



Wiking Sammler Netzwerk

Die Online-Zeitschrift Ausgabe 4 Oktober 2009

In dieser Ausgabe:

Editorial	Seite 2
Der Gabelstapler (Teil III)	Seite 3
Wiking-Landmodelle in 1:200 (Teil II)	Seite 10
Aus dem Tagebuch eines Wiking-Sammlers	Seite 14
Rudis Neuheitenschau	Seite 15
Börsentermine	Seite 19
Die E-Karre <i>oder</i> : Es war im Jahre 1964	Seite 20
Stammtische	Seite 21
Der Lanz Bulldog	Seite 22
JGES-Modellautos – die erste Serie (1949 bis 1962)	Seite 28
Wiking - Kleiner Beginn einer großen Leidenschaft	Seite 34
Continental Mk.II – Das erste Wiking-PKW-Modell mit typgerechten Felgen	Seite 37
Impressum	Seite 38



Wir fahren für Sie! – Containerweise ...

Editorial

Nun liegt die 4. Ausgabe der Online-Zeitschrift des Wiking-Sammler-Netzwerkes auf dem Tisch, und in den letzten drei Monaten haben sich leider einige Themen ergeben, die die Welt eines Teils der Wiking-Sammler nachhaltig erschüttert haben. Wer hätte wirklich geglaubt, dass die Satire, die wir in der Ausgabe 2/2009 vorgelegt haben (*Toxische Modelle im Bad Museum*), so schnell von der Wirklichkeit eingeholt würde! Obwohl – kam es wirklich so überraschend? Bedingt durch das etwas verspätete Erscheinen dieser Ausgabe sind wir immerhin in der Lage zu vermelden, dass gewöhnliche Salzsäure jene Substanz ist, die wunderbare Sonderfarben hervorbringt. Wir beschränken uns in unserem Kommentar zu diesen Geschehnissen auf das Titelbild der vorliegenden Ausgabe.

Was Sie und euch auf 38 Seiten erwartet: Der 3. Teil der umfangreichen Studie zum **Gabelstapler** von **Michael Mankel**, diesmal mit einem Schwerpunkt bei den Einzelteilen, Kopien und Vorserien. Außerdem lesen wir den 2. Teil von **Botho G. Wagners** umfassender Überblicksdarstellung der **Wiking-Landmodelle in 1:200**. **Rüdiger Göbelsmann** berichtet in **Rudis Neuheitenschau** über die letzten Neuheiten-Auslieferungen. Einen Blick über den Tellerrand gewährt uns **Klaus Dörfer** mit seinem Artikel zu den frühen **JGES-Modellautos**, bei denen manche ihren Wiking-Bezug nicht verleugnen können. Die Modellvielfalt des **Lanz Bulldog** ist Thema einer ausführlichen Studie von **Lutz Fänger**. Was die Riffelkappe mit einem amerikanischen Luxus-Gefährt, dem Lincoln **Continental Mk. II**, verbindet, weiß **Holger Hausmann**. Und gleich zwei Sammler, **Klaus Hertman** und **Götz Blum**, kramen in ihren Kindheitserinnerungen zum Thema Wiking. Nicht zuletzt berichtet **S. Verstecker** – der Name ist Programm – vom alltäglichen Wahnsinn des Sammelns. Ergänzt wird all dies wie immer durch Informationen zu Stammtischen, Börsen und anderen Dingen aus der Wiking-Sammlerwelt.

Es ist nun schon 25 Jahre her: Am 1. Juli 1984 begann bei der Fa. Wiking ein neues Kapitel in der Firmengeschichte. Die Sieper-Gruppe übernimmt die Firma Wiking Modellbau Peltzer & Peltzer. Nach dem Tod des Firmengründers Friedrich Peltzer im November 1981 wurden durch den Verkauf die Weichen für die Zukunft der Traditionsmarke gestellt. Es hat sich bei Wiking sehr viel verändert in den letzten 2½ Jahrzehnten, auch weil sich die (Sammler)Welt um Wiking herum verändert hat.

Heute bietet uns Wiking eine einzigartige und faszinierende Modellpalette. Denn Wiederauflagen von alten Modellen aus der Zeit von vor 1984 sind genauso im Programm zu finden wie zahlreiche Neuentwicklungen von aktuellen und klassischen Modellen, oder auch Innovationen wie die funkferngesteuerten Feuerwehrfahrzeuge.

Das Wiking-Sammler-Netzwerk gratuliert der Firma Wiking Modellbau GmbH & Co. KG und der Sieper-Gruppe herzlich zu diesem Jubiläum und wünscht alles Gute für die Zukunft!

In diesem Sinne:

VIEL SPASS BEIM LESEN!

Der Gabelstapler

Teil III: Einzelkomponenten, Kopien und Vorserien

von Michael Mankel (Text und Fotos)



Bodenplatte, Gehäuse, Hubmast

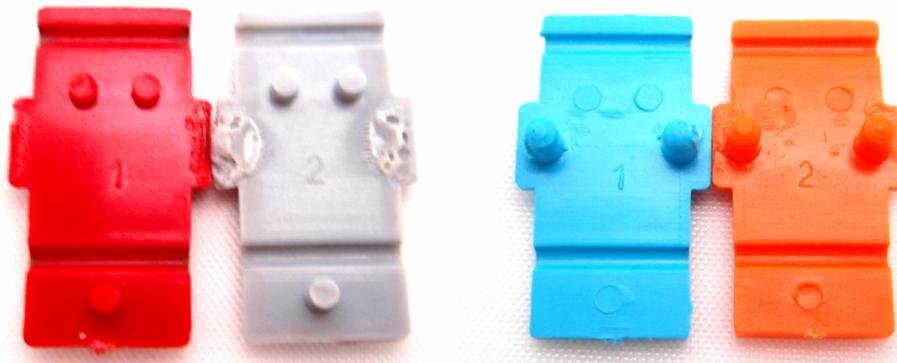
Die drei Haupt-Komponenten des Staplers sind immer in einer Farbe gehalten, und die Bodenplatte und das Gehäuse weisen die Kennzeichnung 1 oder 2 auf und stammen aus einer zentral angespritzten Form mit insgesamt 6 Nestern.

Die **Bodenplatte** (1+2), mit mittig hinterem Anspritzpunkt, wurde vier Mal verändert.

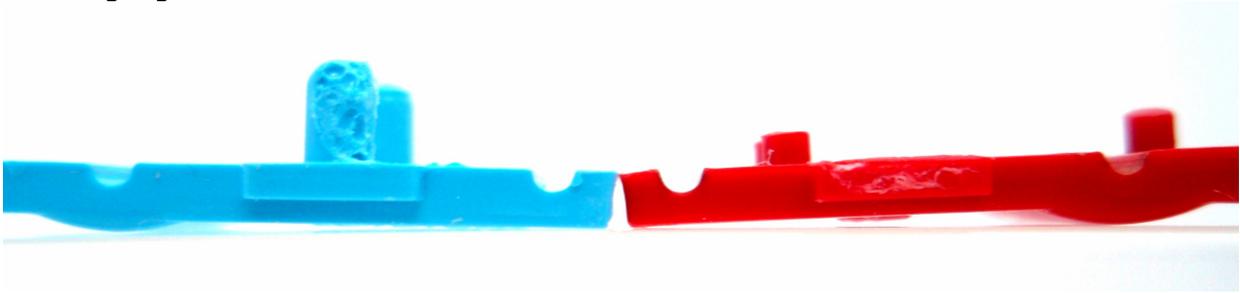


Version 1: Bodenprägung WM, innen 3 Zapfen eingerückt.

Versionen 2 bis 6: Bodenprägung zusätzlich zu WM, **117 + GERMANY**, 3 innere Zapfen **entfernt** (Ansätze sichtbar) seitlich im **verbreiterten Bereich 2 dicke, längere Zapfen** (bessere Verklebungsfläche). Bei Version 6: Bodenprägung zusätzlich zu WM, 117 + GERMANY **mit einer rechts angeordneten ergänzenden 0** (1170).



Version 7: **Bodenplatte dicker** (0,2 mm), da die alten Bodenprägungen ausgefräst wurden. Bodenprägung jetzt **Modernes WIKING-Logo +Germany**. Zapfen unverändert, wie Vorgängermodell.



Das **Gehäuse** (1 + 2) mit Anspritzpunkte im Heckbereich unten (Stoßstangen-Bereich) rechts und links, bis Version 7. Ab da nur noch links.

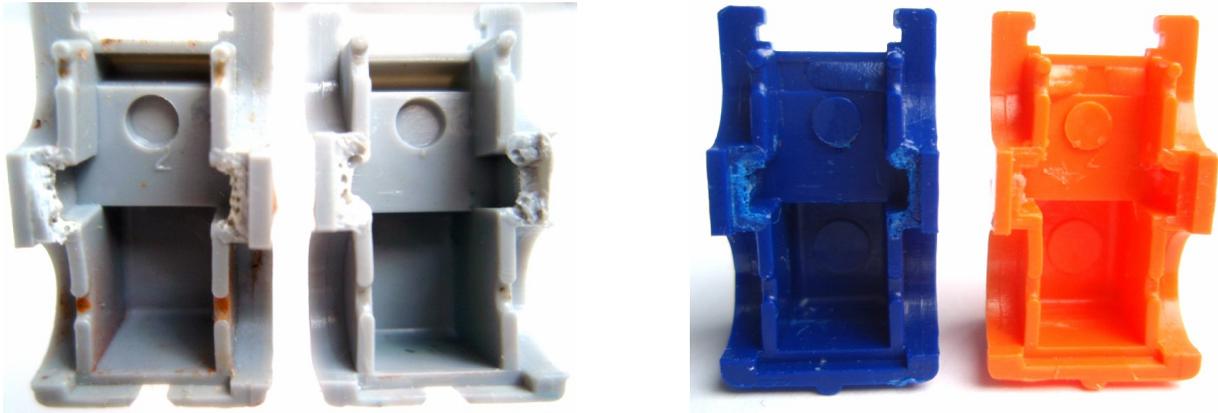


Version 1: Anspritzpunkt links aus Form 2, Anspritzpunkt rechts aus Form 1. Im Inneren: Gravur 1 oder 2; im Bereich Fußraum runde Vertiefung; Fußraumbegrenzung **hohl**.

Ich möchte hier noch anmerken, dass bei den ersten grauen Staplern aus Form 1 die Sitzoberkante in beiden Ecken kleine Abbrüche hat, sodass der Eindruck eines gerundeten Sitzes entsteht. – Eine unsichtbare Überarbeitung, da bei den nachfolgenden (rot und gelb) dieses nicht mehr zu erkennen ist.



