

John-Deere-Lanz





### **De historie van John Deere-Lanz.**

**Dat de geschiedenis van John-Deere uit twee verschillende merken bestaat is wel duidelijk. Ze hebben in ieder geval één ding gemeen. Ze zijn zo lang met hun eigen ontwerp doorgegaan dat een fusie onvermijdelijk was. Dat was natuurlijk met**

**ieder willigkeurig merk mogelijk maar het werd John Deere Lanz.**

**Wie had toen kunnen denken dat na deze fusie dit één van de grootste fabrikanten van de wereld zou worden. Want denk nu niet dat alles na de fusie vlekkeloos verliep. In het begin werden alle Bulldogs en Aldogs gespoten in de John-Deere kleuren (groen met gele wielen) en niet veel later in 1959 kwam er John Deere-Lanz op te staan.**

**Maar het was natuurlijk de bedoeling om een geheel nieuwe trekker te ontwerpen. De eersten waren ronduit slecht, zo slecht dat het gehele ontwerp dreigde te mislukken. Eén van deze oorzaken was dat men de nieuwe trekkers veel te vroeg in productie had genomen. Men had niet eens de moeite genomen om de trekkers goed uit te testen met alle gevolgen van dien. Een andere misschien nog wel de belangrijkste oorzaak was het personeel in de oude Lanz fabrieken. Ze waren het niet eens met het regiem van het Amerikaanse management. Maar daarover later meer. Ik wil eerst beginnen met de geschiedenis van Lanz.**



De eersten tractoren waren ronduit slecht, zo slecht dat het gehele ontwerp dreigde te mislukken.

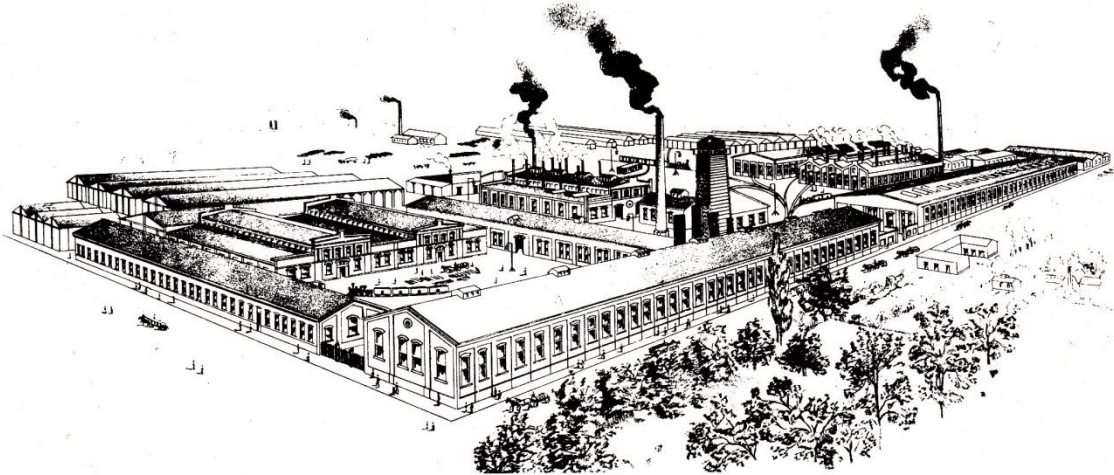
### **Lanz.**



**Het zal ongeveer in het jaar 1829 zijn geweest dat Johan Peter Lanz in zijn geboorteplaats Friedrichshafen op vierentwintigjarige leeftijd een goederenkantoor onder de naam J.P.Lanz & Co begon.**

**Uit verschillende landen werden goederen ingevoerd en in Duitsland op de markt gebracht. In 1834 was men in Mannheim net begonnen met het uitbreiden en vernieuwen van de haven in de stad. Dit was voor Johan Lanz aanleiding om in 1842 een filiaal van zijn firma op te**

richten. Hij was van mening dat deze haven in Mannheim wel een één van drukste door en overslag haven van Duitsland kon worden en toen door de aanleg van de Staats-spoorlijn Württemberg zijn vestiging in Friedrichshafen werd bedreigd werd het filiaal in Mannheim de



De Lanz fabrieken in Mannheim

### hoofdvestiging.

In 1838 werd Heinrich Lanz geboren. Deze derde zoon van Johan Lanz was hoogbegaafd en werd op tienjarige leeftijd al toegelaten op de HBS in de stad Biberach. Na de HBS volgde hij de handelsschool en kwam op twintigjarige leeftijd in 1858 in dienst bij zijn vader. Zijn belangstelling ging toen al uit naar werktuigen uit Amerika en Engeland. Vooral ook omdat hij inzag dat de landbouwende bevolking niet verder kon zonder machines.

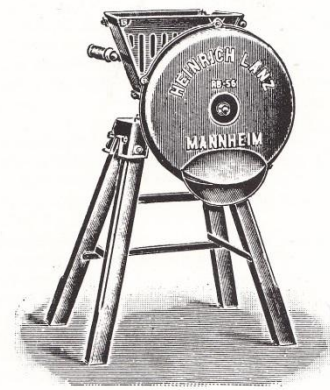


Heinrich Lanz 1938-1905

Al snel werd de jonge Heinrich verantwoordelijk gesteld over de afdeling bemiddeling en levering van landbouwmachines. Niet lang daarna werd hij van vertegenwoordiger importeur. Hij leverde alle machines tegen fabrieksprijs zonder provisiekosten en invoerrechten te berekenen. Zijn enige inkomsten bestond uit de korting die hij als grootafnemer van de fabrikanten ontving.

Al spoedig, na de levering van de eerste werktuigen, deden zich de problemen voor. De nieuwe eigenaars hadden weinig ervaring en kennis over het gebruik van de werktuigen wat veel reparaties tot gevolg had. Omdat de monteurs van overzee moesten komen of de

**machines terug sturen naar de fabriek werd dat een dure geschiedenis. Daarom besloot Heinrich Lanz in 1860 in een kleine tuinhuisje aan de Schwetzingen Vorstadt in Mannheim een eigen reparatiewerkplaats te beginnen. In het begin met twee man personeel. Dit jaar is dan ook bekend als start van de firma Lanz in Mannheim. In het begin was er nog wel genoeg terrein over om uit te breiden, ook toen men in 1867 besloot om de productie van kleine werktuigen en**



Snijmachine type 2N

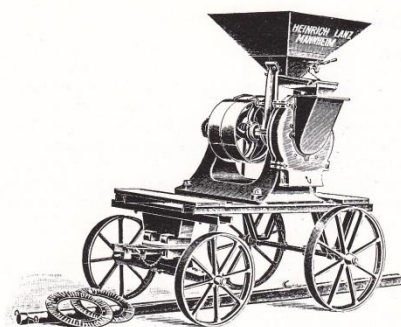
**gereedschappen zelf te doen. Deze werkplaats groeide in drie jaar tijds uit tot één van de grootste machinefabriek in Mannheim.**



Voedersnijder

**In 1873 werd op dit zelfde terrein een gieterij geplaatst. Toen men in 1879 ook nog eens zelf stoommachines ging fabriceren werd het terrein aan de Schwetzingen Vorstadt te klein en kocht met een terrein aan de**

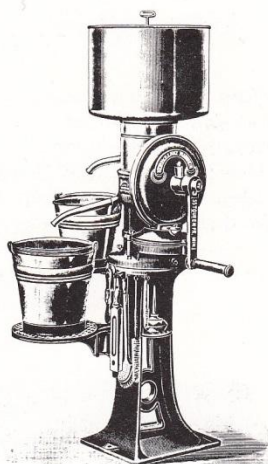
**Lindenhof en ook hier werd een gieterij gebouwd. Door de aanleg van een spoorlijn tussen de gieterij bij de Lindenhof en het spoorwegennet was dit de aanleiding om een deel van de onderneming naar hier te verplaatsen. Lanz had nu twee van elkaar gescheiden bedrijven. Aan de Bahnhof werden nu uitsluitend stoommachines en de grotere dorsmachines gebouwd. Aan de Lindenhof werden de kleinere dors-**



Graan en pletmolen type Nr 9

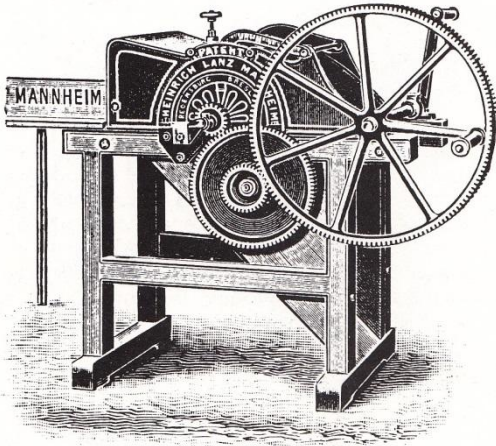
**machines, rosmolens, voedersnijmachines en vanaf 1900 ook centrifuges gemaakt.**

**De totale oppervlakte terrein was inmiddels uitgebreid tot 12 ha. Door de economische groei moest ook de afdeling stoommachines naar de Lindenhof worden overgebracht en het terrein aan de Bahnhof werd volledig in beslag genomen door de bouw van stoommachines. De productie van de stoommachines ging naar 120**



Roomcentrifuges

stuks per maand en daardoor werd Lanz één van de grootste producenten ter wereld. In 1905 stierf Heinrich Lanz op 67 jarige leeftijd en wat de meeste mensen niet weten is dat deze grondlegger van de Lanz fabrieken in zijn leven nooit een Lanz-Bulldog heeft gezien.



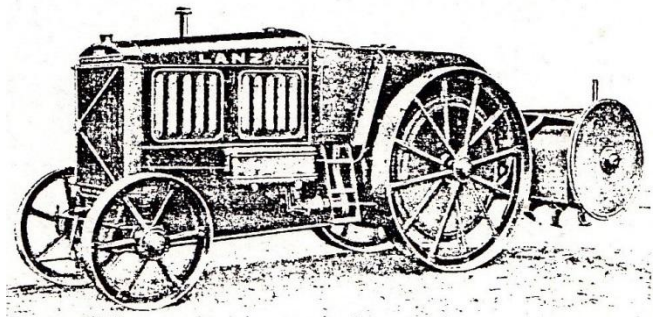
Dorsmaschine type L-3



Verrijdbare stoomlocomotief uit gerust met een ketel.

## tractoren

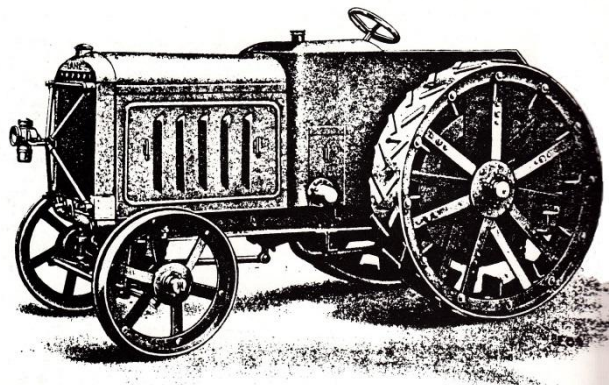
Vanaf 1912 tot 1923 heeft Lanz diverse types benzine trekkers gebouwd met of zonder aangebouwde frees. Toch echter was geen van deze trekkers een groot succes. Vanaf 1911 begint de productie van de landbouwmotor type LB met een vier cilinder benzine motor van 80 pk en een gewicht is 4800 kg. De motor was in de lengte richting in een frame geplaatst en de aangebouwde frees werd door een ketting vanaf de motor aangedreven. De diepte regeling van de frees kon hydraulisch worden geregeld. De vooras was zoals in dien tijd bij motorploegen gebruikelijk was smal uitgevoerd. In 1912 kreeg de trekker een wat moderner uiterlijk en werd de frees vanuit een wisselbak via een aftakas aangedreven. Ook werden er onder natte omstandigheden extra brede wielen onder gemonteerd.



Landbouwmotor type LB (1912)

Tijdens de oorlog werd de productie van de landbaumotor behoorlijk gestagneerd en ook werden deze aan de oorlog aangepast. De nadruk werd toen gelegd op zwaardere wiel en rupstrekkingen voorzien van

een 6-cilinder Otto benzine motoren met een vermogen van 120 pk. Deze trekkers werden voornamelijk ingezet voor transportwerk en de artillerie. Na de oorlog werden deze trekkers ook ingezet voor de landbouw. Het zware motorvermogen gaf nogal wat problemen met de aandrijving o.a. de verbinding van de aftakas naar de frees. Om deze problemen te voorkomen werd ook de productie van de 4-cilinder motor van 80 pk weer uitgebreid. Deze trekkers bleven in productie tot 1926. In het totaal zijn er ongeveer 648 van gebouwd met een verschillende type aanduidingen o.a. LB, LC, LCM, LD-I, LD-II, LD-III. Gebaseerd op de veranderingen en de volgorde van de productie. Naast de lanbaumotor werd een kleinere trekker uitgebracht de Felddienstmotor met een verticale tweecilinder benzinemotor van 30 pk. Deze is speciaal uitgerust als landbouw trekker met riemschijf en lier. De motor en de aandrijving zijn net als bij de landboumotor op een frame geplaatst.



Felddienstmotor FHD (30PK)

Van voren rust dit frame op een geveerde pendelas met twee in de lengte richting liggende bladveren waardoor de motor en de aandrijving enigszins van schokken zijn gevrijwaard. Achteraan het frame is een zwaaiende trekhaak gemonteerd.

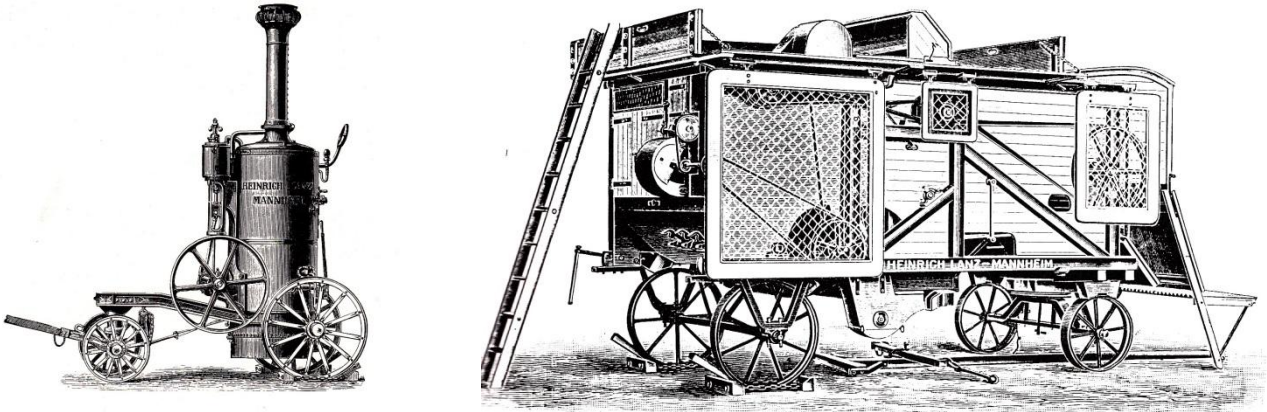
Volgens gegevens uit die tijd blijkt er ook een Feldmotor FMD is gebouwd voorzien van een viercilinder benzinemotor van 38 pk. Deze motor is voorzien van een regelaar om een constant toerental vast te houden tijdens wisselende belasting. Voor de ontsteking wordt een



Felddienstmotor FMD-38 met een 4-cilinder benzinemotor

Bosch hoogspanningsmagneet gebruikt en als brandstof kan zowel petroleum als benzine worden gebruikt. De smering wordt automatisch geregeld en volgens de fabriek kan goede smeerolie na goede filtering wel drie keer worden gebruikt.

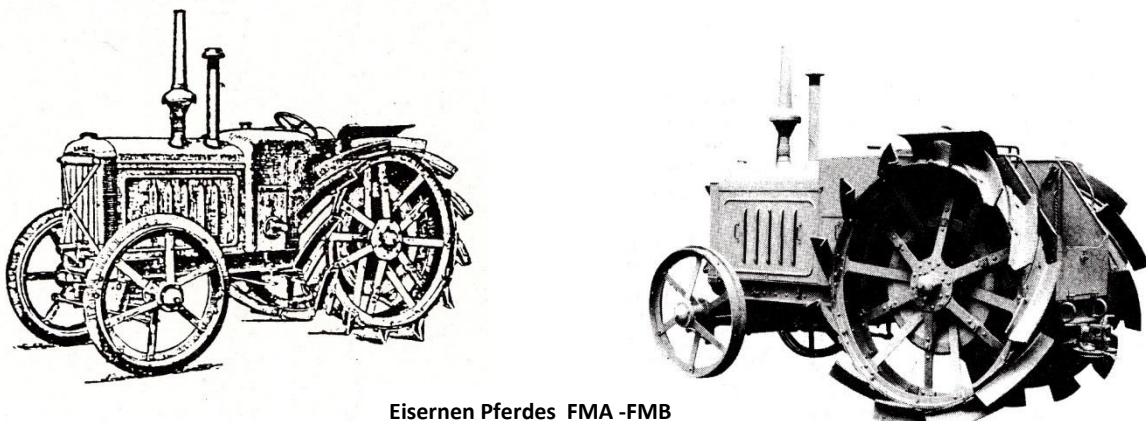
**De koeling geschiedt door een centrifugaal waterpomp met een radiator, ondersteund door een ventilator. Verder is de tractor voorzien van een voet koppeling met drie versnellingen vooruit en één achteruit. De snelheden variëren van 2,5 tot 7 km/u.**



Tot 1925 nam de trekker maar een bescheiden plaats in en werden hoofdzakelijk dors, stoom en andere machines gemaakt.

