



16. Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge

# Schweden-Tour

30. August bis 7. September 2018



QR-Code  
scannen, und  
Sie kommen  
auf unsere  
Homepage



30.8.2018  
Spelle  
Maschinenfabrik  
Bernard Krone  
31.8.2018  
Kiekeberg  
Freilichtmuseum am Kiekeberg

1. und 2.9.2018  
Kiel  
Ostsee Kai  
3.9.2018  
Göteborg  
Volvo Cars  
Visitor Center

4.9.2018  
Tidaholm  
Rosenberghallen  
5.9.2018  
Hillerstorp  
High Chaparral –  
die Westernstadt in Småland

6.9.2018  
Malmö  
Malmö Raceway  
7.9.2018  
Neustadt-Glewe  
Hoyer Autohof  
Mecklenburg



[www.historische-deutschlandfahrt.de](http://www.historische-deutschlandfahrt.de)

Initiative Historische  
Nutzfahrzeuge



Ausstellung der Tourfahrzeuge auf der IAA Nutzfahrzeuge Hannover vom 20.9. bis 27.9.2018

Historische Deutschlandfahrt 2018

## Nach Schweden und wieder zurück ...

### Wir fahren mit!

Seit 1950 passgenauer  
Versicherungsschutz für  
Logistiker.

**KRAVAG**



**KRAVAG-LOGISTIC  
Versicherungs-AG**  
Heidenkampsweg 102  
20097 Hamburg  
info@kravag.de  
www.kravag.de





## **Thomas Paul Göttl**

**Publisher  
ETM Verlag Stuttgart**

### **Liebe Teilnehmer der 16. Deutschlandfahrt,**

seit mehr als dreißig Jahren machen sich betagte Oldtimer alle zwei Jahre zur Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge auf. Im Spätsommer steht die 16. Tour an und sie wird uns nach 18 Jahren wieder nach Schweden führen. Das Interesse daran ist riesig, es werden 80 Lkw, Transporter und Omnibusse auf der Tour erwartet, so viele, wie noch nie.

Viele der damaligen Teilnehmer sind wieder mit dabei, kein Wunder, gilt die Fahrt nach Schweden doch als ein Highlight unter den Deutschlandfahrten. Aber auch viele neue Fahrer können die schwedische Landschaft genießen, offensichtlich mangelt es nicht an Nachwuchs in der Szene. Der Gründer der Tour, Robert Fehrenkötter, wäre sicher stolz darauf. Unsere Teampartner, die Familie Fehrenkötter, hat ebenfalls die nächste Generation am Start und führt die Tradition der Deutschlandfahrten gemeinsam mit unserem Verlag weiter.

Mit der 16. Deutschlandfahrt wollen wir Menschen begeistern: Die Bedeutung des Nutzfahrzeuges für unsere Wirtschaft ist bekannt, geliebt wird es dennoch nicht von allen. Das ändern die Teilnehmer mit ihren alten Schätzen bei jedem Etappenziel regelmäßig, sie bringen allen das Transportgewerbe authentisch und positiv nahe.

Ich bedanke mich bei den Unterstützern der Tour, wünsche allen Teilnehmern eine unfallfreie Fahrt und freue mich sehr auf unsere schwedischen Freunde, die uns geholfen haben und uns begleiten.

## Die Teilnehmer

Teilnehmer nach Startnummern	6
Teilnehmer in alphabetischer Reihenfolge	10

## Grußwort

Oliver Trost, Geschäftsführer ETM Verlag Stuttgart	14
Joachim Fehrenkötter, Organisationsleiter 16. Deutschlandfahrt	16
Bernhard Mattes, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA)	18
Martin Lundstedt, CEO, Volvo Group	20

## Die Tour

Karte zum Tourverlauf und Tourbeschreibung	22
Partner und Sponsoren der Tour	40

## Teilnehmer-Porträts

Porträts aller Teilnehmer und Fahrzeuge	52
---	----

## Impressum

146



Für noch mehr Informationen einfach schnell unseren QR-Code einlesen oder unsere Homepage unter: [www.historische-deutschlandfahrt.de](http://www.historische-deutschlandfahrt.de) besuchen.

# Connecting Europe for a Sustainable Future!



The transportation of goods as smoothly as possible is important to us all. That is why the route network is easy to access wherever you are. Just one of the big little reasons to ship with us.

Read more about our services at  
[stenalinefreight.com](https://www.stenalinefreight.com)

Or feel free to contact us.  
We will be happy to speak with you!

  
**Stena Line**

## Teilnehmer nach Startnummern | 1 – 56

Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
1	Leo de Leede	Volvo	L 475	1964	Koffer	52
2	Clemens Klinke	Büssing	BS 16 L	1969	Pritsche	53
3	David Fehrenkötter	Büssing	8000	1953	Pritsche	54
4	Karl-Heinz Loers	Faun	L8/38 Z1	1961	Pritsche	55
5	Heinz-Bruno Hecker	Krupp Südwerke Titan	SWL 80	1952	Pritsche	56
6	Peter Neumann	Faun	F60/36 S	1955	Pritsche	57
7	Werner Maier	Kässbohrer	S 210 HD	1988	Omnibus	58
8	Stefan Bengtsson	Scania	R 142 M	1985	Sattelzugm.	59
9	Ulf Jönsson	Scania	LBS 140 S	1974	Sattelzugm.	60
10	Theo Mühlenbein	Krupp	O 10 F4	1958	Omnibus	61
11	Joachim Fehrenkötter	Büssing	6000	1955	Pritsche	62
12	Thomas Paul Göttl	Mercedes-Benz	L 6600	1952	Pritsche	63
13	Jochen Zitzmann	Ernst Grube Werdau	H6 Z	1958	Sattelzugm.	64
14	Presseteam Transporter	Mercedes-Benz	L 319	1965	Kastenwagen	65
15	Presseteam Transporter	Mercedes-Benz	Pick-up 220 D	1972	Sonderfahrzeug	66
16	Bastian Bernard	Mercedes-Benz	LP 333	1960	Koffer	67
17	Wilfried Grillmayer	Mercedes-Benz	1632	1977	Pritsche	68
18	Henrik Hamprecht	Scania	T 113 M	1989	Sattelzugm.	69
19	Günter Kemper	Krupp	Mustang	1957	Pritsche	70
20	Dieter Kuijl	FTF	F 8.20 D	1976	Pritsche	71
21	Simon Laan	Mercedes-Benz	L 312	1956	Koffer	72
22	Werner Poller	Ernst Grube	H6	1956	Pritsche	73
23	Jack Postmus	Scania	141 6x2	1979	Sattelzugm.	76
24	Michael Rogler	Fahrzeugwerk Werdau	S 4000	1959	Kipper	77
25	Detlev Stolze	Henschel	HS 15 HK	1963	Sattelzugm.	78
26	Josef Sulzbacher	Gräf & Stift	L 230	1966	Pritsche	79
27	Frank Müller	Scania	112 H	1984	Sonderfahrzeug	80
28	Herbert Schäfer	MAN	F8	1953	Pritsche	81

<b>Nr.</b>	<b>Fahrer</b>	<b>Marke</b>	<b>Typ</b>	<b>Baujahr</b>	<b>Art</b>	<b>Seite</b>
29	Thomas Glasen	Büssing	BS 16 L	1970	Kipper	82
30	Helmut Hoffmann	MAN	19.361 FLS	1987	Sattelzugm.	83
31	Gerd Schlotmann	Daimler-Benz	LP 1313	1968	Koffer	84
32	Jan Varnhagen	Hanomag-Henschel	F 221 S	1972	Sattelzugm.	85
33	Heinz-Wilhelm Hoyer	Mercedes-Benz	L 325	1955	Pritsche	86
34	Ton Spaansen	FTF	F-8.8.30 DS	1978	Koffer	87
35	Heinz Quäck	Jelcz Automobil	316 K	1972	Pritsche	88
36	Wim Kuijl	FTF	FS-7-20D4	1981	Sattelzugm.	89
37	Tim Kuijl	Volvo	N 88	1965	Sattelzugm.	90
38	Dr. Peter Kraas	Opel Blitz	3,6-36 S	1943	Pritsche	91
39	Arnold van den Visch	Büssing	5500	1952	Koffer	92
40	Manfred Scheerer	Drogmöller	E 330 Comet	1983	Omnibus	93
41	Paul Kamphuis	Büssing	BS 19	1972	Koffer	94
42	Alex Goddijn	Peterbilt	377	1988	Sattelzugm.	95
43	Jos van der Gaag	Scania	142 H	1981	Sattelzugm.	96
44	Frank Fehrenkötter	Büssing	BS 16 L	1970	Pritsche	97
45	Jan Touw	Volvo	F88	1977	Sattelzugm.	98
46	Hans Dietmar Bonin	Mercedes-Benz	LAK 329	1961	Pritsche	99
47	Hary Bächler	Mercedes-Benz	L 1113	1968	Koffer	100
48	Thies Anhalt	Ford	Transcontinental	1982	Sattelzugm.	101
49	Horst Anhalt	Scania	T 143	1986	Sattelzugm.	102
50	Ben de Kok	Volvo	L 495	1962	Pritsche	103
51	Georg Reuss	Henschel	F 161 S	1969	Sattelzugm.	104
52	Hagen Gerlach	Mercedes-Benz	LP 813	1980	Pritsche	106
53	Klaus Frank	VEB Barkas	V 901/2	1956	Pritsche	107
54	Norbert Glasen	MAN	19.321 U-BB	1984	Kipper	108
55	Hermann Hegmann	Mercedes-Benz	1419	1981	Pritsche	110
56	Norbert Keimeier	Daimler-Benz	LP 911	1974	Koffer	111

Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
57	Gijs van Maanen	DAF	T 2400 DK 370	1968	Sattelzugm.	112
58	Michael in het Panhuis	Mercedes-Benz	814 LN2	1988	Koffer	113
59	Gerd Peist	Volvo	F 89	1976	Koffer	114
60	Tobias Hamprecht	Daimler-Benz	L PL 2232	1973	Koffer	115
61	Claus Giebel	Scania	T 112 H	1984	Pritsche	116
62	Karl-Heinz Daniels	Mercedes-Benz	LP 808	1977	Pritsche	117
63	Gerhardt Eckardt sen.	MAN	15.192 HK	1979	Kipper	118
64	Jacob-Arie Terlouw	Scania-Vabis	LS 76	1973	Sattelzugm.	119
65	Mathias Höfle	Volvo	F 10 Globetrotter	1987	Pritsche	120
66	Florian Seyffert	Saurer	D290F 4x2	1978	Pritsche	122
67	Uwe Ziegler	Opel	Blitz	1958	Kasten	123
68	Jan Hoek	Mack	RW 713	1985	Sattelzugm.	124
69	Reinhard Hofmann	Ernst Grube	S 4000	1981	Pritsche	125
70	Sandra Fehrenkötter	Büssing	LT 11	1965	Koffer	126
71	Eppie Bok	MAN	19.321	1988	Pritsche	128
72	Andreas Berger	Ernst Grube	S 4000-1	1959	Pritsche	129
73	Klaus Block	Volvo	F 10-20	1979	Sattelzugm.	130
74	Uwe Ludwig	Volvo	F 88	1973	Sattelzugm.	131
75	Dirk Rabeneck	MAN	16.320	1972	Pritsche	132
76	Franz Fischer	VW	Bus T1	1964	Kastenwagen	134
77	Heinz Seine	Scania	92 H	1986	Wohnmobil	135
78	Mike Sonntag	Volvo	F 1020	1977	Sattelzugm.	136
79	Thomas Wadmann	Volvo	FB 88	1967	Pritsche	138
80	Bo Möller	Scania-Vabis	LB 76 S	1967	Sattelzugm.	139
81	Knut Evensen	Scania-Vabis	LS 7650	1963	Pritsche	140
82	Roland Berg	Scania-Vabis	LS 76 S	1966	Sattelzugm.	142
83	Johannes Peine	Volvo	F 89-38 4x2	1972	Koffer	143
84	Johann-Heinrich Hahn	VW	Typ 2 T1	1965	Sonderfahrzeug	144

# 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: [www.dekra-vor-ort.de](http://www.dekra-vor-ort.de)

Zugang zur Fuhrpark-  
Plattform DEKRA.net



Sonder-/Wunschtermine  
für Fahrzeugprüfungen



Alles im grünen Bereich.

Elektronische  
Führerscheinkontrolle



Fahrer-  
Qualifizierung



Datenmanagement  
digitales Kontrollgerät



Prüfservice  
für unterwegs



Elektronisches  
Prüfberichtswesen



## Teilnehmer in alphabetischer Reihenfolge

Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
48	Thies Anhalt	Ford	Transcontinental	1982	Sattelzugm.	101
49	Horst Anhalt	Scania	T 143	1986	Sattelzugm.	102
47	Hary Bächler	Mercedes-Benz	L 1113	1968	Koffer	100
16	Bastian Bernard	Mercedes-Benz	LP 333	1960	Koffer	67
8	Stefan Bengtsson	Scania	R 142 M	1985	Sattelzugm.	59
82	Roland Berg	Scania-Vabis	LS 76 S	1966	Sattelzugm.	142
72	Andreas Berger	Ernst Grube	S 4000-1	1959	Pritsche	129
73	Klaus Block	Volvo	F 10-20	1979	Sattelzugm.	130
71	Eppie Bok	MAN	19.321	1988	Pritsche	128
46	Hans Dietmar Bonin	Mercedes-Benz	LAK 329	1961	Pritsche	99
62	Karl-Heinz Daniels	Mercedes-Benz	LP 808	1977	Pritsche	117
50	Ben de Kok	Volvo	L 495	1962	Pritsche	103
1	Leo de Leede	Volvo	L 475	1964	Koffer	52
63	Gerhardt Eckardt sen.	MAN	15.192 HK	1979	Kipper	118
81	Knut Evensen	Scania-Vabis	LS 7650	1963	Pritsche	140
11	Joachim Fehrenkötter	Büssing	6000	1955	Pritsche	62
3	David Fehrenkötter	Büssing	8000	1953	Pritsche	54
44	Frank Fehrenkötter	Büssing	BS 16 L	1970	Pritsche	97
70	Sandra Fehrenkötter	Büssing	LT 11	1965	Koffer	126
53	Klaus Frank	VEB Barkas	V 901/2	1956	Pritsche	107
43	Jos van der Gaag	Scania	142 H	1981	Sattelzugm.	96
52	Hagen Gerlach	Mercedes-Benz	LP 813	1980	Pritsche	106
61	Claus Giebel	Scania	T 112 H	1984	Pritsche	116
29	Thomas Glasen	Büssing	BS 16 L	1970	Kipper	82
54	Norbert Glasen	MAN	19.321 U-BB	1984	Kipper	108
42	Alex Goddijn	Peterbilt	377	1988	Sattelzugm.	95
12	Thomas Paul Göttl	Mercedes-Benz	L 6600	1952	Pritsche	63
17	Wilfried Grillmayer	Mercedes-Benz	1632	1977	Pritsche	68

Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
84	Johann-Heinrich Hahn	VW	Typ 2 T1	1965	Sonderfahrzeug	144
18	Henrik Hamprecht	Scania	T 113 M	1989	Sattelzugm.	69
60	Tobias Hamprecht	Daimler-Benz	L PL 2232	1973	Koffer	115
5	Heinz-Bruno Hecker	Krupp Südwerke Titan	SWL 80	1952	Pritsche	56
55	Hermann Hegmann	Mercedes-Benz	1419	1981	Pritsche	110
68	Jan Hoek	Mack	RW 713	1985	Sattelzugm.	124
65	Mathias Höfle	Volvo	F 10 Globetrotter	1987	Pritsche	120
30	Helmut Hoffmann	MAN	19.361 FLS	1987	Sattelzugm.	83
69	Reinhard Hofmann	Ernst Grube	S 4000	1981	Pritsche	125
33	Heinz-Wilhelm Hoyer	Mercedes-Benz	L 325	1955	Pritsche	86
9	Ulf Jönsson	Scania	LBS 140 S	1974	Sattelzugm.	60
41	Paul Kamphuis	Büssing	BS 19	1972	Koffer	94
56	Norbert Keimeier	Daimler-Benz	LP 911	1974	Koffer	111
19	Günter Kemper	Krupp	Mustang	1957	Pritsche	70
2	Clemens Klinke	Büssing	BS 16 L	1969	Pritsche	53
38	Dr. Peter Kraas	Opel Blitz	3,6-36 S	1943	Pritsche	91
20	Dieter Kuijl	FTF	F 8.20 D	1976	Pritsche	71
36	Wim Kuijl	FTF	FS-7-20D4	1981	Sattelzugm.	89
37	Tim Kuijl	Volvo	N 88	1965	Sattelzugm.	90
21	Simon Laan	Mercedes-Benz	L 312	1956	Koffer	72
4	Karl-Heinz Loers	Faun	L8/38 Z1	1961	Pritsche	55
74	Uwe Ludwig	Volvo	F 88	1973	Sattelzugm.	131
7	Werner Maier	Kässbohrer	S 210 HD	1988	Omnibus	58
80	Bo Möller	Scania-Vabis	LB 76 S	1967	Sattelzugm.	139
10	Theo Mühlenbein	Krupp	O 10 F4	1958	Omnibus	61
27	Frank Müller	Scania	112 H	1984	Sonderfahrzeug	80
6	Peter Neumann	Faun	F60/36 S	1955	Pritsche	57
58	Michael in het Panhuis	Mercedes-Benz	814 LN2	1988	Koffer	113

## Teilnehmer in alphabetischer Reihenfolge

Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
83	Johannes Peine	Volvo	F 89-38 4x2	1972	Koffer	143
59	Gerd Peist	Volvo	F 89	1976	Koffer	114
22	Werner Poller	Ernst Grube	H6	1956	Pritsche	73
23	Jack Postmus	Scania	141 6x2	1979	Sattelzugm.	76
14	Presseteam Transporter	Mercedes-Benz	L 319	1965	Kastenwagen	65
15	Presseteam Transporter	Mercedes-Benz	Pick-up 220 D	1972	Sonderfahrzeug	66
35	Heinz Quäck	Jelcz Automobil	316 K	1972	Pritsche	88
75	Dirk Rabeneck	MAN	16.320	1972	Pritsche	132
51	Georg Reuss	Henschel	F 161 S	1969	Sattelzugm.	104
24	Michael Rogler	Fahrzeugwerk Werdau	S 4000	1959	Kipper	77
28	Herbert Schäfer	MAN	F8	1953	Pritsche	81
40	Manfred Scheerer	Drogmöller	E 330 Comet	1983	Omnibus	93
31	Gerd Schlotmann	Daimler-Benz	LP 1313	1968	Koffer	84
77	Heinz Seine	Scania	92 H	1986	Wohnmobil	135
66	Florian Seyffert	Saurer	D290F 4x2	1978	Pritsche	122
76	Franz Fischer	VW	Bus T1	1964	Kastenwagen	134
78	Mike Sonntag	Volvo	F 1020	1977	Sattelzugm.	136
34	Ton Spaansen	FTF	F-8.8.30 DS	1978	Koffer	87
25	Detlev Stolze	Henschel	HS 15 HK	1963	Sattelzugm.	78
26	Josef Sulzbacher	Gräf & Stift	L 230	1966	Pritsche	79
64	Jacob-Arie Terlouw	Scania-Vabis	LS 76	1973	Sattelzugm.	119
45	Jan Touw	Volvo	F88	1977	Sattelzugm.	98
39	Arnold van den Visch	Büssing	5500	1952	Koffer	92
57	Gijs van Maanen	DAF	T 2400 DK 370	1968	Sattelzugm.	112
32	Jan Varnhagen	Hanomag-Henschel	F 221 S	1972	Sattelzugm.	85
79	Thomas Wadmann	Volvo	FB 88	1967	Pritsche	138
67	Uwe Ziegler	Opel	Blitz	1958	Kasten	123
13	Jochen Zitzmann	Ernst Grube Werdau	H6 Z	1958	Sattelzugm.	64

# Der Partner der Logistik-Branche!

... und wie  
Ihre Oldtimer  
weiter voller  
Energie!



Über 90 Jahre Qualität und Service!



HOYER Unternehmensgruppe  
**0 42 62 / 7 97**  
[www.hoyer-energie.de](http://www.hoyer-energie.de)



### **Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge,**

es ist so weit: Die Veteranen der Straße gehen wieder auf Tour. Nachdem wir bei der letzten Deutschlandfahrt besondere Orte früherer Touren besucht haben, steuern wir 2018 mit voller Kraft Richtung Norden. Die diesjährige „Schwedentour“ führt uns vom Startpunkt im emsländischen Spelle aus über Kiel bis nach Göteborg und weiter durch Schweden.