Gehäuse aus Form 2 haben links (Fahrerseite) ein 0,2 mm breiteres Trittbrett, von unten gut zu erkennen (bis einschließlich Version 6).



Versionen 2 – 4: mit **strukturiert**er Trittfläche und im oberen Bereich **mit umlaufender erhabener Kante**, im Heck unten **mit umgreifender** zweigeteilter **Stoßstange**. Anspritzpunkt links aus Form 2, Anspritzpunkt rechts aus Form 1. Im Inneren: Gravur 1 oder 2; im Bereich Fußraum runde Vertiefung; ab dieser Version Fußraumbegrenzung **ausgefüllt**. Form 1 mit einer Raupe (von links kommend) Form 2 mit zwei kürzeren Raupe (von links + rechts kommend).

Version 4: Fußraumbegrenzung **fahrzeugbreit und höher, oben kantig. Mit 4 Bohrungen** 1,2 mm und 3,0 mm tief (für spätere Aufnahme des Schutzgitters). Im Inneren: Gravur 1 oder 2; ab dieser Version im Fußraumbereich jetzt runde **Erhöhung**, auch im Bereich des Sitzes.



Version 5/6: Neuer **Sitz, flacher, breiter** (mit Seitenerhöhungen) **und zur Fahrzeugmitte hin versetzt**. Im Fußraum **zur Fahrzeugmitte** hin eine deutlich **verstärkte Aufnahme** für die Lenksäule. Am Heck unten Stoßstange jetzt **durchgehend mit angedeutetem Zughaken** und oberhalb vorhandene Vertiefung jetzt **erhaben**. Mit Anspritzpunkten recht und links (aus Form 1+2, Kanäle getauscht).

Form 1: Anspritzpunkt **links**; Form 2: Anspritzpunkt **rechts, mit zusätzlicher erhabener Gravur rechts neben Fahrersitz (Bügel) Version b**. Der Verschluss der alten Anspritzkanäle ist durch eine leichte schräge Erhöhung in der Stoßstange sicht- und fühlbar. Fast sieht es so aus, als ob diese eine Rückleuchte darstellen sollen.



Version 7 wie 5/6, jedoch **nur** aus Form 1 mit linken Anspritzpunkten bekannt, wobei die Bodenplatten die Kennzeichnung 1 und 2 haben.

Hier möchte ich noch anmerken, dass die Säuberung oder Verputzung des Anspritzpunktes teilweise gar nicht bzw. sehr grob (viel) ausgeführt wurde. Besonders die ersten zwei Ausführungen sind an den Ecken stark angeschnitten.

Der **Hubmast** kommt ebenfalls aus zwei Formen, aber ohne Kennzeichnung mit Ziffern. Die einen weisen oben und unten deutliche Anspritzpunkte auf, wogegen die anderen im oberen Bereich fast glatt sind, sie zeigen nur rechts und links kleine Verwerfungen.

Bei der ersten Ausführung ist der obere Querträger des Mastes gerade, ohne halbkreisförmige Verstärkung (Nase) im Bereich des Hubzylinders.

Ab Version 2 immer mit Nase. Nur in Version 6 (1170) ist der Hubmast falsch montiert, sodass die Nase nach **vorn** zeigt.

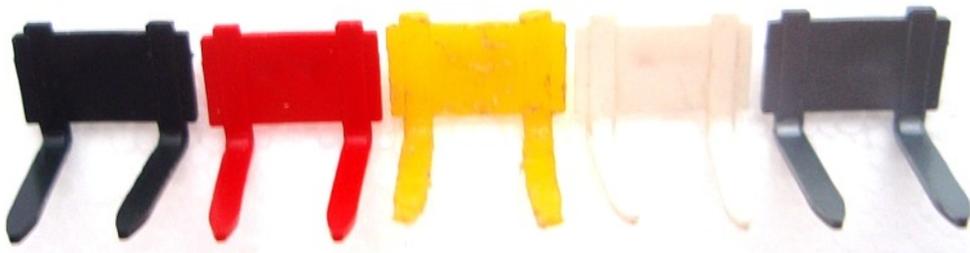
Die seitlichen Sackbohrungen am Hubmast sind meistens schon bei der Montage auf einer Seite im hinteren Bereich beschädigt worden. Beim Einklipsen des Mastes bricht der dünne Steg. Natürlich auch beim Herausnehmen, besonders bei gedrehten Hubmasten der Version 6.



Gabel

Dieses Bauteil wurde in einer separaten zentral angespritzten Form mit mehreren Nestern gefertigt. Hierfür wurde auch ein anderer Kunststoff (ABS) verwendet. Dieser ist nicht so spröde und bricht nicht so schnell. Die Anspritzpunkte befinden sich links und rechts an dem hinteren Führungzapfen, der den Hubzylinder am Mast umgreift.

In den Jahren wechselte nur die Farbe des Kunststoffes, wie zuvor schon beschrieben.



Lenkrad

Die ersten Lenkräder waren 10,5 mm lang und im oberen Bereich etwas verdickt, mit **4** Speichen (d=5mm), bis einschl. Version 2 in mehreren Farben, die der Grundfarbe des Staplers entsprach. Ausnahmen sind bekannt, aber nicht die Regel.

Dann folgten die **3** Speichen-Lenkräder (d=4,5 mm) in Grautönen (bis einschließlich Version 4). Ab der Version 5 war das Lenkrad nur noch 6,7 mm lang, da ja am Stapler im Fußbereich eine Verstärkung vorhanden war.



Räder

Grundsätzlich ist die Hinterachse einfachbereift und die Vorderachse doppelbereift, mit der Ausnahme der Versionen 5 und 6. Diese sind an beiden Achsen einfachbereift. Ausnahmen mit doppelbereifter Hinterachse sind bekannt - aber nicht die Regel und geplant.

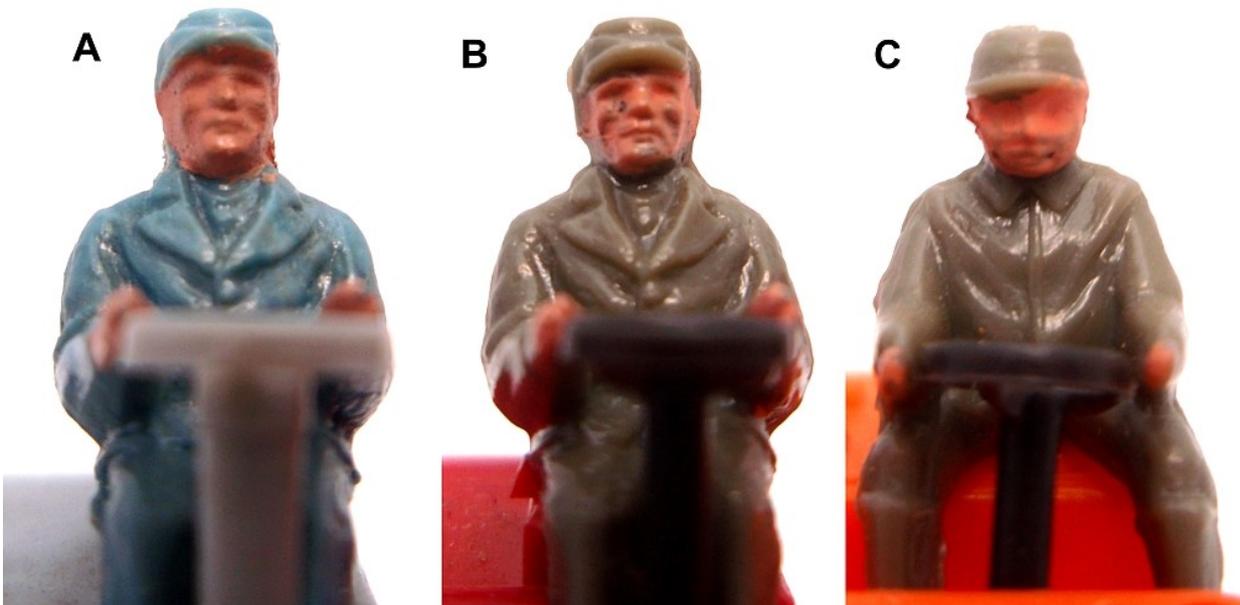
Im Original sind einfachbereifte Vorderachsen bei Staplern verbaut, die eine Hebekraft von ca. 1200 – 1500 kg haben. Zwillingsbereifte haben eine Hebekraft von maximal 3000kg. Die lenkbare Hinterachse ist immer einfachbereift.

Die ersten Räder waren hellgraue, gerundete 7-mm-Räder mit Profil, einteilig mit gewölbter Nabe. Zum Produktionsende der 2. Version hin wurden diese dann **dunkelgrau**. Ab der Version 3 bis zu der Version 7-5 gab es dunkelgraue **abgeflachte** 7-mm-Räder mit Profil, einteilig mit gewölbter Nabe. Ab der Version 7-6 findet man dunkelgraue flache 7mm-Räder mit **wenig** Profil, einteilig mit **flacher** Nabe.

Fahrer

Es sind drei Grundtypen bekannt, die im Laufe der Jahre ihre Arbeitskleidung (4x in Blautönen, 2x in Grautönen und 1 x beige/sandfarben) gewechselt haben, auch sind die Fahrer mal im Sommer oder Winter ausgeliefert worden. Immer sind Hände und Gesicht bemalt, mal blass, mal normal oder rötlich.

Nennen wir sie einfach mal Fritz (Typ **A**), Otto (Typ **B**) und Klaus (Typ **C**).



Fritz, Fahrer (**A**) der ersten Stunde, mit schmalem Gesicht und aufrechter Haltung (Hohlkreuz), immer dabei bis 1979.

Otto, Fahrer (**B**) kam mit Version 3 zur Unterstützung dazu. Er hat das **breitere** Gesicht und auch eine aufrechte Haltung (Hohlkreuz), ebenfalls dabei bis 1979. Arbeitskleidung wie Fritz, jedoch keine blaue.

Klaus, Fahrer (**C**) kam dann ab Version 5 (1979) von den Treckern zum Stapler.

Er ist der **dickste** Fahrer und muss breitbeinig wegen der Lenksäulen-Verstärkung auf dem Stapler sitzen. Im neuen breiteren Sitz auch noch gekrümmt, damit er noch unter dem Schutzbügel passt. Er hat dann nur noch 3 verschiedene Anzüge in Grautönen, aber Gesichtsfarben von gelblich über blass und normal bis rötlich.

