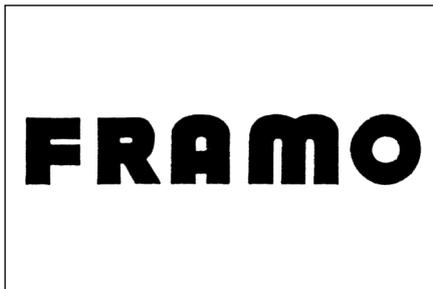
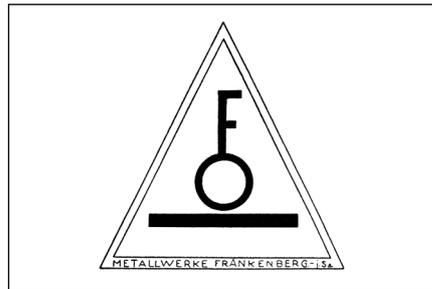


08.06.1923 – 308 823



07.07.1927 – 391 066 (Version 1937)



03.07.1928 – 399 062



27.12.1932 – 463 261



17.03.1941 – 551 174



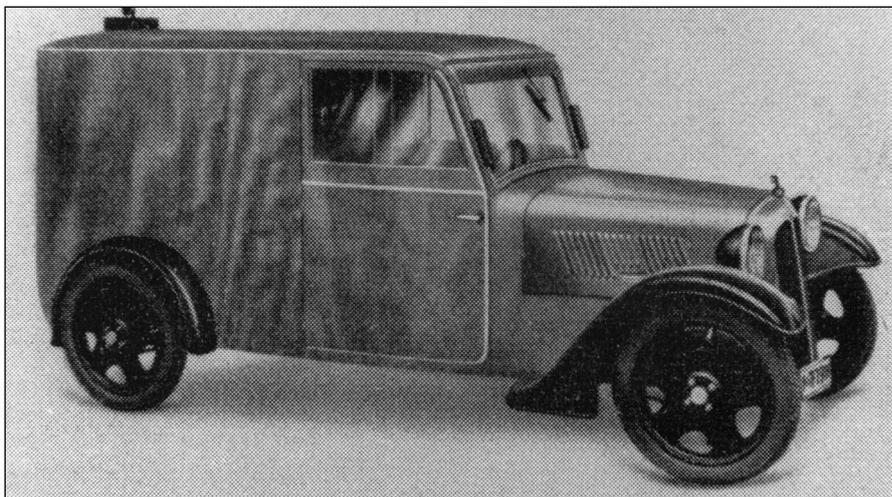
(1948) 1950 – 08-30 610 321

**Framo**  
1927 – 1943  
1949 – 1957

Die Metallwerke Frankenberg G.m.b.H., Frankenberg in Sachsen, Hindenburgstraße 31 a, wurden am 28. April 1923 von dem dänischen Industriellen J. S. Rasmussen, dem Besitzer der Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen Akt.-Ges. (> DKW), und den Ingenieuren Blau und Figura gegründet. Hergestellt wurden auf einem ehemaligen Kasernengelände zunächst Teile für Rasmussens DKW-Motorradfabrikation (unter anderem Kuppelungen, Vergaser).

Ab 1927 baute man zunächst den von DKW übernommenen „DKW-Eillieferwagen“ unter ebendiesem Namen, der gegen Ende desgleichen Jahres den Namen „Framo-Eillieferwagen“ (TV 300) erhielt. Das 6-PS-Gefährt (293-ccm-Einzylinder-Zweitakt) vermochte eine Last bis zu 0,5 t zu befördern, war einfach zu handhaben und universell einsetzbar. Auch bei den Folgekonstruktionen verwandte man Ein- und Zweizylinder-Zweitakt-Motoren von DKW (mit Umkehrspülung).

