

1934 – 1937

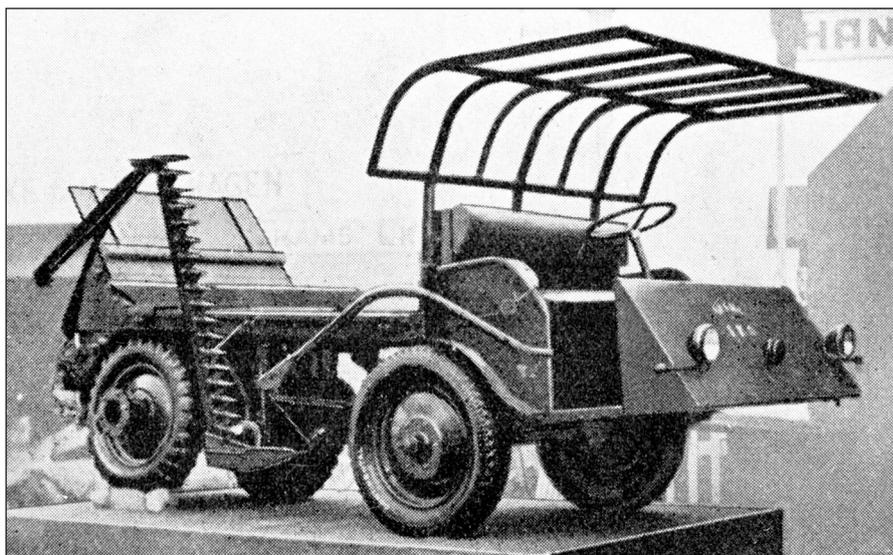
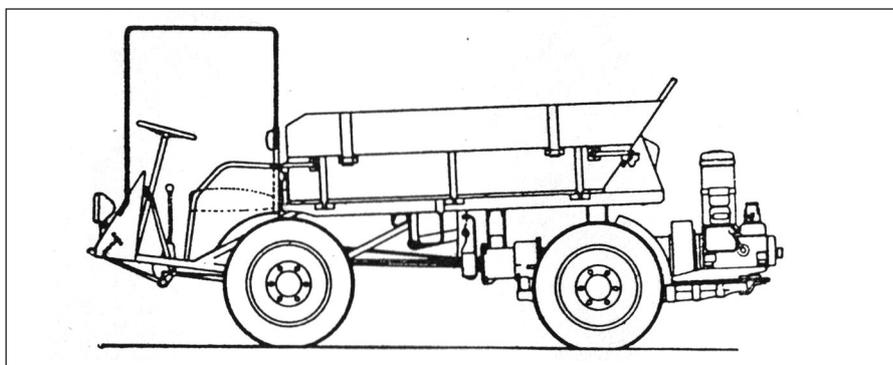
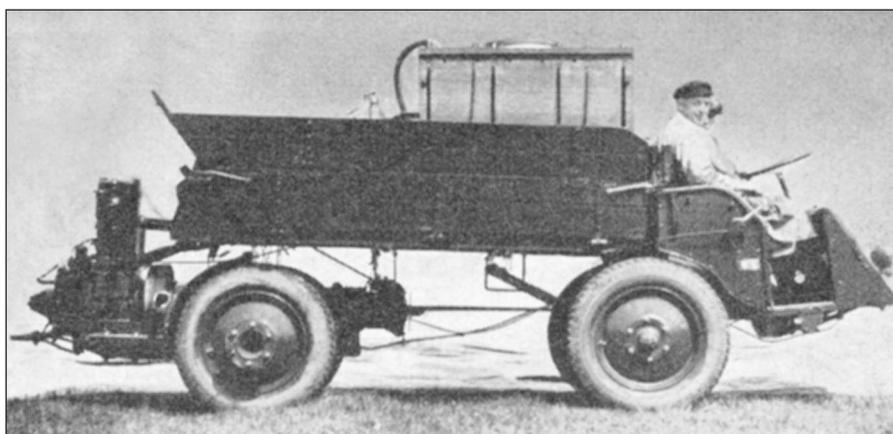
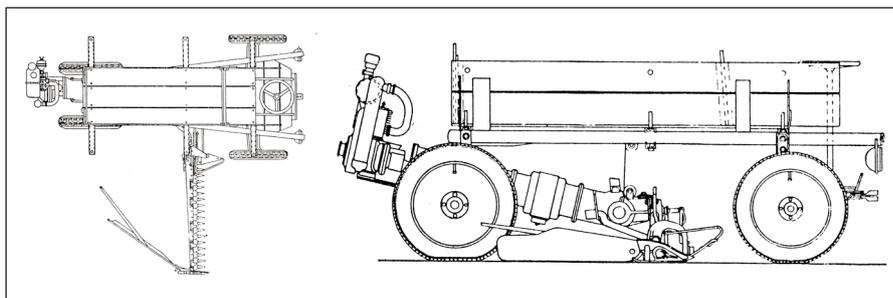
Grams 1934 – 1937

