



Wiking Sammler Netzwerk

Die Online-Zeitschrift Ausgabe 13 Februar 2012

In dieser Ausgabe:

Editorial	Seite	2
Wikings „Alter Hinterkipper“	Seite	3
Sammeln ist Leiden	Seite	15
Wie, Flusssdampfer? – Binnenschifffahrt mit Wiking-Modellen (Teil I)	Seite	17
Wiking trifft Wiking 2011	Seite	27
Jaguar Typ E	Seite	31
Personen Form C	Seite	33
Ahnenforschung	Seite	39
Der verglaste VW-Käfer	Seite	42
Rudis Neuheitenschau	Seite	58
Impressum	Seite	62



Editorial

Liebe Wiking-Sammler, liebe Leser,

mit der 13. Ausgabe der Zeitschrift des Wiking-Sammler-Netzwerkes geht diese Zeitschrift nun schon in den 4. Jahrgang! Wer hätte das gedacht, als im Februar 2009 die erste, mit gerade einmal 14 Seiten noch sehr schmale Ausgabe an den Start ging – wir selbst am allerwenigsten! Mittlerweile ist der Umfang durchschnittlich auf das Vierfache gewachsen und alle bisherigen Ausgaben zusammen haben es auf weit über 15.000 Downloads gebracht, auch das eine beachtliche Zahl, die uns geradezu zum Weitermachen verpflichtet. Und wo wir gerade bei Zahlen sind: Nach jeder Ausgabe erreichen uns drei bis vier Feedback-Stimmen mit Lob und/oder Tadel – das ist bezogen auf die Zahl der Downloads eine sogenannte „Response-Quote“ von immerhin 3 Promille. Nun ja. Sprechen wir also lieber über die Anzahl der Downloads.



Mit dem „Alten Hinterkipper“, dem Jaguar E und dem verglasten VW Käfer finden sich drei Modell-Monographien in der aktuellen Ausgabe. Wiking-Schiffsmodelle und Binnenschifffahrt – auch darauf werfen wir einen Blick. Aus dem Bereich Zubehör stehen Personengruppen im Fokus dieser Ausgabe, und wenn zwei Autoren zufällig und unabhängig voneinander und ohne Wissen um die Aktivitäten des jeweils anderen an ähnlichen Themen werkeln, kommt manchmal Erstaunliches dabei heraus: Ein weit gespannter Bogen von der ersten bis zur letzten Produktionsreihe, beginnend mit dem eigentlichen Schlusspunkt und gefolgt von der „Ahnenforschung“ mit der Darstellung der Anfänge. Zu guter Letzt kommen natürlich auch die Wiking-Neuheiten nicht zu kurz, dafür steht Rudis Neuheitenschau.

Neben den modellorientierten Artikeln kommt auch das Sammlerleben nicht zu kurz, berichtet wird über das Sammlertreffen in Ratingen im November 2011, kurz „Wiking trifft Wiking“ oder „WtW“ genannt. Dass Sammeln Leiden bedeutet, wissen wir alle – und dass Wiking-Sammeln und buddhistische (Heils-)Lehre eng miteinander verbunden sind, werden wir alle nach dem Lesen des betreffenden Artikels verinnerlicht haben. So bietet die Zeitschrift des Wiking-Sammler-Netzwerkes einmal mehr echte Lebenshilfe!

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

redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de

Und nun:

VIEL SPASS BEIM LESEN!

Wikings "Alter Hinterkipper"

von **Helmut Hillebrand** (Text und Fotos)

Die Geburtsstunde des Hinterkippers liegt im Jahre 1966. Zu diesem Zeitpunkt hat Wiking bereits ein schönes Sortiment an Baustellenfahrzeugen. Gleich drei Neuheiten werden im Bau-Segment vorgestellt: der Hanomag Schaufellader, ein Mulden-Kippanhänger und der Hinterkipper-Sattelschlepper, der hier näher betrachtet werden soll.



Neuheiten im Baustellenprogramm (1966)

Im Wiking-Programm wird er mit Modellnummer 67s eingereiht zum Preis von 2,50 DM und schlicht Hinterkipper bezeichnet. Es ist kein Modell der frühen Stunde; die Ära der unverglasten Modelle gehört längst der Vergangenheit an, aber dennoch darf er zu den Klassikern gezählt werden. Der Modellzyklus erstreckt sich immerhin über 25 Jahre bis zum Jahr 1990.



Erstes Hinterkippermodell mit der Mercedes Benz L 3500 Zugmaschine

Bemerkenswert ist auch, dass dieses Modell 1966 mit der alten MB Zugmaschine im Programm erscheint, obwohl Wiking bereits 1965 alle anderen „kleinen“ Sattelzüge auf die neuen MB Kurzhauber-Zugmaschinen umgestellt hat und die alte Zugmaschinen-Generation eigentlich ein Auslaufmodell ist. Die Hinterkipper-Zugmaschinen sind auch keine Resteverwertung, da sie (mit Blinker und Lüfter) ausschließlich an diesem Modell Verwendung finden. Das Modell wird ja dann auch nach (offiziell) nur einjähriger Lieferzeit auf die neuen Zugmaschinen umgestellt.

Das Vorbild

Welches Fahrzeug könnte Friedrich Peltzer wohl als Vorbild gedient haben, als er seinen Hinterkipper geschaffen hat? Diese Frage kann vom Autor nicht mit Sicherheit beantwortet werden, da eigene Recherchen zu keinem Ergebnis führten. Aus Sammlerkreisen ist jedoch zu hören, dass es sich um einen Blumhardt-Auflieger handelt. Eine insofern nachvollziehbare Aussage, da es ein Werbemodell mit Aufkleber "Blumhardt" auf der Ladefläche gibt.

Das Auflieger-Modell

Es besteht aus den Bauteilen:

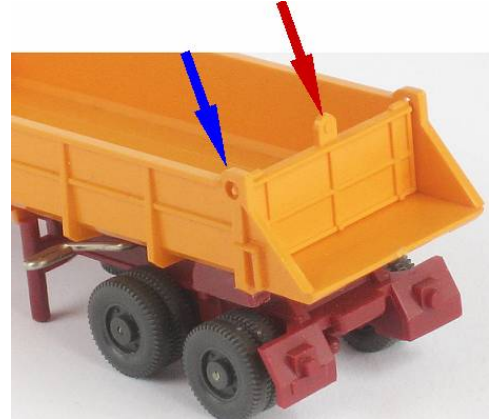
Kippmulde, Heckklappe, Hilfsrahmen, Drahtbügel, Chassis, Achs-Abdeckplatte, Räder.

Die Kippmulde, Heckklappe, Hilfsrahmen und Drahtbügel werden während der gesamten Produktionszeit in unveränderter Form hergestellt. Das Aufliegerfahrgestell wird dagegen mehrfach geändert und mit verschiedenen Rädern bestückt. Auch die Farben von Aufbau und Fahrgestell variieren über die Jahre. Die Wikingdatenbank beschreibt über 50 Modellvarianten.

Der Hilfsrahmen ist mit dem Fahrgestell verklebt. Er fungiert als Halterung für den Drahtbügel (grüner Pfeil) und als Kippscharnier (gelber Pfeil). Der Drahtbügel ist eine robuste Lösung um die Mulde händig in Kippposition zu stellen. Natürlich entspricht das nicht dem Original. Neben originalgetreuer Nachbildung legte Friedrich Peltzer auch Wert auf das Spielmoment.



Gleiches gilt auch für das Scharnier der Heckklappe (blauer Pfeil), sowie dem 3 mm langen Hebel (roter Pfeil), womit die Heckklappe per Finger gefahrlos geschwenkt werden kann.



Das Aufliegerfahrgestell ist ein recht komplexes Formteil. Rahmen, Stützen, Achshalterung, Kotflügel mit Rückleuchten und angedeutetem Nummernschild sowie Königsbolzen (mit Ausnahme der ersten Version mit eingesetztem Königsbolzen) sind aus einem Guss. Es gibt fünf verschiedenen Versionen des Chassis:

Version 1:



Eingesetzter, silberner, pilzförmiger, selten zylindrischer Königsbolzen mit kleinem, 1 mm vorstehenden Umring, 4 mm Ø. An der Oberseite des Chassis zylindrische Erhebung 4 mm Ø, 1 mm vorstehend (gelber Pfeil), Rückleuchten überwiegend rot bemalt, (nur bei dieser Ausführung) zuletzt unbemalt.

Räder: einteilig, 6-Loch-Felge, 11mm (Typ A der Rädertabelle).

