18. Deutschlandfahrt für
historische Nutzfahrzeuge

Sachsen-Tour

31. August bis 4. September 2021

QR-Code
abscannen und
Sie kommen
auf unsere
Homepage

31.8.2021	1.9.2021	2.9.2021	3.9.2021	4.9.2021
Herzberg am Harz	**Markranstädt bei Leipzig**	**Cottbus**	**Hartmannsdorf bei Chemnitz**	**Plauen**
TIP Trailer	Frank Fahrzeugbau	Poredda Logisticservice	Sächsisches Nutzfahrzeug-Museum	Werner Poller Stiftung

www.historische-deutschlandfahrt.de

Initiative Historische
Nutzfahrzeuge

KRONE COMMERCIAL VEHICLE SE
Bernard-Krone-Straße 1, 49757 Werlte, DEUTSCHLAND,
Tel.: +49 5951 209-0, info.nfz@krone.de, www.krone-trailer.com

KRONE
Wir transportieren Zukunft

Joachim Fehrenkötter

Organisationsleiter Sachsen-Tour

Liebe Teilnehmer der 18. Deutschlandfahrt.

„Es wächst zusammen, was zusammen gehört." Mit diesen wenigen Worten hatte Altbundeskanzler Willy Brandt die Situation im Herbst 1989 aus meiner Sicht sehr treffend beschrieben. Trotzdem hat dieser Prozess länger gedauert als viele gedacht haben. Alleine die wirtschaftlichen Unterschiede waren enorm.

Nun, mehr als 30 Jahre später, kann man diese Worte als erfüllt sehen. Wir sind zusammengewachsen und sind ein geeinigtes Land und ein geeinigtes Volk. Als ich die Tour abgefahren habe, wurde mir klar, welche enormen Anstrengungen das uns allen abverlangt hat.

Wenn ich an die ersten Touren über das doch sehr marode Straßennetz denke, dann wird mir klar, was für eine gigantische Leistung alleine in der Infrastruktur steckt. Aber auch in der Fahrzeugtechnik wurde seinerzeit ein enormer Schritt nach vorne getan. Auch wenn wir die alten IFAs, Roburs und Trabbis alle sehr schätzen, der Stand der Technik war es seinerzeit nicht mehr. Umso beachtlicher, was mit dieser Technik seinerzeit geleistet wurde. Ich freue mich schon sehr auf die staunenden Augen, wenn wir unsere Führung durch das „Sächsische Nutzfahrzeug Museum Hartmannsdorf" erhalten.

Neben der Technik und der Infrastruktur sind wir aber auch in erster Linie menschlich zusammengewachsen. Gerade in der Nutzfahrzeugoldtimer Szene spielte es nie eine Rolle aus welchem Teil Deutschlands man kam. Jeder war daran interessiert an den Menschen und an den Maschinen, egal ob aus Köln oder Chemnitz.

Und so freue ich mich darauf mit den vielen Freunden, nicht nur aus Deutschland, ein weiteres Kapitel „Deutschlandfahrt" aufzuschlagen.

Ich bedanke mich sehr herzlich bei unseren Unterstützern und wünsche allen Teilnehmern eine schöne und pannenfreie Tour.

Die Teilnehmer
Teilnehmer nach Startnummern 6
Teilnehmer in alphabetischer Reihenfolge 10

Grußwort
Joachim Fehrenkötter, Organisationsleiter Sachsen-Tour 3

Oliver Trost, Geschäftsführer ETM Verlag Stuttgart 14

Hildegard Müller, Präsidentin des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA) 16

Steffen Bilger MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur und Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik 18

Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. 20

Die Tour
Karte zum Tourverlauf und Tourbeschreibung 22
Partner und Sponsoren der Tour 32

Teilnehmer-Porträts
Porträts aller Teilnehmer und Fahrzeuge 40

Impressum 138

Für noch mehr Informationen einfach schnell unseren QR-Code einlesen oder unsere Homepage unter: www.historische-deutschlandfahrt.de besuchen.

LT24 lkw-teile24

Folgen Sie uns!

Partner der historischen Deutschlandfahrt 2021.

lkw-teile24.de – jederZEIT eine gute Wahl

Sie sind noch kein TRUCKER'S CLUB Mitglied?

Dann schnell hier anmelden und regelmäßig Vorteile sichern: **www.lkw-teile24.de/newsletter**

TRUCKER'S CLUB

Scan mich!

lkw-teile24 **App** auf Ihrem **Mobilgerät**

Laden im App Store

JETZT BEI Google Play

Google Play und das Google Play-Logo sind Marken von Google LLC.

+49 (0)35601 8045-0 (Mo.–Fr. 8–17 Uhr) | info@lkw-teile24.de

Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
1	Werner Poller	MAZ	5432 SZM	1986	Sattelzugm.	40
2	Andreas Frank	Ernst Grube	Werdau H6 Z	1956	Pritsche	41
3	Manfred Wacker	Büssing	8000	1953	Pritsche	42
4	Dieter Kuijl	FTF	F 8.20 D	1976	Prische	44
5	Kees van Heezik	Mack	C 600	1962	Prische	45
6	Dr. Peter Kraas	Opel	Blitz	1943	Pritsche	46
7	Theo Eichenauer	Krupp	K 701	1962	Prische	48
8	Wilfried Grillmayer	Mercedes-Benz	1632	1977	Pritsche	49
9	Gerd Schlotmann	Daimler-Benz	LP 1313	1968	Koffer	50
10	Karl Friedrich Frank	Mercedes-Benz	L 3500	1952	Pritsche	52
11	Gerd Peist	Volvo	F 89	1976	Koffer	53
12	Rolf Hamprecht	Daimler-Benz	LPS 2032	1972	Sattelzugm.	54
13	Theo Mühlenbein	Krupp	O 10 F4	1958	Omnibus	55
14	Claus Giebel	Scania	T 112 H	1984	Pritsche	56
15	Holger Hahn	Mercedes-Benz	1633 S	1984	Sattelzugm.	57
16	Detlev Stolze	Henschel	HS 15 S	1963	Sattelzugm.	58
17	Horst Anhalt	Scania	T 143	1986	Sattelzugm.	59
18	Jos van der Gaag	Scania	142 H	1981	Sattelzugm.	60
19	Jack Postmus	Volvo	F 16	1991	Sattelzugm.	61
20	Jan Hoeck	FTF	FS7 205	1974	Pritsche	62
21	Mathias Höfle	Volvo	F 10 Globetrotter	1987	Pritsche	63
22	Karl-Heinz Daniels	Mercedes-Benz	LP 808	1977	Pritsche	64
23	Thies Anhalt	Ford	Transcontinental	1982	Sattelzugm.	66
24	Henrik Hamprecht	MAN	22.361	1984	Koffer	67
25	Dirk Rabeneck	MAN	19.361	1985	Sattelzugm.	68
26	Frank Müller	Scania	112 H	1984	Sonderfahrzeug	69
27	Frithjof Helmold	Borgward	B 4500	1961	Pritsche	70
28	Siegfried Berger	Skoda	Liaz 706 RTTN	1964	Pritsche	71
29	Gerhard Eckardt sen.	MAN	19.372 F 90	1991	Sattelzugm.	72

Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
30	Karl-Heinz Loers	Faun	L8/38 Z1	1961	Pritsche	73
31	Wolfgang Schrader	VEB Ernst Grube	H6	1957	Prische	74
32	Ben de Kok	Volvo	N 88	1970	Pritsche	75
33	Josef Sulzbacher	Gräf & Stift	L 230	1966	Pritsche	76
34	Gijs van Maanen	DAF	T 2400 DK 370	1968	Koffer	77
35	Alex Goddyn	Peterbilt	377	1988	Sattelzugm.	78
36	Joachim Fehrenkötter	Büssing	6000	1955	Pritsche	80
37	Rene Meinel Poller	Volvo	F88 4425	1977	Sattelzugm.	81
38	Klaus Frank	VEB Barkas-Werke	IFA B 1000	1989	Bus	82
39	Heinz Quäck	IFA	W50 LS	1982	Sattelzugm.	83
40	Lutz Jokisch	IFA	H 6	1955	Pritsche	84
41	Thomas Paul Göttl	Büssing	BS 16 L	1970	Pritsche	85
42	Uwe Ludwig	IFA	H 6	1952	Pritsche	86
43	Jacob-Arie Terlouw	Scania-Vabis	LS 76	1973	Sattelzugm.	87
44	Jack Jansen	Mack	B 43	1960	Koffer	88
45	Simon Laan	Mercedes-Benz	L 312	1956	Koffer	90
46	Eppie Bok	MAN	19.321 H	1988	Pritsche	92
47	Reinhard Hofmann	Erst Grube	S 4000	1981	Pritsche	93
48	Willem Brands	DAF	3600 Space Cab	1986	Sattelzugm.	94
49	Leo de Leede	Volvo	L 475	1964	Koffer	95
50	Andreas Stapelfeld	Faun	F60/36 S	1955	Pritsche	96
51	Klaus Block	Volvo	F 10-20	1979	Sattelzugm.	97
52	Stefan Loers	Mercedes-Benz	L 325	1954	Pritsche	98
53	Karl-August Steels	Renault	Trucks TRM 2000	1985	Sonderfahrzeug	99
54	Karl-Heinz Neemann	Neoplan	N 10	1979	Omnibus	100
55	Helmut Hoffmann	Büssing	LU 11/16	1963	Pritsche	101
56	Hans Dietmar Bonin	Mercedes-Benz	LAK 329	1961	Pritsche	102
57	Wolfgang Priedigkeit	Daimler-Benz	LK 1624	1971	Kipper	103
58	Hermann Hegmann	Mercedes-Benz	1419	1981	Pritsche	104

Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
59	Heinz Seine	Scania	92 H	1986	Wohnmobil	105
60	Johannes Peine	Volvo	F 89-38 4x2	1972	Koffer	106
61	Heinz-Bruno Hecker	Krupp Südwerke	Titan SWL 80	1952	Pritsche	108
62	Werner Maier	Setra	S 9	1959	Omnibus	109
63	Thomas Glasen	MAN	19.281 BSL	1982	Sattelzugm.	110
64	Erwin Flachsländer	Magirus	S3500 Sirius	1956	Sattelzugm.	111
65	Michael in het Panhuis	Mercedes-Benz	814 LN 2	1988	Koffer	112
66	Norbert Glasen	MAN	19.321 U-BB	1984	Kipper	113
67	Arnold van den Visch	Büssing	BS 22	1969	Koffer	114
68	Andreas Berger	Ernst Grube	S 4000-1	1959	Pritsche	115
69	David Priebs	Volvo	F89 6x2	1975	Sonderfahrzeug	116
70	Jochen Zitzmann	Ernst Grube Werdau	H6 Z	1958	Sattelzugm.	118
71	Heiko Rettberg	Henschel	HS 16	1967	Sattelzugm.	119
72	Konstanze Schröder	Hanomag	Kurier L	1960	Pritsche	120
73	Tobias Hamprecht	Daimler-Benz	LP 1626	1972	Sattelzugm.	121
74	Jens-Peter Holm	Magirus Deutz	Mercur	1957	Kipper	122
75	Rolf Ulrich	Scania	R 142 M	1981	Sattelzugm.	123
76	Dirk Priebs	Volvo	N86-48 T	1971	Kipper	124
77	Volkmar Schumann	IFA	S 4000	1958	Pritsche	125
78	Georg Reuss	Henschel	F 161 S	1969	Sattelzugm.	126
79	Dieter Karrenberg	Daimler-Benz	DB319 LF 408	1966	Kastenwagen	127
80	Karl-Heinz Kluge	VEB Barkas	B-1000 HP	1974	Pritsche	128
81	Michael Rogler	Fahrzeugwerke Werdau	S 4000	1959	Kipper	129
82	Robin Anhalt	Volvo	F 1220	1978	Sattelzugm.	130
83	Christoph Peine	Magirus Deutz	Mercur 125	1961	Koffer	131
84	Thomas Brabender	MAN	F 90	1990	Sattelzugm.	132
85	Christoph Andree	Steyr	591	1986	Wohnmobil	133
86	Philip Borges	Volvo	F10 4x2	1985	Pritsche	134

„Wir fahren gut mit BPW.
Seit Generationen.“

#howdoyouthinktransport

Mehr zu den BPW Fahrwerken:
www.bpw.de

we think transport

Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
85	Andree, Christoph	Steyr	591	1986	Wohnmobil	133
17	Anhalt, Horst	Scania	T 143	1986	Sattelzugm.	59
82	Anhalt, Robin	Volvo	F 1220	1978	Sattelzugm.	130
23	Anhalt, Thies	Ford	Transcontinental	1982	Sattelzugm.	66
68	Berger, Andreas	Ernst Grube	S 4000-1	1959	Pritsche	115
28	Berger, Siegfried	Skoda	Liaz 706 RTTN	1964	Pritsche	71
51	Block, Klaus	Volvo	F 10-20	1979	Sattelzugm.	97
46	Bok, Eppie	MAN	19.321 H	1988	Pritsche	92
56	Bonin, Hans Dietmar	Mercedes-Benz	LAK 329	1961	Pritsche	102
86	Borges, Philip	Volvo	F10 4x2	1985	Pritsche	134
48	Brands, Willem	DAF	3600 Space Cab	1986	Sattelzugm.	94
22	Daniels, Karl-Heinz	Mercedes-Benz	LP 808	1977	Pritsche	64
32	de Kok, Ben	Volvo	N 88	1970	Pritsche	75
49	de Leede, Leo	Volvo	L 475	1964	Koffer	95
29	Eckardt sen., Gerhard	MAN	19.372 F 90	1991	Sattelzugm.	72
7	Eichenauer, Theo	Krupp	K 701	1962	Prische	48
64	Flachsländer, Erwin	Magirus	S3500 Sirius	1956	Sattelzugm.	111
2	Frank, Andreas	Ernst Grube	Werdau H6 Z	1956	Pritsche	41
10	Frank, Karl Friedrich	Mercedes-Benz	L 3500	1952	Pritsche	52
38	Frank, Klaus	VEB Barkas-Werke	IFA B 1000	1989	Bus	82
14	Giebel, Claus	Scania	T 112 H	1984	Pritsche	56
66	Glasen, Norbert	MAN	19.321 U-BB	1984	Kipper	113
63	Glasen, Thomas	MAN	19.281 BSL	1982	Sattelzugm.	110
35	Goddyn, Alex	Peterbilt	377	1988	Sattelzugm.	78
41	Göttl, Thomas Paul	Büssing	BS 16 L	1970	Pritsche	85
8	Grillmayer, Wilfried	Mercedes-Benz	1632	1977	Pritsche	49
15	Hahn, Holger	Mercedes-Benz	1633 S	1984	Sattelzugm.	57
24	Hamprecht, Henrik	MAN	22.361	1984	Koffer	67
12	Hamprecht, Rolf	Daimler-Benz	LPS 2032	1972	Sattelzugm.	54
73	Hamprecht, Tobias	Daimler-Benz	LP 1626	1972	Sattelzugm.	121

Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
61	Hecker, Heinz-Bruno	Krupp Südwerke	Titan SWL 80	1952	Pritsche	108
58	Hegmann, Hermann	Mercedes-Benz	1419	1981	Pritsche	104
27	Helmold, Frithjof	Borgward	B 4500	1961	Pritsche	70
20	Hoeck, Jan	FTF	FS7 205	1974	Pritsche	62
47	Hofmann, Reinhard	Erst Grube	S 4000	1981	Pritsche	93
21	Höfle, Mathias	Volvo	F 10 Globetrotter	1987	Pritsche	63
55	Hoffmann, Helmut	Büssing	LU 11/16	1963	Pritsche	101
74	Holm, Jens-Peter	Magirus Deutz	Mercur	1957	Kipper	122
65	in het Panhuis, Michael	Mercedes-Benz	814 LN 2	1988	Koffer	112
44	Jansen, Jack	Mack	B 43	1960	Koffer	88
40	Jokisch, Lutz	IFA	H 6	1955	Pritsche	84
36	Fehrenkötter, Joachim	Büssing	6000	1955	Pritsche	80
79	Karrenberg, Dieter	Daimler-Benz	DB319 LF 408	1966	Kastenwagen	127
80	Kluge, Karl-Heinz	VEB Barkas	B-1000 HP	1974	Pritsche	128
6	Kraas, Dr. Peter	Opel	Blitz	1943	Pritsche	46
4	Kuijl, Dieter	FTF	F 8.20 D	1976	Prische	44
45	Laan, Simon	Mercedes-Benz	L 312	1956	Koffer	90
30	Loers, Karl-Heinz	Faun	L8/38 Z1	1961	Pritsche	73
52	Loers, Stefan	Mercedes-Benz	L 325	1954	Pritsche	98
42	Ludwig, Uwe	IFA	H 6	1952	Pritsche	86
62	Maier Werner	Setra	S 9	1959	Omnibus	109
37	Meinel Poller, Rene	Volvo	F88 4425	1977	Sattelzugm.	81
13	Mühlenbein, Theo	Krupp	O 10 F4	1958	Omnibus	55
26	Müller, Frank	Scania	112 H	1984	Sonderfahrzeug	69
54	Neemann, Karl-Heinz	Neoplan	N 10	1979	Omnibus	100
83	Peine, Christoph	Magirus Deutz	Mercur 125	1961	Koffer	131
60	Peine, Johannes	Volvo	F 89-38 4x2	1972	Koffer	106
11	Peist, Gerd	Volvo	F 89	1976	Koffer	53
1	Poller, Werner	MAZ	5432 SZM	1986	Sattelzugm.	40

Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
19	Postmus, Jack	Volvo	F 16	1991	Sattelzugm.	61
69	Priebs, David	Volvo	F89 6x2	1975	Sonderfahrzeug	116
76	Priebs, Dirk	Volvo	N86-48 T	1971	Kipper	124
57	Priedigkeit, Wolfgang	Daimler-Benz	LK 1624	1971	Kipper	103
39	Quäck, Heinz	IFA	W50 LS	1982	Sattelzugm.	83
25	Rabeneck, Dirk	MAN	19.361	1985	Sattelzugm.	68
71	Rettberg, Heiko	Henschel	HS 16	1967	Sattelzugm.	119
78	Reuss, Georg	Henschel	F 161 S	1969	Sattelzugm.	126
81	Rogler, Michael	Fahrzeugwerke Werdau	S 4000	1959	Kipper	129
9	Schlotmann, Gerd	Daimler-Benz	LP 1313	1968	Koffer	50
31	Schrader, Wolfgang	VEB Ernst Grube	H6	1957	Prische	74
72	Schröder, Konstanze	Hanomag	Kurier L	1960	Pritsche	120
77	Schumann, Volkmar	IFA	S 4000	1958	Pritsche	125
59	Seine, Heinz	Scania	92 H	1986	Wohnmobil	105
50	Stapelfeld, Andreas	Faun	F60/36 S	1955	Pritsche	96
53	Steels, Karl-August	Renault	Trucks TRM 2000	1985	Sonderfahrzeug	99
16	Stolze, Detlev	Henschel	HS 15 S	1963	Sattelzugm.	58
33	Sulzbacher, Josef	Gräf & Stift	L 230	1966	Pritsche	76
43	Terlouw, Jacob-Arie	Scania-Vabis	LS 76	1973	Sattelzugm.	87
75	Ulrich, Rolf	Scania	R 142 M	1981	Sattelzugm.	123
67	van den Visch, Arnold	Büssing	BS 22	1969	Koffer	114
18	van der Gaag, Jos	Scania	142 H	1981	Sattelzugm.	60
5	van Heezik, Kees	Mack	C 600	1962	Prische	45
34	van Maanen, Gijs	DAF	T 2400 DK 370	1968	Koffer	77
3	Wacker, Manfred	Büssing	8000	1953	Pritsche	42
70	Zitzmann, Jochen	Ernst Grube Werdau	H6 Z	1958	Sattelzugm.	118

BRABENDER® solutions

...the logistic software people

→ www.brabender-group.com

Besuchen Sie uns im Internet!

Logistiksoftware, mit der Sie Ihre Ziele erreichen.

Speditionssoftware

Telematiksysteme

Lagersoftware

Transportmanagementsoftware

Controllingsoftware

Oliver Trost
Geschäftsführer
ETM Verlag Stuttgart

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge,

die Pandemie hat uns auch 2021 noch fest im Griff, langsam aber sicher sehen wir nun jedoch Licht am Ende des Tunnels. Nach der erfolgreich durchgeführten Tour der Transporthelden im letzten Jahr, haben wir uns auch dieses Jahr wieder entschlossen, eine „kleine" Tour durchzuführen.

Anfang September möchten wir mit der Sachsen-Tour wieder als „rollendes Museum" unterwegs sein und den Teilnehmerinnen und Teilnehmern, genauso wie den Zuschauerinnen und Zuschauern ein Lächeln ins Gesicht zaubern. Starten werden wir in Herzberg am Harz, dann geht es nach Markranstädt bei Leipzig, weiter bis Cottbus, danach zum Nutzfahrzeugmuseum Hartmannsdorf bei Chemnitz und die Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge endet dieses Jahr in Plauen.

Wie immer gilt mein herzlicher Dank unserem langjährigen Schirmherrn, dem VDA, den Sponsoren und Partnern der Tour, dem Team Fehrenkötter und meiner ETM Mannschaft. Der unermüdliche Einsatz aller Beteiligten, die großartigen Partnerschaften und die hervorragende Zusammenarbeit machen die Deutschlandfahrt jedes Mal erst möglich.

Allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern wünsche ich eine gute und vor allem sichere Fahrt. Wir sehen uns bei der Sachsen-Tour!

Ihr Oliver Trost

an Edenred company

Individuelle Tankplanung mit UTA SmartCockpit®

2 MONATE GRATIS TESTEN
UTA.COM/DE_SMARTCOCKPIT

Hildegard Müller
Präsidentin des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die 18. Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge tourt in diesem Jahr durch Brandenburg, Niedersachsen und Sachsen. Es freut mich sehr, dass der VDA dabei wieder die Schirmherrschaft für dieses beeindruckende Ereignis innehaben darf, das Besucherinnen und Besuchern einen Einblick in die spannende Geschichte des Nutzfahrzeugs gibt.

Die Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeug ruft uns jährlich eine Tatsache ins Gedächtnis, die eigentlich selbstverständlich sein sollte: Ohne das Nutzfahrzeuge würde unser alltägliches Leben stillstehen. Supermarktregale wären leer. Kinder kämen nicht zur Schule. Pakete würden nicht bei ihren Empfängern ankommen. Das Nutzfahrzeug in all seinen Facetten ist unser wichtiger Begleiter auf allen Wegen. Die beeindruckende Leistung während der Corona-Pandemie darf auch nicht unerwähnt bleiben. Nicht zuletzt ist der effiziente Güterverkehr durch Lkw und Transporter eine notwendige Voraussetzung für Wachstum, Wohlstand und Beschäftigung.

Ich bin sicher, dass Nutzfahrzeuge auch eine gute Zukunft vor sich haben. Diese möchten wir auch bei der IAA 2022 in Hannover präsentieren. Die niedersächsische Landeshauptstadt wird im September 2022 der Hotspot für alle wichtigen Innovationen und neuen Angebote auf dem Weg zur klimaneutralen Logistik. Dazu gehören Lkw, Busse, Anhänger und Aufbauten und die Vernetzung mit dem Schienenverkehr, mit Schiffen, Flugzeugen und auch Zustellrobotern für die letzte Meile. Ich freue mich, Sie dort zu begrüßen.

Nun wünsche ich aber zuerst einmal allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Deutschlandfahrt 2021 viel Glück, Freude sowie eine sichere und gute Fahrt!

Ihre Hildegard Müller

TIP PEMA

Wir bewegen mit Ihnen die Zukunft.

Standard- & Spezialfahrzeuge beim Experten für Flottenlösungen mieten.

- **Miete**
- **Werkstatt-Service**
- **Telematik**
- **Gebraucht-fahrzeuge**

Partner der Deutschlandfahrt!
Wir freuen uns, Sie am 31.08. in Herzberg begrüßen zu können.

www.tipeurope.de www.pema.eu
info-central@tipeurope.com

Steffen Bilger MdB

Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur und Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik

Sehr geehrte Damen und Herren,

inzwischen hat die Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge eine langjährige Tradition. Die gezeigten Fahrzeugveteranen repräsentieren den Stand einer vergangenen, zu ihrer Zeit aber oft innovativen Technik. Transport- und Technikgeschichte wird somit durch die beliebte Oldtimer-Veranstaltung immer wieder hautnah erlebbar. Dafür möchte ich dem ETM Verlag Stuttgart, der Fehrenkötter Transport & Logistik GmbH und allen Unterstützern herzlich danken. Denn es heißt: Wer die Zukunft erforschen will, muss die Vergangenheit kennen.

In naher Zukunft brauchen wir mehr Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben auf der Straße. Denn bis 2030 soll ein Drittel der Fahrleistung im schweren Straßengüterverkehr elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe erfolgen. Die Umstellung von Fahrzeugen auf elektrische Antriebe soll dazu einen wesentlichen Beitrag leisten. Deshalb wird die Bundesregierung die Beschaffung von neuen und umgerüsteten Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben fördern.

Aber auch diese nahe Zukunft wird irgendwann Geschichte sein. Alternative Antriebe von morgen werden zu historischen Antrieben in der Zukunft. Und diese gilt es dann wieder zu bewahren.

Ich wünsche der Reise in die Vergangenheit ein gutes Gelingen
und allen Teilnehmern eine gute und sichere Fahrt.

Ihr Steffen Bilger MdB

Poller seit 1925

Spedition mit Tradition

DANKE den Helden!

