



Wiking Sammler Netzwerk

Die Online-Zeitschrift Ausgabe 12 November 2011

In dieser Ausgabe:

| | | |
|---|-------|----|
| Editorial | Seite | 2 |
| Der Jaguar Sport | Seite | 3 |
| Der kleine Wiking-Segelschein (Teil II) | Seite | 8 |
| Roskopf Miniatur Modelle (Teil VI) | Seite | 16 |
| Die Farbenlehre nach Friedrich Peltzer | Seite | 23 |
| Olympic Light / Braconda | Seite | 24 |
| Mercedes 220 Cabrio/Coupe 1955 | Seite | 31 |
| Rudis Neuheitenschau | Seite | 35 |
| Impressum | Seite | 38 |



Editorial

Da sind wir wieder! Wie schnell doch drei Monate vergehen – manchmal schneller als uns lieb ist! Hatten wir uns im Juli/August noch über den verregneten Sommer „gefreut“, der mangels fehlender Möglichkeiten zur Beschäftigung im Freien zu einer unerwartet hohen Beteiligung an der letzten Ausgabe mittels eingesandter Artikel geführt hatte, so hat der schöne Herbst, insbesondere der „Goldene Oktober“, wohl das Gegenteil bewirkt: Die vorliegende Ausgabe ist mit 38 Seiten etwas schmaler ausgefallen als wir es zuletzt gewohnt waren. Zwar liegen noch zwei Modell-Monographien sozusagen „auf Halde“ (sie kommen dann in der nächsten Ausgabe), aber wir hatten uns entschlossen, sie später zu bringen, da wir vermeiden wollten, diese Ausgabe zu einer eher einseitigen Angelegenheit zu machen. Ein Magazin lebt von unterschiedlichsten Themen und Herangehensweisen – die Mischung macht's.

Und so sind neben Verkehrsmodellen auch wieder die Schiffe vertreten, und natürlich dürfen auch ironisch-philosophische Betrachtungen des Sammlerlebens ebenso wenig fehlen wie Blicke über den Tellerrand – sofern man Marcel Roskopfs Modelle als eigenständig begreift und die spätere Übernahme und dann eingeschränkte Reaktivierung durch die Firma Wiking nicht zu der Annahme führt, Roskopf-Modelle seien damit zu Wiking-Modellen geworden.

Wegen des reduzierten Umfangs dieser Ausgabe haben wir uns entschlossen, diesmal auf die sonst üblichen zwei Versionen des Downloads – hoch aufgelöst für den Druck und niedrig aufgelöst für den Bildschirm – zu verzichten. Die Größe der PDF-Datei erlaubt auch bei langsamen Internetverbindungen noch einen Download innerhalb eines erträglichen Zeitrahmens. In diesem Zusammenhang für die Statistiker unter uns noch ein paar Zahlen zur letzten Ausgabe: Sie erreichte in den bisherigen 3 Monaten ca. 1.500 Downloads, davon ca. 2/3 im ersten Monat (August) und 2/3 als hoch aufgelöste Version.

Zur vorliegenden Ausgabe sei noch vermerkt, dass sie diesmal redaktionell von Michael Weber praktisch im Alleingang gestemmt wurde. Schon frühzeitig hatte sich abgezeichnet, dass der zweite und „presserechtlich verantwortliche“ Redakteur aufgrund vielfacher beruflicher und privater Belastungen diesmal mehr als nur einen Gang zurückschalten musste. Es ist also gut zu wissen, dass dieses Zeitschriften-Projekt nicht nur einer einzigen Person auf Gedeih und Verderb ausgeliefert ist, sondern auf mehreren Schultern ruht, die die Lasten mal mehr, mal weniger auf sich verteilen können.

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

redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de

Und nun:

VIEL SPASS BEIM LESEN!

Jaguar Sport

von Frank Niester (Text und Fotos)

Gemeint ist ein Modell des Jaguar XK120, von Wiking Jaguar Sport genannt.

Unter Nr.2 von 1955-1971, unter Nr.20 von 1972-1994 und unter Nr.801 von 1995-2003 geführt – 48 Jahre ein Langzeitrekord und auch nach 2003 taucht er immer wieder mal als Auftrags- oder Sondermodell auf.

In Betracht dieser langen Laufzeit erhielt der Jaguar Sport einige Veränderungen und Verbesserungen, die in dieser Beschreibung erläutert werden.

Farben der Modelle werden in dieser Beschreibung nicht berücksichtigt, da sie den Rahmen dieser Beschreibung sprengen würden; sie sind den geläufigen Nachschlagewerken zu entnehmen.



Variante KA, VA, BA, IA und FA



Variante KC, VB, BE2, IB und FB

Vorstellung der Einzelteile

Die Karosserien

- Variante KA** hat einen groben Grill, ist ohne Trittbretter, das hintere Kennzeichen und die Inneneinrichtung sind Teil der Karosserie und einen Aufnahmeschlitz für eine Cellonscheibe - 1955-1968
- Variante KB** hat einen groben Grill, ist mit Trittbrettern, das hintere Kennzeichen und die Inneneinrichtung sind Teil der Karosserie und eine Aufnahme für eine Plastikscheibe – 1969-1971
- Variante KC** hat einen feinen Grill, ist mit Trittbrettern, das hintere Kennzeichen ist Teil der Bodenplatte, die Inneneinrichtung ist ein separates Bauteil und eine Aufnahme für eine Plastikscheibe – ab 1972

Verglasungen

- Variante VA** Cellonscheibe – 1955-1968
- Variante VB** Plastikscheibe – ab 1969

Bodenplatten

- Variante BA** ist ohne Querlenker, die Achshalterung ist geschlossen, das vordere Nummernschild ist auf der Stoßstange, ist mit Schlepploch. Die Bodenprägung ist „WM“ im Kreis – 1955-1962
- Variante BB1** ist mit Querlenker, die Achshalterung ist offen, das vordere Nummernschild ist auf der Stoßstange, ist mit Schlepploch. Die Bodenprägung ist „WM“ ohne Kreis – 1962-1963

- Variante BB2* ist wie Variante BB1 jedoch mit angeklebten Zughaken. Die Bodenprägung ist „WM“ ohne Kreis – 1963-1968
- Variante BC* ist eine neue detaillierte Bodenplatte mit Klippachsen, das vordere Nummernschild ist unter der Stoßstange und mit angeklebten Zughaken. Die Bodenprägung ist „Jaguar Sport / Wiking / Germany / 2“ – 1968-1970
- Variante BD1* ist wie Variante BC jedoch mit integriertem Zughaken und eckiger Versteifung. Die Bodenprägung ist „Jaguar Sport / Wiking / Germany / 2“ – 1970-1971
- Variante BD2* ist wie Variante BD1 jedoch mit integriertem Zughaken abgeschrägt. Die Bodenprägung ist „Jaguar Sport / Wiking / Germany / 2“ – 1970-1971
- Variante BE1* ist die überarbeitete Bodenplatte BD2 mit Klippachsen, das vordere Nummernschild ist jetzt wieder auf der Stoßstange, die hintere Stoßstange ist jetzt Teil der Bodenplatte, der integrierte Zughaken hat jetzt eine eckige Aushöhlung. Die Bodenprägung ist „Jaguar Sport / Wiking / Germany / 2“ – 1972-1977
- Variante BE2* ist wie Variante BE1. Die Bodenprägung ist „Jaguar Sport / Wiking / Germany / 20“ – 1978-1987
- Variante BF* ist wie Variante BE2 jedoch ohne integrierten Zughaken. Die Bodenprägung ist „Jaguar Sport/Wiking/Germany/20“ – 1988-2003 und Auftrags- und Sondermodelle bis 2006
- Variante BG* ist wie Variante BF. Bodenprägung ist „Jaguar Sport / modernes Wiking-Logo / Germany / 20“ – nur Auftrags- und Sondermodelle ab 2010

Inneneinrichtung

- Variante IA* bis 1971 war die Inneneinrichtung Teil der Karosserie.
- Variante IB* ab 1972 erhielt der Jaguar Sport eine separate Inneneinrichtung. Diese Inneneinrichtung blieb ohne Veränderungen.

Fahrer und Beifahrerin

- Variante FA* mit vergossenem Lenkrad – 1955-1959
- Variante FB* mit eingesetztem Lenkrad – 1960-1987
- Variante FC1* nur Fahrer mit eingesetztem Lenkrad – nur Auftragsmodell „active) lease“ 2006
- Variante FC2* nur Fahrerin mit eingesetztem Lenkrad – nur Auftragsmodell „active) lease“ 2006

Räder

Es sind bis etwa 1970 meistens nur Standardräder in verschiedenen Grautönen, je nach Herstellungszeitraum, zum Einsatz gekommen. Ab 1970 sind Räder mit Riffelkappe zum Einsatz gekommen. Bei den neuzeitlichen Modellen haben auch Räder mit Radkappe oder mit Speichenfelgen Verwendung gefunden – vergleiche Fotos.

Wiking Nr.2 Jaguar Sport - Katalogjahr 1955-1968

- 1958-1959 in der Ausführung KA, VA, BA, IA, FA
- 1960-1962 in der Ausführung KA, VA, BA, IA, FB
- 1962-1963 in der Ausführung KA, VA, BB1, IA, FB
- 1963-1968 in der Ausführung KA, VA, BB2, IA, FB

Wiking Nr.2 Jaguar Sport - Katalogjahr 1969-1971

- 1969-1970 in der Ausführung KB, VB, BC, IA, FB
- 1970-1971 in der Ausführung KB, VB, BD1 oder BD2, IA, FB

Wiking Nr.2 ab 1974 - Nr.20 Jaguar Sport - Katalogjahr 1972-1994

1972-1977 in der Ausführung KC, VB, BE1, IB, FB
 1978-1987 in der Ausführung KC, VB, BE2, IB, FB
 1988-1994 in der Ausführung KC, VB, BF, IB, ohne Figuren

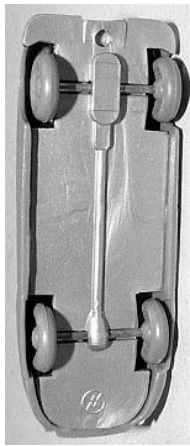
Wiking Nr.801 Jaguar Sport - Katalogjahr 1995-2003

1995-2003 in der Ausführung KC, VB, BF, IB, ohne Figuren

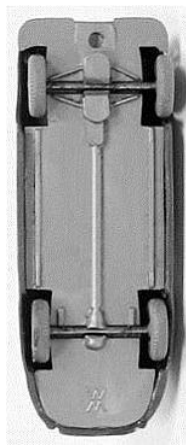
Sonder- und Auftragsmodelle Jaguar Sport

1993 Johnnie Walker „Black Label“ in der Ausführung KC, VB, BF, IB, ohne Figuren
 1996 Techno Classica 1996 in der Ausführung KC, VB, BF, IB, ohne Figuren
 2004 „Fulda Collection“ in der Ausführung KC, VB, BF, IB, ohne Figuren
 2006 „active)lease“ in der Ausführung KC, VB, BF, IB, FC1 und FC2
 2010 „Münster Classics“ III in der Ausführung KC, VB, BG, IB, ohne Figuren
 2010 „Klassiker der deutschen Automobilgeschichte IV“ in der Ausführung KC, VB, BG, IB, ohne Figuren

