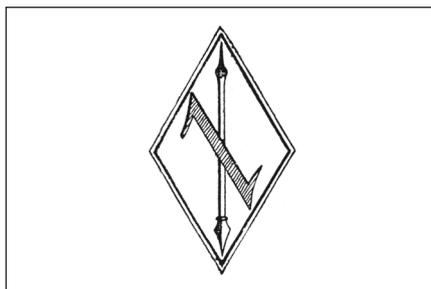




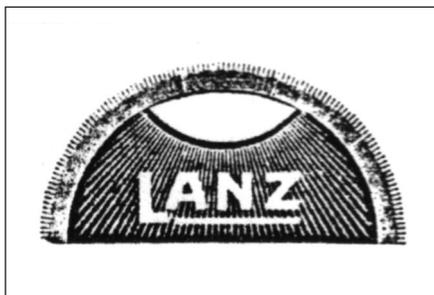
21.08.1907 – 102 100



26.04.1916 – 214 000



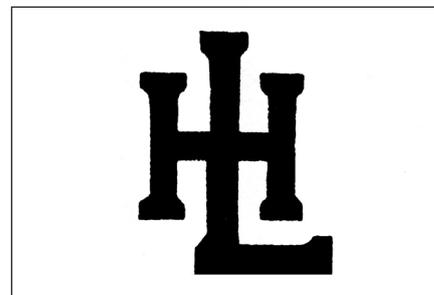
24.03.1921 – 273 302



22.08.1907 – 102 101



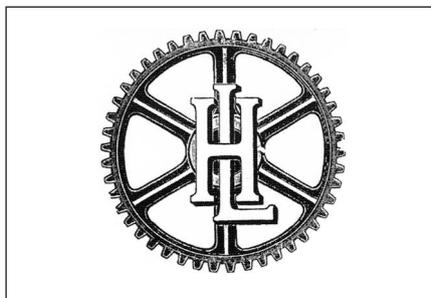
1917 – 1958



26.11.1934 – 475 676



- 1912 -



29.01.1940 – 321 493



04.07.1953 – 659105

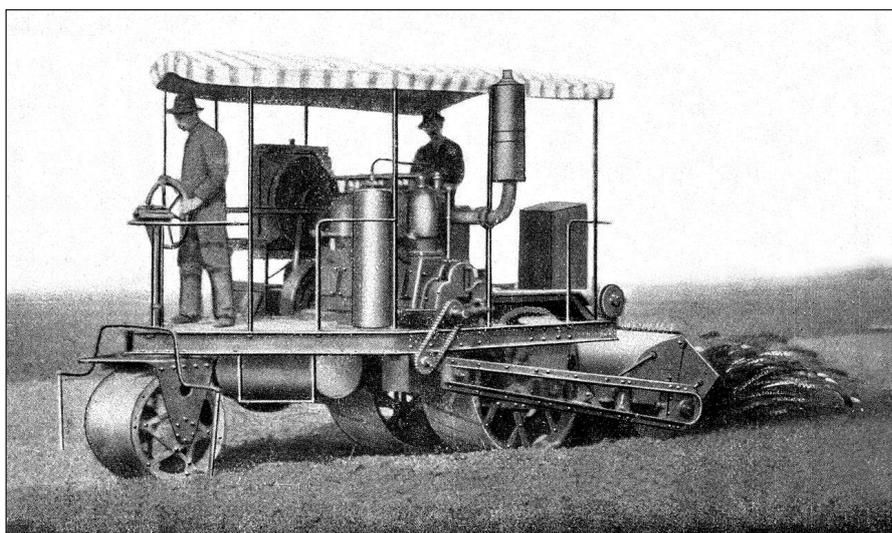
**Lanz
1908 – 1956**

Die Firma Heinrich Lanz, Mannheim, wurde 1859 als Reparaturwerkstatt für Landmaschinen von Johann Peter Lanz unter dem Namen J.P. Lanz & Cie. gegründet. 1860 übernahm sie Heinrich Lanz (9. März 1838 – 1. Februar 1905). Die Fabrikation von eigenen Landmaschinen und Lokomobilen begann er 1867.

Sein Sohn Karl Lanz (1873 – 18. August 1921) wandte sich auch dem Luft- und Straßenverkehr zu. So waren ab 1907 auch Straßenlokomotiven mit bis zu 65 PS Dauerleistung im Programm. Insbesondere im Ersten Weltkrieg dien-

ten sie zum Ziehen schwerer Lasten wie Geschützen und Munition.

Im Herbst 1909 erprobte man in Ungarn und Deutschland einen benzinbetriebenen Fräseflug nach Plänen des Ungarn Köszegei, dessen Lizenz 1911 er-



Prototyp des Lanz-Landbaumotors System Köszegei von 1909 mit Kämper-Motor ¹

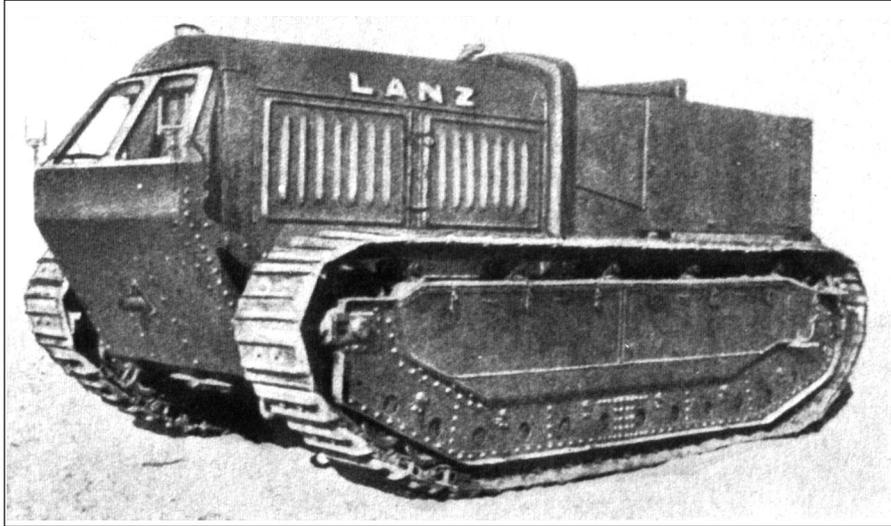
worben wurden. (Siehe auch > Kämpfer.)

