

Typen +++ Technik +++ Geschichte +++ Werkstatt

**LANZ**  
BULLDOGS



# LANZ

**EXTRA**  
Alle Lanz-  
Gebraucht-  
preise  
1921 bis 1962

Ein Sonderheft von

**TraktorClassic**

ISBN: 978-3-96453-581-8

9,95€

CH: SFR 19,80  
A: € 10,95  
BeNeLux: € 11,45



# Meilensteine

## Die wichtigsten Bulldogs aus Mannheim

**Porträts**



**Geniale Glühkopf-Bulldogs**  
Preziosen aus der goldenen Ära

**Historie**



**Bulldogs in der DDR**  
Wichtige Helfer im Arbeiter-  
und Bauernstaat

**Service**



**Preisführer**  
Welchen Lanz kann  
man sich noch leisten?





## EDITORIAL

# Das wichtigste Kapitel

Liebe Leser,

für dieses – längst überfällige – Sonderheft haben für Sie historische Bilder und Geschichten sowie etliche technische und den Markt betreffende Daten zusammengetragen. Dabei fand ich es spannend, festzustellen, dass die stark vom Krieg gebeutelten Mannheimer Mitte der 1950er-Jahre bereits wieder dieselben Produktionszahlen wie Ende der 1930er-Jahre erreicht hatten.

Aber: Der Schleppermarkt hatte sich in der Nachkriegszeit vervielfacht, der Absatz reichte nur noch für Platz 3 der Verkaufstatistik. Hinzu kam, dass die bemerkenswerten Weiterentwicklungen

des Glühkopfmotors zwar heutzutage für den Lanz-Fan sehr interessant sind, dem Siegeszug des mehrzylindrigen Dieselmotors letztlich aber nichts entgegenzusetzen hatten. Ende der 1950er-Jahre brach der Absatz dann auch sehr stark ein, 1962 verließen die letzten Halbdiesels das Werk. Zurück bleibt eines der wichtigsten Kapitel deutscher Schlepperbaugeschichte....

Viel Spaß beim Lesen wünscht

*Bernhard Krause*

## INHALTSVERZEICHNIS

### Arbeiten mit Klassikern

#### 4 Einsatztauglich

Lanz Bulldogs in Aktion

### Technik-Geschichte

#### 10 Meilensteine

Die Lanz-Geschichte

### Daten

#### 12 Typenübersicht

Die wichtigsten Daten von Bulldogs, Felddank und Alldog

### Typen

#### 14 Erste Glühköpfe

HL, HM, HP und FHD

### Typen

#### 16 Die Lanz-Klassiker

Vom Glühkopf zum Volldiesel

### Service

#### 26 Glühkopf anheizen

Simon Geilen zeigt, wie es geht

### Traktor-Check

#### 46 Lanz D1616

Wir schauen uns den Volldiesel an

### Typen

#### 54 Fremdmotor-Modelle

Alldogs und Co. im Porträt

### Historie

#### 56 Bulldogs in der DDR

Wichtige Helfer im Osten

### Historie

#### 70 Hubraummonster

Rückbauten der Holzgasschlepper mit 14 Litern Hubraum!

### Service

#### 76 Experten-Tipps

Die Teile- und Gebrauchtmarktlage

### Historie

#### 82 Militärdienst

Bulldogs beim Heer

### Modellmarkt

#### 94 Budget-Bulldogs

Mannheimer in Maßstäben

### Porträt

#### 98 Ursus in Aktion

Der polnische Glühkopfschlepper

# ERBEDOL

## SCHLEPPER- UND LANDMASCHINEN-LACKE



- Schnelltrocknender 1K-Decklack für Schlepper, Land- und Baumaschinen
- Größte Farbtorauswahl und höchste Farbtongenauigkeit
- Leichte Verarbeitung und exzellente Ergebnisse
- Alle Farbtöne auch als Spraylack lieferbar
- Alle Infos: [www.erbedol.de](http://www.erbedol.de)

# Bulldogs bei

**ACKERN WIE FRÜHER** Einen Lanz Bulldog im Einsatz beobachten zu können, ist ein seltenes Fest. Die Geräuschkulisse und die dargebotene Kraft beeindrucken heute wie damals – um so mehr, je seltener wir die Erfolgsschlepper aus Mannheim noch „in freier Wildbahn“ zu sehen bekommen