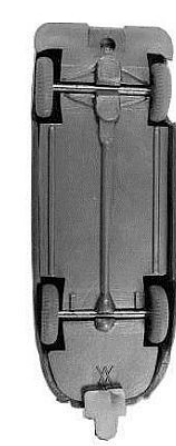
Bodenplatten



Variante BA



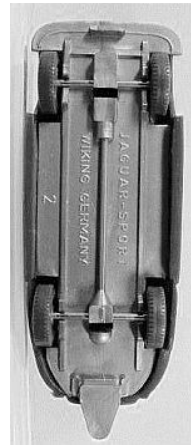
Variante BB1



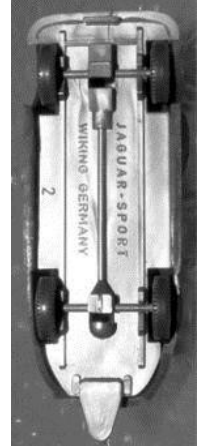
Variante BB2



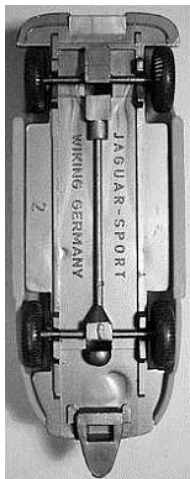
Variante BC



Variante BD1



Variante BD2



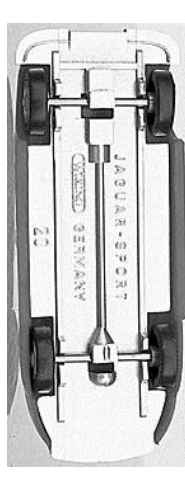
Variante BE1



Variante BE2



Variante BF



Variante BG

Karosserien, Verglasung und Details



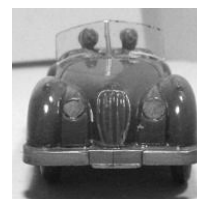
Variante KA, VA, BA, IA, FA



Variante KA, VA, BB_, IA, FB



Variante KB, VB, BC, IA, FB



Variante KA, BB



Variante KB, VB, BD_, IA, FB



KB, BC+BD_



Variante KC, VB, BE_, IB, FB



Variante KC, BE_ und BC



Variante KC, VB, BF, IB, ohne Figuren



Nr. 801



Variante KC,VB,BF,IB,FC2

Techno Classica 1996

Details



Die Bodenplatten BE1, BE2, BF und BG dürften nur zweimal in der Spritzform vorhanden sein.

Bodenplatte Nest 1 mit Versteifung links auf der Vorderachse und schmaler Versteifung vor dem Montagestift.

Bodenplatte Nest 2 mit Versteifung rechts auf der Vorderachse und breiter Versteifung vor dem Montagestift.

Die Bodenplatte wird über 2 Stifte mit der Karosserie, die über 2 Hülsen verfügt, positioniert und meistens verklebt (Daher leider der abgebrochene Stift an Bodenplatte 2).

Der kleine Wiking-Segelschein (Teil 2)

von Gregor Gerlach (Text und Fotos)

Wer etwas erschafft, macht dabei zwangsläufig Fehler. Liegen die Hände im Schoß, reicht es für gerade mal eine oder zwei Todsünden (nach Lesart der RK-Kirche), aber mehr ist dabei kaum drin.

Wer nichts schafft, versündigt sich vielleicht, aber er macht keine Fehler. Diese sind also ausschließlich den ‚Machern‘ unter uns vorbehalten.

Viele Menschen haben sich vor mir bemüht, die Wiking-Welt für andere Sammler durchsichtiger zu machen und dabei sehr viel für uns alle geleistet.

Das herausstechende Merkmal aller dieser Arbeiten ist, dass diese entweder völlig unentgeltlich erfolgt sind oder aber im allerbesten Fall gerade kostendeckend.

Diesen Menschen möchte ich von ganzem Herzen für all ihre Leistungen und ihren Enthusiasmus danken.

Wenn ich im Folgenden einige ihrer Namensgebungen, Bewertungen und Schlussfolgerungen anzweifle oder in einem anderen Kontext sehe, geschieht das ausschließlich, um ein paar letztlich marginale Unklarheiten im Wiking-Universum zu beseitigen. Dabei gibt es natürlich auch die Möglichkeit, dass ich mit meinen Mutmaßungen falsch liege. Korrigieren kann ich das aber nur, wenn mich jemand auf das jeweilige Manko hinweist, worum ich hiermit unter gregor-g@netcologne.de ausdrücklich nachsuche!

Ich bitte den geeigneten Leser freundlichst, diesen Umständen bei der Lektüre Rechnung zu tragen. Vielen Dank dafür!

Regattasegler in Theorie und Praxis

Zuständig für Klein-Segler ist der Wikinghausener Segelclub, er residiert im Stadtteil Babylon in den Resten des ehemals höchsten Turmes. Und mit Ausnahme der ‚Wiking I‘ kennt man dort fast nur Regattasegler, große, kleine und mittlere. Dazu dann manchmal noch ‚Veronicas‘, Fischkutter, große Segelyachten, ‚Peltzers Yacht‘, die ‚Germania III‘, die ‚Shamrock V‘ und natürlich auch die ‚Endeavour‘, letztere auch manchmal als Nummer 2, um nur einige Beispiele zu nennen.

Das sind eine Menge Namen für die gerade mal drei eigenständigen Modelle von Segelyachten, die Wiking bislang produziert hat.



Dies kann gerade bei weniger erfahrenen Sammlern zu Missverständnissen führen und ist in etwa so, als würde ein Sammler von der ‚Bremen‘ sprechen und ein anderer versteht ihn nicht, denn für ihn ist das Schiffchen nur als ‚Die Dicke von der Weser‘ bekannt.

Fangen wir am besten ganz vorne an, die Mutter wohl aller Regattasegler von Wiking ist in dem Buch von Herrn Dr. Schönfeldt (S. 115) abgebildet. Es ist ein Einzelmodell im Maßstab 1:400 und entstand Ende der Dreißiger Jahre des letzten Jahrhunderts. Es soll die Germania III darstellen und diene aus meiner Sicht unzweifelhaft später als Vorbild für die Regattasegler in 1:625 und 1:1250.

Es gibt Dinge im Leben, die man nie vergisst. Für mich war einer dieser Momente vor Jahrzehnten im Hafen von Arnis die Begegnung mit der Germania IV.

Selbst für eingefleischte Landratten ist die Schönheit dieses Schiffes klar erkennbar, ich selbst hätte von der erbauenden Werft Abeking & Rasmussen allerdings auch nichts anderes erwartet.

Nun ist die Germania IV eine ausgewachsene Yacht, aber irgendwie passte meine Erinnerung nicht richtig zu den Modellen. So etwas ist für mich immer Anlass zur Unruhe, also habe ich erstmal die Schieblehre ausgepackt.

Regattayachten werden in Klassen eingeteilt, die Germania III gehörte zur Klasse der 8mR-Yachten. In absoluten Zahlen heißt das: Länge Wasserlinie 9,25 m, Länge über alles 15,04 m und Breite 2,52 m.

Das Vermessen der Modelle und die Umrechnung der Werte in 1:1 ergab folgendes Bild:

Regattasegler 1:1250 Länge Wasserlinie 30 m, Länge über alles 42,5 m, Breite 6 m;

Regattasegler 1:625 Länge Wasserlinie 28,1 m, Länge über alles 43,1 m, Breite 6,3 m.

Das lässt zwei Aussagen zu, die erste ist, dass die beiden Modelle sehr gewissenhaft gefertigt wurden, da die Maße nach der Umrechnung recht genau übereinstimmen.

Die zweite Aussage ist, dass es sich bei den Modellen kaum um Nachbildungen der Germania III handeln kann.

Um völlig sicher zu gehen, habe ich dann noch Bilder des Originals mit den Modellen abgeglichen, dies hat den Verdacht dann vollumfänglich bestätigt.

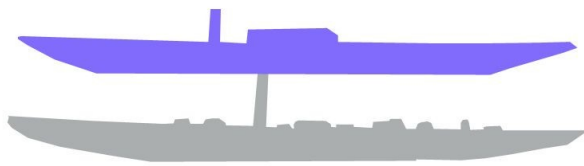
Die Germania III verfügt beispielsweise über einen größeren Kajütaufbau und nicht wie das Modell nur über mehrere Oberlichter und Niedergänge auf einem ansonsten planen Deck.

Herr Peltzer war, was Segler angeht, kein Waisenkind. Also wusste er genau so wie ich, dass dieses Modell nicht die ‚Germania III‘ darstellen kann.

Ich vermute, dass der Name schlicht der Zeit und den herrschenden Umständen geschuldet war. Deutsche Modelle brauchten damals deutsche Namen, da lag man mit ‚Germania‘ dann wieder goldrichtig.

Wenn es aber nicht die ‚Germania III‘ war, welche Rennziege hat Wiking denn damals wirklich geschaffen? Den Maßen nach kann es sich nur um ein Spielzeug wirklich großer Jungens handeln, also einen echten Cupper, einen Streiter um die Segeltrophäe schlechthin, den Americas Cup.

Die dort teilnehmenden Schiffe haben aus naheliegenden Gründen in Seglerkreisen immer einen Ruf wie Donnerhall und sind weltweit bekannt. Heute ist ein solcher Name ‚Alinghi‘, als das Modell aus dem Schönfeldtschen Buch geschaffen wurde, waren es ‚Shamrock‘ und ‚Endeavour‘.



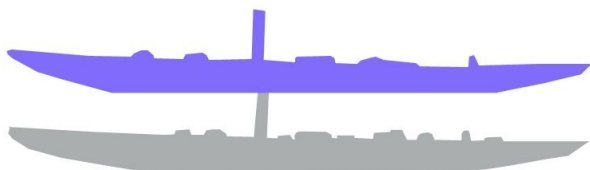
Modell vs. [Germania III](#)



Modell vs. [Shamrock V](#)



Modell vs. [Endeavour I](#)



Modell vs. [Endeavour II](#)

Nebstehend habe ich einige Decksrisse von Seglern und den des Modells skizziert, dass lässt mich auf die ‚Endeavour II‘ als Vorbild tippen. Die ‚Endeavour II‘ gehörte zur J-Klasse und wurde vermessen mit Länge Wasserlinie 26,52 m, Länge über alles 41,40 m und Breite 6,55 m.

So kommen wir der Sache schon näher. Daneben bin ich sehr beeindruckt, wie genau sich die Schöpfer des Modells an das wahrscheinliche Vorbild gehalten haben.

Da es dennoch gelinde Abweichungen zwischen der ‚Endeavour II‘ und dem Modell gibt, gehe ich davon aus, dass von Wiking eine J-Yacht ohne direktes Vorbild geschaffen wurde. Die Unterschiede zwischen den Booten einer Klasse sind letztlich selbst für Fachleute nur schwer zu erkennen, da das Reglement ja gleiche Rahmenbedingungen für alle fest schreibt.

Alles in allem kann man sagen, dass die Bezeichnung Regattasegler für diese Modelle sowohl in 1:625 als auch in 1:1250 völlig richtig ist. Um was für ein Schiff es sich bei dem Vorbild wirklich handelte, dürfte tatsächlich die wenigsten Sammler wirklich interessieren.

Dass das Steuerbordbug und das Sackbordbug laufende Modell des Regattaseglers (1:1250 und 1:625) gelegentlich durch Klarnamen (stb.

‚Endeavour II‘, bbb. ‚Germania III‘) auseinandergehalten wird, ist ein Novum bei der Wiking-Nomenklatur.

Um die Sache dann vollends unübersichtlich zu gestalten, haben diese bis auf die Segelstellung gleichen Modelle auch direkt noch zwei Ordnungsnummern erhalten. Eine Angleichung an die übliche Nomenklatur in solchen Fällen ist also aus meiner Sicht sehr wünschenswert.

Ach ja, bevor ich es vergesse, die von Herrn Prof. Haevecker unter D743 und D744 gelisteten Modelle sind natürlich entgegen der hohen Ordnungsnummern keine 1:625er, sondern 1:1250er. Siehe dazu bei Interesse die von Herrn Prof. Haevecker gemachten Größenangaben.

