



Wiking Sammler Netzwerk

Die Online-Zeitschrift

Ausgabe 3

Juli 2009

In dieser Ausgabe:

Editorial	Seite 2
Der Gabelstapler (Teil II)	Seite 3
Die Wiking-Landmodelle in 1:200	Seite 7
Der Stammtisch Saar-Pfalz	Seite 11
Rudis Neuheitenschau	Seite 12
Börsentermine	Seite 15
50 Jahre Henschel HS 100	Seite 16
Stammtische	Seite 22
Der Volvo N 10	Seite 23
Impressum	Seite 33



Der Henschel HS 100: Seit 50 Jahren im Wiking-Programm! Wir gratulieren!

Editorial

Nun liegt die 3. Ausgabe der Online-Zeitschrift des Wiking-Sammler-Netzwerkes auf dem Tisch, und wieder ist sie umfangreicher als die Vorgängerausgabe. Auch ihr Charakter ist ein etwas anderer: Bei der April-Ausgabe war doch manches dem Erscheinungsdatum geschuldet – dem allseits beliebten 1. April. Wir freuen uns natürlich, dass es zumindest bei einigen als erstaunliche Tatsache zu vermitteln gelang, es existiere wirklich ein Original-Händlerkarton mit nicht weniger als fünf Thyssen-Tanksattelzügen.

Diese Ausgabe ist nun wieder stärker sachorientiert. Es findet sich hier der 2. Teil der umfangreichen Studie zum **Gabelstapler** von **Michael Mankel**, diesmal mit einem Schwerpunkt bei den Auftrags- bzw. Werbemodellen. Außerdem lesen wir den 1. Teil von **Botho G. Wagners** umfassender Überblicksdarstellung der **Wiking-Landmodelle in 1:200**, auch dies wird ein Dreiteiler. **Michael Reichardt**, vielen als *Monsi* bekannt, berichtet über den **Stammtisch Saar-Pfalz**, der **Volvo N10** ist Thema einer ausführlichen Studie von **Helmut Hillebrand** und selbstverständlich wird auch der in diesem Jahr begangene **50. Geburtstag des Henschel HS 100** als Wiking-Modell nicht vergessen: **Michael Broer** zeigt auf Grundlage seiner bereits 2006 erstmals öffentlich gemachten Modellstudie den Werdegang dieses Modells in einer gekürzten und aktualisierten Form. Ergänzt wird all dies durch Informationen zu Stammtischen, Börsen und anderen Dingen aus der Wiking-Sammlerwelt.

Und endlich haben wir auch etwas für die Sammler unter uns, die sich stärker auf die neuen Modelle aus dem Hause Wiking konzentrieren: Von dieser Ausgabe an wird **Rüdiger Göbelmann** in **Rudis Neuheitenschau** als ständiger Rubrik die etwas andere Art der Berichterstattung über die letzten Neuheiten-Auslieferungen präsentieren.

Zum Schluss noch etwas zur Resonanz auf die letzte Ausgabe: Gut 1000 x wurde die April-Ausgabe online abgerufen, ein Wert, auf den wir durchaus stolz sind. Von diesen 1000 potenziellen Lesern konnten immerhin 3 die nötige Energie aufbringen, uns ein Feedback zu geben. Das spornt an! Darum nicht vergessen: Selbst negative Resonanz ist besser als gar keine Resonanz, Lob fördert die Motivation und Tadel den Willen, es beim nächsten Mal besser zu machen.

In diesem Sinne:

VIEL SPASS BEIM LESEN!



Der Gabelstapler

Teil II: Serien- und Auftragsmodelle ab 1984

von Michael Mankel (Text und Fotos)



Grundsätzlich besteht der Stapler aus

- Bodenplatte, Gehäuse, Hubmast, immer aus einer Farbe. Der Hubmast ist bei allen Ausführungen leicht kippbar, und die Gabeln (Zinken) sind in der Höhe verstellbar,
- Lenkrad,
- Fahrer,
- einfachbereifter Hinterachse, zwillingsbereifter Vorderachse mit einteiligen Rädern,
- Schutzbügel bei den späteren Versionen. Teilweise mit Ladegut (Stapelkästen).

Andere Ausführung und Änderung werden im Folgenden durch **Fettschrift** kenntlich gemacht. „Links“ ist immer die Fahrerseite. In Blau werden die diversen Nummern der Sammlerkataloge genannt, fettgedruckt ist die fortlaufende Nummer, in Klammern die Nummer in *wiking-modelle.de*, dann folgt – sofern dort noch aufgenommen – *Gelber Katalog 2003* (GK03).

Version 7 nur 2000 (Post-Museums-Shop, Edition 2000)

117-7-1 (117A-7-1)

GK03 Teil III Post (30)



-1 Gelber Stapler mit **schwarzer** Gabel und **schwarzem** 3-Speichen-Lenkrad.

Schwarzer Druck rechts und links über Hinterachse, oben Posthorn, darunter DBP.

Fahrer Typ C, hellgrau (versch. Gesichtsfarben). Dunkelgraue abgeflachte 7mm-Räder mit Profil, einteilig mit gewölbter Nabe.

Vorderachse **zwillingsbereift**.

Bodenplatte **stärker** mit Prägung **neues Wiking-Logo + Germany**.

Gehäuse mit strukturierter Trittfläche und im oberen Bereich mit umlaufender erhabener Kante.

Sitz flacher, breiter und zur Fahrzeugmitte hin versetzt.

Im Fußraum zur Fahrzeugmitte hin eine verstärkte Aufnahme für Lenksäule (verkürzt).

Am Heck unten Stoßstange durchgehend mit angedeutetem Zughaken.

Nur mit Anspritzpunkt links (aus Form 1).

Heckseitige Vertiefung erhaben oberhalb des angedeuteten Zughakens.

Fußbraumschutz fahrzeugbreit und höher, oben kantig.

Mit 4 Bohrungen oben, **mit** schwarzem Schutzgitter. Hubmast mit oberer Nase für Hydraulikzylinder.

Ohne Stapelkästen.

In Packung PMS, Postfahrzeuge der 60er und 70er Jahre

Version 7 nur 2001 (Warsteiner-Packung)
117-7-2 (117A-8-1)
GK03 Teil III (Warsteiner 24 / 24a)



-2 Hellschwefelgelber Stapler mit **schwarzer** Gabel und schwarzem 3-Speichen-Lenkrad
roter Druck rechts u. links über Hinterachse: Warsteiner Pilsener

Fahrer Typ C, hellgrau (versch. Gesichtsfarben).
Dunkelgraue abgeflachte 7mm-Räder mit Profil, einteilig mit gewölbter Nabe.

Vorderachse zwillingsbereift

Bodenplatte stärker mit Prägung neues Wiking-Logo + Germany

Gehäuse m. strukturierter Trittfläche und im oberen Bereich mit umlaufender erhabener Kante.

Sitz flacher, breiter und zur Fahrzeugmitte hin versetzt.

Im Fußraum zur Fahrzeugmitte hin eine verstärkte Aufnahme für Lenksäule (verkürzt).

Am Heck unten Stoßstange durchgehend mit angedeutetem Zughaken.

Nur mit Anspritzpunkt links (aus Form 1).

Heckseitige Vertiefung erhaben oberhalb des angedeuteten Zughakens.

Fußraumschutz fahrzeugbreit und höher, oben kantig.

Mit 4 Bohrungen oben, **mit** schwarzem Schutzgitter. Hubmast mit oberer Nase für Hydraulikzylinder.

Ohne Stapelkästen.

In "Historical Motoring IX" u. "Braueriefest"-Packung

Version 7 2003 (Trix 24028)
117-7-3 (867L-1-1)



-3 Patinagrüner Stapler mit **silberner** Gabel und schwarzem 3-Speichen-Lenkrad.

Ohne Fahrer.

Dunkelgraue abgeflachte 7-mm-Räder mit Profil, einteilig mit gewölbter Nabe.

Vorderachse zwillingsbereift.

Bodenplatte stärker mit Prägung neues Wiking-Logo + Germany.

Gehäuse m. strukturierter Trittfläche und im oberen Bereich mit umlaufender erhabener Kante.

Sitz flacher, breiter und zur Fahrzeugmitte hin versetzt.

Im Fußraum zur Fahrzeugmitte hin eine verstärkte Aufnahme für Lenksäule (verkürzt).

Am Heck unten Stoßstange durchgehend mit angedeutetem Zughaken.

Nur mit Anspritzpunkt links (aus Form 1).

Heckseitige Vertiefung erhaben oberhalb des angedeuteten Zughakens.

Fußraumschutz fahrzeugbreit und höher, oben kantig.

Mit 4 Bohrungen oben, **mit** schwarzem Schutzgitter. Hubmast mit oberer Nase für Hydraulikzylinder.

Ohne Stapelkästen.

In Klarsichtpodestschachtel mit gestaltetem Einleger mit Wiking-Logo ohne Artikelnummer.

