



Wiking Sammler Netzwerk

Die Online-Zeitschrift

Ausgabe 7

August 2010

In dieser Ausgabe:

Editorial	Seite 2
Der Mercedes 300 SL	Seite 3
Sind Wiking-Modelle teuer?	Seite 8
Ein bestechender Lastzug – Krupp Titan, Teil I	Seite 10
N-Modelle: Pritschen und Koffer	Seite 16
Rudis Neuheitenschau	Seite 18
МиГ-15 (MiG-15)	Seite 21
Roskopf Miniatur Modelle – Teil I	Seite 26
Hanomag-Henschel Silo-Lastzug	Seite 30
Wiking-Modell-Weitlauf-Meisterschaft	Seite 38
Impressum	Seite 39



Editorial

Mit der nun vorliegenden Ausgabe 7 der Online-Zeitschrift haben wir es wieder geschafft, an Umfang zuzulegen, nachdem wir mit der letzten Ausgabe zumindest etwas schmaler geworden waren. Fertig geworden ist wieder einmal alles buchstäblich „auf den letzten Drücker“. Bei jedem Male plant man, bei der nächsten Ausgabe früher anzufangen, die Arbeit auf die vollen 3 Monate regelmäßig aufzuteilen, die man theoretisch Zeit dafür hätte, um sich den Stress zum Ende hin zu ersparen. Lauter gute Vorsätze, die das Schicksal aller guten Vorsätze ereilen: Es wird nichts daraus. An den Autoren liegt es nicht, die sind manches Mal sehr schnell, aber dann will man erst einmal sammeln, bis alles komplett ist, dann hat man gerade „etwas Besseres“ vor, dann kommt eine Dienstreise dazwischen ... Und plötzlich stellt man mit Schrecken fest: In 10 Tagen muss alles fertig sein! – Und seltsamerweise ist dann auch pünktlich alles fertig, vielleicht nicht in letzter Perfektion, aber halbwegs vorzeigbar. Vielleicht ist hier oder da eine kleine stilistische Beule nicht glattgebügelt worden, vielleicht findet sich hier und da noch ein Druckfehler – der Leser wird's verzeihen, so hoffen wir jedenfalls.

Die Rubrik **Leserbriefe**, beim letzten Mal noch als Planung genannt, ist nun endgültig vom Tisch. Wo's keine Leserbriefe gibt, können auch keine veröffentlicht werden! Ebenfalls gestrichen ist von dieser Ausgabe an auch die Rubrik **Stammtische**: Immer dieselben drei Stammtische vorzustellen macht wenig Sinn, von weiteren Stammtischen – die es ja gibt – geht wohl nicht unbedingt der Wunsch aus, sich hier zu präsentieren. Damit ereilt auch diese Rubrik das Schicksal der Rubrik **Börsentermine**, die bereits zuvor gestrichen worden war. Somit sind dann sämtliche Bereiche, die ein Feedback aus der Leserschaft erfordern, sang- und klanglos eingegangen. Und – versprochen! – dies waren die endgültig letzten Bemerkungen zum Thema Feedback und Resonanz, wir werden das leidige Thema unsererseits nicht mehr aufgreifen.

Was haben wir diesmal zu bieten? Wieder findet der geneigte Leser einen mittlerweile schon bewährten Mix aus **Modellbesprechungen**, **Vorbildvergleichen** und **historischen Modell-Betrachtungen** über alle Epochen und Kategorien der Wiking-Produktion hinweg. Erstmals dabei – und insofern ist dies eine echte Premiere – sind **Wiking-Flugzeuge**. Dass der Humor nicht zu kurz kommt und wir Sammler uns nicht allzu ernst nehmen, dafür sorgt die **Glosse** einer bewährten Autorin, die mittlerweile auch schon zum festen Repertoire der Zeitschrift gehört. Dass man mit Wiking-Modellen auch spielen kann, ist eigentlich eine Binsenweisheit – damit diese nicht vollends in Vergessenheit gerät, haben wir auch eine **Spielanleitung** in die Zeitschrift aufgenommen.

Und – wie versprochen – ist auch **Rudis Neuheitenschau** diesmal wieder dabei!

Zum guten Schluss hier noch einmal die Adresse, unter der wir per Mail gern Anregungen, Kritik (und natürlich auch Lob) entgegen nehmen:

redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de

Und nun:

VIEL SPASS BEIM LESEN!

Der Mercedes 300 SL

seit 1956 begehrt und geliebt

von Michael „Monsi“ Reichardt (Text, Fotos: im Text erwähnt)



Es war Weihnachten 1958. Der Schreiber der Zeilen war gerade 6 Jahre alt und erhielt seine erste Märklin-Eisenbahn und mit ihr bekam er einen Gutschein von Tante Maria über 10 Mark für das ortsansässige Spielwarengeschäft, wo dieser am 27. Dezember eingelöst wurde.

Wenn die Erinnerung nicht trübt, so war es ein Samstag und Papa Paul begleitete den Sohnmann. Die Wahl fiel auf einen Faller-Bausatz und 3 Wikingautos. ein Unimog, ein VW T1 Pritschenwagen und ein 300 SL in resedagrün wurden nach Hause getragen. Dieser Mercedes musste, trotz Papas Einwänden auf dem Weg zum Laden zwar jede Menge Käfer gesehen zu haben, aber keinen einzigen SL, und dem Rat, realistischer Weise auf der Bahnplatte einen Käfer einzusetzen, unbedingt in Juniors Fuhrpark. Und so begann die SL Zeit bei mir. Sie hat nie aufgehört, ein Verdienst der Firma Wiking, die seit mittlerweile rund 55 Jahren immer wieder in Sachen 300 SL tätig wurde.

Mein heutiger Beitrag soll deshalb eine kleine Huldigung an eines der zu allen Zeiten begehrtesten Modelle sein. Ein kleiner Hinweis bereits hier an dieser Stelle: Ich befasse mich ganz bewusst hier ausschließlich mit den Serienmodellen, wohl wissend, dass es bei Sonder-, Werbemodellen usw. weitere Besonderheiten, sowie Farben usw. gibt.

COUPÉ 1

Begonnen hat also alles mit dem Modell des damals noch unverglasten Coupes Mercedes 300 SL, das Wiking 1956 auf den Markt brachte. Auch dieses Modell verkörperte bereits den Wahlspruch das Wesentliche zu zeigen, Unwichtiges wegzulassen. Die Gravur lässt deutlich die Flügeltüren erkennen. Die Bodenplatte, sprich das Chassis, ist schlicht und ohne große Gravuren der damaligen Zeit entsprechend gestaltet und hat geschlossene Achshalterungen.



Das unverglaste Coupé 1956 -1959



Das beim Coupé 1 und anfangs auch beim Coupé 2 verwendete Chassis

Das Coupé 1 gab es in drei verschiedenen Rottönen, sowie jeweils in zwei verschiedenen Blau-, Grau- und Grüntönen. Im Jahre 1960 wurde er durch ein verglastes Modell des 300 SL ersetzt.

COUPÉ 2

Offenbar wurde die Form hierfür umgebaut, der Flitzer bekam eine ins Dach eingeklebte Verglasung. Dabei wurde zunächst das schlichte Chassis des unverglasten SL weiterbenutzt, was sich erst mit der Einführung des 300 SL Cabrios 1962 änderte. Für dieses wurde ein detailliertes Chassis produziert, was auch dem Coupé zu Gute kam. 1967 wurde das schicke Modell aus dem Programm genommen.

Neben mehreren Rottönen gab es den SL in Azurblau und Weißblau, in Lichtgrün und Braunweiß sowie in Grünbeige und einer in den 60er Jahren häufig vorkommenden Farbe: Gelbgrau.



CABRIO 1

Das erste Cabrio des MB 300 SL erschien 1962 bei Wiking und gehörte von Beginn an zu den beliebtesten Modellen. Für 80 Pfennig konnte man ein Modell sein Eigen nennen, das auch für die allermeisten Erwachsenen in 1:1 unerschwinglich war. Gut, er war ca. 87 x kleiner als das Original, doch das tat ihm in der Hand eines 10-Jährigen mitten im Ruhrpott keinen Abbruch. Aber ich lasse mich von meiner alten Liebe anno 1962 gerade vom Thema abbringen. Da war es also, das Cabrio.

Hinter der Windschutzscheibe saß ein Paar auf meist roten Sitzen bei hellen Fahrzeugfarben. Bei den roten Modellen waren diese zumeist hell. Es gab ihn in rot, grauweiß und grünbeige. Hier kam ausschließlich das neue detaillierte Chassis zum Einsatz. 1969 endete das Katalogdasein des ersten Cabrios.



Vier glückliche Pärchen in ihrem nagelneuen 300 SL Cabrio 1

COUPÉ 3

Nachdem in den 70er Jahren kein 300 SL im Wiking-Programm zu finden war, gab es 1984 eine „Wiedergeburt“. Der kleine Bub von damals, mittlerweile verheiratet und kurz danach vom Wiking-Virus erneut infiziert, konnte und wollte wieder einen 300 SL erwerben.



Vorserie von 1983:

Grill ohne Gitter
(nie in Serie gegangen)

links:
altes Chassis,
kleines Nummernschild.

rechts:
neues Chassis,
großes Nummernschild

Bereits 1983 hatte man auf der Messe ein aus der alten Form stammendes Modell vorgestellt. Überarbeitet und mit der Sitzgruppe des Cabrios versehen; doch zu einer Serienfertigung dieser Neuauflage kam es letztlich nie. Ein Jahr später, also 1984, erschien der aus einer neuen Form gestaltete „Klassiker“ mit Inneneinrichtung. Gegenüber dem Modell von 1960-67 wirkt der 300 SL Klassiker deutlich bulliger und massiger.



Coupé 3: Die beiden Klassiker SL

Es gab den SL in der Serie nur in zwei Farben: Rot und Silber. Auch ihm war keine lange Verweildauer im Katalog vergönnt. Ein Formschaden bedeutete 1988 das Ende des Modells.

CABRIO 2



Cabrio 2: 300 SL Cabrio

Ab 1991 konnte man ein neues Cabrio des 300 SL in die Sammlung einfügen. Eingesetzte Scheinwerfer, eine zu öffnende Motorhaube, ein integrierter Motor und eine Frontscheibe mit Rahmen standen für die Entwicklung neuer Modelle und zeigten, was auf diesem Sektor in den 90ern möglich war. Das von mir als Cabrio 2 benannte Modell erschien anfangs mit Radkappen, später mit Speichenrädern.

Die Farben reichen von grauweiß über rot und schwarz zu hell- und dunkelblau, grün und grau. 2005 verschwindet das Modell aus dem Katalog.

