



Hulst



Wognum



Druten



Eindhoven

21. Deutschlandfahrt für
historische Nutzfahrzeuge

BeNeLux-Tour

27. 8. 2026

**Wörth
am Rhein**
Mercedes-Benz
Trucks Classic

28. 8. 2026

Lentzweiler
Faymonville

29. bis 30. 8. 2026

Hulst
St. Paul

31. 8. 2026

Wognum
Simon Loos

1. 9. 2026

Druten
Metropole
Museum

2. bis 3. 9. 2026

Eindhoven
DAF

4. bis 5. 9. 2026

Weeze
Airport Weeze



BFS
BENTON & BOWLES
FRANKFURT

BRABENDER group
a conversion technology for legends

DAF

**CAMLER
TRUCKS**

DEKRA

Ford
TRUCKS
Sharing the load

FAYMONVILLE

Mercedes-Benz
Trucks Classic

MICHELIN

METROPOLE

**SCHMITZ
CARGOBULL**
The Trailer Company.

SPUR **SH**

Simon Loos

TV Volksbank
im Bergischen Land

www.historische-deutschlandfahrt.de

Initiative Historische
Nutzfahrzeuge

FEHRENNKÖTTER
Ihre Reise beginnt hier

trans aktuell
Die Zeitschrift für Transport, Logistik und Management

FERNFAHRER
Die Zeitschrift für Fernfahrer

VDA



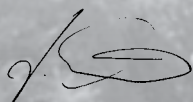
Liebe Freunde historischer Nutzfahrzeuge,

in diesem Jahr brechen wir zu unserer Tour durch die BeNeLux-Länder auf. Neben den wunderschönen Landschaften sowohl in Luxemburg, in Belgien als auch in den Niederlanden, reizt mich vor allem die Innovationskraft, der man in diesen Ländern seit Jahrzehnten begegnet. Insbesondere in den Niederlanden wurden immer wieder Lösungen entwickelt, die wir uns in Deutschland erst einmal ganz genau ansehen mussten und diese dann meist sehr vorsichtig übernommen haben. Ich erinnere mich hier an die ersten Kurzkuppelsysteme, mit denen Aufbaulängen möglich waren, die vorher schlicht nicht darstellbar waren. Es wurden aber auch Fahrzeuge, wie zum Beispiel der Megatrailer, in den Niederlanden entwickelt, die heute zum absoluten Standard auf den europäischen Straßen gehören.

Auch die Entwicklung unseres Tourpartners Faymonville aus Belgien zeigt sehr deutlich, wie man mit enormer Innovationskraft nicht nur in wenigen Jahrzehnten eine extreme Wachstumsstory hinlegt, sondern auch wie man seinen Wettbewerbern davoneilen kann. Für mich ist in dieser Geschichte ein klares Signal zu erkennen: Schauen wir doch mal zu unseren Nachbarn und lernen. Mir sind bei der Vorbereitung zu unserer Tour viele Beispiele aufgefallen, nicht nur im Bereich des Straßengüterverkehrs und der Nutzfahrzeuge, an denen wir uns in Deutschland orientieren sollten.

Ich freue mich sehr, dass wir mit den Innovationen von gestern in diesen drei wunderschönen Ländern zu tollen Partnern der Tour fahren dürfen.

Ich wünsche allen Teilnehmern eine schöne und pannenfreie Tour und allen Partnern und Zuschauern viel Freude mit unserem rollenden Museum.



Herzlichst,
Ihr Joachim Fehrenkötter



**Joachim
Fehrenkötter**
Organisationsleiter
Tour der Legenden



Für weitere Einblicke einfach unseren
QR-Code scannen oder besuchen Sie unsere Website:
www.historische-deutschlandfahrt.de.



Die Teilnehmer

Teilnehmer nach Startnummern	6
Teilnehmer in alphabetischer Reihenfolge	10

Grußwort

Joachim Fehrenkötter , Organisationsleiter	3
Oliver Trost , Geschäftsführer ETM Verlag Stuttgart	14
Hildegard Müller , Präsidentin des Verbandes der Automobilindustrie (VDA)	16

Die Tour

Karte zum Tourverlauf und Tourbeschreibung	18
Partner und Sponsoren	32

Teilnehmer-Porträts

Porträts aller Teilnehmer und Fahrzeuge	38
---	----

Impressum

146

GEBRAUCHT. GEPRÜFT. GEPFLEGT.

- Umfassende Gebrauchtwagen-Garantie
- Spezialfahrzeuge mit hochwertigen Ausstattungen
- Individuelle Beratung und Service
- Hohe Verfügbarkeiten & schnelle Lieferzeiten

Wenn es um hochwertige gebrauchte Nutz- und Spezialfahrzeuge geht, sind wir Ihr zuverlässiger Partner. Mit umfangreichen Services und individueller Beratung können Sie sich an über 90 Standorten auf uns verlassen. Bei uns finden Sie für jeden Einsatz Fahrzeuge in Top-Zustand. Gebrauchtwagen-Garantie und Premium-Ausstattungen inklusive.

Drive the Future.
www.bfs.tv



Teilnehmer nach Startnummern

Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
1	Alexander Peno	Mercedes-Benz	L 5000	1951	Pritsche	38
2	Alex Goddiijn	DAF	FT 2105 DHTD 325	1986	Sattelzugm	39
3	Wim Kuijl	FTF	FS-7.13AT	1990	Sattelzugm.	40
4	Dieter Kuijl	FTF	FS-7.205	1982	Sattelzugm.	42
5	Johannes Peine	Volvo	F 89	1972	Koffer	43
6	Rudi Steinbrenner	Mercedes-Benz	LP 333	1960	Koffer	44
7	Gijs van Maanen	Magirus-Deutz	Jupiter	1963	Koffer	45
8	Paul Witteler	Borgward	B 555 A	1959	Sonderfahrzeug	46
9	Andreas Stapelfeld	Faun	F60/36 S	1955	Pritsche	48
10	Tobias Hamprecht	Mercedes-Benz	NG 1635 S	1989	Sattelzugm.	49
11	Andreas Ölgemöller	Büssing	8000	1953	Pritsche	50
12	Thomas Paul Göttl	Büssing	BS 16 L	1970	Pritsche	51
13	Konrad Auwärter	Neoplan	Jetliner N 208	1986	Omnibus	52
14	Thies Anhalt	Volvo	F12	1991	Sattelzugm.	53
15	Andreas Föllén	Mercedes-Benz	2435 L 6x2	1991	Pritsche	54
16	Christian Teuber	Mercedes-Benz	NG 1419	1979	Sattelzugm.	56
17	Heinz-Bruno Hecker	Krupp Südwerke	Titan SWL 80	1952	Pritsche	57
18	Joachim Fehrenkötter	Büssing	6000	1955	Pritsche	58
19	Jan Lewiszong	DAF	3300 ATI	1986	Sattelzugm.	59
20	Björn Rinkel	Mercedes-Benz	O 3500	1950	Omnibus	60
21	N. N.	Mercedes-Benz	L 1113	1966	Pritsche	62
22	Karl-Heinz Loers	Faun	L8/38 Z1	1961	Pritsche	63
23	Uwe Ludwig	Volvo	NL 12	1976	Sattelzugm.	64
24	Theo Mühlenbein	Krupp	S 806/4300	1967	Sattelzugm.	65
25	Dominic Newby	Mercedes-Benz	1422 NG	1976	Sattelzugm.	66
26	Fritz Rademacher	Scania	112 H	1984	Sonderfahrzeug	67
27	Michael Rogler	IFA	W50 L/SP	1970	Pritsche	70
28	Christian Schäfer	Mercedes-Benz	NG 1628	1981	Sattelzugm.	71
29	Jos van der Gaag	Scania	142 H	1981	Sattelzugm.	72

Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
30	Kees van Heezik	Mack	C 600	1962	Pritsche	73
31	Beat Wegmüller	FBW	DD/ON 50	1951	Omnibus	74
32	Jan Varnhagen	Hanomag-Henschel	F 221 S	1972	Sattelzugm.	75
33	Urs Wegmüller	FBW	CU 5A	1977	Omnibus	76
34	Jochen Zitzmann	Ernst Grube Werdau	H6 Z	1958	Pritsche	78
35	Karel Jilesen	DAF	NTT 2825	1982	Sattelzugm.	79
36	Werner Poller	Mercedes-Benz	SK 1844 LS	1996	Sattelzugm.	80
37	Mario Hoyer	Jelcz	642	1988	Sattelzugm.	81
38	Dirk Priebs	Volvo	N86-48 T	1971	Kipper	82
39	Holger Hahn	Saurer	S 4 C	1953	Kipper	84
40	Helmut Alborn	Daimler-Benz	3850 A6x6	1989	Sonderfahrzeug	85
41	Claus Giebel	Scania	T112 H	1984	Pritsche	86
42	Karl Friedrich Frank	Daimler-Benz	L 3500	1952	Pritsche	87
43	Alexander Knaus	Mercedes-Benz	LP 323	1962	Pritsche	88
44	Lutz Jokisch	IFA	H6	1955	Pritsche	90
45	Burkhard Könning	MAN	13.168 HA	1978	Pritsche	91
46	Jörg Rüberg	MAN	9.362 F90	1987	Sattelzugm.	92
47	Helmut Zindler	Daimler-Benz	LP 813	1983	Pritsche	94
48	Tim Schumann	IFA	L 60	1989	Pritsche	95
49	Dirk Rabeneck	Neoplan	312 K Transliner	1998	Sonderfahrzeug	96
50	Karl-Heinz Neemann	MAN	25.422 V	1993	Koffer	97
51	Karl-Heinz Kluge	Barkas	B 1000 HP	1974	Pritsche	98
52	N. N.	Mercedes-Benz	L 311	1958	Pritsche	100
53	Matthias Hustig	Ernst Grube Werdau	IFA S6	1959	Sattelzugm.	101
54	Enrico Wilengowski	Volvo	F 16	1988	Sattelzugm.	102
55	Jack Jansen	Mack	B 43	1960	Pritsche	103
56	Dieter Karrenberg	Daimler-Benz	319	1966	Sonderfahrzeug	104
57	Friedrich Knipschild	Kässbohrer Setra	S 211 HD	1985	Omnibus	105
58	Dietmar Engler	Scania	LS 111	1977	Sattelzugm.	106

Teilnehmer nach Startnummern

Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
59	Markus Krumrich	Hanomag	AL 28	1966	Koffer	107
60	Bernd Hufendiek	Mercedes-Benz	LAF 710	1969	Sonderfahrzeug	108
61	Markus Dirion	Mercedes-Benz	LP 1620	1964	Pritsche	110
62	Jan Visser	Scania	LBS 76 S	1967	Koffer	111
63	N. N.	Daimler	Motor-Lastwagen	1899	Pritsche	112
64	Rene Hohlfeld	Ernst Grube Werdau	S4000	1962	Pritsche	113
65	Norbert Irländer	Krupp	SF 1080	1965	Sattelzugm.	114
66	Harald Grüßing	MAN	19.422	1992	Pritsche	116
67	Eppie Bok	MAN	19.321 HTN	1988	Pritsche	117
68	Artur Erkes	Volvo	FH 12	1995	Sattelzugm.	118
69	Andreas Berger	IFA	W50	1975	Pritsche	119
70	Siegfried Berger	Skoda	Liaz 706 RTTN	1964	Pritsche	120
71	Peter Altmann	VEB Barkas	B 1000-1	1991	Pritsche	121
72	Helmut Braun	Scania	R113 Topline	1990	Sattelzugm.	122
73	Jörg Greve	Magirus-Deutz	168 M 11	1984	Pritsche	124
74	Jan Hoek	Floor	FTF	1975	Pritsche	125
75	Karsten Oertel	IFA	W50 L/KKB	1970	Koffer	126
76	Heiko Rettberg	Mercedes-Benz	NG 1632	1978	Pritsche	128
77	Stephan Rust	IFA	W50 LSP	1985	Pritsche	129
78	Erwin Janson	Ford	HA4435	1981	Sattelzugm.	130
79	Rolf Ullrich	Scania	R 142 M	1981	Sattelzugm.	131
80	Julius Ullrich	UAZ	451M	1970	Pritsche	132
81	Lothar Feig	Büssing	16320 UL	1972	Pritsche	134
82	Reinhard Hofmann	Ernst Grube	S 4000	1981	Pritsche	135
83	Jens-Peter Holm	Magirus-Deutz	Mercur	1957	Kipper	136
84	Christian Unger	Mercedes-Benz	SK 1226 AF/36	1991	Sonderfahrzeug	137
85	Mathias Höfle	Volvo	F10 Globetrotter	1987	Pritsche	138
86	Marcel Weske	Mercedes-Benz	SK 2435	1995	Pritsche	140
87	Gert Kautetzsky	Mercedes-Benz	LP1632	1973	Koffer	141
88	Uwe Huth	Mercedes-Benz	1748 LS	1991	Sattelzugm.	142
89	Lukas Beermann	Mercedes-Benz	LP 608	1965	Pritsche	143

Driving the next generation #together

F-MAX
GEN 2.0

That's: Sharing the load.



F-MAX Gen 2.0 – Effizienz, die sich rechnet

Starker Look, weniger Kosten, mehr Fahrerkomfort: Die zweite Generation F-MAX liefert alles, was Ihr Business erfolgreich voranbringt. Der neue HVO-taugliche Ecotorq-Motor und die verbesserte Aerodynamik senken den Kraftstoffverbrauch um mehr als 11 %. Wartungsintervalle von bis zu 120.000 km sparen zusätzlich bares Geld. Mehr zu allen Details des F-MAX Gen 2.0 finden Sie auf: **fordtrucks.de**



Sharing the load

Teilnehmer in alphabetischer Reihenfolge

Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
40	Alborn, Helmut	Daimler-Benz	3850 A6x6	1989	Sonderfahrzeug	85
71	Altmann, Peter	VEB Barkas	B 1000-1	1991	Pritsche	121
14	Anhalt, Thies	Volvo	F12	1991	Sattelzugm.	53
13	Auwärter, Konrad	Neoplan	Jetliner N 208	1986	Omnibus	52
89	Beermann, Lukas	Mercedes-Benz	LP 608	1965	Pritsche	143
69	Berger, Andreas	IFA	W50	1975	Pritsche	119
70	Berger, Siegfried	Skoda	Liaz 706 RTTN	1964	Pritsche	120
67	Bok, Eppie	MAN	19.321 HTN	1988	Pritsche	117
72	Braun, Helmut	Scania	R113 Topline	1990	Sattelzugm.	122
61	Dirion, Markus	Mercedes-Benz	LP 1620	1964	Pritsche	110
58	Engler, Dietmar	Scania	LS 111	1977	Sattelzugm.	106
68	Erkes, Artur	Volvo	FH 12	1995	Sattelzugm.	118
81	Feig, Lothar	Büssing	16320 UL	1972	Pritsche	134
18	Fehrenkötter, Joachim	Büssing	6000	1955	Pritsche	58
15	Fölln, Andreas	Mercedes-Benz	2435 L 6x2	1991	Pritsche	54
42	Frank, Karl Friedrich	Daimler-Benz	L 3500	1952	Pritsche	87
29	Gaag van der, Jos	Scania	142 H	1981	Sattelzugm.	72
41	Giebel, Claus	Scania	T112 H	1984	Pritsche	86
2	Goddijn, Alex	DAF	FT 2105 DHTD 325	1986	Sattelzugm.	39
12	Göttl, Thomas Paul	Büssing	BS 16 L	1970	Pritsche	51
73	Greve, Jörg	Magirus-Deutz	168 M 11	1984	Pritsche	124
66	Grüßing, Harald	MAN	19.422	1992	Pritsche	116
39	Hahn, Holger	Saurer	S 4 C	1953	Kipper	84
10	Hamprecht, Tobias	Mercedes-Benz	NG 1635 S	1989	Sattelzugm.	49
17	Hecker, Heinz-Bruno	Krupp Südwerke	Titan SWL 80	1952	Pritsche	57
30	Heezik van, Kees	Mack	C 600	1962	Pritsche	73
74	Hoek, Jan	Floor	FTF	1975	Pritsche	125
64	Hohlfeld, Rene	Ernst Grube Werdau	S4000	1962	Pritsche	113
85	Höfle, Mathias	Volvo	F10 Globetrotter	1987	Pritsche	138

Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
82	Hofmann, Reinhard	Ernst Grube	S 4000	1981	Pritsche	135
83	Holm, Jens-Peter	Magirus-Deutz	Mercur	1957	Kipper	136
37	Hoyer, Mario	Jelcz	642	1988	Sattelzugm.	81
60	Hufendiek, Bernd	Mercedes-Benz	LAF 710	1969	Sonderfahrzeug	108
53	Hustig, Matthias	Ernst Grube Werdau	IFA S6	1959	Sattelzugm.	101
88	Huth, Uwe	Mercedes-Benz	1748 LS	1991	Sattelzugm.	142
65	Irländer, Norbert	Krupp	SF 1080	1965	Sattelzugm.	114
78	Janson, Erwin	Ford	HA4435	1981	Sattelzugm.	130
55	Jansen, Jack	Mack	B 43	1960	Pritsche	103
35	Jilesen, Karel	DAF	NTT 2825	1982	Sattelzugm.	79
44	Jokisch, Lutz	IFA	H6	1955	Pritsche	90
87	Kautetzsky, Gert	Mercedes-Benz	LP1632	1973	Koffer	141
56	Karrenberg, Dieter	Daimler-Benz	319	1966	Sonderfahrzeug	104
43	Knaus, Alexander	Mercedes-Benz	LP 323	1962	Pritsche	88
51	Kluge, Karl-Heinz	Barkas	B 1000 HP	1974	Pritsche	98
57	Knipschild, Friedrich	Kässbohrer Setra	S 211 HD	1985	Omnibus	105
45	Könning, Burkhard	MAN	13.168 HA	1978	Pritsche	91
59	Krumrich, Markus	Hanomag	AL 28	1966	Koffer	107
4	Kuijl, Dieter	FTF	FS-7.205	1982	Sattelzugm.	42
3	Kuijl, Wim	FTF	FS-7.13AT	1990	Sattelzugm.	40
19	Lewisong, Jan	DAF	3300 ATI	1986	Sattelzugm.	59
22	Loers, Karl-Heinz	Faun	L8/38 Z1	1961	Pritsche	63
23	Ludwig, Uwe	Volvo	NL 12	1976	Sattelzugm.	64
7	Maanen van, Gijs	Magirus-Deutz	Jupiter	1963	Koffer	45
24	Mühlenbein, Theo	Krupp	S 806/4300	1967	Sattelzugm.	65
21	N. N.	Mercedes-Benz	L 1113	1966	Pritsche	62
52	N. N.	Mercedes-Benz	L 311	1958	Pritsche	100
63	N. N.	Daimler	Motor-Lastwagen	1899	Pritsche	112
50	Neemann, Karl-Heinz	MAN	25.422 V	1993	Koffer	97
25	Newby, Dominic	Mercedes-Benz	1422 NG	1976	Sattelzugm.	66

Teilnehmer in alphabetischer Reihenfolge

Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
75	Oertel, Karsten	IFA	W50 L/KKB	1970	Koffer	126
11	Ölgemöller, Andreas	Büssing	8000	1953	Pritsche	50
5	Peine, Johannes	Volvo	F 89	1972	Koffer	43
1	Peno, Alexander	Mercedes-Benz	L 5000	1951	Pritsche	38
36	Poller, Werner	Mercedes-Benz	SK 1844 LS	1996	Sattelzugm.	80
38	Priebs, Dirk	Volvo	N86-48 T	1971	Kipper	82
49	Rabeneck, Dirk	Neoplan	312 K Transliner	1998	Sonderfahrzeug	96
26	Rademacher, Fritz	Scania	112 H	1984	Sonderfahrzeug	67
20	Rankel, Björn	Mercedes-Benz	O 3500	1950	Omnibus	60
76	Rettberg, Heiko	Mercedes-Benz	NG 1632	1978	Pritsche	128
27	Rogler, Michael	IFA	W50 L/SP	1970	Pritsche	70
46	Rüberg, Jörg	MAN	9.362 F90	1987	Sattelzugm.	92
77	Rust, Stephan	IFA	W50 LSP	1985	Pritsche	129
28	Schäfer, Christian	Mercedes-Benz	NG 1628	1981	Sattelzugm.	71
48	Schumann, Tim	IFA	L 60	1989	Pritsche	95
9	Stapelfeld, Andreas	Faun	F60/36 S	1955	Pritsche	48
6	Steinbrenner, Rudi	Mercedes-Benz	LP 333	1960	Koffer	44
16	Teuber, Christian	Mercedes-Benz	NG 1419	1979	Sattelzugm.	56
84	Unger, Christian	Mercedes-Benz	SK 1226 AF/36	1991	Sonderfahrzeug	137
79	Ullrich, Rolf	Scania	R 142 M	1981	Sattelzugm.	131
80	Ullrich, Julius	UAZ	451M	1970	Pritsche	132
32	Varnhagen, Jan	Hanomag-Henschel	F 221 S	1972	Sattelzugm.	75
62	Visser, Jan	Scania	LBS 76 S	1967	Koffer	111
31	Wegmüller, Beat	FBW	DD/ON 50	1951	Omnibus	74
33	Wegmüller, Urs	FBW	CU 5A	1977	Omnibus	76
86	Weske, Marcel	Mercedes-Benz	SK 2435	1995	Pritsche	140
54	Wilengowski, Enrico	Volvo	F 16	1988	Sattelzugm.	102
8	Witteler, Paul	Borgward	B 555 A	1959	Sonderfahrzeug	46
47	Zindler, Helmut	Daimler-Benz	LP 813	1983	Pritsche	94
34	Zitzmann, Jochen	Ernst Grube Werdau	H6 Z	1958	Pritsche	78



ST. PAUL

St. Paul ist ein spezialisierter B2B-Anbieter von maßgeschneiderten Schmelzkäseprodukten und Käsezubereitungen für die globale Lebensmittelindustrie, mit mehr als 40 Jahren Erfahrung und einem starken Fokus auf Europa.

St. Paul ist bekannt für sein Produktwissen, seine kundenorientierte Arbeitsweise und die Fähigkeit, maßgeschneiderte Lösungen in großem Maßstab zu liefern.

ROYAL ERU

Seit 2024 ist Royal ERU Teil der St. Paul Group. Royal ERU ist ein familiengeführtes Unternehmen, das 1824 gegründet wurde und Schmelzkäseprodukte herstellt. Das Unternehmen bietet ein breites Portfolio für sowohl den Einzelhandel als auch den Foodservice-Markt. In den Niederlanden ist ERU Goudkuipje das wichtigste und bekannteste Produkt der Marke.



St. Paul Group

Gemeinsam verbinden St. Paul und Royal ERU ihr langjähriges Erbe mit internationalen B2B- und B2C-Fähigkeiten, um hochwertige und verlässliche Schmelzkäselösungen für Partner in der gesamten Lebensmittelbranche zu liefern: Einzelhandel, Außer-Haus-Markt und Industrie.

Connect with us!



St. Paul Group



stpaul_cheese



St-Paul



Koninklijke ERU



koninklijkeeru



ERU

Liebe Freunde historischer Nutzfahrzeuge,

„Aus Herkunft entsteht Zukunft“ – dieses Motto begleitet uns auch auf der BeNeLux Tour 2026 und passt in besonderer Weise zu unserer gemeinsamen Reise durch die Niederlande, Belgien und Luxemburg. Historische Nutzfahrzeuge sind weit mehr als technische Zeitzeugen: Sie erzählen Geschichten von Menschen, von Unternehmergeist, von harter Arbeit und von der Entwicklung des europäischen Transportwesens über Generationen hinweg.

Auch in diesem Jahr möchten wir mit unserem „rollenden Museum“ eindrucksvolle Fahrzeuge auf die Straßen bringen und damit Begeisterung für die Geschichte des Nutzfahrzeugs wecken. Die BeNeLux-Region bietet dafür eine besondere Kulisse: historische Handelswege, bedeutende Hafenstädte, moderne Logistikzentren und eine große Begeisterung für Technik und Mobilität treffen hier aufeinander. Diese Verbindung von Tradition und Fortschritt macht die Tour 2026 zu einem besonderen Erlebnis für alle Beteiligten.

Ich freue mich auf viele gemeinsame Begegnungen, interessante Gespräche und unvergessliche Momente entlang der Strecke. Besonders freue ich mich auf die Reaktionen der zahlreichen Oldtimerfreunde und Zuschauer, die unsere Fahrzeuge unterwegs erleben werden und damit die Faszination historischer Nutzfahrzeuge mit uns teilen.

Mein besonderer Dank gilt allen Sponsoren, Partnern und Unterstützern, die diese Tour möglich machen, den Teams in Organisation und Begleitung, die mit großem Einsatz eine abwechslungsreiche Strecke und ein attraktives Programm vorbereitet haben.

Allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern danke ich herzlich für ihr Vertrauen und ihre Begeisterung. Uns allen wünsche ich eine erlebnisreiche, sowie jederzeit sichere und unfallfreie BeNeLux Tour 2026.