In Trix-Ladegut-Packung „Tor zur Welt II“



Version 7 2003 (867 01 24)
117-7-4 (867-1-1)

-4 Taubenblauer Stapler mit **zitronengelber** Gabel und schwarzem 3-Speichen-Lenkrad.
 Fahrer Typ C, grau (versch. Gesichtsfarben).
 Dunkelgraue abgeflachte 7-mm-Räder mit Profil, einteilig mit gewölbter Nabe.
 Vorderachse zwillingbereift.
 Bodenplatte stärker mit Prägung neues Wiking-Logo + Germany.
 Gehäuse m. strukturierter Trittfläche und im oberen Bereich mit umlaufender erhabener Kante.
 Sitz flacher, breiter und zur Fahrzeugmitte hin versetzt.
 Im Fußraum zur Fahrzeugmitte hin eine verstärkte Aufnahme für Lenksäule (verkürzt).
 Am Heck unten Stoßstange durchgehend mit angedeutetem Zughaken.
 Nur mit Anspritzpunkt links (aus Form 1).
 Heckseitige Vertiefung erhaben oberhalb des angedeuteten Zughakens.
 Fußraumschutz fahrzeugbreit und höher, oben kantig.
 Mit 4 Bohrungen oben, **ohne schwarzes Schutzgitter**.
 Hubmast mit oberer Nase für Hydraulikzylinder.
 Mit **zwei** Stapelkästen.
 In Klarsichtpodestschachtel mit gestaltetem Einleger Wiking

Version 7 2004 - 2005 (867 02 24)
117-7-5 (867-2-1)

-5 Gelber Stapler mit **roter** Gabel und schwarzem 3-Speichen-Lenkrad.
 Fahrer Typ C, grau (versch. Gesichtsfarben).
 Dunkelgraue abgeflachte 7-mm-Räder mit Profil, einteilig mit gewölbter Nabe.
 Vorderachse zwillingbereift.
 Bodenplatte stärker mit Prägung neues Wiking-Logo + Germany.
 Gehäuse m. strukturierter Trittfläche und im oberen Bereich mit umlaufender erhabener Kante.
 Sitz flacher, breiter und zur Fahrzeugmitte hin versetzt.
 Im Fußraum zur Fahrzeugmitte hin eine verstärkte Aufnahme für Lenksäule (verkürzt).
 Am Heck unten Stoßstange durchgehend mit angedeutetem Zughaken.
 Nur mit Anspritzpunkt links (aus Form 1).
 Heckseitige Vertiefung erhaben oberhalb des angedeuteten Zughakens.
 Fußraumschutz fahrzeugbreit und höher, oben kantig.
 Mit 4 Bohrungen oben, **ohne schwarzes Schutzgitter**.
 Hubmast mit oberer Nase für Hydraulikzylinder.
 Mit **zwei** Stapelkästen.
 In Klarsichtpodestschachtel mit gestaltetem Einleger Wiking

Version 7 nur 2005 (THW-Set VI)
117-7-6 (867A-3-1)



-6 Ultramarinblauer Stapler mit **roter** Gabel und schwarzem 3-Speichen-Lenkrad.

Weißer Druck rechts u. links über Hinterachse, oben THW-Logo, darunter: Bundesanstalt Technisches Hilfswerk.

Fahrer Typ C, **hellblaugrau** (versch. Gesichtsfarben).

Dunkelgraue **flache** 7-mm-Räder mit **wenig** Profil, einteilig mit **flacher** Nabe.

Vorderachse **zwillingsbereift**.

Bodenplatte stärker mit Prägung neues Wiking-Logo + Germany.

Gehäuse m. strukturierter Trittfläche und im oberen Bereich mit umlaufender erhabener Kante. Sitz flacher, breiter und zur Fahrzeugmitte hin versetzt.

Im Fußraum zur Fahrzeugmitte hin eine verstärkte Aufnahme für Lenksäule (verkürzt).

Am Heck unten Stoßstange durchgehend mit angedeutetem Zughaken.

Nur mit Anspritzpunkt links (aus Form 1).

Heckseitige Vertiefung erhaben oberhalb des angedeuteten Zughakens.

Fußraumschutz fahrzeugbreit und höher, oben kantig.

Mit 4 Bohrungen oben, ohne schwarzes Schutzgitter. Hubmast mit oberer Nase für Hydraulikzylinder.

Mit 1 Stapelkasten

In Spielzeugring-Packung – THW VI

Version 7 nur 2005 (Krombacher 2479)
117-7-7 (867A-2-1)



-7 Adriablauer Stapler mit **anthrazitgrauer** Gabel und schwarzem 3-Speichen-Lenkrad.

Gestalteter gelber Druck rechts u. links über Hinterachse: Krombacher Pils

Fahrer Typ C, **hellblaugrau** (versch. Gesichtsfarben)

Dunkelgraue flache 7mm-Räder mit wenig Profil, einteilig mit flacher Nabe.

Vorderachse **zwillingsbereift**

Bodenplatte stärker mit Prägung neues Wiking-Logo + Germany.

Gehäuse m. strukturierter Trittfläche und im oberen Bereich mit umlaufender erhabener Kante.

Sitz flacher, breiter und zur Fahrzeugmitte hin versetzt.

Im Fußraum zur Fahrzeugmitte hin eine verstärkte Aufnahme für Lenksäule (verkürzt).

Am Heck unten Stoßstange durchgehend mit angedeutetem Zughaken.

Nur mit Anspritzpunkt links (aus Form 1).

Heckseitige Vertiefung erhaben oberhalb des angedeuteten Zughakens.

Fußraumschutz fahrzeugbreit und höher, oben kantig.

Mit 4 Bohrungen oben, ohne schwarzes Schutzgitter. Hubmast mit oberer Nase für Hydraulikzylinder.

Mit zwei Stapelkästen.

In Klarsichtpodestschachtel mit gestaltetem Einleger mit Krombacher-Logo.

Version 7 nur 2007 (Trix 24335)
117-7-8 (867L-2-1)



-8 Azurblauer Stapler mit **anthrazitgrauer** Gabel und schwarzem 3-Speichen-Lenkrad **ohne** Fahrer

Dunkelgraue flache 7mm-Räder mit wenig Profil, einteilig mit flacher Nabe.
Vorderachse zwillingsbereift
Bodenplatte stärker mit Prägung neues Wiking-Logo + Germany.
Gehäuse m. strukturierter Trittfläche und im oberen Bereich mit umlaufender erhabener Kante.
Sitz flacher, breiter und zur Fahrzeugmitte hin versetzt.
Im Fußraum zur Fahrzeugmitte hin eine verstärkte Aufnahme für Lenksäule (verkürzt).
Am Heck unten Stoßstange durchgehend mit angedeutetem Zughaken.
Nur mit Anspritzpunkt links (aus Form 1).
Heckseitige Vertiefung erhaben oberhalb des angedeuteten Zughakens.
Fußraumschutz fahrzeugbreit und höher, oben kantig.
Mit 4 Bohrungen oben, **mit** schwarzem Schutzgitter.
Hubmast mit oberer Nase für Hydraulikzylinder.
Ohne Stapelkästen.
in Klarsichtpodestschachtel mit gestaltetem Einleger mit Wiking-Logo ohne Artikelnummer.
In Trix-Packung „Continental“.

(Fortsetzung folgt!)

Die Wiking-Landmodelle 1:200

In drei Etappen durch ein kaum bekanntes Sammelgebiet

Teil I: Der Start der Wiking Automobil-Serien

von Botho G. Wagner (Fotos: Marcel Fuchsberger)

Die Firma Wiking kennen heute wohl alle Sammler und Modellbahner als Hersteller von Verkehrsmodellen im Maßstab 1:87, passend zur H0-Modellbahn. Diese Serie begann der Berliner Hersteller nach dem Zweiten Weltkrieg und hatte damit einen großen Erfolg. Doch gestartet hat Friedrich Peltzer seine Landfahrzeug-Serien im Jahr 1936 mit Metallguss-Modellen im Maßstab 1:200.

Wiking-Modellbau Peltzer & Peltzer war zuvor schon bekannt als Hersteller von Schiffs- oder Flugzeug-Miniaturen, in den Maßstäben 1:1250 bei den Schiffen und 1:200 bei den Flugzeugen, als Friedrich Peltzer am 23. November 1936 seine Landfahrzeug-Modelle im Maßstab 1:200 zum Gebrauchsmusterschutz (D.R.G.M.) anmeldete. Interessant ist, dass in dieser Anmeldung neben der ursprünglichen Herstellungsart „Metallgussverfahren“ bereits auch die spätere „bzw. aus Kunststoff“ genannt wird. Peltzer legte der Anmeldung ein Tank-Modell bei. Also muss zumindest dafür bereits eine Gussform vorhanden gewesen sein.

Die erste bebilderte Verkaufsliste mit 13 Positionen erschien 1937 und die erste Serienbezeichnung lautete „Heereswaffen-Modelle“, die 1938 in „Wehrmacht-Modelle“ geändert wurde. Wie schon die Serienbezeichnungen ausdrücken, handelt es sich um rein militärische Fahrzeuge, wie Panzer, Geschütze, Zugfahrzeuge aber auch Soldaten. Später

erst wurden zivile Fahrzeuge mit der Serie „Wiking Verkehrs-Modelle“ angeboten, beginnend mit ihrer Vorstellung zur Leipziger Messe im Herbst 1938. Die bunten Verkehrsmodelle, teilweise zivil lackierte Militärfahrzeuge, gelangten in die Spielwarengeschäfte. Das berichten Zeitzeugen. Ein Sammler aus Frankfurt am Main berichtete dem Autor, dass er Verkehrsmodelle zu seinem zehnten Geburtstag im Jahr 1942 bekommen hat. Dass man heute diese Fahrzeuge in etwa acht(!) Farben findet, ist wohl auch ein Beleg für Serienfertigung. Der im Messe-Prospekt erwähnte Spielplan wurde hingegen bis heute nicht gefunden. Vermutlich wurde er nicht realisiert.

Wiking Verkehrs-Modelle

Maßstab 1:200

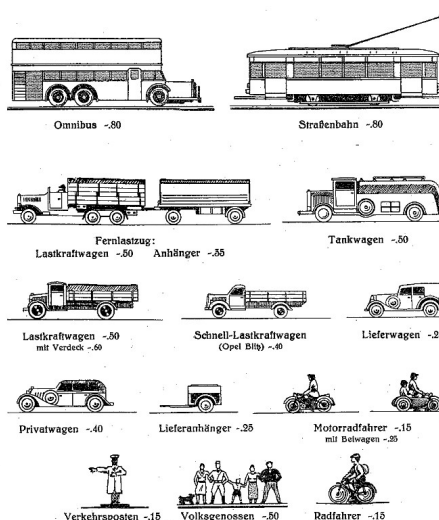
Eine Darstellung der Haupt-Typen des Verkehrs. Im bewährten Maßstab der Wiking-Wehrmacht-Modelle. Dieser Maßstab erlaubt, auf kleinstem Raum alle möglichen Verkehrsvorfälle, zu spielen und plastisch vorzuführen.

