

Stuttgart

Speyer

Trier

Münster

Hamburg

15. Deutschlandfahrt für
historische Nutzfahrzeuge

Tour der Highlights

1. bis 9. September 2016



QR-Code
abscannen und
Sie kommen
auf unsere
Homepage



1. und 2.9.2016
Stuttgart
Mercedes-Benz Museum

2.9.2016
Speyer
Technik-Museum Speyer

3. und 4.9.2016
Trier
In den Moselauen

5.9.2016
Frechen
Volvo Group Truck
Center Nord-West GmbH,
Europa-Allee 77

6.9.2016
Münster
Parkplatz Schlossplatz

7.9.2016
Werlte
Fahrzeugwerk
Bernard Krone GmbH

8.9.2016
Visselhövede
Wilhelm Hoyer KG,
Rudolf-Diesel-Straße 1

9.9.2016
Hamburg
Hamburg-Mitte,
Buchholzerstraße 16



DEKRA

Allein gegen Verkehr

ela[container]

EUROMASTER

EUROMASTER

EUROMASTER

EUROMASTER

EUROMASTER

EUROMASTER

EUROMASTER

EUROMASTER

EUROMASTER

EUROMASTER

EUROMASTER

EUROMASTER

EUROMASTER

EUROMASTER

EUROMASTER

EUROMASTER

EUROMASTER

EUROMASTER

EUROMASTER

EUROMASTER

EUROMASTER

www.historische-deutschlandfahrt.de

Initiative Historische
Nutzfahrzeuge



lastauto
omnibus
FEST-TECHNIK-TRUCK

trans aktuell

FERNFÄHRER

VDA

Ausstellung der Tourfahrzeuge auf der IAA Nutzfahrzeuge Hannover vom 22.9. bis 29.9.2016

Historische Deutschlandfahrt 2016

Von Stuttgart nach Hamburg ...

Wir fahren mit!

Seit 1950 passgenauer
Versicherungsschutz für
Logistiker.

KRAVAG



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





Thomas Paul Göttl

Chefredakteur
ETM Verlag Stuttgart

Liebe Teilnehmer der 15. Deutschlandfahrt,

als Robert Fehrenkötter am 19. September 1987 mit 20 Oldtimern im Schlepptau zur „1. Historischen Deutschlandfahrt“ aufbrach, hat er vermutlich schon geahnt, dass die Deutschlandfahrten für historische Nutzfahrzeuge etwas Bleibendes in der Szene der Lkw-Enthusiasten werden. In seinem damaligen Vorwort schrieb er: „Ich hoffe, daß alle am Schluß dieser Fahrt zu der Erkenntnis gelangen, dieses war zwar die erste, jedoch nicht die letzte Deutschlandfahrt ...“.

Er sollte Recht behalten. Heute, fast dreißig Jahre später, geht das Ereignis in die 15te Runde. Und wo ist der Tross nicht schon überall gewesen? Viele Teilnehmer schwärmen von den Highlights, die sie auf den unterschiedlichen Touren erlebt haben. Sie erinnern sich an die herrlichen Landstraßen, an die schwierigen Gebirgspässe, an die Kräfte zehrenden Passage mit ihren alten Nutzfahrzeugen. Sie wissen um die Magie, die diese historischen Zeitzeugen entfalten, wenn alle gemeinsam an den Etappenzielen eintreffen und die Bevölkerung aus dem Häuschen ist. Das greifen wir auf: Mit der 15. Deutschlandfahrt nehmen wir Routen und steuern Orte an, die man zu Recht als Highlights in Deutschland betrachtet.

Dabei wollen wir Menschen begeistern: Die Bedeutung des Nutzfahrzeuges für unsere Wirtschaft ist bekannt, geliebt wird es dennoch nicht von allen. Das ändern die Teilnehmer mit ihren alten Schätzen bei jeder Deutschlandfahrt regelmäßig, sie bringen allen das Transportgewerbe authentisch und positiv nahe. Dieses Ziel hat Robert Fehrenkötter schon bei der ersten Fahrt formuliert, es ist aktueller denn je. Ich bedanke mich bei den Partnern der Tour für diese Möglichkeit, wünsche allen Teilnehmern eine unfallfreie Fahrt und verbinde das mit der Zuversicht, dass jeder sein individuelles Highlight findet.

Die Teilnehmer

Teilnehmer nach Startnummern	6
Teilnehmer in alphabetischer Reihenfolge	10

Grusswort

Oliver Trost, Geschäftsführer des ETM Verlags	14
Joachim Fehrenkötter, Organisationsleiter der Tour	16
Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA)	18
Norbert Barthle MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur	20
Winfried Kretschmann, Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg	22

Die Tour

Karte zum Tourverlauf und Tourbeschreibung	24
Partner und Sponsoren der Tour	42

Teilnehmer-Porträts

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

Impressum

122



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



*thinking
in solutions*



UNSER KNOW-HOW, IHR VORTEIL
– DURCHDACHTE LÖSUNGEN VON
KNORR-BREMSE.

Durch die intelligente Verknüpfung von Fahrzeugsystemen
macht Knorr-Bremse Nutzfahrzeuge effizienter und sicherer.

| www.knorr-bremseCVS.com |



KNORR-BREMSE



Teilnehmer nach Startnummern | 1–31

Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
1	Bastian Bernard	Mercedes-Benz	LP 333	1960	Koffer	52
2	Norbert Glasen	MAN	19.321	1984	Kipper	53
3	Werner Maier	Kässbohrer	Setra S 9	1959	Omnibus	54
4	Josef Sulzbacher	Gräf & Stift	L 230	1966	Pritsche	55
5	Peter Neumann	Faun	F60/36 S	1955	Pritsche	56
6	Wilfried Grillmayer	Mercedes-Benz	1632	1977	Pritsche	57
7	Hans Dietmar Bonin	Mercedes-Benz	LAK 329	1961	Pritsche	58
8	Günter Kemper	Krupp	Mustang L80 ML 4	1957	Pritsche	59
9	Karl-Heinz Loers	Faun	L8/38 Z1	1961	Pritsche	60
10	David Fehrenkötter	Büssing	8000	1953	Pritsche	61
11	Ulf Jönsson	Volvo	F 12	1985	Koffer	64
12	Stefan Bengtsson	Scania	R 142 M	1985	Sattelzug	65
13	Knut Evensen	Scania	Vabis LS 7650	1963	Pritsche	66
14	Joachim Fehrenkötter	Büssing	6000	1955	Pritsche	67
15	Thomas Paul Göttl	Büssing	BS 16 L	1970	Pritsche	68
16	Horst Anhalt	Scania	T 143	1986	Sattelzug	69
17	Detlev Stolze	Henschel	F 161 S	1972	Pritsche	70
18	Gijs van Maanen	DAF	2400 DK	1968	Sattelzug	71
19	Jan Varnhagen	Hanomag Henschel	F 221 S	1972	Sattelzug	72
20	Heinz Quäck	Jelcz Automobil	317 D	1976	Sattelzug	73
21	Werner Poller	Kama Kamaz	53212	1984	Pritsche	74
22	Hans Busch	Magirus-Deutz	160-12	1986	Wohnmobil	75
23	Reinhard Hofmann	VEB Horch	H3A S 4000	1951	Pritsche	76
24	Arnold van den Visch	Büssing	5500	1952	Koffer	77
25	Urs Wegmüller	Saurer	D 330 BF 4x2	1981	Sattelzug	78
26	Josef Buchner	Volkswagen	LT 35	1982	Pritsche	79
27	Frank Fehrenkötter	Büssing	4500 A	1943	Pritsche	80
28	Simon Laan	Mercedes-Benz	L 312	1956	Koffer	81
29	Gerhardt Eckardt sen.	MAN	15.192 HK	1979	Kipper	82
30	Gerd Schlotmann	Mercedes-Benz	LP 1313	1968	Möbelwagen	83
31	Fredy Wey	Berna	2 H Alpenwagen	1957	Postauto	84

Über 90 Jahre Qualität und Service ...



... und wie
Ihre Oldtimer
weiter voller
Energie!

Ihr starker Partner vor Ort!



HOYER Unternehmensgruppe
04262/797
www.hoyer-energie.de



Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
32	Michael in het Panhuis	Magirus-Deutz	Sirius L	1961	Koffer	85
33	Hary Bächler	Mercedes-Benz	L 113	1968	Koffer	86
34	Dr. Peter Kraas	Opel	Blitz	1949	Pritsche	87
35	Claus Banisch	Mercedes-Benz	LP 710/32	1967	Wohnmobil	88
36	Daimler AG Presseteam	Mercedes-Benz	L 319	1965	Kastenwagen	89
37	Daimler AG Presseteam	Mercedes-Benz	O 319	1966	Panoramabus	90
38	Jan Hoek	Mack	RW 713	1985	Sattelzug	92
39	Jos van der Gaag	Scania	LBS 140	1971	Sattelzug	93
40	Wim Kuijl	General Motors	GMC 950	1951	Sattelzug	94
41	Alex Goddijn	Peterbilt	377	1988	Sattelzug	96
42	Eppie Bok	MAN	770 H	1963	Sattelzug	97
43	Claus Giebel	Scania	T 112 H	1984	Pritsche	98
44	Jack Postmus	Volvo	FB 88 6x2	1977	Sattelzug	99
45	Dieter Kuijl	FTF	F 8.20 D	1976	Pritsche	100
46	Jochen Zitzmann	IFA	Ernst Grube H6 Z	1958	Pritsche	101
47	Gerd Peist	Volvo	F 89	1976	Koffer	102
48	Kees van Heezik	Mack	C 600	1962	Pritsche	103
49	Stefan Schmalfuß	Ernst Grube	S 4000-1 SV	1966	Sattelzug	104
50	Klaus Kronberg	Ernst Grube	S 4000-1	1959	Pritsche	106
51	Michael Rogler	Ernst Grube	S 4000	1981	Pritsche	107
52	Klaus Frank	VEB Barkas	V 901/2	1956	Pritsche	108
53	Roger Mortimore	Saurer	SV2C	1958	Koffer	110
54	Günter Kanz	Mercedes-Benz	LP 813	1980	Pritsche	111
55	Jack den Hartogh	Volvo	L 475	1964	Koffer	112
56	Theo Mühlenbein	Krupp	Tiger	1960	Sattelzug	113
57	Paul Kamphuis	Büssing	BS-19	1972	Koffer	114
58	Ralf Schumacher	Magirus Deutz	F Jupiter A	1961	Koffer	116
59	Werner David Gröner	Saurer	D 290 F	1980	Tankwagen	117
60	Dieter Kühling	Kässbohrer	215 HD	1983	Omnibus	118
61	Friedrich Radermacher	Kaelble	KDV 22 Z 8T	1962	Pritsche	120



Datenmanagement
digitales Kontrollgerät

Fahrer-
Qualifizierung



Zugang zur
Fuhrpark-Plattform
DEKRA.net



Prüfservice
für unterwegs



Sonder-/Wunschtermine
für Fahrzeugprüfungen



Elektronisches
Prüfberichtswesen

Alles für eine starke Wettbewerbsfähigkeit. DEKRA Mitgliedschaft.

Werden Sie Teil einer starken Gemeinschaft. Ob Kostenkontrolle, Einhaltung gesetzlicher Auflagen oder Betriebssicherheit – als DEKRA Mitglied sichern Sie sich kompetente Leistungen für Ihren Fuhrpark. Jetzt mehr erfahren unter der Service-Hotline 0800.5002099. Den nächstgelegenen DEKRA Standort finden Sie unter www.dekra-vor-ort.de

Elektronische
Führerscheinkontrolle



 **DEKRA**

Teilnehmer in alphabetischer Reihenfolge

Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
16	Horst Anhalt	Scania	T 143	1986	Sattelzug	69
33	Hary Bächler	Mercedes-Benz	L 113	1968	Koffer	86
35	Claus Banisch	Mercedes-Benz	LP 710/32	1967	Wohnmobil	88
12	Stefan Bengtsson	Scania	R 142 M	1985	Sattelzug	65
1	Bastian Bernard	Mercedes-Benz	LP 333	1960	Koffer	52
42	Eppie Bok	MAN	770 H	1963	Sattelzug	97
7	Hans Dietmar Bonin	Mercedes-Benz	LAK 329	1961	Pritsche	58
22	Hans Busch	Magirus-Deutz	160-12	1986	Wohnmobil	75
26	Josef Buchner	Volkswagen	LT 35	1982	Pritsche	79
36	Daimler AG Presseteam	Mercedes-Benz	L 319	1965	Kastenwagen	89
37	Daimler AG Presseteam	Mercedes-Benz	O 319	1966	Panoramabus	90
55	Jack den Hartogh	Volvo	L 475	1964	Koffer	112
29	Gerhardt Eckardt sen.	MAN	15.192 HK	1979	Kipper	82
13	Knut Evensen	Scania	Vabis LS 7650	1963	Pritsche	66
10	David Fehrenkötter	Büssing	8000	1953	Pritsche	61
14	Joachim Fehrenkötter	Büssing	6000	1955	Pritsche	67
27	Frank Fehrenkötter	Büssing	4500 A	1943	Pritsche	80
52	Klaus Frank	VEB Barkas	V 901/2	1956	Pritsche	108
43	Claus Giebel	Scania	T 112 H	1984	Pritsche	98
2	Norbert Glasen	MAN	19.321	1984	Kipper	53
41	Alex Goddijn	Peterbilt	377	1988	Sattelzug	96
15	Thomas Paul Göttl	Büssing	BS 16 L	1970	Pritsche	68
6	Wilfried Grillmayer	Mercedes-Benz	1632	1977	Pritsche	57
59	Werner David Gröner	Saurer	D 290 F	1980	Tankwagen	117
38	Jan Hoek	Mack	RW 713	1985	Sattelzug	92
23	Reinhard Hofmann	VEB Horch	H3A S 4000	1951	Pritsche	76
32	Michael in het Panhuis	Magirus-Deutz	Sirius L	1961	Koffer	85
11	Ulf Jönsson	Volvo	F 12	1985	Koffer	64
57	Paul Kamphuis	Büssing	BS-19	1972	Koffer	114
54	Günter Kanz	Mercedes-Benz	LP 813	1980	Pritsche	111
8	Günter Kemper	Krupp	Mustang L80 ML 4	1957	Pritsche	59



In meiner Welt zählt Wirtschaftlichkeit. Und mein Profi Liner von Krone.

Der Profi Liner von KRONE ist so durchdacht und ausgereift, dass er für die ganze Generation der innovativen KRONE Pritschensattelaufleger Pate steht. Das Vorbild der KRONE Pritschensattelaufleger. Bis ins kleinste Detail mit hochwertigen Serienbauteilen ausgestattet, ist er robust, zuverlässig, praxisgerecht und vor allen Dingen eins: extrem rentabel. Eigenschaften, die ihn zum Basismodell für alle KRONE Pritschensattelaufleger gemacht haben und von denen Sie mit Sicherheit profitieren werden.



www.krone-trailer.com

 **KRONE**
Wir transportieren Zukunft

Teilnehmer in alphabetischer Reihenfolge

Nr.	Fahrer	Marke	Typ	Baujahr	Art	Seite
34	Dr. Peter Kraas	Opel	Blitz	1949	Pritsche	87
50	Klaus Kronberg	Ernst Grube	S 4000-1	1959	Pritsche	106
60	Dieter Kühling	Kässbohrer	215 HD	1983	Omnibus	118
40	Wim Kuijl	General Motors	GMC 950	1951	Sattelzug	94
45	Dieter Kuijl	FTF	F 8.20 D	1976	Pritsche	100
28	Simon Laan	Mercedes-Benz	L 312	1956	Koffer	81
9	Karl-Heinz Loers	Faun	L8/38 Z1	1961	Pritsche	60
3	Werner Maier	Kässbohrer	Setra S 9	1959	Omnibus	54
53	Roger Mortimore	Saurer	SV2C	1958	Koffer	110
56	Theo Mühlenbein	Krupp	Tiger	1960	Sattelzug	113
5	Peter Neumann	Faun	F60/36 S	1955	Pritsche	56
47	Gerd Peist	Volvo	F 89	1976	Koffer	102
21	Werner Poller	Kama Kamaz	53212	1984	Pritsche	74
44	Jack Postmus	Volvo	FB 88 6x2	1977	Sattelzug	99
20	Heinz Quäck	Jelcz Automobil	317 D	1976	Sattelzug	73
61	Friedrich Radermacher	Kaelble	KDV 22 Z 8T	1962	Pritsche	120
51	Michael Rogler	Ernst Grube	S 4000	1981	Pritsche	107
30	Gerd Schlotmann	Mercedes-Benz	LP 1313	1968	Möbelwagen	83
49	Stefan Schmalfuß	Ernst Grube	S 4000-1 SV	1966	Sattelzug	104
58	Ralf Schumacher	Magirus Deutz	F Jupiter A	1961	Koffer	116
17	Detlev Stolze	Henschel	F 161 S	1972	Pritsche	70
4	Josef Sulzbacher	Gräf & Stift	L 230	1966	Pritsche	55
24	Arnold van den Visch	Büssing	5500	1952	Koffer	77
39	Jos van der Gaag	Scania	LBS 140	1971	Sattelzug	93
48	Kees van Heezik	Mack	C 600	1962	Pritsche	103
18	Gijs van Maanen	DAF	2400 DK	1968	Sattelzug	71
19	Jan Varnhagen	Hanomag Henschel	F 221 S	1972	Sattelzug	72
25	Urs Wegmüller	Saurer	D 330 BF 4x2	1981	Sattelzug	78
31	Fredy Wey	Berna	2 H Alpenwagen	1957	Postauto	84
46	Jochen Zitzmann	IFA	Ernst Grube H6 Z	1958	Pritsche	101

HEUTE SCHON
ERFRISCHT?