COUPÉ 4

Das sechste und (zumindest vorläufig) letzte Modell eines 300 SL erschien 1994 und man kann es mit Fug und Recht als ein Funktionsmodell bezeichnen. Neben beiden Flügeltüren lässt sich auch die Motorhaube öffnen. So können wir direkt oder uns an der schönen Inneneinrichtung erfreuen. Auch hier gab es zunächst Radkappen, später Speichenfelgen. Exzellente Bedruckungen machen das Fahrzeug endgültig zu einem echten Schmuckstück. Seine Farben sind staubgrau, creme und rot. Ab 2004 befindet auch er sich nicht mehr im Katalog. 2006 gab es eine Rennversion für das Auto & Technik Museum in Sinsheim, welches in Weiß/Blau und ohne Stoßstangen erschien.

Man kann also auch einen Blick auf das Kraftwerk des SL werfen:



Coupé 4: Macht hoch die Tür, das Tor macht weit.

Die gelungene Bedruckung und der gute Stern auf Deutschlands Straßen. Beachtlich: Das Modell besteht aus nicht weniger als 23 Einzelteilen.

Soweit mein kleiner Überblick über die Modelle des Mercedes 300 SL von Wiking.

Bei dieser Gelegenheit gilt mein besonderer Dank den zwei Helfern, die mich bei der Erstellung des Beitrages modelltechnisch und fotografisch unterstützt haben. Danke Hansjörg, danke Lutz. Ohne euch wäre nichts daraus geworden.



Wie gesagt, dies soll nur ein kleiner Überblick sein über ein Modell, das sich über rund 50 Jahre - mit Unterbrechung in den 70er Jahren - in verschiedener Form immer im Wiking Katalog behauptet hat und das mir zu allen Zeiten gut gefallen hat, damals als unverglastes Auto genauso, wie heute mit modernster Produktionstechnik hergestellt.

So, Monsi zieht sich nun wieder zurück, um einige Runden mit seinem unverglasten, resedagrünen Mercedes 300 SL Coupé, der seit 1958 in seinem Besitz ist, zu drehen.

Sind Wiking-Modelle teuer?

fragt sich Kerstin Gerlach

Bestimmt wurde jeder Sammler schon einmal mit dem Ausruf: „Was? So viel Geld gibst Du dafür aus?“ konfrontiert, wenn er in einem Augenblick spontaner Schwäche wahrheitsgemäß auf die Frage nach dem Preis für sein Sammlerobjekt geantwortet hat.

Je nach sozialer / beruflicher / gesellschaftlicher Stellung des Gegenübers klingt diese Bemerkung dann

- überrascht der ahnungslose Nicht-Sammler, der durch seine ungeschickte Frage beweist, dass die anthropologische Entwicklung des homo habilis („geschickt“) im Paläolithikum zu Beginn des 15. Jahrtausends v.Chr. in seiner individuellen Persönlichkeitsstruktur keine bleibenden Verhaltensmuster hinterlassen hat, was zwangsläufig zu der Frage führt, ob er vielleicht auch noch immer auf den Eintritt in die darauf folgende Phase des homo sapiens („klug, weise“) wartet,
- ahnungslos der Bankberater, der zwar pekuniär kompetent sein mag (was angesichts der von den Banken ausgelösten Weltwirtschaftskrise von der Autorin lebhaft bezweifelt wird), aber außer Geld nichts sammelt, was seinem Leben Freude zu verleihen mag, und Geld macht bekanntermaßen nicht glücklich,
- vorwurfsvoll Personen, welche sich begründete Hoffnungen auf Reparationszahlungen machen und diese dann meist um des lieben Friedens auch erhalten wie z.B. Wellness-Wochenenden für (Ehe-)Frauen, Taschengelderhöhung für die lieben Kleinen und Whiskas statt Aldifraß für die Katze.

Deshalb erscheint es nicht nur sinnvoll, sondern sogar notwendig, sich mit dem Begriff „teuer“ auseinander zu setzen, um für künftige Verbalattacken der gegnerischen Parteien argumentativ vorbereitet zu sein.

Fragen wir also den Duden als unbestechliches Standardwerk für die deutsche Sprache nach seiner Definition:

teu•er, teurer, teuerst-; Adj

1. so, dass es viel Geld kostet ↔ billig: ein teures Auto, ein teurer Abend
2. so, dass es schlimme (finanzielle) Folgen hat: ein teurer Unfall, ein teurer Fehler
3. *nur adv*; so, dass einem dadurch Nachteile entstehen <ein teuer erkaufter Sieg; seinen Leichtsinns teuer bezahlen (müssen); sich (*Dat*) seine Freiheit, seine Unabhängigkeit teuer erkaufen (müssen)>
4. *nicht adv, veraltend oder iron*; wichtig und wertvoll für jemanden und deshalb von ihm geschätzt, geehrt <jemandem (lieb und) teuer sein>: (in Anreden) *Mein teurer Freund!*

Aha. Widmen wir uns dieser geballten Ladung an Information am besten in überschaubaren Einzelschritten:

1. so, dass es viel Geld kostet

Sind 100,- € viel Geld? Es kommt - wie meistens im Leben - darauf an.

- Wenn man mit einem 2,5 Tonnen schweren Geländewagen, in dem man so schön hoch sitzt und auf (fast) alle anderen Autofahrer herunterschauen kann, zum Tanken fährt, dann ist das nicht viel, sondern reicht gerade mal für eine halbe Tankfüllung.

- Betritt frau die ortsansässige Parfümerie, erwirbt sie zu diesem Preis einen 50 ml Tiegel einer Nachcreme mit Kaviarextrakten und Gelée Royal inklusive des Versprechens ewiger Jugend und Schönheit. Zahlreiche Untersuchungen der Stiftung Warentest belegen jedoch, dass die gute alte Nivea-Creme in der großen blauen Dose mit 400 ml für 4,59 € die gleiche faltenglättende Wirkung hat. Allerdings ist die zweitgenannte Dose nicht so hübsch, der Parfüm-Mief im Verkaufsraum nicht so überwältigend und die Verkäuferin nicht so hochnäsiger, weshalb das Einkaufserlebnis im Drogeriemarkt von eindeutig minderer Qualität ist.

- Steht das neue Schuljahr vor der Tür und das Kind braucht mal wieder Hefte, Stifte, Zirkel, Farbmalkasten, Schutzhüllen, Turnbeutel, 18 verschiedene Farben Krepp-Papier für den Bastelunterricht und Namensschilder in zweifacher Ausfertigung für jedes der vorgenannten

Dinge, dann kommt man zumindest in der Grundschule gerade noch so mit diesem Betrag aus, wenn die Lehrer, diese zutiefst motivierten und engagierten Hüter von Wissen und Bildung, nicht allzu viele zusätzliche Sonderwünsche auf der dreiseitigen Beschaffungsliste eingetragen haben.

Fazit: „Viel Geld“ ist relativ und die Definition an dieser Stelle leider nicht hilfreich.

2. so, dass es schlimme (finanzielle) Folgen hat

Da wir hier nicht über den verrückten Kunstsammler sprechen, der jedes finanzielle Maß verloren und 74 Millionen Euro für die Bronzeskulptur eines schreitenden Mannes von Alberto Giacometti – so geschehen am 04.02.2010 bei einer Auktion von Sotheby's – ausgegeben hat, unterstellt die Autorin, dass der verantwortungsvolle Wiking-Sammler weder das Girokonto überzieht noch die Ausbildungsversicherung seiner Nachkommen versilbert, um seinem Hobby zu frönen.

Fazit: Wiking-Modelle sammeln hat in der Regel keine „schlimmen finanziellen Folgen“. Kunst sammeln ist da schon ein schwierigeres Thema, aber glücklicherweise heute nicht unseres.

3. so, dass einem dadurch Nachteile entstehen

Nun gut, dieser Punkt ist kritisch. Gelegentlich wundert sich der Sammler wohl, dass die Familie ohne ihn die eine oder andere Mahlzeit eingenommen hat, weil er beim Studium der neuen Online-Zeitung Raum und Zeit vergessen hat (wunderbar nachzulesen in der Ausgabe 05, Februar 2010 auf Seite 39 im Bericht von Michael Reichardt). Aber hatte die Frau an seiner Seite nicht ohnehin über die stetig wachsende Bauchfettansammlung in der Körpermitte geklagt? Kaum setzt Mann sich am Samstagmorgen an den PC und stöbert in Ebay nach neuen lohnenden Beutestücken, schon klopft eines der Kinder an die Tür und fragt: „Papa, es ist Montagmorgen und die Busfahrer streiken. Kannst Du mich zur Schule fahren?“ Wie muss sich die Herde der Unterhaltsberechtigten darüber gefreut haben, für 48 Stunden die alleinige Herrschaft über die Fernbedienung des neuen Plasma-Fernsehers gehabt zu haben, ohne bei der Auswahl der Sendungen von feststehenden Terminen wie der Sportschau, Auto Motor Sport und Angelsendungen auf DMAX unterbrochen worden zu sein.

Fazit: Des Einen Nachteil kann des Anderen Vorteil sein. Es kommt immer auf die Perspektive an.

4. wichtig und wertvoll für jemanden und deshalb von ihm geschätzt

Na endlich, hier pochte das Sammlerherz im Rhythmus uneingeschränkter Zustimmung! Natürlich hat die Sammlung der Wiking-Modelle einen Wert, der weit über die monetären Eigenschaften hinausgeht.

Sammler pflegen vielfältige soziale Kontakte (WTW-Treffen, Saure-Auktionen, Emails, Telefonate, der Briefträger an der Haustür und der Schalterbeamten der Post, die die Pakete mit den gekauften oder ersteigerten Modellen übergeben), kurbeln durch ihr finanzielles Engagement die Wirtschaft an, machen sich ständig neue Freunde (Sammlerkollegen) und Feinde (Mitbieter bei Ebay und Mitbewerber beim WTW-Wettbewerb für das originellste Diorama), zeigen Gefühle („Keine Sorge Kevin, Vati weint nur, weil auf seinem Monitor „Leider waren Sie nicht Höchstbietender für Modell XY“ steht.“) und sorgen so für emotionale Gesundheit, denn Tränen sollen ja angeblich befreiend wirken, was 98,7 % der Frauen bei der allweihnachtlichen Ausstrahlung der Sissi-Trilogie als Argument für den überproportionalen Verbrauch von 32 Papiertaschentüchern pro Stunde anführen. Sammler haben Spaß („Drei, zwei, eins, MEIINS! ☺ ☺ ☺“), fördern ihre handwerkliche Geschicklichkeit durch die jährliche Erstellung von Dioramen, denken zukunftsorientiert („Na wartet, nächstes Jahr gewinne ich den ersten Preis beim WTW-Treffen...“) und sind in dieser Fülle von Eigenschaften wertvolle Mitglieder der menschlichen Gesellschaft.

