

## 1859 bis 1918

Nach dem Eintritt von Heinrich Lanz in den väterlichen Betrieb in Mannheim importierte das Unternehmen landwirtschaftliche Maschinen wie Göpel, Futterschneidmaschinen und Dreschmaschinen und reparierte sie, bevor die eigene Herstellung begann. So wurden 1878 die ersten Lokomobile gefertigt. Sie hatten noch einen stehenden Kessel und einen Arbeitsdruck von 3,43 bar (= 2,5 atü), was einer Leistung von 2,5 DIN-PS entsprach. Außerdem stellte Lanz Langstrohpresen und Selbstbinderpressen her.



 Lanz Dreschmaschine

Die Lanz'schen Maschinen erhielten bis zu diesem Zeitpunkt über 70 Auszeichnungen auf europäischen Ausstellungen und über 70.000 Stück waren verkauft. Nach einer Erweiterung des Sortiments durch eine Dampfdreschmaschine, die von einer Lokomobile betrieben wurde, sank der noch immer große Anteil an Importware, der vor allem aus englischen Dreschmaschinen bestand, in der Folge immer mehr. Das Unternehmen wurde die größte Landmaschinenfabrik auf dem europäischen Kontinent und beschäftigte mehr als tausend Arbeiter.

Nachdem 1885 die tausendste Dampfdreschmaschinengarnitur verkauft worden war, erhielten ab 1887 alle Lanz-Maschinen Schutzvorrichtungen, um Unfälle zu vermeiden. Dies stellte eine Pionierleistung dar, der zwischen 1888 und 1899 die ständigen Erweiterungen des Werkes mit der Aufnahme zusätzlicher Produkte folgten.

Auf der Weltausstellung 1900 in Paris konnte Lanz bereits auf eine vierzigjährige erfolgreiche Geschichte zurückblicken. So wurden

- über 10.000 Lokomobile für Landwirtschaft und Industrie,
- 7.000 große und mehr als 120.000 kleinere Dreschmaschinen,
- 180.000 Futter-Zubereitungsmaschinen,
- 60.000 Göpel für 1-6 Pferde und etwa
- 16.000 verschiedene andere Maschinen

ausgeliefert. Die 10.000ste bei Lanz produzierte Maschine leistete 260 PS, wobei sie überlastbar bis 450 PS war.



☞ Eine Lanz-Dampfmaschine von 1911 auf dem 12. Bulldogtreffen in Burkhardtsdorf

Zwei Jahre später folgte die Umstellung der Lokomobilentechnik von Sattedampf auf Heißdampf, was eine höhere Leistung bei geringerem Verbrauch brachte. Am 1. Februar 1905 starb Heinrich Lanz und hinterließ ein Unternehmen mit fast 3000 Arbeitern, dessen Jahresproduktion 900 Dampfdreschsätzen und 1400 Lokomobilen entsprach. Sein letzter Wunsch war die Fertigung von Straßenlokomotiven (Dampftraktoren). Sein Sohn Karl Lanz übernahm danach die Unternehmensleitung und erreichte, dass bis 1906 Lanz-Dreschmaschinen immer größer und leistungsfähiger wurden und zu den besten der Welt gehörten.

Im Folgejahr waren bereits über 20.000 Lokomobile gefertigt. Über 550.000 Maschinen insgesamt hatten seit 1859 das Werk verlassen. Heinrich Lanz letzter Wunsch ging posthum in Erfüllung: Die ersten Lanz-Straßenlokomotiven wurden ausgeliefert.

Beim 50-jährigen Firmenjubiläum von 1909 waren bereits die Zahl von 4000 Beschäftigten überschritten. Ein Jahr später folgte die Weltausstellung in Brüssel, auf der Lanz wie bereits in Paris die größte Lokomobile der Welt ausstellte, diesmal mit einer Leistung von 1000 PS netto. Die Maschine erhielt drei Goldmedaillen.

1911 schloss Lanz mit Johann Schütte einen Vertrag zum Bau von Luftschiffen, der zu 22 Luftschiffen führte, die unter dem Firmennamen Schütte-Lanz produziert wurden. Im selben Jahr wurden auch die Rechte an der selbstfahrenden Bodenfräse *System Kőszegi* erworben, deren Produktion im Folgejahr anlief. Der Antrieb bestand aus einem 70-80-PS-Vierzylinder-Benzinmotor. Dieses Gerät wurde über mehrere Jahre weiterentwickelt. Im Ersten Weltkrieg von 1914 bis 1918 verlor das Unternehmen viele Beschäftigte, sodass bei Kriegsende von den ehemals 5000 am Ende nur noch 3800 übrig waren.

## 1918 bis 1945



☞ LANZ Bulldog D4016

Nach dem Tod von Dr. Karl Lanz 1921, im Alter von nur 48 Jahren, stellte der bis dahin unbekannte Ingenieur Fritz Huber einen Rohölmotor mit 12 PS und Glühkopfzündung vor.

Dieser Glühkopfmotor war der erste *Bulldog*. Diesem folgte 1923 mit dem Typ HP, einem Bulldog mit Allradantrieb und Knicklenkung, eine Maschine die ihrer Zeit technisch um Jahrzehnte voraus war.