Ihr Oliver Trost



Oliver Trost
Geschäftsführer
ETM Verlag Stuttgart

DAF XD UND XF ELECTRIC INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR



XD XF
ELECTRIC



Triff die stolzen Gewinner

Der XD und XF Electric der neuen Generation DAF wurden zum International Truck of the Year 2026 gewählt. Sie verfügen über einen besonders effizienten Antriebsstrang, geschmeidige Gangwechsel und einen modularen Aufbau, was Flexibilität bei Batterie- und Achskonfigurationen bietet. Diese preisgekrönten Lkw überzeugen durch Effizienz, Sicherheit und Fahrkomfort. Unsere E-Lkw bringen Ihr Unternehmen in jeder Hinsicht weiter.

Entdecken Sie unsere Gewinner auf www.daftrucks.de/de-de/campaigns/itoy-2026

Driving zero emissions

Sehr geehrte Damen und Herren,

die 21. Deutschlandfahrt historischer Nutzfahrzeuge führt in diesem Jahr auf eine grenzüberschreitende Route durch die BeNeLux-Staaten. Die BeNeLux – Tour 2026 verbindet zentrale Stationen der europäischen Nutzfahrzeuggeschichte und macht die enge Verzahnung von Mobilität, Logistik, Wirtschaft und Zusammenarbeit in Europa erlebbar. Mit dem Start in Wörth am Rhein beginnt eine Reise, die über Luxemburg in die Niederlande und weiter nach Belgien führt. Stationen bei traditionsreichen Unternehmen, schlagen dabei eine Brücke zwischen Vergangenheit und Gegenwart der Branche. Die historischen Fahrzeuge, die diese Strecke zurücklegen, sind weit mehr als technische Zeitzeugen. Sie stehen für den Aufbau moderner Logistikstrukturen in Europa und erinnern daran, welche zentrale Rolle Nutzfahrzeuge für Versorgungssicherheit, wirtschaftliche Entwicklung und gesellschaftlichen Zusammenhalt spielen.

Gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Transformation hin zu klimaneutralem und digitalem Transport gewinnt dieser Blick zurück zusätzliche Bedeutung. Die Innovationskraft, die heute Elektromobilität, Wasserstoff und erneuerbare Kraftstoffe vorantreibt, knüpft unmittelbar an den Pioniergeist an, der auch die Fahrzeuge dieser Deutschlandfahrt hervorgebracht hat. Ein eindrucksvoller Ausblick auf diese Zukunft bietet übrigens auch die IAA TRANSPORTATION dieses Jahr in Hannover. Dort wird die gesamte Bandbreite moderner Nutzfahrzeugtechnologien sichtbar – von klimaneutralen Antrieben bis hin zu digitalen Lösungen für effiziente Logistik. Die Deutschlandfahrt und die IAA TRANSPORTATION zeigen damit gemeinsam, wie eng Tradition und Innovation in unserer Branche miteinander verbunden sind.

Ich wünsche Ihnen eine eindrucksvolle, sichere und erfolgreiche Deutschlandfahrt 2026 sowie viele bereichernde Begegnungen entlang Ihrer Strecke durch die BeNeLux-Region.

Ihre Hildegard Müller



Hildegard Müller
Präsidentin des Verbandes der
Automobilindustrie (VDA)



Intelligente Transport- Lösungen für mehr Effizienz und Transparenz.



Zuverlässig und innovativ

Die Schmitz Cargobull AG ist Europas führender Hersteller von Sattelauflegern für temperierte Fracht, General Cargo und Schüttgüter und Vorreiter bei digitalen Transportlösungen und Services rund um den Auflieger. Mit seinem umfassenden Angebot unterstützt Schmitz Cargobull seine Kunden dabei, komplexe Transport-Aufgaben zuverlässig, effizient und transparent durchzuführen.

Unsere Tour 2026 im Überblick

Startpunkt am 27. August 2026

Eintreffen der Teilnehmer bis 12:00 Uhr in **Wörth am Rhein**
beim Mercedes-Benz-Werk Wörth

Patenschaft: Mercedes-Benz Trucks Classic, Daimler Truck

1. Etappe

28. August 2026

**Wörth am Rhein –
Lentzweiler**

Patenschaft: Faymonville
Streckenlänge: circa 300 km

2. Etappe

29. bis 30. August 2026

**Lentzweiler –
Hulst**

Patenschaft: St. Paul
Streckenlänge: circa 249 km

3. Etappe

31. August 2026

**Hulst –
Wognum**

Patenschaft: Simon Loos
Streckenlänge: circa 285 km

4. Etappe

1. September 2026

Wognum – Druten

Patenschaft: Metropole Museum
Streckenlänge: circa 167 km

5. Etappe

2. bis 3. September 2026

Druten – Eindhoven

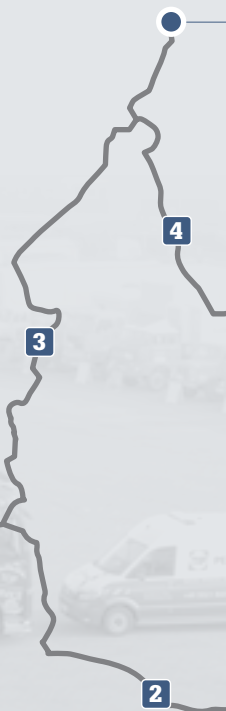
Patenschaft: DAF
Streckenlänge: circa 80 km

6. Etappe

4. September 2026

Eindhoven – Weeze

Patenschaft: Airport Weeze
Streckenlänge: circa 60 km
Heimfahrt 5. September 2026



Wognum

Simon Loos



Druten

Metropole Museum

5

Weeze

Airport Weeze

6

Eindhoven

DAF

Weitere Sponsoren:

BFS Business Fleet Services GmbH, Brabender Group,
Dekra, F-Trucks Deutschland, Michelin, Schmitz Cargobull,
Volksbank im Bergischen Land

Lentzweiler

Faymonville

1

Wörth am Rhein

Mercedes-Benz-
Werk Wörth



Auf den Fährten der BeNeLux-Staaten

**Lkw-Oldies begeben
sich in den Westen Europas.**

Endlich ist es wieder so weit!

Zum 21. Mal startet die **Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge**. Die zahlreichen Lkw-Veteranen fahren diesmal durch den Westen Europas. Genauer gesagt geht es durch Belgien, die Niederlande und Luxemburg. Die BeNeLux-Tour – benannt nach den Anfangsbuchstaben der drei Staaten – wartet unter anderem mit Stopps in Wörth am Rhein, Hulst in Zeeland, Eindhoven und Luxemburg auf. Die Fahrer haben dabei die Möglichkeit, mehrere Museen, wie das Lkw-Museum von Simon Loos in Wognum, das Metropole Museum in Druten und das DAF-Museum in Eindhoven, zu besichtigen.

Im Vordergrund steht weiterhin die Grundidee, das Image des Nutzfahrzeugs durch eine leidenschaftliche Veranstaltung positiv zu besetzen. Ein Gedanke, den Robert Fehrenkötter als Initiator der Veranstaltung bereits vorlebte.





Mit rund 10.000 Mitarbeitern ist das Mercedes-Benz Werk Wörth zweitgrößter Arbeitgeber in Rheinland-Pfalz.

Startschuss in Wörth

Das größte Lkw-Montagewerk von **Mercedes-Benz Trucks** wurde 1963 in Wörth am Rhein gegründet. In diesem Jahr dient der Standort zudem als Startpunkt für die Deutschlandfahrt. In dem großen Werk werden unter anderem der Arocs, Atego und der Actros produziert. Weiter baut Mercedes-Benz Special Trucks dort den Eonic, Unimog und Zetros. 2021 startete im Wörther-Werk die Serienproduktion des batterieelektrisch angetriebenen eActros, 2022 folgte der eEonic. Kunden in rund 150 Ländern bestellen Fahrzeuge mit dem Siegel „Quality made in Wörth“. Bis zu 470 nach Kundenwunsch gefertigte Lkw können Wörth pro Tag verlassen. Mercedes-Benz Special Trucks bietet Gästen aus aller Welt die Gelegenheit, mit einem professionellen Tourguide die „Manufaktur“ der Spezialfahrzeuge kennenzulernen.



Vor mehr als 120 Jahren hat Daimler Truck in Wörth die moderne Transport-Industrie begründet.



Der Rhein, unberührte Auwälder und der weitläufige Bienwald – das zeichnet Wörth am Rhein aus.

Wörth am Rhein liegt im Südosten von Rheinland-Pfalz und ist der östlichste Endpunkt des Petronella-Rhein-Radwegs sowie zweier Wanderwege. Die verbandsfreie Stadt liegt am linken Rheinufer gegenüber von Karlsruhe. Naturfreunde kommen zudem im Bienwald, der einen Großteil des Stadtgebiets einnimmt, auf ihre Kosten. Die Stadt liegt unweit der Lauter, die als natürlicher Grenzfluss zwischen Deutschland und Frankreich dient.



Das historische „Alte Rathaus“ der Stadt beherbergt heute eine Galerie.





Erste Etappe in Lentzweiler

Die Gemeinde Wintger in Luxemburg ist die flächenmäßig größte Gemeinde des Landes. Sie gehört zum Kanton Clerf und entstand im Jahr 1977 durch die Fusion der ehemaligen Gemeinden Asselborn, Bögen, Helzingen und Oberwampach. Im Ortsteil Oberwampach befindet sich das Landschloss Wampach der Herren von Wampach, dessen Ursprünge ins 13. Jahrhundert zurückreichen.

Faymonville lädt dabei nach Lentzweiler im Ösling ein. Das Unternehmen ist vor allem für seine Sonderfahrzeuge für Schwerlast- und Spezialtransporte bekannt. Die produzierten Semi-Tieflader, Tieflader, Modulfahrzeuge und selbst angetriebenen modularen Transporter befördern alles, was schwer, lang, breit oder hoch ist. Auf einer Produktionsfläche von insgesamt 180.000 Quadratmetern können die modernen Fahrzeuge komplett im eigenen Unternehmen produziert werden. Der Faymonville-Standort in Luxemburg ist nicht nur der größte, sondern dient auch als Technologie- und Entwicklungsträger.

Der Faymonville-Standort in Luxemburg liegt unweit der belgischen Grenze.



Ausflug nach Hulst

Die Reise führt weiter quer durch Belgien, an Antwerpen vorbei, nach Hulst in der niederländischen Provinz Zeeland. Die Stadt bezeichnet sich selbst als die „flämischste Stadt der Niederlande“. Dies geht auf den flämischen Grafen Philipp von Elsass zurück, der 1180 die Stadtrechte für Hulst vergab. Bis zum 16. Jahrhundert wurde die Region von Refugien und „Uithoven“ geprägt. Letztere bezeichnen Ausweichhäuser beziehungsweise Bauernhöfe der großen Klöster Flanderns. Hulst liegt nur 22 Kilometer von der belgischen Stadt Antwerpen entfernt.



Nachdem die Fabrik im belgischen Lokeren zu klein wurde, expandierte St. Paul nach St. Jansteen.

Dieter Kujil, langjähriger Teilnehmer der Deutschlandfahrt und Chef der Firma **St. Paul** in Hulst, empfängt die Fahrer der Benelux-Tour an seinem Standort. Bei St. Paul handelt es sich um ein Familienunternehmen, das auf die Herstellung von Schmelzkäseprodukten spezialisiert ist. Für Feinschmecker ist daher einiges geboten. Das Unternehmen wurde 1985 von Dieter und Margo Kujil gegründet. Ihre Leidenschaft für Käse reicht allerdings bereits mehr als neun Generationen zurück.



Die „Holländerwindmühlen“ dienen meist als Windpumpen zur Entwässerung der Polder.



Rund 1.200 Lkw sind beim Logistiker Simon Loos täglich im Einsatz.

Nächster Halt in Wognum

Transport ist der älteste Geschäftsbereich von **Simon Loos**. Was 1938 als Kurierdienst zwischen Alkmaar und Hoorn begann, hat sich zu einem nationalen Logistikdienstleister entwickelt, der zu den Top 10 in den Niederlanden gehört. Das Unternehmen verfügt über mehr als 60 Filialen, 1.400 Fahrzeuge und 1.500 Sattelaufleger. Der Hauptstandort des Logistikunternehmens liegt in Wognum. Dort befindet sich zudem ein eigenes Lkw-Museum mit einer umfangreichen Sammlung echter Lkw-Klassiker.

Wognum ist ein Ort in der Gemeinde Medemblik in der Provinz Nordholland. Am 1. Januar 2007 wurde die Gemeinde Wognum mit der Stadt und Gemeinde Medemblik sowie der Gemeinde Noorder-Koggenland zur neuen Großgemeinde Medemblik zusammengeschlossen. Wognum gehört zudem zur Region Westfriesland. Der Name der Region bezieht sich dabei zwar historisch auf Friesen, sie gehört aber dennoch nicht zur Provinz Friesland, die auf der anderen Seite des IJsselmeeres liegt. Der Name darf demnach nicht mit dem deutschen Begriff „Westfriesland“ verwechselt werden, der sich auf das Gebiet der Provinz Friesland bezieht.



Der Standort in Wognum liegt 40 km nördlich von Amsterdam.

Die Tour im Überblick

Zu Besuch in Druten

Die Gemeinde Druten befindet sich zentral in den Niederlanden am Fluss Waal in der Provinz Gelderland. Eines der wichtigsten Wahrzeichen der Stadt ist die von dem Architekten Pierre Cuypers entworfene Kirche. Sie ist den Gebrüdern Ewaldi gewidmet. Zwei Statuen der beiden wurden im Atelier Cuypers-Stoltzenberg angefertigt. Neben Druten gehören die vier Kirchdörfer Afferden, Deest, Horssen und Puiflijk zur Gemeinde.

Inmitten einer naturreichen Umgebung und nahe am Wasser gelegen, befindet sich das **Metropole Museum Druten**. Autoliebhaber können dort die Schönheit und Technik klassischer Autos bewundern. Zu sehen gibt es rund 350 seltene und historische Fahrzeuge, darunter Luxuslimousinen, Sportwagen und robuste Lastwagen. Sie alle wurden sorgfältig vom Unternehmer und Sammler Frans van Haren ausgewählt. Die Verantwortlichen haben jedes Fahrzeug aufwendig restauriert, um es möglichst in seiner ursprünglichen Pracht darstellen zu können.

Äußerlich mutet das Museum etwas futuristisch an – im Inneren warten aber echte Fahrzeugklassiker.

Besucher des Museums können sich auf Modelle wie den Scania Vabis aus den 50er-Jahren freuen.





„Trudo Toren“ ist ein Wohngebiet im Viertel Strijp-5
– einem ehemaligen Gewerbegebiet von Eindhoven.

Lkw-Fertigung in Eindhoven

Eindhoven wurde ursprünglich auf einem etwas erhöhten Gebiet am Zusammenfluss von Dommel und Gender an einem Handelsweg von Holland nach Lüttich gegründet. 1232 erhielt die Stadt die Stadt- und Marktrechte. Heute gilt die fünftgrößte Stadt der Niederlande als Technologiezentrum im Süden des Landes.



Das Evoluon wurde 1966
von Louis Christiaan
Kalff entworfen.



Der Hauptstandort von DAF in Eindhoven aus der Vogelperspektive.



In der „Motorenfabrik“ von DAF in Eindhoven laufen parallel verschiedene Lkw-Modelle nacheinander vom Band.

Eindhoven ist zudem der Hauptsitz des niederländischen Lkw-Herstellers **DAF**. Dort befinden sich das Motorenwerk, das Komponentenwerk, das Presswerk und die Endmontage der Modelle XG+, XG, XF und CF. Wer sich auf die Spuren der Geschichte von DAF begeben möchte, wird im nahegelegenen DAF-Museum fündig. Neben zahlreichen Lkw-Klassikern erwarten die Besucher Modellfahrzeuge und Pkw, die DAF einst selbst anfertigte. Darunter befinden sich auch einige interessante Prototypen, die nie in Produktion gingen. Abgerundet wird das Gesamtbild durch eine Nachbildung des Büros der van Doornes sowie einer Garage aus dieser Zeit.

Zieleinlauf in Weeze

Am unteren Niederrhein gelegen befindet sich die Gemeinde Weeze im Nordwesten von Nordrhein-Westfalen. Sie ist kreisangehörige Gemeinde von Kleve im Regierungsbezirk Düsseldorf. Weeze liegt dabei im Zentrum des Kreises Kleve in der Niederung der Niers. Eher ungewöhnlich für eine Landgemeinde ist, dass Weeze mit drei sehenswerten Schlossanlagen aufwarten kann: das Haus Hertefeld im Ortskern von Weeze, das Schloss Wissen und das Schloss Kalbeck.

In Weeze liegt zudem der Flughafen Niederrhein – auch **Airport Weeze** genannt. Vor allem die irische Fluglinie Ryanair nutzt diesen mit fast 90 Prozent der Flugbewegungen. Der heutige zivile Flughafen ist als Konversionsprojekt aus dem britischen Militärflugplatz RAF Laarbruch hervorgegangen. Vor allem die Royal Air Force stationierte hier verschiedene Flugzeugstaffeln wie die Gloster Meteor NF11 Nachtjäger. Laarbruch sollte aber vor allem als Heimat von Aufklärer-Staffeln dienen. 1993 wurde die Flughafen Niederrhein GmbH gegründet. Am 1. Mai 2003 nahm der Flughafen dann schließlich den Linienverkehr auf.

Der ehemalige Militärflughafen umfasst 615 Hektar und liegt zwei Kilometer südwestlich von Weeze entfernt.





Unsere Tourpartner

**Folgende Sponsoren haben zum Gelingen
der diesjährigen Tour beigetragen.**



www.bfs.tv

Die BFS ist Ihr Ansprechpartner Nr. 1, wenn Lösungen im Bereich Nutzfahrzeuge gefragt sind. Wir bieten größtmögliche Flexibilität für innovatives und umweltbewusstes Flottenmanagement. Unser Angebot an unsere Kunden: Das Spezialfahrzeug der Zukunft. Ausgerichtet an individuellen Bedürfnissen. Ausgestattet mit führender Software. Abgesichert durch wertvolle 24/7-Services. Eingebettet in ein europaweit einzigartiges Netzwerk.



www.brabender-group.com

BRABENDER glaubt daran, dass moderne Logistik erfolgreich funktioniert, wenn Menschen, Prozesse und Informationen nahtlos zusammenspielen. Deshalb entwickeln wir Software- und Hardwarelösungen, die Disposition, Fahrer und Fahrzeug in Echtzeit verbinden. Denn nur wer Transparenz schafft, kann besser entscheiden, effizienter arbeiten und Wachstum nachhaltig steuern. Wir begleiten Sie auf dem Weg zu einer zukunftsfähigen Spedition.



www.daf.com

DAF führte als erster Hersteller eine völlig neue Generation von Lastwagen ein, die den neuen europäischen Richtlinien für Fahrzeugabmessungen und -gewichte entsprechen. Damit wurden neue Maßstäbe gesetzt: in der Effizienz, in der Sicherheit und im Fahrerkomfort. Nicht ohne Grund wurde DAF in den letzten 5 Jahren gleich dreimal mit dem prestigeträchtigen Titel „International Truck of the Year“ ausgezeichnet: Nachdem der XF, XG und XG+ für den Fernverkehr die Auszeichnung im Jahr 2022 erhalten hatten, ging die Ehre im Jahr 2023 an den XD, der für den Verteilerverkehr und Sonderanwendungen entwickelt wurde. Mit dem Award „International Truck of the Year 2026“ wurden die neuen XD Electric und XF Electric für den emissionsfreien Transport ausgezeichnet. Damit ist DAF Ihr perfekter Geschäftspartner – bereit für die Zukunft.

**DAIMLER
TRUCK**

www.daimlertruck.com

Daimler Truck ist einer der weltweit führenden Nutzfahrzeughersteller mit rund 100.000 Mitarbeitenden an 35 Hauptstandorten. Mit einer über 130 jährigen Tradition, die bis zur Erfindung der ersten Lkw und Busse zurückreicht, ist das Unternehmen seinem Unternehmenszweck verpflichtet: Für alle, die die Welt bewegen. Daimler Truck entwickelt nachhaltige, rechtskonforme Transportlösungen und ist in vier Segmenten tätig: Trucks North America, Mercedes Benz Trucks (inkl. BharatBenz), Daimler Buses sowie Daimler Truck Financial Services. Das Portfolio umfasst Lkw und Busse für vielfältige Einsätze sowie ergänzende Services, Finanzierungs- und Digitallösungen.



DEKRA wurde 1925 gegründet, um die Sicherheit im Straßenverkehr durch Fahrzeugprüfungen zu gewährleisten. Heute ist DEKRA die weltweit größte unabhängige, nicht börsennotierte Sachverständigenorganisation im Bereich Prüfung, Inspektion und Zertifizierung. Als globaler Anbieter umfassender Dienstleistungen und Lösungen helfen wir unseren Kunden, ihre Ergebnisse in den Bereichen Sicherheit und Nachhaltigkeit zu verbessern.



Sharing the load

www.ford-trucks.de

Die F-Trucks Deutschland GmbH ist Generalimporteur für Ford-Trucks in Deutschland. Innerhalb der letzten Jahre hat die F-Trucks ein flächendeckendes Vertriebs- und Servicenetzwerk aufgebaut und bietet mit ihren Partnerbetrieben sämtliche Services rund um schwere Nutzfahrzeuge an: Vertrieb, Wartung, Reparatur, Karosserie- und Fahrzeugbau.



www.faymonville.com

Mit den vier Fahrzeugmarken MAX Trailer, Faymonville, Morello und Cometto ist die Faymonville-Gruppe weltweit führender Komplettanbieter für Schwerlast- und Spezialtransporte. Das Portfolio reicht von Sattelauflegern, Tiefladern und Telesatteln bis hin zu Schwerlastmodulen, Selbstfahrrn und Intralogistiklösungen – ausgelegt für Nutzlasten von 5 bis über 25.000 Tonnen. In unseren hochmodernen Produktionsstätten auf 243.800 m² entstehen innovative Hightech-Fahrzeuge, die weltweit Maßstäbe in Qualität, Leistung und Innovation setzen.



www.michelin.com

Michelin hat den Anspruch, die Mobilität seiner Kunden nachhaltig zu verbessern und einer der weltweit führenden Hersteller von Verbundwerkstoffen zu werden. Als Pionier bei der Entwicklung von technischen Materialien und mit mehr als 130 Jahren Erfahrung ist die Michelin Gruppe in einer exzellenten Position, um einen entscheidenden Beitrag zum Fortschritt und einer nachhaltigeren Welt zu schaffen. Das Unternehmen mit Hauptsitz im französischen Clermont-Ferrand beschäftigt weltweit 122.800 Mitarbeiter*innen, davon 6.000 in der Forschung und Entwicklung. Michelin betreibt 86 Werke für die Reifenherstellung und 45 Produktionsstätten für Hightech-Materialien.



www.metropole.nl/museum

Die einzigartige Sammlung klassischer Autos, Lkw und Motorräder des Unternehmers Frans van Haren bildet das Fundament des Metropole Automobilmuseums. Sie macht das Museum zu einem idealen Ort für leidenschaftliche Autoliebhaber – ganz gleich, ob ihr Interesse Luxuslimousinen, Sportwagen oder historischen Nutzfahrzeugen gilt. Die Qualität und der Wert der Sammlung sind außergewöhnlich hoch, und jedes einzelne Fahrzeug erzählt seine eigene Geschichte. Oldtimer aus verschiedensten Epochen sind in einer großzügigen, 30.000 m² großen Halle des Metropole-Komplexes untergebracht, eingebettet in eine wunderschöne Naturlandschaft am Wasser. Dieses traumhafte Ambiente setzt die Sammlung eindrucksvoll in Szene. Mit über 400 Fahrzeugen zählt Metropole zu den größten Automobilmuseen der Niederlande.





www.cargobull.com/de

Schmitz Cargobull ist führender Hersteller von Sattelaufiegern für temperaturgeführte Fracht, General Cargo und Schüttgüter in Europa und Vorreiter bei digitalen Lösungen für Trailer Services und verbesserte Konnektivität. Mit einem ganzheitlichen Angebot von Finanzierung, Ersatzteilversorgung, Service-Verträgen, Telematiklösungen bis zum Gebrauchtfahrzeughandel unterstützt Schmitz Cargobull seine Kunden bei der Optimierung der Gesamtbetriebskosten (TCO) sowie der digitalen Transformation. Das 1892 gegründete Familien-Unternehmen produziert pro Jahr mit über 6.000 Mitarbeitern rund 50.000 Fahrzeuge und erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2024/25 einen Umsatz von über 2 Mrd. Euro. Das internationale Produktions-Netzwerk umfasst Werke in Deutschland, Litauen, Spanien, England, Rumänien und der Türkei.



www.st-paul.com

St. Paul ist ein spezialisierter B2B-Anbieter von maßgeschneiderten Schmelzkäseprodukten und Käsezubereitungen für die internationale Lebensmittelindustrie, mit über 40 Jahren Erfahrung und starkem Fokus auf Europa. Seit 2024 gehört Royal ERU zur St. Paul Gruppe. Royal ERU ist ein seit 1824 familiengeführter Hersteller von Schmelzkäse mit einem breiten Sortiment für Einzelhandel und Gastronomie; in den Niederlanden ist ERU Goudkuipe das bekannteste Produkt. Gemeinsam verbinden St. Paul und Royal ERU Tradition mit internationaler B2B/B2C-Kompetenz und liefern zuverlässige, hochwertige Käselösungen für Partner in der Lebensmittelbranche.



www.simonloos.nl

„Hat man sie einmal gesehen, vergisst man sie nie wieder.“ Täglich ist Simon Loos mit über 3.500 Kollegen in 1.200 Lkw an mehr als 60 Standorten in den Niederlanden unterwegs. Simon Loos ist der führende Logistikdienstleister der Niederlande und ein attraktiver Arbeitgeber, der Ihnen das Beste aus beiden Welten bietet. Denn höchste Professionalität trifft auf die familiäre Atmosphäre eines kleinen Unternehmens.



www.bergische-volksbank.de/nutzfahrzeuge

Wo Sie Mobilität leben, da sind wir: Die Volksbank im Bergischen Land ist bundesweit tätiger Spezialist für Nutzfahrzeugfinanzierung. Mit langjähriger Erfahrung begleiten wir unsere Kunden in allen Phasen der Unternehmensentwicklung. Gemeinsam verwirklichen wir auch Ihre Vision. Ob Sattelzugmaschine oder Autokran, Reisebus oder Tankfahrzeug – wir unterstützen Sie bei akuten Investitionen oder der langfristigen Modernisierung Ihres Fuhrparks mit maßgeschneiderten Finanzierungskonzepten. Ihre Ansprechpartner: Martin Müller (Tel. 02191 699-480), Tobias Grieger (Tel. 02191 699-1601) und Claudia Wahlen (Tel. 02191 699-481).

