

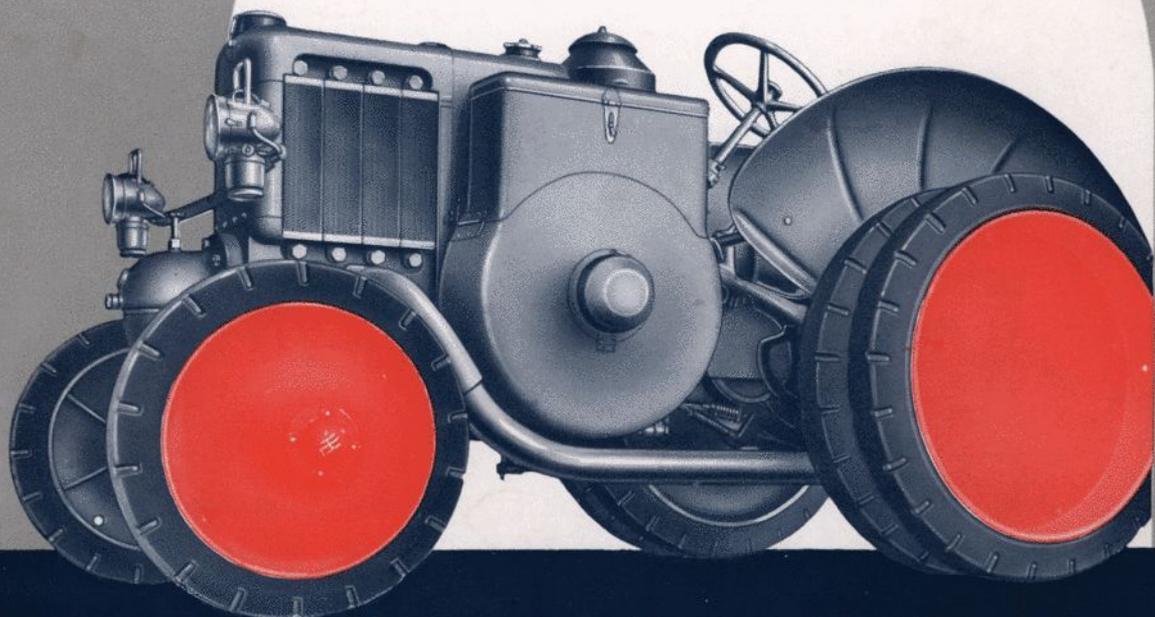
# Sparten

## billiger schleppen

und dennoch einen zuverlässigen  
Fuhrbetrieb zu unterhalten ermög-  
licht unser neuer Schlepper, der

# LANZ

[www.LANZ-BULLDOG-Homepage.de](http://www.LANZ-BULLDOG-Homepage.de)



PD 1621

# 15/30 PS Verkehrs-Bulldog

## Die Erwartungen,

die ein Fuhrunternehmer an einen neuangeschafften Schlepper stellt, sind hochgespannt. Aus den vorangegangenen Gesprächen mit dem Schlepperverkäufer und aus dem Studium mehr oder weniger umfangreicher Reklamedrucksachen mußte sich die Ueberzeugung entwickeln, daß für diesen oder jenen Zweck nur ein bestimmtes Fabrikat in Frage kommen könne. Arbeitet alsdann der Schlepper einige Zeit, stellt sich oft Mißmut ein, denn die gegebenen Versicherungen hatten sich nicht restlos erfüllt. Wenn die Wahl richtig war, dürfen niemals Zweifel auftauchen. Auch nach jahrelangem Betriebe sollen die hochgespannten Erwartungen, die an die Anschaffung geknüpft wurden, immer wieder bestätigt werden.

Ein Kunde von uns, ein Fuhrunternehmer und Lohndrescher im Bezirk Osnabrück, hat im Jahre 1927 einen Großbulldog angeschafft und über diesen genaue Aufzeichnungen gemacht. Im Mai dieses Jahres haben wir von diesem Kunden eine notariell beglaubigte Erklärung erhalten, aus der folgende bemerkenswerte Tatsachen wörtlich entnommen werden:

. . . Auf Grund unserer Aufzeichnungen in unseren Dresch- und Brennstoffsteuerbüchern hat diese Maschine seit dem Tage der Lieferung bis zum 18. Mai 1929 insgesamt

8.348 Stunden in Buchstaben achttausenddreihundertachtundvierzig Stunden gearbeitet und hierfür

26.500 kg. in Buchstaben: sechszwanzigtausendfünfhundert Kilogramm Rohoel verbraucht.

Der Durchschnittsverbrauch für die Antriebsstunde hat 3,5 kg. und für die Transportstunde 3 kg. betragen. Die Maschine hat insgesamt 5438 Transportstunden und 2910 Antriebsstunden verrichtet.

Mit dem noch an der Maschine sich befindlichen ersten Satz Fulda-Riesen-Bereifung hat sie bis jetzt rund 30.000 Km. gefahren.

Für Ersatzteile und Reparaturen haben wir für diese Maschine bis jetzt insgesamt ausgegeben:

- 1) für ein Paar Pleuellagerschalen die infolge Verwendung eines uns von einem Oelhändler aufgeschwatzten mit Rizinusöl vermischten Motorenoeles ausgelaufen waren RM. 40,10 zuzüglich 25.- RM. Monteurkosten . . . . . 65,10 RM.
- 2) für eine neue Flanschelle zur Lenkung, die infolge Anfahrens durch ein überholendes Auto notwendig wurde, RM. 29,50 zuzüglich 10.- RM. Monteurkosten . . . . . 39,50 RM.

Uebertrag 104,60 RM.



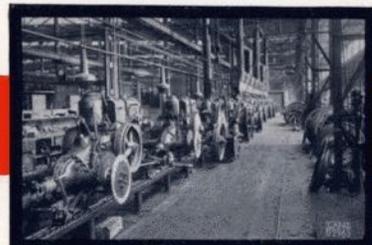
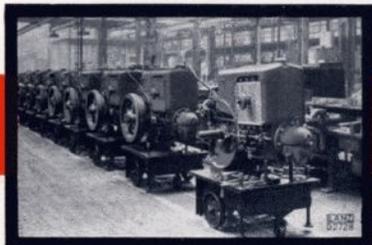
	Uebertrag 104,60 RM.
3) Zweimal neue Kuppelungsbacken, sechs Stück a 8 - RM.....	48,00 RM.
4) Ein neues Gleitstück zur Kuppelung .....	12,00 RM.
5) Vier Dichtungsringe zum Zylinderkopf a 1.- RM. und acht Dichtungsringe zum Zündkopf a 0,85 RM. zs. ....	10,80 RM.
6) Zwölf neue Luftklappen a 0,35 RM.....	4,20 RM.
7) Zwölf Stück Filzdichtungen zu den Luft- klappen a 0,50 RM. ....	6,00 RM.
zusammen für .....	185,60 RM.