Der damals sehr bekannte Automobilbau-Ingenieur Willy Seck (> Eryx, > Scheibler) trat nach einer dem Motorflugbau gewidmeten Studienreise durch die USA im Herbst 1911 bei

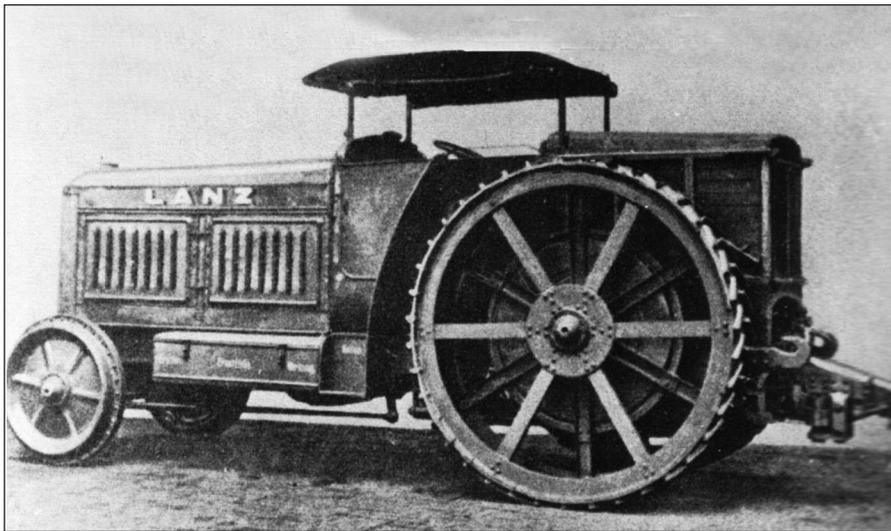
Lanz ein und entwickelte das Fahrzeug zusammen mit dem Ingenieur Walter Göldner zum „Landbau-Motor“ (System Köszezi-Seck), einer Bodenfräse, weiter. Zu jener Zeit bildete das Motorfahrzeug (70-PS-Vierzylindermotor) mit dem Pflug noch eine Einheit. Nach

Vorgaben des Heeres entstand 1916 der „Feldmotor“ (Vierzylindermotor, 60/80 PS), bei dem man das Fräswerkzeug weglassen konnte. Somit war es 1917 möglich, den Feldmotor als Schlepper für die Kaiserliche Artillerie zu verwenden. Ein Kettenfahrzeug kam nicht mehr zum Einsatz.

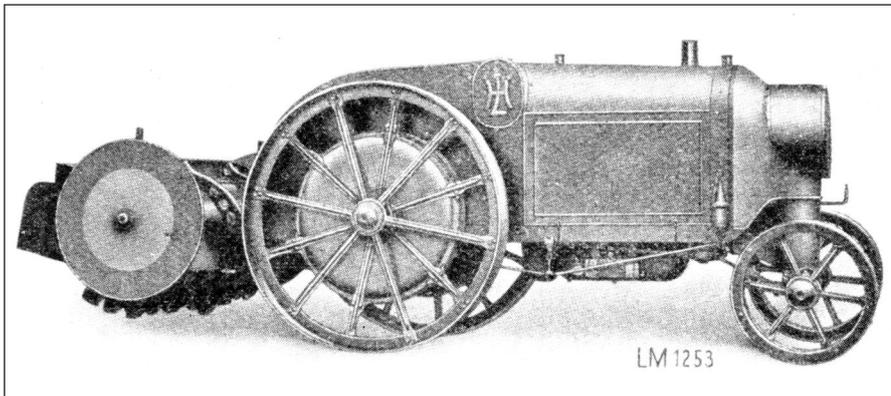
1917 erhielt Lanz von der Heeresverwaltung neben Büssing den Auftrag, den Panzerkampfwagen „A 7 V“ zusammenzubauen. Insgesamt 100 Fahrzeuge wurden fertiggestellt. Kapazitätsprobleme des Mannheimer Stammwerks führten u. a. zum Erwerb der Automobilfabrik der Firma Mathis Akt.-



Prototyp eines Kettenfahrzeuges auf Landbaumotor-Basis 1918



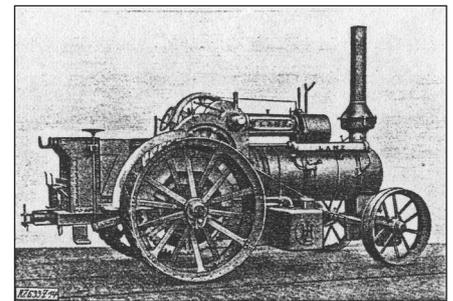
Lanz-Zugmaschine mit 100 PS als Geschützschlepper um 1917



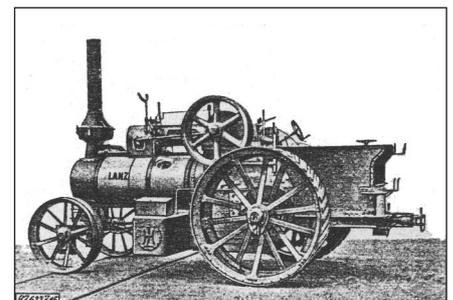
Lanz-Landbaumotor mit Fräsvorrichtung um 1911 ¹



Lanz-Reklame



Lanz-Straßenzug-Lokomotive 1924



Lanz-Straßenzug-Lokomotive 1924

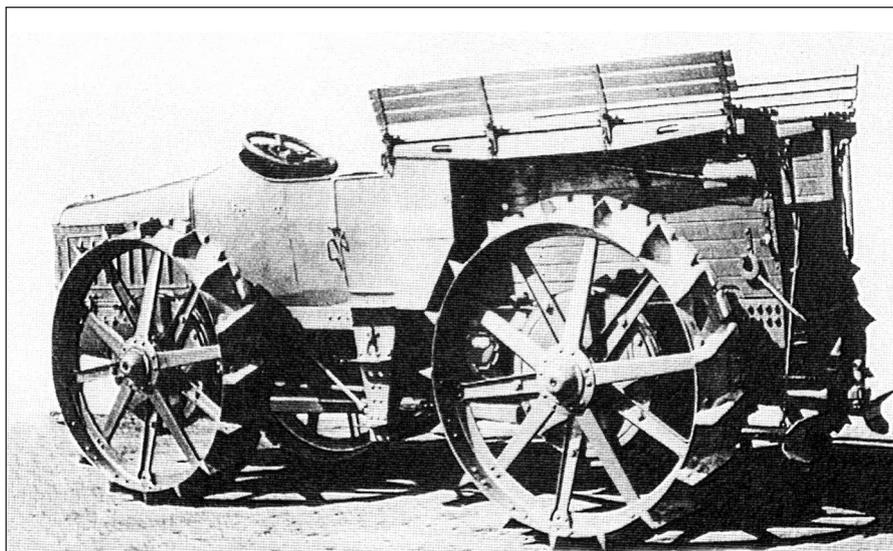
Ges., Straßburg (> Mathis). Unter dem Namen Maschinenfabrik Neudorf A.-G., Straßburg, gehörte das Werk bis Kriegsende 1918 zu Lanz.