Die Framo-Eillieferwagen waren mit luftgekühltem 198-ccm-Einzylinder (4 PS) steuerfrei. Mit 293-ccm-Triebwerk mussten jährlich 29,- RM Kfz-



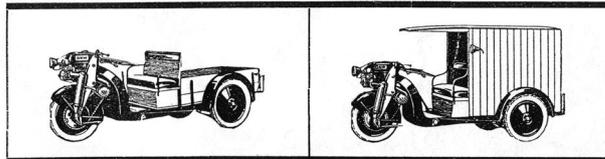
Framo Stromer des Jahres 1933 als Lieferwagen für 0,3 t Nutzlast <sup>1</sup>

### Der Wettlauf um die Kundschaft!

zwingt jeden Geschäftsmann, jeden Lieferanten, jedes Warenhaus, sich der modernsten Beförderungsmittel zu bedienen. Es ist nicht Zufall, sondern der Erfolg einer zielgewissen, plangerechten Entwicklung, daß die bewährten

### Framo-Eil-Lieferwagen

an erster Stelle genannt werden. — Hier war das Herstellungsprinzip: Zweckmäßigkeit und höchste Leistung! Die Jahressteuer ist nur 28,- RM. Motorrad-Führerschein genügt



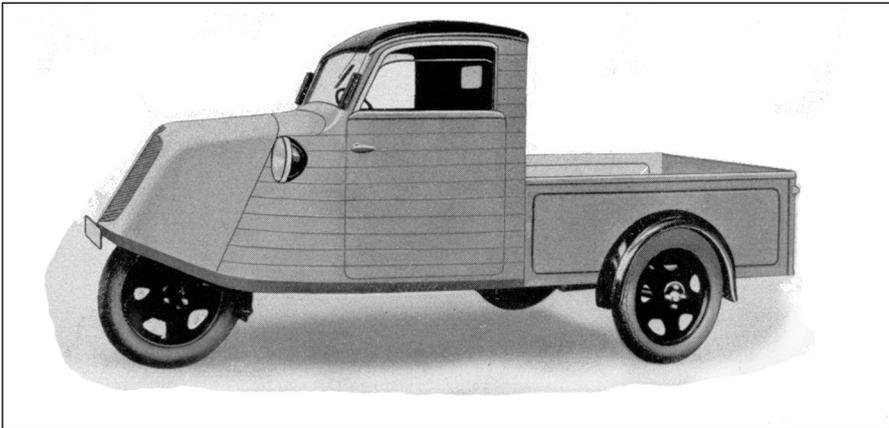
Unsere Werbeschriften erklären Ihnen die Vorzüge genau. Wir senden sie Ihnen gerne zu

**Metallwerke Frankenberg G. m. b. H. • Frankenberg (Sachsen) 6**

Die ersten Framo-Lieferwagen standen 1928 noch mit DKW-Emblem in der Werbung <sup>1</sup>



Restauriertes Framo Lieferdreirad von 1932



Framo-Lieferwagen Typ LTP 1935 0,6 t<sup>1</sup>

**Auf der Internationalen Automobil- u. Motorrad-Ausstellung Berlin 1933 zeigt**



**FRAMO**  
seine bewährten allgemein bekannten wirtschaftlichen mit dem unverwundlichen DKW-Motor ausgerüsteten

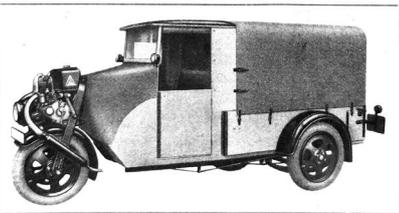


**Kombinationswagen**

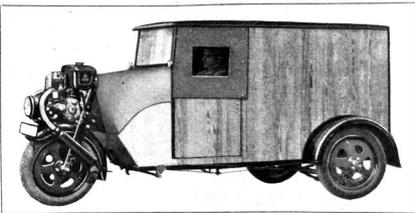
**STEUERFREI!  
FÜHRERSCHEINFREI!**

Besuchen Sie uns und überzeugen Sie sich von der hervorragenden Qualität unserer Erzeugnisse

**LT. TYPEN**



**Pritschenwagen mit Planspiegelverdeck**



**Kastenwagen**

**FRAMO-WERKE** G. m. b. H. (früher Metallwerke Frankenberg G. m. b. H.) **FRANKENBERG/Sa.**

Framo-Lieferwagen-Programm zur IAMA 1933<sup>1</sup>

Steuer beglichen werden.