Fazit: Für die positive und facettenreiche Entwicklung des menschlichen Individuums ist das Sammeln geradezu unentbehrlich. Dabei sollte man sich - solange niemand objektiv zu Schaden kommt - von so unwichtigen Dingen wie ein paar Zahlen keinesfalls aufhalten lassen.

Überlassen wir das Schlusswort einem klugen Mann mit viel Lebenserfahrung:

Ein Zyniker ist ein Mensch, der von jedem Ding den Preis, aber von keinem den Wert kennt.

Oscar Wilde

Ein bestechender Lastzug

Krupp-Titan und Dreiachs-Anhänger der Peltzer-Ära

Teil 1: Die unverglasten Modelle

von Michael Broer (Text und Fotos)



„Wegen Altersschwäche der Spritzgussform ist die Fertigung des Büssing-Schwerlastwagens eingestellt worden. An seine Stelle tritt der neue Schwerlastwagen Krupp Titan, der mit dem langerwarteten Dreiachs-Anhänger (Typ Ackermann) einen bestechenden Lastzug bildet.“

So lapidar kündigt Friedrich Peltzer in der Bildpreisliste von 1955 die Markteinführung eines Modells an, das bis heute nichts von seiner Faszination verloren hat. Gleichzeitig wird an der Wortwahl deutlich, wie sehr auch ihn dieses Modell begeistert, ebenso wie die Tatsache, dass der gleichzeitig erscheinende Dreiachs-Anhänger mit der für seine Zeit erstaunlichen Pendelachsen-Konstruktion – im Original ein Fahrgestell-Patent des Herstellers Schmitz, also keineswegs der Firma Ackermann, die nur die Vorbilder für die Aufbauten liefert – von vornherein als Bestandteil eines Titan-Lastzuges gedacht ist, auch wenn beide getrennt voneinander zu erwerben sind – denn natürlich kann sich Friedrich Peltzer einem zusätzlichen Absatz des Anhängers nicht verschließen, der nur dadurch generiert werden kann, dass dieser auch zu anderen LKW-Modellen verwendbar ist. Ein weiteres Indiz für die Annahme, dass Peltzer den Titan und den Dreiachs-Anhänger als eine Einheit sieht, findet sich in der Vergabe der Artikelnummer: Während der LKW zunächst die Nummer T48 und ab 1957 die Nummer 48 bekommt, wird der Anhänger zunächst als T50 in das Programm aufgenommen, dann aber bereits zum Jahreswechsel 1956/57 im Zuge der Umstellung der Artikelnummern als 48a bezeichnet.

Im Folgenden werden beide Modelle und ihre Weiterentwicklung seit ihrem ersten Auftritt im Jahre 1955 einer genaueren Betrachtung unterzogen, wobei eine Zeitspanne von beinahe 50 Jahren zu überbrücken ist: Der letzte Krupp-Titan mit der Handschrift Friedrich Peltzers und seiner Modellbaumeister wurde im Jahre 2004 aufgelegt, im gleichen Jahr, als die alte Form durch ein völlig neu entwickeltes Modell abgelöst wurde.

Beginnen wir also mit den unverglasten Varianten:

Das „Urmodell“ des Pritschen-LKW von 1955 besteht aus lediglich vier Formteilen, wenn man Achsen und Räder nicht mit in die Betrachtung einbezieht: Kabine, Fahrgestell, Pritsche und Plane. Lediglich das Fahrgestell erfährt bis zur Umstellung auf das verglaste Modell im Jahr 1959 einige kleinere Modifikationen, bei diesem Formteil finden sich auch die meisten Farbvarianten, es ist entweder leuchtorange, orangerot, rot oder anthrazit ausgelegt. Pritsche und Kabine sind entweder himmelblau oder basaltgrau, letztere Farbvariante ausschließlich in Kombination mit dem Fahrgestell in Anthrazit.



Die Plane des Modells ist grundsätzlich hinten offen, die sichtbaren Verzerrungen der Plane finden sich vorn hinter dem Fahrerhaus.



Das Fahrgestell des unverglaskten Krupp Titan besitzt auf der Unterseite als Firmenzeichen das im Kreis dargestellte „WM“ für „Wiking Modellbau“. Sämtliche Modifikationen, die an diesem Fahrgestell in relativ kurzen Zeitabständen durchgeführt werden, betreffen die Peilstangen auf der vorderen Stoßstange, die ein integrierter Teil der Fahrgestell-Form ist. Offensichtlich gibt es in der ersten Zeit recht viele Reklamationen aufgrund dieser Peilstangen, die in der ersten Version ausgesprochen anfällig für Abbrüche sind und daher in zwei Schritten verändert werden.

Die Peilstangen der ersten Version sind ca. 3,5 mm lang und besitzen einen gleichmäßigen Durchmesser von ca. 1 mm (Variante 1a). Bei der zweiten Version wird die Länge beibehalten, allerdings findet sich hier am Ansatz der Peilstange ein Durchmesser von ca. 1,5 mm, der sich im unteren Drittel nach oben auf 1 mm verjüngt (Variante 1b). Offensichtlich ist durch diese konische Verstärkung das Problem der Bruchanfälligkeit jedoch noch nicht gelöst: Die dritte Version besitzt dann nur noch Peilstangen von 2,5 mm Länge, die aufgrund der Verdickung im unteren Bereich schon fast kegelförmig wirken (Variante 1c). Außerdem weist diese Variante einen etwas massiveren Stift bei der Anhängerkupplung auf.



Die Modelle in Himmelblau/Leuchtorange und Basaltgrau/Anthrazit sind bisher nur mit den Fahrgestellen 1a und 1b zu belegen. Die Farbvarianten Himmelblau/Orangerot bzw. Rot sind mit den Fahrgestellvarianten 1b und 1c anzutreffen, woraus zu schließen ist, dass diese Farbzusammenstellungen in der Chronologie eher in der zweiten Hälfte des Produktionszeitraumes der unverglaskten Modelle anzusiedeln sind.

Es ist wahrscheinlich, dass sich zwei nebeneinander liegende Fahrgestelle in der Spritzgussform befanden, denn schon von Beginn an zeigen sich Formunterschiede bei gleichzeitig hergestellten Fahrgestellen gleicher Farbe: Ein Fahrgestell zeigt von Beginn an eine Unsauberkeit hinter der linken Hinterachse in Form eines schräg verlaufenden Gussgrades; diese Form wird nachfolgend als Form A bezeichnet. Das andere Fahrgestell (nachfolgend: Form B) zeigt diese Auffälligkeit nicht, sondern ist an eben dieser Stelle völlig glatt.

Bereits bei der Variante 1b mit langen, konisch verstärkten Peilstangen zeigen sich bei der Form B erste Anzeichen von Verschleiß: Hinter dem Auspufftopf auf der rechten Seite des Auspuffrohres ist das Fahrgestell über eine Länge von ca. 3 mm unsauber gespritzt. Diese Beschädigung wird sich über die Jahre ständig weiter ausdehnen und schließlich die gesamte Längenausdehnung des Auspuffrohres umfassen.

Spätestens mit der Variante 1c erfährt die Form B eine weitere Modifikation: Unter den Motorblock wird im vorderen Teil ein Punkt graviert. Vermutlich handelt es sich hierbei lediglich um ein Hilfsmittel, um die nebeneinander in der Stahlform liegenden Fahrgestelle nach Fertigstellung unterscheiden zu können. Der Punkt ist weniger auffällig und störend als eine Formnummer, die man in der Regel nur innen an nicht sichtbaren Stellen eines Formteils anbringt.

Die Tatsache, dass die beschriebenen Spezifika der beiden gemeinsam in einer Gussform liegenden Fahrgestelle bis hin zur letzten Fahrgestell-Variante zu finden sind, die noch 2004 verwendet wurde, lässt nur einen Schluss zu: Die Stahlform des Titan-Fahrgestells wurde niemals neu erstellt, und damit sind sämtliche neuen Fahrgestell-Varianten immer nur durch Umbau ihrer jeweiligen Vorgänger entstanden.

Kommen wir nun zum Dreiachs-Anhänger:

Genau genommen macht es wenig Sinn, bei Anhängern von verglasten und unverglasten Varianten zu sprechen, wie es gelegentlich in Sammlerkatalogen geschieht, denn das Unterscheidungsmerkmal der Verglasung existiert bei Anhängern naturgemäß nicht. Das entscheidende Merkmal ist hingegen die Beschaffenheit der Deichsel, die einmal starr, einmal beweglich ausgelegt ist, wobei bei den beweglichen Deichseln noch zwischen Metall- und Kunststoffdeichseln unterschieden werden muss.



Die frühe Variante des Dreiachs-Anhängers mit starrer Kunststoffdeichsel existiert nur in drei Farbvarianten: Der basaltgraue Aufbau ist grundsätzlich mit anthrazitfarbenem Fahrgestell kombiniert, die Varianten mit himmelblauem Aufbau besitzen entweder ein orangerotes Fahrgestell oder eines in Leuchtorange. Die Pritsche ist noch ohne Rückleuchten ausgelegt. Insgesamt besteht das Modell aus sechs einzelnen Formteilen: Der Pritsche, dem eigentlichen Fahrgestell, der hinteren, schwingend aufgehängten Pendelachse (2-fach), dem Drehschemel mit starrer Deichsel, dem Befestigungsbolzen für den Drehschemel und der hinten offenen Plane mit der Innenprägung „WM“ im Kreis. Räder und Achsen sind hierbei erneut nicht mitgerechnet worden; die Räder haben einen Durchmesser von 12 mm und besitzen weder Verschraubungen noch Reifenprofil.

Hinsichtlich des Befestigungsbolzens für den Drehschemel muss erwähnt werden, dass die ersten Modelle des Anhängers noch über eine Besonderheit verfügen: Ihnen fehlt dieser Bolzen, der Drehschemel ist stattdessen heiß eingesetzt.



Diese erste Variante des Anhängers ist lediglich zwei Jahre im Programm, bevor ein wesentliches Merkmal verändert wird: Die starre Kunststoffdeichsel wird ab 1956 durch eine bewegliche Metalldeichsel ersetzt. Dies bedeutet, dass der unverglaste Krupp Titan bereits mit zwei unterschiedlichen Varianten des Dreiachs-Anhängers kombiniert werden kann. Die Tatsache, dass bei der ersten Version des Anhängers eine Farbvariante mit rotem Fahrgestell fehlt, lässt den Schluss zu, dass auch beim Pritschen-LKW die Farbvariante mit rotem Fahrgestell erst ab 1956 produziert wird.