Den Durchbruch zu Weltruhm brachte eine Entwicklung des Ingenieurs Fritz Huber (1881–1942). Er entwickelte einen neuartigen „selbstfahrenden Schweröl-Motor“, der den Namen Bulldog erhielt. Der 1921 herausgebrachte Bulldog (HL) hatte einen liegenden 12-PS-Einzylinder-Zweitakt-Glühkopfmotor. Diese anfangs auf Eisenrädern laufende Straßenzugmaschine, der erste Schweröl-Schlepper der Welt, diente nicht allein dem Transport (5 t Zugkraft), sondern war ein vielseitig einsetzbarer Antrieb für Dreschmaschinen, Häcksler, Strohpressen und andere landwirtschaftliche Maschinen. Als Treibstoffe konnten Teeröl, Rohöl, Gasöl, Naphta, Petroleum und andere verwendet werden. Mit Hartgummi-Bereifung diente er Expeditionen und Industriebetrieben als „Gummi-Bulldog“.

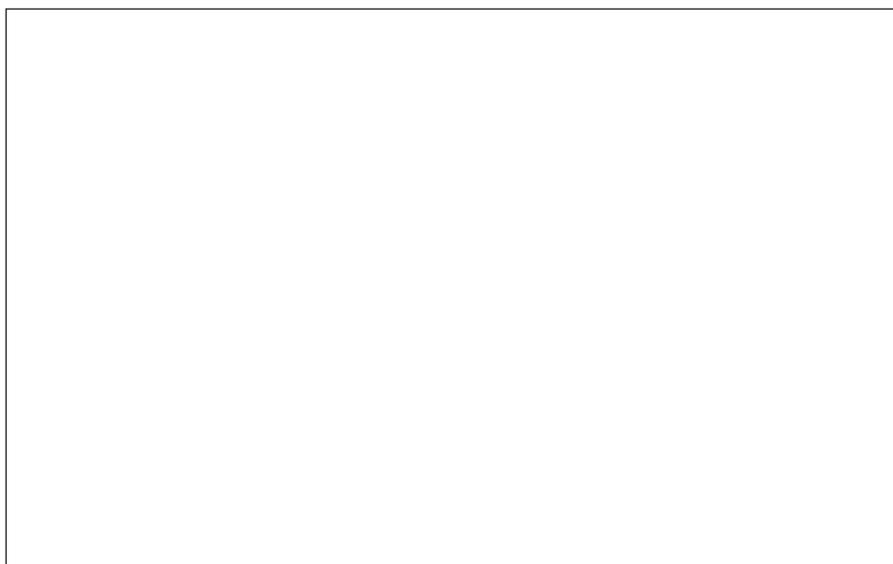
1923 wurde der eisenbereifte Acker-Bulldog Typ HP auf den Markt gebracht mit Vierradantrieb und Knicklenkung. Damit begann aber auch die Entwicklung größerer Bulldog-Typen.

Mit dem „Felddank“ stellte Lanz im gleichen Jahr einen für Großbetriebe konzipierten Schlepper vor. In der straßentauglichen Ausführung führte er den Namen „Verkehrsdank“. Für den Antrieb sorgte ein Zweizylinder-Glühkopfmotor mit 38 PS Leistung. Das Modell fertigte man bis 1925. Eine Propaganda-Fahrt durch Deutschland bewies 1924 die Zuverlässigkeit der neuen Lanz-Maschinen.

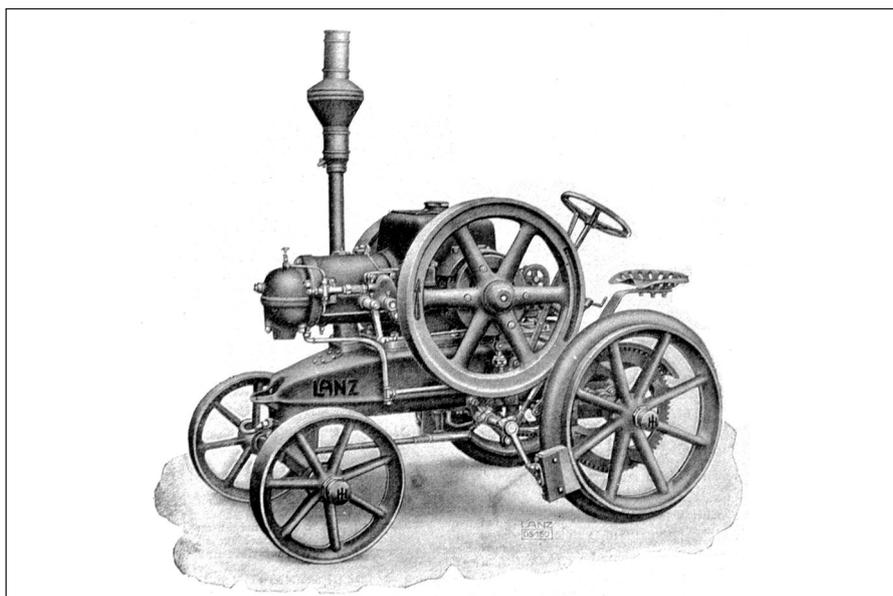
Die Glühkopf-Schlepper leiteten das Ende der von Lanz gebauten dampfgetriebenen Lokomobilen und der Dampf-Straßenzugmaschinen ein, von



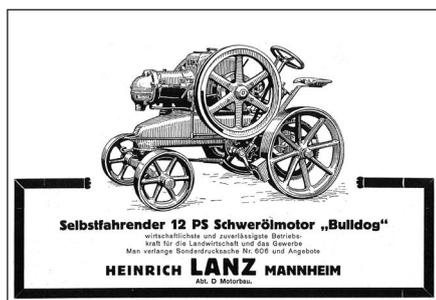
Ein Schlepper der Lanz-Werke während des Ersten Weltkriegs



Der „Gummi-Bulldog“ mit Gummi-Bereifung für den Straßenverkehr ¹



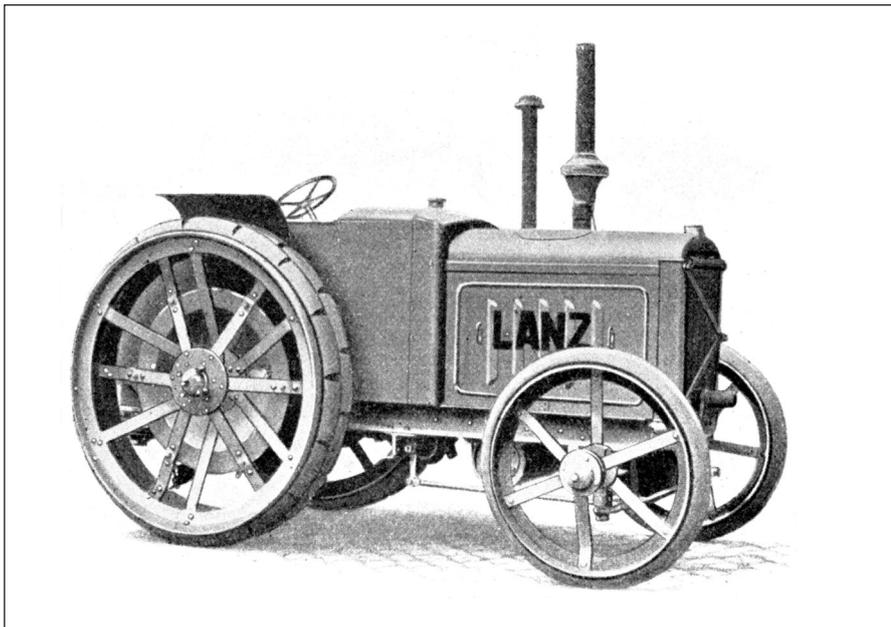
Der „Gummi-Bulldog“ mit Gummi-Bereifung für den Straßenverkehr ¹