VELTINS RADLER

AUCH ALS RADLER ALKOHOLFREI



ERFRISCHEND ANDERS. FRISCHES **VELTINS**

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge, die „Mille Miglia“ der Lkw-Oldtimer streift vom 1. bis 9. September zu ihrem 15. Jubiläum bereits früher besuchte Orte der Deutschlandfahrten, die einmütig als Highlights gelten. Ab dem 22. September präsentieren sich ausgewählte Teilnehmerfahrzeuge auf der weltweiten Leitmesse für Nutzfahrzeuge, der IAA Nutzfahrzeuge 2016 in Hannover.

Während auf der diesjährigen IAA autonom fahrende Lkw mit modernsten Antriebskonzepten und gut ausgestattet mit Assistenzsystemen im Vordergrund stehen werden, sind die Fahrzeuge der Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge noch ursprünglich. Selbst Bremskraftverstärker oder Servolenkung sucht man vergebens. Die Kraftfahrer – im besten Sinne des Wortes – verzichten darauf jedoch freiwillig und gerne, um ihrem schweißtreibenden, aber heißgeliebten Hobby nachzugehen.

Der ETM Verlag umfasst mit seinen Publikationen und Events die gesamte Bandbreite von Transport und Logistik, von der Oldtimertour bis zur Sonderpublikation „Connected transport“, die auf der IAA vorgestellt wird. Diese Mannigfaltigkeit macht die Arbeit in der Nutzfahrzeugwelt zu einer besonderen, die nur mit großer Leidenschaft zu bewältigen ist.

Die gleiche Leidenschaft finden wir bei unserem langjährigen Schirmherrn VDA, bei den Sponsoren der Tour, beim Team Fehrenkötter und meiner ETM-Mannschaft. Bei allen bedanke ich mich gleichermaßen für den unermüdlichen Einsatz, die tollen Partnerschaften und die hervorragende Zusammenarbeit, ohne die die Tour nicht stattfinden könnte.

Ich wünsche allen Fahrerinnen und Fahrern eine sichere Fahrt, viel Freude während der gesamten Tour und freue mich auf viele spannende Gespräche!



**Oliver
Trost**

**Geschäftsführer
ETM Verlag Stuttgart**



Berge hoch, Verbrauch runter.

Effizienter fahren mit dem neuen
MAN EfficientCruise®. MAN kann.

Höher. Schneller. Effizienter. Wer mit einer Tankfüllung noch weiter kommen will, muss vorausschauender fahren. Und am vorausschauendsten fährt man mit unseren sparsamen Motoren in Kombination mit MAN EfficientCruise®. Der GPS-gesteuerte Tempomat passt die Geschwindigkeit kontinuierlich dem aktuellen Streckenverlauf an. Und sorgt so, insbesondere an Steigungen und Gefällen, für ein verbrauchsoptimiertes Tempo. Dass man damit bis zu 6% Kraftstoff spart, finden vor allem unsere Kunden sehr „voraussaparend“. Mehr unter www.man.de/lkw

MAN kann.



Mit „Tour der Highlights“ für die 15. Deutschlandfahrt haben wir sehr schnell eine Überschrift gefunden, die besser nicht passen könnte. Nach nunmehr 14 erfolgreichen Touren mit bis zu 70 historischen Lkw lässt man gerne die Highlights Revue passieren. Das sind nicht nur besondere Orte wie beispielsweise das Mercedes-Benz Museum in Stuttgart, sondern vor allem auch besondere Menschen und Förderer, die uns schon seit Jahren so toll unterstützen.

Nur durch diese Menschen, die genauso wie wir historische Lkw nicht nur sehr schätzen, sondern auch deren Stellenwert für die Imagearbeit im Sinne des Nutzfahrzeugs erkannt haben, sind diese Touren möglich gewesen. Es sei mir erlaubt, auch an meinen lieben Vater Robert zu erinnern, der die Deutschlandfahrten 1987 ins Leben gerufen hat und der vor zwei Jahren von uns gegangen ist. Er hat seinerzeit den Wert der Deutschlandfahrten als rollendes Museum und Sympathieträger erkannt und diese etabliert. Dafür sind wir ihm sehr dankbar.

So freue ich mich darauf, mit den Teilnehmern und Unterstützern die Spur der Highlights aufzunehmen und neue unvergessliche Momente zu schaffen.

Ich bedanke mich sehr herzlich bei den Sponsoren und wünsche allen Teilnehmern eine schöne und pannenfreie Tour.



**Joachim
Fehrenkötter**

**Organisationsleiter
15. Deutschlandfahrt**

AUF VOLVO TRUCKS IST VERLASS

Auf Ihre Volvo Trucks Partner auch



Finden Sie Ihren Partner unter:
www.volvotrucks.de/haendlersuche

Volvo Trucks. Driving Progress



Eine „Tour der Highlights“ soll die 15. Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge werden. Innerhalb von neun Tagen werden zahlreiche Nutzfahrzeugklassiker knapp 1.200 Kilometer zurücklegen. Auf der diesjährigen Route von Stuttgart nach Hamburg werden sie sowohl neue Orte als auch Stationen vergangener Fahrten besuchen.

Mit dem steten Wachstum der deutschen Volkswirtschaft in den letzten Jahrzehnten sind auch die Anforderungen an den Lkw immer weiter gestiegen. Die Nutzfahrzeughersteller antworten darauf mit immer neuen Innovationen. Erst kürzlich haben sie bewiesen, dass sie technologisch bereits in der Lage sind, Lkw elektronisch gekoppelt im Konvoi fahren zu lassen. Auch die Vision eines selbstständig fahrenden Trucks könnte in etwa zehn Jahren schon Realität werden. Mit diesen und anderen Innovationen hat sich die Nutzfahrzeugbranche immer auch als wichtiger Impulsgeber für neue Entwicklungen beim Pkw erwiesen. Auf dem Weg in die Zukunft sollte jedoch nicht vergessen werden, wo die Wurzeln dieser Industrie liegen und welche technischen Leistungen auch in der Vergangenheit erbracht wurden. Dazu trägt die Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge einen entscheidenden Teil bei. Mit ihrer Hilfe wird ein Stück Nutzfahrzeuggeschichte wieder zum Leben erweckt und auf die Straße gebracht.

Ausdrücklich danke ich den zahlreichen Teilnehmern und Unterstützern, die diese Fahrt ermöglichen und damit eine große Tradition pflegen und bewahren. Ich freue mich besonders, dass wir einige der Teilnehmer mit ihren Fahrzeugen auf der 66. IAA Nutzfahrzeuge in Hannover begrüßen können. Unter dem IAA-Motto „Ideen sind unser Antrieb“ werden die Aussteller aus vielen Ländern auf der weltweit wichtigsten Leitmesse für Transport, Logistik und Mobilität zahlreiche Weltpremieren, Innovationen, Trends und Zukunftsperspektiven der internationalen Nutzfahrzeugindustrie präsentieren. Sie zeigen den Weg zur Mobilität der Zukunft auf. Die 15. Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge bildet dabei die Brücke zwischen Tradition und Fortschritt.

Ich wünsche allen Teilnehmern viel Glück und allzeit gute Fahrt!



**Matthias
Wissmann**

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



Über die
Kuppe rollen.



Schwung
ausnutzen.



Schaltungen
am Berg vermeiden.



Kennt Ihre Strecke. Vom Start bis zum Ziel. Und spart bis zu 5 % Diesel extra.

Der neue Actros* mit Predictive Powertrain Control. Noch wirtschaftlicher durch Europa**: Mit Predictive Powertrain Control. Das vorausschauende, auf Wunsch erhältliche System holt noch mehr aus dem neuen Actros – weil es den Verlauf der Straße wie bevorstehende Gefälle und Steigungen schon kennt, bevor Sie da sind. Und

deshalb Gangwahl und Geschwindigkeit vorausschauend optimieren kann. Das Ergebnis: zusätzlich bis zu 5 % weniger Verbrauch. Mehr über den neuen Actros mit Predictive Powertrain Control erfahren Sie bei Ihrem Mercedes-Benz Partner oder im Internet unter www.mercedes-benz.com/Gesamtwirtschaftlichkeit

*sowie Antos und Arocs (in Abhängigkeit der Fahrzeugkonfiguration)

**95% Abdeckung auf Autobahnen und Bundesstraßen

Mercedes-Benz

Trucks you can trust



Liebe Leserinnen und Leser, historische Fahrzeuge sind etwas Besonderes. Und wenn es sich dabei noch um historische Nutzfahrzeuge handelt, die auf große Deutschlandfahrt gehen, kommen die meisten kleinen und großen Zuschauer am Straßenrand aus dem Staunen nicht mehr heraus. Denn derartige Fahrzeuge haben viel geleistet und sind optisch von imposanter Statur. erinnert man sich an Automobile aus früheren Zeiten zurück, sind es oft Sportwagen oder Familienfahrzeuge, die vor dem geistigen Auge zurückkehren. Doch auch die Nutzfahrzeuge prägen seit jeher das Straßenbild. Umso größer ist der „Aha-Effekt“, wenn diese stolzen „Veteranen“ zur großen Deutschlandfahrt aufbrechen. Es ist großartig, wenn die Fahrzeuge des früheren Alltags die Straßen erobern!

Für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist die Gruppe der historischen Fahrzeuge auch in der Vorschriftenentwicklung etwas Besonderes. In neu zu veröffentlichen Regelwerken, ob auf nationaler, europäischer oder internationaler Ebene, muss diese Fahrzeuggruppe Berücksichtigung finden. Sie sind eine Bereicherung für unseren Straßenverkehr!

Vergleicht man die technischen Anforderungen an Nutzfahrzeuge, die früher und heute in den Verkehr gekommen sind, so bestehen doch erhebliche Unterschiede. Besonders hervorzuheben sind heutige Fahrerassistenzsysteme für Nutzfahrzeuge. Unfälle auf Autobahnen, die oft tragisch verlaufen, können damit vermieden oder immerhin gemildert werden. Notbrems-Assistenzsysteme und Spurverlassens-Warnsysteme haben insbesondere beim Nutzfahrzeug ein hohes Unfallverhütungspotential.

Weitere Systeme sind in Vorbereitung. Das Bundesverkehrsministerium arbeitet derzeit intensiv an der Entwicklung von Vorschriften für einen Abbiegeassistenten, der hilft, das Problem des „toten Winkels“ zu lösen und die Erkennbarkeit schwächerer Verkehrsteilnehmer wie Fußgängern und Radfahrern wesentlich zu verbessern. Diese Initiative soll helfen, den Standort Deutschland als Heimat der Innovationen des Automobilbereiches zu erhalten. Denn Schlüsseltechnologien sollen auch zukünftig bei uns erforscht, entwickelt, getestet und produziert werden.



Norbert Barthle MdB

**Parlamentarischer
Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur**



Mercedes-Benz

Autohaus Determann GmbH & Co. KG

Saerbecker Straße 83 · 48268 Greven

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

Verkauf und Service
ΛΕΙΚΡΟΝΗ ΠΟΥ ΣΕΛΙΣΕ



www.autohaus-determann.de

Zum Auftakt der 15. Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge – einer spannenden Reise in die Vergangenheit des Automobils – begrüße ich alle Fahrerinnen und Fahrer sowie das Publikum sehr herzlich in Stuttgart!

Es gibt wohl keinen besseren Ort für den Startschuss der diesjährigen Fahrt als die Landeshauptstadt Baden-Württembergs, dem Geburtsland des Automobils. Vor 120 Jahren lieferte die Daimler-Motoren-Gesellschaft hierzulande ihren ersten Lastwagen aus. Und seit zehn Jahren dokumentiert das Stuttgarter Mercedes-Benz Museum eindrucksvoll die Erfolgsgeschichte dieses Unternehmens.

Wenn auf der Deutschlandfahrt über 60 Spediteure und Transportunternehmen ihre historischen Fahrzeuge auf der rund 1.200 Kilometer langen Strecke von Stuttgart nach Hamburg lenken, dann bewegen sie sich auch zurück zu den Wurzeln ihres Berufsstands: Navigationssysteme, Servolenkung oder Bremskraftverstärker waren Fremdwörter für die Männer und Frauen am Steuer der schweren Gefährte. Das Handwerk der Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer war vielmehr eine schweißtreibende Arbeit. Die Deutschlandfahrt präsentiert die Nutzfahrzeugbranche damit von ihrer ursprünglichsten Seite und fördert die gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Pkw und Lkw im Straßenverkehr.

Heute, mehr als ein Jahrhundert nach dem ersten Stapellauf eines Daimler-Lkw, stehen wir durch das teilautonome und autonome Fahren vor dem Aufbruch in ein neues Mobilitätszeitalter. Gerne erinnere ich mich an die eindrucksvolle Jungfernfahrt mit dem ersten autonom fahrenden Serien-Lkw zurück, einem Fahrzeug von Mercedes-Benz, die ich im vergangenen Jahr als Copilot erleben durfte. Aktuell und in längst vergangenen Zeiten heißt und hieß das Ziel, einen sicheren, nachhaltigen und effizienten Straßengüterverkehr zu ermöglichen.

Ich wünsche den Veranstaltern sowie allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern der 15. Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge eine erlebnisreiche Tour und eine sichere Fahrt. Dem Publikum an den einzelnen Stationen wünsche ich spannende Einblicke in die Automobilgeschichte.



**Winfried
Kretschmann**

**Ministerpräsident des
Landes Baden-Württemberg**



CLEVER GETANKT

Kostenvorteil gesichert

 **tankpool24**

UNSERE TANKKARTE IHRE VORTEILE

Über 800 Tankstationen

davon mehr als
500 in Deutschland

Günstige Konditionen

Tanken direkt beim Betreiber
in Deutschland und Europa

Maximale Sicherheit

digitale Fahrerkarte
oder Zwei-Kartensystem

Kraftstoffe nach DIN:

- Diesel
- AdBlue®

Kundenportal:

- Persönliches Rechnungsarchiv
- Fuhrparkauswertung
- Kartenmanagement

Viele weitere Serviceleistungen



Gerne erstellen wir Ihnen ein individuelles Angebot.
Wir freuen uns auf Ihren Anruf: 0421 396 99 817

AdBlue® ist eine eingetragene Marke des Verbands der Automobilindustrie e. V. (VDA)

DS card+drive GmbH
Partner im tankpool24
vertrieb@carddrive.de
www.carddrive.de


card+drive
hier tanken Profis

Die Tour 2016 im Überblick

Startpunkt

1. September 2016

Eintreffen der Teilnehmer

bis 12:00 Uhr in **Stuttgart**

beim Mercedes-Benz Museum

Patenschaft: Mercedes-Benz

1. Etappe

2. September 2016

Stuttgart – Speyer

Technik-Museum Speyer

Patenschaft: Michelin

Streckenlänge: circa 130 km

2. Etappe

3. und 4. September 2016

Speyer – Trier

In den Moselauen

Patenschaft: MAN

Streckenlänge: circa 230 km

3. Etappe

5. September 2016

Trier – Frechen

Volvo Group Truck Center

Nord-West GmbH, Europa-Allee 77

Patenschaft: Volvo

Streckenlänge: circa 200 km

4. Etappe

6. September 2016

Frechen – Münster

Parkplatz Schlossplatz

Patenschaft: DEKRA

Streckenlänge: circa 190 km

5. Etappe

7. September 2016

Münster – Werlte

Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH

Patenschaft: Krone

Streckenlänge: circa 140 km

6. Etappe

8. September 2016

Werlte – Visselhövede

Wilhelm Hoyer KG,

Rudolf-Diesel-Straße 1

Patenschaft: Hoyer

Streckenlänge: circa 190 km

7. Etappe

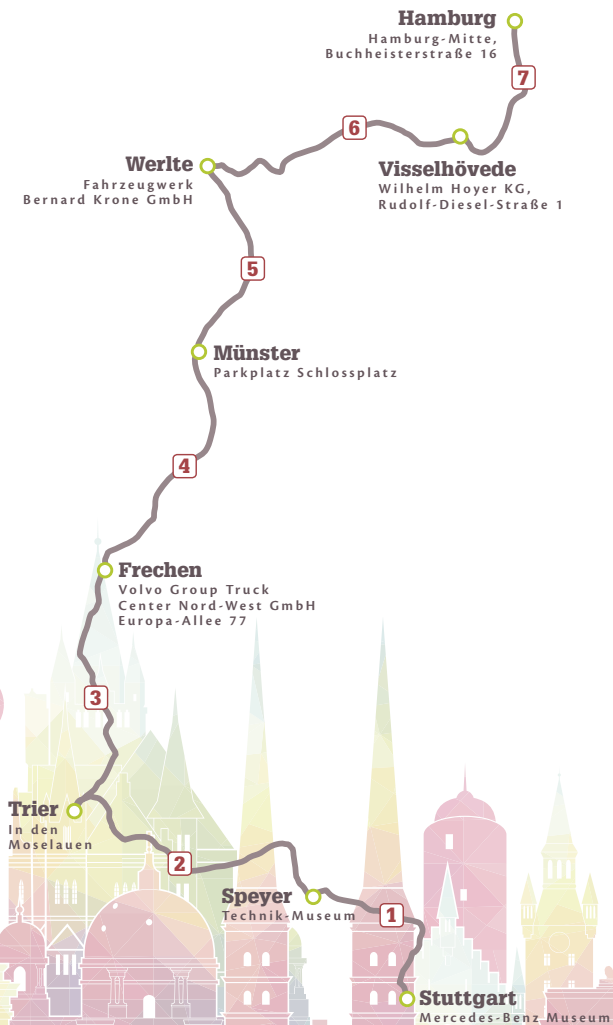
9. September 2016

Visselhövede – Hamburg

Hamburg-Mitte, Buchheisterstraße 16

Patenschaft: KRAVAG

Streckenlänge: circa 120 km



Im Mercedes-Benz Museum sind 125 Jahre Geschichte der Automobilindustrie lückenlos dargestellt.

