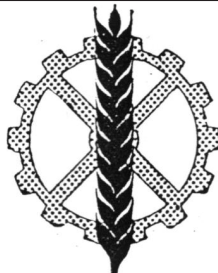
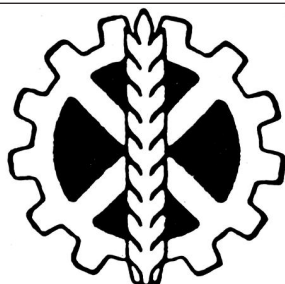




1925



1949 – 1950



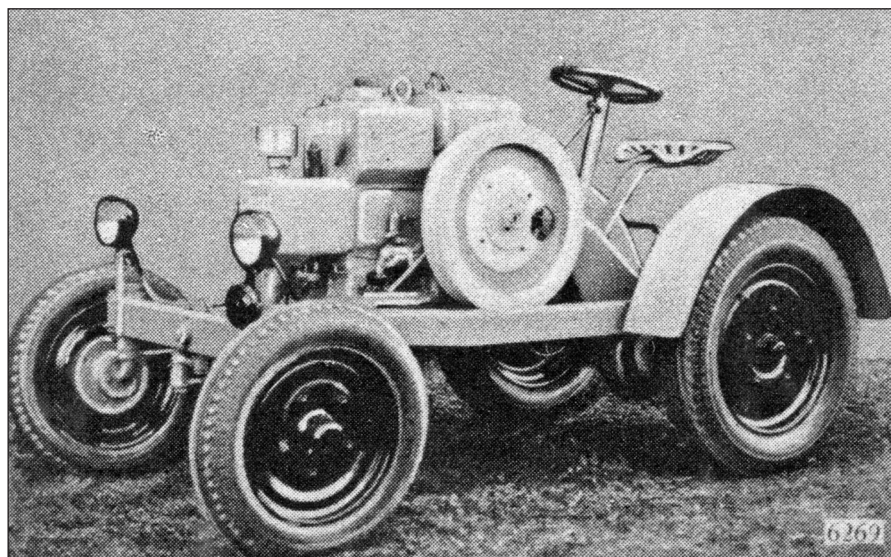
1950 – 1961



1954 – 1956

Kramer
1925 – 1942
1957 – 1976

Die 1918 zum Vertrieb von Landmaschinen gegründete Firma Gebr. Kramer in Gutmadingen/Baden begann 1925 auf Initiative von Emil Kramer mit dem Bau von Klein-Schleppern. Als „Allesschaffer“ gingen sie in die Traktorengeschichte ein. Auch als gewerbliche Schlepper erfreuten sich die

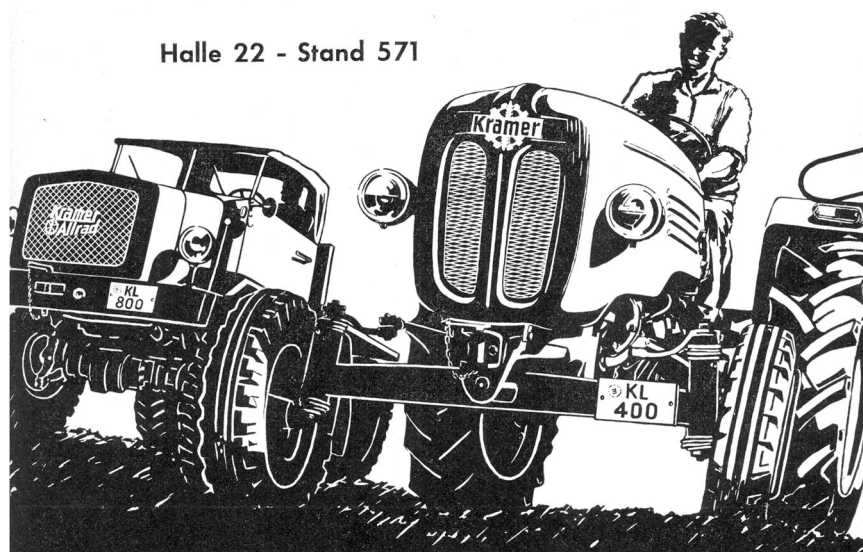


Kramer mit 11 – 12 bzw. 16 – 17 PS Güldner-Aggregat

Kramer

1927 auf der DLG in Dortmund
1962 auf der DLG in München

Halle 22 - Stand 571



Ein lückenloses Programm von 14-80 PS

Leistungsstarke Schlepper mit allen Vorteilen:

10-Gang-Getriebe mit Zwischenschaltung • Zentralhydraulik mit 3teiliger Vorwählschaltung • Regelhydraulik • Automatische Steuerrad-Lenkbremse
Kunststoffhaube schalldämpfend • Schwingsitz doppelt gefedert u. a.

Kramer-Werke

Überlingen/Bodensee u. Gutmadingen/Baden

Kramer-Werbung 1962

Typen K 12 (6,5 t) und K 18/20 (10–12,5 t Zuglast) in den dreißiger Jahren einiger Beliebtheit. Ausgestattet waren sie mit liegenden Güldner- oder Deutz-Einzylinder-Motoren und Verdampfungskühlern ohne Verkleidung.

