



## **Restauratie van een BARKAS B-1000**

Na eerst ruim 10 jaar met historische tractoren bezig te zijn geweest, vond ik het tijd worden voor weer eens een nieuwe uitdaging. Namelijk het restaureren van een klein vrachtwagentje. Eigenlijk klopt het in volgorde zo'n beetje met wat ik in mijn jeugd voor werk deed. Vanaf mijn 17<sup>e</sup> jaar werkte ik als tractorchauffeur bij een loonbedrijf. De meeste tijd bracht ik door in de toenmalige ruilverkaveling. Met een Fordson Major en een grondkipkar heb ik heel

wat vrachtjes weggereden. Later kreeg ik een Atlaskraan achterop de Fordson en daarmee was ik via een loonbedrijf ongeveer twee jaar werkzaam bij de Franse firma's Entrepose en SPIE die in de 60er jaren de hoofd-aardgasleiding door Nederland aan hebben gelegd.

Vervolgens werd ik vrachtwagenchauffeur op diverse kipauto's waaronder GMC, REO, DAF



en GINAF. Bij mijn laatste werkgever kreeg ik ook ruimschoots de kans om met een shovel, hydraulische kraan en dragline te werken. En bij rollend materieel valt ook veel te repareren wat ik ook altijd graag deed en veel mee geleerd heb.

Toen ik ongeveer 38 jaar was had mijn rug zoveel geleden dat ik naar ander werk uit moest gaan kijken. Na enige jaren werken en studeren werd ik technisch inkoper bij de Electriciteits-centrale PGEM in Nijmegen.

Maar nu terug naar het begin. Als gevolg van rugklachten kon ik nog moeilijk met mijn Hanomag R-16 tractor uit 1951 rijden en daarmee taande ook de belangstelling in deze hobby.

Ik wilde eigenlijk een kleine Hanomag F-20 pick-up aanschaffen en die vervolgens gaan restaureren. Maar van alles wat ik tegenkwam was de basis erg slecht. In een geval was het zelfs een bouw pakket. Zelfs de cabine was in delen ook helemaal uit elkaar gehaald.

## **De Barkas B-1000**

Hoewel ik niets had met DDR auto's, liep ik toevallig tegen een Barkas B-1000 uit 1965 aan die ik eigenlijk best wel mooi vond. (De roest en de gaten buiten beschouwing gelaten) Er lag een eenvoudige tweetakt driecilinder motor in. En in gedachten had ik hem al helemaal klaar en zag hem voor me. Maar dat bleek achteraf toch nog een hele klus te zijn!



Eerst hebben mijn vrouw en ik hem samen met onze overbuurman Barend achter zijn auto opgehaald met een autoambulance. Op de terugweg dronken we even een kop koffie bij een tankstation en daar kreeg Barend de schrik te pakken, want de benzine liep onder de Barkas uit richting zijn auto. Gelukkig stond er

niemand bij te roken! Later bleek de vlotter eventjes vast te hebben gezeten in de carburateur. Eenmaal thuis heb ik hem op eigen kracht naar binnen gereden en de volgende dag eerst een flinke wasbeurt gegeven met de hogedrukreiniger. Menigeen zal gedacht hebben, "waar

begint hij nu toch weer aan?” Vervolgens begon ik met het verwijderen van wat er over was van de laadbak. Zowel het metalen raamwerk als het hout waren behoorlijk verrot. Ook de remmen zaten rondom vast. Na dat ik de remtrommels er om beurten afhaalde en een hulpstuk had gemaakt in een U-vorm, plaatste ik dat om de remcups en perste ze zo los via het rempedaal. Bij een achterwiel spoot de remvloeistof weg langs de cups.

In een later stadium heb ik rondom nieuwe cups geplaatst en de cilinders uitgetoond.

Van het linkervoorwiel bleek een wiellager kapot te zijn. Maar nog nooit heb ik zoveel geweld toe moeten passen om de astrechter er af te krijgen. Met een 5-klauwige zware KUKO poulietrekker, een grote hamer en goed heet stoken lukte het niet. Ik denk dat men dat eerder ook al heeft geprobeerd, maar niet warm genoeg gestookt! Dan is de later de krimp groter als het uitzettings-coëfficiënt en zit alles nog vaster.