Ende 1930 erschien das neue führerschein- und steuerfreie Leichttransport-Dreirad Typ LT 200 (luftgekühlter 192-ccm-Einzylinder, 6 PS). Eine stärker motorisierte Version folgte 1931 unter der Bezeichnung LT 300 (luftgekühlter 295-ccm-Einzylinder, 7 PS). Beide hatten eine Nutzlast von 0,4 t und waren als Kombinationswagen zur Lasten- und Personenbeförderung entwickelt worden. Ende 1933 waren die „Modelle 1934“ als LTH 200 und LTH 300 mit festem Fahrerhaus und Motorhaube sowie einem Lenkrad anstelle der primitiven Lenkstange ausgestattet worden.

Unter der neuen Firma Framo-Werke G.m.b.H. zog das Frankenger Unternehmen 1933 nach Hainichen in Sachsen um, Gottlob-Keller-Straße 2, und nahm dort im Januar 1934 die Fertigung auf. Fritz Görke, der zuvor bei den Moll-Werken (> Mollmobil) und der > Monos-Fahrzeug-Gesellschaft Fahrzeuge gebaut hatte, wurde als Konstrukteur eingestellt.

Im gleichen Jahr ging der aus dem Dreirad-Framo-Pkw „Piccolo“ entwickelte erste Vierrad-Lieferwagen (Frontantrieb) vom Typ FPT 300 (295-ccm-Einzylinder, 0,3 t Nutzlast) in Serie. Die vierrädrigen Transportermodele Typ VLT 300 mit 290-ccm-Einzylinder-Motor (9 PS) und Typ LTV 500 mit 589-ccm-Zweizylinder-Motor (18 PS) und Zentralrohrrahmen für 0,5 bzw. 0,75 t Nutzlast folgten.

Framo-Drei- und -Vierrad-Lieferwagen machten die sächsische Automobilmарke „Framo“ bald auf den Straßen Europas, Indiens und Südamerikas bekannt.

1935 stellte Framo den ersten Framo-Eintonner Typ HT 600 mit 589-ccm-Motor auf die Räder, dem Zentralrohrrahmen blieb das Unternehmen weiterhin treu. Neben dem steuer- und führerscheinfreien Lieferdreirad Typ LTP 200 („Typ Leipzig“) mit 194-ccm-Einzylindermotor und dem LTP 300 (6 PS, 295-ccm-Einzylindermotor), die ebenfalls 1935 auf den Markt gekommen waren, zeigte Framo auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1937 vier Neukonstruktionen, bei denen schon mo-

derne Stahlblechkarosserien ohne den sonst üblichen Holzunterbau verwendet wurden,

Den gleichen 493-ccm-Zweizylinder-Zweitaktmotor (15 PS) besaßen zwei Typen. Das Aggregat war luftgekühlt im Lieferdreirad Typ „Hamburg“ (LTG 500) für 0,75 t Nutzlast und wassergekühlt im überarbeiteten Vierrad-Typ „Berlin“ (HT 600, 0,75 Nutzlast) eingebaut. Für Personen- und Warentransport (0,75 t) zeigte man den Typ „Berlin“ auch als „Kombinationswagen“. Der Pkw besaß im Heck statt eines Kofferraums Stauraum für Einbauwarenkästen z. B. für Brot. Viele Teile der beiden Typen waren zur Produktionsvereinfachung identisch. Gänzlich neu war der größte Framo-Typ, der Eintonner „München“ (HT 1200), der einen Ford-„Eifel“-Motor mit 34 PS Leistung erhalten hatte. Mit dem geländegängigen Spezialfahrzeug Typ „MW“ (Motorwagen) unter dem Namen „Sachsen“ mit 589-ccm-Motor suchte Framo Zugang zu Rüstungsaufträgen.