Jedoch ist die 16. Deutschlandfahrt nicht nur wegen der besonderen Etappenziele, sondern vor allem auch wegen der liebevoll restaurierten, historischen Nutzfahrzeuge wieder ein absolutes Highlight. Dank des großen Interesses unserer Teilnehmer werden wir dieses Jahr mit rund 80 Schmuckstücken unterwegs sein, was ungefähr einem Kilometer Lkw-Oldie-Kolonne entspricht – unser bisheriger Rekord! Im Anschluss an die Tour präsentieren sich auch dieses Jahr wieder ausgewählte Oldtimer der Teilnehmer auf der weltweiten Leitmesse, der IAA Nutzfahrzeuge 2018 in Hannover.

Mein herzlicher Dank gilt wie immer unserem langjährigen Schirmherrn VDA, den Sponsoren der Tour, dem Team Fehrenkötter und meiner ETM-Mannschaft. Ohne den unermüdlichen Einsatz, die tollen Partnerschaften und die hervorragende Zusammenarbeit könnte die Deutschlandfahrt nicht stattfinden.

Allen Fahrerinnen und Fahrern wünsche ich eine gute und sichere Fahrt mit vielen tollen Erlebnissen und Gesprächen. Ich freue mich schon darauf!



**Oliver  
Trost**

**Geschäftsführer  
ETM Verlag Stuttgart**



„Intelligent angepackt:  
KRONE Qualität in  
tragender Rolle.“

Wolfgang Bellon, Leiter Qualität Nutzfahrzeug Gruppe

Typisch KRONE: Es gibt kein noch so kleines Detail an Ihrem Trailer, dem wir nicht größte Aufmerksamkeit schenken. Auf diesem Weg haben wir bereits etliche Ideen ins Rollen gebracht. So bekommen Sie den Komplett-Trailer aus einer Hand: unserer. Und haben für Service, Wartung und Reparatur nur einen Ansprechpartner. Bei der Fertigung haben Qualität und Haltbarkeit oberste Priorität – bis ins kleinste Detail. Damit Ihre Life Cycle Costs auch in Zukunft am Boden bleiben.



Lass Infos anrollen!

 **KRONE**  
Wir transportieren Zukunft

### Sehr geehrte Damen und Herren,

die Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge ist in mehr als 30 Jahren zu einer festen Institution, nicht nur für Liebhaber von alten Lkw und Bussen, sondern für die ganze Nutzfahrzeugbranche geworden.

Dafür bin ich sehr dankbar, insbesondere weil mein Vater von Anfang an die Tour auch als Imageträger für die Transportbranche verstanden wissen wollte und dies offensichtlich auch gelungen ist: So konnten wir bei der letzten Tour Tausende von Oldtimerfans am Straßenrand und an den Etappenzielen begeistern.

In den sozialen Netzwerken sind uns bei der 15. Deutschlandfahrt mehr als eine Millionen Menschen gefolgt. Die Idee des rollenden und lebendigen Museums kommt bei den Menschen an. Fußend auf dem Gedanken, alte Handelsverbindungen und Transportrouten nachzuzeichnen, brechen wir in diesem Jahr in Richtung Schweden auf, in ein Land, das in besonderem Maße auf den Lkw und Bus angewiesen ist und zwei sehr renommierte Nutzfahrzeughersteller hervorgebracht hat.

Wir freuen uns auf die vielen Besucher und interessierten Oldtimerfans, auf unsere Gastgeber und Unterstützer. Allen Teilnehmern wünsche ich eine schöne, sichere und pannenfreie Fahrt.



## Joachim Fehrenkötter

Organisationsleiter  
16. Deutschlandfahrt

The brands of the BPW Group: BPW | ERMAX | HBN-Teknik | HESTAL | idem telematics



# 365 days of mobility.

**Die Straße zum Erfolg ist gepflastert mit vielen Hindernissen – von Staus und Service-Stops über Leerfahrten und Pannen bis zu gesetzlichen Regelungen.**

Die meisten von ihnen können Sie als Transportunternehmer einfach umfahren. Vorausgesetzt, Sie haben den richtigen Mobilitätspartner. In dieser Rolle bietet Ihnen die BPW Gruppe alles, was Sie für einen wirtschaftlichen Transportprozess benötigen: von einzelnen Komponenten über Services bis hin zu umfassenden, maßgeschneiderten Komplettlösungen - und das 365 Tage im Jahr.

Telefon +49 (0) 2262 78-0 | [www.bpw.de](http://www.bpw.de)

**we think transport**



### Sverige, vi kommer

Schweden und Deutschland – die beiden Länder sind ohne Zweifel die entscheidenden Zentren der europäischen Nutzfahrzeugindustrie. Schwedische und deutsche Hersteller prägen mit ihren Trucks den europäischen Straßentransport. Das war über Jahrzehnte so, heute gilt es mehr denn je. Diese beiden Destinationen bei der traditionellen Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge zu verbinden, ist deshalb eine hervorragende Idee. Wer mit modernen Nutzfahrzeugen unterwegs ist, erlebt sie als sicher, sauber und leise und kann daher leicht unterschätzen, wie groß die Fortschritte sind, die bei Transportern und Lkw über die Jahre erreicht wurden. Ihre historischen Vorgänger wecken natürlich einerseits die Emotion des Oldtimer-Enthusiasten. Die Oldies verdienen jede Minute an Zuwendung, die sie von ihren Besitzern bekommen. Denn sie sind automobiler Kulturgüter. Andererseits erzählen sie auch viel über die jahrzehntelange Forschungs- und Entwicklungsarbeit, die die Nutzfahrzeughersteller geleistet haben. Heute verfügen schwere Nutzfahrzeuge serienmäßig über elektronische Stabilitätsprogramme, Spurhaltesysteme und Notbremsassistenten. Statistisch gesehen sind sie genauso sicher wie Pkw. Features wie luftgefederte Sitze, Klimaanlage oder Komfortmatratzen erleichtern das Fahrerleben. Die Geräuschemissionen wurden seit 1980 um ganze 90 Prozent reduziert. Der Ausstoß von Luftschadstoffen sogar um mehr als 90 Prozent.

Und was die Zukunft bringt, das zeigt die Internationale Automobil-Ausstellung in Hannover. Ihr Motto lautet „Driving Tomorrow“. Die Brücke zwischen Fortschritt und Zukunft auf der einen und Tradition auf der anderen Seite bilden wiederum die historischen Nutzfahrzeuge. Ich freue mich darauf, Sie mit einem Großteil der teilnehmenden Fahrzeuge wieder auf der IAA begrüßen zu dürfen.

Ich wünsche allen Teilnehmern gute und sichere Fahrt. Wir sehen uns auf der IAA!



**Bernhard  
Mattes**

**Präsident des Verbandes  
der Automobilindustrie (VDA)**



- Serienmäßig Spurhalte- und  
Aufmerksamkeits-Assistent  
+ Active Brake Assist 4  
+ Abbiege-Assistent

## Sicherheit ist die Summe der Details.

Active Brake Assist 4 und Abbiege-Assistent sind auf Wunsch erhältlich, mit Preisvorteil in Kombination mit Safety Packs. Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Mercedes-Benz Partner.

Mercedes-Benz  
Trucks you can trust



### Sverige, vi kommer

Die 16. Deutschlandfahrt historischer Nutzfahrzeuge macht halt in Göteborg. In dieser Stadt erblickte im Jahr 1928 das erste Nutzfahrzeug der Marke Volvo das Licht der Welt. In Zeiten von Digitalisierung, automatisiertem Fahren und alternativen Antrieben, wie zum Beispiel elektrisch betriebenen Nutzfahrzeugen, ist die Rückbesinnung auf die Wurzeln der Nutzfahrzeugbranche ein wichtiger Bestandteil der gesellschaftlichen Entwicklung. Damit neue Techniken entwickelt werden können, braucht

es auch immer ein gesundes und solides Fundament, auf welches man bauen kann. Volvo Trucks hat Maßstäbe und Standards gesetzt, die sich in den historischen Fahrzeugen bis in die Gegenwart widerspiegeln. Die alten Fahrzeuge sind natürlich nicht so fortschrittlich wie ihre modernen Nachfolger. Sie zeigen aber eindrucksvoll die grundlegende Funktion, also den Transport von Gütern, unter den zu ihrer Zeit gegebenen Standards. Auf Qualität, Sicherheit und die Umwelt zu achten, ist unserem Unternehmen immer ein Anliegen und seit seiner Gründung eine Bestimmung. Die technische Evolution, die Volvo Trucks seit Jahrzehnten vorantreibt, wäre nicht ohne das Engagement und den Einsatz motivierter Mitarbeiter und Vordenker für neue Ideen möglich. Die Branche unternimmt viele Anstrengungen, um das Image und die Qualität des Gütertransports stetig zu verbessern. Die Fahrt von historischen Nutzfahrzeugen zeigt, welche entscheidende Rolle Lkw in der Vergangenheit und auch in der Gegenwart noch spielen.

Ich möchte mich bei allen Teilnehmern und Unterstützern bedanken, die diese Entwicklung seit Jahrzehnten begleiten. Für ihr Engagement und ihre Liebe zu der Branche und seinen Lastenträgern – den Lkw. Ich freue mich, dass Volvo Trucks ein Teil dieser Veranstaltung ist und wir auch Fahrzeuge wieder zurück in Schweden sehen, wo sie einst entwickelt wurden.

Allzeit gute Fahrt und willkommen in Göteborg.



**Martin  
Lundstedt**

CEO,  
Volvo Group

# VÄLKOMMEN

in der Heimat von Volvo Trucks



Wir wünschen allen eine gute Fahrt bei  
der Schwedentour der 16. Deutschlandfahrt  
für historische Nutzfahrzeuge.

Volvo Trucks. Driving Progress



# Die Tour 2018 im Überblick

## Startpunkt

30. August 2018

Eintreffen der Teilnehmer

bis 12:00 Uhr in **Spelle**

Maschinenfabrik Bernhard Krone

**Patenschaft:** Krone

## 1. Etappe

31. August 2018

**Spelle – Kiekeberg**

Freilichtmuseum am Kiekeberg

**Patenschaft:** Michelin, Kravag

**Streckenlänge:** circa 250 km

## 2. Etappe

1. September 2018

**Kiekeberg – Kiel**

Ostseekai

**Patenschaft:** Port of Kiel, Sonax

**Streckenlänge:** circa 120 km

## 3. Etappe

2. September 2018

**Kiel**

**Patenschaft:** StenaLine

**Strecke:** Mit der Fähre um 18.30 Uhr  
von Kiel nach Göteborg



#### 4. Etappe

3. September 2018

##### **Göteborg**

Volvo Cars Visitor Center

**Patenschaft:** Volvo

#### 5. Etappe

4. September 2018

##### **Göteborg – Tidaholm**

Rosenbergshallen

**Patenschaft:** BPW, Europart, Veltins, UTA

**Streckenlänge:** circa 150 km

#### 6. Etappe

5. September 2018

##### **Tidaholm – Hillerstorp**

High Chaparral –

die Westernstadt in Småland

**Patenschaft:** DEKRA

**Streckenlänge:** circa 120 km

#### 7. Etappe

6. September 2018

##### **Hillerstorp – Malmö**

Malmö Raceway

**Patenschaft:** Daimler

**Streckenlänge:** circa 250 km

#### 8. Etappe

7. September 2018

##### **Malmö – Neustadt-Glewe**

Hoyer Autohof Mecklenburg

**Patenschaft:** Hoyer

**Strecke- und Streckenlänge:**

Mit der Fähre von Trelleborg nach

Sassnitz und dann noch circa 270 km

bis nach Neustadt-Glewe





3

**Kiel**  
Ostseekai

2

**Kiekeberg**  
Freilichtmuseum  
am Kiekeberg

1

**Spelle**  
Maschinenfabrik  
Bernard Krone



**Tidaholm**  
Rosenbergshallen



**Göteborg**  
Volvo Cars Visitor Center

4

5

**Hillerstorp**  
High Chaparral –  
die Westernstadt in Småland

6

**Malmö**  
Malmö Raceway



7

**Neustadt-Glewe**  
Hoyer Autohof Mecklenburg



Idylle pur: In diesem Jahr wird die Deutschlandfahrt Teil des schwedischen Sommermärchens.

# Sverige, vi kommer – auf nach Schweden!

Die 16. Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge führt unsere Veteranen der Straße dieses Jahr bis in den hohen Norden nach Skandinavien. Rund 80 historische Nutzfahrzeuge sind auf unserer Schwedentour dabei – unser bisheriger Rekord! Knapp ein Viertel dieser Fahrzeuge stammt passenderweise von schwedischen Herstellern. Grund genug, um nach 18 Jahren dem Norden wieder einmal einen Besuch abzustatten. Also, auf geht's! Oder auf Schwedisch: Låt oss gå!

**S**tartpunkt der diesjährigen **Deutschlandfahrt** ist die idyllische Samtgemeinde **Spelle** in Niedersachsen. Die Kleinstadt liegt in der Hochmoorlandschaft des Emslandes und ist geprägt von Tradition und Kultur. Alte Fachwerk- und Töddenhäuser sowie historische Kirchengebäude schmücken den Stadtkern. Eines dieser geschichtsträchtigen Gebäude ist der Wöhlehof, der 1791 erbaut wurde. In der Vergangenheit als traditioneller emsländischer Bauernhof genutzt, dient das letzte erhaltene Fachwerk-Bauernhaus der Gemeinde heute als Bürgerbegegnungszentrum. Die Region ist außerdem bekannt für ihren florierenden Fahrradtourismus. Das Radwegenetz, das im ganzen Emsland über 3.500 Kilometer umfasst, zieht viele Touristen an. Doch nicht nur Tradition und Kultur werden in der Samtgemeinde Spelle großgeschrieben. Auch die Industrie hat hier schon längst Fuß gefasst. Der Hafen Spelle-Venhaus ist aufgrund seiner dreifachen Verkehrsanbindung die zentrale Logistikkreuzung im südlichen Emsland und zieht als wichtiger Wirtschafts- und Logistikstandort Unternehmen aus verschiedenen Branchen an. Eines davon ist das Fahrzeugwerk Bernard Krone, unser Sponsor für diese Etappe. Das Unternehmen ist seit 1906 im Emsland ansässig. 1971 eröffnete das Familienunternehmen die Maschinenfabrik Bernard Krone in Spelle, von wo aus die Schwedentour startet.



In der Museumsscheune Hölischerhof wird die Landwirtschaft der Vergangenheit lebendig.

Auf dem Areal des Burgpark Venhaus steht heute die katholische Kirche St. Vitus.



Vom Freilichtmuseum Kiekeberg sind es nur zwei Kilometer bis zur Stadtgrenze der Elbmetropole Hamburg.



**Die nächste Etappe führt den Tross der Deutschlandfahrt**, gesponsert von Michelin und KRAVAG, von Spelle aus weiter in Richtung der etwa 260 Kilometer entfernten Hansestadt Hamburg. Die zweitgrößte Stadt Deutschlands mit ihren über 1,8 Millionen Einwohnern liegt an der Elbe und ist insgesamt stark vom Wasser geprägt. Hamburg gilt als „Tor zur Welt“, nicht zuletzt wegen des 74 Quadratkilometer großen Hamburger Hafens, dem größten Seehafen Deutschlands, der die Stadt über die Elbe mit der Nordsee verbindet. Dort findet man auch die berühmte Speicherstadt, den weltweit größten zusammenhängenden Lagerhallenkomplex. Was früher ein reiner Warenumschlagplatz war, ist heute nicht nur die Bleibe von Dienstleistungsunternehmen und kulturellen Einrichtungen, sondern gilt zudem als attraktiver Wohnraum. Die Speicherstadt wurde ab 1883 auf Eichenpfählen erbaut und steht seit 1991 unter Denkmalschutz. Die Route der diesjährigen Deutschlandfahrt führt allerdings nicht ins Stadtzentrum. Auf dem Programm steht der **Kiekeberg** in Vahrendorf, rund zwei Kilometer vor der Stadtgrenze von Hamburg. Dort befindet sich das Freilichtmuseum am Kiekeberg. Auf zwölf Hektar präsentiert das Museum in 40 historischen Gebäuden, wie beispielsweise Bauernhäusern, Scheunen und Wirtschaftsgebäuden, wie unsere Vorfahren in der Lüneburger Heide in der Zeit vom 16. Jahrhundert bis in die 1950er-Jahre gelebt haben.



PORT OF KIEL

# FIRST TRADE. FIRST TRAVEL.

---

Willkommen im PORT OF KIEL - Ihre Verbindung zwischen Zentraleuropa und Göteborg, Sundsvall, Malmö, Umeå, Klaipėda, Oslo sowie St. Petersburg.  
[www.portofkiel.com](http://www.portofkiel.com)



FIRST TRADE  FIRST TRAVEL

Vom Freilichtmuseum am Kiekeberg aus geht es auf der Schwedentour weiter ins etwa 120 Kilometer entfernte **Kiel**. Sponsor dieser Etappe sind Port of Kiel, Sonax und das Fährunternehmen Stena Line. Die Landeshauptstadt von Schleswig-Holstein besticht durch ihr maritimes Flair. Die Hafenanlagen mit den riesigen Passagierfähren und Portalkränen auf der Werft sind charakteristisch für die Stadt. Schon im 13. Jahrhundert erkannte der schauenburgische Graf Adolf IV. die günstige Lage am Wasser und ließ seine „Holstenstadt tom Kyle“ anlegen. Was zunächst ein regionales Zentrum blieb, entwickelte sich ab dem 14. Jahrhundert rasant weiter zu einem bedeutenden Kapitalmarkt, dem Kieler Umschlag, an den seit Mitte des 15. Jahrhunderts jedes Jahr im Februar mit einem Volksfest erinnert wird. Die Kieler Förde ist das größte Stück Natur der Stadt und präsentiert sich mit weitläufigen Stränden. Auch die Industrie ist dort vertreten. Mit dem Ostseekai beispielsweise verfügt Kiel über eine hochmoderne Anlegestelle, an der in diesem Jahr der Großteil der rund 170 geplanten Kreuzfahrtschiff-Anläufe abgefertigt wird. Zudem bietet die Kieler Förde Kultur pur: Zahlreiche Museen und das Opernhaus sind hier ansässig. Gleich neben dem Opernhaus steht das Kieler Rathaus.

Der Kieler Bootshafensommer feiert dieses Jahr sein 10-jähriges Jubiläum.





Gothenburgs Zentrum ist geprägt von Kanälen und Brücken.

Es ist seit seiner Einweihung im Jahr 1911 eine der wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Stadt und wurde vom Architekten Hermann Billing entworfen. Nicht zu kurz kommt in Kiel außerdem der Wassersport. Als Welthauptstadt des Segelns empfängt die Stadt zur Kieler Woche jedes Jahr über 5.000 Segler aus 50 Nationen.



**Unter der Patenschaft von Stena Line** geht es auf dem Wasser zum nächsten Etappenziel. 236 Seemeilen legt unser Oldie-Tross mit der Fähre auf See zurück, um im Göteborger Hafen – dem größten in Schweden – an Land zu gehen. **Göteborg** liegt im Südwesten des Landes und ist mit über 500.000 Einwohnern nicht nur die zweitgrößte Stadt Schwedens, sondern auch Hauptsitz des Fahrzeugherstellers Volvo. Das Zentrum ist geprägt von Kanälen und Brücken. Auf dem Wasserweg lassen sich auch die Stadt und ihre Sehenswürdigkeiten wunderbar erkunden: Das Theater „Stora Teatern“ zum Beispiel, das seit 1973 unter Denkmalschutz steht, und die bekannte Markthalle „Feskekôrka“, in der seit 1874 Händler ihren

Fisch und Meeresfrüchte verkaufen. Sie wird aufgrund ihres gotischen Architekturstils, der an die Bauweise einer Kirche erinnert, als „Fischkirche“ bezeichnet. Ein weiteres Highlight in Göteborgs Zentrum ist der Stadtteil Haga. Inmitten der typisch schwedischen Holzhäuser, die dieses Viertel prägen, ist die berühmte Kaffeehauskultur tief verwurzelt. Bei einem „Fika“, sprich beim Kaffeetrinken, genießen die Schweden seit über einem Jahrhundert ihre Zeit mit Freunden und Familie. Zum Kaffee gibt es meist Kanelbulle, die traditionelle Zimtschnecke. Außerhalb bietet Göteborg Natur pur. Die nahegelegenen Göteborger Schärengärten sind geprägt von fantastischen Felsenlandschaften und idyllischen Fischerorten.



Landwirtschaft prägt die Gegend rund um Tidaholm.

Die Kirchen rund um Tidaholm sind steinerne Zeugen einer jahrhundertealten Kulturlandschaft.