Tatsächlich sind also nicht die 1:1250er ohne Ordnungszahl, sondern die 1:625er, aber auch das ist nichts, was sich nicht mit ein wenig gutem Willen aller Beteiligten heilen ließe.

Ausgesprochen dumm in diesem Zusammenhang ist allerdings, dass auch die ‚Weiße Yacht‘ oft ebenfalls als Regattasegler angesprochen wird, dass kann tatsächlich zu Irritationen bei weniger versierten Sammlern führen.

Ob ‚Peltzers Yacht‘ tatsächlich nachweislich eine der Yachten von Herrn Peltzer darstellt, wird wohl weiterhin im Dunkel der Geschichte verborgen bleiben. Den Katalognamen ‚Wiking I‘ jedenfalls halte ich für den besseren als ‚Peltzers Yacht‘. Denn letztlich sind alle Seglermodelle von Wiking Herrn Peltzers Yachten, also irgendwie ...

Wenn es Katalognamen für die Modelle gibt, sind genau diese für mich die allererste Wahl bei der Ansprache der jeweiligen Modelle.

Und man hat so gleichzeitig quasi den Segen des Erschaffers. Wer wie Herr Peltzer Reffbändsel auf die Papiersegel seiner Fischkutter hat malen lassen, der wusste auch, was in seinen Katalogen stand. Und zwar Buchstabe für Buchstabe, da bin ich völlig sicher!

Wo sie mir zugänglich sind, werden bei der Beschreibung der Modelle weiter unten neben der Bezeichnung von Herrn Prof. Haevecker auch diese Katalognamen aufgeführt.

Regattasegler - 1:1250

Klassifizierung nach Haevecker: D743 / D744-Regattasegler; Katalogname: nicht bekannt;

Kunststoff-Vollguss, Länge Wasserlinie 24,3 mm, Länge über alles 34 mm, Breite 4,8 mm, Gewicht 0,8 gr.;

Bauart Rundspanter mit Rundgatt-Heck, Schiffstyp Slup, Takelage Kutter;

Herstellungszeitraum nach Leinhos: 1948 – 1950.

So klein und schnuffig dieses Modell in 1:1250 neben einer Queen Mary auch wirken mag, dass Original gehört zu den größten Slups, die je gebaut wurden.

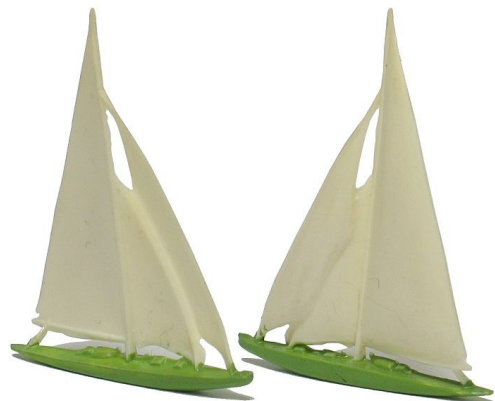
In Zahlen bedeutet es, dass eine J-Yacht nach dem Reglement der dreißiger Jahre bis zu 160 Tonnen verdrängen durfte, die Segelfläche konnte bis zu 700(!) Quadratmeter betragen. Wir haben hier ein Schlachtschiff von einer Yacht vor uns, und sie war nur dazu da, diese Schlachten auch zu gewinnen. Schlachten der Konstrukteure, der Schiffer sowie der Eigner und somit Finanziers! Mehr Königsklasse auf dem Wasser gibt es nicht.

Es wundert nicht, dass dieses Modell weniger detailliert ist als ihre 1:625er-Schwester. Die Detailtreue ist dennoch atemberaubend und, nicht zu unterschätzen, zumindest das abgebildete Modell steht tatsächlich ganz von allein bei einer Breite von schlappen 5 Millimetern.

Ein Problem habe ich allerdings mit beiden Regattaseglern und rätsele bis heute darüber: Das Klüversegel läuft in das Focksegel aus! Das ist weder vorbildgerecht noch überhaupt physikalisch machbar. Auch dieses Wissen teile ich mit absoluter Sicherheit mit Herrn Peltzer. Und da stellt sich dann die Frage, warum er, der Formenbauer scheinbar bei anderen Modellen problemlos in den Wahnsinn treiben konnte, dies so zugelassen hat.

Dass es auch anders (und vorbildgerecht) geht, belegen die Kunststoff-Fischkutter, da ist alles, wie es sein soll.

Aber was wäre Wiking ohne diese immer neuen Rätsel?



Weiße Yacht - 1:1250

Klassifizierung nach Haevecker: D260-Regattasegler; Katalogname: White Yacht (Auslandskatalog);

Kunststoff-Vollguss, Länge Wasserlinie nicht feststellbar, Länge über alles 17,4 mm, Breite 3,3 mm, Gewicht nicht feststellbar.;

Bauart Rundspanter mit Rundgatt-Heck, Schiffstyp Slup, Takelage Slup;

Herstellungszeitraum nach Leinhos: 1948.

So unscheinbar dieses Modell für sich alleine auch sein mag, so unverzichtbar ist es für ein lebendiges Diorama. Leider gibt es nur wenige Überlebende dieses Modells. Eine ‚Bremen‘ geht nicht so schnell verloren, zwei Zentimeter weißer Kunststoff schon eher.

Rechnerisch ergibt sich für das Vorbild eine Länge von 22 Metern. Damit ist es eine mehr als ausgewachsene Yacht, auch nach heutigen Maßstäben.

Normale Segelboote ebenso normaler Mitbürger liegen heute zwischen 30 und 40 Füßen, also ungefähr 9 bis 13 Metern. Mit 22 Metern ist man in fast jedem Yachthafen, von Monte Carlo einmal abgesehen, König.

Es ist das übliche Problem, dass bereits bei den Fischkuttern behandelt wurde. Irgendwann geht es nicht mehr kleiner und die Zeit der Kompromisse ist gekommen.

Trotz des Zugeständnisses an die Größe steht dieses Modell natürlich nicht, auch nicht manchmal oder auch nur ein bisschen. Die Modelle wurden so verkauft, wie sie aus der Form gefallen sind, also mit allen Graten. Selbst wenn der Heimwerker die fein säuberlich abschleift, um ein wenig Klebstoff oder Kerzenwachs wird er nicht drum rum kommen, um ein sofortiges Kentern in der Vitrine zu hindern.

Das abgebildete Modell stammt von Sammlerfreund Manfred Schütt. Ohne seine Hilfe wäre die komplette Bearbeitung der kleinen Wiking-Segler für mich nicht möglich gewesen.

Nochmals vielen Dank dafür!



Regattasegler - 1:625

Klassifizierung nach Haevecker: nicht bekannt; Katalogname: nicht bekannt;

Kunststoff-Vollguss, Länge Wasserlinie 45 mm, Länge über alles 69 mm, Breite 10 mm, Gewicht 3,3 gr.;

Bauart Rundspanter mit Rundgatt-Heck, Schiffstyp Slup, Takelage Kutter;

Herstellungszeitraum nach Leinhos: 1948 - 1950.

Die J-Yacht im großen Maßstab, ein Traum von einem Modell! Gerade dann, wenn es so liebevoll bemalt wurde wie das gezeigte Exemplar.

Ob Wiking aber das Geld, das in diese Arbeiten investiert wurde, auch nur teilweise durch den Verkauf wieder Erlösen konnte, halte ich für mehr als fraglich.

Ein weiteres Exemplar im Rohzustand zeigt, dass zunächst eine Menge Grate, die zwischen Deck und dem Großbaum stehen geblieben sind, entfernt werden mussten, bevor man mit dem Bemalen beginnen konnte. Das ist bei der Kleinteiligkeit an dieser Stelle eine ziemlich pfimelige Arbeit, ich will nicht wissen, bei wie vielen Modellen die Säule des Steuerrades (das Knübbelchen ganz rechts auf dem Seitenbild, vor der Verbindung zwischen Großbaum und Deck) da direkt mit entfernt wurde.

Trotz der veritablen Größe des Modells und einem werksseitig akkurat abgeschliffenen Boden kann man auch hier nicht wirklich von Standsicherheit sprechen. Das unbemalte Rohmodell steht so einigermäßen, dass abgebildete bemalte Modell überhaupt nicht.

Da sieht man mal, was ein paar Milligramm Farbe tatsächlich ausmachen können. Das liegt aber sicher auch daran, dass versucht wurde, dem Modell die beim Segeln herrschende Krängung (Schräglage) des Schiffs mitzugeben. Schrägt man schon ein, zwei Grad zu viel ab, bekommen die Segel Übergewicht.



Nebestehend ein Detail der Grate, mit denen sich die Heimarbeiter abmühen mussten.



Herr Dr. Schönfeldt gibt in seinem Buch auf Seite 103 an, dass die ‚Wiking I‘ sowie dieses Modell im Maßstab 1:625 geschaffen wurden. Tatsächlich passt bei dem Regattasegler hier 1:625 nach einer Umrechnung der Werte auf 1:1 besser als 1:666. Dementsprechend findet sich dieser Maßstab auch in diesen Bericht.

Wiking I - 1:625

Klassifizierung nach Haevecker: D742 - Fischkutter; Katalogname: Wiking I;

Kunststoff-Vollguss, Länge Wasserlinie 26,5 mm, Länge über alles 32 mm, Breite 10,9 mm, Gewicht 1,8 gr.

Bauart Rundspanter mit Spitzgatt-Heck, Schiffstyp Slup, Takelage Slup;

Herstellungszeitraum nach Leinhos: 1948 - 1950.

Dass dieses Modell nichts mit Fisch oder Kutter zu tun hat, sollte jeder erkennen, der auch den ersten Teil dieses Berichts gelesen und noch nicht vergessen hat.

Das Boot ist ein Colin-Archer-Typ, benannt nach seinem Konstrukteur.

Natürlich kann man auch eine Colin Archer als Kutter auftakeln, dieses Modell jedenfalls ist als Slup ausgeführt.

Was ein Unimog an Land ist, ist dieses Schiff auf dem Wasser, es hält im Zweifelsfall auch bei schwerster See länger durch als der zäheste Schiffer.

Seine Kurstreue und Seegängigkeit ist Grundlage zahlloser Legenden, seine Gutmütigkeit grenzt schon fast an Dummheit, wenn man einem Schiff denn solche Regungen unterstellen darf.

Hervorgegangen ist diese Konstruktion Mitte des 19. Jahrhunderts aus von der Küste operierenden Rettungsbooten (Vorläufern der heutigen DGzRS-Boote) und Lotsenversetzern, beide mussten ja auch schon mal bei grobem Wetter raus.

Die Boote werden bis zum heutigen Tage fast unverändert gebaut, so genial und universell einsetzbar ist ihr Riss. Das Einzige, was eine Colin Archer nicht kann, ist, eine Regatta gegen echte Rennziegen zu gewinnen.

Dafür ist sie ein Traum für Fahrtensegler, besonders oft trifft man sie auf der Ostsee, kein anderer Rumpf kommt auch nur annähernd so gut mit der kabbeligen See (den ‚kurzen‘ Wellen) dieses Kleinmeeres klar.

Sie ist das genaue Gegenteil des Regattaseglers und insofern eine echte Bereicherung der Wiking-Produktpalette. Sollte Herr Peltzer je ein solches Schiff besessen haben, kann man ihm dazu nur gratulieren.

Dass auch das Modell eine echte Colin Archer ist, merkt man ziemlich schnell. Keiner der Kunststoffsegler von Wiking steht so stabil auf einer Glasplatte wie dieser.

Rechnet man die Länge des Modells auf 1:1 um, kommt man so zu einer Länge über alles von satten 20 Metern. Auch das ist wieder für eine Colin Archer mehr als angemessen, bis auf die Regattasegler sind alle anderen hier behandelten Boote einschließlich der Fischkutter eine Nummer zu groß ausgefallen.