Diese außerordentliche Situation bedarf einer großen Wertschätzung an diejenigen, die den „Laden“ am Laufen halten! Also den gesamten Mitarbeitern/innen der Transportbranche.

spedition-poller.de

Foto: BGL e.V. (Piotr Banczerowski)

Prof. Dr.
Dirk Engelhardt
Vorstandssprecher des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die „Deutschlandfahrt für Historische Nutzfahrzeuge" geht 2021 bereits in ihre 18. Saison – nach alter Zeitrechnung. Nach neuer Zeitrechnung ist es die 2. – unter Corona-Vorzeichen. Denn leider kann sich auch diese traditionsreiche, vom ETM-Verlag gemeinsam mit der Spedition Fehrenkötter organisierte Oldtimer-Tour, für die VDA-Präsidentin Hildegard Müller die Schirmherrschaft übernommen hat, nicht den Auswirkungen der Pandemie entziehen. Trotzdem lassen es sich die Organisatoren nicht nehmen, auch mit einer im Vergleich zu Vor-Corona-Zeiten etwas verkleinerten Variante unter dem Namen „Sachsen-Tour 2021" nicht nur die Herzen der Fans von „junggebliebenen" Lastkraftwagen und Sattelschleppern (wie früher die Sattelzugmaschinen genannt wurden) entlang der Strecke höher schlagen zu lassen…

Dieses organisatorische Engagement finden wir vom Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. – und auch ich persönlich – ganz großartig. So hat doch der Lkw zum Wiederaufbau und Wirtschaftswunder in Deutschland einen ganz erheblichen Beitrag geleistet. Daher ist es mehr als begrüßenswert, wenn mit der Deutschlandfahrt traditionell an diese Zeiten erinnert wird.

Deswegen wünsche ich und wünschen wir vom BGL auch der 18. Deutschlandfahrt für Historische Nutzfahrzeuge mit ihren überall für Aufsehen sorgenden, wunderschön restaurierten Oldtimer-Brummis viel Erfolg und allzeit gute Fahrt!

Herzlichst Ihr Dirk Engelhardt

Alles wettbewerbsfähig
DEKRA Mitgliedschaft

Werden Sie Teil eines starken Netzwerks. Ob Kostenkontrolle, Einhaltung gesetzlicher Auflagen oder Betriebssicherheit – als DEKRA Mitglied sichern Sie sich kompetente Leistungen für Ihren Fuhrpark. Informieren Sie sich jetzt unter der Service-Hotline **0800.333 333 3**. Den nächstgelegenen DEKRA Standort finden Sie unter: **dekra.de/standorte**

DEKRA

Die Tour 2021 im Überblick

Startpunkt

31. August 2021

Eintreffen der Teilnehmer bis 12:00 Uhr in **Herzberg am Harz** bei TIP Trailer/PEMA

Patenschaft: TIP Trailer/PEMA

1. Etappe

1. September 2021

Herzberg am Harz – Markranstädt bei Leipzig

Frank Fahrzeugbau

Patenschaft: Frank Fahrzeugbau, Michelin

Streckenlänge: circa 180 km

2. Etappe

2. September 2021

Markranstädt bei Leipzig – Cottbus

Poredda Logisticservice

Patenschaft: DEKRA, LKW-TEILE24

Streckenlänge: circa 200 km

3. Etappe

3. September 2021

Cottbus – Hartmannsdorf bei Chemnitz

Sächsisches Nutzfahrzeug-Museum

Patenschaft: BPW, Brabender, Krone, UTA, Veltins

Streckenlänge: 300 km Rundfahrt durch die Sächsische Schweiz

4. Etappe

4. September 2021

Hartmannsdorf bei Chemnitz – Plauen

Werner Poller Stiftung

Patenschaft: Spedition Poller

Streckenlänge: circa 80 km

Eine echte Erlebnistour

Ausblick auf die 18. Deutschlandtour von ETM-Verlag und Spedition Fehrenkötter

Keine Kippertreffen, keine Ausfahrten, keine Geselligkeit und kein Austausch unter Gleichgesinnten … 2020 und auch 2021 waren und sind für die Freunde von historischen Nutzfahrzeugen wirklich Jahre, die allerhand Entbehrungen mit sich gebracht haben. Verständlich, dass die Vorfreunde auf die 18. Deutschlandfahrt des ETM Verlages und der Spedition Fehrenkötter unter der Schirmherrschaft des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) riesengroß ist. Und auch wenn selbstverständlich vielleicht noch die Schutzbestimmungen der Corona-Pandemie weiterhin eingehalten werden müssen, die Organisatoren haben alles daran gesetzt, dass die 18. Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge vom 31. August bis zum 4. September 2021 zu einem echten Erlebnis wird. „Wir sind nicht nur Gleichgesinnte, sondern Freunde, die sich sozusagen über ein Jahr lang nicht gesehen haben. Da geht es also nicht nur darum, eine interessante Tour zu starten, sondern auch Freundschaften zu pflegen. Dass wir dabei mit 80 klassischen Lkw unterschiedlichster Baujahre für ein besonderes PS-Spektakel sorgen, ist beinahe ein Nebeneffekt und für Kenner der Szene das Tüpfelchen auf dem i", beschreibt Organisator Joachim Fehrenkötter die gewaltige Vorfreude auf die 1.000-Kilometer-Tour.

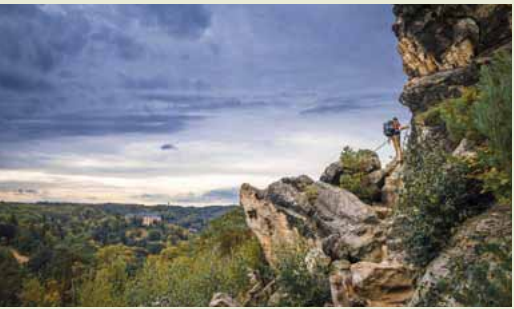
Die Tour 2020 bei Krone in Spelle.

Sachsentour ist kein Zufallstreffer

„Alte Liebe rostet nicht" – besser lassen sich die Erwartungen an das Lkw-Klassiker-Event nicht auf den Punkt bringen. „Leider ist die Teilnehmerzahl begrenzt. Eine lange Warteliste zeigt uns, wie viele Menschen gerne mitgefahren wären. Aber wichtig ist es, dass es endlich wieder los geht", erläutert Fehrenkötter. Und bei den Veranstaltern ist es nicht nur der Stolz, endlich wieder die wunderschönen Nutzfahrzeug-Legenden auf die Straße zu bringen. „Vielen fehlt schlicht und einfach der Austausch mit Gleichgesinnten. Und die Möglichkeit, Freundschaften zu pflegen und Freude an diesem wunderschönen Hobby zu zeigen". Deshalb war es sicherlich auch kein Zufall, dass die 18. Deutschlandfahrt ausgerechnet eine Sachsentour wird. „Aufgrund von Corona war ein Ziel im Ausland für 2021 einfach zu problematisch. Die Risiken ließen sich nicht kalkulieren. Und die guten Erfahrungen der letztjährigen Tour haben uns gezeigt, dass es bei strikter Einhaltung von Auflagen und Disziplin der Teilnehmer im Inland auch sehr gut funktionieren kann", so der Organisator. Erfreuliche Nachricht für alle Freunde von Klassiker-Liebhabern deshalb: "Wir streben für die kommenden Jahre eine jährlich stattfindende Tour an. Sozusagen eine große und eine kleine. Einmal Ausland, einmal Inland. In jedem Fall wollen wir mehr miteinander unternehmen und mehr miteinander erleben. Wenn wir etwas aus Corona gelernt haben, dann das".

Strecke wird zur Bewährungstour

Doch jetzt zur Sachsentour 2021, die am 31. August ab mittags mit dem Eintreffen der Teilnehmer bei TIP Trailer/Pema in **Herzberg (Harz)** beginnt. Tip Trailer besitzt eine der größten und vielfältigsten Auflieger-, Tanker, Intermodal- und Zugmaschinenflotten in Europa. Die kleine Residenzstadt Herzberg liegt unterhalb der gleichnamigen Burg, aus der im 16. Jahrhundert das wunderschöne Schloss Herzberg mit seiner seltenen und eigenwilligen Fachwerkarchitektur hervorging. Aufgrund der Lage von Herzberg in unmittelbarer Nähe zum Nationalpark am Südrand des Harzes wird schnell deutlich, warum die Stadt und die Region bei vielen Urlaubern so hoch im Kurs stehen. Auch der Nationalpark Harz ist unzähligen Touristen längst ein Begriff. Während damit sicherlich schon die Anreise ein reizvoller Genuss wird und am Abend ein get-together auf dem Programm steht, schließt sich am 1. September 2021 eine etwa 230 Kilometer lange Tour nach Leipzig an. Es geht also durch den Harz, dessen Steigungen nicht nur Mountainbiker begeistern, sondern auch den betagten Karossen und ihren Fahrer(innen) einiges abverlangen werden. Ganz abgesehen von den phantastischen Aussichten auf die Landschaft. „Wenn man so will, wird das eine richtige Bewährungsprobe. Da werden wir alle garantiert unseren Spaß haben", ist sich Joachim Fehrenkötter sicher.



Die Teufelsmauer bei Blankenburg im Harz.

Idylle in Wernigerode.

Die Skyline von Leipzig und das Bach-Denkmal.

Tour mit imposanten Zwischenstationen

Endstation am Nachmittag ist dann die Firma Frank Fahrzeugbau GmbH in **Markranstädt bei Leipzig.** Das großzügige Firmenareal bietet ideale Voraussetzungen zum Abstellen der Lkw-Oldies und, ebenfalls perfekt, allerhand Möglichkeiten, in die imposante Welt der Nutzfahrzeuge abzutauchen. Frank Fahrzeugbau ist in Sachsen schließlich der Top-Partner rund um den Lkw und bekannt sein umfassendes Repertoire an Nutzfahrzeug-Spezialitäten und Branchenlösungen. Abgesehen davon fährt Klaus Frank Senior schon seit 2014 die Tour mit. Sponsor des nächsten Veranstaltungstages, also den 2. September, ist LKW-TEILE24. Und damit wird schon klar, dass es von Leipzig aus dann in Richtung **Cottbus** geht. Wieder eine rund 200 Kilometer lange Fahrt durch reizvolle Landschaften, die mitten durch den Spreewald und entlang vieler geschichtsträchtiger Kulturdenkmäler führt. Einer der gefühlten Höhepunkte ist sicherlich die Überquerung der Elbe. Ziel für die Teilnehmer an diesem Tag ist die Spedition Poredda LogisticService OHG, deren rund 40 Sattelzüge den Menschen weit über die Region hinaus ein Begriff sind. Hier endet dann auch dieser Abschnitt der Tour.

Ein Altmarkt Stadtfest in Cottbus.

Sächsische Schweiz – Bastei mit Blick auf die Elbe.

Strammste Etappe führt in die Sächsische Schweiz

Am 3. September 2021 erwartet die Teilnehmer dann der wohl anstrengendste Teil der Veteranen-Tour. Von **Cottbus** aus geht es auf einer Strecke von rund 300 Kilometern durch die sächsische Schweiz nach **Hartmannsdorf bei Chemnitz.** Als sächsische Schweiz wird übrigens der deutsche Teil des Elbsandsteingebirges in Sachsen bezeichnet, der durch bizarre Felsformen und viele Steigungen geprägt ist. Und bei den Steigungen werden natürlich auch die klassischen Lkw wieder an ihre Grenzen geraten. Soviel verrät Mit-Organisator Joachim Fehrenkötter schon jetzt: „Das wird sicherlich die strammste Etappe auf unserer Sachsentour. Das gilt einerseits für die Länge der Strecke, andererseits aber auch für den Belastungsgrad. Denn hier müssen sich die klassischen Lkw auf anspruchsvollen Steigungen bewähren". Tagesziel am Nachmittag ist das Sächsische Nutzfahrzeug-Museum in **Hartmannsdorf,** das den Besuchern einen eindrucksvollen und umfassenden Blick in die Geschichte des Fahrzeugbaus in der ehemaligen DDR und darüber hinaus bietet. Wer nämlich etwa glaubt, die Faszination und Vielfalt von Autos und Lkw entstammt ausschließlich westlicher Prägung, befindet sich gewaltig auf dem Holzweg.

Besuch des Sächsischen Nutzfahrzeug-Museums

Zu bestaunen sind in Hartmannsdorf rund 50 restaurierte Fahrzeuge, wobei der Schwerpunkt der Ausstellung aber eindeutig auf historische Nutzfahrzeuge aus sächsischer Produktion liegt. Nicht zu vergessen: Selbst die Wiege der einstigen Kultmarke Horch – und damit letztendlich Audi – stand in Sachsen.

In den 1950-er Jahren gab es den H3, einen besonders kultigen Dreitonner, der in Hartmannsdorf zu bestaunen ist. Das älteste ausgestellte Nutzfahrzeug ist übrigens ein Presto von 1913 und für Kenner der Szene eine regelrechte Augenweide. Klar gibt es hier auch verschiedene IFA Robur zu bestaunen. Der aktuellste in Hartmannsdorf ist ein Robur LO 3000 von 1990. Auch wenn die Produktion durch die Auflösung der Robur-Werke 1991 eingestellt wurde, vor allem in Ostdeutschland hat sich Robur unter Sammlern und Nutzfahrzeugfreunden inzwischen längst zur beliebten Kultmarke entwickelt. Hintergrund ist die schlichte und robuste Bauweise dieser unverwüstlich wirkenden Lkw aus einstiger DDR-Produktion. Und der Robur war einst sozusagen allgegenwärtig. Sponsoren dieses vorletzten Tages der Sachsentour sind übrigens DEKRA, Krone, BPW, UTA und die Veltins Brauerei.

Highlight: Besuch des Sächsischen Nutzfahrzeug-Museums.

Die Göltzschtalbrücke im Vogtland.

2022 feiert Plauen seinen 900. Geburtstag.

Echte Lkw-Raritäten aus ganz Osteuropa

Rund 80 Kilometer sind es von **Hartmannsdorf** aus nach **Plauen,** wo die 2021-er Sachsentour am 4. September auf dem ehemaligen Gelände der Sternquell-Brauerei ihren Abschluß findet. Heute ist das riesige Areal im Besitz der Werner-Poller-Stiftung, die dort in den nächsten Jahren ein Museum für ihre einzigartige Sammlung an ebenso imposanten wie einzigartigen Lkw aus osteuropäischer Produktion errichten wird. Mit über 20 restaurierten Lastwagen legen Poller und seine Stiftung ihr besonderes Augenmerk auf die Erhaltung der meist in auffälligem rot-blau lackierten Klassiker. Insider wissen nur zu gut, dass der 74-jährige Spediteur und viele seiner Lkw-Fahrer ein ausgesprochenes Faible für Marken wie IFA, Robur und z.B. Jelcz aus Polen haben und nach Feierabend ständig damit beschäftigt sind, historische Lkw für die Nachwelt zu erhalten. Schon seit den Anfängen der Deutschlandfahrt sind die Fernzüge von Werner Poller echte Hingucker.

Und mal schauen, an welchen Raritäten der Spediteur und seine Mitarbeiter in der sächsischen Werkstatt gerade schrauben. Auch ein echtes Unikat aus China ist so gut wie fertig. Es ist ein Viertonner, Baujahr 1971, mit einer unaussprechlichen Typenbezeichnung.

Im nächsten Jahr feiert **Plauen** übrigens seinen 900. Geburtstag. Zudem ist die Stadt Oberzentrum im Südwesten des Freistaates Sachsen und die Kreisstadt des Vogtlandkreises. Auch Werner Poller, der Sponsor des Abschlusstages ist, freut sich riesig auf das bevorstehende Truck-Oldie-Event. „Es ist ein Wiedersehen von Freunden, die man jetzt schon so lange nicht mehr gesehen hat", sagt er. Und meint damit das, was Joachim Fehrenkötter auch schon angesprochen hat. „Man darf sich nicht aus den Augen verlieren. Besonders schön finde ich es deshalb auch, dass wir jetzt, so viele Jahre nach der Wende, tatsächlich längst zu einer großen Familie geworden sind. Deshalb bin ich mir auch sicher, dass die diesjährige Veranstaltung ein voller Erfolg wird".

Das Vogtland Museum in Plauen.

Unsere Tourpartner

Folgende Sponsoren haben zum Gelingen der diesjährigen Tour beigetragen.

we think transport

www.bpw.de

Die BPW Gruppe erforscht, entwickelt und produziert alles, was den Transport bewegt, sichert, beleuchtet, intelligent macht und digital vernetzt. Mit den Marken BPW, Ermax, HBN, HESTAL und idem telematics ist die Unternehmensgruppe ein bevorzugter Partner der Nfz-Branche für Fahrwerke, Bremsen, Beleuchtung, Verschließ- und Aufbautentechnik, Telematik sowie weitere Komponenten für Truck und Trailer.

BRABENDER group
information technology for logistics

www.brabender-group.com

Die Brabender Unternehmensgruppe mit Sitz im schweizerischen Unterägeri (Zug), Viersen und Konstanz ist ein Anbieter von IT-Systemen für die Logistikbranche. Brabender liefert hierzu die notwendigen ERP-Systeme für die Bereiche Transport, Lager, Controlling sowie Apps und Telematikgeräte für die Fahrer- und Flottenausstattung. Mit einem Team von über 60 Experten, stehen wir Ihnen bei der Umsetzung der digitalen Spedition gerne zur Seite.

DEKRA

www.dekra.de

Seit fast 100 Jahren arbeitet DEKRA für die Sicherheit: Aus dem 1925 in Berlin gegründeten Deutschen Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein e.V. ist eine der weltweit führenden Expertenorganisationen geworden. Rund 44.000 Beschäftigte sind in rund 60 Ländern auf allen fünf Kontinenten im Einsatz – mit qualifizierten und unabhängigen Expertendienstleistungen für die Sicherheit im Verkehr, bei der Arbeit und zu Hause.

www.frank-fahrzeugbau.de

Nach neuestem Technologiestandard entstehen in unserer Werkstatt maßgeschneiderte Lkw-Aufbauten für Ihre Transport- und Logistikaufgaben. Kundenorientierter Service für Lkw, Bus, Truck und Trailer sowie die Reparatur von Diesel-Motoren für Baumaschinen, gehören zum Leistungsspektrum. Im Notfall stehen wir Ihnen mit einem 24 h Notdienst zur Verfügung. Mit dem Hauptsitz in Leipzig direkt an der A9, der Niederlassung in Chemnitz an der A72 und der Serviceflotte sind wir für unsere Kunden da.

www.krone-trailer.com

Die Krone Nutzfahrzeug Gruppe (NFZ) produziert Pritschen- und Kühlsattelauflieger, Trockenfrachtkoffer, Container-Chassis, Wechselsysteme, Anhänger und Aufbauten. Krone bietet Neu-, Gebraucht- und Mietfahrzeuge, Ersatzteile, Service-Pakete, Telematik und Digitale Smart Services, Achsen, Reifen und Reifendruckkontrollsysteme sowie Finanzierung. Mit rd. 36.000 Nutzfahrzeugen und rd. 2.950 Mitarbeitern setzte die Krone NFZ-Gruppe im Geschäftsjahr 2019/20 rd. 1,17 Mrd. Euro um. Stärkste Absatzmärkte sind Deutschland, Westeuropa und Osteuropa.

JETZT NATURTRÜB
NEUE REZEPTUR MIT 0,0 % VOL
ERFRISCH
Dich neu
ZITRONE
- naturtrüb -
0,0 %vol
ALKOHOLFREIES ERFRISCHUNGSGETRÄNK
VELTINS
FASS
Brause
ZITRONE
- naturtrüb -
alkoholfrei 0,0
alkoholfreies Erfrischungsgetränk

www.lkw-teile24.de

Die LKW-TEILE24 GmbH gehört zu den Marktführern im Bereich der Nutzfahrzeugteilehändler in Deutschland und Europa. Der gleichnamige Onlineshop www.lkw-teile24.de bietet eine umfangreiche Produktpalette, mit über 100.000 verschiedenen Ersatzteilen, welche stetig wächst. Das Unternehmen hat Ersatzteile für alle bekannten Fahrzeughersteller im Portfolio. Neben einem umfangreichen Sortiment, einer persönlichen Beratung, einem zuverlässigen und schnellen Versand zeichnet sich LKW-Teile24 auch durch ein hervorragendes Preis-/Leistungsverhältnis aus.

www.michelin.de

Michelin verfolgt seit jeher den Anspruch, die Mobilität für alle zu verbessern. Im Fokus steht die Entwicklung von Reifen, Hightech-Materialien sowie digitalen Dienstleistungen und Lösungen, die umfassend auf die individuellen Bedürfnisse der Kunden zugeschnitten sind. Weitere digitale Angebote, Straßenkarten und der renommierte Guide MICHELIN ermöglichen zudem ein einzigartiges Reiseerlebnis. Michelin mit Hauptsitz in Clermont-Ferrand, Frankreich, ist in 170 Ländern vertreten, beschäftigt 123.600 Mitarbeiter und betreibt 71 Reifenproduktionsstätten, die 2020 zusammen rund 170 Millionen Reifen produzierten.

www.spedition-poller.de

Poller Spedition GmbH - Der Tradition verbunden. Der Zukunft verpflichtet. Mit unserer fast 100-jährigen Firmengeschichte sind wir ein zuverlässiger Partner als Transport- und Logistikdienstleister. Wir vereinen wie kein zweiter Spediteur traditionelle Werte und moderne Dienstleistungen. Mit unserer Full-Service Betreuung bieten wir Ihnen mehr als nur die Durchführung eines Transportes und decken alle Bereiche eines modernen Logistikanbieters ab. Unsere Firmenmaxime der Poller Spedition lautet, unsere Kunden mit Qualität, Zuverlässigkeit und Termintreue zu bedienen.

www.uta.com

UTA ist einer der führenden Mobilitätsdienstleister im Bereich Tank- und Servicekarten in Europa und steht seinen Kunden seit fast 60 Jahren als verlässlicher Partner zur Seite. Unser Ziel ist es, Ihren Fuhrpark so effizient wie möglich zu gestalten. Das bedeutet: individuelle und innovative Kundenlösungen aus einer Hand für Ihre LKWs, Busse, PKWs oder Transporter. Speziell für das Thema Tankplanung bieten wir die Online-Anwendung UTA SmartCockpit® an, mit der Sie die Betankung Ihrer Fahrzeuge kostenoptimiert planen und enorme Einsparpotenziale realisieren können. Mehr Infos finden Sie unter:
www.uta.com

www.tipeurope.de

TIP ist ein herstellerunabhängiger Vermieter und integrierter Dienstleister für die Transport- und Logistikindustrie und ist spezialisiert auf die Vermietung von Nutzfahrzeugen. Die Unterhaltung eigener Werkstätten zur Wartung und Reparatur von Aufliegern und Motorfahrzeugen sowie anderen branchenbezogenen Dienstleistungen ergänzen das Portfolio. Mit diesem umfangreichen Serviceangebot und einem breit gefächerten Fahrzeugangebot, sind die vereinten Unternehmen TIP und PEMA ein starker Partner für die Branche.

VELTINS

www.veltins.de

1824 begann eine kleine Landbrauerei in Grevenstein, Bier nach deutschem Reinheitsgebot zu brauen. Rund 195 Jahre später präsentiert sich hier eine der modernsten Privatbrauereien Europas: die Brauerei C. & A. Veltins. Gebraut wird mit einem besonders klaren und weichen Quellwasser, das in den Bergen rund um Grevenstein entspringt und ideale Voraussetzungen für ein Bier Pilsener Brauart bietet. Hohe Investitionen und erfahrene Braumeister sind ein Garant für frisches Veltins.

Seit 1964 in Leipzig-Chemnitz

Wir machen aus Ihrem LKW ein Werkzeug

frank-fahrzeugbau.de *frank-fahrzeugteile.de*

Fahrer
Werner Poller
Eigentümer
W. Poller Stiftung

Beifahrer
Mario Hoyer
Standort
Ellefeld

MAZ 5432 SZM

Baujahr **1986**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**MAZ**
Motor & Leistung	**JaMZ, 330 PS**	Bremse	**MAZ**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**MAZ**
Länge, Höhe	**6,1 m, 4,0 m**	Reifen	**Matador**
Leergewicht	**6.500 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1978 bis 1991**

Auflieger

Hersteller	**Brandys**	Leergewicht	**6.700 kg**
Länge, Höhe	**8,7 m, 3,8 m**	Gesamtgewicht	**17.900 kg**

Typologie

Diese Sattelzugmaschine MAZ 5432 war bei VEB Kinella in Ellefeld im Einsatz und wurde ab 1991 bei einer anderen Spedition in Ellefeld noch einige Jahre eingesetzt. Sie wurde dann abgestellt und als Teilespender genutzt. Werner Poller begann 2018 diese Zugmaschine zu restaurieren und beschaffte die fehlenden Teile direkt bei dem Automobilwerk in Minsk. Der Sattelauflieger war beim VEB Kraftverkehr in Aschersleben von 1967 bis 1992 im Einsatz. Er gelangte dann in den Besitz eines Milchhandels, ebenfalls in Aschersleben, welche den Auflieger als Kühlzelle nutzte. Nachdem das Kühlaggregat verschlissen war und nicht mehr funktionierte wurde der Auflieger an Werner Poller verkauft, der ihn von 2010 bis 2012 restaurierte.