In **Västergötland**, einer **jahrhundertealten Kulturlandschaft**, die sich zwischen den größten Seen Schwedens Vänern und Vättern erstreckt, liegt 160 Kilometer entfernt von Göteborg die nächste und gleichzeitig nördlichste Tour-Etappe: **Tidaholm**. Gesponsert von BPW, Europart, Veltins und UTA führt die Route in die Stadt am Fluss Tidan, der sie in zwei Inseln aufteilt: Turbinhusön, die Turbinenhausinsel, und Vulcanön, die Vulkaninsel. Auf Vulcanön entstand im 19. Jahrhundert die Streichholzfabrik Vulcan Match Factory, die damals größte Streichholzfabrik der Welt. Heute heißt sie Swedish Match Industries und exportiert



Mobilität heißt für mich:  
**Einfach grenzenlos  
durch Europa fahren.**

 [one.uta.com/jetztinformieren](http://one.uta.com/jetztinformieren)

## **UTA One®.** **EUROPE'S SMARTEST TOLL SOLUTION.**

Mit UTA One® profitieren Sie jetzt von dem derzeit smartesten EETS-Service am Markt. Für unsere europaweite Mautlösung gibt es heute schon 8 Mautkontexte – weitere können flexibel freigeschaltet werden, sobald sie verfügbar sind. Somit werden Sie das letzte Mal eine Mautbox tauschen müssen.

Nutzen Sie die Vorteile von UTA One®, die Ihnen eines ganz sicher ermöglichen: **Grenzenlose Mobilität.** Und das aus einer Hand mit bestem UTA Service.





In High Chaparral bei Hillerstorp kommen Westernfans ins Schwärmen.

in 80 Länder. Aber nicht nur die Industrie hat ihren Platz in der 13.000-Einwohner-Stadt. Auch Sport und Kultur werden in Tidaholm großgeschrieben. Rund 50 Seen im Umland laden zum Angeln ein. Wer einen Angelschein besitzt, kann außerdem im Stadtzentrum am Tidan nach Lust und Laune seinem Hobby nachgehen. Aber auch andere Sportarten wie Fußball, Reiten, Schwimmen und Wandern haben in Tidaholm viele Anhänger. Kulturelle Abwechslung findet man nicht nur in den verschiedenen Museen und Kunstgalerien in der Stadt. Etwa zehn Kilometer westlich von Tidaholm befindet sich das größte Gräberfeld der historischen Provinz Västergötland: 300 eisenzeitliche Gräber können dort besichtigt werden.





Von Tidaholm aus geht es auf der Route entlang wieder Richtung Süden, wo der Oldie-Konvoi unter der Patenschaft von DEKRA im etwa 120 Kilometer entfernten **Hillerstorp** seinen nächsten Stopp einlegt. Hillerstorp ist berühmt für seine liebevoll und detailgetreu ausgestattete Westernstadt High Chaparral. Hier kommen kleine und große Cowboys und Indianer ins Schwärmen und können in die Welt der Westernhelden Wyatt Earp, Doc Holliday oder Lucky Luke eintauchen. Auf dem sehr weitläufigen Gelände gibt es allerdings viel mehr zu erleben als schießwütige Revolverhelden. Die Westernstadt High Chaparral nimmt ihre großen und kleinen Besucher mit auf eine Reise vom beschaulichen Schweden in die von wild-romantischen Abenteuern geprägte Pionierzeit Amerikas im 19. Jahrhundert. Mittendrin, an der großen „Main Street“, liegt der Saloon von Schwedens berühmtester Westernstadt. Zu jeder Tageszeit ein beliebter Treffpunkt für brave Bürger, durstige Präriereiter und sicherlich auch für unsere weit gereisten Deutschlandfahrer. In High Chaparral mit seinen vielen urigen Shops finden Westernhelden alles, was man für das Leben in dieser wilden Zeit braucht: Hüte, Westen und natürlich einen Colt, der lässig am Gürtel baumelt. Für ein paar Stunden fühlt sich Schweden an wie einst Texas, Colorado oder Dodge City – für Nostalgiker ein absolut passender Zwischenstopp.

Zorro sorgt für Ordnung: In High Chaparral taucht man tief in die abenteuerliche Pionierzeit Amerikas ein.



Malmö ist eine Stadt der architektonischen Gegensätze.

**Letzte Station der Historischen Deutschlandfahrt** in Schweden ist **Malmö**. Zusammen mit Gastgeber Daimler geht es von Hillerstorp aus rund 250 Kilometer Richtung Süden. Die drittgrößte Stadt Schwedens liegt in der Provinz Skåne und ist Teil der Öresundregion. Seit 1658 gehört Malmö endgültig zu Schweden. Davor blickt die Stadt auf eine wechselvolle Geschichte zurück: Zeitweise gehörte die Stadt zu Dänemark. Die Bande zum alten Vaterland sind jedoch nicht abgerissen: Die Öresundbrücke verbindet Malmö seit Sommer 2000 mit Kopenhagen und ermöglicht einen unkomplizierten Pendler- und Frachtverkehr. Rund 340.000 Menschen leben in Malmö – ein Drittel dieser Menschen stammt aus 170 verschiedenen Nationen, was die Stadt zu einer der Vielfältigsten in Schweden macht. Entsprechend ist Malmö auch kulturell vielfältig. Skandinaviens größtes Volksfest, das Malmöfestivalen, findet jedes Jahr Ende August statt. Hier ist für jeden Geschmack etwas dabei: Musik, Kunst, Design, Sport und Lifestyle. In der historischen Altstadt am „Lilla Torg“, dem kleinen Markt, pulsiert das Leben. Der Marktplatz wurde schon 1590 angelegt und wird bis heute noch regelmäßig als solcher genutzt. Mit einer Vielzahl von ansässigen Geschäften und Ladenlokalen gilt der Platz als beliebter Treffpunkt im Sommer. Vom Lilla Torg aus erreicht man außerdem bequem zu Fuß den 2,5 Kilometer langen Ribersborgstrand. Auf dessen Pier, der in den Öresund ragt, liegt das Ribersborg Kallbadhus, ein typisch schwedisches Badehaus, in dem Männer und Frauen noch traditionell getrennt saunieren.



# 0,0% ALKOHOLO 100% GESCHMACK

DAS NEUE VELTINS ALKOHOLFREI



**Die letzte Etappe der Deutschlandfahrt** für historische Nutzfahrzeuge 2018 führt nach **Neustadt-Glewe**. Von Malmö geht es zunächst ins 40 Kilometer entfernte Trelleborg, von wo aus die Tourteilnehmer und ihre Oldtimer sich per Fähre wieder in Richtung Deutschland begeben. Nach der Anlandung in Sassnitz auf der Insel Rügen führt der Weg durch Mecklenburg-Vorpommern nach Neustadt-Glewe. Der Sponsor der letzten Etappe ist die Wilhelm Hoyer GmbH & Co. KG. Sie empfängt ihre Gäste auf dem Hoyer Autohof Mecklenburg bei Neustadt-Glewe. Die nahegelegene Stadt liegt mitten im Natur- und Landschaftsschutzgebiet Lewitz und besticht durch ihre beeindruckenden Bauten wie die mittelalterliche Burganlage aus dem 13. Jahrhundert oder das Neue Schloss aus dem 18. Jahrhundert. Die Alte Burg wird heute vielfältig genutzt: Neben einem Museum beherbergt die Anlage auch ein Restaurant, die Stadtinformation und sogar einen Trauraum. Außerdem wird das alte Gemäuer für Festspiele genutzt. Das Neue Schloss blickt auch auf eine abwechslungsreiche Vergangenheit zurück. Allein der Bau des auf mehreren Hundert Eichenpfählen erbauten Schlosses dauerte fast 100 Jahre und es diente seinerzeit als Wohnsitz von Herzog Christian Ludwig II. Nach aufwendigen Sanierungsarbeiten sowohl an den Fundamenten, am Dach, an den Außenmauern bis hin zu den Stuckdecken, beherbergt das Schloss heute ein Hotel. Zwar sind die Oldtimer-Fahrzeuge der Deutschlandfahrt jünger als die Bauwerke in Neustadt-Glewe, doch ebenso altehrwürdig und mit einer bewegten Vergangenheit. Mit dem Abschluss der diesjährigen Tour haben die Veteranen der Straße nun noch eine Geschichte und einige Hundert Kilometer mehr in ihrer Historie.

Wahrzeichen  
von Neustadt-  
Glewe: die  
Alte Burg.





## Die Truckvermieter

---

0180 411 8 411 ★ bfs.tv

BFS mieten – Haken dran!

- ★ über 80 Standorte in Deutschland, Schweiz, Kroatien und den Niederlanden
- ★ Auf Wunsch: 3 Stunden Mobilitätsgarantie
- ★ Wir vermieten ab 3,5 t
- ★ Spezial- und Standardfahrzeuge
- ★ Kurz- und Langzeitmiete
- ★ Fullservice ab einem Tag
- ★ Eigener 24h Pannen-Notruf
- ★ Vorzugsbehandlung in Werkstätten
- ★ Ein Ansprechpartner für Sie



# Rent a MAN

# Unsere Tourpartner

Folgende Sponsoren haben zum Gelingen der diesjährigen Tour beigetragen.



[www.bfs.tv](http://www.bfs.tv)

Stegmaier Nutzfahrzeuge bietet mobile Erfahrung seit 1927 und ist seit 1965 MAN-Vertragspartner. BFS – Die Truckvermieter, ein Tochterunternehmen der Stegmaier Nutzfahrzeuge, bietet Ihnen in Deutschland, in der Schweiz, in Kroatien und in den Niederlanden ein umfassendes Mietangebot an Standard-, Spezial- und Kommunalfahrzeugen für sämtliche Anforderungen ab 3,5 Tonnen.



[www.bpw.de](http://www.bpw.de)

Die BPW Bergische Achsen KG ist die Muttergesellschaft der BPW Gruppe. Mit mehr als 1.600 Mitarbeitern entwickelt und produziert das Familienunternehmen seit 1898 komplette Fahrwerksysteme für Lkw-Anhänger und -Aufieger. Zu den Technologien von BPW gehören unter anderem Achssysteme, Bremsentechnologie, Federung und Lagerung. Die Trailerachsen und -Fahrwerksysteme made by BPW sind weltweit millionenfach im Einsatz. Ein umfangreiches Dienstleistungsspektrum bietet Fahrzeugherstellern und -betreibern darüber hinaus die Möglichkeit, die Wirtschaftlichkeit in ihren Produktions- bzw. Transportprozessen zu erhöhen.

## Nach 70 Jahren am Markt können wir sagen:

EUROPART ist ein Unternehmen mit Tradition und bodenständigen Werten. Insbesondere die Leidenschaft für Nutzfahrzeuge verbindet uns dabei mit unseren Kunden.

Sehen Sie selbst:



### *Oldtimer*

– für Dirk und Nick Obermann nicht nur ein Stück Historie, sondern ein großes Hobby. Mehr noch: Eine langjährige Leidenschaft. Und da solch eine Affinität für die besonderen Fahrzeuge – und vor allem zu Ford – gemeinsam bekanntlich am schönsten ist, teilt die gesamte Familie das Oldtimer-Hobby.



### **FAMILIE OBERMANN**

Kunde der EUROPART Niederlassung Duisburg



[www.dekra.de](http://www.dekra.de)

Seit mehr als 90 Jahren arbeitet die international tätige Sachverständigenorganisation DEKRA für die Sicherheit. Heute sind mehr als 43.000 Mitarbeiter in 50 Ländern im Einsatz. Mit qualifizierten und unabhängigen Expertendienstleistungen arbeiten sie für die Sicherheit im Verkehr, bei der Arbeit und zu Hause. Die Vision bis zum 100. Geburtstag im Jahr 2025 lautet: DEKRA wird der globale Partner für eine sichere Welt.



## ela[container]

[www.container.de](http://www.container.de)

550 Mitarbeiter. Über 40 Jahre Erfahrung. Aktiv an 12 Standorten in ganz Europa. ELA Container ist der Spezialist, wenn es um mobile Raumlösungen in Containerbauweise geht. Ein Familienunternehmen in der zweiten Generation, gegründet 1972: Seitdem werden der Mietservice für mobile Räume und die Containertechnik ständig mit neuen Ideen weiterentwickelt. Der ELA Containerpark umfasst heute 22.000 Mietcontainer.

**Mobile Räume mieten.**  
Flexible Raumlösungen  
für jede Branche.





[www.europart.net](http://www.europart.net)

EUROPART ist der führende Händler von Ersatz- und Zubehörteilen für Nutzfahrzeuge, Busse und Spezialfahrzeuge aller Klassen in Europa. Darüber hinaus bietet EUROPART seinen Kunden aus Nfz-Werkstatt, Spedition und Flottenbetreibern ein breites Sortiment an Werkstattbedarf: Dieses umfasst die Bereiche Chemie, Werkstatt-/Betriebseinrichtung und Ausrüstung, Befestigungstechnik, Arbeitssicherheit u. v. a. m für den Betriebsalltag. EUROPART verfügt über ein internationales Netzwerk und ist zusammen mit seinen eigenen Niederlassungen und den Häusern seiner Kooperationspartner in 28 Ländern vertreten.



[www.hoyer-energie.de](http://www.hoyer-energie.de)

Hoyer Energie und Technik ist eines der größten konzernunabhängigen Mineralölunternehmen Deutschlands und liefert beispielsweise Heizöl, Diesel und andere Kraftstoffe, Qualitätsschmierstoffe und AdBlue® an mehr als 200.000 Kunden. Mit der HoyerCard Europe kann europaweit inzwischen an rund 1.000 Tankstellen bargeldlos bezahlt werden.



[www.kravag.de](http://www.kravag.de)

KRAVAG-LOGISTIC ist der Spezialversicherer für das Verkehrsgewerbe und Marktführer im gewerblichen Güterkraftverkehr in Deutschland. Der komplette Versicherungsschutz reicht von der Kfz-Versicherung für Nutzfahrzeuge über Transportversicherungen bis hin zur maßgeschneiderten KRAVAG-Logistic-Police. Wir schützen Logistiker vor unternehmerischen Risiken und unterstützen dabei gezielt den digitalen Wandel.



[www.krone-trailer.com](http://www.krone-trailer.com)

Die Krone Nutzfahrzeug Gruppe (NFZ) produziert Pritschen- und Koffersattelaufleger, Containerchassis, Wechselsysteme, Anhänger, Aufbauten und KEP-Fahrzeuge. Krone bietet Service, Telematik, Ersatzteile, Finanzierung, Mietfahrzeuge, Gebrauchtfahrzeuge, Achsen und den All-In-Krone Trailer. Mit 52.000 Nutzfahrzeugen und ca. 2.500 Mitarbeitern setzte die Krone NFZ 2016/2017 1,3 Mrd. Euro um. Stärkste Absatzmärkte sind Deutschland (27,2%), Westeuropa (43,8%) und Osteuropa (21,6%).





**MICHELIN**

[www.michelin.de](http://www.michelin.de)

Der weltweit agierende Reifenhersteller Michelin beschäftigt 111.700 Mitarbeiter und besitzt Vertriebsorganisationen in 171 Ländern. Angespornt von der Vision einer nachhaltigen Mobilität, entwickelt, produziert und verkauft das Unternehmen Reifen für nahezu alle Fahrzeugarten wie Automobile, Ackerschlepper, Erdbewegungsmaschinen, Fahrräder, Flugzeuge, Lastkraftwagen und Motorräder. Produziert wird in 68 Werken in 17 Ländern auf 5 Kontinenten. Um seine anspruchsvollen Produkte und Technologien permanent weiterzuentwickeln, besitzt Michelin Versuchs- und Entwicklungszentren in Europa, den USA und Japan.





**PORT OF KIEL**

[www.portofkiel.com](http://www.portofkiel.com)

Kiel, die Förde, der Kanal, der Hafen, die großen Schiffe – der PORT OF KIEL ist wesentlicher Wirtschaftsfaktor und Arbeitgeber in Kiel sowie weit über die Grenzen der Landeshauptstadt hinaus. Die geografische Lage, durchgehend seeschifftiefes Wasser und der direkte Anschluss an das Schienen- und Autobahnnetz machen den Hafen für Güterumschlag und Passagiere gleichermaßen attraktiv. Die Stärken Kiels liegen in der hohen Servicequalität und einer modernen Infrastruktur mit vielseitigen Terminals in bester Lage. Aus gutem Grund ist Kiel Marktführer im RoRo Richtung West-Skandinavien und ins Baltikum.



**SONAX®**

[www.sonax.de](http://www.sonax.de)

Seit 1950 entwickelt und produziert das Familienunternehmen in Neuburg an der Donau leistungsstarke Produkte „made in Germany“. Das Programm umfasst neben zahlreichen Artikeln für die Autopflege auch ein umfassendes Sortiment mit Spezialprodukten für Industrie, Werkstatt, Nutzfahrzeuge und Landwirtschaft. In Deutschland ist Sonax seit vielen Jahren marktführend bei Fahrzeugpflegeprodukten. Auch international zählt Sonax zu den führenden Unternehmen in diesem Bereich mit Vertretungen in weltweit 110 Ländern.



[www.steneline.com](http://www.steneline.com)

Stena Line wurde 1962 in Göteborg gegründet und ist mit etwa 5.000 Angestellten eines der größten Fährunternehmen der Welt. Im Jahr 2017 transportierte die Flotte über 7 Millionen Passagiere, 1,5 Millionen Pkw und 2 Millionen Frachteinheiten zwischen den Niederlanden und Großbritannien, auf der Irischen See sowie zwischen Dänemark, Norwegen, Schweden, Polen, Lettland und Deutschland. Die Flotte besteht aktuell aus 38 Schiffen, die Ziele auf 21 Routen anfahren. In Deutschland betreibt Stena Line die Routen Kiel–Göteborg, Rostock–Trelleborg und Sassnitz–Trelleborg.



[www.uta.com](http://www.uta.com)

UTA zählt zu den führenden Mobilitätsdienstleistern im Bereich Tank- und Servicekarten in Europa. UTA-Kunden können an über 55.000 Stationen in 40 europäischen Ländern markenunabhängig und bargeldlos tanken sowie weitere Leistungen der Unterwegsversorgung wie zum Beispiel Mautabrechnung nutzen. Dabei übernimmt UTA die komplette Administration und Abrechnung. Alle Lösungen sind individuell auf die Bedürfnisse und Flotten anpassbar, egal ob Lkw oder Busse >3,5 t oder Pkw und Transporter ≤ 3,5 t. Mit UTA sind Sie immer rundum mobil.



## 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](mailto:Bielefeld@asko24.com)



# VELTINS

[www.veltins.de](http://www.veltins.de)

Wer Veltins sagt, meint Frische – nicht ohne Grund. Denn das Premium-Pilsener steht in der Verbrauchergunst ganz vorne. Als innovatives Unternehmen hat die Brauerei ihre Position im deutschen Biermarkt weiter ausgebaut.



[www.volvotrucks.de](http://www.volvotrucks.de)

Der schwedische Nutzfahrzeugehersteller stellt Transportlösungen für jegliche Anforderungen durch ein flächendeckendes Vertriebs- und Servicenetz bereit. Dieses besteht aus über 140 Händler- und Servicestützpunkten in ganz Deutschland. Ob Ferntransport, Schwerlasttransport, Verteilerverkehr oder Baustelleneinsatz: Bei Volvo Trucks finden Sie den richtigen Lkw für Ihren Einsatz.

# Transport- Power!



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

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



[www.fehrenkoetter.de](http://www.fehrenkoetter.de)

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](mailto:info@fehrenkoetter.de)



**FEHRENKÖTTER**  
Qualität kommt an.



Fahrer  
**Leo de Leede**  
Eigentümer  
**Jack den Hartogh**



Beifahrer  
**Jack den Hartogh**  
Standort  
**Rozenburg**

## Volvo L 475

Baujahr 1964



### Zugmaschine

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 hat 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 und  
Eigentümer  
Clemens Klinke



Beifahrer  
Jann Fehlauer  
Standort  
Stuttgart



## Büssing BS 16 L

Baujahr 1969



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche
Motor & Leistung	Büssing, 240 PS
Geschwindigkeit	82 km/h
Länge, Höhe	18,35 m, 3,90 m
Leergewicht	7.980 kg
Gesamtgewicht	16.000 kg

Achsen	Büssing
Bremse	Knorr-Bremse
Getriebe	ZF
Reifen	Michelin

Produktionszeit 1969 bis 1971

### Typologie

Der Büssing BS 16 L wurde im November 1969 von der Spedition Wilhelm Mattes in Stockach angeschafft. Während des Einsatzes bei der Firma Mattes war das Fahrzeug hauptsächlich für Fahrten über die Alpen nach Österreich im Einsatz. Im Jahr 1975 ging der Büssing dann in den Besitz der Firma Stehle KG in Tuttlingen über. Hier wurde das Fahrzeug bis März 1983 im Nahverkehr und anschließend bis ins Jahr 2006 als „Hofhund“ für Rangierarbeiten eingesetzt. Dort wurde es von Robert Fehrenkötter entdeckt und in Sassenberg anschließend teilrestauriert. Im Mai 2009 ging das Fahrzeug dann in den Besitz von Ludger Fernströning über, der das Fahrzeug abschließend restaurierte. Im Mai 2009 wechselte der Büssing erneut den Eigentümer. Seit Herbst 2016 ist der Büssing im Besitz von Clemens Klinke.