# der Arbeit



## HN 3 Ackerluftbulldog D 7506

### ZUGNUMMER

Abgesehen von Prototypen und Versuchsmustern standen Pflegearbeiten auch bei der Entwicklung der 5-Liter-Bulldogs anfangs noch nicht im Mittelpunkt des Interesses. Im ureigensten Sinne der Begriffe Schlepper, Traktor und Trecker waren die Maschinen vor allem zum Ziehen schwerer Lasten bestimmt. Auf dem Acker war das zuallererst der Pflug. Der HN 3 Ackerluftbulldog D 7506 brachte dafür günstige Voraussetzungen mit. Das gemessen an der Motorleistung – dauerhaft 20 PS, maximal für eine Stunde 25 PS – hohe

Eigengewicht von mehr als zwei Tonnen und die recht große Bereifung sorgten für Traktion.

Das Gruppengetriebe mit 6/2 Gängen bot eine den von vielen Konkurrenten verwendeten 4/1-Gang-Kraftübertragungen überlegene Abstufung, die gefederte Vorderachse filterte Unebenheiten heraus. Dass der Glühkopfmotor weniger kultiviert lief und mehr verbrauchte als die konkurrierenden Diesel, musste man in Kauf nehmen, die fehlende Differentialsperre ließ sich auf rutschigem Untergrund durch Klappgreifer an den Hinterrädern ersetzen.

Fotos: S.4, S.6 oben und S.7 oben:  
Martin Bürttemeyer



**HN 3 Ackerbulldog D 7500**

### MOORHEXE

Im norddeutschen Raum sind bis heute einige Bulldogs mit breiten Eisenrädern erhalten geblieben und teilweise auch von Sammlern rekonstruiert worden. Durch den verringerten Bodendruck wurde die Motorisierung in sumpfigen Regionen überhaupt erst möglich. Die Wirkung lässt sich vortrefflich illustrie-

ren, wenn man auf nachgiebigem Untergrund vom Bulldog absteigt. Die eigenen Füße sinken tiefer ein als die mehr als zwei Tonnen schwere Maschine. Vorteilhaft ist die Bestückung mit den sogenannten Moorrädern unter anderem beim Walzen, weil der Schlepper keine tiefen Furchen hinterlässt, die sich von der nachfolgenden Walze nicht mehr ein-

ebnen lassen würden. Hohe Geschwindigkeiten kommen vor allem auf der Straße nicht in Frage, weshalb sich der einfache Ackerbulldog mit 3/1-Gang-Getriebe am ehesten für die Umrüstung anbot. Der läuft maximal 6 Kilometer pro Stunde und darf daher auch ohne Zulassung auf öffentlichen Verkehrswegen bewegt werden.

### KRAFTMEIER

Beim letzten Feldtag des Clubs Freunde Alter Technik Buir e.V. im Herbst 2021 waren neben den legendären Lanz Glühkopf-Schleppern vor allem die so genannten Halbdiesels mit Mitteldruckmotor vertreten. Hier ein D 6006 bei der Bodenbearbeitung mit angehängtem Schwergrubber. Mit seiner Leistung von 60 PS war der nur von 1955 bis 1958 gebaute D 6006 neben dem D 6016 zu dieser Zeit der stärkste Traktor im Lanz-Programm



**D 6006**

Foto und Text D 6006: Sascha Jussen



## HR 5 Kühlerbulldog mit Isaria-Sämaschine

### MARKTRENNER UNTER SICH

Der knapp drei Tonnen schwere Lanz Bulldog HR 5 (15/30 PS) ist ursprünglich nicht als Pflegeschlepper konstruiert worden. Im heutigen Umfeld gehört er allerdings zu den leichteren Zugmaschinen und macht einen guten Job vor der zwei Meter breiten Isaria-Sämaschine. Die ersten Sämaschinen fertigte das

niederbayerische Unternehmen im Jahr 1905. Bis 1938 wurden 100.000 Stück verkauft. Der große Boom folgte in den 1950er- und 1960er-Jahren, als über 300.000 Exemplare das Werk verließen (bei 50 % Marktanteil). Pionierarbeit leistete man mit den ersten Dosierrädern und Fallrohren aus Kunststoff. Mit dem Goggomobil stieg die Be-

sitzerfamilie Glas 1955 in den Automobilbau ein, verkaufte ihr Unternehmen aber 1967 an den Konkurrenten BMW, der die Landtechniksparte im folgenden Jahr an Eicher weiterreichte. 1987 übernahm die Firma Becker in Gieselwerder (Oberweser) die Isaria-Sätechnik, 1991 kam das Ende.

