



Wiking Sammler Netzwerk

Die Online-Zeitschrift Ausgabe 9 Februar 2011

In dieser Ausgabe:

Editorial	Seite 2
Graue Maus oder Klassiker der 60er Jahre? Der Chevrolet Malibu von Wiking	Seite 3
Bugsiers, die hanseatischen Kraftzwerge	Seite 14
Ein bestechender Lastzug – Krupp Titan, Teil III	Seite 20
Die psychosozialen Auswirkungen des Sammlertriebs ...	Seite 27
Opel Kapitän 1959 – Die Neuauflagen	Seite 29
Pins im Maßstab 1:160	Seite 32
Wiking-Landfahrzeuge 1:200, Teil V	Seite 34
Kleine Panzer – Panther, Tiger & Co, Teil I	Seite 38
Wiking-Kopien aus Frankreich?	Seite 46
Wechselvolle Kontinuität	Seite 48
Roskopf Miniatur Modelle, Teil III	Seite 50
Wiking trifft Wiking 2010	Seite 56
Rudis Neuheitenschau	Seite 63
Internationale Modellbahnausstellung 2010	Seite 66
Impressum	Seite 67



Editorial

Hier ist sie nun, die 1. Ausgabe des 3. Jahrgangs und die insgesamt 9. Ausgabe der Online-Zeitschrift, diesmal mit 67 Seiten und 14 Artikeln. Zunächst einmal vielen Dank an alle Autoren – worunter auch einige neue –, die diese Fülle an Texten und Informationen zur Verfügung gestellt haben.

Die Palette der Themen ist dieses Mal sehr breit, von historischen Modellen bis zu Neuheiten, von Militärmodellen über Schiffe bis zu den Verkehrsmodellen, von echten Raritäten bis hin zu Wiking-Kopien sollte für jeden etwas Lesenswertes dabei sein. Abgerundet werden diese Modellstudien durch Berichte aus dem Sammlerleben und von Sammlertreffen. Auch der Humor kommt sicherlich nicht zu kurz.

Viel hat sich in der Wiking-Sammler-Welt nicht geändert seit der letzten Ausgabe. Bei den neuen Modellen ist Wiking nach Meinung vieler wieder auf dem richtigen Weg. Bei den Neuauflagen diskutiert man nach wie vor sehr kontrovers über Sinn und Unsinn, den einen freuen und den anderen ärgern sie. Und die Sammler alter Modelle ärgern sich nach wie vor über die scheinbar nie versiegenden Quellen zweifelhafter Modelle, plumper Fälschungen und „neuwertiger“ Bastelarbeiten. Also – nichts wirklich Neues.

Ob die Ausgabe 9 dieser Zeitschrift für *jeden* etwas Neues zu bieten hat, werden wir natürlich nie erfahren, aber natürlich hoffen wir, dass es so sein möge!

Abschließend hier noch einmal die Adresse, unter der wir per Mail gern Anregungen, Kritik und – natürlich nur in Ausnahmefällen – Lob entgegen nehmen:

redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de

Und nun:

VIEL SPASS BEIM LESEN!

Graue Maus oder Klassiker der 60er Jahre?

Der Chevrolet Malibu von Wiking

von Andreas Wollasch (Text und Fotos)

Dem Chevrolet Malibu von Wiking haftet bis heute das Image einer grauen Maus an. Von den Berlinern 1966 unter der Katalognummer 22m (ab 1974: 220) herausgebracht, hielt er sich lange 22 Jahre bis 1988 im Programm. Trotz kleiner Änderungen im Detail hat Wiking in der ganzen Produktionszeit anders als bei vielen deutschen Pkw die mehrfachen Änderungen der Form beim Original nie nachvollzogen. Ähnlich wie der andere „Amerikaner“, der Ford Continental, der bis in die 80er Jahre sogar noch ohne Inneneinrichtung hergestellt wurde, lief der Malibu im Programm irgendwie mit. Bei Sammlern war und ist er wenig beliebt, und auch Modellbahner konnten nicht viel mit ihm anfangen: Vor den damals üblichen Faller-Siedlungshäuschen hätte er wie ein exotischer Fremdkörper gewirkt.

Dabei hat der Malibu das Image der grauen Maus eigentlich nicht verdient: Schon ohne Heckflossen, zeichnet ihn eine zumindest für US-Verhältnisse klassisch-schlichte und dennoch elegante Formgebung aus, und das Wiking-Modell gibt den Ur-Malibu meiner Meinung nach auch hervorragend wieder.

Das historische Vorbild

Der Chevrolet Malibu hieß zunächst Chevrolet Chevelle und wurde in den Modelljahren 1964 bis 1977 von Chevrolet in den USA als erstes Mittelklasse-Modell gebaut. Er sollte eine Lücke im Modellprogramm schließen und dem ähnlich dimensionierten Ford Fairlane Konkurrenz machen. Die Unter-Modellreihen hießen Chevelle 300, Chevelle 300 Deluxe, Chevelle SS, Chevelle Concours, Chevelle Laguna – und eben Chevelle Malibu. Der Malibu galt als die Luxusversion der Chevelle-Baureihe. Erst im Modelljahr 1978 erhielt die gesamte Baureihe den Namen Chevrolet Malibu – verbunden mit deutlichen Formänderungen. Die von Wiking gewählte Modellbezeichnung ist somit verkürzt bzw. greift ihrer Zeit um über 10 Jahre voraus.

Das exakte Vorbild für das Wiking-Modell ist nicht leicht zu bestimmen. Wiking hat die erste Generation des Malibu (1964-67) nachgebildet. Am nächsten kommen dürfte der Chevrolet Chevelle Malibu Hardtop Coupé von 1965. Unter <http://auto.howstuffworks.com/1965-chevrolet-chevelle-malibu-ss-hardtop-coupe.htm> gibt es eine schöne Bilderserie, die auch Innenaufnahmen des Vorbilds enthält.

Wiking – die erste Version

Die erste Version des Malibu brachte Wiking 1966 auf den Markt. Es war ein Modell noch ohne Zughaken und mit eingesetztem Lenkrad – für mich der schönste von allen. Der Malibu gehörte zusammen mit dem Mercedes 600 und dem Opel Admiral zu den ganz wenigen Pkw, die mit einer Federung ausgestattet waren. Dementsprechend war der Kaufpreis mit 1,20 DM zunächst etwas höher angesetzt, erwies sich aber als nicht durchsetzbar und musste daher schon bald wieder auf 1,- DM (den damals üblichen Pkw-Preis) heruntergefahren werden. Als die Wiking-Preise später durch das ganze Sortiment hindurch immer weiter anstiegen, machte auch der Malibu keine Ausnahme. In seinem letzten Produktionsjahr 1988 kostete er 2,90 DM.

Die Verglasung war ähnlich wie beim Opel Commodore mit offenen Seitenscheiben ausgeführt, die wie heruntergekurbelt wirkten. Wo später der Zughaken ansetzte, hatte die erste Version noch ein leicht gewölbtes US-Nummernschild, für das in der Stoßstange eine große Aussparung gelassen wurde. Diese beiden Details macht es übrigens unmöglich, die

älteste Version aus einer neueren durch Abknipsen des Zughakens zu fälschen! Die Scheinwerfer im silbernen Kühlergrill waren nur anfangs zusätzlich gesilbert, während die Rückleuchten bei allen Modellvarianten immer unbemalt blieben.



Malibu in achatgrau aus der ersten Serie mit Riffelkappen - noch ohne Zughaken.

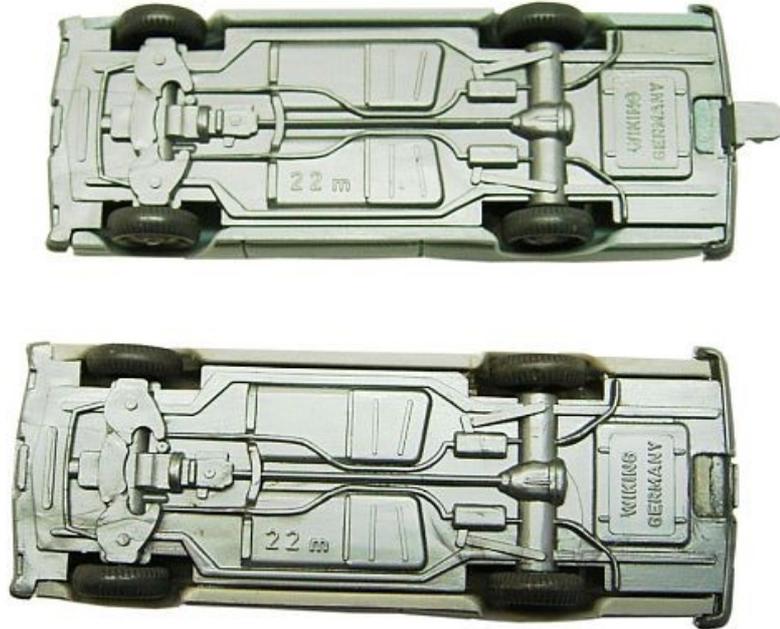


Vorderansicht: Kühlergrill mit bemalten Scheinwerfern – ein Detail, welches auch am Modell leider fast unsichtbar bleibt.



Rückansicht: Man sieht gut das gewölbte Nummernschild mit der entsprechend großen Aussparung in der Stoßstange.

Die Bodenplatte wurde von 1966 bis 1988 – abgesehen vom Zughaken – unverändert produziert; die Bodenprägung lautete die ganze Zeit über 22m/WIKING/GERMANY. Allerdings bestanden die alten Bodenplatten noch aus einer anderen Legierung, die sie „silberner“ wirken ließ. Neuere Bodenplatten wirken demgegenüber irgendwie grauer und matter – ein Phänomen, welches sich auch bei anderen Modellen beobachten lässt.



*Die Bodenplatte - unten ohne, oben mit integriertem Zughaken.
Die untere Bodenplatte ist deutlich silbriger!*

Produziert wurde der erste Malibu von Wiking nur vier Jahre bis 1970.

Wiking – die zweite Version

Die zweite Version des Malibu kam ebenfalls nur auf eine relativ kurze Produktionszeit – von 1971 bis 1975. Die entscheidende Änderung zur ersten Serie war ein integrierter Zughaken, für dessen Ansatzpunkt das ehemalige Nummernschild eingeebnet und in eine plane Fläche verwandelt wurde. Außerdem fiel die Aussparung in der Stoßstange für den Zughaken jetzt schmaler aus als zuvor für das Nummernschild.

Der Zughaken sollte die Spielfunktion des Modells erhöhen, indem er das Anhängen von Wohnwagen oder Bootsanhängern ermöglichte, und damit wohl auch den Verkauf ankurbeln. Tatsächlich bescherte diese Änderung dem Sammler in den folgenden Jahren eine Geschenkpackung, die heute durchaus gesucht ist: „Motorboot-Landtransport“ mit Chevrolet Malibu (produziert 1974-1978). Allerdings wirkte dieser Zuhaken aufgrund seiner gewaltigen Ausmaße ziemlich ungeschlachtet und verunstaltete die vormals so elegante Heckpartie sehr. Mit Platte betrug seine Höhe beim Modell ca. 4 mm, was im Original der stattlichen Höhe von ca. 35 cm entsprechen würde! Man begegnet daher bei diesem Modell auffallend oft Exemplaren mit sauber abgefeiltem Zughaken oder auch nur verkürztem Zughakenstift.



Malibu mit integriertem Zughaken und kleinerer Aussparung in der hinteren Stoßstange.

Charakteristisch für die zweite Serie ist die fast durchgängige Verwendung von grauen Standardrädern mit flacher Nabe, wie sie in dieser Zeit auch bei Klein-Lkw eingesetzt wurden (vgl. Wiking Datenbank R018). Ein Grund dafür ist mir nicht bekannt. Räder mit silberner Riffelkappe, wie sie in der ersten und dritten Serie immer zum Einsatz kamen, sind mir hier nur bei der Farbvariante hellelfenbein (GK 220/6 D.) bekannt. Im Vergleich zu den Riffelkappenrädern wirken die recht wuchtigen und deutlich profilierten Standardräder neuerer Bauart am Malibu wie Winterreifen. Es ist interessant, wie sehr die jeweils verwendete Radform den Gesamteindruck eines Modells verändert.



Malibu in lichtgrün aus der zweiten Serie mit profilierten grauen Standardrädern.

Auch der Malibu der zweiten, mittleren Version hatte immer ein eingesetztes Lenkrad. Ebenfalls gibt es bis in diese Serie hinein noch die zusätzlich gesilberten Scheinwerfer - allerdings schon nicht mehr durchgängig.

Wiking – die dritte und letzte Version

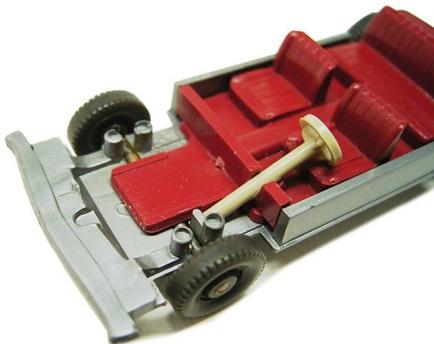
Die letzte Version des Malibu behält den Zughaken bei – damit werden die original ohne Zughaken produzierten Modelle heute fast schon zu einer Seltenheit. Die auffällige Neuerung dieser Serie ist die Verwendung einer Inneneinrichtung mit integriertem Lenkrad. In dieser Form wurde der Malibu von Wiking am längsten produziert – zwölf Jahre hindurch von 1976 bis 1988.



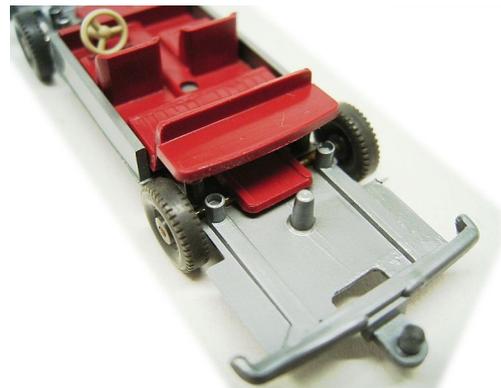
Malibu in türkis mit neuer weinroter Inneneinrichtung und wieder mit Riffelkappen – eine wunderschöne Farbkombination!

Unter der Lupe: Die Federung

Die Federung, die dem Malibu zusammen mit Mercedes 600 und Opel Admiral eine gewisse Exklusivität verlieh, war bei einem so kleinen Modell zwar an sich ein filigranes Meisterwerk der Technik, aber im Alltag doch recht störungsanfällig. Zunächst bestand sie aus einem separaten Federungsteil - einem unter die Inneneinrichtung eingeklebten Plättchen mit zwei Plastikzungen, die sich jeweils über die Vorder- und Hinterachse legten. Unbelastet ist der Widerstand der Zungen ausreichend, um den Achsen Stabilität zu verleihen; bei Druck geben diese mehr oder weniger nach und erlauben damit sogar vorbildgerecht das elastische Federn einzelner Räder. Vier kleine Begrenzungsstifte an den äußeren Enden jeder Achse verhindern deren Flattern und halten die Achse sauber in der Spur. Diese „Stabilisatoren“ sind Teil der Bodenplatte.



Federung der Vorderachse.



Federung der Hinterachse.

Die im Gelben Katalog gemachte Aussage, beim Malibu sei nur die Hinterachse gefedert, trifft also nicht zu. Die Federung erwies sich in der Praxis aber als recht schwergängig, also wenig flexibel. Das Rollverhalten gefederter Modelle war - wikinguntypisch – schlecht, und wurde bei der Produktion an den Fixierungspunkten des Plättchens zu viel Kleber aufgebracht, lief das Modell gar nicht mehr. Der Spielwert war also eher gering, die Kosten dagegen hoch, ohne dass sie sich am Markt durchsetzen ließen, und so verwundert es nicht, dass Wiking keine weiteren Modelle mehr außer den genannten mit diesem Detail ausstattete.

1976 erfuhr die Federung mit der Verwendung der Inneneinrichtung mit integriertem Lenkrad eine Modifizierung. Die vordere Plastikzunge war nun Bestandteil der Inneneinrichtung, die hintere wurde durch Plastikstifte unter der Hutablage ersetzt, die von oben federnd auf die Achse drückten (vgl. die Bilder im Magazinbeitrag „Federung“ von Holger Hausmann in der Wiking Datenbank). Allerdings hatte auch diese Variante ihre Tücken: Gerieten die Stifte bei der letzten Version des Malibu nur ein wenig zu kurz, arbeitete die Federung nicht mehr richtig, vielmehr hing das betreffende Modell dann wie ein überladenes Fahrzeug hinten durch.

Unter der Lupe: Die Inneneinrichtung

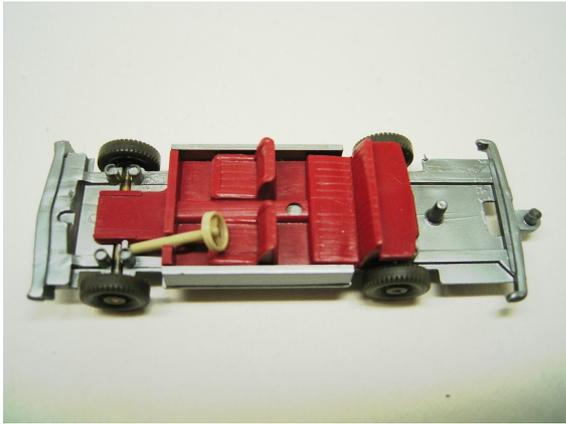
Der Malibu teilte sich die Inneneinrichtung mit anderen Modellen. Die ältere Version mit eingesetztem Lenkrad wurde zugleich im Opel Admiral verbaut, die neuere mit integriertem Lenkrad zusätzlich im Volvo 264, im Rolls Royce Silver Wraith und im Mercedes 300. Die Federungsfunktion entfiel bei den drei letztgenannten Modellen allerdings.

Das eingesetzte Lenkrad wurde meist dreispeichig, seltener auch vorbildgerecht zweispeichig verbaut. Es kam in mehreren beigefarbenen und bräunlichen Farbtönen vor, seltener auch in anthrazit. Das integrierte Lenkrad bei der dritten Modellversion war dann immer zweispeichig und damit wieder vorbildgerecht.



Eingesetzte Lenkräder in verschiedenen Farben, von links nach rechts: anthrazit, beige, bräunlich.

Ein interessantes Unterscheidungsmerkmal sind die unterschiedlich positionierten Arretierlöcher am Boden der Inneneinrichtung. Frühe Modelle wie der achatgraue Malibu ohne Zughaken haben oft überhaupt kein Arretierungsloch. Später saß es zunächst hinten, und zwar mittig auf dem Kardantunnel vor der Rückbank, wo es einen integrierten Stift der Bodenplatte aufnahm und die Inneneinrichtung damit fixieren half. Bei den späteren Modellen wanderte das Arretierungsloch nach vorne zwischen die Vordersitze und blieb dort funktionslos (vgl. die Wiking-Chronik zum Malibu von Hans-Peter Maerker). Auch in der zweiten und dritten Version kommen gelegentlich Modelle ohne diese Bohrung vor.



Altes Arretierungsloch mit Sitz im Kardantunnel vor der Rückbank.



Neues Arretierungsloch zwischen den Vordersitzen.

Die Inneneinrichtungen waren zumeist in braunrot bis weinrot gehalten, was vor allem bei den lichtgrünen und türkisfarbenen Karosseriefarben bestens harmonierte und wirkte, als sei das Modell gerade einem zeitgenössischen Hochglanzprospekt von Chevrolet entstieg. Seltener gab es auch andere Farbtöne – lichtgrau, graubeige, hellelfenbein oder blassbraun. Insbesondere der schwefelgelbe Malibu besaß meist eine bräunliche Inneneinrichtung, während der braunrote – wohl aus Gründen der Ästhetik – mir überhaupt nicht mit farbgleichen Sitzen bekannt ist.



Inneneinrichtungen in unterschiedlichen Farben, von links nach rechts: blassbraun, hellelfenbein, weinrot, dunkelweinrot.