Im selben Jahr wird auch die Produktpalette erweitert. Es erscheint ein Koffer-LKW auf Basis des Krupp Titan. Zuvor jedoch legt Wiking noch einen Zwischenschritt ein: Neben dem Krupp Titan als Pritschen-LKW und dem Dreiachs-Anhänger mit Plane wird in der Bildpreisliste von 1955 unter der Nummer T51 ein weiterer Anhänger neu eingeführt, der es nicht einmal in die Texterläuterungen zu den Neuheiten schafft, der „Dreiachsanhänger, Aufbau mit Türen“. Hinter dieser etwas ungenauen Bezeichnung verbirgt sich ein Koffer-Anhänger mit zu öffnenden Türen auf dem neu entwickelten Fahrgestell des oben beschriebenen Dreiachs-Anhängers, ergänzt um einen rechteckigen untergehängten Staukasten. Bedruckt ist dieser Anhänger zunächst mit der Aufschrift „Ackermann-Anhänger“.



Es ist schon etwas erstaunlich, dass dieses Modell im Text der Bildpreisliste bei den Neuheiten nicht erwähnt, sondern nur durch ein Sternchen gekennzeichnet und somit praktisch „durch die Hintertür“ eingeführt wird. Aber in der Tat steht dieser Anhänger etwas verloren da: Es fehlt der passende LKW, dem er angekuppelt werden könnte! So fristet der Ackermann-Anhänger mit starrer Deichsel zwei Jahre lang ein Leben als Solo-Modell, bis ihm zunächst im Jahr 1956 eine bewegliche Metalldeichsel und ein Jahr später endlich eine Zugmaschine spendiert werden. Bei der Zugmaschine handelt es sich um den „Thermos-Wagen“, einen Koffer-LKW auf dem Fahrgestell und mit der Kabine des Krupp Titan. Entsprechend wird auch die Bedruckung geändert: Aus dem „Ackermann-Anhänger“ wird der „Thermos-Anhänger“. Die Artikelnummer wird geändert: Aus T51 wird 48g, der LKW erhält die Nummer 48k. Damit ist ein zweiter „bestechender Lastzug“ aus der Taufe gehoben.



Sieht man von Farb- und Formvarianten einmal ab, ist damit die Modellpalette des Krupp Titan vollständig beschrieben: Außer dem Pritschen-LKW und dem Koffer-LKW wird es kein weiteres Modell mit Titan-Kabine mehr geben.

Auch bei den Form- und Farbvarianten bleibt es übersichtlich: Als Fahrgestell kommt grundsätzlich die Variante 1c zum Einsatz, teils in roter, teils in orangeroter Tönung. Der Aufbau ist grundsätzlich in unterscheidbaren Himmelblau- und Gelbgrau-Tönen ausgelegt, recht häufig kommt es vor, dass selbst Kabine und Koffer des LKWs unterschiedliche Himmelblau-Töne aufweisen.

Der Dreiachs-Anhänger mit Koffer-Aufbau ist allerdings noch eine weitere Betrachtung wert, bei der es um den Drehschemel, die Deichsel und das Oberflächenfinish des Kofferdaches gehen soll:



Insgesamt finden sich drei Deichselformen bei den Koffer-Anhängern, die zeitlich den unverglasten Modellen zugeordnet werden können. Die erste Variante hat eine starre Deichsel. Relativ schnell, wahrscheinlich schon 1956, ändert man das Konzept, da sich Anhänger mit starren Deichseln beim Spiel relativ schnell vom Zugwagen entkoppeln: Die Deichseln werden beweglich. Man verzichtet zunächst auf eine Veränderung der Spritzgussform beim Drehschemel, sondern entfernt jeweils manuell die starre Deichsel, um dann an den Deichselstumpf eine silberfarbene Platte mit aufgesteckter beweglicher Drahtdeichsel zu kleben. So entsteht eine zweite Variante als Übergangslösung, die sich ausschließlich – wie diejenige mit starrer Deichsel – beim „Ackermann-Anhänger“ findet.

Mit dem Erscheinen des Krupp Thermos-Wagens geht man auch an die Überarbeitung der Drehschemel-Form, in deren Ergebnis man die Drahtdeichsel direkt aufstecken kann und der Arbeitsschritt des Anklebens entfällt. Somit findet sich diese dritte Variante ausschließlich beim „Thermos-Anhänger“. Noch etwas fällt bei dieser Anhänger-Variante auf: Hatten die „Ackermann-Anhänger“ noch sämtlich ein glattes, glänzendes Dach, so ist mit der Einführung des „Thermos-Anhängers“ das Kofferdach mattiert ausgelegt, eine Anpassung an das Dach des zugehörigen Zugwagens.

Hiermit endet der erste Teil der Vorstellung eines „bestechenden Lastzuges“, der zunächst nur den unverglasten Modellen gewidmet war. Die in den nächsten Ausgaben folgenden Teile werden sich mit den verglasten Varianten und dann in einem dritten Schritt mit den Wiederauflagen und den darauf folgenden Werbe- bzw. Auftragsmodellen widmen.



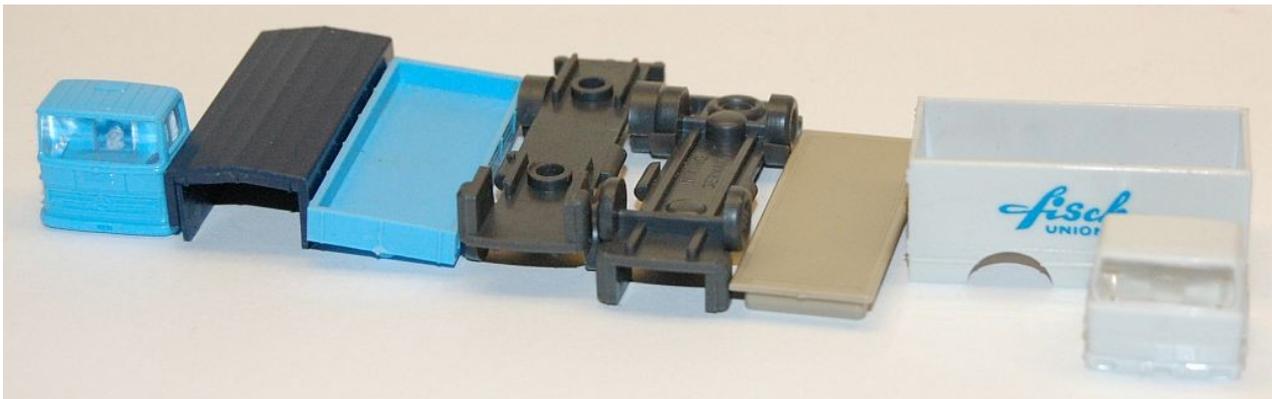
N-Modelle: Pritschen und Koffer

von Lutz Fänger (Text und Fotos)

Der geniale Formenbau bei Wiking zeichnete sich schon seit der Einführung der N-Modelle in hervorragender Weise aus.

Bei den Pritschen- und Koffer-Fahrzeugen kann man die Modulbauweise wieder gut sehen. Das zweiachsige Fahrgestell mit seinen glatten Rädern konnte sowohl für die Pritschen bzw. Koffer-LKW verwendet werden. Die Fahrerhäuser des MB 1317 und des Magirus 100 D 7 kamen noch bei weiteren Modellen (Baufahrzeuge und Sattelaufleger) zum Einsatz. Da die Modelle nur gesteckt waren, war also ein Umbau und Farbvielfalt möglich. Man konnte sich also seinen Fuhrpark richtig aufbauen. Eine genaue Auflistung der N42/9042-Packungen möchte ich hier nicht machen, da keine genauen Angaben möglich sind.

Eines haben beide Modelle gemeinsam, nämlich das zweiachsige Fahrgestell mit der Aufnahme für Koffer und Pritsche.



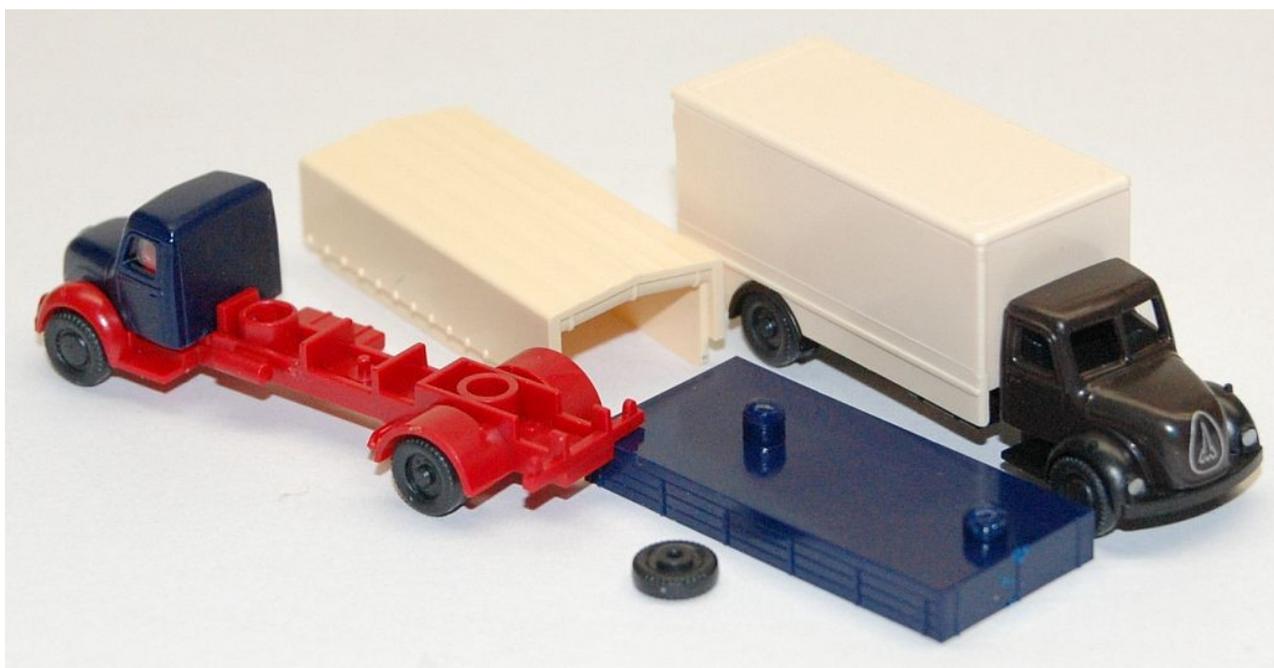
Farbübersicht für Magirus und Mercedes

Fahrerhäuser	hellgelbgrau, rubinrot, altweiß, hellblau, gelborange, hellbraunrot, laubgrün, resedagrün, gelb und hellgelbgrau.
Koffer	hellgelbgrau, rubinrot, altweiß, hellblau und gelb, wobei der gelbe Koffer für das Post-Modell war, welches mit Folie oder bedruckt mit altem oder neuen Posthorn ausgeliefert wurde. Die anderen Koffer waren mit WIMO Sip oder <i>fisch</i> UNION bedruckt.
Kofferdach	graubeige, olivgrau, gelbgrau, hellgraubeige und stahlblau.
Pritschen	hellblau, hellgelbgrau, rubinrot, laubgrün, resedagrün, hellbraunrot, kadmiumgelb
Planen	olivgrau, gelbgrau, stahlblau und graubeige

Ein identischer Koffer kam von 1985 bis heute beim MB L 2500 in verschiedenen Bedruckungsvarianten zum Einsatz. Ebenso wurde die Pritsche auch beim Nachfolge-Modell, dem MB 1617, verwendet, Erscheinungs-Zeitraum 1985 – 2004 in verschiedenen Farb- und Bedruckungsvarianten. Auch beim MB L 2500 in der Packung 943 ab 1982 fanden einzelne Bauteile ihre weitere Verwendung.