**De fabricage van deze beide typen was in twee aparte fabriekshallen n.l. de afd Landbou en de afd Feldbau. Ook worden alle onderdelen in eigen bedrijf vervaardigd. Tot 1925 werden er hoofdzakelijk locomobielen, dorsmachines en verschillende kleinere producten zoals ketels, centrifuges, haksel machines geproduceerd en nam de trekker productie in die periode maar een bescheiden plaats in.**

**In de periode van 1918/ 1919 zijn er tevens ook nog een aantal trekkers gemaakt van het type FMB en FMA met vermogens van respectievelijk 20 en 25 pk Deze werden in de volksmond ook wel de Eisern en Pferdes genoemd. Ook hier is weer gebruik gemaakt van een tweecilinder benzinemotor als krachtbron. Van de type FMB zijn er slechts 9 stuks gebouwd en van het type FMA 84 stuks.**



Eisernen Pferdes FMA -FMB

**Vanaf 1923 begint eigenlijk het tijdperk van de tweeslag gloeikop ruwe olie motor. De benzinemotor uit de felddienst typen werden vervangen door de gloeikopmotor. Deze waren speciaal bedoeld voor de grotere bedrijven in binnen en buitenland en voor bedrijven die tot nu hadden gewerkt met stoom locomobielen.**



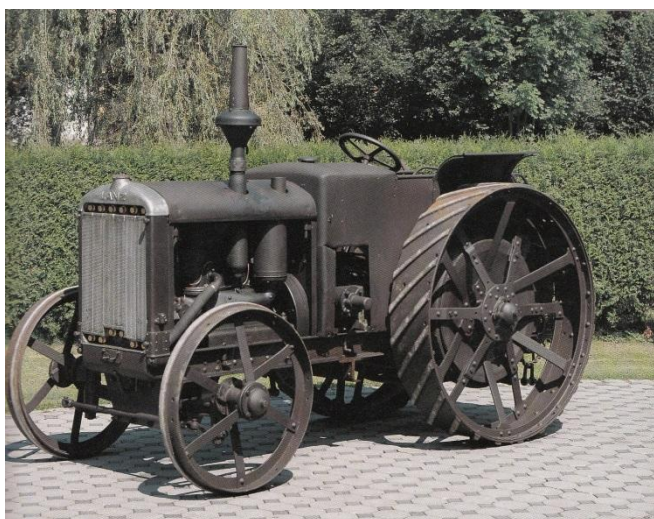
Felddienstmotor FHD-38

**De reden dat deze bedrijven meer in een gloeikopmotor zagen was de onbetrouwbaarheid van de benzinemotor en de hoge benzine prijs.**

**Boring en slag waren gelijk aan de typen HL en HP n.l. 190 x 220 mm. De motor had een inhoud van 12480 c/cm en levert een vermogen van 38 pk bij een toerental van 650 omw/min. Het gewicht van de trekker is 4500 kg en de maximum snelheid is 10 km/u. Voor het algemeen gebruik in de landbouw waren deze en de ook nog bestaande landboumotor en de reeds bestaande HP in de periode 1921/1925 nog te**

**duur en zijn er slechts 800 stuks van vervaardigd.**

**Er was misschien nooit een Lanz met een gloeikopmotor gekomen zonder de inzet van Ir Fritz Huber (1881-1942). Nadat hij zijn diploma in 1909 aan de technische school had gehaald werkte hij afwisselend in verschillende landen als motorenconstructeur. Daarbij maakte hij kennis met de toen nog vrij nieuwe gloeikop-**

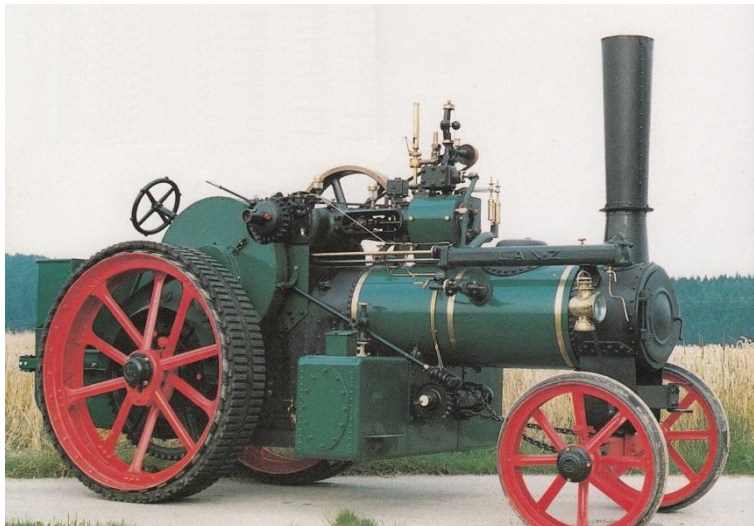


Felddienstmotor met een gloeikopmotor.

**motor. Wat hem interesseerde was de betrouwbaarheid van deze eenvoudig werkende motor.**



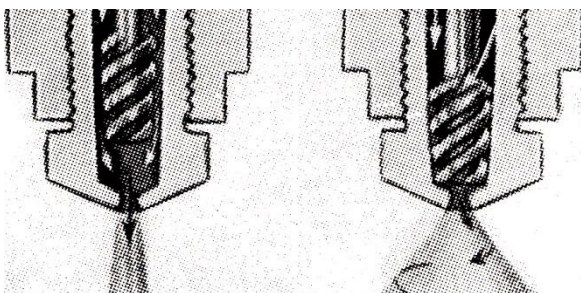
**Nadat hij eerst als hoofdverpleger in het Duitse leger had gewerkt kwam hij na de oorlog in dienst bij de firma Lanz. Denk nu vooral niet dat ze bij de firma Lanz stonden te juichen toen de jonge ingenieur zijn plannen voorlegde. De eerste tijd werd hij hoofdzakelijk belast met het ontwerpen van benzine trekkers die**



De Felddienstmotor met een gloeikop motor waren speciaal voor grote bedrijven die tot nu toe hadden gewerkt met stoom locomobielen zoals deze Lanz stoom locomobiel.

**voor het leger bedoeld waren. Tussendoor hield hij zich bezig met een gloeikopmotor met twee zuigers per cilinder. Hoewel dit principe goed werkte werd het uiteindelijk toch te duur. Om het zo goedkoop mogelijk te houden moest er iets eenvoudigers komen. Het probleem met de gloeikopmotoren van toen was dat ze onder belasting goed liepen maar bij weinig of geen belasting koelde de gloeikop te veel af waardoor de motor onregelmatig ging lopen. In het uiterste geval stopte hij er zelfs mee. En bij zware belasting werd de gloeikop zo heet dat de motor stotend ging lopen door de voortijdige verbranding. Vooral het eerste probleem is bij trekkers veel erger dan bij een stationaire motor. Een stationaire motor draait veel meer onder constante belasting dan een trekkermotor.**

**Na wat gepuzzel hebben ze daar het volgende op gevonden. De verstuiver boven op de gloeikop is verstelbaar. Bij het stationair draaien kan men de kraan zo draaien dat de brandstofkegel smal is. Bij vol gas draait men de kraan helemaal open en dan wordt de staal breed.**



De verstuiver op de gloeikop is verstelbaar zodat men de brandstof zo kan regelen dat zowel de motor stationair als onder belasting goed loopt.

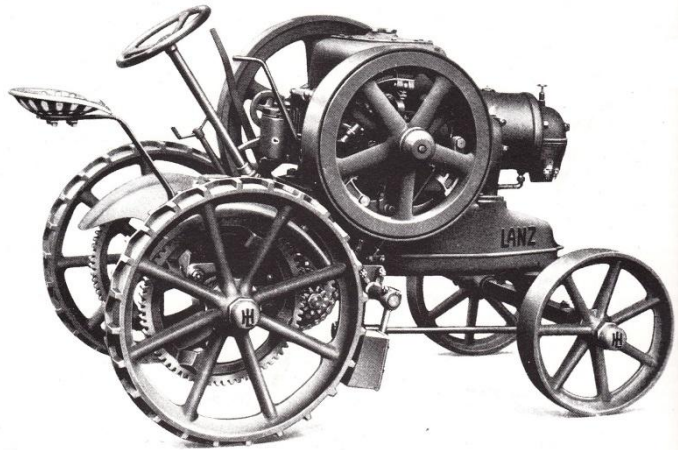
**In 1921 verschijnt de Lanz-Bulldog HL met een gloeikopmotor. De naam Bulldog is in de volksmond ontstaan, door de eigenaardige vorm van de gloeikopen de beschermkap.**



**Het was de meest eenvoudige trekker die er toen op de markt verscheen. “Der Motor Für de Landwirtschaft kann nicht einzylindrig genug sein” Een uitspraak van Fritz Huber.**

**We moeten natuurlijk niet vergeten dat in 1921 de gemiddelde boer niet veel technische kennis had en om problemen te voorkomen was het van groot**

**belang dat een tractor eenvoudig en betrouwbaar was. Ingewikkelde technische problemen moesten koste wat kost voorkomen worden. Een gloeikopmotor van Lanz heeft geen kleppen, geen magneet, geen bougies of andere dingen die kapot konden gaan. Een ander groot voordeel van de gloeikopmotor was dat hij kon lopen op allerlei verschillende goedkope brandstof. Een Lanz liep zonder enige aanpassingen op dieselolie of benzine. Met een andere gloeikop liep hij ook op benzine of teerolie.**



Lanz-Bulldog type HL ook wel Kettingbulldog genoemd.

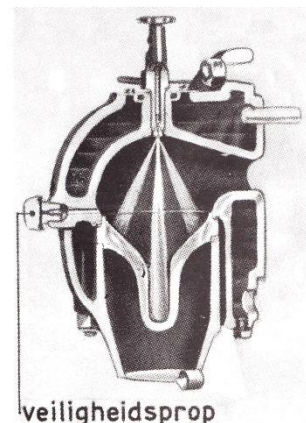


Naamplaatje Lanz uit 1922

**Het type HL heeft een éencilinder tweetakt gloeikopmotor met een gietijzeren cilinder. De brandstof tank en het cilinderhuis zijn ook uit één stuk gegoten. De motor wordt gekoeld door middel van een verdampkoeling met het waterreservoir in het frame onder de**

**motor. In tegenstelling tot de latere Lanz trekkers waarbij de cilinder wordt omgeven door koelwater en het waterreservoir of de radiator boven de motor zit heeft de HL wel een waterpomp nodig om het water rond te pompen. Als de motor om één of andere reden toch te heet wordt smelt er een loodprop in de gloeikop. De verbrandingsruimte komt dan in verbinding met de buitenlucht waardoor de motor stopt en de schade beperkt blijft. Zie plaatje rechts.**

**Bij de eerste serie is de uitlaat door het waterreservoir naar beneden gericht.**



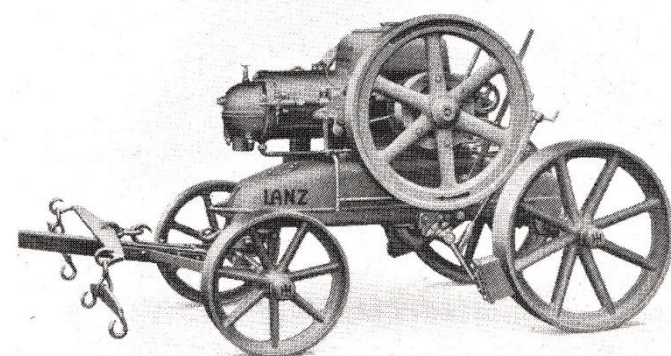
Dit gaf echter problemen met de koeling en daarom werd bij daar opvolgende series de uitlaat verticaal naar boven gericht. Ook blijkt dat de twee vliegwielen bij de eerste serie niet dezelfde afmetingen hebben. Het vliegwiel aan de koppelingszijde is kleiner dan aan de regelateurskant. Bij dit type is koppeling en de riemschijf aan de rechterkant van de trekker aangebracht evenals de uitlaat terwijl de regelaar en de brandstofpomp links zijn gemonteerd. De eenvoud van de HL komt niet alleen van de motor.

Zo is er niet eens een versnellingsbak. Er is maar één stand met een snelheid van maximaal 4,5 km/u. Achteruit rijden gebeurt door het omkeren van de draairichting van de motor. Een gloeikopmotor draait net zo makkelijk rechtsom als linksom. Daarvoor is wel enige handigheid vereist, de motor stopzetten tot hij schommelt en dan op het gevoel gas geven zodat hij de andere kant op draait.

Vanaf 1924 is de HL ook leverbaar met 2 versnellingen. De aandrijving van de HL naar de achterwielen vind plaats door middel van een ketting (vandaar de naam KettingBulldog). De ketting loopt van de motor naar de voorste transmissie-as. Van daaruit wordt de kracht met twee grote tandwielen aan weerskanten overgebracht. De tandwielen zijn niet afgeschermd en bloot gesteld aan regen en stof. De koppeling, die met de hand wordt bedient, bestaat uit een ring met drie wigvormige schoenen die door S-vormige veren in een groef van het vliegwiel worden geklemd.



Vanaf 1924 is de HL ook leverbaar met 2 versnellingen.



Het type HL kon ook worden geleverd zonder wielaandrijving met een disselboom uitgerust als stationaire motor

Voor trekkers met vermogens tot 35 pk werd deze koppeling tot 1953 gehandhaafd, op een enkele uitzondering na. Bij het ontkoppelen wordt gelijktijdig de aandrijving en de riemschijf uitgeschakeld.

**Het remmen geschied door middel van een draadspindel met een houtblok op beide wielen werkend. Net als vroeger bij de postkoets van de Wells-Fargo in de tijd van de cowboys.**

**De HL was hoofdzakelijk bedoeld voor het aandrijven van niet al te zware machines en om deze te verrijden van de ene naar de andere plaats. Voor het werk op het land was deze tractor nauwelijks geschikt, Te weinig vermogen en te weinig grip op de achterwielen.**



Lanz-Bulldog type HP

**Op verzoek was de HL ook te leveren met massief rubberen banden in plaats van ijzeren wielen.**

**Vanaf 1923 is ook het type HP verkrijgbaar. Het verschil ten opzichte van de HL zit hem in de knikbesturing en de vierwielaandrijving en een iets groter motor vermogen van 15 pk bij 500 omw/min. De HL levert bij 450 omw/min 12 pk. Het cilinderinhoud van 6240 ccm is bij beide trekkers gelijk.**



Lanz-Bulldog HM-8 (Mops)

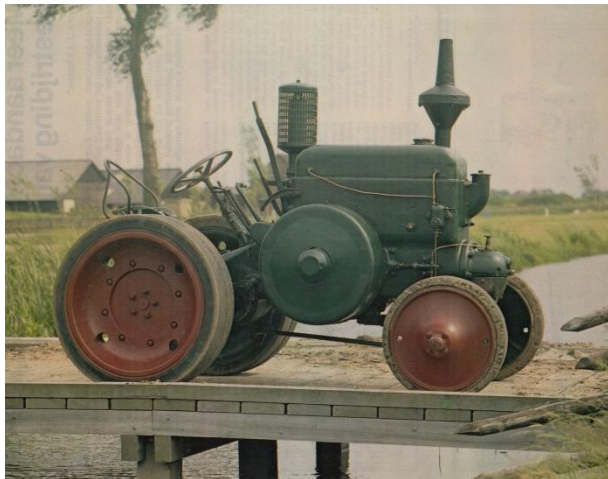
**Vanwege de gunstige ervaringen van de HL is er ook nog in 1923 een Lanz-Bulldog van het type HM (Mops) verschenen. Deze tractor heeft een vermogen van 8 pk. Ook is dit type leverbaar als stationaire motor. De HL bleef in productie tot 1926 en er zijn er ongeveer 6030 exemplaren van gebouwd.**

**Door de goedlopende verkoop van de HL en daarnaast de teleurstellende interesse in de andere typen besluit men om het principe van de HL voort te zetten en de productie van de andere modellen te beëindigen. Doordat men ook is gestopt met het bouwen van locomobielen komt er in 1926 ruimte beschikbaar om trekkers aan de lopende band te produceren.**

**Het type HR-2 Gross Bulldog kan zowel met twee als met vierwiel aandrijving worden geleverd. De vierwielaandrijving is voor deze zware trekker van weinig betekenis en wordt vanwege de hoge prijs dan ook bijna niet verkocht. Tot 1927 wordt de trekker enkel geleverd op ijzeren wielen. Voor deze trekkers geldt een maximum snelheid van 8 km/u. Later zijn ze ook leverbaar op massief rubber die om de velg lagen voor het wegverkeer. Voor deze trekkers geldt een maximum snelheid van 12.5 km/u. Hier zijn 4 versnellingen beschikbaar zowel voor als achteruit. Ook hier moest de draairichting van de motor worden omgezet. Opmerkelijk is dat de klauwkoppeling ,riemschijf en de uitlaat naar links zijn verplaatst en de regelaar en brandstofpomp naar rechts.**



Lanz-Bulldog HR-2 (Cross-Bulldog)



De HR-2 was later ook leverbaar op massief rubber voor op de weg

**Van de HR-2 zijn nog meer uitvoeringen beschikbaar. Zo was er voor de veengronden met een zachte ondergrond een tractor beschikbaar met zeer brede velgen (Moorwielen). Waarbij op de achtervelgen een licht profiel was aangebracht. Ook kon de trekker worden geleverd met een halfrups installatie van Ritscher. De HR-2 heeft een vermogen van 22 /28 pk bij 540 omw/min en een cilinder-**

**inhoud van 10340 c/cm. Dit type bleef in productie tot 1930 en er zijn er 7230 van gefabriceerd. Een HR-2 kostte destijds f.4175. In de warme landen geeft de verdampingskoeling aanleiding tot moeilijkheden en moet er in het ongunstige geval wel 4 tot 5 liter koelwater per uur worden bijgevuld. Ook in eigen land waar deze trekker steeds meer voor het wegverkeer wordt ingezet ontstonden dezelfde problemen.**

**Dit gaf de aanleiding voor de bouw van een nieuw type tractor met een radiator en een ventilator.**



Lanz Kuhler Bulldog 22-28 HR-4

**Het type wat hier uit voort kwam was de HR-4 de Lanz Kuhlerbulldog. Deze trekker was aanvankelijk bestemd voor de export. De ventilator en de radiator zijn dwars over de rijrichting boven de cilinder aangebracht. De ventilator wordt via een v-snaar vanaf het rechter vliegwiel aangedreven.**