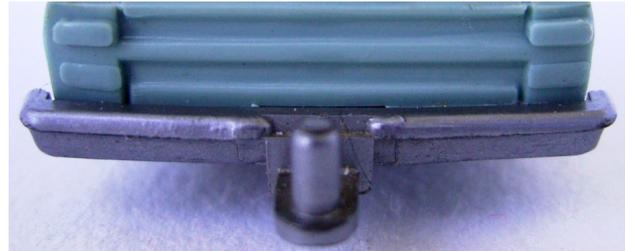
Unter der Lupe - Die Karosserie

Obwohl die Form der Karosserie von Wiking nie geändert wurde, existieren zwei eindeutig unterscheidbare Ausführungen. Der Unterschied liegt in den Rückleuchten. Die von mir als Form A bezeichnete Variante besitzt klar konturierte Rückleuchten mit abgerundeten Ecken, die zu der jeweiligen Kotflügelkante den gleichen Abstand einhalten, also sauber zentriert sind. Form B hat dagegen auf der Beifahrerseite grobere und kantigere Rückleuchten, die wirken, als seien sie nach außen verschoben. Möglicherweise entsteht dieser Eindruck aber auch durch eine unterschiedliche Dicke der Kotflügel. Auf jeden Fall wirkt diese zweite Variante unsauber und wie verwischt.

Diese Unterschiede tauchen in der zweiten und dritten Produktionsserie jeweils parallel auf, wobei sich Form B in der dritten und letzten Serie auffallend häufig wiederfindet. Zwei Nester in einer Form oder ein mit den Jahren entstandener Formenverschleiß? – Die Frage ist schwer zu beantworten.



*Karosserie Form A
Rückleuchten sauber zentriert.*



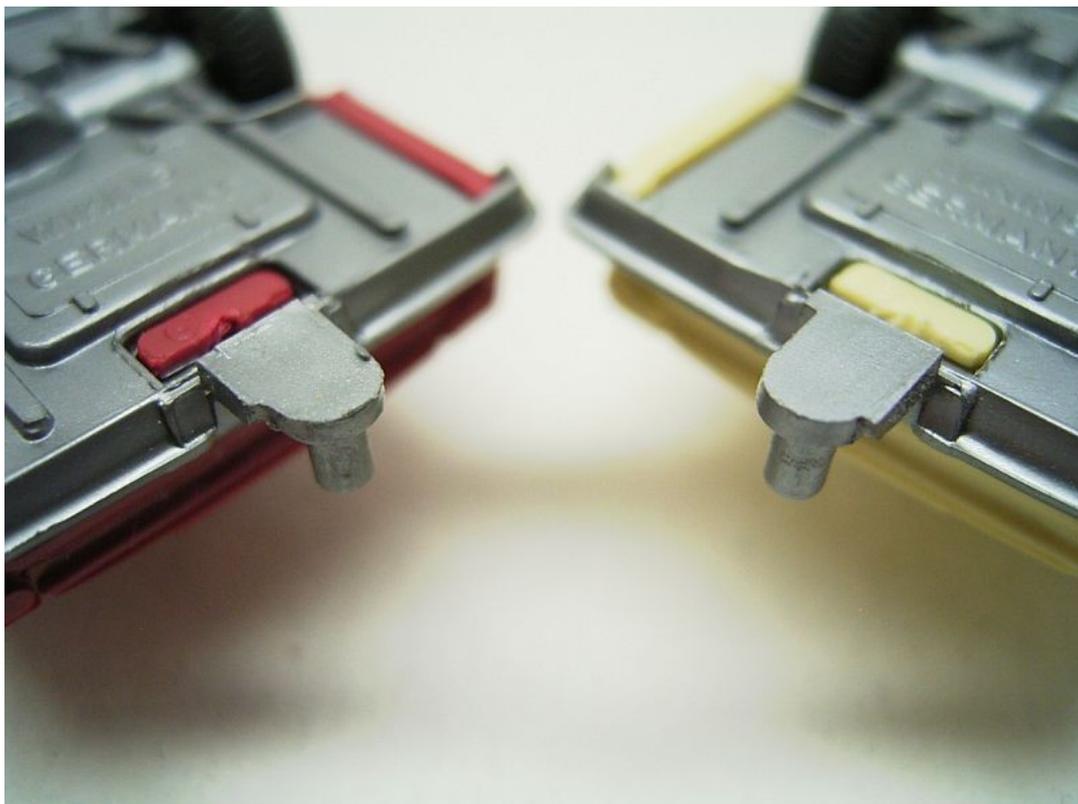
*Karosserie Form B
Rückleuchten rechts nach außen
„verrutscht“.*

Unter der Lupe - Das Chassis

Auch bei den Bodenplatten gibt es Unterschiede. Schon auf den ersten Blick unterscheiden lässt sich natürlich die Bodenplatte ohne von der mit integriertem Zughaken. Aber auch bei letzterer gibt es noch einmal mehrere kleine Unterschiede, die auf zwei verschiedene Ausführungen hinweisen: Form 1 hat den Anspritzpunkt am von unten gesehen rechten hinteren Radkasten, die Kardanwelle ist sauber und schmal konturiert. Form 2 mit Anspritzpunkt am linken hinteren Radkasten besitzt dagegen eine nach hinten etwas gröbere und breitere Kardanwelle – als wäre das Plastik beim Spritzvorgang „verlaufen“. Die Platte unter dem Zughaken ist bei beiden Formen unterschiedlich geformt, vermutlich aufgrund der verschiedenen Gussgratüberstände. Vom Zughakenstift gibt es sogar drei Varianten: oberer Abschluss plan ausgeführt (I), oben mit feinem umlaufenden Grat (II) und mit einer Art Aufsatz, welche die Form eines Hütchens hat (III). Es könnte sich bei diesen Unterschieden um einen Formenverschleiß oder auch nur um Unsauberkeiten im Herstellungsprozess handeln.



Kardanwelle grob bei Anspritzpunkt links / Kardanwelle fein bei Anspritzpunkt rechts.



Zughakenplatten – Überstand links bei Anspritzpunkt links / Überstand rechts bei Anspritzpunkt rechts.



Unterschiedliche Zughakenstifte, von links nach rechts: plan ausgeführt (I), mit umlaufendem Grat (II), mit Hütchen (III).

Farbvarianten

Wiking verwendete für den Malibu überwiegend gedeckte Farbtöne – helles Grau, verschiedene Beigeabstufungen und blasses Grün -, die vermutlich der Realität entsprachen. Lediglich in der letzten Modellversion gab es mit dem kräftigen Türkis und den beiden letzten produzierten Farben Schwefelgelb und dunkles Rot einige „leuchtende“ Ausnahmen. Alle Farben lassen sich mit der neuen Farbkarte gut bestimmen. Für den zuverlässigen Überblick ist der Gelbe Katalog aufgrund seiner ausführlicheren Angaben dem Buch von Herrn Saure vorzuziehen. Letzteres reduziert die angegebenen Farben wieder, indem es mitunter Varianten zu einer Farbangabe zusammenfasst. Für den Sammler von Varianten ist dies nicht unbedingt hilfreich!

Auf der anderen Seite könnte es aber sein, dass der Gelbe Katalog zu viele Farbvarianten auflistet. Ich habe daher mit Sammlerkollegen einen Farbabgleich vorgenommen, der folgendes Ergebnis gebracht hat (alle Angaben nach GK):

- 220/5:** Nachgewiesen sind B. lichtgrau (bzw. besser achatgrau) und E. lichtgrün. - Bislang nicht nachzuweisen sind A. hellblaugrau, C. graubeige und D. hellelfenbein.
- 220/6:** Nachgewiesen sind A. lichtgrün, B. h'-lichtgrün, C. graubeige, D. hellelfenbein, E. d'-lichtgrün und F. grünlichbeige. Zusätzlich existiert „K.“ hellgelbgrau! – Bislang nicht nachzuweisen sind G. hellgraublau, H. hellblaugrau, I. lichtgrau und J. d'-braunweiß.
- 220/7:** Hier sind alle Farbvarianten von A. bis H. nachgewiesen.

Vielleicht können Leser dieses Beitrags noch weitere Varianten bestätigen – das wäre nicht nur wünschenswert, sondern ist durchaus auch wahrscheinlich, denn unser Cluster war mit ca. 45 Modellen nicht sehr groß.

Beim Modell GK 220/5 B. gibt Saure 464/1 A. eine zutreffende Korrektur: Die Farbe ist in aller Regel achatgrau und nicht, wie im GK angegeben, lichtgrau. Allerdings gibt es einzelne Sammler, die auch ein lichtgraues Modell besitzen. Bei GK 220/7 G. (hellbraunrot) / Saure 464/3 C. (weinrot) liegen beide Standardwerke nicht ganz richtig – die Wahrheit liegt hier etwa in der Mitte. Mir ist bei der Vorbereitung dieses Beitrags auch ein Modell untergekommen, welches beide gar nicht verzeichnen – ein Malibu der mittleren Serie mit eingesetztem Lenkrad und Zughaken in hellgelbgrau!



Bislang unbekannt – Malibu der mittleren Version in hellgelbgrau.

Noch ein Wort aus eigener Erfahrung zu den seltenen Farben: Saure hat den grünlichbeigefarbenen Malibu der mittleren Serie zum Farbjuwel erhoben, während er im Gelben Katalog nur im Mittelfeld liegt (Saure 464/2 A. bzw. GK 220/6 F.). Umgekehrt landen beim GK die lichtgrünen Varianten – allen voran das reine lichtgrün – in der Seltenheitsskala ganz vorne, während sie von Saure vergleichsweise unspektakulär eingestuft werden.



Wer ist der Seltenste im Lande? Malibu grünlichbeige vs. Malibu lichtgrün.

Ich selbst hätte in den letzten Wochen und Monaten, wenn ich es hätte wollen, leicht einen Händlerkarton mit grünlichbeigefarbenen Exemplaren füllen können (wobei festzuhalten ist, dass viele Verkäufer sich nicht auf eine genaue Farbangabe festlegen können oder wollen, die tatsächliche Farbe eines Modells sich also erst beim Auspacken zeigt). In der gleichen Zeit habe ich mit viel Mühe einen Malibu in lichtgrün und einen in d'-lichtgrün auftreiben können. Auch wenn das für eine aussagekräftige Statistik natürlich nicht ausreicht – ich halte die lichtgrünen Varianten dieses Modells mit dem Gelben Katalog weiterhin für seltener als den grünlichbeigefarbenen Malibu.

Der Malibu als Sammelobjekt

Wer den Chevrolet Chevelle Malibu in seinen unterschiedlichen Farb- und Formvarianten sammeln will, hat ein ebenso reizvolles wie überschaubares Sammelgebiet vor sich. Da die Modelle bei Sammlern nach wie vor nicht beliebt sind, fällt es zudem ausgesprochen preisgünstig aus. Weil das Modell grundsätzlich recht robust ist, gibt es auch nicht viele typische Schwachstellen. Der gelbe Katalog vermerkt unter dieser Rubrik sogar gar nichts. Neben (zumeist absichtlich) entfernten Zughaken sollte man vielleicht auf die Windschutzscheibe achten, die bei Modellen mit integriertem Lenkrad manchmal Prallschäden von innen haben kann, und auf die Federung, die nicht immer gleich sauber verarbeitet ist. Ein Modell mit gutem Rollvermögen wird sich so gut wie nie finden lassen – damit muss der Malibu-Sammler leben.

Eine Wiederauflage des Malibu hat es bei Wiking bislang nicht gegeben, aber vielleicht ist das ja noch nicht das letzte Wort? Wenn es einmal dazu kommen sollte, hätte sich der Malibu aber bedruckte Rückleuchten verdient. Ein Seitenblick zum Ford Continental zeigt, dass auch die Amerikaner unter den Wiking-Pkw als Wiederauflagen eine ausgesprochen gute Figur machen!

Bugsiers, die hanseatischen Kraftzwerge

von Gregor Gerlach (Text und Fotos)

Moin!

Große Schiffe wie die Queen Mary sind eine ganz feine Sache. Zumindest auf den Ozeanen und vor allem, solange sie manövrierfähig sind. Sie ohne fremde Hilfe in einem Hafen einzuparken ist allerdings so gut wie unmöglich. Und falls die Antriebe eines solchen Prachtstücks nicht mehr arbeiten, ist Rudern keine Option.

In solchen Fällen braucht es Kraftzwerge, die die Kolosse hilfreich an den Haken nehmen oder so lange rumschubsen, bis der Parkplatz passt.

Seit Erfindung der Motorkraft sind die Schlepper gerne in Anspruch genommene Helfer, manchmal auch Retter aus höchster Not. 1866 wurde in Hamburg eine Firma gegründet, die heute noch unter Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG firmiert. Viele ihrer Schiffe heißen Bugsier, inzwischen ist dieser Name an einigen Orten zu einem Synonym für Hafenschlepper geworden.

Kein Hafen kommt ohne Schlepper aus, das hat auch die Firma Wiking erkannt. Also hat sie ihren Königinnen der Meere seit 1937 ein Bugsier-Modell zur Seite gestellt.

Und über die möchte ich hier aus gegebenem Anlass mal ein paar Zeilen schreiben.

Jede Menge Schlepperchen

Im November 2010 saß ich mal ausnahmsweise zur richtigen Zeit an der richtigen Stelle. So kam ich in den Besitz von über 30 Bugsier-Modellen, die ein von uns gegangener Sammler über Jahrzehnte liebevoll zusammengetragen hat.

Diese Sammlung habe ich mir aus naheliegenden Gründen einmal genauer angesehen. Dann habe ich noch die zwei Varianten dazugestellt, die ich besitze, das versteigerte Konvolut aber nicht hatte.

Nicht explizit gewürdigt werden Varianten in der Bemalung, da dieses Thema kaum greifbar und noch weniger belegbar ist. Hier geht es nur um Formen, Materialien und Masten.

Die Formen

Die Wiking-Bugsiers wurden in drei Formen gefertigt. Eine lange und eine kurze Form für die Metall-Modelle sowie eine in der Länge genau dazwischen liegende, mittlere Form für die Kunststoff-Bugsiers.

Nebenstehend hinten das lange Metall-Modell, in der Mitte das Kunststoff-Modell und vorn das kurze Metall-Modell.



Auf dem unteren Bild sieht man die Unterschiede in den Formen. Das linke Metall-Modell stammt aus der langen Form, das rechte Kunststoff-Modell aus der mittellangen Form. Am einfachsten ist der Unterschied der Formen an dem Spalt zwischen Steuerhaus und Schornstein zu erkennen.



Die Form der kurzen Metall-Modelle ist bis auf die Länge weitgehend baugleich mit der mittleren der Kunststoff-Modelle und hat ebenfalls den Spalt zwischen Steuerhaus und Schornstein.

Einer Beachtung wert ist auch der ‚Knubbel‘ hinter dem Schornstein. Bei der langen Metall-Version (auf der Abbildung oben links) finden wir eine Konstruktion, die wohl den Schlepphaken symbolisieren soll.

An die ersten Bugsiers konnte man also mittels eines Bindfadens Leichter anhängen und wirklich damit rumspielen. Das Gegenstück dazu ist der große Lastkahn, dessen frühe Versionen über einen korrespondierenden Schlepphaken am Bug verfügen. Diese Spiel-Idee hat wohl nicht lange überlebt, spätere Modelle wie die Schute oder der 1.000-Tonnen-Lastkahn haben keinen Schlepphaken mehr.

Bei den Bugsiers schlägt sich diese Entwicklung dahingehend nieder, dass bei den jüngeren Formen der Schlepphaken durch einen Lüfter ersetzt wurde. Der hat den Vorteil, besser zu dem Modell zu passen und wer wirklich unbedingt schleppen will, kann den Bindfaden ja da dran tüddeln.

Die Zeiten

Die mir zugänglichen Quellen sind weitgehend einig, das zuerst ab dem Katalogjahr 1937 der lange Vollguss-Bugsier da war. Danach wurden in jeweils neuen Formen das kurze Metall-Modell und das Kunststoff-Modell produziert. Eine parallele Fertigung von Metallguss und Kunststoff kann ich mir eher nicht vorstellen, einen gleichzeitigen Verkauf schon. Die Lagerbestände sollen ja teilweise recht umfangreich gewesen sein.

Welche Kunststoff-Variante zu welcher Zeit produziert wurde, kann ich ebenfalls nicht sagen. Die Reihenfolge ist meine Mutmaßung und durch nichts belegt.

Bei den Masten oder eben deren Fehlen könnte schlicht fehlendes Rohmaterial eine Rolle gespielt haben. Ich gehe davon aus, dass außer bei dem langen Metall-Modell beides völlig legitim möglich ist

Metall-Modelle - lange Form mit Mast



Auf dem Bild die Modelle des Konvoluts aus der langen Form.
Alle meine 'Langen' haben einen Mast und sind als Vollguss ausgeführt.



Metall-Modelle - kurze Form mit Mast



Diese Modelle waren in dem Konvolut nicht vertreten und stammen aus meinem Fundus.
Es handelt sich hierbei um Hohl-guss, wie bei allen anderen kurzen Exemplaren auch.
Wer genau hinschaut, kann im Boden das etwas exzentrisch hervortretende Ende des Mastes erkennen.



Metall-Modelle - kurze Form ohne Mast



Auch diese Modelle stammen alle aus der kurzen Form und sind sämtlich als Hohl-guss ohne Bodenprägung ausgeführt.



Kunststoff-Modelle aus grauem Grundstoff mit Mast



Alle Kunststoff-Modelle entstammen ausnahmslos der gleichen Form, so auch die mit Mast. Die Bodenprägung lautet ‚Schlepper‘. Eine Besonderheit in mehrfacher Hinsicht ist der auf dem Gruppenbild links dargestellte Schlepper, auf den später noch genauer eingegangen wird.



Kunststoff-Modelle aus grauem Grundstoff ohne Mast



Rein zahlenmäßig stellen die grauen Kunststoff-Schlepper ohne Mast mit den kurzen Metall-Schleppern ohne Mast den größten Einzelposten der Rautenberg-Sammlung dar. Ob dies allerdings eine Fortschreibung bezogen auf die Produktionsmenge zulässt, wage ich zu bezweifeln.



Kunststoff-Modell aus weißem Grundstoff mit Mast



Dieses Modell stammt wieder aus meinem Fundus und nicht aus der Sammlung Rautenberg. Dort war diese Variante nicht enthalten. Auch hier ist wieder der Ansatz des Mastes im Boden zu erkennen.

Kunststoff-Modelle aus weißem Grundstoff ohne Mast



Die weißen Schlepper aus der Rautenberg-Sammlung haben alle keinen Mast.



Kunststoff-Modelle aus meliertem Grundstoff ohne Mast



Bei diesen Modellen ist erhöhte Wachsamkeit geboten, die Durchdringung der Farben kann sehr grob sein und so den Eindruck vermitteln, die Grundfarbe sei Braun oder Schwarz. Ein genauer Blick unter das Modell ist hier hilfreich.



Ein meliertes Modell mit Mast liegt weder in der Sammlung Rautenberg noch in meinem Fundus vor. Allerdings würde es mich wirklich wundern, wenn kein solches Modell produziert worden ist.

Der Exot

Was ist eine Wiking-Sammlung ohne Exoten? Entweder nicht komplett oder das Ergebnis eines geschwänzten Termins beim Augenarzt! So ist es bei den Bugsiers auch.

Eines der Modelle weist feine Besonderheiten auf, die sich erst bei genauem Hinsehen offenbaren. Die Rede ist von einem Kunststoff-Modell mit Mast.



Die Farbe des Decks entspricht wie bei dem grauen Bruder zur Rechten der Farbe des Spritzlings. Und in dieser Farbe kenne ich keinen weiteren Bugsier. Das kann schon mal passieren und es rechtfertigt sicher keine Einzelstellung dieses Schiffchens. Allerdings ist da noch die Bodenprägung ...



Das waren die Bugsiers aus dem Rautenberg-Konvolut. Ich hoffe, dass dieser kurze Blick in eine fremde Vitrine dem einen oder anderen gefallen hat.

Vor Gericht, auf hoher See und bei der Bugsier-Forschung ...

... ist der Mensch allein. Das ist schade, aber vielleicht ist es bei den Bugsiers nicht unabänderlich.

Ich selbst habe auf jeden Fall ein profundes Interesse daran zu erfahren, welche Bugsiers von Wiking wirklich produziert wurden. Zumindest ein rotes Kunststoff-Modell sowie Kunststoff-Modelle mit einem gebogenen Draht als Schlepphaken sollen ja nach Herrn Prof. Haevecker ebenfalls von Wiking gefertigt worden sein. Ebenso wäre es interessant zu wissen, ob tatsächlich ein kurzes Metall-Modell in Vollguss existiert.

Falls also jemand diesen Bericht liebt und solche Modelle in der Vitrine hat, würde ich mich über eine kurze Nachricht an gregor-g@netcologne.de wirklich freuen.

Auch falls das dazu führen sollte, diesen Bericht nochmals und unter Berücksichtigung aller dann nachgewiesenen Varianten schreiben zu dürfen.