Ernst Grube Werdau H6 Z

Baujahr **1956**

Fahrer und Eigentümer
Andreas Frank

Beifahrer
Max Frank

Standort
Leipzig

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**VEB Grube Werdau**
Motor & Leistung	**M.-Werk Schönebeck, 150 PS**	Bremse	**VEB Bremsen Berlin**
Geschwindigkeit	**70 km/h**	Getriebe	**Getr.-W. Glauchau**
Länge, Höhe	**6,0 m, 3,2 m**	Reifen	**Pneumant**
Leergewicht	**7.000 kg**		
Gesamtgewicht	**13.500 kg**	Produktionszeit	**1952 bis 1959**

Anhänger

Hersteller	**Mueller Mitteltal**	Leergewicht	**2.900 kg**
Länge, Höhe	**9,7 m, 0,9 m**	Gesamtgewicht	**10.500 kg**

Typologie

Der im VEB Kraftfahrzeugwerk Ernst Grube Werdau im Jahre 1956 gefertigte IFA Lastkraftwagen H6 Z wurde von Frank im Jahre 2017 teilrestauriert erworben. Jahrzehntelang arbeitete er als Lastenesel bei einer Spedition in Burg bei Magdeburg sowie anderen Fahrzeughaltern. Vorgestellt wurde der H 6 zur Leipziger Frühjahrsmesse 1951 und gehörte in den 1950er bis 1970er Jahren zum Straßen-und Stadtbild der DDR. Der H6 war in der DDR der Lkw mit der höchsten Nutzmasse. Die technische Überarbeitung und Restaurierung des Fahrzeuges, inklusive eines neuen Plangestells, wurde 2020 abgeschlossen. Der Planendruck erinnert an die Anhängerproduktion von Frank Fahrzeugbau und die Lkw-Produktion „Made in Sachsen". Der zum Lastzug gehörende Tiefladeanhänger diente die letzten Jahre als Hofhund für Schrottcontainer.

Fahrer
Manfred Wacker
Fahrer
Sped. Fehrenkötter

Beifahrer
Christian Teuber
Standort
Sassenberg

Büssing 8000

Baujahr **1953**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Büssing**
Motor & Leistung	**Büssing, 180 PS**	Bremse	**Westinghouse**
Geschwindigkeit	**65 km/h**	Getriebe	**Büssing**
Länge, Höhe	**9,5 m, 3,7 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**8.100 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1950 bis 1957**

Anhänger

Hersteller	**Schmitz**	Leergewicht	**6.000 kg**
Länge, Höhe	**8,3 m, 3,7 m**	Gesamtgewicht	**22.000 kg**

Typologie

Der 10 000. Büssing-Lastwagen der Nachkriegsproduktion, ein 8000 S, rollte im Jahr 1950 vom Band. Schon 1953 überarbeitete der Hersteller die Serie grundlegend. Die Motorleistung wurde von 150 auf 180 PS gesteigert. Der Büssing 8000 war der erste Oldtimer in der Fehrenkötter-Sammlung. Entdeckt wurde er 1981 auf einem Schrottplatz am Niederrhein. Die Skepsis des damaligen Besitzers war groß angesichts des Haufens Schrott. Anfang der 80er-Jahre beschränkte sich die Begeisterung für historische Lkw noch auf eine Handvoll „Spinner". Nach der Bergung des Wracks schlichen sich bei Fehrenkötter erste Zweifel ein. Das Fahrzeug war in einem sehr schlechten Zustand und zu einem Kran umgebaut worden, doch der Motor lief nach zehnjähriger Standzeit problemlos. Damit war die Entscheidung für die folgende zweijährige Restauration gefallen.

HINTERLÄSST EINEN BLEIBENDEN EINDRUCK.

AUF JEDER FAHRT.

Der neue Actros Edition 2
Alles, was man braucht.

BERESA

www.beresa.de

Fahrer und Eigentümer
Dieter Kuijl

Beifahrerin
Sarina Kuijl

Standort
Hulst

FTF F 8.20 D

Baujahr **1976**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Kirkstall**
Motor & Leistung	**General Motors, 310 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**115 km/h**	Getriebe	**Fuller**
Länge, Höhe	**8,5 m, 4,0 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**11.650 kg**		
Gesamtgewicht	**45.000 kg**	Produktionszeit	**1966 bis 1992**

Anhänger

Hersteller	**Floor**	Leergewicht	**6.624 kg**
Länge, Höhe	**7,0 m, 4,0 m**	Gesamtgewicht	**25.000 kg**

Typologie

FTF, Floor Truck Fabrik, war ein holländischer Hersteller von Lkw, der seit den 50er- und 60er-Jahren vor allem für den heimischen Markt produzierte. In insgesamt 30 Jahren wurden 671 Fahrzeuge hergestellt, 1992 endete die Produktion. Dieser FTF hat die Nummer 297. Er wurde 1976 gebaut und war bei einem holländischen Kartoffelproduzenten bis 1990 im Einsatz. Anschließend ging er durch zwei weitere Hände, bis die Kuijls ihn schließlich im Jahre 2010 in einem sehr schlechten Zustand fanden. Dann ging es auch sofort los mit der Komplettrestaurierung. Zerlegt bis zur letzten Schraube, wurde er neu aufgebaut. Passend zur Zugmaschine haben die Kuijls einen Dreiachs-Anhänger aus dem Jahre 1978 gefunden. Die heutige Ausführung ist eine typische Kombination mit Anhänger und zwei 20-Fuß-Containern. Seit 2011 ist er wieder fahrbereit.

Fahrer u. Eigentümer
Kees van Heezik

Standort
Breukelen

Mack C 600

Baujahr **1962**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**1962 bis 1965**
Motor & Leistung	**Mack, 255 PS**	Bremse	**1.598**
Geschwindigkeit	**95 km/h**	Getriebe	**Mack**
Länge, Höhe	**6,5 m, 3,6 m**	Reifen	**Mack**
Leergewicht	**9.000 kg**		**k. A.**
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**Mack**

Anhänger

Hersteller	**Floor**	Leergewicht	**4.200 kg**
Länge, Höhe	**8,0 m, 3,6 m**	Gesamtgewicht	**12.000 kg**

Typologie

Ursprünglich handelte es sich bei diesem Mack um eine Sattelzugmaschine. Kees van Heezik hatte lange nach einer solchen gesucht. Durch einen Zufall fand er den Mack im Jahr 2008 bei einem Händler. Über die Vorgeschichte ist leider nichts bekannt. Nach dem Kauf wurde der Mack C 600 komplett zerlegt und neu aufgebaut. Das Fahrerhaus war in einem sehr schlechten Zustand und musste äußerst aufwendig restauriert werden. Des Weiteren wurde der Mack auf 24 Volt, eine Zweikreis-Bremsanlage mit Lufttrockner und auf eine hydraulische Lenkung umgerüstet. Nach gut anderthalb Jahren war es 2011 geschafft und seitdem nutzt Kees van Heezik den Mack wieder. Mit dem Fünf-Gang-Hauptgetriebe und dem Nebengetriebe mit drei Gängen (also 15 Gänge) läuft er bei 1.300 Umdrehungen gute 85 km/h.

Fahrer u. Eigentümer
Dr. Peter Kraas
Standort
Hattingen

Opel Blitz

Baujahr **1943**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Opel**
Motor & Leistung	**Opel, 75 PS**	Bremse	**Opel**
Geschwindigkeit	**80 km/h**	Getriebe	**Opel**
Länge, Höhe	**5,8 m, 2,5 m**	Reifen	**China**
Leergewicht	**3.100 kg**		
Gesamtgewicht	**5.800 kg**	Produktionszeit	**1930 bis 1954**

Anhänger

Hersteller	**Meyer Rodenkirchen**	Leergewicht	**1.070 kg**
Länge, Höhe	**5,0 m, 2,5 m**	Gesamtgewicht	**2.800 kg**

Typologie

1995 wurden zwei Drei-Tonnen-Opel Blitz, Baujahr 1943 und 1949, von einem Radebeuler Gemüsespediteur dem Böllingmuseum angeboten. Den Zuschlag bekam allerdings eine Firma aus Dortmund und eine aus Iserlohn. Den „Dortmunder" Opel Blitz hat Peter Kraas vor etlichen Jahren erworben und restaurieren lassen. Der „Iserlohner" Opel Blitz musste nach der Überführung in einem desolaten Zustand in einer Halle abgestellt werden. Da der „Opel-Schrott" nun Ende 2015 aus besagter Halle musste, erbarmte sich Peter Kraas ein weiteres Mal und beschloss, auch diesen Opel zu restaurieren. Er hat ihn bis auf die letzte Schraube zerlegt und die Restaurierungsarbeiten waren entsprechend aufwendig. Rahmen und Räder waren als Erstes fertig, das Fahrerhaus brauchte besondere Zuwendung und um den Motor kümmerte sich fachmännisch ein Instandsetzer.

VOLVO

Mercedes-Benz

Autohaus Determann GmbH & Co. KG

Saerbecker Straße 83 · 48268 Greven

Telefon 0 25 71 / 80 98-0 · Fax 0 25 71 / 29 07

Verkauf und Service

www.autohaus-determann.de

Fahrer und Eigentümer
Theo Eichenauer

Beifahrerin
Irene Eichenauer

Standort
Freudenberg

Krupp K701

Baujahr **1962**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Krupp**
Motor & Leistung	**Krupp, 156 PS**	Bremse	**Pierot**
Geschwindigkeit	**80 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**6,0 m, 3,2 m**	Reifen	**Firestone**
Leergewicht	**5.900 kg**		
Gesamtgewicht	**7.500 kg**	Produktionszeit	**1959 bis 1964**

Typologie

Der Krupp K 701, von Theo Eichenauer, wurde 1962 in Essen als Kipper gebaut und an ein Tiebau-Unternehmen in Norddeutschland ausgeliefert. 1978 wurde der Kipper in Osnabrück zur Zugmaschine umgebaut und mit einem Untersetzergetriebe ausgerüstet. Dann war er viele Jahre bei einem Schaustellerbetrieb in Crailsheim als Zugfahrzeug für einen Autoscooter im Einsatz. Der Krupp wurde gefahren bis nichts mehr ging. Theo Eichenauer konnte den Krupp dann in allerdings sehr schlechtem Zustand erwerben. Letztendlich wurden zwei Krupp 701 geschlachtet damit dieser in neuem Glanz entstehen konnte. Dafür verwendet wurde das Fahrerhaus aus einem AK. Dieses Fahrerhaus wurde von Theo neu aufgebaut und gleichzeitig zur Doppelkabine umgebaut. Die gesamte Restaurierung dauerte fünf Jahre. Seit 1989 ist das Fahrzeug wieder voll fahrbar und bis 2021 ca. 140.000 km erfolgreich absolviert.

Fahrer
Wilfried Grillmayer

Beifahrerin
Conny Grillmayer

Eigentümer
Uwe Grillmayer

Standort
Bad Vilbel

Mercedes-Benz 1632

Baujahr **1977**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Mercedes-Benz**
Motor & Leistung	**Mercedes-Benz, 320 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**110 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**8,5 m, 3,8 m**	Reifen	**Continental**
Leergewicht	**8.500 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1973 bis 1988**

Anhänger

Hersteller	**Kässbohrer**	Leergewicht	**5.000 kg**
Länge, Höhe	**9,0 m, 3,8 m**	Gesamtgewicht	**16.000 kg**

Typologie

Der Mercedes-Benz 1632 von Uwe Grillmayer wurde nach seiner Auslieferung rund 20 Jahre lang nur als Testwagen für Bremsversuche genutzt und ist daher mit ABS und Scheibenbremsen an beiden Achsen und einem Voith-Retarder ausgerüstet. Aus diesem Grund wurde auch eine extrem lange Hinterachsübersetzung eingebaut. Während der innerbetrieblichen Fahrten auf diversen Teststrecken kamen in dieser Zeit nur 108.000 Fahrkilometer zusammen. Die Familie Grillmayer erwarb dieses Einzelstück im Jahr 2005 in technisch neuwertigem Zustand. Es musste nur eine neue Lackierung vorgenommen werden, da es nach seiner Ausmusterung leider einige Jahre unter freiem Himmel verbracht hatte.

Fahrer und Eigentümer
Gerd Schlotmann

Beifahrerin
Christel Schlotmann

Standort
Werdohl

Daimler-Benz LP 1313

Baujahr **1968**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Koffer**	Achsen	**Mercedes-Benz**
Motor & Leistung	**Mercedes-Benz, 125 PS**	Bremse	**Mercedes-Benz**
Geschwindigkeit	**80 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**9,2 m, 3,7 m**	Reifen	**Dunlop, Firestone**
Leergewicht	**7.500 kg**		
Gesamtgewicht	**11.100 kg**	Produktionszeit	**1967 bis 1976**

Anhänger

Hersteller	**Ackermann**	Leergewicht	**3.050 kg**
Länge, Höhe	**9,0 m, 3,7 m**	Gesamtgewicht	**6.800 kg**

Typologie

Für das gesamte Lastwagenprogramm führte Daimler-Benz im September 1963 eine neue Modellbezeichnung ein, zusammengesetzt aus PS-Leistung und Gesamtgewicht. Nachdem man die Frontlenker zunächst eher als Modeerscheinung betrachtet hatte, erschien im Herbst 1965 eine neu gestaltete Frontlenker-Baureihe, die bis 1970 laufend erweitert wurde. Der Möbelwagen LP 1313 wurde 1968 bei Ackermann Fahrzeugbau in Wuppertal umgerüstet an die Möbelspedition Carl Leismann in Bückeburg ausgeliefert. Nach mehr als 20 Arbeitsjahren ging das Gespann in den Besitz der Möbeltransport GmbH Herbert Schumacher in Euskirchen über. Das Zugfahrzeug kaufte dann die Firma Oskar Esser aus Mönchengladbach, den Anhänger erwarb Gerhard Schlotmann. Seit 1997 ist das Gespann wieder komplett und gemeinsam unterwegs.

asko®
international insurance broker

We insure the world of cargo

- KFZ Flottenverträge (national und international) mit Fuhrparkgrößen von 5 bis über 1.000 Fahrzeugen
- KFZ Kasko konventionell alternativ Maschinenbruch über Truck & Trailer Police
- CMR/Frachtführerhaftungsversicherung
- Spediteurhaftungsversicherung
- Warentransportversicherung weltweit: Prämienermittlung und Deckungsbestätigung, wenn gewünscht mit Zertifikat. Jederzeit ONLINE!
- Betriebshaftpflicht
- Firmenrechtsschutz
- Internationale Programme

asko GmbH Internationaler Versicherungsmakler
DE - 33604 Bielefeld · Detmolder Straße 68
Tel. +49 (0) 5 21 / 96 75 76 - 0 · E-Mail Bielefeld@asko24.com

www.asko24.com

Fahrer und Eigentümer
Karl Friedrich Frank

Beifahrer
Peter Brinkmann

Standort
Witten

Mercedes-Benz L 3500

Baujahr **1952**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Daimler-Benz**
Motor & Leistung	**Daimler-Benz, 90 PS**	Bremse	**Daimler-Benz**
Geschwindigkeit	**80 km/h**	Getriebe	**Daimler-Benz**
Länge, Höhe	**6,1 m, 3,2 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**4.980 kg**		
Gesamtgewicht	**7.490 kg**	Produktionszeit	**1949 bis 1961**

Typologie

Der Daimler-Benz L 3500 (eine Weiterentwicklung des L 3250) gehörte zu den beliebtesten Lkw der 50er Jahre. Kein Wunder, basierte der 3,5-Tonner doch auf der Karosserie des beliebten Opel Blitz. Die ersten Fahrzeuge mussten als Reparationsleistungen an die französische und US-amerikanische Armee abgegeben werden. Als Gegenleistung genehmigten die Franzosen den Austausch von Bauteilen zwischen den Werken in Gaggenau und Mannheim, wo der L 3500 gefertigt wurde. Ein langes, arbeitsreiches Leben in einer Gießerei im Bergischen Land hat der L 3500 von K. F. Frank hinter sich. Seit 1952 war der Lkw dort im Werkverkehr und anderweitig unterwegs. Die Gießerei schloss 1980 und stellte den Lkw außer Dienst. Um das Gefährt vor dem Schrottplatz zu retten, kaufte Frank den Mercedes mit einer Million Kilometer auf dem Buckel und restaurierte ihn in liebevoller Kleinarbeit mehr als zwei Jahre lang. Das Fahrerhaus musste teilweise ersetzt werden, Motor und Aufbau sind noch original. Außerdem wurde der Kipper mit einer Plane versehen, da er heute keine schweren Lasten mehr transportieren muss.

Fahrer und Eigentümer
Gerd Peist

Beifahrerin
Petra Peist
Standort
Aschersleben

Volvo F 89

Baujahr **1976**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Koffer**	Achsen	**Volvo**
Motor & Leistung	**Volvo, 330 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**9,3 m, 3,8 m**	Reifen	**Good Year, Sava**
Leergewicht	**9.200 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**k. A.**

Typologie

Eigentlich kennt man Gerd Peist im Zusammenhang mit dem blauen S 4000. Nun ist er anscheinend „fremdgegangen" mit dem Volvo F 89, aber das ist der Erfüllung eines Traums geschuldet. Bei zahlreichen internationalen Touren als Fernfahrer war er zunächst mit einem Volvo F 88, später mit einem Volvo F12 unterwegs. So wuchs der Traum von einem eigenen Volvo. Dieser war zuerst in Österreich und dann in der Schweiz als Strohtransporter im Einsatz. Das war in jedem kleinen Winkel des Fahrerhauses noch deutlich erkennbar. 2007 verkaufte Jack den Hartogh den Volvo an Gerd Peist. 2008 wurde er als Oldtimer zugelassen und von Pritsche auf Wechselbrücke umgebaut. 2009 kam der Aufsatz eines Kühlkoffers. So wurde er seit 2009 teilrestauriert. 2010 begann die Restaurierung des Fahrerhauses. Der Ausbau und die Restaurierung des Kühlkoffers erfolgte von 2010 bis 2012. Mittlerweile war der Volvo schon auf einigen Touren – unter anderem nach Dänemark, in die Schweiz, nach Holland und auf verschiedenen Treffen in Sachsen unterwegs.

Fahrer u. Eigentümer
Rolf Hamprecht
Standort
Künzelsau

Daimler-Benz LPS 2032

Baujahr **1972**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**Daimler Benz**
Motor & Leistung	**Daimler-Benz, 320 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**6,1 m, 3,1 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**8.200 kg**		
Gesamtgewicht	**20.000 kg**	Produktionszeit	**1963 bis 1974**

Auflieger

Hersteller	**Doll**	Leergewicht	**7.000 kg**
Länge, Höhe	**13,6 m, 3,9 m**	Gesamtgewicht	**36.000 kg**

Typologie

Die Spedition Hamprecht in Künzelsau gibt es seit 1886, damals noch mit Pferdefuhrwerken, ab 1923 kam dann der erste Lkw. Seit diesem Zeitpunkt wurden es ständig mehr Lkws. Anfangs Magirus und MAN, später dann auch noch Mercedes dazu. In den 60er und 70er hatte die Firma Hamprecht einige Mercedes der LP-Baureihe im Fuhrpark. Deshalb haben sich Rolf und Tobias Hamprecht den LPs verschrieben. Mit diesem LPS 2032 wurde die LP Sammlung von Rolf und Tobias Hamprecht, im September 2020 erweitert. Der LP kam von einem Sammler aus Nordrhein-Westfahlen. Dieser begann sein Arbeitsleben mit solch einem LPS. Der LPS 2032 wurde mit einem nagelneuen Fahrerhaus versehen und von Grund auf komplett mit Neuteilen restauriert, bis er im neuen Glanz erstrahlte.

Fahrer und Eigentümer
Theo Mühlenbein

Beifahrerin
Elfriede Burk

Standort
Brilon

Krupp O 10 F4

Baujahr **1958**

Omnibus

Fahrzeugart	**Omnibus**	Achsen	**Krupp**
Motor & Leistung	**Krupp, 160 PS**	Bremse	**Krupp**
Geschwindigkeit	**85 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**12,0 m, 3,2 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**12.000 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1949 bis 1959**

Typologie

Der Krupp Bus O 10 F4 von Theo Mühlenbein ist eine absolute Rarität, der einzige seiner Art und fahrbereit. Gebaut 1957, war er auf allen Rennstrecken in Deutschland und Österreich von 1958 bis 1972 im Einsatz. Er enthielt eine komplette kleine Werkstatt, um die diversen Reparaturen an den Rennwagen durchzuführen. Gefunden hat ihn Mühlenbein 2005 bei Helmut Radlmeier. Der hatte ihn Jahre zuvor entdeckt und „Gott sei Dank" sichergestellt. Die Restauration des ARAL Busses dauerte insgesamt drei Jahre und kostete viel Schweiß, Nerven und Ärger. Mit am schwierigsten war es, die Panoramascheiben zu rekonstruieren. Der Bus wurde komplett zerlegt. Neben den sehr aufwendigen Blecharbeiten wurden auch die gesamte Technik und die Innenausstattung erneuert. Dafür ist der Bus nun seit 2017 wieder fahrbereit und befindet sich in einem wunderschönen und sehr originalen Zustand. Insgesamt baute Krupp ca. 400 Busse – aber nur einen als Werkstattwagen. Weltweit gibt es nur diesen einen Krupp Bus!

Fahrer und Eigentümer
Claus Giebel

Beifahrerin
Gabriele Giebel

Standort
Battenberg

Scania T 112 H

Baujahr **1984**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Scania**
Motor & Leistung	**Scania, 305 PS**	Bremse	**Wabco**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**Scania**
Länge, Höhe	**9,7 m, 3,7 m**	Reifen	**Continental, Barum**
Leergewicht	**9.175 kg**		
Gesamtgewicht	**18.000 kg**	Produktionszeit	**k. A.**

Typologie

Gebaut wurde das Fahrgestell 1984 bei Scania in den Niederlanden als eines der ersten Fahrzeuge mit Wabco ABS und dem typischen Scania 10-Gang-Schaltgetriebe. Irgendwann wurde das Fahrzeug dann auf ein ZF Automatik-Getriebe umgebaut. Wegen eines Getriebeschadens war ein weiterer Umbau auf ein Scania 5-Gang-Busgetriebe nötig. Nach 18 Jahren Dienstzeit wurde er 2002 an eine Baufirma in Enschede verkauft, die das Fahrzeug wohl 2012 wiederum an Scania verkaufte. So kam Claus Giebel im September 2013 zu diesem Scania mit angeblich zehn Gängen. Dass nur fünf Gänge zu schalten waren, wurde auf eine defekte Verkabelung des Magnetventils zurückgeführt. Nach Demontage des ursprünglichen Aufbaus erfolge zunächst die Instandsetzung der Kabine und der Motorhaube, die deutlich länger dauerte als geplant. Später wurde das Getriebe ausgebaut und als 5-Gang-Getriebe entlarvt. Nach weiteren Monaten Teilesuche fand Giebel ein gebrauchtes 10-Gang-Getriebe. Nach fast 27 Monaten konnte das Fahrzeug zur Hauptuntersuchung und wurde am 1. März 2016 in Deutschland zugelassen.

Fahrer und Eigentümer
Holger Hahn

Beifahrer
Florens Hahn

Standort
München

Mercedes-Benz 1633 S

Baujahr **1984**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**Mercedes-Benz**
Motor & Leistung	**Mercedes-Benz, 330 PS**	Bremse	**Mercedes-Benz**
Geschwindigkeit	**112 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**6,1 m, 3,5 m**	Reifen	**Goodrich**
Leergewicht	**6.870 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1973 bis 1988**

Auflieger

Hersteller	**Kässbohrer**	Leergewicht	**7.350 kg**
Länge, Höhe	**12,3 m, 2,3 m**	Gesamtgewicht	**31.500 kg**

Typologie

Ab 1980 wurden die Fahrzeuge der „Neuen Generation (NG80)" mit neuen Motoren von 95 kW/130 PS bis 276 kW/375 PS angeboten. Mit dem NG 80 wurde erstmals das Großraum (GR)-Fahrerhaus als richtige Fernverkehrskabine mit erhöhtem Dach und Kleidergarderobe angeboten. Der 1633 S von Holger Hahn wurde am 13. 12. 1984 bei der Spedition Scherpf in Marnheim zugelassen und wurde mit einem Spitzer-Silo-Auflieger eingesetzt. Das Fahrzeug wurde zunächst auf der Strecke Köln-Bayern und ab September 1985 bis zum Ausscheiden auch auf der Strecke Frankfurt/M-Saarland-Ruhrgebiet. Danach wurde der 1633 S als Zugfahrzeug für Sportpferde und Kutschen genutzt. Nach einer Komplettrestauration, ist die 18. Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge, die Jungfernfahrt auf großer Strecke.

Fahrer und Eigentümer
Detlev Stolze

Beifahrerin
Ute Stolze
Standort
Heede

Henschel HS 15 S

Baujahr **1963**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**Henschel**
Motor & Leistung	**Henschel, 192 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**95 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**7,0 m, 3,0 m**	Reifen	**Continental**
Leergewicht	**6.000 kg**		
Gesamtgewicht	**7.500 kg**	Produktionszeit	**1967 bis 1972**

Auflieger

Hersteller	**Schoelch**	Leergewicht	**4.000 kg**
Länge, Höhe	**10,0 m, 3,5 m**	Gesamtgewicht	**12.000 kg**

Typologie

Die Henschel HS 15 S Zugmaschine, Baujahr 1963, war bis 2018 noch nie im öffentlichen Straßenverkehr zugelassen. Ihr gesamtes Arbeitsleben verbrachte sie als Spezialfahrzeug für verschiedene Aufgaben auf Flugplätzen in Deutschland. Dadurch erklärt sich auch der gute Gesamtzustand des Henschel. Detlev Stolze konnte diese Zugmaschine 2018 erwerben und nutzt sie seither auf seinen Oldtimer-Touren quer durch Deutschland. Der Sattelauflieger wurde vom Fahrzeugbauer Schoelch in Kassel als fahrende Bibliothek gebaut. Nach der Außerdienststellung diente der Auflieger einem Schausteller als Wohnung.