Das Besondere finden

Vom Südwesten bis in den hohen Norden – die 15. Deutschlandfahrt hat sich ganz besondere Perlen unter den Städten als Ziele gesetzt und steht 2016 unter dem Motto „Tour der Highlights“. 30 Jahre nach der ersten Tour der historischen Nutzfahrzeuge hält die Faszination der legendär gewordenen Deutschlandfahrt noch immer an: Über 60 historische Schmuckstücke machen sich auf den Weg von Süd nach Nord.

Der Auftakt der diesjährigen **Historischen Deutschlandfahrt** findet vor einer architektonisch imposanten Kulisse statt: Das Mercedes-Benz Museum in der Baden-Württembergischen Landeshauptstadt **Stuttgart** feiert 2016 seinen zehnten Geburtstag. So jung und modern das Gebäude, so wertvoll und altgedient sind die Veteranen der Straßen, die mit ihrem Startpunkt vor den Toren des Museums dem jungen Jubilär einen Besuch abstatten. Damit sind die über 60 Tourteilnehmer nicht die einzigen. Alleine am Jubiläumswochenende des Museums am 4. und 5. Juni strömten mehrere 10.000

Besucher auf das feierlich arrangierte Gelände und bewunderten die Automobilgeschichte aus nächster Nähe. Dass in Stuttgart die Leidenschaft fürs Automobil groß geschrieben wird, ist nicht nur der angesiedelten Fahrzeugindustrie zu verdanken. Die Pferdestärken sind schon im Wappen der Stadt, einem galoppierenden

Pferd auf goldenem Grund, festgehalten und stehen sinnbildlich für das Reitgestüt, das im zehnten Jahrhundert hier gegründet wurde. Auch der Stadtname Stuttgart resultiert aus dem Begriff „Stutengarten“.



Den schwäbischen Gaumen erfreuen Linsen, Spätzle und „Saitenwürstle“ ganz besonders.

Die Bronze-Statue des Jakobspilgers in Speyer.



Mit Pferdestärken und kernigem Motorenklang beginnt vor den Toren des Sponsors der ersten Etappe, Mercedes-Benz, die diesjährige Tour. Stuttgart ist aber nicht nur für seine Fahrzeugaffinität berühmt. Die schwäbische Metropole zeichnet sich auch durch seine geographische Lage aus. „Zwischen Wald und Reben“ erstreckt sich das Stadtgebiet über eine Höhendifferenz von fast 350 Metern. Das Zentrum mit dem ehrwürdigen Neuen Schloss und dem Alten Schloss liegt im sogenannten Stuttgarter Talkessel. Weinberge und Parkanlagen prägen außerdem das Stadtbild.

Eine Stadt mit einem historisch gewichtigen Erbe steht als nächster Höhepunkt der Deutschlandfahrt

an: **Speyer.** Nach einer etwa 130 Kilometer langen Fahrt werden sich die über 60 Fahrzeuge der Tour vor dem Technik-Museum in Speyer einfinden. Die Patenschaft für diese Touretappe übernimmt der Reifenhersteller Michelin und heißt die Teilnehmer willkommen. Facettenreich, einladend und vor allem historisch präsentiert sich die Stadt am Rhein. Im Mittelalter war Speyer als freie Reichsstadt eine der bedeutendsten Städte des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation. Bis heute wird die Ehrwürdigkeit Speyers durch zahlreiche attraktive Bauwerke getragen. Im Mittelpunkt und als weithin bekanntes Wahrzeichen steht aber die Domkirche St. Maria und St. Stephan. Nach 30 Jahren Bauzeit wurde der Dom im Jahr 1061 geweiht und sollte mit seinem monumentalen Baustil den religionspolitischen Machtanspruch gegenüber dem Papsttum demonstrieren. Seine Baumeister verwirklichten erstmals in der Architekturgeschichte Besonderheiten wie das Blendbogensystem und die umlaufende Galerie. Neben dem Dom bietet die Rheinland-Pfälzische Stadt viele weitere touristische Sehenswürdigkeiten und lockt auch wegen des warmen und niederschlagsarmen Klimas. Mit seiner Lage im Oberrheingraben liegt Speyer in einem der attraktivsten Weinanbaugebiete Deutschlands. Der Weinanbau in der Pfalz hat eine lange Tradition und wird in der Domstadt entsprechend hochgehalten. Hier wird auch



Seit 1981 gehört der Kaiser- und Mariendom zu Speyer zum UNESCO-Weltkulturerbe und gilt als größte erhaltene romanische Kirche Europas.



*Einer
für alle!*



Ob Traktoren oder Mähdrescher, Radlader oder Bagger,
ob Landmaschinen oder Baumaschinen, Lkw oder Transporter:

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

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



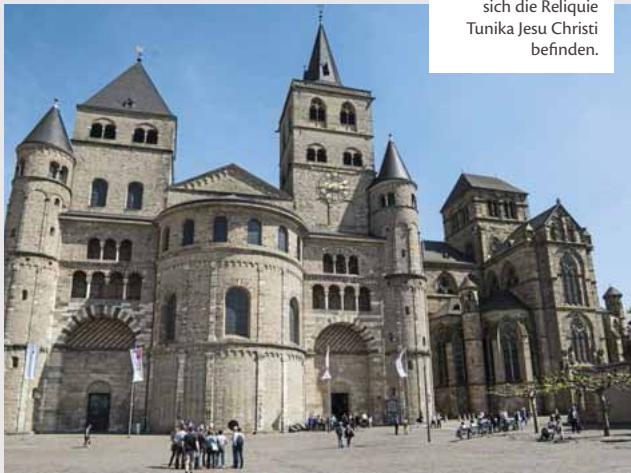
www.fehrenkoetter.de

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



FEHRENKÖTTER
Qualität kommt an.

Im Trierer Dom soll sich die Reliquie Tunika Jesu Christi befinden.

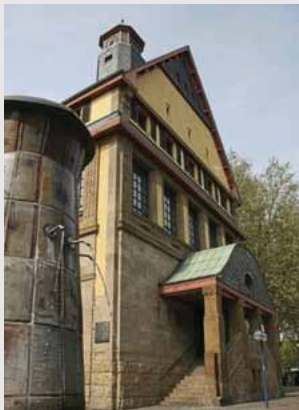


der älteste flüssige Wein der Welt im Historischen Museum der Pfalz aufbewahrt.

Auf eine über 2030-jährige Geschichte blickt die Stadt Trier und gehört damit – neben Speyer – zu den ältesten Städten Deutschlands. Kein Wunder also, dass die Historische Deutschlandfahrt hier ebenfalls einen Halt auf ihrer 15. Tour einlegt. Nach der 230 Kilometer langen Fahrt von Speyer nach Trier lassen sich die Teilnehmer und ihre Oldtimer unter der Patenschaft von MAN in den Moselauen nieder. In Trier legt der Oldtimer-Tross auch den längsten Stop der Tour ein und verbringt den 3. und 4. September in der sehenswerten Stadt, in der die Antike allgegenwärtig ist. Fängt dies schon bei dem Namen der Stadt an, die unter dem Namen „Augusta Treverorum“ gegründet wurde. Als „Taufpate“ diente kein geringerer als der erste römische Kaiser. Entsprechend zählte das heutige Trier zu den größten Metropolen des Römischen Reiches. In der Spätantike wurde die blühende Handelsstadt zur Kaiserresidenz und damit zu einem Verwaltungssitz des Imperium Romanum erhoben. Das Wahrzeichen der imposanten Stadt an der Mosel ist die Porta Nigra. Dieses aus der

Römerzeit stammende Stadttor zählt zu den besterhaltenen nördlich der Alpen. Insgesamt beherbergt Trier neun Bauwerke, die von der UNESCO zum Weltkulturerbe erklärt wurden. Darunter auch die Kaiserthermen, das Amphitheater, die Römerbrücke, die Barbarthermen, die Konstantin-Basilika und die „Igeler Säule“. Unter Kaiser Konstantin wurde vor rund 1700 Jahren von Trier aus ein Territorium verwaltet, das sich von Schottland bis nach Nordafrika erstreckte. Jahrhunderte später wurde in Trier wohl einer der herausragendsten Persönlichkeiten, die die Geschichte des 19. und 20. Jahrhunderts prägten, geboren: Karl Marx. In Trier scheint die Vergangenheit mit der Gegenwart zu verschmelzen und bildet nicht umsonst eines der Highlights der diesjährigen Historischen Deutschlandfahrt.

Von Rheinland-Pfalz aus geht es ins Nordrhein-Westfälische **Frechen**. Nach einer etwa 200 Kilometer langen dritten Etappe sind die Historischen Nutzfahrzeuge und die



Das Frechener Rathaus ist ein zweigeschossiger, neubarocker Putzbau mit Werksteingliederung.

Tourteilnehmer zu Gast bei Volvo und legen einen eintägigen Stop im Volvo Group Truck Center ein. Die in der Nähe von Köln gelegene 50.000 Einwohner Stadt ist vor allem durch Handwerk und durch den Braunkohleabbau geprägt. Schon in der Spätantike wurde in Frechen Quarzsand abgebaut, der zur Glasherstellung genutzt wurde. Im 16. und 17. Jahrhundert verhalfen die Frechener Töpfermeister der Stadt zur Weltbekanntheit. Den von ihnen geschaffenen sogenannte Bartmannskrug finden mat heute in Museen in Amsterdam, Paris und London. Der Bartmannskrug ist ein bauchiges, braun glasiertes Tongefäß, an dessen Hals sich das namengebende Relief eines bärtigen, männlichen Gesichts befindet. Der weltgrößte Krug steht – wie

sollte es auch anders sein – in der Frechener Innenstadt. Geprägt von den Bodenschätzen Braunkohle, Quarzsand und Ton hat sich die Stadt Frechen seit den 1970er Jahren, bedingt durch die geografische Nähe zu Köln und die günstige Verkehrsanbindung, zur Stadt des Handels, des Verkehrs, des Nachrichtenwesens und der Dienstleistungen weiterentwickelt. Die Historische Deutschladfahrt schlägt mit ihrer alle zwei Jahre stattfindenden Tour Brücken zwischen Vergangenheit und Gegenwart und zwischen der Automobilgeschichte und der wirtschaftlichen



Der Klüttenbrunnen vor dem Rathaus ist Stück Heimatkunde über Kohleabbau.



Der Aasee mitten in Münster bietet ein buntes Spektrum an Freizeitmöglichkeiten. Entwicklung von Städten und in Deutschland insgesamt.

Unter der Patenschaft der Prüforganisation DEKRA steht die nächste Touretappe an:

Von Frechen geht es in das rund 190 Kilometer entfernte **Münster**. Prchtige Bauwerke, der Aasee, der als das zentralste Naherholungsgebiet Münsters gilt und auch der Hafen machen das besondere Flair dieser Stadt aus. Architektonisch und geschichtlich ist aber das Münsterer Rathaus wohl das wichtigste Bauwerk der Stadt. Im gotischen Stil Mitte des



CRUISE
GATE
HAMBURG

Sorgenfreies Cruise Parking

- ✓ Attraktive Preise
- ✓ Hochwassersicheres Parken
- ✓ Kurze Wege - nah am Schiff
- ✓ Schnell und komfortabel
- ✓ Kein Shuttle
- ✓ Kein Gepäcktragen

**faster!
easier!
convenient!**

*Parken Sie doch
direkt am Terminal*

*park directly
at the terminal*



Cruise Gate Hamburg GmbH
Brooktorkai 1 - 20457 Hamburg
Tel.: +49 (0)40 428 47 49 71
info@cgh.hamburg.de
www.cruise-gate-hamburg.de



Der Friedenssaal im Münsterer Rathaus war 1648 Schauplatz der Beschwörung des Spanisch-Niederländischen Friedens.

14. Jahrhunderts erbaut und mit hohen Giebel versehen, sucht es in Deutschland seinesgleichen. Als „Stadt des Westfälischen Friedens“ wurde das Rathaus am 15. April 2015 mit dem Europäischen Kulturerbe-

Siegel ausgezeichnet. Münster ist eingebettet in eine kulturgeschichtlich interessante und mit zahlreichen Schlössern und Burgen auch imposante Landschaft. Auch die Historische Deutschlandfahrt lässt sich von den märchenhaften Kulissen verzaubern und legt ihren Zwischenhalt am Schloss Münster ein. Münster ist eine Stadt, die ihre Geschichte lebendig hält und in die Moderne einfügt. So ist der Prinzipalmarkt in der Altstadt eine Flaniermeile im historischen Ambiente. Und auch Münsters Stadthafen mit einer Mischung aus umgebauten Speicherhäusern und moderner Architektur locken Kreative, Künstler und Kulturliebhaber. Es heißt, wer ein echtes Münster-Gefühl erleben möchte, sollte die Stadt mit dem Rad erkunden. Aber auch unsere Veteranen der Straßentransports nehmen gerne



das Flair dieser abwechslungsreichen Stadt mit auf ihre Reise gen Norden.

Im Niedersächsischen Nordosten des Landkreises Emsland liegt das nächste Etappenziel der Deutschlandfahrt. Die ehemals zum Fürstentum Münster zugehörige Gemeinde **Werlte** liegt 140 Kilometer von Münster entfernt. Hier empfängt das Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH den Oldtimerkonvoi. Im Gegensatz zu Münster ist Werlte eine beschauliche knapp 10.000 Einwohner Gemeinde. Unweit davon entspringen mehrere Fließgewässer, die zum Einzugsgebiet der 25 Kilometer entfernten Ems gehören.

Die Besonderheit dieser Gegend ist nicht nur die nahezu unberührte Natur, sondern vor allem das Ganggrab De hoogen Stener, das aus der Jungsteinzeit (3500–2800 v. Chr.) stammt. Es ist der früheste Beleg einer Besiedlung des Raumes und stellt mit einer inneren Grablänge von 27,50 Meter eine gewaltige Größe dar. Viele Besucher dieser Stätte meinen etwas Mystisches an diesem Ort zu verspüren.

Die Faszination dieser Landschaft und die Ruhe, die sie ausstrahlt, hat beispielsweise auch einst den Kölner Kurfürsten Clemens August angezogen. Er bescherte der Region ein architektonisches Barockjuwel: Schloss Clemenswerth in Sögel. In Werlte liegt mit dem Theikenmeer eines der ältesten Naturschutzgebiete Deutschlands. Naturliebhaber kommen auf dem 260 ha großen Areal mit ca. 18 ha Wasserfläche voll auf ihre Kosten. Faszinierend ist auch eine Führung im Bibelgarten, der über achtzig verschiedene Pflanzenarten – bekannte

und unbekante – beherbergt, die alle einen Bezug zur Bibel haben. Der Garten wurde im „Jahr der Bibel“ 2003 eröffnet.



Wer Ruhe und ein besonderes Naturerlebnis sucht, ist im Emsland bei Werlte genau richtig.



Die St.-Johannis-Kirche ist das Wahrzeichen der Stadt Visselhövede.

Im Städte-Dreieck zwischen Bremen, Hamburg und Hannover liegt **Visselhövede**.

Diese vorletzte Station der Historischen Deutschlandfahrt ist 190 Kilometer von Werlte entfernt und liegt inmitten einer malerischen Landschaft am Westrand der Lüneburger Heide im Bundesland Niedersachsen. Mit freundlicher Unterstützung der Wilhelm Hoyer KG können die Tourteilnehmer auch dieses idyllische Kleinod auf ihrer Route durch Deutschland näher kennenlernen.

Das Besondere hier ist die starke Quelle des Flusses Vissel, die mitten im Park im Ortskern entspringt. Auch weitere Flussquellen befinden sich auf dem Stadtgebiet von Visselhövede und gehören zu den Sehenswürdigkeiten der ebenfalls knapp 10.000 Einwohner Stadt. Außerdem sehenswert ist die als Wahrzeichen der Stadt geltende St.-Johannis-Kirche. Der Standort der Kirche wurde vermutlich früher schon als heidnische Kultstätte genutzt. Erste Erwähnung einer Kirche ist auf das Jahr 1184 datiert. Der gotische Feldsteinbau selbst stammt aus dem Jahr 1358. Der daneben errichtete Kirchturm ist auf das Jahr 1700 datiert. Was Visselhövede außerdem auszeichnet, ist der Radfernweg, der die Entstehung des Märchens der Gebrüder Grimm „Die Bremer Stadtmusikanten“ aufzeigen soll. Der Radweg

AUTOLACKIEREREI
heuger



Josef Heuger

Maler- und Lackierermeister

Laudieker Weg 5 · 49219 Glandorf

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

Telefax (0 54 26) 36 08

info@heuger-autolackiererei.de

Mitglied im internationalen Repanet Netzwerk
ausgezeichneter Fahrzeuglackierbetriebe.



verbindet die vier Orte, aus denen die Tiere stammen sollen. Aus Visselhövede kam demnach der alte Jagdhund „Packan“, der dann mit dem Esel aus Stellichte sich nach Verdenermoor machte. Dort trafen sie auf die Katze „Bartputzer“. In Ramelsen gesellte sich zu ihnen der Hahn „Rotschopf“. Als Dank dafür, dass diese vier den Handelsweg der Kaufleute sicherten, wurde ihnen in Bremen am Rathaus ein Denkmal gesetzt.



Der 25 Meter hohe Wasserturm beherbergt regelmäßige Ausstellungen.



Die Binnenalster eröffnet einen unvergesslichen Blick auf Hamburg.