Einen geeigneten Untergrund vermag sich jeder leicht selbst an Hand seines Stadtplanes auf einem Stück Pappe zu zeichnen. Desgleichen eine Darstellung der Verkehrszeichen. Wir bringen aber auch einen Spielplan heraus, der die Verkehrszeichen ebenfalls enthält und als Spieluntergrund sich besonders gut eignet.

Die Wiking-Verkehrs-Modelle sind bestimmt für alle Verkehrsschulen, für das NSKK und alle die, welche sich beruflich oder aus Liebhaberei mit dem Verkehr und seiner modellmäßigen Darstellung befassen.



Die Zeichnungen dieses Prospektes zeigen die Wiking-Modelle in Original-Größe!



Die Wiking-Modelle sind erhältlich bei:

WIKING-MODELLBAU

Berlin-Lichterfelde

Unter den Eichen 101

Zur Messe: Petershof, II. Stock, Koje 219

Klein-Druck, Braunschweig



Die Militärserie wurde schnell ausgebaut, während die Verkehrsmodelle kaum Zuwachs bekommen haben. Der Grund ist wohl darin zu sehen, dass Wiking, wie auch bei den Schiffen und Flugzeugen, diese Modelle vornehmlich an militärische Stellen lieferte. Dort wurden diese zur Erkennungsschulung oder zu strategischen „Sandkasten-Spielen“ der Militärs verwendet. Anfangs wurde aber keineswegs der Spielwarenhandel vernachlässigt. Das belegt auch eine Exportpreisliste für die Niederlande aus der Zeit 1938/39. Im Spielzeugsbereich wurde aber zunehmend die Zuteilung in der Kriegszeit gekürzt. Denn

einmal stand zu dieser Zeit weniger Rohmaterial zur Verfügung und andererseits wuchs der Bedarf der militärischen Stellen. Deshalb wurde Wiking auch als „kriegswichtiger Betrieb“ eingestuft und somit auch bevorzugt behandelt.

Die Fertigung und die Vorbereitung neuer Modelle liefen offenbar durchgehend weiter, bis die Rote Armee Berlin eingenommen hatte. Die Russen standen am 16. April an der Berliner Stadtgrenze und am 22. April tobte der Straßenkampf im Stadtkern – aber bei Wiking arbeitete man auch in diesen Tagen weiter, wenn auch sicher eingeschränkt. Für eine Fertigung bis in die letzten Tage des Deutschen Reiches findet man viele Hinweise, nicht nur in der Literatur:

Wiking-Konstrukteur Alfred Kedzierski (offiziell: „Modellbaumeister“) arbeitete selbst unter nahem Beschuss der Roten Armee weiter an Urmodellen neuer Kettenfahrzeuge. Das belegt eine im Original gezeigte Abrechnungsseite in Walsdorffs „Wiking – das Peltzer-Erbe“. Am 7. April stellte Kedzierski demnach in 14 Arbeitsstunden das Urmodell für den „7.6 cm Panzerjäger M10“ fertig. Für den englischen Cromwell-Panzer wurde das Urmodell gar erst am 14. April 1945 fertig – da stand die Rote Armee schon fast vor seiner Tür! Warum also Urmodell- und Formenbau in solch schwieriger Phase, wenn die Serie nicht mehr lief?

In der werkseitigen „Wiking-Panzerliste/Wiking-Panzer-Erkennungsliste“ von 1944 sind viele Modelle als „in Arbeit befindlich“ beschrieben, von denen doch zahlreiche Probegüsse bei Wiking bekannt sind – also müssen Formen vorhanden gewesen sein. Zudem wurden solche Modelle um 1982/83 von Dr. Wolf-Dietrich Grope in Kiel verkauft (wohl Restbestände bei Wiking), aber möglicherweise auch innerhalb seiner Wiking-Lizenzserie gefertigt.

Wie sehr sich selbst in den letzten Wochen des Zweiten Weltkriegs Wiking um die Aufrechterhaltung eines halbwegs normalen Geschäftsbetriebs bemühte, zeigt Walsdorff in seinem „Ära“-Buch: Ein Avis für einen Aschaffener Kunden bestätigt die Bereitstellung von Ware zum 8. März 1945 – am Vortag fiel die berühmt gewordene Remagener Rheinbrücke in die Hände der Amerikaner und am 31. März durchbrachen sie den Aschaffener Verteidigungsring.

Es wurde von den Behörden durchaus gewünscht, dass die von staatlichen Stellen nicht abgenommene Wiking-Überschussproduktion in die Spielwarenläden gelange. Es gab zwar ein „generelles“ Herstellungsverbot für Spielzeug vom 21. August 1944, doch auch viele Ausnahme-Genehmigungen. So wurde Spielzeug in vielen Fabriken weiter für den Export in neutrale Staaten (Schweden, Schweiz usw.) hergestellt, auch aus Metall, und auch hier gelangte die Überproduktion in den heimischen Spielzeughandel. Der Autor berichtete dazu detailliert in der Zeitschrift „Altes Spielzeug“, Ausgabe 3/2005.

Peter Schönfeldt schreibt in seinem Buch „Wiking-Modelle“: „Er (Peltzer) ließ jedoch das Ministerium (Bundes-Verteidigungsministerium) wissen, dass das ehemalige Deutsche Reich ihm in derselben Angelegenheit (Schiffsmodelle für die Marine) noch rund 100.000 Reichsmark schulde...“. Das war damals vor Kriegsende eine riesige Summe! Da bekannt ist, dass die Reichsbürokratie damals kriegsbedingte Produktionen recht flott bezahlt hat, kann es sich nur um Rechnungsbeträge aus der letzten Zeit des Dritten Reiches gehandelt haben – und um eine recht umfangreiche Lieferung!

Es sind doch verhältnismäßig viele Modelle auf Auktionen oder qualifizierten Spielzeugbörsen zu finden, auch späte Modelle. Das wäre wohl kaum so, hätte Wiking diese ausschließlich an militärische Stellen geliefert. Zu bedenken ist auch, diese Zinn/Blei-Modelle bei einem Brand schnell schmelzen, und so sicher auch größere Bestände vernichtet worden sind. Grundsätzlich war es auch seitens staatlicher Stellen erlaubt, Überbestände der Fertigung an den Spielwarenhandel zu verkaufen, das geht aus den Verordnungen hervor.

Die Firma Mercator in Mindelheim, bekannt für ihre Schiffsmodelle im Maßstab 1:1250 und in Verbindung mit Wiking, lieferte um 1960 bis nach 1975 – also lange nach Kriegsende – Wiking Wehrmacht-Modelle aus Restbeständen, die teils nachgearbeitet wurden. Die Verkaufslisten sind sehr umfangreich. Man hatte wohl einen größeren Bestand an Rohlingen oder Fertigmodellen aus Berlin übernommen. Die Vermarktung der Wiking-Restbestände (auch unlackiert) muss wohl gut gelaufen sein, denn Mercator begann bald mit der Fertigung eigener Gussmodelle mit der dann schon verbesserten Technik, die zu einer feineren Optik geführt hat. Es kann aber derzeit auch nicht ausgeschlossen werden,

dass Mercator selbst vorher weiter aus Wiking-Formen gefertigt hat, wie eventuell später Grope. Bei Mercator kann man Hinweise darauf finden.

Wiking Wehrmacht-Modelle

Made in Germany by MERCATOR 8948 Mindelheim
Einfache Ausführung für war games



Friedrich Peltzer pflegte eine jahrzehntelange Freundschaft zu dem Dänen Henning Cortsen. Dessen Firma „Pilot“ in Kopenhagen lieferte fast das gleiche Sortiment wie Wiking. Cortsen fertigte auch Wehrmacht- und Verkehrsmodelle aus Wiking-Formen. Diese Modelle sind in Dänemark noch recht häufig zu finden. Die Serie der „Trafikminiature“ von Pilot wurde auch nach dem Krieg fortgeführt. Darunter waren, neben eigenen Entwürfen, auch noch zahlreiche Wiking-Modelle. Also sind wohl Formen in Dänemark geblieben oder sie wurden dort nachgebaut.

Alle diese Anmerkungen deuten darauf hin, dass zumindest die Wiking Wehrmacht-Modelle in großer Stückzahl bis zum Kriegsende gefertigt worden sind und nicht nur für militärische Zwecke.

Es bleibt hier allerdings noch die Frage offen, warum Wiking nach Kriegsende nicht selbst diese Lagerbestände vermarktet hat. Denn mit bunter Farbe wären doch etliche Militärmodelle schnell in zivile Autos der Serie Verkehrs-Modelle umzuwandeln gewesen, so der Chefwagen oder die Lastwagen. Der Spielwarenhandel und die Kinder haben zu dieser Zeit auf solche Fahrzeuge gewartet. Ausgesprochene Kriegsfahrzeuge, wie Panzer oder Geschütze, hätte man zu neuem Rohstoff einschmelzen können. Warum hat man damals diese Chance nicht genutzt? Man weiß es nicht. Die Vermarktung der Lagerbestände setzte dann erst rund 15 Jahre später durch Fremdfirmen ein.

Auf die einzelnen Fahrzeuge oder Figuren, ihre Farben, Herstellungsart, Besonderheiten und auch auf die heutigen Sammlerpreise, soll in den Teilen 2 und 3 eingegangen werden. Hier ging es vorab um die Zusammenhänge im Zeitenlauf.

Sehr gute Informationen zu den Fahrzeugen oder Figuren findet man im Breyel/Haevecker-Katalog und in der Datenbank 1:200 bei www.wiking-datenbank.de im Internet.

Der Autor ist an einem regen Wissensaustausch mit allen Sammlern interessiert – denn noch immer sind nicht alle Aspekte zu den beiden ersten Wiking-Landfahrzeug-Serien geklärt.