Mercedes-Benz L 5000



Typologie

Der L 5000 wurde aus dem noch aus Kriegszeiten stammenden L 4500 weiterentwickelt und verfügte wieder über eine zeitgemäße Ausstattung. Gebaut wurde das Modell im Werk Gaggenau. Mit dem kantigen Design der langen Schnauze hob sich der 5-Tonner deutlich vom zierlicheren L 3500 und dem imposanten 6600er ab. Auf Baustellen und in Kiesgruben zeichnete er sich durch hohe Robustheit aus, wobei auch die bewusst kurz gewählte Übersetzung dazu beitrug. Im ersten Gang erklimmt das Fahrzeug Steigungen bis zu 32 Prozent, und mit dem richtigen Gang zieht der L 5000 kräftig durch. Das fünfgängige ZF-Stufengetriebe erfordert etwas Gewöhnung, da die Schaltwege unterschiedlich lang sind. Der 7,3 Liter große Reihensechszylinder profitierte von der gleichen Vorkammer-Einspritztechnik wie der größere Sechshechser, was zu besserem Kaltstart und rauchärmerer Verbrennung führte.



1

Teilnehmer



Mercedes-Benz
Trucks Classic

Fahrer

Alexander Peno

Fahrzeug

Eigentümer	Daimler Truck AG
Standort	Wörth am Rhein
Land	Deutschland
Baujahr	1951

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	120 PS
Geschwindigkeit	65 km/h
Länge, Höhe	7,9 m, 3,3 m
Leergewicht	5.380 kg
Gesamtgewicht	10.450 kg
Achsen	Mercedes-Benz
Bremsen	Mercedes-Benz
Getriebe	Mercedes-Benz
Reifen	Goodyear
Produktionszeit	1949 bis 1952



DAF FT 2105 DHTD 325



Typologie

Dieser DAF FT 2105 DHTD 325 verließ am 11. September 1986 das DAF-Werk und tat fortan seinen Dienst in der Baumschule von J. H. Faasen-Hekkens in Reuver. Im Anschluss daran war er noch bei zwei weiteren Firmen, bevor er mit nur wenigen Kilometern von Alex Goddyn 2026 übernommen werden konnte. Das Besondere an dem Gespann ist der Tankauflieger. Dieser Auflieger wurde für den Schüttguttransport von Tierfutter konzipiert. Es handelte sich um ein Fahrgestell mit sieben Trichtern. Eine auf Landmaschinen spezialisierte Firma schnitt eine Tür in die Rückseite und anschließend Öffnungen in die Trichter, um den Durchgang von vorne nach hinten zu ermöglichen. So entstand ein Rahmen, der mit einem zusätzlichen Holzrahmen verstärkt wurde. Dieser wurde mit transportgeeignetem Polyurethanschaum isoliert. Anschließend wurde alles verkleidet und Küche, Schlafzimmer und Toilette eingebaut. Nach vielen Samstagen Arbeit ist er nun fast fertig.



2

Teilnehmer



Fahrer **Alex Goddyn**

Beifahrer **Johan Bogaarts**

Fahrzeug

Eigentümer	Alex Goddyn
Standort	Leimuiden
Land	Niederlande
Baujahr	1986

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	DAF
Leistung	210 PS
Geschwindigkeit	80 km/h
Länge, Höhe	6,5 m, 3,5 m
Leergewicht	5.290 kg
Gesamtgewicht	36.000 kg
Achsen	DAF
Bremsen	DAF
Getriebe	ZF
Reifen	Goodyear
Produktionszeit	1974 bis 1986

Anhänger

Hersteller	Feldbinder
Länge & Höhe	14,0 m, 4,0 m
Leergewicht	8.940 kg
Gesamtgewicht	43.000 kg



Typologie

Der FTF FS-7.13AT ist ein bedeutender Prototyp in der niederländischen Lkw-Geschichte. Dieses Fahrzeug wurde von FTF während der Einführung des revolutionären Detroit Diesel Series 60-Motors eingesetzt. Ende der 1980er- und Anfang der 1990er-Jahre waren die meisten schweren Nutzfahrzeuge noch mit herkömmlichen Zweitakt-Dieselmotoren ausgestattet. Der Detroit Diesel Series 60 veränderte die Branche durch moderne elektronisch gesteuerte Viertakt-Dieselseltechnologie. Der neue Motor bot ein hohes Drehmoment, einen geringeren Kraftstoffverbrauch, verbesserte Zuverlässigkeit sowie deutlich bessere Fahreigenschaften im Fernverkehr. Für die damalige Zeit galt dies als revolutionäre Technologie. FTF nutzte diesen Prototypen, um den Series-60-Motor unter realen europäischen Transportbedingungen zu testen. Der Lkw wurde dadurch als eines der ersten europäischen Test- und Entwicklungsfahrzeuge bekannt, das mit dieser Motorgeneration ausgestattet war.



3

Teilnehmer



Fahrer

Wim Kuijl

Fahrzeug

Eigentümer	Wim Kuijl
Standort	Sint Jansteen
Land	Niederlande
Baujahr	1990

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	Detroit Diesel
Leistung	475 PS
Geschwindigkeit	130 km/h
Länge, Höhe	6,0 m, 3,8 m
Leergewicht	8.480 kg
Gesamtgewicht	50.000 kg
Achsen	Kirkstall / Rockwell
Bremsen	Knorr-Bremse
Getriebe	Eaton Fuller
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1979 bis 1994





WIR SCHAFFEN DIGITALE LOGISTIK.

**Damit keine wichtigen Informationen
zwischen Dispo, Fahrer und Fahrzeug
verloren gehen.**

Für mehr Ruhe im Tagesgeschäft.

www.brabender-group.com





Typologie

Dieser FTF FS-7.205 ist eine klassische niederländische Schwerlastzugmaschine, die erstmals 1982 zugelassen wurde. FTF (Floor's Truck Fabriek) wurde vor allem für den Bau robuster Schwertransportfahrzeuge bekannt, die europaweit bei außergewöhnlichen Transportaufgaben eingesetzt wurden. Die Lkw der FS-Baureihe wurden insbesondere für ihre stabile Fahrgestellkonstruktion, den zuverlässigen Antriebsstrang sowie ihr markantes Frontlenker Design geschätzt. Ursprünglich wurde das Fahrzeug von H.C. de Lange Transport aus Woerden für Schwertransport-Einsätze betrieben. Nach seiner aktiven Einsatzzeit wurde der Lkw von Huyink erhalten, bevor er von seinem heutigen Eigentümer übernommen wurde, der eine vollständige Frame-off-Restaurierung durchführte. Heute ist der BD-27-XN einer der wenigen erhaltenen FTF-Schwerlastzugmaschinen und repräsentiert einen bedeutenden Teil des niederländischen historischen Nutzfahrzeugs.



4

Teilnehmer



Fahrer

Dieter Kuijl

Fahrzeug

Eigentümer	Dieter Kuijl
Standort	Sint Jansteen
Land	Niederlande
Baujahr	1982

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	Detroit Diesel
Leistung	320 PS
Geschwindigkeit	120 km/h
Länge, Höhe	6,5 m, 3,8 m
Leergewicht	8.240 kg
Gesamtgewicht	50.000 kg
Achsen	Kirkstall / Rockwell
Bremsen	Knorr-Bremse
Getriebe	Eaton Fuller
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1979 bis 1994



Typologie

Der Volvo von Johannes Peine war ein ehemaliges Schaustellerfahrzeug und zog viele Jahre lang das Riesenrad der Schaustellerfamilie Jost. Da der Fuhrpark der Spedition Peine in den 1970er- bis 1990er-Jahren fast ausschließlich aus Volvo-Fahrzeugen bestand und die Ära der Volvo-Fahrzeuge mit dem Typ F 89 begann, entschieden sich die Peines vor einigen Jahren dazu, diesen F 89 in ihren Fuhrpark aufzunehmen. Nach langen und zähen Verhandlungen konnten sie schließlich genau diesen F 89 erwerben. Das Fahrzeug wurde von Grund auf restauriert, da der Rahmen stark verzogen war. Das Fahrerhaus stammt vom F 88, was darauf hinweist, dass der Volvo wohl in seinem früheren Arbeitsleben in einen schweren Unfall verwickelt war. Nach der Restauration erhielt der Volvo einen Bundeswehrbürocontainer, der auf die Ladefläche aufgesetzt wurde. Der Innenraum wurde zu einem komfortablen Wohnmobil umgebaut.



5

Teilnehmer



Fahrer	Johannes Peine
Beifahrerin	Ursula Peine

Fahrzeug

Eigentümer	Johannes Peine
Standort	Scherfede
Land	Deutschland
Baujahr	1972

Motorwagen

Fahrzeugart	Koffer
Motor	Volvo
Leistung	320 PS
Geschwindigkeit	100 km/h
Länge, Höhe	6,0 m, 3,8 m
Leergewicht	8.300 kg
Gesamtgewicht	18.000 kg
Achsen	Volvo
Bremsen	Volvo
Getriebe	Volvo
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1965 bis 1977

Auflieger

Hersteller	Geidobler
Länge & Höhe	7,5 m, 3,2 m
Leergewicht	3.600 kg
Gesamtgewicht	8.990 kg

Mercedes-Benz LP 333



Typologie

Schon bei seiner Vorstellung im Jahr 1958 fand der LP 333 große Beachtung. Der Dreiachs-Frontlenker mit zwei lenkbaren Vorderachsen war aus den Modellen LP 326 und 329 hervorgegangen. Das Fahrerhaus war in Pullman Ausführung gebaut. Die viel diskutierten „Seeböhm-Gesetze“ hatten bei der Konstruktion des LP 333 eindeutig Pate gestanden. Mit einem Eigengewicht von 8,3 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.



6

Teilnehmer



Mercedes-Benz
Trucks Classic

Fahrer

Rudi Steinbrenner

Fahrzeug

Eigentümer	Daimler Truck AG
Standort	Wörth am Rhein
Land	Deutschland
Baujahr	1960

Motorwagen

Fahrzeugart	Koffer
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	200 PS
Geschwindigkeit	84 km/h
Länge, Höhe	8,0 m, 3,6 m
Leergewicht	8.260 kg
Gesamtgewicht	16.000 kg
Achsen	Mercedes-Benz
Bremsen	Mercedes-Benz
Getriebe	Mercedes-Benz
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1958 bis 1961





Typologie

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



Teilnehmer

7



Fahrer

Gijs van Maanen

Fahrzeug

Eigentümer	Gijs van Maanen
Standort	Voorthuizen
Land	Niederlande
Baujahr	1963

Motorwagen

Fahrzeugart	Koffer
Motor	Deutz
Leistung	195 PS
Geschwindigkeit	80 km/h
Länge, Höhe	7,5 m, 3,5 m
Leergewicht	9.000 kg
Gesamtgewicht	16.000 kg
Achsen	Magirus
Bremsen	Westinghouse
Getriebe	ZF
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1955 bis 1965



Borgward B 555 A



Typologie

Der Borgward-Allrad B 555 A wurde im November 1959 vom Bundesgrenzschutz als Küchenwagen in den Dienst gestellt. 15 Jahre später, im Dezember 1974 übernahm die Freiwillige Feuerwehr Beverungen, aus dem Kreis Höxter, den Wagen. Im Rahmen einer Versteigerung, Ende 1993, fand der Borgward nach 20 Dienstjahren bei der Feuerwehr Beverungen, seinen jetzigen Besitzer Paul Witteler. Der Küche beraubt, verrichtet der B 555 A von nun an als Reisewagen seinen Dienst. Zur 20. Deutschlandfahrt wurde der Borgward übrigens erstmalig, seit 1993, wieder zugelassen.



8

Teilnehmer



Fahrer **Paul Witteler**

Beifahrer **Peter Kalenbach**

Fahrzeug

Eigentümer	Paul Witteler
Standort	Brilon
Land	Deutschland
Baujahr	1959

Motorwagen

Fahrzeugart	Sonderfahrzeug
Motor	Borgward
Leistung	110 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	7,0 m, 2,95 m
Leergewicht	5.200 kg
Gesamtgewicht	7.450 kg
Achsen	Borgward
Bremsen	Borgward
Getriebe	Borgward
Reifen	Continental
Produktionszeit	1959 bis 1961





Unser Anspruch:

Gemeinsam sicher

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.

dekra.net/mitgliedschaft





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 rundere F 66-Reihe. Wenig später bereicherten schwere Typen wie der Hauben- und Frontlenker F 68 „Franz“ die Serie. Für den Vortrieb sorgte ein luftgekühlter V8-Zylinder-Deutz-Diesel. 1955 wurde er ohne Zulassung an die NATO ausgeliefert. Später setzte ihn die BASF als Werkfahrzeug in Ludwigshafen ein. Erst 1978, mit der Übereignung an den Abschleppdienst Erich Hoeftmann in Bad Waldsee, erhielt der Lkw die Ersteintragung in den Fahrzeugbrief. Als die Firma den Betrieb einstellte, kaufte ihn ein Siegfurter Schrotthändler. Die Spedition Weber in Dormagen restaurierte den gebeutelten Lkw viereinhalb Jahre lang in mühevoller Kleinarbeit. 1990 kaufte der Lkw-Versicherer Kravag den Oldie und lackierte ihn um in den Firmenfarben Rot-Weiß. Seit dieser Zeit ist der Faun als Sympathieträger und Markenbotschafter für KRAVAG unterwegs.



9

Teilnehmer



Fahrer **Andreas Stapelfeld**

Beifahrerin **Anja Stapelfeld**

Fahrzeug

Eigentümer	Andreas Stapelfeld
Standort	Hamburg
Land	Deutschland
Baujahr	1955

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Deutz
Leistung	175 PS
Geschwindigkeit	70 km/h
Länge, Höhe	6,6 m, 3,3 m
Leergewicht	6.400 kg
Gesamtgewicht	7.500 kg
Achsen	BPW
Bremsen	Westinghouse
Getriebe	ZF
Reifen	Continental
Produktionszeit	keine Angabe



Mercedes-Benz NG 1635 S



Typologie

Der Mercedes NG 1635 S mit Großraumfahrerhaus, war ab 1985 ein weiteres Highlight im Repertoire. Der Lkw ist schon bald aus dem europäischen Fernverkehr nicht mehr wegzudenken gewesen. Auffallend: seine Qualitäten im unteren Drehzahlbereich, das vielen Fahrern das Arbeitsleben erleichterte. Dieser 1635 S wurde im Mai 1989 beim Deutschen Roten Kreuz zugelassen und verbrachte dort sein Leben bis er im August 2021 ausgemustert wurde. Er besitzt eine 8-Gang-EPS-Schaltung die ein paar Jahre später zur Serienausstattung wurde. Dazu einen 350 PS starken V 8 Motor mit Turbo. Nach der Ausmusterung wurde er einmal komplett neu lackiert und ihm ein Spoiler-Paket verpasst. Jetzt erstrahlt er, wie ab Werk, mit seinen Originalen 220.000 km in neuem Glanz. Nicht einmal dem Schalthebel sieht man die Arbeitsjahre an.



10

Teilnehmer



Fahrer

Tobias Hamprecht

Fahrzeug

Eigentümer	Tobias Hamprecht
Standort	Künzelsau
Land	Deutschland
Baujahr	1989

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	350 PS
Geschwindigkeit	115 km/h
Länge, Höhe	6,4 m, 3,5 m
Leergewicht	7.650 kg
Gesamtgewicht	17.000 kg
Achsen	Daimler-Benz
Bremsen	Knorr-Bremse
Getriebe	ZF
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1973 bis 1989

Auflieger

Hersteller	Kässbohrer
Länge & Höhe	11,6 m, 4,0 m
Leergewicht	7.600 kg
Gesamtgewicht	35.000 kg



Typologie

Der 10.000. Büssing-Lastwagen der Nachkriegsproduktion, ein 8000 S, rollte im Jahr 1950 vom Band. Bereits 1953 überarbeitete der Hersteller die Serie grundlegend, wobei die Motorleistung von 150 auf 180 PS gesteigert wurde. 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 Schrotts. In den frühen 80er-Jahren beschränkte sich die Begeisterung für historische Lastwagen 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.



11

Teilnehmer



Fahrer **Andreas Ölgemöller**

Beifahrer **Jörg Freese**

Fahrzeug

Eigentümer	Spedition Fehrenkötter
Standort	Sassenberg
Land	Deutschland
Baujahr	1953

Motorwagen

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

Anhänger

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

Büssing BS 16 L



Typologie

Der BS 16 L war ein äußerst erfolgreiches Modell. Anfangs mit dem 210 PS starken U11D-Motor ausgestattet, 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, womit die Forderung nach 8 PS/t sogar übererfüllt wurde. Die sogenannten „310er“ wurden bei einer Spedition im Münsterland von denselben Fahrern gefahren. Kurz vor der Ausmusterung erhielt dieser sogar noch einen neuen Motor, der lediglich rund 10.000 Kilometer gelaufen war. In den Neunzigern wurde der Büssing sporadisch im Fernverkehr eingesetzt. Der Vidal-Anhänger aus dem Baujahr 1963 ist der einzige Oldtimer, der aus der eigenen Flotte stammt.



12

Teilnehmer



Fahrer **Thomas Paul Göttl**

Beifahrer **Oliver Trost**

Fahrzeug

Eigentümer **Spedition Fehrenkötter**

Standort **Sassenberg**

Land **Deutschland**

Baujahr **1970**

Motorwagen

Fahrzeugart **Pritsche**

Motor **Büssing**

Leistung **310 PS**

Geschwindigkeit **82 km/h**

Länge, Höhe **8,1 m, 3,9 m**

Leergewicht **7.980 kg**

Gesamtgewicht **16.000 kg**

Achsen **Büssing**

Bremsen **Knorr-Bremse**

Getriebe **ZF**

Reifen **Michelin**

Produktionszeit **1969 bis 1971**

Anhänger

Hersteller **Vidal**

Länge & Höhe **8,5 m, 3,9 m**

Leergewicht **6.480 kg**

Gesamtgewicht **18.000 kg**

Neoplan Jetliner N 208



Typologie

Vom Modell Neoplan Jetliner N 208 wurden insgesamt 712 Exemplare gebaut. Ein Höhepunkt im Zusammenhang mit diesem Busmodell war im Jahr 1985 die Neoplan-Vertreterversammlung in Berlin. Für diese Veranstaltung wurde eine Serie von 50 N 208 aufgelegt. Jeder Vertreter wurde zwingend gebeten, einen N 208 zu verkaufen. Dies war der Anfang für dieses Erfolgsmodell, das bis zum Jahr 2000 gebaut wurde. Dieser Wagen wurde von der Schweizer Generalvertretung Frey Brunaugarage an den Kunden Autoverkehr Schangnau-Kemmeriboden AG in Schangnau im Kanton Bern verkauft. Bis 2015 war er dort im Einsatz. Nach seiner Außerverkehrsetzung wurde er vom Museum RétroBus Léman in Lausanne übernommen, dort aber im Freien abgestellt. Der Automobil-Park Auwärter hat den Wagen im Dezember 2023 mit 165.000 km übernommen. Mittlerweile wurde er komplett überarbeitet, neu lackiert und im Museumspool als Clubbus integriert.



13

Teilnehmer



Fahrer **Konrad Auwärter**

Beifahrer **Detlef Fröde**

Fahrzeug

Eigentümer	Konrad Auwärter
Standort	Pilsting
Land	Deutschland
Baujahr	1986

Omnibus

Fahrzeugart	Omnibus
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	160 PS
Geschwindigkeit	100 km/h
Länge, Höhe	7,9 m, 3,0 m
Leergewicht	6.950 kg
Gesamtgewicht	9.500 kg
Achsen	Mercedes-Benz
Bremsen	Knorr-Bremse
Getriebe	ZF
Reifen	Continental
Produktionszeit	1985 bis 1990





Typologie

Im Jahr 1991 kaufte Horst Anhalt diese Sattelzugmaschine von der Firma Uhl in Tellingstedt, setzte sie in seiner Spedition ein und transportierte damit Gefahrgut in Tankaufliegern. Nach der Außerdienststellung kam der Volvo nach Polen zu Anhalt Polska. Dort wurde er jedoch nur noch auf dem Werksgelände eingesetzt. Im Juli 2007 kam er wieder zurück nach Deutschland und bekam eine Neulackierung seines Chassis. Danach wurde er in die Oldtimersammlung übernommen. Bei diesem Volvo kann man sehr gut sehen, wie wichtig es schon immer war, dass gute Fahrer auf den Lkw fahren. Darin liegt die Erklärung für den hervorragenden Allgemeinzustand und die 1.190.000 km, die der Volvo ohne nennenswerte Probleme hinter sich gebracht hat. Mittlerweile hat der Volvo schon bei einigen Oldtimer-touren und Urlauben als Zugfahrzeug gedient.



14

Teilnehmer



Fahrer	Thies Anhalt
Beifahrer	Robin Anhalt

Fahrzeug

Eigentümer	Thies Anhalt
Standort	Bargen
Land	Deutschland
Baujahr	1991

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	Volvo
Leistung	360 PS
Geschwindigkeit	117 km/h
Länge, Höhe	6,1 m, 3,6 m
Leergewicht	8.250 kg
Gesamtgewicht	16.000 kg
Achsen	Volvo
Bremsen	Volvo
Getriebe	Volvo
Reifen	Hankook
Produktionszeit	1977 bis 1993

Auflieger

Hersteller	Kögel
Länge & Höhe	12,0 m, 3,7 m
Leergewicht	7.350 kg
Gesamtgewicht	36.000 kg

Mercedes-Benz 2435 L 6x2



Typologie

Der Mercedes-Benz SK 2435 gehört zur sogenannten „Schweren Klasse“ (SK) von Mercedes-Benz, einer Lkw-Baureihe, die zwischen 1988 und den späten 1990er-Jahren produziert wurde. Diese Fahrzeuge waren für anspruchsvolle Einsätze im Fernverkehr sowie auf Baustellen konzipiert und zeichneten sich durch hohe Robustheit und Zuverlässigkeit aus. Der SK 2435 ist ein typischer dreiachsiger Schwerlast-Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von rund 24 Tonnen. Angetrieben wird er von dem kraftvollen OM 442 LA mit V8, satten 14,6 l Hubraum und 350 PS. Bei der Spedition Fehrenkötter war dieser Typ der Standard-Lkw im Bereich des Transports mit Wechselbrücken. Der „35er“ zeichnete sich durch eine tolle Leistungsentfaltung und eine fast schon legendäre Langlebigkeit aus. Laufleistungen weit über 1 Mio. Kilometer ohne ein Problem mit dem Motor waren eher die Regel als die Ausnahme.



15

Teilnehmer



Fahrer



Beifahrer

Andreas Föllen

Linus Föllen

Fahrzeug

Eigentümer	Spedition Fehrenkötter
Standort	Sassenberg
Land	Deutschland
Baujahr	1991

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	365 PS
Geschwindigkeit	119 km/h
Länge, Höhe	9,3 m, 4,0 m
Leergewicht	9.170 kg
Gesamtgewicht	24.000 kg
Achsen	Mercedes-Benz
Bremsen	Mercedes-Benz
Getriebe	Mercedes-Benz
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1988 bis 1996

Anhänger

Hersteller	Krone
Länge & Höhe	8,9 m, 4,0 m
Leergewicht	2.700 kg
Gesamtgewicht	18.000 kg

Simon Loos



**WENN MAN SIE EINMAL GESEHEN HAT,
KANN MAN SIE NICHT MEHR ÜBERSEHEN**



Typologie

Guten Morgen Europa! Qualität kommt an... Dieser einstige Werbespruch der Spedition Fehrenkötter wurde durch die Wahl des richtigen Fahrzeugs erfüllt. In den 80er Jahren bot Mercedes-Benz mit der mittleren Baureihe der „Neuen Generation (NG)“ genau das richtige Modell: den 1419 S. Der 1419 S war vielleicht kein Leistungsriese, aber er überzeugte durch Langlebigkeit und Wirtschaftlichkeit. Zuverlässigkeit, Robustheit und optimale Funktion – das waren die Schlagworte, die dieses Fahrzeug auszeichneten und die hohen Anforderungen der Zeit erfüllten. Besonders die Variante als Sattelzugmaschine mit L-Fahrerhaus eröffnete ein breites Einsatzspektrum. 2022 entdeckte Joachim Fehrenkötter diese schöne Sattelzugmaschine und führte eine vollständige Restauration durch. Die „Tour der Legenden“ markierte die Jungfernfahrt auf großer Strecke und ließ die Legende des 1419 S wieder aufleben.