Ziel erreicht! Die prächtige Hansestadt **Hamburg** haben die Teilnehmer und Organisatoren der Historischen Deutschlandfahrt nicht umsonst als Ziel der 15. Oldimertour erwählt. Die norddeutsche Metropole selbst steckt voller Highlights und zieht jährlich Millionen Besucher an. In 2016 gesellen sich mit den Teilnehmern der Oldietour nun einige Hamburg-Gäste dazu. Die Liste der Sehenswürdigkeiten und besonderen Erlebnisse in Hamburg ist lang: Ob es der Hamburger Fischmarkt, die HafenCity und Speicherstadt, die Landungsbrücken, der Hafen oder das Wahrzeichen der Stadt „der Michel“ – Hamburg begeistert mit Vielfalt und der unvergleichlichen Atmosphäre.

Deutschlandweit

Wir sind da, wo Sie sind!



Wir fertigen
Aufträge bundesweit.
Mit über 260 Stand-
orten können wir
jeden Auftrag in
kürzester Zeit schnell
und einfach realisieren und
das ohne große Fahrtkosten.

werbeland[®]
Für Ihre Werbung das Beste.




FUNKE

Werbetchnik

Zum Dorenberg 2 • 49219 Glandorf • Tel. 05426/930 390

Die Patenschaft für diesen glanzvollen Abschluss der 15. Historischen Deutschlandfahrt am 9. September übernimmt das Versicherungsunternehmen KRAVAG. Nach insgesamt 1.200 Kilometer langen Tour können sich die Veteranen der Straße auf ein warmes Willkommen im Herzen Hamburgs freuen. Hamburg hat zwar viel Sehenswertes, aber auch hier gibt es nicht alle Tage gleich über sechzig prächtige Oldimer Nutzfahrzeuge auf einmal zu sehen.

Während den 30 Jahren, in denen die Deutschlandfahrt der Historischen Nutzfahrzeuge stattfand, ist sich die Grundidee treu geblieben: Nutzfahrzeuge – ob es nun Omnibusse, Pritschen, Sattelzüge oder Kipper sind – sie alle haben im wahrsten Sinne des Wortes ihren Nutzen. Der Entwicklung und dem Einsatz dieser Fahrzeuge ist es zu verdanken, dass sich die Weltwirtschaft und unsere Lebensbedingungen so entwickeln konnten, wie sie jetzt sind. Für diesen Geist des Miteinanders und des Verständnisses für die Nutzfahrzeuge wirbt die Deutschlandfahrt. In jeder Stadt, in der die Oldies bisher zu Gast sein durften, haben sie nicht nur Eindruck, sondern auch diese Botschaft hinterlassen. Und auch diesmal haben sie ein Stück ihrer Geschichte geteilt und im Gegenzug auch ein Stück der Deutschlandgeschichte auf ihrer Tour der Highlights mitgenommen.



Die Hamburger Speicherstadt ist ein historischer Lagerhauskomplex im Hamburger Hafen.

»» WIE FUNKTIONIERT DOCSTOP?



- 1 Kranker Fahrer benötigt ärztliche Hilfe.
- 2 DocStop Service Hotline anrufen: **01805 112 024***
- 3 Hotlinepersonal nennt einen DocStop Anlaufpunkt und die Telefon-Nr. einer Arztpraxis oder eines Krankenhauses. An vielen Anlaufpunkten gibt es die notwendigen Parkplätze. Servicepersonal unterstützt die Fahrer/innen bei der Arztsuche im regionalen Bereich.
- 4 Zeitnahe Behandlung durch den Mediziner.
Eine Mitgliedschaft bei DocStop ist nicht erforderlich.
- 5 Der Fahrer ist wieder arbeitsfähig und zur Weiterfahrt bereit.

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

powered by

 **KRONE**
Wir transportieren Zukunft

Unsere Tour-Partner

Folgende Sponsoren haben zum Gelingen der diesjährigen Tour beigetragen.



www.bfs.tv

Stegmaier Nutzfahrzeuge bietet mobile Erfahrung seit 1927 und ist seit 1965 MAN-Vertragspartner. BFS – Die Truckvermieter, ein Tochterunternehmen der Stegmaier Nutzfahrzeuge, bietet Ihnen in Deutschland, der Schweiz und in Kroatien ein umfassendes Mietangebot an Standard-, Spezial- und Kommunalfahrzeugen für sämtliche Anforderungen ab 7,5 Tonnen.



Alles im grünen Bereich.

www.dekra.de

Die international tätige Prüforganisation DEKRA mit Hauptsitz in Stuttgart setzt sich mit mehr als 100 Tochtergesellschaften und Beteiligungen in über 50 Ländern für mehr Sicherheit und Qualität im Umgang der Menschen mit Technik, Umwelt und Mobilität ein.

ela[container]

www.container.de

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

SICHER FAHREN, CLEVER SPAREN!

MasterCARE.

Das perfekte Online-Reifenmanagement für Ihre LKW-Flotte.

- » Senken Sie Ihre Kosten.
- » Erhöhen Sie die Sicherheit der Fahrzeuge und Fahrer.
- » Verlängern Sie die Nutzungsdauer Ihrer Reifen.

Bei Fragen wenden Sie sich gern an:

flottenkunde@euromaster.com



IN BESTEN HÄNDEN

euromaster.de



EUROMASTER GmbH, Mainzer Straße 81, 67657 Kaiserslautern



www.euromaster.de

Euromaster ist mit 2.400 Service-Centern in 17 Ländern führender europäischer Experte für Reifen, und Werkstattservice im Pkw- und Lkw-Bereich. Zum deutschlandweiten Servicenetz zählen 320 eigene Filialen und Franchisebetriebe, die nach modernsten technischen Standards ausgerüstet sind. Kunden der Michelin Tochtergesellschaft mit Sitz in Kaiserslautern sind sowohl Privat- als auch Geschäftskunden. Mit MasterCARE bietet Euromaster einen neuartigen, kostensparenden Reifenservice.



www.hoyer-energie.de

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



www.knorr-bremse.de

Knorr-Bremse für Nutzfahrzeuge bietet Bremsysteme für Lkw, Busse, Anhänger und Landmaschinen. Knorr-Bremse ist führend bei der elektronischen Bremssteuerung, bei Fahrerassistenzsystemen sowie der Luftaufbereitung und leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit auf der Straße. Weitere Produktfelder sind Systeme für den Antriebsstrang, zu denen auch Drehschwingungsdämpfer für Dieselmotoren zählen.



We insure the world of cargo

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



asko GmbH Internationaler Versicherungsmakler

DE - 33604 Bielefeld · Detmolder Straße 68

Tel. +49 (0) 5 21 / 96 75 76 - 0 · E-Mail Bielefeld@asko24.com



www.kravag.de

Kravag-Logistic ist der Spezialversicherer für das Verkehrsgewerbe und Marktführer im gewerblichen Güterkraftverkehr in Deutschland. Der komplette Versicherungsschutz reicht von der Kfz-Versicherung für Nutzfahrzeuge über Transportversicherungen bis hin zur maßgeschneiderten Kravag-Logistic-Police.



www.krone-trailer.com

Innovativ, kompetent und verantwortungsbewusst – diese Qualitätskriterien kennzeichnen seit vielen Jahren die Philosophie der Fahrzeugwerk Bernard KRONE GmbH & Co. KG. Die richtige Mischung aus Know-how, unternehmerischem Mut und ausgeprägter Kundennähe ist zugleich Kennzeichen für die erfolgreiche Unternehmensentwicklung. Das Programm umfasst Pritschen- und Koffersattelaufleger, Containerfahrgestelle, Wechselsysteme, Anhänger und Motorwagenaufbauten sowie zahlreiche Servicedienstleistungen, die auf dem internationalen Markt zunehmend gefragt sind.



EUROPART Premium Parts

- Produktion nach höchstem Automotive Standard, QM-System TS16949 durch TÜV zertifiziert und kontinuierlich überwacht
- Unser Qualitätsmanagement und externe Prüfinstitutionen prüfen konstant auf Einhaltung von hohen Qualitätsstandards
- erfolgreicher Einsatz unter den extremen Bedingungen des European Truck Race Championships: **Truck Race Approved!**

Fragen Sie uns! Telefon **0180 2255 330***

*nur 6 Cent pro Gespräch, Mobilfunkpreise können abweichen

Über 6.500 EUROPART
Eigenmarken Qualitätsprodukte
Fragen Sie uns!





www.man.de

MAN Truck & Bus ist einer der führenden europäischen Nutzfahrzeughersteller und Anbieter von Transportlösungen mit jährlich rund 9,0 Mrd. € Umsatz (2015). Das Produktportfolio umfasst Lkw, Busse und Dieselmotoren sowie Dienstleistungen rund um Personenbeförderung und Gütertransport. MAN Truck & Bus beschäftigt weltweit mehr als 35.500 Mitarbeiter.

Die MAN Truck & Bus Deutschland GmbH – Tochter der MAN Truck & Bus AG – setzte 2015 in Deutschland über 30.700 neue und gebrauchte Lkw sowie Busse ab. Sie verfügt mit eigenen Servicebetrieben und Servicepartnern über mehr als 350 Servicestandorte. Rund 4.700 Mitarbeiter erzielten 2015 einen Umsatz von knapp 3,0 Mrd. €.



www.michelin.de

Seit über 125 Jahren bestimmt Michelin den Markt für Reifen, Reifenprodukte und Reiseführer entscheidend mit. Im Bereich Nutzfahrzeugreifen bietet Michelin Innovationen für Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz.



Mercedes-Benz

Trucks you can trust

www.mercedes-benz.de/lkw

Mercedes-Benz als Marke der Daimler AG ist führender Anbieter in der Lkw-Branche in den Bereichen Fern-, Bau- und Verteilerverkehr. Als größter Global Player besitzt die Daimler AG Werke auf allen fünf Kontinenten. Besuchen Sie uns auch auf unserer Truckcommunity unter www.roadstars.mercedes-benz.com !

Mobile Räume mieten.
Flexible Raumlösungen
für jede Branche.





www.uta.com

Führender europaweiter Tankkarten- und Servicekartenspezialist für den gewerblichen Güter- und Personentransport. Mit einer Rundumversorgung bietet UTA seit über 50 Jahren eine markenübergreifende und bargeldlose Abwicklung von Tankungen, Mauten und weiteren Dienstleistungen. Die Serviceangebote sind aufeinander abgestimmt und unterstützen die Kunden bei der Erledigung von täglichen Routearbeiten, helfen Kosteneinsparpotenziale auszunutzen und tragen zur Optimierung und Steuerung von Fuhrparks bei. Das Netzwerk der UTA umfasst über 53.000 Akzeptanzstellen in 40 Ländern Europas. An mehr als 85.000 Kunden wurden insgesamt über 1 Mio. Service- und Tankkarten und andere Akzeptanzmedien ausgegeben.



VELTINS

www.veltins.de

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



www.volvotrucks.de

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



Die Truckvermieter

0180 411 8 411 ★ bfs.tv

BFS mieten – Haken dran!

- ★ Über 70 Standorte mit MAN Kompetenz in Deutschland, der Schweiz und Kroatien
- ★ Auf Wunsch: 3 Stunden Mobilitätsgarantie
- ★ Spezial- und Standardfahrzeuge
- ★ Kurz- und Langzeitmiete
- ★ Fullservice ab einem Tag
- ★ Eigener 24h Pannen-Notruf
- ★ Vorzugsbehandlung in Werkstätten
- ★ Ein Ansprechpartner für Sie



Rent a MAN



Eigentümer
Daimler AG
Standort
Wörth a. R. 



Mercedes-Benz LP 333

Baujahr 1960

Zugmaschine

Fahrzeugart	Koffer	Produktionszeit	1958 bis 1961
Motor & Leistung	MB OM 326, 200 PS	Stückzahl	ca. 1.800
Geschwindigkeit	85 km/h	Bremse	Westinghaus
Länge, Höhe	8,0 m, 3,6 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	7.900 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	16.000 kg	Achsen	Mercedes

Typologie

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



Eigentümer
Brunhilde Glasen
Standort
Gensingen



MAN 19.321

Baujahr 1984

Zugmaschine

Fahrzeugart	Kipper	Produktionszeit	k. A.
Motor & Leistung	MAN, 320 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	120 km/h	Bremse	Knorr-Bremse
Länge, Höhe	8,2 m, 3,6 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	8.810 kg	Reifen	Dunlop
Gesamtgewicht	17.000 kg	Achsen	MAN

Anhänger

Hersteller	Kässbohrer	Leergewicht	4.980 kg
Länge, Höhe	9,5 m, 3,6 m	Gesamtgewicht	22.000 kg

Typologie

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



Eigentümer
Evo-Bus
Standort
Neu-Ulm



Kässbohrer Setra S9

Baujahr 1959


Zugmaschine

Fahrzeugart	Omnibus	Produktionszeit	1957 bis 1967
Motor & Leistung	Henschel, 125 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	92 km/h	Bremse	Knorr-Bremse
Länge, Höhe	9,6 m, 3,1 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	7.200 kg	Reifen	Continental
Gesamtgewicht	14.000 kg	Achsen	Kässbohrer

Typologie

Der hier abgebildete rot-weiße Setra-Bus ist mit Sicherheit eines der auffälligsten Fahrzeuge im Teilnehmerfeld. Mit seinen riesigen Panoramascheiben ist der Setra S9 ein absolutes Schmuckstück. Otto Kässbohrer begann 1951 Busse mit selbsttragender Karosserie zu bauen – heute ist diese 1951 in Serie gegangene Bauweise weltweit Standard. „Daher kommt auch der Name Setra. Der Verzicht auf eine massive Rahmenkonstruktion machte das Fahrzeug leichter, geräumiger, aber auch sparsamer. Wenn wir es geruhsam angehen lassen, kommen wir mit 15 bis 20 Liter auf 100 Kilometer aus.“ Der von Henschel gebaute, 125 PS starke Reihensechszylinder ist erstaunlich genügsam – obgleich der 6,4 Liter große Selbstzünder ein Leergewicht von 7,2 Tonnen bewegen muss. Die Zahl hinter dem S weist übrigens auf die Anzahl der Sitzreihen hin. Davon leitet sich auch die Typenbezeichnung S9 ab. Der knapp elf Meter lange Bus, der rund eine Million Kilometer auf den Felgen hat, wurde in den 80er-Jahren zurückgekauft und behutsam restauriert. Seitdem wird das Schmuckstück auf verschiedenen Veranstaltungen eingesetzt.



Eigentümer
Josef Sulzbacher
Standort
St. Georgen 



Gräf & Stift L 230

Baujahr 1966

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	1963 bis 1967
Motor & Leistung	Mercedes, 210 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	70 km/h	Bremse	Knorr-Bremse
Länge, Höhe	8,8 m, 3,6 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	8.500 kg	Reifen	Semperit
Gesamtgewicht	16.000 kg	Achsen	Gräf & Stift

Typologie

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



Eigentümer
Kravag-Logistic
Standort
Hamburg



Faun F60/36 S

Baujahr 1955

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	k. A.
Motor & Leistung	Deutz, 170 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	75 km/h	Bremse	Westinghouse
Länge, Höhe	6,6 m, 3,3 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	6.495 kg	Reifen	Continental
Gesamtgewicht	16.000 kg	Achsen	BPW

Typologie

Die Faun-Werke stellten 1950 den 130 PS starken 6,5/7-Tonner F60L „Sepp“ vor. Als preiswertes Modell sollte er in der Mittelklasse gegen die etablierte Konkurrenz antreten. Durch den zunächst verwendeten Niederrahmen hatte er eine niedrige Pritschenhöhe. Faun entwickelte die Serie weiter und ersetzte 1955 den „Sepp“ durch die optisch runderneuerte F66-Reihe. Wenig später bereicherten schwere Typen wie der Hauben- und Frontlenker F68 „Franz“ die Serie. Für den Vortrieb sorgte ein luftgekühlter V8-Zylinder-Deutz-Diesel. 1955 wurde er ohne Zulassung an die NATO ausgeliefert. Später setzte ihn die BASF als Werkfahrzeug in Ludwigshafen ein. Erst 1978, mit der Übereignung an den Abschleppdienst Erich Hoefmann in Bad Waldsee, erhielt der Lkw die Ersteintragung in den Fahrzeugbrief. Als die Firma den Betrieb einstellte, kaufte ihn ein Siegfurter Schrotthändler. Die Spedition Weber in Dormagen restaurierte den gebeutelten Lkw viereinhalb Jahre lang in mühevoller Kleinarbeit. 1990 kaufte der Lkw-Versicherer Kravag den Oldie und lackierte ihn um in den Firmenfarben Rot-Weiß.