Solche Äußerungen gehen bei uns fast täglich ein. Andere Fuhrunternehmer oder Besitzer unserer Bulldog haben über 10000 Betriebsstunden zu verzeichnen und lassen die Maschinen oft wochenlang ununterbrochen Tag und Nacht arbeiten, ohne irgendwelche Störungen zu beobachten. — Es ist bemerkenswert, welch große und rasche Verbreitung unsere Schlepper in wenigen Jahren gefunden haben. Im Jahre 1928 war unser Lanz-Bulldog der am meisten ins Ausland ausgeführte deutsche Schlepper. Im Inlandsabsatz steht der Bulldog an erster Stelle. Es verlohnt sich deshalb die nachfolgende Erläuterung zu lesen, die wir über unseren Bulldog, insbesondere über den neuen 15/30 PS Verkehrsbulldog, geben.

Besondere Eigenschaften haben den Bulldog zum meistbegehrten Schlepper gemacht; wir erwähnen an erster Stelle seine Billigkeit im Betriebe und seine Unverwüstlichkeit, die beide sprichwörtlich geworden sind. Diese Vorzüge liegen in dem billigen Brennstoff begründet, der zu seinem Betriebe gebraucht wird und in der Güte der Werkstoffe, die zu seinem Bau verwendet werden.

Die große Rolle, welche die Werkstoffe im Maschinenbau spielen, haben uns schon vor Jahrzehnten als eine der ersten Firmen des Kontinents veranlaßt, ein eigenes Laboratorium einzurichten, um chemische, physikalische und metallographische Untersuchungen der Werkstoffe anzustellen. Dieses Laboratorium, ausgestattet mit allen neuzeitlichen Hilfsmitteln, wird von einem Wissenschaftler geleitet, dem eine Anzahl Assistenten zur Seite steht. Jährlich werden etwa 60000 Untersuchungen vorgenommen, um die Werkstoffe auf Güte und Eignung zu prüfen, gleichgültig, ob es sich um Stahl, Holz, Dichtungsmaterial, Leder, Gummi, Öl, Farben usw. handelt. Wissenschaft und Praxis arbeiten Hand in Hand, um für jeden Stoff die denkbar beste Verarbeitung vorzuschreiben. Nur so ist es möglich gewesen, unseren Schleppern eine unerreichte Widerstandsfähigkeit, Lebensdauer und Brauchbarkeit zu geben. Die Besucher unserer Werke sind stets überrascht von dem Umfang der täglichen Arbeit dieses Laboratoriums.

An dieser Stelle sind vor Jahren auch die Forschungen angestellt worden, die zu der Entdeckung eines Verfahrens führten, nach welchem **Perlitguß** hergestellt wird.



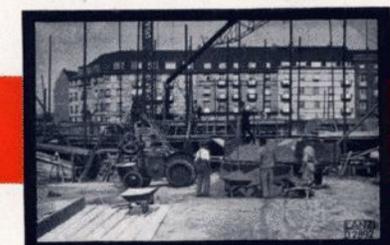
Perlitguß ist ein hochwertiges Edelguß Eisen, das beim Bau unserer Maschinen in weitgehendem Maße Verwendung findet. Dieses Edelguß Eisen, in allen Kulturstaaten patentiert, besitzt hervorragend dichtes, lunkerfreies Gefüge wie bei höchstwertigem eutektischem oder perlitischem Stahl. Dieses Gefüge, die „Perlitstruktur“, ist der Träger der hohen Zug-, Biege- und Schlagfestigkeit und verbürgt eine gleichmäßige Güte des Gusses. Ein besonderer Vorteil ist die große Verschleißfestigkeit, die wissenschaftlich und praktisch bei Vergleichsversuchen gegenüber dem Material anderer Maschinen festgestellt wurde. Außerdem ist Perlitguß in hohem Maße temperaturbeständig und leidet weniger unter der Einwirkung heißer Gase. An unseren Schleppern sind Zylinder und viele Einzelteile aus Lanz-Perlitguß hergestellt; die Abnutzung dieser Teile ist infolgedessen außerordentlich gering. Der Kolben des Kühlerbulldog wird aus einem sorgfältig hergerichteten Spezialguß hergestellt und besitzt eine sehr hohe Lebensdauer. Die Kurbelwelle ist unter Wahrung des natürlichen Faserverlaufes geformt und in Rollenlagern gelagert. Sämtliche an der Kraftübertragung vom Motor bis zu den Hinterrädern beteiligten Zahnräder, Wellen und Lager laufen im Innern des vollkommen öl- und staubdicht abgeschlossenen Gehäuses dauernd im Öl; sie sind alle in Kugel- oder Rollenlagern gelagert, um den höchst erreichbaren Wirkungsgrad zu erzielen. Die Zahnräder sind aus Chromnickelstahl hergestellt, ihre Zähne haben eine glasharte Oberfläche. Es ist Vorsorge getroffen, daß diese Zahnräder nach jahrelangem Betriebe durch einfaches Umdrehen auch von der anderen Seite benutzt werden können. Die Sicherheit der Fahrt und die Widerstandsfähigkeit gegen die harten Stöße beim Fahren werden gewährleistet durch sorgfältige Ausbildung der Form und besonders peinliche Auswahl der geeigneten Werkstoffe für die Vorderachse, die Achsschenkel und die Lenkungsteile. So gewissenhaft wir bei der Auswahl und Behandlung der Baustoffe sind, so vorbedacht haben wir auch gebaut. Wir können von unserem Verkehrsbulldog mit gutem Gewissen sagen, daß die Wertschätzung dieses Schleppers vornehmlich auf seiner

kräftigen, einfachen Bauart,

hohen Leistungsfähigkeit,

Betriebssicherheit und Billigkeit bei der Arbeit

beruht. Diese Eigenschaften des Bulldog fanden ihre sichtbare Anerkennung in der **dreimaligen Auszeichnung mit der silbernen Denkmünze** durch die Deutsche Landwirtschafts-Gesellschaft. Kein anderer deutscher oder ausländischer Schlepper hat es bisher zu einer mehrmaligen Auszeichnung durch die D. L. G. gebracht.



# Was im Fuhrbetrieb von einem Schlepper verlangt werden muß

ist nirgends besser als beim Bulldog zu finden.

1

## Übersichtlichkeit:

Für jeden Käufer muß es ein Leichtes sein, Bau und Wirkungsweise seines Schleppers zu verstehen. Geheimnisvolle Apparate sind manchmal interessant, bei Zugmaschinen aber, die weite Strecken über Land fahren oder an abgelegenen Stellen arbeiten, nicht am Platze. Niemals ist ein derart übersichtlicher und leicht zu bedienender Schlepper geschaffen worden wie der Bulldog.

Es war die schwerste Aufgabe für den Ingenieur, die einfachste Bauart für höchste Leistung zu finden.

Besser als viele Worte zeigen zwei einfache Schnittzeichnungen, warum der Bulldog mit seinem Glühkopfmotor gegenüber den Maschinen mit kompliziertem Vergasermotor von unseren Kunden so hoch eingeschätzt wird:

### So einfach

- 1 Zylinder
- 1 Kolben
- 1 Pleuelstange

(ohne Ventile, Zündkerzen, Magnet, Vergaser)

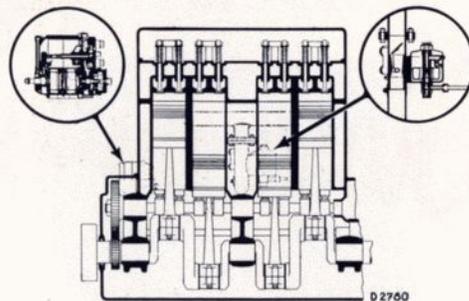
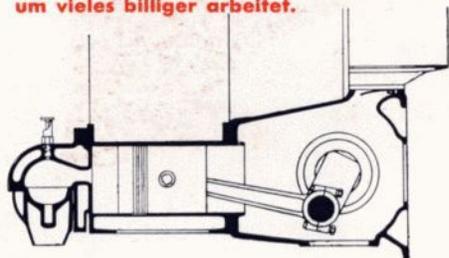
### der Glühkopfmotor

### So kompliziert

- 4 Zylinder
- 4 Kolben
- 4 Pleuelstangen
- 4 Einlaßventile
- 4 Auslaßventile
- 4 Zündkerzen
- 1 Magnet
- 1 Vergaser

### der Vergasermotor

Wir erreichen damit, daß der Bulldog weniger Störungen aufweist, weniger Reparaturen erfordert, weniger Ersatzteile braucht und schon dadurch um vieles billiger arbeitet.