16

Teilnehmer



Fahrer **Christian Teuber**

Beifahrer **Horst Fehrenkötter**

Fahrzeug

Eigentümer	Spedition Fehrenkötter
Standort	Ladbergen
Land	Deutschland
Baujahr	1979

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	192 PS
Geschwindigkeit	89 km/h
Länge, Höhe	6,0 m, 3,8 m
Leergewicht	5.200 kg
Gesamtgewicht	14.000 kg
Achsen	Mercedes-Benz
Bremsen	Knorr-Bremse
Getriebe	ZF
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1980 bis 1985



Krupp Südwerke Titan SWL 80



Typologie

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



17

Teilnehmer



Fahrer **Heinz-Bruno Hecker**



Beifahrerin **Annegret Haase**

Fahrzeug

Eigentümer	Heinz-Bruno Hecker
Standort	Warstein
Land	Deutschland
Baujahr	1952

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Krupp
Leistung	210 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	10,0 m, 3,7 m
Leergewicht	8.000 kg
Gesamtgewicht	16.000 kg
Achsen	Krupp Südwerke
Bremsen	Krupp S./Westinghouse
Getriebe	ZF
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1950 bis 1954

Anhänger

Hersteller	Schmitz/Hummel
Länge & Höhe	10,0 m, 3,7 m
Leergewicht	7.000 kg
Gesamtgewicht	22.000 kg



Typologie

Mitte der Fünfzigerjahre hatte Büssing die Folgen des Zweiten Weltkriegs überwunden. Die Marke von 10.000 produzierten Fahrzeugen war längst überschritten, und das Werk zählte 6.000 Mitarbeiter. Den 6000er löste in Deutschland 1956 das Nachfolgemodell LS 7 ab. Auf den Exportmärkten erlebte vor allem das Modell 6000 S ungeahnten Erfolg, und die Produktion wurde ins Ausland verlagert. Das „S“ stand für die Bauweise mit stehendem Motor, während die anderen 6000er die Unterflurbauweise hatten. 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.



18

Teilnehmer



Fahrer **Joachim Fehrenkötter**

Beifahrer **Markus Rütters**

Fahrzeug

Eigentümer	Spedition Fehrenkötter
Standort	Sassenberg
Land	Deutschland
Baujahr	1955

Motorwagen

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

Anhänger

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



Typologie

Im Jahr 2009 erwarb Jan Lewiszong einen DAF 3300 aus dem Baujahr 1986, der einst zu einem französischen Zirkus gehörte. Vieles aus seiner Geschichte blieb unbekannt, was ihn jedoch besonders machte. Der Lastwagen war weiß und befand sich noch in einem ordentlichen Zustand. Trotzdem wurde entschieden, ihn vollständig zu restaurieren. Über viele Jahre hinweg wurde Schritt für Schritt mit viel Geduld und Sorgfalt an der Aufarbeitung gearbeitet. Sowohl technisch als auch optisch erhielt der Lkw ein neues Leben. Im Jahr 2024 war es schließlich soweit: Das Ergebnis war ein wunderschön restaurierter „wiedergeborener“ Lkw. Der schönste Moment zeigte sich auf der Straße: Er fährt fantastisch, ruhig und kraftvoll und ist bereit für neue Abenteuer.



19

Teilnehmer



Fahrer

Jan Lewiszong

Fahrzeug

Eigentümer	Jan Lewiszong
Standort	Bergharen
Land	Niederlande
Baujahr	1986

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	DAF
Leistung	325 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	6,0 m, 3,3 m
Leergewicht	6.900 kg
Gesamtgewicht	32.200 kg
Achsen	DAF
Bremsen	DAF
Getriebe	ZF
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1985 bis 1990

Auflieger

Hersteller	Draco
Länge & Höhe	10,0 m, 3,8 m
Leergewicht	9.000 kg
Gesamtgewicht	32.000 kg

Mercedes-Benz O 3500



Typologie

Mit dem O 3500 kam 1949 ein komplett neuer Omnibus auf den Markt. Seine Karosserie kam zunächst aus dem Werk Sindelfingen. Ab 1951 wurde der Bus dann vollständig in Mannheim gebaut. Schnell entwickelte sich aus diesem erfolgreichen Fahrzeug eine Omnibusfamilie vom Stadt- bis zum hochwertigen Reisebus. Unser Bus wurde an die Polizei in Ost-Berlin geliefert, wo er fünf Jahre im Einsatz war. Dann tat er bis 1975 Dienst im Linienverkehr der Stadt Potsdam. 1994 wird er von einem Liebhaber im Schwarzwald erstanden und in mühevoller Kleinarbeit restauriert, bevor der Bus an uns verkauft wurde. Der Kilometerzähler zeigt etwas mehr als 64.000 km, allerdings wissen wir nicht, die wievielte Runde das ist. Der Bus wird von den Kollegen bei Daimler Buses in Neu-Ulm regelmäßig mit viel Liebe gewartet und ist in einem hervorragenden Zustand.



20

Teilnehmer



Fahrer

Mercedes-Benz
Trucks Classic

Björn Rankel

Fahrzeug

Eigentümer	Daimler Truck AG
Standort	Wörth am Rhein
Land	Deutschland
Baujahr	1950

Omnibus

Fahrzeugart	Omnibus
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	90 PS
Geschwindigkeit	80 km/h
Länge, Höhe	8,6 m, 2,9 m
Leergewicht	5.400 kg
Gesamtgewicht	8.250 kg
Achsen	Mercedes-Benz
Bremsen	Mercedes-Benz
Getriebe	Mercedes-Benz
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1949 bis 1955





YOUR FULL RANGE

TRAILER SUPPLIER

With our four vehicle brands, MAX Trailer, Faymonville, Morello and Cometto, we are the world's leading full-range manufacturer of vehicles for heavy loads and special transport. Our portfolio includes semi-trailers, low-loaders, flatbeds, inloaders, self-steering trailers, modular vehicles, self-propelled trailers, and intralogistics solutions, designed to move exceptionally heavy, long, wide, or tall loads.

Our transport solutions cover payloads from 5 t to 25,000 t ... and beyond.

Backed by state-of-the-art production facilities covering 243,800 m², we create high-tech vehicles that set global standards in quality, performance, and innovation.



Mercedes-Benz L 1113



Typologie

Die mittelschweren Kurzhauber-LKW wurden im Jahr 1959 als L 322 vorgestellt und im Werk Mannheim gebaut. Die Umbenennung in L 1113 fand im Jahr 1963 statt. Etwas später erfolgte dann auch die Verlagerung der Produktion in das damals neue LKW-Werk in Wörth, wo diese Baureihe noch bis 1984 gebaut wurde. Ab 1963 wurden die LKW mit dem Motor OM 352 ausgestattet. Als erster Direkteinspritzer-Dieselmotor von Mercedes-Benz war er über viele Jahrzehnte die erste Wahl für unsere mittelschweren LKW. Unser Fahrzeug wurde im Mai 1966 zugelassen und war dann 20 Jahre lang bei einem Obsthändler im Raum Koblenz im Einsatz, bevor es Bestandteil unserer Sammlung wurde.



Teilnehmer



Mercedes-Benz
Trucks Classic

Fahrer

N. N.

21

Fahrzeug

Eigentümer	Daimler Truck AG
Standort	Wörth am Rhein
Land	Deutschland
Baujahr	1966

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	126 PS
Geschwindigkeit	72 km/h
Länge, Höhe	7,8 m, 2,4 m
Leergewicht	4.600 kg
Gesamtgewicht	10.500 kg
Achsen	Mercedes-Benz
Bremsen	Mercedes-Benz
Getriebe	Mercedes-Benz
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1959 bis 1984





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 Waggon 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 der Faun zu einer Sattelzugmaschine umgebaut und ein Wechselaufbau angefertigt. Der Anhänger ist ein Pionierfahrzeug der Marke Kässbohrer Typ D17: ein Dreiaxser-Wechselbrückenanhänger aus dem Jahr 1955. Durch dieses System konnten Ladezeiten erheblich verkürzt werden, da man leere Brücken abstellen und beladene Brücken aufnehmen konnte.



22

Teilnehmer



Fahrer **Karl-Heinz Loers**

Beifahrer **F. Ermert, F. Loers**

Fahrzeug

Eigentümer	Karl-Heinz Loers
Standort	Kaarst
Land	Deutschland
Baujahr	1961

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Deutz
Leistung	175 PS
Geschwindigkeit	95 km/h
Länge, Höhe	6,0 m, 3,2 m
Leergewicht	9.500 kg
Gesamtgewicht	16.000 kg
Achsen	Faun
Bremsen	Knorr-Bremse
Getriebe	ZF
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1959 bis 1964

Anhänger

Hersteller	Kässbohrer
Länge & Höhe	11,5 m, 3,2 m
Leergewicht	5.500 kg
Gesamtgewicht	22.000 kg

Volvo NL 12



Typologie

Der Volvo N12 ist ein schwerer Langhauber-Lkw, der von 1973 bis 1990 produziert wurde und für seine Robustheit sowie seine kippbare Haube bekannt ist. Er war Teil der N7/N10/N12-Serie, bot 12-Liter-Motoren (oft mit 330 PS oder mehr), ein 16-Gang-Getriebe und wurde sowohl als Sattelzugmaschine als auch als Kipper eingesetzt. Der Volvo von Uwe Ludwig ist Baujahr 1976, hat 330 PS bei einem Hubraum von 11.980 ccm. Das Fahrzeug wurde 2010 in den Niederlanden gekauft und in der Spedition Gerhardt Ludwig zum Transport von Schweröl im Flüssigbereich eingesetzt. 2013 wurde das Fahrerhaus neu lackiert, und ab 2014 wurde die SZM noch für Oldtimerfahrten eingesetzt. 2018 ging die SZM in den Besitz von Uwe Ludwig über, dem Sohn von Gerhardt Ludwig. Die Frankreich-Tour 2018 war bis heute eines der größten Highlights. Aber auf vielen anderen Oldtimer-Treffen ist der N12 ein Publikumsmagnet.



Teilnehmer

23



Fahrer	Uwe Ludwig
Beifahrer	Andreas Emmrich

Fahrzeug

Eigentümer	Uwe Ludwig
Standort	Sandersdorf
Land	Deutschland
Baujahr	1976

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	Volvo
Leistung	330 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	7,0 m, 3,2 m
Leergewicht	6.500 kg
Gesamtgewicht	16.500 kg
Achsen	Volvo
Bremsen	Wabco
Getriebe	Volvo
Reifen	Fulda
Produktionszeit	1973 bis 1990

Auflieger

Hersteller	Fliegl
Länge & Höhe	11,0 m, 3,8 m
Leergewicht	4.000 kg
Gesamtgewicht	20.000 kg

Krupp S 806/4300



Typologie

Der Krupp LKW Typ S806/4300 ist eine beeindruckende Sattelzugmaschine mit einer einzigartigen Doppelkabine, die ihn von anderen Hauben abhebt. Angetrieben wird er von einem leistungsstarken Cummins V8-Motor mit 15 l Hubraum. Komplett restauriert strahlt er in neuem Glanz und erinnert an Zeiten, in denen Lkw-Fahrer noch die Kapitäne der Landstraße waren. Sein erster Tag auf der Straße war am 15. August 1967, und seitdem hat er sicherlich viele Abenteuer erlebt. Mit dem dazugehörigen Sattelaufleger, dem geschlossenem Ackermann Kasten, ergibt sich ein schöner Sattelzug. Der Aufleger wurde am 28. Oktober 1963 zugelassen und hat sicher schon viele Kilometer hinter sich gelassen. Seine imposante Länge von 10,20 m bietet ausreichend Platz für den kompletten Ausbau als Wohnwagen. Ausgestattet mit einem ausgebauten Wohnbereich bietet er höchsten Komfort, egal wohin die Reise geht.



24

Teilnehmer



Fahrer **Theo Mühlenbein**

Beifahrerin **Elfriede Burk**

Fahrzeug

Eigentümer **Theo Mühlenbein**

Standort **Brilon**

Land **Deutschland**

Baujahr **1967**

Zugmaschine

Fahrzeugart **Sattelzugmaschine**

Motor **Krupp Cummins**

Leistung **210 PS**

Geschwindigkeit **85 km/h**

Länge, Höhe **7,5 m, 3,8 m**

Leergewicht **7.000 kg**

Gesamtgewicht **16.000 kg**

Achsen **Krupp**

Bremsen **Krupp Westinghouse**

Getriebe **ZF**

Reifen **Michelin**

Produktionszeit **1963 bis 1968**

Aufleger

Hersteller **Ackermann**

Länge & Höhe **10,2 m, 3,8 m**

Leergewicht **5.900 kg**

Gesamtgewicht **24.700 kg**

Mercedes-Benz 1422 NG



Typologie

Der heutige Besitzer Dominic Newby erwarb den Lastkraftwagen im Februar 2014 direkt vom Erstbesitzer in Südfrankreich. Das Fahrzeug wurde ursprünglich 1976 an einen französischen Lamborghini-Traktorhändler ausgeliefert und war während seiner Einsatzzeit ausschließlich in einem Umkreis von etwa 80 Kilometern unterwegs. Durch die konsequente Unterstellung blieb der Lastkraftwagen über Jahrzehnte geschützt und befindet sich bis heute in einem exzellenten, rostfreien Originalzustand. Fahrerhaus, Sitze sowie die Innenausstattung sind original erhalten. Nach insgesamt 36 Jahren im Einsatz wurde das Fahrzeug 2012 außer Dienst gestellt und befand sich zum Zeitpunkt des Erwerbs noch in seiner werksgrauen Lackierung, was seinen authentischen Erhaltungszustand unterstreicht.



Teilnehmer

25



Fahrer

Dominic Newby

Fahrzeug

Eigentümer	Dominic Newby
Standort	Newhaven
Land	England
Baujahr	1976

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	220 PS
Geschwindigkeit	100 km/h
Länge, Höhe	5,7 m, 2,9 m
Leergewicht	6.000 kg
Gesamtgewicht	22.000 kg
Achsen	Mercedes-Benz
Bremsen	Knorr-Bremse
Getriebe	ZF
Reifen	Bridgestone
Produktionszeit	1973 bis 1988



Scania 112 H



Typologie

Bei dem Scania von Fritz Rademacher handelt es sich ursprünglich um ein Eichfahrzeug, das für die Schweiz gebaut wurde. Deshalb hat er auch die schmalen Kotflügel, die Trilex-Felgen und eine Breite von 2,30 Metern. 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 sieben Metern. Der Scania wurde 2012 mit 227.000 Kilometern außer Dienst gestellt. Er ist mittlerweile in zweiter Hand und immer noch im originalen und unrestaurierten Zustand. Die Nutzlast liegt bei 19.800 Kilogramm. Die Pritsche ist aus Aluminium und misst fast sechs Meter. Der Scania 112 H verfügt über elf Liter Hubraum und sechs Zylinder mit Turbo. Das H in der Typenbezeichnung 112 H steht für die Chassisversion, in diesem Fall für hohe Steifigkeit und für den Fernverkehr.



26

Teilnehmer



Fahrer **Fritz Rademacher**



Beifahrer **Frank Müller**

Fahrzeug

Eigentümer	Fritz Rademacher
Standort	Nordkirchen
Land	Deutschland
Baujahr	1984

Motorwagen

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



**RIESEN AUSWAHL RUND UMS THEMA LKW UND PKW.
SCHÖNE UND NÜTZLICHE ARTIKEL FÜR UNTERWEGS UND ZUHAUSE.**

eurotransport.de

**Neu im
Shop!**



„Auf Achse“-Star

**MAN F8 Solozugmaschine 3achs
von Herpa im Maßstab 1:87.**

Best.-Nr.: 120489. Preis: 29,95 €.

Für Abonnenten nur 26,95 €!



Hollywood-Star

**Peterbilt 281 Tank-Sattelzug, 1955,
aus dem Filmklassiker „Duell“
von IXO im Maßstab 1:43.**

Best.-Nr.: 120501. Preis: 74,90 €.

Für Abonnenten nur 67,40 €!

Mercedes-Benz LPS 333

Koffersattelzug

„Schenker“-

Wiking 1:87.

Best.-Nr.:

120397.

Preis: 29,90 €.

Für Abonnenten nur 26,90 €!



eurotransport.de/shop



Highlights in allen Größen!

- SHOP

WIKING.

1:87



Faun Tiefladehängerzug
„August Alborn“. **Best.-Nr.: 120385**



Krupp 806
Pritschensattelzug
„Transag Suisse“. **Best.-Nr.: 120416**

BREKINA
AUTOMODELLE

1:87



MAN F7 PP-SZ, „Kölner Zucker“,
1968. **Best.-Nr.: 120412**



Ford CLT 9000 Sattelzug,
Circus Krone, 1978. **Best.-Nr.: 120414**

Mack
Superliner
Magnum,
silber/rot,
1985.



Best.-Nr.: 120499

ixo
MODELLS

1:43



Freightliner
FLC 120 64 T,
schwarz/rot,
1977.

Best.-Nr.: 120500



Scania LB 141,
blau/weiss, 1976.

**Best.-Nr.:
120492**

Volvo F10,
weiss/grün, 1983.

**Best.-Nr.:
120498**



Volvo F12 4x2 Sattelzug-
maschine „Deutrans“,
1977, orange/blau.

Best.-Nr.: 120353



ROAD KINGS

1:18



Kenworth K100
Aerodyne 6x4,
1976,
blau/metallic/
silber.

Best.-Nr.: 120437



Typologie

Der letzte Lkw, den der Großvater von Michael Rogler bis zur Geschäftsaufgabe 1972 fuhr, war ein IFA W50 mit Pritsche. Dieser Lkw war der erste Lkw, den er nach dem Krieg in Ludwigfelde neu und direkt ab Werk kaufen konnte. Das war die Motivation für Michael Rogler, genau nach solch einem Fahrzeug Ausschau zu halten. Im November 2020 konnte er diesen W50 erwerben. Dieser W50 wurde 1970 gebaut und beim Staatlichen Forstwirtschaftsbetrieb eingesetzt. 1988 erfolgte ein kompletter Neuaufbau inklusive neuem Fahrerhaus. 1991 kam der W50 dann zur Firma Wasser und Tiefbau GmbH in Cottbus und im Jahr 2002 wurde das Fahrzeug an eine Futtermühle in Königs Wusterhausen verkauft. Diese nutzte ihn zur Auslieferung von Futtermitteln. Ein Oldtimerfreund erwarb den Lkw dort, von dem schließlich Michael Rogler ihn abkaufen konnte.



27

Teilnehmer



Fahrer **Michael Rogler**

Beifahrer **Volkmar Schumann**

Fahrzeug

Eigentümer	Michael Rogler
Standort	Limbach-Oberfrohnha
Land	Deutschland
Baujahr	1970

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	M.-Werk Nordhausen
Leistung	120 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	7,0 m, 3,0 m
Leergewicht	5.650 kg
Gesamtgewicht	10.150 kg
Achsen	F.-Werk Ludwigsfelde
Bremsen	Renak Limbach-Oberf.
Getriebe	Getr.-Werk Brandenburg
Reifen	Pneumant
Produktionszeit	1965 bis 1990

Anhänger

Hersteller	Fahrzeugbau Kagerbeck
Länge & Höhe	7,0 m, 3,2 m
Leergewicht	2.650 kg
Gesamtgewicht	7.500 kg



Typologie

Der Mercedes NG von Christian Schäfer verbrachte seine ersten Arbeitsjahre im Mercedes-Benz-Werk Gaggenau. Dort wurde er im Unimog-Bereich eingesetzt und diente dazu, Unimogs zu Testgeländen zu fahren. Die letzte Inspektion bei Mercedes erfolgte 1994 bei einem Kilometerstand von 216.738 km. 1995 wurde der NG vermutlich an einen Schausteller aus Rastatt verkauft. Im Jahr 2018, gut 130.000 km später, kaufte Christian Schäfer den NG mit einem Kilometerstand von 347.000 km von diesem Schausteller. Die Fahrerkabine musste überholt werden und erhielt eine gelbe Lackierung. Zwei Jahre später wurden die Kunststoffkotflügel wieder gegen originale Blechkotflügel ausgetauscht. Abschließend erfolgte der Rückbau zur Sattelzugmaschine: Die kurze Schausteller-Pritsche wurde entfernt und der NG erhielt wieder seine Sattelkupplung.



28

Teilnehmer



Fahrer

Christian Schäfer

Fahrzeug

Eigentümer	Christian Schäfer
Standort	Menden
Land	Deutschland
Baujahr	1981

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	Mercedes-Benz NG 1628
Leistung	280 PS
Geschwindigkeit	111 km/h
Länge, Höhe	5,5 m, 2,9 m
Leergewicht	6.835 kg
Gesamtgewicht	7.490 kg
Achsen	Mercedes-Benz
Bremsen	Mercedes-Benz
Getriebe	ZF
Reifen	keine Angabe
Produktionszeit	1974 bis 1988

Anhänger

Hersteller	Krone
Länge & Höhe	7,2 m, 1,2 m
Leergewicht	3.020 kg
Gesamtgewicht	5.100 kg

Scania 142 H



Typologie

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



29

Teilnehmer



Fahrer **Jos van der Gaag**

Beifahrerin **Marja van der Gaag**

Fahrzeug

Eigentümer	Jos van der Gaag
Standort	Maasland
Land	Niederlande
Baujahr	1981

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	Scania
Leistung	388 PS
Geschwindigkeit	100 km/h
Länge, Höhe	7,0 m, 3,1 m
Leergewicht	8.400 kg
Gesamtgewicht	27.500 kg
Achsen	Scania
Bremsen	Knorr-Bremse
Getriebe	Scania
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1981 bis 1989

Auflieger

Hersteller	Broshuis
Länge & Höhe	12,0 m, 3,6 m
Leergewicht	6.715 kg
Gesamtgewicht	25.515 kg



Typologie

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



30

Teilnehmer



Fahrer

Kees van Heezik

Fahrzeug

Eigentümer	Kees van Heezik
Standort	Breukelen
Land	Niederlande
Baujahr	1962

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Mack
Leistung	255 PS
Geschwindigkeit	95 km/h
Länge, Höhe	6,5 m, 3,6 m
Leergewicht	9.720 kg
Gesamtgewicht	15.500 kg
Achsen	Mack
Bremsen	Vendesi
Getriebe	keine Angabe
Reifen	Mack
Produktionszeit	1954 bis 1964

Anhänger

Hersteller	Floor
Länge & Höhe	10,0 m, 3,6 m
Leergewicht	6.330 kg
Gesamtgewicht	24.000 kg



Typologie

Die Franz Brozincevic & Cie. (FBW) in Wetzikon gehörte zu den bedeutendsten LKW-, Autobus- und Trolleybus-Herstellern der Schweiz. 1910 baute Brozincevic in Zürich seinen ersten Lastwagen, der später als Postauto eingesetzt wurde. 1916 übernahm er die Motorenfabrik Wetzikon, und ab 1918 wurden dort Lastwagen und Autobusse unter dem Markennamen FBW hergestellt. So fand auch der FBW-Bus von Beat Wegmüller seinen ersten Einsatz bei der Schweizer Post. Dort war er von 1951 bis 1973 im Dienst und damals natürlich noch in Postgelb lackiert. 1973 wurde der Postbus von einer Uhrenfabrik in Grenchen als interner Personentransporter übernommen. 1976 konnte Beat den FBW erwerben und baute ihn innerhalb von gut drei Jahren zum Wohnmobil um. Die erste Ausfahrt als Wohnmobil führte nach Schottland.



Teilnehmer



Fahrer

Beat Wegmüller

31

Fahrzeug

Eigentümer	Beat Wegmüller
Standort	Rickenbach
Land	Schweiz
Baujahr	1951

Omnibus

Fahrzeugart	Omnibus
Motor	FBW
Leistung	130 PS
Geschwindigkeit	83 km/h
Länge, Höhe	10,5 m, 3,1 m
Leergewicht	8.400 kg
Gesamtgewicht	10.800 kg
Achsen	FBW
Bremsen	FBW
Getriebe	FBW
Reifen	Matador
Produktionszeit	1948 bis 1960



Hanomag-Henschel F 221 S



Typologie

Der F 221 S mit Drei-Seiten-Kippauflieger war beliebt für den Transport von Straßenbaumaterial zur Baustelle. Ebenso wurde er mit Transportbeton-Anhängern kombiniert. Hans Wittler 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. Wittler entdeckte ihn bei der Übernahme des Fuhrparks eines Briloner Tiefbaugeschäfts.