Ein bestechender Lastzug

Krupp-Titan und Dreiachs-Anhänger der Peltzer-Ära

Teil 3: „Veteranen“, Wiederauflagen, Auftragsmodelle

von Michael Broer (Text und Fotos)



Zehn Jahre, nachdem der Krupp Titan aus dem Serienprogramm genommen wurde, entschließt sich Friedrich Peltzer zu einer Neuauflage und ihrer Eingliederung in eine neue Reihe, die er als „Veteranen“ bezeichnet und im LKW-Programm bereits im Jahr 1975 mit einer Neuauflage des Büssing 8000 begonnen worden ist.

In der Bildpreisliste von 1978 wird als Neuheit der *Krupp Titan Veteran 1955* angekündigt. Erstmals erscheint hiermit der „bestechende Lastzug“ als Komplettmodell in seiner immer schon gedachten Form: LKW und Anhänger werden von diesem Zeitpunkt an nur zusammenhängend als Lastzug ausgeliefert. Die ersten Modelle sind hellelfenbein mit rotem Fahrgestell und basaltgrauen Planen, nach einiger Zeit wird das rote Fahrgestell durch ein weinrotes ersetzt. Die Planen bleiben bei diesen Farbkombinationen grundsätzlich basaltgrau:

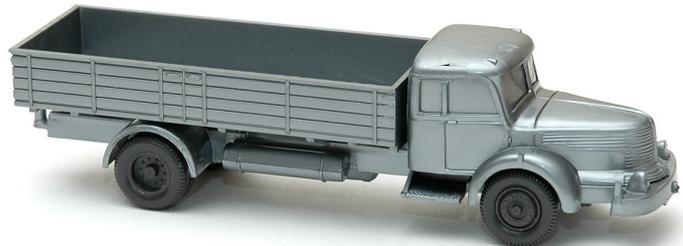


Vom vierten Jahr der Auslieferung an folgen dunklere Farbtöne bei den Aufbauten, Kabinen und Pritschen sind von nun an azur- und capriblau oder zuletzt „schwarzrot“, ein sehr dunkler roter Farbton, der in unterschiedlichsten Tönungen existiert. Da dieser Farbton vermutlich nur schlecht mit dem weinroten Ton des Fahrgestells harmoniert, werden für diese letzte Farbvariante schwarze Fahrgestelle produziert. Bei den azur- und capriblauen Modellen gab es ab Werk kurioserweise auch Mischauslieferungen mit z. B. azurblauen LKW und capriblauen Anhängern.



Mit den dunklen Aufbaufarben ändert sich auch die Standardfarbe der Plane, sind ist von nun an in dem helleren Silbergrau gehalten. Auf die sonst übliche Bemalung der Scheinwerfer wird bei den Veteranen-Lastzügen verzichtet, was der Optik der Modelle nicht unbedingt zu Gute kommt.

Sieht man von den Rädern ab – auf die später noch zurückzukommen sein wird -, so scheint das Modell auf den ersten Blick unverändert. Doch ein zweiter Blick verrät, dass die Kabine nicht mehr auf dem Stand von 1968 ist, wie hier an Hand eines Vorserien- bzw. Versuchs- oder Fotografiermodells (noch mit falschen Rädern, nämlich denen des Henschel HS 14/16) deutlich wird:



Die Kabine weist als wesentliche Formänderung Griffe und Scharniere an den Türen auf!

Doch das ist nicht alles: Sämtliche übrigen Bauteile, also Fahrgestell, Pritsche und Plane, werden einer grundlegenden Bearbeitung unterzogen - wobei das hier gezeigte Versuchsmodell noch mit dem Fahrgestell des letzten Serienmodells von 1968 ausgestattet ist, nämlich der Fahrgestell-Variante 3.

Das Fahrgestell wurde zunächst nur einer moderaten Überarbeitung unterzogen. Unter die Trittbretter wurde ein rechteckiger, nahezu quadratischer Rand graviert; zwecks Fixierung des Reserverads wurden auf der Oberseite des Fahrgestells zwei Stifte installiert (Variante 4).





Mit dem Übergang vom roten auf das weinrote Fahrgestell wird dann der durchbrochene Bereich hinter der Hinterachse zusätzlich durch eine Quertraverse verstärkt (Variante 5). Nun zeigen sich auch bei der Form A – neben den bereits auf obigem Foto sichtbaren Graten am Motorblock – deutliche Verschleißerscheinungen im mittleren Bereich des Auspuffrohres.



Welche Bedeutung ist nun dieser Quertraverse zuzumessen? Sie dient nicht etwa zur Verstärkung des hinteren Fahrgestellbereichs, sondern zur Aufnahme einer weiteren

Formbesonderheit, nämlich eines oben angebrachten Zapfens, auf den die Pritsche mittels einer an der Unterseite in der vorletzten Querstrebe integrierten Hülse gesteckt wird. Eine weitere derartige Zapfen-Hülse-Konstruktion findet sich – wie aus obigem Foto ersichtlich – im vorderen Bereich des Fahrgestells und der Pritsche an der zweiten Querstrebe. Somit wurde also auch die Pritsche einer Formänderung unterzogen – die hellelfenbeinfarbene Pritsche existiert also in zwei Varianten, von denen eine ausschließlich auf das rote, die andere ausschließlich auf das weinrote Fahrgestell passt. Damit entfällt bei der zweiten Variante erstmals die Verklebung zwischen Fahrgestell und Pritsche an der vorderen Querstrebe.

Eine weitere Formänderung betrifft die Plane: War das Dach bisher auch innen gewölbt, und trug es in der Mitte das alte Warenzeichen „WM im Kreis“, so ist es nun von innen gerade und ohne Warenzeichen. Ein Grund für diese Veränderung kann nur vermutet werden: Da signifikant häufige Brüche der Plane, die eine Verstärkung des Planendachs erforderlich gemacht hätten, nicht bekannt sind, ging es wahrscheinlich nur darum, das alte Wiking-Warenzeichen, das zu diesem Zeitpunkt ja bereits seit beinahe 20 Jahren nicht mehr im Gebrauch war, mit der Neuauflage als Veteran vom Planeninneren zu entfernen. Das Foto zeigt rechts die Plane vom letzten Modell der 60er Jahre.



Die Räder werden auf die jetzt üblichen zweiteiligen Varianten mit eingesetzten, andersfarbigen Felgen umgestellt. Vorn und hinten bekommt der LKW die gleichen Räder mit deutlich weniger vorbildgerechten eingesetzten Trilexfelgen aufgezogen, während bei den älteren Modellen die unterschiedliche Gestaltung der Räder auf Vorder- und Hinterachse der Wirklichkeit noch weitaus näher kam.

Und noch ein völlig neues Formteil tritt hinzu: Der Krupp Titan des Veteranen-Lastzuges hat erstmals eine Inneneinrichtung, bestehend aus Sitzen, Armaturenbrett und Lenkrad, integriert in einer gemeinsamen Form.



War bisher die Zugmaschine Gegenstand der Betrachtung, so soll im Folgenden der Dreiachs-Anhänger des Veteranen-Lastzuges einer genaueren Untersuchung unterworfen werden: Die Planen werden in oben genannter Art verändert, sie sind außerdem von nun an wieder geschlossen wie in der Anfangszeit. Weiteres auffälliges Unterscheidungsmerkmal zwischen Dreiachsanhänger des Veteranen-Lastzuges und seinem Vorgänger als Solo-Modell ist das Fehlen des Reserverades, zuvor angebracht unter dem hinteren Teil des Fahrgestells. Außerdem bekommt der Anhänger die gleichen Räder mit eingesetzten Trilexfelgen wie bereits der Pritschen-LKW.



Erst 1980/81 wird an dem Fahrgestell noch eine Veränderung angebracht: Die hinteren Querverstrebungen der Pendelachsen werden trapezförmig verstärkt, wie das oben stehende Foto zeigt. Links sieht man die letzte Version mit trapezförmiger Querverstrebung der Pendelachsen, rechts der Vorgänger mit gerader Verstrebung. Was das Foto ebenfalls zeigt: Es gibt zwei Varianten des Veteranen-Lastzuges in der hellelfenbein-weinroten Farbgebung.

Der Dreiachsanhänger des Krupp-Titan-Lastzuges findet neben auch noch bei einem weiteren Veteranen-Lastzug Verwendung: Der ein Jahr nach dem Krupp Titan erscheinende Lastzug mit einem Krupp 806 als Zugmaschine wird ebenfalls mit diesem Anhänger ausgestattet. Auch bei diesem Modell finden sich die unterschiedlichen Ausformungen der Pendelachse.

Bereits zu Zeiten der unverglasten Modelle produziert Wiking im Auftrag anderer Firmen; diese Auftragsmodelle können noch mit Fug und Recht als „Werbemodelle“ bezeichnet werden, denn sie dienen in der Tat ausschließlich Zwecken der Firmenwerbung. So ist vom unverglasten Koffer-LKW eine Sonderanfertigung für das Hamburger Möbelhaus Willems bekannt, das in den 50er Jahren diverse Werbemodelle bei Wiking in Auftrag gibt. Das Werbemodell unterscheidet sich lediglich durch den dreizeiligen Aufdruck (WILLEMS Einrichtungshaus Susannenstraße 15) vom Serienmodell, verwendet werden die Serienfarben Himmelblau und Hellgelbgrau, d.h. es werden einfach aus der laufenden Serie stammende Modelle anders bedruckt. Aus dem Thermoswagen wird somit zwangsläufig ein Möbelwagen.

Der Anfang der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts einsetzende Merchandising-Boom beschert auch Wiking eine Vielzahl von Aufträgen für entsprechende Modelle, die von den auftraggebenden Firmen auf diversen Vertriebskanälen veräußert werden, aber in der Regel nicht in den normalen Fachhandel kommen. An diesem Boom für Merchandising-Zwecke produzierter Modelle – vielfach sinnverstellend weiterhin als „Werbemodelle“ bezeichnet – partizipiert auch der Krupp Titan. Nachdem der Veteranen-Lastzug 1988 letztmalig ausgeliefert wurde, feiert er nun wie viele andere bereits ausgemusterte Modelle der Peltzer-Ära sein zweites Comeback, allerdings nie mehr als „bestechender Lastzug“ im Sinne Friedrich Peltzers: Die Auftragsmodelle erscheinen entweder als Solo-LKW oder als Lastzug mit Zweiachsanhänger. Aus diesem Grunde werden nachfolgend lediglich vorhandene Formänderungen beim Krupp Titan aufgezeigt.

Im Jahr 2001 – also dreizehn Jahre nach Produktionsende des Veteranen-Lastzuges – erscheint innerhalb eines Modell-Sets der Brauerei Warsteiner („Warsteiner Historical Motoring IX“) der Krupp Titan in entsprechender Brauerei-Optik.





Lediglich zwei Veränderungen weist dieses Modell gegenüber dem Krupp Titan des Veteranen-Lastzuges auf: Im vorderen Bereich des Fahrgestells wurde das moderne Wiking-Warenzeichen aufgebracht (Variante 6), und im Gegensatz zum Veteranen-Modell werden die Scheinwerfer wieder gesilbert. Ansonsten ist das Modell identisch mit dem Veteranen, auch die wenig vorbildgerechten, vorn und hinten gleichen Räder mit eingesetzten Trilixfelgen werden weiter verwendet.

Nach wie vor werden bei den Fahrgestellen beide Formen A und B verwendet, von denen mittlerweile auch die Form A deutlich sichtbare Verschleißerscheinungen aufweist: Es ist erstaunlich, dass eine Stahlform, die bereits zwei Jahre nach ihrer Herstellung erste Defekte zeigt, insgesamt fast 50 Jahre und damit sicherlich mehrere 100.000 Abspritzungen durchhält. Ebenso bemerkenswert ist es, dass bei sämtlichen vollzogenen Umbauten der Form niemand daran denkt, diese Defekte zu beheben.



Im Jahr 2004 erscheinen schließlich zwei Lastzüge, allerdings ohne den Dreiachsanhänger. Der nun dem Krupp Titan angehängte Zweiachsanhänger basiert auf dem Modell 40d/402, das seit 1966 im Programm ist. Zunächst wird dieser Hängerzug anlässlich einer Krupp-Sonderausstellung auf der TechnoClassica in Essen im Frühjahr des Jahres präsentiert, und zwar in zwei unterschiedlichen Bedruckungsvarianten, einmal als Lastzug der Spedition Hoffmann, zum zweiten bedruckt mit Logo und Schriftzug der Nutzfahrzeug-Veteranen-Gemeinschaft. Die Farbstellungen beider Modelle sind identisch.

Im September 2004 erscheint der Krupp Titan schließlich letztmalig aus den historischen Formen. Anlässlich der Internationalen Automobilausstellung für Nutzfahrzeuge in Hannover produziert Wiking als Sondermodell für den Messeverkauf erneut den von der TechnoClassica bekannten Lastzug mit Zweiachsanhänger, diesmal unbedruckt mit zinkgelbem Aufbau und stahlblauem Fahrgestell.



Mit diesem Modell ist der Krupp Titan aus historischen Formen nach fast 50 Jahren endgültig Geschichte, ebenfalls im Jahr 2004 erscheint bereits sein – bei Sammlern durchaus umstrittener – Nachfolger aus neu entwickelten Formen.

Damit endet der dritte und letzte Teil der Modellgeschichte des Krupp Titan aus der Werkstatt Peltzer/Kedzierski. Hier daher noch einmal ein kurzer Überblick:

Nur wenige Modelle sind in ihrer Variantenzahl so überschaubar wie der Krupp Titan, der zwar als Einzelmodell angeboten, aber in Kombination mit dem Dreiachsanhänger immer als Lastzug gedacht war. In den 14 Jahren seiner (ersten) Anwesenheit im Wiking-Programm werden er und sein „Partner“ zwar in vielen Details verändert, der äußerliche Gesamteindruck bleibt jedoch immer der gleiche, nämlich der eines „bestechenden Lastzuges“, und dies in nur zwei existierenden Aufbauvarianten, dem Pritschen- und dem Koffer-Lastzug. Letzterer verbleibt allerdings nur eine Produktionsperiode (1957-1968) im Programm.

Friedrich Peltzer lässt diese Modellkombination Zeit seines Lebens nicht los: 10 Jahre nach seiner letztmaligen Auslieferung werden die Formen wieder aus dem Fundus geholt und der vollständige Pritschen-Lastzug kommt als „Veteran“ erneut ins Programm, wo er sich weitere 11 Jahre hält – weit über den Tod seiner Schöpfer hinaus.

Die letzte Auferstehung feiert der Krupp Titan schließlich als Solo-LKW in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts, ohne jemals wieder in das Serienprogramm aufgenommen zu werden. Als Objekt für Merchandising-Zwecke mit dem Sammler als Hauptzielgruppe bleibt er noch vier Jahre präsent, bis er nach fast 50 Jahren durch ein Nachfolge-Modell aus neuen Formen ersetzt wird.

In all diesen Jahren bewahrt er sich die von ihm ausgehende Faszination als gelungene Miniatur eines der stärksten LKW der 50er Jahre des letzten Jahrhunderts, zunächst bei den spielenden Kindern, später – dem Wandel des Zeitgeistes entsprechend – beim Sammler historischer Verkehrsmodelle.

Die psychosozialen Auswirkungen des Sammlertriebs auf einen ganz normalen deutschen Haushalt

beschreibt Kerstin Gerlach

Psychosozial = auf das Erleben und Verhalten einer Person bezogen, insoweit es ihre Interaktion (=Wechselbeziehung) mit anderen Personen / Personengruppen und/oder Handlungen betrifft

Freitagmittag, 14.05 Uhr. Ich fahre leicht ermattet nach einer arbeitsreichen Woche mit meinem Smart die Rampe hinunter und ziehe nach dem Erreichen des Stellplatzes mit einem erleichterten Seufzer den Zündschlüssel ab. Mit der linken Hand rangiere ich den mit Lebensmitteln beladenen Einkaufsrolli durch die Tiefgarage, in der rechten Hand balanciere ich einen frischer Blumenstrauß und den Schlüsselbund. Zwei Finger sind noch frei, also lege ich auf dem Weg nach oben einen kurzen Stopp am Briefkasten ein und finde eine neue Speisekarte vom Pizza-Lieferdienst, eine Mitteilung der Hausverwaltung und zwei Benachrichtigungskarten von DHL über erfolglose Zustellversuche vor. So langsam müssten die Jungs aber wirklich wissen, wann jemand zu Hause ist, um die Päckchen entgegenzunehmen.

In der Wohnung angekommen fülle ich den Kühlschrank auf und stelle die Blumen in die Vase. Der Kater besteht zum Auftakt des Wochenendes mit Nachdruck auf eine außerplanmäßige Zwischenmahlzeit und bekommt sie natürlich auch.

Jetzt schnell umziehen und dann als erstes das Arbeitszimmer saubermachen: Parkett fegen, Staub wischen, auf dem Kater-Kratzbaum die Liegeflächen mit der Flusenbürste enthaaren. Geschafft! Schon höre ich den Schlüssel im Türschloss: mein Mann kommt nach Hause und greift noch in Hut und Mantel nach den beiden Benachrichtigungskarten auf dem Schuhschrank im Flur.

Er: "Oh, da müssen wir ja morgen zur Post!"

Ich: „Kein Problem. Hast Du ansonsten noch etwas vor am Samstag? Ich treffe mich nachmittags mit...“ Aber der Hausherr ist bereits auf dem Weg ins Schlafzimmer, um in etwas Bequemes zu schlüpfen. Kurz darauf begibt er sich in das frisch gereinigte Arbeitszimmer, und ich höre die vertraute Geräuschkulisse, die signalisiert, dass er der Computer gestartet wurde. Leise schließe ich die Tür und widme mich ungestört den restlichen Räumen und meiner hausfraulichen Reinigungsaktion.

Samstagmorgen. Nach dem Kurzbesuch bei der Post sind wir um zwei kleine Pakete reicher. Na ja, so klein nun auch wieder nicht, was auf eine Unmenge von Papierknäuel und Styroporchips schließen lässt, die dem Schutz eines klitzekleinen Wiking-Modells dienen und später die 20-Liter-Abfalltüte in der Küche gänzlich füllen werden. Nach einem spontanen Gemeinschaftsbesuch des Buchladens mit dem Ziel des Erwerbs von neuer Wiking-Fachliteratur erbeute ich als verantwortliche Lebensmittelbeauftragte im Laufschrift noch ein wenig frisches Brot und wir befinden uns auf dem Rückweg. Die Zeit drängt, denn die Päckchen wollen nun endlich geöffnet werden.

Im Anschluss an das Mittagessen starte ich einen erneuten Anlauf: „Schatz, ich treffe mich um 14 Uhr mit einer Freundin. Wir gehen ein bisschen bummeln, anschließend ins Kino und danach essen.“ Zwischen den Seiten des neuen Buches winden sich Worte hervor, die ansatzweise wie „Forum, lesen, Ebay, mailen“ klingen. Nun ja, er scheint auch Pläne für den Nachmittag zu haben. Beruhigt verlasse ich die Wohnung.

21.08 Uhr. Ich komme nach Hause. Mein Mann, schon mit der Zahnbürste im Mund, strahlt mich an. Was für ein liebevoller Empfang! Dann höre ich die Laute: „Knn ch dn hbn?“ Noch einmal bitte, aber diesmal ohne Zahnbürste: „Kann ich den haben?“ Er zeigt auf die von mir

nur unzureichend hinter dem Rücken verborgene Tüte mit dem Schuhkarton. Offensichtlich handelte es sich nicht um reine Wiedersehensfreude in Bezug auf meine Person, sondern um eine Begehrlichkeit hinsichtlich des Tüteninhalts. Er will den Karton meiner soeben erworbenen Lackschuhe in der Frühjahrs-Modifarbe Steingrau, die bestimmt phantastisch zu meinem Hosenanzug passen und die ich nur noch um einen Gürtel und eine passende Handtasche ergänzen muss, um den Look zu vervollkommen? Na ja, seit das Oberlandesgericht Hamm im Jahr 2004 entschieden hat, dass Umtausch von Waren auch ohne Originalverpackung..... Moment mal! Wann hat je eine Frau ein paar Schuhe umgetauscht oder in den Laden zurückgebracht? Also händige ich ihm den Karton leichten Herzens aus, weder der Einkauf an sich noch der Inhalt des Kartons werden dabei von männlicher Seite kommentiert. So kann man auch mit kleinen Sachen Männern eine Freude machen.