Toen heb ik hem er maar voorzichtig afgeslepen. Inmiddels was ik weer een week verder. Om het allemaal goed aan te pakken hebben we toen de cabine er af gehaald en bijna alles wat er verder nog te demonteren viel. Er stond nog een kaal chassis met alleen de achterwielen er nog aan. Het ontroesten kon beginnen en daarmee constateerde ik dat het eigenlijk beter was geweest om hem aan de oudijzerboer mee te geven. Wat was het chassis plaatselijk slecht! Maar ja... Ik wilde me niet uit laten lachen en dacht “wie A zegt moet ook B zeggen”.

Alle rottigheid sleep ik er tussen uit en maakte vervolgens voor die plaatsen nieuwe passtukken. Met hulp van mijn zwager Peter en buurman Roy die beiden gecertificeerde lassers zijn werd het weer een sterk chassis waar je niet eens aan kon zien dat het op diverse plaatsen gelast was.

Hoewel de cabine in erbarmelijk slechte staat was, zag ik er spreekwoordelijk gezien “geen gat in”. Anders gezegd, onbegonnen werk. Maar iemand attendeerde mij op een plaatwerker die dat wel kon repareren. Desgevraagd wilde hij dat wel doen, maar eerst moest hij thuis zijn verbouwing af hebben. Zou een paar maanden duren. Dus ik weer blij en afwachten. Maar ondanks regelmatige beloftes van hem is hij nooit geweest. Op Marktplaats.nl zag ik toevallig weer een Barkas staan en ook nog eens niet zo ver uit de buurt. Daar bleek een veel betere cabine op te zitten en het raamwerk van de laadbak zag ik ook wel zitten. Samen met buurman Barend hebben we die toen ook maar opgehaald en kon ik weer aan het slopen. Maar nu wist ik al beter waar ik naar moest kijken. Vervolgens heb ik de cabine op een raamwerk met zwenkwielen gezet en alles er uit gehaald. Ik heb de hele cabine met een roterende staalborstel op de slijptol schoongemaakt zodat ik kon bekijken waar er iets aan gelast moest



worden. En dat was ook niet te weinig! Achteraf had ik hem beter eerst kunnen laten zandstralen, maar ja... alles moet worden geleerd. Nadat ik wederom passtukken had gemaakt, laste mijn zwager het er netjes in. Omdat de cabine mobiel was, heb ik hem toen alsnog naar een straalbedrijf gebracht. De winter stond voor de deur en ik zei tegen de straler dat hij tijd genoeg had. Hij bleek dat achteraf iets te letterlijk genomen te hebben, want uiteindelijk duurde het ruim een half jaar. Maar toen was hij dan ook netjes gespoten.

Intussen had ik de versnellingsbak nagekeken en de motor totaal gereviseerd en van een nieuwe krukas voorzien. Daarna ook weer op het chassis gemonteerd, samen met de voorassen.

Hij heeft namelijk onafhankelijke wielophanging en voorwielaandrijving.

De homokineten zagen er na een grondige reiniging nog goed uit. Dus na nieuwe beschermrubbers en het juiste vet waren de voorassen weer oke.

## **De tijd brak nu aan voor het mooiere werk, namelijk het opbouwen**

Het was nog een hele klus om de bekleding weer netjes in de cabine te krijgen.

Nou had ik geluk dat de schoonvader van mijn dochter niet erg lang is en een bedrijf in systeemplafonds heeft. Hij kon tussen het frame met zwenkwielen rechtop in de cabine staan en samen hebben we de hemel er weer netjes strak in gekregen. Soms heb je aan je eigen twee handen niet genoeg. Ook de binnenkant van de deuren heb ik weer opnieuw met skai bekleed. De ruiten werden er weer in gezet en langzaamaan was de cabine weer klaar om terug op het chassis gezet te worden.

Ons is gebleken dat men destijds in de DDR waarschijnlijk niet met lasmallen werkte, want de draagpunten van deze cabine bleken iets af te wijken. Wederom brachten Peter en Roy uitkomst met hun lastechniek en samen klaarden we deze klus tot een goed einde.

## **Je kunt zelf misschien wel veel, maar niet alles.**

Nu kwam het me goed uit dat ik 10 jaar voorzitter ben geweest van de Historische Tractoren- en Motorenvereniging Maas & Waal. (Zie de website HTMV95.nl)

Daar is onder de leden veel technische kennis maar vooral de bereidheid om elkaar te helpen.