**De koppeling en de riemschijf zijn net als bij de HR-2 aan de linker zijde geplaatst. Aan dezelfde kant zit ook de uitlaat. Doordat de brandstoftank over het krukashuis is gebouwd waaronder de luchtinlaat met de terugslagkleppen zit geeft dit nogal wat moeilijkheden. Er hoopte zich daar veel stof en vuil op met alle narigheden van dien. Na dat er een 50 zijn geëxporteerd is de vorm van de brandstoftank zo aangepast dat deze uitsluitend over het krukashuis past en de luchtinlaat werd iets naar achteren geplaatst. Deze verbeterde uitvoering werd als Lanz-Bulldog HR-5/6 uitgebracht. Deze trekker voldeed geheel aan de verwachtingen en er zijn er in de periode vanaf 1929 tot 1934 115000 stuks gebouwd. Deze zijn zowel in het binnen als in het buitenland verkocht.**

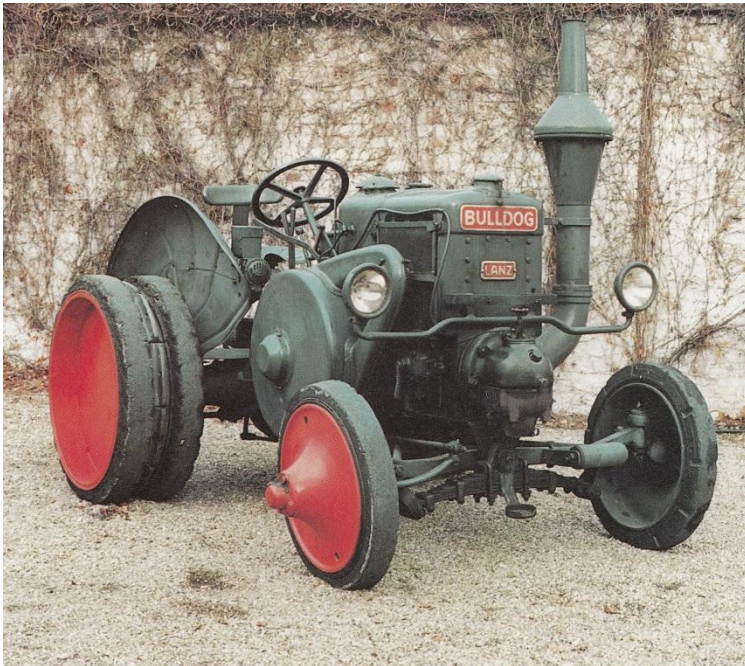


Lanz-Kuhler 15-30 HR-6



Lanz Kuhler 15-30 HR-5

In verschillende landen o.a. in Hongarije, Italië, Frankrijk, Australië en zelfs in Duitsland werd dit type nagebouwd maar dan met een Huber motor. Het type HR-5 heeft dezelfde motor als de HR-2 maar dan met een vermogen van 15 pk aan de trekhaak en aan de riemschijf 30 pk Dit type wordt ook wel aangeduid als 15-30. Er zijn 3 versnellingen aanwezig en zelfs één achteruit.



Lanz-Bulldog 22-38 (Routier)

Omdat er steeds meer behoefte ontstond naar een trekker die zowel geschikt was voor het land als ook op de weg is het type Lanz-Bulldog 22-38 (Routier) ontstaan. Deze had twee versnellingen voor op het land en een hogere versnelling voor wegtransport. Hierbij moeten wel steeds de ijzeren wielen worden vervangen voor de wielen met massief rubberen banden. Deze

worden ook wel een uitgevoerd met grijpers die op het land werden uitgetrokken en dan dwars over de banden werden geplaatst. Beide mogelijkheden waren tijdrovend en niet bevredigend.

Bij de combinatietrekker met twee lage en één hoge versnelling wordt een wisselend toerental toegebracht. Een dubbele regelaar met twee aparte veren maakt het mogelijk om onafhankelijk van de stand van de handbediende brandstofregeling het toerental van de motor in te stellen op 540 omw/min of op 630 omw/min Bij 630 omwentelingen levert de motor 22 pk aan de trekhaak en 38 pk aan de riemschijf. De 22-38 bleef in productie tot 1934.



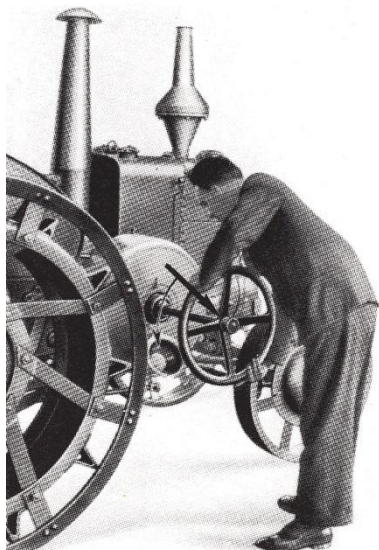
Lanz-Bulldog 22-38 HR-6 Verkeersuitvoering

**Vanaf 1934 worden koppeling, riemschijf aan de rechterzijde geplaatst en de aandrijving van de ventilator links. Bij de kleinere typen zelf al eerder. De handkoppeling werd vervangen door twee voetpedalen. Met de linkervoet kan worden ontkoppeld en met de rechervoet kan weer worden gekoppeld. Alle Lanz-Bulldog motoren hadden een droog carter, de smering wordt verzorgd door een oliepomp. Na een**



Lanz Acker Bulldog D-8500 (HR-7) ook wel aangeduid als type 30

**rustperiode van langer dan twee dagen moet voor de start met de hand de smeerolie worden doorgepompt naar desbetreffende onderdelen. Nu we hier toch bij zijn aangeland zal ik maar gelijk de starprocedure van de Lanz-Bulldog beschrijven. Na het verhitten van de gloeipeer in de verbrandingskamer wordt het stuurwiel afgenomen en opzij op de krukas geplaatst in de hiervoor aangepaste gleuven. Met de op de brandstof aanwezige hendel wordt met enige slagen brandstof in de cilinderruimte gespoten. Hierna wordt door middel van het stuurwiel de zuiger heen en weer bewogen waardoor**



Met het uitneembare stuurwiel werd de krukas heen en weer bewogen om de lanz te starten.

**de ingespoten brandstof zich met de aangezogen lucht kan vermengen. Daarna wordt de zuiger met kracht tegen de draairichting geduwd waarna de motor aanslaat. Het kan ook zijn dat doordat de motor niet gelijk aanslaat de motor de andere kant op gaat lopen dan wat de bedoeling was.**



Het verwarmen van de gloeipeer is één van de belangrijkste handelingen tijdens de startprocedure

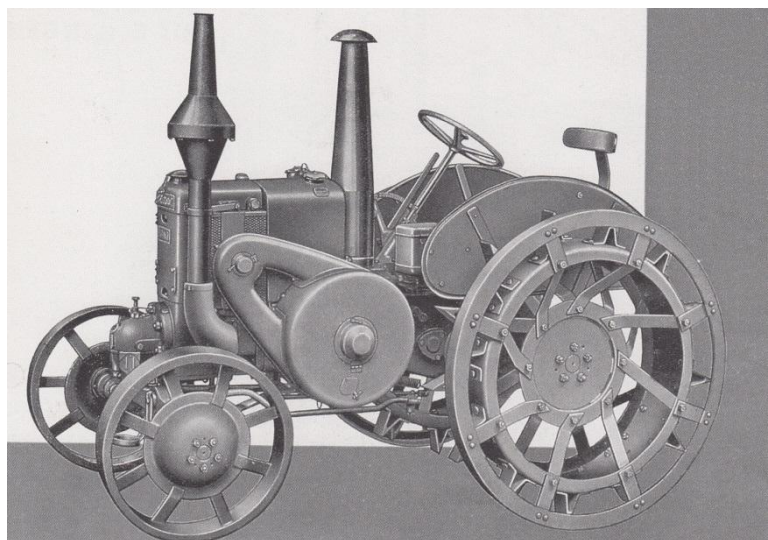




Het type 22-38 werd in 1934 vervangen door dit type Lanz Acker Bulldog D-9500 (HR-8) ook wel aangeduid als type 38

**Dan geldt dezelfde procedure als bij het schakelen bij de Bulldogs zonder achteruit. Wanneer de motor aanslaat moet het stuurwiel snel worden afgenomen. Hierop is in het midden van het stuur een vrij draaiende knop aangebracht waarmee het stuurwiel van de krukas kan worden genomen. Is men hiermee niet op tijd dan gaat door**

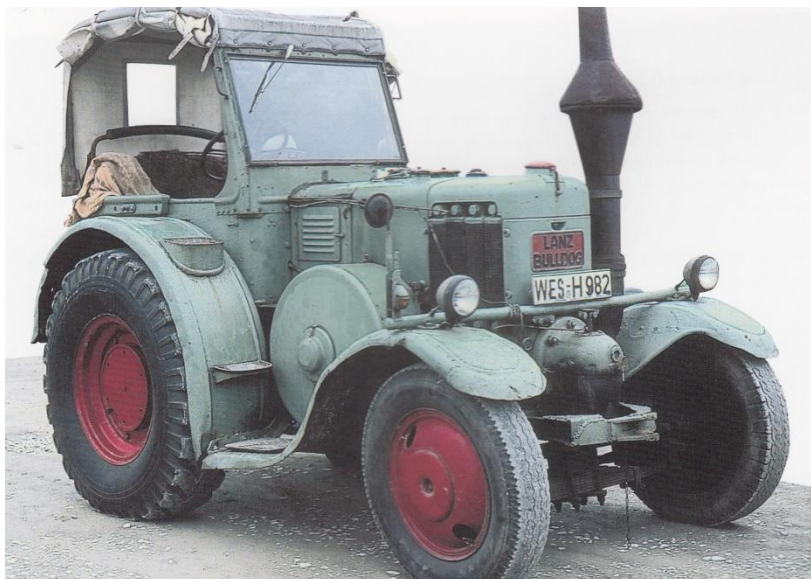
**het toenemende toerental het vliegwiel steeds sneller draaien zorg er dan maar dat je weg bent. Want menig stuurwiel is op deze wijze min of meer beschadigd doordat het vanaf de krukas de lucht werd in geslingerd. Uit veiligheidsoverwegingen wordt er in 1949 een aanzetbeugel gemonteerd en wordt in 1950 vervangen door een vaste op het vliegwiel gemonteerde aanwerpschijf naast de koppeling. Het type 22-38 werd in 1934 vervangen door het type HR-8 (D-9500). Deze heeft precies het zelfde uiterlijk als het type D-8500 die ook was uitgebracht maar dan met dit verschil dat hier weer de tweevoudige regelaar met het variabel toerental was toegepast. In het begin werd deze cijfercode nog niet gebruikt maar werden deze aangeduid met een letter o.a L, N, en P, al is mij dat niet precies duidelijk hoe dat nou precies zat.**



Lanz-Acker Bulldog D-7500 (HN-3) ook wel aangeduid als type 20

**Want ze werden ook wel aangeduid als 20, 30, en 38 aan de hand van het vermogen.**

**Van de typen 20, 30 en 38 zijn er vier versies. Verkeers Bulldog en de Ei-Bulldog: het verschil tussen deze typen is dat de Ei Bulldog ongeveer 10 km harder liep dan de Verkeers Bulldog. Zo, n verkeers Bulldog was ook al voorzien van een van elektrische verlichting, een gesloten platvorm**



Lanz Eilbulldog D-9531 (HR-8)

**en een comfortabele zitting. De uitlaat is merendeels langs onderen geplaatst. Beide versies zijn voorzien van 6 versnellingen. De andere twee versies zijn voor op het land. De Akker Bulldogs aangeduid als D-7500, D-8500 en D-9500 met een vermogen van respectievelijk 20, 30 en 38 pk zijn voorzien van ijzeren wielen en uitgerust met drie versnellingen met snelheden tot 6 km/u. De Akker lucht Bulldogs de D-7506, D-8506 en D-9506 met dezelfde vermogens als hier boven werden geleverd met luchtbanden en die zijn uitgerust met 6 versnellingen en met snelheden tot 17 km/u. In 1937 wordt het voor front gewijzigd en werd tevens het systeem van de tweevoudige regelateur en het wisselende toerental beëindigd. Het type D-8506 (HR-7) wordt be-**

**grendsd op 540 toeren met een vermogen van 35 pk en het type D-9506 (HR-8) wordt afgesteld op 630 omw/min en krijgt nu een vermogen van 45 pk. Deze serie wordt naar boven afgerond met de D-1506 (HR-9) met een vermogen van 55 pk.**



Lanz Verkeersbulldog D-9521 (HR-8)



Lanz-Bulldog D-7506 (HN-3)



Lanz-Bulldog D-8506 (HR-7)

**Al deze typen hadden nog steeds dezelfde motor met het zelfde cilinder inhoud van 10340 c/cm en vier koel elementen. Bij het type D-1506 en later ook bij het type D-9506 is de drie klauwenkoppeling vervangen door een dubbele schijvenkoppeling. Bij het type D-1506 heeft de riemschijf en daarmee ook de koppeling in verband met het hogere toerental van de motor een kleiner formaat . Dit in verband met het gewenste toerental van de dorstroommel. De aftakas bevind zich vanaf achteren gezien rechts van de trekker en werd vanuit een wisselbak via een stel tandwielen aangedreven en onder de achteras naar achteren gericht. Het in en uitschakelen gebeurde via een klauwen koppeling.**



Lanz-Bulldog D-1506 (HR-9)



Lanz- Bulldog D-9506 (HR-8)



Lanz-Bulldog HR-2 met een halftrupsinstallatie van Ritcher.

### Rupstractor

Op de grote bedrijven met veel landbouwgewassen ontstond op een gegeven moment de vraag naar trekkers met rupsbanden. In het begin werden er verschillend proeven genomen met trekkers van het type HR-2 van 28 pk uit gevoerd met een halftrupsinstallatie van Ritcher.

Deze pogingen werden in 1930 voortgezet als voltrups maar dan op het type HR-6 van 38 pk en vanaf 1934 in HR-8 van 45 pk. Vanaf 1937 echter uitsluitend als HR-9 type D-1560. Voor de besturing zijn in de achterbrug twee lamellenkoppelingen aangebracht voorzien van klembanden waarmee na het ontkoppelen door het achteruit trekken van de stuurknuppel indien nodig met de voet konden bijgestuurd. De D-1560 heeft evenals de wieltrekker 6 versnellingen doch deze lagen op een veel lager niveau. Dit type is gebouwd vanaf 1937 tot 1945 en na de oorlog niet meer hervat.



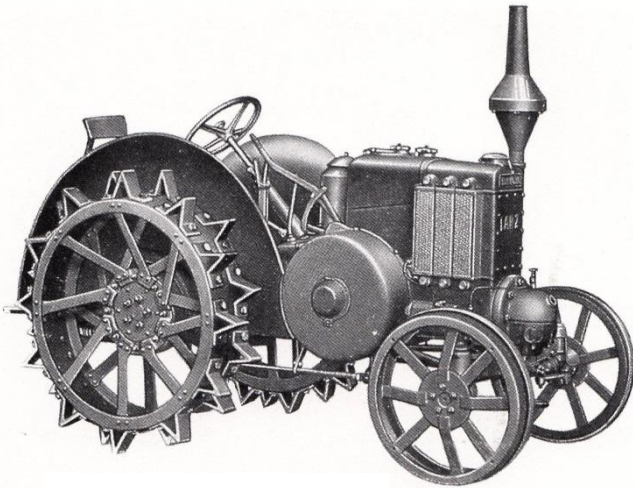
Lanz-Bulldog D-1560 (HR-9) Rupstractor.



Ook van het latere type D-6006 zijn rupstrekkers gemaakt. (Engeland).