Sonntagnachmittag. In der Küche steht die große Schublade mit den Kochtöpfen offen. Habe ich die nach dem Spülen tatsächlich nicht geschlossen? Und irgendwie stehen die Töpfe auch anders als sonst. Beim Schließen der Schublade rutschen die Töpfe durcheinander, was nicht normal ist. DIE Neugier ist nicht umsonst weiblich, also leite ich entsprechende Nachforschungen ein.

Ich: „Schatz, willst Du noch etwas kochen?“ (gespielte Arglosigkeit)

Er: „Äh, nein danke. Ich brauchte nur die Gummifolie.“ (Teil-Geständnis)

Ich: „Welche Gummifolie?“ (So leicht kommst Du mir nicht davon, mein Lieber!)

Er: „Dieses Noppen-Ding unter den Töpfen.“ (erweitertes Geständnis mit Ortsangabe)

Aha, er meint die Anti-Rutsch-Matte aus genopptem Gummi, mit der die Schublade ausgelegt war, um beim Öffnen und Schließen ein Verrutschen der Töpfe zu verhindern.

Ich: „Wozu brauchst Du denn die Anti-Rutsch-Matte?“ (Motiv-Forschung)

Er: „Meine Wiking-Modelle rutschen sonst in dem Schuhkarton hin und her.“ (Fall aufgeklärt)

Jetzt sehe ich auch die zerschnittenen Reste meiner ehemaligen Küchenausstattung auf seinem Schreibtisch neben der Küchenschere liegen. Mit einem Seufzer gehe ich zurück in die Küche, notiere auf dem Einkaufszettel für nächsten Freitag den Namen eines schwedischen Möbelhauses mit blau-gelbem Logo und daneben die Worte Küchenabteilung / neue Anti-Rutsch-Matte.

Plötzlich huscht ein Lächeln über mein Gesicht. Mir ist eingefallen, dass mein geliebter Sammler vielleicht noch mehr Stauraum für kommende Wiking-Modelle braucht, und ich nehme mir vor, ihn tatkräftig durch den Erwerb weiterer Schuhe darin zu unterstützen. Anti-Rutsch-Matten-Reste für mindestens drei weitere Schuhkartons sind ja noch vorhanden.

Ja, so war das im Hause Gerlach bis zu jenem schicksalhaften Tag im Jahr 2010, als mein Mann bei einem Sammlerkollegen entdeckte, wie durchdacht und professionell auch der Laiensammler Wiking-Modelle aufbewahren und präsentieren kann: Ein Zimmer, welches einzig und alleine dem Thema Wiking gewidmet ist, mit wohldurchdachtem, von Meisterhand maßangefertigtem Aufbewahrungs- und Präsentationssystem für die Modelle; davor ein Tisch in den Ausmaßen, dass die sieben Kinder der Walton-Familie problemlos ihre Freunde zum Essen einladen könnten; ein Sofa zum Ausruhen und der Platz zum ungestörten Fotografieren wurden mir immer wiederkehrend in glühenden Farben geschildert, und ich erkannte, dass die gute alte Schuhkarton-Ära zu Ende ging.

Unter Einsatz erheblicher zeitlicher und finanzieller Mittel, nach tagelangen Recherchen im Internet, Akquirierung von zwei Handwerksbetrieben und mit viel Spaß an der Sache machten wir uns schließlich ans Werk. Alles, was sich im Laufe eines normalen Lebens ansammelt, wurde einer gnadenlosen Behalten/Verkaufen/Wegwerfen-Prüfung unterzogen. Einige Nachbarn äußerten die Vermutung, wir würden ausziehen....

Nach der erfolgreichen Schaffung von Platz wurden DHL und UPS tägliche Gäste bei uns, lieferten riesige Pakete und winzige Päckchen, deren Inhalt wir mit Begeisterung und aller uns zur Verfügung stehenden Kreativität verarbeiteten.

Und so entstand..... nein, das müsst Ihr Euch schon selber ansehen! Wer sich der Nähe befindet (z.B. nach der nächsten Saure-Versteigerung), ist hiermit herzlich eingeladen, uns zu besuchen und einen Blick darauf zu werfen.

Opel Kapitän 1959 – Die Neuauflagen

von Frank Niester (Text und Fotos)

1961 war das Geburtsjahr des Opel Kapitän 1959 und bis zum 1967 war dieser im Wiking-Katalog zu finden.

Wie damals üblich - um ausgediente, aber noch intakte Formen weiter zu nutzen - wurde die Form des Opel Kapitän 59 umgearbeitet, um von 1968 bis 1969 erneut als Taxi zu erscheinen. Hierfür wurde im Dach eine Traverse samt Taxischild eingebracht. Am Chassis wurde die Achshalterung verstärkt. In seiner Wiking-Chronik hat Hans Peter Maerker diese Modelle aus den Jahren 1961-1969 ausführlich beschrieben.

1994 erschien dann eine Sonderpackung in Form einer Videohülle „Taximodelle von 1947 bis Heute“, in der erstmalig nach 1969 ein Opel Kapitän 59 in Taxiausführung enthalten war. Im gleichen Jahr erschien bei der Firma Volmer der Bausatz eines Taxistandes, dem ein ebensolches Taxi als Schmankerl beigelegt war.

Das Jahr 2000 stand vor der Tür, und so entschloss man sich bei Wiking im Jahre 1999, eine weitere Videohüllen-Edition „Modell-Legenden“ aufzulegen. Enthalten in dieser Packung war ein Opel Kapitän 59 in ziviler Ausführung. Hierfür wurde die Form des Opel Kapitän 59 komplett überarbeitet. Die Traverse mit Taxischild wurde entfernt und die Bodenplatte wurde geändert, um das aktuelle Wiking-Logo einbringen zu können.

Im Jahr 2000 lieferte Wiking ein rotes Auftragsmodell des Opels Kapitän 59 an den Opel-Modell-Treff Rüsselsheim.

In der Serie war der Opel Kapitän 59 als Bundeswehrfahrzeug „Militär“ von 2001 bis 2003 erneut im Wiking-Katalog präsent.

Die letzte Neuauflage des Opel Kapitän 59 stammt aus der Veltins-Auftragspackung "Auf dem Brauereihof in den frühen 60er Jahren" von 2007.

Diese Neuauflagen von 1994-2007, die sich nicht nur in der Farbgebung, sondern auch in Form und Bedruckung unterscheiden, sind im Folgenden im Detail beschrieben:

1. Kapitän Taxi – Taximodelle von 1947 - Heute Nr.99002 – 1994
2. Kapitän Taxi – Taxistand Volmer Nr.H0 3764 – 1994-1998
3. Kapitän – Modell Legenden Nr.9901858 – 1999
4. Kapitän – Opel-Modell-Treff 2000 Rüsselsheim Nr.11050
5. Kapitän – Bundeswehr Serie Nr.6961422 – 2001-2004
6. Kapitän – Auf dem Bauereihof in den frühen 60er Jahren – 2007



Von links nach rechts: Modelle 1 – 2 – 3 – 4 - 5 - 6

Karosserie

1-2 Taxi unverändert wie Serienmodell Nr.14x

Farbe schwarz, bei 1 zusätzlich Kühlerumrandung und Opel-Emblem silbern.

3-6 Limousine wie Serienmodell Nr.11 (Taxischild auf Form entfernt).

Der linke Kotflügel ist an der Oberkante gewölbt so hat es den Eindruck das der Scheinwerfer tiefer sitzt und am linken Rücklicht ist an der Innenkante eine Wulst – Verschleiß und/oder Nacharbeit der Form (Nur bei Karosserie aus Nest 1?).

Farbe 3 himmelblau/weiß komplett lackiert, Zierleisten und Fensterumrandung der Türen, Türklinken, Schweinwerfer und Kühler (komplett) silbern. Rücklichter rot.

Farbe 4 rot/cremeweiß, Zierleisten und Fensterumrandung der Türen, Türklinken und Schweinwerfer silbern.

Farbe 5 mattolivgrün, nur Scheinwerfer gesilbert.

Farbe 6 anthrazitgrau, Zierleisten und Fensterumrandung der Türen, Türklinken, Schweinwerfer und Kühlerumrandung und Opel-Emblem silbern



2 u. 1



3



4



5



6

Chassis

1-2 Taxi unverändert wie Serienmodell Nr.14x, nur mit WM auf Tank.

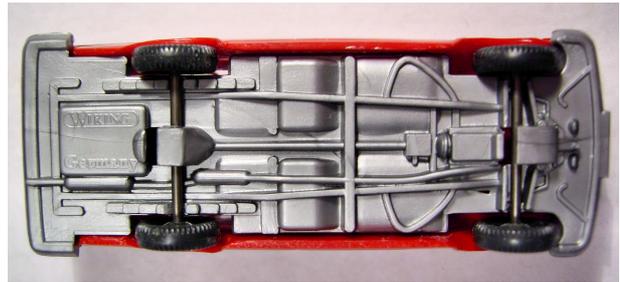
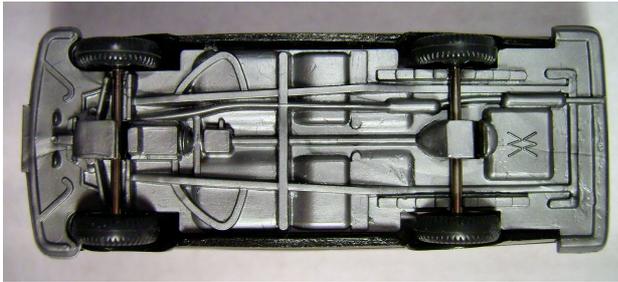
Farbe silbern.

3-6 Limousine Chassis mit neuem Wiking-Logo und Germany auf Tank.

Um das neue Wiking-Logo auf dem Tank unterzubringen, musste dieser vergrößert werden.

Farbe 3, 4 und 6 silbern.

Farbe 5 schwarz.



Verglasung

1-6 Klar mit Fensterstreben, in Karosserie eingeklebt.

Inneneinrichtung

1-6 Standardeinrichtung

Farbe 1+2 hellelfenbein

3 rot, mit kurzer Hutablage

4 silbergrau

5 schwarz

6 silbergrau



Räder

1+2 Standard 8mm mit silberner Riffelkappe

3 Standard 8mm mit glatter gesilberter Nabe

4 Standard 8mm mit silberner Riffelkappe

5 Standard 8mm mit glatter Narbe

6 Standard 8mm mit glatter gesilberter Nabe

Zum Vergleich der Rädertypen siehe Fotos.



Volmerbausatz Taxistand mit Opel Kapitän 59

Pins im Maßstab 1:160

Es begann 1995...

von Lutz Fänger (Text und Fotos)

Was mal als Geschenk und Erkennungszeichen für Sammler gedacht war, entwickelte sich im Laufe der Jahre zu einem kleinen und überschaubarem eigenen Sammelbereich. Um heute an einige Pins zu kommen, braucht man sehr gute Beziehungen, starke Nerven, Ausdauer und Beharrlichkeit.



Alles begann im Jahre 1995 mit einem **VW Käfer** in Weiß mit aufgedrucktem modernem Wiking-Logo auf der Kofferraumhaube.

Im Laufe der nächsten Jahre folgten:

- **Ferrari** in rot und gelb
- **Mercedes 300 SL** in rot
- **Mercedes 500 SL** in rot
- **Mercedes G 320** in bordeauxviolett und blaugrau
- **VW Golf III** in dunkelultramarin
- **VW Käfer 1500** in schwarz

Als bisher größter Pin erschien 1996 ein Betontransporter mit MB Fahrerhaus in den Farben Weiß und Blau. Dieser Pin war Bestandteil der Sonderpackung zur IAA Nutzfahrzeuge.



Weitere 1:160-Pins:

Mercedes 300 SL

- rot
- fenstergrau
- reinweiß
- hellgoldmetalllic

Mercedes Benz Classic Center
IAA 99
KOSTAL-Logo
Bestandteil einer H0-Packung

**VW Käfer 1500
VW New Beetle**

- fenstergrau
- reinweiß

Auto Museum Volkswagen
Modernes Wiking-Logo
Rosenbauer
Roter-Hahn-Logo
IAA 2005
PMS 2000 (H0-Packung)
Manner

- gelb
- hellrosa



**Porsche Boxter Cabrio
Opel Admiral
VW Kombi
VW Transporter**

- reinweiß
- maritimblau
- dunkelsignalblau
- moosgrün
- blaugrün
- adriablau

Modernes Wiking-Logo
IAA 2005
www.vw-bus-museum.de
www.vw-bus-museum.de
VELTINS
Krombacher Pils

**VW 411
VW Käfer**

- adriablau
- hellelfenbein

Krombacher Pils
HO 2009



Wiking-Landfahrzeuge 1:200

Teil V: Es war alles ganz anders

Neue Entdeckungen von Botho G. Wagner

Die von mir gesammelten Erkenntnisse zur Geschichte der Wiking 1:200-Landmodelle habe ich in vier Teilen in der WSN-Internetzeitschrift veröffentlicht. Es ist der Extrakt mehrjähriger Nachforschungen und nahe dran an der schwierigen Wiking-Urgeschichte, wie vorher wohl noch keine Publikation. Doch dann kamen die Rautenberg-Nachlassauktionen und mit ihnen die Fragen zur wahren Herkunft der unendlich vielen Modelle.

Die Zeit nach Peltzer, die Dr. Grope-Zeit, stand plötzlich neu zur Debatte, aber auch die Zeit nach Dr. Grope's Tod. Es geht hier in erster Linie um die Modelle der so genannten 1944er Panzerliste. Woher kamen diese Formen tatsächlich und dann die vielen Modelle in Metall oder Kunststoff? Diese Fragen mussten neu beantwortet werden. Die Suche im Labyrinth war nicht ganz einfach – aber hier sind jetzt die gesicherten Antworten.



Neues zu Wiking

Da ist einmal die Feststellung, dass die Serienreife der Kunststoffspritzungen nicht allein bei Wiking in Berlin erarbeitet worden ist. Die Entwicklung geschah vor allem bei dem Spritzmaschinenhersteller Eckert & Ziegler in Köln-Braunfels, der auch ein (Lohn-)Spritzwerk betrieben hat. Dort wurden die Kunden der neuen Kunststoff-Spritzmaschinen eingewiesen. So auch Wiking und andere Hersteller von kleinem Kunststoff-Spielzeug der damaligen Zeit, wie die WHW-Abzeichen belegen. Es ist wohl anzunehmen, dass Günther Marx mit einigen Wiking-Formen (die vorher für Metallguss verwendet worden sind) in Köln gewesen ist. Nebenan, in Troisdorf, wurde vom IG Farben-Werk (später Dynamit Nobel AG) der damals bei Wiking eingesetzte Polystyrol-Kunststoff „Trolitul“ (Tro = Troisdorf) hergestellt. Dort also lag damals das Entwicklungszentrum.

Die bei Dr. Grope später eingesetzten Wiking-Formen für sechs (möglicherweise doch sieben) Kettenfahrzeuge waren, bis auf die Tiger-I-Form, noch nicht für den Serieneinsatz vorbereitet. Das bezeugen ehemalige Grope-Mitarbeiter. Nur die Tiger-I-Form ließ eine Serienfertigung zu. Das heißt, aus dieser Form konnte man die Bauteile ohne große Nacharbeit verwenden. Die Spritzlinge aus den anderen Formen waren, so ein Mitarbeiter, rundum von einem „wahren Kunststoffteppich“ umgeben. Schon deshalb konnte es bei Grope dann keine Serienfertigung dieser Panzer geben. Doch dazu mehr im Grope-Bericht.

Holger Hausmann nennt und zeigt anschließend bislang völlig unbeachtete Details der Wiking- oder Grope-Fertigung dieser Kunststoffmodelle. Er geht ein auf Farb- und Form-Besonderheiten, nennt Erkennungsmerkmale. Eine zweite spannende Story.

Entgegen der bisherigen Darstellung kannten sich Fritz Peltzer und Dr. Grope auch persönlich. In Peltzers Tagebuch findet man zumindest einen Eintrag zu einem persönlichen Gespräch im Wiking-Betrieb Unter den Eichen. Außerdem ist der Schriftverkehr beider Herren über einen Zeitraum von 20(!) Jahren überliefert.

Da war auch noch die offene Frage über die Herkunft der beiden sehr frühen Modelle offenbar französischen Vorbilds: Der Tank AMC34(35?)YR-Renault und der schon bejährt wirkende Raupenschlepper mit der für Renault damals typischen Motorhaube. Beide Modelle waren nur 1936/37 im Startangebot der Heeresmodell-Serie. Beides waren also Modelle, die so gar nicht in die NS-Zeit passten. Also vermutete man eine andere Herkunft der Formen. Das darf man jetzt aber wohl ausschließen. Denn die Hinweise haben sich doch so verdichtet, dass man die Formenherstellung durch Wiking annehmen kann. Diese Formen wurden später an Pilot in Dänemark ausgeliehen. Die Frage, warum damals ausgerechnet zwei französische Vorbilder am Anfang der Serie standen, bleibt aber weiter unbeantwortet.



Dr. Gropes letzte Geheimnisse gelüftet?

Dr. Wolf-Dieter Grope startete offiziell 1983 seine Firma „WM-Lizenzbau“ Modellbau Dr. Grope GmbH in Kiel, die aber nicht erst mit seinem Tod im Oktober 1996 endete, sondern schon früher: Die GmbH wurde am 29. 10. 1986 im Handelsregister gelöscht und dann offiziell als „private Liebhaberei“ weiter geführt. Finanzierungsverträge zwischen Hans Rautenberg und Dr. Grope stammen schon vom 21. März 1982. Der Lizenzvertrag mit Wiking ist datiert mit dem 8. Dezember 1983 – doch bereits am 23. Oktober 1983 erhielt Grope Formen aus Berlin. Der Lizenzvertrag war schon vor Gropes Tod erloschen, danach wurde wohl pauschaliert abgerechnet. Als Liebhaber speziell der Schiffsmodelle 1:1250 war er lange mit der Marke Wiking und auch Fritz Peltzer verbunden. Dazu liegen zahlreiche Aufzeichnungen vor.

Die Sache mit der Formenleihe in Berlin ist allgemein bekannt. Die hier besonders interessierenden sechs(!) Formen zur bekannten 1944er Panzerliste kamen von Wiking. Bis auf den Tiger I waren diese Formen unfertig, wohl nicht einmal getestet. Details dazu sind im Wiking-Kapitel genannt. Aber nicht nur aus Berlin kamen Formen zu Grope, wie wir noch sehen werden.

Ob Grope überhaupt Panzer für den Verkauf produzieren wollte, darf bezweifelt werden. Er hatte gerade bei der Panzerwaffe persönlich höchst unliebsame Erinnerungen an die grausame Kriegsführung der Roten Armee mit ihren T34-Panzern. Diese teilte er einmal als Begründung für seine Ablehnung einem Sammler mit. Und doch hat er dann Panzer in großer

Stückzahl aus Kunststoff gefertigt. Allerdings nur für einen Auftraggeber – für Hans Rautenberg, der das Groppe-Unternehmen finanziell stützte.

Aus Berlin bekam Groppe die folgenden Formen für sechs Modelle der 44er Panzerliste, das sind Jagdpanzer 39 (201, Nummer nach Breyel/Haevecker), Jagdpanther (202), Tiger I (203), Churchill (302), T34 (304) und Sherman (305) – und **nur diese** wurden in Kiel aus Kunststoff gefertigt – sagt man. Aber: Es gibt auch Kunststoffmodelle des Panzers Panther (252)! Doch hier sind noch Fragen offen. Es gibt eine Insider-Aussage, dass eine Form für zwei unterschiedliche Modelle existiert(e) und eines der beiden Modelle sei eben dieser Panther. Dann wäre der Panther das siebte Modell aus sechs Wiking-Formen.

Außerdem brachte Dr. Groppe aus Berlin damals auch einen Karton mit über 100 Tiger I mit – das sind die berühmten olivfarbigen Modelle, deren spritztechnische Herkunft noch nicht geklärt ist. Jedenfalls handelt es sich hier um authentische Wiking-Modelle. Der Oliv-Tiger kam dann in kleinster Dosis unter die Sammler: Dr. Groppe gab sie „nur einzeln an Freunde“ ab – das Stück zu 3 DM, und Rautenberg erhielt dann den Großteil.

Die bei Groppe in Kunststoff für Rautenberg gefertigten Modelle – aus externer Spritzerei – sind in einem, den Groppe-Flugzeugen ähnlichem dunklen Grün gehalten und auch noch in einem „Silbergrau“ (interne Bezeichnung bei Groppe), das durch Formhitze von hell bis dunkel variieren kann, so sagen Fachleute. Diese Kunststoffmodelle kamen schon aufgrund der technischen Probleme mit den unfertigen Formen nicht für eine kommerzielle Fertigung in Frage. Sie waren nur für Rautenberg bestimmt – und da spielten Fertigungskosten keine große Rolle. Allerdings kam doch auf „Umwegen“ eine größere Zahl unter Sammler. Der Zeitzeuge: „Da stopfte sich ein Mann mehrfach die Hosentaschen voll im Lager der Spritzerei“.