Botho G. Wagner

Telefon 06104-42028 / Fax 06104-944814 / Email bothowagner@aol.com

Literatur zu diesem Gebiet:

U. Biene: Wiking – Kleine Autos, große Liebe. Berlin/Bielefeld 2009

E. Breyel und U. Haevecker: Katalog der Wiking Wehrmacht- und Verkehrs-Modelle 1:200. Berlin 1900
– das wichtigste Arbeitsheft für Sammler!

R. Schönfeldt: Wiking-Modelle. Hamburg 1998
– mit farbigen Abbildungen.

R. Walsdorff: Wiking – die Peltzer-Ära. Dörnack 2005
R. Walsdorff: Wiking – das Peltzer-Erbe. Dörnack 2007
– beide Bände mit vielen Details.

Datenbank „Wehrmacht- und Verkehrs-Modelle“: www.wiking-datenbank.de – eine gute Übersicht, teils in Farbe.

Veröffentlichungen von L. Leinhos in „Spielzeug Antik Revue“ mit farbigen Abbildungen: Hefte 5/2000, 5/2001, 10/2001 und 7-8/2002.

Prospekte und Preislisten: Wiking, Dr. Grope, Mercator und auch Pilot/Dänemark.

Wiking Stammtisch Saar-Pfalz

Wie man einen Stammtisch ins Leben ruft und am Leben erhält

von Michael Reichardt



Im Sommer 2007, genauer gesagt im Juni/Juli verbrachten die zwei Wiking-Forums-Mitglieder mit den Nicknamen *Schlossallee* und *Monsfelder* die Donnerstagabende wie meistens ab 22.00 Uhr im Chat des Cafe Peltzer (im weiteren Verlauf kurz CP genannt). Das CP erspart einem das langatmige Sitzen abends im Sommer an der gesunden frischen Luft. Wer will das schon. Es wurde wie meistens munter über Wiking-Themen, aber auch über das eine oder andere geplaudert.

Da das „Gespräch“ sich gerade um einen wenige Tage zurückliegenden Stammtisch drehte, kam der Vorschlag von Schlossallee, doch etwas Ähnliches auch in unserer Region, also in der Pfalz und an Saar, ins Leben zu rufen. Kurzerhand wurde per Privatdialog - einer Einrichtung innerhalb des Chatrooms, die es erlaubt, einen Dialog mit einem einzelnen Teilnehmer in der Runde zu führen, ohne dass der Rest mitbekommt, was für Unsinn man manchmal so ausheckt – zwischen Monsfelder und Schlossallee vereinbart, den Versuch eines solchen Stammtisches zu starten.

Mit Johannes aus dem Saarland wurde die Sache dann zu dritt in Angriff genommen. Ehrlich: Das närrische Kölner Dreigestirn war ein Dreck gegen uns. Zunächst war die Frage zu klären, wo soll der Stammtisch stattfinden. Da bot sich Kaiserslautern als zentral gelegen, sowohl für die 3 bisherigen Mitglieder als auch bei einer Erweiterung des Kreises für eventuell aus südlich oder nördlich gelegenen Regionen Dazukommende an.

Nach einigen guten Tipps von Mitgliedern anderer Stammtische, die sich im Nachhinein als sehr wertvoll herausgestellt haben, waren wir uns auch schnell darüber einig, der Stammtisch sollte alle Vierteljahr einmal stattfinden um heimische Kampfhandlungen mit der angetrauten Regierung zu vermeiden, nach dem Motto : „Wenn du nicht mit deinen Autos spielst, hängst du im Chat oder Forum an der Kiste und jetzt auch noch dieser Stammtisch, muss das“ usw. usw. Nun galt es noch einen geeigneten Wochentag zu finden, wir wählten den Samstagnachmittag und sind bisher gut damit gefahren. Mit unseren Örtlichkeiten haben wir immer wieder mal ein paar kleinere Probleme zu meistern gehabt, die aber bisher stets problemlos bewältigt wurden. Das erste „Hauptquartier“ - das Steps in Kaiserslautern - hatte in den Wintermonaten erst ab 17 Uhr abends geöffnet. Unser Stammtisch beginnt um 15.00 Uhr, und so zogen wir in der kälteren Jahreszeit ins Casimir. Dieses entsprach aber dann doch nicht so ganz unserem Stil. Nicht, dass es nicht gut genug gewesen wäre, nein im Gegenteil. Der Anteil der Kellner war am Samstagnachmittag größer als der der Gäste, und irgendwie fühlten sich meine Brezelkäfer und Isabellas zwischen dem Tafelsilber und der Vase aus der 8. Ming Dynastie deplaziert. Als dann ein schon ein wenig von Kinderhand massakrierter Mercedes 280 S bei seiner Heimkehr ins heimatliche Monsi-Regal auf einen Termin bei seinem Psychiater wegen Minderwertigkeitskomplexen bestand, sind wir wieder ein Häuschen weiter gezogen. Mittlerweile hatte sich unsere Gruppe schlagartig um nicht weniger als 33,3 % vergrößert. *Verdianer* kam dazu und wir hatten wieder einmal Glück. Das passte ausgezeichnet, und so ist es bis heute bei der überschaubaren Vierergruppe geblieben. Nicht, dass wir keinen weiteren Zuwachs wollen. Nein, ganz im Gegenteil. Aber trotz aller Bemühungen ist es uns leider bisher nicht gelungen, unseren Kreis zu vergrößern.

Nun, zurzeit gastieren wir in der Cafeteria eines großen Möbelhauses und das hat nun wieder gewisse Vorteile. Wenn man mal von den erstaunten Blicken einiger Gäste absieht, die mit ihrem Tablett mit Kaffee und Kuchen teils schmunzelnd, gelegentlich auch

kopfschüttelnd, aber vermutlich eher neidisch an uns vorbeischlendern. Gelegentlich wird dabei das Männchen von dem Weibchen heftig vom Objekt seiner Begierde ferngehalten, begleitet durch starkes Ziehen am Ärmel und ein mit Zischlauten herausgestoßenes „Jetzt komm schon, Heinz!“

Der Vorteil liegt beispielsweise in einer Unmenge von Parkplätzen vor dem Haus, einer gut ausgestatteten Kuchentheke und Kaffee bis zum Abwinken. Ein Fensterplatz mit genügend Licht lässt noch auf ein paar Schnappschüsse hoffen und die begleitende Frau Monsi kann sich die Möbel ansehen, die sie schon immer wollte und niemals bekommt.

So läuft das bei uns. Wir wählen uns übrigens im Vorfeld ein Thema, zu dem wir unsere Schätzchen auf Rädern mitbringen und ein bisschen Tauschen und Sehen, Staunen und Fachsimpeln, Knipsen und über den Tisch Fahren ist da inbegriffen. Wir sind stets für Zuwachs offen. Wenn sich hier jemand angesprochen fühlt, möge er die Kontaktmailadresse nutzen, die in der Rubrik „Stammtische“ angegeben ist.

Allen, die keinen Stammtisch in ihrer Nähe haben, können wir nur empfehlen, Initiative zu ergreifen, machen, machen, machen. Auch mit einer kleinen Gruppe kann man viel Sammlerspaß haben.

Viele Wiking-Grüße

Monsi

Rudis Neuheitenschau (April 2009)

von Rüdiger Göbelmann (Text und Fotos)

Im Frühling 1990 kam ich das erste Mal nach Berlin. Neben den faszinierenden Eindrücken aus dieser gerade wieder zusammenfindenden Stadt habe ich den Grundstein für eine große Leidenschaft mitgenommen.

„Das nächste Mal am besten mit uns“ stand auf dem MAN SD 200 geschrieben. Diese Doppeldecker in der Stadt haben mich begeistert, da musste ich mir als Wiking-Sammler ein passendes Andenken mitnehmen. Auch, wenn ich diesen Werbespruch vor Ort nur auf dem neueren MAN D 89 gesehen habe. Aber den gab es ja leider nicht von Wiking. Mit Freude kaufte ich im Herbst 1990 bei meinem damaligen Wiking Händler den rundum bedruckten BZ-Bus – für mich unglaublich schön!

Was könnte dieses Modell noch überbieten? Im Frühjahr 1992 wusste ich es – der D89 von Wiking. Ich kann mich nur erinnern dass es meinem Empfinden nach ewig gedauert hat, bis er ausgeliefert wurde. Ich habe mir von meinem Taschengeld direkt zwei gekauft, weil er mir so gut gefallen hat. Zu meiner Überraschung waren die Fensterrahmen entgegen der Neuheitenankündigung schwarz bedruckt!

Inzwischen sind 17 Jahre vergangen, in denen der D89 immer im Wiking - Programm gelistet war. Auf stolze 24 verschiedene Serien- und Auftragsmodellvarianten bringt er es mittlerweile. Bemerkenswert ist, dass die Formen für Aufbau und Chassis des Busses über die Jahre vollkommen unverändert blieben.

Die Vorbilder des Wiking D 89 sind vielfach schon aus dem Dienst bei der BVG ausgeschieden und verrichten Schulbusdienste oder dienen als Werbefläche für Schuh-Outlets. Just im runden „Geburtstagsjahr“ des Vorbilds trägt der alte Herr in der Modellpflege bei Wiking noch mal ganz dick auf. Nach weniger als einem Jahr wird er seinem Vorgängermodell in Vorserienfarbgebung (731.11) zur Seite gestellt.



Kam der Doppeldecker D 89 in der gelben Standardlackierung der BVG viele Jahre nur werbefrei daher, schmückt er sich nun mit einem grünen Banner und Werbung des Berliner Möbelhauses Hübner. Das steht ihm gut und lässt ihn frisch aussehen. Eine neue Zielbeschriftung hat er auch bekommen und fährt nun auf der Linie M48 zum Alexanderplatz. Am 01. Juli 1989 wäre dies noch ein unerreichbares Ziel für einen Bus der BVG gewesen, heute ist es schon normal. So werde ich jetzt täglich beim Blick in die Vitrine freundlich begrüßt, und daran erinnert, dass es Zeit ist, mal wieder nach Berlin zum Alex zu fahren.

