



Wiking Sammler Netzwerk

Die Online-Zeitschrift Ausgabe 1 Februar 2009

In dieser Ausgabe:

Editorial	Seite 1
Das Jahrestreffen der W187er-Freunde	Seite 2
Börsentermine	Seite 7
Kleinanzeigen	Seite 8
Zweifelsfälle	Seite 8
Stammtische	Seite 8
Die unverglasten mittelschweren Pritschen-LKW mit Rollachsen – (fast) ein eigenes Sammelgebiet	Seite 9



Borgward Arabella

Editorial

Lieber Leser, mit dieser 1. Ausgabe der Online-Zeitschrift des Wiking-Sammler-Netzwerks hältst du etwas in Händen, was zur Zeit noch einmalig ist: Eine Zeitschrift, erstellt von Sammlern für Sammler, frei von Werbung, daher völlig unabhängig, mit hoffentlich interessanten Artikeln, die noch dazu nichts kostet. Überall und jederzeit erhältlich über einen einfachen Download im Internet. Im PDF-Format, lesbar auf jedem PC-System, oder einfach zum Ausdrucken für die Fahrt mit der U-Bahn, dem Bus, der Straßenbahn zum Arbeitsplatz am nächsten Morgen.

Aber warum eine solche Zeitschrift, Fachblätter für Modellbau und Fahrzeugmodelle gibt es doch wie Sand am Meer?

Diskussionen unter Sammlern hauptsächlich der älteren Wiking-Modelle haben ergeben, dass sich gerade diese Gruppe in der Fachpresse, wie sie sich zur Zeit darstellt, nicht wirklich wiederfindet. Nicht nur, weil diese Blätter ihr Hauptaugenmerk auf die anstehenden Neuerscheinungen richten und sich damit schon fast zu Neuheiten-Prospekten wandeln, sondern auch, weil der Wiking-Anteil in diesen Publikationen zwangsläufig nur einen Bruchteil ausmachen kann. Nun sind die Sammler alter Modelle in der Regel ausschließlich auf Wiking-Modelle fixiert, sie schauen nicht über den Tellerrand – weil es in der von ihnen bevorzugten Epoche nichts jenseits des Tellerrandes gab.

Darum nun diese „Spezial“-Publikation, die zunächst 2 x im Jahr erscheinen soll. Wenn sich ein größerer Kreis möglicher Autoren finden lässt, kann über einen schnelleren Rhythmus nachgedacht werden. Bis dahin aber gilt zunächst einmal: **VIEL SPASS BEIM LESEN!**

Das Jahrestreffen der W187er-Freunde

Ein Diorama, vorgestellt auf dem Sammlertreffen 2008 in Duisburg

von Gregor Gerlach (Diorama, Text u. Fotos)

Nie war der Hang zum Altblech-Sammeln ausgeprägter als heute. Und am liebsten werden die automobilen Schätze natürlich anderen Sammlern präsentiert. Die stellen wenigstens nicht so dämliche Fragen wie: „So ohne Airbag, ist das nicht viel zu unsicher?“

Seien wir also diesmal Gast beim Jahrestreffen der W187er-Freunde.