Deze halftrups is van Roadless (Hounslow



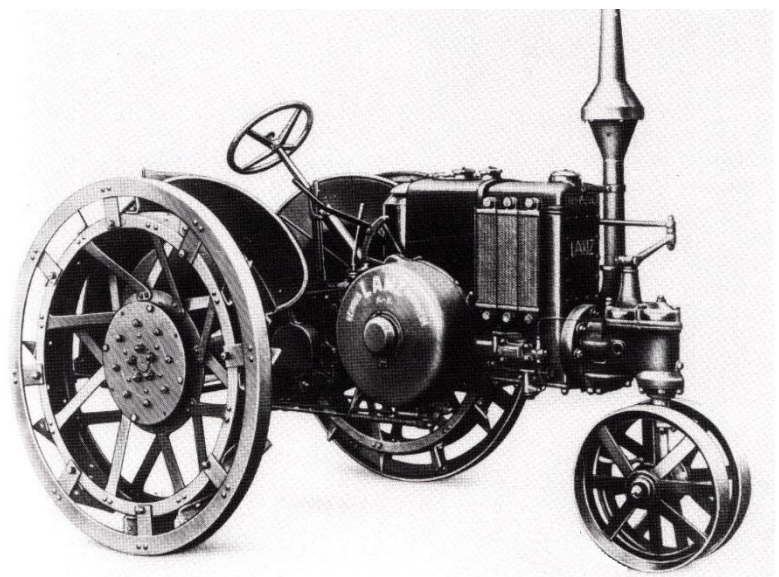
Lanz- Bulldog 12-20 (HN-1)

**Vanaf 1931 werd naast de Kuhler Bulldog een kleinere tractor ontwikkeld. Dit type de HN-1 is voor zijn tijd zeer modern en was al uitgerust met een zes versnellingsbak en met een ingebouwde centraal liggende geplaatste aftakas die zowel onafhankelijk van de rijsnelheid als met een rijafhankelijke**

**aftakas werd geleverd. Een voorziening die pas in de vijftiger jaren in de belangstelling kwam. Met het centraal geplaatste smeersysteem van Bosch wordt de smeerolie over 24 smeerpunten verdeeld die op deze manier gesmeerd worden. Een aparte tandwielpomp voert de overtollige olie vanuit het krukashuis weer terug naar het oliereservoir.**

**Op verzoek zijn er ook nog enkel trekkers gebouwd met een smalle vooras net als bij de Amerikaanse tractoren maar daar was men in Duitsland nog niet rijp voor.**

**In 1932 verscheen van dit type een vereenvoudigde uitvoering (HN-2) aangeduid ook wel 12/20 genoemd. In Frankrijk kreeg deze de bijnaam van Cadet. De aftakas was niet meer standaard maar kon als extra worden bijgeleverd. Het centrale smeersysteem werd vervangen door een veel goedkoper druppelsysteem. De motor is precies dezelfde als bij de HN-1 met een cilinderinhoud van 4764 c/cm. Van dit type werden ook verkeersuitvoeringen gebouwd.**



Op verzoek zijn er van de 12-20 (HN-1) ook nog enkel trekkers gebouwd met een smalle vooras net als bij de Amerikaanse tractoren

**Het type HN-3 beter bekend als D-7506 werd in 1933 uitgebracht met het zelfde cilinderinhoud als de HN-1 en HN-2. In 1936 werd het type HN-2 opgevolgd door de HN-5 beter bekend als de D-3506.**



Lanz-Bulldog 12-20 (HN-2) werd opgevolgd door de HN-5



Lanz-Bulldog D-3506 (HR-5)

**Erg veel grote verschillen met hun voorgangers waren er niet. Ook was de D-3506 uiterlijk gelijk aan de D-7506 doch met een lager toerental n.l. 760 omw/min met een vermogen van 20 pk terwijl de D-7506 een toerental had van 850 omw/min met een vermogen van 25 pk. Er schijnt ook nog een HN-4 te zijn geweest die ook in 1936 is uitgebracht maar daarover is maar weinig bekend . Dat deze trekker zeldzaam is als er überhaupt nog van zijn is wel zeker want er zijn er maar 6 van geproduceerd. Vanaf 1939 werden de D-3506 en de D-7506 ook als Allzweck trekkers geleverd Deze hebben een gebogen vooras en grotere achterwielen en hierdoor komt er meer vrije ruimte onder de trekker wat voor verplegingswerk van groot belang was.**



D-3506 HN-5



D-7506 (HN-3)

Vanaf 1939 werden de D-3506 en de D-7506 ook als Allzweck trekkers geleverd

**In de oorlog van 1940-1945 werd heel het productieschema overhoop gegooid door andere opdrachten. Voor het gebruik op het land werden deze tractoren weer geleverd op ijzer en met drie versnellingen en ook werd de productie van de Allzweck beëindigd en pas in 1949 weer hervat.**



Lanz-Bulldog D-4506 Bauern-bulldog ook wel frauen-bulldog genoemd

**In 1939 werd mede in opdracht een kleinere trekker ontwikkeld. Enerzijds voor de kleinere bedrijven en anderzijds een kleine tractor die door vrouwen kon worden bestuurd. Door de mobilisatie en de oorlogvoering waren zeker in Duitsland veel mannen opgeroepen voor militaire dienst, zodat er op veel boerderijen nog enkel vrouwen over waren die de taak van de mannen moeten overnemen. Deze z.g.n. Bauern Bulldog (Boeren Bulldog) werd daarom ook wel Frauen Bulldog (Vrouwen Bulldog) genoemd en was alleen in Allzweck uitvoering leverbaar. De trekker was zeer modern voor de toen geldende Duitse begrippen en kon als optie met een hefinrichting werden geleverd. Dit type D-4506 heeft een cilinderinhoud van 2800 c/cm en levert een vermogen van 15 pk bij 900 omw/min. Het gewicht is relatief laag en weegt slechts 1200 kg wat voor een Lanz niet echt veel is. Net als de**

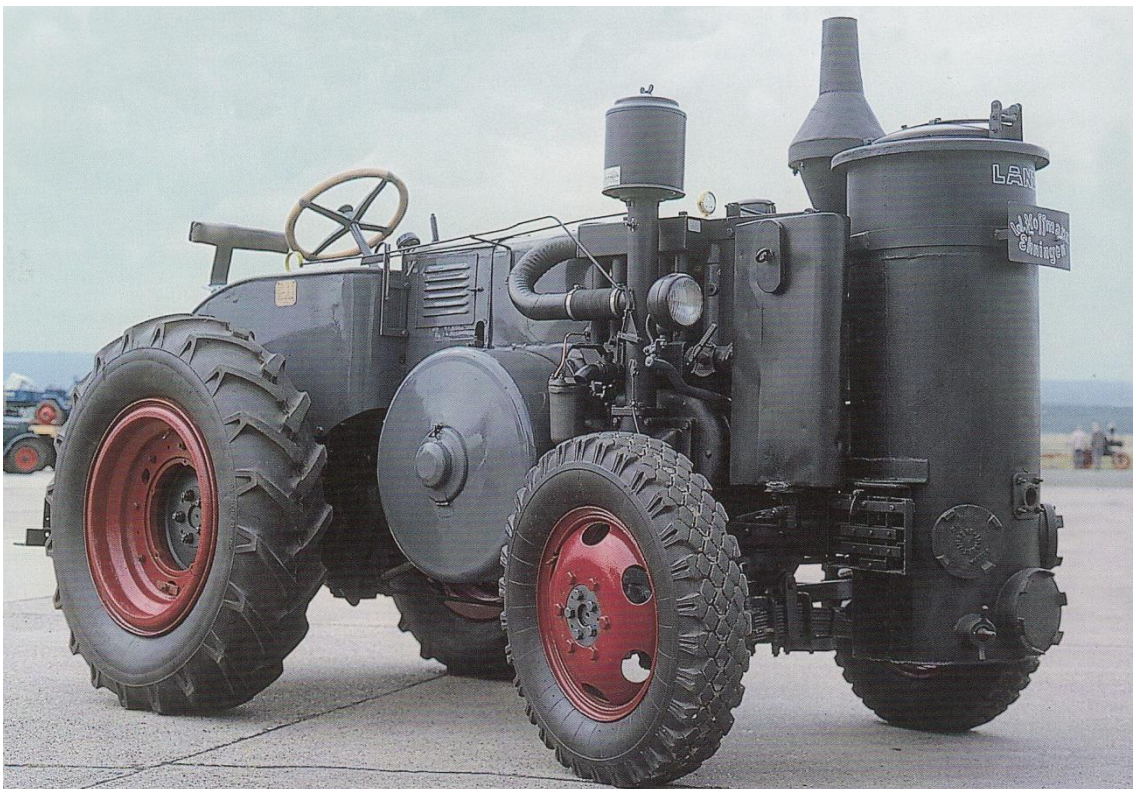


Reingas Acker LuftBulldog Lanz-Bulldog D-7006

**andere Allzweck tractoren heeft hij zes versnellingen.**

**Toen de oorlog nog maar goed en wel was begonnen is waarschijnlijk door de schaarste van allerlei grondstoffen in 1940 de productie beëindigd. Er zijn er in totaal maar 276 stuks van geproduceerd.**

**In verband met de toenemende schaarste aan brandstoffen werd er al vanaf 1936 geëxperimenteerd met houtgas generatoren voor o.a. landbouwtrekkers. Onder de naam Reingas Acker Luft Bulldog worden er twee typen geleverd n.l de D-7006 met de HN motor en de D-9006 met de HR motor. Er zijn er ongeveer 2450 stuks van gefabriceerd. De Lanz-Bulldog nam onder de houtgastrekkers die zijn geproduceerd een bijzondere plaats in. Niet omdat Lanz zo sterk was vertegenwoordigd maar gewoon omdat een Lanz motor zeer makkelijk is om te bouwen.**



Reingas Acker LuftBulldog Lanz-Bulldog D-9006. Oorspronkelijk stonden zowel de D-7006 als de D-9006 op ijzer.

**Nadat de oorlog is afgelopen kwam de productie van trekkers weer langzaam op gang en in grote lijnen wordt bij de meeste trekker fabrikanten het oude programma van voor de oorlog weer hervat. Ook lanz vertoont dit beeld en wordt er na de herbouw van de fabriekshallen de productie van de HN en de HR typen voortgezet. Wel blijven de lichtere krukswangen en de materiaalbesparing aan de wisselbak die in 1940 vanwege de materiaal schaarste moest worden aangebracht gehandhaafd. Wel worden er enkele verbeteringen aan gebracht o.a een groter luchtfilter en stuurwiel met kunststof bekleding luchtbanden met een beter profiel en een betere zitting die beter is geveerd en instelbaar naar het gewicht van de bestuurder.**





**De afzonderlijke te bedienen remmen die voorheen alleen waren toegepast de Allzweck D-7506 en op de vrouwen Bulldog worden nu op alle trekkers aangebracht.**

**Voor de oudere typen kon deze voorziening worden na geleverd.**

Na 1950 wordt de naam Eil-bulldog niet meer gebruikt men spreekt dan enkel nog van verkeers-bulldog.

**Om ongelukken te voorkomen**

**dat het stuurwiel door de lucht vliegt tijdens het starten van de motor worden alle trekkers voorzien van een beugel. Deze beugel geeft steun aan het stuurwiel tijdens het starten en kan na het aanslaan van de motor omhoog tegen de brandstoftank worden vastgezet. Vanaf 1950 kunnen alle typen worden uitgerust met een startmotor. De aanzetbeugel wordt vervangen door een vast gemonteerde aanwerpschijf aan het vliegwiel die dan weer door een cab wordt afgeschermd. Tevens wordt het bovenste deel van de uitlaat verlengd en de doorsnee vergroot en hierin werd een uitneembare vonkenvanger geplaatst. Of die daadwerkelijk werkte ik denk eigenlijk van niet. Want ik heb nog nooit een Lanz gezien die niet vonkte. Er waren destijds verzekeringen die weigerden om een schuur te verzekeren waarin een Lanz stond. De Boeren Bulldog D-4506 waarvan de laatste in 1940 is geproduceerd wordt pas in 1950 vervangen door het type D-5506.**



Lanz-Bulldog D-5506 Alzweck

Het gietijzeren waterreservoir met koelwater wordt vervangen door een koperen radiator. De tractor is nog smaller dan de voorganger en de gloeikop was nu aan de zijkant van de cilinder aangebracht. Ook wel zijgloeier genoemd. Boring en slag bleven ongewijzigd. Het toerental is opgevoerd naar 950 omw/min waardoor het vermogen van 15 naar 16



pk stijgt. Voor het eerst wordt de aftakas centraal in het midden van de trekker geplaatst.

Tot 1952 is het gloeikopsysteem door Lanz gehandhaafd. Eén van de grote voordelen was natuurlijk dat deze tractoren op allerlei soorten brandstof kon lopen. In 1953 wordt de semi diesel, ook wel middendrukdiesel genoemd, uitgebracht. De liggend één cilinder tweetakt bleef maar de gloeikop werd vervangen door een kleinere wigvormige verbrandingskamer. De gietijzeren zuiger met kam werd vervangen door een vlakke zuiger en de krukas wordt van contra gewichten voorzien. De compressie werd hierdoor verhoogd van 1 : 8,5 naar 1 : 11 Ook hier kon met behulp van een bougie en een bobine worden gestart. Hier wordt gebruik gemaakt van een elektrische pendelstarter die bij toenemende weerstand van draairichting verandert en op deze manier wordt het slingeren met de hand na gebootst.



Een nadeel van het op deze manier van starten nog al eens menig startmotor kapot ging. De verstelbare sproeier werd vervangen door een meergaats verstuiver, nu niet meer horizontaal maar verticaal gericht. Dus naar de bovenkant van de zuiger.



Lanz-Bulldog D-1706

De inspuiting heeft nu later plaats n.l. 20 graden voor het einde van de compressieslag. Door dit alles lag het brandstof verbruik veel lager dan bij de meeste voldiesels. Ook het embleem werd dit jaar veranderd. Het tandwiel met het monogram HL werd vervangen door een rozet met twee korenaren met daarin de naam LANZ.

Na deze periode hebben we hoofdzakelijk te maken met twee hoofdtypen. N.l. de kleinere typen HE in de vermogens klasse van 17 tot 22 pk en het type HN vanaf 28 tot 36 pk.

Als gevolg van het vervangen van de gloeikop naar semi diesel werd ook de D-5506 met de gloeikop uit het programma geschrapt. Daarvoor in de plaats komt de D-1706 met de nieuwe HE motor. Uiterlijk zijn er maar weinig verschillen. De vooras is verend gemaakt en is uiteraard de gloeikop verdwenen. In de voorafgaande typen was er in de codering geen enkele lijn te bespeuren. Nu is dat wel het geval want de eerste twee getallen in de codering geven het vermogen aan. Het cilinderinhoud is verkleind naar 2260 c/cm.

Ook in deze serie zijn er weer drie uitvoeringen leverbaar met slechts verschil in het aantal omw/min en in vermogen. O.a. D-1706 met 850 toeren, de D-1906 met 950 omwentelingen en de D-2206 met 1050 omw/min. Ook is het gewicht toegenomen ten opzichte van hun voorgangers. Het type D-2206 is al uitgerust met een schijven koppeling.



Lanz-Bulldog D-2206



Lanz-Bulldog D-2806

Ook de modellen D- 3506 en D-7506 worden vervangen door een nieuwe serie met een semi-dieselmotor. Er zijn drie typen te beginnen met de D-2806 met een vermogen van 28 pk, de D-3206 van 32 pk en tenslotte de D-3606 levert 36 pk. Als basis wordt hierbij de HN motor gebruikt. Ook deze krijgen een kleinere cilinder-

inhoud. Alle drie typen hadden nu dezelfde motor met hetzelfde cilinder inhoud van 3720 c/cm. Ook de banden maat is hierop aangepast. Ook hier weer zitten de verschillen in het toerental. De blok radiator met de drie elementen uit de vorige HN serie blijft gehandhaafd en ook de klauwkoppeling is nog aanwezig. De uitlaat die normaal in verticale stand werd geleverd, kan naar wens ook horizontaal langs onderen worden geleverd. Met hoge wielen achterwielen op steekassen en een smalle vooras konden deze trekkers ook in verplegingstrekker worden geleverd.

**Lanz Alldog,**

In 1951 werd er op verschillende manieren geëxperimenteerd om diverse werktuigen die tot nu toe achter of onder de trekker hingen, en dan ging het voornamelijk om lichte trekkers, zelfrijdend te maken. Hierdoor ontstonden de z.g. werktuigdragers. Het voordeel van deze werktuigdragers is dat verschillende werkzaamheden door één man konden worden uitgevoerd.



Van het type D-2806 is ook een Row-Crop versie beschikbaar als type Lanz-Bulldog D-2803



Lanz-Bulldog D-3206



Lanz-Bulldog D-3606

**Deze ontwikkelingen hebben echter geen grote toevlucht genomen. Vaak ging het om werktuigen met een beperkte breedte, bovendien kwam daar nog eens bij dat de capaciteit voor de grotere bedrijven vaak te gering was. Voor de kleinere bedrijven was de aanschaf van een werktuigdrager vaak te duur. Vooral ook omdat hier een hele inventaris van machines moest worden aangeschaft die je niet voor een andere tractor kon gebruiken. Ook Lanz had zich op de markt van werktuigdragers begeven. Deze bestond uit twee rechte buizen met aan de onderzijde een strip met gaten voor de bevestiging van diverse werktuigen zoals een aardappelrooier, bietenrooier, kalk of kunstmeststrooier, maaibalk, een schoffelmachine, zaaimachine of een sproeimachine e.d. Voor het eerste type (A-1305) werden de motoren betrokken van Triumph Werke Nurnberg (TWN). Dit waren**



Lanz-Alldog 1315 voldiesel

**luchtgekoelde tweetakt benzinemotoren met een dubbele zuiger de z.g.n. TWIN. Voor de smering werd 5% olie aan de brandstof toegevoegd. Dus mengsmering van 1:20. De Alldog A-1306 heeft een inhoud van 447 c/cm en levert een vermogen van 12 pk bij 3000 omw/min. Verder is de werktuigdrager voorzien van 5 versnellingen vooruit en 1 achteruit.**

**Het totale gewicht is 1170 kg en deze was in productie van 1951 tot 1953. Vanaf 1953 werd de benzine motor vervangen door een middendruk dieselmotor eveneens van TWN. Deze motor kan net als de grotere Bulldogs worden gestart op benzine.**



Lanz-Alldog A-1315 Semidiesel

**De mengsmering is vervangen door smering onder druk met verse olie. Het vermogen en de versnellingen blijven gelijk en het bestaande frame blijft ongewijzigd zodat alle bestaande werktuigen konden worden gebruikt. Het frame kan naast de bestaande werktuigen ook worden voorzien van een**

**vlakke kipbak met een draagvermogen van 1000 kg. In tegenstelling tot de A-1305 die met de slinger werd gestart is de A-1315 voorzien van een elektrische starter. Op de tank zijn drie vuldoppen te zien respectievelijk dieselolie, smeerolie benzine voor het starten. In 1955 werd de semidiesel vervangen voor een voldiesel die dus zonder benzine kan worden gestart. Het vermogen is nu 13 pk terwijl het aantal versnellingen is uitgebreid van 5 naar 6 door er een lagere versnelling van 1,5 km/u er bij te voegen.**

**De achteras van de Alldog kon 10% worden versteld en kon worden bijgestuurd speciaal bedoeld voor hellend terrein. Bij de eerste modellen waren er twee stuurwielen boven elkaar, terwijl de latere series een korte slinger bovenop het stuur hadden gemonteerd. Om tot betere prestaties te komen werd in 1957 de Lanz Alldog A-1806 uitgebracht**



Lanz-Alldog A-1806

**De luchtgekoelde eencilinder tweetaktmotor werd vervangen door een watergekoelde tweecilinder viertaktdieselmotor van MWM (Motoren WerkeMannheim) van 16 pk. Het stuurwiel is ook hier weer rechts uit het midden naast de motor geplaatst waardoor de bestuurder goed zicht op het werk had. Het frame is ook deze keer ongewijzigd zodat alle bestaande werktuigen er onder passen. De A-1806 bleef net als de A-1315 tot 1959 in productie.**



Lanz-Bulldog D-1106 Bulli

**De motoren die worden geplaatst in de Lanz Alldog werktuigdragers werden ook in normale uitvoering als Landbouwtrekker uitgebracht. Laten we beginnen met het kleinste type de D-1106. De Lanz-Bulli zoals ze dit type ook wel werd genoemd heeft dezelfde motor als de A-1306 doch met een lager toerental (2500 omw/min) en had hierdoor een vermogen van**