Nur sollte es der Sammler vermeiden, den D89 neben den DN95 eines anderen Herstellers in die Vitrine zu stellen. Der kommt bei mir mit der Werbung für das gleiche Möbelhaus daher und lässt seinen Kollegen aus Berlin etwas alt aussehen. An den beiden Modellen kann man den modellbauerischen Fortschritt der letzten 20 Jahre deutlich ablesen. So fehlen mir an dem Wiking-Modell ein paar Details, die den Gesamteindruck noch stimmiger gemacht hätten. Bedruckte Heckleuchten, wie bei vorherigen Modellen, hatte ich schon erwartet. Eine Wagennummer vorn und hinten hätten dem Bus auch gut gestanden.

Doch am Ende steht das Modell wie 1992 auf meiner flachen Hand, und ich schaue es mir bei ausgestrecktem Arm begeistert an. Unglaublich schöner Bus – am liebsten würde ich noch einen kaufen! Hoffentlich darf der D89 noch sein 20-jähriges Jubiläum im Wiking Programm feiern. Wünschen würde ich es ihm und mir!



Dass manche Modelle das Zeug haben, zum echten Dauerläufer im Wiking Programm zu werden, zeigen die Modelle aus der Packung *Brennstoffe für Berlin*. Neben dem Modellklassiker Goli Dreirad und dem farblich und drucktechnisch sehr schön gestalteten MB 1413 Heizöltankwagen leistet dort seine Dienste ein inzwischen alter Bekannter in den Wirtschaftswunderjahre-Packungen, der MB L 3500. Nachdem er um 1966 aus dem Serienprogramm Abschied nahm, wurde seine Form schon 1984 für eine Vorserie revitalisiert. Für den Einsatz als Abschleppwagen in einem Pola-Bausatz wählte man dann aber doch den größeren MB L 5000 aus.

2001 ging das Führerhaus wieder in die Serienproduktion und ist bis jetzt auf verschiedenen Chassis fast jährlich in einer Auftrags- oder Serienpackung erschienen. So verrichtete der 3500 seine Dienste zunächst in roter Farbgebung in einer Baufahrzeuge-Packung, dann u.a. bei Post, Brauereien und bei Wiking selber. In Diensten der *Seefische-Spedition*, der Feuerwehr, als Kranwagen in der Diesel-Packung und gleich zweimal auf deutschen Bauhöfen wird er zum Dauerläufer. Fast zeitgleich zur aktuellen Serienvariante erschien der MB L 3500 übrigens als Zugmaschine für den Autotransporter einer Brauerei in hellblau. Erstaunlich was diese alte Form noch hergibt – echte Wertarbeit.



Während das Chassis des aktuellen Kohlelastwagens schon für eine Post-Packung einige Änderungen an Bodenprägung und Zughaken erfuhr, blieb das Führerhaus bis auf ein Gelblicht auf dem Dach bei der Wiederauflage unverändert. Neu ist jetzt eine silberne Bedruckung der Türgriffe und des mächtigen Kühlergrills. Was an den Türgriffen gefällt, wirkt am Kühler fehl platziert. Die Bedruckung der wenigen gravierten Querstreben des Modellklassikers erzielt nicht die gewünschte Wirkung, sondern wirkt aufgesetzt. Eine Silberung des gesamten Grills, der Trittflächen neben dem Kühler oder der Stoßstange wie zu Zeiten der Erstauflage hätten dem Modell meines Erachtens besser gestanden.

An Präsenz schlägt den L 3500 derzeit nur einer: der alte kleine 2-achsige LKW-Anhänger No. 400. Als Feuerwehrranhänger am Unimog, in Diensten der Spedition Wandt, aktuell beim Landmaschinenhändler daheim auf dem Land und beim Kohlenhändler Wagner in Berlin. So bringt er es im letzten halben Jahr auf beachtliche Stückzahlen. Mal mit Plane oder Dreschmaschine, mit Kohleladung oder Fässern – ich finde dieser stille Vertreter der Peltzer-Ära zeigt deutlich was für ein spielerisches und gestalterisches Potential gerade in diesen einfachen detailreduzierten Modellen steckt! Aufdruck, Plane oder Zubehör ermöglichen ganz einfach zahlreiche Modellvarianten, die in Verbindung mit dem Zugfahrzeug immer völlig anders wirken. Peltzer – der Erfinder der erfolgreichen Plattformstrategie!

Gefallen fand ich sofort an der Farbgebung des Kohlenlastzugs und der anderen Modelle. Zeitgenössisch mit stimmigen Firmenbedruckungen versehen reihen sie sich fantastisch in die inzwischen große Anzahl an Wiederauflagen ein.

Während die Figuren schon die Verkehrsszenen in der Vitrine beleben, spiele ich noch eine Runde mit den LKW-Modellen. Kohle abladen, alte Planen aufstecken – auch schön. Dann den alten azurblauen 2-achsigen LKW-Anhänger (400) mit braunrotem Chassis an den Tankwagen anhängen und Kohle laden, das passt farblich perfekt!

So, nun viel Spaß beim Umstecken und Spielen. Und natürlich mit den anderen schönen und gelungenen April Neuheiten, wie dem VW-Porsche, dem Golf VI oder auch dem Deutz Agrottron!

Halt, der Blick zurück darf nicht fehlen! Was waren denn z.B. die Neuheiten vor 20 Jahren? 1989 wurden 20 Neuheiten präsentiert. Der neue Binz Krankenwagen auf Basis des MB W124 hielt Einzug ins Programm. Neben dem aktuellen BMW 520i und dem Opel Senator fuhr der Ford Taunus (820) als Klassiker vor. Ein Highlight war der Liebherr Radlader (651), mit dem sich der Kreis zum Jahr 2009 wieder schließt. Denn auch dieses Jahr hat Wiking einen neuen Radlader zur Auslieferung angekündigt.

Frohes Sammeln!

Börsentermine



22.11.2009 11-15 Uhr **Revierpark Nienhausen**, Feldmarkstr. 21, Gelsenkirchen

(Eintritt frei, gewerblicher Handel verboten! Kontakt: Club der H0-Miniatur-Autofreunde Rhein-Ruhr e.V. – Rolf Kölnberger, Tel. 02853-956295 – Friedhelm Krämer, Tel. 0203-9407320)

13.09.2009 10-14 Uhr **Dorpshuis Het Hart**, Jolinkweg 2, Eefde (NL)

13.12.2009 10-14 Uhr **Dorpshuis Het Hart**, Jolinkweg 2, Eefde (NL)

(Eintritt frei! Tauschbörse des H0-Modelauto Club Nederland,
Infos über www.ho-modelautoclub.nl oder Tel. 0031-6-26250158)

12.07.2009	15-18 Uhr	Hamburg-Haus , Doormannwegs 12, Hamburg- Eimsbüttel	040-6482273
------------	-----------	---	-------------

23.08.2009	11-16 Uhr	Winsen an der Luhe , Rathausstraße bei der Kirche	040-6482273
------------	-----------	---	-------------

30.08.2009	15-18 Uhr	Hamburg-Haus , Doormannwegs 12, Hamburg- Eimsbüttel	040-6482273
------------	-----------	---	-------------

Veranstalter: CAM e.V. – Nähere Informationen unter den angegebenen Telefonnummern
oder auf der Internetseite www.camev-online.de unter „Börsentermine“

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.

50 Jahre Henschel HS 100

Ein halbes Jahrhundert Modellbau-Kunst

von Michael Broer (Text und Fotos)



Einen runden Geburtstag feiert im Jahr 2009 ein LKW-Modell und Wiking-Klassiker, der vielleicht eher unscheinbar daherkommt, von vielen Sammlern aber als ihr Lieblingsmodell bezeichnet wird: Als eines der ersten verglasten LKW-Modelle produziert Wiking seit 1959 ein Modell des Henschel HS 100, zunächst als Pritschen-LKW, zuletzt als Betontransporter, gefolgt von vielen Neuauflagen. Das Modell war eine völlige Neuentwicklung ohne Vorgänger aus der Zeit der unverglasten Verkehrsmodelle, die Anzahl der bekannten Farb- und Formvarianten blieb zunächst überschaubar.

Nach 50 Jahren folgte als vorerst letztes Modell der Reihe ein Pritschen-Lastzug im typischen Auftritt der Braunschweiger Spedition Wandt, herausgegeben vom Post-Museums-Shop.

Damit gelang dem Henschel HS 100 ein halbes Jahrhundert Modellgeschichte, wie sie nicht einmal dem Krupp Titan vergönnt war: Nur wenn man bei diesem verglaste und unverglaste Modelle berücksichtigt, erreichte er diese lange Zeitspanne, bevor er durch ein Modell aus völlig neuen Formen abgelöst wurde.

Der Pritschen-LKW der Jahre 1959 bis 1965

Das Grundmodell des Pritschen-LKWs besteht aus insgesamt sechs Formteilen, lässt man Räder und Achsen unberücksichtigt: Kabine, Kabinenverglasung, eingesetzter Grill, Pritsche, Fahrgestellrahmen und Kardanwellenbereich. Die beiden letztgenannten Formteile wurden miteinander verklebt und bildeten gemeinsam das Fahrgestell, außerdem diente der Kardanwellenbereich zur Arretierung der Achsen. Da die Plane und die Pritscheneinlage nicht bei allen Varianten zum Modell gehörten, werden sie hier ebenfalls nicht zu den Formteilen des Grundmodells gerechnet. Kabine, Fahrgestellrahmen und Kardanwellenbereich befanden sich in einer gemeinsamen Spritzgussform, was mehrfarbige Modelle ermöglichte, wie im Folgenden noch weiter ausgeführt werden wird.