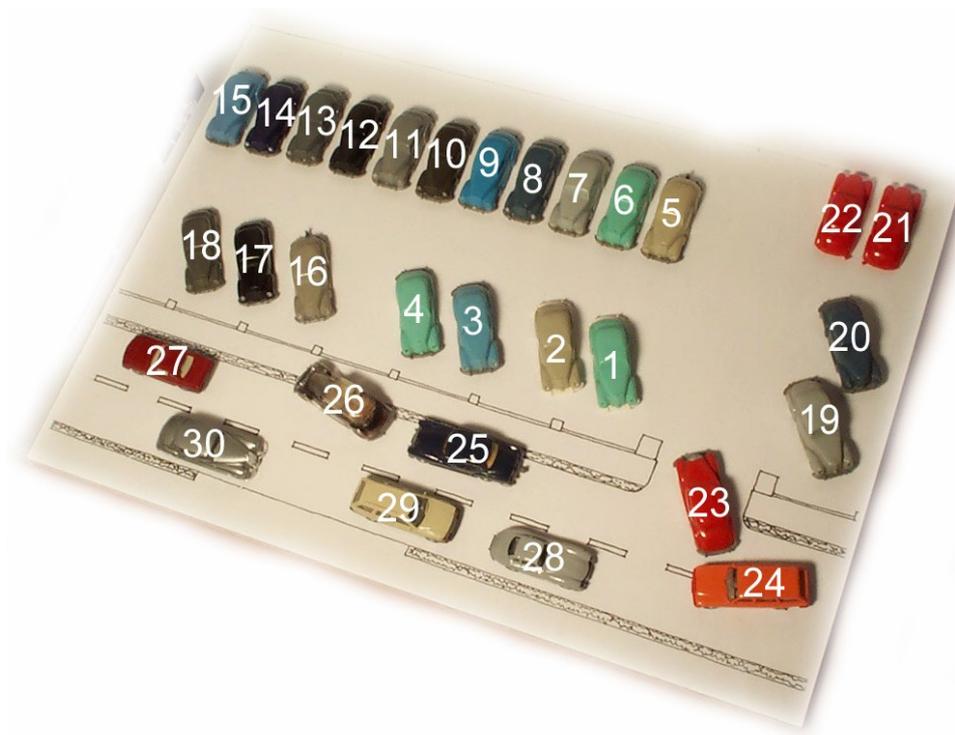


Die Baureihe W187 stellt die letzte Evolutionsstufe der noch auf echten Rahmen aufgebauten 170ern dar. Neben dem neuen 220er-Reihensechszylinder wurden der soliden Vorkriegskonstruktion auch neue Kotflügel mit integrierten Scheinwerfern spendiert. Gut, für den unvoreingenommenen Betrachter mag dieser Kotflügel ja ganz nett sein, dem gestandenen Leiter eines Presswerks kann er auch noch (und vielleicht gerade) heute nur beim Anschauen Schweißperlen auf die Stirn treiben. Hier zeigt sich der ganze Genius der damaligen Karosseriebauer.

Wie auch immer, durch die veränderte Front und den stärkeren Motor ist der 220er der Urahn der heutigen S-Klasse. Und heutzutage sowohl rar als auch preislich durchaus ambitioniert bewertet.

So ist es nur allzu verständlich, dass die W187er-Freunde dem Jahrestreffen geradezu entgegenfiebern. Einer der Freunde, gleichzeitig Besitzer eines Autohauses, hat seinen Gebrauchtwagenplatz für ein Wochenende räumen lassen, und da stehen sie nun, die Prachtstücke einer früheren Epoche.

Das Diorama



Wir blicken auf die bereits vollständig angetretenen Sammlerschätze (Modelle 1-22) sowie auf die Besucher und den normalen Straßenverkehr (Modelle 23-30). Da Parkplätze rar sind, kann man allerdings kaum von fließendem Verkehr sprechen.

Die Modelle

Die Klassifizierung erfolgt hier, soweit nicht anders angegeben, nach dem Gelben Katalog.

[Modell Nr.1 – 140-1-A](#)

[Mercedes-Benz 220 – leuchtendgrün.](#)

Das Modell ist laut des Gelben Katalogs wohl das erste seiner Art, leicht erkennbar an der weißen Bodenplatte.

[Modell Nr.2 – 140-1-C](#)

[Mercedes-Benz 220 – hellgelbgrau.](#)

Eins der klassischen Probleme bei der Klassifizierung älterer Modelle ist die Farbbestimmung. Zur Produktionszeit waren Abweichungen innerhalb einer Farbe eher die Regel als die Ausnahme.

Vergleiche hierzu dieses Modell mit dem ebenfalls hellgelbgrauen Modell Nr. 5 oder anderen hellgelbgrauen Modellen jüngerer Datums.

Modell Nr.3 – 140-1-E

Mercedes-Benz 220 – wahrscheinlich wasserblau.