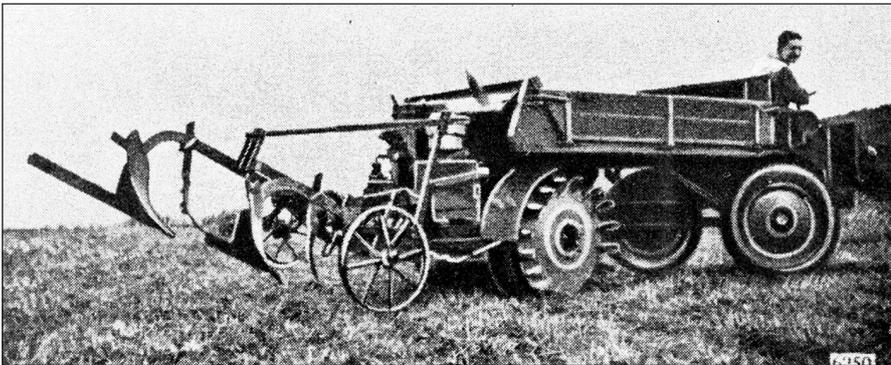
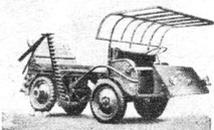
Der Konstrukteur Wilhelm Grams, Sydowswiese, Post Bast, Köslin/Pommern, begann 1925 aufgrund eines Preisausschreibens der Deutschen Landwirtschaftlichen Gesellschaft (DLG) eine in der Landwirtschaft universal einzusetzende Maschine zu bauen. Gesucht wurde eine Antwort der deutschen Industrie auf den Fordson-Traktor (> Ford).

Er stellte 1925 ein als Fräse und Lastenträger ausgebildetes Fahrzeug (17-PS-Benzolmotor) vor, das jedoch als Universalschlepper bezeichnet nicht den Anforderungen entsprach.

1934 präsentierte Grams sein weiterentwickeltes Fahrzeug, die „Lastkraftfräse“, das zum Schleppen, Mähen und Transportieren eingesetzt werden konnte. Das ebenfalls unausgereifte Gerät war mit einer 8,5-PS-Benzinmotor-Hinterachse ausgestattet, die auch eine Fräse antrieb. Motor, Getriebe, Achse und Fräse stellten eine konstruktive Einheit dar und verlagerten den Schwerpunkt der besseren Adhäsion wegen zum Heck.

Die Firma Funcke & Hueck, Hagen, entschloss sich zur Übernahme der Produktion und stellte 1935 auf der 2. Reichsnährstands-Ausstellung in Hamburg den wesentlich verbesserten „Grams LKS“ (Lastkraftschlepper) vor. Die Fräseinrichtung war weggefallen und der Benzinmotor durch einen Einzylinder-Doppelkolben-Zweitakt-Dieselmotor von Junkers mit 10/12 PS Leistung ersetzt worden. Das Fahrzeug war sowohl für landwirtschaftliche Zwecke gedacht (Mähbalken) als auch zum Lastentransport (1,5 t). Die Stückzahl blieb minimal.

Modell der Grams LKS 1937 ¹Die Grams LKS in einer Zeichnung 1937 ¹Erprobung einer Grams LKS 1937 ¹1934 veröffentlichte Zeichnung der Grams LKS in einer frühen Ausführung ¹

Grams LKS beim Heutransport 1936 ¹Erprobung einer Grams LKS 1935 ¹

Grams-LKS DRP.

Der 12,5 PS Universal-Kleinschlepper und motorisierte Ackerwagen ist der vielgesuchte Kleinschlepper, der auf fast allen Böden alle Gespannarbeiten ausführt und in der Praxis pferdelosen Betrieb ermöglicht hat.

Der Motor ist als Seemotor ausgebildet und mit dem Getriebe zu einem Block vereinigt. Der Maschinenblock ist gelenkig unter dem Fahrzeug angeflanscht. 80% des Maschinengewichtes ruhen auf den Antriebsrädern. In Verbindung mit dem auflastenden Ladegut ist jedes Nutzfahrzeug auf nassem Haftrutschschlag, verpumpten Wegen und steilen Gebirgsstraßen weitgehend vermieden.

Der 12,5 PS Original-Junfer-Motor ist von besonderer Einfachheit und Wirtschaftlichkeit und springt ohne Anlaßhilfsmittel sofort an.

Mit unserem neuen Zweifach-Tragflug Bat. Wurr Modell 1936 stellt der LKS täglich 6-7 Morgen Saatfurche her und pflügt auch kleine Stüde vollständig aus. Die Brennstoffkosten für eine solche Tagesarbeit betragen 3,50 RM.

Auf fester Straße befördert der LKS 35 Ztr. Eigenlast und 70 Ztr. Anhängerlast, insgesamt also über 100 Ztr., mit 16 km Geschwindigkeit.

Auf dem Acker schleppt der LKS einen beladenen Gespannwagen und noch 35 Ztr. Eigenlast.

Auf nassem Haftrutschschlag und losem Kartoffelacker, wo sich der Schlepperbetrieb bisher nicht bewähren konnte, befördert der LKS das Erntegut (35 Ztr.) auf eigener Ladefläche, und wir garantieren Betriebssicherheit auch unter besonders schwierigen Boden- und Wegeverhältnissen.

Der LKS ist unerreichbar als Motormäher (direkt gekuppelt) und bei der Ernte zum Schleppe des Bindens. Bei leichten Fuhrten, Milch usw. je km nur 1 Bq. Brennstoffkosten. Sonntags oder zum entfernt liegenden Arbeitsplatz Personenbeförderung durch einfachen Bankaufsatz.

Unverbindliche Vorführungen im ganzen Reich.

Funcke & Hueck, Hagen i. W., Abt. Schlepperbau

Werbung der Firma Funcke & Hueck für ihre Grams LKS, Dezember 1936 ¹