Teilnehmer

32



Fahrer **Jan Varnhagen**

Beifahrer **Michael Nöh**

Fahrzeug

Eigentümer	Firma Paul Wittler
Standort	Brilon
Land	Deutschland
Baujahr	1972

Zugmaschine

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

Auflieger

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



Typologie

Die Firma FBW (Franz Brocincevic Wetzikon) war ein schweizer Bus- und Lkw-Hersteller (1910–1985). Insgesamt hat FBW circa 6.500 Fahrzeuge in Handarbeit im Werk Wetzikon hergestellt. Dieser FBW wurde 1977 in Zusammenarbeit mit Carrosserie Frech-Hoch als rollender Lebensmittelladen für die MIGROS hergestellt und war bis 1992 in der Region Bern im Einsatz. Urs Wegmüller kaufte das Fahrzeug als komplett eingerichteten Verkaufsladen und baute ihn zu einem Wohnmobil um. Das Wohnmobil bietet sechs Sitz- und Liegeplätze, Dusche/WC, Küche und hat Platz für sechs Fahrräder. Außerdem hat es einen 500 Liter Frischwassertank. Das Fahrzeug hat einen 6-Zylinder-Unterturmotor (FBW CU5A) mit 205 PS und ein 12-Gang-Getriebe von ZF. Seit circa 1994 ist Urs Wegmüller immer im Sommer damit unterwegs und hat schon etliche europäische Länder damit bereist.



Teilnehmer

33



Fahrer **Urs Wegmüller**

Beifahrerin **Heidi Wegmüller**

Fahrzeug

Eigentümer	Urs Wegmüller
Standort	Attikon
Land	Schweiz
Baujahr	1977

Omnibus

Fahrzeugart	Omnibus
Motor	FBW
Leistung	205 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	10,0 m, 3,7 m
Leergewicht	10.000 kg
Gesamtgewicht	16.000 kg
Achsen	FBW
Bremsen	FBW
Getriebe	ZF
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1975 bis 1980





METROPOLE MUSEUM

Sammlung von Autos und Motorrädern
in außergewöhnlich hoher Qualität

Die einzigartige Sammlung klassischer Autos, Lastwagen und Motorräder des Unternehmers Frans van Haren bildet die Grundlage des Metropole Museums. Es ist der Treffpunkt für leidenschaftliche Autoliebhaber, egal ob es sich um Luxuslimousinen, Sportwagen oder Trucks handelt. Die Qualität und das Niveau der Sammlung können als außergewöhnlich hoch bezeichnet werden und jedes Auto hat seine eigene Geschichte. Die Oldtimer aus verschiedenen Epochen sind in einer großzügigen, 30.000 m² großen Halle im Metropole-Komplex untergebracht, der inmitten einer wunderschönen Naturlandschaft am Wasser liegt. Ein traumhaftes Ambiente, das die Sammlung perfekt in Szene setzt. Mit über 400 Fahrzeugen zählt Metropole zu den größten Automobilmuseen der Niederlande.



„Das schönste
und besondere
Automuseum
der Niederlande.“

METROPOLE
MUSEUM

Meubellaan 1, NL-6651 KV Druten

Telefon

+31 (0) 88 425 94 00

E-Mail

museum@metropole.nl



Typologie

Der H6 war das geborene Lastentier: Ob zwei Zementsiloanhänger, ein Kohlentransport oder als Tieflader – große Lasten waren für ihn zu seiner Zeit überhaupt kein Problem. Gebaut wurde er von 1955 bis 1959 im Ernst Grube Werk in Werdau. Dort wurde auch dieser H6 im Jahre 1958 fertiggestellt. Bis 1968 war er bei der Firma Schubert in Delitzsch im Einsatz. Dort wurde er für den Kohle- und Baustofftransport verwendet. In den Jahren 1968 bis 1977 war er bei verschiedenen anderen Firmen eingesetzt, bis er schließlich in einer Scheune abgestellt wurde und für viele seiner Modellgenossen als „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.



34

Teilnehmer



Fahrer **Jochen Zitzmann**

Beifahrerin **Peggy Zitzmann**

Fahrzeug

Eigentümer	Jochen Zitzmann
Standort	Ingersleben
Land	Deutschland
Baujahr	1958

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Dieselm.-Werk Schönebeck
Leistung	180 PS
Geschwindigkeit	80 km/h
Länge, Höhe	6,0 m, 3,2 m
Leergewicht	7.000 kg
Gesamtgewicht	16.000 kg
Achsen	Ernst Grube Werk Werdau
Bremsen	Bremsenwerk Berlin
Getriebe	Getriebewerk Glauchau
Reifen	Continental, Mitas
Produktionszeit	1955 bis 1959

Anhänger

Hersteller	Pfaff
Länge & Höhe	12,0 m, 3,6 m
Leergewicht	9.000 kg
Gesamtgewicht	12.000 kg

DAF NTT 2800



Typologie

Um ihre Position in der Baubranche zu stärken, führte DAF 1982 die imposanten NAT und NTT 2800 ein, ein Fahrgestell und einen Sattelzug. Aus diesem ersten Jahr stammt auch dieses prächtige Exemplar, das nach Aufhalten in den Niederlanden und Portugal im Mai 2025 in den Besitz von J. Heebink Transport aus dem niederländischen Veenendaal überging, mit eigenen Niederlassungen im Vereinigten Königreich. Nach neun Monaten sorgfältiger Restaurierung befindet sich der Torpedo-DAF nun fast in Neuzustand. Die Schlafkabine wurde nach dem Originalentwurf vollständig neu aufgebaut. Bei 90 km/h dreht der Motor etwa 2.300 Umdrehungen pro Minute. Es ist klar, dass dieser robuste DAF nicht für Langstrecken gebaut wurde, sondern für den schweren Transport von Sand und Kies.



Teilnehmer



Fahrer

Karel Jilesen

35

Fahrzeug

Eigentümer	Cees Heebink
Standort	Veenendaal
Land	Niederlande
Baujahr	1982

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	DAF
Leistung	310 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	7,0 m, 3,8 m
Leergewicht	9.210 kg
Gesamtgewicht	k. A.
Achsen	DAF
Bremsen	DAF
Getriebe	ZF
Reifen	Dayton
Produktionszeit	1980 bis 1986



Mercedes-Benz SK 1844 LS



Typologie

Die Mercedes-Benz SK 1844 LS Sattelzugmaschine aus der „Schweren Klasse“ von Mercedes-Benz steht für die kraftvolle und zuverlässige Fernverkehrstechnik der 1990er-Jahre. Angetrieben wird sie von einem robusten V8-Dieselmotor mit rund 435 PS (320 kW) und einem Hubraum von etwa 14,6 Litern, der für hohe Laufleistungen und Durchzugskraft bekannt ist. Das Fahrzeug verfügt über ein manuelles 16-Gang-Getriebe sowie Hinterradantrieb. Werner Poller übernahm das Fahrzeug mit einem Tachostand von 143.500 km bei einem Händler in Niesky und baute es in Eigenarbeit mit großer Hingabe und viel Liebe zum Detail weitgehend originalgetreu wieder auf. Mit handwerklichem Können und echter Leidenschaft entstand so ein beeindruckendes Ergebnis: ein authentischer Klassiker, der nicht nur technisch überzeugt, sondern auch den Geist seiner Zeit lebendig werden lässt.



36

Teilnehmer



Fahrer **Werner Poller**

Beifahrer **Rene Meinel-Poller**

Fahrzeug

Eigentümer **Werner Poller**

Standort **Ellefeld**

Land **Deutschland**

Baujahr **1996**

Zugmaschine

Fahrzeugart **Sattelzugmaschine**

Motor **Mercedes-Benz**

Leistung **435 PS**

Geschwindigkeit **85 km/h**

Länge, Höhe **6,1 m, 3,7 m**

Leergewicht **7.440 kg**

Gesamtgewicht **18.000 kg**

Achsen **Mercedes-Benz**

Bremsen **Knorr-Bremse**

Getriebe **Mercedes-Benz**

Reifen **Michelin**

Produktionszeit **1988 bis 1996**

Anhänger

Hersteller **Vomag**

Länge & Höhe **13,6 m, 4,0 m**

Leergewicht **6.800 kg**

Gesamtgewicht **20.000 kg**



Typologie

Die Jelcz 642 Sattelzugmaschine aus dem Baujahr 1988 verkörpert die robuste und unverwechselbare Nutzfahrzeugtechnik Osteuropas. Sie basiert auf der in Polen weit verbreiteten Lizenzbauweise und wurde mit einem 6-Zylinder-Dieselmotor – häufig aus der SW680-Reihe – ausgestattet. Dieser leistet etwa 240 PS und verfügt über einen Hubraum von rund 11 Litern. Einst als Tankzug im Einsatz, blieb von der ursprünglichen Kombination lediglich die Zugmaschine erhalten. Während eines Urlaubs in Polen stieß Werner Poller eher zufällig auf das Fahrzeug – ein Fund, der schnell zur Herzensangelegenheit wurde. Mit viel Einsatz, technischem Können und einem Gespür für Details verwandelte er den einstigen Arbeitslasten in Eigenregie in einen beeindruckenden Klassiker. Heute erzählt das Fahrzeug nicht nur von seiner Vergangenheit, sondern auch von der Leidenschaft, mit der es zurück auf die Straße gebracht worden ist.



Teilnehmer

37



Fahrer **Mario Hoyer**

Beifahrer **Lutz Wittat**

Fahrzeug

Eigentümer	Werner Poller
Standort	Ellefeld
Land	Deutschland
Baujahr	1988

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	Leylan
Leistung	243 PS
Geschwindigkeit	70 km/h
Länge, Höhe	6,8 m, 3,1 m
Leergewicht	8.000 kg
Gesamtgewicht	20.900 kg
Achsen	Jelcz
Bremsen	Jelcz
Getriebe	ZF
Reifen	Mitas
Produktionszeit	1984 bis 2006

Anhänger

Hersteller	Ernst-Grube Werdau
Länge & Höhe	9,1 m, 3,9 m
Leergewicht	6.100 kg
Gesamtgewicht	25.000 kg

Volvo N86-48 T



Typologie

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



38

Teilnehmer



Fahrer

Dirk Priebis



Beifahrerin

Kai Stasch

Fahrzeug

Eigentümer	Dirk Priebis
Standort	Eibau
Land	Deutschland
Baujahr	1971

Motorwagen

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

Anhänger

Hersteller	Fliegl
Länge & Höhe	11,6 m, 1,1 m
Leergewicht	7.600 kg
Gesamtgewicht	24.000 kg



Volle Fahrt voraus!

Mit Ihren Spezialisten für Nutzfahrzeugfinanzierung.

Wo Sie Mobilität leben, da sind wir: Unser Team betreut Speditions-, Transport- und Logistikunternehmen in ganz Deutschland. Mit langjähriger Erfahrung unterstützen wir Sie bei Ihren Investitionen.

Kontaktieren Sie uns!



**Volksbank
im Bergischen Land**

Saurer S 4 C



Typologie

Der Saurer S4C wurde 1953 als Dreiseitenkipper an Wilhelm Meister in Basel ausgeliefert. Mitte der 1950er-Jahre übernahm ihn die Fuhrhalterei Wullschleger in Zofingen; 1958 wurden Alu-Bordwände und eine Lenkunterstützung nachgerüstet. Um 1980 ging das Fahrzeug an den Getränkehändler Robert Banz in Engelberg (OW) – 1983 kam es nach Deutschland ins Sauerland, wo es neu lackiert wurde. Der Saurer befindet sich bis heute nahezu im Auslieferungszustand und wurde von 1983 bis 2023 nur wenig genutzt, bevor ihn Holger Hahn aus München übernahm. Eine besondere Geschichte verbindet das Fahrzeug mit Helene Wullschleger, die den Saurer ab 1958 nach dem Tod ihres Mannes fuhr. Zu jener Zeit war es ein Novum, dass eine Frau diesen Arbeitsalltag übernahm.



Teilnehmer

39



Fahrer	Holger Hahn
Beifahrer	Florens Hahn

Fahrzeug

Eigentümer	Holger Hahn
Standort	München
Land	Deutschland
Baujahr	1953

Motorwagen

Fahrzeugart	Kipper
Motor	Saurer
Leistung	115 PS
Geschwindigkeit	72 km/h
Länge, Höhe	7,3 m, 2,2 m
Leergewicht	6.980 kg
Gesamtgewicht	16.000 kg
Achsen	Saurer
Bremsen	Saurer, Westinghouse
Getriebe	Saurer
Reifen	Semperit
Produktionszeit	1936 bis 1965



Daimler-Benz 3850 A6x6



Typologie

Die Mercedes Sattelzugmaschine 3850 A6x6 wurde am 14.02.1989 aufgrund ihres leistungsstarken Motors mit einem Drehmoment von 2.000 Nm bereits bei 1.200 Umdrehungen gekauft. Sie ist mit einer Wandler-Schaltkupplung ausgestattet, die ein verschleißfreies Anfahren unter Last ermöglicht. In den ersten 10 Jahren wurde die Sattelzugmaschine hauptsächlich im Fernverkehr für den Transport von Baumaschinen und Lokomotiven eingesetzt. Später wurde der 3850 zur Zugmaschine umgebaut, um die größte Gasturbine der Welt in Irching mit einem 1.000 t Anhänger zu transportieren. Auch heute wird sie noch für Schub- und Zugarbeiten bei schweren Lasten eingesetzt.

Auf YouTube ist die Zugmaschine in Aktion zu sehen:
www.youtube.com/watch?v=kB_PMvACCh8&t=5s



Teilnehmer

40



Fahrer **Helmut Alborn**

Beifahrerin **Uta C. Alborn**

Fahrzeug

Eigentümer	Helmut Alborn
Standort	Dortmund
Land	Deutschland
Baujahr	1989

Motorwagen

Fahrzeugart	Sonderfahrzeug
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	500 PS
Geschwindigkeit	93 km/h
Länge, Höhe	7,6 m, 3,6 m
Leergewicht	27.000 kg
Gesamtgewicht	27.500 kg
Achsen	Mercedes-Benz
Bremsen	Wabco
Getriebe	ZF
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1984 bis 1998



Scania T112 H



Typologie

Das Fahrgestell wurde 1984 bei Scania in den Niederlanden gebaut, ausgestattet mit Wabco ABS und dem typischen Scania 10-Gang-Schaltgetriebe. Später erfolgte der Umbau auf ein ZF Automatik-Getriebe, und aufgrund eines Getriebebeschadens wurde ein Scania 5-Gang-Busgetriebe eingebaut. Nach 18 Jahren Dienstzeit wurde es 2002 an eine Baufirma in Enschede verkauft, die es anscheinend 2012 wieder an Scania veräußerte. So gelangte Claus Giebel im September 2013 zu diesem Scania mit vermeintlich zehn Gängen. Die Entdeckung, dass nur fünf Gänge schaltbar waren, wurde auf eine defekte Verkabelung des Magnetventils zurückgeführt. Nach der Demontage des ursprünglichen Aufbaus erfolgte zunächst die Instandsetzung der Kabine und der Motorhaube, was deutlich länger dauerte als geplant. Später wurde das Getriebe ausgebaut und als 5-Gang-Version identifiziert. Nach weiteren Monaten der Teilesuche fand Giebel schließlich ein gebrauchtes 10-Gang-Getriebe. Fast 27 Monate später konnte das Fahrzeug zur Hauptuntersuchung gebracht werden und wurde schließlich am 1. März 2016 in Deutschland zugelassen.



41

Teilnehmer



Fahrer

Claus Giebel



Beifahrerin

Gabriele Giebel

Fahrzeug

Eigentümer	Claus Giebel
Standort	Battenberg
Land	Deutschland
Baujahr	1984

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Scania
Leistung	305 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	9,8 m, 3,7 m
Leergewicht	9.175 kg
Gesamtgewicht	18.000 kg
Achsen	Scania
Bremsen	Wabco
Getriebe	Scania
Reifen	Continental
Produktionszeit	1982 bis 1988

Anhänger

Hersteller	Ackermann
Länge & Höhe	9,3 m, 3,7 m
Leergewicht	5.200 kg
Gesamtgewicht	18.000 kg

Daimler-Benz L 3500



Typologie

Der Daimler-Benz L 3500, eine Weiterentwicklung des L 3250, zählte zu den beliebtesten Lastkraftwagen der 50er Jahre. Seine Popularität ist nicht überraschend, denn der 3,5-Tonner basierte auf der Karosserie des Opel Blitz. Die ersten Fahrzeuge wurden als Reparationsleistungen an die französische und US-amerikanische Armee abgegeben. Als Gegenleistung ermöglichten die Franzosen den Austausch von Bauteilen zwischen den Werken in Gaggenau und Mannheim, wo der L 3500 gefertigt wurde. Ein langes und arbeitsreiches Leben in einer Gießerei im Bergischen Land hat der L 3500 von K. F. Frank hinter sich. Seit 1952 war der Lastwagen dort im Werkverkehr und anderweitig im Einsatz. Die Gießerei schloss ihre Pforten im Jahr 1980, woraufhin der Lastwagen außer Dienst gestellt wurde. Um das Fahrzeug vor der Verschrottung zu bewahren, erwarb Frank den Mercedes mit einer Million Kilometern auf dem Tacho und restaurierte ihn liebevoll über mehr als zwei Jahre hinweg. Während das Fahrerhaus teilweise ersetzt werden musste, sind Motor und Aufbau noch im Originalzustand erhalten.



Teilnehmer

42



Fahrer **Karl Friedrich Frank**

Beifahrer **Klaus Nottenkämper**

Fahrzeug

Eigentümer	Karl Friedrich Frank
Standort	Witten
Land	Deutschland
Baujahr	1952

Motorwagen

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



Mercedes-Benz LP 323



Typologie

Mitte der 50er-Jahre begann Mercedes-Benz auch Frontlenker-LKW zu produzieren. Das „P“ in der Typenbezeichnung dieser Fahrzeuge stand für „Pullmann“ und war von den bekannten Luxus-Eisenbahnwagen abgeleitet. Die kompakte Bauweise der LKW ermöglichte eine längere Pritsche bei kürzerem Radstand, was Nutzlast und Wendigkeit zugute kam. Unser LP 323 stammt aus erster Hand und beendete sein Arbeitsleben bei einer Metallwarenhandlung in der Stadt Göppingen, bei dem er die meiste Zeit einen Heizöltank auf der Pritsche montiert hatte, erst 1991. Die Komplettrestaurierung wurde in liebevoller, zwölfjähriger Detailarbeit im Werk Wörth durchgeführt.



43

Teilnehmer



Mercedes-Benz
Trucks Classic

Fahrer

Alexander Knaus

Fahrzeug

Eigentümer	Daimler Truck AG
Standort	Wörth am Rhein
Land	Deutschland
Baujahr	1962

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	100 PS
Geschwindigkeit	89 km/h
Länge, Höhe	6,3 m, 2,4 m
Leergewicht	3.430 kg
Gesamtgewicht	7.400 kg
Achsen	Mercedes-Benz
Bremsen	Mercedes-Benz
Getriebe	Mercedes-Benz
Reifen	Continental
Produktionszeit	1961 bis 1968





ST. PAUL

St. Paul is een gespecialiseerde B2B-leverancier van op maat gemaakte smeltpaasproducten en kaasbereidingen voor de wereldwijde voedingsmiddelenindustrie, met meer dan 40 jaar expertise en een sterke focus op Europa.

St. Paul staat bekend om zijn productkennis, klantgerichte aanpak en het vermogen om grootschalig maatwerkoplossingen te leveren.

Koninklijke ERU

Sinds 2024 maakt Koninklijke ERU deel uit van de St. Paul Groep. Koninklijke ERU is een familiebedrijf dat in 1824 is opgericht en producent is van smeltpaasproducten, met een breed portfolio voor zowel de retail- als de foodservicemarkt. In Nederland is ERU Goudkuipje het meest iconische en best bekende product van het merk.



St. Paul Groep

Samen combineren St. Paul en Koninklijke ERU hun rijke historie met internationale B2B- en B2C-capaciteiten om hoogwaardige en betrouwbare smeltpaasoplossingen te leveren aan partners in de volledige foodsector: retail, out-of-homemarkt en industrie.

Connect with us!



St. Paul Group



stpaul_cheese



St-Paul



Koninklijke ERU



koninklijkeeru



ERU



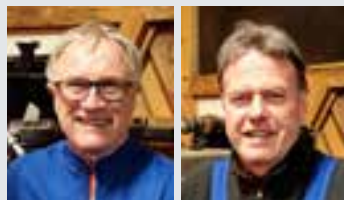
Typologie

Der IFA H6 samt Anhänger E8 befindet sich im Besitz von Lutz Jokisch und Olaf Weise. Entdeckt wurde das Gespann 2005 bei einem alteingesessenen Fuhrunternehmen – damals noch als „Restaurierungsobjekt“. Der H6 befand sich in einem Zustand, der eine vollständige Überholung erforderte. Rund 6.000 Arbeitsstunden waren nötig, bis das Fahrzeug wieder zugelassen werden konnte. Ein Blick in den originalen DDR-Fahrzeugbrief offenbarte die bewegte Vergangenheit des Lkw: Vermutlich wurde der H6 Mitte der 1960er-Jahre aus Ersatzteilen neu aufgebaut. Bis Ende 1990 war er im internationalen Verkehr zwischen DDR und BRD unterwegs und transportierte Gerüstbauteile auf seiner Pritsche. Auch der Anhänger E8 wurde von den beiden Besitzern mit viel Hingabe und Fachkenntnis restauriert. Heute präsentiert sich der Zug wieder in beeindruckendem Zustand und ist längst kein reines Ausstellungsstück: Seit 2011 hat das Gespann rund 41.000 Kilometer zurückgelegt.



44

Teilnehmer



Fahrer	Lutz Jokisch
Beifahrer	Olaf Weise

Fahrzeug

Eigentümer	Lutz Jokisch, Olaf Weise
Standort	Cottbus
Land	Deutschland
Baujahr	1955

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Schönebecker M.-Werk
Leistung	190 PS
Geschwindigkeit	85 km/h
Länge, Höhe	8,0 m, 3,5 m
Leergewicht	7.575 kg
Gesamtgewicht	11.990 kg
Achsen	Ernst Grube Werdau
Bremsen	Berliner Bremsenwerk
Getriebe	G.-Werk Glauchau
Reifen	Pneumant, Windstar
Produktionszeit	1952 bis 1959

Anhänger

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



Typologie

Der MAN 13.118 von Herrn Könning wurde im Jahr 1978 vom Bundesamt für Katastrophenschutz neu bei MAN gekauft. 1979 wurde das Fahrzeug der Stadt Neumünster in Holstein zugewiesen und bei der Berufsfeuerwehr in Neumünster als Teil eines Dekontaminationszuges eingegliedert. Der MAN verfügt über Allradantrieb und eine 10-Tonnen-Seilwinde. Im Mai 2017 wurde der MAN im Zuge einer Neustrukturierung der Berufsfeuerwehr Neumünster ausgemustert. Im Juni 2017 konnte Herr Könning das Fahrzeug dann in einem relativ guten Zustand bei einer Auktion der Stadt Neumünster ersteigern. Die komplette Restaurierung führte Herr Könning in unzähligen Arbeitsstunden selbst durch. Im November 2017 wurde das ehemalige Behördenfahrzeug durch eine komplett neue Fahrzeugabnahme beim TÜV Nord als Lastkraftwagen (Pritsche/Plane) zugelassen. Dabei erhielt der MAN auch das H-Kennzeichen. Seit dem Frühjahr 2018 wird das Fahrzeug gelegentlich im eigenen Fuhrpark für Freizeitausfahrten und kleine Gütertransporte genutzt.



Teilnehmer

45



Fahrer **Burkhard Könning**

Beifahrerin **Brigitte Könning**

Fahrzeug

Eigentümer **Burkhard Könning**

Standort **Stadtlohn**

Land **Deutschland**

Baujahr **1978**

Motorwagen

Fahrzeugart **Pritsche**

Motor **MAN**

Leistung **168 PS**

Geschwindigkeit **85 km/h**

Länge, Höhe **8,0 m, 3,7 m**

Leergewicht **7.800 kg**

Gesamtgewicht **13.000 kg**

Achsen **MAN**

Bremsen **Knorr-Bremse**

Getriebe **ZF**

Reifen **Pirelli, Michelin**

Produktionszeit **1972 bis 1979**

Anhänger

Hersteller **Kässbohrer**

Länge & Höhe **9,0 m, 3,7 m**

Leergewicht **4.500 kg**

Gesamtgewicht **11.000 kg**

MAN 19.362 F90



Typologie

Der MAN F90 (Modell 19.362) war zunächst als Vorführfahrzeug bei der MAN-Niederlassung Würzburg im Einsatz. Ab Januar 1989 diente er bei der Hagener Straßenbahn AG bis 2012 als Schleppfahrzeug für defekte Linienbusse und wurde in dieser Zeit von Silber auf Verkehrsorange umlackiert. Ab 2012 wechselte das Fahrzeug zweimal den Besitzer im Raum Aachen und Monschau und wurde als Sammlerfahrzeug genutzt. Mit einer Laufleistung von lediglich 184.000 km wurde der MAN im Oktober 2025 von Jörg Rüberg übernommen und teilrestauriert. Der Sommer-Kofferaufleger aus dem Jahr 1991 war bis 2008 bei verschiedenen Unternehmen im Einsatz, wurde 2020 erworben, teilrestauriert und zu einem Wohnmobil umgebaut. Die originale Außenwerbung blieb erhalten.