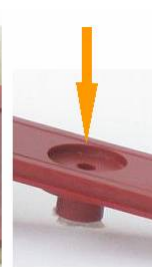
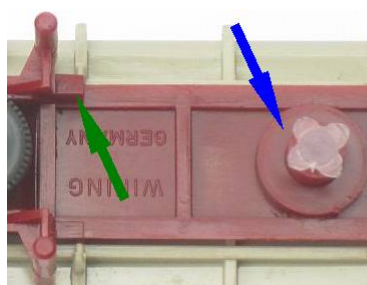
Version 2:



Integrierter dünner Königsbolzen mit geringfügig vorstehendem, dünnem Uring, 4 mm Ø (grüner Pfeil), Oberseite des Chassis glatt, dünner, geringfügig erhabener Ring 9 mm Ø (gelber Pfeil).

Räder: einteilig, 6-Loch-Felge, 11 mm (Typ B der Rädertabelle).

Version 3a:



Dicker Königsbolzen mit großem, 10 mm Uring, 1 mm überstehend (blauer Pfeil), Verlängerung des Rahmens an der rechten Stütze um 2,4 mm (grüner Pfeil), Vertiefung in Oberseite des Chassis, 9 mm Ø mit mittlerer Bohrung (gelber Pfeil).

Räder: einteilig, 11 mm, 6-Lochfelge.

Version 3b:



Wie vor, jedoch

Räder: einteilig, 11 mm, 6-Loch-Felge (Typ B der Rädertabelle), meist grobes Profil (während die Zugmaschinenräder feines Profil aufweisen).

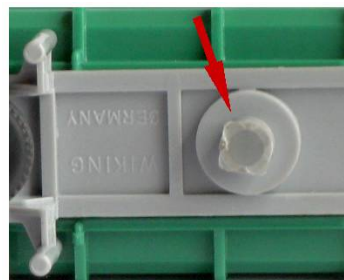
Version 3c:



Wie vor, jedoch

Räder: zweiteilig, 12 mm, 6-Loch-Felge (Typ C der Rädertabelle).

Version 4:



Dicker Königsbolzen, um 4 mm nach hinten versetzt, nun wieder ohne Rahmenverlängerung an der rechten Stütze, sonst wie Version 3.

Räder: zweiteilig, 12 mm, 8-Lochfelge, (Typ D der Rädertabelle).



Die Versionen 1 bis 4 Versionen tragen an der Unterseite, zwischen Königsbolzen und Reserverad, den erhabenen Schriftzug "Wiking Germany".

Version 5:

(bisher nur in der Autodrompackung Klassische Baufahrzeuge XI)



Wie Version 3, jedoch ohne Rahmenverlängerung an der rechten Stütze, Königsbolzen mit der darüber liegenden zylindrischen Vertiefung wieder um 4 mm nach vorn gesetzt, Bodenprägung mit modernem Wiking-Logo (gelber Pfeil), Drahtkipphebel rechts abgetrennt (grüner Pfeil), ohne Ersatzrad.

Räder: einteilig, 6-Loch-Felge, 11 mm (Typ B der Rädertabelle).

Alle Versionen:

Die Achshalterungen sind nach unten offen. Die Achsen werden durch eine Abdeckplatte gehalten, welche die erste Modellnummer, 67s als erhabenen Schriftzug trägt, auch jene die ab 1974 die 3-stellige Modellnummer 677 erhalten. Die vordere Achsaufnahme hat eine nach oben ca. 1 mm verlängerte Aussparung, was die Achse nach oben etwas beweglich macht. Dadurch wird erreicht, dass bei unebenem Untergrund alle Räder aufliegen.



Die Zugmaschinen

Die erste Zugmaschine ist der MB L 3500 S. Sie wird nur im Erscheinungsjahr, 1966 im Katalog geführt. Wahrscheinlich ist das Modell noch bis 1968 im Handel, parallel zu den Kurzhaubern. Es gibt Fahrgestelle mit glattem und verstärktem Zughaken (Kreis).

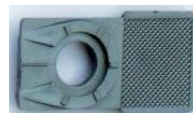


Bereits 1967 zielt ein Mercedes Kurzhauber (MB LS 1413) die Modellabbildung im Katalog, und zwar in der Version mit Glattdachkabine, einteiligen 11mm Rädern vom Typ A (selten Typ B) und der Sattelpfanne mit Riffelplatte für dünnen Königsbolzen, zuletzt und selten auch für dicken Königsbolzen.



Glattdachkabine

Von 1969 bis 1974 wird die Zugmaschine mit der Lüfterkabine ausgestattet, von der es zwei Ausführungen gibt: ohne Eckfenster und mit Eckfenster. Das Modell rollt anfangs auf einteiligen 11mm Rädern vom Typ B und später auf 12 mm Rädern mit eingesetzter Felge in Chassisfarbe, vom Typ C, und erhält die Sattelpfanne mit Riffelblech für dicken Königsbolzen. (siehe Kasten "Hintergrundinfos zur Kurzhauberkabine")



Lüfterkabine mit Eckfenstern und einteiligen Rädern (links); mit und ohne Eckfenster und zweiteiligen Rädern (rechts)

1975 folgt die International-Harvester Zugmaschine, ebenfalls in verschiedenen Farben und immer azurblauem Auflieger. Laut Wikingdatenbank soll es ein Vorserienmodell mit basaltgrauem Auflieger geben. Eine Besonderheit dieses Hinterkippermodells ist, dass es in keinem Wikingkatalog aufgeführt ist. Der 1974er Katalog zeigt den MB Kurzhauber, der 1975er Katalog schon das kubische Fahrerhaus. Die Umstellung erfolgt während des Jahres, zur Überbrückung eines Engpasses bei der Zugmaschine.



Hintergrundinformationen zur Mercedes Kurzhauberkabine

Die Kurzhauberkabine hat eine recht abwechslungsreiche Geschichte. Sie wurde immer wieder umgebaut, modifiziert teilweise sogar zurückgebaut. Den ganzen Werdegang im Detail zu schildern wäre zu umfangreich und würde den Rahmen dieses Artikels sprengen. Darum soll hier nur auf das Wichtigste eingegangen werden, soweit es das Hinterkippermodell betrifft.

Die Kabine wird 1965 ins Wiking-Programm aufgenommen, 1967 für die Zugmaschine des Hinterkippers und wird bis 1968 als einteilige Glattdachkabine, mit eingesetztem Grill, in einer Form hergestellt.

1969 erfolgt der Umbau zur Lüfterkabine. Das Dach bekommt mittig einen Lüfter sowie erhabene Längsversteifungen. Um die Kabine wahlweise auch mit Blaulicht- bzw. Gelblightsockel spritzen zu können werden im hinteren Dachbereich zwei Schieber eingebaut, die bei Bedarf ausgewechselt werden können. Für die Feuerwehrfahrzeuge 60f und 62r sowie den Autokran 42a werden rote Fahrerhäuser mit Blaulicht- bzw. Gelblightsockel benötigt.

Gleichzeitig entsteht eine zweite, neue Form, ebenfalls mit Dachlüfter und Längsversteifungen, jedoch ohne Blaulicht-/Gelblightsockel. Zusätzlich befindet sich in der B-Säule ein angedeutetes Eckfenster.

So entsteht eine 2er-Form, in der je eine Kabine ohne Eckfenster (Form A) und mit Eckfenster (Form B) gleichzeitig gespritzt werden. Die Kabinenfarben hellgelbgrau, gelborange, hellorange und platingrau gibt es daher auch bei beiden Ausführungen. Eine Ausnahme bilden rote Kabinen:

Diese werden nur dann gespritzt, wenn Fahrerhäuser mit Blaulicht-/Gelblightsockel benötigt werden. Dazu wird Form A umgerüstet, Form B bleibt wie wir wissen unberührt. Nun entsteht bei einem Spritzvorgang eine rote Kabine mit Lichtsockel ohne Eckfenster und eine rote Kabine ohne Lichtsockel mit Eckfenster.

Für unser Hinterkippermodell bedeutet das: rote Lüfterkabinen gibt es ausschließlich mit Eckfenstern. Die Lüfterkabinen in den beiden beschriebenen Ausführungen kommen bis 1974 zum Einsatz.

1974/75 wird die Form erneut umgebaut, um die Einsatzkabine des Feuerwehr-Rüstwagens (623) spritzen zu können. (Bild rechts) Die Blaulichter wandern nun in den vorderen Dachbereich, dazwischen entsteht mittig ein Loch zum Anbringen einer 4er-Fanfare. und rechtsseitig eine Aussparung vor der Beifahrertür zur Aufnahme des Suchscheinwerfers. Im Frontbereich wird die Form zum integrierten Kühlergrill umgebaut. Der Rüstwagen wird 1975 als Neuheit vorgestellt.