### MODERNE ZEITEN

Einem beinahe hundertjährigen Schlepper bei der Arbeit zuzuschauen, ist ein ziemlich seltenes Vergnügen. Die ersten Ackerbulldogs des Hauses gehören in Kürze zu dieser Spezies. Anders als ihre hinreichend bekannten Nachkommen der späteren Jahrzehnte waren sie bei ihrem Debüt 1923 mit das modernste, was es auf dem Markt zu kaufen gab. Der Glühkopfmotor benötigte keine Zündanlage und somit keine zu dieser Zeit noch äußerst anfällige Elektrik, was der Betriebssicherheit zuträglich war. Im Vergleich zum Ottomotor war auch der Kraftstoffverbrauch günstig, und der Diesel unternahm gerade erst seine ersten Gehversuche in der Landwirtschaft. Allradantrieb war bekanntlich noch ein halbes Jahrhundert später keine Selbstverständlichkeit – schon gar nicht mit Rädern, die angesichts des vorhandenen Bauraumes kaum größer hätten sein können. Neben dem hohen Preis stand vor allem die knapp bemessene Leistung nennenswerten Verkaufserfolgen im Weg. Zum einscharigen Pflügen reicht sie aber allemal.

## HP Ackerbulldog





**HN 3 Acker-/Ackerluftbulldog  
D 7500/06 und HN 5  
Ackerluftbulldog D 3506**

### LADENDE GÄSTE

Zur Beförderung von Gütern aller Art und selbstverständlich auch landwirtschaftlichen Erzeugnissen über längere Strecken war die Eisenbahn als Transportmittel bis weit in die Nachkriegszeit erste Wahl. Als Zubringer wurde das Pferdefuhrwerk nach und nach von der motorisierten Zugmaschine abgelöst. Hier haben sich zwei Bulldogs an der Laderampe eingefunden. Die nur beim rechten Fahrzeug zu erkennende Beschriftung „Lanz Bulldog“ entlarvt jeweils Baujahre ab 1937. Das linke Exemplar ist ein HN 3, dessen Entstehungszeitraum sich anhand der alten, starren Drucklager-Vorderachse mit Wulstfelgen auf 1937 einkreisen lässt. Der mittige Luftfilter, das Eigenbau-Dach mit Windschutzscheibe und die ebenfalls selbst gebauten Lampenhalter lassen auf einen Ackerbulldog des Typs D 7500 schließen, der zum D 7506 umgebaut wurde. Der rechte Bulldog gibt sich nicht zuletzt anhand der kleineren Bereifung als D 3506 oder D 3507 in Vorkriegsausführung zu erkennen.

Fotos: Archiv Manfred Hierhager

### HN 3 Ackerluftbulldog, auf Holzgas umgebaut

#### RÄUMKOMMANDO

Unter dem Zweiten Weltkrieg hatte die Landbevölkerung lange Zeit weniger zu leiden als die Menschen in den Städten, sofern sie nicht ins Kampfgeschehen einbezogen wurde. Gegen Ende des Krieges kamen die Einschlüge aber im wahrsten Sinne des Wortes näher. Zu jener Zeit entstand im oberbayerischen Landkreis Aichach dieses Bild. Der Anhänger ist mit Teilen eines abgestürzten Kampfflugzeugs beladen.

Dieser Umstand war dem Bauern wohl ein Foto wert. Im Vergleich zu seinen Mitmenschen an der Front hatte er sicher das leichtere Schicksal, zumal ihm – damals keinesfalls selbstverständlich – bereits ein Bulldog bei der Arbeit half. Der hatte jedoch seine Tücken, seit er nachträglich mit einer Holzgasanlage versehen worden war. Im Gegensatz zu den Neubaugasschleppern musste wegen des



hohen Aufwandes nämlich auf eine Gasschleuse verzichtet werden. Diverse Filter sollten das Holzgas reinigen, damit die Schmierung des Motors nicht beeinträchtigt wurde. Das glückte leider nicht restlos. Wegen der insgesamt beschwerlichen Bedienung wanderten die Gasgeneratoren bald nach Kriegsende auf den Schrott.