Fahrer  
**David Fehrenkötter**  
Eigentümer  
Sped. Fehrenkötter



Beifahrer  
**Manfred Wacker**  
Standort  
Sassenberg



## Büssing 8000

Baujahr 1953



### Zugmaschine

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	Produktionszeit	1950 bis 1957
Gesamtgewicht	16.000 kg		

### Anhänger

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

### Typologie

Der 10000. 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.



Fahrer und  
 Eigentümer  
**Karl-Heinz Loers**

Beifahrer  
**Florian Loers** ↓



Beifahrer  
 ↑ **Frederic Ermert**  
 Standort  
**Kaarst**



**Faun**  
**L8/38 Z1**

Baujahr 1961



## Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Achsen	Faun
Motor & Leistung	Deutz, 175 PS	Bremse	Knorr-Bremse
Geschwindigkeit	95 km/h	Getriebe	ZF
Länge, Höhe	7,7 m, 3,5 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	9.050 kg	Produktionszeit	1951 bis 1962
Gesamtgewicht	16.000 kg		

## Anhänger

Hersteller	Kässbohrer	Leergewicht	5.000 kg
Länge, Höhe	9,7 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  
**Heinz-Bruno Hecker**



Beifahrerin  
**Gabi Laskiwitz**  
Standort  
Warstein



## **Krupp Südwerke Titan SWL 80**

Baujahr 1952



### **Zugmaschine**

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**

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 Heinz-Bruno 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  
**Peter Neumann**  
Eigentümer  
Kravag-Logistic



Beifahrer  
**Volker Kloß-Sünert**  
Standort  
Hamburg



## Faun F60/36 S

Baujahr 1955



### Zugmaschine

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	Produktionszeit	k. A.
Gesamtgewicht	7.500 kg		

### 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 Hoefmann 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  
**Werner Maier**  
 Eigentümer  
 Evo-Bus

Standort  
 Neu-Ulm



## Kässbohrer S 210 HD

Baujahr 1988



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Omnibus	Achsen	Kässbohrer
Motor & Leistung	Daimler-Benz, 216 PS	Bremse	Kässb./Knorr-B.
Geschwindigkeit	100 km/h	Getriebe	ZF
Länge, Höhe	9,3 m, 3,5 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	10.000 kg		
Gesamtgewicht	14.000 kg	Produktionszeit	k. A.

### Typologie

Ausgeliefert wurde der S 210 HD im Jahre 1988 an die Firma Varan, eines der größten Fernreisebusunternehmen in der Türkei, in Istanbul. Der Firmenchef kaufte den Bus damals extra für seine Frau und deren Freundinnen. So diente der Bus unter anderem für die dreimal jährlich stattfindenden Ausfahrten ins Hotel Sacher nach Wien. Der Bus hatte alle Extras, die es damals gab. Klimaanlage, WC mit Waschraum, Clubecke, Plüsch-Schlafsessel, Heißwasserboiler, Kühltruhe, Fernseher mit Rundum-Dachantenne, Abfallentsorger, Diebstahlsicherung. Im Jahre 1993 kaufte Setra den Bus zurück mit einem Kilometerstand von gerade einmal 52.382 km. Lediglich die Reifen wurden erneuert. Ansonsten befindet sich der Bus immer noch im unrestaurierten Originalzustand. Der Bus ist nach wie vor fahrbereit – ein SETRA halt.



Fahrer und  
Eigentümer  
Stefan Bengtsson



Beifahrer  
Christer Augustsson  
Standort  
Helsingborg 

## Scania R 142 M

Baujahr 1985



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Achsen	Scania
Motor & Leistung	Scania, 388 PS	Bremse	Scania
Geschwindigkeit	125 km/h	Getriebe	Scania
Länge, Höhe	5,7 m, 3,3 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	7.350 kg	Produktionszeit	1980 bis 1988
Gesamtgewicht	17.000 kg		

### Anhänger

Hersteller	HFR	Leergewicht	9.520 kg
Länge, Höhe	14,1 m, 4,2 m	Gesamtgewicht	36.000 kg

### Typologie

Dieser 142er begann seinen Dienst als Lastwagen für Lars Fribergs Åkeri in Göteborg im Januar 1985. Er fuhr auf langen Strecken, zum Beispiel nach Russland und Syrien. Daher ist das Fahrzeug mit einem Sandabscheider am Luftansaugstutzen hinter dem Führerhaus ausgerüstet. Im September 1986, nach 220.000 km, stürzte der Scania mitten in Göteborg um und das Führerhaus wurde zerstört. Danach wurde der 142er verlängert und erhielt einen Kofferaufbau. Er wurde bis 2008 in Stockholm als Umzugswagen eingesetzt. 2009 kaufte Stefan Bengtsson das Fahrzeug und baute es nach dem Vorbild der 142er der Börje Jönsson Åkeri AB dieser Zeit um. Bemerkenswert ist der niedrige Kilometerstand, der nur bei 350.900 km liegt.



Fahrer und  
Eigentümer  
Ulf Jönsson



Beifahrer  
Rune Håkansson  
Standort  
Helsingborg 

## Scania LBS 140 S

Baujahr 1974



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Achsen	Scania
Motor & Leistung	Scania, 350 PS	Bremse	Scania
Geschwindigkeit	125 km/h	Getriebe	Scania
Länge, Höhe	6,3 m, 3,1 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	8.420 kg	Produktionszeit	1970 bis 1976
Gesamtgewicht	21.790 kg		

### Anhänger

Hersteller	Schmitz	Leergewicht	9.480 kg
Länge, Höhe	13,0 m, 4,0 m	Gesamtgewicht	34.940 kg

### Typologie

Dieser Scania LBS 140 Frontlenker ist der 23. von insgesamt 33 Exemplaren dieses Modells, die in der Spedition zum Einsatz kamen. Die Bauzeit des Modells LBS 140 war von 1970 bis 1976. Börje Jönsson nahm diesen Scania am 13. Juni 1974 in Betrieb. So transportierte er dann rund 50 Ladungen SKF Kugellager pro Jahr zwischen Helsingborg und Turin. Einfache Strecke rund 1.700 km – gute 170.000 km pro Jahr. Nach einem Unfall im Jahr 1982 musste das komplette Fahrerhaus erneuert werden und 1998 wurde der LBS 140 nach fast 25 Jahren Arbeitsleben stillgelegt und fand einen trockenen Unterstellplatz auf dem Speditionsgelände. Nach einer sehr aufwendigen Komplettrestaurierung, bei der das Fahrzeug vollständig zerlegt wurde, befindet er sich nun wieder im Originalzustand.



Fahrer und  
Eigentümer  
**Theo Mühlenbein**

Beifahrerin  
**Elfriede Burk**  
Standort  
**Brilon**



## Krupp O 10 F4

Baujahr 1958



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Omnibus
Motor & Leistung	Krupp, 160 PS
Geschwindigkeit	85 km/h
Länge, Höhe	12,0 m, 3,2 m
Leergewicht	12.000 kg
Gesamtgewicht	16.000 kg

Achsen	Krupp
Bremse	Krupp
Getriebe	ZF
Reifen	Michelin

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 Theo 2005 bei Helmut Radlmeier. Der hatte ihn ebenfalls Jahre zuvor gefunden 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 wurde auch die gesamte Technik erneuert und auch die gesamte Innenausstattung. 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  
**J. Fehrenkötter**  
Eigentümer  
Sped. Fehrenkötter



Beifahrer  
**Markus Rütters**  
Standort  
Sassenberg



## Büssing 6000

Baujahr 1955



### Zugmaschine

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	Produktionszeit	1952 bis 1956
Gesamtgewicht	12.500 kg		

### 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 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 LS7 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.

# 12 Thomas Paul Göttl, Oliver Trost



Fahrer  
**Thomas Paul Göttl**  
Eigentümer  
Sped. Fehrenkötter

Fahrer  
**Oliver Trost**  
Standort  
Sassenberg



## Mercedes Benz L 6600

Baujahr 1952



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Achsen	Daimler-Benz
Motor & Leistung	Daimler-Benz, 145 PS	Bremse	Knorr-Bremse
Geschwindigkeit	72 km/h	Getriebe	Daimler-Benz
Länge, Höhe	8,5 m, 3,5 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	7.200 kg	Produktionszeit	1950 bis 1954
Gesamtgewicht	8.500 kg		

### Anhänger

Hersteller	Kässbohrer	Leergewicht	3.850 kg
Länge, Höhe	7,1 m, 3,5 m	Gesamtgewicht	12.000 kg

### Typologie

Nach dem Krieg kam der L 6000 als erste Neukonstruktion aus dem Gaggenauer Werk. Deutlich größer, stärker und gefälliger im Aussehen, erfreute er sich großer Beliebtheit im zunehmenden Fernverkehr der Fünfzigerjahre. Es gab drei Versionen: den L 6600 als Pritschenwagen, den L 6600 als Kipper und den L 6600 Sa als Sattelzugmaschine. 1954 wurde der L 6600 in L 315 umbenannt. Bei einem Brauereibesuch entdeckte ein Freund von Robert Fehrenkötter zufällig das lädierte Fahrzeug in der Schweiz. Alle wesentlichen Teile waren jedoch vorhanden, die Aggregate in einwandfreiem Zustand. Doch hatte der letzte Dienst in der Brauerei als Traktor-Zug- und Rangierfahrzeug seine Spuren hinterlassen. Der Radstand war von ursprünglich 4,9 auf 2,8 Meter verkürzt worden. Die Chassis-Verlängerung auf Originallänge war dann auch die größte Herausforderung für Fehrenkötter.



Fahrer und  
Eigentümer  
**Jochen Zitzmann**



Beifahrerin  
**Peggy Zitzmann**  
Standort  
Jungersleben 

## Ernst Grube Werdau H6 Z

Baujahr 1958



### Zugmaschine

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	Produktionszeit	1955 bis 1959
Gesamtgewicht	13.550 kg		

### 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, als Kohlentransporter oder als Tieflader – all diese 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 von 1968 bis 1977 war er bei verschiedenen anderen Firmen eingesetzt, bis er dann in einer Scheune abgestellt wurde und für viele seiner Modellgenossen als „Ersatzteilspeicher“ 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.



Eigentümer  
Daimler AG  
Standort  
Waiblingen



**Mercedes-Benz L 319**

Baujahr 1965

### Zugmaschine

Fahrzeugart	Kastenwagen	Achsen	Daimler-Benz
Motor & Leistung	Daimler-Benz, 55 PS	Bremse	ATE
Geschwindigkeit	98 km/h	Getriebe	Daimler-Benz
Länge, Höhe	4,8 m, 2,3 m	Reifen	Sava
Leergewicht	2.020 kg		
Gesamtgewicht	3.600 kg	Produktionszeit	1956 bis 1967

### Typologie

Das Fahrzeug mit der Verkaufsbezeichnung „L406“ verließ für einen Kohlehändler aus dem fränkischen Heilgersdorf, einem Städtchen in der Nähe von Coburg, 1966 die Fertigungshalle. Dieser betrieb das Fahrzeug bis 1973. Danach ging es durch sechs Hände. Sie ließen den Wagen langsam, aber sicher verrotten – beließen ihn aber im Originalzustand. Im April 2004 entdeckte die Daimler AG das Fahrzeug zufällig im Internet und schlug für einen günstigen Verkaufspreis zu. Das Fahrzeug wurde anschließend von Grund auf restauriert, sandgestrahlt und verzinkt. Der Originalmotor und das Getriebe sowie die Hinterachse wurden überholt, die Innenausstattung unter Verwendung der alten Sitzgestelle neu aufgebaut, ein neuer Kabelsatz wurde nach alten Plänen gefertigt, das Fahrzeug im „alten Service-Blau“ der damaligen Daimler AG lackiert und mit Originalbeschriftungen versehen. Das Anfang 2006 fertiggestellte Fahrzeug ist bei vielen Daimler-AG-Events der „Hingucker“ und ruht ansonsten aufgebockt und ohne Batterie unter einer schwarzen Samthülle.



Eigentümer  
Daimler AG  
Standort  
Waiblingen



**Mercedes-Benz  
Pick-up 220 D**

Baujahr 1972

### Zugmaschine

Fahrzeugart	Sonderfahrzeug	Achsen	Daimler-Benz
Motor & Leistung	Daimler-Benz, 60 PS	Bremse	Daimler-Benz
Geschwindigkeit	133 km/h	Getriebe	Daimler-Benz
Länge, Höhe	4,7 m, 1,4 m	Reifen	Hankook
Leergewicht	1.460 kg		
Gesamtgewicht	2.255 kg	Produktionszeit	1972 bis 1976

### Typologie

Mercedes-Benz 220 D Pickup: der seltene Stern aus Argentinien. Es ist eine Rekordzahl: Mehr als 1,9 Millionen Fahrzeuge verkaufte Mercedes-Benz insgesamt zwischen 1968 und 1976 von allen Karosserievarianten der Personenwagen-Baureihenfamilie W 115/W 114 – liebevoll „Strich-Acht“ genannt. In dieser Summe enthalten sind auch einige Pick-ups, die von 1972 bis 1976 in Argentinien für den dortigen Markt gebaut wurden. Nach Europa gelangten nur sehr wenige Exemplare des 220 D Pickup. Eines davon gelangte sogar in die Heimat von Mercedes-Benz: Bei der Stuttgarter Straßenbahnen AG war es als Servicewagen beispielsweise für das Schmieren von Weichen im Einsatz. Nachdem der Pickup ausgemustert wurde, hatte er mehrere Privatbesitzer. 2012 wurde dieser Pickup entdeckt und bereits kurze Zeit später von der Daimler AG gekauft. Der Fahrzeugzustand war verheerend. Der 2,2-Liter-Diesel startete noch, hatte aber keine Kompression. Der Pick-up war grün, „mehr gestrichen als lackiert“. Das Fahrzeug wurde mechanisch und karosserieseitig komplett restauriert und ist dieses Jahr als Urahn der neu auf den Markt gebrachten X-Klasse weltweit im Einsatz.



## Mercedes-Benz LP 333

Baujahr 1960



Fahrer  
**Bastian Bernard**  
Eigentümer  
Daimler AG

Fahrer  
**Michael Hauck**  
Standort  
Wörth a. R. 

### Zugmaschine

Fahrzeugart	Koffer	Achsen	Mercedes-Benz
Motor & Leistung	Mercedes-Benz, 200 PS	Bremse	Westinghaus
Geschwindigkeit	85 km/h	Getriebe	ZF
Länge, Höhe	8,0 m, 3,6 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	7.900 kg	Produktionszeit	1958 bis 1961
Gesamtgewicht	16.000 kg		

### Typologie

Schon bei seiner Vorstellung im Jahr 1958 fand der LP333 große Beachtung. Der Dreiachs-Frontlenker mit zwei lenkbaren Vorderachsen war aus den Modellen LP326 und 329 hervorgegangen. Das Fahrerhaus war in Pullman-Ausführung gebaut. Die viel diskutierten „Seeböhm-Gesetze“ hatten bei der Konstruktion des LP333 eindeutig Pate gestanden. Mit einem Eigengewicht von 6,9 Tonnen und einer Nutzlast von neun Tonnen blieb er noch unter der 16-Tonnen-Ausnahmeregelung für Dreiachser und konnte deshalb auch noch 16-Tonnen-Anhänger älterer Zulassung ziehen. Als die Seeböhm'schen Verordnungen 1960 gelockert wurden, sank das Interesse an Lastwagen mit zwei gelenkten Vorderachsen, sodass die Produktion bereits 1961 wieder eingestellt wurde.



Fahrer	Beifahrerin
<b>Wilfried Grillmayer</b>	<b>Conny Bittner</b>
Eigentümer	Standort
<b>Uwe Grillmayer</b>	<b>Bad Vilbel</b>



## Mercedes-Benz 1632

Baujahr 1977



### Zugmaschine

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	Produktionszeit	1973 bis 1988
Gesamtgewicht	16.000 kg		

### 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  
**Henrik Hamprecht**  
Eigentümer  
**Ulrich Hamprecht**



Beifahrer  
**Ulrich Hamprecht**  
Standort  
**Stolzenack**



## **Scania T 113 M**

Baujahr 1989



### **Zugmaschine**

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor & Leistung	Scania, 380 PS
Geschwindigkeit	95 km/h
Länge, Höhe	7,0 m, 3,5 m
Leergewicht	6.880 kg
Gesamtgewicht	7.490 kg

Achsen	Scania
Bremse	Scania
Getriebe	Scania
Reifen	Michelin

Produktionszeit 1980 bis 1995

### **Typologie**

Der Scania T 113 M wurde 1989 in Södertälje, einer schwedischen Stadt südwestlich von Stockholm, erbaut. Bis 2005 wurden die beliebten Hauben-Scanias dort gefertigt. 2017 entdeckte Ulrich Hamprecht den Scania im Internet, seitdem ist er im Besitz der Familie. Der Vorbesitzer nutzte ihn als Nutzfahrzeug für sein niederländisches Unternehmen im Raum Den Haag. Dort wurde er für Auslieferungen von Neu- und Gebrauchtflugern eingesetzt. Ulrich und Henrik Hamprecht begeistern sich schon seit Jahren für Scanias. Nach einer Restaurierung erstrahlt er seit Januar 2018 in neuem Glanz und neuer Farbe. Motor, Getriebe und Achsen sind bis heute im Originalzustand.



Fahrer und  
Eigentümer  
Günter Kemper



Beifahrerin  
Monika Kemper  
Standort  
Berlin

## Krupp Mustang

Baujahr 1957



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Achsen	Krupp
Motor & Leistung	Krupp, 185 PS	Bremse	Wabco
Geschwindigkeit	75 km/h	Getriebe	ZF
Länge, Höhe	10,5 m, 3,8 m	Reifen	Continental
Leergewicht	14.000 kg	Produktionszeit	1956 bis 1958
Gesamtgewicht	16.000 kg		

### Anhänger

Hersteller	Eylert Wuppertal	Leergewicht	8.000 kg
Länge, Höhe	10,0 m, 3,8 m	Gesamtgewicht	24.000 kg

### Typologie

Bereits auf der vierten Fahrt von Wuppertal nach Berlin wurde das komplette Fahrzeug 1957 an der Grenze zur DDR von der Volkspolizei beschlagnahmt – es hatte unter anderem einige Kisten Tränengaswurfkörper für die Berliner Polizei geladen. Die Fahrer des ehemaligen Rheinisch-Westfälischen-Frachten-Kontors (RWFK) begegneten dem Mustang später häufig auf der Transitstrecke Helmstedt–Berlin, wo er beim Ost-Berliner VEB Kraftverkehr fuhr. Günter Kempers Zwillingbruder Horst sah den Lkw im Vorbeifahren Anfang der 80er-Jahre auf einem Rasthof an der Transitstrecke, konnte jedoch nicht anhalten. Und so entdeckten die Brüder den Mustang erst nach der Wende in Holland bei Arie Spaansen wieder. Nach weiteren zwei Jahren war die notwendige Verjüngungskur abgeschlossen.



Fahrer und  
Eigentümer  
Dieter Kuijl

Beifahrerin  
Sarina Kuijl  
Standort  
Hulst



**FTF**  
**F 8.20 D**

Baujahr 1976



## Zugmaschine

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	Produktionszeit	1966 bis 1992
Gesamtgewicht	45.000 kg		

## 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. Dieser hat die Nummer 297. Im Jahr 1992 wurde die Produktion eingestellt. Unser FTF wurde 1976 gebaut und war bei einem holländischen Kartoffelproduzenten bis 1990 im Einsatz. Anschließend ging er durch zwei weitere Hände, bis wir 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 wir 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 und  
Eigentümer  
**Simon Laan**



Beifahrer  
**Jan Vink**  
Standort  
**Avenhorn**

## Mercedes-Benz L 312

Baujahr 1956



### Zugmaschine

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 L312 erschien – im Gegensatz zu den schweren 4,5-Tonnern aus dem Kriegsprogramm – in Leichtbauweise mit Profilrahmen und eingeneteten Querträgern, L3500-Karosserie und 4,6-Liter-Motor mit 90 PS. Gegenüber dem L311 wurde die Hinterachsübersetzung verändert, Getriebe und Achsen verstärkt. Auf den Fernstraßen tauchten die Frontlenker-Varianten L3500 (L311) und L4500 (L312) auf mit Fahrerhäusern von Kässbohrer oder Binz. Überrascht von der noch starken Nachfrage entwickelte und baute Mercedes eigene Fahrgestelle. Für Simon Laan ist sein L312 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.