6

2

## Hohe Leistung:

Der Schlepper muß auf langen Strecken schnell, in engen Gassen und Höfen wendig, in großer Dauerfahrt unverwüthlich und zuverlässig sein und bei Steigungen große Leistungen vollbringen. Die Wetterlage darf keinen Einfluß ausüben und es muß gleichgültig bleiben, ob die Wege aufgeweicht oder mit Schnee bedeckt sind. Zum Antrieb soll er vielseitig verwendbar sein. Er muß sich bewährt haben beim Antrieb von Steinbrechern, von Dreschmaschinen, beim Betreiben von kleineren Maschinen wie Kreissägen, Pumpen, landwirtschaftlichen Maschinen usw. Überlastungsstöße müssen spurlos vorübergehen. Der Bulldog hat seine guten Eigenschaften in dieser Hinsicht viel tausendmal bewiesen.

3

## Störungsfreie Arbeit:

Störungen während der Arbeit sind stets unangenehm und zumeist von kostspieliger Nachwirkung. Der Kühlerbulldog ist wegen seiner Einfachheit auch bei starker Inanspruchnahme Störungen fast gar nicht ausgesetzt. Er ist, wie kaum eine andere Schöpfung der Technik, von der einfachsten Schraube bis zum vielfach bearbeiteten Getriebeteil so sorgfältig durchdacht, daß ihm das Bedienungspersonal schweren Schaden nicht zufügen kann.

4

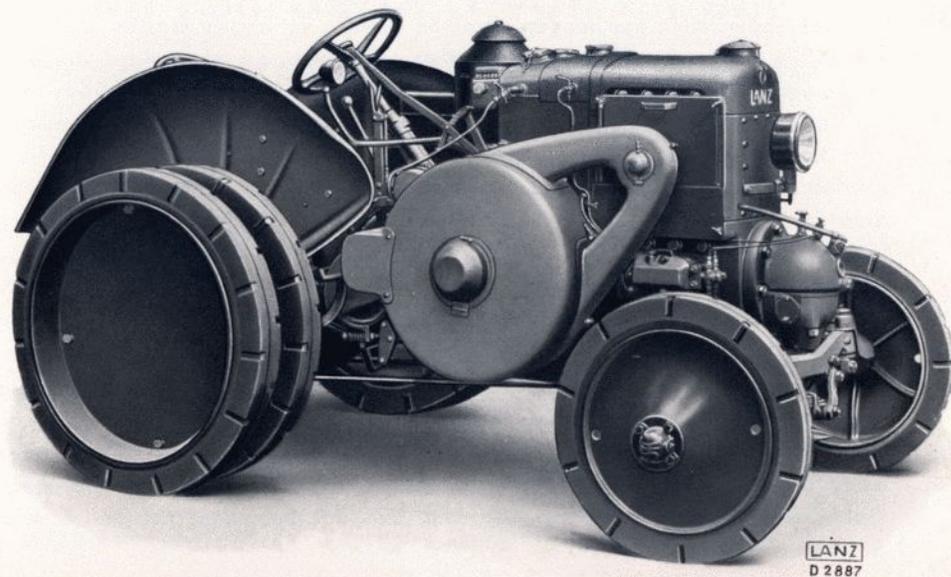
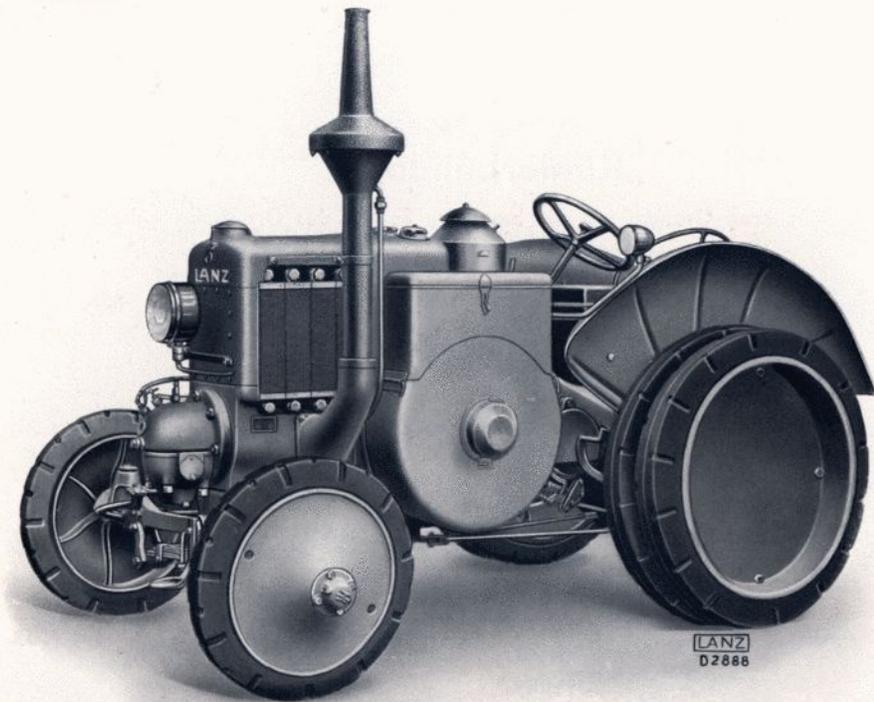
## Geringe Betriebskosten:

Was der Bulldogbesitzer in jedem Falle bei der Arbeit unseres Schleppers bald merkt, ist die immer wieder hervortretende Sparsamkeit beim Verbrauch von Betriebsstoff. **Der Bulldog verarbeitet den billigsten Schlepper-Betriebsstoff**, den es überhaupt gibt und ist auch im Schmiermittel-Verbrauch so sparsam, daß **der Bulldogbetrieb der wirtschaftlichste aller Schlepperbetriebe ist.**

*Dieser wichtigste Punkt*

ist beim Schlepperkauf entscheidend

7

LANZ  
D 2887LANZ  
D 2888

# DER NEUE KÜHLERBULLDOG

## Fahrgeschwindigkeiten

Gangart	Verkehrsschlepper große Geschwindigkeit	Verkehrsschlepper mit kombiniertem Getriebe auch für Acker verwendbar		Ackerschlepper mit Laufringen
		Verkehr	Acker	
I. Gang	5,6 km/Std.	3,4 km/Std.	3,8 km/Std.	3,6 km/Std.
II. Gang	11,1 "	6,8 "	7,6 "	4,8 "
III. Gang	14,8 "	9,0 "	10,0 "	6,5 "
Rückwärtsgang	6,1 "	3,7 "	4,1 "	3,9 "