Formvariante I (1959 - 1962)

Die erste Version des Henschel HS 100 verfügt über die Standardpritsche, die auch bei anderen Modellen Verwendung fand, wie etwa dem MAN 415 oder dem Magirus S 3500. Bei dieser Pritsche ist das hintere Kennzeichen im Gegensatz zu späteren Versionen noch zweigeteilt. Da nur im Jahre 1959 eine Plane mitgeliefert wurde, spendierte man dem Modell ab 1960 eine zusätzliche silberne Pritscheneinlage, die allerdings nicht regelmäßig verbaut wurde.

Auf dem separat eingesetzten silbernen Kühlergrill findet sich ein für die damalige Zeit recht filigran graviertes Henschel-Stern. Die einteiligen Räder sind vorbildgerecht gestaltet, haben vorn 10-Loch-Felgen, hinten allerdings keinerlei Verschraubung.

Eine erste Veränderung betraf gegen Ende der Produktionszeit der ersten Variante die Räder, wohl aus Kostengründen wurden die bisherigen vorbildgerechteren Räder durch einfache glatte Räder ersetzt, die auf Vorder- wie Hinterachse gleich sind.

Die einzelnen Formteile - abgesehen vom Grill - wurden in den Farben Silbergrau und Mattgraublau oder Ozeanblau produziert und in Farbumkehrung montiert, sodass zweifarbige Modelle in den Handel kamen. Bei den Farbtönen Mattgraublau und Ozeanblau existieren leicht unterschiedliche Nuancen.

Sonstige Blautöne, wie sie z.B. im Gelben Katalog aufgeführt werden, existieren wahrscheinlich nicht. Die dort genannten Farben Azurblau und Taubenblau für das Fahrgestell können wegen der gemeinsamen Spritzgussform mit der Kabine nicht existieren, wenn nicht auch eine Kabine in dieser Farbe existiert. Auch der Farbton Diamantblau muss nach gegenwärtigem Stand angezweifelt werden. Die Farbangaben im Preisführer von Carsten Saure können ebenfalls nicht alle bestätigt werden. Der oben genannte Farbton Ozeanblau kommt hingegen recht häufig vor, obwohl er in den „offiziellen“ Sammlerkatalogen weiterhin nicht dokumentiert ist. Auffallend ist, dass die mattgraublauen Standardpritschen im Gegenlicht immer leicht transparent erscheinen.



Links die ozeanblauen, rechts die mattgraublauen Modelle. Es darf wahrscheinlich davon ausgegangen werden, dass die links abgebildeten Modelle älteren Datums sind, die erste Produktionscharge demnach durchgehend den ozeanblauen Farbton verwendete. Die mattgraublauen Varianten fallen nämlich dadurch auf, dass sie größtenteils mit den neueren glatten Rädern ausgestattet sind und daher wahrscheinlich aus einer Nachproduktion stammen. Auch findet sich bei ihnen deutlich häufiger die silberne Pritscheneinlage.

Formvariante II (1963 – 1964)

Veränderungen gegenüber der Formvariante I wurden nur in geringem Maße durchgeführt: Während Kabine und Pritsche sowie Grill nicht modifiziert wurden, änderte man die Form des Fahrgestellrahmens in einem Detail, indem man auf den vorderen Kotflügeln Blinker anbrachte. Der Kardanwellenbereich als eigenes Formteil erhielt eine oberhalb der Kardanwelle liegende Platte, die nun die durchbrochenen Abschnitte des Fahrgestellrahmens verdeckte.

Die Formteile wurden in den Farben Blassbraun und Korallenrot produziert und jeweils in Farbumkehrung montiert. Die Modelle wurden ohne Plane ausgeliefert, die man nur als Zubehör separat erwerben konnte, um den LKW zu komplettieren. Wiking stattete die Pritsche stattdessen teilweise mit einer silbernen Pritscheneinlage als eigenem Formteil aus.

Formvariante III (1965 - 1968)

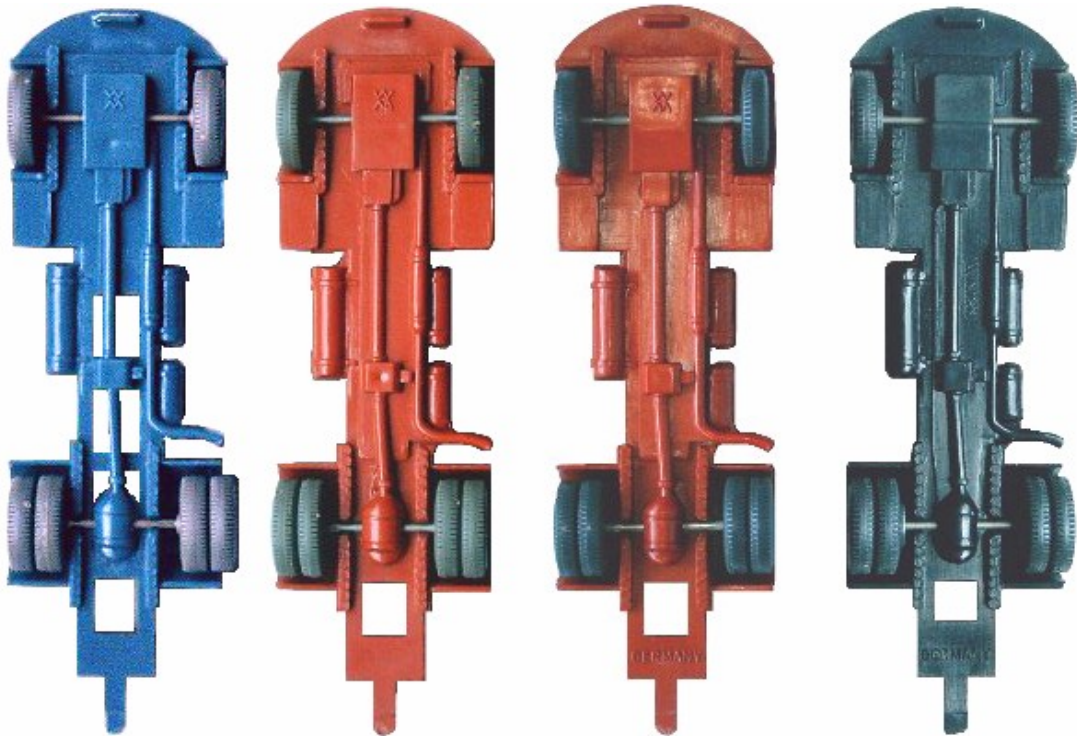
Farbstellungen, Kabinen- und Pritschenform entsprechen der Formvariante II, das Fahrgestell zeigt allerdings nun neben dem WM-Zeichen auch die Prägung "Germany", und die einteiligen, in den letzten beiden Jahren verwendeten dunkleren Räder besitzen nun 6-Loch-Felgen.

Die Auslieferung erfolgt nun wieder mit Plane. Die Tatsache, dass beim ab 1967 produzierten Betonmischer auf Basis des Henschel HS 100 eine weitere Modifikation des Fahrgestells erfolgte (worauf an späterer Stelle zurückgekommen wird), der Pritschen-LKW aber bis 1968 mit dem Fahrgestell Variante III ausgeliefert wurde, lässt die Vermutung zu, dass die 1967 und 1968 ausgelieferten Modelle bereits in den Jahren 1965/66 vorproduziert worden waren und nur noch abverkauft wurden.



Links die Formvarianten II, rechts III, in der Aufsicht nur erkennbar an den dunklen einteiligen Rädern mit integrierten 6-Loch-Felgen.

Die Fahrgestelle im Überblick



Abgebildet sind von links nach rechts zunächst die Fahrgestellvarianten I bis III. Die rechts außen abgebildete Fahrgestellvariante IV gehört zu den Wiederauflagen. Nicht abgebildet ist die für den Betonmischer umgebaute Zwischenvariante, auf der letztlich das erneut umgebaute Fahrgestell der Wiederauflagen beruht.

Verwendete Planen

Die Modelle von 1959 und von 1965 bis 1968 wurden mit geschlossener Plane ausgeliefert. Diese Planen waren relativ detailliert, insbesondere in der Ansicht von hinten. Sie überkragen die seitlichen Pritschenwände, vorn verfügen sie über eine Lasche, die beim Aufsetzen hinter der vorderen Pritschenwand liegt und ein Verrutschen nach vorn verhindern soll. Auf der Innenseite der Plane findet sich am Dach das WM-Zeichen.

In der "planenlosen" Zeit von 1960 bis 1964 musste eine separate Plane hinzugekauft werden, die ab 1960 unter der Bestellnummer 40v geliefert wurde. Diese Plane ist deutlich weniger detailliert, von der Bauart und den Abmessungen her aber identisch mit der mitgelieferten Plane. Auf der Innenseite findet sich kein Herstellerzeichen. Sämtliche Neuauflagen wurden bisher ebenfalls mit der einfacheren ursprünglichen Zubehör-Plane ausgeliefert.

Vorserien

Bekannt sind Vorserien des Pritschen-LKWs in der Farbkombination Basaltgrau/Kieselgrau und entsprechender Farbumkehrung. Im Wesentlichen entsprechen diese Modelle der Formvariante I, sind jedoch noch ohne Bodenprägung und ohne Rückleuchten an den Pritschen. Ebenfalls dokumentiert ist ein Modell mit weißem Fahrgestell, weißer Kabine und weinroter Pritsche, bei dem offensichtlich das Prinzip der Farbumkehrung nicht erprobt wurde. Dieses Modell ist deutlich schwieriger einzuordnen: Es könnte sich auch um eine Schwarzspritzung handeln.

Die Wiederauflagen

Nachdem vermutlich im Jahre 1966 die Produktion des Pritschen-LKWs eingestellt worden war, erwachte der Henschel HS 100 25 Jahre später zu neuem Leben. Allerdings wurde das Modell dann nochmals in einigen Punkten verändert, wie in den folgenden Abschnitten näher erläutert wird.