Fahrer  
Werner Poller



Beifahrer  
Rene Meinel-Poller  
Standort  
Ellefeld 

### Ernst Grube H6

Baujahr 1956



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Achsen	F.-Werk E. Grube
Motor & Leistung	M.-Werk Schönebeck, 150 PS	Bremse	F.-Werk E. Grube
Geschwindigkeit	70 km/h	Getriebe	G.-Werk Glauchau
Länge, Höhe	7,6 m, 3,3 m	Reifen	Conti./Pneumant
Leergewicht	6.650 kg	Produktionszeit	1952 bis 1959
Gesamtgewicht	13.150 kg		

### Anhänger

Hersteller	Meierling	Leergewicht	4.100 kg
Länge, Höhe	9,5 m, 3,3 m	Gesamtgewicht	15.650 kg

### Typologie

Dieser H6 war bis in die 80er-Jahre bei einer Brauerei in Wernesgrün im Einsatz. Nach der Wende fand sich das Fahrzeug bei einer Spedition in der Nähe von Ulm wieder. Von dort holte Werner Poller den IFA zurück in seine Heimat. Sechs Jahre restaurierten Poller und sein Team den H6 in mühevoller Kleinarbeit grundlegend unter weitgehender Verwendung der Originalteile, sodass sich der Lkw in neuer alter Schönheit präsentiert. Der Anhänger der Marke Theodor Meierling aus Schwerte kam in den 50er-Jahren vermutlich durch Beschlagnahmung in die DDR und war dort beim Kraftverkehr Rüdersdorf im Einsatz. Der nächste Besitzer war eine Volvo-Vertretung in Woltersdorf, die den Anhänger in den 70er-Jahren einem privaten Fuhrunternehmen im Raum Frankfurt/Oder verkaufte. Im Jahr 1998 kaufte Werner Poller den Anhänger und begann mit der Restaurierung.



Anbieter: Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart  
Partner vor Ort: Daimler AG, vertr. d. Mercedes-Benz Vertrieb NFZ GmbH  
Niederlassung Dortmund · Sunderweg 100 · 44147 Dortmund  
E-Mail: [reiner.gisselmann@daimler.com](mailto:reiner.gisselmann@daimler.com) · Tel. 0231 1202-756  
Fax 0231 1202-9756 · [www.charterway-west.de](http://www.charterway-west.de)

# Wie man es auch dreht und wendet: Wir machen immer das beste Angebot.

**Mercedes-Benz CharterWay. Mieten ohne böse Überraschungen:**  
Keine versteckten Kosten oder komplizierte Klauseln. Bei uns erwartet  
Sie Transparenz, Qualität und reibungsloser Service.  
Mehr Informationen **unter [www.charterway-west.de](http://www.charterway-west.de)**

Mercedes-Benz

Trucks you can trust





Fahrer und  
Eigentümer  
Jack Postmus



Beifahrerin  
Corrie Postmus-D.  
Standort  
Katwijk

## Scania 141 6x2

Baujahr 1979



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Achsen	Scania
Motor & Leistung	Scania, 375 PS	Bremse	Scania
Geschwindigkeit	100 km/h	Getriebe	Scania
Länge, Höhe	7,0 m, 3,5 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	8.860 kg	Produktionszeit	1974 bis 1981
Gesamtgewicht	24.500 kg		

### Anhänger

Hersteller	Groenewegen	Leergewicht	8.280 kg
Länge, Höhe	12,0 m, 3,6 m	Gesamtgewicht	20.000 kg

### Typologie

Der Scania Frontlenker von Jack Postmus wurde 1973 neu als Kastenwagen nach Norwegen geliefert und war bis 2003 dort im Einsatz. Im selben Jahr wurde er von der Firma Anton Timmerman Transport in die Niederlande importiert. Anton Timmerman restaurierte den Scania komplett und baute ihn zum Sattelschlepper um. Das Fahrzeug erhielt dann das Nummernschild BN-VZ-66. Im Jahr 2013 wurde er dann an die Gebr. van den Eijkel verkauft, die ihn aber nur kurze Zeit nutzten. 2017 konnte Jack Postmus den Scania erwerben, überholte ihn abermals und lackierte ihn in den Farben seiner Firma.



Fahrer und  
Eigentümer  
Michael Rogler



Beifahrerin  
Ines Rogler  
Standort  
Hohenstein-Ernstt. 

## Fahrzeugwerk Werdau S 4000

Baujahr 1959



### Zugmaschine

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	Produktionszeit	1946 bis 1959
Gesamtgewicht	7.490 kg		

### Anhänger

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

### Typologie

Der S4000 von Michael Rogler war bis 1993 zugelassen und im Einsatz eines kleinen Fuhrbetriebes 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 in Hartmannsdorf hat einige S4000 im Bestand. Als die Baufirma 2010 in die Insolvenz geriet, bot sich für Michael Rogler die Gelegenheit, den S4000 aus der Insolvenzmasse zu kaufen. So hatte Rogler nun endlich die Chance auf einen eigenen S4000. Das war ein richtiger Glücksfall, da der S4000 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-Gespans der ehemaligen DDR.



Fahrer und  
Eigentümer  
Detlev Stolze



Beifahrerin  
Ute Stolze  
Standort  
Heede



## Henschel HS 15 HK

Baujahr 1963



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Achsen	Henschel
Motor & Leistung	Henschel, 192 PS	Bremse	Knorr-Bremse
Geschwindigkeit	90 km/h	Getriebe	ZF
Länge, Höhe	7,0 m, 2,8 m	Reifen	Continental
Leergewicht	6.000 kg		
Gesamtgewicht	15.000 kg	Produktionszeit	1967 bis 1972

### Anhänger

Hersteller	Schoelch	Leergewicht	4.500 kg
Länge, Höhe	10,0 m, 3,35 m	Gesamtgewicht	12.000 kg

### Typologie

Die Henschel HS 15 HK 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 nun auf sie seinen Oldtimer-Touren quer durch Deutschland. Der Sattelaufzieger wurde vom Fahrzeugbauer Schoelch in Kassel als fahrende Bibliothek gebaut. Nach der Außerdienststellung diente der Aufzieger einem Schausteller als Wohnung.



Fahrer und  
Eigentümer  
Josef Sulzbacher



Beifahrerin  
Maria Sulzbacher  
Standort  
St. Georgen 

## Gräf & Stift L 230

Baujahr 1966



### Zugmaschine

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	Produktionszeit	1963 bis 1967
Gesamtgewicht	16.000 kg		

### 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  
**Frank Müller**  
 Eigentümer  
**Friedr. Radermacher**



Beifahrer  
**Christian Eber**  
 Standort  
**Nordkirchen** 

## Scania 112 H Baujahr 1984



### Zugmaschine

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 Trilixfelgen 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.



Fahrer u. Eigentümer  
Herbert Schäfer

Standort  
Holzminden



**MAN F8**

Baujahr 1953

## Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Achsen	Mercedes-Benz
Motor & Leistung	MAN, 180 PS	Bremse	Knorr-Bremse
Geschwindigkeit	90 km/h	Getriebe	ZF
Länge, Höhe	9,0 m, 3,7 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	7.890 kg		
Gesamtgewicht	18.000 kg	Produktionszeit	1950 bis 1963

## Typologie

Auf der Suche nach einem 8000er Büssing fand Herbert Schäfer schließlich diesen MAN F8, von dem nur sehr wenige Fahrzeuge überlebt haben. Dieser F8 war viele Jahre in Frankreich als Tankwagen im Einsatz, bevor er dann irgendwie seinen Weg nach Holland fand. Gefunden hat ihn Herbert Schäfer im Norden Deutschlands, und bei geschlossenen Augen sah er den F8 schon mit großem Fernverkehrsfahrerhaus und einem Pritsche/Planen-Aufbau vor sich. So wurde der MAN im kleinen Team vollständig zerlegt und von Grund auf wieder aufgebaut. Diese Komplettrestauration dauerte drei Jahre, bestand aus viel Schweiß und einigen Herausforderungen. Fertiggestellt wurde der MAN F8 pünktlich zur 11. Deutschlandfahrt 2010. Diese absolvierte er mit Bravour. Im Anschluss an die Tour wurde dem F8 eine hydraulische Kupplung spendiert, die den Fahrspaß nun um ein Vielfaches erhöht.



Fahrer  
**Thomas Glasen**  
Eigentümerin  
**Brunhilde Glasen**

Standort  
**Gensingen**



## **Büssing BS 16 L**

Baujahr 1970



### **Zugmaschine**

Fahrzeugart	<b>Kipper</b>	Achsen	<b>Büssing</b>
Motor & Leistung	<b>Büssing, 240 PS</b>	Bremse	<b>Knorr-Bremse</b>
Geschwindigkeit	<b>98 km/h</b>	Getriebe	<b>ZF</b>
Länge, Höhe	<b>8,0 m, 3,5 m</b>	Reifen	<b>Dunlop</b>
Leergewicht	<b>9.500 kg</b>		
Gesamtgewicht	<b>16.000 kg</b>	Produktionszeit	<b>1967 bis 1971</b>

### **Typologie**

Am 14. Juli 1970 startete der Hinterkipper von Norbert und Brunhilde Glasen zu seiner Jungfernfahrt. Ein Transportunternehmer aus dem Kreis Bad Kreuznach setzte den BS16 überwiegend zum Transport von Malz ein. Das Großraumfahrerhaus dieser Baureihe war damals noch eine Besonderheit. Im September 1977 wurde der Kipper an eine Baumschule in Gensingen im Kreis Mainz-Bingen verkauft. Zum Transportgut gehörten jetzt Torf, Bäume und Sträucher, wofür der Büssing mit einem Kässbohrer-Anhänger des Typs D17 B ergänzt wurde. Bis Mitte 1992 legte der Kipper sage und schreibe 1,3 Millionen Kilometer zurück. Im Mai 1995 konnte der Lkw dann letztendlich sein Rentnerdasein beginnen. Zuvor war das Gefährt noch generalüberholt und liebevoll neu lackiert worden. Seit dieser Zeit wurde es auf vielen Oldtimertreffen zur Schau gestellt.



Fahrer u. Eigentümer  
Helmut Hoffmann

Standort  
Oberhausen 



**MAN 19.361 FLS**

Baujahr 1987

## Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Achsen	MAN
Motor & Leistung	MAN, 361 PS	Bremse	Bosch, Knorr-B.
Geschwindigkeit	110 km/h	Getriebe	Eaton-Fuller
Länge, Höhe	5,9 m, 2,9 m	Reifen	Goodyear
Leergewicht	6.800 kg	Produktionszeit	1983 bis 1987
Gesamtgewicht	17.000 kg		

## Anhänger

Hersteller	Aurepa	Leergewicht	13.100 kg
Länge, Höhe	12,0 m, 2,1 m	Gesamtgewicht	17.000 kg

## Typologie

Als eines der letzten Fahrzeuge wurde dieser MAN 19.361 FLS mit einigen anderen Fahrzeugtypen dieser Baureihe in den Dienst der Spedition Heinrich Suerkemper in Kolbermoor gestellt. Die Firma Hoffmann aus Oberhausen hat den Lkw aus dem Export zurück nach Deutschland importiert und von Grund auf durch Zuhilfenahme von Teilen aus Schlachtfahrzeugen und Altbeständen neu aufgebaut. Aufwendige Karosseriearbeiten, Überholung des Motors, des Getriebes, der Lenkung sowie der komplette Austausch des Fahrerhauses gehörten ebenso zu den aufwendigen Arbeiten wie das Wiederherstellen des absolut authentischen Interieurs. Der MAN 19.361 FLS befindet sich im Bestzustand.



Fahrer und  
Eigentümer  
**Gerd Schlotmann**



Beifahrerin  
**Christel Schlotmann**  
Standort  
Werdohl



## Daimler-Benz LP 1313

Baujahr 1968



### Zugmaschine

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 Gerhard Schlotmann. Seit 1997 ist das Gespann wieder komplett und gemeinsam unterwegs.



Fahrer  
**Jan Varnhagen**  
Eigentümer  
Firma Paul Witteler



Beifahrer  
**Lorenz Klaholz**  
Standort  
Brilon



## Hanomag-Henschel F 221 S

Baujahr 1972



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Achsen	Henschel
Motor & Leistung	Henschel, 230 PS	Bremse	Henschel
Geschwindigkeit	100 km/h	Getriebe	ZF
Länge, Höhe	6,1 m, 2,8 m	Reifen	Continental
Leergewicht	8.600 kg	Produktionszeit	1967 bis 1974
Gesamtgewicht	22.000 kg		

### Anhänger

Hersteller	Riepe	Leergewicht	7.500 kg
Länge, Höhe	8,1 m, 3,1 m	Gesamtgewicht	32.000 kg

### Typologie

Der F221S mit Drei-Seiten-Kippauflieger war beliebt für den Transport von Straßenbaumaterial zur Baustelle. Ebenso wurde er mit Transportbeton-Anhängern kombiniert. Hans Witteler entdeckte die Zugmaschine in desolatem Zustand bei einem Gebrauchtwagenhändler – Herkunft ungewiss. Entsprechend hoch war der Aufwand der Restaurierung. Aus einem Schrottfahrzeug konnten noch schnellere Achsübersetzungen eingebaut werden. Zusammen mit der Vorschaltgruppe ist die Höchstgeschwindigkeit nun sehr zufriedenstellend. Bei zwei Transporteinsätzen, voll beladen mit Straßenbaumaterial, war die Zugleistung gut. Der Kippauflieger stammt von der Firma Riepe Fahrzeugbau in Anröchte. Witteler entdeckte ihn bei der Übernahme des Fuhrparks eines Briloner Tiefbaugeschäfts.



Fahrer und  
Eigentümer  
**Heinz-Wilhelm  
Hoyer**



Beifahrer  
**Stefan Hoyer**  
Standort  
Visselhövede 

## Mercedes-Benz L 325

Baujahr 1955



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Achsen	BPW
Motor & Leistung	Daimler-Benz, 125 PS	Bremse	ATE
Geschwindigkeit	70 km/h	Getriebe	Daimler-Benz
Länge, Höhe	8,0 m, 2,6 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	7.490 kg	Produktionszeit	1954 bis 1957
Gesamtgewicht	11.000 kg		

### Typologie

Mit der Einführung des L 5500 und der Einstellung des L 5000 im Frühjahr 1953 verabschiedete sich Mercedes-Benz endgültig von den Vorkriegsmodellen. 1954 wurde aus dem L 5500, der bis auf wenige äußerliche Details dem L 6600 entsprach, der L 325 mit OM-325-Motor. Als L 330 wurde er weitere vier Jahre für den Export gefertigt. Dieser MB L 325 stand bis März 1988 im Dienst der französischen Armee, ehe ihn das Automuseum Streicher in Lalling übernahm. Restauriert wurde dieser L 325 von Frank Bachhausen, der ihn 1999 kaufte und auch viele Jahre auf einigen Deutschlandfahrten fuhr. Im Jahre 2012 ging der Mercedes in den Besitz der Firma Hoyer über. Die Söhne Thomas, Markus und Stefan schenkten ihn ihrem Vater Heinz-Wilhelm Hoyer zum Geburtstag.



Fahrer  
**Ton Spaansen**  
Eigentümer  
A. C. Spaansen



Beifahrer  
**Ans Spaansen**  
Standort  
't Zand



**FTF**  
**F-8.8.30 DS**

Baujahr 1978



## Zugmaschine

Fahrzeugart	Koffer	Achsen	Kirkstall
Motor & Leistung	Detroit Diesel, 260 PS	Bremse	Floor systeem
Geschwindigkeit	85 km/h	Getriebe	Fuller Road R.
Länge, Höhe	9,5 m, 3,8 m	Reifen	Diverse
Leergewicht	12.500 kg	Produktionszeit	1966 bis 1994
Gesamtgewicht	17.500 kg		

## Anhänger

Hersteller	Floor	Leergewicht	5.600 kg
Länge, Höhe	9,7 m, 3,8 m	Gesamtgewicht	8.700 kg

## Typologie

Den FTF F-8.8.30 DS, 46 Tonnen, Baujahr 1978, hat Ton Spaansen 1978 von der Firma Coenen in Weert gekauft. Das D steht für doppelt angetrieben und das S für Nachlaufachse. Der FT hat einen Detroit Diesel 6V 71 mit 260 PS und 13 Gängen. Er war der erste 5-Achser-Lkw in den Niederlanden. Nach der kompletten Restaurierung bei Leo Bol in Klazienaveen wurde ein Seecontainer aufgebaut und darin ein 6,5 m langer Knaus Caravan eingebaut. 2008 konnte Ton von einem Nachbarn eine Tandem-Achse kaufen und diese dann einbauen. Der FTF wurde komplett sandgestrahlt lackiert und hat seit 2018 wieder einen Seecontainer. So wie er sich nun zeigt, hat er 9 Achsen und ist insgesamt 18,50 m lang, mit einem Gesamtgewicht von 26 Tonnen.



Fahrer  
**Heinz Quäck**  
 Eigentümer  
 Franz Poller Fuhrg.



Beifahrer  
**Peter Dolch**  
 Standort  
 Ellefeld



## Jelcz Automobil 316 K

Baujahr 1972



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Achsen	Jelcz, Raba
Motor & Leistung	Liz Legland, 243 PS	Bremse	Westinghouse
Geschwindigkeit	90 km/h	Getriebe	ZF
Länge, Höhe	8,7 m, 3,6 m	Reifen	Mitas, Matador
Leergewicht	8.700 kg	Produktionszeit	1971 bis 1981
Gesamtgewicht	19.900 kg		

### Anhänger

Hersteller	PGH Fz.-Bau Leipzig	Leergewicht	4.950 kg
Länge, Höhe	9,0 m, 3,6 m	Gesamtgewicht	16.000 kg

### Typologie

Der polnische Kraftverkehr PEKAES setzte bis 1998 den Jelcz 316 K im nationalen und internationalen Güterfernverkehr ein. Im gleichen Jahr erwarb eine Firma das Fahrzeug, die mit Paletten handelte. Werner Poller war auf der Suche nach solch einem Lkw. Deshalb nutzte er im Jahr 2007 seinen Urlaub in Polen dazu und wurde fündig. Leider war der Jelcz in einem sehr schlechten Zustand, aufgrund der Seltenheit dieses Typs war jedoch keiner zu finden, der besser erhalten war. Werner Poller und sein Team benötigten etwa zwei Jahre intensiver Arbeit, um den Jelcz originalgetreu wieder aufzubauen. Mit diesem Fahrzeug ist die Oldtimer-Flotte von Werner Poller wieder um ein fast vergessenes Modell reicher.



Fahrer und  
Eigentümer  
Wim Kuijl

Beifahrerin  
Tara Kuijl  
Standort  
Hulst



## FTF FS-7-20D4

Baujahr 1981



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Achsen	Steyr
Motor & Leistung	Detroit Diesel, 320 PS	Bremse	Knorr-Bremse
Geschwindigkeit	120 km/h	Getriebe	Fuller
Länge, Höhe	6,2 m, 3,3 m	Reifen	Michelin/Bridgest.
Leergewicht	8.840 kg	Produktionszeit	k. A.
Gesamtgewicht	24.500 kg		

### Anhänger

Hersteller	Pacton	Leergewicht	5.500 kg
Länge, Höhe	12,0 m, 3,7 m	Gesamtgewicht	32.000 kg

### Typologie

Dieser FTF-Truck wurde 1981 gebaut und Wim Kuijl konnte ihn 2004 erwerben. Es war der zweite Truck in der Sammlung und auch dieser FTF wurde komplett restauriert. Der FTF war als Langholztransporter im Einsatz, was auch die 6 x 2-Konfiguration erklärt. Die Hinterachsen haben eine andere Untersetzung, was zu der damaligen Zeit eine absolute Besonderheit war. Hergestellt wurden die Achsen von der österreichischen Firma Steyr. Der Motor war von Anbeginn ein Detroit Diesel.