Nach einer neuerlichen Überarbeitung folgte 1938 der dreirädrige „Dresden D 200“ (LTG 200) mit 192-ccm-Einzylinder-Zweitakter mit 0,6 t Nutzlast dem Typ Leipzig und der ebenfalls dreirädrige „Essen D 500“ (LTG 500) mit 493-ccm-Zweizylinder-Zweitakt-Aggregat dem Typ Hamburg. Der kleinere Vierrad-Typ „Chemnitz V 500“ mit pressluftgekühltem 493-ccm-Zweizylindermotor (15 PS) als Pritschen-, Kasten- oder als Kombinationswagen hatte die Nachfolge des Typ Berlin angetreten. Aus abschreibungsrechtlichen Gründen war 1939 die Nutzlast des Typ „München“ (V 1200) auf 1,1 Tonnen erhöht worden.

Die Vereinheitlichungspläne der NS-Regierung (Schell-Plan) zwangen das Framo-Werk 1939 zur Aufgabe der Dreirad-Transporter.

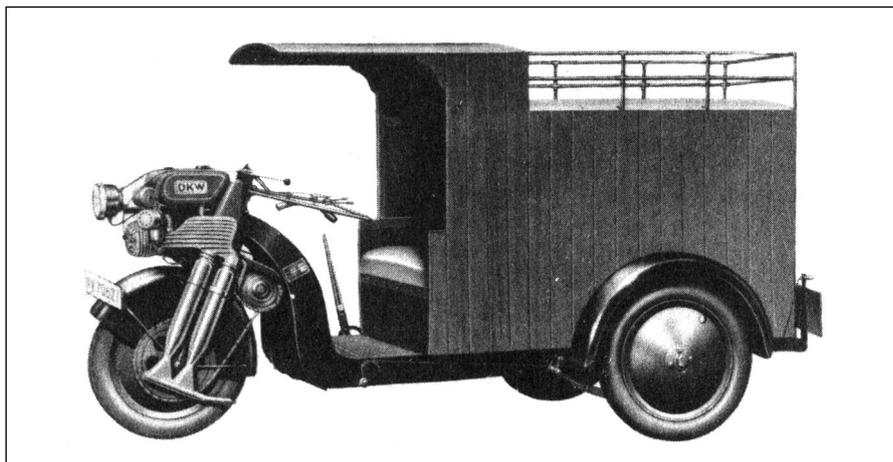
Gemeinsam mit Louis Manderbach & Co. (> Manderbach), dem OD-Werk Willy Ostner (> Ostner), der Standard Fahrzeugfabrik Wilhelm Gutbrod (> Standard) und dem Vidal & Sohn Tempo-Werk (> Tempo) sollte Framo einen sogenannten Haupttyp nach Einheitskonstruktion mit 0,65 t Nutzlast und 500-ccm-Motor entwickeln.

Kriegsbedingt zerschlugen sich diese Pläne.

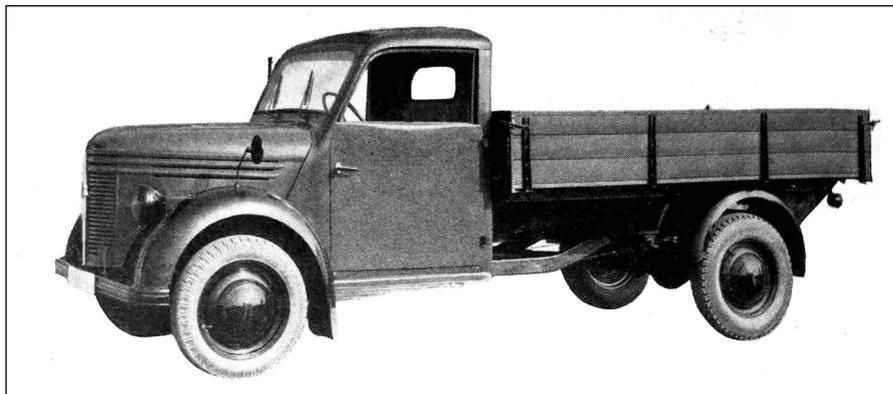
1940 erhielt der V 500 mit neuer Bremsanlage den Namen „Danzig“ und im Folgejahr stellte Framo ihn weiterentwickelt als „Einheitstyp 650“ unter der Typenbezeichnung V 501/I vor. Der alte 498-ccm-Zweizylinder-Zweitaktmotor war nun wassergekühlt und brachte 14,5 PS. Ein neuentwickelter Zweizylinder-Doppelkolbenmotor