Ab 2006 kamen Koffer und Pritsche wieder zum Einsatz. In der Packung 949 01 (0949 01) Magirus-Rundhauber, diesmal mit „rollenden Rädern“ und einer Inneneinrichtung mit Sitzbank und Lenkrad.



In dieser Übersicht sind nicht die Modelle erfasst, die in Sonderpackungen oder als Ladegut bei verschiedenen Herstellern mit ausgeliefert wurden.

Als Fazit dieser Betrachtung kann gelten: Wiking wusste schon 1970, was Modulbauweise ist.



Rudis Neuheitenschau

Die Juni-Neuheiten, oder: Ein Wolf im Kornfeld

von Rüdiger Göbelsmann (Text und Fotos)

Für den US-Markt machte VW 1979 aus dem Rabbit einen Pickup. In Europa kannte man den Rabbit – übersetzt Kaninchen - als Golf I. Während der Deutsche sich Ende der 70er mehrheitlich mit 3 oder 5 Türen anfreunden kann, erfreut sich der Stufenheckableger Jetta in den USA größerer Beliebtheit. Mit dem bis 1993 gebauten Rabbit Pickup sprach VW die ländliche Bevölkerung an, die gerne zu robusten Lasteseln greift.

In Europa wird der nahezu baugleiche Pickup dann ab 1983 als Caddy im damaligen Jugoslawien bis zum Ausbruch des Balkankrieges gebaut. Bei uns dient(e) er Handwerkern und Lieferdiensten als preiswertes Transportmittel.

1986 fährt der Caddy in das WIKING-Programm als Neuheit ein und erhält schon ein Jahr später das oft verwendete Kunststoffverdeck auf der Ladefläche. Die Formensprache des WIKING-Modells entspricht dabei den 3- und 5türigen Golf I.

Nach 30 Jahren wagt sich VW 2009 zurück auf das Parkett der kleinen Lastesel und hat in Südamerika einen neuen Pickup entwickelt, der in der Welt in diesem wachsenden Markt ein Stück Marktanteil sichern soll. Damit das klappt, wird aus dem Kaninchen ein mächtiger Wolf. Der Amarok hat mit dem Rabbit-/Caddy-Pickup weder beim Vorbild noch in 1:87 viel gemeinsam.

Gewachsen in alle Richtungen, Allradantrieb und Doppelkabine. Der Modellvergleich zeigt, wie das Thema Pickup heute in der Automobilwelt gelebt wird. Bei WIKING heißt das wieder einmal: Exakte Umsetzung des Vorbildes mit allen Details bis hin zur neuen Felge und exakter Bedruckung.

Die Ladefläche des Amarok ruft nach Ballast wie Fahrrädern, das Heck nach Kupplung und Anhänger. Ich denke, wir können uns auf interessante Varianten freuen.



VW Caddy (1986) und VW Amarok (2010) - hier VW Werbemodell - im Vergleich

Und so steht das Kaninchen Aug in Aug vor dem Wolf, der es am liebsten über das Stoppfeld jagen will. Das ist möglich, sobald der Modellbauer mit der neuen Ballenpresse Claas Markant das Feld geräumt hat. Das zeitgenössische Anhängsel ergänzt z.B. perfekt die Schlepper von Fendt.

Ländlich aufgewachsen, kann ich mich gut an das Rattern der Ballenpressen auf dem Feld erinnern. Je nach Fruchtfolge wuchsen auf dem Feld vor unserem Haus Weizen, Zuckerrüben oder Mais. Nachdem der mächtige Mähdrescher, meist John Deere oder Claas, das Feld

abgeerntet hatten, kam die Ballenpresse zum Einsatz. Solange sich die Kordel nicht in der Maschine verhedderte, spuckte sie hinten bereitwillig Strohballen aus. Bestückt mit einem Gitterkorb wurden diese auch nach oben auf den Anhänger befördert.



CLAAS Markant Ballenpresse im Einsatz hinter Fendt Farmer 2S. Der Königstiger rückt mit Anhänger zum Laden an.

WIKING baute diesen Youngtimer der Landwirtschaft nun sehr gelungen und detailgetreu bis hin zur Anhängerkupplung für den Ladewagen nach und ergänzt wieder einmal mehr als passend das Programm. Nach zahlreichen Traktoreneuheiten der letzten Jahre stehen passende Anhängsel wie Anhänger und Maschinen bei den Sammlern ganz oben auf der Wunschliste.

Einen weiteren Haken auf den Sammlerwunschlisten hat WIKING mit dem Unimog-Gespann gemacht. Viele Sammler hatten sich beim Themenset „Im Dienste der Forstwirtschaft“ im Jahr 2009 gefragt, warum ist kein Unimog dabei? Gerade der ist doch im Wald wie zu Hause. WIKING hat ein wenig in der Chronik der W&W Holzbau geblättert und festgestellt: Es gab am Ende der Wirtschaftswunderjahre einen Unimog U 406 mit Anhänger. Der soll dem Sammler nicht vorenthalten bleiben, und so reichen uns die Modellbauer das Gespann als Nachschlag zum Hauptgang.



Die Modelle sind nicht nur farblich passend, sondern weisen auch die gleichen Bedruckungsdetails an Zierlinien, Typenschildern und Rückleuchten auf. Auch die Pritscheneinlage des Unimog ist bei dieser Wiederauflage richtig herum eingeklebt worden. Ein bisschen umgesteckt, ein wenig rangiert: Und schon bringt der Unimog Leben auf das Firmengelände.

Für ein geordnetes Leben auf der Rennstrecke sorgt die Wiederauflage des VW 1600 TL im Dienst der ONS Rennstreckensicherung. Bemerkenswert: Nach fast 40 Jahren sind VW 1600 TL und VW Käfer 1302 Cabrio wieder gemeinsam im WIKING-Programm vertreten. Das Käfer Cabrio fährt als Sondermodell zur Fußballweltmeisterschaft 1974 mit den neuen Standardfelgen und mehrfach bedruckt in sein 39stes Modelljahr!

Mit diesen beiden Modellen ergänzt WIKING darüber hinaus im Rahmen der Neuheitenauslieferung ein an anderer Stelle aufgegriffenes Modellthema: Zur Messe Retro Classics im März erschien bereits ein VW T2 mit PKW-Transportanhänger in den Farben der ONS; die VW 1303 Käfer Sondermodelle zur WM 1974 in den vier Editionsfarben lieferte im Juni der PostMuseumsShop aus.

Das umfangreiche Neuheitenpaket des Sommers hielt in seiner Vielfalt für alle Geschmäcker etwas parat. Dem aufmerksamen Sammler wird aufgefallen sein: Mit dem kleinen Traktor Fergie wird erstmals seit Jahrzehnten wieder ein WIKING-Modell in Farbumkehr ausgeliefert.

Interessante Modellkombinationen bieten der Container-LKW der Britischen Truppen in Berlin oder auch Wiederauflagen der Magirus Frontlenkerklassiker. Kühle Kante zeigt der Ford Granada in zeitgenössischen elfenbeinfarben am Taxistand, während der Opel GT im klassischen Weiß vorfährt und die zweite Wiederauflage des Büssing Senator in diesem Jahr im Dienst der Düsseldorfer Rheinbahn Werbung für Altbier macht.

Bei den Sammlern der Gegenwart kehrt der neue Unimog U20 die Scherben und Bierpfützen auf den Plätzen vor den Fußballleinwänden zusammen, und die Fans brummen im sportlichen Golf GTD hupend durch die Straßen.

Auf der Homepage von WIKING kann man seit Mitte Juli übrigens auch alle Neuheiten als 360° Bild betrachten. Ein Klick lohnt sich! Wer sich allerdings nur 180° und 40 Jahre zurück schaut, landet im Jahr 1970. Die überschaubare Neuheitenvorstellung für das gesamte Kalenderjahr umfasste mit 14 Modellen weniger Modelle als die des Neuheitenpakets im Juni 2010!

Der Ford Capri und der Citroen Pallas feiern 1970 in Nürnberg Premiere. Dem schwarzen Mercedes 220S werden Taxidienste übertragen und für die Container LKW wurde unter anderem ein neuer Kühlcontainer entwickelt.

Die Modellbautradition bei WIKING macht es möglich, dass wir zum einen einige dieser Neuheiten heute als Wiederauflagen wieder in den Händen halten können, zum anderen aber auch parallel Sammlerthemen wie Taxi-Modelle oder moderne Kühllastwagen neu interpretiert und in detaillierter Form weiter fortgeschrieben werden.

In diesem Sinne – frohes Sammeln!

МиГ-15 (MiG-15)

Ein Flugzeug hinter dem „Eisernen Vorhang“

von *Holger Hausmann (Text und Fotos)*



Ein Redakteur dieser Zeitschrift bat mich, doch einmal etwas über die Wiking-Flugzeuge zu schreiben. Diesem Wunsche will ich nun nachkommen und daher habe ich mir die Mikojan/Gurewitsch MiG-15 ausgesucht, eines meiner Lieblingsflugzeuge aus der Silberserie. Das Flugzeug ist wie viele Wiking-Flugzeugmodelle der Nachkriegszeit mehrteilig ausgeführt (Rumpf mit Flächen und separates Leitwerk, dazu kommt die Verglasung). Die einzelnen Bauteile können der unten stehenden Tabelle entnommen werden.