Fahrer und Eigentümer
Horst Anhalt

Beifahrerin
Gudrun Anhalt

Standort
Bargen

Scania T 143

Baujahr **1986**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**Scania**
Motor & Leistung	**Scania, 500 PS**	Bremse	**Scania**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**Scania**
Länge, Höhe	**7,0 m, 3,8 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**8.100 kg**		
Gesamtgewicht	**18.500 kg**	Produktionszeit	**k. A.**

Auflieger

Hersteller	**Ackermann**	Leergewicht	**7.500 kg**
Länge, Höhe	**12,0 m, 3,8 m**	Gesamtgewicht	**20.000 kg**

Typologie

In den Jahren 1986 bis Mitte 1996 baute Scanie die 3er-Serie. Danach kam die 4er-Serie auf den Markt. Die Spedition Anhalt hatte bis 1996 außer dem Fabrikat Henschel nur noch Scania in ihrem Fuhrpark stehen. Der einzige eigene Scania T 143 im Fuhrpark der Anhalts hatte 2005 einen Unfall und war ein Totalschaden. Deshalb kaufte Horst Anhalt den 500 PS starken Scania T 143, Baujahr 1986, im Jahr 2008 von einem Händler. Der Lkw war vorher bei der Firma Laxy aus Bochum für Tankwagentransporte und bei der Firma Klaeser in Herten im Einsatz. Von 2008 bis 2009 wurde der Scania T 143 restauriert und dient seither als Zugmaschine bei Ausfahrten. 2021 sind nun zum zweiten Mal drei Generationen der Spedition Anhalt mit drei Fahrzeugen am Start.

Fahrer und Eigentümer
Jos van der Gaag

Beifahrerin
Marja van der Gaag

Standort
Maassluis

Scania 142 H

Baujahr **1981**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**Scania/BPW**
Motor & Leistung	**Scania, 388 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**100 km/h**	Getriebe	**Scania**
Länge, Höhe	**16,5 m, 3,8 m**	Reifen	**Michelin/Double C.**
Leergewicht	**8.200 kg**		
Gesamtgewicht	**24.400 kg**	Produktionszeit	**1981 bis 1988**

Auflieger

Hersteller	**Broshuis**	Leergewicht	**12.000 kg**
Länge, Höhe	**12,4 m, 3,8 m**	Gesamtgewicht	**20.000 kg**

Typologie

Der Scania 142 H von Jos van der Gaag lief ursprünglich in Italien als Fahrschulfahrzeug mit einem kurzen Anhänger. Er gehört zur 2. Generation dieser Scania Reihe mit 388 PS ohne Ladeluftkühler. Diesen bekam der 142 erst im Jahr 1982 und brachte es damit auf 420 PS. Bei dem Fahrzeug von van der Gaag wurden ab Werk vier Sitze eingebaut. Er präsentierte sich beim Kauf in einem sehr guten Zustand. Zum einen aufgrund des Einsatzes als Fahrschul-Lkw und zum anderen wegen des sehr trockenen Klimas im Süden Italiens. Die Maschine hat gerade einmal 450.000 km auf der Uhr und ist somit gut eingefahren. Auch bei van der Gaag waren in den 80er-Jahren diese Scanias in der Firma im Einsatz und somit musste natürlich wieder nach einem 142 für die Oldtimerflotte Ausschau gehalten werden. Ein weiterer King of The Road bereichert nun seine Flotte.

Fahrer und Eigentümer
Jack Postmus

Beifahrerin
Corrie Postmus-D.
Standort
Katwijk

Volvo F16

Baujahr **1991**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**Volvo**
Motor & Leistung	**Volvo, 485 PS**	Bremse	**Volvo**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**Volvo**
Länge, Höhe	**8,0 m, 3,7 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**8.805 kg**		
Gesamtgewicht	**17.085 kg**	Produktionszeit	**1987 bis 1992**

Auflieger

Hersteller	**Groenewegen**	Leergewicht	**8.260 kg**
Länge, Höhe	**12,8 m, 3,7 m**	Gesamtgewicht	**17.085 kg**

Typologie

Der Volvo F 16 von Jack Postmus, wurde im Jahr 1991 in Italien, als Kastenwagen an einen Baustoffhandel ausgeliefert. Bei diesem italienischen Baustoffhandel fuhr der Volvo insgesamt 780.450 km und musste richtig hart arbeiten. 2016 wurde der Volvo dann von Toms Holding B.V. aus Boxtel, einem Händler für gebrauchte Lkws, schließlich in die Niederlande importiert. 2018 kaufte Jack den Volvo F 16 dort. Jack lies den Volvo dann in seiner eigenen Werkstatt zur Sattelzugmaschine umbauen und schließlich auch komplett restaurieren. Lackiert wurde der Volvo bei der Firma Bronk aus Beusichem, Niderlande. Die 17. Deutschlandfahrt 2020 war somit die erste Oldtimer Tour des Volvos.

Fahrer und Eigentümer
Jan Hoek

Beifahrerin
Joke Hoek v. Tamelen
Standort
Maarssen

FTF FS7 205

Baujahr **1974**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Steyer**
Motor & Leistung	**Detroit, 475 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**85 km/h**	Getriebe	**Fuller**
Länge, Höhe	**8,0 m, 3,8 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**9.500 kg**		
Gesamtgewicht	**24.500 kg**	Produktionszeit	**1966 bis 1993**

Anhänger

Hersteller	**Floor**	Leergewicht	**5.800 kg**
Länge, Höhe	**9,8 m, 3,8 m**	Gesamtgewicht	**28.000 kg**

Typologie

Der FTF von Jan Hoek ist ein etwas eigenwilliges Fahrzeug. Entstanden ist er aus insgesamt drei Fahrzeugen – aus drei mach eins! Basis war ein Dreiachser mit luftgefederter Vorderachse – somit ist dies der 1. FT F der eine luftgefederte Vorderachse hat. Der Motor war eigentlich ein V8-72 und ist nun ein V8-92, dadurch hat er nun starke 475 PS unter der Haube. Der Aufbau wurde zu einem Wohnmobil umgebaut, damit man gemütlich durch Europa fahren kann oder zu den verschiedenen Oldtimer-Treffen. Der Anhänger wurde bereits 2016 gekauft – die Restaurierung wurde allerdings erst 2020 in die Tat umgesetzt.

21 Mathias Höfle

Fahrer u. Eigentümer
Mathias Höfle
Standort
Oberderdingen

Volvo F 10 Globetrotter

Baujahr **1987**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Volvo**
Motor & Leistung	**Volvo, 292 PS**	Bremse	**Volvo**
Geschwindigkeit	**115 km/h**	Getriebe	**Volvo**
Länge, Höhe	**9,6 m, 4,0 m**	Reifen	**Bridgestone**
Leergewicht	**9.600 kg**		
Gesamtgewicht	**24.000 kg**	Produktionszeit	**1983 bis 1987**

Typologie

Der Volvo F 10 und F 12 wurde 1977 als Nachfolger der Typen F 88 und F 89 vorgestellt. Die Globetrotter-Kabine wurde zur IAA 1979 in Frankfurt präsentiert, es war das erste Fahrerhaus mit einer Innenhöhe von 193 cm und bot somit mehr Platz und Stauraum als die damaligen Fahrerhäuser. Es wurde Vorbild für die anderen Hersteller. Der F 10 Globetrotter erschien 1983 (nachdem er bis dahin nur auf Sonderbestellung gebaut worden war), und durch Vergrößerung der Windschutzscheibe (eine Änderung bei allen F 10- und F 12-Kabinen) wurde die Sicht nach vorn und oben verbessert. Vor seiner Restaurierung war das Fahrzeug 28 Jahre in Norditalien als Früchtetransporter bis zum Sommer 2015 im Einsatz. Die Laufleistung von nur 375.000 km wurde durch den guten Allgemeinzustand und vor allem der unverbrauchten Innenausstattung bestätigt. Die fest aufgebaute Pritsche wurde durch einen Wechselrahmen mit Wechselpritsche ersetzt.

Fahrer und Eigentümer
Karl-Heinz Daniels

Beifahrerin
Rita Daniels
Standort
Köln

Mercedes-Benz LP 808

Baujahr **1977**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Mercedes-Benz**
Motor & Leistung	**Mercedes-Benz, 85 PS**	Bremse	**Mercedes-Benz**
Geschwindigkeit	**84 km/h**	Getriebe	**Mercedes-Benz**
Länge, Höhe	**5,5 m, 3,2 m**	Reifen	**Firestone**
Leergewicht	**3.200 kg**		
Gesamtgewicht	**7.490 kg**	Produktionszeit	**1967 bis 1984**

Typologie

Die Erstzulassung des LP 808 erfolgte am 10.8.1977 beim Arbeiter-Samariter-Bund als Katastrophen- und Zivilschutzfahrzeug in Heiligenhafen, Ostholstein. Dort zog er einen Küchenanhänger und wurde zum Transport von Zelt- und Küchenmaterial eingesetzt. Bis 2011, also binnen 34 Jahren, schaffte er es gerade mal auf 48.000 km. Über Freunde in der Oldtimerszene wurde Karl-Heinz Daniels auf den LP aufmerksam und konnte ihn als vierter Besitzer 2014 schließlich übernehmen. Spriegel und Plane, Kühlergrill und Stoßstange wurden erneuert, die Bremsanlage wurde komplett überholt und der Wohnwagen auf der Ladefläche montiert. Der Lkw ist weitestgehend im Originalzustand und unrestauriert. In den letzten vier Jahren bis 2018 hat der LP weitere 28.000 km störungsfrei hinter sich gebracht. „Ich wollte einen LP 808, weil ich in meinem Beruf als Zimmermann seit 1983 diesen Fahrzeugtyp gefahren habe", sagt Karl-Heinz Daniels.

Sie suchen die besten Mitarbeiter für Ihr Team? Wir haben Sie schon gefunden.

Personalleasing ● Personalvermittlung ● Try & Hire ● Outsourcing

FEHRENKÖTTER
Qualität kommt an.

Fehrenkötter Personaldienstleistungen GmbH

Heinrich-Büssing-Straße 6 · D–49549 Ladbergen
Tel.: +49 (54 85) 83 08-0 · Fax : +49 (54 85) 83 08-33

info@fehrenkötter.de · www.fehrenkötter.de

facebook.com/fehrenkoetter

www.fehrenkötter.de

Fahrer
Thies Anhalt
Eigentümer
Horst Anhalt

Beifahrerin
Saskia Anhalt
Standort
Bargen

Ford Transcontinental

Baujahr **1982**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**Rockwell**
Motor & Leistung	**Cummins, 320 PS**	Bremse	**Rockwell**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**Fuller**
Länge, Höhe	**6,0 m, 3,9 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**8.400 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1975 bis 1984**

Auflieger

Hersteller	**Kögel**	Leergewicht	**8.500 kg**
Länge, Höhe	**12,0 m, 3,9 m**	Gesamtgewicht	**24.000 kg**

Typologie

Dieser Ford Transcontinental/Ford H-Serie ist ein für den europäischen Markt zwischen 1975 und 1984 angebotener Lastkraftwagen und wurde 1982 in Amsterdam gebaut. Zusammen mit einem speziellen Kofferauflieger zum Transport von Rennwagen wurde er an den englischen Formel-1-Rennstall Brabham von Bernie Ecclestone ausgeliefert. In dieser Kombination war er auch viele Jahre am Nürburgring zu sehen. 2013 konnte Horst Anhalt den Ford kaufen. Da dieser gerade mal 260.000 km auf der Uhr hatte, waren keine größeren Arbeiten an dem Fahrzeug notwendig. Richtig schwere Auflieger musste er nie ziehen und das vollverzinkte Fahrerhaus befand sich auch noch in perfektem Zustand. Nun ist der Ford mit einem zum Wohnmobil umgebauten Koffersattelauflieger von Kögel (Seitenwerbung „Polarexpress") im Einsatz bei Oldtimer-Treffen und Oldtimer-Ausfahrten.

MAN 22.361

Baujahr **1984**

Fahrer
Henrik Hamprecht

Beifahrer
Ulrich Hamprecht

Eigentümer
Ulrich Hamprecht

Standort
Stolzeneck

Motorwagen

Fahrzeugart	**Koffer**	Achsen	**MAN**
Motor & Leistung	**MAN, 361 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**Fuller**
Länge, Höhe	**9,3 m, 3,8 m**	Reifen	**Continental**
Leergewicht	**11.450 kg**		
Gesamtgewicht	**22.000 kg**	Produktionszeit	**1981 bis 1986**

Typologie

Durch Zufall wurde Ulrich Hamprecht im Herbst 2012 im Internet auf einen MAN 22.361 Unterflur aufmerksam. Für ihn war das Fahrzeug ein Traum, da es Luftfederung, Retarder, 6-Zylinder MAN Büssing Unterflur-Motor und Fuller-Getriebe besitzt. Weil der Motor in der Mitte des Fahrzeugs sitzt, gibt es eine gute Gewichtsverlagerung. Schließlich kam es kurze Zeit später zum Kauf bei einem Bremer Autohändler. Seitdem wurde das Fahrerhaus aufgebessert durch Schweiß- und Lackierarbeiten und kam dann im Frühjahr 2013 in die Nähe von Heilbronn. Das Fahrzeug aus dem Jahr 1984 wurde in Salzgittern gebaut und war bis 2000 im Einsatz für Obst- und Gemüsetransporte auf der Strecke Bremen-Berlin.

Fahrer und Eigentümer
Dirk Rabeneck

Beifahrerin
Sonja Wick

Standort
Münster

MAN 19.361

Baujahr **1985**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**MAN**
Motor & Leistung	**MAN, 360 PS**	Bremse	**MAN**
Geschwindigkeit	**115 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**6,3 m, 2,9 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**7.300 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1983 bis 1987**

Auflieger

Hersteller	**Ackermann**	Leergewicht	**8.000 kg**
Länge, Höhe	**9,0 m, 3,6 m**	Gesamtgewicht	**9.000 kg**

Typologie

Im Anschluss an die Schwedentour 2018 und der Wohnwagenlösung auf der Pritsche wurden Dirk Rabeneck und Sonja Wick bei einem befreundeten Oldtimersammler aus dem hohen Norden fündig: 20 qm Wohnfläche im formschönen Ackermann Auflieger aus den 1950er Jahren. Die Suche nach der passenden Sattelzugmaschine gestaltete sich aufwändiger. Möglichst aus den 1970er Jahren sollte sie sein. Dazu mit Löwe aus Deutschland oder Greif aus Schweden. Letztendlich stand das neue Auto nur 50 km entfernt im Ruhrgebiet. Zwar jünger als im Anforderungskatalog, aber sonst passte er. Der MAN F 8 begann 1985 sein Arbeitsleben bei einer Spedition in Bonn. 1994 wechselte der mit Turbolader und Ladeluftkühler ausgerüstete MAN zu einem Schaustellerbetrieb. 2015 erfuhr der 19.361 eine kosmetische Kur, ehe er 2019 zum jetzigen Eigentümer nach Münster kam.

Fahrer
Frank Müller

Beifahrer
Fritz Radermacher

Eigentümer
Fritz Radermacher

Standort
Nordkirchen

Scania 112 H Baujahr **1984**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Sonderfahrzeug**	Achsen	**Scania**
Motor & Leistung	**Scania, 305 PS**	Bremse	**Westinghouse**
Geschwindigkeit	**89 km/h**	Getriebe	**Scania**
Länge, Höhe	**9,0 m, 2,9 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**12.200 kg**		
Gesamtgewicht	**32.000 kg**	Produktionszeit	**1980 bis 1989**

Typologie

Bei dem Scania von Fritz Radermacher handelt es sich ursprünglich um ein Eichfahrzeug, das für die Schweiz gebaut wurde. Deshalb hat er auch die schmalen Kotflügel, die Trilexfelgen und eine Breite von 2,30 m. Der Scania wurde beim Amt für Metrologie eingesetzt. Dort war er zur Überprüfung von Fahrzeugwagen und Waggonwagen eingesetzt. Dazu waren verschiedene Prüfgewichte auf der Pritsche verladen. Der Kran hebt 3,9 Tonnen und hat eine Ausladung von 7 Metern. Der Scania wurde 2012 mit 227.000 km außer Dienst gestellt. Er ist mittlerweile in zweiter Hand und immer noch im originalen und unrestaurierten Zustand. Die Nutzlast liegt bei 19.800 kg. Die Pritsche ist aus Aluminium und misst fast 6 Meter. Der Scania 112 H verfügt über 11 Liter Hubraum und 6 Zylinder mit Turbo. Das H in der Typenbezeichnung 112 H steht für die Chassisversion. In diesen Fall für hohe Steifigkeit und für den Fernverkehr.

Beifahrer
Andreas Bock ↓

Borgward B 4500

Baujahr 1961

Fahrer
Frithjof Helmold

Eigentümer
PS Speicher Einbeck

Beifahrer
↑ **H. Grigoleit**

Standort
Einbeck

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Borgward**
Motor & Leistung	**Borgward, 95 PS**	Bremse	**Borgward**
Geschwindigkeit	**72 km/h**	Getriebe	**Borgward**
Länge, Höhe	**7,0 m, 2,0 m**	Reifen	**Barum**
Leergewicht	**3.905 kg**		
Gesamtgewicht	**8.405 kg**	Produktionszeit	**1951 bis 1967**

Anhänger

Hersteller	**Ludwig Spitzer**	Leergewicht	**1.500 kg**
Länge, Höhe	**1,7 m, 1,1 m**	Gesamtgewicht	**4.000 kg**

Typologie

Der Borgward 4500 war ursprünglich im Einsatz beim Deutschen Roten Kreuz in Greven und wurde von einem Mitglied des Borgward Club im Jahr 2005 dort entdeckt. Zu diesem Zeitpunkt war das Fahrzeug als Wohnmobil umgebaut. Binnen sieben Jahren wurde der Borgward dann aufwändig und mühevoll restauriert. Im Jahr 2017 wurde das Fahrzeug in die Niederlande verkauft. Der Niederländische Besitzer konnte den jetzigen Spitzer Anhänger Baujahr 1951 kaufen und restauriert ihn. Nun war der Lastzug komplett und konnte von Herrn Kotte zurück erworben. Doch mangels ausreichenden Platz für den Lastzug, musste sich Herr Korte wieder von dem Borgward trennen. So kam das Gespann schließlich in den Besitz des PS Speichers.

Fahrer und Eigentümer
Siegfried Berger

Beifahrer
Lutz Berger

Standort
Dresden

Skoda Liaz 706 RTTN

Baujahr **1964**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Skoda**
Motor & Leistung	**Skoda, 200 PS**	Bremse	**Skoda**
Geschwindigkeit	**80 km/h**	Getriebe	**Skoda**
Länge, Höhe	**5,9 m, 2,5 m**	Reifen	**Barum**
Leergewicht	**10.810 kg**		
Gesamtgewicht	**11.800 kg**	Produktionszeit	**1969 bis 1987**

Typologie

Der Kraftverkehr Pirna-Sebnitz kaufte das Fahrzeug als Skoda 706 RT im Jahr 1964. Dort wurde es als Abschleppfahrzeug für Busse und Lkw eingesetzt. In den 80er Jahren war der Skoda dann aber derart in die Jahre gekommen, dass man aus vielen Ersatzteilen ein neues Fahrzeug aufbaute. Das Ergebnis dieses Um- und Aufbaues war der Skoda 706 MT. Nach der Wende wurde das Fahrzeug weiterhin als Schlepper bei der Oberelbischen Verkerhrsgeselschafft Pirna genutzt. Das Fahrzeug wechselte in den 90er-Jahren mehrmals den Besitzer. Berger konnte den Skoda 2005 von seinem Nachbarn kaufen. Der Skoda stand damals bereits wieder zwei Jahre in Meißen-Niederjahna in einem desolaten Zustand unter einem Nußbaum. Mit Diesel, Wasser und Batterien gewappnet wurde das gute Stück zum Leben zu erweckt. So wurde der Skoda zu einem Vater-Sohn-Projekt und in vielen kleinen Schritten wieder aufgebaut. Seit 2018 ist der Skoda wieder fahrbereit und zugelassen.

29 Gerhard Eckardt sen.

Fahrer u. Eigentümer
G. Eckardt sen.

Standort
Gießen

MAN 19.372 F90

Baujahr 1991

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**MAN**
Motor & Leistung	**MAN, 372 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**MAN**
Länge, Höhe	**6,3 m, 3,1 m**	Reifen	**Falken**
Leergewicht	**7.150 kg**		
Gesamtgewicht	**17.000 kg**	Produktionszeit	**1986 bis 1994**

Auflieger

Hersteller	**Rohr**	Leergewicht	**5.440 kg**
Länge, Höhe	**13,8 m, k. A.**	Gesamtgewicht	**18.000 kg**

Typologie

Die MAN Sattelzugmaschine wurde bereits 1993 gebraucht erworben und sie wurde dann als Kippsattel aber auch als Planensattelzug eingesetzt. Für die Generalüberholung, insbesondere die Lackierung der Sattelzugmaschine, wurde sehr viel Zeit investiert. Um genau zu sein von 2015 bis 2018. Den Auflieger konnte Eckardt 1985 von der Firma ABL in Leutkirch kaufen. Dort war er für leichte Transporte eingesetzt worden. 2008 wurde der Auflieger zum Tieflader umgebaut und 2010 stillgelegt. Nun sind beide vereint und als Oldtimergespann unterwegs.

Fahrer und Eigentümer
Karl-Heinz Loers

Beifahrer
Frederic Ermert
Standort
Kaarst

Faun L8/38 Z1

Baujahr **1961**

Motorwagen

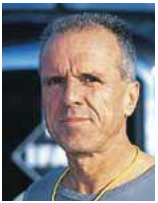
Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Faun**
Motor & Leistung	**Deutz, 175 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**95 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**7,5 m, 3,6 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**9.500 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1951 bis 1962**

Anhänger

Hersteller	**Kässbohrer**	Leergewicht	**5.500 kg**
Länge, Höhe	**11,5 m**	Gesamtgewicht	**22.000 kg**

Typologie

Der Faun L8/38 Z1 wurde 1961 auf Sonderwunsch mit einem wassergekühlten Deutz-Motor F6 M 617 an die Bergwerksgesellschaft Hibernia AG ausgeliefert. Die Zugmaschine war mit einer schweren Seilwinde ausgestattet, um Waggons auf Tieflader zu ziehen. Der Faun zog den Tieflader dann von Haus zu Haus, um Kohle und Koks auszuliefern. Nach einem langen Dornröschenschlaf konnte das Fahrzeug von einem Oldtimerhändler übernommen werden. Bei der aufwendigen Restauration wurde er zu einer Sattelzugmaschine umgebaut und ein Wechselaufbau angefertigt. Der Anhänger ist ein Pionierfahrzeug der Marke Kässbohrer Typ D17: ein Dreiachser-Wechselbrückenanhänger aus dem Jahre 1955. Durch dieses System konnten Ladezeiten erheblich verkürzt werden, da man leere Brücken abstellen und beladene Brücken aufnehmen konnte.



Fahrer und Eigentümer
Wolfgang Schrader

Beifahrerin
Susanne Schrader

Standort
Magdeburg

VEB Ernst Grube H6

Baujahr **1957**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**VEB Ernst Grube**
Motor & Leistung	**Schönebecker, 190 PS**	Bremse	**B.-Werk Berlin**
Geschwindigkeit	**85 km/h**	Getriebe	**G.-Werk Glauchau**
Länge, Höhe	**8,0 m, 3,9 m**	Reifen	**Conti, Pneumant**
Leergewicht	**6.820 kg**		
Gesamtgewicht	**13.550 kg**	Produktionszeit	**1953 bis 1956**

Anhänger

Hersteller	**Wiewald**	Leergewicht	**4.950 kg**
Länge, Höhe	**9,2 m, k. A.**	Gesamtgewicht	**16.000 kg**

Typologie

Nach Kriegsende befanden sich 30 Prozent der deutschen Fahrzeugindustrie und 14 Prozent der Zulieferer in der sowjetischen Besatzungszone. Hervorgegangen aus dem S-4000-1, lieferte das IFA Kraftfahrzeugwerk Ernst Grube in Werdau als eigene Weiterentwicklung den H6 mit längerer Haube für den 120 PS starken Sechszylinder-Reihen-Dieselmotor. Mit der Berliner Tagung des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) der sozialistischen Länder 1956 durften in Ostdeutschland nur noch Lkw bis fünf Tonnen Nutzlast gefertigt werden. Für den H6 mit 6,5 Tonnen war dies das Aus. Als Wolfgang Schrader den Lkw auf dem Hof einer volkseigenen Heizölfirma fand, war er bereits zur Verschrottung freigegeben. 2600 Ostmark kosteten die Reifen, das Gewicht musste Schrader in Schrott aufwiegen. Der restaurierte Oldie wurde später Teil seines Fuhrparks.

Fahrer und Eigentümer
Ben de Kok

Beifahrerin
Gusta de Kok

Standort
De Zier

Volvo N 88

Baujahr **1970**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Volvo**
Motor & Leistung	**Volvo, 260 PS**	Bremse	**Volvo**
Geschwindigkeit	**82 km/h**	Getriebe	**Volvo**
Länge, Höhe	**7,4 m, 3,6 m**	Reifen	**Volvo**
Leergewicht	**6.000 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1965 bis 1973**

Auflieger

Hersteller	**NETAM**	Leergewicht	**10.290 kg**
Länge, Höhe	**12,0 m, 3,6 m**	Gesamtgewicht	**29.897 kg**

Typologie

Der Volvo von Ben de Kok war einst gelb lackiert und verbrachte fast 30 Jahre in Schweden, der Heimat von Volvo, bevor er im Jahre 1999 zu einem Sammler in die Niederlande kam. Ben de Kok wurde 2016 zum 3. Besitzer des Volvos. Als Ben den Hauber kaufte, musste er vor allem den Motor komplett überholen. Der Volvo hatte circa 350.000 km auf der Uhr und wurde auf diesen Kilometern wohl sehr hart rangenommen. Ansonsten war der Volvo in einem recht guten Zustand. Ben de Kok gönnte dem Hauber nun noch eine Schlafkabine und lies ihn in grün lackieren. Die Restaurierungsarbeiten wurden durch Leo Bol ausgeführt. Seit der Fertigstellung im Jahre 2018 ist Ben gut 10.000 km mit dem Volvo unterwegs gewesen.

