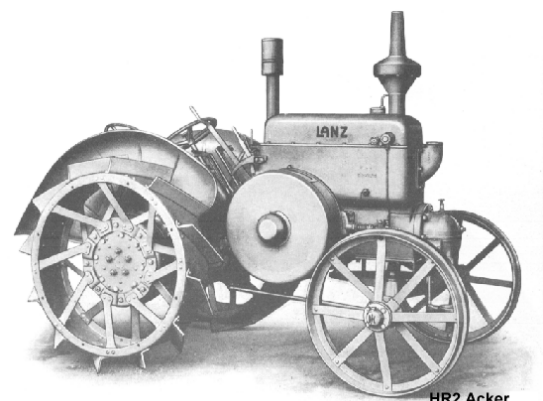
Der Bulldog hatte ein Vierganggetriebe, aber keinen Rückwärtsgang. Der Motor musste zum Rückwärtsfahren umgesteuert werden.

Das Gewicht betrug ca. 2500kg. Als Räder gab es Eisenräder oder Vollgummiereifen. Auf Wunsch waren auch Raupenkettensysteme lieferbar.

Von dieser Maschine wurden nur 6 Exemplare gebaut, dann kam die Weiterentwicklung auf den Markt.

Der LANZ HR2 22/28

Bei dem neuen Bulldog, den es ab Anfang 1926 gab, führte man eine Dreifachbezeichnung für die Motorleistung ein. Nennleistung für wirtschaftlichen Einsatz 22Ps, dauernd belastbar bis 28Ps, Höchstleistung 30Ps.



Der Bulldog wurde bis 1929 in einer Stückzahl von über 7200 Stück gebaut. Das war damals –der- Großschlepper in Deutschland.

Der Markt verlangte dann aber modernere Maschinen, also musste man wieder ändern.

Der LANZ HR3

Dieser Bulldog wurde im Jahr 1928 geplant, aber nur als Prototyp mit vielen Verbesserungen gebaut, da der Nachfolger, der Kühlerbulldog bessere Geschäfte versprach ließ man die Produktion sein.

Der LANZ HR4 22/28

Im Jahr 1928 hatte man wieder einiges geändert, man führte den neuen 22/28 HR4 ein. Hauptänderung war die neue Kühlung. Die Thermosyphonkühlung mit Ventilator, reduzierte den Wasserverbrauch gewaltig. Dadurch konnte der Kühlwasserinhalt von 135L auf 60L gesenkt werden. Der Bulldog hatte jetzt auch einen Rückwärtsgang, das mühselige Umsteuern des Motors gab es nicht mehr.

Trotz der Vorteile wurden nur 180 Exemplare gebaut.

Der LANZ HR5 15/30

Bei dem neuen Modell war der Motor weiterentwickelt worden. Ohne Hubraum und Drehzahl zu ändern hatte man eine höhere Leistung erreicht.

Die Angaben waren:

Nennleistung 15Ps

Dauerleistung 30Ps

Spitzenleistung 35Ps

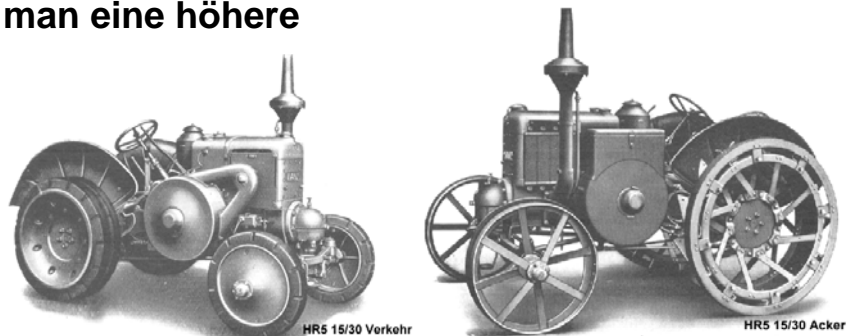
Der 15/30 wurde von 1929

bis 1935 gebaut. Parallel

dazu gab es den HR6

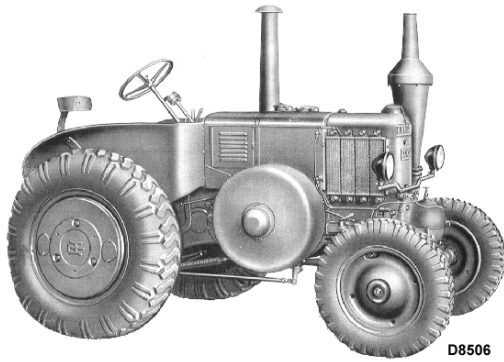
Mit den Leistungsangaben 22/38/44Ps. Dieser Bulldog hatte einen verbesserten Regler, ein stärkeres Getriebe, größere Räder und viele andere Verbesserungen.

Der Bulldog hatte nun ein Entwicklungsstadium erreicht, daß er für die Landwirtschaft ein unschlagbar solides, kräftiges und sparsames Zugfahrzeug war. Dementsprechend entwickelten sich die Verkaufszahlen. In den Jahren 1929-1935 wurden über 11500 Stück gebaut.