Lediglich eines dieser Modelle (die Bundeswehr-Ausführung) fand den Weg in die Serie, ansonsten wurden die Formen bisher ausschließlich zur Produktion von Sonder- und Auftrags-Modellen eingesetzt, die über die Shops diverser Firmen zu beziehen sind und im Normalfall nicht in den Spielwaren- und Modellauto-Geschäften auftauchen – von Ausnahmen abgesehen.



Von links nach rechts: Variante Bundeswehr (Serienmodell, ab 2001), Pritschen-LKW aus der Sonderpackung „Autodrom – Klassische Baufahrzeuge VII“ (2002), Auftragsmodell für die Krombacher-Brauerei (2001), Auftragsmodell für den Bahnshop (2004) und Auftragsmodell für die NVG zur Nutzfahrzeug-IAA (2006).

Formvariante IV (ab 2001)

Das Modell wurde, insbesondere im Hinblick auf die Pritsche, detaillierter, allerdings ist diese von innen glatt und nicht mehr strukturiert wie bei den alten Modellen; dies wohl aufgrund der Tatsache, dass - bis auf eine Ausnahme - die Modelle mit geschlossener Plane ausgeliefert werden, der Pritschenboden also nicht sichtbar ist.

Das Fahrgestell ist eine Weiterentwicklung aus dem Fahrgestell des Betonmischers, da das Fahrgestell des alten Pritschen-LKW nicht mehr zur Verfügung stand: Sämtliche Fahrgestellvarianten waren wohl durch Umbau aus ihren Vorgängerversionen entstanden. Außerdem bekam es den heute bei Wiking-Modellen üblichen "filigranen" Zughaken, die Bodenprägung ist das moderne Wiking-Warenzeichen.



Alt gegen neu: Detaillierte vs. einfache Plane; großer vs. „filigraner“ Zughaken, einfache vs. detaillierte Pritsche.

Lastzüge (ab 2004)

Seit dem Jahre 2004 erscheinen als Auftragsmodelle produzierte Lastzüge mit dem Henschel HS 100 als Zugfahrzeug.

Hier findet sich ein bunter Mix aus alten und neuen Formen, der insbesondere durch den Anhänger verstärkt wird: Zwar hat man hier die neue detailliertere Pritsche aufgesetzt, das Fahrgestell aber unverändert gelassen; es weist daher die alte Wiking-Bodenprägung auf, ebenso wie den alten, im Vergleich zum Zughaken des LKWs eher kolossal wirkenden Zughaken des entsprechenden 60er-Jahre-Modells. Der LKW selbst entspricht der o. a. Formvariante IV.



Diesmal von rechts nach links: Postbrauerei Frontenhausen (Post-Museums-Shop, 2004), Schalker Brennstoffe (Sonderpackung 100 Jahre Schalke 04, 2004), Spedition Wandt (Post-Museumsshop 2009).



Nicht alles ist wirklich stimmig: Der alte Zughaken des Anhängers wirkt nahezu kolossal gegenüber dem filigranen Haken des LKW.

Zusammenfassung

Als eine der ersten völligen Neukonstruktion im Bereich der verglasten LKW-Modelle brachte es der Henschel HS 100 auf vergleichsweise wenige Form- und Farbvarianten, obwohl er fast 10 Jahre – von 1959 bis 1968 – im normalen Wiking-Serienprogramm zu finden war. Änderungen betrafen vor allem die weniger charakterbildenden Formteile wie das Fahrgestell. Die Kabine allerdings – das charakterprägende „Gesicht“ des Modells – blieb im Laufe der Jahre völlig unverändert, was insbesondere hinsichtlich des eingesetzten Grills bemerkenswert ist, denn dieser wurde bei vielen anderen Modellen im Laufe der Zeit in die Kabinenform integriert, und dies nicht immer zu ihrem Vorteil.

Somit kann dieses kleine, im Vergleich zu anderen Modellen vielleicht eher unscheinbare Meisterwerk aus der Ära Friedrich Peltzers auch heute noch in einer seiner vielen Wiederauflagen faszinieren.



1959

2009



Herzlichen Glückwunsch, lieber Henschel HS 100!

Wiking-Stammtische

Stammtisch Hannover - Hildesheim

Kontakt:

Lutz Fänger

Mail: lutz.faenger@wiking-hildesheim.de



Stammtisch Unna

Kontakt:

Michael Broer

Mail: redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de



Stammtisch Saar-Pfalz

Kontakt:

Michael Reichardt

Mail: ReichardtMichael@online.de

Wer in der nächsten Ausgabe der **WSN-Zeitschrift** Informationen zu weiteren Wiking-Stammtischen an dieser Stelle genannt wissen möchte, schicke die Meldungen bitte an redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de.

Der Volvo N10

Text: Helmut Hillebrand

Fotos: Helmut Hillebrand (wenn nicht anders genannt)



Hauben-LKW sind heutzutage auf unseren Straßen nur noch selten anzutreffen. Der "Niedergang" beginnt in den 60er Jahren mit der sukzessiven Einführung der Frontlenkerführerhäuser in die nahezu gesamte Nutzfahrzeugproduktion, außer Nordamerika. Auf dem Sektor der Baustellenfahrzeuge halten sich Haubenfahrzeuge noch bis in die 90er Jahre (Magirus/IVECO). Analog zu dieser Entwicklung verändert sich auch die Modellpalette von Wiking. Mit einiger zeitlicher Verzögerung weichen viele Hauber neuen Frontlenkermodellen.

Die Neuerscheinung des Volvo N10 Modells war deshalb für LKW-Fans und Wiking-Sammler ein freudiges Ereignis. Beginnen möchte ich mit einem Rückblick auf die Historie des Vorbildes.

Das Vorbild:



Volvo N10 (Foto: Volvo)

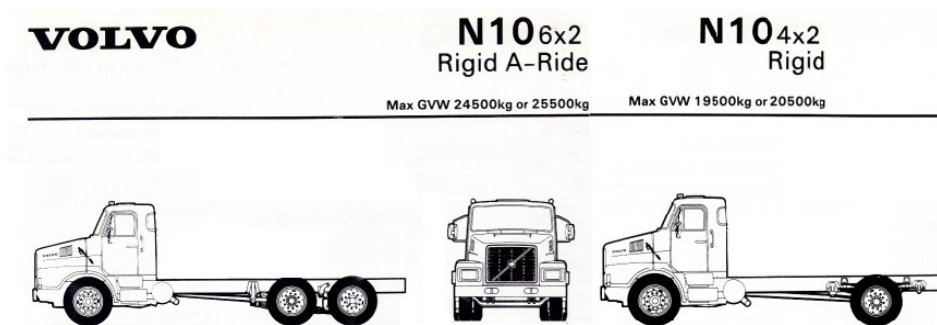
Entwicklung

Ende der 1960er Jahre beginnt Volvo mit der Entwicklung der Hauben-LKW-Serie N7, N10, N12 und löst damit den seit 1951 nahezu unverändert gebauten N86 und N88 ab. Obwohl sich im Nutzfahrzeugbau der "Frontlenker" längst durchgesetzt hat, ist man bei Volvo überzeugt dass der Hauben-LKW nach wie vor gute Chancen auf dem internationalen Markt besitzt.

Da der neue Hauber für den schweren LKW-Verkehr konstruiert wird eignet er sich neben der kommerziellen- auch für die militärische Nutzung.

Technische Beschreibung

Die neue N-Serie wird als Zweiachser (4 x 2)- und Dreiaxser (6 x 2, 6 x 4, 6 x 6) mit verschiedenen Radständen, gebaut. Das Führerhaus wird in 3 Ausführungen angeboten: kurz (Day-Cab), lang mit Schlafkabine (Sleeper) und eine Mannschaftskabine (Crew-Cab). Bei der Militärversion sind nur Dreiaxser bekannt, in der Ausführung 6x2, 6x4 oder 6x6. Für den Antrieb greift Volvo auf die Turbo-Dieselmotoren der Frontlenkergeneration F88/G88 zurück. Die Bezeichnung "N" verwendet Volvo für LKW mit Haube, während Frontlenker mit "F" bezeichnet werden. Die Zahl dahinter gibt den ungefähren Hubraum in Liter an. Der N10 hat beispielsweise einen 9,6-Liter-Turbodiesel, der N12 einen 12,1-Liter-Motor.



Verbreitung

Die LKW der N7, N10 und N12 Reihe sind im wahrsten Sinne des Wortes "global-trucks", denn man trifft sie auf allen Kontinenten an. In Nord-Amerika kommen sie 1978 auf den Markt, 1980 in Brasilien und danach in ganz Südamerika. In Australien sind N12 als Zugmaschinen für die legendären Roadtrains zu sehen.

Militärisch wird der N-Hauber von der schwedischen, belgischen und luxemburgischen Armee genutzt. Allein in Belgien werden 1221 Einheiten des N10 in Lizenz gebaut, 721 als 6x4- und 500 als 6x6-Ausführung.



Andrew Breeden Collection ©

Volvo N-Serie als Armeefahrzeug



(Fotos: links Andrew Breeden, rechts Christian Himmelstrand)

Der Volvo N10 als Wiking-Modell

1977 erscheint bei Wiking ein Volvo N10 Sattelzug, Modellnummer 519, zum Preis von 6,20 DM. Es ist ein Pritschensattelzug, mit dreiachsiger Zugmaschine und zweiachsigem Auflieger.



Ausschnitt aus der Messe-Information 1977

In der *Wiking-Messeinformation 1977* wird er auf der ersten Seite abgebildet. Auch im Wiking-Gesamtverzeichnis 1977 zierte er die Titelseite. Besondere Erwähnung findet jeweils das neu konstruierte Auflieger-Fahrgestell. In den Katalogen wird immer das gleiche Modell abgebildet, und zwar mit Rollenstützen.