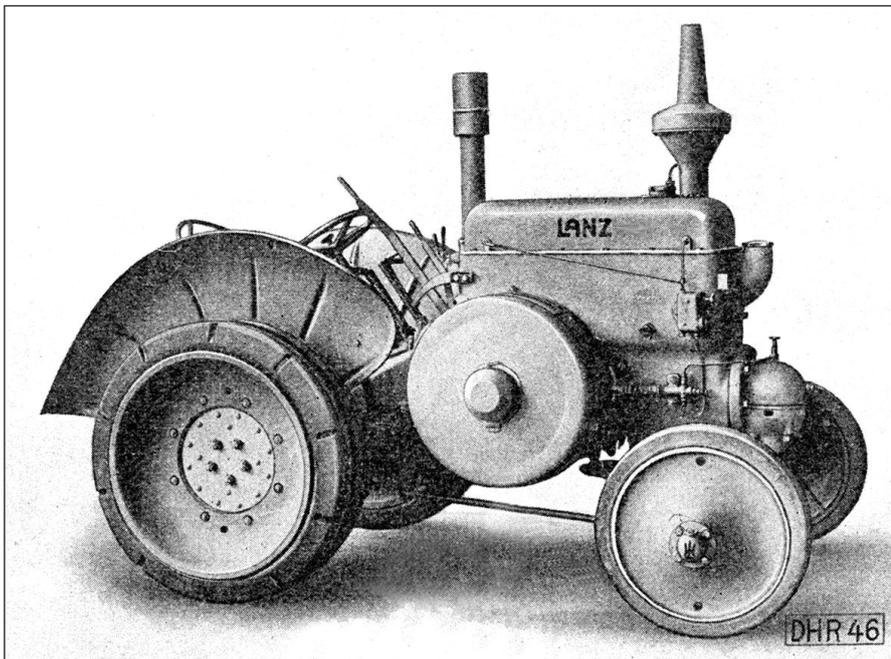
Lanz-Werbung für den „Bulldog“ ¹



Verkehrs-Felddank, Verkehrs-Bulldog und Gummi-Bulldog auf dem Weg nach Berlin ¹



Der berühmte Felddank hatte einen Bruder: den Verkehrsdank für die Straße ¹

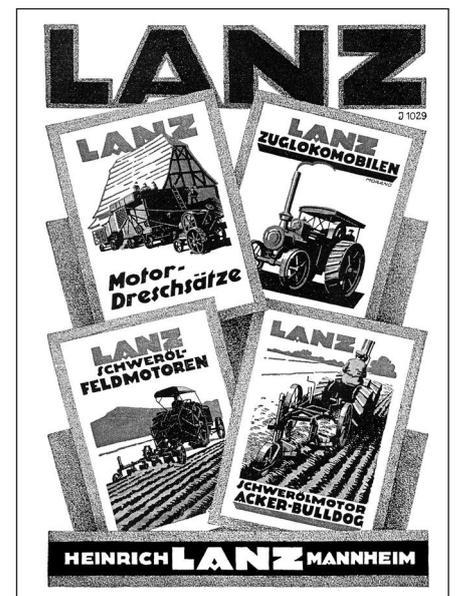


Der erfolgreiche 22-PS-Großbulldog von 1928 blieb bis 1935 im Programm ¹

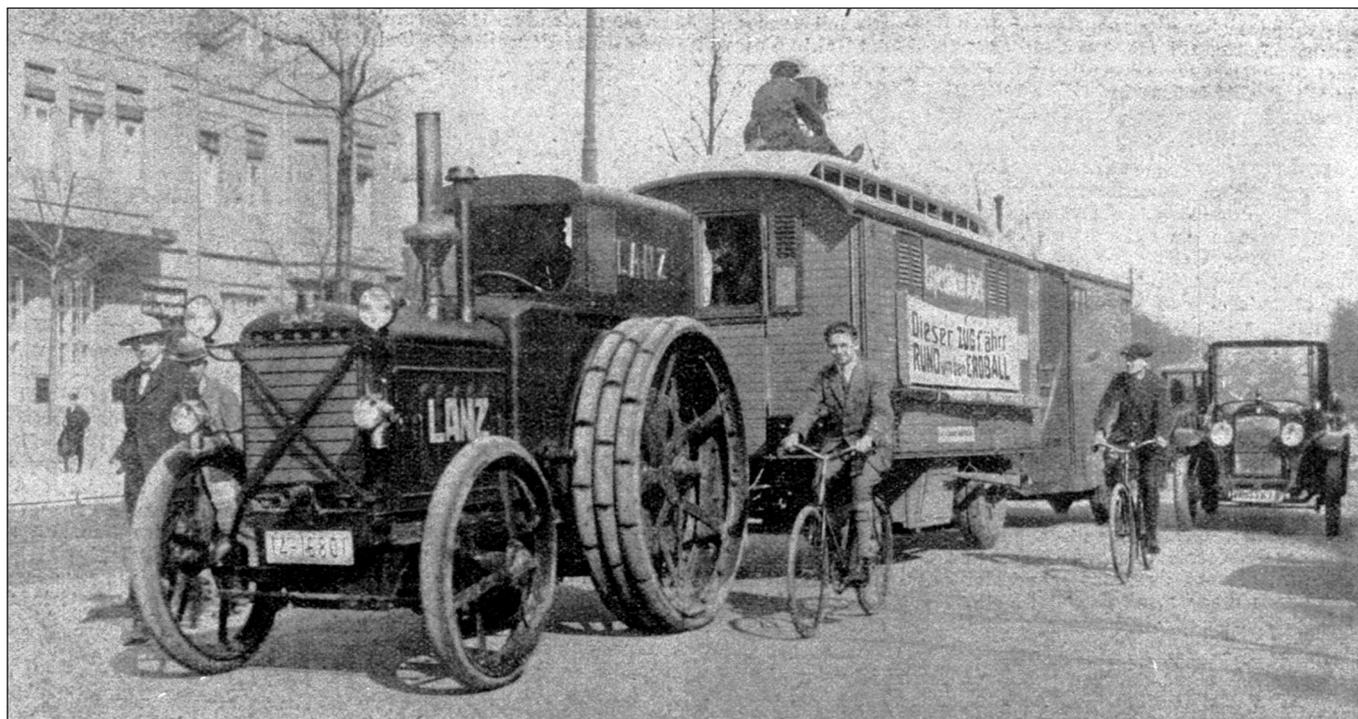
denen es zuletzt noch zwei Größen zu 17/22/30 PS und 35/43/55 PS gab. Lanz übertrug 1924 die Baurechte an die Firma > Wolf Akt.-Ges., Magdeburg.