Fest steht, dass Dr. Groppe **keine Panzermodelle in Metall** aus diesen Wiking-Formen gespritzt hat! Hinweise darauf, dass Groppe die drei typisch Berliner Verkehrsmodellen, den Doppelstockbus, den Eindecker und die Straßenbahn aus Berliner Formen fertigte, sind nirgends zu finden. Für diese drei Modelle gab es aber zuvor schon Silikonformen privater Herkunft. Die später im Rautenberg-Besitz befindliche Wiking-Form („Igel“) wurde bei Groppe offenbar nicht eingesetzt. Wohl aber von einem Mitarbeiter, so dass es den Berliner Doppeldeckerbus D3 Die34 nachgefertigt gibt, anfangs aus Silikonformen, später aber aus der Originalform.

Dieser sehr talentierte Modell- und Formenbauer gehörte zum Groppe-Team und half dort mit Rat und Tat - auch mit Silikon-Formen, wenn diese aus irgendeinem Grund in Kiel fehlten, auch mit Teilformen, zum Beispiel für Geschütztürme bei Schiffsmodellen.

Groppe hat Soldaten/Geschützbedienungen aus acht verschiedenen Wiking-Formen gefertigt, diese aber nicht am Markt vertrieben. Sie waren allein für Rautenberg bestimmt. Die bekannte Militärkapelle stammt nicht aus einer dieser Wiking-Formen.

Was ist mit den späten Kedzierski-Holzmodellen geschehen? Diese hat Dr. Groppe nach der Wiking-Übernahme von der Firma Sieper gekauft, also nach 1984. Wirklich alle? Das ist die Frage! Belegt ist die Übernahme der Urmodelle des Jagdpanzer 38 (251), leichter Schützenpanzer (255), mittlerer Schützenpanzer (256), Cromwell (351) und M10 (352). Der Verbleib folgender Kedzierski-Urmodelle ist noch nicht geklärt: Panther (252), Tiger II (253), KW85 (354), BT7V (353) und Sturmgeschütz T34 (355). Unklar ist daher auch, ob diese Wiking-Urmodelle den am Markt befindlichen Metall-Abgüssen als Formengrundlage gedient haben oder ob sie aus anderer, privater Quelle stammen. Kedzierski hatte auch noch die Urmodelle des Sturmgeschützes H40 und des Panzers KW1 geschaffen. Von diesen Modellen, oder ihren Nachbauten, sind bislang keine Abgüsse bekannt geworden.

Der große Dritte

Hier sind wir jetzt beim wahrscheinlich wichtigsten Punkt der jüngeren Nachforschungen angelangt. Von allen sechs (oder doch sieben) aus den Original-Wikingformen stammenden Kunststoffmodellen, zuzüglich der bekannten Holz-Urmodelle, ließ Rautenberg Silikon- oder Kautschukformen von diesem talentierten Privatmann herstellen, der zuvor schon für Groppe gearbeitet hatte. **Aus dieser Verbindung stammen alle Metallmodelle der 1944er Panzerliste!** Das alles hat also nichts mehr mit Wiking direkt zu tun. Produziert wurde, zumindest zum Teil, in Tschechien. Aus dieser Quelle stammen auch die Nachgüsse der

ursprünglichen Modelle, wie Geschütze, Fahrzeuge oder Soldaten. Es war also eine regelrechte Nachfertigung von Wiking-Modellen - allerdings ohne Wiking-Lizenz, was damals scheinbar nicht sonderlich interessierte. Die wirklichkeitsnahe Lackierung der Rautenberg-Modelle wurde hier aufgebracht, auch die Hoheitsabzeichen und Beschriftungen mittels Schiebebilder.

Die Berliner Bus- und Straßenbahn-Modelle stammen ebenfalls aus dieser Quelle.

Durch diesen Modellbauer sollen auch Formen für die Firma Krtina/Wien entstanden sein, was eine Ähnlichkeit mit Wiking-Modellen erklären kann.

Mercator –mehr Wiking als bisher bekannt

Mercator kaufte in den sechziger Jahren, bevor man eine eigene 1:200-Produktion begann, riesige Restposten der Wehrmachts- oder Verkehrs-Serie von Wiking. Das waren verkaufsfertige Modelle, aber auch Rohlinge. Die Rohlinge wurden überarbeitet und teilweise deutlich verfeinert – das war die Vorstufe für die später folgenden eigenen Modelle. Im eigenen Prospektblatt warb man so: „Wiking Wehrmacht-Modelle made in Germany by MERCATOR. Einfache Ausführung für war games“.

Die von Wiking übernommenen Modelle deckten die Nachfrage wohl nicht – trotz der Menge! So lieh sich Mercator von Wiking Formen. Das bezeugte der ehemalige Mercator-Inhaber, Gerald Schweizer, in einem Gespräch mit einem ehemaligen Grope-Mitarbeiter. Friedrich Peltzer sei, so Schweitzer, recht froh darüber gewesen, dass auf diesem Weg nun Wiking-Sammler ihre Kollektionen erweitern könnten. Darf man aus diesen Worten auch auf Schiffe schließen? Diese Frage geben wir hier weiter an die Schiffsfraktion.

Fazit

1. Olivfarbiger Panzer Tiger I = Original Wiking.
2. Alle Kunststoffpanzer aus Original-Wikingformen (6 Modelle) = Dr. Grope für Rautenberg. Möglicherweise sind es sieben mit dem Panzer Panther.
3. Alle Metallmodelle der 44er Panzerliste = private Fertigung wohl aus einer Hand.
4. Berliner Verkehrsmodelle in Metall = private Fertigung aus Silikon/Kautschuk-Formen. Doppeldeckbus später auch aus der Originalform.
5. Viele späte und private Eigenentwicklungen vom Urmodell bis zum fertigen Modell, beispielsweise Militärkapelle oder die Panzer mit im Turm stehendem Kommandanten.

Meinung

Die Kunststoff-Panzermodelle von Dr. Grope sind legitime Peltzer-Nachkommen aus Wiking-Formen, extern gespritzt, was auch bei Wiking durchaus üblich gewesen ist. Die realistische Lackierung wurde privat aufgebracht – und der Purist darf sie getrost ablaugen, wenn er sie „wie aus der Wiking-Form“ haben will.

Die privat hergestellten Panzer aus Metall sind also „direkt“ keine Wiking-Nachkommen. Sie sind allerdings Abformungen von Holz-Urmodellen aus dem Hause Wiking. Und das ist hier der Anknüpfungspunkt. Ob das bei allen heute bekannten Nachgüssen der Fall ist, bedarf noch einer weiteren Klärung.

Damit sind jetzt wohl wirklich in der Wiking 1:200-Story, Bereich Wehrmachts- und Verkehrsmodelle, die Eckposten neu (und endgültig?) eingeschlagen.

Nun folgen noch **Holger Hausmanns** außerordentlich detaillierte Hinweise zur Formensprache und Farbe der einzelnen Modelle aller Zeiten, der Wiking-Ära, der Grope-Jahre und der Zeit danach.

Mein Dank gilt allen Wiking-Sammlern, die mich mit Hinweisen unterstützt haben. Zu Teil 5 gilt mein besonderer Dank den Herren Andreas Fechner und Holger Hausmann, sowie den Herren Norbert Hoop, Eberhard Breyel, Prof. Dr. Hansdieter Krzywanek, Peter Schönfeldt und den Sammlern, die ausdrücklich ungenannt bleiben wollen.

Botho G. Wagner

Der Autor ist an allen Informationen weiter interessiert. Telefon 06104-42028 oder Email bothowagner@aol.com.

Kleine Panzer

Teil I: Tiger, Panther & Co.

von Holger Hausmann (Text und Fotos)

In Ergänzung zum Beitrag von Botho G. Wagner folgt hier eine Übersicht, in der auf die einzelnen Modelle und auch, wenn es geboten erscheint, auf Vorbildbezüge eingegangen werden soll.



Details zu einigen Vorbildern und Begriffsbestimmungen

Wenn in den Wiking-Unterlagen vom Jagdpanzer 39 gesprochen wird, handelt es sich um den Jagdpanzer IV, der mit der 7,5-cm-PaK 39 L/48, einer Panzerabwehrkanone, ausgerüstet war. Basis für das Fahrzeug war das Fahrgestell des Panzerkampfwagens IV. Später wurde das Vorbild auch mit der 7,5-cm-StuK 42 L/70 ausgerüstet. Die Sturmkanone ist mit 70 mal der Kalibergröße von 7,5 cm, das entspricht einer Länge von 525 cm, deutlich länger als die PaK mit 48 mal der Kalibergröße von 7,5 cm, entsprechend 360 cm. Daher war der Jagdpanzer IV/70 (mit der StuK 42) auch deutlich kopflastiger und bekam aufgrund seines Fahrverhaltens den Spitznamen "Guderian-Ente". Der Wehrmachtsoffizier Hans Guderian war maßgeblich am Aufbau der Panzertruppe beteiligt.

Der T-34 (Т-34) war ein russischer Panzerkampfwagen. Die 34 in der Bezeichnung geht auf das Jahr 1934 zurück, ab dem Planungen zum Ausbau der russischen Panzertruppe erstellt wurden. Das Fahrzeug selbst wurde ab 1940 produziert. Das T steht für Tank (танк = Panzer).

Der Jagdpanzer 38(t), auch Hetzer genannt, war ein von der deutschen Wehrmacht eingesetztes Fahrzeug, bei dem, unter Verwendung des Fahrgestelles des tschechischen (daher das "t" in Klammern hinter der Bezeichnung) Panzerkampfwagens 38, ein moderner Jagdpanzer entstand.

Der BT-7 V (БТ-7 Быстроходный танк = Bistochodny Tank, welches übersetzt "schneller Panzer" bedeutet) war ein russischer Panzerkampfwagen. In diesem Artikel wird auf die detailliertere Weiterentwicklung des bekannten frühen Wiking-Metallgussmodells aus den späteren Dreißiger Jahren eingegangen. Das "alte" Modell ist hier nicht Gegenstand der Betrachtung. Ob diese Weiterentwicklung in Bezug auf ein mögliches Urmodell auch wirklich mit Wiking in Verbindung gebracht werden kann, kann derzeit nicht belegt werden.

Beim Vorbild des KW-85 (KB-85) handelt es sich um eine Entwicklung auf der Basis des Panzerkampfwagens KW-1, benannt nach dem russischen Marschall Kliment Woroszylow (Климент Ворошилов), mit modifizierter 8,5-cm-FlaK.

Das in den alten Unterlagen von Wiking als Sturmgeschütz T-34 8,5 cm bezeichnete Vorbild ist als SU-85 (Су-85) bekannt und wird hier auch so bezeichnet. SU bedeutet Samochodnaja Ustanowka (Самоходная установка) und steht für Selbstfahrlafette. Das Sturmgeschütz SU-85 war, auf dem Fahrgestell des T-34, ebenfalls mit der modifizierten 8,5-cm-FlaK ausgerüstet. Später gab es – auf das Vorbild bezogen – auf der Basis des T-34 auch noch das Sturmgeschütz SU-100. Das Sturmgeschütz SU-152, beispielsweise, basierte dann auf dem größeren Fahrgestell des Panzerkampfwagens KW-1.

Die Farbgebungen der kleinen Panzer

Bisher sind von den Kunststoffpanzern vier Farbgebungen bekannt: olivgrün, ein "normales" Grün, hellgrau und ein dunkleres Grau. Die normalgrünen, wie auch die hellgrauen und die etwas dunkleren grauen Panzer stammen vermutlich alle aus der Fertigung von Dr. Grope. Es wurden möglicherweise nur zwei Modelle in Grün (Churchill und Sherman) und alle sechs bekannten Kunststoffmodelle in Grautönen gefertigt, wobei mir in dunklerem Grau bisher nur Tiger I, T-34 und Jagdpanzer IV bekannt sind.



Im Bild: Originale Messerschmitt Bf 110 von Wiking, dazu Grope-Kunststoff-Panzer in Grün und die zwei Grüntöne der Flugzeuge (am Beispiel der Messerschmitt Bf 109 F und E) von Grope

Der dunklere, graue Farbton kann nach Hinweisen eines ehemaligen Grope-Mitarbeiters dem Umstand zugeschrieben werden, dass es durch unterschiedliche Formtemperaturen zu Schwankungen in der Farbgebung kam. Die von Grope beauftragte Spritzerei hätte nach der Schilderung der Quelle wenig Erfahrung auf diesem Gebiet mitgebracht und soll sich erst im Laufe der Produktion verbessert haben. Auch der Inhaber der Spritzerei soll dieses 1990 gegenüber dem ehemaligen Mitarbeiter von Dr. Grope geäußert haben.

Welche Panzer sind bekannt?

Die von Wiking erstellte, und in einigen Sammlerkreisen bekannte, sogenannte Formenliste weist nur den Vermerk "Verschiedene Panzer, Stahl, EB" aus. Die Formen des **Jagdpanzers IV** und des **T-34** aus Kunststoff sollen beide zusammen in einer Stahlform vorhanden sein. Da beide Panzer aus zwei Teilen (jeweils Wanne und Geschütz bzw. Turm) bestehen, ist von vier Nestern in dieser Form auszugehen. Beide Modelle sind in Hohl-guss gefertigt.



Im Bild: Jagdpanzer IV in dunklerem Grau, hellgrau tarnfarben lackiert mit Kanone aus Kunststoff und längerer Panzerkanone aus Metall. Vermutlich konnten Modelle mit abgebrochenen Kanonen auf diese Art weiter verwendet werden. Da diese PK länger ist, liegt der Verdacht nahe, dass die sogenannte "Guderian-Ente" dargestellt werden sollte. Ebenfalls im Bild ein tarnfarben lackierter T-34, Grundfarbe hellgrau. Auffällig sind die Ausbrüche rund um die Ketten und Antriebs-, Leit- sowie Laufräder – siehe Erklärung im Text!



Die beiden Modelle von unten, sehr schön ist der hellgraue Kunststoff zu erkennen.

Der **Tiger I** in Kunststoff-Hohl-guss wird noch Gegenstand einer späteren Betrachtung sein, sobald hierüber neue, gesicherte Erkenntnisse vorliegen.

Von dem Jagdpanzer Panther oder vereinfacht als **Jagdpanther** bezeichneten Modell (unterscheidbar zum Panzerkampfwagen Panther) in Vollguss aus Kunststoff soll nur eine Stahlform (vermutlich zwei Nester, da zweiteilig) vorhanden sein.



Ein Jagdpanther aus hellgrauem Kunststoff, tarnfarben lackiert und ein Abguss aus Metall, dunkelgrau lackiert. Auffällig ist, dass die Metallabgüsse aus einer extrem weichen Legierung bestehen.



Unterseite des Jagdpanthers, Kunststoff hellgrau

Die Spritzlinge von Jagdpanzer IV und T-34 sowie vom Jagdpanther sollen dem ehemaligen Groppe-Mitarbeiter vorliegen, leider konnten mangels Inaugenscheinnahme oder Fotos die Angaben zu den einzelnen Modellen nicht überprüft werden. Ein Foto mit mehreren zusammengebauten Tiger I und zwei Spritzlingen desselben in Hellgrau konnte vorgelegt werden.

Über die Formen der in Kunststoff-Vollguss hergestellten **Churchill** und **Sherman** konnte der ehemalige Groppe-Mitarbeiter nichts aussagen.



Churchill und Sherman, die Einzüge und die Riefenbildungen – siehe Text – auf der Unterseite beim Churchill sind gut zu erkennen. Beide Modelle in durchgefärbtem, grünem Kunststoff.

Probleme in der Fertigung

Es ist festzuhalten, dass von den bisher bekannten Kunststoff-Modellen je drei in Voll- bzw. in Hohl-guss gefertigt wurden. Der Turm musste vermutlich bei Churchill und Sherman (beide in Vollguss) aufgeklebt werden, da es beim Erkalten zu Schrumpfungen im Kunststoff kam und die Öffnung für die Turmachse sich möglicherweise verzog. Eine andere Erklärung ist die, dass die Drehzapfen – möglicherweise auch/oder die entsprechende Aufnahme – noch gar nicht in die Form eingearbeitet wurden. Da keine Spritzlinge und auch keine unverklebten Modelle bzw. Teile davon oder Fotos der einzelnen Bauteile vorliegen, muss die endgültige Klärung derzeit noch ausbleiben. Aufgrund der wenigen vorhandenen Modelle, wurde auf den möglicherweise nicht zerstörungsfreien Versuch, die Teile zu trennen, verzichtet.

Bei der Produktion des Sherman soll es vermehrt zu Blasenbildungen (Poren, Lufteinschlüsse) gekommen sein, daher soll bei diesem Modell viel Ausschuss entstanden sein. Entsprechende Poren konnten auch beim Modell eines Churchill beobachtet werden.

Beim Jagdpanther soll es keine Beeinträchtigungen während der Fertigung, trotz der Ausführung in Vollguss, gegeben haben. Es ist aber auch bei diesem Modell, wie ebenfalls vom Churchill bekannt, ein Einzug auf der Unterseite in der Modellmitte mit Riefen zu beobachten!

Grundsätzlich sollen alle Formen – bis auf die des Tiger I – für Probleme gesorgt haben, da sie nach Aussage des ehemaligen Grope-Mitarbeiters vermutlich nicht serienreif waren oder nur für alte Spritzgussmaschinen mit geringem Druck geeignet waren. Man sprach von richtigen Kunststoffteppichen rund um die Rohlinge; die Versäuberung sei sehr aufwändig gewesen. Dies ist besonders gut bei den Modellen des Jagdpanzer IV und des T-34 zu erkennen. Daher sollen die Panzer von Dr. Grope für den allgemeinen Verkauf verworfen und nur an eine bestimmte Person geliefert worden sein.

Vorkommen

Von den kleinen Panzer-Modellen sollen geringe Mengen über Trödelmärkte und Auktionen in Sammlerhände gekommen sein. Es soll eine Person gegeben haben, die Zugang zum Lagerraum der Spritzerei hatte und die Modelle weiter veräußerte. Grundsätzlich sollen die in Sammlungen befindlichen Modelle aus der Hand von Dr. Grope, nach Aussage des ehemaligen Mitarbeiters, bisher eher die Ausnahme gewesen sein. Mit dem Abverkauf der Modelle aus einer größeren Sammlung dürfte sich dieses jetzt ändern!

Modifikationen der Grope-Panzer

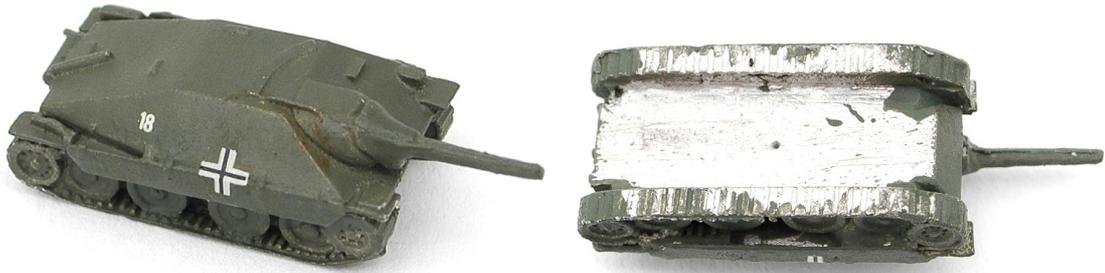
Die Panzer-Modelle für die, oben bereits erwähnte, bestimmte Person wurden von einem Dritten, der sich auf Modifikationen und Nachfertigungen – nicht nur bei den Panzern – bestens versteht, selbst oder in seinem Auftrage, falls letzteres zutreffend, vermutlich in Tschechien, lackiert und mit Abziehbildern (Schiebebildern) bzw. Bemalungen versehen. Hierfür sollen typische Modellbaufarben verwendet worden sein.

Skizzen und Holzmuster sowie Abgüsse der gepanzerten Modelle

Von den bekannten Skizzen, zusammengefasst auf der in Sammlerkreisen bekannten Auflistung "Seitenrisse 1:1 der in Arbeit befindlichen Wiking – Panzer – Erkennungsmodelle", sowie den von Peter Schönfeldt veröffentlichten originalen Skizzen des Wiking-Modellbaumeisters Alfred Kedzierski [1], in Kunststoff umgesetzten sechs Modellen, den deutschen Kettenfahrzeugen Jagdpanzer IV, Jagdpanther und Tiger I, dem russischen T-34, dem amerikanischen M4 Sherman und dem englischen Infantry Tank Mk IV Churchill, gab es, wie anfangs schon erwähnt, Modelle aus dem Hause Dr. Grope. Der olivgrüne Tiger I dürfte nach dem gegenwärtigem Erkenntnisstand der originalen Produktion von Wiking zugesprochen werden.