Fahrer und Eigentümer
Josef Sulzbacher

Beifahrerin
Maria Sulzbacher

Standort
St. Georgen

Gräf & Stift L 230

Baujahr **1966**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Gräf & Stift**
Motor & Leistung	**Mercedes, 210 PS**	Bremse	**Gräf & Stift**
Geschwindigkeit	**80 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**8,9 m, 2,5 m**	Reifen	**Semperit**
Leergewicht	**7.100 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1963 bis 1967**

Typologie

Dieser Gräf & Stift war ursprünglich vom Typ L 230. Die Zahl „230" steht hier für die Anzahl der Pferdestärken des Motors. Da zu Beginn ein Versuchsmotor eingebaut war, wurde dieser nach 100.000 Kilometern durch einen L 210-Motor ersetzt. Das Fahrzeug war im internationalen Fernverkehr tätig, was an der sehr großen und komfortablen Kabine ersichtlich ist. Nach einer stattlichen Laufleistung von 600.000 Kilometern war es bei einer Baustofffirma in Niederösterreich bis ins Jahr 1989 im Einsatz. Dort wurde der Lkw auch mit einem Palfinger-Kran ausgestattet. Im Anschluss wurde der Lkw für ein paar Jahre von einem Landwirt für Holzarbeiten genutzt. Ein Schweizer Freund entdeckte schließlich diesen Lkw. Ein Anruf genügte, und schon wurde der Entschluss gefasst, dieses Fahrzeug zu bergen. Nach der Bergung im Jahr 2010 galt es in den darauffolgenden zwei Jahren die Spuren der landwirtschaftlichen Nutzung (eingedrücktes Dach) und des Baustelleneinsatzes (Kran-Umbau) zu beseitigen, bevor mit der eigentlichen Restaurierung begonnen werden konnte.

Fahrer und Eigentümer
Gijs van Maanen

Beifahrer
Jan Vink

Standort
Zwartebroek

DAF T 2400 DK 370

Baujahr **1968**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Koffer**	Achsen	**ZF**
Motor & Leistung	**Deutz, 170 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**85 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**8,0 m, 2,35 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**7.650 kg**		
Gesamtgewicht	**13.300 kg**	Produktionszeit	**1955 bis 1960**

Auflieger

Hersteller	**Köpel**	Leergewicht	**9.000 kg**
Länge, Höhe	**12,0 m, 3,9 m**	Gesamtgewicht	**16.000 kg**

Typologie

Die Rundhauber prägten mehr als ein Jahrzehnt die Feuerwehrgeschichte – nicht nur in Deutschland. Viele Feuerwehren kauften ganze Flotten der Magirus. Anfang der 80ger Jahre waren sie bei vielen Wehren immer noch im aktiven Einsatz. Entsprechend viele Fahrzeuge konnten deshalb vor der Verschrottung bewahrt werden, bzw. waren viel zu gut, als das sie ausgemustert wurden. Neben den klassischen Feuerwehrfahrzeugen entstanden aber auch viele Spezialfahrzeuge mit firmeneigenen Aufbauten. Das Ulmer Werk von Klöckner-Humboldt-Deutz produzierte von 1955–1960 den Jupiter als Löschfahrzeug und pries den gewaltigen Magirus an als „völlig geschlossenen, modernen Fahrzeugtyp" mit guter Straßenlage, luftgekühltem Motor und verschiedenen Extras. Dieses Jupiter Gespann hier gehört Cijs van Maanen, der einige Magirus Rundhaube im Besitz hat.

Fahrer und Eigentümer
Alex Goddyn

Beifahrerin
Carien Goddyn-Loof
Standort
Leimuiden

Peterbilt 377 Baujahr **1988**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**Peterbilt**
Motor & Leistung	**Caterpillar, 400 PS**	Bremse	**Donaldson**
Geschwindigkeit	**130 km/h**	Getriebe	**Easton**
Länge, Höhe	**8,5 m, 4,0 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**8.870 kg**		
Gesamtgewicht	**50.000 kg**	Produktionszeit	**1987 bis 2000**

Auflieger

Hersteller	**Groenewegen**	Leergewicht	**9.730 kg**
Länge, Höhe	**12,5 m, 3,7 m**	Gesamtgewicht	**22.000 kg**

Typologie

Dieser Peterbilt 377 wurde 1988 in Kanada produziert und sollte anschließend zum Ice Road Truck umgebaut werden. Da die gesamten Umbaumaßnahmen allerdings nur sehr schleppend in Gang kamen, wurde er erst gegen Ende der Ice-Road-Saison fertiggestellt und kam dann nicht mehr zum Einsatz. So gingen wieder einige Jahre ins Land, bis er schließlich 1996 an einen Holländer verkauft und in die Niederlande importiert wurde. Da dieser sich aber bei den Umrüstbestimmungen für Europa nicht auskannte, bekam der Peterbilt erst mal keine Zulassung. Bevor er ihn zulassen konnte, verstarb der neue Besitzer. Alex Goddijn kaufte den Peterbilt 1996 praktisch als Neuwagen und konnte ihn relativ schnell zulassen. Seitdem ist er unter anderem bei besonderen Urlauben und auf Oldtimerausfahrten unterwegs.

MEHR FÜR DICH DRIN!

Das FERNFAHRER -Abo lohnt sich!

DAS TRUCK-MAGAZIN FÜR BERUFSKRAFTFAHRER

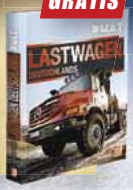
3 Ausgaben FERNFAHRER

für nur 1,47 € pro Heft* plus GRATIS-Extra: Das DMAX-Buch „Lastwagen Deutschlands“ – herausgegeben vom Motorbuch Verlag und FERNFAHRER

*im E-Paper Miniabo

+

GRATIS



Jetzt bestellen:

Heft Miniabo FERNFAHRER:
www.fernfahrer.de/heft125

E-Paper Miniabo FERNFAHRER:
www.fernfahrer.de/digital125

Beifahrer
Markus Rütters ↓

Büssing 6000

Baujahr **1955**

Fahrer
J. Fehrenkötter

Eigentümer
Sped. Fehrenkötter

Beifahrer
↑ **H. Fehrenkötter**

Standort
Sassenberg

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Büssing**
Motor & Leistung	**Büssing, 120 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**72 km/h**	Getriebe	**Büssing**
Länge, Höhe	**8,7 m, 3,2 m**	Reifen	**Fulda**
Leergewicht	**10.500 kg**		
Gesamtgewicht	**12.500 kg**	Produktionszeit	**1952 bis 1956**

Anhänger

Hersteller	**VEB**	Leergewicht	**3.200 kg**
Länge, Höhe	**6,3 m, 3,2 m**	Gesamtgewicht	**10.000 kg**

Typologie

Mitte der Fünfzigerjahre hatte Büssing die Folgen des zweiten Weltkriegs überwunden. Die Marke von 10.000 produzierten Fahrzeugen war längst überschritten und das Werk zählte 6.000 Mitarbeiter. Den 6000er löste in Deutschland 1956 das Nachfolgemodell LS 7 ab. Auf den Exportmärkten erlebte vor allem das Modell 6000 S ungeahnten Erfolg und die Produktion wurde ins Ausland verlagert. Das „S" stand für die Bauweise mit stehendem Motor, die anderen 6000er hatten die Unterflurbauweise. In den Fünfzigerjahren setzten die Stadtwerke Münster den mitfahrenden Büssing als Transportvehikel ein. 1984 entdeckte ihn Robert Fehrenkötter in erbärmlichem Zustand in den Niederlanden. Der Oldie-Freund zerlegte das Fahrzeug komplett und ließ es von dem erfahrenen Fahrzeugbaumeister Josef Beuse in zweijähriger Arbeit wieder zusammensetzen.

Fahrer
Rene Meinel Poller
Eigentümer
W. Poller Stiftung

Beifahrerin
Jörg Walter
Standort
Ellefeld

Volvo F 88 4425

Baujahr **1977**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**Volvo**
Motor & Leistung	**Volvo, 260 PS**	Bremse	**Westinghouse**
Geschwindigkeit	**100 km/h**	Getriebe	**Volvo**
Länge, Höhe	**6,2 m, 3,4 m**	Reifen	**Firestone**
Leergewicht	**6.500 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1965 bis 1977**

Auflieger

Hersteller	**VEB Babelsberg**	Leergewicht	**5.000 kg**
Länge, Höhe	**6,2 m, 4,0 m**	Gesamtgewicht	**20.700 kg**

Typologie

Dieser Volvo F 88 kam 1977 in der DDR bei der Deutrans zum Einsatz (Deutsch-Russische Transport-Aktiengesellschaft). 1991 kaufte ein Schausteller aus Berlin diesen Volvo der Deutrans ab, und fuhr mit ihm elf Jahre durch die Lande. 2002 landete der F 88 dann schließlich in einer Lkw-Werkstatt in Berlin, und nach langen sechs Jahren, wurde dieser Klassiker von seinem traurigen Schicksal erlöst. 2002 kaufte Werner Poller den Volvo. Doch es hieß weitere 13 Jahre zu warten. Von 2015 bis 2020 wurde der Volvo schließlich in den Original „Deutrans"- Zustand zurückversetzt. Das Team von Werner Poller hat damit wieder einmal eine Top Arbeit abgeliefert. Der passende Sattelauflieger ist ein Standardtauflieger für Container, wie er in der DDR im Einsatz war, und wurde ebenfalls neu aufgebaut.

Fahrer und Eigentümer
Klaus Frank

Beifahrer
Dieter Stephan

Standort
Leipzig

VEB Barkas-Werke IFA B 1000

Baujahr **1989**

Transporter

Fahrzeugart	**Bus**	Achsen	**VEB Barkas-Werke**
Motor & Leistung	**VEB Eisenach, 46 PS**	Bremse	**VEB Renak**
Geschwindigkeit	**100 km/h**	Getriebe	**Getr.-W. Leipzig**
Länge, Höhe	**4,5 m, 1,9 m**	Reifen	**Pneumat**
Leergewicht	**1.240 kg**		
Gesamtgewicht	**2.240 kg**	Produktionszeit	**1961 bis 1990**

Anhänger

Hersteller	**Frank Fzg.-bau Leipzig**	Leergewicht	**175 kg**
Länge, Höhe	**2,8 m, 0,7 m**	Gesamtgewicht	**900 kg**

Typologie

Der Barkas B 1000 war ein Kleintransporter, der in den Jahren 1961 bis 1990 im VEB Barkas-Werke Karl-Marx-Stadt hergestellt wurde. Der Eintonner mit Zweitaktmotor war im Fertigungsprogramm der DDR oberhalb des Multicar und unterhalb des Robur LO angesiedelt. Vom B 1000 wurden 175.740 Fahrzeuge gebaut. Ab 1990 wurde er als B1000-1 mit Viertaktmotor nach VW-Lizenz produziert. Der B 1000 war in der DDR das meistgefragte Auto. Für private Handwerker und Gewerbetreibende als Neufahrzeug in der Mangelgesellschaft DDR praktisch nicht zu bekommen. Zeitweise wurde der B 1000 serienmäßig mit 40 verschiedenen Aufbauten parallel hergestellt. So zum Beispiel als Kleinbus, Pritschentransporter, Krankenwagen und Polizeifahrzeug.

Fahrer
Heinz Quäck
Eigentümer
W. Poller Stiftung

Beifahrer
Peter Dolch
Standort
Ellefeld

IFA W50 LS

Baujahr **1982**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**AMW Ludwigsfelde**
Motor & Leistung	**Schönebeck, 212 PS**	Bremse	**BPW**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**Getr.-W.-Glauchau**
Länge, Höhe	**5,8 m, 2,7 m**	Reifen	**Dunlop, Kama**
Leergewicht	**4.800 kg**		
Gesamtgewicht	**10.500 kg**	Produktionszeit	**1967 bis 1992**

Auflieger

Hersteller	**VEB Babelsberg**	Leergewicht	**3.700 kg**
Länge, Höhe	**7,8 m, 3,2 m**	Gesamtgewicht	**13.300 kg**

Typologie

Der W50 wurde im Laufe seiner Bauzeit ein ziemlich universeller Lkw, der mit den unterschiedlichsten Aufbauten geordert werden konnte. Diese W50 Sattelzugmaschine war bei der Wernesgrüner Brauerei bis 1993 im Einsatz. Danach wurde sie ausgemustert und von Werner Poller gekauft. Von 2014 bis 2015 erfolgte die Restauration. Sie ist mit einem stärkeren Motor mit 212 PS und einem 8 Gang Getriebe ausgestattet. Der Tankauflieger war bis 1992 beim Milchhof in Magdeburg eingesetzt. Danach wurde er an eine Agrargenossenschaft bei Quedlinburg verkauft und zum Transport von Flüssigkeiten genutzt. Nach dem Kauf durch Werner Poller wurde der Auflieger restauriert und wieder in den Zustand eines Milchaufliegers versetzt.

Fahrer
Lutz Jokisch

Beifahrer
Olaf Weise

Eigentümer
L. Jokisch, O. Weise

Standort
Cottbus

IFA H6

Baujahr **1955**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**E. Grube Werdau**
Motor & Leistung	**Schönebecker M.-W., 190 PS**	Bremse	**Berliner Bremsenw.**
Geschwindigkeit	**85 km/h**	Getriebe	**EGW**
Länge, Höhe	**8,0 m, 3,5 m**	Reifen	**Pneumant**
Leergewicht	**7.575 kg**		
Gesamtgewicht	**11.990 kg**	Produktionszeit	**1952 bis 1959**

Anhänger

Hersteller	**F.-Werk Waltershausen**	Leergewicht	**3.250 kg**
Länge, Höhe	**7,3 m, 3,5 m**	Gesamtgewicht	**7.500 kg**

Typologie

Dieser Lkw IFA H6 gehört Herrn Jokisch und Herrn Weise. Gefunden haben sie ihn 2005 als Restaurierungsobjekt bei einem alteingesessenen Fuhrunternehmen. Der H6 musste komplett überholt werden. Die Überholung brauchte letztendlich gute 6.000 Stunden bis er wieder zugelassen werden konnte. Der alte DDR Fahrzeugbrief machte deutlich, dass der H6 eine sehr spannende Geschichte hatte. Er startete seine Laufbahn in der ehem. DDR als Daimler-Benz Lkw, Baujahr 1944, und wurde nach und nach, durch die unterschiedlichsten Eintragungen zum H6. Dies passiert vermutlich Mitte der 1960ger Jahre. Der H6 lief bis Ende 1990 auch noch im internationalen Verkehr (DDR-BRD) mit Gerüstbauteilen auf der Pritsche. Auch der Anhänger wurde von den beiden restauriert. Auch hier war eine komplette Restaurierung notwendig. Der IFA H6 ist seit 2011 fast 30.000 km gelaufen.

Fahrer
Thomas Paul Göttl

Fahrer
Oliver Trost

Eigentümer
Sped. Fehrenkötter

Standort
Sassenberg

Büssing BS 16 L

Baujahr **1970**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Büssing**
Motor & Leistung	**Büssing, 310 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**82 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**8,1 m, 3,9 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**7.980 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1969 bis 1971**

Anhänger

Hersteller	**Vidal**	Leergewicht	**6.480 kg**
Länge, Höhe	**8,5 m, 3,9 m**	Gesamtgewicht	**18.000 kg**

Typologie

Der BS 16 L war ein sehr erfolgreiches Modell. Zunächst mit dem 210 PS starken U11D wurde die Motorleistung ab 1967 mit dem U12D auf 240 PS erhöht. Der Fehrenkötter BS 16 verfügt über den turboaufgeladenen U12D-Motor mit 310 PS. Somit wurde die Forderung nach 8 PS/t sogar übererfüllt. Die sogenannten 310er fuhren bei einer Spedition im Münsterland immer dieselben Fahrer. Kurz vor der Ausmusterung erhielt dieser sogar noch einen neuen Motor, der nur rund 10.000 Kilometer gelaufen war. In den Neunzigern wurde der Büssing sporadisch im Fernverkehr eingesetzt. Der Vidal-Anhänger aus dem Baujahr 1963 ist der einzige Oldie, der aus der eigenen Flotte stammt.

Fahrer und Eigentümer
Uwe Ludwig

Beifahrer
Max Lier

Standort
Sandersdorf

IFA H6

Baujahr 1952

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**VEB Ernst Grube**
Motor & Leistung	**Schönbeck, 150 PS**	Bremse	**VEB Ernst Grube**
Geschwindigkeit	**65 km/h**	Getriebe	**G.-Werk Glauchau**
Länge, Höhe	**8,0 m, 3,5 m**	Reifen	**Fulda**
Leergewicht	**6.650 kg**		
Gesamtgewicht	**13.150 kg**	Produktionszeit	**1952 bis 1959**

Typologie

Der H6 war der Lkw der DDR mit der höchsten Nutzmasse und zeichnete sich durch seine hohe Zuverlässigkeit aus. Er gehörte zum Straßen- und Stadtbild der DDR der 1950er- bis 1970er-Jahre. Vorgestellt wurde der H6 auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1951. Produziert wurde er von 1952 bis 1959. Dieser IFA H6 wurde in den Jahren 2003 – 2005 von Gerhard Ludwig aufgebaut. Gerhard hatte so viele original Ersatzeile für die H6 auf Lager, dass es für einen komplett neunen H6 ausreichte, denn Lkw`s müssen fahren. So entstand in gut zwei Jahren quasi ein fast werksneuer IFA H6 Pritschenwagen mit Pritsche und Plane. Verwendet wurden tatsächlich fast nur Neuteile, die sich im Laufe eines langen Lebens so angesammelt hatten. 2012 nahm Gerhard Ludwig, der Vater von Uwe Ludwig, mit seinem H6 bei der 12. Deutschlandfahrt teil und feierte während der Tour seinen 80. Geburtstag.

Fahrer
Jacob-Arie Terlouw

Beifahrerin
W. Terlouw-Romijn

Eigentümerin
W. Terlouw-Romijn

Standort
Strijen

Scania-Vabis LS 76

Baujahr **1973**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**Scania-Vabis**
Motor & Leistung	**Scania-Vabis, 255 PS**	Bremse	**Wabco/Westingh.**
Geschwindigkeit	**100 km/h**	Getriebe	**Scania-Vabis**
Länge, Höhe	**6,7 m, 3,9 m**	Reifen	**Semperit**
Leergewicht	**6.325 kg**		
Gesamtgewicht	**36.000 kg**	Produktionszeit	**1953 bis 1973**

Typologie

Ab 1953 erneuerte Scania die Modellpalette, die Modelle L 51, L 71 und LS 71 erschienen in den bekannten Gewichtsklassen. Alle Typen wurden ab 1958 überarbeitet und erhielten stärkere Motoren, dazu ein neues, prägnantes Aussehen, welches die Haubenwagen bis Anfang der 80er-Jahre zumindest teilweise behalten sollten. Der Scania-Vabis LS 76 aus dem Jahre 1973 von Willy Terlouw war sein gesamtes Arbeitsleben lang in den Niederlanden im Einsatz. Da Willy früher exakt solch einen Vabis fuhr, suchte er gezielt wieder nach solch einem Hauber. Fündig wurde er durch den Tipp eines Freundes. Seit 2008 ist sein Vabis komplett restauriert, und er hat schon etliche Urlaubsreisen damit gemacht und ebenso viele Oldtimertreffen in Deutschland und in den Niederlanden besucht.

Fahrer und Eigentümer
Jack Jansen

Beifahrerin
J. Jansen de Ruijter

Standort
Breda

Mack B43

Baujahr **1960**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Koffer**	Achsen	**Mack**
Motor & Leistung	**Mack, 314 PS**	Bremse	**Mack**
Geschwindigkeit	**110 km/h**	Getriebe	**Mack**
Länge, Höhe	**8,5 m, 3,7 m**	Reifen	**Pirelli**
Leergewicht	**12.300 kg**		
Gesamtgewicht	**20.980 kg**	Produktionszeit	**1953 bis 1966**

Typologie

Die B-Serie von Mack wurde von 1953 bis 1966 gebaut und gehört zu den schweren Lkws. Sie gilt als die bekannteste Modellpalette von Mack. Außerdem haben von dieser Serie die meisten Fahrzeuge überlebt. Restauriert oder auch unrestauriert. Der Mack von Jack Jansen stammt ursprünglich aus den USA. Er wurde 1960 in den Niederlanden zu Kühlwagen umgebaut. Die Firma Streng aus Apeldorn transportierte mit ihm über viele Jahre Fisch und Kühleis von Jmuiden in den Niederlanden nach Basel in die Schweiz. 2010 fand Jack den Mack, kaufte ihn und baute ihn dann zum Wohnmobil um. Der Mack hat einen 6 Zylinder Motor mit 12 Litern, einem Turbo und Ladeluftkühler. Er bringt es auf 314 PS und hat zehn Vorwärtsgänge und vier Rückwärtsgange. Das ganze unsynchronisiert.

DOCSTOP JETZT AUCH IN FRANKREICH

ZAHNWEH? SCHMERZEN?

GESUNDHEITLICHE PROBLEME?

DOCSTOP HILFT!

Bei Schmerzen oder Krankheiten unterwegs - besser gleich zum Arzt. Denn nur gesunde Fahrer sind sichere Fahrer. Mehr als 700 Mediziner stehen im DocStop Netzwerk in Deutschland, Österreich, Dänemark und jetzt auch in Frankreich für eine schnelle ambulante Behandlung zur Verfügung.

Wo Sie unterwegs einen Arzt in Ihrer Nähe finden, erfahren Sie unter der europaweit einheitlichen, kostenlosen Hotline **008000 DOCSTOP (008000 3627867)*** oder unter **www.docstop.eu**. Eine Mitgliedschaft ist nicht erforderlich, die Behandlungskosten übernimmt Ihre Krankenkasse.
DocStop hilft! Sag' es weiter!

008000 3627867*
008000 DOCSTOP
*Kostenlose, europaweit einheitliche Rufnummer.

Doc Stop
www.docstop.eu

Fahrer und Eigentümer
Simon Laan

Beifahrer
Jan Vink

Standort
Avenhorn

Mercedes-Benz L 312

Baujahr **1956**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Koffer**	Achsen	**Mercedes-Benz**
Motor & Leistung	**Mercedes-Benz, 100 PS**	Bremse	**Axe**
Geschwindigkeit	**80 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**9,0 m, 3,1 m**	Reifen	**Michelin, Contin.**
Leergewicht	**4.500 kg**		
Gesamtgewicht	**4.875 kg**	Produktionszeit	**1953 bis 1961**

Typologie

Der Mercedes-Benz L 312 erschien – im Gegensatz zu den schweren 4,5-Tonnern aus dem Kriegsprogramm – in Leichtbauweise mit Profilrahmen und eingenieteten Querträgern, L 3500-Karosserie und 4,6-Liter-Motor mit 90 PS. Gegenüber dem L 311 wurde die Hinterachsübersetzung verändert, Getriebe und Achsen verstärkt. Auf den Fernstraßen tauchten die Frontlenker-Varianten L 3500 (L 311) und L 4500 (L 312) auf mit Fahrerhäusern von Kässbohrer oder Binz auf. Überrascht von der noch starken Nachfrage entwickelte und baute Mercedes eigene Fahrgestelle. Für Simon Laan ist sein L 312 eine Erinnerung an alte Speditionszeiten. In den 50er-Jahren besaß sein Unternehmen das gleiche Gefährt, jedoch mit Anhänger. Im Einsatz war der Lkw meist, um holländischen Käse nach Belgien zu transportieren und auf dem Rückweg nach Holland Holzschuhe einzuführen.

50 Jahre
1964-2014

PORedda
LogisticService oHG

Von der Cottbuser Postkutsche bis zur intelligenten Logistic.
Mit der Erfahrung der Vergangenheit zu den Aufgaben der Zukunft.

www.poredda.de

Fahrer und Eigentümer
Eppie Bok

Beifahrerin
Lia Bok

Standort
Roden

MAN 19.321 H

Baujahr **1988**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**MAN**
Motor & Leistung	**MAN, 320 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**Fuller**
Länge, Höhe	**9,0 m, 3,7 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**10.000 kg**		
Gesamtgewicht	**19.000 kg**	Produktionszeit	**1979 bis 1992**

Anhänger

Hersteller	**DAF**	Leergewicht	**7.000 kg**
Länge, Höhe	**10,0 m, 3,7 m**	Gesamtgewicht	**26.000 kg**

Typologie

Der MAN 321 von Eppie Bok kommt aus Portugal. Über das frühere Arbeitsleben des MAN ist leider nichts bekannt. In den 70er- und 80er-Jahren hatte die Firma Bok einige von diesen MAN, und so ist es nur verständlich, dass nun ein solcher auch die Oldtimerflotte verstärken soll. Der MAN 321 hat übrigens ein Fuller-Getriebe. Die Restauration des MAN wurde von Peter Visser aus Avenhorn durchgeführt und dauerte bis 2018. Der Anhänger ist ein original DAF-Anhänger aus dem Jahre 1974. Den Anhänger hat Eppie Bok 2016 restauriert. Somit ist das Gespann pünktlich zur Deutschlandfahrt 2018 fertig geworden.