1926 brachten die Mannheimer den Groß-Bulldog HR2 mit 22/28 PS heraus. Dieser erste am Band gefertigte Lanz-Bulldog verblieb in der Rezessionsphase der Deflationszeit 1928 vorübergehend als einziges Fahrzeug in Produktion. Um ihn auch nachts verwenden zu können, erhielt er eine elektrische Lichtanlage.

Der wirtschaftliche Verfall Deutschlands und die Schwierigkeiten der Landwirtschaft hemmten den Absatz der Schlepper. Einen Ausweg bot der Export. Der Bau der Schlepper wurde mehr den Bedürfnissen des Auslands, vor allem der tropischen Länder, angepasst. So entstand 1928 ein besonderer 15/30 PS-Kühler-Bulldog mit liegen-



Lanz-Werbung 1924 ¹



Am 27. November 1924 erreichte der Lanz-Propaganda-Zug Berlin ¹

HEINRICH
LANZ
MANNHEIM

12 PS Verkehrs-Bulldog

12 PS Verkehrs-Bulldog

LANZ-SCHWERÖLMOTOREN

Lanz bewarb 1925 den 12-PS-Verkehrs-Bulldog ¹

DRESCHMASCHINEN

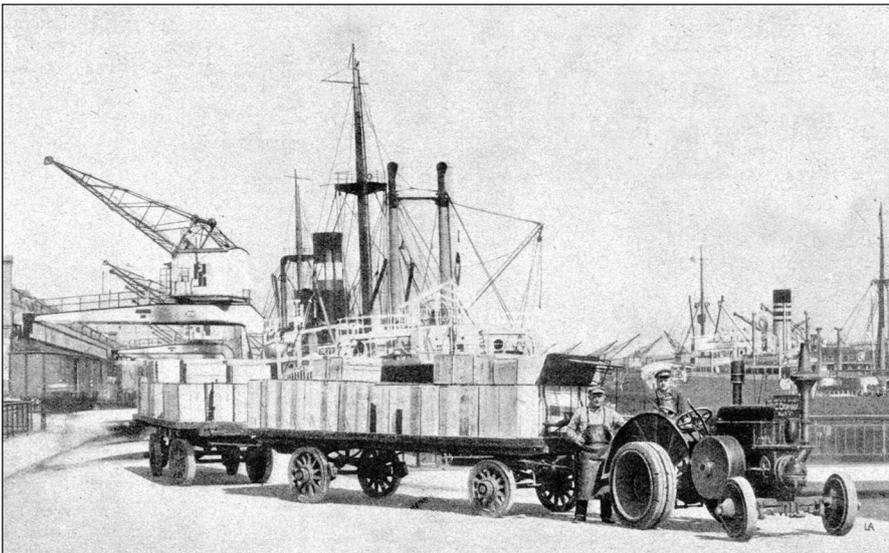
BULLDOGS

Die aus billigsten erfindungsreichen
ROHÖL-KRAFTSCHLEPPER
für Landwirtschaft & Industrie

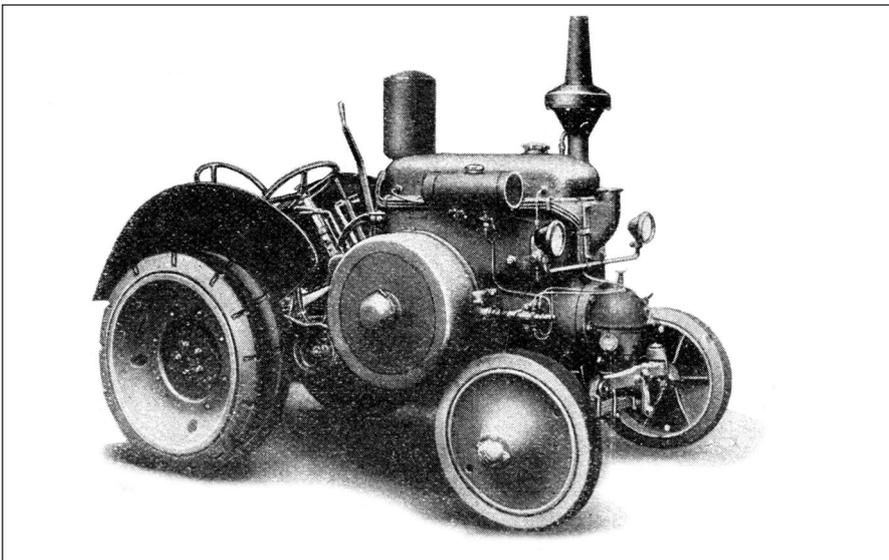
HEINRICH **LANZ** MANNHEIM
AKTIENGESELLSCHAFT

Zweigniederlassung: BERLIN W 9, Bellevuestraße 10 ☎ Fernruf: Kurtürst 5420-23

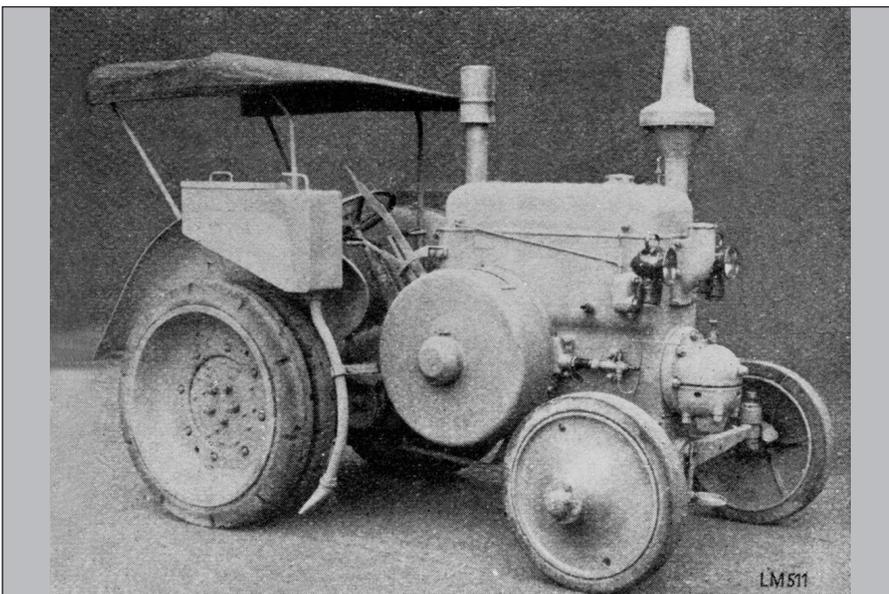
Werbung in Bauernzeitungen 1927 ¹



Der Verkehrsbulldog im Einsatz



1929 versah man die ersten Verkehrsbulldogs mit einer Startvorrichtung ¹



Der Verkehrsbulldog mit Scheinwerfern und Sandstreuer zur Bremsverstärkung 1

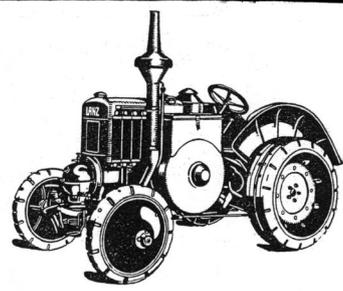
dem, ventillosem Einzylinder-Zweitakt-Mitteldruckmotor, der besonders in den heißen Ländern den Schlepper mit Verdampfungskühlung ablöste.