Versehentlich werden beide Kabinenformen modifiziert, also Form A mit- und Form B ohne Eckfenster. Jetzt ist es nicht mehr möglich eine normale Kabine herzustellen. Da man aber schon Auflieger auf Halde produziert hat, muss eine Ersatzzugmaschine gefunden werden. Die Lösung ist die International-Harvester-Zugmaschine des "kleinen" Containersattelzuges (525), welche im Jahr 1975 ohne Ankündigung "eingeschmuggelt" wird. Ebenso ergeht es dem Esso Tankzug (806), der ganz regulär auf die IH Kabine umgestellt wird.

Das Jahr der ungewollten Umstellung auf die IH-Zugmaschine ist nach Auffassung des Autors nicht (allein) 1974, wie es die Wiking-Datenbank angibt.

Die Bildpreisliste von 1974 zeigt noch 9 Modelle mit Kurzhauberkabine. was wohl dafür spricht, dass im gleichen Jahr kein Wechsel geplant war. 1975 sind die Kabinen aus dem Katalog verschwunden und durch andere ersetzt, beim z. B. Hinterkipper durch das kubische Fahrerhaus. Da die Neuheutenauslieferung zu dieser Zeit jedoch erst im Spätjahr stattfindet, kommt der IH sicherlich (überwiegend) 1975 zur Auslieferung.

1975 ist wieder Mercedes an der Reihe mit dem kubischen Führerhaus des MB LPS 1317, liebevoll auch "Toastbrot" genannt. Fahrerhaus und Auflieger sind nun immer farbgleich; ebenso die Fahrgestelle. Das Modell wird jetzt wieder mit einteiligen 11 mm Rädern ausgestattet, Profil fein, bis 1980 einfacher-, 1981 verstärkter Zughaken.



Den Abschluss des Modellzyklus bildet 1982 der MB 1617 S (neue Generation), der bis 1989 in fünf verschiedenen Farben produziert wird. Auch bei diesen Modellen sind die Farben von Auflieger und Fahrerhaus sowie die Fahrgestelle gleich bzw. farblich aufeinander abgestimmt. Die Räder entsprechen dem Typ D, der unten stehenden Tabelle.



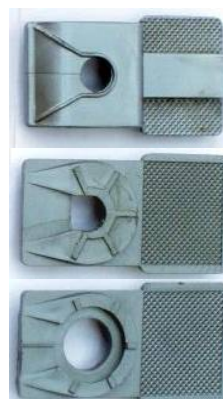
Anmerkung: Das Katalogbild von 1982 zeigt zwar Räder vom Typ C, alle mir vorliegenden Modelle haben Räder Typ D, ebenso sagt es die Datenbank aus.

Sattelpfannen





Sattelpfanne mit Steg und Riffelplatte für dünnen Königsbolzen

Sattelpfanne für dünnen, integrierten Königsbolzen, Riffelplatte mit Rahmen

Sattelpfanne für dicken Königsbolzen, Riffelplatte mit Rahmen



Radtypen

A	B	C	D
Zugm. feines Profil Aufl. grobes Profil, selten alle gleich	Zugm. feines Profil Aufl. grobes Profil selten alle gleich	hinten / vorn	hinten / vorn
			
Ø 11mm, einteilig, integrierte 6-Loch- Felge, dünne 2,6 mm Nabe, Profil fein oder grob	Ø 11mm, einteilig, integrierte 6-Loch- Felge, dicke 3 mm Nabe, Profil fein oder grob	Ø 12 mm, zweiteilig, eingesetzte 6-Loch- Felge, Profil grob	Ø 13mm, zweiteilig, eingesetzte 8-Loch- Felge, Profil grob

Anmerkung zu den Radtypen A und B:

Die Aufliegertypen 1, 2 und 3a/b gibt es sowohl mit grobem Räderprofil als auch mit feinem Profil, gleiches gilt für die dazugehörigen Zugmaschinen.

Die Bestückung von Zugmaschine und Auflieger ist jedoch meist unterschiedlich. Auch die Bestückung mit Ersatzrädern ist bei Zugmaschine und Auflieger meist unterschiedlich.

Verpackung

Lange wurde das Hinterkippermodell in den s. g. Händlerpackungen (Pappschachteln) ausgeliefert und vom Spielwarenhandel lose verkauft, es sei denn es wurde ein kompletter Händlerkarton mit 5 Modellen erworben. Ab 1982, also mit Einführung der MB-NG-Zugmaschine werden die Modelle, einzeln in einer transparenten Faltschachtel mit Pappeinleger verpackt.

Anmerkung: Möglicherweise wurde bereits das Vorgängermodell zum Schluss mit Faltschachtel ausgeliefert. Mir liegt jedoch kein solches vor.



WIKING	MB Hinterkipper Sattelzug	677	6,00 unverbindlich	Die Wiking-Modelle im angenäherten HO-Maßstab werden von Könnern für Kenner gestaltet. Sie haben internationalen Ruf als handliche Miniaturen von bestechender Präzision. WIKING-MODELLBAU · 1000 BERLIN 45	Hinterkipper Sattelzug Nr. 677 Modell-Abwandlungen vorbehalten
WIKING	MB Hinterkipper Sattelzug 20 677			Die Wiking-Modelle im angenäherten HO-Maßstab werden von Könnern für Kenner gestaltet. Sie haben internationalen Ruf als handliche Miniaturen von bestechender Präzision. WIKING-MODELLBAU · 1000 BERLIN 45	Hinterkipper Sattelzug Nr. 20 677 Modell-Abwandlungen vorbehalten
WIKING Hinterkipper Sattelzug 20677	Die Wiking-Modelle im angenäherten HO-Maßstab werden von Könnern für Kenner gestaltet. Sie haben internationalen Ruf als handliche Miniaturen in bestechender Präzision. WIKING-MODELLBAU · 1000 BERLIN 42 Modell-Abwandlungen vorbehalten				
WIKING Hinterkipper Sattelzug 67722	Die Wiking-Modelle im angenäherten HO-Maßstab werden von Könnern für Kenner gestaltet. Sie haben internationalen Ruf als handliche Miniaturen in bestechender Präzision. WIKING-MODELLBAU · 1000 BERLIN 42 Modell-Abwandlungen vorbehalten				

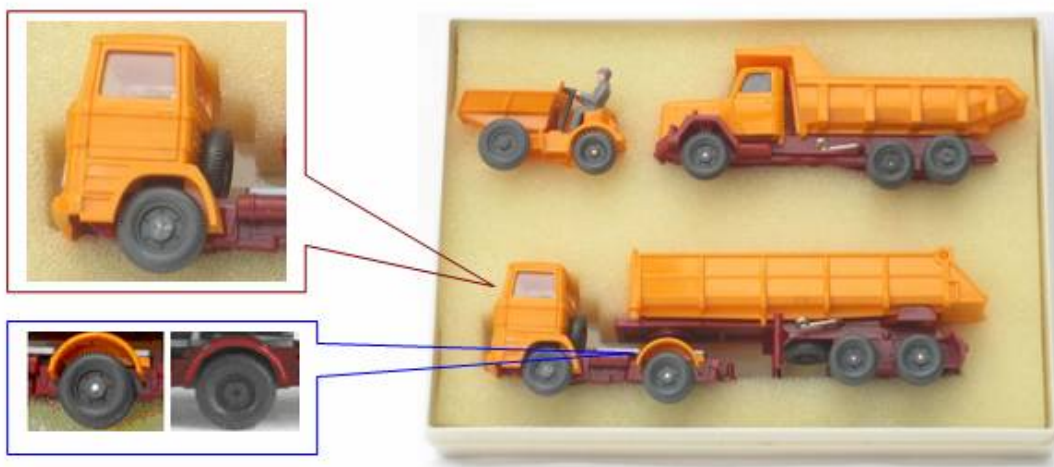
Papiereinleger

Geschenkpackungen

Der Hinterkippersattelzug ist auch Bestandteil der Geschenkpackung Baufahrzeuge (218) 2180, die von 1973 bis 1976 im Wiking-Programm ist. Er wird in verschiedenen Ausführungen angeboten. Die Packung selbst besteht aus einer stabilen Plastikbox mit transparentem Deckel und einem Schaumstoffeinleger.



Für die Aufnahme der Modelle hat der Schaumstoffeinleger Aussparungen in der Kontur der Fahrzeuge.