Jedoch existieren von diesen sechs Modellen auch Abgüsse aus Metall, die jedoch nicht von Dr. Grope, sondern aus nachproduzierten Formen stammen sollen. Aus einer (Silikon-/Kautschuk-)Form sollte es nach meiner Auffassung möglich gewesen sein 20 – 30 Nachgüsse zu fertigen. Diesen Wert hielt der ehemalige Grope-Mitarbeiter allerdings für zu gering. Nach seiner Aussage seien die Formen von recht guter Qualität und für deutliche höhere Stückzahlen tauglich gewesen. Ein Teil der Formen dürfte vermutlich heute noch vorhanden sein.

Die **Holzmuster** der deutschen Modelle **Jagdpanzer 38(t)** und **Leichter Schützenpanzerwagen** (Halbkettenfahrzeug), des amerikanischen Jagdpanzers **M10** (auf Fahrgestell des Sherman) und des englischen Cruiser Tank Mk VIII **Cromwell** sind im Herbst 2010 über ein bekanntes Auktionshaus veräußert worden und stammen aus der Sammlung der, bereits erwähnten, bestimmten Person; diese Urmodelle wurden auch im Buch von Peter Schönfeldt [2] auf Seite 130 abgebildet. Von diesen Modellen existieren aus profunder Hand ("des sogenannten Dritten") ebenfalls Abgüsse aus Metall.



Jagdpanzer 38(t) – oben und unten



M10 – oben und unten



Cromwell – oben und unten

Hinweis: der Leichte Schützenpanzerwagen liegt leider nicht vor.

Ferner gibt es aus dieser Quelle auch Metall-Abgüsse von den Modellen der deutschen Typen **PzKpfw Panther** (nicht zu verwechseln mit dem Jagdpanzer Panther, auch vereinfachend Jagdpanther genannt), **PzKpfw Tiger II** (durch die Alliierten auch unter der Bezeichnung Königstiger bekannt), **Mittlerer Schützenpanzerwagen** (Halbkettenfahrzeug) und den russischen Modellen **BT-7 V**, **KW-85** sowie **SU-85**. Möglicherweise wurden jedoch auch, wie z. B. bei den Flugzeugen, aus gleicher Quelle Abgüsse aus Kunststoff hergestellt. Näheres dazu folgt in einem weiteren Beitrag, sobald neue Erkenntnisse vorliegen.



Panzerkampfwagen VI Tiger II ohne und mit (etwas zu lang geratenem) Bug-MG aus Draht



Einzelteile Turm und Wanne des Tiger II (von unten gesehen)



BT-7 V – oben sowie Einzelteile Turm und Wanne von unten

Die Modelle Leichter und Mittlerer Schützenpanzerwagen, KW-85 und SU-85 können mangels vorliegender Modelle noch nicht gezeigt werden. Die Vorstellung dieser Modelle, sowie die Beschreibung des PzKpfw Panther soll mit dem PzKpfw Tiger I im zweiten Teil erfolgen.

Der deutsche Panzerspähwagen **Puma** ist mir bisher nur als Skizze bekannt. Zum englischen Cromwell schreibt Rüdiger Walsdorff [4], dass am 14. April 1945 nach 16 Arbeitsstunden das (Holz-)Modell fertiggestellt worden sei. In seinem zweiten Buch [4] finden sich auch die Abbildungen der Abgüsse beider Halbketten-Schützenpanzerwagen. Das in den Skizzen [1] abgebildete deutsche Sturmgeschütz H 40 (**Sturmgeschütz III**) ist mir bisher auch nicht als Umsetzung bekannt, dies gilt auch für den russischen Panzerkampfwagen **KW-1**. Mit der modifizierten 8,5-cm-FlaK wurde – wie oben bereits erwähnt – auf diesem Fahrgestell später der KW-85 entwickelt. Ferner wird in den Skizzen die Abbildung des Churchills falsch als Cromwell bezeichnet. Vom amerikanischen Panzerjäger M10 'Wolverine' ist mir bisher keine Skizze bekannt. Der M10 wurde auch von den Briten eingesetzt, mit anderer Bewaffnung ausgerüstet bekam er den Namen 'Achilles'.

Nachfolgend eine Auflistung der Auszüge aus dem Arbeitsbuch Kedzierskis, siehe Rüdiger Walsdorffs zweites Buch [4] auf Seite 490 oben:

704	1.3.45	Sturmgeschütz H 40	1:200	19 "
705	7.3.45	Pz. Kpfw. KW I	1:200	20 "
706	9.3.45	Tiger II B 2. Modell	1:200	14 "
707	15.3.45	Panther 2. Modell	1:200	14 "
708	24.3.45	KW 85 2. Modell	1:200	16 "
709	26.3.45	8,5 Sturmgeschütz T 34 2. Modell	1:200	15 "
710	7.4.45	7,6 cm Panzer-Jäger M10	1:200	14 "
711	14.4.45	Cromwell	1:200	16 "

Beachte die Hinweise "2. Modell"! Die Angaben hinter dem Maßstab lassen sich als Arbeitsstunden für das Urmodell deuten.

Es sind fast alle gepanzerten Fahrzeuge nach der sogenannten "1944er Liste" (unter Sammlern auch als Seite 3a und 4 bekannt) abgeformt worden. Die Abgüsse der Modelle Jagdpanzer 38(t) 'Hetzer', Tiger II, PzKpff Panther, BT-7 V, KW-85, SU-85, M10 und Cromwell sowie die beiden Schützenpanzerwagen (Halbkettenfahrzeuge) sind mir z. Z. nur aus Metall bekannt. Es handelt sich vermutlich um Abformungen der Holzmodelle von Alfred Kedzierski, wobei bisher nur die vier Modelle Hetzer, Mittlerer Schützenpanzerwagen, M10 und Cromwell vorgelegen haben. Die Modelle sind teilweise im Walsdorff [3] auf Seite 213 oben zu sehen, leider ohne den Hinweis, dass es sich um Abgüsse handelt!



Deutscher Aufklärer Henschel Hs 126 über englischen Infanteriepanzern Mk IV Churchill, einer davon mit amerikanischen Kennungen

Verzeichnis der Quellen:

- [1] Schönfeldt, Peter – WIKING-Modelle – Planungen, Konstruktionszeichnungen, Wege zum Modell, Selbstverlag Hamburg 2007
- [2] Schönfeldt, Peter – Wiking-Modelle, Die Schiffe und Flugzeuge, Koehlers Verlagsgesellschaft Hamburg ISBN-3-7822-0731-9
- [3] Walsdorff, Rüdiger – WIKING – die Peltzer-Ära, Menschen und Miniaturen, Portus Verlag Berlin, später Dörnack ISBN 3-00-014769-1
- [4] Walsdorff, Rüdiger – WIKING – das Peltzer-Erbe, vom Spielzeug zur Antiquität, Portus Verlag Dörnack ISBN 978-3-00-022744-8

Wiking-Kopien aus Frankreich?

von Klaus Dörfer (Text und Fotos), unter Mitarbeit von Axel Hartung, Frank Nöth und Kurt Richter

Vor einiger Zeit wurden bei Ebay seltsame Karosserien im Maßstab 1:87 angeboten. Der Anbieter kam aus Frankreich und nach einigen Mailwechseln kam heraus, daß diese Modelle in seinem Elternhaus auf dem Boden lagerten. Als er das Haus ausräumen musste, fand er einige hundert Karosserien, aber sonst nichts Passendes. Seine Eltern, Bekannte oder Verwandte hatten überhaupt nichts mit Spielzeug oder Ähnlichem zu tun. Vermutlich wurde beim Kauf des Hauses in den 50ern beim Auszug des Vorbesitzers die Kiste einfach vergessen.

Es gibt insgesamt 8 Modelle – und alle gibt es auch von Wiking! Ein Vergleich der jeweiligen Modelle hat eine fast vollständige Übereinstimmung ergeben. Manchmal ist ein Detail etwas anders ausgeformt, aber markante Sachen wie z.B. bei der US-Limousine das klobige Nummernschild links hinten oder die hinten abgeschrägte Pritsche beim Tempo sind alle bei den Kopien vorhanden. Alle Modelle haben keine Möglichkeit, eine Achse mit Rädern zu befestigen, folglich sind also separate Bodenplatten vorgesehen. Dies komischerweise auch bei zwei Modellen, die es bei Wiking nur ohne Bodenplatte gibt. Hier wurden die Nachbauten ohne vordere und hintere Stoßstange kopiert, da die ja bei Modellen mit Bodenplatte Bestandteil eben dieser Bodenplatte sind.

Generell sind die Modelle längenmäßig nahezu identisch ... die 'originalen' Wiking-Bodenplatten sind aber alle etwas schmaler, es bleibt Luft zwischen Außenrand Unterboden und Innenseite Karosserie.

Folgende Modelle sind uns bekannt (Bild jeweils mit dem entsprechenden Wiking-Modell):

Amerikanische Limousine (T7)



Schräghecklimousine (T4) und Tempo Matador Pritsche (T34)



Opel Olympia Kombi '50 (T35) und Mercedes 300 '54 (T15)



Mercedes 220 '54 (T14) und VW Käfer Ovalfenster (17/3)



Opel Olympia '51 (T9)



Klaus Dörfer ist Mitglied im PSC (<http://143625.homepagemodules.de/>)

Wechselvolle Kontinuität

von Kai-Werner Zunke (Text und Foto)

Nachfolgend möchte ich gerne einen kurzen Überblick über den Werdegang meiner Sammlung geben, der von öfters wechselnden Sammelgebieten und einer großen Sammelpause geprägt ist.

Begonnen hat alles im Jahre 1975, da war ich zarte sechs Jahre alt und fand an meinem Geburtstag morgens ca. 20 Wiking-Modelle aufgereiht auf dem Esstisch stehend. Diese stammten von der Märklin-Anlage meines Vaters, die er kurz vorher abgerissen hatte, um eine neue zu erstellen.

Genau kann ich mich nicht mehr erinnern, es waren ein Mercedes/8 Taxi dabei, Polizei VW-Bus, MB 1317 Müllwagen, MB 1317 Hebebühnen-LKW, Porsche Spyder, Porsche Schlepper, Pferdewagen.

Diese Modelle existieren leider alle nicht mehr, sie wurden im harten Einsatz „verbraucht“. Es kamen im Laufe der Jahre noch einige Modelle hinzu, MB 2223 SZ, MAN Texaco Tank-Sattelzug, Straßenbahnen etc.

Am 12.02.1981 habe ich dann beschlossen (als 12jähriger!), mit Wiking-Modellen nicht mehr zu spielen, sondern nur noch zu sammeln, denn spielen tun ja nur kleine Kinder! 1984/1985 habe ich nachmittags nach der Schule mein Taschengeld etwas aufge bessert, indem ich in einem Schreib-/Tabak-/Spielwarenladen (ja, so schöne Geschäfte gab es damals noch) gearbeitet habe und hier für die Märklin/Faller/Wiking-Abteilung „zuständig“ war.

Ach, das hat mich mächtig stolz gemacht, wenn ich die Bestell-Formulare der o. g. Firmen ausgefüllt habe und einige Tage später die Pakete mit der neuen Ware ankamen. Dann durfte ich alles katalogisieren und einsortieren, selige Zeiten!

Dieses Geschäft war für mich in Sachen Märklin und Wiking eine wahre Fundgrube, denn die damals schon recht betagten Besitzer führten diesen Laden seit 1935 (!), da tauchte in den Regalen und vor allem im Keller noch das ein oder andere Modell aus längst vergangenen Tagen auf.

Da schon mein Vater als Kind in den 50er Jahren dort seine Märklin-Eisenbahn gekauft hatte, bekam ich sozusagen einen Treuebonus und konnte die aufgefundenen Modelle zum ehem. Verkaufspreis erwerben, u. a. Opel Rekord P1 Caravan für 60 Pfennig, Straßenplan I und Gebäudebogen für 2,50 DM!

Dort habe ich auch das Gesamt-Verzeichnis von Wiking erworben, diese Mappe mit Nachdrucken aus 1948-1978 für 8,-DM und so erfahren, daß Wiking auch Schiffe und Flugzeugmodelle hergestellt hatte.

So wurde das Sammelgebiet erweitert auf das gesamte Wiking-Programm.

1987 beschloss ich dann, nachdem ich ca. 800 Modelle angesammelt hatte, nur noch Schiffe, Flugzeuge, Wehrmachtmodelle und Zubehör zu sammeln. Alles, was nicht diesem Gebiet zugehörig war, wurde kurzerhand verkauft!

Das ging natürlich nicht lange gut, so nach und nach wurde das Sammelgebiet wieder erweitert und ich bereute furchtbar, soviel verkauft zu haben.

Ab 1989 wurde wieder alles angeschafft und zwar im Rahmen eines Neuheiten-Abonnements eines Händlers. Allerdings störte mich immer mehr die Angewohnheit von Wiking, eine unendliche Zahl von Varianten herauszubringen, diese dann immer teurer zu verkaufen, so daß ich 1995 beschlossen habe, fortan nur noch alte Modelle zu sammeln.

Denn die aktuellen Modelle gefielen mir auch immer weniger, sie waren „zu perfekt“, sicher besser bedruckt als früher, feiner detailliert, aber irgendwie nicht mehr „peltzermäßig“.

Nun, wie bei so vielen anderen Sammlerkollegen sicher auch, Beruf, Familie ließen keine Zeit mehr, so daß die Sammlung von 1996 bis 2005 „ruhte“.

2006 bekam ich von einem guten Freund einige unverglaste Modelle als Dank, daß ich für ihn seine alte Märklin-Eisenbahn verkauft habe und ich war wieder infiziert! Der Virus hatte erneut zugeschlagen.

Die Kisten mit den Wiking-Modellen wurden vom Dachboden geholt, alte Listen studiert, eine Vitrine angeschafft ..., die „Krankheit“ hält bis heute an.

Mein Sammelgebiet umfasst die Zeit von den Anfängen 1932/33 bis 1980, also Schiffe, Flugzeuge, Wehrmachtmodelle und Verkehrsmodelle 1:200/1:90.

Ich habe mir aber nicht zum Ziel gesetzt, irgendwann einmal ein Sammelgebiet möglichst vollständig zu erschließen, sondern kaufe oder tausche, wie es sich ergibt, ich freue mich über jeden Radfahrer genauso wie über jede Rarität.

Für neuere Sachen kann ich mich noch immer nicht begeistern, für mich sind die Modelle nicht mehr unterscheidbar, handelt es sich um Wiking, Herpa, Brekina? Aber das ist ein anderes Thema.



Roskopf-Miniatur-Modelle (RMM)



von Helmut Hillebrandt (Text und Fotos, wenn nicht anders erwähnt)

Anfangs produziert Roskopf neben den Militärmodellen auch Pferdefuhrwerke und -Kutschen. Bei Recherchen über Marcel Roskopf und die Geschichte der Roskopf-Modelle stößt man auf widersprüchliche Aussagen über die genauen Anfänge. Deutschsprachigen Quellen zu Folge waren Militärmodelle die ersten, von Roskopf gefertigten Miniaturen, denen dann bald Fuhrwerke und Kutschen folgten.

Auf einigen englischsprachigen Webseiten ist jedoch zu lesen, Roskopf habe die Produktion mit "horse-drawn carriages", also Pferdewagen begonnen und sich später den Militärmodellen zugewandt. Andere Verfasser wiederum halten dieses Segment offensichtlich für unbedeutend und erwähnen es mit keiner Silbe. Hier dürfen die Fuhrwerke freilich nicht fehlen.

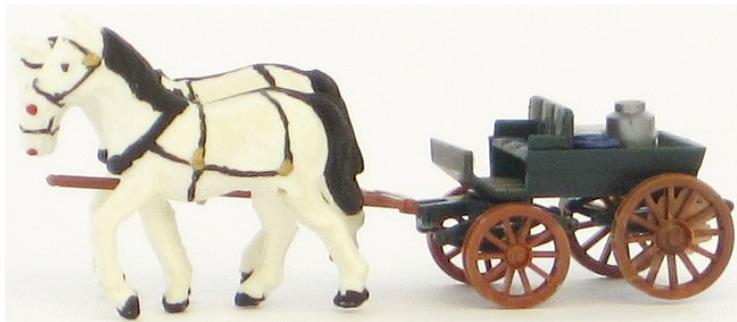
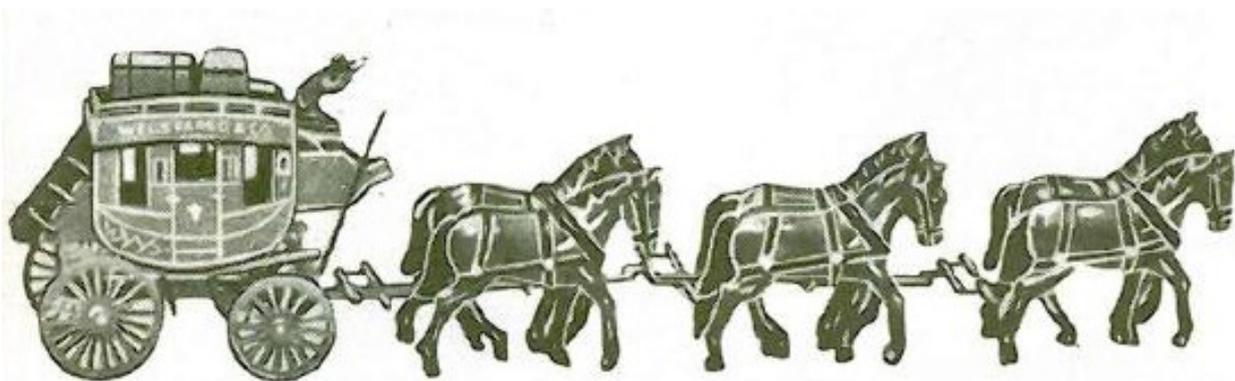


Abb. 1: Typisches RMM-Fuhrwerk

Das Sortiment an Kutschen und Fuhrwerken ist recht abwechslungsreich. Ein Sonderprospekt zeigt etwa 20 verschiedene Modelle. Größenmäßig entsprechen sie dem HO-Maßstab. Obwohl sie Rollachsen besitzen, sind sie zum Spielen ungeeignet, sondern reine Standmodelle. Roskopf hat hauptsächlich Modelleisenbahner im Blick, welche die Modelle zur Ausgestaltung ihrer Modellbahnanlagen verwenden können. Für den neu entstehenden N-Markt bietet Roskopf auch einige Modelle im Maßstab 1:160 an.



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! Scanned by Theo Gijbers

Abb. 2: Auszug aus dem RMM-Katalog 1966

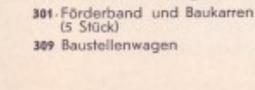
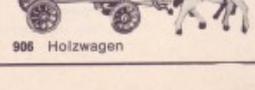
Abb. 3 und 4:
Sonderprospekt der Pferdewagen.

**FAHRZEUGE
HO und N**

Rookopf
MINIATUR
MODELLE



Naturgetreue Nachbildungen von Pferdewagen und Spezialfahrzeugen ergänzen und bereichern jede Modelleisenbahn. Sie sind, wie auch unsere anderen Modelle, nach Originalunterlagen geschaffen und feinstens detailliert. Alle Pferde und Kutscher sind handbemalt. Die Serie wird in den Modellbahn-Maßstäben HO 1:87 und N 1:160 laufend erweitert.