Bei den Fischkuttern und der ‚Weißen Yacht‘ lässt sich das durchaus erklären, die Modelle wären sonst sehr klein geraten. Bei der ‚Wiking I‘ allerdings hänge ich da ein bisschen mit dem Fuß, nötig gewesen wäre es bei diesem Modell nicht wirklich.

Aber wir wissen ja nun, dass der Regattasegler ein richtiger Kaventsmann ist. Ohne dieses Wissen wirkte die ‚Wiking I‘ vielleicht einfach zu schwächig, wenn sie daneben stand. Und es gibt kein anderes Modell von Wiking, das man hätte passend neben den Regattasegler stellen können außer eben der ‚Wiking I‘.

Was bleibt

Schließen möchte ich den Beitrag mit einem Bild, das wie kein zweites zu dem Thema ‚Kleine Segler von Wiking‘ passt. Gefunden habe ich es in dem Buch ‚Wiking, kleine Autos, große Liebe‘ von Ulrich Biene auf Seite 114.

Zu diesem Bild schrieb mir Herr Biene:

„ ... Das Foto entstammt übrigens dem Bestand des Wiking-Archivs und ist dort hinterlegt. Nachdem ich jüngst auf anderem Wege noch an Fotomaterial aus den 40er- und 50er-Jahren gekommen bin, steht außer Zweifel, dass das Foto von Friedrich Peltzer selbst inszeniert, mit hoher Wahrscheinlichkeit auch selbst fotografiert wurde. In jener Zeit hat er fotografisch sehr stark mit solcherlei kontrastierenden Fotosujets experimentiert - weitere Motive liegen noch vor. Vor allem das Thema Licht & Schatten lotete Peltzer auch im Hinblick auf die ersten Fotodarstellungen in den Bildprospekten im Selbstversuch aus, ehe er zu Beginn der 1950er-Jahre zur Wiking-Bildsprache fand. Erst aber 1952/53 wurden die Fotos regelmäßig von wechselnden Berliner Fotografen/-studios gemacht. Der Fotografie blieb Peltzer ja auch zeitlebens verbunden ...“



Damit endet unser Ausflug in die Welt der kleinen Wiking-Segler. Ich hoffe, dass er ein wenig zum besseren Verständnis dessen beitragen konnte, was in einigen unserer Vitrinen so alles auf Reede liegt.

Roskopf-Miniaturmodelle

Teil 6: Hubschrauber und Flugzeuge

von **Hans-Jürgen Furchtmann (Text)**

und **Helmut Hillebrand (Fotos)**



Dieser Teil befasst sich mit Hubschraubern, Fluggeräten und Flugzeugen.

Zu den bekannten Roskopf-Miniatur-Modellen wurden auch Flugzeug- und Hubschrauber-Modelle im passenden Maßstab 1:100 und 1:87 mit in das Modellprogramm aufgenommen. In logischer Folge zu den Militärmodellen wurden überwiegend Hubschrauber- und Flugzeugtypen der Bundeswehr ausgewählt. Modelle anderer Staaten (Frankreich, Großbritannien, ehem. UDSSR), des Bundesgrenzschutzes, der Polizei und der Rettungsdienste ergänzten das Angebot.

Ab wann die ersten Flugzeugmodelle bei Roskopf im Programm erschienen, ist nicht genau nachvollziehbar. Im Faltprospekt von 1960 ist der Bausatz Nr. 111 mit der Flugabwehrrakete „Nike-Ajax“ aufgeführt.



Im Zuge der Recherchen wurde auch mit Frau Roskopf telefonisch Kontakt aufgenommen. In einem sehr freundlichen Gespräch konnte sie aber leider keine Aussagen über den Formenbau der Flugzeugmodelle geben. Der Formenbau war, wie bei den Militärmodellen, außer Haus vergeben worden. Unterlagen darüber oder noch lebende Zeitzeugen konnte sie nicht nennen. Aber Frau Roskopf fand es sehr bemerkenswert, dass wir uns mit der Fa. Roskopf und ihren Modellschöpfungen für die interessierte Sammlergemeinschaft befassen.

Ob allerdings Formen von anderen Herstellern benutzt wurden oder ob andere Modellhersteller für Roskopf tätig waren, lässt sich nur bei einigen wenigen Modellen nachweisen bzw. vermuten.

Die Vergabe der Modellbestellnummern wurde anscheinend nicht chronologisch bestimmt, sondern eher in die Modellnummerlücken nach dem Prospekt angepasst.

So wurden auch für das zivile Hubschraubermodell Bo 105 in verschiedenen Ausführungen (Modellvariationen) dieselbe Nummer 33 beibehalten: „ADAC“ gelb, „Katastrophenschutz“ orange.

Die Bausätze sind in einer zweiteiligen Pappschachtel, mit dem jeweiligen Modellaufdruck versehen, verpackt. Den Schachtelboden bildet ein graues Pappunterteil. Die Kunststoffbauteile sind zusammen in Folie eingeschweißt eingelegt. Zur Baubeschreibung mit Bemalungsvorschlägen wurden entsprechende (Abziehbilder) Decals beigelegt.



In dem Faltprospekt von 1975 sind ein Flugzeug und sieben Hubschraubermodelle als Bausätze mit den entsprechenden Artikelnummern aufgeführt:

Nr. 40 Transportflugzeug Transall
(Superbausatz mit 83 Teilen, Spannweite 40 cm)



Bild vom Revell-Bausatz

Nr. 24 Transporthubschrauber Sikorsky CH 53 D



Nr. 24B Sikorsky CH 53 D (Fertigmodell in Blisterpackung)

Nr. 33 BO 105 ADAC Rettungshubschrauber

Nr. 34 BO 105 Panzerabwehr-Hubschrauber



Nr. 38 Transporthubschrauber Puma



Nr. 39 BO 105 Polizei-Hubschrauber

Nr. 41 UH-1D leichter Transporthubschrauber (Neuheit)



Nr. 48 BO 105 BGS- Hubschrauber

Im Faltprospekt 1975/2 wird unter der Nr. 52 der DFS 230 Lastensegler „Gotha“ als Neuheit angeboten. Wie bereits bei den Panzerfahrzeugen, beginnt hier der Einstieg in historische Weltkrieg-II-Modelle.



Bild DFS 230 Lastensegler „Gotha“

Bald folgte 1981 unter der Modellnummer 62 die „berühmte“ Messerschmitt Me 109.



Bild Me 109

Im Jahr 1979 erschien die Phantom F4 F (Nr. 21) und der Hubschrauber CH-34 G auch als Sikorsky S 58 (Nr. 77) bezeichnet sowie im Jahre 1980 F-14 Tomcat (Nr. 83), F 15 Eagle (Nr. 84), Mig 25 Foxbat (Nr. 85) und Dornier Do 28 Skyversant (Nr. 86), Fotos nächste Seite.



Bild: CH 34 G



Bild: F 15



Bild: MIG 25



Bild: DO 28

Im Frühjahr 1981 wurde unter der Modellnummer 93 die Aufklärungsversion der Phantom F-4 als RF-4 E angeboten.



Frühjahrsneuheiten 1981:

93 RF-4 E Phantom II Aufklärungsflugzeug der Bundesluftwaffe Superbausatz

ROSKOPF MINIATURMODELLE 8220 Traunstein

Als nächste Modelle erschienen:

Nr. 22 Starfighter



Nr. 62 Me 109

Foto → siehe weiter oben

Nr. 55 Alpha Jet

Nr. 57 SA 341 Gazelle

Nr. 56 Alouette II



In der Nostalgie-Serie wurden nun Flugzeugklassiker als Modelle Junkers F13 und Udet Flamingo kreiert. Auffallend ist hier zu bemerken, dass beide Flugzeuge nun im Maßstab 1:87 produziert wurden.



Zum Schluss noch ein Wort zu der vermuteten Herkunft der Modellformen:

Transall, Alpha Jet, Alouette II, SA 330 Puma, SA 341 Gazelle können von ex Heller stammen. Eindeutig ist die Herkunft beim Sikorsky CH 34 G von Faller.



Bild: Sikorsky CH 34 G mit Faller-Gravur

Beim Modell F 104G Starfighter scheint die Form von ex-Tamiya zu sein.

F14 und F 15 sowie MIG 25 könnten von ex Mannen sein.

Über die restlichen Modellflugzeuge, ihrer Herkunft oder Produktion war nichts heraus zu finden

Vielleicht kann unsere verehrte Leserschaft mehr über das eine oder andere Modell etwas Neues in Erfahrung bringen und uns zur weiteren Veröffentlichung zur Verfügung stellen.

Wir und andere Interessierte würden sich bestimmt darüber freuen.

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

Die Farbenlehre nach Peltzer

beeindruckt Kerstin Gerlach

„Grün oder weiß, Schatz?“ frage ich. „Äh, wie bitte?“ lautet die Antwort.

Zugegeben, das war vielleicht ein wenig knapp formuliert, aber mich beschäftigt die Frage nach der Farbwahl für die diesjährige heimische Weihnachtsdekoration schon seit dem Auftauchen der ersten Schoko-Nikoläuse im örtlichen Lebensmittel-Einzelhandel Ende September, und in zwei Wochen steht der erste Advent vor der Tür. Es wird also langsam Zeit.

„Die Weihnachtsdekoration meine ich“ ergänze ich in der Hoffnung auf männliche Unterstützung bei dieser kreativ-gestalterischen Aufgabe, die das Aussehen unserer Wohnung - wenn auch unter dem regulierenden Aspekt der Katzentauglichkeit - in den nächsten Wochen prägen wird.

Seine linke Hand weist stumm auf die Neue Modellauto-Farbkarte zum Neuen Gelben Katalog, während er mit der rechten per Mausklick weiterhin die Untiefen von Ebay durchforstet. Warum eigentlich nicht? Inspiration erhält man ja manchmal von überraschender Seite, also ziehe ich mich damit ins Wohnzimmer zurück, setze mich in meinen Sessel und aktiviere mit sanftem Druck gegen die Rückenlehne die wunderbare Relax-Funktion, die das Fußteil hochschwingen lässt und mich in eine halbliegende Position bringt. Dergestalt entspannt fange ich an zu blättern. Weil ich bereits eine Vorauswahl getroffen habe, überspringe ich die für mich uninteressanten Seiten und arbeite mich zu grün vor.

Das war wohl ein wenig zu einfach gedacht: weißgrün, lichtgrün, mintgrün, bläulichgrün, leuchtgrün, blassgrün, lindgrün, schilfgrün, apfelgrün, froschgrün, hellmaigrün (definitiv die falsche Jahreszeit!), resedagrün, patinagrün, diamantgrün, kieferngrün (wir nähern uns dem Dezember) tannengrün (na also), flaschengrün (an Feiertagen wird ja auch gerne getrunken), gelbolivgrün.... Ich bin entsetzt. Kann das Leben eines Wiking-Sammlers tatsächlich so kompliziert sein? Was hatte ich über Farben im Physik- und Biologieunterricht gelernt?

Farbe entsteht durch den visuellen Reiz in Farbrezeptoren als Antwort auf die physiologische farbige Wirkung einer Strahlung, ähnlich wie ein mechanischer Reiz durch Druck oder Rauheit hervorgerufen wird. Sie ist nicht die Eigenschaft des gesehenen Lichtes, sondern das subjektive Empfinden der physikalischen Ursache von elektromagnetischen Wellen. Entsprechend der spektralen Strahlenwirkung werden verschiedenartige Farbreize hervorgerufen, die unterschiedliche Qualitäten der Farb-wahrnehmung bilden, so dass im Ergebnis auch unterschiedliche Farben wahrgenommen werden. Die visuelle Wahrnehmung des Menschen erfolgt durch Rezeptoren, die sich auf der Netzhaut befinden; Stäbchen für den Hell-/Dunkel-Kontrast und Zapfen (nicht Zäpfchen!) für die Farbwahrnehmung.