Eigentümer
Uwe Grillmayer
Standort
Bad Vilbel



Mercedes-Benz 1632

Baujahr 1977

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	1973 bis 1988
Motor & Leistung	Mercedes-Benz, 320 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	120 km/h	Bremse	Knorr-B./Wabco
Länge, Höhe	8,8 m, 3,8 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	8.500 kg	Reifen	Conti./Aeolus
Gesamtgewicht	16.000 kg	Achsen	Mercedes-Benz

Anhänger

Hersteller	Kässbohrer	Leergewicht	5.000 kg
Länge	9,0 m	Gesamtgewicht	20.000 kg

Typologie

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



Eigentümer
Firma F. Bonin
 Standort
Schlitz



Mercedes-Benz LAK 329

Baujahr 1961

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	1957 bis 1962
Motor & Leistung	Mercedes-Benz, 172 PS	Stückzahl	1.024
Geschwindigkeit	75 km/h	Bremse	Knorr-Bremse
Länge, Höhe	7,4 m, 3,6 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	6.820 kg	Reifen	Continental
Gesamtgewicht	14.600 kg	Achsen	Mercedes-Benz

Anhänger

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

Typologie

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



Eigentümer
Günter Kemper

Standort
Berlin



Krupp Mustang L 80 ML 4 Baujahr 1957

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	1956 bis 1958
Motor & Leistung	Krupp, 186 PS	Stückzahl	3.777
Geschwindigkeit	70 km/h	Bremse	Krupp
Länge, Höhe	10,0 m, 3,7 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	14.000 kg	Reifen	Continental
Gesamtgewicht	16.000 kg	Achsen	Krupp

Anhänger

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

Typologie

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



Eigentümer
Karl-Heinz Loers
Standort
Kaarst



Faun L8/38 Z1

Baujahr 1961

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	1951 bis 1962
Motor & Leistung	Deutz, 175 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	95 km/h	Bremse	Knorr-Bremse
Länge, Höhe	7,7 m, 3,5 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	9.0500 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	16.000 kg	Achsen	Faun


Anhänger

Hersteller	Kässbohrer	Leergewicht	5.000 kg
Länge	9,7 m	Gesamtgewicht	22.000 kg

Typologie

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



Eigentümer
Sped. Fehrenkötter
Standort
Sassenberg 



Büssing 8000

Baujahr 1953

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	1950 bis 1957
Motor & Leistung	Büssing, 180 PS	Stückzahl	2.860
Geschwindigkeit	65 km/h	Bremse	Westinghouse
Länge, Höhe	9,5 m, 3,6 m	Getriebe	Büssing
Leergewicht	8.100 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	16.000 kg	Achsen	Büssing

Anhänger

Hersteller	Schmitz	Leergewicht	6.000 kg
Länge, Höhe	8,3 m, 3,6 m	Gesamtgewicht	22.000 kg

Typologie

Der 10.000ste Büssing-Lastwagen der Nachkriegsproduktion, ein 8000 S, rollte im Jahr 1950 vom Band. Schon 1953 überarbeitete der Hersteller die Serie grundlegend. Die Motorleistung wurde von 150 auf 180 PS gesteigert. Der Büssing8000 war der erste Oldtimer in der Fehrenkötter-Sammlung. Entdeckt wurde er 1981 auf einem Schrottplatz am Niederrhein. Die Skepsis des damaligen Besitzers war groß angesichts des Haufens Schrott. Anfang der 80er-Jahre beschränkte sich die Begeisterung für historische Lkw noch auf eine Handvoll „Spinner“. Nach der Bergung des Wracks schlichen sich bei Fehrenkötter erste Zweifel ein. Das Fahrzeug war in einem sehr schlechten Zustand und zu einem Kran umgebaut worden, doch der Motor lief nach zehnjähriger Standzeit problemlos. Damit war die Entscheidung für die folgende zweijährige Restauration gefallen.



Traditionell vermietet CharterWay keine historischen Nutzfahrzeuge. Aber seit über 20 Jahren sind wir da, wenn es um Zuverlässigkeit geht.

Wo Historisches passiert, ist CharterWay nicht weit. Deshalb sind wir stolz, die „Tour der Deutschen Einheit“ mit einem Versorgungsfahrzeug aus unserem Mietpool mit über 10.000 Fahrzeugen unterstützen zu können. Und sollte auf der Tour doch mal etwas Größeres passieren, wir sind mit über 75 Standorten immer in der Nähe. Schließlich ist CharterWay fast so alt wie der Mauerfall selbst. Alles Weitere finden Sie unter www.charterway.de

Mercedes-Benz

Trucks you can trust





Eigentümer
Ulf Jönsson

Standort
Helsingborg



Volvo F 12

Baujahr 1985

Zugmaschine

Fahrzeugart	Koffer	Produktionszeit	1977 bis 1993
Motor & Leistung	Volvo, 385 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	125 km/h	Bremse	Volvo
Länge, Höhe	15,5 m, 4,0 m	Getriebe	Volvo
Leergewicht	16.000 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	40.000 kg	Achsen	Volvo

Anhänger

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

Typologie

Der Globetrotter gehört seit 1985 zu Ulf Jönssons Spedition. Man kann glauben, dass dieser F12 unrestauriert ist. Lediglich der Fahrzeugrahmen sowie ein paar kleinere Teile der Kabine wurden neu lackiert. Dieser Volvo war das dritte Fahrzeug in Ulf Jönssons Spedition und der zweite neue Volvo F 12. Der Globetrotter war lange im Einsatz in ganz Europa und hat mittlerweile mehr als 2.700.000 Kilometer auf dem Tacho. Die Spedition Jönsson hatte insgesamt 34 F 12/6x2 und weitere 18 Zweiachser in ihrem Fuhrpark.



Eigentümer
Stefan Bengtsson

Standort
Helsingborg



Scania R 142 M

Baujahr 1985

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Produktionszeit	1980 bis 1988
Motor & Leistung	Scania, 388 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	125 km/h	Bremse	Scania
Länge, Höhe	15,5 m, 4,0 m	Getriebe	Scania
Leergewicht	16.000 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	40.000 kg	Achsen	Scania

Anhänger

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

Typologie

Der 142er hat seine Tage als Sattelzugmaschine in der Spedition von Lars Friberg in Göteborg im Januar 1985 angefangen. Viele seiner langen Touren führten ihn u. a. nach Russland und Syrien. Deswegen ist er mit einem Extraluffilter für sandige Gegenden an der Rückseite der Kabine ausgerüstet. In September 1986, nach 220.000 Kilometern, verunfallte der Scania im Zentrum von Göteborg. Dabei wurde das Fahrerhaus vollkommen zerstört. Danach lief er als Kofferwagen mit 5,6 Meter Radstand und wurde 2008 als Umzugswagen nach Stockholm verkauft. 2009 kaufte Stefan Bengtsson das betagte Auto und lackierte es in den Farben der Börje Jönsson Spedition. Insgesamt hat der Scania nur 350.900 Kilometer auf dem Tacho.



Eigentümer
J. Evensen & Sønner
 Standort
 Sandefjord 



Scania Vabis LS 7650

Baujahr 1963

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	k. A.
Motor & Leistung	Scania-Vabis, 225 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	95 km/h	Bremse	Scania-Vabis
Länge, Höhe	9,7 m, 3,4 m	Getriebe	Scania-Vabis
Leergewicht	8.400 kg	Reifen	Sawo
Gesamtgewicht	21.000 kg	Achsen	Scania-Vabis


Anhänger

Hersteller	Fruehauf	Leergewicht	4.660 kg
Länge	8,5 m	Gesamtgewicht	20.000 kg

Typologie

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



Eigentümer
Sped. Fehrenkötter
Standort
Sassenberg 



Büssing 6000

Baujahr 1955

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	1952 bis 1956
Motor & Leistung	Büssing, 120 PS	Stückzahl	ca. 3.200
Geschwindigkeit	72 km/h	Bremse	Knorr-Bremse
Länge, Höhe	8,7 m, 3,2 m	Getriebe	Büssing
Leergewicht	10.500 kg	Reifen	Fulda
Gesamtgewicht	12.500 kg	Achsen	Büssing

Anhänger

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

Typologie

Mitte der 50er-Jahre hatte Büssing die Folgen des Weltkriegs überwunden. Die Marke von 10.000 produzierten Fahrzeugen war längst überschritten und das Werk zählte 6.000 Mitarbeiter. Den 6000er löste in Deutschland 1956 das Nachfolgemodell LS7 ab. Auf den Exportmärkten erlebte vor allem das Modell 6000 S ungeahnten Erfolg und die Produktion wurde ins Ausland verlagert. Das „S“ stand für die Bauweise mit stehendem Motor, die anderen 6000er hatten die Unterflurbauweise. In den 50er-Jahren 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.



Eigentümer
Sped. Fehrenkötter
Standort
Sassenberg 



Büssing BS 16 L

Baujahr 1970

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	1969 bis 1971
Motor & Leistung	Büssing, 310 PS	Stückzahl	2.100
Geschwindigkeit	82 km/h	Bremse	Knorr-Bremse
Länge, Höhe	8,1 m, 3,9 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	7.980 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	16.000 kg	Achsen	Büssing

Anhänger

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

Typologie

Der BS 16 L war ein sehr erfolgreiches Modell. Zunächst mit dem 210 PS starken U11D wurde die Motorleistung ab 1967 mit dem U12D auf 240 PS erhöht. Der Fehrenkötter BS 16 verfügt über den Turbo-aufgeladenen U12D-Motor mit 310 PS. Somit wurde die Forderung nach acht PS/t sogar übererfüllt. Die sogenannten 310er fuhren bei einer Spedition im Münsterland immer dieselben Fahrer. Kurz vor der Ausmusterung erhielt dieser sogar noch einen neuen Motor, der nur rund 10.000 Kilometer gelaufen war. In den 90ern wurde der Büssing sporadisch im Fernverkehr eingesetzt. Der Vidal-Anhänger aus dem Baujahr 1963 ist der einzige Oldie, der aus der eigenen Flotte stammt.



Eigentümer
Horst Anhalt

Standort
Bargen



Scania T 143

Baujahr **1986**

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Produktionszeit	k. A.
Motor & Leistung	Scania, 500 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	85 km/h	Bremse	Scania
Länge, Höhe	6,9 m, 3,7 m	Getriebe	Scania
Leergewicht	7.555 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	16.000 kg	Achsen	Scania

Anhänger

Hersteller	Ackermann	Leergewicht	8.500 kg
Länge	12,0 m	Gesamtgewicht	22.000 kg

Typologie

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



Eigentümer
Detlev Stolze
Standort
Heede



Henschel F 161 S

Baujahr 1972

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	1967 bis 1972
Motor & Leistung	Henschel, 240 PS	Stückzahl	18.193
Geschwindigkeit	98 km/h	Bremse	Westinghouse
Länge, Höhe	5,8 m, 3,3 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	4.900 kg	Reifen	Mitas
Gesamtgewicht	16.000 kg	Achsen	Henschel

Anhänger

Hersteller	Ackermann	Leergewicht	2.500 kg
Länge, Höhe	7,0 m, 3,5 m	Gesamtgewicht	8.000 kg

Typologie

Dieser Henschel F 161 S fuhr ab 1972 im Fernverkehr Deutschland/Spanien mit diversen Sattelaufiegern. Von 1985 bis 1998 wurde das Fahrzeug mit Tiefladesattelaufieger zum Transport von Baumaschinen genutzt. Nach der endgültigen Außerdienststellung wurde er ohne jeden Schutz abgestellt. Im Frühjahr 2013 wurde die Sattelzugmaschine erworben und eine aufwendige Restauration des Fahrerhauses vorgenommen. Die Bremsanlage wurde instand gesetzt und alle Luftschläuche erneuert. Der Motor brauchte nur neue Filter und Schmierstoffe. Nach der Lackierung wurde eine Ballastpritsche mit Plane aufgebaut. Der Ackermann-Anhänger, Baujahr 1958, wird für das Oldtimer-Hobby seit 2005 genutzt.



Eigentümer
Gijs van Maanen

Standort
Zwartebroek 



DAF 2400 DK

Baujahr **1968**

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugm.	Produktionszeit	1957 bis 1969
Motor & Leistung	DAF, 215 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	85 km/h	Bremse	DAF
Länge, Höhe	16,0 m, 3,8 m	Getriebe	DAF
Leergewicht	15.000 kg	Reifen	Pirelli
Gesamtgewicht	35.000 kg	Achsen	DAF

Anhänger

Hersteller	Kögel	Leergewicht	9.500 kg
Länge	12,0 m, 3,8 m	Gesamtgewicht	18.000 kg

Typologie

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



Eigentümer
Fa. Paul Witteler
Standort
Brilon



Hanomag-Henschel F 221 S Baujahr 1972

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Produktionszeit	1967 bis 1974
Motor & Leistung	Henschel, 230 PS	Stückzahl	4.773
Geschwindigkeit	90 km/h	Bremse	Knorr-Bremse
Länge, Höhe	6,1 m, 2,8 m	Getriebe	ZF AK 6-80
Leergewicht	8.600 kg	Reifen	Continental
Gesamtgewicht	22.000 kg	Achsen	Henschel

Anhänger

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

Typologie

Der F 221 S mit Drei-Seiten-Kippauflieger war beliebt für den Transport von Straßenbaumaterial zur Baustelle. Ebenso wurde er auch mit Transportbeton-Anhängern kombiniert. Hans Witteler entdeckte die Zugmaschine in desolatem Zustand bei einem Gebrauchtwagenhändler – Herkunft ungewiss. Entsprechend hoch war der Aufwand der Restaurierung. Aus einem Schrottfahrzeug konnten noch schnellere Achsübersetzungen eingebaut werden. Zusammen mit der Vorschaltgruppe ist die Höchstgeschwindigkeit nun sehr zufriedenstellend. Bei zwei Transporteinsätzen, voll beladen mit Straßenbaumaterial, war die Zugleistung gut. Der Kippauflieger stammt von der Firma Riepe Fahrzeugbau in Anröchte. Witteler entdeckte ihn bei der Übernahme des Fuhrparks eines Briloner Tiefbaugeschäfts.



Eigentümer
Franz Poller Fuhrg.

Standort
Ellefeld



Jelcz Automobil 317 D

Baujahr 1976

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Produktionszeit	1973 bis 1985
Motor & Leistung	Legland Liz, 242 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	90 km/h	Bremse	Westinghouse
Länge, Höhe	5,6 m, 2,7 m	Getriebe	Jelcz, ZF
Leergewicht	6.730 kg	Reifen	Mitas, Matador
Gesamtgewicht	16.000 kg	Achsen	Jelcz, Raba

Anhänger

Hersteller	VEB Maschinenbau	Leergewicht	3.800 kg
Länge, Höhe	6,6 m, 4,0 m	Gesamtgewicht	27.500 kg

Typologie

Der Jelcz 317 D wurde im Jahr 1976 gebaut und gehörte zum Fuhrpark des VEB Central-Zirkus-Berlin, wo er bis zum Jahr 1992 im Einsatz war. Danach war er zehn Jahre lang für einen Schaustellerbetrieb in Magdeburg auf ostdeutschen Straßen unterwegs. Ungefähr 500.000 km Laufleistung hatte er auf den Rädern. Im Jahr 2006 wurde Werner Poller auf den Lkw aufmerksam und kaufte ihn dem Schausteller ab. Trotz einem engagierten Team von drei Mann dauerte es ca. ein Jahr, um den Jelcz wieder in einen originalgetreuen und attraktiven Zustand zu versetzen. Dazu musste das Fahrzeug bis zur letzten Schraube zerlegt werden. Ein großes Problem bei der Restaurierung war die Beschaffung der Ersatzteile, da diese in Deutschland kaum noch zu bekommen sind. Eine enorme Menge an Erfahrung, Können, Zeit und Liebe zum Detail waren nötig, um den Jelcz wieder aufleben zu lassen.



Eigentümer
Franz Poller Fuhrng.
 Standort
 Elfeld 



Kama Kamaz 53212

Baujahr 1984

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	1976 bis 1994
Motor & Leistung	Kamaz, 212 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	85 km/h	Bremse	Westinghouse
Länge, Höhe	8,8 m, 3,7 m	Getriebe	Kamaz
Leergewicht	7.860 kg	Reifen	Omskwina, Kama
Gesamtgewicht	19.000 kg	Achsen	Kamaz

Anhänger

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

Typologie

Der Kamaz wurde bis zur Wende als Behördenfahrzeug eingesetzt. Von da ab stand der Lkw, bis im Jahr 1999 Werner Poller darauf aufmerksam wurde. „Dieses Fahrzeug fehlt noch in meiner Sammlung“, war sein spontaner Gedanke. In gewohnt akribischer Klein- und Feinarbeit wurde der Kamaz originalgetreu wiederaufgebaut, wofür das Team um und mit Werner Poller etwa ein Jahr benötigte. Das Resultat kann sich sehen lassen, ein weiteres Schmuckstück in der Oldtimer-Flotte.



Eigentümer
Christoph Busch
Standort
Korschenbroich 



Magirus-Deutz 160-12

Baujahr 1986

Zugmaschine

Fahrzeugart	Wohnmobil	Produktionszeit	k. A.
Motor & Leistung	Deutz, 160 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	85 km/h	Bremse	Knorr-Bremse
Länge, Höhe	7,3 m, 3,4 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	3.800 kg	Reifen	Dunlop, Pirelli
Gesamtgewicht	7.490 kg	Achsen	Magirus

Typologie

Der Magirus wurde ursprünglich von der Firma Freitag Tiefbau gekauft. Irgendwann erging es ihm wie vielen Fahrzeugen – er wurde auf dem Firmengelände abgestellt. Dort stand er dann gute acht Jahre, was seinen Zustand nicht verbesserte. 2009 konnte Christoph Busch den Magirus in Hamburg ersteigern und so kam er nach Korschenbroich, wo er erst einmal weitere drei Jahre auf bessere Zeiten warten musste. Dann ging es an die Restauration, die angesichts des schlechten Zustandes sehr aufwendig war und bis 2012 andauerte. Seit zwei Jahren macht der Magirus, der mittlerweile zum Wohnmobil umgebaut wurde, immer wieder kurze Ausflüge. Die Tour wird wieder eine große Ausfahrt.



Eigentümer
Reinhard Hofmann
Standort
Röhrsdorf 



VEB Horch H3A S 400

Baujahr 1951

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	1946 bis 1958
Motor & Leistung	IFA Nordh., 90 PS	Stückzahl	ca. 30.000
Geschwindigkeit	80 km/h	Bremse	IFA Limbach
Länge, Höhe	6,5 m, 3,9 m	Getriebe	IFA Brandenburg
Leergewicht	4.100 kg	Reifen	Pneumant
Gesamtgewicht	8.100 kg	Achsen	IFA Werdau

Typologie

Hinter dem Begriff IFA verbergen sich eine Reihe namhafter Fahrzeugbaufirmen, die in der DDR verstaatlicht wurden. Zulieferer und Fahrzeugindustrie schlossen sich 1947 zum Industrieverband Fahrzeugbau (IFA) zusammen. Nachdem dieser Mitte 1948 die Vereinigung Volkseigener Betriebe (VVB) ins Leben gerufen hatte, liefen die Fahrzeuge „planmäßig“ vom Band – auch der seit 1946 im Zwickauer Horch-Werk gefertigte Kurzhauber-Lkw H3. 1950 folgte der H3A, wie ihn Reinhard Hofmann besitzt. Der Lkw hat eine wechselvolle Geschichte hinter sich. Zwar liegen die ersten Einsatzjahre im Dunkeln, seit der Zulassung 1958 für den VEAB in Döbeln ist sein Lebenslauf aber lückenlos. 1964 zum Fahrzeugtyp S4000-1 aufgerüstet, gelangte er Ende 1968 in den Besitz des VEB Getreidewirtschaft Döbel. Im Februar 1988 kaufte Hofmann das leicht lädierte Fahrzeug für seinen Dachdeckerbetrieb, versah es mit neuen Scheiben, einem Kompressor und weiteren Kleinteilen und lackierte es in Samtocker und Delfingrau. Kurz vor Weihnachten 1990 mit 60.000 Kilometern stillgelegt, wurde es 1998 zur Alpentour reaktiviert.