Die Geschenkpäckung mit MB-LPS 1317 Zugmaschine ist in keiner Bild-Preisliste aufgeführt. Es wird der gleiche Schaumstoffeinleger verwendet wie bei den zuvor gezeigten Packungen mit Kurzhauberzugmaschine. Die ungenaue Passform ist am Ausschnittsfoto deutlich zu erkennen. Da die Aussparung am Führerhaus zu niedrig ist, muss der Schaumstoff an dieser Stelle etwas nach oben gedrückt werden um das Modell einlegen zu können. Eine weitere Besonderheit ist die abweichende Farbe der hinteren Kotflügel gegenüber dem Einzelmodell.

Sonderpackung "Autodrom"

2006 lässt der Händlerring Idee+Spiel in seinen Themenset Autodrom Klassische Baufahrzeuge XI den Hinterkipper mit der MB-L-3500 Zugmaschine noch einmal aufleben. Im Gegensatz zum Modell von 1966 besitzt die Fahrerkabine jetzt keinen Dachlüfter mehr.



Die Fahrgestelle von Zugmaschine und Auflieger tragen das moderne Wiking-Logo und der Drahtbügel ist rechtsseitig abgetrennt, siehe Auflieger Version 5.

Modellhistorie (Serie)

1966.

Neuheit mit MB L 3500 Zugmaschine



1967,

Mercedes Benz 1413 Kurzhauber mit Glattdachkabine



1968 bis 1969

Mercedes Benz Kurzhauber mit Lüfterkabine, kleine Räder (11 mm)



1970-1974

Lüfterkabine mit und ohne Eckfenster
zweiteilige Räder (12 mm)



1974 / 1975

International Harvester



1975-1981.

Zugmaschine mit kubischem
Führerhaus



1982-1990.

Mercedes Benz NG-Zugmaschine



Preisentwicklung

Hinterkipper

1966 bis 1972	1973	1974	1975	1976 und 1977	1977 bis 1979	1980	1981 bis 1984	1985	1986 und 1987	1989	1990
2,50	3,20	3,80	4,20	4,50	4,90	5,50	6,00	8,00	8,00	8,50	9,95

Geschenkpäckungen

1973	1974	1975	1976								
7,50	7,50	9,90	k.A.								



Mit diesem Abschlussfoto endet die Betrachtung des kleinen Hinterkippers.

Der Nachfolger

ein moderner 3-Achskipper mit MAN F90 Zugmaschine, wird bereits 1991 präsentiert



Abb. aus Wiking-Bildpreisliste von 1966 mit freundlicher Genehmigung von Wiking Modellbau GmbH, Lüdenscheid

Vielen Dank an Hartmut Fietz für seine sachkundige Unterstützung.

Sammeln ist Leiden

und Kerstin Gerlach leidet mit

„Mist, schon wieder überboten!“ ertönt die Stimme meines Mannes aus dem Arbeitszimmer. Anscheinend versucht er gerade, ein Modell bei Ebay zu ersteigern, und ist bei dieser Auktion auf einen hartnäckigen Mitbieter gestoßen. Ein paar Minuten herrscht Ruhe, dann vertreibt ein lautes „Also jetzt reicht's aber wirklich!“ sogar unseren Kater von der Liegeplattform auf seinem Kratzbaum. Sichtlich irritiert kommt das Tier zu mir in die Küche, setzt sich in die Nähe der Tür und schaut mich an, als ob es eine Erklärung erwartet. „Alles in Ordnung“, versuche ich Samson mit leiser Stimme zu beruhigen, „das gehört nun mal dazu.“ Gehört das wirklich dazu? Ist Sammeln automatisch mit negativen Erfahrungen verbunden?

Sammeln bedeutet Rivalität (aus dem Französischen; dort vom Lateinischen abgeleitet: *rivalis* = "an der Nutzung eines Wasserlaufes mitberechtigter Nachbar") und führt zum Kampf um die Vorherrschaft bei der erfolgreichen Beschaffung der Beute. Im allgemeinen Sprachgebrauch ist die Rivalität eine spezielle Form der Konkurrenz.

Sammler sind also Konkurrenten. Sie bemühen sich um ein knappes Gut, welches nur einer von ihnen bekommen kann. Wettbewerbsvorteile erringt derjenige, der a) am schnellsten reagiert und/oder b) den höchsten Preis für das Gut anbietet.

Wenn es nur einen Sieger gibt, dann erzeugt dieser Mechanismus automatisch viele Verlierer. Die Wahrscheinlichkeit zu verlieren ist damit prozentual gemessen an der Anzahl der Sammler immer sehr viel höher als die Aussicht auf den Gewinn. Warum also tun Sammler sich das an? Wiegt *ein* erbeutetes Wiking-Modell den Schmerz um die vielen „Leider waren Sie nicht Höchstbietender“-Momente auf? Oder wollen Sammler etwa leiden?

Leiden ist eine menschliche Grunderfahrung und bezeichnet als Sammelbegriff alles, was körperlich und seelisch belastet. Unter anderem werden die Nichterfüllung von Bedürfnissen, Hoffnungen und Erwartungen als leidvoll empfunden, speziell beim Wiking-Sammler also zum Beispiel: „Ich wollte dieses Modell unbedingt und jetzt hat es mir der andere Typ weggeschnappt!“, „Hoffentlich kommt mein Päckchen heute endlich an!“ oder „Handelt es sich wirklich um ein teures Unikat oder habe ich für viel Geld eine plumpe Fälschung ersteigert?“

Vielleicht handelt es sich hier ja auch gar nicht um eine ausgeprägte Form des Masochismus, sondern um das ganz normale Leben. Die erste der vier heiligen Wahrheiten des Buddhismus lautet bekanntlich **Alles Leben ist Leiden**, und Buddhismus ist gerade total in. Der überbotene Sammler bei Ebay beweist die Richtigkeit der These (siehe oben). Ein interessanter Ansatz, finde ich. Wie geht es dann weiter mit diesen Wahrheiten?

2. Alles Leiden hat seine Ursache in den Begierden.

Durchwachte Auktions-Nächte vor dem Computer - weil die Auktion dummerweise um 03.16 Uhr endet - mit der Folge, dass sich die Augenlider am nächsten Tag wegen Schlafmangels immer wieder unerbittlich nach unten senken, kann einen Arbeitstag unabhängig vom Auktionsergebnis durchaus zur leidvollen Erfahrung machen. Wenn dann dummerweise auch noch der Chef die temporär eingeschränkte Leistungsfähigkeit bemerkt und sie zur Demonstration seines „guten Führungsstils“ nutzt, indem er den Mitarbeiter mit einem nicht enden wollenden Strom schwieriger Aufgaben versorgt, für deren Erledigung kaum einzuhaltende Termine setzt und am normalen Ende des Arbeitstages das böse Wort „Überstunden“ in den Mund nimmt, weil noch nicht alles zu seiner 120%igen Zufriedenheit erledigt wurde, dann ist das Leiden pur.

3. Die Aufhebung der Begierden führt zum Aufheben des Leidens.

Tatsächlich wirkt der Sammler wesentlich entspannter als sonst, wenn er gerade nicht auf der Jagd nach einem Modell ist. Was für ein geradezu paradiesischer Zustand muss es sein, wenn eine Sammlung vollendet ist und alle Modelle in allen Farben und sonstigen Variationen in der häuslichen Vitrine versammelt sind. Sollte jemand davon Kenntnis erhalten, dass ein

Sammler diesen Zustand tatsächlich erreicht hat, bitte ich um entsprechende Nachricht. Bestimmt sind auch die großen Weltreligionen daran interessiert und zahlen ein angemessenes Schweigegeld, damit den etablierten Kirchen nicht noch mehr Gläubige auf der Suche nach einem modernen Messias davonlaufen.

4. Der Weg zu dieser Befreiung ist der heilige achteilige Pfad, der da heißt rechtes Glauben, rechtes Denken, rechtes Reden, rechtes Handeln, rechtes Leben, rechtes Streben, rechtes Gedenken, rechtes Sich-Versenken.

Puh, starker Tobak. Aber der Weg zur Befreiung vom Leiden kann schließlich keine einfache Sache sein, wenn schon der tägliche Weg zur Arbeit regelmäßig geprägt wird durch kilometerlange Staus, überhöhte Benzinpreise, den augenscheinlich immer noch schlafenden Autofahrer in der Schrottkiste vor mir und die Tatsache, dass mir der blöde Kollege aus der Buchhaltung gerade den letzten Firmenparkplatz vor der Nase weggeschnappt hat. Also im Einzelnen:

rechtes Glauben	Fälschung oder echt? Hier hilft manchmal nur Glauben.
rechtes Denken	Man kann nicht immer gewinnen. Aber nächstes Mal ...
rechtes Reden	„Auch ein schönes Diorama“ (aber nicht so gut wie meins ...)
rechtes Handeln	Sammeln, sammeln, sammeln ...
rechtes Leben	WTW, und der Wiking-Sammler lebt auf.
rechtes Streben	Mit diesem Diorama gewinne ich den nächsten Pokal!
rechtes Gedenken	Früher war Sammeln einfacher ...
rechtes Sich-Versenken	Ommmmm, ich bin gaaanz ruhig bei der Auszählung der Stimmzettel für den Gewinner des Pokals, ommmmm ...

