

Quer durch Deutschland

125 Teilnehmer, 62 Oldtimer, sieben Städte und knapp 1.200 Kilometer – das sind die Eckdaten der 15. Deutschlandfahrt. Vom 1. bis 9. September führte sie eine in diesem Übermaß wohl einmalige Versammlung zum Teil höchst seltener Nutzfahrzeugveteranen von Stuttgart über Speyer, Trier, Frechen, Münster, Werlte und Visselhövede bis nach Hamburg

Text Peter Leuten
Fotos Peter Leuten

Büssing BS 16 L, Baujahr 1970, mit 310 PS starkem, turbogeladenem U12D-Motor. Das Bewegen solcher Ungetüme bei Temperaturen von nicht selten bis zu 30 Grad ohne Servolenkung, Bremskraftverstärker und Klimaanlage ist durchaus eine schweißtreibende Arbeit





Der Büssing 5500, Baujahr 1952 kämpfte sich auf der ersten Etappe mit sich ankündigendem Motorschaden noch bis Speyer durch. Den Rest der Tour wurde er gefahren. Dabeisein ist eben alles!

Nicht nur der ungewöhnlich schöne und warme September-Anfang machte den Unterschied: Die 15. Wiederholung der Deutschlandfahrt im nunmehr 30. Jahr war schon für sich gesehen ein wenig Anlass, Resümee zu ziehen und die vergangenen Fahrten Revue passieren zu lassen. So stand die diesjährige Route der Deutschlandfahrt unter dem Motto „Tour der Highlights“. Uralte, wegen ihrer Schönheit bekannte Kulturlandschaften erstrecken sich entlang der geplanten Strecke, ebenso wie historisch bedeutsame und geschichtsträchtige Städte. Klar, der Blick zurück auf die Historie ist der Beschäftigung mit Oldies immanent. So nahm die Tour in diesem Jahr ihren Ausgang auch im Geburtsland des Automobils. Hier lieferte vor 120 Jahren die Daimler-Motoren-Gesellschaft ihren ersten Lastwagen aus. Welcher Ort passt da besser als Startpunkt als das Mercedes-Benz Museum in Stuttgart? Um so treffender letztlich, als Mercedes von hier aus eine echte Rarität aus seiner Sammlung zur Teilnahme mit auf den Weg schickte:

Der berühmte LP 333 mit der Startnummer 1, gebaut in einer Stückzahl von gerade einmal 1.833 Einheiten, darf zweifelsohne selbst als Highlight im Tross der Veteranen angesehen werden. Ein Kuriosum ist er zugleich: Wie bei keinem anderen Fahrzeug der Epoche ist die Konstruktion des 1960 gebauten „Tausendfüßlers“ von dem Bestreben gekennzeichnet, die aus der 1956 in Kraft getretenen, novellierten StVZO resultierenden Restriktionen (gerne als Seebahn-Gesetz bezeichnet) weitestgehend zu umgehen. Denn nur mit der (namens-

gebenden) zweiten Vorderachse war es möglich, bei einer zulässigen Achslast von acht Tonnen das für den Anhänger maximal mögliche Gewicht von 16 Tonnen zu erreichen. Das war nämlich wiederum an die Bedingung geknüpft, dass das Zugfahrzeug nicht leichter ist. Ein weiteres Highlight ist sicher auch das älteste Fahrzeug der Tour, ein Büssing 4500 A mit dem Baujahr 1943. Mit seinem Allradantrieb sollte der 105 PS starke und 13,5 Tonnen schwere Oldie ursprünglich an die Wehrmacht zur Verwendung beim zwischenzeitlich

aber verlorenen auf Afrika-Feldzug ausgeliefert werden und ging 1948 daher an das Autobahnamt Stuttgart. 1984 wurde der Büssing von Robert Fehrenkötter, dem damaligen Chef des bis heute bestehenden Spezialisten für Fahrzeugtransporte, bei einem Abschleppunternehmen entdeckt und im Laufe einer äußerst aufwändigen, sich über zehn Jahre erstreckenden Restaurierung wieder in den Originalzustand versetzt. Bereits drei Jahre zuvor hatte ein Büssing 8000, Baujahr 1953, der damals schon 10 Jahre auf dem Gelände einer Schrotthand-

lung am Niederrhein von besseren Zeiten träumte, die fehrenköttersche Sammlung historischer Nutzfahrzeuge begründet.