**11 pk. De Bulli is al uitgerust met een differentieelgrendel, 2 aftakassen en een hydraulische hefinrichting en er zitten al twee aansluitingen op voor hydraulische werktuigen. Er zijn zes versnellingen beschikbaar waaronder één kruipversnelling. Ook kunnen er passende werktuigen en een speciaal Rau-Combi frame waaronder ook weer werktuigen worden geplaatst worden bij geleverd. Voor de D-1306 is gebruik gemaakt van de motor uit de A-1315 met eveneens een vermogen van 13 pk bij 2800 omw/min. In de folders staat dat deze tractoren voorzien zijn van Lanz motoren maar het zijn gewoon TWN motoren die onder de naam zijn geleverd. De typen D-1266 en de D-1666 zijn voorzien van de 2-cilinder watergekoelde viertactdiesel MWM motor uit de A-1806 met respectievelijk 12 en 16 pk bij 2000 omw/min.**



Lanz-Bulldog D-1306



Lanz-Bulldog D-1266 en D-1666 voorzien van een watergekoelde MWM Motor uit de A-1806

**Al deze trekkers zijn vanaf 1955 tot 1960 in productie geweest. Alleen de D-1106 Bulli vanaf 1956. Vanaf 1955 zijn ook de HE en de HN motoren opnieuw gewijzigd en gingen van semidiesel naar voldiesel. De belangrijkste wijziging was dat de bougie werd vervangen door een gloeispiraal waardoor na het voorgloeien de motor gelijk op diesel kon worden gestart. Het is echter wel een lagedrukdiesel gebleven met een compressie verhouding van 1:12. De aftakas is centraal achter de trekker aangebracht en alle typen hebben nu een enkelvoudige schijvenkoppeling. De riemschijf aan de zijkant van de trekker is komen te vervallen en is nu als optie leverbaar aan de achterkant van de tractor. Met als uitzondering voor de typen D-5006 en D-6006 die nog als dorstrekkingen worden beschouwd. Tevens kan als extra een vertragingbak aan de zijkant van de trekker aangebracht. De brandstoftank is nu voorin de trekker geplaatst en de accu achter het instrumentenbord.**



Lanz-Bulldog D-1616





Lanz-Bulldog D-2016

Ook is de hefinrichting gewijzigd en is de hefcilinder niet meer horizontaal maar Verticaal gericht. en als driepunts hefinrichting geleverd. Er zijn veel typen leverbaar en de meeste verschillen zitten in het toerental van de motor waardoor er meer of minder vermogen ontstond. Het kleinste type is de D-1616 met een

vermogen van 16 pk bij 850 omw/min. De 2016 heeft een dezelfde motor maar deze had een hoger toerental en leverde bij 950 omw/min 20 pk. De daarop volgende is de D-2216 met een vermogen van 22 pk bij 1000 omw per min Van dit type zijn er ook een aantal voor de export gebouwd maar deze hadden een verstelbare voor en van achteren een schuifas. De D-1616, D-2016 en de D-2216 hebben allen het zelfde cilinder inhoud van 2260 c/cm. De D-2416 en de D-2816 hebben een cilinder inhoud van 2616 c/cm met vermogens van respectievelijk van 24 pk bij 1050 toeren en 28 pk bij 1100 omwentelingen.



De D-2216 is dezelfde als de D-2016 alleen deze uitvoering met uitschuifbare assen is bestemd voor de export



Lanz-Bulldog D-2416

Van het type D-2416 en de D-2806 is er tevens een smalle uitvoering leverbaar type D-2402 en D-2802, speciaal voor de fruitteelt sector. Van de vernieuwde HN serie wordt alleen het type D-3606 vanaf 1957 vervangen door het type D-4016 met een voldieselmotor



Twee smalspoor typen Links de D-2402 en rechts de D-2802 afgeleid van de D-2416 en de D-2806

**De productie van de D-2806 en de D-3206 is al in 1955 gestopt door de introductie van de D-2816. De motor van de D-4016 heeft een cilinder inhoud van 4224 c/cm en een vermogen van 40 pk bij 1000 omw/min. Ook dit type heeft zes versnellingen en er kon als optie nog een vertragingskast met drie versnellingen aan worden toe gevoegd. Net als bij de andere typen is de klauwenkoppeling vervangen door een schijvenkoppeling.**



Lanz-Bulldog D-2816



Lanz-Bulldog D-4016

**Vanaf 1954 worden ook in de zwaarste klasse grote wijzigingen aangebracht. De HR typen D-8506, D-9506, en de D-1506 werden vervangen door twee typen n.l. D-5006 en de D-6006. Beide typen hebben dezelfde motor maar ook hier zat er weer verschil in het toerental en vermogen. De D-5006 levert 50 pk met 650 omw/min en de D-6006 levert 60 pk bij 800 omwentelingen.**

**In dezelfde tijd ook werden ook de typen D-5016 en de D-6016 geproduceerd. Uiterlijk gelijk aan de D-5006 en de D-6006 maar inwendig zijn ze anders.**



Lanz-Bulldog D-5006 / 5016



Lanz-Bulldog D-6006 / 6016



John-Deere Lanz D-1206

**omschreven typen zal je als dezelfde tractor ook zomaar tegen kunnen komen met een andere typeaanduiding. Dat heeft alles te maken met de extra voorzieningen die aan of op de tractor zijn aan gebracht.**



John-Deere Lanz D-2816

**eerste type dat in die kleuren verscheen omdat deze volgens mij nog maar net op de markt kwam als opvolger van de D-1106.**

**In 1959 wordt de nieuwe John-Deere Lanz A.G. gesticht en in 1960 werd de productie van de liggende ééncilinder tweetakt dieselmotor gestaakt.**

**De aftakas bij deze typen is centraal gelegen in het midden van de tractor en onafhankelijk van de motor dus doordraaiend. Naast de normale versnellingsbak met zes versnellingen zijn er drie lage versnellingen aan toe gevoegd. Veel van deze**



John-Deere Lanz- D-1616

**In 1956 verwierf het Amerikaanse concern een meerderheid in de aandelen van de Fa Lanz. Vanaf 1958 werden alle Lanz-Bulldogs in de Groen-gele kleur van John-Deere gespoten. En er komt John-Deere Lanz op de zijkant van de trekker te staan. Het type D-1206 is het**



John-Deere Lanz D-5016

**Voor ik stop over de geschiedenis van Lanz wil ik nog wel even vermelden dat er ook in andere landen, het zij in Licentie, Lanzen zijn nagebouwd. De D-7506 van 25 pk stond in Frankrijk bekend als Le Percheron A-25.**



Le Percheron A-25



Ursus C-45

**In Polen werd de D-9506 gemaakt als Ursus C-45.**

**In Australië werd door Kelly & Lewis de z.g KL Bulldog gebouwd.**

**Na de oorlog zijn er veel waarschijnlijk rijke Duitsers naar Argentinië gevlucht en hebben zoals vermeld meegenomen om daar ook Lanz-Bulldogs (La-Pampa) te gaan bouwen vanwege hun eenvoud en degelijkheid. Op oldtimerevenementen kom je deze namaak Lanzen ook nog regelmatig tegen.**

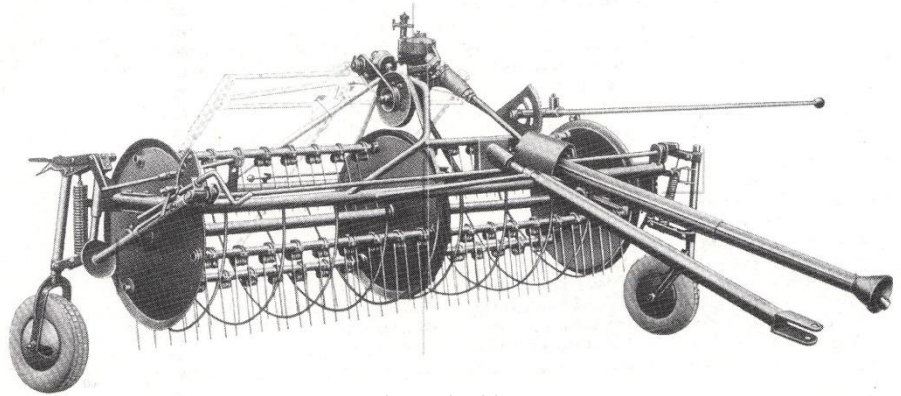


KL Bulldog

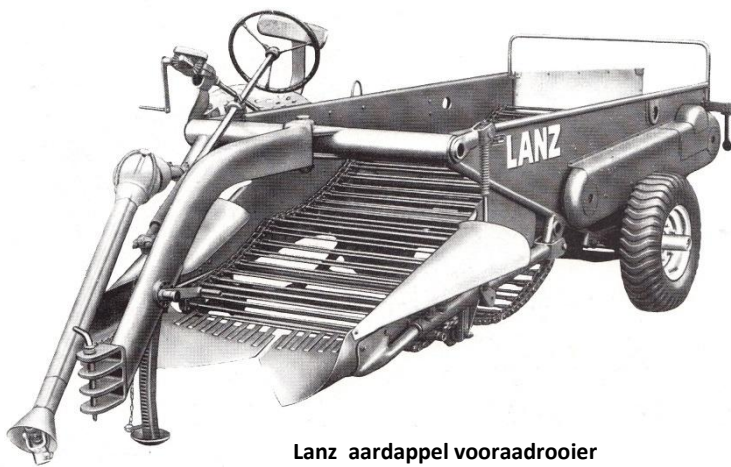


La Pampa

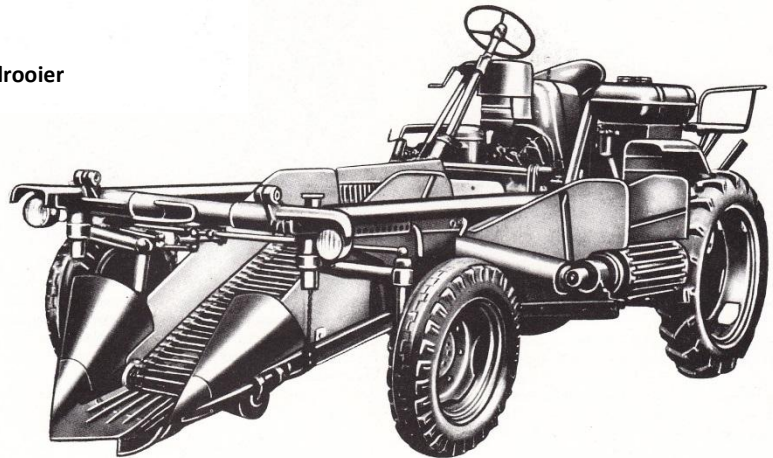
**Tot slot nog enkele werktuigen van Lanz.**



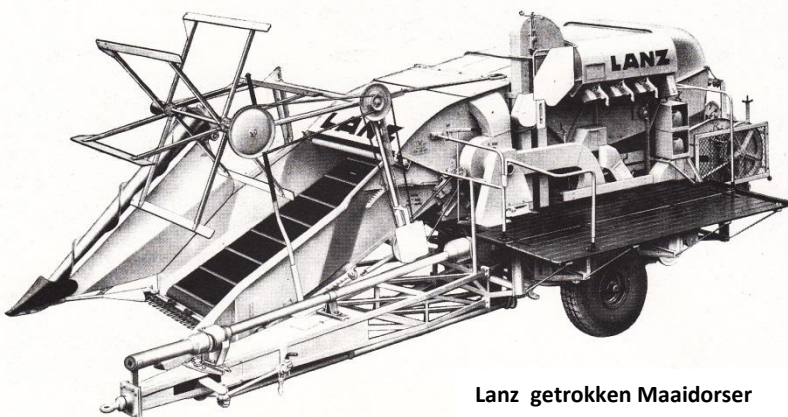
Lanz hooischudder



Lanz aardappel vooraadrooier



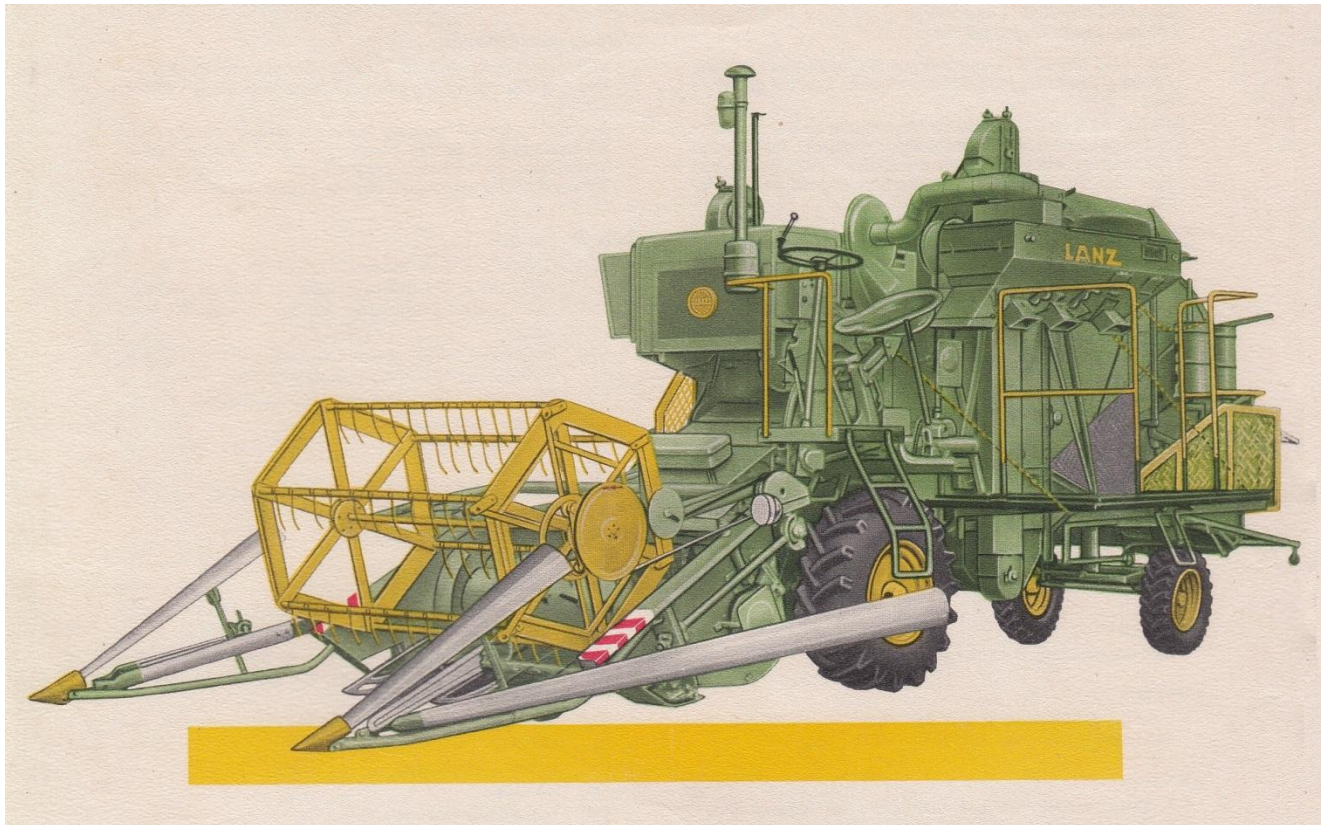
Lanz Alldog met aanbouw aardappel rooier



Lanz getrokken Maidorser



Lanz getrokken maidorser.