## Kostenberechnung für den Betrieb eines Kühlerbulldog mit 2 Anhängern, 25000 km Jahresleistung

### Kapitalbedarf

Kühlerbulldog ohne Bereifung	RM. 6510.—
Bereifung dazu	" 1090.—
2 Anhäng. (5t) oh. Bereifung je 1675.—	" 3350.—
Bereifung dazu	" 2448.—
<b>Gesamtpreis</b>	<b>RM. 13398.—</b>

### Bewegliche Kosten für 1 km

Abschreibung für Schlepper ohne Bereifung 6510 : 125000	Rpf. 5,2
Abschreibung für Bereifung 1090 : 25000	" 4,3
" 2 Anhänger ohne Bereifung	" 2,7
" Bereifung 2448 : 25000	" 11,7
Betriebsstoff (5,5 kg pro Std.; 13 Rpf. je kg)	" 7,1
Schmieröl und Fett	" 2,1
Reparaturen des Schleppers	" 2,0
" der Anhänger	" 1,5
Beleuchtung, Putzmittel, Sonstiges	" 1,5
<b>Bewegliche Kosten je km</b>	<b>Rpf. 38,1</b>

### Feste Kosten im Jahre

Verzinsung 8% von RM. 13398.—	RM. 1072.—
Versicherung, Schlepper einschl. Anh.	" 200.—
Kraftfahrzeugsteuer	" 294.—
Führerlohn	" 2000.—
<b>Feste Kosten</b>	<b>RM. 3566.—</b>

Feste Kosten je km	Rpf. 14,3
Bewegliche Kosten je km	" 38,1
<b>Gesamtkosten je km</b>	<b>Rpf. 52,4</b>



## Zugleistungen

Geschwindigkeit km/Std.	Verkehrsschlepper (große Geschwindigkeit) vorn einfach, hinten doppelt bereift				Gang	Verkehrsschlepper (kleine Geschwindigkeit) vorn einfach, hinten doppelt bereift			
	Zughakenkraft kg	Zughaken- Leistung t	Steigung bis	Steigung bis		Geschwin- digkeit km/Std.	Zughakenkraft kg	Zughaken- Leistung t	Steigung bis
5,6	950	15,0	3%	I	3,4	1200	17,5	3%	
	910	11,5	5%			1145	13,5	5%	
	860	9,0	7,5%			1100	10,0	7,5%	
	810	6,7	10%			1015	8,0	10%	
	695	4,5	15%			900	5,2	15%	
11,1	600	12,0	3%	II	6,8	850	14,0	3%	
	570	9,2	5%			810	10,7	5%	
	540	7,3	7,5%			770	8,3	7,5%	
	505	5,6	10%			720	6,5	10%	
	440	3,5	15%			625	4,2	15%	
14,8	400	10,5	3%	III	9,0	710	12,8	3%	
	380	8,0	5%			675	9,8	5%	
	355	6,5	7,5%			635	7,5	7,5%	
						600	5,8	10%	
						520	4,0	15%	

Die Riemenscheibe treibt einen mittleren Dreschsatz von etwa 1800-2000 kg Körner (Weizen) Stundenleistung mit den üblichen Hilfsapparaten, wie Spreubläser, Selbstleiger und mit einer Selbstbinder-Langstrohpresse.

**Gewicht** (betriebsfertig) für den Verkehrsschlepper 3380 kg.

## Die neue Bauart „Kühlerbulldog“

behält in ihren Grundzügen die bewährte Bauart des Großbulldog bei:

Liegender Einzylinder-Zweitakt-Rohölmotor

Glühkopf mit oder ohne elektrische Anlaßzündung

Rahmenloses Fahrgestell

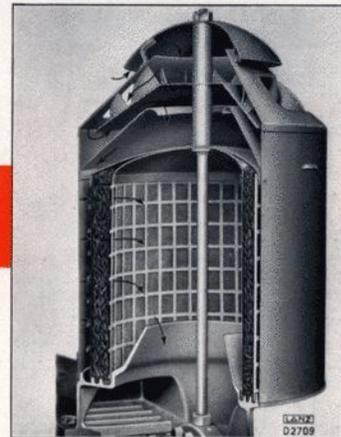
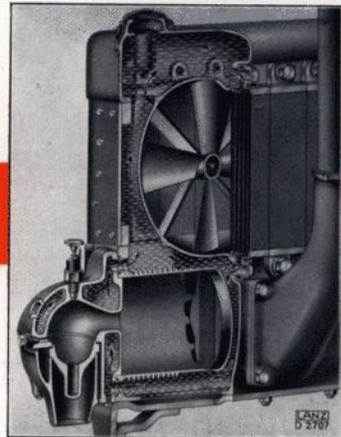
Wir sind von diesen Grundzügen nicht abgewichen, denn in ihnen liegt die erfolgreiche Eigenart unseres Schleppers und seine tausendfach bewiesene Überlegenheit als Schlepper für die Landwirtschaft und schwere Lastenförderung. — Der Zweitakt-Glühkopfmotor gibt der Maschine ihre von keinem anderen Erzeugnis erreichte Einfachheit in Bauart und Bedienung. Der Betrieb mit Rohöl sichert unserem Schlepper eine Wirtschaftlichkeit, die keine für einen anderen Brennstoff gebaute Maschine jemals haben kann.

Zu den besonderen Merkmalen des neuen Kühlerbulldog gehören:

### 1. Dauerleistung von 30 PS

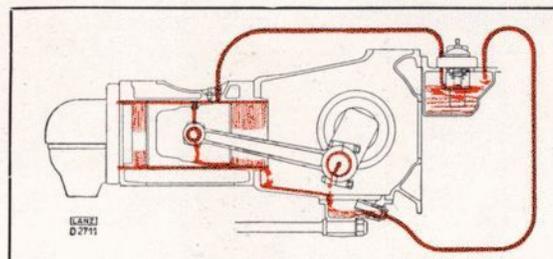
### 2. Kühler mit Ventilator

Kein Nachfüllen von Kühlwasser während der Arbeit, keine Dampfentwicklung



### 3. Luftfilter

Wirkungsgrad  
100 %



### 4. Umlaufschmierung mit Frischölzusatz, geringer Schmierölverbrauch.

Einmalige Füllung der Schmierölbehälter ausreichend für einen vollen Arbeitstag von 10 Stunden.

### 5. Automobilmäßige Schaltung mit drei Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang.

### 6. Zapfwellenantrieb, der die ganze Motorleistung zu übertragen vermag.

## Technische Einzelheiten zum Kühlerbulldog

**Bild 1**

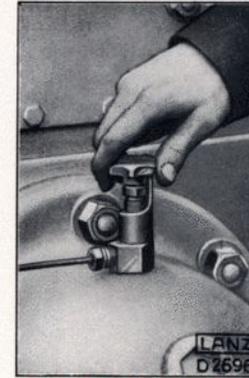


Bild 1. Einspritzdüse

Die Bauart der verstellbaren Einspritzdüse des Bulldog ist eine technische Höchstleistung; sie ist, obwohl das wichtigste Organ des Motors, dennoch von größter Einfachheit. Erst diese Düse hat den Glühkopfmotor brauchbar als Fahrzeugmotor gemacht. Ihre Einstellung erfolgt entsprechend der Belastung der Maschine, erfordert aber keine Genauigkeit.