Das erste meiner Modelle mit silberner Bodenplatte.

Modell Nr.4 – 140-1-?

Mercedes-Benz 220 – leuchtendgrün.

Der Gelbe Katalog kennt dieses Modell nicht, bei Saure wird es unter 125-1-F geführt.

Modell Nr.5 – 140-2-B

Mercedes-Benz 220 – hellgelbgrau.

Mein erstes Modell nach der Modellpflege, also mit strukturiertem Grill, Türgriffen und einem ange deuteten Nummernschild neben den Stoßstangenhörnern.

Modell Nr.6 – 140-3-A

Mercedes-Benz 220 – leuchtendgrün

Modell Nr.7 – 140-3-B

Mercedes-Benz 220 – Grau

Modell Nr.8 – 140-3-G

Mercedes-Benz 220 – dunkel-
adriablau.

Modell Nr.9 – 140-3-E

Mercedes-Benz 220 – hellazurblau

Modell Nr.10 – 140-3-H

Mercedes-Benz 220 – olivgrün

Modell Nr.11 – 140-3-I

Mercedes-Benz 220 – staubgrau.

Modell Nr.12 – 140-3-K

Mercedes-Benz 220 – schwarz.

Modell Nr.13 – 140-3-O

Mercedes-Benz 220 – basaltgrau.

Modell Nr.14 – 140-3-P

Mercedes-Benz 220 – dunkelultramarinblau

Modell Nr.15 – 140-3-?

Mercedes-Benz 220 – wahrscheinlich lilablau

Das Modell wird im Gelben Katalog nicht aufgeführt. Und es ist ganz klar nicht Dunkel Lilablau. Eine Farbkarte zur Überprüfung stelle ich wirklich gerne zur Verfügung ;-)
Bei Saure firmiert das Modell unter 125-4-C.

Modell Nr.16 – 140-4-B

Mercedes-Benz 220 – hellolivgrau.

Mein erstes Modell nach der letzten Modifikation, den breiten Trittbrettern. Erstaunlicherweise sind diese letzten Modelle fast ebenso rar wie die ersten mit glattem Kühler. Leider.

Modell Nr.17 – 140-4-C

Mercedes-Benz 220 – schwarz.



Modell Nr.18 – 140-4-E

Mercedes-Benz 220 – wahrscheinlich felsgrau.



Modell Nr.19 – 140-3-B

Mercedes-Benz 220 – grau

Die erste der beiden Dubletten dieser W187-Präsentation. Es unterscheidet sich von dem Modell Nr.7 allerdings durch die hellen Räder, welche für dieses Modell völlig untypisch sind. Ich kann eine nachträgliche Änderung Marke Bastlerstolz nicht ausschließen, tendiere allerdings eher zu der Annahme, dass der (Heim-)Arbeiter hier

versehentlich in die falsche Kiste gegriffen hat. Wie auch immer, nach heutigem Geschmackempfinden sieht diese Farbkombination wirklich edel aus.

Modell Nr.20 – 140-3-E

Mercedes-Benz 220 – matt-hellazurblau

Die zweite Dublette. Eigentlich wie Modell Nr.8, allerdings matt. Stahlwolle scheint hier nicht im Spiel gewesen zu sein, wahrscheinlicher ist wohl eine Materialabweichung in der Rohmasse.

Modelle Nr.21 und 22 – 600-3

Mercedes-Benz 220 – signalrot

Diese beiden Rohkarossen mit breiten Trittbrettern sind eindeutig Blaulichter und entsprechen so nicht meinem Sammelgebiet. Dennoch sollten sie hier nicht fehlen, da sie eindeutig aus den Spritzformen 1 und 2 stammen.

Siehe dazu den noch vorhandenen Spritzgrat an der jeweiligen Karosse.

