

Alla ricerca della PERFEZIONE

I trattori prodotti dalla tedesca Kramer erano solidi, robusti e tecnicamente avanzatissimi, al punto che potrebbero risultare attuali ancora oggi. La ricerca esasperata della qualità ne alzò però a dismisura i costi che, alla lunga, divennero insostenibili

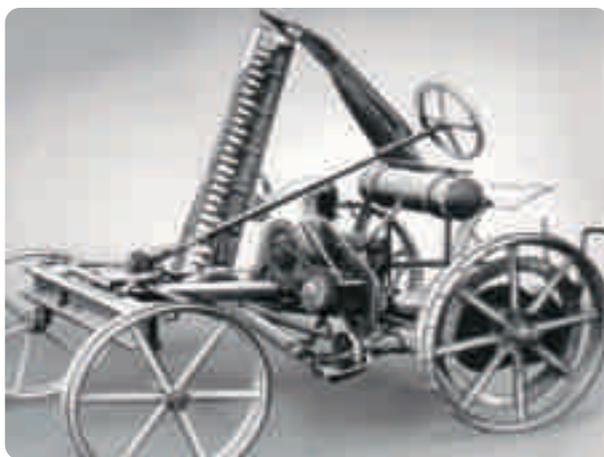
Cinque anni prima che i fratelli Fendt iniziassero a lavorare sul loro "Dieselross" nacque la prima falciatrice a motore, antenata del trattore ed equipaggiata con motore Dkw a benzina erogante quattro cavalli. Fu progetta-



ta e costruita da Emil Kramer nel 1925 ed è oggi considerata **una pietra miliare** del settore, l'attrezzo che diede poi origine allo sviluppo delle falciatrici meccaniche. Emil Kramer fu affiancato nel progetto e nella realizzazione dai

fratelli Hans, Karl e Franz, e la macchina ebbe un tale successo da permettere alla neonata "Kramer" di alzare il tiro e di proporre già nel 1932 il suo **primo trattore** agricolo, un mezzo equipaggiato con un motore a vapore Gulder che si muoveva su ruote di ferro. Queste ultime l'anno successivo furono sostituite da quella pneumatiche e anche

la macchina venne rivista dando origine a un secondo modello commercializzato con il nome di "Allesschaffler", in italiano "Tuttofare". Sfortunatamente Emil, il fondatore, non riuscì però a vederlo. Venne infatti a mancare giovanissimo, nel 1932, lasciando l'Azienda nelle mani dei fratelli che, con largo anticipo sui tempi moderni, decisero di **gestire il marchio in termini di qualità**. A parte i motori, acquistati da Dkw, Gulder, Deutz, Standard o Mwm, tutti i componenti dei trattori furono costruiti in casa, con una cura del particolare che, nel tempo, divenne quasi maniacale. Grazie a questa impostazione l'Azienda visse un periodo di grande successo dalla



metà degli Anni 30 fino al settembre 1939, anni in cui furono prodotti di ben **dieci mila trattori** la maggior parte dei quali costituita dai modelli "K12" e "K18". Proprio in quel periodo venne acquistata anche una nuova sede, a Uberlingen, sul lago di Costanza, che si affiancò allo stabilimento originario di Gutmadingen. L'ascesa sarebbe probabilmente continuata a lungo se la Seconda Guerra Mondiale non avesse imposto i suoi drammatici palet-



della





ti. Molti dipendenti vennero chiamati alle armi e la richiesta di macchine agricole scese drasticamente. Kramer nonostante questo reagì da par suo, tant'è che dal 1942 iniziò a produrre trattori equipaggiati con **motori a gasogeno** per superare i divieti imposti da Adolf Hitler circa la possibilità di usare combustibili liquidi nell'agricolo. Ne realizzò più di mille e 100 unità, ma ancora una volta dovette vedersela con la sorte avversa, rappresentata dai danni provocati dalle truppe francesi alle strutture produt-



raffreddato ad acqua e ciò avviò la produzione degli storici modelli "Kb 22", "Kb 33" e "K45" che entrarono in concorrenza con i Lanz e gli Hanomag. Nel 1967, invece, fu la volta del primo trattore a **trazione integrale**, un mezzo che proponeva anche i freni idraulici e un angolo di sterzata di sessanta gradi, prestazione questa che ancora oggi molti trattori si sognano la notte. Proprio la ricerca dell'innovazione e della qualità però finì col riflettersi negati-



tive e, soprattutto, dalla morte di uno dei fratelli, Franz, caduto in battaglia. Solo dal 1948 poté quindi riprendere pienamente la produzione inserendo nella gamma il modello "K28", il primo trattore equipaggiato con un cofano motore e sotto al quale si celava un motore raffreddato ad aria capace di erogare ben **28 cavalli**. Due anni più tardi tale unità venne sostituita con un diesel



vamente sul prezzo delle macchine che, lentamente, iniziarono a proporsi con quotazioni sempre più fuori mercato. Ne derivò un inevitabile calo delle vendite che nel 1973 portò **Kramer**, nel frattempo diventato un Gruppo industriale di rilevanza internazionale e orientato alla **costruzione di sollevatori telescopici e di macchine movimento terra**, a dismettere la produzione dei trattori.