Der Name Fehrenkötter ist übrigens aufs engste mit der Deutschlandfahrt verknüpft. Mit insgesamt fünf Fahrzeugen aus ihrer Sammlung, von denen zwei sogar in der heute aktuellen Firmenfarbe orange lackiert sind, steuerte die renommierte Spedition nämlich nicht nur das größte Kontingent teilnehmender historischer Fahrzeuge, sondern überhaupt auch die Idee zu der gemein-



Volvo F89, Baujahr 1976, IFA S 4000-1, Baujahr 1961 und Rundhauber MB L 1113, Baujahr 1968, schön hintereinander aufgereiht wie auf einer Perlenschnur – ein eher seltener Anblick. Den meisten Passanten präsentierten sich die Pretiosen in loser Reihenfolge im fließenden Verkehr

samen Ausfahrt mit restaurierten Nutzfahrzeugoldies bei. Denn es war Robert Fehrenkötter, dem es 1987 gelungen war, 20 Mitstreiter für eine 1. Deutschlandfahrt zusammenzutrommeln und der am 19. September

mit den Worten „ich hoffe, das alle am Schluss dieser Fahrt zu der Erkenntnis gelangen, das dies zwar die erste, jedoch nicht die letzte Fahrt gewesen ist,“ zur ersten Etappe aufbrach. Bis heute sind Fehrenkötters Frau Ulla sowie seine Söhne Joachim und David der familiäre Kern der Deutschlandfahrt. Und niemand dürfte sich darüber

wundern, dass, wie Joachim Fehrenkötter, der die Organisation der Tour schon vor Jahren von seinem Vater übernommen hat, bei seiner diesjährigen Eröffnungsrede feststellte, „aus Teilnehmern im Laufe der Jahre

Freunde geworden sind.“ So ist auch er mit Herzblut dabei: „Ich bin der Einzige, versichert er, als er für den Fotografen am 9. September in Hamburg noch einmal am Steuer seines Büssing 6000 aus dem Jahr 1955

platznimmt, „der seit Beginn seiner Teilnahme an der Tour immer mit dem gleichen Fahrzeug gefahren ist.“ Zu seinem 120 PS starken 6000er, auf dessen Türen der alte Fehrenkötter-Schriftzug seines Großvaters und Firmengründers Heinrich Fehrenkötter prangt, hat er unverkennbar ein besonderes Verhältnis: Die Marke Büssing

beherrschte einst den Fuhrpark des Unternehmens. Schon bei der ersten Fahrt stand unterdessen neben der Begeisterung für die Lkw-Veteranen zugleich noch ein weiteres Moment im Vordergrund. Die Möglich-



Unterwegs mit Startnummer eins: Der Seebohm-Lkw Mercedes PL 333 Tausendfüßler, Baujahr 1960, mit 200 PS-OM 326-Motor

Roger Mortimore's Saurer SV2C wurde 1958 gebaut ist mit 105 PS motorisiert und 73 Kilometer schnell. 1997 holte er den Linksenker nach England und verpasste ihm 2012 eine Komplettrestaurierung