(17 PS, 506 ccm) wurde erst 1942 fertig (Typ V 501/II). Der letzte Framo verließ im Sommer 1943 die Werkshallen. Längst hatten sich die Framo-Werke auf Rüstungsproduktion umgestellt, für die Hunderte ausländischer Zwangsarbeiter und politischer Häftlinge eingesetzt wurden.

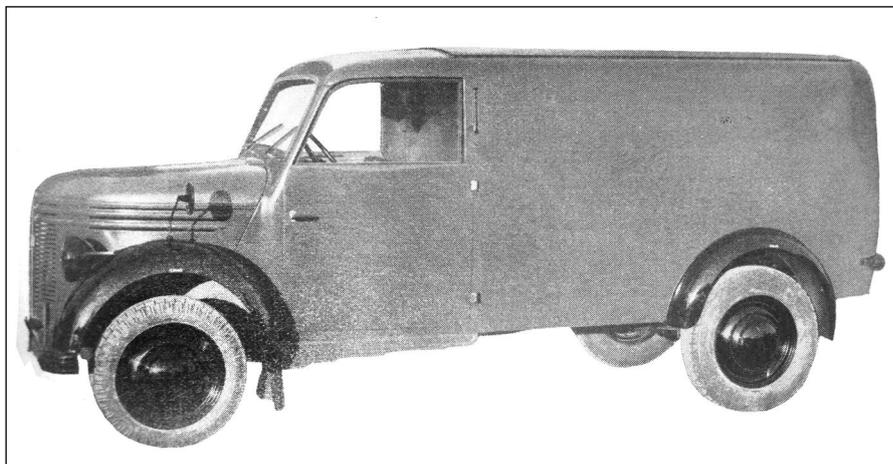
Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Werk demontiert, dann fertigte man bei Framo zunächst Handwagen,



Framo TV 300



Framo-Kastenwagen 1943 <sup>1</sup>



Framo-Pritschenwagen 1943 <sup>1</sup>



Framo-Lieferdreirad



Spanischer Framo Sils Gerona <sup>DQA</sup>



Framo-Lieferwagen-Prospekt von 1956



2015

Kinderroller, Kartoffelkörbe und Kartoffelquetschen. Am 17. April 1948 wurde der Betrieb verstaatlicht und erst im Sommer 1949 verließ wieder ein Framo-Kleintransporter Typ V 501 mit 496-ccm-Zweizylinder-Zweitakt-Doppelkolbenmotor (15/17 PS) das Montageband des nunmehrigen VEB IFA Framo-Werks. In dieser Ausstattung wurde er ab 1952 auch in der Bundesrepublik angeboten. Als Omnibus für 7 Fahrgäste diente er dem Nahverkehr.

Ab 1955 wurde eine letzte IFA-Framo Entwicklung Typ 901/2 Z mit 24-PS-Dreizylinder-Zweitaktmotor und Umkehrspülung (Flachkolben) vertrieben, ab 1956 mit auf 28 PS erhöhter Leistung und 0,8 t Nutzlast. Als Kombi, Kasten-, Pritschen-, Krankenwagen und Kleinomnibus wurde der IFA-Framo in über 20 Länder exportiert.

1957 wurde das Werk in VEB Barkas-Werke umbenannt und die IFA-Framo Klein-Lkw verließen das Werk unter dem Namen > „Barkas“.