Lanz-Maidorser MD-18S



### **John-Deere Lanz.**

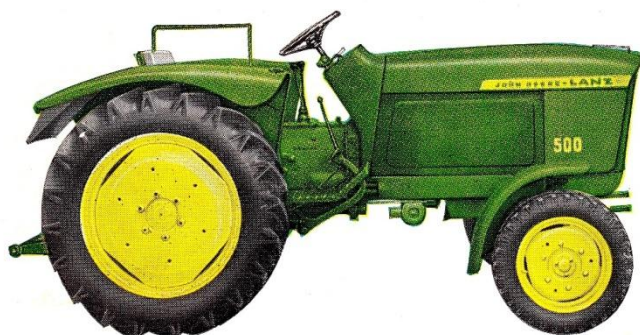
**Ter gelegenheid van het 100 jaar bestaan van de firma Heinrich Lanz wordt er een nieuwe serie trekkers gelanceerd, de typen 300 en 500. Deze serie werd later nog aangevuld met type 100.**

**Evenals de laatst gebouwde Lanz-Bulldog trekkers wordt de nieuwe 00 serie aangeduid met John Deere-Lanz. De typen 300 en de 500 zijn zowel uiterlijk als motorisch gelijk. Ze zijn voorzien van een watergekoelde 4-cilinder viertakt dieselmotor met een voorkamer met een cilinderinhoud van 2367 c/cm.**



John-Deere Lanz 300

**De verschillen zaten ook hier weer in het toerental en vermogen De 300 levert een vermogen van 28 pk bij 2000 omw/min en de 500 levert**



John-Deere Lanz 500

**36 pk bij 2400 omwentelingen. De motor was via rubberen blokken op het frame geplaatst en is door een korte tussenas met flexibele koppelingsstukken met de wisselbak verbonden, dit om trillingen te**

**voorkomen. De twee achter-waarts gerichte aftakassen maakten 540 en 1000 toeren. Om vergissingen bij het aankoppelen van de aftakas naar de machine te voorkomen hadden deze ongelijk aantal groeven.**

**Door een ingebouwde handbediende lamellen koppeling in de wisselbak, extra bij de 300 en standaard bij het type 500 waren alle drie aftakassen onafhankelijk van de hoofdkoppeling.**



John-Deere Lanz 100



**De derde aftakas nog niet eerder vernoemd is de aftakas naar voren gericht onder de tractor voor de aandrijving van de maaibalk.**



John-Deere Lanz 700

**Het iets latere uitgebrachte (1961) type 100 is voorzien van een 2-cilinder vier takt dieselmotor die op dezelfde manier op het frame is aangebracht. Ook hier zijn drie aftakassen. Twee zijn naar achteren aangebracht waarvan één afhankelijk van de rijsnelheid konden worden geschakeld. De voorste aftakas is bedoeld voor de aandrijving van de maaibalk. De motor van de 100 levert een vermogen van 18 pk bij 2500 omw/min. Ondanks alle kinderziektes waren het uiterst moderne trekkers voor die tijd.**



John-Deere Lanz 200

**Naast de eerder genoemde drie aftak-assen hebben de 300 en de 500 tien versnellingen vooruit en drie achteruit. Het schakelen gebeurt met twee poken. De 100 heeft een eenvoudiger bak met zes versnellingen en eentje achteruit.**



John-Deere Lanz 310

**In 1962 wordt de serie uitgebreid met de 700 een vier cilinder met een vermogen van 50 pk. De laatste echte John Deere Lanz is het type 200.**



John-Deere Lanz 510

**Dat is een verbeterde versie van de 100 met een vermogen van 25 pk. Deze is nog gemaakt tot het einde van de jaren 60.**

**De 300, 500, en de 700 zijn al in 1964 vervangen door de 310, 510 en de 710.**

**Met respectievelijk 33,5 41,5 en 52,5 pk.**

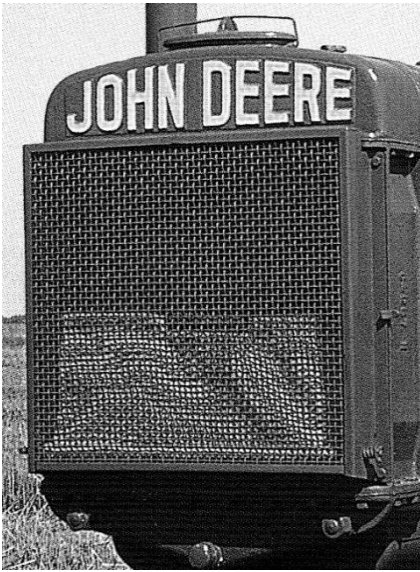
**De eerste serie werd nog uitgebracht onder de naam John-Deere-Lanz maar al vrij snel kwam er de naam John-Deere op te staan.**



John-Deere Lanz 710

**John-Deere,**

**John-Deere werd geboren in het jaar 1804 in Rutland als derde zoon van William en Sara Deere. Zijn vader was kleermaker. John moet ongeveer 8 jaar zijn geweest toen zijn vader wegens een familie erfenis naar Engeland vertrok en daarna nooit meer iets van zich liet horen. John interesse lag meer bij de smederij van Benjamin Lawrence dan bij het maken van kleren. Toen hij wat ouder werd kon hij daar meteen aan de slag en was onder de indruk van diens werk voor de dorpsgemeenschap: het beslaan van paarden, het repareren van landbouw gereedschap en koetsen.**



**Na het overlijden van zijn moeder trouwde hij en bleef actief als smid. Eerst in loondienst en later begon hi voor zich zelf. John en zijn vrouw woonden op verschillende plaatsen in Vermont en uiteindelijk belanden zij in 1833 in Hancock. John onderscheidde zich met het maken van schoppen en vorken. Hij polijfde ze zo waardoor deze bijzonder glad werden. Met glad gereedschap kan je beter werken dan met gereedschap wat ruw is. Er was veel vraag naar maar door de malaise verdienden de boeren maar heel weinig en wilden liever in natura betalen of de betaling uitstellen.**

**John had gehoord van de mogelijkheden in het westen. Zijn vriend Leonard Andrus had zich gevestigd in Grand Detour (Illinois). John-Deere zag weinig toekomst in Vermont en in 1836 vertrekt hij eveneens naar Grand Detour, zijn vrouw en zijn vier kinderen achterlatend. Met zijn beste gereedschap en slechts \$ 73,73 op zak gaat hij daar aan de slag. Binnen een paar jaar zou zijn gezin overkomen.**



De smederij van John-Deere

**De verhalen van de plaatselijke boeren lieten hem niet los. Ze vertelden hem van de vruchtbare grond maar ook dat deze bijna niet om te ploegen was. De grond plakte verschrikkelijk aan de risters en moesten om de paar meter stoppen om de risters schoon te steken. Op zekere**



Om de paar meter moesten ze stoppen om de risters schoon te steken

**dag werd hij gevraagd om een as te repareren in een zaagmolen van zijn vriend Andrus. Bij zijn aankomst reflecteerde de zon via een zaagblad in zijn ogen. Op dit moment realiseerde hij zich dat dit de oplossing wel eens zou kunnen zijn voor die plakkerige grond. De volgende dag nam hij een gebroken zaagblad en verwijderde alle tanden. Het kostte veel tijd om het zaagblad in de juiste vorm te krijgen. Maar in het smidsvuur vormde hij een soort rister en bewerkte het met een houten hamer om de oppervlakte glad te houden. Hij testte de ploeg uit op de rivierbodem omdat de grond daar er plakkerig is. Hij dacht als het hier werkt dan werkt het overal. En het werkte. De eigenaar van de grond kocht de ploeg gelijk en bestelde er nog twee. Voor de komende 75 jaar vormde de paardenploeg het hart van zijn**



Met deze ploeg is het allemaal begonnen.

**onderneming. Veel opdrachten volgden en om aan de vraag te voldoen ging hij in 1843 met Leonard Andrus een partnerschap aan als Andrus & Deere. In 1848 liet John-Deere zich voor 1200 dollar uitkopen en begon in Moline (Lowal) aan de Mississippi rivier. Daar kon hij gebruikmaken van de waterkracht.**



1876

En er waren betere transportvoorzieningen. In 1859 komt de onderneming onder leiding van Johns zoon Charles te staan.



1912

**John overlijdt in 1886 op 82 jarige leeftijd.**

Onder leiding van William Butterworth de schoonzoon van Charles Deere stond Deere & Company in 1916 voor de keuze op de huidige weg verder te gaan met de paardenactie of uitbreiden met trekkers. Dit was tegen de zin van Butterworth. Hij wilde geen geld investeren in een onderneming die nergens toe zou leiden. In 1918 werd bij meerderheid van stemmen toch besloten om de Waterloo-Boy Gasoline Engine Company over te nemen voor 2,3 miljoen dollar. Met de 25 pk tweecilinder Waterloo Boy kwam John-Deere met zijn eerste trekker op de markt. Ze zijn ook nog naar Engeland verkocht als Overtime. Er werden er in 1918 5634 trekkers van verkocht ter vergelijking van Ford met 34167 trekkers.



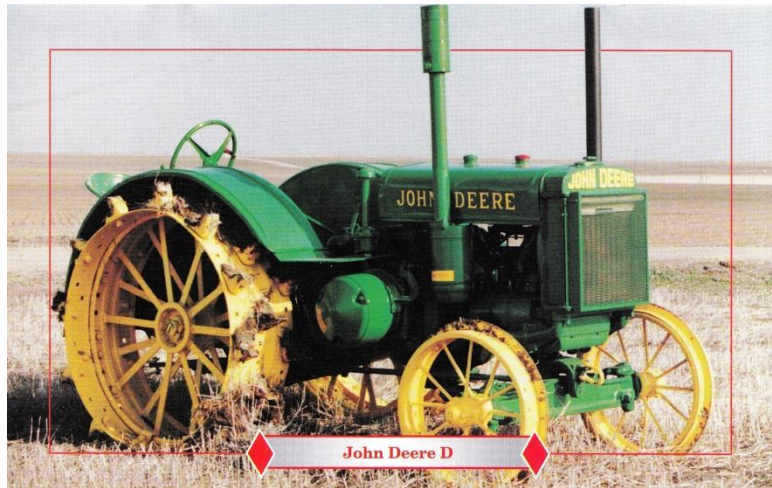
Waterloo Boy

Omstreeks 1922 begon de Waterloo Boy toch wel erg uit de tijd te raken zodat het tijd werd

om eens iets nieuws te ontwikkelen. Maar ja nu was 1921 /1922 niet bepaald een tijd om met iets nieuws te beginnen. Bovendien was er in die tijd net de grote prijzenoorlog aan de gang tussen Ford en IHC. Had het nog wel zin voor John-Deere om in de trekker business te blijven met deze concurrenten. John-Deere besloot het toch maar te doen maar wat zou het worden een 4-cilinder of een 2-cilinder ? De tendens van die tijd wees zonder meer uit naar de 4-cilinder.

**Kijk maar naar het succes van Ford en IHC, Case en Allis-Chalmers. John-Deere hield het toch maar bij een 2-cilinder vanwege de goede ervaringen met de Waterloo Boy. Vanaf 1919 waren er al verschillende prototypen geweest waaronder een Waterloo Boy met de cilinderkop naar voren en een motor en transmissie geheel afgesloten. Deze trekker kan gezien worden als voorloper van de John-Deere D.**

**In 1923 kwam John-Deere met de D. Dit is de eerste trekker die door John-Deere zelf was ontworpen en die zou meer dan 30 jaar in productie blijven. De eerste serie hebben een vliegwiel met spaken en slechts 2 versnellingen vooruit. Het stuur zit aan de linkerkant.**



De eerste trekker door John-Deere zelf ontworpen

**In 1926 wordt het open vliegwiel vervangen door een dicht vliegwiel i.v.b met de ongelukken die konden gebeuren met het open vliegwiel. De prijs van de D was in 1923 \$1000. Wat voor die tijd een fors bedrag was en beduidend meer dan een Ford of een Internationaal. Maar je kreeg er dan wel wat terug: een trekker die niet terug deinsde voor het zware werk. Met een driescharige ploeg er achter was deze combinatie als het ware gemaakt voor de grote bedrijven waarvan er in de V.S. en in Canada genoeg waren. Er kwam bovendien nog eens**



**bij dat de D door de gemiddelde doorsnee boer zelf kon worden onderhouden. Bijvoorbeeld de koppeling kan er in een paar minuten worden uitgethaald zonder scheiding van de motor en versnellingsbak.**

In 1939 wordt de D gestyled en zou tot 1953 in productie blijven

**Een ander voordeel is ook dat de John-Deere zo wat op alle brandstof liep. De kwaliteit van de trekker was uitzonderlijk goed. Zeker als je terug kijkt op de oude Waterloo Boy was de John-Deere D een grote vooruitgang. Minder gewicht en meer pk's en minder open onderdelen aan de motor en transmissie.**

**In de 30 jaar dat D in productie was zijn er verschillende verbeteringen doorgevoerd o.a. drie versnellingen in plaats van twee moderner plaatwerk (Styled in 1939) Ook ging het motor vermogen omhoog van 39 naar 45 pk. En natuurlijk was de D vanaf de jaren dertig of veertig te leveren tegen meerprijs met luchtbanden elektrische starter of verlichting. Zoals ik al eerder zei was de D hoofdzakelijk bedoeld voor het zware werk en was zelfs tegen meerprijs niet verkrijgbaar met een hydraulische hefinrichting.**

**Op technisch gebied is de trekker na 1935 en na 1939 zelfs niks meer veranderd. Behalve de dingen die tegen extra betaling konden worden verkregen. Het ontwerp uit 1923 met een liggende twee-cilindermotor, handbediende koppeling en een groot uitwendig vliegwiel is een concept dat men trouw bleef tot de zestiger jaren.**



John-Deere GP kreeg al gauw de naam van 'flathead Johnny'

**Om de concurrentie aan te gaan met de Farmall komt John-Deere in 1927 met zijn eerste row-crop trekker het model GP. Van alle JD trekkers met liggende cilinders is dit de enige met een zijklepmotor. In Amerika kreeg hij al de bijnaam 'flathead Johnny'. Een succesnummer was de GP niet. Ten eerste kampte hij met mechanische problemen en bovendien was hij een stuk duurder was dan b.v een Farmall. Het motorvermogen van 20 pk viel ook niet echt mee. Modern voor zijn tijd was de GP wel. Door de portaalaandrijving is er veel ruimte onder de trekker. Tegen meerprijs was er al een mechanische hefinrichting leverbaar.**

**Vanwege de tegenvallende resultaten komt in 1934 zijn opvolger het model A en wordt in 1935 de productie van de GP gestaakt. In 1935 komt er naast de A nog een kleiner model uit, de John-Deere B.**



John-Deere A onstyled

**In 1936 wordt de serie aangevuld met de grotere G. Deze trekkers hadden al verschillende nieuwigheden zoals traploos verstelbare spoorbreedte van de achterwielen. De spoorbreedte varieert van 1m.48 tot 2,24 m Het transmissiehuis is uit één stuk. Hierdoor wordt**



John-Deere BW onstyled

**de vrije ruimte onder de tractor hoog en was de portaalaandrijving net als bij de GP niet langer nodig. Tegen meerprijs was er op deze trekkers al een hydraulische hefinrichting beschikbaar.**



**Van de John-Deere A werden er in 18 jaar 292.000 stuks gemaakt . Van de B waren dat er 306.000 stuks. Van de G waren dat er aanzienlijk minder.**

**De A en B zijn er in drie variëteiten: unstyled (1934-1938), styled (1938-1947) en late styled (1947-1952). De unstyled modellen hebben allemaal vier versnellingen en de stuurstang loopt over de motorkap.**



John-Deere G unstyled

**De styled versie is beter gestroomlijnd, zo waren stuurhuis en radiator bedekt en de stuurstang verdwijnt ter hoogte van de in- en uitlaat onder de kap. De in Nederland geïmporteerde modellen zijn bijna van de versie late styled. Ze zijn voorzien van een elektrische starter en verlichting. De stoel is bekleed en heel wat comfortabeler dan de panzitting van voor die tijd.**



John-Deere A styled

**en in de loop der jaren vinden er verschillende veranderingen plaats. Zo komen er in 1941 twee versnellingen bij (van 4 naar 6) en wordt in 1938 ook het cilinderinhoud en het motorvermogen vergroot. De 18 pk B levert een vermogen van 24 pk bij 1250 omwentelingen, de 28 pk A levert nu vermogen van 34 pk bij 975 toeren en de G van 36 is nu 40 pk bij 900 omw/min.**



John-Deere B styled

**De trekkers zijn ook leverbaar met een brede vooras als GW, AW en BW.**

John-Deere GW styled →



**De typen AR en BR zijn de standaard modellen zonder verstelbare vooras. De AO en BO zijn boomgaard uitvoeringen en de AN heeft maar één voorwiel.**



John-Deere AN



John-Deere AR

**In 1938 wordt de John/Deere H onderaan de serie toegevoegd. Deze kleine trekker met slechts 14 pk was zeer geschikt voor de kleine boeren en om te kunnen concurreren met o.a International die ook kleine tractoren in hun programma hadden.**



John-Deere H



John-Deere L

**Rond die tijd zijn er ook nog trekkers ontwikkeld speciaal bedoeld voor de verzorging o.a de L, LA en LI allen 14 pk maar gebouwd in verschillende jaren vanaf 1937 tot 1947.**



John-Deere serie L met o.a L, LA en LI

**Vanaf 1947 wordt het type M uitgebracht als opvolger van de L serie. Deze trekkers wijken op verschillende punten af van de andere modellen. Ze hebben wel een 2-cilinder kopklepper maar deze stond verticaal en met de krukas in één lijn in plaats van een horizontaal geplaatste motor. De koppeling wordt met de voet bediend de riemschijf is van achteren gemonteerd. De M heeft vier versnellingen en een vermogen van 21 pk en kan ook als MC, rupsuitvoering, worden geleverd en als MT met een smalle vooras. De M bleef in productie tot 1952.**



John-Deere M



John-Deere MT

**In 1949 verschijnt John-Deere eindelijk met zijn eerste diesel trekker op de markt. De John-Deere R met een vermogen van 51 pk bij 1000 omw/min bedoeld voor de grote boerderijen met name in de VS. Een John-Deere R kan met gemak een vijf schaar ploeg trekken en dat vergeleken met een John-Deere D op Petroleum of benzine kan de R bij het ploegen bijna twee keer zo veel doen.**



John-Deere R

**Bovendien is hij ook nog eens zuiniger met zijn brandstof. Op de R zit een speciale startmotor om de dieselmotor opgang te brengen. De startmotor is, in tegenstelling van wat men gewend is, niet elektrisch maar er is een benzine motor die eerst moet worden gestart. Herop zit wel een elektrische start met een kleine 6 volt motor. Er is ook een trektouw aanwezig voor als de zes volt accu te leeg is. Men kan dan de motor met het touw aan trekken.**



John-Deere 40

**Wanneer men de benzine motor heeft gestart laat men eerst de motor een tijdje lopen, afhankelijk van de temperatuur, voor alvorens de motor te starten. Op de vloer links naast de versnellingspook zitten twee hendels, eentje voor de decompressie en de andere de koppeling. Tijdens het starten van de**

**dieselmotor trek je de hendel die voor de decompressie dient naar achteren evenals de koppeling tussen de startmotor en de hoofdmotor. Houd de koppeling vast en duw de decompressie hendel naar voren. Zet hierna de gashendel van de diesel op half. Zo gauw de dieselmotor aanslaat duw dan de koppeling weer naar voren (uit het werk). De R heeft onafhankelijke remmen. Om te remmen moet je beide voeten gebruiken want er is één rempedaal links en één rechts.**

**De M wordt in 1952 opgevolgd door de 40. De 40 verschilde niet veel met de M. Alleen het uiterlijk is iets anders gestroomlijnd en met iets meer vermogen naar 24 pk. Ook is de 40 in verschillende uitvoeringen leverbaar o.a. net als de M in rups uitvoering als 40C.**

**In 1953 worden ook de B, A en G opgevolgd door de typen 50, 60 en 70. Met vermogens van respectievelijk 31, 41 en 58 pk. Deze trekkers verschillen niet zo veel van hun voorgangers. Ook zijn deze trekkers weer in verschillende uitvoeringen leverbaar. De 70 is ook met een dieselmotor leverbaar. In ons land zijn deze nauwelijks geïmporteerd.**



John-Deere 50 kan ook nog geleverd worden met een smalle vooras

**Anders was dat bij de R, want die is door de Marshallhulp naar ons land gekomen. In 1954 wordt de R opgevolgd door de John-Deere 80. Deze is ongeveer het zelfde als de R maar hij is wel groter en zwaarder. De dieselmotor levert nu 68 pk bij 1125 toeren. Tegen meerprijs was er nu ook stuurbekrachtiging beschikbaar. De 2-cilinder startmotor van de R was vervangen door een V-4. De 80 is maar goed een jaar in productie geweest tot 1956.**



John-Deere 320



John-Deere 420

**In 1955 komen er voor de 40 twee nieuwe typen in de plaats door. De JD-320 met een vermogen van 21 pk en de 420 van 28 pk, veel verschillen zitten er tussen beide typen niet. De motorkap is nu uitgevoerd in de groen- gele kleur.**



John-Deere 520



John-Deere 620

**In 1956 wordt de serie uitgebreid met de 520, 620 en de 720. Ook deze trekkers verschillen niet veel van hun voorgangers. Het vermogen is weer iets naar boven gegaan naar respectievelijk 36, 47 en 59 pk. De 720 is ook als standaard en met een diesel motor leverbaar.**



John-Deere 720

**Het zwaarste type dat er in het zelfde jaar verschijnt is de 820. Deze is vergelijkbaar met zijn voorgangers de 80 en de R. Behalve de geel/groene kleur van de motorkap en een verbeterde hydrauliek was er niet veel veranderd.**



John-Deere 820

**In 1957 werd het vermogen wat opgeschroefd naar 76 pk. In 1958 worden alle typen nog eens opgewaardeerd en komen als de 30 serie op de markt.**

**O.a. de 330 en de 430. Deze worden net als hun voorgangers de L serie, de M, de 320 en de 420 geproduceerd in de fabriek in Dubuque (Lowa VS)**



John-Deere 430

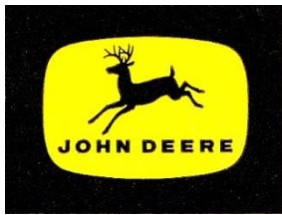
**Alle anderen geproduceerde John-Deere's komen uit de fabriek in Waterloo (Lowa VS). De 530, 630 en de 730 vervangen de 520, de 620 en de 720. Op een iets andere stroomlijn na is er weinig veranderd.**



De John-Deere 630 en 730 waren werden nog steeds in row-crop of standaard uitvoering leverbaar.