Die Farbgebung des Modells ist silbern. Bislang sind mir nur silbern durchgefärbte Serienmodelle der MiG bekannt. Vor einiger Zeit konnte ich jedoch Bauteile in Beige in Augenschein nehmen. Diese Farbe war meist die Grundlage für die silbern lackierten Modelle, die etwas heller sind. Die silbern durchgefärbten Flugzeuge sind dunkler und können durch einen schwarzen Anspritzpunkt auffallen.

Die Modelle der Silberserie wurden in Verkaufskartons geliefert, die bei den Modellen der ersten Serie grau/blau bedruckt und mit einem Foto des Modells versehen waren. Die späteren Ausführungen der Serie befanden sich in einem weißen Karton mit Typaufkleber.

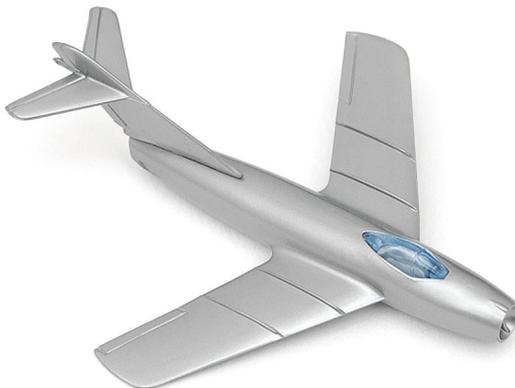


Zu den Modellen – bis auf den Hubschrauber und das Segelflugzeug – gehörten ein Aufstellständer, ein Typenblatt, ein Nassschiebesatz mit den Hoheitszeichen zur Selbstmontage, Wickelpapier (nicht im Bild) und bei einigen Typen eine grüne Garantiekarte. Die Modelle selbst waren montiert und im Maßstab 1:200 gehalten.



Unterscheidbare Verkaufskartons: Beachte Kanzel, Wolken, Hoheitszeichen

Die MiG-15 gehört zu den ersten Modellen, die 1959 neu vorgestellt wurden und lässt sich gemäß der Katalogangaben bis 1969 verfolgen. Es ist jedoch bekannt, dass sich die Flugzeugmodelle nicht besonders gut verkauften. So ist als sicher anzunehmen, dass die Modelle bis weit in die Siebziger Jahre vorwiegend in kleineren Spielwarengeschäften noch zu kaufen sein durften. Interessant erscheinen die Ausführungen der aufwendig gestalteten Kartons; mir sind bei mehreren Modellen zwei unterscheidbare Ausführungen bekannt. Ebenso lassen sich bei einigen Flugzeugen der Silberserie unterschiedliche Nassschiebesätze belegen.



MiG-15 von schräg oben betrachtet: Gut zu erkennen ist das aufgeklebte Leitwerk und die eingesetzte Kanzel aus bläulich transparentem Kunststoff



MiG-15 in der Unteransicht: Prägung 'WM MIG 15' vertieft, dazwischen befindet sich das Ständerloch.

Die nachfolgende Tabelle listet die Komponenten des Wiking-Modells. Eigene Ergänzungen sind, wie bereits gewohnt, farblich abgesetzt.

Wik.-Nr.	Folge-Nr.	Typ	Typ (Schreibweise gemäß Vorlage)	()-Nr.	g-Nr.	Anspritzpunkt	Teile	Form	Maschine	Modelle bzw. Modellteile in einer Form	Bemerkung
1050	F751 /S	Mikojan/Gurewitsch MiG-15	Mig 15		g 113	zentral	4	Stahl	EB	2 x MiG-15, 2tlg.	s. 1051, 1258
1051	F751 /S	Mikojan/Gurewitsch MiG-15, Vergl.	Vergl. Mig 15, Super Sabre, Gloster Javeline, Fouga Magister, Thunderjet F 84 G, T 33, Verkehrszeichen, Unimog S Frontscheibe	Rundf. 7	g 176	zentral	8	Stahl	EB	1 x Magister, Vergl. + 1 x Javelin, Vergl. + 1 x MiG 15, Vergl. + 1 x T-33 A, Vergl. + 1 x Sup. Sab., Vergl. + 1 x Thunderjet, Vergl. + Verkehrs., Sockel + Unimog S, Frontsch.	s. 1050, 1258
1258	F751 /S	Mikojan/Gurewitsch MiG-15, Vergl. (Ifd. Nr. 1051)	Mig 15 Glaseins. (Ifd. Nr. 1051)	Rundf. 7		zentral	10	Stahl	EB	10 x Vergl., MiG-15	s. 1050, 1051



Aufgeständerte MiG-15: Aufgrund der gebogenen Form des Drahtes und der beweglichen Befestigung des Flugzeuges auf dem Bügel lassen sich viele Fluglagen darstellen. Wiking ließ sich den Ständer patentieren.



MiG-15 im Original: Foto © Norbert Hoop



MiG-15 in Beige ohne verklebte Kanzel. Diese Farbe findet sich bei einigen Modellen der Silberserie, die lackiert sind, unter dem silbernen Farbauftrag!

Noch etwas interessantes zum Schluss: Die MiG-15 fußt, was die aerodynamischen Erkenntnisse angeht, auf der Ta 183 (besonders die Pfeilflügel) von Focke-Wulf. Das Triebwerk ist ein Nachbau eines Rolls-Royce Triebwerkes. Dieses ergab eine gelungene Konstruktion, der im Korea-Krieg dann erst die North-American F-86 'Sabre' gewachsen war. Die Sabre, die Erkenntnisse von Messerschmitt verwertete, finden wir im ersten Band von Rüdiger Walsdorff [1] als Holzmodell und in Wiking-Unterlagen lassen sich Hinweise auf eine mögliche Anfertigung einer Form ableiten. Leider ist der „Gegenspieler“ von Wiking nie erschienen.

[1] "WIKING – die Peltzer-Ära" von Rüdiger Walsdorff (erschienen im Portus-Verlag, Berlin ISBN 3-00-014769-1 für 59 EUR), Seite 203

Roskopf-Miniatur-Modelle

Teil 1: Chronologie

von Helmut Hillebrand (Text und Modell-Fotos)

Roskopfmodelle dürften den meisten Modellfahrzeugsammlern auch heute noch ein Begriff sein. Wiking-Sammler werden sich sofort an die Nostalgie-Serie erinnern, die 1994 unter dem Roskopf-Logo in den Wiking-Katalog aufgenommen wurde und bis 1999 im Angebot war. Es handelte sich um Modelle von Fahrzeugen aus den 1920er und 1930er Jahren und um den Büssing BS 16.

Doch die Geschichte beginnt viel früher. Schon als 10jähriger antwortet Marcel Roskopf dem Lehrer auf die Frage, was er denn später einmal werden möchte: Spielzeugfabrikant. Das war 1938. Er ist schon damals Wiking-Sammler. Im Jahre 1955 setzt Marcel Roskopf den lang gehegten Traum in die Tat um und gründet die Firma RMM, Roskopf Miniatur-Modelle, zunächst als Nebenerwerb. Seinen sicheren Job beim Berliner Senat gibt er dafür ein Jahr später auf und widmet sich fortan nur noch den Modellen. Auch als Roskopf selbst Modellfahrzeuge produziert, bleibt er im Herzen noch ein Sammler. Seine Leidenschaft für die kleinen Autos erlischt nie, und so tragen Roskopf-Modelle auch immer seine unverwechselbare Handschrift. Marcel Roskopf baut die Modelle, die ihm gefallen. Dabei beobachtet er aber gleichzeitig, was die „Anderen“ machten: „Ich pfusche nicht gerne anderen Leuten ins Handwerk“. Weil er auch Kontakt zu Friedrich Peltzer hat und nicht in Konkurrenz zu Wiking treten will, fragte er, ob Peltzer die Absicht hätte, auch Militärmodelle zu produzieren. Dieser verneint vehement, und so beginnt Roskopf Militärmodelle nach dem Vorbild der neugegründeten Bundeswehr sowie „Panzertypen aus aller Welt“ herzustellen. Daneben gab es auch mehrere Jahre Pferdefuhrwerke und – Kutschen. Einige von ihnen waren danach noch im Programm der Fa. Preiser zu finden und trugen noch immer das RMM-Logo auf der Unterseite. Zivile Fahrzeuge bringt Roskopf erst nach Friedrich Peltzers Tod auf den Markt. 1994 verkauft Marcel Roskopf seine Firma an die Sieper-Werke (Wiking und Siku). Die Militärserie wird eingestellt, die Nostalgieserie noch bis 1999 weitergeführt, bis auch sie aus dem Programm genommen wird.



Logo 1955 bis 1991



Logo ab 1992



Marcel Roskopf

Militärmodelle



Die ersten Militärmodelle M 48 (Bundeswehr), Centurion (GB) und SU 152 (SU)

