

# Een bulderend brok degelijkheid uit vervlogen tijden

De zwaarste Lanz Bulldog gloeikop heeft een motorvermogen van 40 kW (55 pk). Het duurt even voordat hij loopt, maar eenmaal op gang, is hij niet meer te stuiten. Nostalgie troef bij dit paradepaardje uit de Lanz-stal.

door Gert Vreemann

Imposant, die Lanz Bulldog gloeikop. Deze uitpuilende kop met daarboven de fiere hoge snuit straalt kracht uit.

De op ooghoogte aangebrachte aanduiding Bulldog, de enorme vliegwiel en de dikke uitlaatpot versterken die indruk. Maakt de machine dat ook waar? Een impressie.

## Slimme oliedruppeltjes

We rollen de Lanz op handkracht naar buiten. En dan begint het dagelijkse onderhoud. Alle vetnippels van stuurinrichting, koppeling en vooras krijgen routinematig een paar kneepjes vet en dan volgt de oliesmering.

Lanz heeft twee oliereservoirs. De drijfslag- en zuigerlagers worden uitsluitend gesmeerd met nieuwe olie. Eenmaal gebruikt gaat deze olie naar het tweede oliereservoir om van daaruit de minder kwetsbare delen te smeren.

Het peil van de gebruikte olie blijkt voldoende, maar het niveau van de nieuwe olie zit er een eind onder. We moeten twee liter bijvullen. Dat klopt met het opgege-

ven verbruik van 2,75 kg per arbeidsdag van tien uur.

We moeten ook de lagers met olie doorpompen: de speciale handslinger door de uitsparing onder in het linker vliegwiel in het Bosch-smeersysteem steken en smeren maar. 180 slagen en één slag per seconde, netjes volgens het instructieboekje. Bij een Lanz die een weekend stilstaat, loopt de ongedoopte olie namelijk tussen de lagerschalen uit.

Bijna vergaten we het vliegwiel op 'smeerstand' te zetten. In deze stand druppelt de smeerolie precies op de pistonpen die in de zuiger zit. Uitgekiend.

## Uitgebreide startprocedure

Gelukkig voor ons had de machinist (vroeger spraken ze nog niet van chauffeur) de brander voor het doorsmeren al onder in de gloeikop gestoken. We hoeven de gloeipeer nu nog maar vijf minuten voor te gloeien in plaats van de gebruikelijke tien minuten.

Eindelijk kan het starten beginnen. Verstuur vier slagen omhoog draaien om de brandstof beter onder in de kop te spuiten, negen slagen brandstof handmatig in de kop pompen, het stuur van de trekker halen en starten maar.

Aanslingeren is er niet bij. Een Lanz 'schommel' je aan. Mensen



Rijden met een Lanz is een gewaarwording. 94 decibel om je oren en een starpende trekker onder je. Gelukkig zit de dikke uitlaatpot voorop, anders zou het reukorgaan een flinke test ondergaan

die denken dat je een 10,3 liter eencilinder door de compressie kunt drukken, komen bedrogen uit. Dat lukt nooit.

Voor het 'aanschommelen' steken we het stuurwiel midden in het rechter vliegwiel. Daarna wat heen en weer draaien zodat de zuiger wat beweegt. De brandstof vernevelt hierdoor beter in de gloeikop.

## De beslissende schommel

Nu even concentreren voor de beslissende schommel. Het stuur stevig in de hand, met kracht met de draairichting van de motor mee bewegen totdat het vliegwiel door de compressie terugveert, vervolgens snel en krachtig het

vliegwiel tegen de draairichting duwen. Plof... niets. Wat witte rook verraadt dat het niet lang meer duurt. Een slag extra brandstof, nog een flinke schommel meteen met een ruk het stuurwiel van het vliegwiel aftrekken. Plof... plof... plof, plof, plof. Met een enorm gedreun komt de L tot leven.

Gelukkig trokken we het stuur snel genoeg van het vliegwiel. Je het stuur te laat van het sneltoren komende vliegwiel aftrekt gaat het enorm slingeren. Het is dan niet meer af te krijgen. Het is dan nog maar één oplossing het hazepad kiezen, zo snel en ver mogelijk. Een tip die ook in het instructieboekje staat. Mer

Foto's: Theo Tangelder

## Poster Lanz Bulldog

De Lanz Bulldog die in dit artikel aan u wordt voorgesteld, hebben we groot op de foto gezet. Die kleurenfoto vindt u op posterformaat in deze Boerderij. □



stuurwiel is op deze wijze vanuit de krukas de lucht in geslingerd.