Die ersten Auflieger hatten Hydraulikstützen. Sie wurden in keinem Katalog gezeigt. Später erhielten sie Rollenstützen.



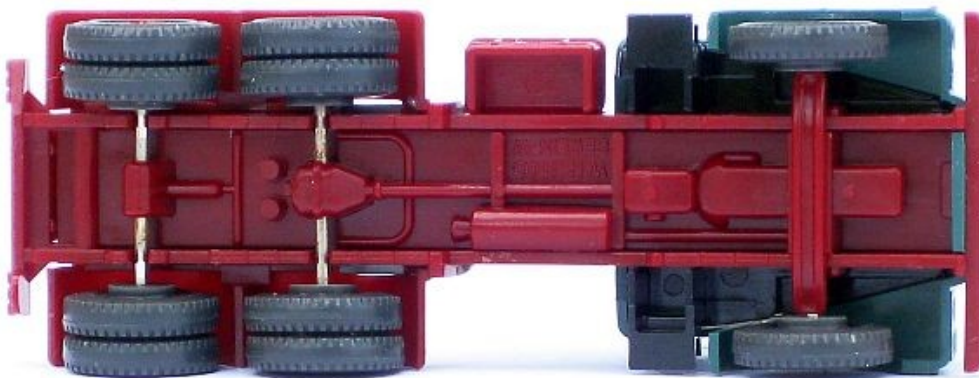
Oben Volvo N 10 mit Hydraulikstützen (Foto: Norbert Harder), unten mit Rollenstützen



Das neue Achsaggregat:



Das Modell erhält das *kurze (Nahverkehrs-)Führerhaus "Day-Cab"*, wie alle anderen N10-Modelle auch, und ein 6x2-(6x4?)-Fahrgestell ohne Zughaken. Wie viele der beiden Hinterachsen angetrieben sein sollen, ist nicht ganz klar. Einerseits gibt es nur ein Differential, andererseits hat die hintere Achse auch eine Art stilisierte Kardanwelle.



Typisch für ein Modell der Friedrich Pelzer-Ära ist die Gestaltung des Führerhauses und der Frontpartie. Die auf den ersten Blick schlicht wirkende Fahrerkabine mit der kantigen Motorhaube lässt bei genauerer Betrachtung viele Feinheiten erkennen: Volvo-Schriftzug, Blinker und Scheinwerfer sind sauber herausgearbeitet. Fein graviertes, eingesetzter Kühlergrill mit integriertem Firmenlogo, seitliche Luftgitter in der Haube und linksseitige Luftansaughülse. Türgriffe, Scharniere und Haltestangen, Positionslampen und Belüftungsluke auf dem Dach. Hauben- und Türspalte sind als feine Naht angedeutet, und auch der Fenstergummi der Frontscheibe wurde nicht vergessen. An der Rückseite sind die Sicken im Blech nachgebildet. Die Stoßstange zeigt Merkmale wie die Löcher der Verschraubung und das integrierte Zugmaul.





Die Inneneinrichtung, mit separatem und "gut gepolstertem" Fahrersitz und einer Sitzbank für zwei Beifahrer passt recht gut zu der Nahverkehrs-kabine.



Die Pritsche des Aufliegers hat keine Plane, was Wiking in der Bild-Preisliste 1979 mit dem Hinweis "für sperriges Ladegut" erklärt.



1979 wird der Volvo N10 in der Ausführung als Pritschensattelzuge zum letzten Male im Katalog aufgeführt. Bereits nach 3 Jahren wird das Modell aus dem Programm genommen.

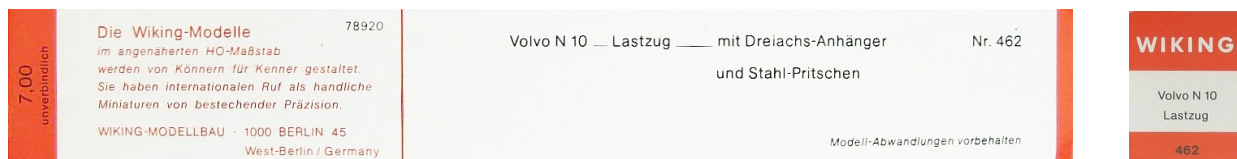
Ein noch kürzeres Gastspiel gibt der Volvo N10 mit der Modellnummer 462, als Pritschenlastzug mit Dreiachser-Hänger. Er erscheint 1978 zum Preis von 7,00 DM. Eine Besonderheit sind die geriffelten Stahlpritschen die im Wiking-Sortiment nur noch bei zwei anderen Modellen zu finden sind, nämlich dem Hannomag-Henschel Stahlpritschenlastzug, Nr. 41 bzw. 410 und Mercedes Benz-NG 1617 ebenfalls Nr. 41.



Auch dieses Volvo N10 Modell ist auf der Titelseite der Wiking-Messeinformation abgebildet, und zwar der von 1978. Im Katalog des gleichen Jahres wird er erst auf Seite 5 aufgeführt, bei "Neuheiten und Abwandlungen". Es sollte das einzige Jahr bleiben in dem dieses Modell im Programm war.



Ausschnitt aus der Messe-Information 1978



Pappeinleger der transparenten Originalverpackung

1985 erlebt der Volvo N10 eine Renaissance in Form eines Abschleppwagens.

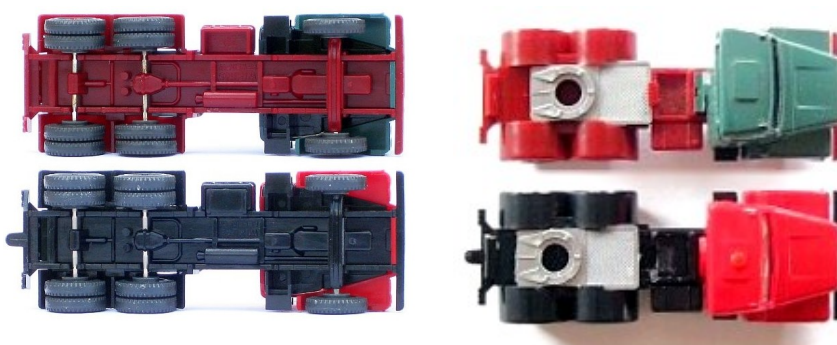


Volvo N10 Abschleppwagen. Links 1985 – 1998, rechts 1988 – 1991.

Es ist ein "Recycling-Modell", denn alle Komponenten des Modells gibt es schon: Eine dreiachsige Sattelzugmaschine des Wiking-Modells 519 wird kombiniert mit der Aufsteckpritsche vom Mercedes Benz 3850 S Schwerlastzug, Wiking-Nr. 504. Neu sind die silberne Pritscheneinlage mit stilisierten Werkzeugen, Kran und Suchscheinwerfer und die Farbe des Führerhauses und der Pritsche. Die Form des Führerhauses wurde so modifiziert, dass das Kabinendach jetzt einen Sockel für die Rundumleuchte hat. Das Chassis besitzt jetzt einen Zughaken und der Kraftstofftank ist an der Unterseite geschlossen. Die Räder mit den schwarzen Trilexfelgen passen hervorragend zu diesem Modell

1991 wird der Abschleppwagen zum letzten Male im Katalog aufgeführt.

Chassistypen bei der Sattelzugmaschine



Oben Chassis ohne Zughaken und offenem Tank, unten Chassis mit Zughaken und geschlossenem Tank.

Vorserie

Von dem Abschleppwagen ist auch eine Vorserie bekannt, und zwar in folgender Ausführung:

Führerhaus silbern, Chassis schwarz, Pritsche gelb, Pritscheneinlage silbern ohne integriertes Werkzeug mit Kran und Suchscheinwerfer.



Foto: Carsten Saure

Werbemodell

Dieses Auftragsmodell soll es um 1977 gegeben haben:



Auftragsmodell der Spedition Pracht



Alle Volvo N10 auf einen Blick



Zugmaschinen-Parade

Papageien



Diese Fakes werden gelegentlich bei Online-Auktionen als "Papageien" angeboten

Phantasien des Autors

Leider wurde das Potential des Modells nicht weiter genutzt. Der Volvo N10 hätte noch in vielen Ausführungen das Wiking-Programm bereichern können, beispielsweise als Baustellenfahrzeug, Fahrzeug für kommunale Dienste, Tieflader oder Tankfahrzeug. Schon durch vorhandene Modelle sind schöne Farbumbauten möglich die auch "stimmig" wirken. Beispiele:



Tiefladesattelzüge



Sattel- und Gliederzüge



Esso-Tanksattelzug



Koffersattelzug niederländische Post (Farben nicht ganz identisch)

Fotomontagen



Gussasphaltkoher. Fotomontage mit Wiking-Modell 689



Transport-Betonmischer. Fotomontage mit Wiking-Modell 680



Volvo N10 als Verteilerzugmaschine auf dem Containerterminal

Wie man sieht, sind der Phantasie (fast) keine Grenzen gesetzt. Sicherlich hat der eine oder andere noch weitere Ideen. An dieser Stelle sei auch ein leiser Appell an die Firma Wiking gerichtet, sich dieses schönen Modells zu erinnern. Es wäre eine "Modellpflege" wert.

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

An dieser Ausgabe haben - in alphabetischer Reihenfolge - auf vielfältige Art und Weise mitgewirkt:

Hansjörg Baumann
Michael Broer
Rüdiger Göbelsmann
Helmut Hillebrand
Michael Mankel
Michael Reichardt
Botho G. Wagner

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.

Bei sämtlichen Bilddarstellungen handelt es sich um Lichtbildwerke im Sinne des Urheberrechtsgesetzes. Das Copyright für Fotos und Texte liegt bei den jeweiligen Verfassern (s.o.). Wir zahlen keine Veröffentlichungs-Honorare.

Wir danken Andrew Breeden, Norbert Harder, Christian Himmelstrand, Carsten Saure und der Volvo Truck Corporation (Schweden) für die Erlaubnis zur Verwendung ihrer Fotos.

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