Modell Nr.23 – 600-1

Mercedes-Benz 220 – signalrot

Der Oldtimer-Freund, welcher hier Einlass begehrt, wird wohl wieder umdrehen müssen. Weniger, weil das Modell gesupert ist, sondern eher weil es sich um eine schlichte Fälschung handelt. Dieses Modell jedenfalls war mal ein Feuerwehrwagen, dessen Blaulicht von einem findigen Internet-Anbieter sehr sauber entfernt wurde.

Laut dem Gelben Katalog soll es eine Variante des 220 in Rot ohne Blaulicht geben, gesehen habe ich sie allerdings noch nie. Falls einer der Sammlerfreunde mehr weiß, bitte ich um Nachricht.

Modell Nr.24 – 155-2-Vorserie

Mercedes-Benz 250 T – leuchtendorange mit rotem Kühler und Bodengruppe

Gut, vielleicht nicht schön, aber dafür eher selten.

Und nach seriösen Berichten stammt er aus dem Nachlass von Herrn Peltzer persönlich.



Modell Nr.25 – 150-7-Vorserie

Mercedes-Benz 300d – stahlblau

Ein wirklich tolles Modell, und es erschließt sich mir nicht völlig, warum er so nie in Serie gebaut wurde.

Modell Nr.26 – 832-1-Vorserie

Mercedes-Benz 260 D – transparent-schwarz-braun meliert

Ein bildhübsches Modell, auch aus dem Peltzer-Nachlass. Am besten würdigt man das Daimlerchen mit der Lupe oder auf einem Foto. Dieses befindet sich am Ende dieses Artikels.



Modell Nr.27 – 140-9-K

Mercedes-Benz 350 SL – rotbraun-perlweiß

Die einzige Nicht-Vorserie auf dieser Papierstraße, allerdings recht selten. Im Gegensatz zu mancher Vorserie.

Modell Nr.28 – 833-1-Vorserie

Mercedes-Benz 300 SL – silbergrau

Ein weiteres Modell aus dem Peltzer-Nachlass.

Modell Nr.29 – 154-3-Vorserie

Mercedes-Benz 230 TE – h'elfenbein

Modell Nr.30 – 836-1-Vorserie

Mercedes-Benz 300 – silber

Ich denke, jeder Sammler hat seine besonderen Lieblinge. Meine sind ganz klar die unverglasten 220er. Nicht nur deshalb, weil sie die ersten Wiking-Modelle waren, mit denen ich rumgespielt habe. Sie zeigen auch eindeutig, dass Modellbau mehr ist als nur das Verkleinern des Originals.

Danach kommt dann aber gleich der unten abgebildete 260 D. Wahrscheinlich zur Überprüfung des Materialflusses angefertigt, kann sich das Ergebnis mehr als nur sehen lassen.

Ein Wiking-Modell im Hot-Rod-Style, wer hätte das gedacht. Und selbst ohne gehoptes Dach eine echte Schau ;-)))



Börsentermine



29.03.2009 11-17 Uhr **Autohaus Schlagheck**, Im Derdel 4, 48161 Münster-Roxel

07.06.2009 11-17 Uhr **Speicherstadt**, An den Speichern, 48159 Münster

(Für beide Börsen gilt: Eintritt frei, kein gewerblicher Verkauf, parallel findet ein offenes Young- und Oldtimertreffen statt, am 07.06. die Münster Classics.

Quelle: www.muensterclassics.de)

01.02.2009 11-16 Uhr **Stadthalle**, Saarlandstr. 40, 44866 Wattenscheid

15.02.2009 11-16 Uhr **Seestadthalle**, Lippspieker 25, 45721 Haltern

22.02.2009 11-16 Uhr **Halle Gartlage**, Schlachthofstr. 48, 49074 Osnabrück

01.03.2009 11-16 Uhr **Schützenhalle**, Karl-Becker-Straße, 58170 Lendringsen

08.03.2009 11-16 Uhr **Zeche Zollverein**, Gelsenkirchener Str. 181, 45309 Essen

15.03.2009 11-16 Uhr **Rattenfängerhalle**, Mühlenstr. 17, 31761 Hameln

15.03.2009 11-16 Uhr **Europahalle**, Europaplatz 1, 44642 Castrop-Rauxel

(Quelle: Breidenbach-Veranstaltungen, Ochtrup)

Alle Angaben ohne Gewähr.