### Enorm laag toerental

Eenmaal op toeren maakt de Bulldog zijn naam waar. Bulderend gaat de 22,5 cm dikke gietijzeren zuiger stationair 300 keer heen en weer. De twee enorme vliegwheels aan weerskanten moeten ervoor zorgen dat de zuiger met zijn 'melkbussengrootte' de krukas regelmatig ronddraait. Dit lukt, maar de vliegwheels kunnen niet verhinderen dat de trekker bij elke verbrandingsklap ruim drie cm heen en weer schudt. Het geluidsniveau van 84 dB(A) past bij dit Bulldoggeweld.

Rijden met de Lanz is een aparte gewaarwording. Vanuit de wiebelende zitplaats rechts achter de achteras lijkt de neus wel erg lang. Hierdoor is er van goed zicht naar voren absoluut geen sprake. Aan de rechter kant (ploegkant) valt het nog mee, maar aan de linker kant ontnemen de hoge motorkap, de forse in- en uitlaat en het dichte platformscherm elk zicht. Het enige richtpunt dat overblijft, is dus het rechter voorwiel.

### Lange schakelweg

Wat meteen opvalt, is dat de koppeling erg licht is in te trappen. Deze doet niet onder voor die van een normale trekker.

Je kunt ook verrassend gemakkelijk opschakelen. Met een enorme zwaai bewegen we de lange versnellingshendel van een naar twee en ten slotte naar drie. We moeten wel even wennen aan het liggende schakelpatroon met geknikte H-pootjes.

Teruschakelen onder het rijden is onmogelijk. Je moet eerst tot stilstand komen. Doe je dat niet, dan protesteren de tandwiel in de bak luid en duidelijk.

Over het gas en de remmen valt niet te klagen. Het voetgas ligt lekker onder de voet en de dubbele rempedalen werken prima. Mocht je een noodstop moeten maken, dan is er nog een lange handrem die apart van de voetrem werkt.

Dat de Lanz een echte doordouwer is, merk je al in de eerst



bocht. Hij wil rechtdoor. Zwendend weten we hem uit de berm te houden. Bij de draaiproef daarna blijkt opnieuw dat de trekker niet graag bochten maakt. Met moeite weten we hem binnen de 7,5 meter rond te krijgen. Volgens de fabriek moet het binnen 7,03 meter kunnen.

### Topsnelheid 19,9 km

Over de topsnelheid hoeven we

niet te klagen. De Lanz weet zijn maximum van 19,9 km per uur snel te bereiken. Zijn minder luxe broertje, de D 1500 met drie versnellingen vooruit, haalt maar net zes km per uur.

Ook het geluidsniveau stijgt bij een volbelaste Lanz naar onaangename hoogte. Bij vol gas in het land geeft de decibelmeter 94 dB(A) aan. Genoeg om gehoorschadiging op te lopen.



Het uitzicht naar voren en naar links is slecht. De stoel is rechts geplaatst om goed zicht op het ploegwerk te krijgen

Om de Lanz aan de praat te krijgen, steekt de machinist het stuurwiel midden in het vliegwiel. De vrijdraaiende knop midden op het stuur vergemakkelijkt het verwijderen van het stuur

Het brandstofverbruik past het geluidsniveau. 240 gram pk per uur, niet bepaald zuinig. Bij een zwaarbelaste Lanz worden de roetstoten ook de nodige om mee. Bij een wat oudere Lanz zijn dan kans op een oliedouché. Niet echt prettig.

De geveerde trekhaak werkt aangenaam goed. Op slechte wegen hebben we geen last van stoten van de aanhangwagen. Bovendien rammelt deze niet met het ritme van de stampende motor. De stoel met de lange veerweg vangt de schokken trouw goed op.

### Aftakas tegen meerprijs

Als we de trekker wat beter bekijken, missen we toch enkele belangrijke onderdelen. Topstarf en aftakas ontbreken. De aftakas is tegen meerprijs leverbaar. Hij mag voor de helft van het mogen worden belast.

Hier tegenover staat dat het rechter vliegwiel poulie is. Voordat de aandrijving van cirkelzaag of dorskast hoeft te worden apart een poulie te monteren.

De Lanz blijkt een doordouwer met een lange adem. Dit karakter vind je in de hele trekker terug. Zwaar, onverslijtbaar en moeiwendbaar zijn de opvallendste eigenschappen. Voor de echte liefhebber is het een beleving een 'Bulldog' te berijden. Een liter eencilinder kom je tenslotte niet elke dag tegen. □

## Technische gegevens

**Merk:** Lanz.

**Type:** Bulldog D 1506.

**Bouwjaar:** 1947.

**Motor:** eencilinder tweetact.

**Motorinhoud:** 10,3 liter.

**Vermogen:** 40 kW (55 pk) bij 750 omwentelingen per minuut.

**Brandstof:** gasolie, diesel, paraffinolie, bruinkoolteerolie, lei-teerolie, troleum.

**Prijs:** afhankelijk uitvoering, destijds circa f 15.000.

**Eigenaar:** D. Mandemakers, Sprang Capelle (HMT). □