Als er iets was wat mij niet lukte of niet wist hoe het moest, kwamen verschillende mensen uit die club mij geheel belangeloos meehelpen. Dat heb ik altijd erg gewaardeerd.

Nu lijkt het alsof alles steeds maar weer voorspoedig verlopen is, maar de meeste dingen die tegen zaten ben je alweer snel vergeten als het daarna toch weer goed komt.

Met de remmen wilde het aanvankelijk ook maar niet lukken. Ze stonden of te strak of te los en dan had ik weer te weinig slag op de hoofdremcilinder. Nadat ik drie keer een andere hoofdremcilinder had gemonteerd, zocht ik het probleem in de remkrachtverdeler en heb die ook vervangen. Maar het euvel was nog steeds niet verholpen. Ik dacht dat de remvoeringen misschien nog niet goed aansloten op de uitgedraaide remtrommels. Dus maar eens een proefritje gemaakt op een rustige weg buiten ons dorp. Daar werd ik ook al niet gelukkig van, want toen ik na twee kilometer gereden te hebben weer thuis kwam, hing de blauwe rook nog waar ik eerder gereden had! Nou is het normaal dat een 2-takt een beetje rookt, maar dit was te gek. Hij liep veel te zwaar en de trommels werden te warm.

Een clublid die automonteur is, kwam er naar kijken en terwijl we eerst controleerden of de remmen goed ontlucht waren, zei hij bij het eerste wiel al dat de hoofdremcilinder te weinig olie verplaatste en waarschijnlijk te ruim stond.

Bij controle bleek die 1,5 cm vrije slag te hebben i.p.v. de benodigde 1,5 mm. In twee minuten was mijn probleem opgelost en had ik weer wat bijgeleerd!

Maar ook van de elektrische bedrading klopte niet veel meer. Dus ook dat heb ik met zijn hulp en kennis weer in orde gekregen.

Het was nu zo ver dat ik eindelijk wel weer eens een proefritje wilde maken en dat verliep heel voorspoedig. Het geluid van een zes-cilinder en bijna geen rook meer er achter.

Wat kan een mens soms blij zijn.

Een ander clublid die eigenlijk timmerman was voor zijn pensionering, had nog een partij mooi droog eikenhout thuis en bood mij aan om daar de zijborden voor de laadbak van te maken. Hij had indertijd dat hout ook moeten kopen, maar daar zijn we samen heel erg goed uitgekomen. Het resultaat is dan ook geweldig geworden vind ik zelf.

Inmiddels was ik drie jaar verder en was de Barkas helemaal klaar, compleet met nieuwe banden. Hierbij wil ik wel vermelden dat ik er alleen in de zomermaanden en bij goed weer tussendoor aan heb kunnen werken, want het moest allemaal gebeuren onder een overkapping

tussen twee garages die aan de voorkant open is. En dat willen we graag zo laten want als het zomers warm is, dan zitten we daar heerlijk koel te genieten naast de Barkas!

### **RDW-keuring**

Bij de Barkas waren West-Duitse papieren, dus moest ik ook nog naar de RDW voor de keuring en het verkrijgen van een Nederlands (Oldtimer)kenteken.

Ik zag daar best wel een beetje tegen op, want ik had weleens verhalen gehoord dat ze daar erg pietleuterig en formeel zijn.

Om nou maar meteen alle cowboyverhalen over de RDW uit de wereld te helpen. Ze zijn daar heel vriendelijk en doen niets overdreven. Als je alles normaal in orde hebt is er ook niets op aan te merken. Het gaat tenslotte om je eigen veiligheid en die van andere weggebruikers.

De keurmeester gaf me een pluim en zei dat het allemaal prima voor elkaar was, dus goedgekeurd. En nu maar hopen dat ik er samen met mijn vrouw nog lang van mag genieten, want ook zij is trots op onze oldtimer! Ik hoop er dan ook nog veel KMZ-ritten mee te kunnen rijden.

Ben van Nuland



Vrachtwagens hebben bij mij nog altijd een zeer prominente plek!  
Mijn laatste dag als vrachtwagenchauffeur in 1982, met de GINAF F-480,  
waar ik bijzonder trots op was!