46

Teilnehmer



Fahrer

Jörg Rüberg

Fahrzeug

Eigentümer	Jörg Rüberg
Standort	Menden
Land	Deutschland
Baujahr	1987

Zugmaschine

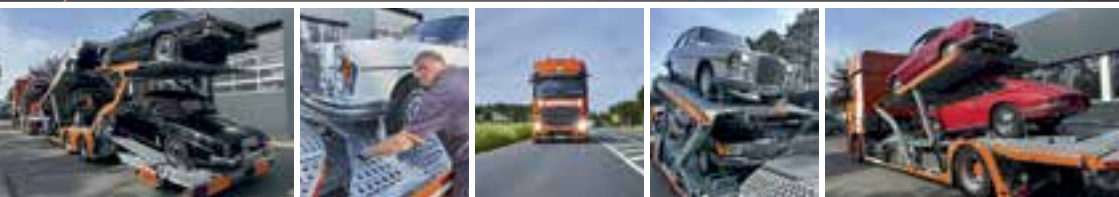
Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	MAN
Leistung	360 PS
Geschwindigkeit	110 km/h
Länge, Höhe	6,3 m, 3,6 m
Leergewicht	7.150 kg
Gesamtgewicht	17.000 kg
Achsen	MAN
Bremsen	Knorr-Bremse
Getriebe	ZF
Reifen	Dunlop, Leos
Produktionszeit	1986 bis 1994

Anhänger

Hersteller	Sommer
Länge & Höhe	10,0 m, 3,7 m
Leergewicht	6.500 kg
Gesamtgewicht	28.400 kg



by passionate people
for people with passion



Sie brennen für Oldtimer – wir für den sicheren Transport.

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



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

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



www.fehrenkoetter.de

Daimler-Benz LP 813



Typologie

Das Fahrzeug wurde am 24.03.1983 auf die Firma Herzog in Haan zugelassen. Es wurde in einer Schreinerei und im Taubensport eingesetzt. 2015 übernahm eine Oldtimer-Liebhaberin das Fahrzeug. Sie gab 2018 den LP 813 an ein Ehepaar aus Bad Honnef weiter. Hier wurde der Lkw komplett revidiert und mit einem Wohnwagen auf der Pritsche sowie erhöhten Spiegeln und einer Plane versehen. Das Fahrzeug wurde überwiegend für Urlaubsreisen genutzt. 2021 kam der Lkw für Filmaufnahmen des WDR Rockpalast zum Einsatz, um eine Doku über die Queen of Metal Doro Pesch zu drehen. Seit September 2021 befindet sich der Wagen im Besitz von Helmut Zindler. Er hat aktuell einen Tachostand von 104.000 km – ist also gerade erst eingefahren.



47

Teilnehmer



Fahrer



Beifahrer

Helmut Zindler

Levi Rezaii

Fahrzeug

Eigentümer	Helmut Zindler
Standort	Schlitz
Land	Deutschland
Baujahr	1983

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Daimler-Benz
Leistung	130 PS
Geschwindigkeit	100 km/h
Länge, Höhe	7,2 m, 3,4 m
Leergewicht	3.900 kg
Gesamtgewicht	7.500 kg
Achsen	Daimler-Benz
Bremsen	Daimler-Benz
Getriebe	Daimler-Benz
Reifen	Hankook
Produktionszeit	1965 bis 1984

Anhänger

Hersteller	Lorries
Länge & Höhe	6,7 m, 0,5 m
Leergewicht	700 kg
Gesamtgewicht	2.700 kg



Typologie

Der L 60, benannt nach Ludwigsfelde und seiner Tragfähigkeit von 60 Dezitonnen, wurde zwischen 1987 und 1990 in über 20.000 Exemplaren gebaut. Dieses Exemplar wurde 1989 als Neufahrzeug an eine Rochlitzer Pelztierfarm ausgeliefert. 1996 übernahm Volkmar Schumann, der Großvater des heutigen Eigentümers Tim Schumann, den L 60, nachdem er aufgrund eines Motorschadens zum Verkauf stand. Er stattete das Fahrzeug mit einem der seltenen 240-PS-Turbomotoren aus dem Motorenwerk Nordhausen aus und verlieh ihm damit eine besondere technische Eigenheit, denn serienmäßig verfügte der L 60 nur über einen 180-PS-Saugmotor ohne Turbolader. Im Jahr 2021 wurde der L 60 von Volkmar Schumann umfassend restauriert und in seinen heutigen Zustand versetzt.



48

Teilnehmer



Fahrer

Tim Schumann

Fahrzeug

Eigentümer	Tim Schumann
Standort	Penig
Land	Deutschland
Baujahr	1989

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	IFA Nordhausen
Leistung	240 PS
Geschwindigkeit	100 km/h
Länge, Höhe	7,3 m, 3,3 m
Leergewicht	5.300 kg
Gesamtgewicht	7.490 kg
Achsen	IWL Ludwigsfelde
Bremsen	IFA Limbach-Oberfrohna
Getriebe	VEB Brandenburg
Reifen	Barum
Produktionszeit	1989 bis 1991

Auflieger

Hersteller	VEB K.-Werk Dresden
Länge & Höhe	5,3 m, 3,1 m
Leergewicht	1.530 kg
Gesamtgewicht	5.530 kg

Neoplan 312 K Transliner



Typologie

Auwärter Neoplan baute den erfolgreichen Transliner von 1989 bis 1999. Er gehörte zur Reihe der vielseitig nutzbaren Kombibusse. Busunternehmer orderten ihn in hoher Stückzahl, da er sowohl im Reise- als auch im Schüler- und Wochenendverkehr eingesetzt werden konnte. Da der Nachfolger Euroliner nicht mehr in 2,30 m Breite gebaut wurde, entsprach Auwärter dem Wunsch der schweizerischen Postbushalter und fertigte den Bergbus im Werk Plauen für die Eidgenossen bis 2003 weiter. Fahrzeuglänge, starke Motoren und kurze Radstände machten den Transliner zum idealen Transportmittel in Tälern. ZF-Automatikgetriebe und Intarder standen im Lastenheft. Über Karlsruhe kam dieser Transliner 2022 nach Münster. Die Neulackierung erfolgte in Zypressengrün – ein Ton, den Mercedes in der Farbpalette der Baureihen W 123 und W 126 anbot. Nach Umbauten im Innenraum wird er seither als Wohnmobil für Touren aller Art genutzt.



49

Teilnehmer



Fahrer



Dirk Rabeneck

Beifahrerin

Sonja Wick

Fahrzeug

Eigentümer	Dirk Rabeneck
Standort	Münster
Land	Deutschland
Baujahr	1998

Omnibus

Fahrzeugart	Sonderfahrzeug
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	350 PS
Geschwindigkeit	100 km/h
Länge, Höhe	9,9 m, 3,4 m
Leergewicht	11.000 kg
Gesamtgewicht	14.000 kg
Achsen	ZF
Bremsen	Knorr-Bremse
Getriebe	ZF
Reifen	Hankook
Produktionszeit	1989 bis 2003



MAN 25.422 V



Typologie

Bei dem Zug von Karl-Heinz Neemann handelt es sich um einen MAN 25.422 Unterflur mit 420 PS. Das voll luftgefederte Fahrgestell ist aus dem Jahr 1993. Von der Bauart ist es ein F16 (auch als F90 bekannt). Die von Büssing übernommene Art des liegenden Unterflurmotors wurde von MAN 1994 schließlich eingestellt. Der Aufbau besteht aus einer Ackermann AWL Wechselbrücke mit 7,20 Metern, ausgeführt als Getränkeeschwenkwandkoffer des Herstellers Peki. Auch der Anhänger hat eine Länge von 7,20 m. Dieser Zug war so bis 2002 für die Bitburger Brauerei im Einsatz und befindet sich auch noch in der Original Lackierung. Nachdem Bitburger die Getränkelogistik fremdvergeben hatte, wurde der Zug nur noch sporadisch als Bühnen-LKW eingesetzt. 2014 ging der Bitburger Zug in den Besitz von Neemann über. Mittlerweile hat der MAN 800.000 km auf dem Tachometer.



50

Teilnehmer



Fahrer **Karl-Heinz Neemann**

Beifahrer **Marcus Bartkowski**

Fahrzeug

Eigentümer	Karl-Heinz Neemann
Standort	Großefehn
Land	Deutschland
Baujahr	1993

Motorwagen

Fahrzeugart	Koffer
Motor	MAN
Leistung	422 PS
Geschwindigkeit	80 km/h
Länge, Höhe	9,2 m, 3,8 m
Leergewicht	12.400 kg
Gesamtgewicht	25.000 kg
Achsen	ZF
Bremsen	Wabco
Getriebe	ZF
Reifen	Continental
Produktionszeit	1988 bis 1993

Auflieger

Hersteller	Peki
Länge & Höhe	9,0 m, 3,8 m
Leergewicht	4.200 kg
Gesamtgewicht	16.000 kg

Barkas B 1000 HP



Typologie

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



51

Teilnehmer



Fahrer **Karl-Heinz Kluge**

Beifahrerin **Brigitte Kluge**

Fahrzeug

Eigentümer	Karl-Heinz Kluge
Standort	Chemnitz
Land	Deutschland
Baujahr	1974

Transporter

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	VEB A.-Werk Eisenach
Leistung	50 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	4,7 m, 1,9 m
Leergewicht	1.300 kg
Gesamtgewicht	2.350 kg
Achsen	VEB Barkas-Werk
Bremsen	VEB Renak-Bremsenwerk
Getriebe	VEB Getriebewerk Leipzig
Reifen	Reifenwerk Heidenau
Produktionszeit	1965 bis 1990





- ✓ **Über 200.000 Produkte**
- ✓ **Schnelle Lieferung**
- ✓ **Top Preise & Markenqualität**
- ✓ **Kompetente Beratung**

www.lkw-teile24.de

Mercedes-Benz L 311



Typologie

Ab 1949 wurden diese LKW bis 1961 im Werk Mannheim rund 55.000 mal gebaut. Zunächst als L 3250, dann mit etwas mehr Nutzlast als L 3500 und ab 1955 als L 311. Der Pritschenwagen war mit Hinterrad- oder Allradantrieb erhältlich, wobei der zuschaltbare Allradantrieb zusätzlich mit einer Geländeuntersetzung ausgeführt war. Darüber hinaus war auch ein Kipper und sogar eine Frontlenkervariante als LP 311 verfügbar. Unser L 311 hat das damals optionale, synchronisierte Fünfgang-Schaltgetriebe das sich auch heute noch problemlos schalten lässt.



Teilnehmer



Mercedes-Benz
Trucks Classic

Fahrer

N. N.

52

Fahrzeug

Eigentümer	Daimler Truck AG
Standort	Wörth am Rhein
Land	Deutschland
Baujahr	1958

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	100 PS
Geschwindigkeit	88 km/h
Länge, Höhe	8,4 m, 2,6 m
Leergewicht	3.625 kg
Gesamtgewicht	7.500 kg
Achsen	Mercedes-Benz
Bremsen	Mercedes-Benz
Getriebe	Mercedes-Benz
Reifen	Continental
Produktionszeit	1949 bis 1961



Ernst Grube Werdau IFA S6



Typologie

Die IFA H6 Sattelzugmaschine (S6) war beim Fuhrbetrieb Johannes Hustig in Gersdorf im Einsatz. Der Lkw bzw. der Rahmen kann auf ein bewegtes Arbeitsleben zurückblicken. So wurde das Fahrzeug als Sattelzugmaschine, Zugmaschine mit Kippaufbau und als Zugmaschine mit IFA W 50 Fahrerhaus bis 1989 eingesetzt. Der Lkw wurde dann von 2018 bis 2023 durch Lothar Opitz, Wolfram und Matthias Hustig komplett restauriert. Da bei Firma Hustig etliche H6 im Einsatz waren, konnte das Fahrzeug zum größten Teil aus Neuteilen aufgebaut werden. Den Sattelaufleger hat Matthias Hustig auf einem Schrottplatz in Berlin gefunden. Dort wurde er von einem Berliner Zirkus abgestellt. Der Aufleger hatte natürlich seine beste Zeit hinter sich. Gebaut wurde der Aufleger bei der Firma Karl Tang Fahrzeugbau in Hilden. Ursprünglich gehörte der Aufleger der Firma Karl Koch & Sohn und war mit einem großen SPAR (im Dienste der Hausfrau) Logo unterwegs. Im Jahre 2023 wurde der Aufleger komplett restauriert.



53

Teilnehmer



Fahrer	Matthias Hustig
Beifahrer	Dirk Opitz

Fahrzeug

Eigentümer	Matthias Hustig
Standort	Haselbachtal
Land	Deutschland
Baujahr	1959

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	Schönebeck
Leistung	150 PS
Geschwindigkeit	80 km/h
Länge, Höhe	6,5 m, 2,7 m
Leergewicht	6.650 kg
Gesamtgewicht	13.150 kg
Achsen	VEB Ernst Grube
Bremsen	Bremsenwerk Berlin
Getriebe	Getriebewerk Glauchau
Reifen	Pneumant
Produktionszeit	1952 bis 1959

Aufleger

Hersteller	Tang Fahrzeugbau
Länge & Höhe	7,0 m, 3,7 m
Leergewicht	5.000 kg
Gesamtgewicht	13.000 kg



Typologie

Über die Grenzen Schwedens und der angrenzenden skandinavischen Länder hinaus wurden Volvos seit den 1960er Jahren auch in weitere europäische Länder vertrieben. Der Volvo von Matthias Hustig war ursprünglich bei einem französischen Großhändler in Frankreich im Einsatz. Ausgestattet mit einem Globetrotter-Fahrerhaus, Intercooler, Wasserzusatzheizung sowie einer Klimaanlage war der Lkw für seine Zeit äußerst luxuriös. Mittlerweile hat er rund 600.000 km auf dem Tacho und befindet sich in einem sehr guten Originalzustand. Seit Anfang 2026 wird der Volvo in Eigenregie teilrestauriert. Der Antriebsstrang wurde dabei bewusst nicht angefasst, da er sich weiterhin in gutem Zustand befindet. Lediglich das Fahrerhaus wurde innen und außen neu aufgearbeitet. Jetzt heißt es Gas geben, damit der Volvo rechtzeitig zur Tour Ende August an den Start gehen kann.



Teilnehmer

54



Fahrer **Enrico Wilengowski**

Beifahrer **F. Schulze, M. Herrmann**

Fahrzeug

Eigentümer	Matthias Hustig
Standort	Haselbachtal
Land	Deutschland
Baujahr	1988

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	Volvo
Leistung	470 PS
Geschwindigkeit	110 km/h
Länge, Höhe	6,6 m, 3,6 m
Leergewicht	7.200 kg
Gesamtgewicht	17.500 kg
Achsen	Volvo
Bremsen	Wabco, Volvo
Getriebe	Volvo
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1977 bis 1993





Typologie

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



Teilnehmer

55



Fahrer **Jack Jansen**

Beifahrer **Jeanne Jansen**

Fahrzeug

Eigentümer **Jack Jansen**

Standort **Breda**

Land **Niederlande**

Baujahr **1960**

Motorwagen

Fahrzeugart **Koffer**

Motor **Mack**

Leistung **315 PS**

Geschwindigkeit **90 km/h**

Länge, Höhe **8,5 m, 3,5 m**

Leergewicht **12.000 kg**

Gesamtgewicht **13.000 kg**

Achsen **Mack**

Bremsen **Mack**

Getriebe **Mack**

Reifen **Pirelli**

Produktionszeit **1955 bis 1968**





Typologie

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



56

Teilnehmer



Fahrer **Dieter Karrenberg**

Beifahrer **Klaus Karrenberg**

Fahrzeug

Eigentümer	Dieter Karrenberg
Standort	Gießen
Land	Deutschland
Baujahr	1966

Transporter

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



Kässbohrer Setra S 211 HD



Typologie

Der Kässbohrer Setra S 211 HD gehört zur Baureihe 200, die im Herbst 1976 die Setra-100er-Serie ablöste und serienmäßig mit Mercedes-V-Motoren ausgestattet war. Dieser Kässbohrer Setra im Besitz von Hunau Reisen wurde im März 1985 von der Firma Karl Kässbohrer Fahrzeugwerke in Ulm an der Donau in die Schweiz ausgeliefert. Zur damaligen Sonderausstattung zählten unter anderem eine Klimaanlage, komfortable Schlafesselbestuhlung, Doppelverglasung, eine Toilette sowie zahlreiche weitere Extras. Im Oktober 2011 wurde der Reisebus mit einem originalen Kilometerstand von lediglich 614.000 Kilometern wieder nach Deutschland reimportiert. Bis heute ist er regelmäßig im Einsatz und wird von uns für Sauerland-Rundfahrten, Hochzeitsfahrten und weitere besondere Anlässe genutzt.



57

Teilnehmer



Fahrer **Friedrich Knipschild**

Fahrzeug

Eigentümer	HUNAU Reisen
Standort	Schmallenberg
Land	Deutschland
Baujahr	1985

Omnibus

Fahrzeugart	Omnibus
Motor	Daimler-Benz
Leistung	280 PS
Geschwindigkeit	100 km/h
Länge, Höhe	9,8 m, 3,3 m
Leergewicht	11.300 kg
Gesamtgewicht	16.500 kg
Achsen	ZF
Bremsen	Knorr-Bremse
Getriebe	ZF
Reifen	Pirelli, Continental
Produktionszeit	1978 bis 1991



Scania LS 111



Typologie

Dieser Scania stammt von einem Schaustellerbetrieb aus der Region Eibau und wurde in den letzten 30 Jahren stets in der Werkstatt der Familie Priebis instand gehalten. Vor einigen Jahren konnte die Familie Priebis den Scania übernehmen, und seit Anfang 2022 wird er nun restauriert. In der Firma Priebis gab es von 1985 bis 1994 ein baugleiches Fahrzeug, das vom Betonmischer zur Sattelzugmaschine umgebaut wurde. In den ersten Jahren wurde er als Tanksattelzug eingesetzt und später bewegte er einen Blumhardt Thermoauflieger, mit dem regionale Schokoladenartikel der DDR ausgeliefert wurden. Jetzt, im restaurierten Zustand, transportiert er den einzigen Renntruck der DDR, den Dirk Priebis und sein Vater im Winter 1987/88 aufgebaut hatten. Nach mehreren erfolgreichen Wertungsläufen in der FIA European Truck Racing EM von 1988 bis 1991 ist dieser heute noch bei Demonstrationsläufen und Bergrennen aktiv.



58

Teilnehmer



Fahrer **Dietmar Engler**



Beifahrerin **Anja Engler**

Fahrzeug

Eigentümer	David Priebis
Standort	Eibau
Land	Deutschland
Baujahr	1977

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	Scania
Leistung	305 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	6,7 m, 3,8 m
Leergewicht	6.330 kg
Gesamtgewicht	16.000 kg
Achsen	Scania
Bremsen	Scania
Getriebe	Scania
Reifen	Semperit
Produktionszeit	1974 bis 1980

Auflieger

Hersteller	Groenewegen
Länge & Höhe	10,0 m, 3,8 m
Leergewicht	5.500 kg
Gesamtgewicht	18.000 kg

Hanomag AL 28



Typologie

Der Hanomag AL 28, Eigentum von Markus Krumrich, wurde für 2.000 DM erworben und befand sich bei Erwerb in durchwachsenem Zustand: das Blech war größtenteils noch gut, der Motor verlor Öl, die Bremse zog nur einseitig, der Auspuff war rudimentär vorhanden, die Reifen stark abgenutzt und der Innenausbau unbrauchbar. Nach der grundlegenden Instandsetzung für die HU wurde das Fahrzeug zwei Jahre später entkernt und ein neuer Innenausbau angefertigt. 2006 erfolgte eine Lackierung, im Laufe der Jahre wurden diverse technische Komponenten überholt oder ersetzt, darunter der Bremskraftverstärker und eine neue Auspuffanlage aus Edelstahl. Das Fahrzeug wird für Urlaubsreisen eingesetzt, hauptsächlich in Deutschland, aber auch in Polen und Tschechien. Mittlerweile blickt das Fahrzeug auf 56 Jahre zurück.



Teilnehmer



Fahrer

Markus Krumrich

59

Fahrzeug

Eigentümer	Markus Krumrich
Standort	Burgdorf
Land	Deutschland
Baujahr	1966

Motorwagen

Fahrzeugart	Koffer
Motor	Hanomag
Leistung	70 PS
Geschwindigkeit	75 km/h
Länge, Höhe	5,7 m, 2,8 m
Leergewicht	3.700 kg
Gesamtgewicht	4.700 kg
Achsen	Hanomag
Bremsen	Grau
Getriebe	Hanomag
Reifen	Continental
Produktionszeit	1964 bis 1970



Mercedes-Benz LAF 710



Typologie

Dieses in einem sehr guten, unrestaurierten Originalzustand erhaltene Fahrzeug kam im Jahre 2005 in unsere Sammlung und ist bis heute voll betriebsfähig. Als TLF 8 wurde es im Jahr 1969 mit Ziegler Aufbau an die Werkfeuerwehr der Robert Bosch GmbH geliefert und blieb dort bis 2005 im Einsatz. Fahrzeuge dieses Typs waren ab den 1960er-Jahren die „Brot- und Butterfahrzeuge“ der Feuerwehren in Deutschland. Bis weit in die 2000er-Jahre taten sie dann – inzwischen meist bei freiwilligen Feuerwehren – wertvolle und zuverlässige Dienste.



Teilnehmer



Fahrer

Bernd Hufendiek

60

Mercedes-Benz
Trucks Classic

Fahrzeug

Eigentümer	Daimler Truck AG
Standort	Wörth am Rhein
Land	Deutschland
Baujahr	1969

Motorwagen

Fahrzeugart	Sonderfahrzeug
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	110 PS
Geschwindigkeit	82 km/h
Länge, Höhe	7,5 m, 3,3 m
Leergewicht	5.750 kg
Gesamtgewicht	8.200 kg
Achsen	Mercedes-Benz
Bremsen	Mercedes-Benz
Getriebe	Mercedes-Benz
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1963 bis 1970



ERLEBEN SIE GRENZENLOSE MOBILITÄT BEI BERESA



Kontaktieren
Sie uns.
Wir beraten Sie
gerne.



Vom ersten Lastwagen der Welt bis zur vollelektrischen Transportlösung von heute: Die Trucks von Mercedes-Benz stehen seit 130 Jahren für Leistung und Effizienz. Höchste Sicherheit, intelligente Assistenzsysteme, robuste Bauweise und modernste Technologien sorgen heute für zuverlässige Abläufe im Alltag. Komfortables Interieur und durchdachte Details verbinden Funktionalität mit Stil – für entspanntes Arbeiten auf der Strecke.

Auch in der E-Mobilität sind wir Ihr starker Partner: Von der Beratung über Ladekonzepte bis zur Integration Ihrer eFlotte begleiten wir

Sie ganzheitlich. Die vollelektrischen Trucks von Mercedes-Benz, wie der eActros, stehen für eine neue Ära der nachhaltigen Transportlösungen mit hoher Reichweite, starker Performance, Umweltbewusstsein und innovativer Technik.

Als BERESA Gruppe bieten wir Ihnen die passende Mobilitätslösung – egal ob im Verteilerverkehr, Fernverkehr, Bauverkehr oder für spezialisierte Anwendungen.

Setzen Sie auf Zukunft, Verlässlichkeit und Effizienz – mit BERESA.

BERESA

beresa.de

Mercedes-Benz LP 1620



Typologie

Der LP 1620 mit seinem kubischen Fahrerhaus wurde ab 1963 angeboten. Mit einem sehr niedrigen Motortunnel und einem panoramaähnlichen Rundumblick bot die Kabine ein bisher nicht gekanntes Raumgefühl für den Fahrer. Um die Wartung zu erleichtern war das feststehende Fahrerhaus mit zahlreichen Klappen versehen. Dies brachte ihm schon bald den Spitznamen „Adventskalender“ ein. Auch technisch war der LP 1620 ein großer Schritt. So war zum Beispiel der neue Direkteinspritzer-Motor deutlich sparsamer als der Vorgänger. Unser Fahrzeug ist mit erstem Motor und Getriebe inzwischen über 2 Millionen Kilometer gelaufen und erfreut sich weiterhin bester „Gesundheit“.



Teilnehmer



Fahrer

Mercedes-Benz
Trucks Classic

Markus Dirion

61

Fahrzeug

Eigentümer	Daimler Truck AG
Standort	Wörth am Rhein
Land	Deutschland
Baujahr	1964

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	202 PS
Geschwindigkeit	80 km/h
Länge, Höhe	8,0 m, 2,9 m
Leergewicht	6.800 kg
Gesamtgewicht	16.000 kg
Achsen	Mercedes-Benz
Bremsen	Mercedes-Benz
Getriebe	Mercedes-Benz
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1963 bis 1967



Scania LBS 76 S



Typologie

Mit dem Scania LB 76 Super baute Scania ab 1963 erstmals wieder Frontlenker, die im Gegensatz zur Konkurrenz noch sehr rundlich waren. Das L steht dabei für Lastwagen und das B für Bulldog, wie früher bei den Scania Frontlenkern der 1930er Jahre. Der Scania LB 76 Super von Jan Visser wurde 1966 in Södertälje hergestellt und am 30.05.1967 in den Niederlanden zugelassen. Von 1967 bis 1981 war er für Gärtnereien unterwegs und transportierte allerlei Blumen und Pflanzen von Holland nach Dänemark, Deutschland und nach Belgien. 1981 wurde der Scania schließlich ausgemustert und zum Teil ausgeschlachtet. Das Fahrgestell wurde in der eigenen Werkstatt zum Transport von Tanks für die eigenen Tankwagen umgebaut. 1993 kaufte Jan Visser dann alle fehlenden Teile wieder auf, um den Scania restaurieren zu können. Es dauerte trotzdem weitere 19 Jahre bis zum Start der Restaurierung. Seit 2012 wurde immer wieder am Scania gearbeitet. 2022 – pünktlich zur Frankreichtour – wurde der Scania LB 76 Super nun fertiggestellt.