Mit anderen Worten: Farbe liegt wie so Vieles im Auge des Betrachters.

Das optische Phänomen der Farbwahrnehmung ist wahrlich ein Forschungsgebiet von umfassender Komplexität, aber ich gebe nicht auf. Vielleicht wird es bei weiß einfacher. Dachte ich. Schon wieder falsch gedacht. Ich stoße auf cremeweiß, papyrusweiß, altweiß, bläulichweiß, perlweiß, grauweiß, braunweiß, dunkelbraunweiß ...

Uff! Soll ich mich wirklich davon einschüchtern lassen? Letztendlich sind es nur Worte, die individuelle Eindrücke beschreiben. Farbunterschiede kann und muss man benennen, um Wahrnehmungen auszutauschen. So besteht neben dem Zeigen von materiellen Proben durch ein zweites Kommunikationssystem - diesmal auf sprachlicher Ebene - die Möglichkeit des Informationsaustausches zwischen zwei oder mehr Menschen. Dabei darf man aber nicht

vergessen, dass der Sprache die konventionelle Übereinkunft zugrunde liegt, die seit Generationen geprägt und bereits in der Kindheit erlernt wurde. Bei verschiedenen Menschen kann die individuelle Wahrnehmung objektiv gleich benannter Farben durchaus unterschiedlich sein. Kann der Hamburger wirklich etwas mit dem Begriff „Bayrisch Blau“ anfangen, und wenn ja, sieht er dann vor seinem geistigen Auge dieselbe Farbe wie der Münchner?

Meinen stockenden Denkprozess führe ich pragmatisch auf ein für das Gehirn problematisches Flüssigkeitsdefizit zurück und gehe hoffnungsvoll in die Küche, um eine neue Flasche Apfelsaft aus dem Kühlschrank zu holen.

Hinter der Kühlschranktür erwartet mich eine Überraschung. Der ursprünglich blaue Tetrapak der Milch leuchtet nun apfelgrün, während die eingeschweißten Käsescheiben in unappetitlichem lila durch die Folie schimmern. Und war die Verpackung der Margarine gestern beim Einkauf tatsächlich signalrot? Irritiert mache ich mich auf den Rückweg ins Wohnzimmer und entdecke im Flur auf dem Schuhschrank eine Reihe von Modellautos, die in den Farben des Regenbogens sortiert zu sein scheinen. Als ein Sonnenstrahl durch das Küchenfenster darauf fällt, verwandeln sich plötzlich alle in bunt schillernde Seifenblasen und steigen langsam unter die Decke...

Ein wenig benommen schaue ich mich um. Ich sitze im Wohnzimmer im Sessel, daneben steht die leere Saftflasche. Anscheinend bin ich vor lauter Entspannung eingeschlafen und habe mich mit der Farbproblematik noch im Traum beschäftigt.

Das reicht. Ich stehe auf und werfe einen Blick ins Arbeitszimmer. Mein Mann loggt sich gerade aus, also beginnt jetzt der gemütliche gemeinsame Teil des Abends. Eine Dusche bringt mein Bewusstsein wieder vollständig in die reale Welt zurück, und als ich eingehüllt in meinen Bademantel das Wohnzimmer betrete, erwarten mich dort bereits Mann und Kater in bester Feierabendlaune.

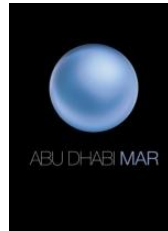
Auf die Frage „Na, hast Du Dich entschieden wegen der Weihnachtsdeko-Farbe?“ antworte ich vergnügt: „Natürlich. Die Neue Modellauto-Farbkarte war sehr hilfreich.“

In diesem Jahr dekoriere ich alles in bratapfelbäckchenrot.“



Olympic Light und Braconda

von Manfred Schütt (Text und Fotos)



Abu Dhabi Mar

hat ja nun Blohm & Voss nicht übernommen. Wahrscheinlich haben sie grad noch gemerkt, dass Schiffe keine „Wüstenschiffe“ sind. Und die Fußzeile gefällt mir auch nicht, um ehrlich zu sein. Hat nicht geklappt mit den Super-U-Booten. Aber das ist ein anderes Thema.

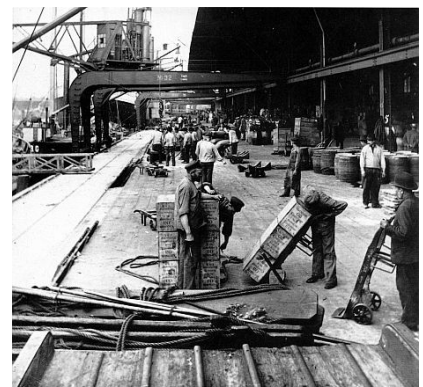


Grund genug für die heimische Presse, nochmals über die Geschichte der Werft zu berichten. Unter anderem natürlich auch über den Stapellauf der „Tina Onassis“ 1952, dem damaligen Superfrachter mit knapp 50.000 Tonnen. Richtig, da war was mit Wiking.

Es steht etwas abseits in der Vitrine, ein Modell der Grundausrüstung, wenn man so will. Keine Vielfalt an Formen und Ausstattungsvarianten, nicht bunt, unspektakulär, Platzhalter unter Liberia.

Olympic Light

Da fragt man sich, was hat sich Meister Peltzer dabei gedacht, warum bringt er so ein „langweiliges“ Teil. Und wieder muss man in die jüngere Geschichte einsteigen, um es nachvollziehen zu können. So sah es 1952 in Hamburg aus :



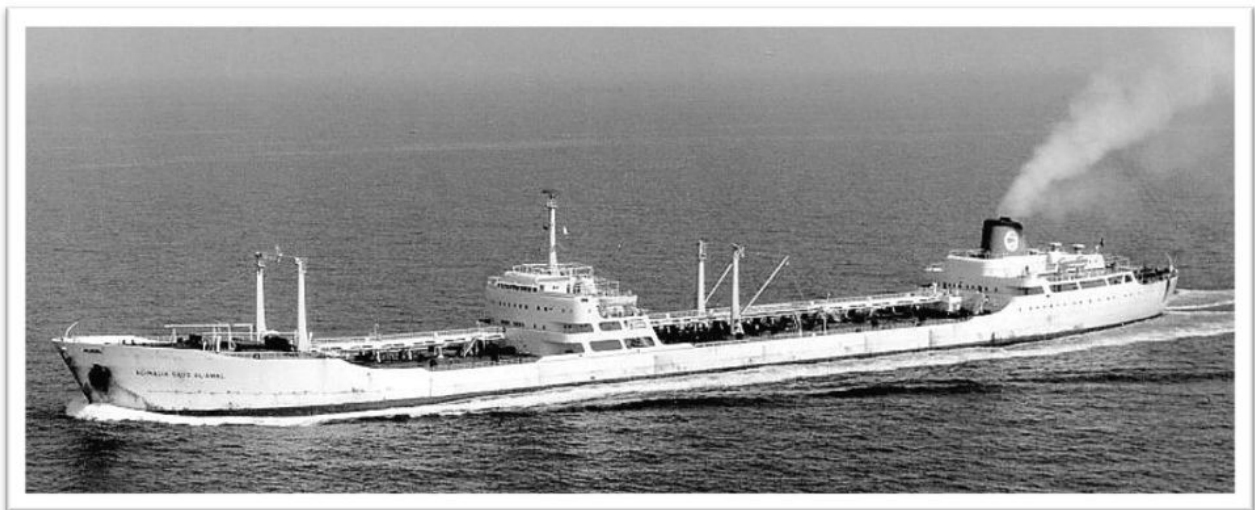
Blohm & Voss am Boden, ohne Genehmigung der Besatzungsmächte für den Schiffbau. Das kommt davon, wenn man die „Bismarck“ gebaut hat. Aber auch das ist ein anderes Thema. Dafür gab es die erste „Bild“, 24. Juni 1952. Infrastruktur desolat. Alles nicht besonders rosig...

Dann gab es da diesen Herrn. Aristoteles. Nein, nicht der aus der Schule. Aus dem ehemaligen griechischen Teil der Türkei, mit argentinischem Pass. Onassis mit Nachnamen. Eine Biographie wie ein heutiger Maffiakrimi. Oder vielleicht doch eher die nackte Realität? Jedenfalls entschloss sich der gute Mann, gezwungenermaßen, seine Tankerflotte zu vergrößern, um die Verträge mit Saudi Arabien und China auch erfüllen zu können. Problem dabei – die Schiffe sollten/mussten doppelt so groß und noch größer als die bislang gebauten werden.



Niemand hatte die Erfahrung, absolutes Neuland, in jeder Beziehung, alle winkten ab.

Nur die Howaldtswerke nicht. So kam es dann dazu, dass 19 dieser Riesenschiffe auf deutschen Werften gebaut wurden. Dabei waren die „Al-Malik Saud Al-Awal“, auch „King Saud I“ genannt. Kennt heute kein Mensch mehr. Daran hat auch die Taufe durch die bismarcksche Verwandtschaft mit Wasser!? aus Mekka nichts geändert.



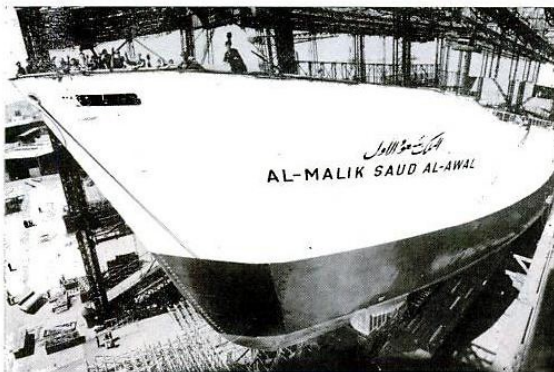
1955 vor Willkomm Höft in Wedel – wat mut dat mut

Und die „Tina Onassis“. Jeweils knapp 50.000 Tonnen groß, damit die größten Frachter/Tanker ihrer Zeit. Der Gesamtumfang lag bei rund 300 Millionen DM, umgerechnet auf Basis der damaligen Kaufkraft rund 1,1 Milliarden Teuro. Dieser Auftrag war der Anschlag

für die deutsche Werftindustrie, die logischerweise zu florieren begann. Auch Blohm & Voss, mit etwas Verspätung. Für Onassis, der politisch, juristisch und moralisch schwer unter Druck stand, ein durchaus positiver und dazu noch kostenloser Nebeneffekt, denn der eigentliche Grund waren die Stahlpreise, in Deutschland seinerzeit weltweit am günstigsten. Das war damals wirklich so!

GERMANY BUILDS THE BIGGEST

Shortly after the *World Glory* underwent trial runs, a still bigger tanker—*Al-Malik Saud Al-Awal* or *King Saud I*—was launched in June in Hamburg, Germany. *Al-Malik* is now the world's largest. Built for Aristotle Onassis and due to be operated by him and the Saudi-Arabian government, *Al-Malik* is 775 feet long and is listed at 47,000 long tons. She will go 17 knots. Since the Koran forbids alcohol, *Al-Malik* was christened by a granddaughter-in-law of Bismarck with holy water flown from Zem Zem near Mecca by a special envoy from King *Saud*.



SLEEK WHITE BOW is displayed by *Al-Malik* in her launching platform in Hamburg. Her full name is painted in both English and Arabic characters.