Fahrer u. Eigentümer
Reinhard Hofmann
Standort
Röhrsdorf

Ernst Grube S 4000

Baujahr **1981**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**IFA Werdau**
Motor & Leistung	**IFA Nordhausen, 90 PS**	Bremse	**IFA Limbach**
Geschwindigkeit	**80 km/h**	Getriebe	**IFA Brandenburg**
Länge, Höhe	**6,5 m, 3,9 m**	Reifen	**Pneumant**
Leergewicht	**4.100 kg**		
Gesamtgewicht	**8.100 kg**	Produktionszeit	**1946 bis 1958**

Anhänger

Hersteller	**VEB Ernst Thälmann**	Leergewicht	**2.640 kg**
Länge, Höhe	**6,6 m, 1,9 m**	Gesamtgewicht	**7.610 kg**

Typologie

Bei dem hier vorgestellten S 4000 handelt es sich um das Ersatzfahrzeug für den in der Firma eingesetzten Lkw, der seit 1998 an den Deutschlandfahrten teilgenommen hat. Erworben wurde dieser S 4000 von der Brückenmeisterei aus Weißenfels. Der einsatzbereite Lkw erhielt eine Lackierung in den Betriebsfarben und wurde einfach abgestellt. Nach fast 30 Jahren Wartezeit und diversen Instandsetzungsarbeiten sein erster großer Einsatz bei der 15. Deutschlandfahrt 2016. Komplettiert wird der Zug durch einen Anhänger vom Typ E5. Dieser Anhänger ist ein Wiesenfund aus dem thüringischen Großbocka. Die Witterung hatte dem Anhänger stark zugesetzt, entsprechend war auch sein Zustand. In den Jahren 2011 und 2012 fand die Restaurierung statt. In der ehemaligen DDR war diese Kombination durchaus üblich.

Fahrer und Eigentümer
Willem Brands

Beifahrerin
Lammie Brands

Standort
Urk

DAF 3600 Space Cab

Baujahr **1986**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**DAF**
Motor & Leistung	**DAF, 374 PS**	Bremse	**DAF**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**DAF**
Länge, Höhe	**16,5 m, 3,9 m**	Reifen	**Bridgestone**
Leergewicht	**7.400 kg**		
Gesamtgewicht	**19.500 kg**	Produktionszeit	**1985 bis 1990**

Typologie

Der DAF 3600 von Willem Brands lief ab Auslieferung 1986 bei einer holländischen Firma und wurde schließlich 1993 nach Griechenland verkauft. Herr Brands träumte schon seit langem von genau solch einem DAF 3600 mit großem Fernverkehrsfahrerhaus. 2015 fand er ihn bei einem griechischen Lkw-Händler. Der Zustand war sehr schlecht. Willem Brands musste den DAF komplett überarbeiten und restaurieren lassen. Restauriert wurde der DAF von der niederländischen Lkw-Restaurationswerkstatt Onderwater in Barneveld. Wieviel Kilometer der DAF auf der Uhr hat, ist nicht bekannt. Der Auflieger war bei einer niederländischen Firma in Urk im Einsatz. Zufälligerweise ist der Auflieger auch aus dem Jahr 1986. Kaufen konnte Brands ihn 2017. Dieser musste komplett überarbeitet werden. Seit 2018 ist Brands nun mit diesem zum Wohnmobil umgebauten Auflieger und dem seltenen DAF 3600 unterwegs.

Fahrer
Leo de Leede
Eigentümer
Hans den Hartogh

Beifahrer
Jan Touw
Standort
Rozenburg

Volvo L 475

Baujahr **1964**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Koffer**	Achsen	**Volvo**
Motor & Leistung	**Volvo, 120 PS**	Bremse	**Volvo**
Geschwindigkeit	**108 km/h**	Getriebe	**Volvo**
Länge, Höhe	**8,0 m, 3,6 m**	Reifen	**Continental**
Leergewicht	**7.500 kg**		
Gesamtgewicht	**10.500 kg**	Produktionszeit	**1961 bis 1965**

Typologie

Diesen Volvo hatte der 2018 verstorbene Jack den Hartogh im Dezember 2011 in Norwegen gekauft. Ursprünglich war der Volvo als Feuerwehrfahrzeug im Einsatz. Die Restauration fand von Januar bis Juni 2012 statt. Im selben Jahr fuhr Jack dann mit seiner Frau und seinem frisch restaurierten Volvo die „Oranje Trophy" bis nach Charkov in der Ukraine zur Fußballweltmeisterschaft 2012. Nachdem Holland dann ausgeschieden war, ging es weiter nach Kiew, Odessa, Wolgograd, Moskau, St. Petersburg, Nurmes in Finnland, zum Nordkap, Kiruna, Stockholm und mit der Fähre nach Harwich zu den Olympischen Spielen. Insgesamt waren es am Schluss: 10 Länder in 49 Tagen und 14.033 km. 2013 wurde der Volvo ein weiteres Mal umgebaut für eine geplante China-Reise 2014. Diese Reise erstreckte sich über 27.381 km, führte durch 18 Länder und dauerte 133 Tage – und das Ganze mit einem Durchschnittsverbrauch von 18,42 Liter!

Fahrer
Andreas Stapelfeld

Beifahrerin
Anja Stapelfeld

Eigentümer
Kravag-Logistic

Standort
Hamburg

Faun F60/36 S

Baujahr **1955**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**BPW**
Motor & Leistung	**Deutz, 175 PS**	Bremse	**Westinghouse**
Geschwindigkeit	**70 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**6,6 m, 3,3 m**	Reifen	**Continental**
Leergewicht	**6.400 kg**		
Gesamtgewicht	**7.500 kg**	Produktionszeit	**k. A.**

Typologie

Die Faun-Werke stellten 1950 den 130 PS starken 6,5/7-Tonner F 60 L „Sepp" vor. Als preiswertes Modell sollte er in der Mittelklasse gegen die etablierte Konkurrenz antreten. Faun entwickelte die Serie weiter und ersetzte 1955 den „Sepp" durch die optisch runderneuerte F 66-Reihe. Wenig später bereicherten schwere Typen wie der Hauben- und Frontlenker F 68 „Franz" die Serie. Für den Vortrieb sorgte ein luftgekühlter V8-Zylinder-Deutz-Diesel. 1955 wurde er ohne Zulassung an die NATO ausgeliefert. Später setzte ihn die BASF als Werkfahrzeug in Ludwigshafen ein. Erst 1978, mit der Übereignung an den Abschleppdienst Erich Hoeftmann in Bad Waldsee, erhielt der Lkw die Ersteintragung in den Fahrzeugbrief. Als die Firma den Betrieb einstellte, kaufte ihn ein Siegfurter Schrotthändler. Die Spedition Weber in Dormagen restaurierte den gebeutelten Lkw viereinhalb Jahre lang in mühevoller Kleinarbeit. 1990 kaufte der Lkw-Versicherer Kravag den Oldie und lackierte ihn um in den Firmenfarben Rot-Weiß. Seit dieser Zeit ist der Faun als Sympathieträger und Markenbotschafter für KRAVAG unterwegs.

Fahrer und Eigentümer
Klaus Block

Beifahrer
Mario Siewiera

Standort
Hedersleben

Volvo F 10-20

Baujahr **1979**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**Volvo**
Motor & Leistung	**Volvo, 280 PS**	Bremse	**Volvo**
Geschwindigkeit	**106 km/h**	Getriebe	**Volvo**
Länge, Höhe	**6,0 m, 3,3 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**7.580 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1977 bis 1993**

Auflieger

Hersteller	**Vogt**	Leergewicht	**3.530 kg**
Länge, Höhe	**7,6 m, 3,4 m**	Gesamtgewicht	**20.000 kg**

Typologie

Der Volvo F10 von Klaus Block war bis 1980 in Belgien zugelassen. Nach einem Unfall 1979 bekam er dort auch ein neues Fahrerhaus. Von 1981 bis 2001 war er im Einsatz bei einem Schaustellerbetrieb. 2011 konnte Block den Volvo kaufen und unterzog ihn einer Teilrestauration. Der Motor wurde überholt, er bekam eine neue Lackierung und 2012 das H-Kennzeichen. Nun ging es an die Restaurierung des Tankaufliegers. Der Auflieger der Marke Vogt war von 1980 bis 1989 im Einsatz bei der Firma Konrad Deppe in Hohenhameln-Clauen. Im Anschluss war er unterwegs für die Firma Block, bis er dann 2004 ausgemustert und eingelagert wurde. Der Auflieger bekam 2013 seine neue Lackierung und einen neuen Armaturenschrank und schließlich im Juli 2013 das Oldtimerkennzeichen.

Fahrer
Stefan Loers

Beifahrer
Florian Loers

Eigentümer
Karl-Heinz Loers

Standort
Kaarst

Mercedes-Benz L 325

Baujahr **1954**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Mercedes-Benz**
Motor & Leistung	**Mercedes-Benz, 125 PS**	Bremse	**Mercedes-Benz**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**Mercedes-Benz**
Länge, Höhe	**7,5 m, 3,5 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**5.200 kg**		
Gesamtgewicht	**7.490 kg**	Produktionszeit	**1953 bis 1957**

Typologie

Der Mercedes Langhauber L 325 wurde im Jahre 1954 gebaut und verbrachte viele Jahre seines ersten Arbeitslebens auf dem afrikanischen Kontinent. Warum, wieso und wohin genau es ihn in Afrika verschlug, ließ sich leider nicht mehr feststellen. Nach dem Einsatz in Afrika kam er über die VEBEG zurück nach Deutschland. Eine Firma Herter ersteigerte den Mercedes von der VEBEG, allerdings fiel er dann doch wieder in einen sogenannten Dornröschenschlaf zurück. Erst 1987, auf der 1. Deutschlandfahrt, entdeckte Karl-Heinz Loers den Mercedes schließlich durch großen Zufall am Bodensee. Kalli Loers konnte den Hauber Mercedes kaufen und restaurierte ihn anschließend. So wurde die 2. Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge 1989 die erste Fahrt für den damals schon sehr betagten Mercedes. Seitdem ist der L 235 auf vielen Ausfahrten unterwegs gewesen und läuft nach wie vor einwandfrei. Auch die Familie Loers ist zum zweiten Mal mit drei Generationen bei der Deutschlandfahrt dabei.

Fahrer u. Eigentümer
Karl-August Steels
Standort
Wachtendonk

Renault Trucks TRM 2000

Baujahr **1985**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Sonderfahrzeug**	Achsen	**Rockwell**
Motor & Leistung	**Renault, 117 PS**	Bremse	**Bosch, Wabco**
Geschwindigkeit	**85 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**5,0 m, 3,3 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**4.000 kg**		
Gesamtgewicht	**6.300 kg**	Produktionszeit	**1981 bis1992**

Typologie

Der TRM 2000 wurde von 1981 bis 1992 für die französische Armee gebaut. Bei diesem Typ wurden spezielle Rockwell-Portalachsen verbaut. Mit einem 4x4 Antrieb plus Differentialsperren hat der Lkw eine hervorragende Geländegängigkeit. Aufgrund der taktischen Zeichen und Unterlagen war das Fahrzeug in F-Bordeaux bei den Küstenverteidigungskräften stationiert. Karl-August Steels hat den TRM per Zufall bei einem belgischen Lkw-Verwerter aufgetan. Es ist ein Depotfahrzeug im nahezu neuwertigen Zustand mit einem Kilometerstand von nur 1.580 Kilometern. Kein Rost, keine technischen Mängel. Der Lkw wurde bei der Armee 30 Jahre lang gewartet und bekam das deutsche H-Kennzeichen ohne Mängel. Der Aufbau ist ein Bundeswehr FM1 Container und wurde zu Wohnzwecken umgebaut und eingerichtet. Heute wird der TRM 2000 als Wohnmobil genutzt.

54 Karl-Heinz Neemann

Fahrer u. Eigentümer
Karl-Heinz Neemann
Standort
Großefehn

Neoplan N10

Baujahr **1979**

Omnibus

Fahrzeugart	**Omnibus**	Achsen	**ZF**
Motor & Leistung	**Daimler-Benz, 289 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**80 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**7,9 m, 3,4 m**	Reifen	**Continental**
Leergewicht	**9.900 kg**		
Gesamtgewicht	**13.900 kg**	Produktionszeit	**1978 bis 1981**

Typologie

In den Neunzigerjahren kam Heinz Neemann das erste Mal intensiv in Kontakt mit Neoplan. Seinen N 209 fand Neemann schließlich Anfang 2019 im Internet. Der Bus stand bei einem Händler in Zeil/Main. Und nach Erhalt von circa 30 Fotos von allen Seiten kaufte Neemann den Bus ungesehen. Der N10 befand sich 2019 immer noch im Originalzustand, so wie er 1978 das Neoplan Werk in Berlin verlassen hatte. Sein gesamtes Arbeitsleben verbrachte der Bus in Frankreich. Vom Elsass aus verschlug es ihn in die „Ile de France" (nordwestlich von Paris), bevor sich Heinz dem N10 annahm. Angekommen in Großefehn wurde erst die Bodengruppe in Angriff genommen, dann die Bremsanlage und ein paar Kleinigkeiten bei der restlichen Technik, bevor schließlich die Korrosionsschäden behoben wurden. Da der Bus keine deutschen Fahrzeugpapiere hatte, war es zunächst schwierig, ohne eine Neoplan N10 Baujahr 1979 Neuabnahme, das Fahrzeug in Deutschland wieder zuzulassen. Durch die Hilfe der MAN Oldenburg gelang es dann doch eine Nachtragsdokumentation zu erstellen.

Fahrer u. Eigentümer
Helmut Hoffmann
Standort
Oberhausen

Büssing LU 11/16

Baujahr **1963**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Büssing**
Motor & Leistung	**Büssing, 192 PS**	Bremse	**Westinghouse, ATE**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**Büssing**
Länge, Höhe	**8,0 m, 3,3 m**	Reifen	**Fulda**
Leergewicht	**7.150 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1955 bis 1963**

Anhänger

Hersteller	**Kässbohrer**	Leergewicht	**4.350 kg**
Länge, Höhe	**8,0 m, 3,3 m**	Gesamtgewicht	**16.000 kg**

Typologie

Dieser Büssing LU 11/16 lief ursprünglich in einem Elektrizitätswerk und transportierte die unterschiedlichsten Güter. Er wurde irgendwann im Anschluss daran ausgemustert. Helmut Hoffmann konnte den Büssing in den 90-er Jahren von einem Sammler erwerben. Über die genauen und exakten Einsatzbereiche und Orte, sowie die Einsatzzeiten ist leider nichts bekannt, da sämtliche Unterlagen verloren gingen. Hoffman bekam damals lediglich das Fahrgestell ohne Aufbau, das sich in einem wirklich sehr schlechten Zustand befand. Die Pritsche war nicht mehr vorhanden. Sie wurde an einem baugleichen Fahrzeuge vermessen und komplett nachgebaut. Das Schwalbennest wurde von einem Schlachtfahrzeug demontiert und an diesem Büssing schließlich eingebaut.

Fahrer und Eigentümer
Hans Dietmar Bonin

Beifahrer
Helmut Zindler

Standort
Schlitz

Mercedes-Benz LAK 329

Baujahr **1961**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Mercedes-Benz**
Motor & Leistung	**Mercedes-Benz, 172 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**75 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**7,4 m, 3,6 m**	Reifen	**Continental**
Leergewicht	**6.820 kg**		
Gesamtgewicht	**14.600 kg**	Produktionszeit	**1957 bis 1962**

Anhänger

Hersteller	**Hessberger**	Leergewicht	**1.850 kg**
Länge, Höhe	**6,9 m, 2,2 m**	Gesamtgewicht	**6.200 kg**

Typologie

Eine mächtige Schnauze schiebt der Mercedes aus dem Jahre 1961 vor sich her. Der Oldie mit dem passenden Anhänger ist eine imposante Erscheinung. Einst war der LAK 329 in einer Ziegelei zum Transport von Lehm im Einsatz, wie sein heutiger Besitzer herausgefunden hat. „Das erklärt für mich die Gangbarkeit aller Schrauben bei der Restaurierung. Es wurden nur Schraubenschlüssel benötigt", erinnert sich Hans Dietmar Bonin. Die Firma Köster hatte den Pritschenwagen ursprünglich einem Winterberger Unternehmen abgekauft, das in Konkurs ging. Zuletzt war der Lkw im Landkreis Syke zugelassen. Im Oktober 1996 erwarb Hans Dietmar Bonin den Oldie von Köster. Seit seiner Restaurierung durch Bonin läuft der LAK 329 wie geschmiert und stellt seine Pracht wieder bei der Deutschlandfahrt zur Schau.

57 Wolfgang Priedigkeit

Fahrer u. Eigentümer
Wolfgang Priedigkeit

Standort
Ingelheim

Daimler-Benz LK 1624

Baujahr **1971**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Kipper**	Achsen	**Daimler-Benz**
Motor & Leistung	**Daimler-Benz, 240 PS**	Bremse	**West**
Geschwindigkeit	**89 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**7,3 m, 2,7 m**	Reifen	**Semperit**
Leergewicht	**8.300 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1958 bis 1982**

Anhänger

Hersteller	**Blumhardt**	Leergewicht	**8.300 kg**
Länge, Höhe	**8,6 m, 2,4 m**	Gesamtgewicht	**22.000 kg**

Typologie

Dieser LK 1624 wurde im April 1971 erstmals im Raum Stuttgart zugelassen. Nachdem der Besitzer verstarb wurde das Fahrzeug im März 1975 an den Fahrer verkauft. Der nahm ihn mit nach Hause in das ehemalige Jugoslawien und setzte ihn dort auf kleinen Baustellen als Solofahrzeug ein. Dort in ehemaligen Jugoslawien stand der LK in einer gefliesten und geheizten Halle. Nachdem auch dieser Besitzer verstorben war, verkaufte die Tochter den Lkw an Helmut Hoffmann aus Oberhausen. Helmut holte den Lkw aus der Halle und überführte ihn ohne Probleme und auf eigener Achse nach Deutschland. Wolfgang Priedigkeit entdeckte den LK schließlich bei Helmut Hoffmann in Oberhausen. Er sah ihn, fuhr ihn Probe und kaufe den LK im Jahre 2016. Mittlerweile ist Wolfgang wieder stilgerecht mit passendem Anhänger unterwegs.

Fahrer u. Eigentümer
Hermann Hegmann
Standort
Xanten

Mercedes-Benz 1419

Baujahr **1981**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Mercedes-Benz**
Motor & Leistung	**Daimler-Benz, 190 PS**	Bremse	**Knorr-B./Wabco**
Geschwindigkeit	**100 km/h**	Getriebe	**Mercedes-Benz**
Länge, Höhe	**11,5 m, 4,0 m**	Reifen	**Bridges./Hankook**
Leergewicht	**8.000 kg**		
Gesamtgewicht	**14.000 kg**	Produktionszeit	**1980 bis 1986**

Typologie

Der Mercedes 1419 von Hermann Hegmann wurde 1981 als Bootstransporter für eine Bootsbaufirma zugelassen. 2006 wurde er dann an einen Privatmann verkauft, der den Mercedes einmal im Jahr für den Transport seiner Yacht nach Kroatien einsetzte. 2015 konnte Hegmann den Mercedes kaufen. Der Plan war, wieder ein Boot auf dem Mercedes zu platzieren und dieses als „etwas anderen Schlafplatz" zu nutzen. Da Boote jedoch meistens breiter als drei Meter sind, musste Hegmann diesen durchaus reizvollen Plan leider wieder verwerfen und so entschied er sich dazu, einen Wohnwagen auf den Mercedes zu setzen. Mit diesem Weipert Wohnwagen Baujahr 1983 ist Hegmann nun regelmäßig im Urlaub unterwegs in Europa. 2020/2021 wurde der Lkw wieder umgebaut zur Pritsche mit Spriegel und Plane.

Fahrer und Eigentümer
Heinz Seine

Beifahrerin
Annette Seine
Standort
Haltern a. See

Scania 92 H

Baujahr **1986**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Wohnmobil**	Achsen	**Scania**
Motor & Leistung	**Scania 92 H, 245 PS**	Bremse	**Scania**
Geschwindigkeit	**122 km/h**	Getriebe	**Scania**
Länge, Höhe	**8,5 m, 3,8 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**8.000 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1980 bis 1993**

Typologie

Der Scania von Heinz Seine war früher als Getränkefahrzeug mit Schwenkwand in Herten-Westerholt, einem Stadtteil der Stadt Herten im nordrhein-westfälischen Kreis Recklinghausen im nördlichen Ruhrgebiet, im Einsatz. Dort hat ihn Heinz Seine im Jahre 2004 gekauft und überarbeitet. Das Fahrgestell und der Aufbau wurden um 60 cm verlängert und der Kofferaufbau wurde komplett zum Wohnteil umgebaut. Für Heinz Seine war klar, wenn er sich einen Lkw-Oldtimer anschafft, dann muss es ein Hauber sein – die gefallen ihm einfach am besten. Ein weiterer Vorteil, er kann nun ohne Stufe oder Hindernisse in den Wohnbereich laufen. Man gönnt sich ja sonst nichts.

Fahrer und Eigentümer
Johannes Peine

Beifahrerin
Ursula Peine

Standort
Warburg-Scherfede

Volvo F 89-38 4x2

Baujahr **1972**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Koffer**	Achsen	**Volvo**
Motor & Leistung	**Daimler-Benz, 320 PS**	Bremse	**Volvo**
Geschwindigkeit	**100 km/h**	Getriebe	**Volvo**
Länge, Höhe	**6,0 m, 3,8 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**8.300 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1965 bis 1977**

Typologie

Der Volvo von Johannes Peine war ein ehemaliges Schaustellerfahrzeug und hat viele Jahre das Riesenrad der Schaustellerfamilie Jost gezogen. Da der Fuhrpark der Spedition Peine in den 70er- bis 90er-Jahren fast ausschließlich Volvo-Fahrzeuge beinhaltete und die Volvo-Ära mit dem Typ F 89 so richtig begann, holten die Peines vor einigen Jahren diesen F 89 in ihren Fuhrpark. Nach langen und zähen Verhandlungen konnten die Peines genau diesen F 89 schließlich erwerben. Er wurde von Grund auf restauriert, da der Rahmen stark verzogen war. Das Fahrerhaus ist vom F 88, was darauf hindeutet, dass der Volvo wohl in seinem früheren Arbeitsleben einen schweren Unfall hatte. Nach der Restauration bekam der Volvo einen Bundeswehrbürocontainer, der auf die Ladefläche aufgesetzt wurde. Der Innenraum wurde zum bequemen Wohnmobil ausgebaut.

Ob Pkw oder Oldtimer, Lkw oder Transporter, ob Traktoren oder Mähdrescher, Land- oder Baumaschinen:

Fehrenkötter bringt Ihre wertvollen Fahrzeuge und Maschinen sicher und schnell ans Ziel – europaweit.

Haben Sie eine spezielle Transportaufgabe?
Rufen Sie uns an: +49 (0) 54 85 - 83 08-0

FEHRENKÖTTER
Qualität kommt an.

facebook.com/fehrenkoetter
instagram.com/spedition_fehrenkoetter/
youtube.com/c/FehrenkötterTransportLogistikGmbH

Fehrenkötter
Transport und Logistik GmbH
Heinrich-Büssing-Straße 6
D-49549 Ladbergen
Tel.: +49 (0) 54 85 - 83 08-0
Fax: +49 (0) 54 85 - 83 08-33
info@fehrenkoetter.de

www.fehrenkoetter.de

Fahrer und Eigentümer
Heinz-Bruno Hecker

Beifahrer
Norbert Irländer
Standort
Warstein

Krupp Südwerke Titan SWL 80 Baujahr 1952

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Krupp Südwerke**
Motor & Leistung	**Krupp Südwerke, 210 PS**	Bremse	**Krupp S./Westingh.**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**10,0 m, 3,6 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**8.000 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1951 bis 1954**

Typologie

Heinz-Bruno Hecker entdeckte den Krupp Titan im Januar 1980 in Lübeck. Zu dieser Zeit war das Fahrzeug als Abschleppwagen im Einsatz und stand nicht zum Verkauf. Doch bereits vier Monate später konnte der glückliche Neubesitzer den Wagen überführen. Zwischen 1980 und 1985 machte sich Hecker dann an die Restaurierung der hinteren sechs Meter des Lkw. Mithilfe von Fotos und Prospektzeichnungen rekonstruierte der Bastler hierbei die Pritsche so authentisch wie möglich. Es folgten drei Jahre Fahrspaß, bevor Hecker sich ab 1988 des vorderen Fahrzeugteils annahm. Fahrerhaus und Schnauze wurden demontiert, der Motor ausgebaut und überholt. Das ausgeweidete Fahrerhaus ging zur Anfertigung eines neuen Holzgerippes zu einer Schreinerei, die kurz darauf mitsamt dem Fahrerhaus abbrannte. Anhand gefertigter Schablonen und Zeichnungen sowie den aus der Asche geborgenen Eisenbeschlägen gelang es jedoch, das Fahrerhaus wiederherzustellen. Nach jahrelanger Aufarbeitung der restlichen Fahrzeugkomponenten ist Hecker nun wieder mit dem Mythos unterwegs.

Fahrer
Werner Maier
Eigentümer
Daimler Buses

Setra S9 Standort Neu-Ulm Baujahr 1959

Omnibus

Fahrzeugart	**Omnibus**	Achsen	**Henschel, BPW**
Motor & Leistung	**Henschel, 125 PS**	Bremse	**Kässbohrer**
Geschwindigkeit	**92 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**9,6 m, 3,1 m**	Reifen	**Continental**
Leergewicht	**7.000 kg**		
Gesamtgewicht	**10.800 kg**	Produktionszeit	**1959 bis 1961**

Typologie

Die Modellbezeichnung Setra beruht auf den Abkürzungen für »selbststragend«. Selbsttragende Karosserien verwenden keinen Rahmen bei der Konstruktion. Die Metallkonstruktion der Karosserie ist ausreichend verwindungssteif, um auf einen stählernen Rahmen zu verzichten. Für den Zeitraum um 1950 eine Revolution im Fahrzeugbau, heute der technische Standard. Der S 9, Baujahr1959, stammte aus der ersten Baukastenreihe, die von 1959 bis 1961 gebaut wurde. Der Setra S 9 hat wie die Nummer es verrät genau 9 Sitzreihen und das sind dann 37 + 2 Sitzplätze. Dieser S9 war im Berufsverkehr der Elektrizitätswerke EAM in Kassel und zur „Erholungsverschickung" der Beschäftigten in den Schwarzwald, im Einsatz. Das Fahrzeug wurde nur von einem Fahrer, Karl Ottmar, gefahren. Er pflegte den Bus sehr gut und brachte ihn jedes Jahr persönlich zur Inspektion nach Neu-Ulm. Als Karl Ottmar in den Ruhestand ging, wurde der S 9 schließlich an Setra zurückgegeben.