**De laatste 2-cilinder diesel van John-Deere is de 830. De 830 is vrijwel gelijk aan de 820, heeft iets andere vormgeving en er zijn wat ergonomische verbeteringen aangebracht zoals een betere zitting, voetgas en een betere uitlaat demper. Wel had men de keuze tussen een benzine startmotor of een directe start met een 24 volt installatie. Veel meer veranderde er niet. Was in productie van 1958 tot 1960. De 2-cilinder 30 serie is de laatste serie van de legendarische 2-cilinders. Want in 1960 stopt de hele productie van de 2-cilinders en start men met een geheel nieuw ontwerp zowel in Amerika als in Europa.**





Zowel in Amerika als in Duitsland komt er een nieuwe serie uit. De nieuwe lijn die in Amerika op de markt kwam bestond uit een complete serie 4 en cilinders. In het kort zal ik ze beschrijven omdat ik het hoofdzakelijk bij de Europese trekkers wil houden en de trekkers die vanuit Amerika naar ons land zijn geïmporteerd. De kleinste was de 1010 van 35 pk. Verder is er nog de 2010 van 53 pk en de 3010 is 65 pk. Dat zijn allen 4 cilinders. De 4010 is een 6 cilinder van 83 pk en de zwaarste ook een 6 cilinder is de 5010 met maar liefs 125 pk. In Nederland zijn alleen de 3010, de 4010 en de 5010 verkocht. Al deze tractoren waren op de 5010 na die alleen in dieseluitvoering leverbaar was, verkrijgbaar in benzine, LPG of diesel. De 1010 het kleinste type is hier ook weer in verschillende uitvoeringen leverbaar: hoog of laag, smal of een brede vooras en kon zelfs als rupstrekker worden geleverd. De trekkers die in Nederland zijn verkocht waren allemaal diesels want in 1960 was hier de tijdperk van de benzine/petroleum trekkers zo goed als voorbij. Zelfs van de grote 5010 zijn er nog enkele exemplaren van geïmporteerd.



Amerikaanse John-Deere 2010 in Row-crop uitvoering



De Amerikaanse 3010 Links en de 4010 rechts waren ook in Nederland leverbaar

**Slechts een paar maanden na de introductie van de nieuwe serie kwamen vanuit Duitsland de eerste John Deere-Lanz, type 300 en 500 van de band. Zie eerder beschreven bij Lanz.**

**Wat ik echter nog wel wil vermelden is dat de John-Deere Lanz zich verschilt ten opzichte van de Amerikaanse 1010 onder meer door zijn achteras. De Amerikaanse steekassen waren namelijk in Duitsland niet toe gestaan. De Duitse serie wordt al snel naar beneden uitgebreid met het type**



John-Deere 310

**100 en in 1962 naar boven met de 700. Ook was men intussen in Frankrijk John-Deeres gaan bouwen. De typen 305 en 305, zijn niet in Nederland ingevoerd, zijn voorzien van een Engelse Standard motor. Voor de rest zijn ze niet veel anders dan de Duitse 300 en 500. De Franse trekkers die eindigen op 03 zijn speciaal bedoeld voor de wijngaarden.**



John-Deere 510

**In 1964 wordt de Duitse serie weer al op gevolgd door de 310, de 510 en de 710. Werden ze eerst nog geïntroduceerd onder de naam John-Deere Lanz maar al na vrij korte tijd verdween de naam Lanz en kwam er enkel nog maar John-Deere op te**

**staan. De**

**laatste John Deere Lanz**

**200 een verbeterde versie van de 100 is nog tot het eind van de jaren 60 geproduceerd. De nieuwe 10 serie waren aanmerkelijk beter dan de eerste 00 serie. Dit was voornamelijk te danken dat de conflicten**

tussen de Amerikaanse leiding en de arbeiders uit de oude Lanz fabrieken een eind waren opgelost.



John-Deere 710

Een tweede punt niet te onderschatten punt was dat door de ervaring die men op deed tijdens het bouwen van de 00 serie de kinderziekten een eind waren verdwenen. Moderne trekkers waren het een serie van 33 tot 52 pk.

Kenmerken voor toen was al een luxe zitting en het aantal versnellingen (10), voetgas en differentieel En tegen meerprijs was er ook al stuurbekrachtiging te leveren. Iets waarmee de meeste Engelse tractoren niet mee waren uitgerust.

De zwaardere tractoren komen uit Amerika. De 10 serie was daar inmiddels al in 1964 vervangen door de 3020, 4020 en 5020 allen 6 cilinders en in verschillende uitvoeringen leverbaar. Ze zijn ook nog steeds leverbaar met smalle vooras.



John-Deere 5020



John-Deere 3020

Maar ook waren ze zelfs al leverbaar met powershift. Met een Powershift kan je binnen de groep, bij John-Deere bestaat een groep in vier standen, 4 keer schakelen zonder de koppeling te gebruiken. Met vermogens van resp 77,

**96 en 143 waren dit toch al wel zeer zware trekkers.**

**In 1967 wordt de Duitse 10 serie vervangen door de 20 serie bestaande in de eerste instantie zijn het 5 nieuwe typen.**

**Te beginnen met de 820 van 32 pk, de 920 van 37 pk, de 1020 van 44 pk, de 1120 van 49 pk allen 3-cilinders en de 2020 een**

**4-cilinder van 60 pk. Ze verschillen niet echt veel met hun voorgangers. Uiterlijk zijn ze wel veranderd en er zijn ook wat verbeteringen aangebracht.**



58

John-Deere 920



John-Deere 1020

**In 1968 wordt de 2120 met een vermogen van 67 pk aan het programma toegevoegd. En in 1971 wordt de hele serie nog eens goed onderhanden genomen en wordt het vermogen iets naar boven opgeschroefd.**

**Op de wat grotere typen is tegen optie ook High-Low beschikbaar. Voor die tijd best interessant want met High-Low kan je snelheid met zo'n 15 %**



**verlagen of verhogen zonder te ontkoppelen.**



John-Deere 3120

**In 1969 is daar het type 4000 aan toegevoegd. Vergelijkbaar met de 4020 maar dan een stuk lichter in gewicht maar met dezelfde vermogen. en de 4520 van 137 pk, die in 1971 al weer vervangen wordt door de 4620 met een vermogen van 156 Pk.**

**Masson Ferguson had ook z'n systeem (Multi-Power) al. in begin van de jaren 60. Ford 10 jaar later met z'n Duel Power.**

**In 1972 wordt de Duitse serie naar boven uitgebreid met de 3120 een zes cilinder van 81 pk. Ook aan de Amerikaanse kant zijn er nog wat uitbreidingen.**



John-Deere 4520

**Om het gat te dichten tussen de 4020 en de 4520 wordt in 1971 de 4320 met een vermogen 127 pk aan de bestaande serie toegevoegd.**



**Speciaal komen er in 1972 voor de extreem grote bedrijven twee grote knik tractoren de 7020 en de 7520 met 4 even grote wielen op de markt met vermogens van 162 en 195 Pk. Voor het eerst in de geschiedenis van de tractor krijgen we te maken met een trekker met een gewicht van meer dan 10 ton. Om de wioldruk te**

**verminderen werden deze rondom vaak uitgerust met dubbellucht.**

John-Deere 7020

60



John-Deere 4230

**In 1973 komen er vier nieuwe Amerikanen in plaats van de bestaande 20 serie. Te weten 4030, 4230, 4430, de 4630 en de 6030. Met vermogens vanaf 106 tot 176 pk. Voor zover ik weet zijn de 4030 en de 6030 hier niet geïmporteerd.**

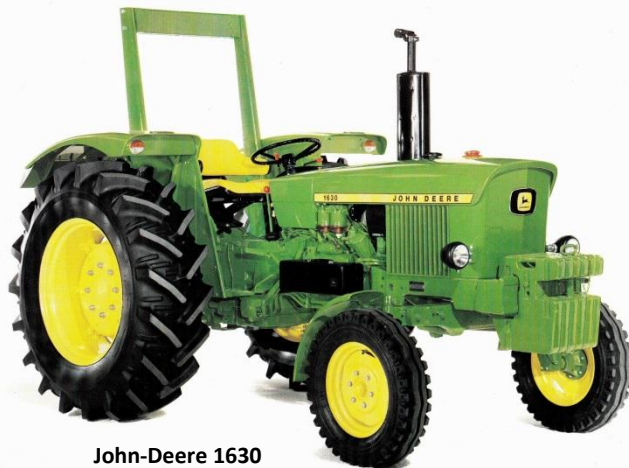


John-Deere 4630

**Ook worden de grote kniktrekkers vervangen door de 8430 en de 8630 met vermogens van 215 en 275 pk. Op deze trekkers kwam de aftakas automatisch in de vrijloop als de motor stopte. Dat was tegelijk makkelijk voor het aankoppelen van machines die door de aftakas werden aangedreven. De trekkers**

61

**zijn leverbaar met een cabine**



John-Deere 1630

**Vanaf 1972/73 wordt de Duitse 20 serie deels vervangen door de 30 serie.**

**Het gaat om de modellen 1630, 2030, 2130 en de 3130 met vermogens van 56, 68, 77 en 91 pk. De vormgeving is nog steeds het zelfde als de voormalige 20 serie.**

**In 1975 krijgen ze een nieuwe vormgeving en wordt de serie uitgebreid met de 3 cilinder serie 930, 1030 en de 1130 van 41, 46 en 51 pk.**

**Tegen meer betaling konden voornamelijk de zwaardere typen voorzien van een Geluidsarme veiligheid cabine . De V.C.E. cabine (Veiligheid Comfort Eenheid).**



John-Deere 2030

**Dit was tenminste beter dan die stalen cabines uit de 60 jaren zonder achterruit en ook nog eens behoorlijk konden rammelen Optie was ook de voorwielaandrijving.**

**Bij John-Deere was die hydrostatisch maar omdat die bij volle belasting niet meer leverde dan een constante druk op de voorwielen is men een paar jaar later van afgestapt. En sindsdien hadden ook de**



John-Deere 2130



**John-Deeres mechanische voorwielaandrijving.**



**In 1979 wordt de productie van de 30 serie gestopt en**

In 1975 krijgt de 30 serie een nieuwe vormgeving

**slanke model is er nu een robuust en geblokt model dat ontwikkeld is in Mannheim maar toch in East Moline in de VS wereldwijd wordt gelanceerd.**



**De nieuwe serie is van uit de fabriek uitgerust met de geluidsarme V.C.E cabine. Technisch kent deze reeks ook verschillende innovaties Door de unieke fuseepen met 13 graden casterhoek kunnen de voorwielen overhellen Wat het draaien ten goede komt.**

**Een geheel nieuwe lijn bestaande uit 8 typen: 940, 1040, 1140, 1640, 2040, 2140, 3040, 3140. De typen onder de 1640 zijn 3 cilinders, de typen 3040 en 3140 zijn 6 cilinders en de typen daartussen zijn 4 cilinders. Een reeks van 44 tot 97 pk.**



John-Deere 2140 met een V.C.E. cabine

**De grote jongens uit Amerika waren al in 1979 vervangen door 4040, 4240, 4440, en de 4640. De vermogens zijn amper verhoogd.**

63



John-Deere 4440



John-Deere 8640 kniktrekker

**Voor de 8340 en de 8360 (de kniktrekkers) waren de 8440 en de 8460 van 209 en 271 pk in de plaats gekomen. Allen met een 6 cilinder motor.**



**In 1981 werden alle trekkers voorzien van een nieuw SG-2 cabine en in 1985 werd de as van de voorwiel aandrijving die nog steeds links uit het midden ligt naar het midden verplaatst.**



John-Deere 1640 en John-Deere 3140 met de nieuwe SG-2 cabines

**De meeste tractoren hebben acht versnellingen met High-low die de snelheid per versnelling met 22% verlaagd of verhoogd. <sup>64</sup> tegenstelling met de eerste High-Low is het nu ook mogelijk om de tractor aan te slepen. In 1984 werd de Duitse serie nog eens**



uitgebreid naar boven met de 3640 met een vermogen van 112 pk

SG-2 cabine

John-Deere 3640

**In 1983 rolt de zwaardere 50 serie uit de Amerikaanse fabrieken. De trekkers uit deze serie zijn uitgerust met een powershift transmissie met 15 versnellingen vooruit en achteruit zonder te koppelen.**



**In 1986 presenteert John-Deere 4350 de powershift transmissie op de nieuwste John-Deere in de 50 serie, het type 4350. Op dit type zit voor het eerst load Sensing Hydrauliek.**

65



De John-Deere 1750 met een MC-1 cabine. Ik betwijfel of dit type ooit in Nederland is ingevoerd.

**Ook in Europa kan men niet achter blijven bij deze ontwikkeling. Dus rolt er in Mannheim in 1987 bij John-Deere ook een 50 serie van de fabriek. Een serie bestaande uit 10 modellen: 1750, 1850, 1950, 2250, 2450, 2650, 2850, 3050, 3350 en 3650 van 50 tot 114 pk.**

**De Amerikaanse serie komt daar nog eens met 8 modellen in de pk klasse van 140 tot 356 pk overheen. Te weten 4250, 4350, 4450, 4650, 4850, 8450, 8650 en 8850. De drie laatsten zijn kniktrekkers met 4 even grote wielen.**

**Naast de SG-2 cabine was er als men daar de voorkeur aan gaf ook de MC-1 cabine verkrijgbaar. Met de Power Synchron kan men rijnsnelheid en trekkracht op elkaar afstemmen, schakelen onder volle belasting zonder te ontkoppelen zonder te stoppen. Er is een nieuwe lage versnelling met lage snelheid en een maximum snelheid van 40 km/uur In 1987 wordt de Amerikaanse serie maar bene-**



MC-1 cabine

**den afgerond met de 4050 met een vermogen van 128 pk. Later in dat zelfde jaar komt men in Amerika met een nieuwe serie kniktrekkers. Om te beginnen met de 8760 met een vermogen van ruim 300 pk.**



John-Deere 2850 meteen SG-2 cabine

**Enige tijd later komen daar ook nog eens de 8560 van 235 pk en 8960 van 270 pk bij. In 1989 komt er in Amerika als opvolger van de 50 serie de 55 serie op de markt Een reeks van 45 tot 228 pk. De kleinste zijn niet in Nederland geïmporteerd. De trekkers vanaf 128 tot 228 zijn hier wel ingevoerd. Het betrof de typen 4055, 4255, 4455, 4755 en 4955. De latere 60 serie is ook nooit hier geïmporteerd.**



John-Deere 8450 kniktrekker



John-Deere 4455

# 70 J A H R E

ZUKUNFTSWEISENDE TRAKTORENTÉCHNIK  
A U S M A N N H E I M



In 1991 het is 70 jaar gelden dat de eerste lanz -Bulldog HL Gloeikop in 1921 van de band rolde.