**Bild 2**

Das Lenkrad des Schleppers kann abgenommen werden; dadurch wird er vor Benutzung durch Unbefugte geschützt. Das abgenommene Lenkrad dient zum Anwerfen des Motors.

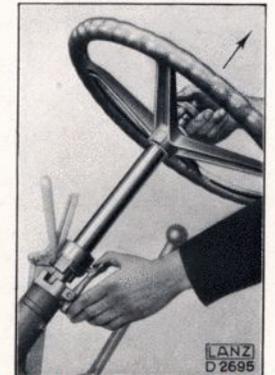


Bild 2. Abnehmbares Lenkrad

**Bild 3**

Der Kühlerbulldog hat folgende Bedienungshebel, die alle vom Führersitz aus leicht zu handhaben sind:

- B = Brennstoffhebel
- S = Gangschalthebel
- H = Handhebel der Getriebepbremse
- F = Fußhebel der Getriebepbremse
- E = Fußhebel zum Einrücken der Kupplung
- A = Fußhebel zum Ausrücken der Kupplung

**Bild 4**

Dergepolsterte Führersitz\* verhindert vorzeitige Ermüdung des Fahrers und steigert dessen Leistungsfähigkeit.



Bild 4. Gepolsterter Führersitz

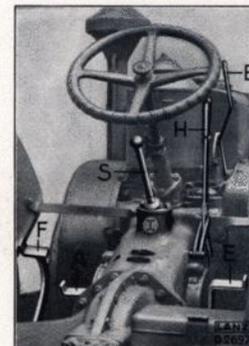
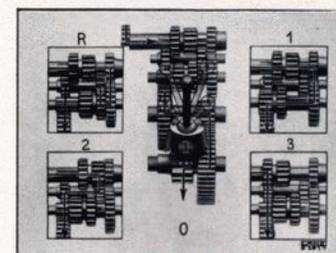


Bild 3. Bedienungshebel



**Bild 5**

Kraftübertragung im Schaltgetriebe

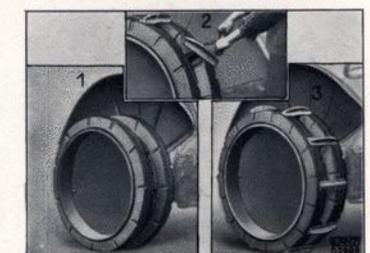
- R = Rückwärtsgang
- 1 = erster Gang
- 2 = zweiter Gang
- 3 = dritter Gang
- 0 = Leerlauf



**Bild 7**

Elektr. Anlaßzündung

Die elektrische Anlaßzündung\* ermöglicht die sofortige Inbetriebsetzung ohne vorheriges Anheizen des Zündkopfes

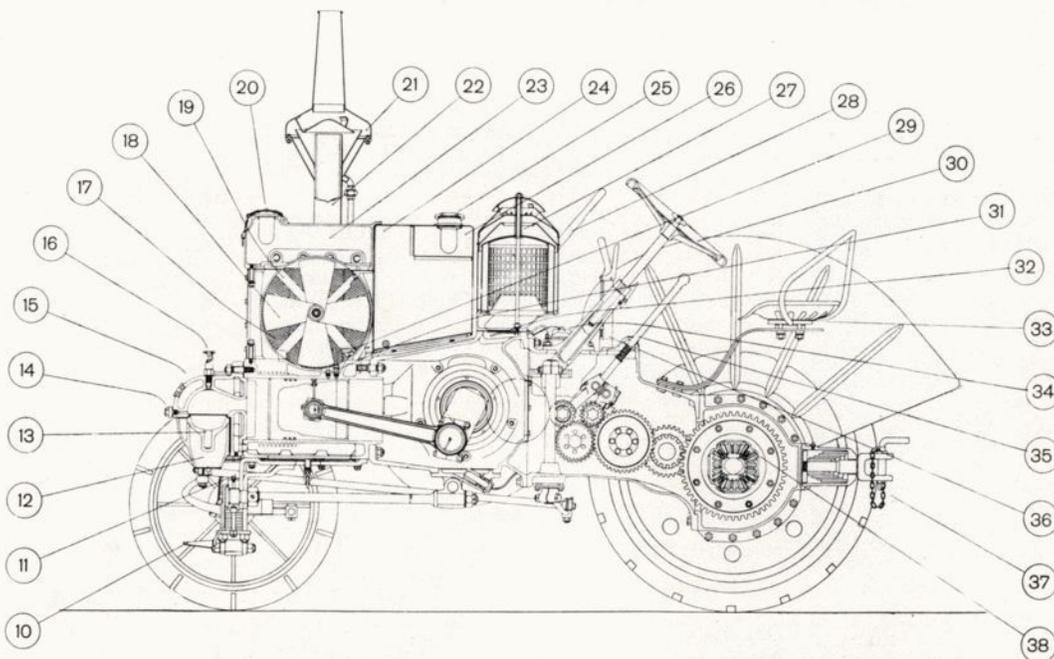


**Bild 6**

Blitzgreifer

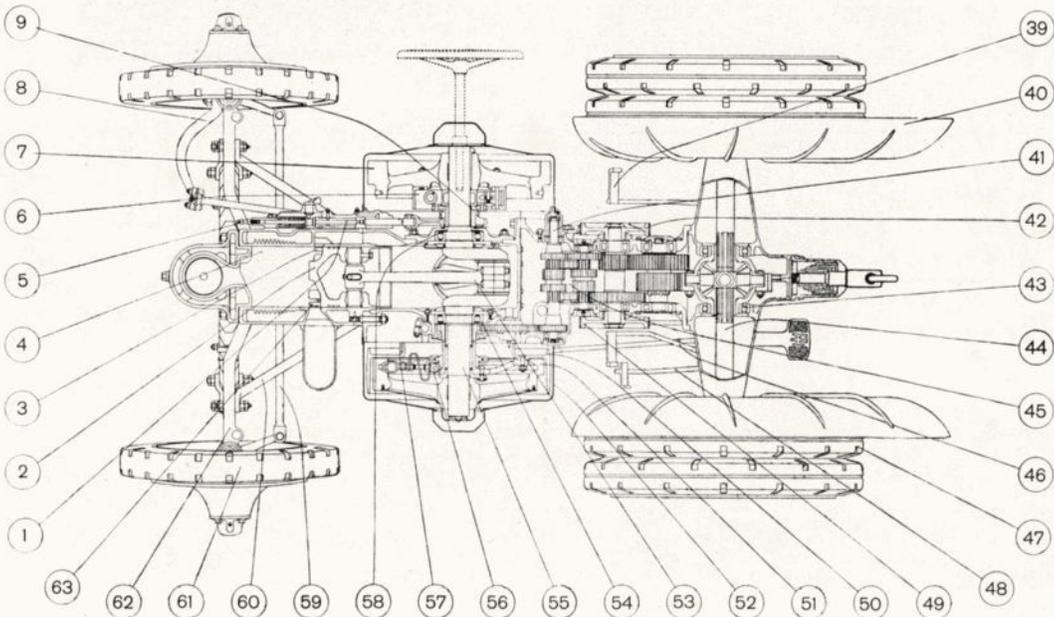
1. Greifer eingelassen
  2. Ausziehen der Greifer
  3. Greifer ausgezogen
- Zur Überwindung unbefestigter oder haltloser Wege dienen die Blitzgreifer,\* die im Augenblick herausgezogen oder versenkt werden können.