63 Thomas Glasen

Fahrer u. Eigentümer
Thomas Glasen

Standort
Gensingen

MAN 19.281 BLS

Baujahr **1982**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**MAN**
Motor & Leistung	**MAN, 280 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**115 km/h**	Getriebe	**Eaton/Fuller**
Länge, Höhe	**6,0 m, 3,0 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**6.500 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1980 bis 1985**

Auflieger

Hersteller	**Kässbohrer**	Leergewicht	**8.000 kg**
Länge, Höhe	**12,0 m, 3,5 m**	Gesamtgewicht	**32.000 kg**

Typologie

Der MAN 19.281 wurde 1982 bei der Firma Hoffmann Transporte in Oberhausen eingesetzt. Über 10 Jahre lang transportierte der 281ger Kohle & Schlacke quer durch das Ruhrgebiet. Obwohl das Fahrzeug aufgrund des Fuller Getriebe bei den Fahrern sehr beliebt war, wurde der 281 früher als üblich, durch einen leistungsstärkeren MAN 19.361 ersetzt. Ab dem Jahr 1987 wechselte das Fahrzeug den Besitzer, nun lief der 281ger im Rhein Main Gebiet und beförderte Sand und Kies. Nach dem Einsatz im Großraum Mainz verlor sich die Spur des MAN. Die Begeisterung für alte Lkw´s packte Thomas Glasen schon recht früh. Als Kind besuchte er mit seinem Vater bereits viele Oldtimertreffen und da wurde der Schalter umgelegt, eines Tages selbst einen Lkw zu besitzen. Als es die Möglichkeit gab, diesen MAN 19.281 zu erwerben, griff er zu.

Fahrer und Eigentümer
Erwin Flachsländer

Beifahrerin
Doris Flachsländer

Standort
Calw

Magirus S3500 Sirius

Baujahr **1956**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**Magirus**
Motor & Leistung	**KHD, 110 PS**	Bremse	**Wabco**
Geschwindigkeit	**80 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**5,3 m, 2,3 m**	Reifen	**Aeolus**
Leergewicht	**3.380 kg**		
Gesamtgewicht	**6.200 kg**	Produktionszeit	**1956 bis 1958**

Auflieger

Hersteller	**Ackermann**	Leergewicht	**3.160 kg**
Länge, Höhe	**6,7 m, 3,5 m**	Gesamtgewicht	**5.800 kg**

Typologie

Die Magirus-Sattelzugmaschine war ursprünglich ein Rüstwagen mit kurzem Radstand für Chemie-Unfall-Einsätze. Der Standort war das VW-Werk in Wolfsburg. Mein Vorbesitzer hat das Fahrzeug zur Sattelzugmaschine umgerüstet und den Erstmotor KHD F4L514 gegen den KHD F6L912 getauscht. Der Rahmen ist original und somit nicht gekürzt worden. Der Auflieger ist ein Möbelkoffer mit Alu-Beplankung der Firma Ackermann. Beide Fahrzeuge sind Baujahr 1956. Über die Besitz-Chronologie weiß ich relativ wenig und würde gerne mehr erfahren. Der Magirus Rundhauber hat sich wahrscheinlich in meiner Kindheit im Kopf eingebrannt. Ich hatte es vergessen, bis ich diese Sattelzugkombination zum Kauf angeboten bekam. So fand das Fahrzeug im Jahr 2010 schließlich mich und seitdem sind wir mit ihm unterwegs.

Fahrer u. Eigentümer
M. in het Panhuis
Standort
Duisburg

Mercedes Benz 814 LN2

Baujahr **1988**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Koffer**	Achsen	**Mercedes-Benz**
Motor & Leistung	**Mercedes-Benz, 136 PS**	Bremse	**Mercedes-Benz**
Geschwindigkeit	**106 km/h**	Getriebe	**Mercedes-Benz**
Länge, Höhe	**7,0 m, 3,1 m**	Reifen	**Continental**
Leergewicht	**5.000 kg**		
Gesamtgewicht	**7.500 kg**	Produktionszeit	**1983 bis 1998**

Typologie

Die Fahrzeuge der Mercedes Baureihe LN2 waren die Nachfolger der leichten LP-Baureihe. Der Direkteinspritzer 814 ist mit dem 6-Zylinder-Reihenmotor OM 366 ausgerüstet und leistet mit einem Hubraum von 5950 ccm 136 PS. Erstmals erhielt hier die Leichte Klasse ein Kippbares Fahrerhaus gegenüber seinen Vorgängern. Als 814 mit Sechszylindermotor wurde das Fahrzeug von 1984 bis 1993 gebaut. Dieses Fahrzeug ist im Jahr 1988 als mobile Außenstelle der Polizei Kiel angeschafft worden. Der Aluminium-Kofferaufbau des Karosserie- und Fahrzeugbau-Unternehmens Makoben aus Höhndorf bei Kiel lieferte hierfür eine ideale Vorraussetzung. Mit der bisherigen Laufleistung von knapp 52.000 km ist der 814er gerade mal eingefahren. Kleinere Verschönerungen und Umbauten im Koffer waren vonnöten, um weitere und längere Fahrten zu unternehmen. Ebenso war eine Neubereifung erforderlich. Nach der technischen Durchsicht und Erneuerung von Ölen, Filtern sowie Keilriemen wurde der Mercedes 814 ohne Einschränkung beim TÜV positiv beurteilt.

Fahrer
Norbert Glasen
Eigentümerin
Brunhilde Glasen

Beifahrer
Wolfgang Schwarz
Standort
Gensingen

MAN 19.321 U-BB

Baujahr **1984**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Kipper**	Achsen	**MAN**
Motor & Leistung	**MAN, 320 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**120 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**8,0 m, 3,5 m**	Reifen	**k. A.**
Leergewicht	**9.000 kg**		
Gesamtgewicht	**17.000 kg**	Produktionszeit	**k. A.**

Anhänger

Hersteller	**Kässbohrer**	Leergewicht	**5.500 kg**
Länge, Höhe	**9,8 m, 3,5 m**	Gesamtgewicht	**22.000 kg**

Typologie

Die Erstzulassung dieses MAN war im Mai 1984 bei der Firma Fritz Boller, die für Raiffeisen den Transport von Getreide & Dünger durchführte. Norbert Glasen konnte den MAN schließlich von Herrn Boller übernehmen. So kam Glasen auch in den Besitz der kompletten Fahrzeugakte mit sämtlichen Wartungsbelegen & Reparaturdokumenten ab dem ersten Tag. 1986 nahm Glasen an einem MAN Fahr & Spar-Training teil. Die Farbgebung des dort eingesetzten 19.361 F gefiel ihm so gut, dass er seinen „neuen" 19.321 U-BB (Unterflur) in derselben Farbkombination lackieren ließ. Zitat Norbert Glasen: „Durch den in der Kabine kaum zu hörenden Motor, das 16-Gang-ZF-Getriebe, die luftgefederten Sitze, Radio und elektrische Fensterheber ist das Fahren mit diesem Fahrzeug wie ein Traum!"

Fahrer
Arnold van de Visch

Beifahrerin
Corrie van de Visch

Eigentümer
Paul Kamphuis

Standort
Barneveld

Büssing BS 22

Baujahr **1969**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Koffer**	Achsen	**Büssing**
Motor & Leistung	**Büssing, 240 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**Büssing**
Länge, Höhe	**9,4 m, 3,7 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**9.050 kg**		
Gesamtgewicht	**22.000 kg**	Produktionszeit	**1969 bis 1971**

Typologie

Arnold van den Vish kaufte den Büssing bereits im Jahre 2000 in Belgien. Dort war er im Einsatz als Textiltransporter. Ein Dreiachser mit Wechselbrücke. Außerdem hatte er eine der ersten hydraulischen Wechselbrückensysteme. Die gesamte Restaurierung erstreckte sich über 20 Jahre. Arnold zerlegte den Büssing komplett und machte nahezu alles in Eigenregie. Komplette Überholung des Fahrgestells, des Fahrerhauses und des Getriebes. Mit die größte Herausforderung lag in der Instandsetzung der Pendelachse. Die Rostlösung erfolgte tatsächlich mit dem Inhalt von fünf Coca-Cola-Flaschen. In Deutschland fand Arnold dann doch noch zwei neue Achsen und so konnte er die Pendelachse komplett erneuern. Die beiden BS 22 von Franz Lipperts dienten immer wieder als Vorlage bei der Instandsetzung. Nach nun 21 Jahren wird die Deutschlandfahrt 2021 die erste Ausfahrt des Büssing.

Fahrer u. Eigentümer
Andreas Berger
Standort
Oberlungwitz

Ernst Grube S 4000-1

Baujahr **1959**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**IFA Werdau**
Motor & Leistung	**Sachsenring, 90 PS**	Bremse	**IFA Limbach-O.**
Geschwindigkeit	**75 km/h**	Getriebe	**IFA Brandenburg**
Länge, Höhe	**6,4 m, 2,9 m**	Reifen	**Pneumant**
Leergewicht	**4.100 kg**		
Gesamtgewicht	**8.100 kg**	Produktionszeit	**1957 bis 1965**

Anhänger

Hersteller	**Blechformwerk Leipzig**	Leergewicht	**1.250 kg**
Länge, Höhe	**5,2 m, 2,8 m**	Gesamtgewicht	**4.250 kg**

Typologie

Dieser S 4000-1 wurde 1957 als H3A gebaut und im staatlichen Betrieb für Pharmazie und Krankenhausbedarf in Gera in Betrieb genommen. 1970 fand dann eine Generalreparatur und der Umbau zum S 4000-1 statt. Die Leistung wurde auf 90 PS erhöht und der Radstand verlängert. Er bekam auch eine Luftanlage, um zukünftig druckluftgebremste Anhänger mitzuführen. 1977 wechselte der S 4000-1 zu einem staatlichen landwirtschaftlichen Betrieb nach Thüringen und 1990 zu einem privaten Dachdeckerbetrieb. 1991 wurde er dann außer Betrieb gesetzt. 2007 konnte Andreas den S 4000-1 kaufen. Da sein Vater einen solchen als privater Fuhrunternehmer im Einsatz hatte und Berger auf vielen Fahrten mit dabei sein durfte, war es schon lange sein Traum, wieder einen solchen S 4000-1 sein Eigen zu nennen. Seit 2017 ist der S 4000-1 nun komplett restauriert und macht Berger sehr viel Freude.

Fahrer
David Priebs
Standort
Eibau

Volvo F89 6x2

Baujahr **1975**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Sonderfahrzeug**	Achsen	**Volvo**
Motor & Leistung	**Volvo, 330 PS**	Bremse	**Volvo**
Geschwindigkeit	**103 km/h**	Getriebe	**Volvo**
Länge, Höhe	**9,4 m, 3,5 m**	Reifen	**Semperit**
Leergewicht	**12.700 kg**		
Gesamtgewicht	**22.000 kg**	Produktionszeit	**1970 bis 1977**

Anhänger

Hersteller	**Geusens-LAG**	Leergewicht	**4.280 kg**
Länge, Höhe	**8,9 m, 2,2 m**	Gesamtgewicht	**16.000 kg**

Typologie

Der Volvo F89 der Spedition Priebs war zuerst für die Deutrans unterwegs. Die Deutra (Deutsch-Russische Transport-Aktiengesellschaft), später Deutrans, war ein bilaterales Speditions- und Transportunternehmen der Sowjetunion und Deutschlands während der Weimarer Republik, des Deutschen Reiches und mit der Neugründung 1946 in der Sowjetischen Besatzungszone und der DDR. Diesen Volvo F89 konnte Großvater Christian Priebs, nach langen Verhandlungen mit den Behörden, 1987 auf offiziellen Wegen übernehmen. Obwohl er vor in seinen letzten Dienstjahren noch ein neues Fahrerhaus erhielt, war der F89 schon sehr verbraucht und hatte seine besten Tage lange hinter sich gelassen. 1991 wurde er komplett überholt und zum Baustoffzug umgebaut (verkürzte Pritsche mit Kran). 1995 wurde er abgemeldet und 2021wieder zu neuem Leben erweckt.

Neu!

HEFTE, ABOS, BÜCHER,
LKW-MODELLE UND MEHR

shop.eurotransport.de

KALENDER 2022

Große Auswahl im Shop!

– JETZT BESTELLEN –

Oldtimer **Best.-Nr.: 130088**

Schwertransport **Best.-Nr.: 130087**

Supertrucks **Best.-Nr.: 130083**

FORMAT DIN A2
59,4 cm x 42,0 cm
JE NUR
19,90€
inkl. MwSt, zzgl. Verpackung und Versand

shop.eurotransport.de
TELEFON: +49 (0) 711 72 52 284
E-MAIL: ETM@ZENIT-PRESSE.DE

Fahrer und Eigentümer
Jochen Zitzmann

Beifahrerin
Peggy Zitzmann

Standort
Jungersleben

Ernst Grube Werdau H6 Z

Baujahr **1958**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**VEB E. Grube W.**
Motor & Leistung	**M.-W. Schönebeck, 190 PS**	Bremse	**Bremsenw. Berlin**
Geschwindigkeit	**80 km/h**	Getriebe	**Getr.-W. Glauchau**
Länge, Höhe	**6,0 m, 3,1 m**	Reifen	**Mitas**
Leergewicht	**7.000 kg**		
Gesamtgewicht	**13.550 kg**	Produktionszeit	**1955 bis 1959**

Anhänger

Hersteller	**Pfaff**	Leergewicht	**7.200 kg**
Länge, Höhe	**12,0 m, 3,4 m**	Gesamtgewicht	**12.000 kg**

Typologie

Der H6 war das geborene Lastentier: Ob zwei Zementsiloanhänger, ein Kohlentransport oder als Tieflader – große Lasten waren für ihn zu seiner Zeit überhaupt kein Problem. Gebaut wurde er von 1955 bis 1959 im Ernst Grube Werk in Werdau. Dort wurde auch dieser H6 im Jahre 1958 fertiggestellt. Bis 1968 war er bei der Firma Schubert in Delitzsch im Einsatz. Dort wurde er für den Kohle- und Baustofftransport verwendet. In den Jahren 1968 bis 1977 war er bei verschiedenen anderen Firmen eingesetzt, bis er schließlich in einer Scheune abgestellt wurde und für viele seiner Modellgenossen als „Ersatzteilspender" diente. Von 2000 bis 2003 war ein Schrottplatz sein vorläufiges Zuhause, bis er im Jahre 2003 gefunden und restauriert wurde. Sechs Jahre später kaufte Jochen Zitzmann den H6 und vollendete die Restauration 2012.

Fahrer und Eigentümer
Heiko Rettberg

Beifahrerin
Birgit Temme
Standort
Hann. Münden

Henschel HS 16

Baujahr **1967**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**Henschel**
Motor & Leistung	**Henschel, 210 PS**	Bremse	**Henschel**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**5,9 m, 2,9 m**	Reifen	**Barum**
Leergewicht	**6.500 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1965 bis 1967**

Auflieger

Hersteller	**Blumhardt**	Leergewicht	**13.500 kg**
Länge, Höhe	**11,0 m, 3,5 m**	Gesamtgewicht	**17.000 kg**

Typologie

Der Wagen von Heiko Rettberg wurde 1967 als Lkw mit 6-Meter-Pritsche auf einen Fuhrunternehmer aus Schlitz in Hessen zugelassen. Nach fünfjähriger Einsatzzeit erwarb ein Hersteller von Fahrgeschäften aus Weilburg den Henschel und baute ihn zur Zugmaschine um. Nach kurzer Zeit wurde der Henschel an einen Zeltverleiher aus der Nähe von Marburg verkauft, wo er bis 1994 zugelassen war und Zeltanhänger zog. Durch ein Gespräch mit einem TÜV-Prüfer erfuhr Rettberg in jener Zeit von der Existenz des Wagens. Zunächst wollte die Firma Peter den Henschel aber nicht verkaufen. Dank seiner Hartnäckigkeit gelang es Rettberg aber das Fahrzeug 1997 zu erwerben. Ohne Hilfspritsche wurde der Lkw auf eigener Achse nach Hannover-Münden überführt und in den darauffolgenden Jahren größtenteils in Eigenarbeit von Grund auf restauriert und zur Sattelzugmaschine umgebaut.

Fahrer
Konstanze Schröder
Eigentümer
PS Speicher Einbeck

Beifahrer

B. Morak

A. Koch

R. Jeske

Standort
Einbeck

Hanomag Kurier L

Baujahr 1960

Pritschenwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Hanomag**
Motor & Leistung	**Hanomag, 50 PS**	Bremse	**Hanomag**
Geschwindigkeit	**78 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**5,8 m, 2,0 m**	Reifen	**Fulda**
Leergewicht	**1.905 kg**		
Gesamtgewicht	**3.780 kg**	Produktionszeit	**1958 bis 1966**

Typologie

Zur Vorgeschichte von exakt diesem Fahrzeug ist leider nicht viel bekannt. Die ersten Hanomag Kurier wurden am 21. November 1959 ausgeliefert. Der Hanomag Kurier war ein leichter Lastwagen und auch das kleinste Modell einer neuen Baureihe mit den Modellen Kurier, Garant und Markant. Diese Baureihen ersetzten den noch bis 1960 weitergebauten Vorgängertyp Hanomag L 28. Der kleinste und am weitesten verbreitete Kurier erhielt zunächst den aus dem Vorgänger bekannten 50-PS-Dieselmotor. Bei etwa 3,9 Tonnen Gesamtgewicht (je nach Aufbau) konnte er knapp 2 Tonnen Nutzlast tragen, Motorleistung (später 60 PS) und Gewichte wurden während der Produktionszeit noch leicht angehoben, ab 1964 gab es auch einen ebenfalls 60 PS leistenden Ottomotor. In der serienmäßigen Lackierung Steingrau. Kostete der Kurier Pritschenwagen 9.880,- DM zuzüglich 205,- DM für die BehrFrischluft-Heizung; Plane und Spriegel gab es für glatte 600,- DM Aufpreis. Ein Kofferwagen war für 11.635,- DM zu haben.

73 Tobias Hamprecht

Fahrer u. Eigentümer
Tobias Hamprecht

Standort
Künzelsau

Daimler-Benz LP 1626

Baujahr **1972**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**Daimler Benz**
Motor & Leistung	**Daimler-Benz, 256 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**6,1 m, 3,3 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**6.980 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1963 bis 1974**

Auflieger

Hersteller	**Kässbohrer**	Leergewicht	**7.600 kg**
Länge, Höhe	**11,6 m, 3,9 m**	Gesamtgewicht	**35.000 kg**

Typologie

Die Spedition Hamprecht in Künzelsau gibt es seit 1886, anfangs noch mit Pferdefuhrwerken, ab 1923 kam dann der erste Lkw. Seit diesem Zeitpunkt wurden es ständig mehr Lkws. Anfangs Magirus und MAN, später dann auch noch Mercedes dazu. In den 60er und 70er hatte die Firma Hamprecht einige Mercedes der LP-Baureihe im Fuhrpark. Deshalb haben sich Rolf und Tobias Hamprecht den LPs verschrieben. Dieser LP 1626 wurde 1972 als Kipper ausgeliefert und lief dann zwei Jahre als Vorführfahrzeug bei Mercedes. Danach wurde er als Feuerwehrfahrzeug für die Feuerwehr in Ludwigshafen umgebaut. Nachdem die Feuerwehr das Fahrzeug ausrangierte, wurde es durch einen Sammler erworben. Dort wurde er restauriert und als Sattelzugmaschine umgebaut.

Fahrer und Eigentümer
Jens-Peter Holm

Beifahrerin
Ellen Holm

Standort
Hamburg

Magirus Deutz Mercur

Baujahr **1957**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Kipper**	Achsen	**Magirus**
Motor & Leistung	**Deutz, 125 PS**	Bremse	**Grau Bremse**
Geschwindigkeit	**84 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**6,4 m, 2,5 m**	Reifen	**Double Star**
Leergewicht	**5.000 kg**		
Gesamtgewicht	**9.300 kg**	Produktionszeit	**1955 bis 1958**

Anhänger

Hersteller	**Rohrssen**	Leergewicht	**2.000 kg**
Länge, Höhe	**6,2 m, 3,4 m**	Gesamtgewicht	**2.700 kg**

Typologie

Gebaut wurde der Magirus Deutz Mercur im Jahre 1957, aber erst im September 1959 erstmals als Feuerwehr „TLF 16" zugelassen. Damals noch mit Winkern gebaut, wurden die Blinker später nachgerüstet. Leider sind die Original-Papiere nicht mehr vorhanden, so daß die Historie leider nicht komplett bekannt ist. Im April 2014 hat Jens-Peter Holm den Magirus nur an Hand von Fotos „unbesehen" über's Internet gekauft. Der Magirus wurde durch die Spedition Fehrenkötter zum Restaurator gebracht, der die Bremsanlage und Einspritzpumpe überholen musste. Das war alles. Den Umbau vom Koffer- zum Kipperaufbau hat Herr Holm selbst ausgeführt. Sämtliche Kunststoff Bremsleitungen wurden durch Stahlrohre ersetzt. Der Dachhimmel wurde von seiner Frau genäht und eingebaut, und die Elektrik wurde teilweise erneuert.

Fahrer und Eigentümer
Rolf Ullrich

Beifahrer
Julius Ullrich
Standort
Ruppersdorf

Scania R 142 M

Baujahr **1981**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**Scania**
Motor & Leistung	**Scania, 388 PS**	Bremse	**Scania**
Geschwindigkeit	**98 km/h**	Getriebe	**Scania**
Länge, Höhe	**5,9 m, 3,3 m**	Reifen	**Goodyear**
Leergewicht	**6.770 kg**		
Gesamtgewicht	**17.000 kg**	Produktionszeit	**1981 bis 1988**

Auflieger

Hersteller	**Goldhofer**	Leergewicht	**10.700 kg**
Länge, Höhe	**12,3 m, 3,8 m**	Gesamtgewicht	**33.500 kg**

Typologie

Der Scania wurde im November 1981 erstmals auf eine Firma in Gladbeck angemeldet, die ihn im Spanienverkehr einsetzte. 1989 wurde der Scania dann an eine Silospedition nach Norddeutschland verkauft. Von dort konnten die Ullrichs den Scania im Frühjahr 1993 erwerben. Danach wurde das Fahrzeug sofort komplett zerlegt und anschließend neu aufgebaut. Dabei wurden einige individuelle Umbauten durchgeführt. Unter anderem wurde die Sattelzugmaschine um einen Tieflader ergänzt. Mit diesem Sattelzug werden bis heute Baumaschinen-Transporte durchgeführt. Als Solozugmaschine wird der Scania aber auch mit einer Ballastpritsche und entsprechender Ausrüstung eingesetzt um Lastkraftwagen und Busse abzuschleppen. Die Ullrichs setzen die Scania Zugmaschine auch ein, um eigene Oldtimer auf Treffen zu transportieren und selbst mit dem Fahrzeug Treffen zu besuchen.

Fahrer u. Eigentümer
Dirk Priebs
Standort
Eibau

Volvo N86–48 T

Baujahr **1971**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Kipper**	Achsen	**Volvo**
Motor & Leistung	**Volvo, 210 PS**	Bremse	**Volvo**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**Volvo**
Länge, Höhe	**7,3 m, 2,7 m**	Reifen	**Semperit**
Leergewicht	**6.910 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1965 bis 1973**

Auflieger

Hersteller	**Fliegl**	Leergewicht	**7.600 kg**
Länge, Höhe	**12,0 m, 1,1 m**	Gesamtgewicht	**24.000 kg**

Typologie

Dieser Volvo N86 wurde 1976 mit einigen anderen Fahrzeugen von der Spedition Priebs als ausgedienter Betonmischer der Schwedischen Baufirma Siab (aus Stockholm) nach Berlin geholt. In Berlin war dieser Volvo beim Bau des Palasthotels im Einsatz. Nach einem kompletten Neuaufbau ist er bis zur Außerbetriebnahme 1986 als Sattelzugmaschine mit abnehmbaren Kippaufbau in der ehemaligen DDR gelaufen. Der Volvo war zu dieser Zeit zwar noch nicht schlecht, allerdings durften private Fuhrunternehmen in der DDR damals nur maximal vier Fahrzeuge im Einsatz haben. Da der Volvo das fünfte Fahrzeug war, durfte er somit nicht zugelassen werden. Die lange Zeit in einer trockenen Scheune hat der Volvo recht gut überstanden und seit Februar 2021 wird er nun neu aufgebaut und letztendlich in den Farben von 1977 neu erstehen.