Somit erklärt sich, warum es eine Variante mit Löchern, aber ohne Schutzbügel gibt: Wenn man einmal einen Schutzbügel auf die Version 4/5 steckt, sieht man den Fahrer außerhalb des Bügels. Und der Fahrerkopf stößt oben an (der Bügel lässt sich nicht ganz aufstecken). Vielleicht ein Handmuster – wohl ohne Fahrer gemacht!?



Schutzgitter

Aus schwarzem ABS-Kunststoff ab der Version 5 verbaut, außer bei **7-4, 7-5, 7-6, 7-7**.

Ladegut

Die Stapler wurden von 1962 bis 1979 mit 2 hohen Stapelkästen ausgeliefert. Ab 1959 gab es im Zubehör unter der Nr. 153 für den Stapler 10 Stapelkästen im Tütchen. Kästen immer in Silber.



Varianten

Zwischenvarianten, durch Resteverwertung und Falschmontage durch Heimarbeiter sind möglich und bekannt. Bemalungs-Varianten durch unterschiedliche Farbe und Trocknung sind wahrscheinlich.

Kopien und Fälschungen

Die bekannteste Kopie kommt von Ferrero (Ü-Ei). Sie entspricht der Version 3 in Gelb, allerdings **ohne** Bodenprägung! Es gibt darunter auch Varianten mit Bodenprägung "Hong Kong" - diese sind sehr selten.



Achtung, es ist ein Leichtes, ein "Vorserien-Modell" angeboten zu bekommen, denn wenn Fahrer und Räder getauscht werden, ist dieses äußerlich nicht oder sehr schwer zu unterscheiden. Allerdings ist im Inneren die Sachlage klar, da Bodengruppe und Innengehäuse deutlich von dem Original abweichen.

Erstaunlich ist, dass diese Ferrero-Stapler wesentlich höher gehandelt werden als die Wiking-Stapler. Häufig ist die Hinterachse zwillingsbereift und der Hubmast falsch montiert (wie bei Version 6). Die Fahrer sind einfach gegossen und unsauber bemalt.

Es gibt Stapler von SES und Noch, die ähnlich aussehen, aber deutlich zu unterscheiden sind. Aber die Gabeln und Hubmast und Lenkräder werden gerne für umgebaute oder restaurierte Modelle verwendet. Auch bekommt man des öfteren Stapler angeboten, die mit Busfahren und mit einem 4-Speichen-Lenkrad ausgerüstet sind.



Vorserien

Vorserien sind im Gelben Katalog wie folgt beschrieben:

Version 1 in Silbergrau, ohne Bodenprägung und mit klartransparenter Gabel und ohne Gravur des Gehäuses oben.

In der Wiking-Datenbank (www.wiking-datenbank.de) ist eine Version 3 in Gelb ohne Bodenprägung beschrieben. Achtung - siehe bitte auch **Kopien und Fälschungen**.

Darüber hinaus gibt es eine Vorserie der Version 5 mit dem Heck der Versionen 2, 3 und 4.

Zum Schluss möchte ich mich noch bei all den Sammlerkollegen bedanken, die mich unterstützt haben.

Auch würden mich weitere Details, Varianten sowie andere Erkenntnisse interessieren.

Michael

Die Wiking-Landmodelle 1:200

In drei Etappen durch ein kaum bekanntes Sammelgebiet

Teil II: Modelle, Farben, Unterschiede und Preise

von **Botho G. Wagner** (Fotos: **Marcel Fuchsberger**)

Während im ersten Teil dieser Betrachtung die zeitliche Einordnung der beiden 1:200-Serien im Mittelpunkt stand, folgen jetzt Aussagen zu den Modellen.

Die wichtigste Informationsquelle für den Sammler ist die Broschüre von Eberhard Breyel und Ulrich Haevecker, Berlin, aus dem Jahr 1990. Hilfreich ist auch die umfangreiche 1:200-Datenbank bei www.wiking-datenbank.de im Internet.

Wie viele Modelle wurden angeboten?

Es ist schwierig, hier jeweils präzise Zahlen zu nennen – dafür gibt es verschiedene Gründe.

Bei der Wehrmachtsserie kommt man auf 100 bis 120 Fahrzeuge und Figuren. Bei der Verkehrsserie sind es etwa 17 bis 25 Modelle. Die Differenz entsteht durch die Zählart: Nimmt man die Gussreihen der Figuren jeweils als ein Stück oder zählt man die Figuren in diesen Reihen einzeln? Immerhin haben sie ja ganz unterschiedliche Haltungen oder Tätigkeiten. Dann kann man die als Paar gelieferten Fahrzeugkombinationen (beispielsweise Geschütz und Zugwagen oder Pferdegespanne) mitzählen oder auch nicht. Zudem gibt es Unterarten, beispielsweise LKW mit und ohne Plane – und vieles mehr.

Von Farbunterschieden ist hier nicht die Rede, nur von Fahrzeugen oder Figuren innerhalb ihres Sortiments.



Mit welcher Tarnfarbe startete die Serie der Wiking Heereswaffen-Modelle?

Wiking begann diese Serie mit der hellen Mimikry-Flecktarnung (Mimikry = nachahmen, mimen), bestehend aus Farben, die man mit Dunkelgelb, Olivgrün und Schokoladenbraun umschreiben kann. Deutliche Hinweise darauf liefern zwei Fahrzeuge aus dem Startprogramm: Der Renault-Tank („Kleiner Tank“) mit der Kugelhülle, mit und ohne „Entenbürzel“ und der „Große Panzerspähwagen“ **mit der Rahmenantenne** (nur diese Version!) wurden nur in der ersten Preisliste 1937 angeboten. Das gleiche Farbmuster findet man zu dieser Zeit auch beispielsweise bei den Spielzeugherstellern Elastolin/Hausser, Lineol, Märklin oder Tippco.

Die Wehrmacht wechselte mit dem Polenfeldzug (September 1939) zu Dunkelgrau mit abgetönten Teilflächen – und die Spielzeughersteller folgten. Später sind auf allen Kriegsschauplätzen wieder hellere Tarnungen zu finden, doch die Spielzeugindustrie blieb meist bei den Grautönen. Die Zeit erlaubte keine großen Änderungen mehr.

Nochmals zurück zu den Anfängen: Es ist durchaus möglich, dass schon 1936 oder zu Beginn des Jahres 1937 eine Vorserie noch mit den Tarnfarben der vormaligen Reichswehr ausgeliefert worden ist, mit dem dunkleren „Dreifarb-Buntanstrich“ aus Dunkelgrau, Signalbraun und Dunkelgrün. Die frühen Fahrzeuge der neuen Wehrmacht (Wehrmachtsgesetz vom 16.03.1935) waren noch nach diesem Schema lackiert.



Und bei den Verkehrsmodellen?

Die Verkehrsmodelle erschienen gleich in einer Farbenvielfalt, schon zur Leipziger Herbstmesse 1938 war das so. Es sind mindestens acht verschiedene Farben festzustellen: Rubinrot, Beige/Gelb oder Elfenbein in unterschiedlichen Tönen, Resedagrün, Grautöne von hell bis dunkel oder auch bläulich und natürlich Schwarz. Die Farbbezeichnungen in der Literatur sind Anlehnungen an die damaligen RAL-Farben – nicht mit den heutigen zu verwechseln.

Sonderfarben?

Sonderfarben sind bei den Wehrmacht-Modellen bekannt und sicher auch bei den Verkehrsmodellen vorkommend – nur sollte man sich hüten, gleich jede „seltene“ Farbe für ein Original zu halten: Es wurde und wird gern umgemalt! So entstehen die bunten und am Sammlermarkt teureren Verkehrsmodelle oft aus umlackierten Wehrmachtsfahrzeugen. Das gilt auch für die Figuren. Man sollte daher Sonderlackierungen nicht unbedingt einen Raritätenstatus zubilligen, nur weil diese „genau so“ irgendwo abgebildet sind. Meist sind das (späte) private Malereien. Allerdings ist hier Toleranz gefordert: Unter jedem umlackierten Stück steckt (meist) ein Original.

Bei der Wehrmachts-Ursprungserie sind jedoch auch offizielle Lackierungen bekannt, die von der Tarnung aller Schattierungen abweichen: (Dunkel-)Grün als Heeresfarbe, helleres Grün für den Großbritannien-Export, Dunkeltaubenblau für Luftwaffenmodelle, Khaki (helles und gelbliches Beige) für DAK (Afrikakorps), Grau für technisches Gerät, Rostrot für „fremde Heere“ und Hellbraun für die Rote Armee bei den Figuren. Die Modelle des DAK kommen nicht nur einfarbig hell lackiert vor, es gibt sie auch mit Tarnfarben verschiedener Art. Nicht genug damit: Wiking bot in Prospekten an, auf Wunsch auch andere Farben zu liefern.

Was ist selten?

Zunächst, ganz klar: Alle (!) Verkehrsmodelle. Aber bitte mit Originalfarben! Bei den Wehrmacht-Modellen ist das aber ganz anders. Da ist gerade das „dickste Gerät“ sehr häufig, die große Halbkettenzugmaschine, weil sie schon damals bei den Kindern als Topstück sehr begehrt gewesen ist und auch noch als Zugmaschine für die großen Geschütze häufig gebraucht wurde. Damit ist auch gesagt, dass die Geschütze ebenfalls nicht selten sind. Kleingeräte, wie Transportanhänger beispielsweise, Pferde, Reiter und die Soldaten in allen Stellungen, vor allem Geschützbedienungen sind selten – eben die Kleinteile, die auch schnell verloren gehen können. Ausgesprochen rar sind die ganz frühen kleinen Panzer, wie der Renault-Tank mit der Kugelkuppel mit dem „Entenbürzel“, und dann natürlich die ganz späten (Probe-?)Güsse in Metall oder Kunststoff, wie die großen Panzer Tiger, Hetzer, die beiden Schützenpanzerwagen, Sherman usw. Und natürlich auch die wohl damals schon unbeliebten Festungsgeschütze oder Panzertürme. Die Rotkreuz-Fahrzeuge sind generell selten, besonders solche mit unbeschädigtem (Abziehbild-)Emblem.



Was aber ist nun wirklich das Spitzenstück aus Sammlersicht? Das ist, ohne jeden Zweifel der „Große Panzerspähwagen“ mit der großen Draht-Antenne über dem Fahrzeug! Der damalige Mehrpreis, gegenüber dem antennenlosen Pedant, betrug nur 10 Reichspfennig – wohl zu wenig für den Mehraufwand. Und so erschien das heutige Prunkstück nur in der Preisliste des Jahres 1937. Ohne diese aufwändige Antenne gab es diesen Panzerspähwagen dann weiter für 50 Reichspfennige und er ist heute noch häufig zu finden.