Wer in der nächsten Ausgabe der **WSN-Zeitschrift** seine Börsentermine genannt wissen möchte, schicke die Meldungen bitte an redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de.



Die folgenden Rubriken werden hoffentlich in der nächsten Ausgabe mit Leben gefüllt sein. Wer Kleinanzeigen aufgeben möchte oder einen Zweifelsfall hinsichtlich der Authentizität eines Modells diskutieren möchte, kann uns ebenso schreiben wie all diejenigen, die Wiking-Stammtische organisieren und hier die Daten der nächsten Treffen bekannt geben möchten.

Die Adresse ist redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de.

Kleinanzeigen

Zweifelsfälle

Stammtische

Eine Zeitschrift wie diese kann nur bestehen, wenn möglichst viele sich mit Beiträgen und Zuschriften an ihr beteiligen.

Da bist auch DU gefragt!

Die unverglasten mittelschweren Pritschen-LKW mit Rollachsen – (fast) ein eigenes Sammelgebiet

von Michael Broer (Text und Fotos)



Spätestens seit dem Erscheinen des „Handbuchs der alten Modelle“ von Carsten Saure ergibt sich ein einigermaßen vollständiger Überblick über die Vielfalt der unverglasten Rollachser mit Pritschen und eine relativ brauchbare Einschätzung dessen, was an Liebhaberpreisen mittlerweile für diese Modelle gezahlt wird – oder auch gezahlt werden muss. Denn eines steht fest: Das Interesse an diesen Modellen ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen.

Es sind nur 5 Vorbildtypen, die in der Ära der unverglasten Rollachser die mittelschweren Pritschen-LKW – und nur von denen ist hier die Rede – die vollständige Modell-Palette abbildeten: Mercedes-Benz L 3500, Ford 3500, Mercedes-Benz L 5000, Magirus S 3500 und, gewissermaßen in einer modellbauerischen Außenseiterrolle, der Büssing 4500. Doch dazu später mehr.

Fast alle Modelle durchliefen in den sieben Jahren, die die Ära der unverglasten Rollachser nur andauerte, diverse kleinere Formänderungen, hinzu kommt eine Vielzahl von Farbvarianten, bedingt durch die Verwendung einer Einheitspritsche, die auf jedes der Modelle passte. Heute kann man nicht mehr feststellen, welche Farbkombinationen tatsächlich von den Heimarbeitern in Diensten der Firma Wiking zusammengesetzt wurden. Sollte es feste Vorgaben gegeben haben, so sind diese heute nicht mehr auffindbar.

Im Folgenden sollen nun die Charakteristika der einzelnen Modelle erläutert und etwas zu der jeweiligen Farbenvielfalt ausgeführt werden:

Mercedes-Benz L 3500 und Ford 3500 (1952 – 1959)

Beide Modelle werden hier gemeinsam betrachtet, denn sie entstammen einer gemeinsamen Spritzgussform. Modellbauerisch gesehen handelt es sich um sehr einfache Modelle: Fahrerhaus und Fahrgestell sind ein zusammenhängendes Formteil, es fehlen nur noch die Achsen mit den Rädern und der Aufbau, in unserem Fall die Pritsche. Dies bedeutet naturgemäß, dass es keine Farbabweichungen zwischen Fahrerhaus und Fahrgestell geben kann, aus der gemeinsamen Spritzgussform folgt außerdem, dass es beide Modelle immer in gleichen Farben gegeben hat.