\*Ausrüstung gegen Mehrpreis, die bei Bestellung des Schleppers besonders verlangt werden muß.



### Erläuterung zu den Schnittbildern

- |                                   |                                   |   |                                  |
|-----------------------------------|-----------------------------------|---|----------------------------------|
| Nr. 1 Antrieb der Brennstoffpumpe | Nr. 19 Luftleitflügel             | Nr. 37 Anhängervorrichtung für Wagen                                | Nr. 49 Bremscheibe zur Fußbremse |
| " 2 Kolben                        | " 20 Wasser-Einfüllöffnung        | " 38 Ausgleichsgetriebe   | " 50 Riemscheibe                 |
| " 3 Frischluftschlitze            | " 21 Schalldämpfer                | " 39 Fußhebel zum Einrücken der Kupplung                            | " 51 Schwungrad links            |
| " 4 Zylinder                      | " 22 Auspuffleitung               | " 40 Keilflügel   | " 52 abnehmbare Schutzhaube      |
| " 5 Brennstoffpumpe               | " 23 Kühlwasserbehälter           | " 41 Wellenverlängerung zum Anbau einer Lichtmaschine und Zapfwelle | " 53 Pleuelstange                |
| " 6 Regler                        | " 24 Brennstoffbehälter           | " 42 Bremscheibe z. Handbremse                                      | " 54 Hauptlager links            |
| " 7 Schwungrad rechts             | " 25 Schmieröl-Einfüllöffnung     | " 43 Lager der Hinterachse  | " 55 Kurbelwelle                 |
| " 8 Lenkschenkel                  | " 26 Schmieröl-Zusatzbehälter     | " 44 Hinterachse  | " 56 Kupplung                    |
| " 9 Exzenter                      | " 27 Luftfilter                   | " 45 Schaltgetriebe   | " 57 Kupplungsbremse             |
| " 10 Lampenhalter                 | " 28 Brennstoffhebel              | " 46 Fußhebel zum Ausrücken der Kupplung                            | " 58 Hauptlager rechts           |
| " 11 Steuerstange                 | " 29 Leitung für Petroleumspülung | " 47 Normales Gummihinterrad  | " 59 Spurstange                  |
| " 12 Schutzkappe                  | " 30 Lenkrad                      | " 48 Fußhebel der Getriebebremse                                    | " 60 Vorderachsstütze            |
| " 13 Zündkopf                     | " 31 Kolbensmierung               |   | " 61 normales Gummi vorderrad    |
| " 14 Sicherheitsschraube          | " 32 Luftklappen                  |   | " 62 Vorderachse                 |
| " 15 Zylinderkopf                 | " 33 Führersitz                   |   | " 63 Auspuffschlitze             |
| " 16 Verstellbare Einspritzdüse   | " 34 Zentralschmierapparat        |   |                                  |
| " 17 Kühlerelemente               | " 35 Gangschalthebel              |   |                                  |
| " 18 Ventilator                   | " 36 Handhebel der Getriebebremse |   |                                  |



Höchste Dauerbremsleistung: 30 PS

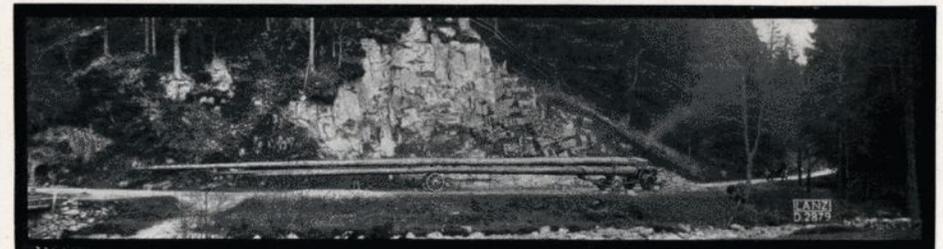
Zughakenkraft: 950-1200 kg

Arbeitsweise: Zweitakt  
 Zylinder: 1 liegend  
 Zyl. Bohrung: 225 mm  $\varnothing$   
 Kolbenhub: 260 mm  
 Zyl. Inhalt: 12,6 Liter  
 Motordrehzahl: 500 Umdrehungen in der Minute  
 Zündung: Glühkopf ohne oder mit elektr. Anlaßzündung  
 Kühlung: Thermosyphon-Kühlung  
 Kupplung: Backenkupplung  
 Luftreinigung: doppelt wirkendes Luftfilter  
 Schmierung: Zentralpreßölschmierung mit Ölrücklauf  
 Getriebe: Dreigang-Wechsel-Getriebe mit Kegelrad-Differential  
 Schaltung: Automobil-Kugelschaltung  
 Lenkung: Achsschenkellenkung

Brennstoffe: Rohöl, Gasöl, Erdöl, auch Petroleum usw.

Brennstoffverbrauch: etwa 1/4 kg je PS-Std.  
 Schmierölverbrauch: 8 g je PS-Std.

Inhalt des Brennstoffbehälters: rd. 60 Liter  
 Inhalt des Benzinbehälters für elektr. Anlaßzündung: rd. 7 Liter  
 Inhalt des Schmierölbehälters: rd. 3,5 Liter  
 Inhalt des Schmieröl-zusatzbehälters: rd. 5 Liter  
 Inhalt des Kühlwasser-raumes: rd. 60 Liter  
 Bremsen: Getriebehandbremse  
 Getriebefußbremse  
 Kupplungsbremse  
 Riemscheibe: linksseitig angebracht (auf Kurbelwelle)  
 Scheibendurchmesser: 680 mm  
 Scheibenbreite: 170 mm  
 Vorderachsdruk: Verkehrs-Schlepper 1220 kg  
 Hinterachsdruk: Verkehrs-Schlepper 2160 kg  
 Vorderachsdruk: Acker-Schlepper 1150 kg  
 Hinterachsdruk: Acker-Schlepper 1500 kg



### Abmessungen

Außenmaße	Verkehrs-Schlepper	Acker-Schlepper
Größte Länge	3085 mm	3030 mm
Größte Breite	1945 mm	1945 mm
Größte Höhe	2170 mm Auspuff n. oben 1595 mm Auspuff n. unten	2335 mm
Achsabstand	1864 mm	1864 mm
Bodenfreiheit	200 mm	320 mm
Höhe der Wagen-Anhängervorrichtung	530 mm	600 mm (Greifer 3/4 eingesunken)
Höhe der Ackergerät-Anhängervorrichtung	—	375 mm (Greifer 3/4 eingesunken)
Normale Ausrüstung der Vorderräder	einfach gummibereift	mit Spurring 1050 mm
Vorderrad-Durchmesser	770 mm	900 mm
Vorderrad-Felgen-Durchmesser	590 mm	150 mm
Vorderrad-Breite	135 mm	
Normale Ausrüstung der Hinterräder	doppelt gummibereift	mit Laufring 1390 mm
Hinterrad-Durchmesser	1060 mm	1150 mm
Hinterrad-Felgen-Durchmesser	850 mm	300 mm
Hinterrad-Breite	300 mm	
Spurweite:		
Von Mitte zu Mitte Vorderrad	1420 mm	1485 mm
Von Mitte zu Mitte Hinterrad	1355 mm	1380 mm
Wendekreis-Radius bis zum Außen-Rad	4,7 m	4,7 m

## Beachtenswerte Äußerungen neuester Zeit über unsere Schlepper.

... Neben schlechten Wegeverhältnissen haben wir insbesondere viel und ziemlich große Steigungen zu fahren, so die Auffahrt zu unserem Bruch Rattenberg bis zu 20%. Die Anhängelast mit ca. 120 Zentner plus des Anhängewagens, welcher 35 Zentner wiegt, zieht die Maschine bei einer Steigung zwischen 8 und 12 Prozent, welche wir täglich 12 bis 15 mal befahren, spielend, bei trockener Straße ohne weiteres mit dem zweiten Gang ...