Und wie steht es mit der Seltenheit der unterschiedlichen Tarnfarben? Die „Grauen“ sind am meisten am Markt vertreten, seltener sind die hellen Mimikryfarben. Dunkelblaue Luftwaffenfahrzeuge sind recht selten, ganz besonders aber die (echten) sandfarbenen Afrikafahrzeuge. Die DAK-Modelle wurden übrigens nur zwischen Februar 1941 (DAK-Start) bis Mai 1943 geliefert – zu diesem Zeitpunkt kapitulierten die deutschen Truppen in Afrika.

Der Preis!

Der Einstieg ist preiswert: Für einen Kübelwagen oder ähnliche Fahrzeuge zahlt man mit etwas Glück deutlich unter 10 Euro und für die große Halbkette vielleicht noch unter 20 Euro in der günstigsten Farbklasse. Für eine komplette Geschützbedienung kann man nur LHP melden – **Liebhaberpreis!** Für den großen Panzerspähwagen mit der seltenen Antenne werden, wenn man ihn einmal finden sollte, schon sehr hohe Beträge bewilligt. Es ist eben das Spitzenstück!

Die Verkehrs-Modelle findet man in gutem Zustand und bei wirklich originaler Farbe kaum noch unter 50 Euro, eher bis 100 Euro (nach Seltenheit) und weit darüber bei wirklich raren Stücken, wie Omnibus (Doppeldecker und Eindecker!) oder Straßenbahn.

Aber: Preisangaben sind schwierig, sehr schwierig sogar – der Markt ist eng! Und so gelingt dem Wiking-Gussmodell-Freund doch hin und wieder ein glücklicher Fang zu kleinem Preis, gerade auf kleinen Modellbahnmärkten, wo man solche Dinge eigentlich gar nicht vermutet und auch nicht bewertet. Im Internet ist das schon weit schwieriger, denn hier tummeln sich die Kenner dieses frühen Wiking-Segments.

Generell kann man aber feststellen, dass genug Material am Markt vorhanden ist, um doch recht preisgünstig und auch schnell eine kleine Sammlung aufzubauen, wenn auch ohne Topstücke. Aber was nicht ist, kann ja noch werden – die Zukunft birgt alle Chancen!

Modellnummern ohne System?

Das hauseigene Nummernsystem stellt den Sammler vor Probleme. Es ist verwirrend! Einige Nummern wurden mehrfach belegt, dann wieder Buchstaben für Varianten hinzugefügt – oder die Nummer fehlt ganz. Wie der holländische Prospekt zeigt, galten für den Export wieder andere Nummern. Also ein Kunterbunt am Rande des Chaos aus heutiger Sicht. Aber es geht auch anders:

Den Herren Breyel und Haevecker gebührt das Verdienst, mit einem klaren Nummernsystem in ihrem Katalog vor langen Jahren schon für Klarheit gesorgt zu haben. Der Sammler hat damit ein Ordnungssystem zur Hand, das auch allgemein bekannt und anerkannt ist.

Das Phantom!

Kein Sammelgebiet ohne Phantom! Unseres heißt „grüne Drehleiter-Feuerwehr“. Die Farbe Tannengrün wäre zeitgemäß, denn im Dritten Reich waren die Feuerwehrfahrzeuge tatsächlich grün lackiert und die Feuerwehr hieß damals „Feuerschutzpolizei“ – daher das Grün. Viele reden über dieses Modell und manchmal taucht es bei qualifizierten

Spielzeugmärkten tatsächlich auch auf. Aber wirklich von Wiking? Man sagt, dieses Modell wäre bei Wiking für Pilot entwickelt worden und es soll mehrere Prototypen oder Handmuster geben. Ist das unser Phantom? Der übliche rote Pilot-Feuerwehrwagen (Haevecker 527) ist hier nicht gemeint.

Dann ist da auch noch von einem Bergepanzer die Rede, für den Rücktransport beschädigter Kampfpanzer. Ja, es gibt ihn, ob er aber wirklich von Wiking stammt, ist nicht bewiesen. Andererseits gibt es einen Munitionspanzer, ziemlich eindeutig ein Wiking-Produkt, das auch nicht gelistet ist. Es tauchen also manchmal Stücke auf, die man Wiking zuordnet, ohne dass es irgendwo eine Abbildung gibt – so auch der Eindeckerbus bei den Verkehrsmodellen. Richtig ist allerdings ebenso, dass nicht alle damals von Wiking in Prospekten angekündigte Modelle auch realisiert worden sind. Beispiele dafür sind bei den Wehrmacht-Modellen der Cromwell-Panzer oder bei den Verkehrsmodellen der Straßenbahn-Anhänger.

Und immer wieder tauchen so genannte (und dann teure) „Wiking-Prototypen“ auf, die sich bei näherer Betrachtung als modifizierte Modelle anderer Hersteller entpuppen. Erwähnt sei hier die Serie „Mercator Tanks“ mit Eigenentwicklungen nach dem Wiking-Abverkauf bis in die späten Siebziger Jahre und auch die noch später produzierte Krtina-Serie aus Wien. Diese modernen Serien sind durch verbesserten Formenbau in vielen Details gegenüber den Wiking-Modellen weiterentwickelt.

Auch die meist weniger detaillierten Pilot-Modelle werden öfter als Wiking-Originale angeboten. Ein Beispiel dafür ist der Pilot-Tank Curtis, vermutlich hervorgegangen aus der Form des Wiking-Panzers „Großer Tank/Großer Panzerkampfwagen“ (Modell des sowjetischen BT7), bei Pilot ausgeformt und bearbeitet.

Es gibt auch viele Modelle diverser Kleinserienhersteller, die sogar Formen verkaufen. Ein Auktionshaus in Worms bietet seit Jahren in Abständen große Konvolute dieser Wiking ähnlichen Machart an. Hier sei nur auf den sehr ähnlichen Sherman-Tank hingewiesen. Überhaupt sind viele Nachgüsse von originalen Wiking-Modellen am Sammlermarkt zu finden, die man oft nur sehr schwer als solche erkennen kann. Es ist in der Regel so, dass abgeformte Nachgüsse gegenüber dem Original etwas kleiner ausfallen. Das ist bei unseren teils winzigen Modellen aber kaum feststellbar, zumal man immer mit Toleranzen durch die Befeilung der Rohmodelle rechnen muss.

Jetzt sind wir auf unserer Reise durch ein kleines aber ursprüngliches Sammelgebiet im großen Wiking-Bereich schon recht weit gekommen. Aber noch ist vieles offen. Weitere Antworten gibt es im kommenden dritten Teil – und dazu noch einige Überraschungen.

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.

Aus dem Tagebuch eines Wiking-Sammlers

Aufgezeichnet von S. Verstecker

Das Jahr ist nun gerade zu Ende gegangen. Die Modelle sind katalogisiert, in allen Tabellen erfasst, fotografiert und weggeräumt (wieder zu viel Geld fürs Hobby ausgegeben). Muss meiner Frau versprechen weniger auszugeben.

Wann kommen endlich neue Infos, sind ja noch 4 Wochen bis zur Spielwarenmesse.

In 14 Tagen mal eine Anfrage an die Sammlerkollegen stellen!

2 Tage vor der Messe immer noch nichts.

Endlich Messe. 18.00 Uhr. Immer noch keine Fotos im Netz, den Kollegen anrufen und fragen, welche neuen Modelle es gibt, und ob er schon Fotos hat.

22.00 Uhr. Endlich sind Fotos zu sehen. Schöne Modelle (wird wieder ein teures Wikingjahr), schöne Farbvarianten und neue Modelle.

Wann kommen die denn endlich in den Laden? Auf jeden Fall schon mal die Silberlinge speichern.

Mein Händler kommt ja übermorgen zurück, gleich hin und fragen, ob er einen Katalog und ein Neuheitenblatt für mich hat.

Wann kommen denn endlich die neuen Modelle!

Ja, endlich. Die neuen Modelle sind da. Ab zum Händler. Doch wieder mehr Modelle mitgenommen, als vorher gedacht. Schnell noch beim Blumenhändler vorbei und Blumen für die Gattin holen, damit der Hausseggen nicht so schief hängt.

Hoffentlich kommt bald das zweite Neuheitenblatt, kann es kaum erwarten. Kollegen fragen, ob diese schon was wissen.

Erste Neuheiten-Lieferung erfassen.

Endlich das Neuheitenblatt. Schöne Modelle wieder, aber diese Farbvarianten! Erst mal fragen, was die Sammlerkollegen davon halten. Mir gefallen ja einige Modelle nicht, aber warten wir mal ab.

Eben gerade erfahren, da gibt's eine Packung (lehz!), sofort bestellen.

Packung erhalten, den Kollegen bekannt geben, mit Fotos.

Wann gibt es Infos zur dritten Neuheiten Auslieferung? Mal wieder die Sammlerkollegen befragen.

Endlich ist die zweite Neuheitenauslieferung da. Doch wieder mehr Modelle mitgenommen als gewollt.

Und wieder beim Blumenhändler vorbei. Teil der Neuheiten erst mal im Keller verstecken.

Die Neuheiten den Kollegen vorstellen. Farbvarianten folgen dann nächste Woche.

Mal wieder die lieben Kollegen fragen, ob schon bekannt ist, was in der vierten Auslieferung alles kommt.

Ja, endlich die Info ist da. Wann kommen den endlich die Modelle der dritten Auslieferung? Auch diesmal ist der Einkauf richtig heftig ausgefallen. Die Packung und der komplette Neuheiten-Prospekt. Also Modelle erst mal verstecken und später Stück für Stück in die Sammlung integrieren.

Diesmal war die Ankündigung der fünften Auslieferung sehr früh. Ich war selber überrascht.

Vierte Auslieferung beim Händler abholen. Diesmal ist alles im Rahmen geblieben (der Urlaub ist gerettet), und der Familienfrieden ist in Ordnung.

Schnell noch eine Sonderpackung und einige Sondermodelle bestellen.

Da müssen ja noch einige Modelle katalogisiert werden! Habe da ein bisschen geschludert.

Das letzte Neuheitenblatt ist nun auch bekannt. Wieder sehr interessante Modelle.

Gerade von Sammlerkollegen erfahren, dass ein interessantes Buch zu Weihnachten erscheinen wird. (Dann hat meine Frau ja ein Geschenk für mich!)