Beide Modelle waren ursprünglich noch als sogenannte „Drahtachser“ mit festen Achsen konzipiert (Vorserien mit festen Achsen sind bekannt), die Spritzgussform wurde allerdings noch vor Produktionsbeginn auf Rollachsen umgebaut. Die ersten Modelle hatten noch ein unten offenes Fahrerhaus, zunächst mit den Innenprägungen *F* bzw. *M* (für *Ford* bzw. *Mercedes*), diese entfiel nach einem Jahr und wurde später bei beiden Modellen durch die Innenprägung *WM im Kreis* ersetzt, gleichzeitig veränderte man den Grill des Mercedes: War er zunächst glatt, bekam er nun eine Struktur. Ab 1954 wurde bei beiden Modellen der Boden mit einer silberfarbenen Platte verschlossen, sodass man von unten nicht mehr in das Fahrerhaus hineinsehen konnte. Also letzte Formänderung erhielt nur der Mercedes einen Schlitz im Fahrgestell zur Aufnahme der Drahtmechanik des Muldenkippers.



Mercedes L 3500 mit glattem und mit strukturiertem Grill

Bei den Einheitspritschen gab es insgesamt vier Formvarianten, die jeweils durch Umbau der Form entstanden: Die erste verfügte über einen runden Zapfen, der in den Kipperschlitz des Fahrgestells gesteckt wurde. Die Variante wurde nicht verklebt, sodass der Spielwert der ersten Modelle am höchsten war: Die Pritsche hatte eine Kippfunktion, sie hielt in jeder Stellung nur mit Hilfe jenes Rundzapfens.



Ford 3500, ultramarinblau, mit offenem Boden. Pritsche in Kipp- und in Normalstellung.

Die zweite Variante erhielt einen verstärkten oberen Pritschenrand, diese Pritsche wurde in der Regel bereits verklebt und kam ab 1954 zum Einsatz, in etwa zeitgleich mit der silbernen Platte, die das Fahrerhaus von unten verschloss.

Bei der dritten Variante wurde der bisher runde Zapfen abgeflacht (etwa ab 1955), die letzte Variante zeigte einen Zughaken, der nach oben gerichtet war (ab 1956).



Drei der vier Pritschenvarianten: Rundzapfen mit unverstärktem oberem Pritschenrand, Flachzapfen mit verstärktem Pritschenrand und letztlich die Variante mit dem Zughaken nach oben, die später bei den verglasten Modellen weiterverwendet wurde.

Betrachtet man nun alle Formvarianten sowohl der Fahrerhaus-/Fahrgestellform als auch der Pritschen und berücksichtigt man alle produzierten Farben in ihren jeweiligen Produktionszeiträumen (nicht jede Pritschenform gab es in allen Farben), so ergeben sich rechnerisch bei beiden Modellen jeweils 182 mögliche Varianten. Dabei unberücksichtigt bleiben noch die Fahrgestellvarianten mit und ohne Schlitz zur Aufnahme der Drahtmechanik des Muldenkippers sowie die Modelle mit neuen Pritschen und eingesetztem silbernen Zughaken, deren Authentizität mir zweifelhaft erscheint.

Von diesen bei beiden Modellen jeweils 182 möglichen Varianten sind jeweils knapp 50 bis 60 Varianten tatsächlich bekannt, die übrigen warten noch auf ihre Entdeckung.

Mercedes-Benz L 5000 und Magirus S 3500 (1954 – 1959)

Beide Modelle werden hier gemeinsam betrachtet, denn zumindest die Fahrerhäuser entstammen einer gemeinsamen Spritzgussform. Gegenüber den oben genannten Modellen ist bei Ihnen jedoch neu, dass sie über ein zusätzliches getrenntes Formteil verfügen: Ein neu konzipiertes Einheitsfahrgestell für beide Typen. Bei den Pritschen handelt es sich wiederum um die oben beschriebenen Einheitspritschen, allerdings kam die Variante ohne Verstärkung des oberen Pritschenrandes bei ihnen nicht mehr zum Einsatz.