Bayerische Steinindustrie G. m. b. H.  
Rattenberg, den 9. Juni 1928.

... Der Bulldog-Motor 22/28 PS treibt seit Ende Juli 1927 einen Basalt-Steinbrecher von 450 mm Maulweite, der normal eine Antriebskraft von ca. 25 PS benötigt. Zu berücksichtigen ist, daß Steinbrecher erhebliche Kraftschwankungen und Kraftstöße verursachen, sodaß die Antriebskraft besonders stark und wechselnd in Anspruch genommen wird. In den Sommermonaten wurde der Brecher ohne Pause bis zu 14 Stunden je Tag in Betrieb gehalten. Der Lanz'sche Bulldog hat sich diesen Anforderungen in jeder Weise hervorragend gewachsen gezeigt.

Gersfeld, den 19. Januar 1928.

... Die Berge fahre ich mit dem großen Gang, da man die Maschine kolossal überlasten kann und ihr nicht zum Schaden ist. Die Maschine ist so zuverlässig daß ich bei Transportabschlüssen dem Kunden die genaue Eingangsstunde des Lastzuges auch bei größten Entfernungen zusichern kann. **Durch die geringen Brennstoffkosten ist es den Besitzern von Benzinmaschinen nicht möglich, mit mir zu konkurrieren.**

Wittenberger Transport-Kontor A. Thelen  
Wittenberge (Bez. Pdm.), den 29. Oktober 1928.

... und viele Leute wundern sich, daß derselbe soviet leistet. Er muß jetzt alle Tage 70—80 km machen mit zwei Anhängern mit je 160 Zentner Last, die Anhänger wiegen ca. 70 Zentner, also **460 Zentner** hinter sich ...

Altkarbe, den 4. Dezember 1928.

... Ich gebrauche die Zugmaschine in der Hauptsache zur Rundholzbeifuhr aus den Wäldern der nahen und fernerer Umgebung. Infolge des im verlassenen Frühjahr sehr lange anhaltenden schlechten Wetters waren die Waldwege lange Zeit sehr schlecht befahrbar und gerade hier hat sich die **Blitzgreifer-Vorrichtung** sehr gut bewährt. Ich war in der Lage, mit dem Großbulldog trotz der schlechten Wege in kurzer Zeit Quantitäten von Rundholz beizuführen, wie ich solche in der gleichen Zeit wohl mit keinem anderen Kraftfahrzeug beigebracht hätte. Insbesondere hat sich die Maschine sehr gut bewährt zum Beischieben des Holzes. Außer Rundholz führe ich auch Schotter, Kies und Sand etc. und habe mich so gut an die Maschine gewöhnt, daß ich sie heute nicht mehr entbehren möchte.

Mein Geschäft, das mir oft recht zuwider war, macht mir nun wieder Freude. Die Betriebskosten sind erstaunlich niedrig. Ich verwende grundsätzlich nur allerbestes Schmier- und Treiböl. Trotzdem betragen die täglichen Betriebskosten meines Großbulldogs nur RM. 6.— bei 9-10 stündiger Arbeit. Also weniger wie die Unterhaltungskosten eines Pferdegespannes. Dabei schafft er im Dauerbetrieb das Dreifache eines Pferdegespannes. Nicht unerwähnt möchte ich die hervorragende Zugkraft des Großbulldogs lassen. In dem sehr bergigen Nürnberg hat mich mein Bulldog noch nie im Stich gelassen. Dabei ist die Bedienung so einfach, daß man jedem zuverlässigen Kutscher die Maschine in die Hand geben darf. Ich kann es mir nicht versagen, der Firma Heinrich Lanz für dieses Meisterwerk moderner Verkehrstechnik meine Hochachtung auszusprechen und kann jedem Fuhrhalter die Anschaffung eines Großbulldog auf das Wärmste empfehlen.

Andreas Birkmann  
Nürnberg, Werderstraße 16, den 12. Juni 1928.

... **Mit der einfachen und zeitsparenden Funktion der elektrischen Anlaßzündung haben wir die besten Erfahrungen gemacht.**

Landshuter Brauhaus Koller-Fleischmann A.-G.  
Landshut, den 25. Januar 1929.

... Die Maschine hat während der Zeit sie in meinem Besitz ist dauernd Lasten von durchschnittlich 300 Zentnern gezogen und sich auch neuerdings in sehr hohem Schnee bei einer Zuglast von 180/200 Zentnern voll und ganz bewährt. Nennenswerte Reparaturen habe ich bislang noch nicht gehabt.

H. Michaelis, Kohlenhandlung  
Bremen, den 4. März 1929.

... Durch diese Möglichkeit haben wir unseren Absatz bedeutend erhöhen können. Der Großbulldog zieht ohne weiteres bis 400 Zentner und stehen die geringen Betriebskosten zu dieser Leistung in gar keinem Verhältnis. Die Maschinen arbeiten bei uns auch **nach 3 Jahren noch tadellos** und können wir jedem die Anschaffung derselben nur empfehlen.

Roeder & Schulz, Ziegelwerk  
Pakebusch (Altmark), den 25. Juni 1928.

... Als Zugmaschine hat derselbe meine zwei Wagen, ca. 250 Zentner, auf Entfernungen von über 300 Kilometern selbst bei schlechten Straßen spielend leicht befördert, hohe Berge gewonnen, ohne abzukuppeln.

Als Antriebsmaschine für meine elektrische Anlage hat der Großbulldog eine Leistung vollbracht, welche selbst einen Fachmann in Staunen versetzt: 150 bis 180 Ampere bei 110 Volt. Die Bedienung der Maschine ist eine äußerst einfache und von jedem Laien ohne besondere Vorkenntnisse zu führen, der Brennstoffverbrauch so minimal, daß er zu keinem Verhältnis betr. Leistung steht.

Reparaturen habe ich seit ca. einem Jahre, das heißt, solange ich die Maschine besitze, nicht gehabt, ebenfalls keine Störungen, und kann daher allen Ihren Lanz-Großbulldog auf's Beste empfehlen.

Anton Emde  
Bremen, den 3. März 1929.

... Der Motor leistet mehr als ich von ihm erwartet habe. Ich fahre speziell Langholz und lade durchschnittlich 300—400 Zentner, die ich oftmals 30—50 km fahre. Bislang haben sich nicht die geringsten Störungen gezeigt und bin mit Ihrer Lieferung in jeder Richtung zufriedengestellt, sodaß ich Ihren Bulldog jedem Fuhrunternehmer nur empfehlen kann. Er ersetzt mir 4—5 Gespann-Pferde. Der tägliche Verbrauch an Rohöl beläuft sich auf etwa 25—30 kg.