## HN 5 Allzweck- bulldog D 7506



### PFLEGEBERUF

Technisch war der 1939 eingeführte Allzweckbulldog nichts weiter als ein D 7506 mit stufenloser Spurverstellung, größeren Rädern und entsprechend mehr Bodenfreiheit. Genau diese Details eröffneten ihm völlig neue Einsatzspektren, denn er ließ sich an Hackfruchtkulturen mit den unterschiedlichsten

Reihenabständen anpassen. Wo zwecks Schonung von Boden und Bestand zuvor noch Pferde eingesetzt wurden, hielt nun die Motorisierung Einzug. Körperliche Arbeit gehörte damit insbesondere bei Pflanz- und Setzarbeiten aber noch lange nicht der Vergangenheit an. Hier werden vermutlich Kartoffeln oder Zwiebeln in die Erde gebracht.

Wenn später im Jahr bei Ernte und Abtransport viel Zugkraft benötigt wurde, war der Allzweckbulldog gegenüber dem herkömmlichen Ackerluftbulldog ebenfalls im Vorteil. Auf nachgiebigem Boden sanken die schmalen Räder zwar etwas stärker ein, erzielten dank ihres größeren Umfangs aber eine größere Aufstandsfläche und eine entsprechend bessere Traktion.

### LINKSDRALL

Gleich zwei Erzeugnisse des Hauses Lanz sind auf diesem historischen Bildokument zu sehen. Der D 3606 gehört zur letzten Entwicklungsstufe der 1939 mit dem D 7506 Allzweck eingelaute-ten Bauart und ist gleichzeitig der stärkste seiner Familie. Vom Allzweckkonzept blieb nur die große Bodenfreiheit. Die Räder wurden breiter, die

stufenlose Spurverstellung entfiel. Der Halbdieselmotor schöpfte aus 22 Prozent weniger Hubraum (3,7 Liter) 44 Prozent mehr Leistung (36 PS) als der vorausgehende Glühkopfmotor. Beim angehängten Mähdrescher handelt es sich vermutlich um den Typ MD 180 mit 1,8 Metern Schnittbreite (es gab auch die Modelle MD 120 und MD 195), für den das Werk im Zapfwel-

lenbetrieb mindestens 28 PS Schlepperleistung empfahl. Mit optionalem Aufbaumotor reichten 16 PS. In der Betriebsanleitung findet sich eine Seite mit den für die Anhängung wichtigen Maßen. Der gelenkte Mähdrescher folgt dem Bulldog teilweise. Wegen des außermittigen Zapfwellenstummels sollten dennoch bevorzugt Linkskurven gefahren werden. Klaus Tietgens



**D 3606 mit Lanz MD 180**

# Lanz-Bulldog-Meilensteine

**AHNENFORSCHUNG** Als einer der größten europäischen Landtechnikhersteller war Lanz in unzähligen Produktbereichen aktiv und zeitweise sogar führend. Unser Autor Klaus Tietgens hat die wichtigsten Meilensteine der Schlepperentwicklung für Sie herausgesucht

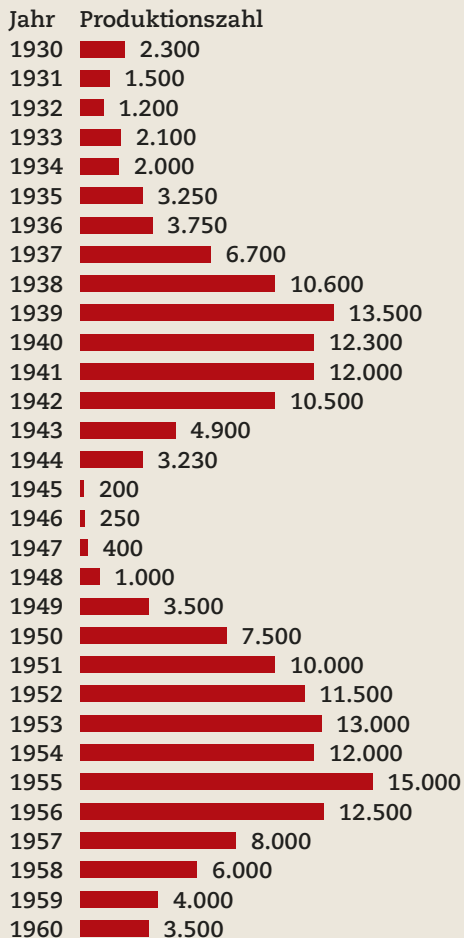
1859: Nach kaufmännischer Ausbildung tritt Heinrich Lanz (1838-1905) in das väterliche Handelsunternehmen ein. Er importiert Erzeugnisse führender englischer sowie bald auch amerikanischer Landmaschinenproduzenten und richtet eine Reparaturwerkstatt ein, deren Mitarbeiter er in England schulen lässt