Zwei eher seltene Farbvarianten des Mercedes L 5000 und des Magirus S 3500

Die Anzahl der Formänderungen, die diese beiden Modelle durchliefen, hält sich in Grenzen. Die unterschiedlichen Pritschen-Varianten mit Rund- bzw. Flachzapfen und mit Zughaken nach oben wurden bereits erwähnt. Das Fahrerhaus des Mercedes blieb unverändert bis zum Erscheinen des verglasten Modells, beim Magirus-Fahrerhaus wurde nur ein Details recht zügig noch im Erscheinungsjahr verändert: Da sich wegen der hohen Materialstärke im Bereich der vorderen Stoßstange der Kunststoff hier nur langsam abkühlte, kam es zu unschönen Verformungen in Gestalt von Einzügen auf der Stoßstangenoberseite. Man schaffte Abhilfe, indem man an der Unterseite zwei kreisrunde Hohlräume anbrachte, die die Materialstärke an dieser Stelle verringerte; schon blieben die Verformungen aus.

Beim Einheitsfahrgestell zeigte sich sehr schnell, dass die Trittbretter bruchempfindlich waren; hier wurden demzufolge wahrscheinlich bereits Ende 1954 Verstärkungen angebracht, um dieses Problem zu lösen. Die Modelle ohne Trittbrettverstärkung gehören daher zu den selteneren und damit gesuchteren Modellen. In der zweiten Hälfte ihres Modell-Lebens bekamen die Fahrgestelle noch einen verstärkten Kardan, was bisher in der einschlägigen Sammler-Literatur kaum Berücksichtigung findet. In der Regel haben diese Modelle eine Pritsche mit einem nach oben weisenden Zughaken. Fahrgestelle mit verstärktem Kardan und z.B. einer Pritsche mit Rundzapfen können daher eigentlich ausnahmslos als Bastelarbeiten aussortiert werden.



Unterschiedliche Magirus-Fahrerhäuser und Fahrgestelle: Mögliche Kombinationen im Jahr 1954

Von diesen Modellen gibt es beim Magirus unter Berücksichtigung aller Formen und Farben in Abhängigkeit vom Verwendungsjahr 135 mögliche Varianten, beim Mercedes sind laut C. Saure insgesamt 146 Varianten möglich. Tatsächlich bekannt sind jeweils 50, die übrigen warten auch hier nach wie vor auf ihre Entdeckung.

Büssing 4500

Recht bescheiden nimmt sich dagegen der Büssing 4500 aus, der als letzter der mittelschweren unverglasten Pritschen-LKW im Jahr 1956 erschien und bereits Ende 1958 durch die verglaste Variante ersetzt wurde: Er bringt es auf ganze 8 Varianten!



Büssing 4500: 5 gemischtfarbige, 3 monochrome Varianten, aber immer mit Plane!

Wieder wurde die Einheitspritsche verwendet, wegen des späteren Erscheinungsjahres kam aber nur noch die Plane mit nach oben gerichtetem Zughaken zum Einsatz. Auch wurden alle Modelle mit Plane ausgeliefert, weshalb einzig bei diesem Modell eines ohne Plane als nicht vollständig gilt.

Endgültig zum Modell mit Sonderstellung wird der Büssing 4500 dadurch, dass ihm gegenüber den obigen Modellen ein Bruder fehlt. Er fristete sein Leben allein und einsam in einer nur ihm vorbehaltenen Spritzgussform.

Ein eigenständiges Sammelgebiet?

Nimmt man alle denkmöglichen Varianten der beschriebenen 5 Modelle zusammen, so spricht man über insgesamt 653 Modelle. Selbst wenn man nur die bisher bekannten berücksichtigt, so sind es immerhin noch über 200 Modelle. Diese lückenlos mit dem Anspruch auf Vollständigkeit zu sammeln, dürfte ein ganzes Sammlerleben in Anspruch nehmen. So gesehen ist es sicherlich nicht falsch, von einem eigenständigen Sammelgebiet zu sprechen.

Natürlich ist die Chance, hier zu einer vollständigen Sammlung zu kommen, eher klein, die Jagd des Sammlers kann zur Quälerei für den Menschen und für sein Portemonnaie werden. Aber es geht auch ein wenig stressfreier: Man nimmt die zeitgleich produzierten Pritschen-Anhänger hinzu, und zwar nicht, um die Modellzahl noch zu vergrößern, sondern um attraktive Lastzüge entstehen zu lassen.