 <p>205 Ackerwagen mit Pferdegespann</p>  <p>202 Leiterwagen mit Pferdegespann</p>  <p>201 Holzwagen mit Pferdegespann</p>  <p>207 Kutsche, einspännig, mit Kutscher</p>  <p>301 Förderband und Baukarren (5 Stück)</p>  <p>309 Baustellenwagen</p>	 <p>203 Plattenwagen mit Pferdegespann</p>  <p>206 Jauchewagen mit Pferdegespann</p>  <p>206 a gr. Holzwagen mit Pferdegespann</p>  <p>208 Farmerwagen mit Pferdegespann</p>  <p>209 Lieferwagen mit Pferdegespann</p>  <p>204 Rollwagen m. Pferdegespann</p>	 <p>211 Postkutsche, gelb</p>  <p>212 Wildwest-Kutsche, rot</p>  <p>211 a, 212 a Vierervorspann für Postkutsche 211 und Wildwest-Kutsche 212</p>  <p>213 Hochzeitskutsche</p>  <p>214 Fiaker</p>  <p>215 Pferdroschke</p>	<p>N 1:160</p>  <p>902 Leiterwagen</p>  <p>905 Ackerwagen</p>  <p>906 Holzwagen</p>
---	---	--	---

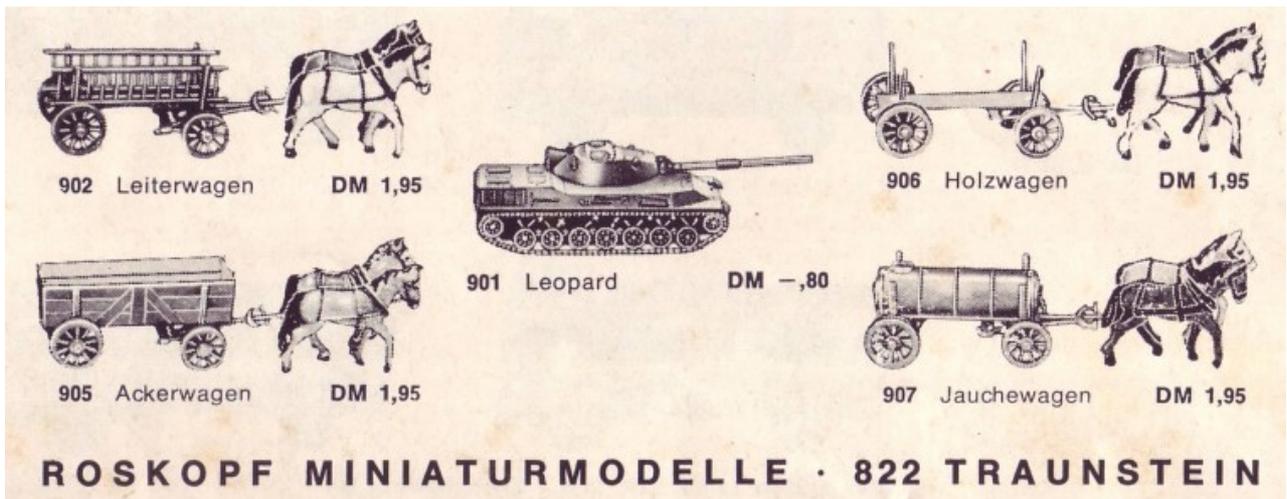


Abb. 5: Auszug aus dem Roskopf-Prospekt "Miniautos 1 zu 160"



Abb. 6 und 7: Plattenwagen, Kutsche, Farmerwagen, Holzwagen jeweils mit Pferdegespann

Kleine Bildergalerie von Fuhrwerken aus dem RMM-Programm.

Alle Pferde sind handbemalt, die Wagen meist einfach gestaltet, einzelne jedoch auch recht aufwändig.



Abb. 8, Bierkutsche

Die Verbindung von Pferd und Wagen lohnt einer näheren Betrachtung: Die Pferdepaafe werden durch eine Drahtöse miteinander verbunden (Abb. 9), durch welche die Deichsel durchgesteckt wird (Abb. 10 und 11).

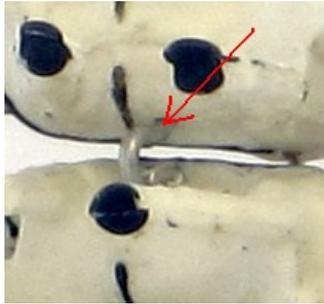


Abb. 9

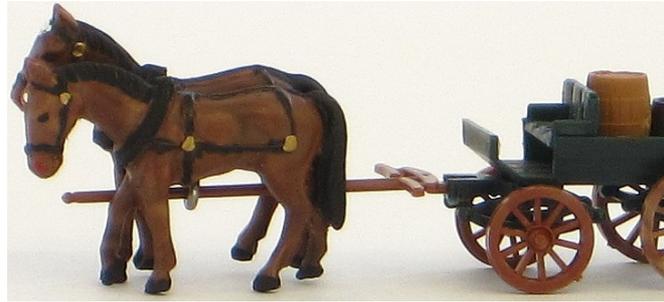


Abb. 10



Abb. 11, Deichselaufnahme am Pferdgespann.

Der Wechsel.

Die Produktion der Fuhrwerke wechselt später zu Preiser, wo einige Modelle noch immer das RMM-Logo auf der Unterseite tragen. Preiser übernimmt nur die Wagen und stattet die Gespanne mit eigenen Pferden aus. Sie sind etwas kleiner, filigraner und wirken in ihrer Erscheinung lebendiger.

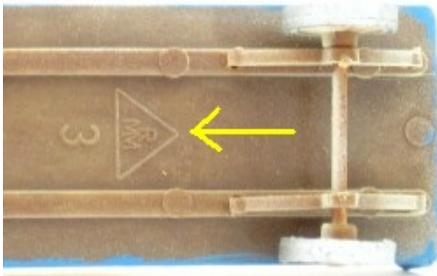


Abb. 12, nebenstehend:
RMM-Logo am Preisermodell



Abb. 13, Vergleich: Gegenüber den Pferden von Preiser (links) wirken jene von Roskopf (rechts) etwas plumper und behäbiger

Abb. 14: Von vorn betrachtet wird der Unterschied noch deutlicher: Beide Modelle, links Preiser, rechts Roskopf, wurden nebeneinander stehend fotografiert.



Abb. 15: Preiser-Fuhrwerk und -Pferdedroschke



Abb. 16: Ochsespann (Foto Kurt Richter)

Außer Pferden werden auch Ochsen als Zugtiere verwendet, wie das nebenstehende Foto zeigt. Ferner erhält das Gespann eine Plane als Tiefziehteil.

Anders als bei Roskopf sind bei den Preiser-Gespannen Zugtiere und Deichsel miteinander verklebt und bilden eine unlösbare Einheit.



Abb. 17: Feste Verbindung von Pferd und Wagen bei Preiser

Sammlerstücke

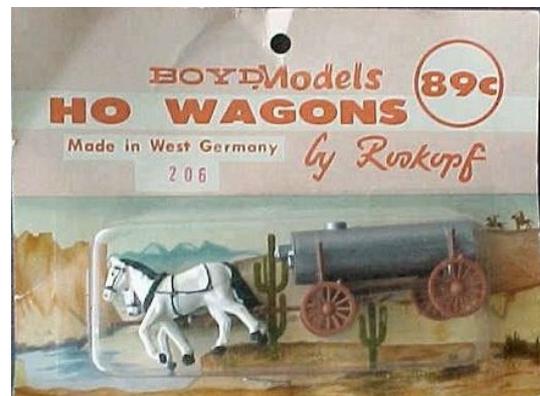
RMM-Fuhrwerke finden auch Abnehmer in Sammlerkreisen. Noch heute werden originalverpackte Pferdewagen bei Internetauktionen angeboten.

Abb. 18, Postkutsche



Abb. 19, 20 und 21:
Sammlerstücke in Originalblisterpackung: Farmerwagen, Ackerwagen und Jauchewagen (Fotos Kurt Richter)

Auf dem nordamerikanischen Markt wurden Fuhrwerke von Roskopf durch "Boyd-Models" (heute nicht mehr existent) vertrieben. Das zeigt, dass der Modellbauer Marcel Roskopf auch Geschäftsmann war und viele Vertriebswege nutzte.



Teil IV wird sich mit Zivilmodellen befassen.

Alle Angaben wurden bestmöglich recherchiert. Sollte der Bericht trotzdem Fehler ausweisen, bittet der Verfasser um Nachsicht. Vielen Dank allen, die mich mit Informationen, Modellen und Fotos unterstützt haben.

Abbildungen aus RMM-Prospekten mit freundlicher Genehmigung der Wiking-Modellbau GmbH & Co. KG, Lüdenscheid

Wiking trifft Wiking

von Gregor Gerlach (Text), Michael Broer, Michael Weber (Bilder)

Wiking trifft Wiking 2010

Auf Weihnachten 1964 habe ich mich wie ein Schneekönig gefreut. Da habe ich ein lang ersehntes Kofferradio geschenkt bekommen, das seiner Bezeichnung noch wirklich Ehre machte. So konnte ich der mütterlichen Diktatur bezüglich Radio Luxemburg in Richtung British Forces Broadcasting Service (BFBS) entfliehen, Vico Torriani gegen Mick Jagger und Gus Backus gegen John Lennon eintauschen. ;-)

Danach ging es mit den Festen irgendwie bergab und ich hatte Jahrzehnte lang den Eindruck, dass mir das Leben wohl nie mehr etwas Gleichwertiges würde bieten können.

Dieser Eindruck hat getrogen. Heute gibt es WtW, dagegen kann selbst das Kofferradio nicht an. Und es scheint nicht nur mir so zu gehen, denn ich bin dort nie allein. ;-)

Ein Wochenende mit Wiking und rundum freudestrahlenden Gesichtern ruft alljährlich Sammler aus dem ganzen Bundesgebiet zusammen.

Das Treffen

Die meisten Modelle wurden dort in ihrem endemischen Revier präsentiert, es gab Dioramen, soweit das Auge reicht. Begeben wir uns also einfach auf einen Rundgang. Da hätten wir zunächst ein liebe- und geschmackvoll realisiertes Knipsachser-Diorama, vor dem man alleine Stunden verbringen kann, ohne alles gesehen zu haben. Für mich persönlich war es allerdings recht niederschmetternd, da standen allein 5 (fünf!) melierte Hunde drauf.



Da ich mich ein ganzes Jahr erfolglos um ein solches Modell bemüht habe, erachte ich dies gehäufte Auftreten als geradezu unmoralisch. ;-)

Tatsächlich sanft unmoralisch wurde es beim nächsten Diorama, Feuerwehr-Blaulichter in einer Rotlicht-Gemengelage. Dass es produktionstechnisch überhaupt möglich ist, H0-Mädchen mit solch kurzen Rücken zu fertigen, hat mich ziemlich überrascht.



Dazu gehörten auch zwei kleinere, spiegelbildlich aufgebaute Dioramen eines Waldweges mit kleinem See. Eigentlich selbstverständlich und dennoch beachtenswert ist, dass auf einem solchen Kleinod schon eine Handvoll Wiking-Modelle richtig was hermachen.



Der nächste Tisch beherbergte eine schlichte Holzplatte in Straßenplan-Farben, wir begrüßen die ersten unverglasten Rollachser. Auch hier zeigt sich wieder, dass weniger manchmal mehr ist. Einige Exponate haben mich allein aufgrund der ihnen inwohnenden Fülle fast erschlagen, davor ist man hier sicher.



Zugehörig war eine beachtliche Titanen-Schau auf der Tischplatte. Inzwischen gehört dieser einstige Quasi-Standard zu den eher seltenen Darstellungsformen, für die Krupps war er allerdings genau das Richtige.



Es mag in anderen Ländern andere Schwerpunkte geben, ein solches Treffen ohne eine solide Käfer-Präsenz ist in Deutschland wohl nicht möglich ;-)

Diese folgte den Krupp-Lastzügen, so fanden wahre Ikonen der Nachkriegszeit wieder zueinander.

Über Langholz-Transporter und ein Rudel Pausbacken gelangte man zu dem ersten von drei Straßenplänen. Und obwohl zwei Aussteller mit den Plänen direkt nebeneinander standen, waren beide Präsentationen sehr unterschiedlich. Der eine war bestückt mit Knips- und Rollachsern in Anthrazit, Schwarz und Rot, der andere mit Knipsachsern in Grau.



Wer das auf sich wirken ließ, stellte schnell fest, dass dies nicht zwei Varianten desselben Themas waren, sondern zwei völlig eigene Welten. Dies mag für den geneigten Leser vielleicht nicht völlig nachvollziehbar sein, aber wenn man wirklich davorstand ...

Es waren viele Dioramen da, aber keine Eintönigkeit. Jeder Künstler hat seinen eigenen Stil, was die WtW-Welt auch in diesem Jahr recht bunt machte.

Beispielhaft ist an dieser Stelle das nächste Diorama zu nennen, eine Wiking-Großwildjagd (ohne Gewehre).

Man muss den Film Hatari nicht unbedingt gesehen haben, um sich hier direkt wohl zu fühlen.

Ein extravagantes Stück mit einer guten Idee, die geschickt umgesetzt wurde. Wiking-Herz, was willst Du mehr? ;-)



Der nächste Aussteller begann mit einem Berg Kartons, deren Inhalt davor auf dem Tisch Platz fand. Werbe-Laster ohne Ende und entgegen anderslautender Meinungen (oder einfach nur Gefrotzel) waren nicht zwei Gleiche dabei. Natürlich nicht!

Passend zu den LKW gab es daneben vom gleichen Aussteller eines der wenigen Industriegebiet-Dioramen dieses Treffens. Toll gemacht und eine der besten Möglichkeiten, mal die ganze Vielfalt der Verkehrsmodelle auf eine einzelne Platte zu bannen.



Ein weiterer Aussteller wiederum wählte die zweite Möglichkeit neben einem Industriegebiet zur Komplett-Integration der Räderwelt: einen Bahnhof. Und er war tatsächlich der Einzige, der diesen Königsweg zur Präsentation beschriften hat.

Mir persönlich fehlte in diesem Zusammenhang allerdings etwas Artfremdes, mit einer Lok hätte die Darstellung wohl noch etwas gewonnen ;-)



Dann steht man vor ..., na ja, was eigentlich? Also ein Diorama ist es eher nicht, wenn man so um sich blickt.

Da wurde ein Straßenplan mit einer Seekarte verheiratet, das Ergebnis ist eine Räder-, Fliegerlein- und Schiffchen-Darstellung, also der kompletten Produktpalette von Wiking in den Fünzigern. Und mit vier verschiedenen Maßstäben auf nicht ganz DIN-A3, aber dafür ohne melierten Hund ... ;-))

Es folgte eine weitere Tischplatten-Präsentation englischer Fahrzeuge aus bekannter Produktion. Liest sich wieder recht einfach, ich habe dennoch eine ganze Zeit gebraucht, um mir alles in Ruhe anzusehen. Das liegt sicher auch daran, dass diese Modelle nicht im Mittelpunkt meines Interesses stehen. Umso mehr freue ich mich jedes Mal, bei diesem Anlass auch mal aus meinem Sammel-Trott gerissen zu werden.

Den nächsten Tisch teilten sich zwei Aussteller, eine Koffer-Präsentation (mit wechselnden Modellen) und das mit 0,024 Quadratmetern wohl kleinste teilnehmende Diorama.

Ich finde, beides zeugt von wahrer Größe. Und zeigt ganz klar, dass ein Sammler das Thema Wiking auch durchaus entspannt angehen kann.

Daneben ist es eine Anregung, das Hobby auch nahtlos in den Beruf zu integrieren, diese Exponate passen sogar auf einen eigentlich wenig aufgeräumten Schreibtisch. ;-)



Einen Tisch weiter findet man dann ein heimeliges kleines Dorf. Ich habe immer ein wenig Schwierigkeiten mit größeren Dioramen, weil am Ende bei mir da Gefühl bleibt, irgendetwas übersehen zu haben. Hier nicht!

Der Erschaffer hat einzelne Szenen des örtlichen Lebens liebevoll beschrieben und dem Betrachter so die Möglichkeit gegeben, sich richtiggehend durchzuarbeiten. Klasse!



Einem weiteren Aussteller war ein Diorama zu wenig, also hat er vier hingestellt. Vier!

Und der Trick dabei, eigentlich war es immer das gleiche, Tankstelle an Straße. Geändert haben sich jeweils die Zeiten von den Fünfzigern zu den Siebzigern zu den Neunzigern bis in das neue Jahrtausend. Das ist doch wohl ein Kracher! Dazu dann noch je ein zeitgenössischer Katalog, so entstehen Wunderwelten.



Das Thema VW hatten wir ja schon. Aber es gab nicht nur Käfer, ein Tisch hatte sich leider erst recht spät mit 1500ern auf einem Straßenplan gefüllt. Ein hier sonst eher rares Modell, diesmal allerdings auch würdig vertreten. Endlich mal ;-)

Keine Feier ohne die Feuerwehr. Hier und da als Teil eines Dioramas kam ihr bei einem Aussteller die gesamte Tischplatte zu. Drehleitern und Rüstwagen standen sich in großer Zahl freundschaftlich gegenüber, nur getrennt durch einen Brandmeister.

Die Bestechungsversuche des Ausstellers in Form von Konfekt wurden von der Jury begeistert angenommen ;-)))



Der nächste Aussteller kann ‚Boah, die hatte ich auch mal‘ wahrscheinlich auf Jahre nicht mehr hören ;-)

Das ist der Preis, wenn man seine Präsentation auf einer Lego-Strassenkarte aufbaut. Tatsächlich war diese Platte in den Sechzigern in fast jedem Kinderzimmer inklusive meinem vertreten. Im Gegensatz zu den Wiking-Produkten waren sie zum wirklichen Spielen wesentlich praktikabler, da sie aufgrund ihrer Steifheit auf fast jedem Untergrund ‚funktionierte‘.

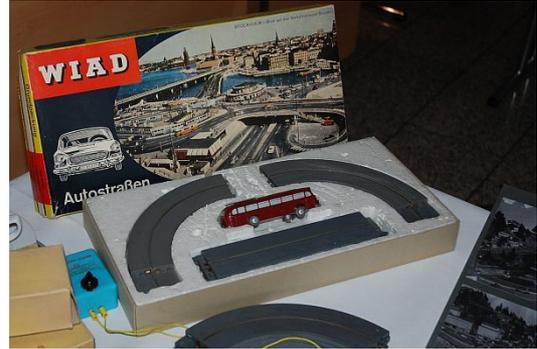
Bestückt war der Plan (natürlich) mit Modellen eines uns allen zur Genüge bekannten Herstellers, der ‚Rest‘ war eine bunte Reise durch die Spielzeugwelt der Sechziger. Und dazu wirklich sehr authentisch, ich habe viele meiner ehemaligen Schätze dort wiedergefunden und erneut bestaunt.

Und dann war da noch ein wenig verborgen eine zweite Lego-Platte. Voll mit Unverglasten, die ein unbekannter Künstler sehr liebevoll und mit unglaublichem Können gesupert hat.

Ich weiß, dass ich damit ein wenig aus der Sammler-Art schlage, aber mir wären diese Kunstwerke mehr wert gewesen als die unbearbeiteten Originale. Das war meine höchst persönliche Entdeckung dieses Treffens. Leider zeigte sich der Eigentümer meinen Avancen ebenso wenig zugänglich wie der Halter der melierten Hunde ...

Von Kriegsende bis Ende der Sechziger des letzten Jahrhunderts drängten viele Erfinder neuartiger Spielwaren auf den Markt, viele dieser Schöpfungen sind auch schnell wieder vom Markt verschwunden.

Solche weitgehend unbekanntes Schätze waren auf dem nächsten Tisch zu sehen, die Rede ist von Heras und Wiad. Die haben seinerzeit echte Fahrstrassen für Elektro-Autochen in H0 hergestellt, leider ohne kommerziellen Erfolg.



Die Frage, was das denn nun genau mit unserem Treffen zu tun hat, liegt auf der Hand. Die Antwort auch, denn die Modelle, die auf diesen Strassen rumfahren, sind Wiking-Verkehrsmodelle. Lenkung inklusive Führung rein, ein Antrieb sowie ein paar Gummireifen auf die Hinterachse, fertig ist das Wunderwerk.

So sind wir auf unserem Rundgang nun bei dem letzten Aussteller angekommen. Und vor dessen Präsentation habe ich dann eine ganze Zeit mit offenem Mund und grenzdebilem Blick gestanden: Das musste doch wohl von mir sein!

War es aber nicht. Allerdings ich hätte das auch machen können, wenn ich nur genug Geschmack und Stilempfinden gehabt hätte. Da standen bildhübsche Daimlerchen zur Würdigung von Paul Bracq in Reih und Glied.



Bracq war Chefdesigner bei Daimler-Benz, Schöpfungen wie der 600 (W100), das 250er/300er Coupe/Cabriolet (W111) und der Strich-8 (W115) zählen zu seinen Werken.

Und die waren dann auch alle da, natürlich als Modelle unseres Leib- und Magen-Herstellers.

Auf den ersten Blick sahen die Daimlerchen übrigens ganz normal aus.

Zumindest, wenn man nicht allzu tief in dem Thema drin ist. Da hatte ich dann wieder ganz, ganz schlechte Karten. Denn diese Modelle gab es so nie, zumindest nicht in Massen. Ein azurblaues 300er Cabrio ist eine Sache, eine rote IE dazu aber eine ganz andere.