Na also, geht doch. Und trotz aller Bemühungen bleibt der Sammler Bestandteil dieses ewigen Kreislaufs des Lebens und Überlebenskampfes, bestehend aus Ebay und Emails, WTW und Weitersammeln, Saure und Styroporchips, Pokal und Post-hat-schon-geschlossen-Frust, Vitrine und Verpackungsmüll, Zubehör und Zu-wenig-geboten.

Viele Highlights, aber auch viele Tiefpunkte. Wo Licht ist, da ist eben auch immer Schatten. Hilft dabei vielleicht die Erkenntnis, dass die Wiking-Welt offensichtlich ein Spiegelbild des ganz normalen Lebens ist?

Mal ehrlich: was bekommt man schon geschenkt? Die Wohnung (nur gegen Miete), den Arbeitsplatz (tägliche Schufterei), den/die Partner/in (erst heftig balzen, dann energisch festhalten), einen tollen Garten (umgraben, einpflanzen, düngen, die Haufen von Nachbars Katze einsammeln) oder vielleicht ein attraktives Äußeres (wer sich mal länger als 20 Minuten den Dämpfen von Wasserstoffperoxid in einem Friseursalon ausgesetzt hat, nur weil die Dame im Stuhl nebenan unbedingt so blond wie Paris Hilton sein will, der kann bestätigen, dass wer schön sein will schon immer leiden musste).

Wer dann allerdings in glücklichen Momenten Komplimente für eine stilvoll eingerichtete Wohnung in guter Lage, berufliche Erfolge, eine/n wunderbare/n Partner/in, das schönste Fleckchen Grün in der ganzen Nachbarschaft, eine trendy Frisur und eine eindrucksvolle Modellsammlung bekommt, der weiß, dass sich die ganze Anstrengung vorher gelohnt hat.

Also Ihr Sammler, bloß nicht aufgeben, aber bleibt locker dabei!

**Wenn es eine Lösung für das Problem gibt, besteht kein Grund zur Sorge.
Gibt es keine Lösung, ist es unnötig, sich aufzuregen.**

rät der 14. Dalai Lama

Wie, Flussdampfer?

Binnenschifffahrt mit Wiking-Modellen (Teil I)

von Gregor Gerlach (Text und Fotos)

Es ist kein Geheimnis, der hier schreibende Leichtmatrose wurde im Schatten des Doms mit Süßwasser getauft.

Insgesamt habe ich wesentlich mehr Zeit auf dem Rhein verbracht als auf allen sieben Meeren zusammen. Wer ein Boot hat (oder, wie in unserem Fall, eines hatte) und nicht jedes Mal über Hunderte von Kilometern zum Liegeplatz anreisen will, hat kaum eine andere Chance.



Dafür kennt man dann den Schifffahrtsweg vor seinem Balkon und unter seinem Bug mit den Jahrzehnten recht genau, gleiches gilt für die darauf verkehrenden Fahrzeuge.

Und es gibt tatsächlich erhebliche Unterschiede zwischen Binnen- und Buten: in Köln beispielsweise sind Rot und Weiß nicht die Farben der Hamburg-Süd, sondern die der Stadt höchstpersönlich.

Bei einem genaueren Studium der Wiking-Produktpalette kann man auf den Gedanken kommen, dass die Binnenfahrzeuge dort ein wenig stiefmütterlich behandelt wurden.

Betrachtet man das Angebot allerdings im historischen Kontext, erkennt man schnell, dass bis auf eine Ausnahme tatsächlich alle für ein anständiges Süßwasser-Diorama notwendigen Modelle vorhanden sind.

Diese Ausnahme bilden die aus meiner Sicht ‚richtigen‘ Flussdampfer, also die Salon-(Personen-)Schiffe. Obwohl als Modellskizze vorhanden, ist ein solches Modell meines Wissens von Wiking nie gefertigt worden.



Nimmt man noch einige weitere Wiking-Produkte dazu, kann man sich wirklich gut helfen. Da wären der Bugsier als Hafenschlepper, der Hochseeschlepper als Streckenfahrzeug und der kleine Hafendampfer als Ausflugsschiffchen, wie man ihn in fast jedem Ort am Strom findet. Die Barkasse als Kleinfahrzeug, von denen es Hunderte für die verschiedensten Anwendungszwecke gibt, schon hat man fast alles beisammen.

Dazu dann noch ein kleiner Dampfer als Salonschiff und alles ist gut.

Binnenschifffahrt (im kommerziellen Bereich) spielt sich in Deutschland fast ausschließlich auf Flüssen und Kanälen ab, nicht zuletzt aufgrund des Mangels an wirklich großen Seen. Wenn hier öfter vom Rhein die Rede ist, ist das letztlich nur meinem Lokalpatriotismus geschuldet. Die Entwicklung der Fahrzeuge und deren Einsatz auf den verschiedenen Wasserwegen verliefen in ganz Europa weitestgehend parallel.

Eine kurze Geschichte der Binnenschifffahrt



Nebenstehend das Bild eines Treidelkahn-Modells aus dem Kölner Stadtmuseum, mit 4 echten Pferdestärken auf Bergfahrt.

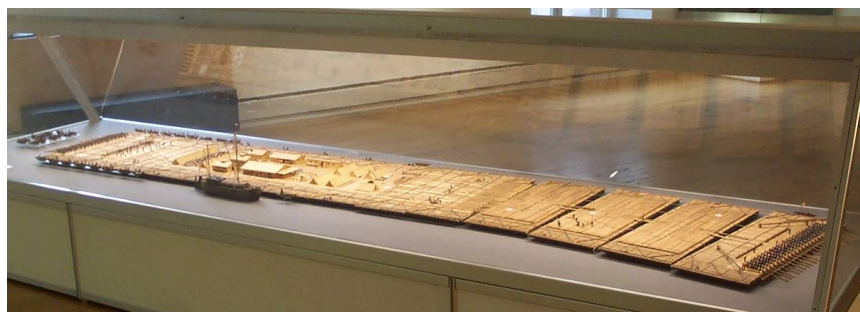
Bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts verlief die Binnenschifffahrt in traditionellen Mustern, die von den bestehenden Möglichkeiten geprägt waren. Rudern und teilweise auch Segeln waren die gängigen Optionen für den Personenverkehr, während der Güterverkehr über kleinere Schuten abgewickelt wurde, die wiederum bei der Bergfahrt (gegen den Strom) von Pferden gezogen (getreidelt) wurden. Auf Talfahrt (mit dem Strom) ließ man sich auch gerne treiben, wenn die Strömung dazu stark genug war. Die ‚Steuerung‘ erfolgte in diesem Fall meist über sogenannte Schleppanker (hier Steine an einem Stück Tau), die im Bedarfsfall achteraus geworfen wurden. Überbleibsel dieser Zeit finden sich bis heute, fast jeder Ort am Strom hat oft einen auch jetzt noch ‚Treidelpfad‘ genannten Weg entlang des Flusses.

Auch der Ursprung des ‚Rheinischen Sauerbratens‘ beispielsweise kann getrost im damaligen Schiffsverkehr verortet werden. Viele der Treidel-Pferde starben aufgrund der schweren Arbeit noch recht jung an Herzversagen und so wurden ihre Überreste zunächst konserviert und dann bei sich bietender günstiger Gelegenheit verspeist.

Hier sollte direkt eine Entwarnung für Städte-Reisende folgen: heute ziehen Pferde keine Kähne mehr durch Köln und schon allein durch diesen Rohstoffmangel sind die allermeisten Sauerbraten heute vom Inhalt her auch nicht mehr das, was sie einmal waren.

Am einfachsten war es natürlich, nur die Talfahrt zu nutzen, was auch gerne getan wurde. Bis in die Mitte des letzten Jahrhunderts wurden große Teile beispielsweise des Schwarzwalds oder der ehemalige Bewuchs anderer Mittelgebirge zu riesigen Flößen zusammengebunden und als Bauholz ins Ruhrgebiet oder nach Rotterdam verbracht.