Mercedes-Benz L 3500 mit fast farbgleichem Anhänger (aber natürlich formgleicher Pritsche!)

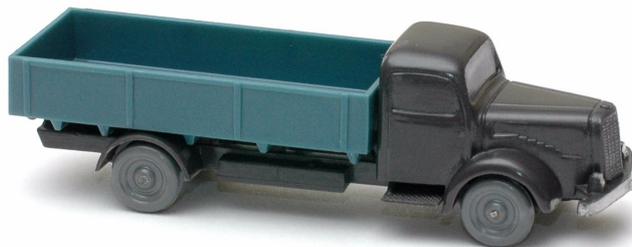
Dabei ist natürlich nicht nur die Farbgleichheit entscheidend, sondern auch die Gleichheit der verwendeten Formen: Natürlich gehört ein Anhänger mit Flachzapfen-Pritsche nicht an einen LKW, dessen Pritsche einen runden Zapfen hat! Dasselbe gilt für Pritschen mit und ohne verstärkten oberen Rand. Aber auch das Sammeln farbgleicher Pärchen kann seinen Reiz haben, ebenso wie das Suchen und Finden der eher exotischen Farbkombinationen, zum einen der eher seltenen Farben, zum anderen der Modelle, die eindeutig aus der Resteverwertung der letzten Produktionsjahre stammen. Abschließend sollen dazu noch ein paar Bildbeispiele gegeben werden:



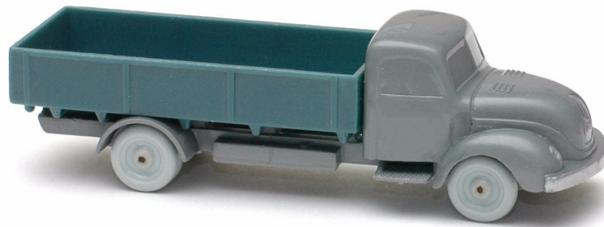
Zwei hübsche Pärchen, einmal aus der Standardproduktion, einmal aus Resteverwertung (silbergraue Fahrerhaus/Fahrgestell-Kombinationen wurden für Getränkewagen produziert).



Exoten: Verhinderter Feuerwehr-Mercedes und eigentlich für Coca-Cola-Transporte vorgesehener Ford



Frühes Modell ohne Trittbrettverstärkung in seltenem Anthrazit mit ozeanblauer Pritsche. Das kann dann schon mal teuer werden. Derartige Modelle werden teils für ca. 200 Euro gehandelt.



Immer wieder attraktiv: Modelle mit hellgrauen sogenannten „Porzellanrädern“, auch wenn beim unten abgebildeten Lastzug farblich und von der Pritschenform nicht alles passt!



Impressum

Die kostenlose Online-Zeitschrift des Wiking-Sammler-Netzwerks wird herausgegeben vom

Wiking Sammler Netzwerk

V.i.S.d.P.: Michael Broer, Bergstraße 10 B, 59427 Unna

Email: redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de

Keine Haftung für unaufgefordert eingesandte Manuskripte.

Das Projekt Online-Zeitschrift des *Wiking-Sammler-Netzwerks* ist eine nicht-kommerzielle private Initiative. Abgebildete Modelle stehen nicht zum Verkauf. Wir veröffentlichen keine gewerbsmäßige Werbung, sondern nur kostenlose private Kleinanzeigen.

Bei sämtlichen Bildarstellungen handelt es sich um Lichtbilderwerke im Sinne des Urheberrechtsgesetzes. Das Copyright für Fotos und Texte liegt bei den jeweiligen Verfassern. Wir zahlen keine Veröffentlichungs-Honorare.

Es ist ausdrücklich erwünscht, dass diese Zeitschrift ausgedruckt, kopiert, vervielfältigt und in anderer Form möglichst weit *kostenlos* verbreitet wird!