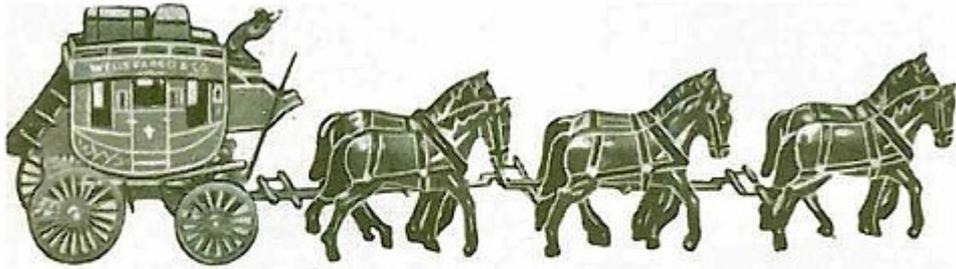


EBR75 und AMX 13(F),

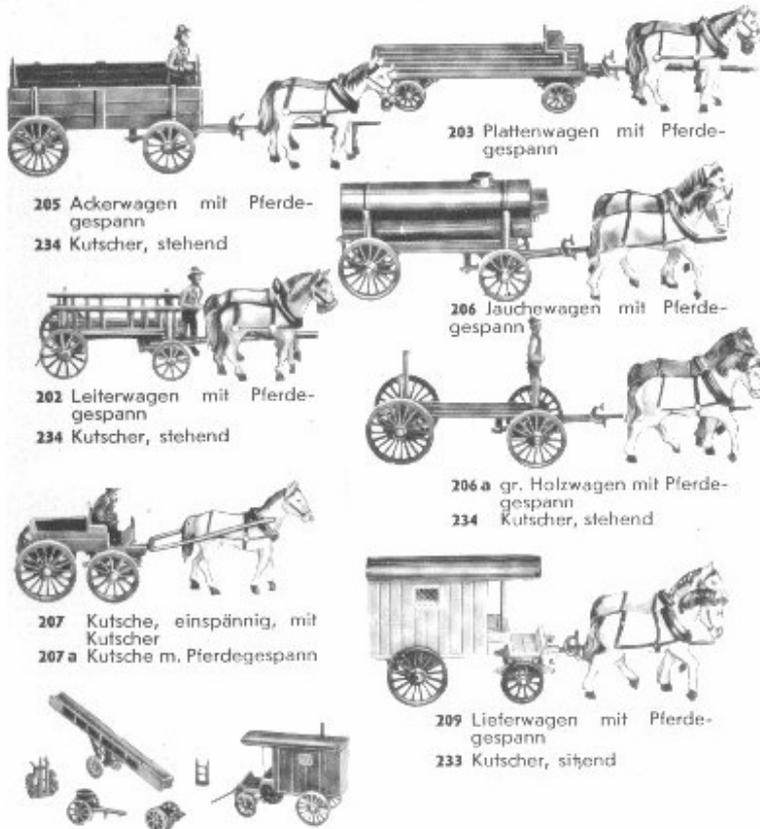
Borgward Kübelwagen,

Faun 10t

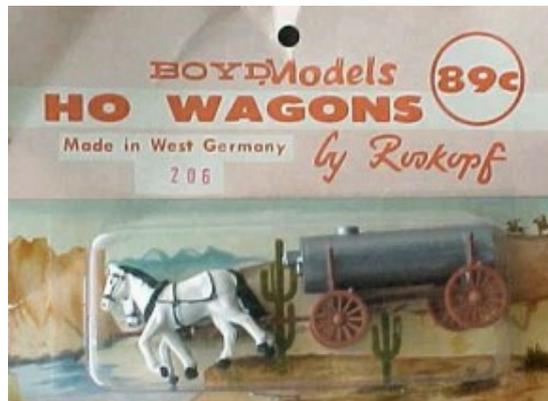
Pferdefuhrwerke



Naturgetreue Pferdefuhrwerke in den Maßstäben 1:90 und 1:160 sind eine ausgezeichnete Ergänzung für Ihre Modelleisenbahn Spurweite HO oder N. Verlangen Sie bitte unseren Sonderprospekt!



Auszüge aus einem Roskopf-Sonderprospekt



Roskopffuhrwerke wurden in den USA von BOYD-Models vertrieben.

Zivilmodelle ab 1982 im Maßstab 1/87

Als Marcel Roskopf die ersten Zivilmodelle auf dem Markt bringt, orientiert er sich an zeitgenössischen Fahrzeugen aus der Schweiz und Frankreich. Mit den Saurer-Modellen wird der HO-Sektor um eine neue Marke bereichert.



Erste Zivilmodelle, Saurer D290/330 als Frontlenker und Normallenker (Hauber)



Mercedes Benz mit M-Fahrerhaus

Nostalgieserie



Nostalgieserie: Mercedes L5 (1928) und (1931)

Magirus Ausflugsbus



Büssing BS 16 mit Unterflurmotor, noch heute bei Wiking im Programm



Tanksattelzug Büssing BS 16 (1998), ohne Unterflurmotor, mittlerweile mit Wiking-Rädern ausgestattet. Die Zugmaschine bleibt noch im Wiking-Programm, der Tanksattelaufleger leider nicht mehr.

Der Bericht über Roskopf wird in mehreren Teilen fortgesetzt. Im Teil II mit einer genaueren Betrachtung der Militärmodelle, gefolgt von den Zivilmodellen und einem Special über Hubschrauber und Flugzeuge

Ausführliche Biographien zu Marcel Roskopf und zu seiner Firma kann man im Internet nachlesen:

http://www.wagnerpoint.de/frankwagner/artikel/artsonst/artroskopf/art_roskopf.html

<http://www.sauertruck.ch/Marcel%20Roskopf.htm>

<http://87thscale.info/roskopf.htm>

<http://www.eifelbahn.de/mbkat/mobakat/roskopf.htm>

<http://www.werners-minitank-modelle.de.vu/> (über die linke Indexleiste „Kataloge“ aufrufen)

Abbildungen aus Katalogen sowie des Roskopf-Logos mit freundlicher Genehmigung der Wiking-Modellbau GmbH & Co. KG, Lüdenscheid

Verwendung des Fotos von Marcel Roskopf mit freundlicher Genehmigung von Marco Cappelletti (www.sauertruck.ch)

Verwendung der BOYD-Abbildung mit freundlicher Genehmigung von Eric Kersbergen (www.87thscale.info)

Hanomag-Henschel Silolastzug

Wikings Umsetzung eines Hanomag-Henschel F 221 LN

von Holger Hausmann (Text und Fotos, sofern nicht anders erwähnt)

Bestandteil der April-Neuheiten des Jahres 2010 von Wiking war ein Lastzug nach historischem Vorbild der Siebziger Jahre, welcher dazu geführt hat, dass ich mir nach langer Abstinenz wieder einmal ein aktuelles Wiking-Modell gekauft habe. Es ist zugleich das erste von mir gekaufte Modell nach dem Umzug der Wiking-Fertigung von Berlin nach Lüdenscheid.



Schon bei seiner ersten Vorstellung im Jahre 1988 hatte es mir der Dreikammer-Silolastzug vom Typ Mercedes-Benz mit dem Großraumfahrerhaus der sog. „Neuen Generation“ angetan. Der Siloaufbau in Verbindung mit dem damaligen Dreiachsahrgestell mit hinterer liftbarer Nachlaufachse – vorgestellt zuerst beim Preuss-Pritschenlastzug 1987 – stellte für mich ein faszinierendes Modell dar. Dieses heute dann in Verbindung mit meinem „Lieblingsfahrerhaus“ aus dem Hause Henschel bzw. Hanomag-Henschel zu bekommen, da konnte ich einfach nicht nein sagen!

Die Umsetzung stellt – wie auch in der Vergangenheit bei Wiking häufig – einen Kompromiss dar. Daher möchte ich mit der Beschreibung der Komponenten beginnen, gefolgt von einigen Angaben über das Vorbild.

Wir finden am Wiking-Modell, im Gegensatz zum Wiking-Pressetext („Dieser Hanomag-Henschel ist ein modellbauerisches Unikat, führt er doch das Fahrgestell aus den 1970er-Jahren mit dem Silobehälteraufbau aus den 1980er-Jahren zusammen.“) ein Fahrgestell vom schon angesprochenen MB 2244 (NG G), kombiniert mit dem damals ebenfalls auf diesem Chassis verwendeten Aufbau des Dreikammersilos und dem alten Hanomag-Henschel Fahrerhaus. Der Anhänger wurde bis auf die Deichsel unverändert übernommen. Am Anhänger ist weiterhin die stufenförmige Gestaltung der Rohrführung im hinteren Teil gewöhnungsbedürftig, die dazu verwendet wurde, die seitlichen Laschen, die für den ebenfalls 1987 vorgestellten neuen Kofferaufbau nötig sind, zu umgehen.

Diese Kombination stellt, ebenfalls im Gegensatz zum Wiking-Pressetext und zu den Angaben auf der Podestschachtel einen Hanomag-Henschel F 221 LNL Dreikammer-Silolastzug dar. Die Buchstabenfolge LNL bedeutet Lastwagen mit Nachlaufachse, luftgefedert.

Die Vermischung von Komponenten verschiedener Vorbilder ist bei Wiking nicht neu, so steht man auch heute noch für eine bekannte „Tradition“. Ich verweise z. B. auf die Verwendung des Magirus-Dreiachsahrgestells für verschiedene Zugmaschinen, wie die großen kubischen

Mercedes, das L-Haus der neuen Generation oder eben auch die Hanomag-Henschel der F-Baureihe.

Bekanntermaßen verfügt Wiking jedoch gerade für die F-Baureihe des Hanomag-Henschel über ein typgerechtes Fahrgestell, welches jedoch eine 6 x 4-Ausführung darstellt und daher für dieses Modell nicht verwendet werden konnte. Interessanterweise wurde das alte 6 x 4-Dreiachsfahrgestell des Hanomag-Henschel von Wiking auch beim MB LP mit der großen kubischen Kabine verwendet. Während wiederum der Nachfolger der sog. Neuen Generation (NG) mit dem L-Fahrerhaus auf dem alten Magirus 235 TE-Fahrgestell rollte.

Lassen wir jetzt einige Details zum Vorbild, freundlicherweise von der Spedition Anhalt zur Verfügung gestellt, einfließen.

Auch die Spedition Anhalt hat mich auf die z. T. erheblichen Abweichungen zu ihrem Originalfahrzeug hingewiesen.

Der Henschel HS 22 TL, der auf der Homepage der Spedition Anhalt (www.anhalt.de) zu sehen ist, war der erste Silozug des Unternehmens und wurde 1970 ausgeliefert. Da es sich um ein gebrauchtes 6 x 4-Fahrgestell handelte, dürfte es ca. Baujahr 1965 – 66 gewesen sein. Das Fahrzeug wurde auch ohne Unterfahrschutz geliefert, wie auf dem Foto zu sehen ist. Das Fahrerhaus weist hier noch deutliche Unterschiede zur späteren Generation auf. Es handelt sich um die nach vorne versetzten und kippbaren Nachfolger der alten Fahrerhäuser der als HS 14/16 bekannten Wiking-Modelle und somit um den direkten Vorläufer der moderneren F-Fahrerhäuser. Das T in der Typenbezeichnung des HS 22 steht für Tramfahrerhaus im Gegensatz zum H hinter der Ziffernfolge, welches ein Fahrerhaus mit vorangestellter Motorhaube bezeichnet. Die folgende Generation wies dann die Kürzel F (Frontlenker) und wiederum H (Hauber) auf. Die Buchstaben HS entfielen und die Kürzel zur Unterscheidung der Fahrerhäuser wanderten vor die jetzt dreistellige Ziffernfolge, die weiterhin das zulässige Gesamtgewicht angibt.

Ab 1971 wurden dann ca. 15 Henschel F 221 LN (mit 240 PS Henschel-Motor) und ab 1973 auch F 223 LN (mit 320 PS DB-Motor) von Köhler Fahrzeugbau in Elmshorn mit einem Dreikammer-Siloaufbau an die Spedition Anhalt geliefert, die dann alle einen weißen Unterfahrschutz erhielten. Alle waren LN, was für Dreiaxser blattgedert mit einzelbereifter Nachlaufachse steht und nur der Letzte war ein LNL. Das zusätzliche L steht für Luftfederung an den Hinterachsen, was sich aber nach Aussage der Spedition Anhalt in der Praxis durch den hohen Schwerpunkt der Silos als nicht geeignet herausstellte.