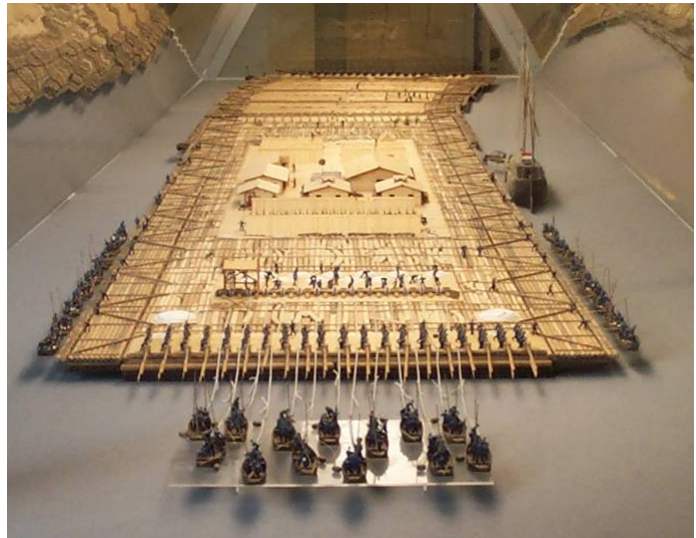
Das Bild unten zeigt wieder ein Modell aus dem Kölner Stadtmuseum. Solche Flöße waren oft mehrere hundert Meter lang, die Besatzung betrug ebenfalls mehrere hundert Mann, die sich für die Fahrt eine eigene kleine Stadt auf dem Floß aufbauten.



Das nebenstehende Bild zeigt den ‚Antrieb‘ des Floßes, vorgespannte und am Kopf des Floßes seitlich befestigte Ruderboote.

Ich persönlich halte das für einen ausgesprochen guten Moment, wieder einmal ernsthaft darüber nachzudenken, ob früher wirklich alles besser war.

So lief es Hunderte von Jahren, bis die Nutzbarmachung der Dampfkraft dann für schnelle und bahnbrechende Veränderungen sorgte.



Diese Veränderungen betrafen sowohl die Fahrzeuge als auch die Flüsse selbst, da nun die Möglichkeit bestand, mit der neuen und gewaltigen Maschinenkraft die Läufe der Gewässer entscheidend zu beeinflussen.

Mit Hilfe der Maschinen wurden nun Hindernisse im Flusslauf entfernt oder dieser begradigt. Das Ergebnis sind die Flusslandschaften, wie wir sie heute in Europa kennen. Diese sind weitaus stärker von wasserbaulichen Maßnahmen verändert worden, als die meisten Mitbürger denken. So ist unter anderem die aktuell hohe Fließgeschwindigkeit des Rheins von 6 – 10 km/h ein gewolltes Ergebnis dieser Umbauten. Dadurch soll sich so wenig Geschiebe (Geröll, das der Fluss mit sich führt) wie möglich an der Flusssohle ablagern, sondern der Fluss möge es am besten gleich durch bis in die Nordsee schubsen.

Dass der Fluss zu dieser Thematik allerdings oft eine ganz andere Meinung hat als die Wasserbauer, sollte man ihm nicht nachtragen. Auf lange Sicht wird er ohnehin gewinnen.

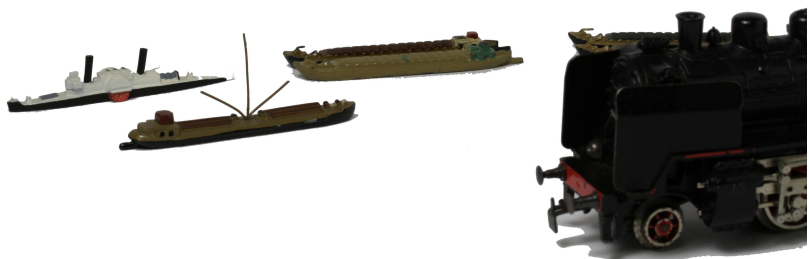
Immerhin zeugt der Wiking-Eimerkettenbagger eindrucksvoll von genau diesem bis heute andauernden, ungleichen Kampf.



Mit der sich nun Jahr für Jahr verbessernden Schiffbarkeit der Ströme einher ging die Entwicklung der Schiffe selbst. Das erste Dampfschiff auf dem Rhein wurde ca. 1820 gesichtet. Die nun in immer kürzeren Abständen folgenden Verbesserungen bei Antrieb und Zuverlässigkeit ließ die ersten Liniendienste entstehen, die dazu genutzten Dampfer waren kombinierte Passagier- und Frachtschiffe.

Mit der Dampfschiffahrt zusammen entstand allerdings auch zeitgleich deren größter Konkurrent, die Eisenbahn. Aufgrund der technischen Möglichkeiten sowie der geografischen Gegebenheiten wurde diese just entlang der Flüsse geführt, auf denen sich die Passagierschiffahrt gerade zu etablieren versuchte.

So konnte sich die Personenbeförderung außerhalb des Fährbereichs selten wirklich durchsetzen, allerdings entstand auf dem Mittelrhein zum Ende des 19. Jahrhunderts ein anderer Wirtschaftszweig: die Flussreise entlang des ‚romantischen Stromes‘, Burgen, Schlösser, Wein und wirklich schöne Flecken gibt es dort ja seit jeher reichlich.



Während also der Personen- und Stückgut-Transport hauptsächlich auf die Schiene gingen, entwickelte sich der ebenfalls noch junge Massengut-Transport von Kohle und Erz auf dem Wasser.

Aufgrund dieser Entwicklung entstanden bereits sehr früh die Schiffstypen, die bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts das Bild auf den Flüssen bestimmen sollten, Lastkähne (ohne eigenen Antrieb), Schrauben- und Schaufelraddampfer sowie die Salonschiffe für den Ausflugsverkehr. Um zirka 1900 entstanden die ersten wirklichen Selbstfahrer (Kähne mit eigenem Antrieb), die allerdings aufgrund der hohen Beschaffungskosten und dem anfänglich hohen Personalbedarf keine schnelle Verbreitung fanden.

Bis auf die Salonschiffe hat Wiking all dies auch als Modell geschaffen; was genau, werden wir noch detailliert klären.

So können satte 100 Jahre Binnenschifffahrt problemlos mit Wiking-Schiffchen nachgespielt werden. Bei der Seeschifffahrt ist das dann wieder nicht ganz so einfach, da dort die Entwicklung der Schiffe wesentlich sprunghafter verlief und Wiking in der Hauptsache den zeitgenössischen Bereich abgedeckt hat.

Würde Wiking auch heute noch Schiffsmodelle herstellen, wären die Lastkähne auch dort nun den starken Selbstfahrern (mit meist spezialisiertem Aufbau für die jeweilige Ladung und gerne auch als Motoreinheit eines Schubverbandes) gewichen.

Die letzten echten Schleppverbände haben Köln in den Sechzigern des letzten Jahrhunderts passiert, seitdem wird nur noch geschoben.

Mit speziellen Schubschiffen oder auch potenten Selbstfahrern, die je nach Abladung auch noch bis zu drei Leichter vor und neben sich her schieben können, wird heute ein Großteil des Gütertransports auf den Wasserstraßen abgewickelt.

Durch die Einführung der genormten Container konnte die Schifffahrt gegenüber dem alten Widersacher Eisenbahn sogar Boden gut machen und auch größere Teile des Stückgut-Verkehrs wieder aufs Wasser bringen.

Wenden wir uns nun den Wiking-Modellen zu und beginnen mit dem häufigsten Schiffstyp, den Lastkähnen. Bis heute stellen ihre motorisierten Nachfahren die Majorität der Fahrzeuge auf den Flüssen.

Großer Lastkahn

Klassifizierung nach Haevecker:
D218-Großer Lastkahn;
Metall-Hohl-guss,
Länge Wasserlinie 55 mm,
Länge über alles 63 mm, Breite
9 mm, Gewicht 13,6 g;
Herstellungszeitraum
nach Leinhos: 1937 – 1950.



Auffällig ist im Vergleich mit den anderen Lastkahn-Modellen, dass dieser Kahn über ein recht imposantes Schanzkleid (einen hohen Bug) verfügt. Nun wurde Schüttgut nicht nur im Binnenland benötigt, ich unterstelle schlicht, dass ein solcher Lastkahn auch über eine Zulassung für Seewasserstrassen und die Küstenfahrt verfügt hat.

Seegehende Schiffe sind bis heute durch das Schanzkleid leicht von ihren reinen Süßwasser-Kumpeln zu unterscheiden.