Eigentümer
Paul Kamphuis
Standort
Barneveld



Büssing 5500

Baujahr 1952

Zugmaschine

Fahrzeugart	Koffer	Produktionszeit	1950 bis 1952
Motor & Leistung	Büssing, 120 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	70 km/h	Bremse	Knorr-Bremse
Länge, Höhe	8,55 m, 3,60 m	Getriebe	Büssing
Leergewicht	6.557 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	12.000 kg	Achsen	Büssing

Typologie

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



Eigentümer
Wegmüller AG
Standort
Attikon



Saurer D 330 BF 4x2

Baujahr 1981

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugm.	Produktionszeit	1980 bis 1984
Motor & Leistung	Saurer, 330 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	100 km/h	Bremse	Saurer
Länge, Höhe	6,0 m, 3,2 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	7.000 kg	Reifen	Firestone
Gesamtgewicht	18.000 kg	Achsen	Saurer

Typologie

Im Oktober 1981 trat der Saurer D 330 B 4x2 seinen Dienst bei der Firma Bierimport Affoltern bei Zürich an. Der Sattelschlepper lieferte mit einem zweiachsigen Auflieger (Gesamtgewicht 28 Tonnen) Getränke in der ganzen Schweiz aus. Ab 1993, im zweiten Teil seines Arbeitslebens, zog der Saurer einen Tiefbettauflieger für die Firma Schmid in Buchs bei Zürich. Nach 2003 wurde das Fahrzeug ausgemustert und in einer Halle eingelagert, worauf es 2010 Marc Wegmüller übernahm. In einjähriger Restaurierungsarbeit haben Andi und Marc Wegmüller den Saurer neu aufgebaut und ihm ein frisches Aussehen verpasst. Eine neu angefertigte Ballastbrücke verleiht dem 330 PS starken Saurer ein komfortables Fahrgefühl. Das Zürcher Straßenverkehrsamt erteilte ihm die Oldtimerzulassung. Die ab 1980 gebaute B-Serie war die letzte Entwicklungsstufe des Saurer D-Typs und erreichte etwa 40 Prozent Marktanteil in der Schweiz. 1984 stellte Saurer die Lastwagenproduktion ein.



Eigentümer
Josef Buchner

Standort
Gauting



Volkswagen LT 35

Baujahr 1982

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	1975 bis 2006
Motor & Leistung	Volkswagen, 75 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	107 km/h	Bremse	Volkswagen
Länge, Höhe	4,9 m, 2,2 m	Getriebe	Volkswagen
Leergewicht	1.775 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	3.640 kg	Achsen	Volkswagen

Typologie

Der VW LT ist ein Kleintransporter von Volkswagen, der von 1975 bis 2006 in zwei Generationen produziert wurde. Die zweite Generation ab 1996 ist mit dem Mercedes-Benz Sprinter nahezu baugleich. Das Nachfolgemodell der LT-Reihe ab 2006 heißt Crafter und ist wieder eine Gemeinschaftsproduktion mit Mercedes-Benz. Die Typenbezeichnung LT (Lasten-Transporter) wird um eine zweistellige Zahl zur Angabe des zulässigen Gesamtgewichts ergänzt. So steht LT 35 für ein zulässiges Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen. Die LT-Serie deckt den Transporterbereich von 2,8 bis 5,6 Tonnen ab. Josef Buchner ist der zweite Besitzer dieses LT-Pritschenwagens. Zuvor lief der LT bei Raiffeisen. Auf einem Oldtimertreffen fand ihn Josef Buchner mit gerade mal 50.000 original Kilometern. Das Fahrzeug ist im Originalzustand und musste nicht restauriert werden.



Eigentümer
Sped. Fehrenkötter
 Standort
Sassenberg 



Büssing 4500 A

Baujahr 1943

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	1941 bis 1947
Motor & Leistung	Büssing, 105 PS	Stückzahl	7.500
Geschwindigkeit	72 km/h	Bremse	Westinghouse
Länge, Höhe	8,0 m, 3,6 m	Getriebe	Büssing
Leergewicht	11.000 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	13.500 kg	Achsen	Büssing

Anhänger

Hersteller	Schmitz	Leergewicht	8.000 kg
Länge, Höhe	9,1 m, 3,8 m	Gesamtgewicht	16.000 kg

Typologie

David Fehrenkötter weiß um die bewegte Vergangenheit dieses Oldies. Er wurde 1943 als Typ 4500 A mit Allradantrieb für die Wehrmacht gebaut, die ihn im Afrika-Feldzug einsetzen wollte. Doch dazu kam es nicht mehr. 1948 kaufte das Autobahnamt Stuttgart den Büssing für 23678 Reichsmark, baute den Lkw um und setzte ihn bis 1958 in Kirchheim/Teck am Rande der Schwäbischen Alb als Schneepflug ein. Danach diente er als Reservefahrzeug. Zehn Jahre später verkaufte ihn die Stadt an eine Reparaturwerkstatt. Dort wurde er zum Abschleppfahrzeug umgebaut. Schließlich ging der Lkw 1984 in den Besitz der Spedition Fehrenkötter über, die ihn in mehr als zehnjähriger Restaurationsarbeit in den heutigen Zustand versetzte. Aufgrund des Baujahres 1943 wurde der Büssing 4500 A bei seiner Zulassung fälschlicherweise als 5000 A gekennzeichnet.



Eigentümer
Simon Laan
Standort
Avenhorn



Mercedes-Benz L 312

Baujahr 1956

Zugmaschine

Fahrzeugart	Koffer	Produktionszeit	1953 bis 1961
Motor & Leistung	Mercedes-Benz, 100 PS	Stückzahl	64.793
Geschwindigkeit	80 km/h	Bremse	Mercedes-Benz
Länge, Höhe	8,0 m, 3,3 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	4.875 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	5.000 kg	Achsen	Mercedes-Benz

Typologie

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



Eigentümer
G. Eckardt sen.

Standort
Giessen



MAN 15.192 HK

Baujahr 1979

Zugmaschine

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

Typologie

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



Eigentümer
Gerd Schlotmann
Standort
Werdohl



Mercedes-Benz LP 1313

Baujahr 1968

Zugmaschine

Fahrzeugart	Möbelwagen	Produktionszeit	1967 bis 1976
Motor & Leistung	Mercedes-Benz, 125 PS	Stückzahl	11.672
Geschwindigkeit	80 km/h	Bremse	Mercedes-Benz
Länge, Höhe	9,2 m, 3,7 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	7.500 kg	Reifen	Dunlop, Firestone
Gesamtgewicht	11.100 kg	Achsen	Mercedes-Benz

Anhänger

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

Typologie

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



Eigentümer
Jacqueline Zimmerli
Standort
Oftringen



Berna 2 H Alpenwagen

Baujahr 1957

Zugmaschine

Fahrzeugart	Postauto	Produktionszeit	1953 bis 1960
Motor & Leistung	Berna/Saurer, 115 PS	Stückzahl	8
Geschwindigkeit	105 km/h	Bremse	Berna "Saurer"
Länge, Höhe	9,0 m, 2,9 m	Getriebe	Berna
Leergewicht	6.200 kg	Reifen	Dunlop, Michelin
Gesamtgewicht	8.500 kg	Achsen	Berna

Typologie

Typisch für diese Art von Alpenfahrzeuge ist – schließlich führten die meisten Ausfahrten über Alpenstraßen –, dass die Lenkung rechtsgesteuert ist. Der Fahrer konnte durch seine besondere Sitzposition den Abstand zur Felsenwand oder zum Abgrund besser abmessen. Von 1957 bis 1971 diente Urs Zimmerlis Berna bei der Schweizer Post (PTT) als Kurswagen für die touristisch ausgelegten „Europabuslinien“ und war auf den Gebirgsstrecken u. a. zwischen St. Moritz, Lelocle, Yverdos oder Davos eingesetzt. Mit 245.000 Kilometer Laufleistung übernahm ein privater Postautohalter das Fahrzeug für eigene Kursfahrten. 1975 wurde der Berna weiterverkauft und diente dabei als Reservefahrzeug. Schließlich wurde das Postauto nach einem nochmaligen Weiterverkauf 1986 stillgelegt. Mit einem Tachostand von 347.000 Kilometern übernahm 1988 Urs Zimmerli den funktionsfähigen Bus. Er führte die notwendigen Unterhaltungsarbeiten aus und baute ihn schließlich zu einem Wohnmobil um, um so auch bei längeren Ausfahrten bequem übernachten zu können, was bei Aktionen wie der Deutschlandfahrt, seine Vorzüge hat.



Eigentümer
M. in het Panhuis
Standort
Duisburg 



Magirus-Deutz Sirius L Baujahr 1961

Zugmaschine

Fahrzeugart	Koffer	Produktionszeit	1951 bis 1971
Motor & Leistung	Deutz F 6 L 712, 90 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	90 km/h	Bremse	Knorr-Bremse
Länge, Höhe	7,0 m, 3,1 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	5.000 kg	Reifen	Continental
Gesamtgewicht	7.500 kg	Achsen	Magirus-Deutz

Typologie

Im Jahr 1951 stellte Magirus-Deutz vollkommen neu gestaltete Lkw vor, für die sich der Name „Rundhauber“ eingebürgert hat. Die Konstruktion der kugeligen Schnauze hob sich deutlich von den Lkw-Modellen der Konkurrenz ab und war nur möglich, weil sich kein großer kastenförmiger Wasserkühler vor dem Motorblock befand. Der Sirius von Panhuis wurde 1961 gefertigt und ausgeliefert (Fahrgestell mit Motor und Motorhaube und Lenkung, zum Preis von 15.500 DM) an den Karosseriebauer Staufen-Fahrzeugwerke in Eislingen bei Göppingen. Dort wurden das spezielle Fahrerhaus und der Koffer als Einzelanfertigung nach den Wünschen der Studiengesellschaft für Hochspannungsanlagen (SfH) angefertigt. Der Kofferaufbau ist aus Aluminium und wurde isoliert. Der Preis für das Fahrerhaus und den Koffer mit den speziellen Einbauten betrug weitere 25.000 DM. Dann wurde der Sirius als Messwagen eingesetzt. Panhuis fand den Wagen 2007 nach langen Recherchen, restaurierte und lackierte ihn, bis er 2008 erstmals wieder eine Straßenverkehrszulassung erhielt.



Eigentümer
Annemarie Hofer
Standort
Bösingen



Mercedes-Benz L 1113

Baujahr 1968

Zugmaschine

Fahrzeugart	Koffer	Produktionszeit	1963 bis 1969
Motor & Leistung	Daimler-Benz, 130 PS	Stückzahl	23.400
Geschwindigkeit	71 km/h	Bremse	ATE, Westinghouse
Länge, Höhe	5,5 m, 2,3 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	5.400 kg	Reifen	Goodyear
Gesamtgewicht	10.500 kg	Achsen	Daimler-Benz

Typologie

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



Eigentümer
Dr. Peter Kraas

Standort
Hattingen



Opel Blitz

Baujahr 1949

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	1937 bis 1944
Motor & Leistung	Mercedes, 73 PS	Stückzahl	218.788
Geschwindigkeit	80 km/h	Bremse	Opel
Länge, Höhe	5,8 m, 2,8 m	Getriebe	Mercedes
Leergewicht	3.100 kg	Reifen	China
Gesamtgewicht	5.800 kg	Achsen	Krupp

Typologie

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



Eigentümer
Claus Banisch
Standort
Norderstedt 



Mercedes-Benz LP 710/32 Baujahr 1967

Zugmaschine

Fahrzeugart	Wohnmobil	Produktionszeit	1963 bis 1968
Motor & Leistung	OM 352, 130 PS	Stückzahl	ca. 30.000
Geschwindigkeit	95 km/h	Bremse	Daimler-Benz
Länge, Höhe	6,5 m, 3,2 m	Getriebe	Daimler-Benz
Leergewicht	5.000 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	5.900 kg	Achsen	Daimler-Benz

Typologie

Daimler-Benz, Typ Mercedes-Benz LP710/32, 7,49 Tonne. Dieser LP wurde als ein sogenanntes "Brunswig-LF" Löschgruppenfahrzeug vom Hersteller Gebr. Bachert als Nummer 313 im Jahr 1967 hergestellt. Am 19. Oktober 1967 wurde dieser als Wagen Nr. 2 bei der Feuerwache in Hamburg Berliner Tor als Mannschafts- und Gerätewagen in Dienst gestellt. Die Ausserdienstsetzung erfolgte am 16. Juli 1982 bei einem km-Stand von gerade mal 12.000 km. Banisch fand das Fahrzeug bei der Firma Reifen Ferrer in Norderstedt, die insgesamt drei solcher Feuerwehr-Fahrzeuge zum Verkauf im Angebot hatte. Seit Oktober 1982 ist Banisch nun Eigentümer dieser ehemaligen Feuerwehr. Seine Ehefrau Sylvia hatte sich schon im Kindergarten eine Spielzeug-Feuerwehr gewünscht. Im September 1982 konnte er ihr nun endlich diesen "Kindheitswunsch" erfüllen. Das Fahrzeug befand sich in einem guten Zustand. Es folgte der Umbau zum Wohnmobil. Das bedeutete: Entkernung und Umgestaltung. Der Umbau dauerte etwa ein Jahr. Seit nunmehr 34 Jahren sind Claus und Sylvia glückliche Feuerwehr-Wohnmobilbesitzer und jedes Jahr mindestens 6 Monate unterwegs auf Reisen auf Europas Straßen.



Eigentümer
Daimler AG
Standort
Wablingen



Mercedes-Benz L 319

Baujahr 1965

Zugmaschine

Fahrzeugart	Kastenwagen	Produktionszeit	1956 bis 1967
Motor & Leistung	Daimler-Benz, 55 PS	Stückzahl	ca. 125.000
Geschwindigkeit	98 km/h	Bremse	ATE
Länge, Höhe	4,8 m, 2,3 m	Getriebe	Daimler-Benz
Leergewicht	2.020 kg	Reifen	Sava
Gesamtgewicht	3.600 kg	Achsen	Daimler-Benz

Typologie

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



Eigentümer
Daimler AG
Standort
Waiblingen



Mercedes-Benz O 319

Baujahr 1966

Zugmaschine

Fahrzeugart	Panoramabus	Produktionszeit	1955 bis 1967
Motor & Leistung	Daimler-Benz, 55 PS	Stückzahl	ca. 15.000
Geschwindigkeit	98 km/h	Bremse	ATE
Länge, Höhe	4,8 m, 2,4 m	Getriebe	Daimler-Benz
Leergewicht	2.205 kg	Reifen	Fulda
Gesamtgewicht	3.600 kg	Achsen	Daimler-Benz

Typologie

Der Panoramabus rollte 1966 im Düsseldorfer Werk als O319 vom Band, mit Dachrandverglasung, in zweifarbiger Ausführung und maximal 17-sitziger Bestuhlung mit roten Kunstledersitzen. Bestimmt für ein Omnibusunternehmen, war das Fahrzeug bis zur ersten Stilllegung 1971 vorrangig im Regionalverkehr unterwegs. 1974 wurde es für das gleiche Unternehmen bis zur Stilllegung 1976 für weitere zwei Jahre zum Leben erweckt. Während einer Geschäftsreise 2003 entdeckten Mitarbeiter der Daimler AG den Bus in einem schlechten Zustand auf einer Wiese. Mit dem Besitzer – einem ehemaligen Omnibusbetreiber – war man schnell handelseinig. Der Bus wurde komplett restauriert, sandgestrahlt und verzinkt. Der Originalmotor und das Getriebe sowie die Hinterachse wurden überholt, die Innenausstattung unter Verwendung der alten Sitzgestelle neu aufgebaut, ein neuer Kabelsatz nach alten Plänen gefertigt und der Bus in den Originalfarbtönen zweifarbig lackiert.



Ob Mailand oder Madrid: Hauptsache, Sie nutzen das UTA-Kartensystem. Damit sind Sie an über 53.000 Akzeptanzstellen in ganz Europa gern gesehen.

UTA bietet Ihnen in 40 europäischen Ländern ein dichtes Netz von über 53.000 Akzeptanzstellen. Egal, ob Sie in Regensburg nachts eine Panne haben oder ohne Bargeld in den Bergen rund um Rom unterwegs sind. UTA ist immer für Sie da – wo Sie uns brauchen und wann Sie uns brauchen. **Mehr dazu unter unserer Servicenummer +49 6027 509-669 oder www.uta.com**

UTA. Non Stop.