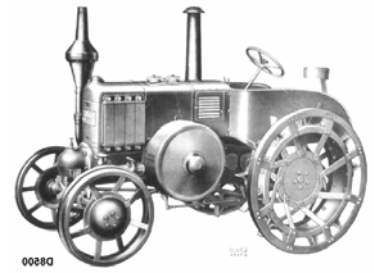


Der LANZ HR7 und HR8

Ab 1935 kamen wieder neue Modelle auf den Markt. Man hatte technisch viel verändert, z.B.



Der Ventilatorantrieb und der Regler wanderten auf die linke Seite, die Riemenscheibe und die Kupplung auf die rechte Seite, der Bosch-Öler für die Motorschmierung unter das linke Schwungrad. Auch die Fahrerplattform wurde völlig neu konstruiert.



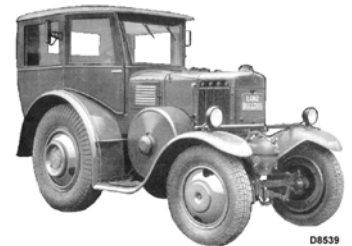
Den Bulldog gab es in zwei Ausführungen, den HR7 mit 30Ps und den HR8 mit 38Ps normale Dauerleistung.

Im Laufe der Bauzeit wurde die Motorleistung von 30 auf 35 und von 38 auf 45Ps erhöht. Zusätzlich kam ein stärkerer Bulldog mit 55Ps ins Programm. Man verwendete jetzt hauptsächlich die neuen D-Nummern als Bezeichnung um die den vielen Modellen Verwechslungen zu vermeiden. Die Ackerluftbulldogs hießen nun:

D8506 35Ps, D9506 45Ps, D1506 55Ps

Da es die Bulldogs in vielen Varianten gab, gab es auch viele Typenbezeichnungen, einige Beispiele des 35Ps-Schleppers:

D8500 Ackerbulldog, D8501 Ackerbulldog mit elektrischer Zündung und Beleuchtung, D8502 Ackerbulldog mit Beleuchtung, D8506 Ackerluft-Bulldog, D8511 Kombi-Bulldog mit Vollgummireifen, 8518 Kombibulldog mit Vollgummireifen und Seilwinde. D8531 Eilbulldog, D8538 Eilbulldog mit Seilwinde, D8539 Eilbulldog mit Kabine.

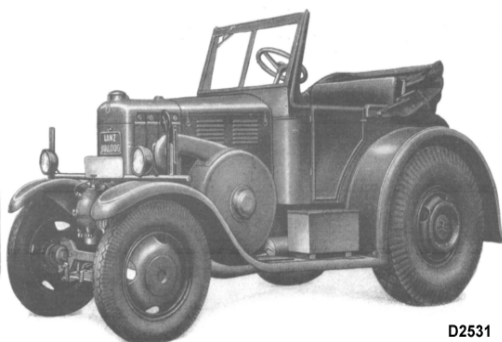
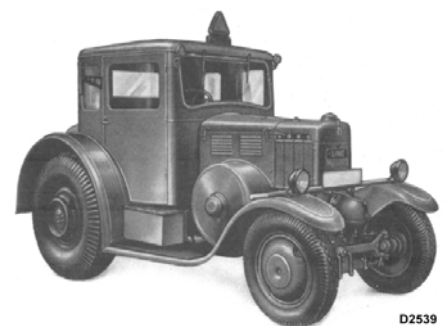


Der LANZ HR9 D25...

Ab 1937 wurde der große 55Ps Eilbulldog gebaut. Er unterschied sich von den Ackerschleppern in vielen Bauteilen. Er war ja für Transportarbeiten

gebaut und hatte z.B. einen längeren Radstand, LKW-Reifen,

Druckluftbremsen, automatische Anhängerkupplung und ein 5Gang-Getriebe das mit einem Schalthebel geschaltet wurde. Der Heck-Kraftstofftank fasste 200L. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 33km/h, das Gewicht der betriebsbereiten Maschine betrug



4500kg.

Es wurden bis Kriegsende 2400 Eilbulldogs gebaut. Diese Maschinen wurden bis 1943 gebaut, dann wurde der Bau von Schleppern für flüssige Kraftstoffe verboten. Nun mussten (wenige) Holzgasbulldogs gebaut werden.

Das LANZ-Werk

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.

Man machte da weiter, wo man vor dem Krieg aufgehört hatte. Man baute wieder große Glühköpfe in allen Variationen.

Der LANZ-Bulldog

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

Im Jahr 1953 gab es einen neuen -Großschlepper bei LANZ den D4806/D4816 mit 48Ps und D5806/D5816 mit 58Ps,

Es gab nun einen neuen Dieselmotor der die Anforderungen aus der Landwirtschaft erfüllte. Ein Hubraum von 7.35L mit Aluminiumkolben, Bosch-Einspritzpumpe, Exakt-Drehzahlregler, Pendelstarter und sehr wenig Dieserverbrauch waren die Kennzeichen des Neuen. Die 06-Modelle waren mit Sechsgang-Getriebe, die 16-Modelle mit zusätzlichen Kriechgängen ausgerüstet. Schon nach einem Jahr Bauzeit wurde die Motorleistung erhöht und die dazugehörigen Typenbezeichnungen geändert.

Es gab nun D5016 mit 50Ps und D6016 mit 60Ps zu kaufen.

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 1962 gebaut.

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 HR-Bulldogs war im Jahr 1962, 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