Der Kahn verfügt neben dem geschlossenen Laderaum über einen hinteren Kajüt-Aufbau, auf dem ein Steuerhaus sitzt. Dieses Steuerhaus würde ich selbst eher als Witterungsschutz für den Schiffsführer ansehen, denn ein Steuerrad hatten Lastkähne so gut wie nie. Das würde nämlich eine recht kostspielige Mechanik voraussetzen und solche Lastkähne waren eher sparsamst ausgestattet. Dort gab es (natürlich) keinen Strom und Hilfsaggregate wie eine kleine Dampfmaschine, die Kraft für eine Ankerwinch oder auch eine Ruderunterstützung liefern konnte, kamen erst ab ca. 1900 auf.

Dieses Modell hat klar erkennbar eine Pinnensteuerung, also einen Hebel, der direkt auf das Steuerblatt wirkt. Die Pinne ist quasi eine über dem Wasserspiegel liegende Verlängerung des Ruderblattes, welches in den Bootsrumpf hineinragt.

Auf dem Rhein war eine solche Konstruktion eher untypisch, dort wurde vorzugsweise eine sogenannte Haspel zur Steuerung von Kähnen eingesetzt, das ist ein liegendes Steuerrad beachtlicher Größe, das wie die Pinne auch direkt und ohne Übersetzung auf das Ruderblatt wirkte.

Was ich vermisste, ist ein kleiner Kajütaufbau auf dem Vorschiff, denn die waren durchaus gängig. Die Besatzung bestand meist aus drei bis vier Leuten, klassisch sind der Schiffsführer, zwei Matrosen und ein Schiffsjunge. Dies erscheint heutzutage mehr als reichlich, ich möchte aber nochmals daran erinnern, dass es damals keine Motorunterstützung gab. Nicht für das Hieven der Anker und auch nicht für die Steuerung. Und um ein solches Ruder im Strom wirklich legen zu können, sind vier Leute nicht einer zu viel.

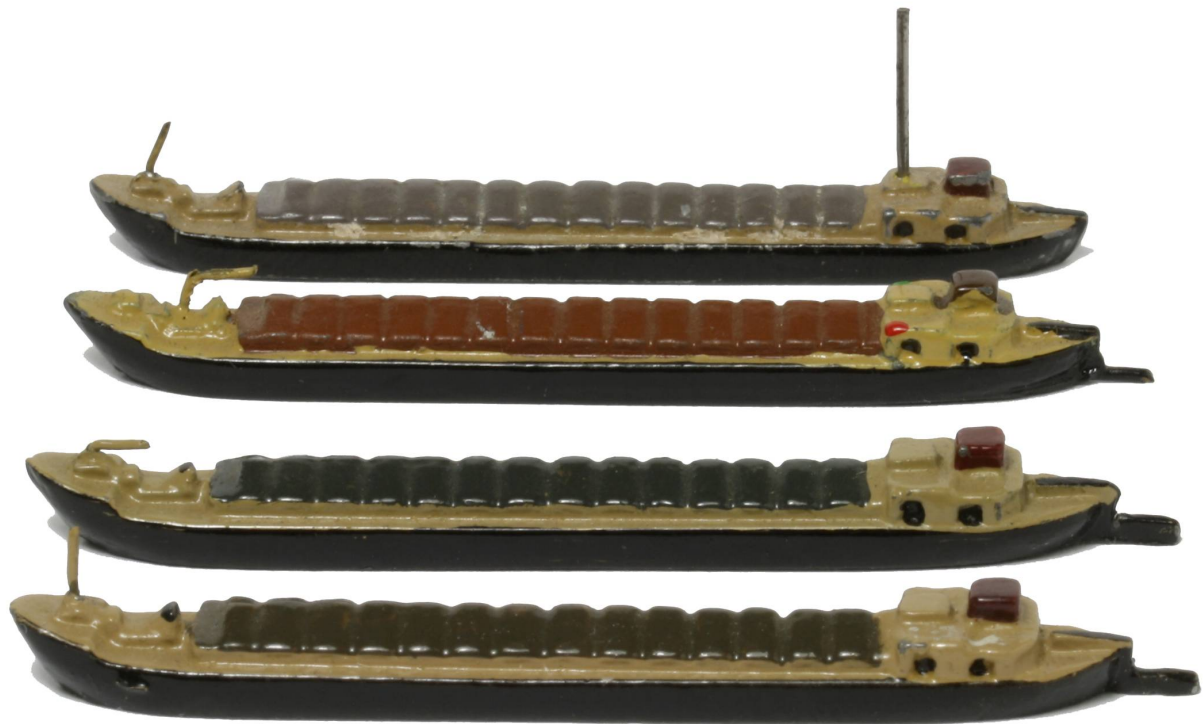
Der Schiffsführer reiste gerne mit Frau und Kindern, sie hatten die hintere Kajüte, die Matrosen wohnten normalerweise im Vorschiff. Diese Aufteilung lässt sich auch heute noch auf vielen Motorkähnen beobachten und wurde bereits Mitte des 19. Jahrhunderts eingeführt.

Farben und Masten sind immer ein interessantes Thema bei Wiking. Beginnen wir mit den Farben, Lastkähne soll es in sowohl in matter als auch in glänzender Lackierung geben. Unten eine Auswahl Glänzender hinten und Matter vorne.



Daneben finden sich in meiner Sammlung etliche Zweifelsfälle, die bestimmt auch schon andere Sammler entzückt haben. Also beispielsweise eine glänzende Bordwand mit matter Laderaumabdeckung oder auch genau umgekehrt. Nach meinem besten Wissen gibt es hier nichts, was es nicht gibt.

Einzig meine Kamera ist nicht in der Lage, die Farben der Laderaumabdeckung genau wiederzugeben. In der hinteren Reihe haben jedenfalls nicht zwei Modelle die gleichen Farben, auch wenn es auf dem Bild so wirken könnte.



Die Masten sind da schon übersichtlicher. Zunächst haben wir auf dem obenstehenden Bild vorne den geraden Mast, dahinter dann einen gebogenen Mast an gleicher Stelle. Dieser wird gerne als Schlepphaken bezeichnet, das kann zusammen mit einem Schlepper, der über das Gegenstück verfügt, durchaus für Spielspaß sorgen. Meine persönliche Interpretation ist eine andere, die Vorbilder hatten durchaus einen Mast an dieser Stelle, der war aber meist gelegt, um beispielsweise unter Brücken durchzukommen. So wie ich Herrn Peltzers Taten bisher kennen gelernt habe, ging es ihm eher um Vorbildtreue denn um Spielfreude. Wenn man mit einer kleinen Zange beides gleichzeitig erreichen kann, umso besser.

Der dritte Kahn hat den Mast weiter mittschiffs, das ist zwar seltener, aber völlig normal und auch im Handbuch von Herrn Prof. Haevecker so vermerkt.

Tatsächlich aus meiner Sicht mehr als zweifelhaft ist der Mast auf der Kajüte bei dem hintersten Modell. Wirklich gut gemacht, aber wahrscheinlich Marke ‚Bastlerstolz‘. Nicht nur das Material stimmt nicht mit dem vorderen Mast überein, er ist dort auch völlig fehl am Platze und wäre auf dem Vorbild schlicht sinn- und nutzlos.

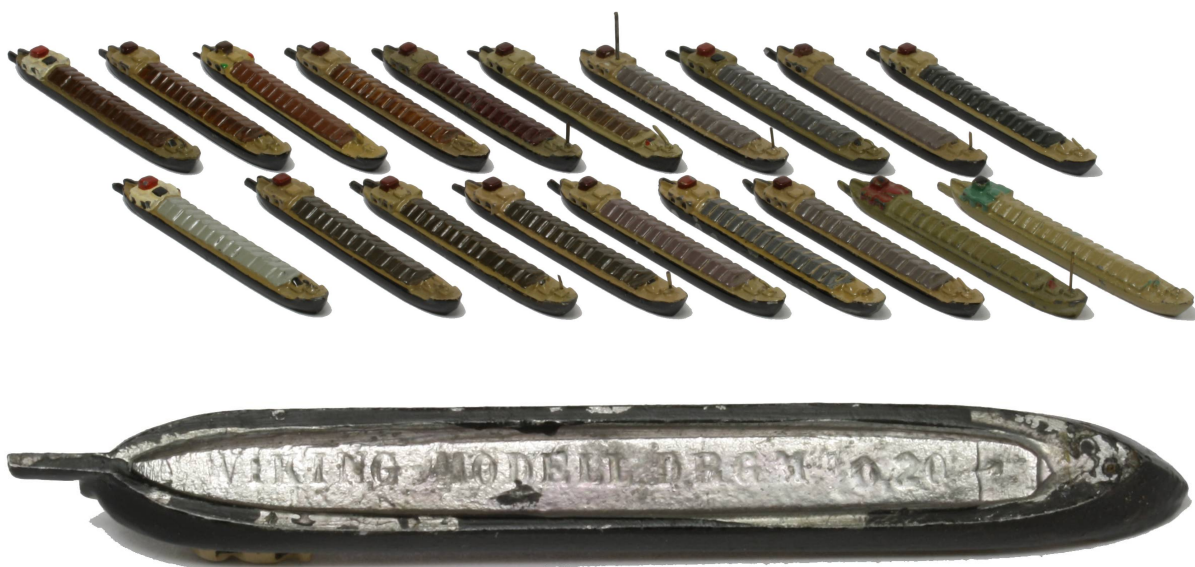
Diese Kähne hatten keine Ladebäume, entladen wurde entweder über (Schwimm-)Kräne auf der Reede oder am Kai. Wer Schüttgut anfordert, hat auch Kräne auf der Pier stehen.