Da war doch noch ein wichtiger Termin. Der darf nicht vergessen werden. Man trifft sich mit vielen Wiking-Sammlern.

Fünfte Neuheitenauslieferung abgeholt. Mal wieder mehr als vorgenommen, aber egal. Zu Hause wieder ein paar Modelle verstecken.
Modelle beim Händler reserviert, damit die Familie etwas für das Familienoberhaupt hat.
So! Weihnachten steht vor der Tür. Die Überraschungs-Pakete sind gepackt.
Ein glückliches Wiking-Jahr geht zu Ende.
Zu Silvester wird feierlich versprochen, im nächsten Jahr weniger Geld für das Hobby auszugeben, es ruhiger angehen zu lassen.

Aber wie ist das mit den guten Vorsätzen zu Silvester?

Mit freundlichen Sammlergrüßen

S. Verstecker

Rudis Neuheitenschau (Juni/August 2009)

von Rüdiger Göbelsmann (Text und Fotos)

Es ist Oktober – und zum Erscheinen dieser Ausgabe der WSN-Zeitung können wir WIKING-Sammler gleich auf zwei Neuheitenauslieferungen zurückblicken. Das macht die Modellauswahl nicht gerade einfach, denn das Angebot an Serien- und Auftragsmodellen war groß.

Ein Sommer-Quartett bekamen die Sammler im Juli von Wiking gereicht. Nein, kein Kartenspiel, sondern ein Modell-Quartett. Das Spiel für den Sammler und Mercedes-Liebhaber bestand aber in der Schwierigkeit, die vier Modelle zusammen zu bekommen. Die vier verschiedenen Wiederauflagen des MB 230 SL Pagode (14b/142) erschienen nämlich nicht in einem Set, sondern verteilten sich auf gleich viele Vertriebswege. Als Sondermodell im zeitgenössischen braunmetallic mit perlweißer Einrichtung erschien er zuerst für einen neuen Internethändler, die Fa. *SammlerKontor*. Deren Firmenlogo fährt das Cabrio auch auf der Motorhaube spazieren, wenn es aus der Klarsichtschachtel mit gestaltetem Papiereinleger freigelassen wird. An dem Modell sind die Rückleuchten rot handbemalt und Türgriffe, Zierleisten und Heckstern gesilbert. Mit dieser Ausstattung entspricht das Werbemodell dem Serienmodell, welches Anfang Juli ausgeliefert wurde. Das Chassis ist ebenfalls silbern lackiert, die Karosserie jedoch in kobaltblau gehalten. Ohne die Werbung auf der Motorhaube wirkt der SL noch viel eleganter und authentischer.

Letztmalig war der 230 SL im Katalog von 1979/80 zu finden, wo ihn ein roter Balken als Auslaufmodell kennzeichnete. Nun kehrt er verjüngt ins Modellprogramm zurück, doch das heutige Erscheinungsbild ist das Ergebnis einer Evolution. Erstmals wurde die Stahlgussform für die Mercedes-Jubiläums-Packung PKW „100 Jahre“ (Mercedes 29) im Jahr 1986 und später mehrfach als Mercedes-Werbemodell revitalisiert. Während der SL 1979 noch mit Figuren bestückt war, fehlen diese nun. Ergänzt wurde dafür die silberne Bedruckung von Grill und Heckstern. Ein weiteres Intermezzo gab es 2000 und 2001 als Werbemodell für Mercedes und als Sondermodell in laubgrünmetallic von WIKING für die TechnoClassica in Essen. Bei diesen Modellen wurde zusätzlich die Typenbezeichnung am Heck aufgedruckt. Zum erneuten Serienstart nach 30 Jahren spendiert WIKING nun noch rote handbemalte Rückleuchten, gesilberte Türgriffe und Zierlinien, sowie einen schwarz hinterlegten Grill.

Ich bin der Meinung, dass WIKING mit dieser optischen Betonung der gravierten Details und den handbemalten Rückleuchten ein wunderschönes Comeback des Klassikers gelungen ist.



Der Mercedes 230 SL von Wiking aus 3 Jahrzehnten – eine Evolution.
Serienmodell um 1976, Wiederauflage in creme „40 Jahre SL“ 1992, Sondermodell TechnoClassica 2001 (v.l.n.r.).
Aktuelles Serienmodell mit von mir eingesetzten Figuren aus den 70ern im Vordergrund (0799 27 24).

Leider gehen diese an den noch nicht erwähnten Modellen des SL überwiegend verloren. Beide sind silbern lackiert, so dass eine Silberung der Details wenig Sinn macht. Das eine Sondermodell erschien für die Münster Classics in einer Klarsichtschachtel mit gestaltetem Papiereinleger, das andere für den MBMC – Mercedes Benz Modellauto Club. Der SL des MBMC wurde in der kleinen WIKING-Vitrine geliefert und erhielt einen Werbeaufdruck „MBMC“ auf der Motorhaube.

Wer also alle 4 Modelle des SL-Quartetts zusammen hat, hat keines Falls eine eintönige Mischung in der Vitrine, sondern eine facettenreiche vier Sterne „Oben-Ohne-Gruppe“! Ein Comeback, das sich sehen lassen kann.

Bemerkenswert ist noch, dass die Bodenprägung am SL noch nicht geändert wurde. Dort findet man immer noch den alten WIKING Schriftzug und nicht das moderne Wiking-Markenzeichen. Und so ist der MB 230 SL, noch ergänzt mit den Figuren aus den 70ern, dann irgendwie doch noch ganz der Alte!

Das ist etwas, was man vom Opel Kadett B nicht sagen kann. Außer den schon vom Manta und GT bekannten Sportfelgen ist hier nichts beim Alten. Schon der Opel Rekord D und der VW-Porsche 914 haben den Sammlern gezeigt, dass auch für die klassischen Modelle von WIKING eine neue Modellbauära beginnt. Noch dünnwandigerer Kunststoff, mehr Details, noch feinere Gravuren und lackierte Oberflächen. Die Kinderkrankheiten der Modelle sind beim Kadett B, aber auch beim aktuellen Rekord Taxi, behoben: der Lack ist glatt und ohne Einschlüsse, die Stoßstangen sind waagrecht und passgenau.



Opel Kadett B (0790 01 28) und Opel Rekord D Taxi (0800 06 29)

Mit dieser Modellumsetzung setzt WIKING Anfang September ein Zeichen – auch in Richtung der Konkurrenz. Das Handmuster auf der Messe in Nürnberg ließ schon Gutes erwarten, und die Erwartungen der Sammler können nur mehr als erfüllt sein. Die Proportionen sind stimmig, Grill, Lampen und Verglasung – die noch dünner ausgeführt wurde als bei Rekord – passen perfekt. Gravierung des Kühlergrills und die Bedruckung setzen neue Maßstäbe in dieser Preisklasse. Die Bedruckung der Typenbezeichnung ist so fein, dass erst die Lupe auch diese Präzision richtig erkennen lässt.

Auch wenn der Außenspiegel auf der Fahrerseite wie z.B. beim Porsche 914 nicht dargestellt ist, mir fehlt er nicht. Das lange Warten auf die kleine Limousine hat sich zweifellos gelohnt. Der Wiking-Freund erkennt einmal mehr, dass es nicht auf die Masse ankommt, sondern auf die Klasse. Und da stimmen mir sicher viele Sammler zu, dass uns wenige sehr gut umgesetzte Modelle lieber sind als eine zusammengetrommelte Modellflotte, die dann doch modellbauerisch nach der einen oder anderen Doppelentwicklung ruft. Warten wir also geduldig, und hoffen auf eine ebenso gute Umsetzung des angekündigten Ford Granada.

Etwa anderthalb Jahre nach der Vorstellung der Handmuster vom Unimog U20 auf der Nürnberger Spielwarenmesse 2008 erschien jetzt auch das Serienmodell in silbermetallic. Der kleine kompakte Unimog ist gar nicht so klein, wie man es sich vorgestellt hat. Er ist zwar etwas kleiner als der U400 von WIKING, stellt man aber zum Vergleich den Unimog 411 daneben, ist der Kleine gar nicht mehr so klein.



Größenvergleich – Unimog 411 mit aktuellem Unimog U20 (0369 01 33)

Heutige Einsatzzwecke der Geräte und die benötigten Motorisierungen bedingen eben eine gewisse Größe. Die Umsetzung des Modells ist gelungen und sehr detailliert. Auch an diesem Modell ist die Lackierung einwandfrei, die Leuchten und Blinker vorne sind bemalt und die Typenbezeichnung aufgedruckt. Warnbalken auf Kabine und Pritsche runden den guten Gesamteindruck ab. Bei so viel Details fehlt mir persönlich dann aber doch die Bedruckung der Rückleuchten.

Noch vorbildgerechter wird das Modell, in dem man die beiliegenden Spiegel ansteckt. Zusatzleuchten und die zwei verschiedenen Zughaken (vorbildgerecht und Haken) müssen jedoch vor der Montage vom Spritzling getrennt werden. Schade, dass sich der Sammler nicht wie der Modellbauer traut, Zubehör vom Spritzling zu trennen. Abhilfe würde das doppelte Beilegen der Zughaken durch WIKING schaffen – ein Wunschtraum.

Dass das mit den Zughaken manchmal nicht so ganz einfach ist, haben die Käufer des Mercedes Geländewagen Gespanns mit Borgward Arabella (0097 39 38) zu spüren bekommen. Denn leider lässt sich der Transportanhänger, wegen des zu tief sitzenden Reserverades, nicht an den Mercedes anhängen. Ein von vorherigen Gespannen mit der aktuellen G-Klasse bekannter Detailfehler, der eine ansonsten schön umgesetzte Modellkombination ad absurdum führt. Dass der Borgward Arabella wegen seiner geringen

Spurbreite nicht exakt auf den Anhänger passt, verzeihe ich dagegen sofort. Denn das kleine, schwarz lackierte Schmuckstück wirkt eh am Besten neben dem Anhänger. Die zweite Wiederauflage des Modells nach 1999 glänzt durch die bedruckten Fensterrahmen, Türgriffe und Zierlinien. Für Sammler, die die Wiederauflagen der alten Modelle mögen, ein absolutes Muss!