Weiter fragt man sich, warum hat Peltzer dann keine „Tina“ auf den Markt gebracht? Jeder kannte das Schiff damals. Es gab ein riesen Bohei schon beim Stapellauf. 100.000 Leute waren auf den Beinen. Peltzer wird die Tragweite dieses Auftrages gekannt haben und hat doch seiner Maxime folgend reagiert:

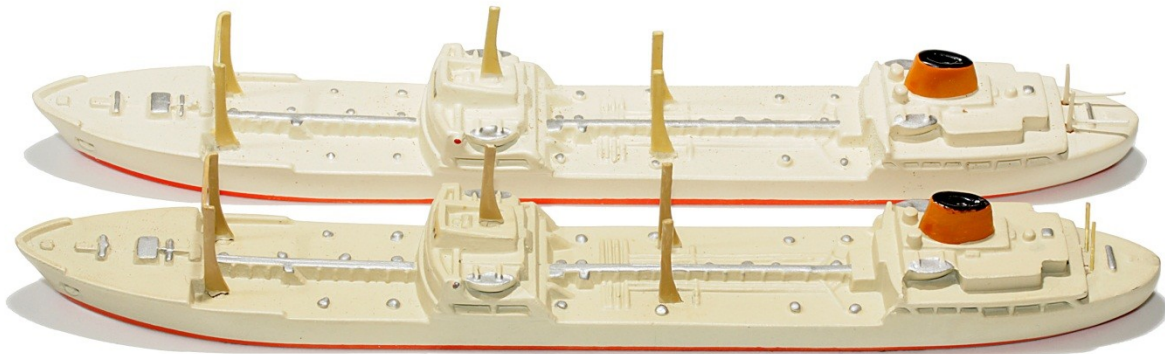
Die „Olympic Light“ war das erste abgelieferte Schiff dieses Auftrags. Stapellauf 20. 10. 1952, abgeliefert Februar 1953 von HDW Kiel.

Die „Tina Onassis“ wurde erst im Juli 1953 vom Stapel gelassen. Und das bei HDW in Hamburg. Peltzer und Hamburg geht nicht zusammen, Peltzer und Kiel schon. Vielleicht war es auch die Politik. Wie gesagt, der Name Onassis war nicht grad positiv besetzt. „Olympic Light“ war da schon unverfänglicher, jedenfalls auf den ersten Blick. Es sei ihm verziehen.



Zum Modell H. 446

1959 erschien es im Metall-Hohl-guss, Bodenprägung nur ein einfaches WM im Mittelteil vor der Heckaussparung. Zwei Ladeposten aus Draht ohne Ausleger am Heck. Roter Wasserpass, Schornstein orange, Ladegeschirr gelblich, Laufsteg, Verschlüsse, Luken und Rettungsboote in Silber. Brückenfenster schwarz auf weiß als AZB. Der Rest weiß.



1960 wurden die Draht-Ladeposten durch Kunststoffpfosten mit Ausleger, dem Original entsprechend, ersetzt, die unveränderte Bodenprägung per Einklebezettel „WM/Tanker Olympic Light/4.50“ überklebt.



So erschien das Modell bis 1962. Eine ungewöhnlich kurze Laufzeit für ein Modell. 145 mm lang, 19 mm breit an der Brücke, 100 Gramm Metall.

Selbstverständlich kommen unterschiedliche Lackierungen vor. Hier gibt es matte Farben im sog. „Altweiß“, daneben eine dunklere Abtönung in Richtung „Apricot“ in seidenmatt mit einem Schornstein in Hochglanz.

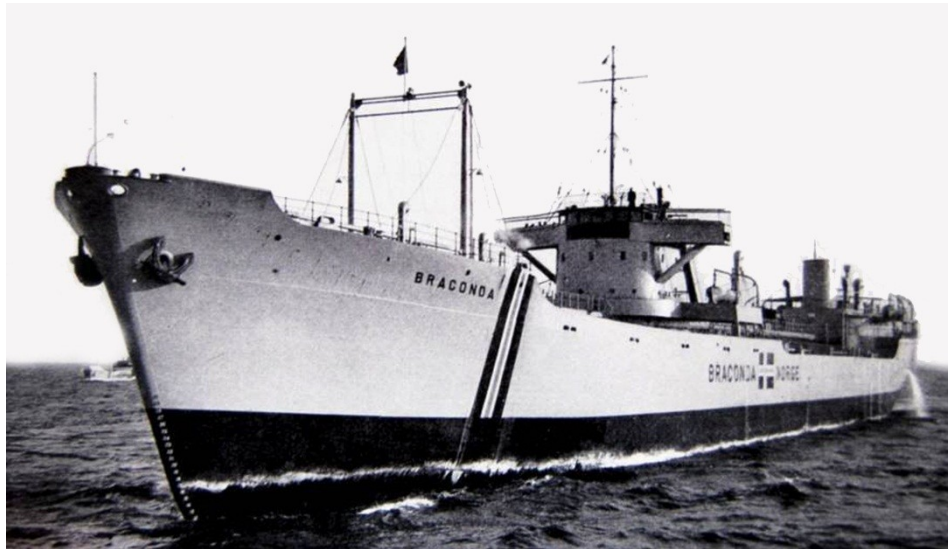
Wenn wir schon grad dabei sind... in der Vitrine steht neben der „Olympic Light“ noch so ein Einzelgänger. Fast kann man sie verwechseln.

Braconda

steht drunter. Aus Norwegen. Schön, die Norweger sind immer Seefahrer und gute Schiffbauer gewesen, macht schon mal Sinn. Aber sonst ? Es war schon zeitaufwändig, Fotos der „Olympic Light“ zu finden. Bei der „Braconda“ wurde es insgesamt schwierig. Unter diesem Namen gab es 1959 einen Neubau, aber der soll es ja nun nicht sein. Irgendwie schien es das alte Schiff aus den 30ern nicht so richtig gegeben zu haben. Reine Nervensache also. Es war einer der vielen Lastesel der See, ohne vordergründige Besonderheiten, ohne spektakuläre Ereignisse.

Gebaut wurde es 1939 von der Kockum-Werft Malmö, gute 10.000 Tonnen groß. Kockum, ein 1820 gegründetes Familienunternehmen, entwickelte sich zu einem großen Mischkonzern, spezialisiert auf Metallverarbeitung generell. Nach dem 2. WK wurde die zugehörige Reederei eine der größten der Welt im Bau (damals) großer Frachter und Tanker. Wie die „Braconda“. Und da liegt der Knackpunkt zum Wiking-Modell.

Die „Braconda“ war das weltweit erste komplett geschweißte Handelsschiff.



Sie fuhr im Charterverkehr zwischen den karibischen und amerikanischen Ölquellen und Chile, um die dortigen Kupferminen mit Öl zu versorgen. Zwischen 1940 bis zum Kriegsende transportierte das Schiff immerhin 460 000 Tonnen Öl und legte 400 000 Meilen zurück.

Auch hier zeigt sich wieder, dass Wiking seine Schiffsmodelle nicht „planlos“ auf den Markt brachte. Anders als bei den Autos sollten/mussten eben andere Dinge den Spielwert ergeben. Die Auswahl der Vorbilder spricht für sich, ob es nun die schon abgehandelte „Franz Klasen“ oder diese beiden hier sind. Stellt sich die Frage, warum das nicht auch entsprechend vermarktet wurde, denn Peltzer wird es ja gewusst haben. Mir ist nicht bekannt bzw. konnte ich in keinem Katalog einen Hinweis auf eben diese Besonderheiten finden. Das Modell erschien ja nach dem Krieg, die Politik kann es also auch nicht mehr gewesen sein.

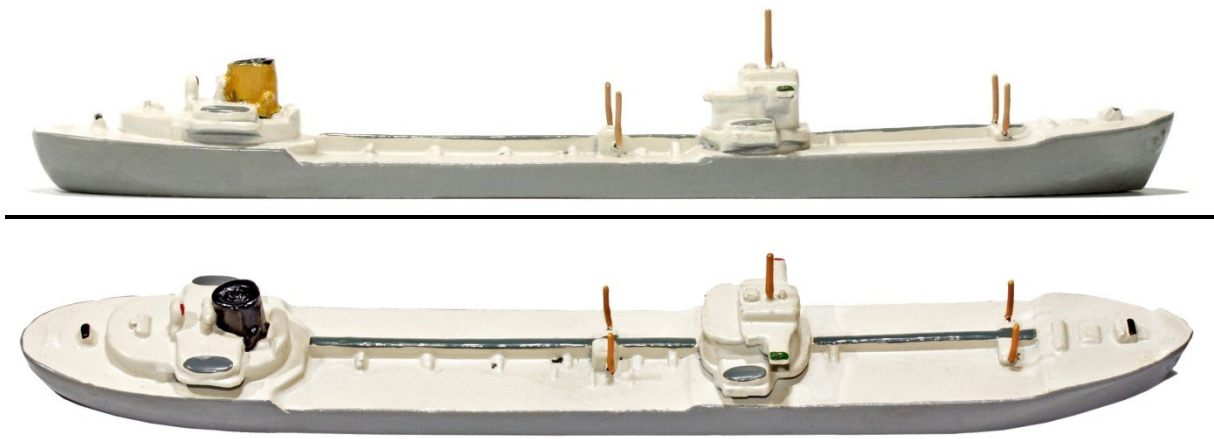
Offenbar wurden diese speziellen Hintergründe nicht als Werbeträger erkannt oder aber es wurde vorausgesetzt, dass sie bekannt waren. Quasi nach dem Motto „wer Schiffe kauft beschäftigt sich auch damit und weiß Bescheid“.

Wie auch immer, man kann Modelle nach Gewicht, Stückzahl oder Kategorie sammeln oder sich eben auch am Hintergrund so relativ unscheinbarer Schiffchen wie der „Olympic Light“ und der „Braconda“ erfreuen.

Ergibt dann letztlich eine kleine Geschichte der Entwicklung des Schiffbaus in der Vitrine. Schönfeldt zeigt beide Modelle, wenn auch recht klein, Walsdorff keines.

Zum Modell H. 465

1949 im Metall-Hohlguß hergestellt, Bodenprägung „BRACONDA“. 1 Drahtmast und 4 Draht-Ladepfosten. Modelle mit einem zweiten Mast kommen vor, der dann hinter dem Schornstein angebracht ist.





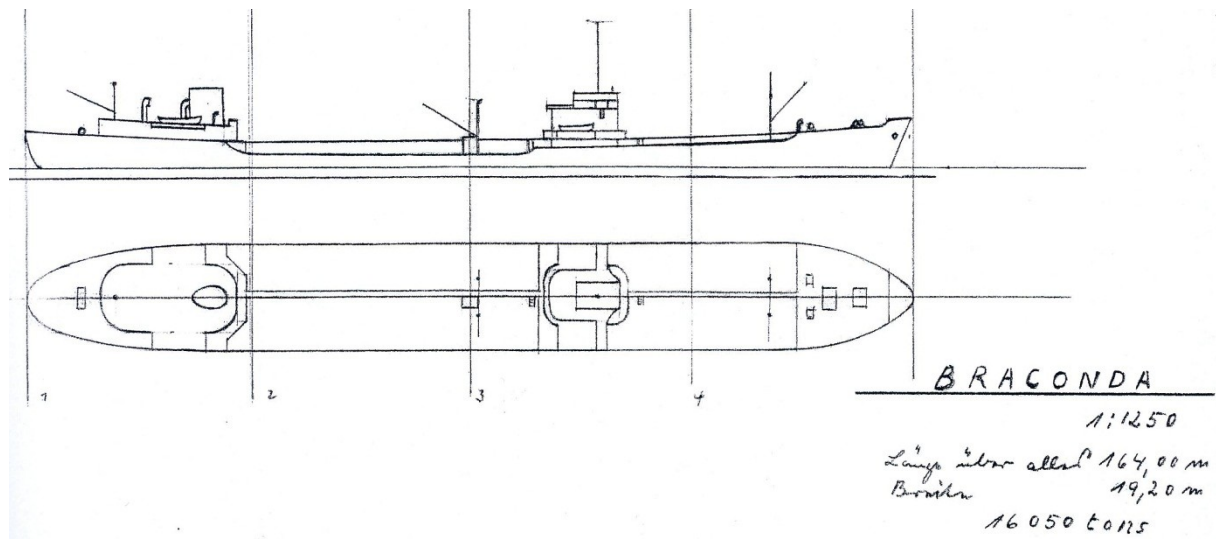
Natürlich auch hier wieder die Farbspielereien zur Verwirrung und Beschäftigung der Sammler:

Der Rumpf in hellgrau, Decks und Aufbauten in leicht abgetöntem weiß. Nach Haevecker hat dann der Schornstein die Decksfarbe. Diese Version ist mir noch nicht begegnet, also kein Foto. Laufsteg und Beiboote ebenfalls in grau.