Hier standen nur wirkliche Raritäten rum, allerdings bedurfte das eines recht genauen Blickes.

Leider blieb mir nur wenig Zeit, mich von den Daimlerchen, die nicht (!) meine waren, zu erholen. Denn schon ging die Versteigerung los.

Das Wiking-Sammler-Netzwerk hat von einem unbekanntem Spender einen ganzen Haufen Literatur zwecks gefälliger Nutzung geschenkt bekommen. So kamen die Dinge dann bei einer Privatauktion im Rahmen des Treffens unter den Hammer.

Die Position des Auktionators übernahm ein Mitsammler, der mit viel Verve und Geschick zur Sache kam.

Nicht nur, dass alle Positionen verkauft wurden, auch die Preise konnten sich sehen lassen. Der Erlös geht vollumfänglich an das Tadra-Projekt in Lüdenscheid.

Ich möchte nicht unerwähnt lassen, dass ich mir selbst durchaus ein weiteres Auktionshaus für Wiking-Modelle wirklich gut vorstellen kann nach diesem Nachmittag. ;-)

Das war es dann mit dem lockeren Teil, es folgte wie üblich die Qual der Wahl. ;-)))

Die Gewinner

Hier scheinen mir zunächst einige Vorbemerkungen angebracht zu sein:

Ich habe nun schon einige solcher Veranstaltungen erlebt, jede davon hat nicht nur mir viel Freude bereitet. Aber eine solche Masse an preiswürdigen Präsentationen wie in diesem Jahr gab es noch nie!

Dementsprechend traf ‚Qual der Wahl‘ hier exakt den Punkt. Ich selbst musste zu einem internen Losverfahren greifen, um überhaupt meine Stimme abgeben zu können. Was will man machen, wenn man vor mindestens zehn stark preisverdächtigen Exponaten steht, aber nur drei Stimmen hat. ;-)

Ebenso halte ich es für wichtig darauf hinzuweisen, dass die Bilder im Netz von diesem Treffen die Wirklichkeit nicht komplett einfangen konnten. So sieht auf den Bildern das eine oder andere Diorama sehr gut oder auch sehr schlecht aus; wer versucht, sich so eine fundierte Meinung zu den Stücken zu bilden, wird an den Einschränkungen des Mediums Bild scheitern.

Als Beispiel möchte ich mein eigenes Machwerk anführen. Das habe ich ein gutes halbes Jahr in verschiedenen Stadien vor Augen gehabt und es immer weiter optimiert. Allerdings nicht für Fotos, sondern für den Betrachter, der genau wie ich während der Arbeiten davorsteht. Darüber hinaus weiß ich, dass allein das Format meiner Präsentation (mit den hohen Seitenwänden) das Fotografieren schwierig macht. Das nehme ich aber billigend in Kauf, denn das Diorama wird aus meiner Sicht in erster Linie für die Anwesenden gemacht.

So ist es kein Wunder, dass beispielsweise die kleinen Dioramen mit dem Waldweg auf jedem Foto absolut genial rüberkommen. Die kann man nämlich wirklich gut fotografieren.

Bei einem richtig ausgewachsenen Brett tut man sich da schon wesentlich schwerer und viele liebevolle Details gehen einfach unter. Leider!

Das Ergebnis der Wahl mag also für Außenstehende unter Umständen Stoff für Diskussionen bieten; wer dabei war, sieht die Dinge klarer.

Der dritte Platz ging in diesem Jahr an Michael Mankel und sein Diorama Hatari. Auf dem zweiten Platz landete Uwe Holzmüller mit seinem Knipsachser-Diorama. Den ersten Platz machte Gregor Gerlach mit seiner Darstellung ‚Mit Wiking spielend durch die Fünziger‘.

Das Preisgeld in Höhe von 200 EUR geht auf Wunsch des Gewinners an den BUND Regionalverband Stuttgart wegen seinem beispielhaften Kampf für innerstädtisches Grün sowie seine Verdienste um eine stärkere Demokratisierung unseres Gemeinwesens.

Und sonst?

Seufz! Das war ein wirklich harmonisches Treffen mit ausgesprochen vielen schönen Präsentationen und nur lachenden Gesichtern. Nicht, dass wir uns früher gezankt hätten wie die Kesselflicker, aber, warum auch immer, diesmal war es ganz besonders freundschaftlich.

Selbst die abendliche Runde verlief ohne große Diskussionen etwa über die Geschäftspraktiken der verschiedenen Sammler-Versorgungsbetriebe oder der Wahl des talentiertesten Nachwuchs-Bastlers. ;-)

Vielleicht habe ich als Frühschläfer das nur einfach nichts mitbekommen, allerdings kann ich mich auch an ganz andere Abende erinnern.

Möglich ist aber auch, dass nach den Abgründen, die sich in den letzten Jahren auftaten, viele Sammler nun vielleicht einfach nur ein bisschen Ruhe haben wollen. Das mit der Ruhe ist sicher eine schöne Sache, Gras wird so schnell trotzdem nicht wieder an allen Stellen sprießen.

Gerade an der Vorserien-Front und der Werbemodell-Kampflinie kann und wird es wohl keine durchgängige Entspannung geben, gegen ein Luftholen ist aber wirklich nichts einzuwenden.

Sehr interessant fand ich die Entwicklung bei den Dioramen. Ich selbst habe mein Diorama so gebaut, weil ich bislang noch nie von der Verquickung verschiedener Produktlinien (wie Schiffe und Räder) und Maßstäben gehört hatte. Ich wollte einfach mal etwas ganz Neues machen.

Umso erstaunter war ich, dass ein Mitsammler wohl zu gleicher Zeit auf die gleiche Idee kam, denn auch bei der Großwildjagd war ein Schiffchen neben Verkehrsmodellen zu beobachten.

Also war es wohl so wie mit Newton und Leibniz, die Mitte des achtzehnten Jahrhunderts fast gleichzeitig, aber räumlich getrennt, die Integralrechnung ausbaldowerten und so den

modernen Maschinenbau erst möglich machten. Die Zeit war schlicht reif für diese Idee, die für gemischte Wiking-Dioramen war es wohl auch. ;-)

Alles ist gut

Ja, ich habe die Rufe vernommen!

Und ich kann wirklich gut verstehen, dass viele Mitsammler noch viel, viel mehr über das Zusammenleben mit einem Sammler erfahren möchten, als meine Frau bisher im Online-Magazin hat verlautbaren lassen. ;-)

Und ich verstehe auch, dass ihre Abwesenheit bei dem Treffen bedauert wurde. Und da ich keine Mitsammler leiden sehen kann, müssen wohl geeignete Schritte unternommen werden, hier Abhilfe zu schaffen.

Was ist schon mein Interesse an Diskretion gegen den vielfachen Wunsch, unbedingt in die schmutzigen Kisten anderer Sammler schauen zu wollen.

Nun, Angetraute, schreib weiter! Die Jungen geben keine Ruhe mehr, bevor sie ganz genau wissen, wie es unter unserem Bett aussieht.

Also gib ihnen, wonach sie verlangen, bevor es zu einer Sammlerbewegung heranwächst und ich nur noch unter dem Schutz der Ordnungsmacht zu den Treffen kann!

Auf der Veranstaltung war ich zu gebügelt, um mich bei den Organisatoren zu bedanken, das möchte ich hiermit nachholen.

Und mein Dank gilt auch Allen, die durch ihre Exponate zu diesem großartigen Treffen beigetragen haben. Es war ein wirkliches Vergnügen!

Ein Jahr ist gar nicht so lang, wenn man ein paar Modelle hat, an denen man sich festhalten kann ;-)

Wir sehen uns!

Rudis Neuheiten(vor)schau

Frühling der Klassiker

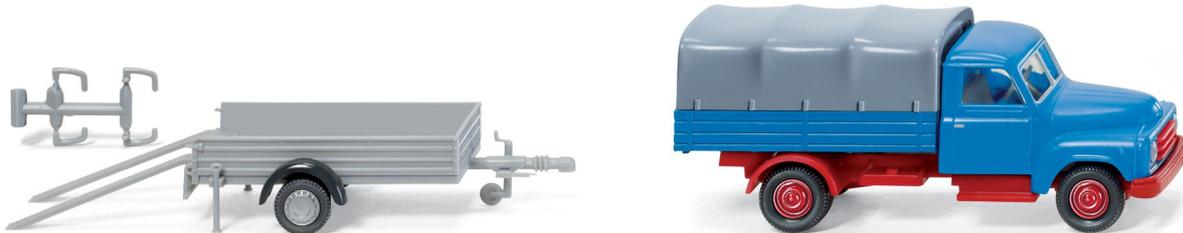
von Rüdiger Göbelsmann (Text und Fotos)

Das neue Jahrzehnt beginnt die Firma WIKING mit zahlreichen Formneuheiten, die für das Jahr 2011 angekündigt wurden. Wer die Pressemitteilung aufmerksam liest, erkennt zwischen den Zeilen die geplante Ausrichtung des künftigen Modellprogramms. Neben der Entwicklung von neuen zeitgenössischen und klassischen Modellen im PKW, LKW und Einsatzfahrzeugbereich im Maßstab 1:87, wird auch der Maßstab 1:32 mit weiteren Modellen wie Fendt 939 und einem Güllefaswagen ausgebaut. Der Maßstab 1:160 erhält ebenfalls Unterstützung, aktuell durch den VW T5 GP, der auch als Feuerwehrfahrzeug erscheinen soll.

Bereits im Februar erscheinen vier neue Modelle. Das Glas Goggomobil als Vertreter der Mikrofahrzeuge der Wirtschaftswunderjahre und der Ford Transit mit Panoramascheiben sind dabei vollständige Neuentwicklungen. Der Transit wird zeitnah auch als Bus und als

Kastenwagen erscheinen, wobei dann zusätzlich Varianten für Feuerwehr, Polizei, Post, Rettungsdienst und Taxiunternehmen denkbar sind.

Ebenfalls aus komplett neuen Formen entspringt der einachsige PKW-Anhänger. Zunächst wird er mit Laderampen und ohne Plane ausgeliefert. WIKING kündigt aber drei verschiedene Planenformen (Hochplane offen & geschlossen, Flachplane) an, welche dann - neben verschiedenen Zugfahrzeugen - mit der Platzierung von Firmenbeschriftungen bei Serien- und Auftragsmodellen viele Modellvarianten ermöglichen soll.



Beim Vierten angekündigten Modell, dem Hanomag L 28, bedient sich WIKING im historischen Teileregale. Durch die Verwendung des alten und wenig detaillierten Transporterchassis sind mit geringem Aufwand neben der Pritsche mit Plane auch Modellvarianten mit dem historischen Kastenaufbau und dem Getränkewenaufbau realisierbar. Mit der Messe in Nürnberg wird sich dann auch klären, ob das neue Fahrerhaus wie auf dem Neuheitenblatt erkennbar der Formsprache der 60er Jahre angepasst wurde, oder der Detaillierung der neuen Formen folgt.

Das Jahr 2011 wird auch den beiden im letzten Jahr als Auftragsmodelle ausgelieferten Passat Modellen eine Serienauslieferung ermöglichen. Ob weitere Modellpflegen an Volkswagenmodellen auch bei WIKING umgesetzt werden, ist noch nicht zu erfahren. Möglich wäre der neue Jetta, Eos oder auch Touran und Caddy. Letzterem werden in der neuen Sonderpackung des PMS Post-Museums-Shop hintere Fensterscheiben in Druckform zu Teil. Leider wurde die Kombiversion nie im Modell umgesetzt – Volkswagen und WIKING haben wohl das Erfolgspotential dieses gelungenen Fahrzeugkonzeptes unterschätzt – so dass auf diese Bedruckungsvariante des Kastenwagens zurückgegriffen werden muss.

Um vorhandene Modelle aufwerten und mit Bedruckungsvarianten dem Sammler anbieten zu können, wird WIKING dieses Jahr neue Planen für VW Bulli Prischenwagen und Unimog vorstellen. Neben dem VW T1 Doka könnte auch der VW T2 aus alten Formen damit gemeint sein. Bei den Unimog gäbe es reichliche Modellauswahl, wir Sammler dürfen uns also überraschen lassen, welche Modelle aufgewertet werden.

Im Verlauf des Jahres möchte die Firma WIKING das Programmfeld der jungen Klassiker weiter ausbauen und kündigt das damalige Nischenmodell Glas GT als eine dieser Neuheiten an. Interessant an dieser Neuheit ist die Möglichkeit, dass das später durch BMW weiter gebaute Modell auch im Maßstab HO als BMW 1600 GT erscheinen könnte. Nach über 15 Jahren könnte damit wieder ein BMW Modell neu ins Programm fahren.

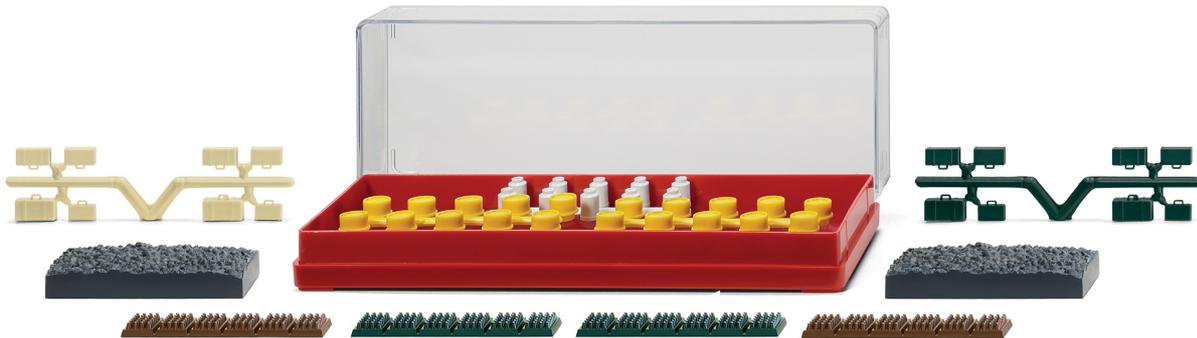
Eine vergleichbare Variante ist beim angekündigten Fiat 600 möglich, der bei NSU damals nahezu baugleich vom Band lief. Neben dem Ford Transit wird WIKING zwei weitere Ford Modelle auflegen. Der Ford Mustang (Baujahr 1964) und der Ford Escort Mark I (Baujahre 1968 - 74) reihen sich neben Granada und Capri in die Reihe der Ford Youngtimer aus neuen Formen bei WIKING ein.

Aktueller geht es bei den Einsatzfahrzeugen zu. Die Hubrettungsbühne der Fa. Metz wird die Feuerwehr auf den Modellbahnanlagen und in den Vitrinen bei Ihren Einsätzen unterstützen. Als Youngtimer erscheint im Februar der T3 Kastenwagen mit Hochdach als Einsatzleitfahrzeug, der Touareg I GP dient den Fachleuten der Kampfmittelbeseitigung.

Bei der Modellpflege im Februar erhält der Unimog U 411 aus alten Formen durch neue Felgen mit Stollenreifen und Bedruckung von Stern und Unimog Schriftzug eine optische Aufwertung. Ähnliche Aufwertungen erfährt auch der MB O 6600, der fortan als Zugvogel durch die Modellbaulande reist.

Mit einer Klassikerzusammenstellung erfahren drei Mercedes LKW und 4 alte Paletten eine Wiederauflage. Die MB LPS 332 Zugmaschine zieht erneut den Chemikalienauflieger, nun jedoch im Auftrag der Fa. Hoyer und ergänzt damit sinnvoll das MB 6600 Modell aus dem Vorjahr. Der MB LP 321 steht in stahlblau als Pritschenwagen mit Plane im Dienste einer Hamburger Spedition. Mit dem MB L 1413 als Pritschenlastwagen in rubinrot erklärt sich auch die kleine Auflage von 250 Stück des Sammlerkontor Sondermodells „Teddy Hermann“ im Dezember 2010. Hier wurden offenbar gleiche Produktionsabläufe für das Entstehen von zwei Modellvarianten genutzt. Eine Vorgehensweise die seit ca. 1 ½ Jahren bei Auftrags- und Serienmodellen immer häufiger zu sehen ist. Um bessere Maschinenausnutzungen und höhere Auflagen zu erreichen, werden gleiche Teile oder vollständige Modelle in abgewandelter Form zeitnah auch an den Spielzeughandel ausgeliefert.

Eine zweite Klassikersammlung ist das Ladegutset. Fein verpackt in der Kunststoffschachtel mit Klappdeckel der ehemaligen Geschenkpackungen werden uns Sammlern Ölfässer, Koffer, Milchkannen, Flaschenkästen und begehrte Kohleladungen zum Kauf gereicht. Alleine die Vorfreude auf das Öffnen der kleinen Schatzkiste dürfte viele Sammler zum Kauf bewegen. Kurz darauf dürfte aber die erste Sinnkrise beginnen, wenn man die Modelle bestücken will: vom Spritzling trennen, oder nicht!? Also doch eher Box der Pandora als Schatzliste? Diese Frage wird jeder Sammler individuell entscheiden müssen.



Über den PMS Post-Museums-Shop wird dem Sammler mit der Februar Auslieferung eine weitere Sammlung von Wiederauflagen präsentiert. Neben der schon einmal wieder aufgelegten Blechgarage erscheint nun auch die Hebebühne als Wiederauflage. Neben dem Ford 12M (Weltkugel) stehen im Rahmen der Packung „Gebrauchtwagenhandel“ zwei Klassiker zum Verkauf: der DKW Junior und der Borgward Arabella.

Diese beiden Modelle lenken unseren Blick dann auch 50 Jahre zurück. Denn 1961 wurden diese beiden Modelle mit 5 weiteren PKW und zahlreichen anderen Nutzfahrzeugen als Neuheiten vorgestellt. Und wer genauer hinsieht findet noch weitere Bekannte aus dem Neuheitenprospekt des diesjährigen Februars. Der MB 6600 Pullman Bus feiert Premiere und die Modelle sind beladen mit Koffern, Kohle, Milchkannen, Ölfässern und Flaschenkästen. Ein zweiter Frühling für diese WIKING- Klassiker.

Frohes Sammeln!

Internationale Modellbahnausstellung 2010

Die Sondermodelle Ford Taunus 12 M (P1) Weltkugel und DKW Schnelllast-Pritsche von Wiking

von *Holger Hausmann (Text und Foto)*



Seit einigen Jahren ist es eine Tradition, dass ich die IMA in Köln besuche. Bei der Gelegenheit kann ich dann auch für zwei befreundete Sammler die Sondermodelle zur IMA mitbringen. In der Vergangenheit waren dieses i. d. R. Taxen. Daher hatte ich auch dieses Mal in Köln wieder mit Taxen, vielleicht auf Basis des neuen Passats, gerechnet. Doch falsch gedacht! Wie schon vor zwei Jahren gab's etwas anderes. Diesmal war ich deutlich stärker in Versuchung geführt worden. Aber – ich habe widerstanden!

Es gab nachfolgende Modelle zu kaufen:

0821 53 Ford Taunus Weltkugel für 12,00 EUR

0360 53 DKW Schnelllast-Pritsche für 10,00 EUR

Zugegeben, es ist schon hart, wenn man gerade seinen Beitrag zum Ford 12 M mit, wie man meint, allen Varianten der Neuproduktion ab 1984 abgeschlossen hat (siehe vorherige Ausgabe dieser Zeitschrift), und dann kommen die Lüdenscheider schon wieder mit so einem Modell daher!

Dazu dann auch noch mit der Couchgarnitur zum Wohnzimmer des Landhauses, versteckt in einer Tüte im Podest der Verpackung, inklusive eines unverglasten DKW Schnelllasters. Beim Lieferfahrzeug, da stutzte ich dann. Den kenne ich doch! Richtig, 2003 Peltzer Legenden Teil 2! Den ebenfalls unverglasteten Karmann-Ghia aus der Legenden-Packung 3 kennen wir auch schon als "Resteverwertung" zur Hamburg-Berlin-Klassik 2010. Da sind wohl noch welche übrig geblieben, könnte man meinen?

Tolle Idee, toller Ford, tolle Couchgarnitur, aber ich habe widerstanden!

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
Klaus Dörfer
Gregor Gerlach
Kerstin Gerlach
Lutz Fänger
Rüdiger Göbelsmann
Axel Hartung
Holger Hausmann
Helmut Hillebrand
Frank Niester
Frank Nöth
Kurt Richter
Botho G. Wagner
Michael Weber
Andreas Wollasch
Kai-Werner Zunke

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!