Auch an weiteren aktuellen Modellen fehlte es bei den letzten zwei Auslieferungen nicht. Der MB Actros und der VW Golf Plus wurden wie die Vorbilder geliftet, und mit dem filigranen Lamborghini Traktor fährt das Schwestermodell zum Deutz Agrottron in das Programm. Die Freunde der Einsatzfahrzeuge beglückte WIKING mit zahlreichen aktuellen Modellen, z.B. dem neuen MAN TGS im THW-Einsatz, und dem überarbeiteten Modellklassiker Magirus KW 15 Kranwagen der britischen Armee. Die Serie WIKING Control bekam mit dem Panther Flugfeldlöschfahrzeug starken Nachwuchs.

Wem der Meisterrummel um den VFL Wolfsburg zu bunt wurde, der konnte schwarz oder elfenbein wählen – um per Taxi fort zu kommen. Dem elfenbeinfarbenen Opel Rekord D Taxi folgte schon zwei Monate später der schwarze VW K70 als Taxi. Eine solch schnelle Taxinachfolge im Serienprogramm gab es auch noch nie bei WIKING. Die schon an der zivilen Wiederauflage des VW K70 von WIKING verwendeten Druckdetails kommen bei der schwarzen Karosserie besonders gut zur Geltung. Am Besten gefallen mir die roten Rückleuchten mit Chromeinfassung an diesem Modell!



Schöner Rücken – VW K70 Taxi (0800 07 26)

Zusammenfassend muss ich feststellen, dass Trauerstimmung, wie sie der T1 Bestattungswagen verbreiten wollte, bei den beiden Neuheitenauslieferungen wohl überwiegend unangebracht war! Für jeden Geschmack war etwas dabei.

Durch den Innenspiegel meines kobaltblauen MB 230 SL blicke ich dann noch 30 Jahre zurück. Als sein Serienvorfahr das Programm 1979 verließ, startete der MB 240 D (W123) seine Karriere bei WIKING. Mit den beiden Kleintransportern VW LT 28 und MB 207 D wurde der Grundstein für zahlreiche Modellvarianten und Bedruckungen der beiden Typen gelegt. Neben diesen beiden Transportern und dem Bedford-Blitz Pritschenwagen, der weniger variantenreich werden sollte, dominierten die LKW Modelle mit neuen Aufbauten und Verbesserungen an den Fahrerhäusern das Neuheitenblatt. Aber auch vier Feuerwehrfahrzeuge waren angekündigt. Darunter der MB 1413 mit absetzbarem Wechselpritschenaufbau. Blickt man dann auf das Neuheitenblatt Juni 2009, so schließt sich mit dem Anblick des THW-Sets (0693 12 43 Wechselpritschen LKW auf Basis des MAN TGS) der Kreis erneut. Wie in der Mode – alles kommt wieder.

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)

13.12.2009 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)

25.10.2009 11-15 Uhr **Autohaus Wolperding**, Schlossring, Winsen a. d. Luhe

31.10.2009 11-15 Uhr **Autohaus VW Wichert/Junge**, Wendenstr. 150-160, Hamburg

Veranstalter: CAM e.V. – Nähere Informationen unter 040/6482273 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.

Die E-Karre oder: Es war im Jahre 1964

von Klaus Hertman (Text und Fotos)



Schön war die Zeit.

Es war im Jahre 1964: Der erste Urlaub meines Lebens. Es ging mit dem Zug nach Österreich. Raus in die große weite Welt. Am Duisburger Hauptbahnhof sah ich ihn zum ersten Mal. Was wieselte da mit seltsamen Geräuschen über den Bahnsteig? Ein Ding, das Koffer hin und her fährt; und manche mit einem oder zwei, gar drei Anhängern. Für meine Kinderaugen etwas höchst Interessantes.

Im Hauptbahnhof München ein langer Aufenthalt. Es schien, als bestünden alle Bahnsteige nur aus diesen wendigen Fahrzeugen, die mit ihrem ständigen Gehepe die Reisenden auseinander trieben, um Platz für die Fahrt zu schaffen. – Mein Interesse wuchs.

Am Endbahnhof in Wörgl war die Enttäuschung groß... Keine derartigen Fahrzeuge... Nur Uniformierte die per Hand irgendwelche Karren mit Gepäck und Kisten zogen. Ich freute mich schon auf die Rückfahrt!

Nach einer schier endlos langen Urlaubszeit (3 Wochen – heute ist das ja mal gar nix) sah ich sie endlich auf der Rückfahrt nach Duisburg wieder. Ich hatte sie in mein Kinderherz geschlossen. In den Monaten danach wurden aus den unmöglichsten Materialien solche Elektrokarren (Vater klärte mich schon während des Urlaubs über Bedeutung und Bezeichnung auf) gebastelt. Transportiert wurde daheim vom Mittagessen (Spinat in Tassen) bis hin zu gewaltigen Legosteinen alles nur Erdenkliche. Kurze Zeit später gab es dann den ersten Wiking-Elektrokarren. Vater hatte ein Einsehen mit den selbst gebastelten Kuriositäten.

Es war ein grauer ohne Aufbau und mit einem Anhänger. Dieser versah viele Jahre auf der Eisenbahnplatte seinen Dienst am Bahnhof und auch auf dem Bauernhof (Viehtransport).



Nun hatte ich schon vier Wikinger: einen HS 100, einen LP 321, einen Radlader und eben diesen universell einsetzbaren Karren. Tja, und Anfang der 70er Jahre hatte alles Spielen ein Ende. Andere, wichtigere Dinge traten in mein Leben. Alles verschwand in Kisten und ab in den Keller. Der Karren in einem jämmerlichen Zustand!

Als ich Anfang der 80er mit dem Sammeln von Wiking begann, kramte ich die Kisten wieder hervor. Alles noch da, Gott sei Dank. Natürlich nicht mehr im sammelwürdigen Zustand, aber immerhin noch vorhanden. Liegen auch heute noch als meine Urschätze in einer Schublade.

So ca. Ende 2005 fiel mir die Zeit des ersten Urlaubs wieder mal ein, und ich begann mit dem Sammeln von Elektrokarren. Vermeintlich einfach nur so, aber einfach nur so gibt es ja nicht. Ist es die Weisheit: Alte Liebe rostet nicht? Von vielen Freunden und Sammlerkollegen

als krankhaft bezeichnet, ging das Zusammentragen von E-Karren lustig weiter. Und es machte Spaß. Viel Spaß! Immer mit den Kindergedanken von damals im Kopf.

Mittlerweile habe ich nun wirklich genug E-Karren beisammen und befriedigt sitze ich oft vor der Vitrine voller Karren und denke zurück an 1964. Dann weiß ich warum. Trink ein Likörchen und gönne mir 'ne gute Zigarette.

Schön ist die Zeit.

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:

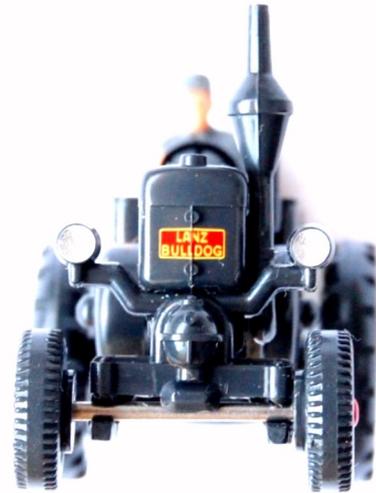
Michael Reichardt

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.

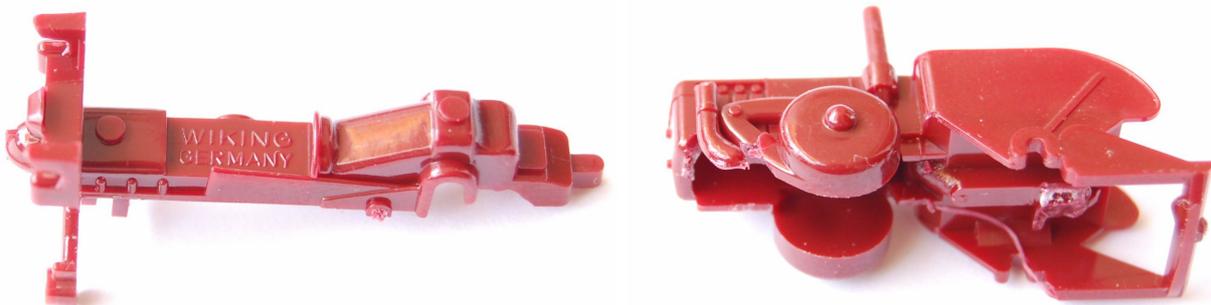
Der Lanz Bulldog

von Lutz Fänger (Text und Fotos)



Der Lanz Bulldog Ackerschlepper wurde im Jahre 1973 unter dem Oberbegriff *Klassische Modelle der dreißiger Jahre* mit der Wiking Nr. 308 (*Lanz Bulldog Ackerschlepper*) eingeführt. Das Vorbild dürfte der HR8 D9506 (45PS) sein (siehe auch: <http://www.lanz-bulldog-homepage.de/src/bida/hr8.html>)

Das Modell hat einen einfachen Aufbau, bestehend aus zwei Formteilen, separatem Lenkrad, Fahrer und Rädern.



Erste Version: Silbergrau, Frontscheinwerfer werksseitig gesilbert oder unbemalt. Das Ansaugrohr ist ein Gummischlauch.



Auch besaß die erste Ausführung noch keinen Zughaken, dafür aber eine vorbildgerechte Attrappe eines Zughakens.

1974 bekam das Modell eine neue Katalog-Nummer, die **3080**.

1975 stand dann folgende Bezeichnung in der Bildpreisliste *Lanz Bulldog - 1938 Ackerschlepper mit liegendem Einzylinder-Motor*.

1976 gab es die erste stille Modellpflege: Das Ansaugrohr wurde Teil des oberen Formteils und ist 6,4 mm lang, der Durchmesser beträgt 1,6 mm.

Im gleichen Jahr gab es die zweite stille Modellpflege und als erste Farbvariante ein braunrotes Modell. Die Frontscheinwerfer sind werksseitig gesilbert oder unbemalt. Dazu kam ein Zughaken mit folgenden Maßen: Länge 1,7 mm und 1,8 mm Ø.



Bis **1982** kam nur noch die Farbe Lehm Braun hinzu. Die Frontscheinwerfer sind werksseitig gesilbert.



Ab **1983** gab es die dritte stille Modellpflege und die vierte Farbvariante. Der Zughaken hat die Maße 3,1 mm in der Länge und 1,9 mm Ø. Gleichzeitig wurde die Zughaken-Attrappe entfernt.



1985 erfolgte schließlich die Ummummerierung zu **12 880**

Ab **1987** gab es dann die fünfte Farbvariante in Azurblau.