Wieder ein grauer Rumpf mit Aufbauten und Decks in knallweiß, der Schornstein in gelb oder schwarz, was Haevecker uns verheimlicht hat, aber längst bekannt ist.

Alternativ dazu soll es eine Ausführung mit schwarzem Rumpf geben, die ich aber nicht kenne. Nicht unerwähnt bleiben soll auch das Modell in grau über alles aus der Rautenberg-Sammlung, versehen mit dem Zusatz „eventuell Fehlproduktion“. Möglich und sinnvoll gewesen wäre es aber schon. Der Öltransport war extrem wichtig und U-Boote sozusagen überall. Theoretisch. Eine Tarnung wäre also gut gewesen.

Länge über alles 138 mm, Breite 17 mm, Gewicht 72 Gramm. Was nun gar nicht passt. In P. Schönfeldts Skizzenbuch ist die Bauskizze abgedruckt:



Die Tonnageangabe 16.050 tons bezieht sich auf tdw, der maximalen Ladefähigkeit, was der uns Laien gebräuchlicheren Größenordnung 10.203 BRT entspricht. Die Längenangabe mit 164 m und 19,2 m Breite für die Brücke sind nicht richtig. Das Schiff war nur 513 ft = gut 156 m lang und hatte eine Rumpfbreite von 63 ft = gut 19 m. Ohne Brücke. So steht es in den auch damals schon gängigen Schiffsnachschlagewerken und der Reedereiangabe. Woher diese Maße kommen weiß ich natürlich nicht. Damit stimmt dann der Maßstab bzw. die Verhältnismäßigkeit zu den anderen Modellen nicht so ganz. Aber es heißt ja auch „im angenäherten Maßstab“, und deshalb ist das letztlich nicht ganz so wichtig.

Das wäre es dann zu den beiden Langweilern. Wie immer vorläufig, denn es geht um Wiking-Schiffe...

Quellen: Texthinweis zur Braconda aus Auktionskatalog Sammlung Rautenberg, Seite 93
Foto Braconda Ludv. G. Braathens Rederi AS
Fotos Olympic Light/Al Malik photoshop.co.uk
Skizze aus P. Schönfeldt "Wiking-Modelle", 2007

Mercedes Benz 220 Cabrio und Coupé ´55

von Frank Niester (Text und Fotos)



Mercedes Benz Cabrio 14c
Variante KA, GB ohne Figuren



Mercedes Benz Coupé 14p
Variante KA, GB

Schon im Katalog von 1957 unter Nummer 14c als Mercedes 220 Cabrio geschlossen angekündigt, von Wiking aber erst ab 1959 unter Nummer 14p als Mercedes 220 Coupé erneut als Neuheit angeboten. Warum Wiking fälschlicherweise das geschlossene Cabrio als Coupé bezeichnete, dürfte ein ewiges Geheimnis bleiben. Tatsächlich stellt das hinzugefügte Dachbauteil ein geschlossenes Cabriolet-Verdeck dar - allerdings ohne die Gewebestruktur in irgendeiner Form (Mattierung) anzudeuten.

Das MB 220 Coupé weist im Original tatsächlich eine gänzlich abweichende Linienführung mit hinterer Panoramaverglasung(!) und im Vergleich zum Cabriolet üppigen Türfensterflächen auf.

Ab 1958 wurde dieses Cabrio in offener Version erneut als Neuheit unter Nummer 14c angepriesen. Interessant ist, dass scheinbar zwei Jahre vor der Serienauslieferung das „Coupé-Cabrio geschlossen“ schon fertig war.

Um es zu verdeutlichen, hier die Abbildungen aus den Katalogen 1957-Deutschland, 1957-Schweden und 1959-Deutschland.

Die Abbildung aus dem Katalog 1957-Deutschland zeigt links ein Cabrio mit gerader Windschutzscheibe und mit A-Säulen. Die Abbildung aus dem Katalog 1957-Schweden zeigt in der Mitte ein Cabrio ohne Verglasung, jedoch mit Inneneinrichtung. Die Abbildung aus dem Katalog 1959-Deutschland zeigt rechts ein Cabrio, wie es bekannt ist.



Warum im Schwedischen Katalog ein anderes Vorserienmodell abgebildet ist als im Deutschen wird wohl ein Rätsel bleiben!

Farben der Modelle werden in dieser Beschreibung nicht berücksichtigt, da sie den Rahmen dieser Beschreibung sprengen würden, sie sind den geläufigen Nachschlagewerken zu entnehmen.

Vorstellung der Einzelteile

Die Mercedes Benz 220 Cabrio und Coupé bestehen aus folgenden Einzelteilen:

Karosserie, Kühlergrill, Verglasung, Verdeck, 2-teilige Bodenplatte und auf zwei vernickelten Stahlachsen montierte Radsätze. Beim Cabrio zusätzlich eine 2-teilige Inneneinrichtung und später auch ein Fahrer mit Beifahrerin.

Die Karosserien

Variante KA mit hinterem Nummernschild – bis etwa 1963.
Variante KB ohne hinteres Nummernschild – ab etwa 1962 und bei Neuauflagen ab 1999.

Der Kühlergrill

Variante GA ohne Mercedesstern – bis etwa 1959 und bei Neuauflagen ab 1999.
Variante GB mit Mercedesstern – ab etwa 1960 bis 1967.

Die zweiteiligen Bodenplatten

Große Bodenplatte

Variante BGA ohne Nummernschild und Begrenzungsrahmen für den Motorblock - bis etwa 1961
Variante BGB1 mit Nummernschild und Begrenzungsrahmen für den Motorblock – ab etwa 1962-1967 – und bei Neuauflagen ab 1999.
Variante BGB2 nur beim Coupé, wie Variante BGB1, jedoch ab etwa 1963 mit angeklebten Zughaken.

Kleine Bodenplatte

Variante BKA mit Einkerbung vor dem Kardangelenk.
Variante BKB ohne Einkerbung vor dem Kardangelenk.
Variante BKC ohne Einkerbung vor dem Kardangelenk – nur Neuauflagen ab 1999.

Die **Bodenprägung** war während der gesamten Serienlaufzeit bis 1967 „WM“. Erst bei den Neuauflagen ab 1999, Variante BKC, wurde die Bodenprägung in das aktuelle Wiking-Logo und Germany geändert.

Die **Verglasungen** und **Verdecke** blieben ohne sichtbare Veränderungen.

Die **Inneneinrichtung** beim Cabrio blieb ohne sichtbare Veränderungen.

Die **Lenkräder** beim Cabrio sind in 2 und 3-speichiger Ausführung bekannt.

Der **Fahrer mit Beifahrerin**, beim Cabrio ab 1962, blieb ohne sichtbare Veränderungen.

Es sind meistens nur **Standardräder**, in verschiedenen Grautönen, nach Herstellungszeitraum zum Einsatz gekommen.

Wiking Nr. 14c Mercedes 220 Cabrio ´55 - Katalogjahr 1958-1965

Anfangs recht umfangreich bemalt (Scheinwerfer, Zusatzscheinwerfer, Nummernschild, Zierleisten auf Kotflügel und Rücklichter), später reduzierte Bemalung (Scheinwerfer und Rücklichter).

1955-1959 in der Ausführung KA, GA, BGA, BKA, ohne Figuren
1960-1961 in der Ausführung KA, GB, BGA, BKA, ohne Figuren
1962-1965 in der Ausführung KB, GB, BGB1, BKB, mit Figuren

Wiking Nr. 14p Mercedes 220 Coupé ´55 - Katalogjahr 1959-1967

Anfangs recht umfangreich bemalt (Scheinwerfer, Zusatzscheinwerfer, Nummernschild, Zierleisten auf Kotflügel und Rücklichter), später reduzierte Bemalung (Scheinwerfer und Rücklichter).

1959 in der Ausführung KA, GA, BGA, BKA
1959-1961 in der Ausführung KA, GB, BGA, BKA
1962-1963 in der Ausführung KA, GB, BGB1, BKB
1963-1967 in der Ausführung KA, GB, BGB2, BKB

Wiking Nr. 990 50 Mercedes 220 Coupé ´55 - Katalogjahr 2006

"Die Wirtschaftswunderjahre - auf Berliner Straßen"

Reduzierte Bemalung (Scheinwerfer und Rücklichter).

2006 in der Ausführung KB, GB, BGB2, BKC

Wiking Nr. 144 20 Mercedes 220 Coupé ´55 - Katalogjahr 2010

Umfangreich bemalt (Scheinwerfer, Zusatzscheinwerfer, Nummernschild, Zierleisten auf Kotflügel und Rücklichter, sowie seitliche Bedruckung)

2010 in der Ausführung KB, GB, BGB2, BKC

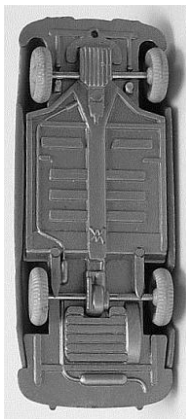
Ferner gab es 1999 zwei Auftragsmodelle für Mercedes mit reduzierter Bemalung (Scheinwerfer und Rücklichter) und 2009 ein Auftragsmodell für die „Münster Classics“-Sonderpackung mit umfangreicher Bemalung (Scheinwerfer, Zusatzscheinwerfer, Nummernschild, Zierleisten auf Kotflügel und Rücklichter sowie seitliche Bedruckung wie Neuauflage Nr. 144 20).

1999 „C-Klasse Fahrvorstellung“ in der Ausführung KB, GB, BGB2, BKC

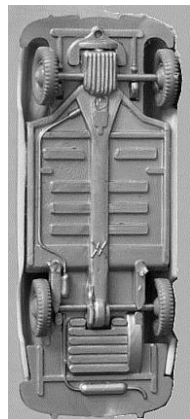
1999 „C-Klasse Fahrvorstellung“ in der Ausführung KB, GB, BGB2, BKC

2009 „Die Wirtschaftswunderjahre auf Berliner Straßen“ in der Ausführung KB, GB, BGB2, BKC

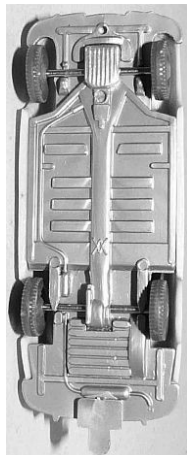
Bodenplatten



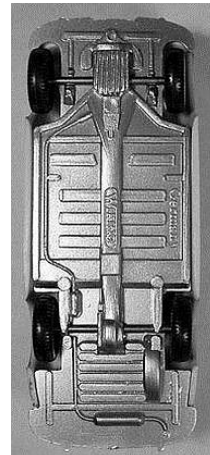
Variante
BGA, BKA



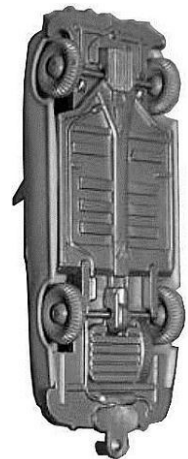
Variante
BGB1, BKB



Variante
BGB2, BKB



Variante
BGB1, BKC



Cabrio mit
nachträglich
angeklebten
Zughaken
(andere Form)



Cabrio ohne Figuren
Karosserie Variante KA, GB



Cabrio mit Figuren
Karosserie Variante KB, GB





Coupé
Karosserie Variante KA, GB



Coupé
Karosserie Variante KB, GA



Coupé
Variante KA, GB



Coupe
Variante KB, GB, BGB2 und BKB



Coupé
Variante KA, GA



Cabrio
Variante KB mit Figuren
mit 3-Speichenlenkrad



Coupé
Variante KB, GB



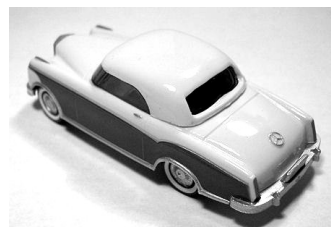
Coupé aus Sonderpackung 990 50
Variante KB und GA



Cabrio
Variante KA und GA
mit 2-Speichenlenkrad



Coupé 144 20 mit Seitenbedruckung
Variante KB und GA



Rudis Neuheitschau

von Rüdiger Göbelsmann

Inzwischen vergeht kaum noch eine Kalenderwoche, in der es im Neuheiten-Ticker nicht etwas über neue WIKING Modelle zu berichten gäbe. Die Zeiten, in denen die Neuheiten des Jahres auf eine DIN A4 Seite passten, sind inzwischen lange Geschichte. Die Menge der neuen Serienmodelle und Abwandlungen hat in den vergangenen Jahren immer mehr zugenommen, um den vielschichtigen Sammlerwünschen entsprechen zu können. Neben den sechs regulären Neuheitenauslieferungen der Serienmodelle und einmaligen Auflagen durch WIKING selber, erscheinen zudem immer häufiger Auftrags- und Werbemodelle.