Die Spedition Anhalt weist weiter darauf hin, dass es eine Liftachse nie gegeben hatte, auch nicht bei den letzten LNL-Modellen mit Mercedes-Motor!

Weiter wird ausgeführt, dass bei dem noch erhaltenen F 221 LN, der auch als Vorlage diente, die Achsen alle blattgedert sind und das dieses Fahrzeug, wie bereits erwähnt, einen weißen Unterfahrschutz aufweist.

Dieses Fahrzeug wird Ende August 2010 bei der 200-Jahr-Feier von Henschel, neben weit über 100 weiteren Henschel-Fahrzeugen aus ganz Europa, in Kassel gezeigt.

Ich bedanke mich bei Herrn Anhalt von der Spedition Anhalt für die zur Verfügung gestellten Informationen.

Bei der Modellumsetzung musste also, um ein dreiachsiges 6 x 2-Fahrgestell mit einzelbereifter Nachlaufachse darzustellen, ein Kompromiss gefunden werden, der Wiking beim Griff zum Fahrgestell des MB NG gelang. Weitere Abweichungen zum Vorbild sind der in Chassisfarbe ausgeführte Unterfahrschutz, die Frontgestaltung am Dach und der mittige Kühlergrill. Das Original verfügt bereits über den breiteren Kühlergrill, der zuletzt bei den Vorbildern in Erscheinung trat.

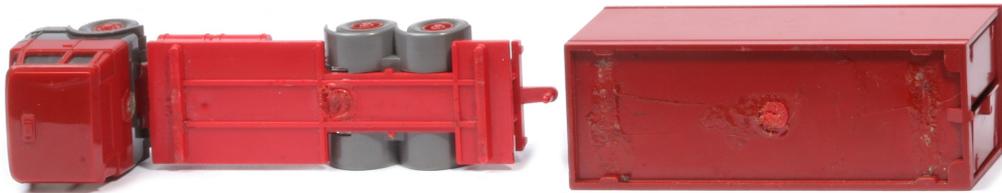
Nachfolgend eine Tabelle mit den Hanomag-Henschel-Komponenten, am Beispiel der Wiking-Nr. 44/440, soweit aus den alten Wiking-Unterlagen ersichtlich. Ergänzungen von mir sind farblich abgesetzt. Fehlende Komponenten wurden vermutlich damals nicht erfasst, da zu der Zeit noch für andere Modelle in Produktion befindlich.

Wiking-Nr.	Folge-Nr. nach Gelbem Katalog	Typ	Typ	Anspritzpunkt	Teile	Form	Maschine	Modelle bzw. Modellteile in einer Form	Bemerkung
1168	0440 /07-14	HH F 221 KLZ (3/2), Fahrerh.-Obert. + Fahrerh.-Untert.	Henschel F 221 Fahrerhaus (Ober + Unterteil, Schlafkabine)	zentral	2	Stahl	EB	1 x Fahrerh.-Obert. + 1 x Fahrerh.-Untert.	s. 49, 1169
49	0440 /07-14	HH F 221 KLZ (3/2), LKW-Fahrgest.	Eurotainer Fahrgest. (Dreiachs-LKW-Fahrgest.) (Henschel Nr. 44)	zentral	2	Stahl	SU	1 x Fahrgest., 2tlg.	s. 1168, 1169
1169	0440 /07-14	HH F 221 KLZ (3/2), Vergl.	Henschel Verglasung F 221	zentral	8	Stahl	EB	8 x Vergl.	s. 49, 1168
1370		Kotflügelteil, 12 Ø, 2achsrig, 1fach, LKW	Kotflügelteile f. Doppelachsen 12 Ø Räder (Aufsatzkotflügel o. Achslager [Skizze]) (Süß Nr. 17)	zentral	8	Stahl	SU	8 x Kotflügelteil o. Achslager, 2achsrig, 1fach	vmtl. f. SZM-Fahrgest. Mag. 235 D u. MAN F 7 ff., sow. f. LKW-Fahrgest. Mag. 235 D u. HH F 221 ff., MB LP 2223 Kabelrollen-LKW



440 Hanomag-Henschel F 221 6 x 4 Kofferlastzug „Philips“, 1976

Interessant erscheint der Hinweis auf den Begriff „Eurotainer“ (siehe obige Tabelle) im Zusammenhang mit einem Modell, welches im Frühjahr 2009 auf einem Sammlertreffen zu sehen war und das unter dem Kofferaufbau eine Zwischenplatte trug, die einem Wechselbrückenrahmen entsprechen würde.

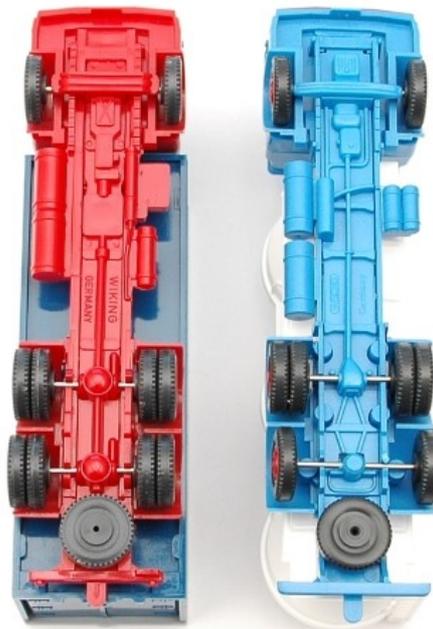


Sollte es sich hier um das sog. Eurotainer-Fahrgestell aus den Wiking-Unterlagen handeln? Zumindest ist als Zwischenplatte unter dem eigentlichen Kofferaufbau eine Art Wechselbrückenrahmen zu sehen!



Fotos (2): © Hansjörg Baumann

Normalerweise ist der Koffer direkt auf das Fahrgestell geklebt. Obige Ausführung ist mir in der Serie nicht bekannt.



Links das „richtige“ Henschel-Fahrgestell in der 6x4-Ausführung. Rechts das 6x2-Fahrgestell des MB NG für das Großraumfahrerhaus. Schön zu sehen ist die Luftfederung und die Liftachse. Diese kann festgeklemmt werden, um den „gelifteten“ Zustand darzustellen.



Trotzdem macht sich das Mercedes-Fahrgestell bei dem Hanomag-Henschel nicht schlecht!



So sieht ein F 161 aus, vergleiche die falsche Bezeichnung auf der Verpackung des Modells und in den Neuheitenblättern sowie in der Internetpräsentation von Wiking! Front schon mit Hanomag-Henschel.



Links: Wiking-Front mit Hanomag-Henschel-Schriftzug
Rechts: Die erste Frontgestaltung, noch vor der Fusion mit Hanomag!

Fotos (2): © Olaf Nordsieck



Das Vorbild: der Hanomag-Henschel F 221 LN mit breitem Kühlergrill



Die Rückseite mit weißem Unterfahrschutz

Fotos: © Sped. Anhalt



Beachte: die andere Gestaltung des Kotflügelteiles – auch diese Ausführung gab es bei Wiking – und blattgedernte Achsen. Die Nachlaufachse ist nicht liftbar!



„Urmodell“ von Herrn Anhalt

Fotos: © Sped. Anhalt

Exkurs Henschel HS 14/16: Die Henschel-LKW HS 14/HS 16 wurden von Wiking als Solo-LKW zuerst als HS 14 vorgestellt, mit Einführung der Plane wurde aus dem Nahverkehrs-LKW HS 14 der HS 16. Dieses völlig unabhängig von der Form des Fahrerhauses, siehe die damaligen Preislisten und die immer als HS 16 TL und TS bezeichneten Werbemodelle für Henschel mit dem Fernverkehrs-Fahrerhaus. Die Ziffern beziehen sich, wie bereits erwähnt, auf das zulässige Gesamtgewicht des Lastkraftwagens bzw. der Zugmaschine, wobei mit der neuen Bezeichnung HS 16 geänderte gesetzliche Bestimmungen nachvollzogen wurden. Die Bezeichnung für einen Dreiachs-LKW beim Vorbild war entsprechend HS 22 TL. Unter den Sammlern hat sich, vermutlich durch die Eingliederung in einem einschlägigen Sammlerkatalog, für das Fernverkehrs-Fahrerhaus die Bezeichnung HS 14 und für das Nahverkehrs-Fahrerhaus die Bezeichnung HS 16 eingebürgert.

Katalog-Angaben (Wiking):

- 1963 41p Henschel HS 14 Lkw (abgebildet mit Nahverkehrs-Fahrerhaus)
- 1963 41f Henschel HS 14 Fernlaster (abgebildet mit Fernverkehrs-Fahrerhaus)

Die Benennung der Sattelzüge erfolgte immer neutral, z. B. Großer Pritschen-Sattelschlepper (1964) oder Esso-Supertankwagen (1965, identisch mit der Bezeichnung des Bimot)

- 1965 41p Henschel HS 16 (abgebildet mit Nahverkehrs-Fahrerhaus und Plane, das Modell 41f war entfallen)

Ich bedanke mich bei Olaf Nordsieck (www.olafs-fotoseite.de), Hansjörg Baumann (www.wiking-auto.de), Köhler Fahrzeugbau (www.koehler-fahrzeug-service.de) und der Spedition Anhalt (www.anhalt.de) für die freundliche Unterstützung.

Der historische Fuhrpark der Spedition Anhalt böte abschließend bemerkt noch genügend Potential für Modelle auf Basis Scania LB 111, Krupp Frontlenker oder weitere Ausführungen mit dem Hanomag-Henschel F 221 z. B. als Sattelzug von Wiking!

Wiking-Modell-Weitlauf-Meisterschaft

Das WM-Spiel

entwickelt vom Wiking-Stammtisch Hildesheim

Benötigt werden ein Wiking-Autotransporter Nr. 58/580, eine Verladerampe 158 und ein Wiking Modell.

Verladerampe so an den Aufbau des Autotransporters stellen, dass beide eine Einheit bilden.

Wiking-Modell vom Autotransporter über die Verladerampe **ohne** Schwung nach vorn rollen lassen.

Gemessen wird vom Ende der Rampe. Sieger ist das Modell, welches am weitesten rollt.

Spaßfaktor, Spielleidenschaft sind garantiert.

Ausprobieren! Es macht Spaß!

PS: Wer keinen Autotransporter hat, kann es auch nur mit der Verladerampe probieren. Klappt fast genauso gut und macht genauso viel Spaß.



Impressum

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

Wiking Sammler Netzwerk

Redaktion: Michael Broer, Michael Weber

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
Lutz Fänger
Kerstin Gerlach
Rüdiger Göbelsmann
Holger Hausmann
Helmut Hillebrand
Michael Reichardt

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.

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