Erwin Glatz  
Reckau, den 12. März 1929.

... und war eine Abnutzung nicht festzustellen, trotzdem derselbe tagtäglich bei größeren Entfernungen mit 2 Anhängern, beladen mit 5000 Steinen = 400 Ztr. Lastgewicht, läuft. Auch der Brennstoff- wie Ölverbrauch geht nicht über das angegebene Maß hinaus, sodaß ich gegen Autolastzug um  $\frac{2}{3}$  billiger fahre.

Auch mit Pflügen bewährt sich die Maschine recht gut und pflüge ich pro Tag 8—10 Morgen, sodaß mir diese Maschine auch hier 6 Pferde ersetzt. Durch die schwere Bauart der Maschine wird das Rutschen auch bei den schwersten Lasten vermieden.

Ziegelwerk Brietz Bertram Hintzen  
Salzwedel-Brietz, den 21. Januar 1928.

... Bei einer Tour von 140 km mit dem Auto, Ladegewicht 80—100 Ztr. habe ich für ca. **42.— bis 45.— RM.** Betriebsstoff verbraucht. Solange ich den Trecker von Ihnen habe, brauche ich bei der gleichen Strecke für **höchstens RM. 12.— bis RM. 14.—** und kann dann aber bequem das Dreifache fahren.

Hermann Kunze  
Dessau, den 9. Juni 1928.

## Winke für den Schlepperbesitzer zur Bestellung von Ersatzteilen.

Durch Fernsprecher oder Telegramm wird dem nächsten Lanz-Ersatzteilelager (bei der nächsten Lanz-Zweigstelle oder dem nächsten Lanz-Vertreter) angegeben:

1. die Bezeichnung und die Bestellnummer der gewünschten Ersatzteile laut Ersatzteile-Liste,
2. die Nummer des Schleppers, die auf dem Typenschild angegeben ist,
3. die Anschrift des Bestellers mit seiner Post- und Bahnstation,
4. die gewünschte Versandart (Flugpost, dringende Eilpost, Eilpost, Post, Expressgut, beschleunigtes Eilgut, Eilgut, Frachtgut).

In Telegrammen ist die Stückzahl nicht in Zahlen, sondern in Worten anzugeben.

Jeder Schlepperteil trägt ein Fabrikationszeichen mit einer Nummer. Zum Vergleich dient die Ersatzteilleiste, in der sämtliche Teile genau bezeichnet sind.

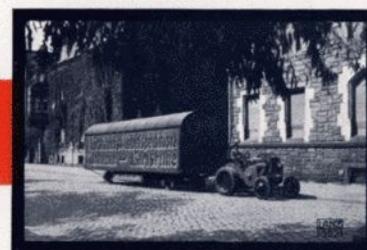
Ersatzteile werden am gleichen Tage zum Versand gebracht, wenn die Bestellung bis 12 Uhr mittags beim Stammhaus oder den Zweigstellen einläuft.

## Überwachungsdienst.

Ein Schlepper muß allzeit dienstbereit sein. Ein Schaden, der nicht gleich bemerkt wird, kann Ursache sein, daß der Besitzer auf die Hilfe seines Schleppers gerade dann verzichten muß, wenn er ihn am notwendigsten braucht. Um solchen Unannehmlichkeiten vorzubeugen, empfehlen wir dem von uns eingerichteten Überwachungsdienst beizutreten.

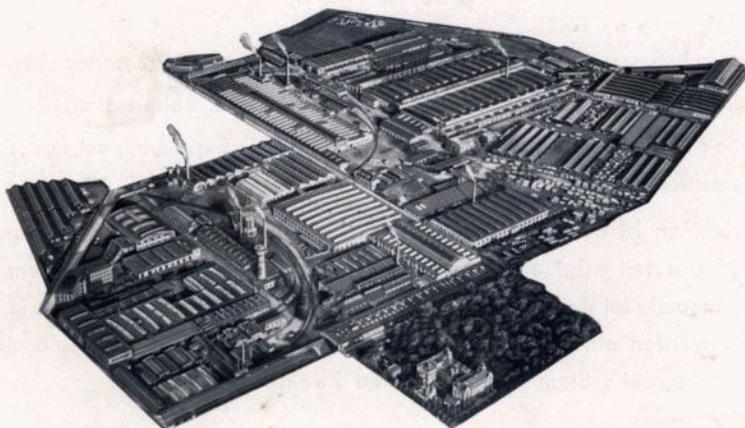
Der Überwachungsdienst hat den Zweck, den Schlepper in regelmäßigen Abständen von unseren Fachleuten gegen ein geringes Entgelt auf seine einwandfreie Betriebsbereitschaft untersuchen zu lassen. Bei einem Abonnements-Abschluß zu RM. 150.— hat der Besitzer Anspruch auf 45 Monteur-Arbeitsstunden und 2 Ingenieurbesuche; für Zu- und Abfahrt, Aufenthalt und Verpflegung entstehen keine weiteren Kosten. Die Überwachung kann sowohl während, als auch vor oder nach der Hauptarbeitszeit stattfinden.

**Unserem Überwachungsdienst sind über 4000 Kunden angeschlossen.**



# HEINRICH LANZ MANNHEIM

AKTIENGESELLSCHAFT



175 Morgen — 4000 Arbeiter.

An der Spitze aller Schlepper- und Drescherfabriken Europas, also der Werke, in denen nur diese Maschinen gebaut werden, steht das gigantische Werk in Mannheim, das eine Bodenfläche von über 500 000 qm bedeckt. In riesenhaften Hallen, von denen einzelne ein Gelände von 16 Morgen bedecken, geht der Bau der verschiedenen Erzeugnisse vor sich. Allein 3000 Werkzeugmaschinen, bis zu 800 Ztr. Einzelgewicht, sind zur Formung und weiteren Verarbeitung des Rohmaterials und zur Fertigmachung von Einzelteilen für den Zusammenbau erforderlich. Dieser umfangreiche Maschinenpark braucht etwa 7500 PS, um in Betrieb gehalten werden zu können. Der gesamte Kraftbedarf wird von eigenen Lanz-Lokomobilen aus verschiedenen Kraftzentralen des Werkes gedeckt. Eine Preßluftanlage liefert 6500 cbm Preßluft stündlich. — Der Betrieb ist auf Fließarbeit eingestellt, deren Einführung gerade im Schlepperbau eine beträchtliche Verfeinerung und Beschleunigung der Produktion ermöglichte. — Das Fließband im Schlepperbau kann täglich bis zu 25 versandfertige Schlepper hergeben. Ausgedehnte Ersatzteillager bergen etwa 40000 Arten von Teilen, von denen einzelne in einer Anzahl von mehreren 1000 Stück vorrätig gehalten werden. Von diesen Stammlagern werden ständig die zahlreichen Unterlager bei Zweigstellen und Vertretern im In- und Auslande versorgt. Die Versorgung unserer Kundschaft mit Ersatzteilen ist hervorragend ausgebildet, die organisatorischen Einrichtungen sind mustergültig. —

**Käufer, die unser Werk besichtigen wollen, sind uns immer willkommen.**