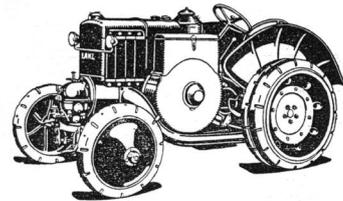
Mit dem Übergang zur Luftbereitung wurde dann ein wichtiger Schritt der Weiterentwicklung zum Universal-Schlepper getan, also einer Maschine, die sowohl für den Verkehr als auch auf dem Acker eingesetzt werden konnte. Bisher hatte man beim Verkehrsschlepper, den man zur Ackerarbeit verwenden wollte, jedesmal die Treibräder auswechseln müssen, da die Vollgummireifen, die übrigens auch auf den Straßen nur geringe Fahrgeschwindigkeit er-

LANZ



VERKEHRS BULLDOG





mit vielen Verbesserungen:

- Steigerung der Leistung auf 30 PS
- Kühler mit Ventilator
- Luftfilter mit 100% Wirkungsgrad
- Umlaufschmierung mit Frischölzusatz
- Automobil-Schaltung mit 3 Vorwärtsgängen und 1 Rückwärtsgang

Höchstgeschwindigkeit etwa 15 km i. d. Stunde
 Brennstoffverbrauch 65 bis 70 Pfg. i. d. Stunde
 Der Bulldog verarbeitet Rohöl, den billigsten Schlepperbetriebsstoff.

HEINRICH LANZ MANNHEIM
AKTIENGESELLSCHAFT

J 1230

Werbung für den Kühler-Bulldog 1929 ¹

laubten, auf dem Acker rutschten. Nach erfolgreichen Versuchen mit Luftreifen rüstete man im Jahre 1929 den 25-PS-Bulldog damit aus, der außerdem sechs Fahrgeschwindigkeiten von 3 bis 20 km/h erhielt und sich nun auf der Straße wie auf dem Acker gleichgut bewährte.

1931 folgte als neuer Kleinschlepper der 12/20 PS-Bulldog

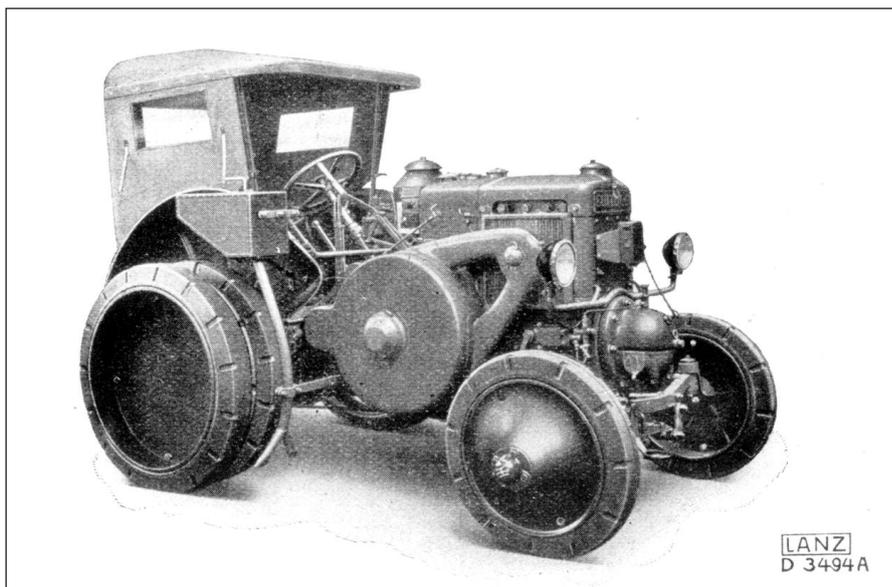
1932/33 übernahm Lanz kurzzeitig den Vertrieb der > Maffei-Straßen-Zugmaschine, die von der Firmenvereinigung > Krauss-Maffei gebaut wurde.

Das eigene Verkehrs-Bulldog-Bauprogramm erweiterte man 1930 mit dem 15/30 PS-, 10,4-Liter-Typ HR 6/V. Mit ihm hatten 1931 die Fahrzeuge auch Kabinen erhalten. Bei der Weltausstellung in London wurde er am wenigsten Treibstoff von allen Fahrzeugen.

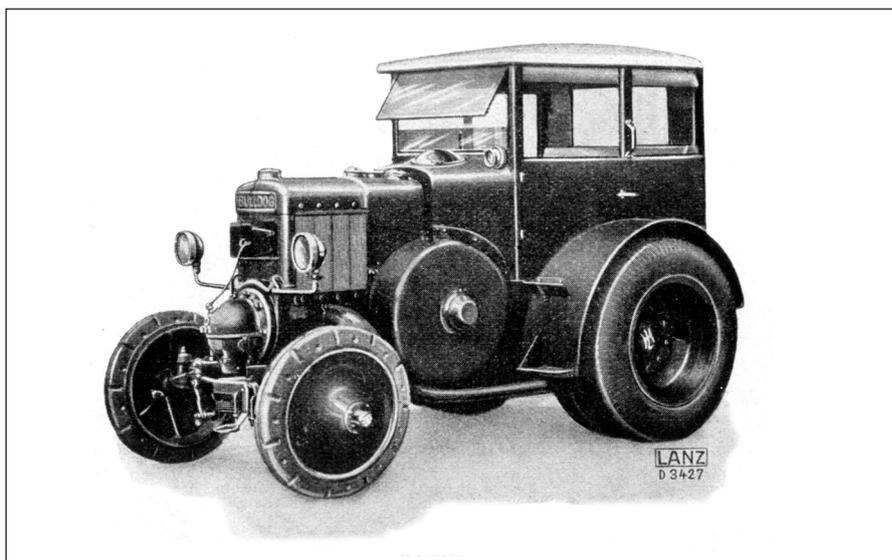
Auch der 35-PS-, der 45-PS- und der 55-PS-Ackerluft-Bulldog wurden ebenso wie der 55 PS-Verkehrs-Schlepper in ähnlicher Weise gebaut ...

1938 kam ein 55-PS-Straßenschlepper in offener und geschlossener Ausführung sowie mit Seilwinde heraus. Mit seinem Fünfganggetriebe erreichte er 31 km/h. Ein Plus war sein elektrischer Anlasser. Ansonsten wurden die Verkehrs und Eilbulldog mit 25, 35 und 45 PS unverändert weitergebaut. Die Palette der Fahrzeuge wurde 1939 auf die 55-PS- und die 25-PS-Version reduziert, wobei die kleinere nun auch ein festes Fahrerhaus und einen elektrischen Starter erhielt. Bis 1940 waren ca. 70 000 Lanzbulldog gebaut worden.