Teilnehmer

62



Fahrer **Jan Visser**



Beifahrerin **Annette Buys**

Fahrzeug

Eigentümer	Jan Visser
Standort	Maasdijk
Land	Niederlande
Baujahr	1967

Motorwagen

Fahrzeugart	Koffer
Motor	Scania
Leistung	275 PS
Geschwindigkeit	80 km/h
Länge, Höhe	10,0 m, 3,8 m
Leergewicht	10.500 kg
Gesamtgewicht	22.500 kg
Achsen	Scania
Bremsen	Scania
Getriebe	Scania
Reifen	Matador Doublecoin
Produktionszeit	1963 bis 1967



Daimler Motor-Lastwagen 1899



Typologie

Unser im Originalzustand erhaltenes Fahrzeug ist aus einer ganzen Serie verschiedener Lastwagen, die Gottlieb Daimler schon vor der Jahrhundertwende anbietet. Er trägt es in sein Kommissionsbuch mit Bestelldatum 11. März 1899 ein und liefert es zwei Monate später an das Bauamt der städtischen Wasserwerke in Stuttgart aus, die das Fahrzeug 24 Jahre später als Geschenk an das damals schon bestehende Werksmuseum übergeben. Während des zweiten Weltkriegs war es zur Sicherheit nach Dresden ausgelagert und kam erst 1991 von dort zurück. Er wurde in liebevoller Detailarbeit wieder fahrfähig gemacht und ist damit der vermutlich älteste, fahrbereite Lkw der Welt. Anlässlich des Jubiläums „130 Jahre Lkw“ fährt das Fahrzeug auf einem eActros auf der Tour mit.



Teilnehmer



Mercedes-Benz
Trucks Classic

Fahrer

N. N.

63

Fahrzeug

Eigentümer	Daimler Truck AG
Standort	Wörth am Rhein
Land	Deutschland
Baujahr	1899

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	4 PS
Geschwindigkeit	12 km/h
Länge, Höhe	5,1 m, 1,9 m
Leergewicht	1.660 kg
Gesamtgewicht	2.660 kg
Achsen	Daimler-Motoren-Ges.
Bremsen	Daimler-Motoren-Ges.
Getriebe	Daimler-Motoren-Ges.
Reifen	Eisenräder
Produktionszeit	unbekannt



Ernst Grube Werdau S4000



Typologie

Obwohl der Zustand katastrophal war, beschloss Hohlfeld, dieses einmalige Kulturgut zu retten und wieder aufzubauen. Die meisten Baupruppswagen wurden nach der Wende verschrottet! Die Fahrzeuge dienten den Baubrigaden auch als Pausenraum. Meist waren sie bei der Energieversorgung eingesetzt. Dieser S 4000 ging 1962 an den Energieversorger in Neubrandenburg, später „Volkseigener Betrieb Energiekombinat Nord“, und überlebte nur deshalb, weil er von einer Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaft bei Templin gekauft wurde, um die Arbeiter aufs Feld zu bringen. Sein Weg führte ihn dann bis nach Dänemark zu einem Oldtimersammler und 2016 zu René Hohlfeld. Die Restaurierungszeit betrug sechs Jahre. Allein das Fahrerhaus, welches komplett aus Holz besteht, hat zwei Jahre Arbeit benötigt, da vom originalen Holz nicht mehr viel übrig war.



64

Teilnehmer



Fahrer



Rene Hohlfeld

Beifahrer

G. Hohlfeld, N. Mehley

Fahrzeug

Eigentümer	Rene Hohlfeld
Standort	Saupsdorf
Land	Deutschland
Baujahr	1962

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	VEB Sachsenring Zwickau
Leistung	90 PS
Geschwindigkeit	80 km/h
Länge, Höhe	6,2 m, 3,0 m
Leergewicht	4.900 kg
Gesamtgewicht	8.000 kg
Achsen	Ernst Grube Werdau
Bremsen	Ernst Grube Werdau
Getriebe	Ernst Grube Werdau
Reifen	Pneumant
Produktionszeit	1958 bis 1967



Krupp SF 1080



Typologie

Das der SF 1080 seinen Weg zu Heinz Bruno Hecker fand, haben wir Emil Bölling zu verdanken. Hecker hielt zunächst nichts von den „modernen Krupp“ Motoren. Die amerik. Cummins-Motoren ersetzten ab 1963 die ursprünglichen Zwei-Takt-Diesel-Motoren. Diese gab es als V6 (1963) und V8 (1965). Der Vater von Hecker hatte einen Krupp mit V6 Motor von 1963, der nur Ärger machte und später gegen einen Henschel Motor getauscht wurde. An einem Sonntag bei Emil Bölling sollte Hecker einen Krupp mit V8 Motor aus der Halle fahren – der Beginn einer neuen Leidenschaft. Der Klang des V8 tat sein Übriges und Hecker kaufte seinen Krupp in Herborn bei einem LKW Händler. Da der V8 der perfekte Motor für Langstrecken war, folgten mehrere Fahrten, darunter zwei nach Moldavien. Der Schausteller Wohnwagen entstand in Leipzig und Umgebung. Die Fahrgestelle kamen von Fahrzeugbau Frank, die Aufbauten von der Firma Pfaff aus Buchhain / Bad Lausick. Insgesamt entstanden in den 60er und 70er Jahren 40 Anhänger, von denen 38 überlebt haben.



65

Teilnehmer



Fahrer **Norbert Irländer**

Beifahrer **Ulrich Schäfers**

Fahrzeug

Eigentümer	Heinz-Bruno Hecker
Standort	Warstein
Land	Deutschland
Baujahr	1965

Motorwagen

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	Cummins
Leistung	250 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	6,0 m, 3,0 m
Leergewicht	6.000 kg
Gesamtgewicht	16.000 kg
Achsen	Krupp
Bremsen	Krupp, Westinghouse
Getriebe	ZF
Reifen	diverse
Produktionszeit	1965 bis 1968

Anhänger

Hersteller	Pfaff
Länge & Höhe	12,5 m, 3,2 m
Leergewicht	9.000 kg
Gesamtgewicht	9.000 kg



**Alter schützt
vor Action nicht!**

**Gute Fahrt auf der
BeNeLux Tour 2026.**

MADE IN GERMANY

WWW.SONAX.DE

SONAX®
SONAX
SONAX
SONAX



Typologie

Der MAN-Unterflur von Harald Grüßing wurde am 11. Juni 1992 bei der Firma Hirschbach in Sulzbach zugelassen und war dort bis zum 12. April 2001 im Einsatz. Über seine weiteren Stationen lässt sich nur noch wenig eindeutig nachvollziehen – es begann eine lange Odyssee durch verschiedene Orte und Besitzer. Sicher ist, dass das Fahrzeug schließlich zur Firma Müller nach Coburg gelangte, wo es bis 2020 verblieb. Nach der Insolvenz führte sein Weg über Arolsen am 23. April 2021 nach Lage zu Thomas Peters; und am 7. Februar 2022 weiter nach Schermbeck. Am 14. August 2023 wurde der MAN schließlich von Harald Grüßing übernommen, liebevoll aufgearbeitet und zurück auf die Straße gebracht.



66

Teilnehmer



Fahrer

Harald Grüßing

Fahrzeug

Eigentümer	Harald Grüßing
Standort	Westerstade
Land	Deutschland
Baujahr	1992

Motorwagen

Fahrzeugart	Prische
Motor	MAN
Leistung	422 PS
Geschwindigkeit	85 km/h
Länge, Höhe	8,5 m, 3,7 m
Leergewicht	8.500 kg
Gesamtgewicht	19.000 kg
Achsen	MAN
Bremsen	Wabco
Getriebe	Eaton
Reifen	Continental
Produktionszeit	1983 bis 1994



MAN 19.321 HTN



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.



Teilnehmer

67



Fahrer	Eppie Bok
Beifahrerin	Lia Bok

Fahrzeug

Eigentümer	Eppie Bok
Standort	Leek
Land	Niederlande
Baujahr	1988

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	MAN
Leistung	320 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	8,0 m, 3,7 m
Leergewicht	10.000 kg
Gesamtgewicht	19.000 kg
Achsen	MAN
Bremsen	Knorr-Bremse
Getriebe	Fuller
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1980 bis 1990

Anhänger

Hersteller	Floor
Länge & Höhe	10,0 m, 3,7 m
Leergewicht	7.000 kg
Gesamtgewicht	30.000 kg



Typologie

Der Volvo FH 12 wurde 1993 als Nachfolger der F-Reihe eingeführt und entwickelte sich schnell zu einem legendären Fernverkehrs-LKW. 1994 erhielt er den Titel Truck of the Year. Das Fahrzeug von Artur Erkes stammte aus der ersten Generation mit Globetrotter-Fahrerhaus und höherem Motortunnel. Ausgestattet war es mit einem 12-Liter-Motor mit 420 PS, VEB-Motorbremse, luftgefederter Hinterachse, Blattfederung vorne sowie einem manuellen 12-Gang-Getriebe. Der LKW war ab 1995 bei einem Messe- und Eventveranstalter im Einsatz und befand sich seit 2011 im Besitz von Artur Erkes. Der Weka-Tieflader von 1976 wurde 1993 in den Fuhrpark aufgenommen, diente der Werkstattlogistik und wurde 2024–2025 vollständig restauriert und modernisiert.



68

Teilnehmer



Fahrer

Artur Erkes

Fahrzeug

Eigentümer	Erkes Nutzfahrzeuge
Standort	Korschenbroich
Land	Deutschland
Baujahr	1995

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	Volvo
Leistung	420 PS
Geschwindigkeit	85 km/h
Länge, Höhe	6,0 m, 3,5 m
Leergewicht	7.470 kg
Gesamtgewicht	18.000 kg
Achsen	Volvo
Bremsen	Volvo
Getriebe	Volvo
Reifen	Dunlop
Produktionszeit	1993 bis 2002

Anhänger

Hersteller	Weka
Länge & Höhe	12,9 m, 3,4 m
Leergewicht	6.250 kg
Gesamtgewicht	23.200 kg



Typologie

Der W 50 war der „Alleskönner“ im Osten! Er war in der Bau- und Landwirtschaft im Einsatz. Genauso aber im Güter- und Fernverkehr, und so war es auch nur logisch, dass jeder Kraftfahrer zu DDR Zeiten irgendwann einmal den W 50 gefahren ist. So auch der Vater von Andreas Berger, der einen kleinen Fuhrbetrieb für Milchtransporte betrieb. 1972 bekam er, als privater Fuhrunternehmer, das Angebot solch einen LKW als Neufahrzeug zu erwerben. Dieser war dann bis zur Wende 1989 auch bei Berger im Einsatz. Auch Andreas Berger machte schließlich auf einem W 50 seinen Führerschein. Somit war der Grundstein gelegt, wieder nach einem W 50 Ausschau zu halten. Dieser W 50 war bis zur Wende in der staatlichen Spielzeugfabrik in Sonneberg/Thür, im Einsatz und im Anschluss daran, bei einer Gerüstbaufirma, bis er schließlich den Weg zu Andreas Berger fand. Das besondere an diesem W 50 ist die verlängerte Fahrerkabine. Diese war im Fernverkehr mit Liegen ausgestattet und teilweise auch mit Notsitzen.



Teilnehmer

69



Fahrer **Andreas Berger**



Beifahrerin **Doreen Berger**

Fahrzeug

Eigentümer	Andreas Berger
Standort	Oberlungwitz
Land	Deutschland
Baujahr	1975

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Motorenwerk Nordhausen
Leistung	125 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	7,0 m, 3,5 m
Leergewicht	5.750 kg
Gesamtgewicht	10.150 kg
Achsen	IFA Ludwigsfelde
Bremsen	Renack Limbach-Oberf.
Getriebe	Getr.-Werk Brandenburg
Reifen	Pneumant
Produktionszeit	1965 bis 1990

Anhänger

Hersteller	VEB Fzb. Kakerbeck
Länge & Höhe	7,0 m, 3,5 m
Leergewicht	3.100 kg
Gesamtgewicht	7.500 kg



Typologie

Der Kraftverkehr Pirna-Sebnitz erwarb das Fahrzeug im Jahr 1964 als Skoda 706 RT. Es wurde dort als Abschleppfahrzeug für Busse und Lkw eingesetzt. In den 80er Jahren war der Skoda jedoch so stark gealtert, dass aus vielen Ersatzteilen ein neues Fahrzeug aufgebaut wurde. Das Ergebnis dieses Um- und Aufbaus war der Skoda MT. Nach der Wende blieb das Fahrzeug als Schlepper bei der Oberelbischen Verkehrsgesellschaft Pirna im Einsatz. In den 90er Jahren wechselte das Fahrzeug mehrmals den Besitzer. Berger konnte den Skoda schließlich im Jahr 2005 von seinem Nachbarn erwerben. Zu diesem Zeitpunkt stand der Skoda bereits seit zwei Jahren in einem desolaten Zustand unter einem Nussbaum in Meißen-Niederjahna. Mit Diesel, Wasser und neuen Batterien wurde das Fahrzeug zum Leben erweckt. So wurde der Skoda zu einem Vater-Sohn-Projekt und in vielen kleinen Schritten wieder aufgebaut. Seit 2018 ist der Skoda wieder fahrbereit und zugelassen.



70

Teilnehmer



Fahrer



Siegfried Berger

Beifahrer

Lutz Berger

Fahrzeug

Eigentümer	Siegfried Berger
Standort	Dresden
Land	Deutschland
Baujahr	1964

Motorwagen

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



VEB Barkas B 1000-1



Typologie

Der Barkas war der Kleintransporter der DDR und wurde seit 1961 im sächsischen Frankenberg gebaut. Dort hatte der Bau von Transportfahrzeugen bereits seit 1927 Tradition. Dieses Exemplar ist eine äußerst seltene Ausführung mit einem VW Viertaktmotor. Von dieser Variante wurden nur 1.946 Fahrzeuge hergestellt, und er wurde mit dem VW Motor zwischen 1990 und dem 10. April 1991 gebaut. Der Barkas wird von Peter Altmann fast täglich eingesetzt. Am 24. Mai 1991, genau sechs Wochen nach Einstellung der Produktion, wurde er zugelassen. Sein damaliger Preis betrug 17.263 DM. Im Jahr 2015 fand Altmann den Barkas mit gerade mal 15.000 km in einer alten Garage in Chemnitz. Die 90-jährige Besitzerin war verstorben, und abgesehen von einer kaputten Kupplung und ein paar Kleinigkeiten musste nicht viel an dem Barkas gemacht werden. Seit März 2016 ist Altmann mit diesem Pritschenwagen fast täglich unterwegs. Die Lackierung und Optik wurden von seinem Zweitakter-Barkas aus dem Jahr 1973 inspiriert.



71

Teilnehmer



Fahrer **Peter Altmann**

Beifahrer **Detlef Espenheimer**

Fahrzeug

Eigentümer	Peter Altmann
Standort	Naunhof
Land	Deutschland
Baujahr	1991

Transporter

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Barkas Karl-Marx-Stadt
Leistung	58 PS
Geschwindigkeit	100 km/h
Länge, Höhe	5,0 m, 2,5 m
Leergewicht	1.300 kg
Gesamtgewicht	2.300 kg
Achsen	Barkas Karl-Marx-Stadt
Bremsen	B.-Werk Limbach
Getriebe	Getr.-Werk Leipzig
Reifen	Heidenau
Produktionszeit	1961 bis 1991



Scania R113 Topline



Typologie

Dieser Scania stammt aus der Scania-Werkstatt Bertsch in Eningen. Dort war der Lastwagen einige Jahre im Fuhrpark eingesetzt worden. 2008 wurde der Scania außer Dienst gestellt, nachdem er 1.593.208 Kilometer zurückgelegt hatte. Helmut Braun erwarb das Fahrzeug im Jahr 2015 und ist somit der zweite Besitzer. Braun restaurierte den Scania umfassend. Bei dem Fahrzeug handelt es sich um einen Scania der 3er-Serie. Der elterliche Fuhrpark der Brauns bestand ausschließlich aus Scania-Fahrzeugen der 3er-Serie und Helmut Braun lernte das LKW-Fahren auf einem dieser Fahrzeuge. Es sollte unbedingt eine Topline-Sattelzugmaschine mit mechanischer Einspritzpumpe sein, ohne viel Schnickschnack. Seit der Restaurierung wird der Scania als Hobby-Zugmaschine genutzt.



72

Teilnehmer



Fahrer

Helmut Braun

Fahrzeug

Eigentümer	Helmut Braun
Standort	Ispringen
Land	Deutschland
Baujahr	1990

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	Scania
Leistung	360 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	6,0 m, 4,0 m
Leergewicht	7.500 kg
Gesamtgewicht	18.000 kg
Achsen	Scania
Bremsen	Scania
Getriebe	Scania
Reifen	Goodyear
Produktionszeit	1988 bis 1994



WIR HABEN NICHT **NUR**

VIELE LASTER

sondern auch Busse, Baumaschinen ...

alle 2 Monate
im Zeitschriftenhandel

LAST & KRAFT gibt es
jeden zweiten Monat
neu im gut sortierten
Zeitschriftenhandel –
oder direkt
VERSANDKOSTENFREI*
[www.shop.
oldtimer-markt.de](http://www.shop.oldtimer-markt.de)

IM ABO:

- 8 % Preisvorteil
- bequeme und
pünktliche Zustellung
- exklusives
Begrüßungsgeschenk!

ABOSERVICE:

06123 / 92 38-282

*nur im Inland

Ihre Daten werden im Rahmen der DSGVO verarbeitet. Weitere Infos zum Datenschutz: ds-vf.vfmz.de. VF Verlagsgesellschaft mbH, Lise-Meitner-Str. 2, 55129 Mainz

4/2026 Juni/Juli 3747 € 11,50 CH CHF 16,60 · AT € 12,40 · BE/LU € 22,90 · NL € 13,10

LAST & KRAFT
TIMMER-MAGAZIN

**AUF
ACHSE**
SPEZIAL: Škoda
1202 Kamyon

**AUS DEM HAUSE
OLDTIMER
MARKT**

Mercedes-Benz Actros MP1

EINMAL ALLES NEU

Krupp-Dolberg D 201:
Heute noch fleißig

GM „Old Look“:
Sandwich-Form

ADK 125:
Ost-Hebezeug

Südzucker-Historie:
Süßes mit Diesel

Hanomag Kurier:
Kleiner Schnell-Frachter

+++ www.lastundkraft.de +++



Typologie

1984 wurde dieser Magirus 168 M 11 (4x 2) als Lastkraftwagen an das Hauptquartier der Alliierten Landstreitkräfte Schleswig-Holstein & Jütland in Rendsburg ausgeliefert. Das Fahrzeug war dort vier Jahre im Dienst und wurde bereits 1988 wieder ausgemustert. So kam er in die Gemeinde Ratekau, die ihn dann für Hilfsgütertransporte von Ratekau in das Baltikum einsetzte. 2018 wurde der Magirus noch einmal gründlich überholt, neue Batterien, neue Lenkung, neue Lichtmaschine, neue Reifen und noch andere Kleinigkeiten um ihn in jüngere ehrenamtliche Hände zu übergeben. Leider fand sich niemand, der mit dem alten Magirus ehrenamtlich die Hilfsgütertransporte fortsetzen wollte. So wurde der alte Magirus schließlich bei Zoll.de angeboten. Jörg Greve ersteigerte den Magirus 2018 und ersetzte schließlich Plane und Spiegel durch den FM 2 Schalter. Die Halterungen dafür waren werkseitig bereits vorhanden und so dient dieser Container seit 2018 als komfortable Unterkunft auf den In- und ausländischen Touren.



73

Teilnehmer



Fahrer **Jörg Greve**

Beifahrerin **Stefanie Nagel**

Fahrzeug

Eigentümer	Jörg Greve
Standort	Barmstedt
Land	Deutschland
Baujahr	1984

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Magirus-Deutz
Leistung	168 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	7,0 m, 3,6 m
Leergewicht	5.430 kg
Gesamtgewicht	11.000 kg
Achsen	Magirus-Deutz
Bremsen	Lockheed
Getriebe	Zahn.-F. Friedrichsh.
Reifen	Bridgestone
Produktionszeit	1980 bis 1992





Typologie

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



74

Teilnehmer



Fahrer **Jan Hoek**

Beifahrerin **Joke Hoek v. Tamelen**

Fahrzeug

Eigentümer	Jan Hoek
Standort	Maarsssen
Land	Niederlande
Baujahr	1975

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Detroit
Leistung	475 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	8,0 m, 3,8 m
Leergewicht	9.500 kg
Gesamtgewicht	24.500 kg
Achsen	Steyer
Bremsen	Knorr-Bremse
Getriebe	Fuller
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1966 bis 1993

Anhänger

Hersteller	Floor
Länge & Höhe	9,8 m, 3,8 m
Leergewicht	5.800 kg
Gesamtgewicht	24.500 kg



Typologie

Der IFA W50 L/KKB aus DDR-Produktion steht exemplarisch für die vielseitige und robuste Nutzfahrzeugtechnik des ostdeutschen Fahrzeugbaus. Ursprünglich mit einem 4-Zylinder-Dieselmotor vom Typ 4 VD 14,5/12-1 SRW und rund 125 PS (92 kW) ausgestattet, wurde dieses Fahrzeug auf einen leistungsstärkeren 6-Zylinder-Motor mit etwa 200 PS umgebaut. Das Fahrzeug stammt ursprünglich aus dem Bestand eines Obst- und Gemüse-Frischedienstes aus Hermsdorf in Thüringen, der seinen Betrieb altersbedingt aufgeben musste. Nach der Übernahme wurde der W50 mit viel Einsatz, technischem Können und einem Blick fürs Detail umfassend restauriert und die Oldtimer-Flotte dadurch erweitert. So entstand ein authentischer Klassiker, der heute nicht nur seine ursprüngliche Funktion widerspiegelt, sondern auch ein Stück Nutzfahrzeuggeschichte lebendig erhält.



75

Teilnehmer



Fahrer **Karsten Oertel**

Beifahrer **Michael Senger**

Fahrzeug

Eigentümer	Werner Poller
Standort	Ellefeld
Land	Deutschland
Baujahr	1970

Motorwagen

Fahrzeugart	Koffer
Motor	Motorenwerk Nordhausen
Leistung	200 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	7,0 m, 3,2 m
Leergewicht	5.950 kg
Gesamtgewicht	10.570 kg
Achsen	IFA
Bremsen	Renak
Getriebe	Getriebew. Brandenburg
Reifen	Mitas
Produktionszeit	1965 bis 1990

Anhänger

Hersteller	Karosseriew. Wernigerode
Länge & Höhe	7,2 m, 3,1 m
Leergewicht	3.100 kg
Gesamtgewicht	8.100 kg

HOYER

Partner der Logistik

Diesel • HVO 100 • AdBlue®
Bio-LNG • Schmierstoffe
E-Mobilität

Mehr als man denkt.

Wilhelm Hoyer B.V. & Co. KG
Rudolf-Diesel-Straße 1 • 27374 Visselhövede
Tel. +49 4262 797

hoyer.de



Typologie

Der Mercedes 1632 wurde von 1979 bis 1990 von der Firma Kasseler Speditions Kontor Rettberg GmbH unter der internen Wagennummer 53 mit 3-Achsanhänger im innerdeutschen Fernverkehr eingesetzt. Die Laufleistung betrug im Jahr 1990 ca. 1.200.000 km. Bei etwa 750.000 km wurde der Mercedes mit einem Austauschmotor ausgestattet. Im Jahr 1990 wurde der LKW dann an einen Privatmann im Raum Kassel verkauft, der ihn neu lackierte und teilrestaurierte. Eingesetzt wurde der Mercedes dort nur gelegentlich für Boottransporte. Im Jahr 2018 wurde der 1632 aus Altersgründen weiterverkauft, an einen Sammler. Im Jahr 2023 gelang es Heiko Rettberg, den 1632 nach 33 Jahren an den ursprünglichen Standort zurückzuholen. Auch der dazugehörige Schmitz 3-Achs-Anhänger, Baujahr 1977, befindet sich wieder im Fuhrpark der Spedition Rettberg.



