

Barkas



Barkas B 1000 Polizei-Kleinbus
(1991: alte Volkspolizei-Lackierung mit neuer Landespolizei-Beschriftung)

Barkas war der Name eines sächsischen Automobilherstellers und die Markenbezeichnung der von 1961 bis 1991 von ihm hergestellten Nutzfahrzeuge, die zur Fahrzeuggattung der Kleintransporter zählen. Zeitweise war der VEB-Stammbetrieb Teil des IFA-Kombinats Personenkraftwagen.



Als Barkas vermarkteter V 901 (vormals Framo V 901)

Inhaltsverzeichnis

- 1 Entstehung
- 2 B1000
- 3 Prototypen (B1100)
- 4 B1000-1
- 5 Ende der Barkas-Werke

Entstehung

Der Betrieb geht auf die von Jørgen Skafte Rasmussen im Jahr 1923 als Zulieferer für sein DKW-Werk in Frankenberg/Sachsen gegründeten Metallwerke Frankenberg zurück. Zur Erweiterung der Produktion wechselte der Betrieb 1933 nach Hainichen und hieß ab 1934 FRAMO-Werke Hainichen. 1957 wurde der Betrieb in *VEB Barkas-Werke Hainichen* umbenannt. Der einzige von ihm hergestellte Fahrzeugtyp wurde vom Framo V 901 zum Barkas V 901.

1958 wurden die VEB Barkas-Werke Hainichen mit dem Motorenwerk Karl-Marx-Stadt, dem Fahrzeugwerk Karl-Marx-Stadt und dem Einspritzpumpenteilewerk Wolfpütz zusammengelegt. Der Betriebssitz wurde in diesem Zusammenhang nach Karl-Marx-Stadt verlegt, der Name wechselte zu *VEB Barkas-Werke Karl-Marx-Stadt*. Später wurde noch der VEB Fahrzeughydraulik Frankenberg integriert.

B1000

1961 begann die Serienfertigung des völlig neu entwickelten **Barkas B 1000** als „Schnelltransporter“. Angetrieben wurde er von einem Wartburg-Dreizylinder-Zweitaktmotor mit ursprünglich 900 cm³ und einer Leistung von 43 PS. Später waren es 1000 cm³ mit einer Leistung von 46 PS. Der Motor des Frontrieblers war mittig zwischen Fahrer- und Beifahrersitz eingebaut und von dort über eine abnehmbare innere Motorhaube oder über einen kleineren Servicedeckel zugänglich. Es gab diverse Ausführungen, etwa als Kasten-, Krankentransport-, Pritschenwagen oder als Kleinbus. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 100 km/h.



Kleinbus

Pritsche

Kastenwagen

Die zahlreichen Aufbauvarianten wie Pritschen, Koffer, Planen, Kleinbus und Abschleppwagen machten das Fahrzeug sehr flexibel nutzbar. So gab es den Barkas unter anderem als Personentransporter, Polizeifahrzeug, Krankenwagen der SMH, Kleinlöschfahrzeug (Typ KLF), Pritschentransporter, Sattelschlepper und Militärfahrzeug. Bei seiner Einführung 1961 fiel der Transporter durch die damals ungewöhnlich hohe Zulademöglichkeit von einer Tonne, bei gleichzeitig niedriger Ladehöhe, auf. Wegen seiner einfachen Bauart war er relativ robust und zuverlässig. Es gab nur eine Serienausstattung, die kontinuierlich verbessert wurde. Ab 1984 wurde eine LED-Anzeige für Tankinhalt und Kühlwassertemperatur eingebaut und die seitliche Klapptür der Bus-Variante wurde von einer Schiebetür abgelöst.

Zur Markteinführung entsprach der B 1000 formal und technisch durchaus dem Stand der Technik. Mit den westlichen Transportern VW-Bus, Ford Transit, DKW-Schnelllaster, Tempo Wiking oder Renault Estafette konnte er ohne Probleme mithalten. Erst im Laufe der Jahre verlor der B 1000 gegenüber den weiterentwickelten westeuropäischen Transportern den Anschluss. Vom B1000 wurden 175740 Fahrzeuge gebaut.



Feuerwehrfahrzeug



Krankenwagen

Prototypen (B1100)



Einer von drei Prototypen des B 1100, Exponat im Fahrzeugmuseum Frankenberg

Ähnlich wie bei anderen Fahrzeugmarken in der DDR wurden zwischen 1969 und 1972 auch Nachfolgemodelle des B 1000 bis zum Prototypenstatus entwickelt, diese durften jedoch nach Vorgaben aus der Politik nicht in die Serienproduktion gehen (zum Beispiel **B 1100**). Die Prototypen sollten in diesem Zusammenhang verschrottet werden. Dadurch war die Modellpalette aller DDR-Fahrzeugmarken spätestens in den 1980er-Jahren veraltet und international nicht mehr konkurrenzfähig.

B1000-1

Im Herbst 1989 wurde der erste Barkas **B 1000-1** vorgestellt. Er hatte wie der Wartburg 1.3 einen 58 PS starken Viertaktmotor mit 1272 cm³, der in VW-Lizenz von Barkas im Motorenwerk in Karl-Marx-Stadt produziert wurde. Ursprünglich war vorgesehen die Barkas-Transporter mit Viertaktmotor auch optisch zu überarbeiten. Mit einem großen Formteil aus Kunststoff, das die Scheinwerfer und den Kühlergrill zusammenfasste, sollte die Frontpartie modernisiert werden. Es wurden einige Prototypen gebaut. Die neue Frontgestaltung wurde jedoch nicht mehr serienwirksam. Bis zur Produktionseinstellung wurden noch 1961 dieser Fahrzeuge gebaut.

Ende der Barkas-Werke

Mit der Wende wurde der VEB in die *Barkas GmbH* umgewandelt. Die Treuhandanstalt suchte auch für die Barkaswerke einen neuen Besitzer, der dann mit Volkswagen gefunden wurde. VW stellte zu der Zeit aber mit dem VW T3 bereits ein ähnliches Fahrzeug her.

Die Barkas-Produktion wurde zum 10. April 1991 eingestellt. Die Mitarbeiter erhielten für die damaligen Verhältnisse recht großzügige Abfindungen. Geplant war zunächst die Produktion eines VW-Modells, wie bei dem Volkswagenwerk in Zwickau.

Als die Einstellung der Produktion beschlossen worden war, entstand das Projekt einer Produktionsverlagerung nach Russland. Von den ehemaligen Produktionsverantwortlichen wurde alles verpackt, dokumentiert und mit russischen Übersetzungen versehen. Nachdem für etwa 4 Millionen DM die Produktionsdokumentationen und die Maschinenanlagen auf den neuesten Stand gebracht worden waren, wurde alles in 40 Großcontainer verpackt. Mehrere Investoren sprangen jedoch ab, letztendlich konnte keiner die Transportkosten nach Russland aufbringen. Am 10. Januar 1994 wurde das Projekt für gescheitert erklärt. Die Treuhand ließ danach alles verschrotten. So endete eine traditionsreiche Fahrzeugproduktion; an den verschiedenen Produktionsstandorten wurden 2300 Menschen arbeitslos.