Fahrer und  
Eigentümer  
Tim Kuijl

Beifahrerin  
Kimberly de Block  
Standort  
Hulst



## Volvo N 88

Baujahr 1965



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Achsen	Volvo
Motor & Leistung	Volvo, 260 PS	Bremse	Volvo
Geschwindigkeit	90 km/h	Getriebe	Volvo
Länge, Höhe	6,7 m, 2,5 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	6.150 kg	Produktionszeit	1965 bis 1973
Gesamtgewicht	16.000 kg		

### Anhänger

Hersteller	Groenewegen	Leergewicht	7.290 kg
Länge, Höhe	11,5 m, 3,5 m	Gesamtgewicht	21.500 kg

### Typologie

Den Volvo N 88 aus dem Jahre 1965 fanden die Kuijls in Belgien. Der Fronthauber war viele Jahre im Straßenbau in der Schweiz im Einsatz. Während seines ersten Arbeitslebens im Straßenbau trug er einen Wassertank huckepack. Danach kam der Volvo auf unbekannte Weise nach Belgien zu einem Lkw-Sammler. Dieser hatte mit der Restaurierung begonnen, aber irgendwann die Lust daran verloren. So konnten die Kuijls den Volvo N 88 übernehmen. In den Niederlanden der 60er-Jahre wurde dieser Typ Volvo oft zum Transport von Tieren eingesetzt. Da die Kuijls noch einen passenden Viehtransporter aus dieser Zeit hatten, war es nur naheliegend, nach dem entsprechenden Zugfahrzeug Ausschau zu halten. Der Volvo ist nun mit einer Bega-Schlafkabine ausgestattet und wurde zur Sattelzugmaschine umgebaut.



Fahrer u. Eigentümer  
Dr. Peter Kraas

Standort  
Hattingen



**Opel Blitz 3,6-36 S**

Baujahr 1943

## Zugmaschine

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.



Fahrer  
Arnold van den Visch  
Eigentümer  
Paul Kamphuis



Beifahrerin  
Corrie van den Visch  
Standort  
Barneveld

## Büssing 5500

Baujahr 1952



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Koffer	Achsen	Büssing
Motor & Leistung	Büssing, 120 PS	Bremse	Knorr-Bremse
Geschwindigkeit	70 km/h	Getriebe	Büssing
Länge, Höhe	8,5 m, 3,8 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	5.443 kg		
Gesamtgewicht	12.000 kg	Produktionszeit	1950 bis 1952

### Typologie

Im Herbst 1950 löst der 5500 den Vorläufer „105er“ ab, jetzt nur mit dem Büssing-Löwen auf der Motorhaube. Auch darunter stecken einige Neuheiten: neue Zylinderköpfe und Vorkammern, stärkerer Anlasser und größeres Kühlnetz, bessere Verbrennung und geringerer Verbrauch. Diesen Büssing kaufte Firmengründer Jan Kamphuis 1952 als Eiertransporter für Fahrten nach Deutschland und Österreich, später transportierte der Kühlaufleger auch Frischgeflügel. In den 70er-Jahren verkaufte Kamphuis den Lkw an einen Schrotthändler. Als Sohn Paul Kamphuis 1984 erfuhr, dass das Chassis des Büssing immer noch dort war, kaufte er es ihm für rund 500 DM wieder ab. Beim Aufbaubetrieb von Eck Lexmond erwarb er einen passenden Aufbau und baute dann mit seinem Team das Fahrerhaus innerhalb von drei Jahren komplett wieder auf. Perfekt wurde das Revival durch einen 1987 in Remscheid erworbenen Dreiachs-Anhänger, der auch passend restauriert wurde, aber nicht mit auf Tour geht. Um die Pflege aller Oldtimer kümmert sich Werkstattleiter Arnold van den Visch.



Fahrer  
**Manfred Scheerer**  
Eigentümer  
**Ralf Hamprecht**



Beifahrer  
**Rolf Hamprecht**  
Standort  
**Künzelsau**



## **Drögmöller E 330 Comet** Baujahr 1983



### **Zugmaschine**

Fahrzeugart	Omnibus	Achsen	Daimler-Benz
Motor & Leistung	Daimler-Benz, 280 PS	Bremse	Knorr-Bremse
Geschwindigkeit	100 km/h	Getriebe	ZF
Länge, Höhe	12,0 m, 3,6 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	12.460 kg	Produktionszeit	1979 bis 1988
Gesamtgewicht	16.800 kg		

### **Typologie**

Drögmöller Reisebus, der Rolls Royce unter den Omnibussen. Drögmöller war in der Busbranche der Qualitätsbegriff, wenn es um besondere Busse ging. Seit 1959 fährt Hamprecht-Reisen Drögmöller Omnibusse. Dieses Modell, der E 330, wurde von 1979 bis 1988 gebaut. 1977 kam Drögmöller mit seiner neuesten Kreation auf den Markt, der Comet-Baureihe. Kern dieser neuen Baureihe war der um 2,5 Grad nach hinten ansteigende Fahrgastboden bei gleichzeitig nach hinten ansteigender Unterkante der Seitenfenster. Dieser Drögmöller wurde 1983 in Heilbronn gebaut und in die Bayerische Oberpfalz ausgeliefert. 2010 kamen Tobias und Rolf Hamprecht auf die Idee, nach einem alten Hamprecht Drögmöller-Bus zu suchen. Leider vergebens. Aus diesem Grund kauften sie diesen Comet. Nach der Restaurierung erscheint dieser wieder im alten Glanz der früheren Hamprecht-Busse.



Fahrer und  
Eigentümer  
Paul Kamphuis



Beifahrer  
Michael Kamphuis  
Standort  
Barneveld



## Büssing BS 19

Baujahr 1972



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Koffer	Achsen	Büssing
Motor & Leistung	Büssing, 320 PS	Bremse	Westinghaus
Geschwindigkeit	90 km/h	Getriebe	Füller
Länge, Höhe	11,0 m, 3,8 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	9.380 kg	Produktionszeit	1972 bis 1979
Gesamtgewicht	19.000 kg		

### Typologie

Zum historischen Fuhrpark der Spedition Paul Kamphuis aus dem niederländischen Barneveld gehören zwei Büssing – ein Thermowagen Büssing 6000 aus dem Jahr 1952 und ein Büssing BS 19. Er war der vorletzte Büssing, der noch in den alten Produktionshallen in Braunschweig vom Band gerollt ist! Mit Thermo- und Kühlaufiegern exportierte die Spedition Kamphuis bereits in den 50er-Jahren Eier und Geflügel aus dem heimischen Barneveld nach Europa. Den allerersten Büssing, den sich der Firmengründer Jan Kamphuis kaufte, fuhr er leider eigenhändig bei Eisregen in einen Graben. Heute kümmert sich Arnold van den Visch, der ehemalige Werkstattleiter, um die Pflege der beiden Büssing. Arnold und sein Chef teilen die Leidenschaft für diese alten Fahrzeuge.



Fahrer und  
Eigentümer  
Alex Goddijn



Beifahrer  
Carien Goddijn-Loof  
Standort  
Leimuiden 

## Peterbilt 377

Baujahr 1988



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Achsen	Peterbilt
Motor & Leistung	Caterpillar, 450 PS	Bremse	Donaldson
Geschwindigkeit	160 km/h	Getriebe	Easton
Länge, Höhe	8,5 m, 4,0 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	8.870 kg	Produktionszeit	1987 bis 2000
Gesamtgewicht	50.000 kg		

### Anhänger

Hersteller	Groenewegen	Leergewicht	9.730 kg
Länge, Höhe	12,6 m, 4,0 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.



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	Produktionszeit	1981 bis 1988
Gesamtgewicht	24.400 kg		

### Anhänger

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. Den Ladeluftkühler bekam der 142 erst 1982 und brachte es dann damit auf 420 PS. Bei dem Fahrzeug von Jos wurden ab Werk vier Sitze eingebaut und 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 Jos war es so, dass in den 80er-Jahren diese Scantias in der Firma im Einsatz waren und somit musste natürlich wieder nach einem 142 für die Oldtimerflotte Ausschau gehalten werden. Ein weiterer King of The Road bereichert nun die Flotte von Jos van der Gaag.



Fahrer  
**Frank Fehrenkötter**  
Eigentümer  
Sped. Fehrenkötter



Beifahrer  
**Horst Fehrenkötter**  
Standort  
Sassenberg 

## Büssing BS 16 L

Baujahr 1970



### Zugmaschine

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	Produktionszeit	1969 bis 1971
Gesamtgewicht	16.000 kg		

### 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 90ern 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  
Jan Touw  
Eigentümer  
Jack den Hartogh



Beifahrerin  
Hennie den Hartogh  
Standort  
Rozenburg



## Volvo F88

Baujahr 1977



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Achsen	Volvo
Motor & Leistung	Volvo, 260 PS	Bremse	Volvo
Geschwindigkeit	90 km/h	Getriebe	Volvo
Länge, Höhe	6,6 m, 3,6 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	6.925 kg		
Gesamtgewicht	24.500 kg	Produktionszeit	1965 bis 1977

### Typologie

Der Volvo F88 löste 1965 den Zweiachser L4951 ab. Gebaut wurde der F88 von 1965 bis 1977. Insgesamt wurden von diesem Typ um die 40.000 Exemplare gebaut. Angetrieben wurde der F88 unter anderem von einem Turbodiesel mit 260 PS und 9,6 Liter Hubraum. Allerdings gab es auch Varianten ohne Turbo mit 160 bzw. mit 200 PS. Viele F88 fanden übrigens ihren Weg in die ehemalige DDR und wurden vor allem bei der Deutrans eingesetzt. Dieser Volvo F88 mit seinem Tankauflieger aus dem Jahr 1970 war bis in die 80er-Jahre viele Jahre im aktiven Einsatz bei der Spedition den Hartogh. Der Kessel ist aus Edelstahl und wurde zum Transport von Polyethylen genutzt. Gefüllt mit Wasser diente er nach seiner Außerdienststellung hydraulischen Prüfungen. 2015 wurden der Volvo und der Tankauflieger restauriert.



Fahrer und  
Eigentümer  
**Hans Dietmar Bonin**



Beifahrer  
**Helmut Zindler**  
Standort  
Schlitz 

## Mercedes-Benz LAK 329

Baujahr 1961



### Zugmaschine

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	Produktionszeit	1957 bis 1962
Gesamtgewicht	14.600 kg		

### 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.



Fahrer  
**Hary Bächler**  
Eigentümerin  
**Annemarie Hofer**



Beifahrerin  
**Annemarie Hofer**  
Standort  
**Bösingen**



## Mercedes-Benz L 1113

Baujahr 1968



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Koffer	Achsen	Daimler-Benz
Motor & Leistung	Daimler-Benz, 130 PS	Bremse	ATE, Westinghouse
Geschwindigkeit	71 km/h	Getriebe	ZF
Länge, Höhe	5,5 m, 2,3 m	Reifen	Goodyear
Leergewicht	5.400 kg		
Gesamtgewicht	10.500 kg	Produktionszeit	1963 bis 1969

### Typologie

Im September 1963 führte Daimler-Benz für das gesamte Lkw-Programm eine neue Typenbezeichnung ein. Sie löste die Bezeichnung L322 ab. Prägend waren die aus den 50er-Jahren stammenden runden Fahrerhäuschen, angelehnt an die Optik des Opel Blitz. Beim Nachfolger L1113 B wurde das Fahrerhaus durch eine moderne, gerade Variante ersetzt. Neben dem Kurzhauber-Grundmodell als Pritschenwagen gab es einen Kipper (LK 1113) und eine Sattelzugmaschine (LS1113). Der Mercedes von Hary Bächler wurde 1968 vom Hamburger Schausteller Claus Carstens erworben, der ihn als Zugfahrzeug für seinen Reitschulanhänger nutzte. Der Aufbau diente als Waschhaus. 1986 wechselte das Fahrzeug samt Reitschule den Besitzer. Vom kühlen Norden kam es in die Schweiz. Nun tingelte der neue Besitzer, Werner Hattstadt aus Bülach im Kanton Zürich, mit dem kompletten Gefährt von Jahrmarkt zu Jahrmarkt. Im Januar 2002 übernahmen Hary Bächler und Annemarie Hofer den Lkw – als weiteres Betätigungsobjekt in ihrer Sammlung.



Fahrer  
**Thies Anhalt**  
Eigentümer  
**Horst Anhalt**



Beifahrerin  
**Saskia Anhalt**  
Standort  
**Bargen**



## Ford Transcontinental

Baujahr 1982



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor & Leistung	Cummings, 320 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	6,0 m, 3,9 m
Leergewicht	8.400 kg
Gesamtgewicht	16.000 kg

Achsen	Rockwell
Bremse	Rockwell
Getriebe	Fuller
Reifen	Michelin

Produktionszeit 1975 bis 1984

### Anhänger

Hersteller	Kögel
Länge, Höhe	12,0 m, 3,9 m

Leergewicht	8.500 kg
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 Koffersattelaufleger von Kögel (Seitenwerbung „Polarexpress“) im Einsatz bei Oldtimer-Treffen und Oldtimer-Ausfahrten.



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	Produktionszeit	k. A.
Gesamtgewicht	18.500 kg		

### Anhänger

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

### Typologie

Die 3er-Serie bei Scania wurde von 1986 bis Mitte 1996 gebaut, danach kam die 4er-Serie auf den Markt. Die Spedition Anhalt hatte außer dem Fabrikat Henschel nur noch Scania in ihrem Fuhrpark gefahren bis 1996. Dieser Scania T 143 mit 500 PS wurde Mitte 1986 gebaut. Der einzige eigene Scania T 143 hatte 2005 einen Unfall und war ein Totalschaden. Deshalb kaufte Horst Anhalt diese Sattelzugmaschine 2008 von einem Händler. Sie wurde vorher bei der Firma Laxy aus Bochum für Tankwagentransporte und bei der Firma Klaeser in Herten eingesetzt. Von 2008 bis 2009 wurde der Scania T 143 restauriert und dient seither als Zugmaschine bei Ausfahrten.



Fahrer und  
Eigentümer  
Ben de Kok

Beifahrerin  
Gusta de Kok  
Standort  
Wateringen



## Volvo L 495

Baujahr 1962



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche
Motor & Leistung	Volvo, 195 PS
Geschwindigkeit	85 km/h
Länge, Höhe	10,0 m, 3,6 m
Leergewicht	11.043 kg
Gesamtgewicht	19.200 kg

Achsen	Volvo
Bremse	Volvo
Getriebe	Volvo
Reifen	Michelin

Produktionszeit 1959 bis 1965

### Anhänger

Hersteller	Groenewegen
Länge, Höhe	8,5 m, 3,5 m

Leergewicht	4.240 kg
Gesamtgewicht	16.000 kg

### Typologie

Der Volvo Titan war ein Schwerlastwagen, der zwischen 1951 und 1973 vom schwedischen Automobilhersteller Volvo produziert wurde. Im Herbst 1951 stellte Volvo seinen bis dahin größten Lkw L395 Titan vor – mit einer Nutzlast von bis zu 10 Tonnen. Der große VDF-Motor wurde 1953 durch den weiterentwickelten D96-Motor ersetzt. Im folgenden Jahr wurde der Titan der erste Volvo-Lkw, der mit einem Turbodiesel angeboten wurde. Im Jahr 1956 wurde er mit Druckluftbremsen ausgestattet. Ben de Kok fuhr als 13-Jähriger mit einem befreundeten Lkw-Fahrer immer wieder mal Obst und Gemüse aus, und zwar genau in so einem Lkw. Den Volvo L 495 aus dem Jahre 1962 fand er schließlich 2011 in Schweden und kaufte ihn. Über die Vorgeschichte seines Volvo ist leider nichts bekannt. Ben musste den L 495 komplett restaurieren.



Fahrer und  
Eigentümer  
Georg Reuss



Beifahrer  
Uwe Schäfer  
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	Produktionszeit	1967 bis 1972
Gesamtgewicht	16.000 kg		

### Anhänger

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.

AUTOLACKIEREREI  
**heuger**



Rep@net

STANDOX

## **Josef Heuger** **Maler- und Lackierermeister**

Laudieker Weg 5 · 49219 Glandorf

Telefon (0 54 26) **45 13**

Telefax (0 54 26) 36 08

[info@heuger-autolackiererei.de](mailto:info@heuger-autolackiererei.de)

Mitglied im internationalen Repanet Netzwerk  
ausgezeichneter Fahrzeuglackierbetriebe.





**Fahrer**  
**Hagen Gerlach**  
**Eigentümer**  
**Sped. Fehrenkötter**

**Beifahrerin**  
**Lisa Fehrenkötter** ↓



**Beifahrerin**  
 ↑ **Leonie Fehrenk.**  
**Standort**  
**Sassenberg**



**Mercedes-Benz**  
**LP 813** Baujahr 1980



## Zugmaschine

<b>Fahrzeugart</b>	<b>Pritsche</b>	<b>Achsen</b>	<b>Daimler-Benz</b>
<b>Motor &amp; Leistung</b>	<b>Mercedes, 130 PS</b>	<b>Bremse</b>	<b>Daimler-Benz</b>
<b>Geschwindigkeit</b>	<b>83 km/h</b>	<b>Getriebe</b>	<b>ZF</b>
<b>Länge, Höhe</b>	<b>8,4 m, 2,8 m</b>	<b>Reifen</b>	<b>Michelin</b>
<b>Leergewicht</b>	<b>2.800 kg</b>	<b>Produktionszeit</b>	<b>1970 bis 1984</b>
<b>Gesamtgewicht</b>	<b>7.490 kg</b>		

## Typologie

Der Mercedes LP 813 war der einzige kubische Lkw, der es bis in die 1980er-Jahre schaffte. Mit 130 PS war der sogenannte 813er im Nahverkehr gut motorisiert. Sein Motor galt als äußerst robust und langlebig bei guter Pflege. Als Volumen- oder Spezial-Lkw schaffte es der 813er auch in den Fernverkehr, so auch bei der Spedition Fehrenkötter. Da Wohnwagen sehr leicht sind, reichte ein 813er als Lkw vollkommen aus. Darüber hinaus konnte dieses Fahrzeug mit der damaligen Führerscheinklasse 3 gefahren werden. Das Bild zeigt die erste Tour des heutigen Speditionschefs Joachim Fehrenkötter nach Bordeaux. Leider waren die zu der Zeit eigentlich schon ausrangierten Fahrzeuge technisch nicht mehr einsatzfähig, sodass es zu diesem „Huckepack-Transport“ kam.



Fahrer und  
Eigentümer  
**Klaus Frank**



Beifahrer  
**Dieter Stephan**  
Standort  
Leipzig 

## VEB Barkas V 901/2

Baujahr 1956



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Achsen	VEB Barkas-Werke
Motor & Leistung	Ottomotor, 29 PS	Bremse	VEB Barkas-Werke
Geschwindigkeit	80 km/h	Getriebe	VEB Barkas-Werke
Länge, Höhe	4,4 m, 2,2 m	Reifen	Pneumat
Leergewicht	1.080 kg	Produktionszeit	1954 bis 1961
Gesamtgewicht	1.080 kg		

### Anhänger

Hersteller	Frank Fahrzeugbau	Leergewicht	190 kg
Länge, Höhe	2,7 m, 1,5 m	Gesamtgewicht	750 kg

### Typologie

Der Framo/Barkas V 901/2 ist ein Kleintransporter, der als Dreivierteltonner in der damaligen DDR als kleinster Lkw angesiedelt war. Der Name des sächsischen Automobilbauers leitet sich von der ursprünglichen Produktionsstätte in Frankenberg ab. 1957 erfolgte die Umbenennung der Marke in VEB Barkas-Werke. Wegen des akuten Mangels an Kleintransportern in Ostdeutschland wurde noch Ende der 1980er-Jahre das Fahrzeug im Alltag genutzt. Nach umfangreicher technischer Instandsetzung im Jahre 2016 erhielt das Fahrzeug ein neues Plangestell. Der Planendruck erinnert an die Tour der deutschen Einheit 2014 und die Anhängerproduktion von Frank Fahrzeugbau Leipzig zu DDR-Zeiten. Die Ladefläche kann mit wenigen Handgriffen in eine Suite von 3,84 m<sup>2</sup> verwandelt werden und bietet reichlich Platz für Reisegepäck, Werkzeug und Fahrpersonal.



Fahrer  
**Norbert Glasen**  
Eigentümer  
Brunhilde Glasen



Beifahrer  
**Wolfgang Schwarz**  
Standort  
Gensingen 

**MAN**  
**19.321 U-BB** Baujahr 1984



## Zugmaschine

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 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!“

MADE IN GERMANY

Since 1950



Wachsanteil:  
**100%  
CARNAUBAWACHS**  
Ökologisch zertifiziert  
Biologische Herkunft



## **SONAX Premium Class – die Verjüngungskur für Ihren Klassiker!**

Verwöhnen Sie Ihren Klassiker mit den Vorzügen von SONAX PremiumClass CarnubaCare – das wertvolle und extrem ergiebige Wachs der brasilianischen Carnaubapalme ist ideal für die Versiegelung neuwertiger und grundgereinigter Lacke. Ohne Schleifmittel und mit einem Wachsanteil von 100% Carnuba sorgt dieses Premiumprodukt für sicheren Schutz und perfekten Glanz.