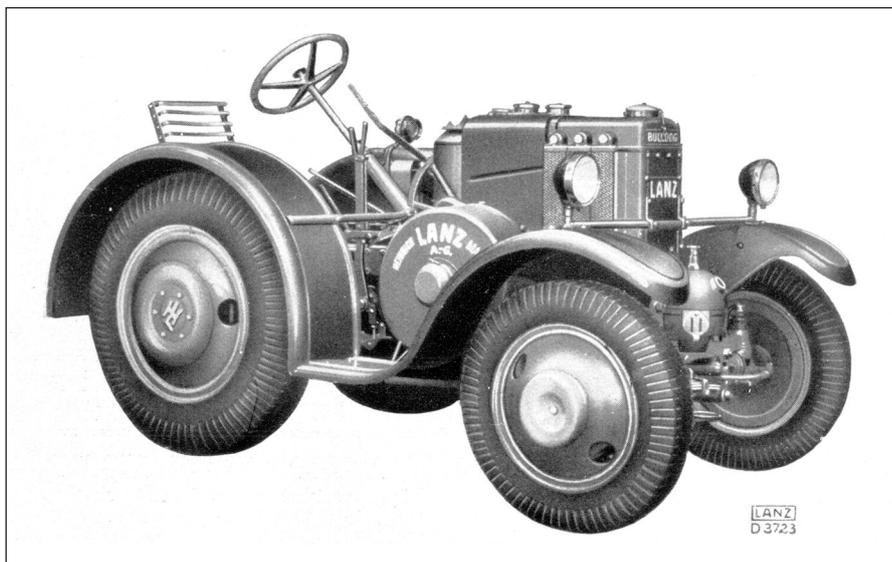
Der Bulldog-Motor war als Vielstoffmotor ein „Allesfresser“. Er verdaute nach einfachster Einstellung nahezu alle überhaupt bekannten, für den praktischen Betrieb in Frage kommenden Kraftstoffe. So verarbeitete er als Schwerölmotor neben normalem Gasöl, Petroleum, Traktoren-Treibstoffen, Kogasin und den sonst üblichen Diesel-Kraftstoffen auch schwerer siedende, geringerwertige und daher noch billigere Kraftstoffe, die in ihren Eigenschaften sehr große Unterschiede aufwiesen, so z. B. Masut, Pacura, Fuel-Oil, Grosny-Naphtha, Baku-Naphtha, Comodor-Ricadavia usw. Auch Steinkohlenteeröle, Karbolinum, Ruhröl,



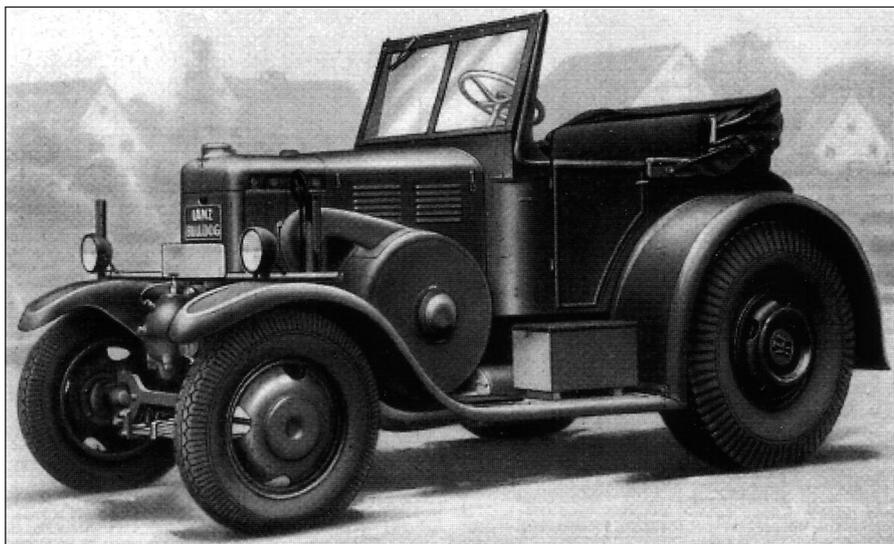
Lanz in den Dreißigern



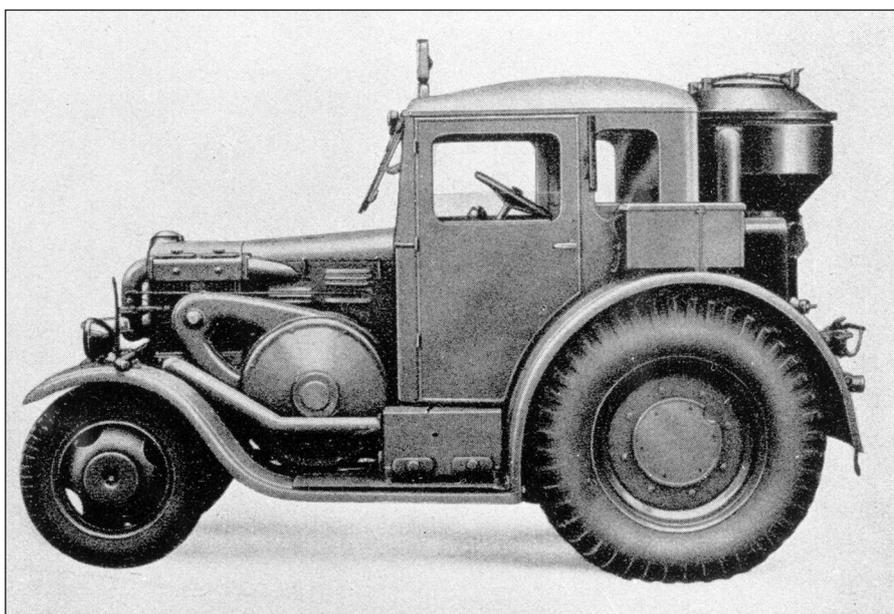
Der 13–30-PS-Verkehrsbulldog



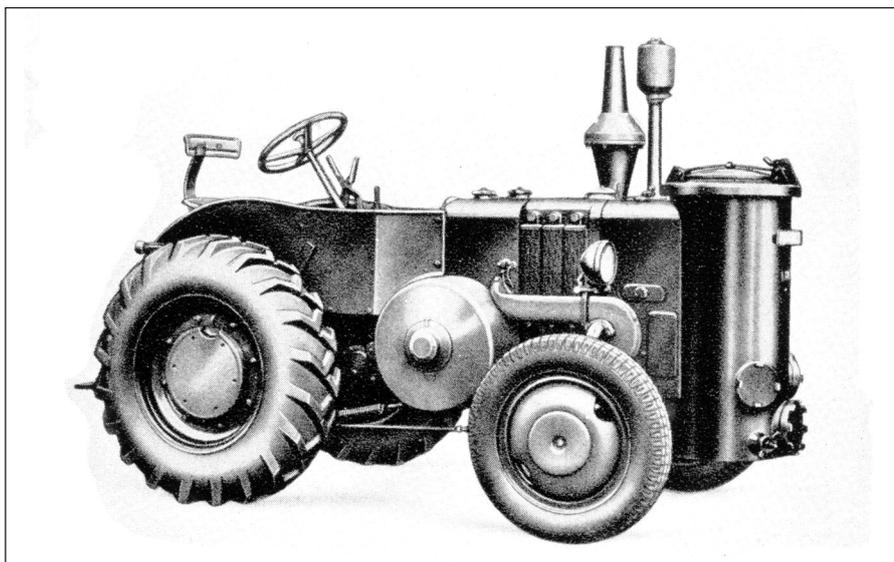
Der 20-PS-Eilbulldog mit Luftbereifung 1931 ¹