Ab **1989** wurde das Modell ohne Fahrer ausgeliefert.



Ab **1990** – jetzt unter der Artikelnummer **880 12** - gab es die sechste Farbvariante in Rot.



Ab **1993** – Artikelnummer **880 00** - gab es die vierte stille Modellpflege, das Ansaugrohr wurde auf 5 mm Länge verkürzt, der Durchmesser beträgt 1,6 mm.



Ab **1995** – Artikelnummer **880 01** – gab es die siebte Farbvariante: Lilablau.



Ab **2001** – Artikelnummer **880 02 18** – gab es die achte Farbvariante: Anthrazitgrau. Gleichzeitig wurde dem Modell wieder ein Fahrer spendiert, und der Kühlergrill wurde bedruckt. Das Modell wurde außerdem mit neuen zweiteiligen Rädern ausgestattet.



Ab **2002** – Artikelnummer **880 02 18** – dann die fünfte stille Modellpflege: Der Zughaken wurde verkleinert. Der Zughaken hat nun die Länge 2,9 mm und 1,0 mm im Durchmesser.



Ab **2006** – Artikelnummer **880 02 18** – gab es wieder eine kleine optische Verbesserung. Dem Modell wurde ein neuer Fahrer hinter das Lenkrad gesetzt.



Ende **2005** - Artikelnummer **889 02 31** – gab es den Lanz Bulldog in Dunkelgrün, mit einem zusätzlichen Schlepprechen.



Sondermodelle:

2000 - Sinsheim Sondermodell, weinrot

2000 - Packung Post, dunkelgrau

2005 - Krombacher Werbemodell, adriablau mit Allgaier-Anhänger

Im Jahre **2005** wurde das Modell auch in der Sonderpackung PMS 81-31 mit vertrieben.



Zum Schluss das 1:160-Modell mit der Artikelnummer **0951 01 26**, es handelt sich dabei um eine perfekte Umsetzung seines 1:87-Pendants.



Dieses Modell besteht aus zwei Formteilen, Anbauteile sind Lenkrad, Sitz, Auspuff, Ansaugrohr und Mähbalken. Die Räder sind rollfähig. Die Frontbedruckung LANZ BULLDOG auf rotem Grund ist in gelber Schrift ausgelegt und nur mit der Lupe zu lesen.

Jahr, Preise und Artikelnummern

1973 2,00 DM **308**
1974 2,50 DM **3080**
1975 2,80 DM
1976 2,90 DM
1977 3,00 DM
1980 3,30 DM
1982 3,50 DM

Von nun an wurden Preisgruppen eingeführt.

1985 3,50 DM 12 **880**
1986 3,60 DM
1987 3,75 DM
1988 3,90 DM
1989 4,25 DM
1992 4,50 DM **880 00**
1993 5,80 DM **880 00 13**
1995 6,60 DM **880 01 14**
2001 8,60 DM **880 02 18**
2002 4,40 €
2007 4,50 €

1:160

2009 8,00 € **0951 01 26**

JGES-Modellautos, die erste Serie (1949 – 1962)

von Klaus Dörfer (Text und Fotos, soweit nicht anders vermerkt)

JGES steht für J.G. Escher, den Gründer des Betriebes (schon vor 1800), der in Theuern in der Nähe von Sonneberg ansässig war. Hergestellt wurden Schiefererzeugnisse und Schleifkörper. 1949 begann als Nebenprodukt die Herstellung von Autos im Maßstab von angenähert 1:87. Seit 1954 firmiert der Betrieb unter „VEB Preß- und Schleifmittel“.

Da „J-G-E-S“ schlecht auszusprechen ist, hat sich im Sammler-Jargon die Bezeichnung „IGES“ eingebürgert!

Einige Modelle ähneln stark Wiking-Modellen (Limousine, LKW), andere (Cabriolet, Coupe, Traktor, Anhänger, VW Käfer) sind eigenständige Entwicklungen. Neben dem Käfer hat nur der Traktor ein erkennbares Vorbild: IFA "Pionier". Beim Coupe soll es sich um den Mercedes 300SL Prototyp handeln. Der VW "Käfer" ist das seltenste Modell der Serie (wird bei Ebay in Bereichen von 200–300 € gehandelt).

Bis auf die Achsen bestehen alle Teile aus einem bakelit-ähnlichen, duroplastischen Werkstoff. Das heißt, das Material wird nicht gespritzt, sondern als Granulat in eine Form gefüllt und dann unter Wärme und Druck gepresst. Aus dieser Herstellungsart resultiert eine ziemlich große Wanddicke und trotzdem eine hohe Bruchempfindlichkeit.

Die Achsen selbst sind aus Nylon. Die Löcher für die Achsen im Fahrgestell wurden wohl von Hand gebohrt, es gibt Modelle, bei denen diese nicht ganz gleichmäßig sitzen und auch Muster ganz ohne Bohrungen. Auf die durchgesteckten Achsen wurden die Räder aufgesteckt und dann die Achsenden thermisch verformt.

Die Räder sind für alle Modelle gleich, bei unterschiedlichen Farben: rot, orange, gelb, blau, braun, grau, ohne erkennbare Zuordnung bestimmter Farben zu bestimmten Modellen. Die Räder haben innen eine Art Nut, wogegen die Außenseite ähnlich einer Radkappe geformt ist.

Die Modelle wurden nicht einzeln verpackt, sondern in Sammelverpackungen (die es in verschiedenen Größen gab) ausgeliefert.

Die Modelle wurden mit Ausnahme von Traktor und Käfer auch als Ladegut auf Autotransportwaggons der Firma Herr verwendet.

Hier in diesem Artikel soll es um die Modelle mit einem gewissen „Wiking-Bezug“ gehen, die amerikanische Limousine und den 3t-LKW. Der zu diesem LKW gehörende Anhänger wurde zusätzlich mit aufgenommen.



Verpackung mit „Käfer“ (Foto: Jozsi)

JGES 901 - amerikanische Limousine

1948-1962

Innen mit Prägung „JGES 901“ und einer Formnummer (1 oder 2). Im Laufe der Produktion gab es anscheinend mehrere kleine Formänderungen:

	JGES 901 / I	JGES 901 / II	JGES 901 / III
Höhe der Stoßstangen (mm)	1,9	2,5	3,0
Durchmesser Auswerfermarkierungen (mm)	3,5	3,5	5,0
Abstand FN – Auswerfermarkierung (mm)	1,0	1,0	2,0 (FN 2) 3,0 (FN 1)
Dicke der Achsen (mm)	0,9	0,9	1,3
Farbe Achsen	rot	rot	weiß
Karosserieversteifung (innen)	groß, flach	groß, flach	klein, höher
Karosserieunterkante	nach unten gebogen	nach unten gebogen	gerade
Abstand „JGES“ - „901“ (mm)	3,0	2,0	2,5



unterschiedlich hohe Stoßstangen



unterschiedliche Stellung der Prägungen



unterschiedliche Ausprägung der „Karosserieversteifung“



unterer Karosserieabschluss gewölbt (links) und gerade (rechts)



einige Farben der Limousine

JGES 903: 3t-LKW

1954 -1962

Dieses Modell ähnelt stark dem Wiking-Modell mit der Katalognummer T4 (Mercedes-LKW). Es besteht, außer den Achsen und Rädern, nur aus 2 Teilen:

- Fahrgestell einschließlich Fahrerhaus
- abnehmbare Pritsche mit nach unten zeigender Anhängerkupplung

Bruchgefährdet sind besonders Stoßstange, Trittbretter, Schutzbleche und die Anhängervorrichtung. Aber auch das Fahrgestell an sich war oft betroffen, deshalb wurde 1957 eine Verstärkung in Form zweier "Längswülste" im Bereich von hinterer Fahrerhaus-Kante und Hinterachse eingeführt (siehe Fotos).

Es gibt viele verschiedene Farben (häufig sind rot, grün, blau und grau), Pritsche und Fahrgestell haben meist unterschiedliche Farben.

Scheinwerfer, Rücklichter und Nummernschilder sind bemalt (gelb, rot bzw. weiß).

Das Fahrgestell hat eine Prägung „JGES 903“, das „S“ und die „9“ sind oft nicht zu lesen, da sich an dieser Stelle ein Durchbruch befindet, in den ein Haltezapfen der Pritsche gesteckt wird.

Vom JGES-LKW gibt es 4 Varianten:

- glattes FG, flache Pritsche (6mm hoch)
- glattes FG, hohe Pritsche (11mm hoch)
- verstärktes FG, flache Pritsche
- verstärktes FG, hohe Pritsche



glattes Fahrgestell, hier mit hoher Pritsche *verstärktes Fahrgestell, hier mit flacher Pritsche*



Es gibt beide Fahrgestelle sowohl mit als auch ohne Durchbruch für den vorderen Haltezapfen der Pritsche. Die Haltezapfen der Pritsche selbst weisen ebenfalls deutliche Abweichungen in Dicke und Länge auf, so daß nicht alle Pritschen auf jedes Fahrgestell passen. Vermutlich gab es verschieden Pressformen.

Weiterhin soll es Modelle geben, bei denen auch die Trittbretter von unten verstärkt sind. Hier liegt mir aber kein Modell vor.

Ein weiterer Unterschied der beiden Fahrgestell-Versionen ist die Ausführung des Kühlers. Bei der unverstärkten Variante befindet sich auf der Kühler-Oberseite eine relativ breite, kreisförmige Vertiefung, bei den verstärkten eine kleinere, ebenfalls kreisförmige Erhöhung. Diese wirkt modellmäßiger, wie ein Kühlerverschluss.