Infos zu Bezugsquellen auf [www.sonax.de](http://www.sonax.de)  
und [www.sonaxforever.com/klassik](http://www.sonaxforever.com/klassik)

**SONAX®**

[www.sonax.de](http://www.sonax.de)



Fahrer und  
Eigentümer  
**Hermann Hegmann**



Beifahrerin  
**Sabine Hermann**  
Standort  
Xanten 

## Mercedes-Benz 1419

Baujahr 1981



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Achsen	Mercedes-Benz
Motor & Leistung	Mercedes-Benz, 190 PS	Bremse	Knorr-B./Wabco
Geschwindigkeit	90 km/h	Getriebe	Mercedes-Benz
Länge, Höhe	11,0 m, 3,7 m	Reifen	Conti./Michelin
Leergewicht	8.000 kg	Produktionszeit	1980 bis 1986
Gesamtgewicht	14.000 kg		

### 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 Jacht 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 3 Meter sind, musste Hegmann diesen durchaus reizvollen Plan leider wieder verwerfen, und so entschied er sich dazu, einen Wohnwagen auf den Mercedes zu setzen. Der Wohnwagen ist komplett geschraubt, alle Anbauteile sind so montiert, dass innerhalb eines Tages alles wieder so zurückgebaut werden kann, dass der Wohnwagen gezogen werden und der Lkw Boote transportieren kann. Mit diesem Weipert Wohnwagen, Baujahr 1983, ist Hegmann nun regelmäßig im Urlaub unterwegs in Europa.



Fahrer  
**Norbert Keimeier**  
Eigentümer  
Keimeier & Finke



Beifahrerin  
**Waltraud Keimeier**  
Standort   
Bad Wünnenberg

## Daimler-Benz LP 911

Baujahr 1974



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Koffer	Achsen	Daimler-Benz
Motor & Leistung	Mercedes-Benz, 126 PS	Bremse	Daimler-Benz
Geschwindigkeit	84 km/h	Getriebe	ZF
Länge, Höhe	9,0 m, 3,6 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	5.000 kg	Produktionszeit	1965 bis 1975
Gesamtgewicht	7.500 kg		

### Typologie

Das Fahrzeug war als Reisetaubentransporter aufgebaut. Norbert Keimeier hat dieses Fahrzeug in Wünnenberg-Haaren gesehen, als er morgens zur Arbeit kam und die Taubenfreunde gerade ihre Vögel fliegen ließen. Er sagte den Taubenfreunden, dass ihm das Fahrzeug gefalle. „Der wird jetzt ausrangiert und durch einen Neuen ersetzt“, war die Antwort. Norbert Keimeier kaufte den Lkw für 1.000 DM als Fahrgestell ohne Aufbau. So wurde er dann erst mal für ein paar Jahre in die Halle gestellt. Einige Jahre später entdeckte Norbert Keimeier dann bei einem Nutzfahrzeughändler, ebenfalls in Bad Wünnenberg-Haaren, einen Ackermann-Möbelkofferaufbau (ehemals Hartmann Paderborn), der perfekt passte. Dieser wurde aufgebaut, das Fahrzeug technisch in Ordnung gebracht und am 15.4.2003 mit neuem (alten) Brief auf Spedition und Logistik Haaren & Keimeier GmbH mit dem Kennzeichen PB-KF 874 zugelassen. Das Fahrzeug befindet sich auch ohne Vollrestauration in einem außergewöhnlich guten Zustand.



Fahrer und  
Eigentümer  
Gijs van Maanen



Beifahrer  
Ibelis van Maanen  
Standort  
Zwartebroek

## DAF T 2400 DK 370

Baujahr 1968



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Achsen	DAF
Motor & Leistung	DAF, 215 PS	Bremse	DAF
Geschwindigkeit	85 km/h	Getriebe	DAF
Länge, Höhe	15,0 m, 3,9 m	Reifen	Pirelli
Leergewicht	15.000 kg	Produktionszeit	1957 bis 1969
Gesamtgewicht	35.000 kg		

### Anhänger

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

### Typologie

Gijs van Maanen fand den DAF durch Zufall in Holland. Der Zustand war schlichtweg katastrophal, sodass eine Komplettrestauration erforderlich wurde. Bei der sehr aufwendigen Restaurierung der Fahrerkabine half Richard Onderwater aus Barneveld. Er hatte es wirklich nicht einfach – doch das Ergebnis spricht für sich. Die Kabine des DAF-Frontlenkers wurde absolut originalgetreu wiederhergestellt und ist ein absolutes Highlight geworden. Das Chassis hat Gijs van Maanen parallel zur Fahrerkabine mithilfe der Ematra Richttechnik aus Barneveld wieder aufgebaut. Sein bereits vor längerer Zeit restaurierter Auflieger ist übrigens sehr sehenswert. Jeder, der einmal die Möglichkeit hat, sollte Gijs fragen, ob er nicht mal eine Führung macht. Schlafzimmer, Essbereich, Küche und Wohnzimmer – da kann ein normales Wohnmobil nicht mithalten.



Fahrer und  
Eigentümer  
Michael  
in het Panhuis



Beifahrer  
Thomas Segger  
Standort  
Duisburg



## Mercedes Benz 814 LN2

Baujahr 1988



### Zugmaschine

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

Das 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, Keilriemen etc. wurde der Mercedes 814 ohne Einschränkung beim TÜV positiv beurteilt.



Fahrer und  
Eigentümer  
Gerd Peist



Beifahrerin  
Petra Peist  
Standort  
Aschersleben 

**Volvo  
F 89**

Baujahr 1976



## Zugmaschine

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	Produktionszeit	k. A.
Gesamtgewicht	16.000 kg		

## 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 Strohtanker 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 dann als Oldtimer zugelassen. Nun kam es zum Umbau von Pritsche auf Wechselbrücke und 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  
Tobias Hamprecht

Eigentümer  
Rolf Hamprecht

Standort  
Künzelsau



## Daimler-Benz L PL 2232

Baujahr 1973



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Koffer	Achsen	Daimler-Benz
Motor & Leistung	Daimler-Benz, 320 PS	Bremse	Knorr-Bremse
Geschwindigkeit	90 km/h	Getriebe	ZF
Länge, Höhe	9,7 m, 4,0 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	11.280 kg		
Gesamtgewicht	22.000 kg	Produktionszeit	1963 bis 1974

### Anhänger

Hersteller	Wackenhut	Leergewicht	3.300 kg
Länge, Höhe	8,9 m, 4,0 m	Gesamtgewicht	16.000 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 Lkw: anfangs Magirus und MAN, später dann auch noch Mercedes. In den 60er- und 70er-Jahren hatte die Firma Hamprecht einige Mercedes der LP-Baureihe im Fuhrpark. Rolf Hamprecht wuchs in dieser Zeit auf und somit hatte er sich den LP verschrieben. Seine Sammlung umfasst mehrere interessante LP in verschiedenen Variationen, unter anderem diesen LPL 2232 mit Wechselfahrgestell. Er ist einer von wenigen LP mit einer blattgederten Vorderachse und einer luftgederten Hinterachse ab Werk. Zu dieser Zeit entdeckte man erst langsam das System mit den Wechselbrücken. Der Wechselrahmen hat vorn eine Hubschwinge, um die Wechselbrücken aufnehmen zu können.



Fahrer und  
Eigentümer  
**Claus Giebel**



Beifahrerin  
**Gabriele Giebel**  
Standort  
Battenberg



## Scania T 112 H

Baujahr 1984



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche
Motor & Leistung	Scania, 305 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	9,7 m, 3,7 m
Leergewicht	9.175 kg
Gesamtgewicht	18.000 kg

Achsen	Scania
Bremse	Wabco
Getriebe	Scania
Reifen	Continental, Barum

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. Der Lkw wurde später wegen eines Getriebeschadens nochmals auf ein Scania 5-Gang-Busgetriebe umgebaut. 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 erfolgte 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 1.3.16 in Deutschland zugelassen.



Fahrer u. Eigentümer  
Karl-Heinz Daniels

Standort  
Köln



**Mercedes-Benz LP 808**

Baujahr 1977

## Zugmaschine

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. Spiegel 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.



Fahrer und  
Eigentümer  
Gerhardt  
Eckardt sen.



Beifahrer  
Dieter Karrenberg  
Standort  
Gießen 

## MAN 15.192 HK

Baujahr 1979



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Kipper	Achsen	MAN
Motor & Leistung	MAN, 192 PS	Bremse	MAN
Geschwindigkeit	97 km/h	Getriebe	MAN
Länge, Höhe	7,0 m, 2,7 m	Reifen	Michelin, Pirelli
Leergewicht	10.800 kg		
Gesamtgewicht	11.990 kg	Produktionszeit	k. A.

### Typologie

Der MAN 15.192 HK wurde 1979 von den Gailschen Tonwerken erworben und war dort innerbetrieblich im Einsatz. Die Firma Eckardt war für die Tontransporte zuständig, und als die Gailschen Tonwerke Insolvenz anmelden mussten, fand Gerhardt Eckardt jun. den Lkw in einer der Hallen. Der MAN, der in einem sehr erbärmlichen Zustand in einer Ecke stand, war dazu noch mit Schrott und Dreck beladen. Gerhardt Eckardt jun. entschloss sich kurzerhand, den MAN zu kaufen, und so kam er in die Transportfirma Eckardt. Mit sehr viel Mühe und Aufwand wurde der MAN von 2009 bis 2011 liebevoll restauriert. Bis zur letzten Schraube zerlegt, bekam er schließlich eine neue Komplettlackierung. Besonders zu erwähnen sind die Bordwände des MAN. Sie sind aus Oliveschenholz und wurden extra auf einer Holzfräsmaschine gefertigt und anschließend mit Bootsack lackiert. Seit der Restaurierung ist der MAN im wohlverdienten Ruhestand und wird nur noch auf Oldtimerveranstaltungen gefahren.



Fahrer	Beifahrerin
Jacob-Arie Terlouw	Willy Terlouw-R.
Eigentümerin	Standort
Willy Terlouw-R.	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	Produktionszeit	1953 bis 1973
Gesamtgewicht	36.000 kg		

### 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 u. Eigentümer  
**Mathias Höfle**

Standort

Oberderdingen 



**Volvo F 10 Globetrotter**

Baujahr 1987

## Zugmaschine

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 Wechsellpritsche ersetzt.

Im Laufe der Zeit  
hat sich vieles verändert.  
Gute Namen bleiben.

*ACTROS*





Fahrer und  
Eigentümer  
**Florian Seyffert**



Beifahrerin  
**Ulrike Seyffert**  
Standort  
Wesel



## Saurer D290F 4x2

Baujahr 1978



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Achsen	Saurer
Motor & Leistung	Saurer D3KT, 290 PS	Bremse	Saurer
Geschwindigkeit	125 km/h	Getriebe	Fuller
Länge, Höhe	9,2 m, 3,7 m	Reifen	Mitas, Trilex
Leergewicht	8.200 kg		
Gesamtgewicht	16.000 kg	Produktionszeit	1976 bis 1983

### Typologie

Gedacht als Schüttguttransporter wurde der Saurer 1978 in Betrieb genommen. Speziell für diesen Einsatz wurde er mit den extrahohen Bordwänden ausgeliefert. Da Anfang der 80er-Jahre aber dann Silolastzüge für solche Transporte eingesetzt wurden, war er nach bereits vier Jahren arbeitslos. Verkaufen wollte man den noch jungen Wagen nicht, besonders, nachdem die Werksleitung von Saurer gerade das Ende des Lastwagenbaus verkündet hatte. So wurde er von da an für Sonderaufgaben verwendet und stand ansonsten in der Garage. 2012 war es dann so weit. Aus Platzgründen wurde der Saurer verkauft und Seyffert konnte den Saurer, der gerade mal 86.250 km auf dem Tacho hatte, übernehmen. Die deutsche Abnahme war überhaupt kein Problem, angesichts des sehr guten, unrestaurierten Zustands. Nur der Unterfahrschutz hinten musste ergänzt werden, und einen neuer Satz Reifen gab es auch noch dazu.



Fahrer u. Eigentümer  
**Uwe Ziegler**  
 Standort  
 Stuttgart



**Opel Blitz**

Baujahr 1958

## Zugmaschine

Fahrzeugart	Kasten	Achsen	Opel
Motor & Leistung	Opel, 120 PS	Bremse	ATE
Geschwindigkeit	120 km/h	Getriebe	Daimler-Benz
Länge, Höhe	6,0 m, 2,1 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	2.100 kg		
Gesamtgewicht	4.100 kg	Produktionszeit	1952 bis 1960

## Typologie

Der Blitz von Uwe „Sepp“ Ziegler war von 1958–1991 in Syke bei der Grafschaft Hoya als Feuerwehr gelaufen. Dort war er bis zu seiner Ausmusterung im Jahre 1991 im Einsatz. Seitdem stand er leider nur herum und gammelte vor sich hin. 2015 kaufte Sepp Ziegler den Opel Blitz. Er bautet den Blitz zum historischen Renntransporter um, um damit seinen Vorkriegsrennwagen zu transportieren. Dazu musste er den Radstand, also den Rahmen, um 50 cm verlängern und den Aufbau entsprechend neu aufbauen und anpassen. Im Rahmen dieses Umbaus wurde auch ein stärkerer Motor und ein passendes Getriebe in den Blitz implantiert. Nun lässt sich bequem eine Reisegeschwindigkeit von 120 km/h erreichen, und das mit dem Vorkriegsrennwagen on top.



Fahrer und  
Eigentümer  
**Jan Hoek**



Beifahrer  
**Joke van Tamelen**  
Standort  
**Maarssen**



## Mack RW 713

Baujahr 1985



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Achsen	Mack
Motor & Leistung	Mack, 350 PS	Bremse	Mack
Geschwindigkeit	90 km/h	Getriebe	Mack
Länge, Höhe	6,0 m, 4,0 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	7.500 kg	Produktionszeit	1977 bis 1992
Gesamtgewicht	18.500 kg		

### Anhänger

Hersteller	Pacton	Leergewicht	6.500 kg
Länge, Höhe	8,0 m, 4,0 m	Gesamtgewicht	18.500 kg

### Typologie

Die Marke Mack gibt es seit 1900 in den USA. Es ist der einzige Lkw-Hersteller, der all seine Fahrzeugkomponenten selber herstellt. Der Vorteil, der daraus resultiert, ist, dass diese perfekt aufeinander abgestimmt sind. Die Motoren (bis 500 PS) werden übrigens in der Fabrik in Hagerstown, Maryland, hergestellt. Das Superliner Modell von Mack wurde im Jahre 1977 auf dem Markt eingeführt. Bis 1992 wurde diese Variante in Allentown, Pennsylvania hergestellt. Mack-Trucks gelten von jeher als unverwundlich. Die Zugmaschine von Jan Hoek tat die ersten 15 Jahre ihren Dienst in Kanada, bevor sie 1999 in die Niederlande importiert wurde. Dort wurde sie aufwendig restauriert. Hierzu wurde die Kabine vom Chassis getrennt und beides aufwendig überarbeitet. Seit dem Jahr 2000 wird die Zugmaschine im eigenen Fuhrbetrieb eingesetzt.



Fahrer u. Eigentümer  
Reinhard Hofmann

Standort  
Röhrsdorf



**Ernst Grube S 4000**

Baujahr 1981

## Zugmaschine

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	2.640kg
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 freut sich der Oldtimer nun nach diversen Instandsetzungsarbeiten auf den ersten großen 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.



Fahrerin  
S. Fehrenkötter  
Eigentümer  
Sped. Fehrenkötter



Beifahrerin  
Larissa Graf-Fehrenk.  
Standort  
Sassenberg



## Büssing LT 11 „Staubsauger“

Baujahr 1965



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Koffer	Achsen	Büssing
Motor & Leistung	Büssing, 135 PS	Bremse	Grau
Geschwindigkeit	75 km/h	Getriebe	Büssing
Länge, Höhe	8,2 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	6.450 kg		
Gesamtgewicht	11.600 kg	Produktionszeit	1961 bis 1970

### Typologie

Das abgesenkte Fahrerhaus dieses Typs diente verschiedenen Einsatzzwecken. So war der Büssing Baujahr 1965 bei der Lufthansa mit einem Scherenhubtisch ausgestattet und brachte Lebensmittelcontainer an Flugzeuge heran. Wegen ihres niedrigen Fahrerhauses wurden diese Fahrzeuge „Staubsauger“ genannt. Nach seiner Dienstzeit bei der Lufthansa kam dieser Lastwagen Anfang der 80er-Jahre zur Firma Fehrenkötter. Nach einer gründlichen Generalüberholung war das Fahrzeug im Nahverkehr mit einer Planenpritsche unterwegs. Anschließend wurde der Lkw im Werksverkehr auf dem Gelände eines Kunden eingesetzt. Nach mehr als zehn Jahren und annähernd acht Jahren Standzeit war der Büssing wieder restaurierungsbedürftig. Der „Staubsauger“ wurde komplett demontiert – das Fahrerhaus war vom Rostfraß schwer gezeichnet. Den Planenaufbau tauschte Robert Fehrenkötter gegen einen Möbelkoffer von Ackermann aus. Nach mehr als einem Jahr Restaurierungszeit erstrahlte der Büssing in neuem Glanz. Auf den Außenwänden des Koffers lautet die Botschaft: Es ist wieder Zeit für die Deutschlandfahrt.



**KOPFSCHMERZEN? ZAHNWEH?**

**SCHWINDELGEFÜHL? 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 für eine schnelle ambulante Behandlung zur Verfügung.

Wo Sie unterwegs einen Arzt in Ihrer Nähe finden, erfahren Sie unter **01805 112024\*** oder unter **www.docstop.eu**. Eine Mitgliedschaft ist nicht erforderlich, die Behandlungskosten übernimmt Ihre Krankenkasse. **DocStop hilft! Sag' es weiter!**

**HOTLINE: 01805-112 024\* • WWW.DOCSTOP.EU**

\*Ein Anruf aus dem Festnetz kostet 14 Cent/Min. und max. 42 Cent/Min. aus den Mobilfunknetzen.





Fahrer und  
Eigentümer  
Eppie Bok



Beifahrerin  
Lia Bok  
Standort  
Nietap

**MAN**  
**19.321**

Baujahr 1988



## Zugmaschine

Fahrzeugart Pritsche  
Motor & Leistung MAN, 320 PS  
Geschwindigkeit 100 km/h  
Länge, Höhe 9,0 m, 3,7 m  
Leergewicht 7.000 kg  
Gesamtgewicht 19.000 kg

Achsen MAN  
Bremsen Knorr-Bremse  
Getriebe Fuller  
Reifen Good Year

Produktionszeit 1979 bis 1992

## 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 und  
Eigentümer  
Andreas Berger



Beifahrerin  
Doreen Albrecht  
Standort  
Oberlungwitz 

## Ernst Grube S 4000-1

Baujahr 1959



### Zugmaschine

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	Produktionszeit	1957 bis 1965
Gesamtgewicht	8.100 kg		

### 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 wurde 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 und  
Eigentümer  
Klaus Block



Beifahrer  
Carlo Krohn  
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	Produktionszeit	1977 bis 1993
Gesamtgewicht	16.000 kg		

### Anhänger

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 und  
Eigentümer  
Uwe Ludwig



Beifahrer  
Christian Schneider  
Standort  
Sandersdorf-Brehna 

## Volvo F 88

Baujahr 1973



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Achsen	Volvo
Motor & Leistung	Volvo, 260 PS	Bremse	Wabco
Geschwindigkeit	85 km/h	Getriebe	Volvo
Länge, Höhe	6,8 m, 3,0 m	Reifen	Fulda, Michelin
Leergewicht	6.450 kg	Produktionszeit	1965 bis 1977
Gesamtgewicht	17.500 kg		

### Anhänger

Hersteller	Volvo	Leergewicht	7.000 kg
Länge, Höhe	13,0 m, 3,8 m	Gesamtgewicht	40.000 kg

### Typologie

Um nicht im Westen kaufen zu müssen, importierte die DDR viele Volvos aus Schweden. Der Volvo von Uwe Ludwig war ab 1977 im Einsatz bei den Chemischen Werken Walter Ulbricht in Buna. Dort zog er einen Tankauflieger für Chemietransporte. 1985 kaufte Gerhardt Ludwig, der Vater von Uwe, den schrottreifen Volvo. Eigentlich konnten private Fuhrunternehmer in der ehemaligen DDR von einem Volvo nur träumen. Für Gerhardt wurde dieser Traum wahr. Im Jahre 1990 wurde der F88 dann in der eigenen Werkstatt komplett saniert. Ausgiebige Blecharbeiten standen an, und aus dem Dreiaxser wurde ein Zweiaxser gemacht, der mittlerweile übrigens 700.000 km auf der Uhr hatte. Die gesamten Restaurations- und Umbauarbeiten dauerten acht Wochen. Seitdem ist der Volvo wieder im Einsatz und wird nun auch regelmäßig bei Oldtimertreffen gefahren.