Doch mit der größer werdenden Anzahl der Neuerscheinungen und Modellabwandlungen hat sich auch der schrumpfende Sammlermarkt offensichtlich verändert. Während für Auftrags- und Werbemodelle vor ca. 10 Jahren noch Auflagen zwischen 1.000 und 2.000 Stück die Regel waren, werden diese heute nur noch mit Auflagen um 500 Stück aufgelegt. Gestaltungsvarianten helfen dabei ein Modell für jeden Sammlergeschmack bieten zu können, und die Preise im Ein- und Verkauf im Rahmen zu halten. Häufig werden die Modelle zeitnah von abgewandelten Serien- oder anderen Auftragsmodellen flankiert, um die notwendigen Stückzahlen für eine wirtschaftliche Produktion zu erhalten.

Dem aufmerksamen Beobachter wird auffallen, dass selbst diese kleinen Auflagen oft nicht mehr in gesamter Menge marktgängig sind. Vor wenigen Jahren musste man sich z.B. bei Neuerscheinungen beim Post Museums Shop mit der Bestellung noch beeilen, um eines der Themensets mit Auflagen von geschätzt 1.500 Stück zu erhalten. Binnen kürzester Zeit waren die Modelle vergriffen. Inzwischen hat der gewogene Sammler mehr Zeit über einen Kauf nachzudenken. Die gebotene Vielfalt – beim PMS werden es in diesem Jahr z.B. 11 Sonderauslieferungen mit mehreren Modellen und Themensets sein – kann kaum noch ein Sammler in Gänze käuflich erwerben, und so selektiert er immer stärker nach Themegebieten und Vorlieben.

Diese versuchen die Auftraggeber der Sondermodelle mit einem überwältigenden Modellideenreichtum zu treffen. Die einen freut es, aus diesem bunten Strauß von Modellen auswählen zu können, üben auch mal Verzicht und warten gespannt auf die nächste gelungene Modellidee. Doch in Gesprächen mit Sammlern und in den Zuschriften mit Neuheitenmeldungen für den Neuheiten-Ticker verspürt man bei dem ein oder anderen auch eine Art „Neuheiten-Overdose“ bei der derzeit allseits vorherrschenden Taktfrequenz.

Dabei bin ich mir sicher, dass die WIKING Sammler genau wissen was sie wollen. Der einzelne Sammler ist weniger überfordert, als inzwischen mehr der Kunst mächtig, seinem Themegebiet(en) treu zu bleiben. Trifft das Serien- oder Auftragsmodell den breiten Geschmack, ist ihm der Erfolg sicher. Ansonsten wird auch ein Modell mit kleiner Auflage zur nicht marktgängigen „Massenware“ für den Auftraggeber. Die Sammler werden durch ihr Kaufverhalten die Intensität und die Menge über die Zeit justieren.

Die Frage für die Anbieter ist, wie erhöht man den Kaufreiz? WIKING und die Auftraggeber haben darauf eine Antwort gefunden. Sie schaffen Themenwelten und erhöhen damit den Spannungsbogen. Wer nicht zur rechten Zeit dabei ist, verpasst den Einstieg in das Thema. WIKING verbindet die Themenwelten von Auftragsmodellen in Teilen auch mit dem Serienprogramm. So erscheint im Dezember der große Ackermann Möbelwagen als MAN in den Farben der Firma Stelzer aus Nürnberg. Prima ließe sich dieser mit dem Möbelanhänger vom Sondermodell aus dem Frühjahr für VEDES zu einem Lastzug vereinen. Die Nachfrage nach dem Sondermodell aus Ford FK 3500 und Anhänger dürfte nun noch einmal ansteigen. Ergänzt mit Goli ist binnen weniger Monate so ein kleiner Speditionsfuhrpark entstanden. Gleiches geschieht derzeit mit Modellen rund um das Thema Spedition Rosenkranz oder auch der Firma Teerbau. Modelle der Spedition Zippert & Co. erschienen bislang verteilt auf zwei

Themensets, ab Dezember fährt der MB L 408 Pritschenwagen auf den Hof. Wer diesen mit gleich gestalteten Fahrzeugen füllen möchte, muss sich beeilen das werkseitig vergriffene Mercedes Transporter Themenset aus dem Frühjahr noch zu bekommen.

Pfiffig variantenreich ist in dem Sinne die Umsetzung des Modells der Firma Berliner Ziegelsplitt. Mit insgesamt vier unterschiedlichen Wagennummern auf dem Muldenkippanhänger kann ein originalgetreuer Betriebshof mit der Hanomag Zugmaschine dargestellt werden.

Auf ein breiteres Interesse dürfte auch das im Dezember erscheinende Set „An der RHEINPREUSSEN-Tankstelle“ stoßen. Neben Zubehörteilen wie der Verkehrsinsel und der Bogenlampe wird es eine Wiederauflage des nur um 1950 produzierten Tankstellenhauses geben. Die farbenfrohen 60 Jahre alten Modelle sind selbst in Sammlerkreisen kaum bekannt. Mit der Wiederauflage wird sich dies ändern. Wer seine Tankstelle zeitgenössisch mit Nachschub versorgen möchte, kann auf die Augustneuheit Büssing 8000 Tanksattelzug in Farben der RHEINPREUSSEN zurückgreifen.

Mit den Oktober Neuheiten lieferte WIKING den Ford Escort I als zweitürige Limousine in roter Farbgebung aus. Das Modell ist fehlerfrei lackiert und die Details sauber silbern bedruckt. Feine Schriftzüge, der eingesetzte Grill und die eingesetzten Scheinwerfer und Rückleuchten runden den gelungenen Gesamteindruck ab. Im Dezember wird der Ford Mustang als Coupé folgen, im Jahr 2012 das Cabrio. Die bislang veröffentlichten Bilder des Coupés lassen eine ebensolche qualitativ gute Umsetzung erwarten. Schon im August erschien der Ford Transit als Kastenwagen in zeitgenössischem braun und beige gestaltet als Neuheit, bei der Modellpflege gab der Ford Lincoln Continental nach fast 30 Jahren sein Seriencomeback. Um den Zughaken erleichtert, und mit Weißwandreifen geschmückt, wartet das braunrot lackierte, detailbedruckte Modell bei den Fachhändlern auf Käufer.

In der bekannten Perfektion präsentiert sich auch der neue VW Beetle. Lackierung, Drucke und Passgenauigkeit lassen nur einen Wunsch offen: hoffentlich dürfen wir uns auch in den nächsten Jahren über die eine oder andere Formneuheit aus dem aktuellen Volkswagen - Programm freuen. Der Brezelkäfer rückt nach 25 Modelljahren in den Polizeidienst in Trier ein. Mit bedruckten Kennzeichen, Wappen und Blaulicht dient der Käfer im klassischen weißen Farbton.

Die in Nürnberg vorgestellten Pläne für Unimog und VW T2 Pritschenwagen feierten ebenfalls im Oktober ihre Premiere. 42 Jahre nach seiner Vorstellung schafft WIKING so ganz neue Gestaltungsmöglichkeiten und Einsatzzwecke für den VW T2. Als erstes darf er im Dienst des Landmaschinenherstellers Amazone als Serien- und Werbemodell vorfahren. Als Werbemodell wird abweichend zur Serie auf der Plane der Zusatztext „Kundendienst“ aufgedruckt. Die Plane steht dem Pritschenwagen richtig gut und lässt auf weitere schöne Varianten hoffen. Warum der T2 Pritschenwagen nicht schon in seiner ersten Programmpresenz zwischen 1969 und 1976 keine Plane wie seine Vorgänger erhielt, wird eine unbeantwortete Frage bleiben. Der Kleintransporter Opel Blitz wurde in dieser Zeit von Friedrich Karl Peltzer mit einer Plane bedacht.

Friedrich Karl Peltzer - am 20. November 2011 jährt sich dessen Todestag zum 30sten Mal. In Erinnerung an ihn blicken wir auf das Programmjahr 1981 und die letzten Neuheiten zurück, die er noch mit auf den Weg in die Spielwarenläden brachte. Während der Mercedes 600 wegen einer notwendigen – wie wir im Dezember 2011 wieder gezeigt bekommen werden erfolgreichen - Formenreparatur letztmalig im Prospekt erschien, präsentierte sich der neue 500 SE in bisher nicht da gewesener Detailumsetzung. Eingesetzte Leuchten vorne und hinten, dazu farbig abgesetzte Blinker. Wie gut und zeitlos umgesetzt das Modell ist, wurde mit dem GSG 9 Sondermodell im Sommer eindrucksvoll gezeigt. Peltzer beschreibt den 500 SE zu Recht als kleines Juwel.

Ein solches ist auch der neue historische Doppeldeckbus D38. Erst bei späterer Betrachtung der Firmenhistorie wird klar, wie sehr dieses Modell Anfang und Ende seines

modellbauerischen Schaffens symbolisieren wird. Bereits kurz nach der Gründung der Firma WIKING Modellbau setzt er den Berliner Bus 1938 als Modell um. Damals noch als Metallmodell im Maßstab 1:200. Bis heute ist der Klassiker in vielen Gestaltungsvarianten erschienen.

Ein weiterer Höhepunkt der Neuheitenankündigung 1981 war das neue Metz Drehleiterfahrzeug auf Mercedes - Fahrgestell, welches sich in modifizierter Form noch heute im Programm befindet. Mit vorbildgerecht ausziehbarer Leiter und dem einhängbaren Korb zeigte WIKING seine Möglichkeiten der damaligen Modellbaukunst. Mit der im Oktober 2011 erschienenen Metz Hubrettungsbühne zeigt WIKING was heute möglich ist. Auch ein großes kleines Juwel – um bei den Worten von F.K. Peltzer zu bleiben.

Frohes Sammeln!

Aktuelle Informationen zu Neuheiten findet der interessierte Sammler im Neuheiten-Ticker auf www.wiking-fan.de

Impressum

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

Wiking Sammler Netzwerk

Redaktion: Michael Weber, Michael Broer

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
Hans-Jürgen Furchtmann
Gregor Gerlach
Kerstin Gerlach
Rüdiger Göbelsmann
Helmut Hillebrand
Manfred Schütt
Michael Weber

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 – sofern nicht anders angegeben – 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!