Eigentümer
Jan Hoek
Standort
Maarssen



Mack RW 713

Baujahr 1985

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Produktionszeit	1977 bis 1992
Motor & Leistung	Mack, 350 PS	Stückzahl	ca. 90.000
Geschwindigkeit	90 km/h	Bremse	Mack
Länge, Höhe	6,0 m, 4,0 m	Getriebe	Mack
Leergewicht	7.500 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	18.500 kg	Achsen	Mack

Anhänger

Hersteller	Pacton	Leergewicht	6.500 kg
Länge, Höhe	7,0 m, 4,0 m	Gesamtgewicht	18.500 kg

Typologie

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



Eigentümer
Jos van der Gaag
 Standort
 Maasland



Scania LBS 140

Baujahr 1971

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Produktionszeit	1969 bis 1974
Motor & Leistung	Scania, 350 PS	Stückzahl	5.123
Geschwindigkeit	100 km/h	Bremse	Scania
Länge, Höhe	6,2 m, 3,8 m	Getriebe	Scania
Leergewicht	7.500 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	14.100 kg	Achsen	Scania

Anhänger

Hersteller	Broshuis	Leergewicht	6.600 kg
Länge, Höhe	12,5 m, 3,8 m	Gesamtgewicht	14.100 kg

Typologie

Dieser Scania kam Ende der 60er Jahre mit dem kräftigen V8-Motor, dem DS14, mit 350 PS auf den Markt. Zu der Zeit war er die stärkste und leistungsfähigste Zugmaschine für den internationalen Straßenverkehr. Jos van der Gaag kaufte den Eckhauber im Jahr 2010 von einem Sammler aus Dänemark. Dort hatte der Scania einige Jahre im Dornröschenschlaf verbracht – allerdings ohne den erhoffen Prinz, der ihn wachküss. Diese Aufgabe übernahm nun Jos. Die original Fahrerkabine war in einem desolaten Zustand – die jetzige dagegen ist wie neu. Ihr Fund war ein absoluter Glücksfall! Der Motor und das Chassis wurden bis zur letzten Schraube vollständig zerlegt und anschließend neu lackiert. Seit 2012 ist der Scania wieder fahrbereit und zugelassen. Arbeiten muss er nun nicht mehr.



Eigentümer
Wim Kuijl
Standort
Lokeren



General Motors GMC 950 Baujahr 1951

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Produktionszeit	1949 bis 1955
Motor & Leistung	Detroit Diesel, 190 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	120 km/h	Bremse	Rockwell
Länge, Höhe	6,0 m, 3,3 m	Getriebe	Fuller
Leergewicht	7.000 kg	Reifen	Bridgestone
Gesamtgewicht	21.080 kg	Achsen	Rockwell

Anhänger

Hersteller	Trailmobile	Leergewicht	14.080 kg
Länge, Höhe	10,3 m, 3,9 m	Gesamtgewicht	29.250 kg

Typologie

Der GMC 950 ist einigen vielleicht noch bekannt aus der amerikanischen Fernsehserie: Cannonball. Dieser GMC wurde sein ganzes Arbeitsleben lang in Kalifornien eingesetzt. Sein letzter Besitzer war ein älterer Herr, der den Truck jedoch nur noch leidlich in Schuss halten konnte und so kam er schließlich nach Belgien. Das Blechkleid war im Großen und Ganzen in einem guten Zustand. Technisch allerdings gab es einiges zu tun. Alle Wasser-, Diesel- und Luftleitungen wurden erneuert. Die Vorderachse wurde komplett zerlegt und neu aufgebaut. Er bekam ebenfalls eine komplett neue Bremsanlage. Das Chassis wurde wieder gekürzt und die Elektrik wurde komplett auf europäischen Standard umgebaut. Die Arbeiten an der Kabine hielten sich in Grenzen – sie wurde lediglich gesäubert, gewachst und poliert. Alle Arbeiten am GM führten Wim und sein Vater Dieter selbst aus.



Seit 1935 verbinden wir die Welt der Lebensmittel.

Nagel-Group | Kraftverkehr Nagel GmbH & Co.KG · 33775 Versmold
www.nagel-group.com

Connecting the world of food®

NAGEL-GROUP




Eigentümer
Alex Goddijn

Standort
Leimuiden



Peterbilt 377

Baujahr **1988**

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Produktionszeit	1987 bis 2000
Motor & Leistung	Caterpillar, 450 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	160 km/h	Bremse	Donaldson
Länge, Höhe	7,0 m, 4,0 m	Getriebe	Easton
Leergewicht	8.870 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	50.000 kg	Achsen	Peterbilt

Anhänger

Hersteller	Groenewegen	Leergewicht	12.270 kg
Länge	12,9 m, 3,8 m	Gesamtgewicht	22.000 kg

Typologie

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



Eigentümer
Eppie Bok
Standort
Nietap



MAN 770 H

Baujahr 1963

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Produktionszeit	1960 bis 1964
Motor & Leistung	MAN, 170 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	90 km/h	Bremse	Knorr-Bremse
Länge, Höhe	6,0 m, 2,5 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	6.000 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	16.000 kg	Achsen	MAN

Anhänger

Hersteller	Broshuis	Leergewicht	5.000 kg
Länge, Höhe	9,0 m, 3,4 m	Gesamtgewicht	28.000 kg

Typologie

Seit 1961 war der MAN mit Anhänger im Einsatz bei der Firma Visser in Friesland (Niederlande). Bok kaufte das Fahrzeug 2001 und restaurierte es mit Ersatzteilen eines deutschen Feuerwehrfahrzeuges 4x4. Die ursprüngliche Fahrerkabine wurde zur Schlafkabine mit original MAN-Maßen umgebaut. Der Auflieger stammt von einer Firma aus Amsterdam, die mehrere Kühlkofferauflieger besaß. Im Kombiverkehr transportierte der Auflieger Käse zwischen den Niederlanden und Frankreich. Mit einem MAN 780, dem Nachfolger des MAN 770, startet Bok 1968 mit seinen Brüdern und Neffen mit Getreidetransporten. MAN 4x2-Fahrzeuge mit dreiachsigen Netam-Freuhaut-Anhängern und einem Eigengewicht von 17 Tonnen waren mit 35 Tonnen Ladung unterwegs. Der Verbrauch der Fahrzeuge lag bei 33 Liter je 100 km.



Eigentümer
Claus Giebel
Standort
Battenberg



Scania T 112 H

Baujahr 1984

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	k. A.
Motor & Leistung	Scania, 305 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	90 km/h	Bremse	Wabco
Länge, Höhe	9,6 m, 3,8 m	Getriebe	Scania
Leergewicht	9.190 kg	Reifen	Continental, Barum
Gesamtgewicht	18.000 kg	Achsen	Scania

Typologie

Gebaut wurde das Fahrgestell 1984 bei Scania in den Niederlanden, als eines der ersten Fahrzeuge mit Wabco ABS und dem typischen Scania 10-Gang-Schaltgetriebe. Irgendwann wurde das Fahrzeug dann auf ein ZF Automatik Getriebe umgebaut. Der Lkw wurde später, wegen eines Getriebeschadens nochmals auf ein Scania 5-Gang-Busgetriebe umgebaut. Nach 18 Jahren Dienstzeit wurde es 2002 an eine Baufirma in Enschede verkauft, die das Fahrzeug wohl 2012 wiederum an Scania verkaufte. So kam Claus Giebel im September 2013 zu diesem Scania mit angeblich zehn Gängen. Dass nur fünf Gänge zu Schalten waren, wurde auf eine defekte Verkabelung des Magnetventils zurückgeführt. Nach Demontage des ursprünglichen Aufbaus erfolge zunächst die Instandsetzung der Kabine und der Motorhaube, die deutlich länger dauerte als geplant. Später wurde das Getriebe ausgebaut und als 5-Gang-Getriebe entlarvt. Nach weiteren Monaten Teilesuche fand Giebel ein gebrauchtes 10 Gang-Getriebe. Nach fast 27 Monaten konnte das Fahrzeug zur Hauptuntersuchung und wurde am 01.03.16 in Deutschland zugelassen.



Eigentümer
Jack Postmus
Standort
Katwijk



Volvo FB 88 6x2

Baujahr 1977

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Produktionszeit	k. A.
Motor & Leistung	Volvo, 260 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	100 km/h	Bremse	Volvo
Länge, Höhe	6,6 m, 3,6 m	Getriebe	Volvo
Leergewicht	6.925 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	24.500 kg	Achsen	Volvo

Anhänger

Hersteller	Groenewegen	Leergewicht	8.280 kg
Länge, Höhe	12,8 m, 3,6 m	Gesamtgewicht	20.000 kg

Typologie

Der Volvo von Jack Postmus wurde 2001 von der Firma Balkenede/Ursum/NL aus Schweden importiert. In Schweden war der Volvo bei der Eisenbahn und brachte es so auf 330.000 Kilometer auf dem Tacho. Die Firma Balkenede hat den Volvo teilrestauriert und fuhr ihn mit dem Kennzeichen BL-HG 62. 2008 kaufte Jack Postmus den Volvo und restaurierte ihn in seiner Werkstatt. Die Firma Postmus hatte vor allem Volvo FB 88 mit Doppelachsen im Einsatz. Dieser FB 88 hatte keine. Nach langer Suche fand sich ein Chassis eines Tandem-Achsen mit original niederländischem Kennzeichen (50-88-UB). Dieses Chassis wurde komplett restauriert und so wurden dann alle Teile des FB 88 auf dieses neu aufgebaute Chassis aufgesetzt. Nun entspricht er den Original-Fahrzeugen, wie sie in den 70er-Jahren bei der Firma Postmus im Einsatz waren.



Eigentümer
Dieter Kuijl
Standort
Lokeren



FTF F 8.20 D

Baujahr 1976

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	1966 bis 1995
Motor & Leistung	General Motors, 318 PS	Stückzahl	671
Geschwindigkeit	120 km/h	Bremse	Knorr-Bremse
Länge, Höhe	8,5 m, 4,0 m	Getriebe	Fuller
Leergewicht	11.650 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	45.000 kg	Achsen	Kirkstall

Anhänger

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

Typologie

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



Eigentümer
Jochen Zitzmann
Standort
Ingersleben 



IFA, Ernst Grube H6 Z

Baujahr 1958

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	1955 bis 1959
Motor & Leistung	DMS Schönebeck, 180 PS	Stückzahl	280
Geschwindigkeit	80 km/h	Bremse	Bremsenw. Berlin
Länge, Höhe	6,0 m, 3,1 m	Getriebe	Getr.-w. Glauchau
Leergewicht	7.000 kg	Reifen	Mitas
Gesamtgewicht	13.550 kg	Achsen	VEB E. Grube W.

Anhänger

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

Typologie

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



Eigentümer
Gerd Peist
Standort
Aschersleben 



Volvo F 89

Baujahr 1976

Zugmaschine

Fahrzeugart	Koffer	Produktionszeit	k. A.
Motor & Leistung	Volvo, 330 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	90 km/h	Bremse	Knorr-Bremse
Länge, Höhe	9,2 m, 3,9 m	Getriebe	Volvo
Leergewicht	9.000 kg	Reifen	Good Year
Gesamtgewicht	16.000 kg	Achsen	Volvo

Typologie

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



Eigentümer
Kees van Heezik
Standort
Breukelen



Mack C 600

Baujahr 1962

Zugmaschine

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

Anhänger

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

Typologie

Ursprünglich handelte es sich bei diesem Mack um eine Sattelzugmaschine. Kees van Heezik hatte lange nach einer solchen gesucht. Durch einen Zufall fand er den Mack 2008 bei einem Händler. Über die Vorgeschichte ist leider nichts bekannt. Nach dem Kauf wurde der Mack C 600 komplett zerlegt und neu aufgebaut. Das Fahrerhaus war in einem sehr schlechten Zustand und musste äußerst aufwendig restauriert werden. Des Weiteren wurde der Mack auf 24 Volt, eine Zweikreis-Bremsanlage mit Lufttrockner und auf eine hydraulische Lenkung umgerüstet. Nach gut 1,5 Jahren war es 2011 geschafft und seitdem nutzt Kees van Heezik den Mack wieder. Mit dem Fünf-Gang Hauptgetriebe und dem Nebenge triebe mit drei Gängen (also 15 Gänge) läuft er bei 1.300 Umdrehungen gute 85 km/h.



Eigentümer
Franz Poller Fuhrg.
Standort
Ellefeld 



Ernst Grube S 4000-1 SV Baujahr 1966

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Produktionszeit	1959 bis 1967
Motor & Leistung	Motorenw. Nordh., 125 PS	Stückzahl	4.867
Geschwindigkeit	80 km/h	Bremse	BBW
Länge, Höhe	5,1 m, 2,8 m	Getriebe	G.-werk Glauchau
Leergewicht	3.926 kg	Reifen	Mitas, Tyrex
Gesamtgewicht	8.200 kg	Achsen	Ernst Grube

Anhänger

Hersteller	Ernst Grube	Leergewicht	3.800 kg
Länge, Höhe	6,3 m, 2,7 m	Gesamtgewicht	11.000 kg

Typologie

Die S 4000 Sattelzugmaschine war bis zur Wende im Einsatz bei Minol in Hildburghausen, im tiefsten Süden der ehemaligen DDR. Der Tanksattel kommt aus dem hohen Norden der DDR. Er gehörte zum Fahrzeugpark der Minol in Rostock und lief ebenfalls bis zu Wende. Wie so viele Nutzfahrzeuge aus dem DDR Alltag, wurden auch diese beiden ausgemustert. Im Jahr 1996 erwarb Werner Poller beide Teile und begann gemeinsam mit seinem Team im Jahr 2013 mit der Restauration. Drei Jahre waren nötig um den S 4000 und den Tanksattel originalgetreu wieder aufzubauen. Die Arbeit wurde immer wieder durch die Suche und Beschaffung von Originalteilen unterbrochen. Dieser Minol Tankzug ist der Einzige, der noch existiert und ist alleine dadurch schon eine Besonderheit. Zu den Fahrzeugparks von VEB Minol gehörten Sattelzüge wie dieser.

Personal gesucht?

Versuchen
Sie es mit
Vitamin F!



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

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

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



www.fehrenkoetter-personal.de

**Fehrenkötter
Personaldienstleistungen GmbH**

Ladbergen, Ibbenbüren,
Gütersloh, Warendorf



FEHRENKÖTTER
Qualität kommt an.



Eigentümer

Gerd Peist

Standort

Aschersleben

**Ernst Grube S 4000-1**

Baujahr 1961

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	1961 bis 1965
Motor & Leistung	IFA Nordhausen, 90 PS	Stückzahl	30.000
Geschwindigkeit	75 km/h	Bremse	IFA Limbach-O.
Länge, Höhe	5,4 m, 3,2 m	Getriebe	IFA Brandenburg
Leergewicht	5.680 kg	Reifen	Pneumat
Gesamtgewicht	8.100 kg	Achsen	IFA Werdau

Anhänger

Hersteller	Impulsa T4	Leergewicht	1.700 kg
Länge, Höhe	6,3 m, 3,2 m	Gesamtgewicht	5.500 kg

Typologie

Gerd Peist entdeckte diesen Pritschenlastwagen aus dem Jahre 1961, von dem er noch ein zweites Exemplar Baujahr 1959 besitzt, 1998 auf einem Bauernhof in Strassberg im Harz. Dieser S 4000-1 hatte als Transportfahrzeug in einer Brauerei gedient. Von 1999 bis 2000 restaurierte Peist den S 4000-1 originalgetreu. Im Anschluss wurde zwei Jahre später der passende Anhänger wieder aufgebaut und seitdem ist das Gespann wieder komplett unterwegs.



Eigentümer
Reinhard Hofmann

Standort
Röhrsdorf



Ernst Grube S 4000

GR 1981

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	1946 bis 1958
Motor & Leistung	IFA Nordh., 90 PS	Stückzahl	ca. 30.000
Geschwindigkeit	80 km/h	Bremse	IFA Limbach
Länge, Höhe	6,5 m, 3,9 m	Getriebe	IFA Brandenburg
Leergewicht	4.100 kg	Reifen	Pneumant
Gesamtgewicht	8.100 kg	Achsen	IFA Werdau

Anhänger

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

Typologie

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



Eigentümer
Klaus Frank
Standort
Leipzig



VEB Barkas V 901/2

Baujahr 1956

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	1954 bis 1961
Motor & Leistung	Ottomotor, 29 PS	Stückzahl	25.604
Geschwindigkeit	80 km/h	Bremse	VEB Barkas-Werke
Länge, Höhe	4,4 m, 2,2 m	Getriebe	VEB Barkas-Werke
Leergewicht	1.080 kg	Reifen	Pneumat
Gesamtgewicht	1.080 kg	Achsen	VEB Barkas-Werke

Anhänger

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

Typologie

Der Framo/Barkas V 901/2 ist ein Kleintransporter, der als Dreivierteltonner in der damaligen DDR als kleinster Lkw angesiedelt war. Wegen des akuten Mangels an Kleintransporten in Ostdeutschland wurde noch Ende der 1980er Jahre das Fahrzeug im Alltag genutzt. Nach umfangreicher technischer Instandsetzung im Jahre 2016 erhielt dieses Fahrzeug ein neues Plangestell. Der Planendruck erinnert an die Tour der deutschen Einheit 2014 und die Produktion von Frank Fahrzeugbau zu DDR-Zeiten. Der mitgeführte Pkw-Anhänger HP 750.01.4/2 wurde im Jahre 1969 durch die Frank Fahrzeugbau hergestellt. Insgesamt wurden bis 1990 mehr als 1.500 Pkw-Anhänger produziert.



FERNFAHRER REPORTER

**Die erste Foto-Community
für alle Fernfahrer, Trucker
und deren Freunde.**



Präsentiert von

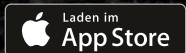


Sammelt, teilt und bewertet
Bilder und Videos und stöbert
stundenlang in den Rubriken
unserer kostenlosen App –
oder nehmt an Aufträgen teil,
um Geld und wertvolle Preise
zu gewinnen.