John-Deere 6300 en 6400 (4-cilinders)

**In 1992 introduceert de 6000 en de 7000 serie als opvolger van de 50 serie. Tenminste hier in Europa, in Amerika zat daar nog de 55 en de 60 serie tussen. Deze serie is geheel anders van uiterlijk dan de vorige tractoren.**



John-Deere 6900



John-Deere 7800

**In de eerste instantie bestond de 6000 serie uit 4 modellen, de 6100, 6200, 6300 en 6400. Wat later komen daar nog eens de 6600, 6800 en nog iets later de 6900 bij. Een complete lijn van 75 tot 130 pk. De modellen tot 6400 zijn uitgevoerd met een 4-cilinder motor en daarboven met een 6-cilinder motor. Uit Amerika komt de 7000 serie bestaat uit 3 modellen 7600, 7700 en 7800 van 130 tot 170 pk.**



John Deere 3400-X

**Begin 1994 gaat John-Deere een overeenkomst aan met Renault in Le Mans. De Fransen hebben op dat moment geen motor voorhanden om in hun trekkers te plaatsen. En hoewel het niet een bepaald Franse motor is, de productie plaats Saran is**

**dat wel. Dus komen beide partijen overeen dat John-Deere de DPS motoren die ook in hun tractoren worden gebruikt gaat leveren. De Fransen daar in tegen gaan hun Ceres trekkerlijn uit de fabriek in Le-Mans leveren in de groen/gele kleuren aan John-Deere. Het gaat om 4 modellen 3100, 3200, 3300 en 3400. Een serie van 55 tot 85 pk.**

**Aan het eind van dat zelfde jaar komt een super zware serie vanuit Amerika op de markt. Met 4 modellen o.a 8100, 8200, 8300 en 8400 in de vermogensklasse van 185 tot 260 pk. Nieuw is de TechCenter cabine, de ComandARM bediening. In de armleuning van de luxe geveerde stoel zit een compact instrumentenpaneel. Zonder je arm te bewegen kan je de transmissie en de hydrauliek bedienen. In 1995 wordt de 6000 serie uitgebreid met de 6506 met een vermogen van 105 pk.**



John-Deere 8200



John-Deere 5400

**In 1996 komen er twee eenvoudiger trekkers op de markt. Het betreft de 5300 en de 5400 van 55 en 70 pk. Later wordt deze serie nog uitgebreid met de 5500 van 80 pk.**



**Er komt ook een sobere uitvoering van de 6000 serie op de markt. Bij deze komt er aan de zijkant op de motorkap SE (Eenvoudig Functioneel) op te staan.**



John-Deere 6400 SE

**In 1996 wordt de 7000 en iets later ook de 6000 lijn vervangen door de 10 serie. In dat zelfde jaar worden de kniktrekkers uit de 60 serie vervangen door de 9000 modellen. Een serie van 260 tot 425 pk.**



John-Deere 7810



John-Deere 8410

**In 1998 komt er ook nog een 4000 serie bij. Deze trekkers zijn allemaal voorzien van een hydraulische transmissie en ook is inmiddels de 5000 en de 8000 serie vervangen door de 10 serie.**



John-Deere 5510



John-Deere 6920 S



John-Deere 5315

In het begin van de 21<sup>e</sup> eeuw wordt de 10 serie vervangen door de 20 serie en aan de onderkant wordt de 5015 Serie toegevoegd.

Bestaande uit vier modellen die zijn voorzien van de nieuwe Powertech motoren met vermogens van 55 tot 80 pk. Al deze motoren zijn gecertificeerd

voor Tier II. Deze modellen zijn in verschillende uitvoeringen leverbaar. O.a 24/24 of 24/12 transmissie, maximum snelheid van 30 km/uur of 40 km/uur. Ze zijn ook zonder cabine leverbaar. Verder onderscheiden deze trekkers zich van de andere series doordat ze licht van gewicht zijn met dezelfde prestaties.

In 1994 word de 20 serie alweer verruild voor de 30 serie op de 5015 en 5020 serie na.



John-Deere 7530

De 30 serie is nog steeds te verdelen in 3 categorieën, 6030 serie, 7030 serie en 8030 serie.



John-Deere 7260 R

**Vanaf 2009 komt de R serie op de markt en het lijkt wel of er voor elk karwei een ander type voorhanden is met o.a typeaanduidingen zoals E, M, G, MC, RC en noem maar op. Tegenwoordig zijn de tractoren zo modern en comfortabel alsof**



John-Deere 5075 E

**je thuis in de bank zit. Vele handelingen worden al automatisch gedaan. Doormiddel van G.P.S is het al mogelijk om de tractor onbemand te laten rijden. Nog even dan verschijnen er weer tractoren zonder cabine. Die is dan niet meer nodig want dan word de tractor helemaal bestuurd door de computer en kan men vanaf een beeldscherm meerdere tractoren observeren. Op een wat mindere periode rond de fusie met Lanz na is John-Deere toch altijd één van de grotere spelers op de wereldmarkt geweest. En als ik me niet vergis staat John-Deere al jaren op de 2<sup>e</sup> plek op de wereld markt. Waar ter wereld men ook komt er is altijd wel een John-Deere te zien.**



John-Deere 610 MC



## Tuinbouwtrekkers.

Vroeger bestond het maken van tuinbouwtrekkers meestal uit het zo smal mogelijke spoorbreedte. Gebeurde ook wel dat er ergens een dorpssmid de trekker zo veranderde zodat hij geschikt was voor om onderdoor de bomen door te rijden.

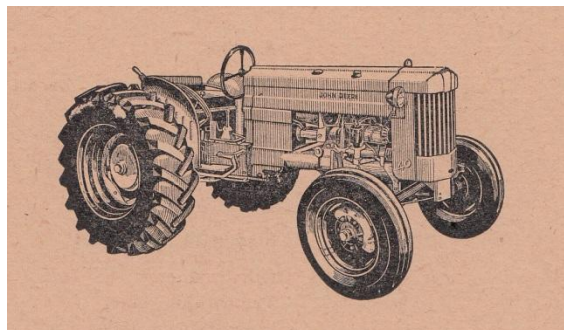


John-Deere BO



Ook van de John-Deere 60 zijn er tractoren voor de boomgaard gemaakt als het type 60 Orchard

John-Deere leverde een smalspoor versie van het type AR en BR dat is de standaard uitvoering van de A en B als type AO en BO. Van het type 40 is hier in ons land ook een fruitteelt uitvoering geweest. Maar het is heel goed mogelijk dat ze hier bij een plaatselijke dealer of smid werden omgebouwd.



John-Deere 40 in smalspoor uitvoering



John-Deere 110

In het begin van de jaren 60 kom ik Amerikaanse tuintrekkertjes tegen zoals de 60, 110 en 120.

Kleine 1 cilinder tractortjes van respectievelijk 6, 8 en 10 pk.

De volgende fruitteelttrekkers die ik tegenkom zijn al uit de 20 serie.



John-Deere 1020 smalspoor

**De 20 serie bestaat uit de 820-OU/VU, 1020-OU/VU en 2020-OU/VU. OU staat voor fruitteelt en VU staat voor smalspoor.**

**De eerste typen hadden die aanduiding niet**

**In de dertig serie zijn de volgende typen leverbaar: 930-VU, 1030-OU/VU, 1630-OU/VU en de 2030-OU. Er zullen ongetwijfeld nog wel enkele typen zijn geweest maar omdat er hier geen markt voor was zijn die hier niet geïmporteerd.**



John-Deere 1020 fruitteelt

**Dat zelfde geldt ook voor voorafgaande typen en de volgende modellen.**



John-Deere 1630 VU



John-Deere 2040VF

**Afgeleid van de 40 serie is in de smalspoorserie leverbaar de 1140 NRW en voor de fruitteelt en boomgaard zijn er de volgende typen 1040-V/F, 1140-V/F en de 2020F is er enkel voor de boomgaard.**



John-Deere 2345 -F

**Tegelijk met de 50 serie voor de landbouw komt er voor de boomgaard de 45 serie te weten 1445-F, 1745-F, 1845-F en de 2345-F een lijn vanaf 42 tot 67 pk.**

**Op een gegeven moment krijg men er in ons land steeds meer behoefte aan speciale trekkers voor park en tuin en zo komt het dat er in 1998**

**de 4000 serie naar ons land komt Tractoren met hydrostatische aandrijving. Zodat men traploos in elke gewenste snelheid kan rijden.**



John-Deere 855

Er is steeds meer behoefte aan trekkers voor park en tuin zoals deze 55 en 4000 serie.



**Rond die zelfde tijd komen afgeleid van de landbouwserie de 5300-N, 5400-N, en de 5500-N. op de markt en deze worden in 2001 opgevolgd door de 5310-N, 5410-N en de 5510-N. allen in de vermogens klasse vanaf 55 tot 80 pk.**

**Ook in de fruitteelt is er steeds vraag naar meer vermogen. In 2004 wordt deze al weer vervangen door de 5015 serie en hier komen we weer de aanduiding V voor fruitteelt en de F voor boomgaard tegen.**



John-Deere 5400-N



John-Deere 5510-N

**In de 5-E serie zijn er drie typen leverbaar o.a de 5055-E , 5056-E en de 5075-E. De laatste twee getalen in de typeaanduiding geven het vermogen in pk's aan.**



John-Deere 5615-F



John-Deere 5215-V

**Voor tuin en park is er ook weer een compacte serie (20) beschikbaar.**



John-Deere 2520



John-Deere 5055-E



John-Deere 5100 GV (5GVserie)



John-Deere 5-RN serie

**Tegenwoordig zijn er in de laatst uitgekomen modellen uit de 5 serie verschillende varianten verkrijgbaar o.a GF/GV voor fruit en wijngaarden, CH is een hoge uitvoering met een grote bodemvrijheid, RN deze hebben meer vermogen per gewicht.**



John-Deere 5-GF serie



John-Deere 5-RN serie

**De nieuwste serie wordt aangeduid met de 5-GL serie. Bij de meeste moderne trekkers heeft men de keuze van met cabine of zonder of met of zonder voorwiel aandrijving.**



John-Deere 5-R serie

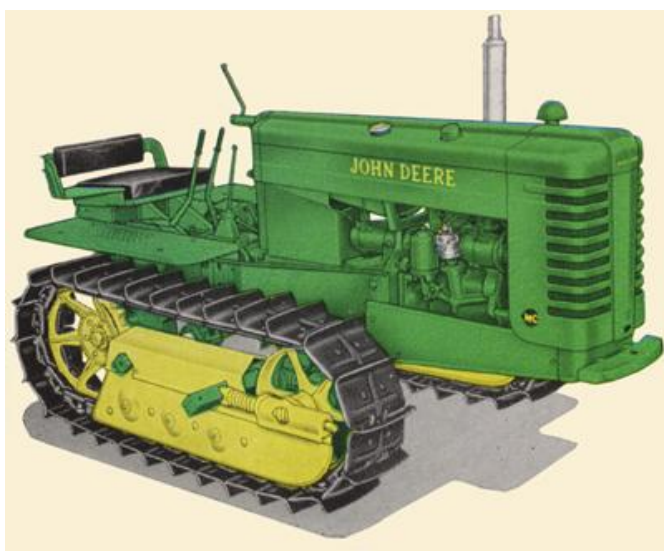


## **Crawlers (Rups).**

**Één van de eerste John-Deere's in rupsuitvoering die ik tegen kwam is de Lindeman BO gebaseerd op de John-Deere B. Het zal een samenwerking geweest zijn tussen Lindeman die de rups onderstellen leverde en John-Deere leverde de rest.**



John-Deere Lindeman BO gebaseerd op de John-Deere B



John-Deere M-C

**Beter bekend voor ons is de John-Deere MC. Hiervan zijn er ook wel enkele geïmporteerd naar ons land.**

**John-Deere 40-C is de opvolger van de M-C. Ik geloof niet dat er hier veel van zijn geïmporteerd. Je zou denken dat het tijdperk van rupstractoren voorbij zou gaan nu alle tractors op luchtbanden rijden, maar zoals je ziet ze zijn er nog steeds.**



John-Deere 40-C

**Maar je moet niet vergeten dat de tractors van toen veel minder vermogen hadden. En een rupstractor met hetzelfde vermogen als een wiertrekker was veel meer mans op het land. Het enige nadeel was natuurlijk wel dat ze enkel maar geschikt waren voor grote bedrijven. Vandaar dat er hier in Nederland na laten we zeggen 1950 weinig rupsen meer verkocht zijn. In landen zoals Amerika zijn ze op de grote landbouwbedrijven hier nog lang mee doorgedaan. Tot aan de tijd dat de trekkers meer vermogen kregen en konden beschikken over vierwielaandrijving is de productie van rupstractoren verminderd. Maar ze zijn nooit helemaal weggeweest. Nu de rupsen niet meer van ijzer zijn maar van rubber zijn de mogelijkheden ook veel groter geworden. En wat de bodemdruk betreft zijn rupstractoren wat wieltractoren betreft sterk in het voordeel. Vandaar dat ook in Nederland weer verschillende tractors in rups of halfrups verkrijgbaar zijn.**



De John-Deere 420 rupstractor schijnt er ook nog in de kleuren van de vorige serie zijn geweest. Het zal wel kunnen kloppen want ook bij de wiel tractors kom ik ze in beide uitvoeringen tegen.

**De 40-c wordt net als bij de wiertrekkers opgevolgd door de 420 en deze op zijn beurt weer door de 430.**



John-Deere 430 Rups



De John-Deere 430 rups rechts is zo te zien ook nog geleverd als Orchard. Speciaal voor de fruitteelt



John-Deere 1010 rups

**Na 1960 komt in Amerika de 10 serie uit en daar kom ik ook nog een rups van tegen.**

**Dan stopt het en de meeste zijn industrie uitvoeringen die je dan tegen komt.**



John-Deere 8400 T

**Pas veel later zie je weer rups-uitvoeringen maar dan zit je al in deze eeuw. Deze zijn hier gebaseerd op de 8000 serie en de 8-RT serie. Dus zoals je ziet zijn de rupsen weer helemaal in.**



John-Deere 8345 RT Rupsuitvoering.

## Werktuigen.

Door de jaren heen heeft John-Deere ook verschillende werktuigen en machines geproduceerd. O.a balenpersen, spuitmachines, ploegen, cultivators, maishakselaars, maaidorsers.



Getrokken maishakselaar



Balenpers

Er zijn ook zelfrijdende maishakselaars gemaakt en ook grootpakpersen.



Triltandcultivator



Vierscharige ploeg



Importeur:

**N.V. LOUIS NAGEL & Co.**

Groothandel in landbouwwerktuigen en trekkers

P. CALANDWEG 2 - ARNHEM

Postbus 182 - Telefoon 08300 - 3 59 41 (7 lijnen)

Sedert 1873



John-Deere 330



John-Deere 430



**John-Deere 955**



**John-Deere 1085**



**John-Deere W-440**



**John-Deere S-680**



John-Deere T-670



John-Deere W-660

VERVAET - VAN WEELE B.V.  
WOLPHAARTSDIJK  
0113-581751 [www.vervaetvanweele.nl](http://www.vervaetvanweele.nl)



Lanz-Bulldog D-8506 (HR-7) Anno 1938



John-Deere 8560-R Anno 2011

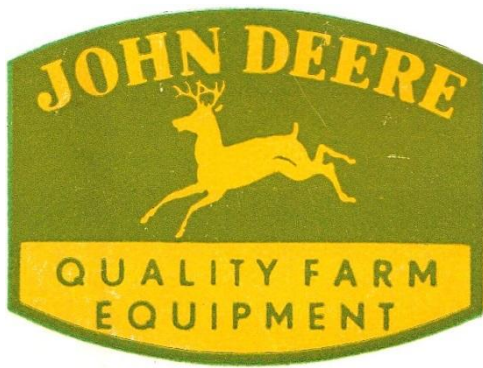


John-Deere 4020 Anno 1964

## Tijden veranderen uw tractor ook



**N. V. LOUIS NAGEL & CO. - ARNHEM**  
**GROOTHANDEL IN LANDBOUWERKTOUEN EN TRACTOREN**  
Telefoon 237 03 (VERKOOP)      Telefoon 257 81 (TECHNISCHE DIENST)



**John-Deere**



**Lanz- Bulldog**



**John-Deere**



Alle rechten voorbehouden geheel of gedeeltelijke  
overname is niet toegestaan

Auteur: Arjaan



*Folders  
Oldtimers  
Miniaturen*

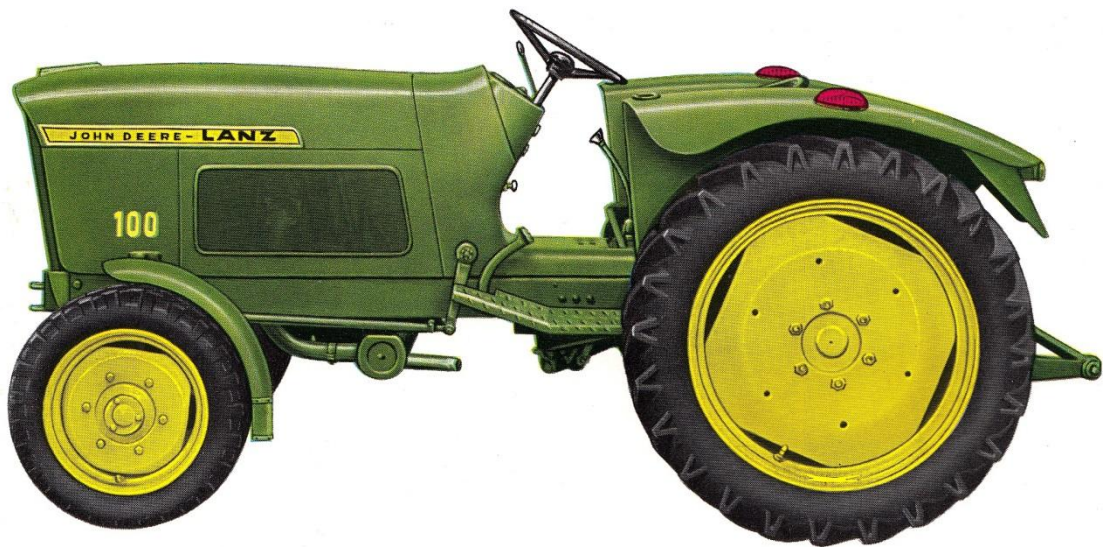
*Adric Mol  
v/d Poest  
Clementstraat 14  
4443 AM Nisse*

*E-mail  
moldjonge@zcclandnet.nl*

*Tel 0118-649525*



# Kies zekerheid



# En koop een John-Deere Lanza



Importeur:



**N.V. LOUIS NAGEL & Co.**  
Groothandel in landbouwwerktuigen en trekkers  
P. CALANDWEG 2 - ARNHEM  
Postbus 182 - Telefoon 08300-3 59 41 (7 lijnen)

Sedert 1873

Dealer:

**FIRMA W. SCHIPPER & ZOON**  
Land- en Tuinbouwmachinehandel  
Nieuwstraat 45, Telefoon 2 23, Giro 51881  
**GOES**

E 003