Insbesondere der 20/22 PS-Schlepper von 1940 versuchte in der 20 km/h schnellen Straßenversion, die durch den Krieg entstandenen Transportprobleme im Nahverkehr zu lindern. 1942 folgte kurzzeitig die Produktion des Einheits-Holzgasschleppers im Rahmen des Schell-Plans.

Nach Demontage und Wiederaufbau des Werks nahm man 1949 die Acker-
schlepperproduktion wieder auf. Um die Nachfrage befriedigen zu können, eröffnete Kramer in Überlingen am Bodensee ein neuerrichtetes zweites Werk.

1956 beschränkten die Gebr. Kramer G.m.b.H. mit der Fertigung sogenannter „Industrie-Fahrzeuge“ Neuland. Anlässlich der Münchner BAUMA (Baumaschinenausstellung) 1957 wurde die neuentwickelte Allrad-Zugmaschine „Kramer Allrad KA 540“ vorgestellt. Das Fahrzeug war eine Kombination aus geländegängiger Zugmaschine, schnellem Lastwagen und universell einsetzbarem Geräteträger. Mit gut 20 PS mehr sollte dieses luftgekühlte 54/60-PS-Haubenfahrzeug (3,4-l-Vier-Zylinder-Deutz-Diesel) dem konzeptionell ähnlichen > Unimog Konkurrenz machen. Auf Wunsch wurde die KA 540 auch nur mit Hinterradantrieb geliefert. Die Ballastpritsche trug 1,2 t Nutzlast. Als Zugmaschine zugelassen, konnten zwei An-

hänger mitgeführt werden (20 t Zugkraft). Die „KA 540“ hatte regulär ein abnehmbares Klappverdeck und eine nach vorne umklappbare Windschutzscheibe. Als Sonderausführung lieferte Kramer auch ein geschlossenes Fahrerhaus aus Stahlblech.

Mit der „KL 800“ (5,1-l-Sechszylinder-Deutz-Diesel, 80 PS) bekam die „KA 540“ 1959 eine stärker motorisierte Schwester. Die Fahrzeuge wurden im gleichen Jahr noch überarbeitet und hießen nun Universal 540 und Universal 800. Ein Wendegetriebe mit acht Vor- und Rückwärtsgängen ermöglichte Geschwindigkeiten von 0,6 bis 62 km/h. Die Nutzlast lag bei 1 oder 1,4 t je nach Radstand (bei beiden Typen jeweils 2150 oder 2800 mm).

1963 wurden die Haubenfahrzeuge durch einen Frontlenker-Typ „UF 900“ (90 PS) ersetzt für Baustellen, als Kommunalfahrzeug oder Feuerlöschfahrzeug. In verstärkter Version folgte 1967 die zweiachsige Kombi-Allradzugmaschine „UF 1000“ (100 PS) mit 8 t Gesamtgewicht (als einachsiger Triebkopf UF 1001) und die dreiachsige Paralleltype „UF 1000/3“ bzw. UF 1003 (120 PS) mit 15 t Gesamtgewicht. Die Zugmaschinen mit Allradantrieb, Differentialsperre und Sechszylinder-Deutz-Dieselmotoren wurden bis 1976 hergestellt.

... 1972 in Kramer-Werke G.m.b.H. umgenannt worden. Sinkende Nachfrage nach Acker-
schleppern einerseits und Erfolge mit den Universal-Zugmaschinen andererseits, die besonders in der Bauwirtschaft Beifall fanden, führten zu einer generellen Neuorientierung der Produktion hin zur Baumaschinenfertigung. Der Schlepperbau lief 1972/73 aus.

1974 stellten die Kramer-Werke den „Zweiwege-Trac“ Modell „914“ als neuen Allradzugmaschinentyp für Industrie, Land- und Forst-Wirtschaft mit Allradlenkung vor, der als Schub- und Zugfahrzeug und zum Anbau verschiedenster Arbeitsvorrichtungen genutzt werden konnte. Die Fertigung der Typen „914“ und der Nachfolgetypen „1014“ und „1214“ lief 1987 aus.

Ab 1986 übernahmen die Kramer-Werke die Firma > Trenkle schrittweise



Kramer-ALLRAD

die neue Zugmaschine von 54/56 PS

die keine Hindernisse kennt

für gewerbliche Wirtschaft mit festem Fahrerhaus

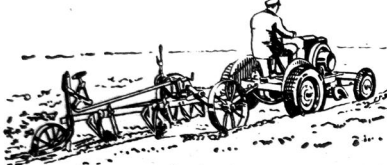
in Forstausführung

*mit Klappverdeck - Seilwinde - Ladewinde
(Schneepflug und Erdschieber)*

KRAMER-WERKE Gutmadingen/Baden
und Überlingen/Bodensee

und führen bis heute in den ehemaligen Trenkle-Werkshallen die Fertigung der „Kramer-Tremo“ fort. Hauptschwerpunkt der Kramer-Produktion bildet derzeit die Fertigung von Baumaschinen und modernen Antriebstechniken.

Diesel-Schlepper
auch als Motormäher



„Kramer“
pflügt, mäht, treibt, zieht,
ersetzt 2–4 Pferde, Brennstoffverbrauch
10-15 Pfg. je Sde. Glänz. Anerkennungen
Maschinenfabrik Gebrüder Kramer
Gutmadingen 25 i. Baden

Erste deutsche Spezialfabrik für Kleinschlepper und Motormäher

Kramer-Werbung 1935 – 1936 ¹