Der Feldmotor, ein 38-PS-Benzintractor in Rahmenbauweise, sowie der Felddank, der gleiche Schlepper wie der Feldmotor, jedoch mit einem stehend montierten 2-Zylinder-Glühkopfmotor und 38 PS, sowie die Bulldog-Typen HL und HP waren in den Jahren zwischen 1924 und 1929 in der Herstellung zu teuer. Sie wurden aufgrund von Inflation und Weltwirtschaftskrise ersetzt, durch den kostengünstiger zu fertigenden Bulldog Typ HR (zuerst HR2, später wurde hochnummeriert bis HR8). Dieser zuerst mit Verdampfungskühlung, später mit Thermosiphonkühlung ausgerüstete Schlepper mit Hinterradantrieb wurde zum Standardprodukt von Lanz und ist heute, fast 50 Jahre nach Einstellung der Produktion, noch immer so bekannt wie einst.

Aber auch die Landmaschinen-Entwicklung setzte sich fort: 1929 wurde der Stahl-Lanz präsentiert, die erste Dreschmaschine in Ganzstahlbauweise, der 1931 die Schwingkolben-Strohpresse folgte. Lanz stattete mit dem Eilbulldog die Spediteure mit einem zugstarken und schnelllaufenden Transportschlepper aus. Die Luftbereifung wurde eingeführt und ersetzte zunehmend die Elastikbereifung auf der Straße, sowie die, bis dahin übliche, Eisenbereifung auf dem Acker. 1933 wurde der erste Schleuderrad-Kartoffelroder vorgestellt. Ab 1934 wurden Raupen-Bulldogs angeboten.

Der Zweite Weltkrieg von 1939 bis 1945 traf Lanz schwer, da 90% des Werkes zerstört wurden. Doch in den Trümmern ging es weiter: Aus Ersatzteilen wurden Bulldogs zusammengebaut und bestehende Traktoren und Landmaschinen repariert.



Lanz Bulldog (1955)



Lanz Bulldog



Lanz Bulldog



Lanz Bj.39



Lanz Bulldog Bj. 1928 (Techn. Daten in Bildbeschreibung)



Lanz Bulldog-Raupe D7567

**1945 bis zur Übernahme durch John Deere**



Lanz Alldog

Zwischen 1946 und 1951 werden weiterhin Glühkopf-Lanz gebaut, doch das Ende bahnte sich bereits an: Der Glühkopfmotor war veraltet und verbrauchte zu viel Kraftstoff. Der Geräteträger Lanz Alldog wurde angeboten. Das System war revolutionär, doch der unausgereifte Motor bewirkte dass diese technisch hochgerüstete Systemmaschine floppte.

Die Halbdiesel-Bulldogs wurden 1952 angeboten. Der Zwischentyp zwischen Glühkopf- und Dieselmotor, auch Mitteldruckmotor genannt, erreichte sehr gute Verbrauchswerte, doch es blieb das Problem des rüttelnden, unruhigen 1-Zylindermotors. Die Akzeptanz unter den Bauern sank aufgrund der mehrzylindrigen, laufruhigen Dieselschlepper der Konkurrenz.

1953 wurde der 150.000 Bulldog ausgeliefert, ein Jahr später wurde der erste selbstfahrende Mähdrescher MD240S angeboten. Auch der letzte Großbulldog aus der HR-Reihe wurde im selben Jahr auf den Mitteldruckmotor umgestellt, so dass 1955 Lanz die Bulldogs nun mit Dieselmotoren (Volldiesel oder Hochdruckmotor) anbot. Sie waren weiterhin mit einem Zylinder ausgerüstet, der liegend montiert war und im 2-Takt-Verfahren betrieben wurde.

Nachdem 1956 200.000 Bulldogs gebaut waren, erwarb die amerikanische Firma John Deere die Aktienmehrheit an der Heinrich Lanz AG. Im Folgejahr wurde die letzte Bulldog-Konstruktion, der D4016 mit 40PS vorgestellt. 1958 wechselte die Lanzasche Hauslackierung Blau-Rot zum grün-gelb von John-Deere. Außerdem wurden erste moderne mehrzylindrische Dieselschlepper entwickelt, was 1960 davon begleitet wurde, dass die *Heinrich Lanz AG Mannheim* in *John Deere-Lanz AG* umbenannt wurde. In Mannheim endete die Bulldog-Produktion im Jahre 1960 mit Einführung der John Deere-LANZ Traktoren 300 und 500 mit Vierzylinder-Dieselmotor. In Getafe in Spanien wurden noch bis 1962 Bulldogs gefertigt. Die die ersten John Deere-(Lanz) Schlepper ersetzten nach und nach die gesamte Bulldog-Baureihe. Wobei die großen Modelle noch aus den USA importiert wurden. Maschinen aus dem Werk Mannheim und Zweibrücken trugen noch einige Jahre den Schriftzug "John Deere-LANZ". Die Verwendung des Markennamens Lanz endete endgültig mit der Auszahlung der letzten Lanz-Aktionäre im Jahr 1967