Jetzt runterladen:



fernfahrer.de/repand



fernfahrer.de/repios



Eigentümer
M. Mortimore

Standort
Mereworth



Saurer SV2C

Baujahr 1958

Zugmaschine

Fahrzeugart	Koffer	Produktionszeit	k. A.
Motor & Leistung	Saurer, 105 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	73 km/h	Bremse	Saurer
Länge, Höhe	7,4 m, 3,2 m	Getriebe	Saurer
Leergewicht	5.000 kg	Reifen	Conti./Goodyear
Gesamtgewicht	9.900 kg	Achsen	Saurer

Typologie

Die erste Fahrt mit diesem Saurer machte Roger 1996 und verliebte sich sofort in ihn. Doch bis er schließlich den Weg nach England fand, sollten noch einige Jahre vergehen. 1997 rief mein Freund Peter an und fragte, ob Roger den Saurer immer noch haben wollte. Sein Ja kam wie aus der Pistole geschossen, nur wie sollte er es Margaret erklären? Zu seiner Freude stimmte Margaret sofort zu, den Saurer zu kaufen. So holte er ihn 1997 in Deutschland ab und dann ging es zurück auf die Insel. 2009 erfuhr Roger von dem neuen Saurer-Museum in Arbon und so führte die Fahrt wieder auf den Kontinent. Im Oktober letzten Jahres entschied Roger sich dafür, den Saurer komplett zu zerlegen. Im Mai 2012 war das Chassis wieder gerichtet, die Hinterachse war eingebaut, der Motorraum fertig. Die schlechte Nachricht war, dass die Fahrerkabine noch komplett zerlegt war, der Kabelbaum noch weit davon entfernt, wieder verbaut zu werden, und die Vorderachse lag noch unberührt in der Garage. Doch noch in 2012 konnte das Fahrzeug dann fertiggestellt werden.



Eigentümer
Sped. Fehrenkötter
Standort
Sassenberg 



Mercedes-Benz LP 813

Baujahr 1980

Zugmaschine

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

Typologie

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



Eigentümer
Jack den Hartogh
Standort
Rozenburg



Volvo L 475

Baujahr 1964

Zugmaschine

Fahrzeugart	Koffer	Produktionszeit	1961 bis 1965
Motor & Leistung	Volvo, 120 PS	Stückzahl	3.002
Geschwindigkeit	108 km/h	Bremse	Volvo
Länge, Höhe	7,7 m, 3,3 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	6.395 kg	Reifen	Continental
Gesamtgewicht	7.500 kg	Achsen	Volvo

Typologie

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



Eigentümer
Theo Mühlenbein
Standort
Brilon



Krupp Tiger

Baujahr 1960

Zugmaschine

Fahrzeugart	Sattelzugmaschine	Produktionszeit	k. A.
Motor & Leistung	Krupp, 2.000 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	85 km/h	Bremse	Krupp
Länge, Höhe	7,6 m, 3,8 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	7.600 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	16.000 kg	Achsen	Krupp

Anhänger

Hersteller	Pfaff Leipzig	Leergewicht	8.000 kg
Länge, Höhe	12,0 m, 3,2 m	Gesamtgewicht	9.000 kg

Typologie

Der Krupp Tiger von Theo Mühlenbein wurde ursprünglich für den Export gebaut. Wahrscheinlich wurde er anno 1960 in die Türkei ausgeliefert. Über sein Arbeitsleben bis 2006 ist leider nichts bekannt. Dass er für den Export gebaut wurde, erkennt man an den Hauben und den beiden separaten Außenluftfiltern, die auf der Stoßstange verbaut wurden. Mühlenbein kaufte den Tiger 2006 in Holland in einem sehr traurigen Zustand. Zerlegt bis zur letzten Schraube, wurde er innerhalb von 1,5 Jahren komplett neu aufgebaut, inklusive Überholung von Motor und Getriebe. Seit 2008 ist der Krupp wieder im „aktiven Dienst“ – nun allerdings bei Oldtimerveranstaltungen. Mühlenbein nennt noch weitere Krupp sein Eigen. Darunter befindet sich auch der Krupp ARAL Renndienst Bus – eine wirkliche Rarität. Dieser Bus ist zurzeit in der Restauration. Wir sind gespannt auf die erste Ausfahrt!



Eigentümer
Paul Kamphuis
Standort
Barneveld 



Büssing BS-19

Baujahr 1972

Zugmaschine

Fahrzeugart	Koffer	Produktionszeit	1972 bis 1979
Motor & Leistung	Büssing, 320 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	90 km/h	Bremse	Westinghaus
Länge, Höhe	8,1 m, 2,5 m	Getriebe	Füller
Leergewicht	9.380 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	16.425 kg	Achsen	Büssing

Typologie

Zum historischen Fuhrpark der Spedition Paul Kamphuis aus dem niederländischen Barneveld gehören zwei Büssing – ein Thermowagen Büssing 6000 aus dem Jahr 1952 und ein Büssing BS 16. Er war der vorletzte Büssing, der noch in den alten Produktionshallen in Braunschweig vom Band gerollt ist! Mit Thermo- und Kühlaufiegern exportierte die Spedition Kamphuis bereits in den 50er Jahren Eier und Geflügel aus dem heimischen Barneveld nach Europa. Den allerersten Büssing, den sich der Firmengründer Jan Kamphuis kaufte, fuhr er leider eigenhändig bei Eisregen in einen Graben. Heute kümmert sich Arnold van den Visch, der ehemalige Werkstattleiter, um die Pflege der beiden Büssing. Arnold und sein Chef teilen die Leidenschaft um für diese alten Fahrzeuge.

EINZIGARTIG UND KOMPLETT

Die gesamte Nutzfahrzeugwelt in einem Katalog!



Einfach bestellen : lastauto-omnibus.de/shop

Tel.: +49(0)711-32 06 99 44, Fax.: +49(0)711-1 82 25 50, E-Mail: bestellservice@dpv.de



Eigentümer
**Lkw-Service
 Gottschalk GmbH**
 Standort
 Kaarst 



Magirus Deutz F Jupiter A Baujahr 1961

Zugmaschine

Fahrzeugart	Koffer	Produktionszeit	1955 bis 1963
Motor & Leistung	Deutz, 170 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	72 km/h	Bremse	Knorr-Bremse
Länge, Höhe	8,5 m, 3,4 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	8.100 kg	Reifen	Komorán, Conti.
Gesamtgewicht	10.000 kg	Achsen	Magirus-Deutz

Typologie

Auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt/Main 1951 stellte Magirus das erste echte Nachkriegsmodell mit mächtiger, rundlicher geformter Motorhaube vor. Alle Fahrzeuge hatten einen luftgekühlten Deutz-Dieselmotor und wurden nach Planeten benannt: die Modelle „Mercur“ und „Jupiter“ (Lkw und Bus). Jupiter wurde von 170 PS aus einem Acht-Zylinder-Motor mit 10.644 cm³ angetrieben. Der Magirus-Deutz Jupiter von Lkw-Service Gottschalk war ursprünglich ein Feuerwehrfahrzeug mit Allradantrieb. Von 1961 bis 1987 diente es mit geschlossenem Kasten zuverlässig auf dem Flughafen Düsseldorf-Lohhausen. Im Kasten war ein Tank für rund 5.500 Liter Löschwasser. Im Jahr 1985 erhielt der Magirus im Kotflügel integrierte Scheinwerfer anstelle der aufgesetzten. Vor 21 Jahren ersteigerte Hermann Gottschalk den Löschlastwagen, restaurierte ihn und baute ihn um. Er entfernte den Kastenaufbau mit Tank und verlängerte den Rahmen. Als neuer Aufbau diente ein 1971er-Koffer von Titgemeyer.



Eigentümer
Werner D. Gröner
 Standort
Balerna



Saurer D 290 F

Baujahr 1980

Zugmaschine

Fahrzeugart	Tankwagen	Produktionszeit	k. A.
Motor & Leistung	Saurer, 290 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	115 km/h	Bremse	Saurer
Länge, Höhe	8,8 m, 3,2 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	8.800 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	10.000 kg	Achsen	Saurer

Typologie

Am 1. März 1980 wurde der Saurer zum ersten Mal zugelassen. Eingesetzt bei der Firma Benoil, war er im Tessin für die Versorgung mit Treibstoffen wie Benzin, Heizöl und Diesel zuständig. Damals fuhr er noch mit einem Anhänger. Benoil verkaufte ihn dann. Es folgte die Restaurierung, dabei wurde auch der Tank vollständig gereinigt und neu beschichtet, da er von nun an Wasser transportieren sollte. Der Saurer war für den Einsatz beim Hilfsprojekt GAJA Fondation eingeplant. Diese Organisation hatte zum Ziel, ein mobiles Spital für den Einsatz im ehemaligen Ostblock einzurichten, und das dafür benötigte Wasser sollte der Saurer heranschaffen. Leider kam es nicht zu diesem Einsatz. Die Fahrt des Konvois endete bereits in Rom. Zurück im Tessin wurde der Saurer dann eingelagert, um auf bessere Tage zu warten. Seit dem 5. Mai 2012, genau 21 Uhr, und dank einer Internetauktion ist er nun im Besitz von Werner Gröner, der sich damit einen Jugendtraum erfüllte.



Eigentümer
Dieter Kühling

Standort
Ahlen



Kässbohrer S 215 HD

Baujahr 1983

Zugmaschine

Fahrzeugart	Omnibus	Produktionszeit	k. A.
Motor & Leistung	Mercedes-Benz, 330 PS	Stückzahl	k. A.
Geschwindigkeit	100 km/h	Bremse	Knorr-Bremse
Länge, Höhe	12,0 m, 3,3 m	Getriebe	ZF
Leergewicht	10.400 kg	Reifen	Michelin
Gesamtgewicht	16.000 kg	Achsen	ZF

Typologie

1983 wurde der Bus als Neufahrzeug von Kässbohrer, Ulm an einen niederbayrischen Busunternehmer ausgeliefert und wohl als Investitionsobjekt zunächst für fünf Jahre in einer Halle abgestellt. Erst im Jahre 1988 wurde das Fahrzeug erstmalig zum Straßenverkehr zugelassen, was wiederum kleine Probleme bei der Beantragung des H-Kennzeichens verursachte. Mit Hilfe einer Werksbescheinigung von Setra, Neu-Ulm konnte der Bus dann im Oktober 2013 mit einem H-Kennzeichen versehen werden. Der Bus wurde Ende der neunziger Jahre von der Fa. Stanglmeier, Mainburg übernommen und zunächst im Reiseverkehr und bis 2012 ausschließlich im Sommer im Schülerverkehr eingesetzt. 2012 übernahm Dieter Kühling das Fahrzeug, das bereits Anfang der 2.000er Jahre eine gründliche Revision des Antriebsstranges erhalten hatte und danach nur noch ca. 30.000 km gewerblich lief. Im Jahr 2015 wurden in über 600 Arbeitsstunden Blech und Lack erneuert.

**lastauto
omnibus**

Digital informiert.

Die neue Freiheit, LASTAUTO OMNIBUS zu lesen. **Wo, wann und womit Sie wollen.**



Bis
50%
Ersparnis

IHRE NEUEN EXKLUSIVEN LASTAUTO OMNIBUS-VORTEILE:

- **Als E-Paper lesen:** Wo, wann und womit Sie wollen
- **Ausgewählte brandaktuelle Inhalte:** Vor Erscheinen im Heft lesen
- **Mehr Wissen:** Profitieren Sie von exklusiven Inhalten & Serviceangeboten auf www.lastauto-omnibus.de bzw. www.eurotransport.de

SIE SIND NOCH KEIN ABONNENT

KOMBIABO LASTAUTO OMNIBUS PLUS Heft + Digitalpaket:

- Jahresabo nur €82,50
- 11 Hefte + 1 Katalog frei Haus*
- 11 E-Paper-Ausgaben
- Digitale Webportal-Lizenz mit exklusiven Vorab-Informationen, und wertvollen Inhalten nur für Abonnenten.

**AUCH ALS TESTANGEBOT
ERHÄLTlich ÜBER 3 MONATE
FÜR NUR € 16,90**

DIGITALABO LASTAUTO OMNIBUS das Digitalpaket:

- Jahresabo nur €68,30
- 11 E-Paper-Ausgaben*
- Digitale Webportal-Lizenz mit exklusiven Vorab-Informationen, und wertvollen Inhalten nur für Abonnenten.

**AUCH ALS TESTANGEBOT
ERHÄLTlich ÜBER 3 MONATE
FÜR NUR € 13,50**

SIE SIND SCHON ABONNENT

DIGITALES UPGRADE zum Heftabo:

- Upgrade zum Jahresabo nur €16,90
- Jede Ausgabe auch als E-Paper*
- Digitale Webportal-Lizenz mit exklusiven Vorab-Informationen, und wertvollen Inhalten nur für Abonnenten.

*für alle Plattformen & Geräte:
IOS, Android, Windows



Gleich QR-Code
scannen und
LASTAUTO OMNIBUS
sichern.

JETZT IHR PERSÖNLICHES
LASTAUTO OMNIBUS-ABO SICHERN

lastauto-omnibus.de/digital



Eigentümer
F. Radermacher
Standort
Nordkirchen 



Kaelble KDV 22 Z 8T

Baujahr 1962

Zugmaschine

Fahrzeugart	Pritsche	Produktionszeit	1961 bis 1965
Motor & Leistung	Kaelble, 300 PS	Stückzahl	45
Geschwindigkeit	62 km/h	Bremse	Knorr-Bremse
Länge, Höhe	8,5 m, 3,2 m	Getriebe	ZF/Gemeinder
Leergewicht	14.500 kg	Reifen	Continental
Gesamtgewicht	22.000 kg	Achsen	Kaelble

Typologie

Ihren Erfolg verdankte die Kaelble-Baureihe KD(V)22 ihrer modularen Bauweise und den damit verbundenen vielen Einsatzmöglichkeiten. Das „K“ steht für Kraftfahrzeug, das „D“ für Dreiachser, das „V“ für Vorderantrieb und „22“ für das Gesamtgewicht. Die zusätzlichen Angaben „Z“ und „8T“ weisen auf die Einsatzart als Zugmaschine und einen Achtzylindermotor mit Turbolader hin. Knapp dreieinhalb Jahre dauerte es, bis Friedrich Radermacher den neu erworbenen Kaelble komplett restauriert und damit aus seinem 38-jährigen Schlaf befreit hatte. Das bullige Fahrzeug hatte er bei einem Baumaschinen-Händler in Fischbeck bei Hameln entdeckt. Die größeren Restaurationsarbeiten ließ er bei Auto-Ermeke in Dortmund durchführen, außerdem bei Knapp und Söhne im schwäbischen Backnang sowie im Kaelble-Werk selbst. In seiner kurzen Dienstzeit zwischen 1962 und 1972 bei der Baufirma Wahmann in Bochum hat der Lkw die stolze Distanz von 360.000 Kilometern zurückgelegt. Als Baumaschinen-Transporter war er mit einem Scheuerle-Tieflader auf der Route Fehmarnsund–Bochum–Salzburg zu Hause.

Bestellen Sie jetzt Ihren Kalender 2017

im Format DIN A2



Truck Race Kalender 2017

Bestellnummer: # 1491828

American Trucks Kalender 2017

Bestellnummer: # 1491786



Supertrucks Kalender 2017

Bestellnummer: # 1491806

Schwertransport Kalender 2017

Bestellnummer: # 1491746



Oldtimer Kalender 2017

Bestellnummer: # 1491767

Truck-Grand-Prix Kalender 2017

Bestellnummer: # 1491826



**JE NUR
17,90 €**
inkl. MwSt, zzgl.
Verpackung und Versand

Bestellen Sie noch heute Ihren Kalender 2017!

Telefon: 0711 / 320 699 44 oder E-Mail an: bestellservice@dpv.de.

Alle Bilder und Bestellung unter www.eurotransport.de/kalender

Herstellung: Geschäftsbereich ETMServices, www.etmservices.de. EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH, Handwerkstraße 15, 70565 Stuttgart, HRB 15308, Geschäftsführer: Oliver Trost. Vertrieb: Belleferung, Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorsitz), Christina Dohmann, Dr. Michael Rathje, Am Sandtorkai 74, 20457 Hamburg, als leistender Unternehmer. AG Hamburg, HRB 95752.

Herausgeber

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

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

Thomas Paul Göttl
paul.goettl@etm.de

Projektleitung

Alexander Fischer
alexander.fischer@etm.de

Redaktion

Jana Bronsch-Chassard
jana.bronsch@etm.de,
Alexander Fischer

Produktion und Grafik

Stephanie Tarateta,
Monika Haug

Anzeigenverkauf und -abwicklung

Alexander Fischer

Fotos

Archiv, Hersteller, Teilnehmer,
Thomas Küppers, shutterstock.com.
Aus den Städten: Daimler AG; Stuttgart
Marketing GmbH; Klaus Landry; Manuel
Dietrich; ttm Trier; Stadt Frechen;
Presseamt Stadt Münster: MünsterView,
Tilman Roßmöller, Bernhard Fischer; Stefan
Schöning Fotodesign; Visselhoevede/
Hoyer; Christian Spahrbier

Druckerei

Drake Media GmbH,
32549 Bad Oeynhausen

Organisation

15. Deutschlandfahrt

Team Fehrenkötter und
ETM Verlag
www.historische-deutschlandfahrt.de

Verlag

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

Geschäftsführer

Oliver Trost
oliver.trost@etm.de

Marketing und Vertrieb

Bernd Steinfeldt
bernd.steinfeldt@etm.de

Bestellservice

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

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

Gerichtsstand: Stuttgart

Mit Kraft und Leidenschaft.
Wir sind für Sie da.



Mercedes-Benz

BERESA

beresa.de



Seit Lastwagen erfunden wurden, rollen sie auf MICHELIN Reifen. Heute genießt Michelin in der Nutzfahrzeugbranche die höchste Akzeptanz unter allen Reifenanbietern.

lkw.michelin.de



MICHELIN

Wir bringen Sie weiter