Kühlervarianten



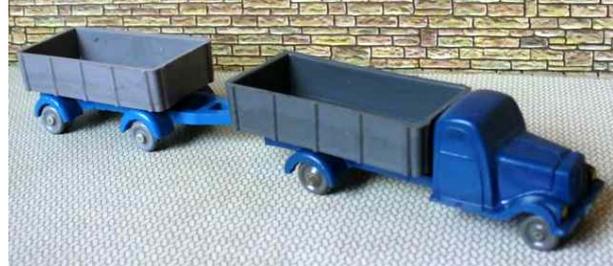
Farb- und Formvarianten



JGES 904: LKW-Anhänger

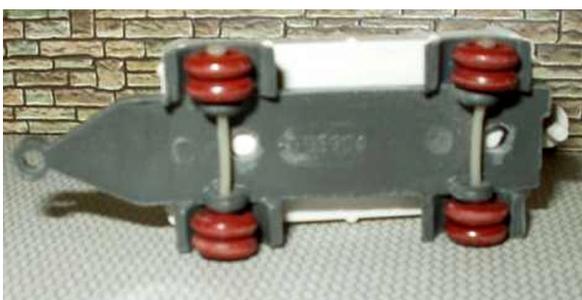
1954-1962

Zum LKW gibt es einen passenden Anhänger:



Der LKW-Anhänger ist zweiteilig (Fahrgestell und Pritsche) und an beiden Achsen zwillingbereift. Es gibt 4 Grund-Varianten:

- geschlossenes Fahrgestell und flache Pritsche
- offenes Fahrgestell und flache Pritsche
- geschlossenes Fahrgestell und hohe Pritsche
- offenes Fahrgestell und hohe Pritsche



geschlossenes Fahrgestell



offenes Fahrgestell

Alle Fahrgestelle haben eine Bodenprägung JGES904. Diese gibt es in zwei Varianten:

- ohne Umrandung
- kopfstehend (Zuggabel zeigt nach links) mit ovaler Umrandung, das J ist kaum zu erkennen

Die Angaben zu den Produktionszeiträumen beruhen auf den Angaben im Battenberg-Katalog „Modellautos der DDR“ von Gärtner/Graf. Dank an Joszi, Helmut und Toymikel vom Plastikauto-Sammler-Club (<http://143625.homepagedules.de/>) für die Überlassung von Bildern!

WIKING - Kleiner Beginn einer großer Leidenschaft

von Götz Blum (Text und Fotos)

Es war an einem regnerischen Tag im Jahr 1969 – ich erinnere mich noch genau daran, denn es war kurz nach Weihnachten! Vom Weihnachtsmann hatte ich meine erste Eisenbahnanlage geschenkt bekommen. Wie es sich für einen schwäbischen Buben gehört, natürlich von Märklin.

Viel darauf war nicht, zwei Ovale und ein Rangiergleis, ein paar Bäume und drei bis vier vom Onkel übernommene Faller-Häuser aus Holz. Das Wichtigste fehlte noch: die Autos. Die mussten unbedingt noch her.

Mit meiner Oma ging es dann zu „Spielwaren Nagel“ in die Bahnhofstraße in Fellbach, einer aus heutiger Sicht ausgestorbener Art von Ladengeschäft: Eine Glocke an der verglasten Holztür, ein mit Linoleum überzogener, knarzender Holzdielenboden und direkt gegenüber dem Eingang ein hölzerner Verkaufstresen mit verglaster Auflage, hinter dem Herr Nagel persönlich in seinem weißen Kaufmannskittel stand.



*Fellbach 11. 9. 62.
gezeichnet 10. 2. 62.*



Links am Tresen ging es vorbei nach hinten, wo an hohen Regalen Puppen und Puppenwagen sowie weiteres Spielzeug lag, das mich allerdings nicht interessierte.

Mein Interesse galt den WIKING-Autos, sie lagen unter dem verglasten Aufsatz des Verkaufstresens, das wusste ich als 8-jähriger schon von früheren Besuchen, bei denen immer mal wieder ein MATCHBOX-Auto hängen blieb.

Nun, diesmal sollten es Autos für die Eisenbahn werden, da war ich fest entschlossen.

Auf den eher schmucklosen Kartonverpackungen stand als Blickfang jeweils ein Belegauto des Kartoninhalts. Daneben waren die rotorange-weißfarbigen Einzelkartons aufgereiht, die die Lastwagen enthielten und noch ein Stück weiter links Matchbox-Autos, die schon damals einzeln verpackt waren.

Ich kann mich noch gut an einen VW Käfer und einen Mercedes 220 mit Heckflosse erinnern, die auf den Kartons standen. Der 220er deshalb, weil mein Opa genau dieses Auto fuhr.

Zuerst wurden die PKW unter die Lupe genommen. Der 220er war gesetzt, nur dunkelrot wie bei Opa gab es den nicht. Dann eben grau, geht schließlich auch! Danach wurde die DKW-Limousine und der Käfer zur Seite gelegt, alles Autos, die ich von meiner Straße her kannte. Ein Malermeister aus der Nebenstraße fuhr Opel Kapitän, auch der kam zur Seite. Dann ging mein Blick zu den Lastwagen.

Jetzt müsst ihr wissen, dass mein Opa eine Bäckerei hatte, die immer mittwochs Mehl geliefert bekam. Das Mehl wurde damals noch in Säcken gebracht, die auf Pritschenlastwagen mit Planen, meist mit Hänger in den engen Hof hineinmanövrierten. Für mich als Kind immer eine hochinteressante Arbeit, bei der ich gern zusah, wenn es der Stundenplan erlaubte.

Und genau so einen Lastwagen sah ich auch hier stehen: Eine MAN Pausbacke mit Hänger, exakt derselbe, der immer das Mehl anlieferte. War der Zugwagen leer, wurde an die vordere Kupplung der Hänger angehängt und der Fahrer zirkelte, vorwärts fahrend aber den Hänger rückwärts vor sich her schiebend, in den Hof hinein.



Dass der auch auf der Eisenbahnanlage stehen musste, war klar!

Jetzt hatte ich den Mercedes, den Käfer, den DKW, den Opel und den Lastwagen mit Anhänger. Eine Feuerwehr? Nö, bei mir brennt's nicht! Aber kalt kann es werden und Benzin braucht man auch immer. Also musste noch ein Tankwagen her!

Herr Nagel bückte sich unter den Tresen – nein, einen Verkaufsstand hatte er nicht – und zog einige Tanklaster vor. Die stellte er vor mich auf die Glasplatte. Einen roten Tankwagen mit Aufschrift ESSO, zwei gelbe, groß und klein, mit Aufschrift SHELL sowie einen, nach seiner Aussage ganz neu erschienen Tankwagen mit Aufschrift ARAL.

Sicher bekam ich spätestens jetzt leuchtende Augen und wollte am liebsten alles einpacken. Ein kurzer Blick zur Oma belehrte mich dann aber eines besseren. Es sei jetzt doch genug, vielleicht noch den kleinen ESSO oder den kleinen SHELL, aber dann ist es wirklich gut.

Meine Augen gingen hin und her, um sich dann für den SHELL zu entscheiden, kindlich geprägt, schließlich hatte der einen Auflieger und war zum Spielen und Auf-der-Eisenbahn-bewegen besser geeignet.

„Darf's sonst noch was sein“, wurden wir gefragt. Nein, das war's fürs Erste einmal. Immerhin vier Autos und zwei Lastwagen, der Anfang war gemacht!

Herr Nagel packte alles zusammen, meine Oma bezahlte und wir machten uns daran zu gehen, nicht ohne noch einige sehnsüchtige Blicke auf die Kartons neben dem Tresen zu werfen. Da stand u.a. noch ein Mercedes 220 Polizeiauto, batteriebetrieben, mit Handgriff und Lenkrad daran. Die konnte man prima fahren lassen und dabei nebenherlaufen. Heute weiß ich, der war von GAMA und noch aus Blech, damals wollte ich nur damit spielen!

Liebe Freunde, das war der Anfang einer Leidenschaft, die mit vielen Jahren Pause heute noch anhält. Irgendwann wurde die Eisenbahn zur Seite gestellt, ein Moped war interessanter, zusammen mit den Wikingern verschwand alles in einer Schuhschachtel auf der Bühne und die Eisenbahn wurde irgendwann an meinen Vetter weitergegeben.

Dann kam Schule, Studium, Berufswahl, die ganz normalen Dinge des Lebens eben. In den 90er Jahren dann tauchte besagter Schuhkarton aus dem Keller der Eltern wieder auf. Die erhaltenen Schätze wurden gesichtet und zaghaft im Wohnzimmerregal aufgereiht.

Wer gibt schon offen zu, kleine Plastikautos aufzustellen und gar noch zu sammeln?

Einige Autos des ersten Kaufs waren noch erhalten, wenn auch teilweise recht ramponiert! Besonders freut mich heute noch der kleine MAN 415 Shell-Tanklastwagen, an den ich meine Erinnerungen geknüpft habe.



Geschichten, die das Leben schreibt, und die sich wohl so oder ähnlich auch bei anderen Sammlern wiederfinden lassen.

Continental Mk. II

Das erste Wiking-PKW-Modell mit typpgerechten Felgen

von **Holger Hausmann** (Text und Modellfotos)

Die richtige Bezeichnung des von Wiking von 1959 bis 1982 unter der Artikelnummer 21 bzw. 210 als Ford Continental angebotenen amerikanischen Coupes war Continental Mk. II. Continental war eine Division der Luxusmarke Lincoln des Ford-Konzerns. Das Vorbild wurde von 1955 bis 1957 gefertigt.

Die verschiedenen Versionen der zwei Nester beinhaltenden Karosserieform oder die vielfältige Gestaltung der Bodenteile mit unterschiedlichen Gravuren sowie ohne und mit integriertem Zughaken sollen nicht Gegenstand der nachfolgenden Betrachtung sein. Hier geht es um eine Besonderheit, über die sich vermutlich noch nicht viele Sammler Gedanken gemacht haben, weil man als Wiking-Sammler dies eigentlich jahrelang als gegeben hingenommen und nicht hinterfragt hat. Mir ging es jedenfalls bis zum Jahr 2007 so, obwohl auch ich schon mindestens 15 Jahre zuvor im Besitz von Fachbüchern über das Vorbild gewesen bin.

Als das Wiking-Modell 1959 erschien, besaß es eine bis dahin im kleinen Maßstab der Wiking-Modelle nicht bekannte Besonderheit. Diese sollte, in leicht abgewandelter Form, das Erscheinungsbild der Wiking-PKW-Modelle bis in die späten 80er Jahre, ja zum Teil sogar noch bis heute prägen - die Rede ist von der *Riffelkappe*.



Anfangs gab es sie in vorbildgerechter Gestaltung der originalen Fahrzeuge, zuerst noch ungesilbert, später auch gesilbert (linkes Bild). Das Design wurde dann weiter vereinfacht und standardisiert und so für fast alle Wiking-PKW späterer Jahre verwendet (rechtes Bild).



Ein Continental Mk. II bei der TechnoClassica in Essen im Jahr 2006.

(Foto: Andreas Steinmeier)

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
Götz Blum
Michael Broer
Klaus Dörfer
Lutz Fänger
Rüdiger Göbelsmann
Klaus Hertman
Holger Hausmann
Michael Mankel
Andreas Steinmeier
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 den Mitgliedern des Plastikauto-Sammler-Clubs PSC für die Erlaubnis zur Verwendung einiger Fotos.

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