1870: Heinrich Lanz macht sich mit dem Bereich Landtechnik selbständig. Die Firma „Heinrich Lanz & Co.“ beschäftigt in Mannheim und Regensburg 58 Mitarbeiter

1879: Die Fertigung von Dampf-Lokomobilen und Dreschmaschinen wird aufgenommen

## Berg- und Talbahn

Lanz Bulldog, Alldog und andere Schlepper – Produktionszahlen (Schätzungen, 1960 inklusive John Deere-Lanz 300 und 500):



Die Kühlerbulldogs der zweiten Generation kamen 1934. Anfangs gab es die Modelle HR 7 mit 30 PS und HR 8 (im Bild) mit 38 PS. Optisch und technisch stetig modifiziert, blieben sie bis 1954 beziehungsweise 1955 im Programm

1905: Nach dem Tod von Heinrich Lanz übernimmt sein Sohn Karl (1873-1921) die Leitung des Unternehmens, das mittlerweile rund 3.000 Mitarbeiter beschäftigt.

1911: Lanz erwirbt die Lizenzrechte an der ungarischen Köszegei-Bodenfräse. Im folgenden Jahr beginnt die Fertigung des daraus entwickelten Landbaumotors.

20. September 1916: Dr. Fritz Huber (1881-1842) tritt in das Unternehmen ein. Er hat 1903 mit einer Dissertation über „Erschütterung schwerer Fahrzeugmotoren“ promoviert und seitdem bei diversen Firmen praktische Erfahrungen gesammelt.

1921: Der 12-PS-Bulldog HL geht in Serie. Er feiert als Straßenzugmaschine und stationäre Kraftquelle Erfolge.

1923: Der Ackerbulldog HP mit Allradantrieb ist für den Acker gemacht, aber zu teuer und zu leistungsschwach.

1924: Die durch die extreme Inflation in Schieflage geratene Firma wird in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, das Fertigungsprogramm mit jenem des Konkurrenten Buckau-Wolf abgestimmt

1925: Der 5.000. Bulldog wird fertiggestellt. Der FHD Felddank mit Zweizylinder-Glühkopfmotor (38 PS) debütiert.

Ende 1926: Der Bulldog HR 2 mit dem legendären 10,3-Liter-Motor geht in Serie und wird ein großer Erfolg. Die Fertigung erfolgt nach amerikanischem Vorbild auf einem Fließband

1928: Kleinserie des Bulldog HR 4 mit Thermosiphonkühlung

1929: Der Kühlerbulldog HR 5 (15/30 PS) löst den Verdampfer endgültig ab

1931: Der Kühlerbulldog HR 6 (22/38 PS) ergänzt das Angebot nach oben

1932: Mit dem HN (12/20 PS) gibt es wieder einen kleineren Bulldog, doch der Erfolg bleibt wegen des hohen Preises aus

1934: Auch der vereinfachte kleine Bulldog des Typs HN 2 lässt sich nicht gut verkaufen. Sehr erfolgreich sind die neuen Großbulldogs HR 7 (30 PS) und HR 8 (38 PS), welche die Modelle HR 5 und HR 6 ablösen. Die schnellen Verkehrsmaschinen werden erstmals unter dem Namen „Eilbulldog“ verkauft

1935/36: Erste Serie von 2.000 Exemplaren des Bulldog HN 3 (20 PS)

1936: Nach einer Kleinserie von sechs Exemplaren des HN 4 bleibt es beim HN 3, dessen Leistung jetzt mit 20/25 PS angegeben wird. Im Laufe des Jahres ergänzt der HN 3 mit 17/20 PS das Sortiment. HR 7 und 8 werden überarbeitet und mit 30/35 respektive 38/45 PS angepriesen. Der mit 50/55 PS stärkste Glühkopfmotor des Hauses debütiert im kurzlebigen Eilbulldog D 2135

1937: HN 3/5 werden nach dem Muster der HR-Typen optisch überarbeitet und tragen am Bug fortan ebenfalls den eingerahmten Schriftzug „Lanz Bulldog“. Der lange Eilbulldog D 2531/39 mit 55 PS erweitert das Angebot. Auch den HR 8 gibt es jetzt mit 55 PS.

Juni 1939: Auf der Reichsnährstandausstellung in Leipzig stehen zwei neue