Stelldichein der Oldies im Hamburger Hafen auf dem Gelände des Cruise Gates in Steinwerder. Besonders beeindruckend hier die gewaltige Kaelble KDV 22 Z 8T Schwerlastzugmaschine (oben) aus 1962 mit ihren für damalige Verhältnisse unglaublichen 300 PS. Chromblinkend in 1-A-Zustand präsentiert sich aber auch der traumhafte General Motors GMC 950, Baujahr 1951 (links) mit 190 PS, der einen nicht minder herausgeputzten Trailmobile-Kühlauflieger nach Hamburg schleppte



keit nämlich, als rollendes Industriemuseum der mehr oder weniger freiwillig zum Zaunzeugen gewordenen Öffentlichkeit das Transportgewerbe von einst authentisch nahezubringen. Denn die Oldies sind die idealen Sympathieträger im Dienste einer Imagearbeit für die Branche. Aus diesem Grund rief vor genau 20 Jahren der ETM Verlag mit der Firma Fehrenkötter die „Initiative historische Kraftfahrzeuge“ ins Leben, die bis heute die Deutschlandfahrt ausrichtet. Und so war es denn auch Thomas Paul Göttl, Chefredakteur des ETM-Verlags, der den Büssing BS 16 L, Baujahr 1970, in der auffällig orangen Fehrenkötterlackierung über die 1200 Kilometer pilotierte. Der 1963 gebaute Vidal-Anhänger, denn er im Schlepp hatte, ist übrigens unmittelbar aus dem aktiven Dienst in der Fehrenkötter-Flotte in die histori-



Faun F60/36S, MAN 15.192 HK und Saurer D 330 BF 4x2

sche Sammlung übernommen worden. Das die Fahrt mit alten LKW dabei auch bei jungen Menschen Anklang findet, beweist einer der jüngsten aktiven Teilnehmer der Tour: Wim Kuijl aus dem belgischen Stekene, mit seinen 27 Jahren in achter Generation industrieller Käse-Produzent, steuerte seine 1951 gebaute GMC 950 Sattelzugmaschine samt Auflieger ans Ziel. Der 190 PS starke und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 Kilometern in der Stunde zudem außerordentlich schnelle 950er war, bevor er nach Belgien kam, immer in Kalifornien unterwegs und hatte daher kaum eine Chance, Rost anzusetzen. Dennoch war auch seine Restaurierung eine Menge Arbeit, denn sein technischer Zustand war erbärmlich. So beeindruckend und zugleich erfreulich es auch ist,



Der heutige Fehrenkötter-Geschäftsführer fährt seit seiner ersten Teilnahme immer mit dem alten Büssing 6000 mit

diese historischen Vertreter des Transportgewerbes an sich vorbeiziehen zu sehen, sollte man dennoch nicht vergessen, das sie in ihrer aktiven Zeit allesamt viel geleistet haben.

Manche Fahrzeuge kommen auf Laufleistungen von bis zu einer Million Kilometer. Da bleibt es nicht aus, dass der eine oder andere betagte Oldie bisweilen die Waffen streckt. So erging es Arnold van den Visch am Steuer des Büssing 5500 von Paul Kamphuis. 1952 als Neufahrzeug für Eier- und Geflügeltransport im elterlichen Betrieb angeschafft, war der 12 Tonne in 70ern an einen Schrotthändler verkauft

und rund zehn Jahre später von Sohn Paul wieder zurückgekauft und restauriert worden. Schon während der ersten Etappe kündigte sich bei dem Wagen kurz vor

Speyer ein veritabler Motorschaden an. Dennoch schaffte er es gerade eben noch bis Speyer. Von da an legte er die Tour Huckepack auf dem Auflieger eines befreundeten Oldtimerkollegen zurück.

Und das ist bei allem Engagement der Organisatoren bei einer solchen Veranstaltung eben das A und O: Man hilft sich gegenseitig. Ohne Kooperation mit dem Technikmuseum in Speyer, ohne das Volvo Truckcenter Frechen, ohne den Trailerbauer Krone in Werlte und ohne all die anderen, die auf ihrem Gelände dem Fahrzeugtross jeweils die nötigen



Joachim Fehrenkötter am Steuer seines Büssing 6000, Baujahr 1955

Stellflächen überließen, wäre eine Deutschlandfahrt in dieser Größenordnung kaum realisierbar. Der ProTrader wünscht dieser vorbildlichen Initiative noch ein möglichst langes Leben.