
Im Bücherregal: Der Bulli des Ostens

Von Jens Riedel, cen

Während sich der Bulli in dieser Zeit vom T1 bis zum T4 wandelte, blieb sein DDR-Pendant drei Jahrzehnte nahezu unverändert in Produktion. Mit dem Einbau eines Viertakters von VW (sic!) mauserte sich der Barkas B 1000 in der Wendezeit zum B 1000-1. Äußerlich war bis auf die Typenbezeichnung kein Unterschied zu erkennen. Gestalterische Neuentwürfe bezogen sich in all den Jahren nur auf die Frontmaske, und selbst die scheiterten stets aus Kostengründen.

1952 befassten sich die Verantwortlichen bei den Frankenger Motorenwerken erstmals mit dem Nachfolger ihres noch aus Vorkriegsjahren stammenden Transporters Framo. Ein erster Prototyp konnte jedoch nicht überzeugen. Fünf Jahre später entstanden dann erste Funktionsmuster des Barkas (= Blitz), wie sich der DDR-Fahrzeughersteller mittlerweile umbenannt hatte. Es dauerte dann noch vier weitere Jahre, ehe der B 1000 (Ein-Tonner) serienreif war. Nachdem mehrere Vierzylinder, darunter auch ein Viertakter, verworfen worden waren, musste am Ende der Dreizylinder-Zweitakter aus dem Wartburg als Antrieb herhalten. Dennoch war der ostdeutsche Schnelltransporter zu Beginn international durchaus konkurrenzfähig. Er blieb aber stets ein Fahrzeug der Mangelwirtschaft. So lag die höchste Jahresproduktion bei lediglich 8176 Einheiten (1975). Zudem ging rund die Hälfte der Fahrzeuge in den Export. Neben Ungarn war vor allem Belgien ein großer Abnehmer, wo der Barkas auch mit einem Hochdach ausgestattet wurde und auch als günstiger Campingbus zu haben war.

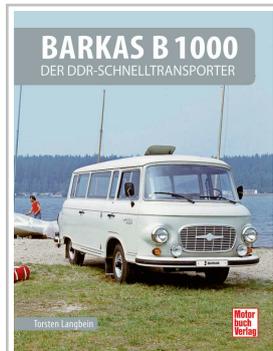
Mit dem Niedergang des Zweitakters wurde der DDR-Bulli schon nach wenigen Jahren international abgehängt. Bereits 1968 hatten daher Arbeiten für den Einbau eines Viertakters und am Nachfolger B 1100 begonnen. Nach drei Prototypen fiel er 1972 aber der Planwirtschaft zum Opfer. Es sollte dann noch fast 20 Jahre dauern, bis der Barkas endlich einen Viertakt-Motor bekam – wie Trabant und Wartburg von Volkswagen. Apropos Trabant: Mit ihm musste sich der Barkas die Farbpalette teilen. Wir wissen: Mit der Wende war der Untergang der ostdeutschen Fahrzeugproduktion nicht mehr aufzuhalten. So sollte beispielsweise im März 1991 der Barkas mit Wohnmobilaufbau von Karmann in Serie gehen, doch am 10. April 1991 war in den beiden Werken Frankenberg und Hainichen bereits Schicht im Schacht. Der B 1000 ließ sich einfach nicht mehr preisgünstig genug herstellen. Und die Idee, die Produktion nahe St. Petersburg neu aufzubauen, scheiterte schließlich an den zu hohen Kosten.

Mit dem Buch „Barkas B 1000: Der DDR-Schnelltransporter“ rückt Torsten Langbein die Geschichte des Fahrzeugs bildreich in den Blickpunkt. Die 150 Abbildungen beinhalten auch eine Reihe seltener Aufnahmen, etwa des B 1100 und der nie realisierten Frontentwürfe sowie der belgischen Hochdachausführung und des Karmann-Campers. Zudem gab es einen Entwurf von Westfalia. Vom B 1000-1 mit 1,3-Liter-VW-Motor wurden lediglich nur noch knapp 1500 Stück gebaut. Ihnen standen am Ende über 176.000 Stück des DDR-Originals gegenüber.

Mit einer Reihe von Schnitt- und Explosionszeichnungen widmet sich Torsten Langbein immer wieder auch technischen Details. Einige Passagen lesen sich ein wenig irritierend wie zeitgenössischer Jargon, ohne dass es sich um Zitate handelt: „Dadurch hat der B 1000 als Schnelltransporter in den Bereichen Handel und Versorgung, Industrie, Handwerk, Landwirtschaft, Gesundheitswesen und den Staatlichen Organen als leistungsstarker und geräumiger Kleintransporter mit einer Nutzmasse von einer Tonne zur Lösung unterschiedlicher Transportaufgaben über 30 Jahre lang beigetragen. Zahlreiche Weiterentwicklungen und Detailverbesserungen führten im Laufe der Jahre zur einer Erhöhung des Gebrauchswertes, der Grenznutzungsdauer und Zuverlässigkeit.“

„Barkas B 1000: Der DDR-Schnelltransporter“ von Torsten Langbein ist im Motorbuch-Verlag erschienen. Das Buch hat 128 Seiten mit 150 Abbildungen und kostet 19,95 Euro. (Jens Riedel, cen)

Bilder zum Artikel



„Barkas B 1000: Der DDR-Schnelltransporter“ von
Torsten Langbein.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Motorbuch-Verlag