Fahrer und  
Eigentümer  
Dirk Rabeneck



Beifahrerin  
Sonja Wick  
Standort  
Münster



**MAN**  
**16.320**

Baujahr 1972



## Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Achsen	Büssing
Motor & Leistung	Büssing, 320 PS	Bremse	Büssing
Geschwindigkeit	98 km/h	Getriebe	ZF
Länge, Höhe	8,3 m, 3,8 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	8.570 kg		
Gesamtgewicht	16.000 kg	Produktionszeit	1967 bis 1972

## Typologie

Der MAN von Dirk Rabeneck wurde Ende der 1970er-Jahre von einem selbst fahrenden Spediteur unfallbeschädigt übernommen. Mit einem neuen Fahrerhaus, Trilex-Rädern und verstärkten Federn ging das Berufsleben dann bis 1988 für den Pritschenwagen weiter. Abgestellt in einer Garage, die eigentlich das Erdgeschoss eines Wohnhauses war, wurde der Unterflur nach 15 Jahren aus dem Dornröschenschlaf erweckt. Die Bergung gestaltete sich schwierig, da das Wohnhaus mittlerweile in einem verkehrsberuhigten Bereich stand und das Straßenniveau durch Baumaßnahmen angehoben worden war. Technikinstandsetzung und kleinere kosmetische Sachen waren nur erforderlich, da der MAN Büssing ausschließlich im Sommer eingesetzt worden war. Für Dirk Rabeneck musste es nach Borgward B 4500 und Mercedes LG 315 unbedingt ein Fahrzeug mit Unterflurmotor aus seinen Kindertagen sein. Die Suche war kurz und beim vierten Eigentümer erfolgreich. Das i-Tüpfelchen war dann die mit 320 PS stärkste Ausführung mit Turbolader.

# Damit läuft es wie geschmiert: Alles über Öle, Fette und Betriebsstoffe



Nur  
16,20 Euro\*

## Das einzigartige Nachschlagewerk mit über 2.500 Produkteinträgen: die DEKRA Betriebsstoff-Liste 2018

Zu bestellen im Internet: [www.eurotransport.de/shop](http://www.eurotransport.de/shop)  
oder per Fax: (07 11)-7 84 98-75, Email: [alexander.fischer@etm.de](mailto:alexander.fischer@etm.de)

Herstellung: Geschäftsbereich ETM corporate publishing, [www.eurotransport.de](http://www.eurotransport.de).  
EuroTransportMedia, Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, HRB 15308,  
Geschäftsführer: Oliver Trost. Belieferung durch: ZENIT Pressevertrieb GmbH, Julius-Hölder-Straße 47, 70597 Stuttgart,  
Geschäftsführer: Joachim John, Michael Staudenmaier, Sitz und Registergericht: Stuttgart HRB 10156

\* Zzgl. Versand. Lieferung solange der Vorrat reicht.



Fahrer  
**Franz Fischer**  
Eigentümer  
Sonax



Beifahrer  
**André Preiss**  
Standort  
Neuburg a. d. Donau



## VW Bus T1

Baujahr 1964



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Kastenwagen	Achsen	Volkswagen
Motor & Leistung	Volkswagen, 75 PS	Bremse	Volkswagen
Geschwindigkeit	120 km/h	Getriebe	Volkswagen
Länge, Höhe	4,2 m, 1,9 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	930 kg	Produktionszeit	1950 bis 1967
Gesamtgewicht	1.950 kg		

### Typologie

Der Sonax VW Bulli wurde 1964 an die Deutsche Bundespost in Darmstadt ausgeliefert. Im Laufe der Jahre schaffte er sogar den Sprung über den großen Teich und landete in Kalifornien. Im Jahre 2012 wurde der VW Bulli zurückgeholt nach Deutschland. Seine Restaurierung fand an seiner Geburtsstätte in Hannover statt, bei den Oldtimerexperten von Volkswagen Nutzfahrzeuge. Insgesamt zwei Jahre dauerte die sehr aufwendige Restauration des Kastenwagens. Doch allein bei Nostalgie blieb es nicht, denn schließlich sollte der Sonax-Bulli im Rahmen klassischer Fahrveranstaltungen zurück auf die Piste! So bekam der Bulli einen leistungsgesteigerten Motor, eine dezente Tieferlegung, Bilsteinstoßdämpfer und Scheibenbremsen an der Vorderachse. Der Laderaum selbst blieb frei von Einbauten, soll der Sonax-Bulli doch zukünftig Platz für spezielles Renn-Equipment bieten. Zudem komplettiert ein zeitgenössisches Blaupunkt-Radio die Reise in die 1960er-Jahre.



Fahrer und  
Eigentümer  
Heinz Seine



Beifahrerin  
Annette Seine  
Standort  
Haltern a. See 

## Scania 92 H

Baujahr 1986



### Zugmaschine

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	Produktionszeit	1980 bis 1993
Gesamtgewicht	16.000 kg		

### 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  
**Mike Sonntag**



Beifahrerin  
**Judith Klar**  
Standort  
Diemelstadt 

## Volvo F 1020 Baujahr 1977



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Achsen	Volvo
Motor & Leistung	Volvo, 260 PS	Bremse	Volvo
Geschwindigkeit	100 km/h	Getriebe	Volvo
Länge, Höhe	5,6 m, 3,2 m	Reifen	Uniroyal
Leergewicht	6.190 kg	Produktionszeit	1977 bis 1984
Gesamtgewicht	16.000 kg		

### Anhänger

Hersteller	Schmitz	Leergewicht	7.490 kg
Länge, Höhe	13,2 m, 3,9 m	Gesamtgewicht	35.000 kg

### Typologie

Das Arbeitsleben des Volvo F 1020 von Mike Sonntag begann im Oktober 1978 in Frankreich. 2009 wurde der Volvo von einem Oldtimerfreund nach Deutschland geholt und Mike Sonntag konnte ihn dann erwerben. Zusammen mit seinem Vater begann Mike damit, den Lkw zu restaurieren. Im Fahrerhaus fanden die beiden unter anderem ein Prüfbuch, aus dem der Hinweis hervorging, dass der Volvo im Einsatz bei einem Schaustellerbetrieb gewesen ist. Viel spannender waren jedoch die vielen Belege und Parkscheine, die darauf hindeuteten, dass er sehr viele Fahrten in den Nahen Osten unternommen hatte! 2010 fand dann die erste große Ausfahrt (1.100 km) zum Lkw-Treffen nach Schlechtbach statt. Mittlerweile hat der Volvo nun 45.000 km abgespult und das ohne jegliche Probleme.

# Ihre Profi-Newsletter – maßgeschneidert!

Sichern Sie sich Ihren Informationsvorsprung mit den neuen Newslettern für die Transport- und Nutzfahrzeugbranche.



Die eurotransport-Newsletters aus den Redaktionen **trans aktuell**, **lastauto omnibus** und **FERNFAHRER** informieren Sie jetzt noch aktueller und ganz nach Ihren Interessen.

- ✓ Eurotransport **Logistik & Management** (wöchentlich Montags, Mittwochs, Freitags)
- ✓ Eurotransport **Transporter-News** (wöchentlich Dienstags)
- ✓ Eurotransport **Bus-News** (wöchentlich Mittwochs)
- ✓ Eurotransport **Lkw-News** (wöchentlich Donnerstags)
- ✓ **FERNFAHRER** (monatlich Freitags)

## KOSTENLOS!



Abonnieren Sie jetzt Ihre Wunsch-Newsletter unter:  
[www.eurotransport.de/newsletter](http://www.eurotransport.de/newsletter)



Fahrer  
**Thomas Wadman**  
Eigentümer  
Ulf Jönsson



Beifahrer  
**Hans Andersson**  
Standort  
Helsingborg 

## Volvo FB 88

Baujahr 1967



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche
Motor & Leistung	Volvo, 250 PS
Geschwindigkeit	100 km/h
Länge, Höhe	9,4 m, 3,8 m
Leergewicht	9.640 kg
Gesamtgewicht	22.000 kg

Achsen	Volvo
Bremse	Volvo
Getriebe	Volvo
Reifen	Michelin

Produktionszeit 1965 bis 1977

### Anhänger

Hersteller	Parator
Länge, Höhe	11,2 m, 3,8 m

Leergewicht	6.780 kg
Gesamtgewicht	20.500 kg

### Typologie

Diesen Volvo FB 88 konnte Ulf Jönsson bei einer Nachlass-Auktion ersteigern. Der FB 88 hatte gerade mal 90.000 km auf der Uhr und befand sich in einem sehr guten Zustand. Die 8er-Reihe von Volvo war damals in den 60er-Jahren die Rettung für Volvo. Zu dieser Baureihe gehörten die Modelle 82 bis 89. Änderungen gab es in insgesamt acht Bereichen: Motor, Getriebe, Hinterachse, Rahmen, Lenkung, Bremse, Federung und Fahrerhaus. Der Anhänger ist ein Parator aus dem Jahre 1969. Dieses Fabrikat wurde von Volvo und Parator ab Ende der 60er-Jahre bis 1971 hergestellt.



Fahrer  
**Bo Möller**  
Eigentümer  
**Ulf Jönsson**



Beifahrer  
**Klas Andersson**  
Standort  
**Helsingborg**



## Scania-Vabis LB 76 S

Baujahr 1967



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Achsen	Scania-Vabis
Motor & Leistung	Scania-Vabis, 260 PS	Bremse	Scania-Vabis
Geschwindigkeit	100 km/h	Getriebe	Scania-Vabis
Länge, Höhe	5,6 m, 3,8 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	6.560 kg	Produktionszeit	1963 bis 1968
Gesamtgewicht	16.500 kg		

### Anhänger

Hersteller	Kilafors	Leergewicht	8.460 kg
Länge, Höhe	12,6 m, 3,0 m	Gesamtgewicht	32.000 kg

### Typologie

Diesen Scania-Vabis ließ Börje Jönsson am 1. August 1967 auf seine Firma zu. Es war das 8. Neufahrzeug dieser Baureihe, das er kaufte, und ihm sollten weitere folgen. Insgesamt liefen fünf Zweiachser, drei LBS 76 als Dreiachser-Hängerzüge und ein Zweiachser-Hängerzug sowie eine Dreiachser-Sattelzugmaschine. Dieser Vabis mit dem Kennzeichen M 4461 wurde bis Mitte der 70er-Jahre im Kontinentalverkehr eingesetzt – also in Westeuropa. Er war bis zum 24. November 1987 im Einsatz und ging mit 2,5 Millionen Kilometer in den wohlverdienten Ruhestand.



**Fahrer**  
**Knut Evensen**  
**Eigentümer**  
**J. Evensen & Sønner**



**Beifahrer**  
**Petter Melsom**  
**Standort**  
**Sandefjord**

## **Scania-Vabis** **LS 7650**

**Baujahr 1963**



### **Zugmaschine**

<b>Fahrzeugart</b>	<b>Pritsche</b>	<b>Achsen</b>	<b>Scania-Vabis</b>
<b>Motor &amp; Leistung</b>	<b>Scania-Vabis, 225 PS</b>	<b>Bremse</b>	<b>Scania-Vabis</b>
<b>Geschwindigkeit</b>	<b>95 km/h</b>	<b>Getriebe</b>	<b>Scania-Vabis</b>
<b>Länge, Höhe</b>	<b>9,7 m, 3,4 m</b>	<b>Reifen</b>	<b>Sawo</b>
<b>Leergewicht</b>	<b>8.400 kg</b>	<b>Produktionszeit</b>	<b>1953 bis 1968</b>
<b>Gesamtgewicht</b>	<b>21.000 kg</b>		

### **Anhänger**

<b>Hersteller</b>	<b>Fruehauf</b>	<b>Leergewicht</b>	<b>4.660 kg</b>
<b>Länge, Höhe</b>	<b>8,5 m, 3,4 m</b>	<b>Gesamtgewicht</b>	<b>20.000 kg</b>

### **Typologie**

Dieser Scania-Vabis wurde 1963 von der Spedition Johann Evensen neu gekauft und fuhr im internationalen Speditionsverkehr bis 1973 in der Spedition. 1997 konnte Knut Evensen den Scania zurückkaufen. Nun wurde er vollkommen restauriert. Dazu musste die Kabine komplett neu aufgebaut werden. Die Originalkabine war eine „BeGe 1600 Luxus Kabine“, von der es insgesamt nur sieben Stück gab. Nach der Restauration ist dieser Scania mit dieser Kabine nun der einzige seiner Art, der überlebt hat. Die gesamte Überholung des Scania-Vabis dauerte bis 2007. Alle anfallenden Arbeiten wurden durch ehemalige Werkstattmitarbeiter der Spedition Evensen ausgeführt. Dieser Scania-Vabis Z-12242 hat ca. 2.000.000 km auf den Felgen. Es gibt im Prinzip keine Stadt in Europa, in der er nicht war. Die Spedition Evensen führte übrigens die weltweit längste Transporttour durch: den „Bandar Abbas Express“. Von Norwegen bis in den Iran – ganze 16.000 km.



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**  
*ΛΕΙΚΡΟΝΗ ΠΟΥ ΣΕΛΙΝΙΣΕ*



[www.autohaus-determann.de](http://www.autohaus-determann.de)



Fahrer und  
Eigentümer  
**Roland Berg**



Beifahrer  
**Jonny Gustafsson**  
Standort  
Ljungby 

## Scania-Vabis LS 76 S

Baujahr 1966



### Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Achsen	Scania-Vabis
Motor & Leistung	Scania-Vabis, 240 PS	Bremse	Scania-Vabis
Geschwindigkeit	100 km/h	Getriebe	Scania-Vabis
Länge, Höhe	7,8 m, 2,8 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	7.640 kg	Produktionszeit	1963 bis 1968
Gesamtgewicht	21.300 kg		

### Anhänger

Hersteller	ASJ Fruehauf	Leergewicht	5.100 kg
Länge, Höhe	11,5 m, 3,6 m	Gesamtgewicht	25.000 kg

### Typologie

Dieser Scania-Vabis LS 76 S aus dem Jahre 1966 war viele Jahre als Holztransporter in den Wäldern von Schweden im Einsatz. Im nächsten Betrieb wurde er dann zu einer Sattelzugmaschine umgebaut. Die Geschwindigkeit wurde auf 30 km/h reduziert, und der Vabis wurde als reine Zugmaschine eingesetzt. Es folgten harte Jahre für den Scania, und schließlich wurde er außer Betrieb genommen. Nun folgte zum Glück die Komplettrestauration, da er sich in einem sehr schlechten Zustand befand. 2008 konnte Roland Berger den restaurierten Scania Vabis in Uppsala kaufen und hütet ihn seitdem wie einen Schatz.



Fahrer u. Eigentümer  
**Johannes Peine**  
 Standort   
 Warburg-Scherfede



**Volvo F 89-38 4x2**

Baujahr 1972

## Zugmaschine

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 ebenfalls 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.



Fahrer u. Eigentümer  
Johann-H. Hahn

Standort  
Weddinghusen 



**VW Typ 2 T1**

Baujahr 1965

## Zugmaschine

Fahrzeugart	Sonderfahrzeug	Achsen	Volkswagen
Motor & Leistung	VW, 43 PS	Bremse	Volkswagen
Geschwindigkeit	80 km/h	Getriebe	Volkswagen
Länge, Höhe	4,2 m, 1,9 m	Reifen	Michelin
Leergewicht	1.130 kg		
Gesamtgewicht	2.150 kg	Produktionszeit	1950 bis 1967

## Typologie

Der VW Bulli von Johann-Heinrich Hahn trat seinen Dienst 1965 bei einer schleswig-holsteinischen Dorffirewehr an. Der klassische VW-Kastenwagen mit einer Heckscheibe, 44-PS-Boxermotor und seinen einfachen Schiebefenstern in den beiden vorderen Türen. Nicht zu vergessen die beiden vorderen Dreieckscheiben, die die Funktion der Klimaanlage übernehmen. 1990 wurde Hahn durch Zufall auf diesen Bulli aufmerksam. Im Tausch gegen einen VW Golf GTI konnte er den Bulli von zwei jungen Männern erwerben. Den beiden jungen Männern, denen der Bulli gehörte, waren die 44 PS auf Dauer dann doch zu wenig. Hahn hat den Bulli dann sogleich umgebaut, damit er auch darin übernachten kann. Eine klappbare Schlafbank im klassischen Design, reichlich Stauraum. Der Bulli hat eine kleine Dachluke, die für Frischluft sorgt, einen Geschirrschrank und eine Kochnische. Im Führerhaus erinnert die rot lackierte Armaturentafel noch an die Zeit bei der Feuerwehr. Eine elektrische Diebstahlsicherung vervollständigt das kleine Wohnmobil. Statt der angeblichen 105 km/h wird der Bulli gemächlich mit max. 80 km/h nun regelmäßig bewegt.

Bestellen Sie jetzt Ihren  
**Kalender 2019**

im Format DIN A2



**Oldtimer  
Kalender 2019**

Bestellnummer: #130047



**Schwertransport  
Kalender 2019**

Bestellnummer: #130048



**Supertrucks  
Kalender 2019**

Bestellnummer: #130049

**Bestellung unter:**

FERNFAHRER Kundenservice  
Zenit Pressevertrieb GmbH  
Postfach 81 06 40, 70523 Stuttgart  
Telefon: +49(0)7 11/72 52-266  
Fax: +49(0)7 11/72 52-333  
E-Mail: fernfahrer@zenit-presse.de

**shop.eurotransport.de**

**je nur 19,90 €**

inkl. MwSt., zzgl. Verpackung und Versand

EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart,  
Stuttgart HRB 15308, Geschäftsführer: Oliver Trost; Vertrieb: Belieferung, Betreuung und Inkasso erfolgen  
durch ZENIT Pressevertrieb GmbH, Julius-Hölder-Str. 47, 70597 Stuttgart. Geschäftsführer: Joachim John,  
Michael Staudenmaier. Sitz und Registergericht: Stuttgart HRB 10156.

## **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.),**

Thomas Paul Göttl  
paul.goettl@etm.de

## **Projektleitung**

Alexander Fischer  
alexander.fischer@etm.de

## **Redaktion**

Carina Belluomo, Jana Bronsch-Chassard,  
Alexander Fischer, Georg Weinand

## **Produktion und Grafik**

Stephanie Tarateta, Monika Haug

## **Schlussredaktion**

Schlussredaktion.de

## **Anzeigenverkauf und -abwicklung**

Alexander Fischer

## **Fotos**

Archiv, Hersteller, Teilnehmer,  
Thomas Küppers, Alexander Fischer.  
Auf dem Titel: Spelle: Krone, Göteborg:  
Per Pixel Petersson, Tidaholm: Alexander  
Fischer, Hillerstorp: High Chaparral,  
Malmö: Justin Brown, Schweden:  
Sara Ingman. Aus den Städten: Schweden:  
Ola Ericson, Rikard Lagerberg, Sara Ingman,  
Spelle: Richard Heskamp, Hamburg:  
Christian O. Bruch, Kiel: Kai Joachim  
Kokott, Göteborg: Daniel Högberg,  
Tidaholm: Mattias Nilsson, Hillerstorp:  
High Chaparral; Malmö: Aline Lessner,  
Neustadt-Glewe: Fotostudio K3-Kruse  
GmbH Neustadt-Glewe

## **Druckerei**

Drake Media GmbH,  
32549 Bad Oeynhausen

## **Organisation**

### **16. 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

# Personal gesucht?

Versuchen  
Sie es mit  
*Vitamin F!*



*Vitamin F* – die Personalvermittlung der Fehrenkötter Personaldienstleistungen. *Vitamin F* entlastet Sie und führt garantiert zum Erfolg. Vom Stellenprofil bis zur Vorbereitung der Bewerbungsgespräche übernehmen wir für Sie die Personalsuche und das komplette Bewerbermanagement.

Mit *Vitamin F* finden Sie die besten Mitarbeiter für Ihr Unternehmen: Mitarbeiter mit der richtigen Qualifikation, die genau zu Ihnen passen.

Wollen Sie mehr über *Vitamin F* erfahren? Rufen Sie uns an.  
Frau Sandra Fehrenkötter berät Sie gern. Tel.: +49 (05485) 83 08-60



[www.fehrenkoetter-personal.de](http://www.fehrenkoetter-personal.de)

**Fehrenkötter  
Personaldienstleistungen GmbH**

Ladbergen, Ibbenbüren,  
Gütersloh, Warendorf



**FEHRENKÖTTER**  
Qualität kommt an.



Seit Lastwagen erfunden wurden, rollen sie auf MICHELIN Reifen. Wir versichern Ihnen, Sie auch in Zukunft mit besonders sicheren, wirtschaftlichen und umweltschonenden Reifen zu versorgen.

[lkw.michelin.de](http://lkw.michelin.de)

 **MICHELIN**