Lanz Eilbulldog D2531 1949



Lanz-Straßenbulldog mit Holzgasgenerator im Heck ¹



Lanz Ackerluft-Bulldog mit Holzgas-Generator vor der Front 1941 ¹

Braunkohlenteeröle, Schwelteeer und Schiefer-Heizöl konnten nach entsprechender Anpassung (wie z.B. dem Einbau einer Vorwärmanrichtung) verarbeitet werden. Das Auswechseln des Zündkopfes oder andere geringfügige Änderungen genühten, um den Bulldog-Motor auch mit Altschmierölen, Solaröl, Alkoholen, Zuckerrohrsprit, Spiritus, Benzin, Benzol, mit Tranen oder mit pflanzlichen Ölen, wie z. B. Mohnöl, Sonnenblumenöl usw. in Betrieb zu setzen. Natürlich machte es diesem Allesfresser auch nichts aus, wenn er gasförmige Kraftstoffe, so etwa flüssige Gase wie Butan, Propan, Ruhgasöl usw. verbrennen sollte. Wichtig war im Zusammenhang mit dieser wohl kaum zu übertreffenden Kraftstoffgleichgültigkeit die erstaunliche Unempfindlichkeit des Huberschen Glühkopfmotors gegen mechanische oder chemische Verunreinigungen der Kraftstoffe. Schließlich bewies er auch noch im Holzgas-Bulldog seine Universalität.

Nach dem Kriege wurde der „D-532“ Lanz-Eilbulldog (55 PS, 5-Ganggetriebe, 10,3 l Hubraum, Geschwindigkeiten von 5 bis 32 PS) weitergebaut. Er erhielt 1949 die Typenbezeichnung D 2531

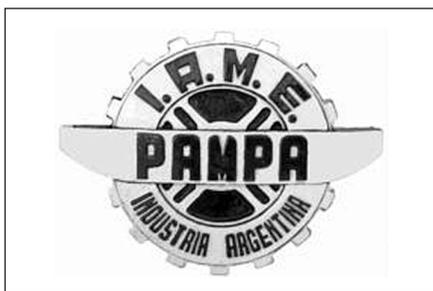
Nachdem die Entwicklung bei Lanz zu niedrigerem Kraftstoffverbrauch, leiserem Lauf und ruhigerem Stand entwickelt worden waren, wurden 1956 die Bulldog-Typen mit 32, 36 und 60 PS wieder mit Schnellgang ausgerüstet, um im Nahverkehr als Eil-Bulldog ihren Dienst wieder aufzunehmen.

Da die Entwicklung modernerer Fahrzeuge versäumt worden war, kam es im gleichen Jahr noch zur Verflechtung mit John Deere.

Landtechnik 1954 17 520) Gemeinschaftsentwicklung / Eine Gemeinschaftsentwicklung der Firma Heinrich Lanz AG., Mannheim, und der Triumph-Werke, Nürnberg, ist der Lanz-TWN Zweitakt-Mitteldruck-Gasölmotor, der im Lanz-Alldog serienmäßig eingebaut wird. Hersteller des Motors sind die Triumph-Werke. Er leistet 12 PS bei einem Hubraum von 536 ccm und bei 3000 U/min. Der Motor besitzt Luftkühlung und verbraucht



I.A.M.E.



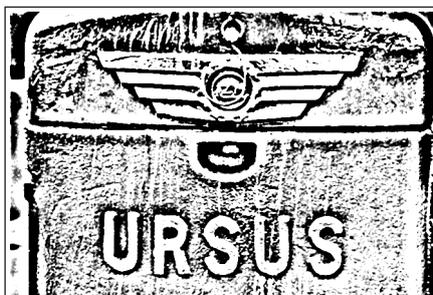
I.A.M.E.



D.I.N.F.I.A.



Le Percheron



Ursus



1961 – 1963

stündlich etwa einen Liter Dieselmotorkraftstoff. Er wird mit elektrischem Starter und mit Benzin angelassen.

Der Bulldog – ja, der schafft's

Überzeugend klingt es von Mund zu Mund.

Wenn die schwere Pflugarbeit drängt und im harten Dauerbetrieb selbst des Nachts gearbeitet werden muß; wenn es gilt, ungewöhnliche Leistungen sicher und termingerecht zu vollbringen, dann heißt es:

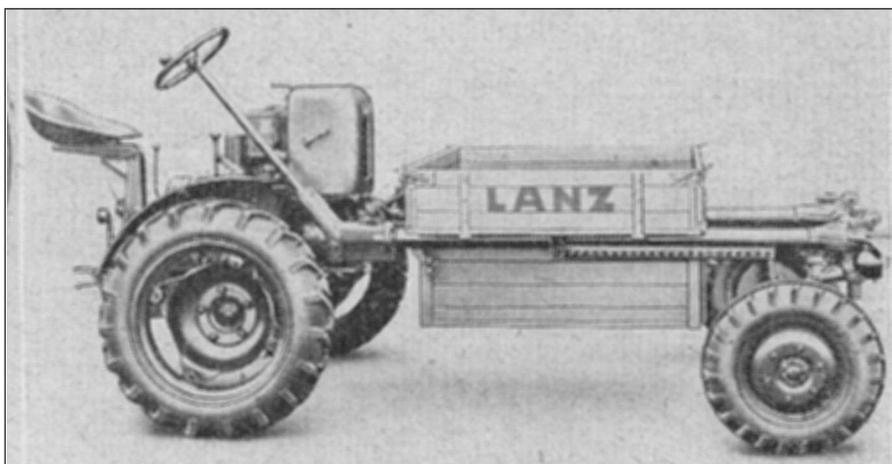
Der Bulldog – ja, der schafft's.

Wenn Wetterrisiko und Zeitnot drängen, um die Ernte sicher einzubringen; wenn schwere Fuhren im weichen Acker außerordentliche Zugleistungen verlangen; wenn höchste Ansprüche an Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit gestellt werden, ruft man begeistert:

Der Bulldog – ja, der schafft's.

LANZ

Lanz-Bulldog-Reklame 1954 ¹



Lanz-Alldog 1952 ¹