Fahrer und Eigentümer
Volkmar Schumann

Beifahrer
Tim Schumann

Standort
Penig

IFA S 4000

Baujahr **1958**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**IFA Werdau**
Motor & Leistung	**IFA Nordhausen, 90 PS**	Bremse	**IFA Limbach Oberf.**
Geschwindigkeit	**75 km/h**	Getriebe	**IFA Glauchau**
Länge, Höhe	**6,4 m, 3,1 m**	Reifen	**Shikari/Deestone**
Leergewicht	**4.100 kg**		
Gesamtgewicht	**8.100 kg**	Produktionszeit	**1951 bis 1959**

Anhänger

Hersteller	**VEB Kar.-W. Dresden**	Leergewicht	**1.530 kg**
Länge, Höhe	**5,3 m, 3,1 m**	Gesamtgewicht	**4.530 kg**

Typologie

1958 wurde dieser Lkw als H3A an die VEB Kraftverkehr Karl-Marx-Stadt verkauft. Im Rahmen einer Grundinstandsetzung im Jahr 1965 wurde er dann zum S 4000 umgebaut. 1969 wechselte das Fahrzeug zu einem privaten Fuhrbetrieb nach Penig und 1978 konnte Volkmar Schumann den Lkw kaufen. Er gründete mit ihm seinen eigenen Fuhrbetrieb. Aufgrund der Kraftstoffkriese 1983 in der DDR musste Schuhmann seinen Fuhrbetrieb einstellen. Der S 4000 ging an einen privaten Baubetrieb nach Wolkenburg und war dort bis zur Wende im Einsatz. 1990 wechselte der Lkw zu einem Sammler nach Gießen, der ihn 2003 wieder verkaufen wollte. Schumann erkannte seinen ehemaligen den S 4000 und kaufte „seinen" Fahrzeug nach 20 Jahren zurück. Von 2012-2016 wurde der S 4000 wieder komplett neu aufgebaut.

Fahrer und Eigentümer
Georg Reuss

Beifahrerin
Barbara Reuss
Standort
Bebra-Solz

Henschel F 161 S

Baujahr **1969**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**Henschel**
Motor & Leistung	**Henschel, 230 PS**	Bremse	**Westinghouse**
Geschwindigkeit	**95 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**6,0 m, 2,9 m**	Reifen	**Continental**
Leergewicht	**5.995 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1967 bis 1972**

Auflieger

Hersteller	**Kempf**	Leergewicht	**9.500 kg**
Länge, Höhe	**12,8 m, 3,9 m**	Gesamtgewicht	**32.000 kg**

Typologie

Der zur IAA 1967 von Hanomag-Henschel vorgestellte Schwerlastwagen F 161 S ist der Nachfolger des bewährten HS 16 Tram. Gebaut bei Henschel in Kassel, ist er ausgerüstet mit dem neuen circa 12-Liter-Motor mit 230 PS und einem neuen, sehr modernen kippbaren Fahrerhaus in Frontlenkerbauweise. Den F 161 gab es wahlweise auch mit Luftfederung der Hinterachse oder in Allradausführung. Ausgelegt ist die Sattelzugmaschine für ein Gesamtzuggewicht von 38 Tonnen. Ab 1970 wurde die Motorleistung auf 240 PS erhöht. 1972 wurde die Produktion zugunsten des F 163 S mit 320 PS, V-10-Daimler-Motor und Daimler-Achsen eingestellt. 2018 wurde die Hinterachse auf Luftfederung umgerüstet, sowie die Innenverkleidung im Fahrerhaus erneuert.

Fahrer und Eigentümer
Dieter Karrenberg

Beifahrer
Klaus Karrenberg

Standort
Gießen

Daimler-Benz DB319 LF408

Baujahr **1966**

Transporter

Fahrzeugart	**Kastenwagen**	Achsen	**Daimler-Benz**
Motor & Leistung	**Daimler-Benz, 80 PS**	Bremse	**Daimler-Benz**
Geschwindigkeit	**95 km/h**	Getriebe	**Daimler-Benz**
Länge, Höhe	**5,6 m, 2,5 m**	Reifen	**Kuhmo**
Leergewicht	**1.960 kg**		
Gesamtgewicht	**3.490 kg**	Produktionszeit	**1956 bis 1967**

Typologie

Dieses typische Feuerwehrfahrzeug wurde im Juli 1966 für die Freiwillige Feuerwehr der Gemeinde Nieder-Mockstadt in Hessen zugelassen und tat dort seinen Dienst bis Mai 1991. Im Rahmen der Wiedervereinigung begann seine zweite Dienstzeit in der kleinen Gemeinde Elxleben in Thüringen, ganz in der Nähe von Erfurt. Seine zweite Dienstzeit erstreckte sich über weitere 20 Jahre und im März 2011 durfte der 319er endlich in den wohlverdienten Ruhestand gehen. Bis 2018 befand sich der handliche Feuerwehrwagen in einer Oldtimersammlung in Walschleben, einem Nachbarort von Elxleben, gerade mal rund drei Kilometer weiter. Durch Zufall fand Dieter Karrenberg den 319er dort und konnte ihn schließlich kaufen. Nach gründlicher Überholung bestand der 319 dieses Jahr die Hauptuntersuchung und erhielt sein H-Kennzeichen. Die Deutschlandfahrt 2020 wird somit zur ersten großen Tour seit der Wiederbelebung.

Fahrer und Eigentümer
Karl-Heinz Kluge

Beifahrerin
Brigitte Kluge

Standort
Chemnitz

VEB Barkas B-1000 HP

Baujahr **1974**

Transporter

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**VEB Barkas**
Motor & Leistung	**VEB IFA, 46 PS**	Bremse	**VEB Renak**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**VEB Leipzig**
Länge, Höhe	**4,6 m, 2,3 m**	Reifen	**Heidenau**
Leergewicht	**1.350 kg**		
Gesamtgewicht	**2.350 kg**	Produktionszeit	**1961 bis 1990**

Typologie

Der Barkas B-1000 Pritschenwagen erweiterte ab 1965 die Produktpalette der VEB Barkas-Werke. Alles in allem kann man den B-1000 als DEN Transporter der DDR bezeichnen. In 25 Jahren wurden von allen Ausführungen über 175.000 Exemplare ausgeliefert. Das hier gezeigte Fahrzeug wurde am 22. Februar 1974 erstmals zugelassen und fuhr bis 1997 unter anderem als Sprengstofftransporter in einem Steinbruch in der Lausitz, bevor er dann von einem Mitarbeiter dieses Betriebes privat erworben und im Oktober 1999 letztmalig stillgelegt wurde. Im Mai 2018 wurde das Fahrzeug dann von Karl-Heinz Kluge von einem Oldtimer- Händler erworben und restauriert. Viele kleine und größere Arbeiten mussten erledigt werden, bevor eine erneute Wiederinbetriebnahme möglich war. So wurde der Kühler aufgearbeitet, der Tank erneuert, neue Bremsleitungen angefertigt, eine neue Kupplung und neue Radbremszylinder sowie Bremsbacken eingebaut bzw. aufgearbeitet; der Fahrerhausboden gewechselt und so manches andere Teil instandgesetzt. Auch der Motor bedurfte einiger Aufmerksamkeit, bevor er wieder ordentlich lief.

Fahrer und Eigentümer
Michael Rogler

Beifahrer
René Coldidz
Standort
Hohenstein-Ernstt.

Fahrzeugwerk Werdau S 4000

Baujahr **1959**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Kipper**	Achsen	**F.-Werk Werdau**
Motor & Leistung	**M.-Werk Nordhausen, 90 PS**	Bremse	**IFA Limbach**
Geschwindigkeit	**75 km/h**	Getriebe	**G.-Werk Brandenb.**
Länge, Höhe	**6,1 m, 2,3 m**	Reifen	**Pneumant**
Leergewicht	**4.600 kg**		
Gesamtgewicht	**7.490 kg**	Produktionszeit	**1946 bis 1959**

Anhänger

Hersteller	**F.-Werk Waltershausen**	Leergewicht	**1.780 kg**
Länge, Höhe	**5,5 m, 1,6 m**	Gesamtgewicht	**4.780 kg**

Typologie

Der S 4000 von Michael Rogler war bis 1993 zugelassen und im Einsatz bei einem kleinen Fuhrbetrieb in Grüna/Chemnitz. Danach ging er an eine Baufirma, die ihn bis 1997 im Einsatz hatte. Im Anschluss daran fand er als Leihgabe seinen Platz im Nutzfahrzeugmuseum in Hartmannsdorf. Das Museum hat einige S 4000 im Bestand. Als die Baufirma 2010 in die Insolvenz geriet, bot sich für Michael Rogler die Gelegenheit, den S 4000 aus der Insolvenzmasse zu kaufen. So hatte Rogler nun endlich die Chance auf einen eigenen S 4000. Das war ein richtiger Glücksfall, da der S 4000 im Jahre 1989 bereits komplett restauriert worden war. Seit 2017 folgt der Zugmaschine auch wieder ein Anhänger und somit ist Michael Rogler nun im Besitz eines originalgetreuen Lkw-Gespanns der ehemaligen DDR.

Fahrer und Eigentümer
Robin Anhalt

Beifahrer
Heino Anhalt
Standort
Bargen

Volvo F 1220

Baujahr **1978**

Zugmaschine

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**Volvo**
Motor & Leistung	**Volvo, 330 PS**	Bremse	**Volvo**
Geschwindigkeit	**110 km/h**	Getriebe	**Volvo**
Länge, Höhe	**6,0 m, 3,4 m**	Reifen	**Bridgestone**
Leergewicht	**7.400 kg**		
Gesamtgewicht	**16.000 kg**	Produktionszeit	**1977 bis 1993**

Auflieger

Hersteller	**Kögel**	Leergewicht	**8.500 kg**
Länge, Höhe	**12,0 m, 3,9 m**	Gesamtgewicht	**24.000 kg**

Typologie

Diese Zugmaschine bekam die Familie Anhalt auf eine etwas ungewöhnlich Art und Weise. Dieser Volvo war einst im Einsatz der amerikanischen Armee. Bis 2011 tat er seinen Dienst auf einem amerikanischen Flugplatz in Spanien und wurde in einem Konvolut mit drei weiteren Fahrzeugen angeboten. Eine Volvo- und zwei Ford-Zugmaschinen standen zur Versteigerung an. Da die beiden Anhalt Brüder Horst und Ernst-August diesen F 1220 unbedingt wollten, mussten sie auch die beiden Ford-Sattelzugmaschinen mit in Kauf nehmen. Im Schlepptau ist ein bequem ausgebauter Auflieger der Marke Kögel. Im Inneren sind zwei gemütliche Betten, eine Nasszelle und natürlich eine Küchenzeile mit Sitzecke – so dass man getrost auf Hotels verzichten kann.

Fahrer und Eigentümer
Christoph Peine

Beifahrer
Franz Peine
Standort
Warburg

Magirus Deutz Mercur 125

Baujahr **1961**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Koffer**	Achsen	**Magirus-Deutz**
Motor & Leistung	**Deutz, 125 PS**	Bremse	**Magirus-Deutz**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**ZF**
Länge, Höhe	**7,9 m, 3,1 m**	Reifen	**Continental**
Leergewicht	**6.260 kg**		
Gesamtgewicht	**6.790 kg**	Produktionszeit	**1960 bis 1967**

Typologie

Die ersten Jahre war der Mercur beim Katastrophenschutz im Einsatz. Als er dort ausgemustert wurde, fand er seinen Weg zu Philip aus dem Hanfbachtal. Und genau dort fand ihn Ulrich Backs im Jahre 1990 mit gerade einmal 18.000 Kilometern auf der Uhr. Somit hat es der Mercur von 1961 bis 1990 auf gerade einmal 50 Kilometer pro Monat geschafft! Ulrich Backs räumte den Aufbau aus, baute die Dacherhöhung und Innenausstattung samt Elektrik ein und verschiffte den Magirus nach Kanada und Amerika, um fünf Monate lang die USA zu befahren. 2007 kaufte Philipp aus dem Hanfbachtal den Magirus wieder zurück bevor ihn dann Kalle Kalkowski und Kim Wonderland, Fernsehköchin und Deutschlands Oberveganer, bis 2013 als Promotion-Fahrzeug nutzen und fuhren. Christoph Peine sah den Magirus 2016 zum ersten Mal und konnte ihn schließlich 2019 erwerben.

Fahrer **Thomas Brabender**
Beifahrerin **Merja Hartmann**
Eigentümer **Sped. Fehrenkötter**
Standort **Sassenberg**

MAN F 90

Baujahr **1990**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Sattelzugmaschine**	Achsen	**MAN**
Motor & Leistung	**MAN, 362 PS**	Bremse	**Knorr-Bremse**
Geschwindigkeit	**110 km/h**	Getriebe	**Fuller**
Länge, Höhe	**9,5 m, 4,0 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**9.550 kg**		
Gesamtgewicht	**24.000 kg**	Produktionszeit	**1986 bis 1994**

Anhänger

Hersteller	**Krone**	Leergewicht	**5.800 kg**
Länge, Höhe	**9,2 m, 4,0 m**	Gesamtgewicht	**16.000 kg**

Typologie

Mit dem MAN F 90 zog Ende der 80er Jahre die Moderne in die Modellpalette von MAN. Trotzdem blieb man dem Prinzip treu neben stehenden Motoren auch weiterhin für viele Modelle den Unterflur-Motor anzubieten. Die Vorteile waren vor allem der damals bereits ebene Kabinenboden, die sehr gute Geräuschdämmung sowohl für den Fahrer als auch für die Umwelt und die geringe Abgabe von Wärme in das Fahrerhaus. Dieses Prinzip wurde von der Fahrerschaft sehr geschätzt. Der bärenstarke Reihensechszylinder mit 362 PS wurde sehr gerne mit dem unsynchronisierten Fuller Getrieben kombiniert. Fahrer die damit umgehen konnten profitierten von schnellen Gangwechseln, der Unternehmer von einer biblischen Haltbarkeit der Getriebe. Dieser MAN wurde 1990 neu von der Spedition Fehrenkötter erworben und ist somit nun seit 31 Jahren im Besitz des Unternehmens.

Fahrer und Eigentümer
Christoph Andree

Beifahrerin
Christiane Rummel

Standort
Mursberg

Steyr 591

Baujahr **1986**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Wohnmobil**	Achsen	**Steyr**
Motor & Leistung	**Steyr, 136 PS**	Bremse	**Steyr**
Geschwindigkeit	**100 km/h**	Getriebe	**Steyr**
Länge, Höhe	**9,1 m, 3,3 m**	Reifen	**Hankook**
Leergewicht	**6.870 kg**		
Gesamtgewicht	**9.000 kg**	Produktionszeit	**1982 bis 1986**

Typologie

Christoph Andree hat den Steyr im Jahr 2014 in Österreich gekauft. Es war ursprünglich ein Feuerwehr-Rüstwagen. Wie bei den meisten Feuerwehren hatte auch dieses Fahrzeug nur wenig Kilometer auf der Uhr und war in einem recht guten Zustand. Von September 2018 bis Juni 2021 hat er den Steyr dann zum Wohnmobil umgebaut. Dazu wurde das Fahrerhausdach und die Rückwand entfernt. Das Fahrerhaus wurde erhöht und mit dem Aufbau verbunden. Im Heck wurde eine kleine Garage eingebaut, der Steyr wurde von 9 auf 7,5 Tonnen abgelastet und es wurde ein Zentralheizung und ein Frischwassertank mit 400 Liter eingebaut. Die Möbel hat ein Schreiner aus Zirbenholz gefertigt. Gefahren wird der Steyr von Christoph Andree, seiner Partnerin Christiane Rummel und dem Hund Flocke.

Fahrer u. Eigentümer
Phillip Borges
Standort
Bielefeld

Volvo F10 4x2

Baujahr **1985**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Pritsche**	Achsen	**Volvo**
Motor & Leistung	**Volvo, 320 PS**	Bremse	**Haldex**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**Volvo**
Länge, Höhe	**8,8 m, 3,8 m**	Reifen	**Goodyear**
Leergewicht	**7.620 kg**		
Gesamtgewicht	**18.000 kg**	Produktionszeit	**1977 bis 1993**

Typologie

Die Baureihe Volvo F10/F10 löste die Vorgänger F88/F89 im Jahre 1977 ab und es wurden bis 1993 ca. 200.000 Stück produziert. Bei der Entwicklung des Modells wurde Volvo-typisch größter Wert auf Sicherheit und eine ergonomische Gestaltung des Fahrerplatzes gelegt. Mit dem im Jahre 1979 eingeführten Globetrotter-Fahrerhaus setzte Volvo Maßstäbe in Sachen Raumangebot und Komfort für den Fahrer. So war zum Beispiel ab Werk optional ein Kühlschrank lieferbar. Dieses Fahrzeug stammt ursprünglich aus der Schweiz und wurde im Jahr 1985 durch die Firma B+B Nutzfahrzeuge, Luzern an die C. J. Bucher AG in Adligenswil ausgeliefert. Nach einem Umbau zum Wohnmobil ist nun wieder ein Pritschenaufbau mit der originalen Ladebordwand montiert.

Fahrer u. Eigentümer
Paul Recker
Standort
Harsewinkel

Mercedes-Benz Sprinter

Baujahr **2019**

Transporter

Fahrzeugart	**Servicefahrzeug**	Achsen	**Mercedes-Benz**
Motor & Leistung	**Mercedes-Benz, 114-163 PS**	Bremse	**Mercedes-Benz**
Geschwindigkeit	**136-169 km/h**	Getriebe	**Mercedes-Benz**
Länge, Höhe	**5,9 m, 2,6 m**	Reifen	**Michelin**
Leergewicht	**2.260 kg**		
Gesamtgewicht	**5.000 kg**	Produktionszeit	**1995 bis heute**

Typologie

Paul Recker mit seiner mobilen Werkstatt unterstütz die Deutschlandfahrt seit vielen Jahren. Seine Werkstatt in 33428 Harsewinkel Greffen muss dann ohne ihn auskommen. Die meisten Reparaturen die während den Touren anfallen, sind Reifenschäden. Man merkt dann halt doch, dass die Oldies nicht mehr so viel unterwegs sind, und so sind die alten Schuhe dann irgendwann spröde und wenn sie dann a bisle Kilometer machen müssen – geht ihnen die Luft aus. An Bord des Sprinter hat es alles was es braucht um die alten Lkws wieder flott zu machen, bis hin zum Schweißgerät. Dank der guten Vernetzung in Deutschland und Europa, wird so manches rare Ersatzteile auch zu uns geliefert. Allerdings haben viele der TN die wichtigsten Verschleißteile mit an Bord. Somit: Hier wird ihnen geholfen. Eine der anspruchsvollsten Reparaturen war die Instandsetzung einer Kälble Zylinderkopfdichtung am Straßenrand. Morgens um 11:00 ging sie kaputt und abends um 23:00 Uhr fuhr die Käble wieder – die gesamte restliche Tour und bis nach Hause.

Während der 18. Deutschlandfahrt schleppen wir Euch im Notfall sicher ins Ziel.

TIP PEMA

Fahrer und Eigentümer
TIP Trailer Services

Standort
Herzberg

Volvo FH16 Abschlepper

Baujahr **2018**

Motorwagen

Fahrzeugart	**Servicefahrzeug**	Achsen	**Volvo**
Motor & Leistung	**Volvo, 750 PS**	Bremse	**Volvo**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**Volvo**
Länge, Höhe	**12,0 m, 4,0 m**	Reifen	**Continental**
Leergewicht	**20.000 kg**		
Gesamtgewicht	**32.000 kg**		

Typologie

Fahrzeuge sind nur von Nutzen, wenn sie auf der Straße unterwegs sind. Trotz sorgfältiger Pflege und Wartung sind Pannen niemals auszuschließen. Zugmaschine und Auflieger sind hohen Belastungen ausgesetzt im täglichen Einsatz. Da ist es von Vorteil, wenn ein erfahrener Partner zur Seite steht, der im Ernstfall schnelle Unterstützung leisten kann. TIP Trailer Services baut neben dem Vermietgeschäft den Bereich Werkstattdienstleistungen stetig weiter aus und bietet seinen Kunden einen eigenen Pannenservice. Dieser Service ist in ganz Europa an 365 Tagen und 24 Stunden am Tag erreichbar. Die Besonderheit zu anderen Anbietern ist, dass kein Mitgliedsbeitrag erhoben wird. Kunden zahlen nur, wenn sie den Service in Anspruch nehmen. Der Volvo FH16 kommt immer dann zur Unterstützung, wenn eine Vor-Ort-Reparatur nicht möglich ist und die Fahrzeuge in die TIP-Werkstatt geschleppt werden müssen.

Kleinere Reparaturen sofort vor Ort.

TIP PEMA

Fahrer und Eigentümer
TIP Trailer Services

Standort
Herzberg

MAN TGE Servicewagen

Baujahr **2020**

Transporter

Fahrzeugart	**Servicefahrzeug**	Achsen	**MAN**
Motor & Leistung	**MAN, 136 PS**	Bremse	**MAN**
Geschwindigkeit	**90 km/h**	Getriebe	**MAN**
Länge, Höhe	**6,0 m, 2,2 m**	Reifen	**Continental**
Leergewicht	**3.000 kg**		
Gesamtgewicht	**5.500 kg**		

Typologie

TIP Trailer Services ist seit mehr als 50 Jahren als integrierter Vermieter in der Branche und Experte in der Verwaltung und Unterhaltung von schweren Nutzfahrzeugen. Das TIP eigene Werkstattnetz, mit über 100 Stützpunkten in Europa, pflegt, wartet und repariert mehr als 170.000 Auflieger und Motorfahrzeuge im Jahr. Die mobilen Werkstattfahrzeuge vom Typ MAN TGE führen Arbeiten am Kundenstandort durch und kommen ebenfalls bei Pannen zum Einsatz. Der Vor-Ort-Service von TIP erspart lange Fahrten in die Werkstatt und damit Kosten, Zeit und Personal.

Herausgeber
EuroTransportMedia
Verlags- und Veranstaltungs-GmbH
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Telefon +49 (0)7 11/7 84 98-80
Telefax +49 (0)7 11/7 84 98-75

Chefredakteur (V.i.S.d.P.)
Andreas Techel
andreas.techel@etm.de

Projektleitung
Alexander Fischer
alexander.fischer@etm.de

Redaktion
Norbert Böwing, Alexander Fischer

Produktion und Grafik
Stephanie Tarateta, Monika Haug

Anzeigenverkauf und -abwicklung
Alexander Fischer

Fotos
Archiv, Carina Belluomo, Hersteller, Tyson Jopson, Thomas Küppers, Teilnehmer. Auf dem Titel: Herzberg: Tourist-Information e. V. Herzberg am Harz; Cottbus: www.cottbus-tourismus.de; Hartmannsdorf: pixabay; Plauen: Tourismusverband Vogtland e.V. Für die Grußworte: Piotr Banczerowski, Dominik Butzmann, Thomas Küppers, Sebastian Vollmert. Aus den Städten: Cottbus: Rainer Weisflog; Leipzig: Michael Bader, Andreas Schmidt, Herzberg: Tourist-Information e. V. Herzberg am Harz, M. S. Schüren, J. Friedrich; Hartmannsdorf: pixabay, Sächsisches Nutzfahrzeug-Museum; Plauen: Tourismusverband Vogtland e.V.

Druckerei
W. Kohlhammer Druckerei
GmbH + Co. KG, 70329 Stuttgart

Organisation 18. Deutschlandfahrt
Team Fehrenkötter
und ETM Verlag
www.historische-deutschlandfahrt.de

Verlag
EuroTransportMedia
Verlags- und Veranstaltungs-GmbH
Das Gemeinschaftsunternehmen
von DEKRA, Motor Presse Stuttgart
und VF Verlagsgesellschaft
Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart
Telefon +49 (0)7 11/7 84 98-0
Telefax +49 (0)7 11/7 84 98-29

Geschäftsführer
Oliver Trost
oliver.trost@etm.de

Marketing und Vertrieb
Bernd Steinfeldt
bernd.steinfeldt@etm.de

Bestellservice
Telefon +49 (0)7 11/7 84 98-20

Alle Rechte, einschließlich Titelschutz, vorbehalten. Nachdruck auch auszugsweise nur mit Genehmigung des Herausgebers. Herausgeber, Redaktion und Verlag übernehmen keinerlei Haftung für die Nutzung der Informationen, insbesondere für Leistungsmerkmale, die sich nach Redaktionsschluss geändert haben können. Das Programmheft erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Gerichtsstand: Stuttgart

Das Sächsische Nutzfahrzeugmuseum in Hartmannsdorf heißt Sie:

Herzlich Willkommen

1995 schlossen sich etwa ein Dutzend Oldtimerfreude in Hartmannsdorf zusammen und gründeten den Verein **Historische Nutzfahrzeuge e. V.,** dessen Zielstellung im Sammeln und Restaurieren von Nutzfahrzeugen vorwiegend sächsischer Hersteller besteht. Inzwischen gehören ihm über 100 Mitglieder an, der Fahrzeugbestand liegt ebenfalls in dieser Größenordnung.

Seit 2001 können jeweils etwa 40 historische Fahrzeuge im vom Verein neu gebauten **Sächsischen Nutzfahrzeugmuseum** präsentiert werden. Da sich das Museum direkt an der ältesten sächsischen Omnibuslinie befindet, wird dieses Thema mit einer Auswahl an Omnibussen und vielen Bild-dokumenten und weiteren Exponaten besonders hervorgehoben.

Öffnungszeiten ganzjährig

Di.–Fr.: 9.00–16.00 Uhr
Sa.: 10.00–16.00 Uhr

Sächsisches Nutzfahrzeugmuseum

Mühlauer Straße 2,
09232 Hartmannsdorf

www.nutzfahrzeugmuseum.de

VIEL SPASS BEI DER

18. DEUTSCHLANDFAHRT 2021

FÜR HISTORISCHE NUTZFAHRZEUGE

MICHELIN

06/2021 · MICHELIN, MICHELIN REMIX und die grafische Darstellung des Michelin Manns sind Eigentum der Compagnie Générale des Etablissements Michelin. Fotos: Michelin. Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA · Michelinstraße 4 · 76185 Karlsruhe/Deutschland