76

Teilnehmer



Fahrer

Heiko Rettberg

Fahrzeug

Eigentümer	Heiko Rettberg
Standort	Hann. Münden
Land	Deutschland
Baujahr	1978

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	320 PS
Geschwindigkeit	100 km/h
Länge, Höhe	8,5 m, 3,8 m
Leergewicht	8.000 kg
Gesamtgewicht	17.000 kg
Achsen	Mercedes-Benz
Bremsen	Knorr-Bremse
Getriebe	ZF
Reifen	Bridgestone
Produktionszeit	1973 bis 1988

Anhänger

Hersteller	Schmitz
Länge & Höhe	10,0 m, 3,8 m
Leergewicht	5.000 kg
Gesamtgewicht	23.000 kg



Typologie

Der W 50 ersetzt ab 1965 den LKW-Typ S 4000 und wurde später zum L 60 weiterentwickelt. Bis zum Produktionsende im Jahr 1990 wurden über 570.000 Fahrzeuge hergestellt, wovon etwa 420.000 Stück exportiert wurden. Der hier gezeigte Lastwagen wurde 1985 zum ersten Mal zugelassen und gelangte Ende der 1980er Jahre in den Besitz eines privaten Fuhrbetriebs. Dort ersetzte er die letzten verbleibenden S 4000. Er wurde hauptsächlich für den Transport von Bauteilen in der DDR eingesetzt und war stets im Einsatz. In den mittleren 1990er Jahren wurde er außer Betrieb genommen. Im Jahr 2018 konnte ich den W 50 durch Vermittlung des Nutzfahrzeugmuseums Hartmannsdorf erwerben. Nach Instandsetzungsarbeiten am Motor und einer Überholung der Bremsanlage war er wieder einsatzbereit.



Teilnehmer

77



Fahrer

Stephan Rust

Fahrzeug

Eigentümer	Stephan Rust
Standort	Ferna
Land	Deutschland
Baujahr	1985

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	IFA
Leistung	125 PS
Geschwindigkeit	75 km/h
Länge, Höhe	7,0 m, 3,5 m
Leergewicht	5.000 kg
Gesamtgewicht	7.500 kg
Achsen	IFA
Bremsen	IFA
Getriebe	IFA
Reifen	IFA
Produktionszeit	1965 bis 1990



Ford Transcontinental HA4435



Typologie

Dieser LKW Ford Transcontinental HA4435 gehört dem Niederländer Erwin Jansen. Er hat ihm vor 20 Jahren von der Firma BAT Trade Frank Flick im Gummersbach gekauft. BAT Trade hatte den Ford vom 1. Besitzer Roman Ahrend, einem Schausteller Betrieb aus Hannover gekauft. Die Firma Roman Ahrend hat diesen Ford im Januar 1981 neu erworben von und 20 Jahre im Schaustellerbetrieb eingesetzt. Er wurde dann sehr aufwendig von Erwin Jansen restauriert. Der Ford Transcontinental wurde von Ford UK in Dunton entwickelt und 1975 vorgestellt. Die Produktion erfolgte zum großen Teil in Amsterdam Niederlande. Insgesamt wurde von ihm zwischen 1975 und Mitte 1981, 8231 Einheiten gefertigt. Nach der Schließung der Amsterdamer Ford Werk 1981 wurde die Produktion nach Foden in Sandbach in Cheshire UK verlegt. Dort wurden bis 1984 noch weitere 504 Einheiten gebaut. Die letzten 6 Ford Transcontinentals wurden geliefert an die Firma Klefisch in Rommerskirchen die den letzt gelieferten Ford Transcontinental nie eingesetzt haben. Letztes Jahr wurde die Firma Klefisch übernommen durch Horst Anhalt Transport der jetzt dieses Neufahrzeug im Besitz hat.



Teilnehmer

78



Fahrer **Erwin Jansen**

Beifahrer **Jolanda Ruebroek**

Fahrzeug

Eigentümer	Erwin Jansen
Standort	Stein
Land	Niederlande
Baujahr	1981

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	Cummins US
Leistung	352 PS
Geschwindigkeit	120 km/h
Länge, Höhe	5,05 m, 3,2 m
Leergewicht	6.860 kg
Gesamtgewicht	16.800 kg
Achsen	Rockwell US
Bremsen	k. A.
Getriebe	Fuller
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1975 bis 1984

Anhänger

Hersteller	Netam-Fruehauf
Länge & Höhe	12,5 m, 3,7 m
Leergewicht	4.500 kg
Gesamtgewicht	30.000 kg

Scania R 142 M



Typologie

Der Scania wurde erstmals im November 1981 auf eine Firma in Gladbeck zugelassen, die ihn im Spanienverkehr einsetzte. Im Jahr 1989 wurde der Scania dann an eine Silospedition in Norddeutschland verkauft. Im Frühjahr 1993 konnten die Ullrichs den Scania erwerben. Danach wurde das Fahrzeug sofort komplett zerlegt und anschließend neu aufgebaut. Dabei wurden einige individuelle Umbauten vorgenommen, darunter die Ergänzung der Sattelzugmaschine um einen Tieflader. Mit diesem Sattelzug werden bis heute Baumaschinen-Transporte durchgeführt. Außerdem wird der Scania als Solozugmaschine verwendet, um Lastkraftwagen und Busse abzuschleppen. Die Ullrichs setzen die Scania Zugmaschine auch ein, um eigene Oldtimer zu Treffen zu transportieren und selbst mit dem Fahrzeug Treffen zu besuchen.



Teilnehmer

79



Fahrer **Rolf Ullrich**

Beifahrerin **Steffi Ullrich**

Fahrzeug

Eigentümer **Rolf Ullrich**

Standort **Ruppertsdorf-Ninine**

Land **Deutschland**

Baujahr **1981**

Zugmaschine

Fahrzeugart **Sattelzugmaschine**

Motor **Scania**

Leistung **388 PS**

Geschwindigkeit **98 km/h**

Länge, Höhe **5,9 m, 3,3 m**

Leergewicht **6.770 kg**

Gesamtgewicht **17.000 kg**

Achsen **Scania**

Bremsen **Scania**

Getriebe **Scania**

Reifen **Goodyear**

Produktionszeit **1981 bis 1988**

Auflieger

Hersteller **Goldhofer**

Länge & Höhe **12,3 m, 3,8 m**

Leergewicht **10.700 kg**

Gesamtgewicht **k. A.**

UAZ 451M



Typologie

Das Fahrzeug befindet sich heute im Besitz von Julius Ullrich und wurde bereits 1970 von dessen Urgroßvater Herbert Ullrich als Neufahrzeug direkt aus Russland erworben. Bis 1995 befand es sich ununterbrochen im Einsatz als Firmenfahrzeug. Um 1986 erhielt das Fahrzeug einen Neuaufbau, bei dem es seine originale militärgrüne Lackierung verlor und die heutige Farbgebung bekam. Der Pritschenwagen ohne Allrad diente für Service- und Reparatureinsätze auf Baustellen an ungarischen Baumaschinen, welche ein weiteres Standbein von Urgroßvater Herbert waren, sowie zum Transport und zur Beschaffung von Ersatzteilen. Im Jahr 2024 wurde der UAZ anlässlich der 700-Jahr-Feier von Ruppertsdorf für den Festumzug innerhalb von drei Wochen wieder aus dem Dornröschenschlaf erweckt. Hintergrund ist, dass das Fahrzeug bereits 1974 an einem Festumzug in Ruppertsdorf teilgenommen hat.



Teilnehmer



Fahrer

Julius Ullrich

80

Fahrzeug

Eigentümer	Julius Ullrich
Standort	Ruppertsdorf-Ninive
Land	Deutschland
Baujahr	1970

Transporter

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	GAZ
Leistung	70 PS
Geschwindigkeit	100 km/h
Länge, Höhe	4,4 m, 2,0 m
Leergewicht	1.560 kg
Gesamtgewicht	2.600 kg
Achsen	UAZ
Bremsen	UAZ
Getriebe	UAZ
Reifen	Omskshina
Produktionszeit	1958 bis 2026



KALENDER 2027



Jetzt vorbestellen!

FORMAT DIN A2
59,4 cm x 42,0 cm
JE NUR

24,90 €

inkl. MwSt, zzgl. Verpackung
und Versand

Der neue

**Oldtimer Kalender
2027**

**im riesigen A2-Breitbildformat
mit faszinierenden Impressionen.**

1 Deckblatt, 12 Blatt Kalendarium,

1 Blatt Rückwand. Best.-Nr.: 210022

eurotransport.de/shop



Büssing 16320 UL



Typologie

Der Büssing 16320 U von Lothar Feig wurde wohl Anfang der 70er Jahre von einer Spedition aus Saarbrücken neu angeschafft und mit nur wenigen Kilometern kurze Zeit später an die Firma Gossmann Nutzfahrzeuge weiterverkauft. Da verweilte er aber auch nicht sehr lange. Der Vater von Lothar Feig kaufte den Büssing schließlich bei der Firma Aurepa in Neustadt an der Weinstraße, die zur damaligen Zeit Büssing Vertragshändler war. Die HU war mittlerweile schon über zwei Jahre abgelaufen; die KM-Zahl immer noch sehr niedrig. Bis 1990 war der Büssing dann bei den Feigs im Einsatz. Er machte viele Touren nach Frankreich, fuhr aber auch im Umland. Beladen war er sehr oft mit Zuckerrüben, Getreide und Spanplatten und im Schlepptau hatte er meist einen 3-Achser Anhänger der Marke Aurepa. Anfang der 90er Jahre wurde er dann mit weiteren alten Büssing-LKWs in einer Feldscheune abgestellt. Dort schlummert er bis 2009. Am 27.5.2010 wurde er wieder zugelassen und war seitdem auch schon bei diversen Büssingtreffen in seiner Geburtsstadt Braunschweig.



Teilnehmer

81



Fahrer	Lothar Feig
Beifahrerin	Erika Feig

Fahrzeug

Eigentümer	Lothar Feig
Standort	Neustadt a. d. Weinstraße
Land	Deutschland
Baujahr	1972

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Büssing
Leistung	320 PS
Geschwindigkeit	110 km/h
Länge, Höhe	9,0 m, 4,0 m
Leergewicht	9.000 kg
Gesamtgewicht	16.000 kg
Achsen	Büssing
Bremsen	Büssing
Getriebe	Fuller
Reifen	Dunlop, Semperit
Produktionszeit	k. A. bis 1973





Typologie

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



82

Teilnehmer



Fahrer **Reinhard Hofmann**

Fahrzeug

Eigentümer	Reinhard Hofmann
Standort	Röhrsdorf
Land	Deutschland
Baujahr	1981

Motorwagen

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

Anhänger

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

Magirus-Deutz Mercur



Typologie

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



83

Teilnehmer



Fahrer **Jens-Peter Holm**

Beifahrerin **Ellen Holm**

Fahrzeug

Eigentümer **Jens-Peter Holm**

Standort **Hamburg**

Land **Deutschland**

Baujahr **1957**

Motorwagen

Fahrzeugart **Kipper**

Motor **Deutz**

Leistung **125 PS**

Geschwindigkeit **84 km/h**

Länge, Höhe **6,4 m, 3,3 m**

Leergewicht **5.000 kg**

Gesamtgewicht **7.490 kg**

Achsen **Magirus**

Bremsen **Grau Bremse**

Getriebe **ZF**

Reifen **Mitas**

Produktionszeit **1954 bis 1957**

Anhänger

Hersteller **Rohrssen**

Länge & Höhe **6,2 m, 3,4 m**

Leergewicht **2.000 kg**

Gesamtgewicht **2.700 kg**

Mercedes-Benz SK 1226 AF/36



Typologie

Der Mercedes-Benz SK 1226 AF/36 Tankwagen von Christian Unger stammt ursprünglich aus Ferlach in Österreich. Ferlach ist die südlichste Stadt Österreichs mit rund 7.500 Einwohnern und liegt im Bundesland Kärnten, nahe der slowenischen Grenze. Das Fahrzeug verfügt über einen 8-Zylinder-Motor mit über 15 Litern Hubraum und einer Leistung von 265 PS. Der 3.000-Liter-Tank ist weiterhin verbaut und kann jederzeit eingesetzt werden. Es handelt sich um eine kompakte Bauweise mit Allradantrieb und Platz für sieben Personen. Christian Unger entdeckte das Fahrzeug im Jahr 2025 bei einem Händler in Deutschland. Seitdem ist er – nach der Feuerwehr Ferlach – der erste private Besitzer in Deutschland.



Teilnehmer

84



Fahrer

Christian Unger

Fahrzeug

Eigentümer	Christian Unger
Standort	Warendorf
Land	Deutschland
Baujahr	1991

Motorwagen

Fahrzeugart	Sonderfahrzeug
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	265 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	7,1 m, 2,9 m
Leergewicht	10.580 kg
Gesamtgewicht	15.500 kg
Achsen	Mercedes-Benz
Bremsen	Knorr-Bremse
Getriebe	Mercedes-Benz
Reifen	Continental
Produktionszeit	1988 bis 1996



Volvo F10 Globetrotter



Typologie

Der Volvo F10 und F12 wurden 1977 als Nachfolger der Typen F88 und F89 vorgestellt. Die Globetrotter-Kabine wurde zur IAA 1979 in Frankfurt präsentiert. Sie war das erste Fahrerhaus mit einer Innenhöhe von 193 cm und bot somit mehr Platz und Stauraum als die damaligen Fahrerhäuser. Damit wurde sie zum Vorbild für andere Hersteller. Der F10 Globetrotter erschien 1983, nachdem er bis dahin nur auf Sonderbestellung gebaut worden war. Durch die Vergrößerung der Windschutzscheibe – eine Änderung bei allen F10- und F12-Kabinen – wurde die Sicht nach vorn und oben verbessert. Vor seiner Restaurierung war das Fahrzeug 28 Jahre in Norditalien als Fruchtetransporter bis zum Sommer 2015 im Einsatz. Die Laufleistung von nur 375.000 km wurde durch den guten Allgemeinzustand und vor allem durch die unverbrauchte Innenausstattung bestätigt.



Teilnehmer

85



Fahrer

Mathias Höfle

Fahrzeug

Eigentümer	Mathias Höfle
Standort	Oberderdingen
Land	Deutschland
Baujahr	1987

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Volvo
Leistung	292 PS
Geschwindigkeit	115 km/h
Länge, Höhe	9,6 m, 4,0 m
Leergewicht	9.600 kg
Gesamtgewicht	24.000 kg
Achsen	Volvo
Bremsen	Volvo
Getriebe	Volvo
Reifen	Bridgestone
Produktionszeit	1984 bis 1987



JETZT NEU MIT TELED²⁴OC

**DocStop
HILFT!**



KOSTENLOS

- ✓ Direkt per Videogespräch
- ✓ Hilfe in 19 Sprachen
- ✓ 24/7 verfügbar
- ✓ 4 einfache Schritte

Ab sofort kann sich jeder erkrankte Lkw-Fahrer über die DocStop-Hotline ein Beratungsgespräch mit einem Arzt per Videochat auf das eigene Smartphone vermitteln lassen – kostenlos, schnell, europaweit.

Alle Infos:



IN 4 SCHRITTEN ZUM TELED²⁴OC-VIDEOTERMIN:



1. DocStop-Hotline anrufen



3. Zeitnahen Termin bestätigen



2. SMS mit Anmelde-Link erhalten



4. Videochat starten

Schmerzen oder Krankheiten unterwegs? Mit DocStop und TeleDoc schnell und einfach ärztliche Hilfe erhalten unter der DocStop-Hotline:



008000 3627867*
008000 DOCSTOP



*Kostenlose, europaweit einheitliche Rufnummer.

www.docstop.eu

Mercedes-Benz SK 2435



Typologie

Nach langer Überlegung entschied sich Marcel Weske mit großer Begeisterung für den originalgetreuen Nachbau eines Mercedes-Benz SK. Dieses Fahrzeug besitzt für die Familie Weske einen besonderen emotionalen Wert: Es war das erste Fahrzeug seines Vaters und zugleich das letzte Fahrzeug seines Opas. Damit verbindet der SK mehrere Generationen der Familiengeschichte. Anlässlich des 100. Geburtstags seines Opas ist dieses Projekt weit mehr als eine Restaurierung – es ist eine Hommage an dessen Lebenswerk und die gemeinsame Leidenschaft für Nutzfahrzeuge. Nach langer Suche fand Marcel Weske in Bad Aibling das passende Exportfahrzeug als Basis für dieses Herzensprojekt. Gemeinsam mit der Fachwerkstatt Theodor Feldewert investierte er bereits über 100 Stunden in die technische und optische Restaurierung. Ziel ist es, den Lkw exakt so wieder aufzubauen, wie ihn sein Vater damals gefahren hat – authentisch, detailgetreu und voller Erinnerungen.



86

Teilnehmer



Fahrer **Marcel Weske**



Beifahrerin **Celine Schäfer**

Fahrzeug

Eigentümer	Marcel Weske
Standort	Erkrath
Land	Deutschland
Baujahr	1995

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	350 PS
Geschwindigkeit	120 km/h
Länge, Höhe	9,8 m, 4,0 m
Leergewicht	8.700 kg
Gesamtgewicht	24.000 kg
Achsen	Mercedes-Benz
Bremsen	Wabco
Getriebe	ZF
Reifen	Pirelli
Produktionszeit	1988 bis 1998





Typologie

Das Gespann, bestehend aus einem Mercedes-Benz LP 1632 gehört Werner und Gert Kautetzky und blickt auf eine besondere Familiengeschichte zurück. Bereits 1973 erwarb Kurt Kautetzky, der Vater, das Fahrzeug als Vorführwagen von Mercedes-Benz. In den ersten Jahren wurde der Lkw im Einsatz der Spedition Kautetzky als Plane-Spiegel-Fahrzeug genutzt. 1978 kam der passende Anhänger mit Kofferaufbau und Petter-Kühlung hinzu, wodurch das Gespann vollständig wurde. Bis 1993 war es im täglichen Einsatz. Anfang der 2000er-Jahre wurde der Motorwagen sukzessive restauriert, der Anhänger folgte 2015 bei der Firma Wefa in Paderborn. Damit blieb die charakteristische Substanz über Jahrzehnte erhalten und verbindet heute authentische Nutzfahrtsgeschichte mit liebevoller technischer Pflege. Heute präsentiert sich das Gespann als eindrucksvoll bewahrtes Stück Transportgeschichte.



87

Teilnehmer



Fahrer	Gert Kautetzky
Beifahrer	Sarah Jaster

Fahrzeug

Eigentümer	Spedition Kautetzky
Standort	Stadallendorf
Land	Deutschland
Baujahr	1973

Motorwagen

Fahrzeugart	Koffer
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	320 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	8,5 m, 3,8 m
Leergewicht	16.000 kg
Gesamtgewicht	16.000 kg
Achsen	Mercedes-Benz
Bremsen	Mercedes-Benz
Getriebe	ZF
Reifen	Fulda
Produktionszeit	1970 bis 1973

Anhänger

Hersteller	Schmitz
Länge & Höhe	10,4 m, 3,7 m
Leergewicht	6.130 kg
Gesamtgewicht	22.000 kg

Mercedes-Benz 1748 LS



Typologie

Das Gespann von Werner und Gert Kautetzky basiert auf einem Mercedes-Benz 1748 LS und wurde 1991 als Neufahrzeug in den Fuhrpark aufgenommen. Von Beginn an stand es im zuverlässigen Dauereinsatz und entwickelte sich schnell zu einem festen Bestandteil im täglichen Transportgeschäft. Bis 2003 war das Fahrzeug überwiegend im Fernverkehr unterwegs und absolvierte dabei unzählige nationale und internationale Touren. Ab 2004 bis 2018 wurde es anschließend im innerstädtischen Werkverkehr der Kautetzky Spedition eingesetzt, wo es seine beeindruckende Laufleistung unter alltäglichen Bedingungen weiter ausbauen konnte. Insgesamt kamen so rund 1,8 Millionen Kilometer zusammen – ein eindrucksvoller Beleg für Robustheit und Langlebigkeit im harten Arbeitseinsatz. Der Kofferauflieger, Baujahr 1994, wurde 2019 von der Depro Konzerte aus erster Hand übernommen und ergänzt das Gespann in seiner heutigen Form.



88

Teilnehmer



Fahrer **Uwe Huth**

Beifahrer **Reiner Maus**

Fahrzeug

Eigentümer	Spedition Kautetzky
Standort	Stadtallendorf
Land	Deutschland
Baujahr	1991

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	480 PS
Geschwindigkeit	90 km/h
Länge, Höhe	6,0 m, 3,4 m
Leergewicht	7.560 kg
Gesamtgewicht	16.000 kg
Achsen	Mercedes-Benz
Bremsen	Mercedes-Benz
Getriebe	Mercedes-Benz
Reifen	Michelin
Produktionszeit	1987 bis 1996

Anhänger

Hersteller	Ackermann-Fruehauf
Länge & Höhe	13,8 m, 4,0 m
Leergewicht	7.300 kg
Gesamtgewicht	15.000 kg



Typologie

Mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 6,5 Tonnen und PKW-ähnlichem Handling konnte der LP 608 problemlos mit dem damaligen PKW-Führerschein gefahren werden. Dadurch war er bei den Kunden sehr beliebt und erreichte sofort einen Marktanteil von 45 Prozent. Neben der geräumigen und großzügig verglasten Frontlenkerkabine, war der Motor eine echte Neuheit. Mit dem OM 314 war er der erste Mercedes-Benz LKW mit einem Vierzylinder-Direkteinspritzer-Motor. Unser Fahrzeug ist eines der ersten, das 1965 im Werk Wörth vom Band lief. Bei einer Aktion unserer deutschen Vertriebsorganisation wurde vor vielen Jahren „der erste Wörther“ gesucht, der noch erhalten war. Dieses Fahrzeug, mit der Fahrgestell-Endnummer 71, gewann damals, wurde in die Sammlung aufgenommen und restauriert.



89

Teilnehmer



Mercedes-Benz
Trucks Classic

Fahrer

Lukas Beermann

Fahrzeug

Eigentümer	Daimler Truck AG
Standort	Wörth am Rhein
Land	Deutschland
Baujahr	1965

Motorwagen

Fahrzeugart	Pritsche
Motor	Mercedes-Benz
Leistung	80 PS
Geschwindigkeit	80 km/h
Länge, Höhe	6,1 m, 2,3 m
Leergewicht	2.990 kg
Gesamtgewicht	5.990 kg
Achsen	Mercedes-Benz
Bremsen	Mercedes-Benz
Getriebe	Mercedes-Benz
Reifen	Continental
Produktionszeit	1965 bis 1977



Mercedes-Benz Sprinter



Typologie

Paul Recker unterstützt die Deutschlandfahrt seit vielen Jahren mit seiner mobilen Werkstatt. Während dieser Zeit muss seine Werkstatt in 33428 Harsewinkel (Grefen) ohne ihn auskommen. Die meisten Reparaturen, die während der Touren anfallen, sind Reifenschäden. Dann wird offensichtlich, dass die Oldtimer nicht mehr so oft unterwegs sind, und so werden die alten Reifen spröde. Wenn sie dann einige Kilometer zurücklegen müssen, verlieren sie Luft. An Bord des Sprinters befindet sich alles, was benötigt wird, um die alten Lastwagen wieder flott zu machen, sogar ein Schweißgerät. Dank der guten Vernetzung in Deutschland und Europa werden auch einige seltene Ersatzteile zu ihnen geliefert. Allerdings haben viele der Teilnehmer die wichtigsten Verschleißteile bereits an Bord. Somit: Hier wird ihnen geholfen. Eine der anspruchsvollsten Reparaturen war die Instandsetzung einer Kälble-Zylinderkopfdichtung am Straßenrand. Morgens um 11:00 Uhr ging sie kaputt, und bis zum Abend um 23:00 Uhr war der Kälble wieder fahrbereit – für den Rest der Tour und bis nach Hause.



Servicefahrzeug



Fahrer **Frank Schwermann**

Beifahrer **Robin Liebke**

Fahrzeug

Eigentümer	Paul Recker
Standort	Harsewinkel
Land	Deutschland
Baujahr	2019

Transporter

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



We insure the World of Cargo.

WIR SIND IHR IDEALER PARTNER!

- » 16 verschiedene Spezialprodukte
- » Über 30 Jahre Erfahrung
- » Schadenbearbeitung in 14 Sprachen
- » Beste Kontakte zu Fachanwälten und Gutachtern in ganz Europa
- » Immer auf dem neuesten Stand

Fordern Sie uns!

asko [®]
international insurance broker

Finden Sie Ihren
Ansprechpartner:

www.asko24.com



Herausgeber

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

Chefredakteur (V.i.S.d.P.)

Markus Bauer
markus.bauer@etm.de

Projektleitung

Alexander Fischer
alexander.fischer@etm.de

Redaktion

Alexander Fischer, Alexander Roller

Medienproduktion

Stephanie Tarateta, Frank Haug

Bildbearbeitung

Monika Haug

Anzeigenverkauf und -abwicklung

Alexander Fischer

Fotos

Bavaria Luftbild Verlags GmbH, DAF,
Daimler Truck, ETM Archiv, Faymonville,
Alexander Fischer, Hersteller, Tyson Jopson,
Max Kneefel, Metropole Museum,
Simon Loos, Nadia ten Wolde, St. Paul,
Stadt Wörth am Rhein, Teilnehmer

Druckerei

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

Organisation 21. 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

Bert Brandenburg und Oliver Trost

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

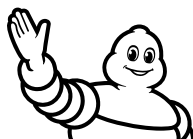


Airport Weeze.
Der Flughafen in der
niederländisch- deutschen
Grenzregion verbindet mehr
als 2 Mio. Passagiere mit
über 40 Zielen in Europa und
Nordafrika.

airport-weeze.com



VIEL SPASS BEI DER
21. DEUTSCHLANDFAHRT
FÜR HISTORISCHE NUTZFAHRZEUGE
„BENELUX-TOUR 2026“



MICHELIN