Dieser Kahn offenbart übrigens gleich noch eine weitere Schwäche mancher Modelle, das fehlende Ruderblatt. Ob es abgebrochen ist oder bereits seit dem Guss abgängig, spielt eigentlich keine Rolle, weg ist weg. Und ein Wiking-Lastkahn ohne Ruderblatt ist wie ein Wiking-Daimlerchen ohne Stern.

Also Augen auf, auch beim Lastkahn-Kauf!

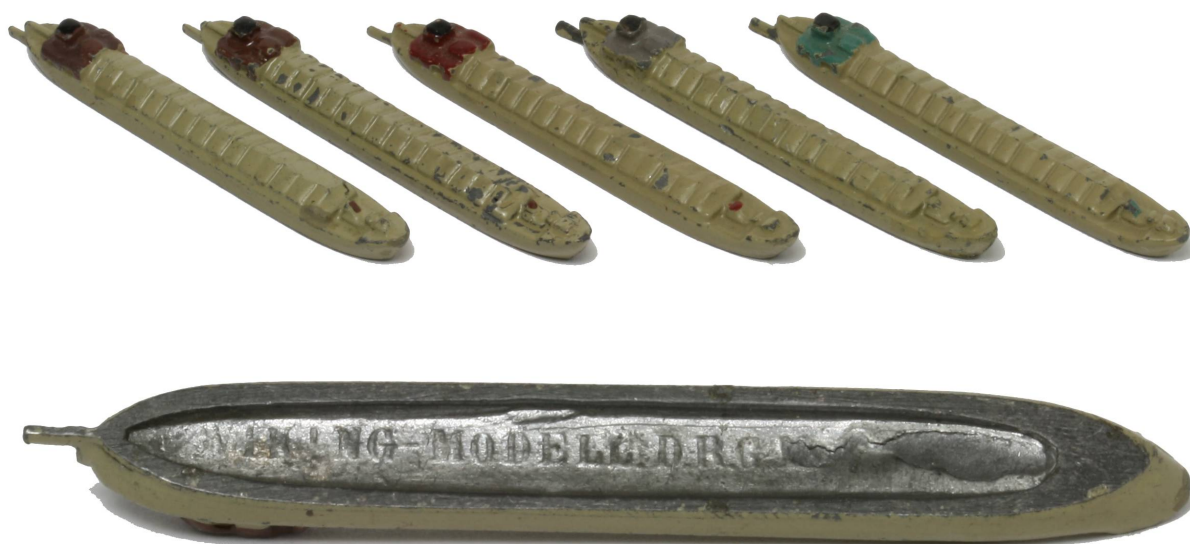
Der große Lastkahn wurde durchgehend in einer Form produziert, die im Bereich der Bodenprägung einmal leicht verändert wurde. Im Detail klassifiziert sehen meine Kähne so aus:

Bodenprägung WIKING-MODELL D.R.G.M. 0.20



In meinen Schubladen wohnen 19 dieser Kähne. Alle(!) haben vorne einen Mast, allerdings ist dieser manchmal so unglücklich gebogen, dass er mit bloßem Auge kaum zu erkennen ist. Für die Ältesten aus dieser Serie halte ich die beiden Modelle links mit separat (also nicht in Decksfarbe) bemalter Kajüte. Die Neusten sind wohl die beiden in der unteren Reihe rechts, das schreibe ich unter anderem aus dem Material, dazu später mehr. Sie sind auch die einzigen Modelle dieser Serie, die keinen schwarzen Rumpf haben. Die Bodenprägung ist nicht immer gut zu erkennen, die letzte 0 hinter der 2 ist oft nicht wirklich ausgeprägt.

Bodenprägung WIKING-MODELL D.R.G.M.



Von diesen Kähnen besitze ich 5. Alle(!) diese Modelle haben keinen Mast. Die Bodenprägung ist dahingehend geändert worden, dass die 0.20, die ja in der Form als Vertiefung auftritt, schlicht weggefeilt wurde. Bei dem Modell zeigt sich das durch eine Verdickung des Bodens an dieser Stelle, die leider auf dem Bild kaum zu erkennen ist.

Mit diesen Modellen einher geht auch ein Materialwechsel; das vorne im Boden weggeplatze Metallstück ist symptomatisch für diese Serie. Daneben findet sich am Boden eine fast schwarze Patina, die es bei der ersten Serie nicht gab. Dadurch ist die Bodenprägung nicht immer gut zu erkennen. Der Boden des abgebildeten Exemplars ist mit Abstand der am besten erhaltene; auf Bildern der anderen, die eher typisch sind, könnte man kaum etwas erkennen.

Und tatsächlich findet sich in meiner Schublade auch ein ‚missing link‘ zwischen den beiden Serien.



Links ein ‚alter‘ und rechts ein ‚neuer‘ Lastkahn. Die Farbunterschiede sind in der Realität eher unauffällig. Der Linke hat die Bodenprägung ‚WIKING-MODELL D.R.G.M. 0.20‘, aber bereits das neue Material. Der Mast ist auch eher untypisch, er ist erkennbar länger als die der anderen Lastkähne. Beide auf dem Bild gezeigten Kähne sind matt lackiert.

Der zweite ‚Alte‘ in ähnlicher Farbe, den ich besitze, ist glänzend lackiert und besteht aus dem alten Material, der oben abgebildete ist matt wie seine Nachfolger mit neuer Bodenprägung.

Dies waren die Lastkähne aus meiner Sammlung und alles, was ich dazu sagen kann. Sollte ein Mitsammler über weitere Stücke verfügen, die nicht(!) in das oben aufgeführte Schema passen, würde ich mich unter gregor-g@netcologne.de über eine Nachricht freuen.

1.000-t-Lastkahn

Klassifizierung nach Haevecker:
D220-1.500-t-Lastkahn;
Kunststoff-Hohlguß,
Länge Wasserlinie 57 mm,
Länge über alles 62 mm,
Breite 8 mm,
Gewicht 0,9 g;
Herstellungszeitraum nach
Leinhos: 1949 – 1950.



Wieder ein Lastkahn fast gleicher Größe wie der zuvor behandelte und dennoch ein ganz anderes Fahrzeug. Das ist ein echter Binnenkahn und mit Schüttgut hat er es wohl auch nicht, allein die vier Ladeluken deuten eher auf einen Stückgut-Transporter hin.

Dafür sprechen auch die beiden Kräne an Bord, so konnten die beförderten Güter fast überall entladen werden. Nur dadurch hatte man seinerzeit einen Wettbewerbsvorteil gegenüber der Schiene. Zumindest, solange der Bestimmungsort am Wasser lag.

Das Modell ist nur recht kurz produziert worden, das würde erklären, warum es heute zu den eher raren Stücken gehört. Einen Schleppzug komplett mit diesen Kähnen zu bestücken, dürfte den meisten Sammlern (und den Leichtmatrosen unter uns erst recht) kaum möglich sein.

Ein weiterer Grund für die Seltenheit dürfte darin zu suchen sein, dass Kunststoff-Modelle lange Zeit als eher minderwertig angesehen wurden, wenn es darum ging, Opas ehemalige Schätze zu versilbern. In der Hand gehalten, macht der zuvor behandelte ‚Große Lastkahn‘ jedenfalls wesentlich mehr her.

Herr Prof. Haevecker benennt das Modell als 1.500-Tonnen-Lastkahn, Herr Leinhos führt ihn unter 1.000-Tonnen-Lastkahn. Rechnet man die Größe des Modells auf das Original um, kommt man auf ungefähr 71 Meter Länge und 10 Meter Breite.

Schauen wir uns nun einen echten Lastkahn an, sieht das folgendermaßen aus:

Die ‚Braunkohle 28‘ aus dem Jahre 1917 hatte bei einer Länge von 75,30 Metern und einer Breite von 9,44 Metern eine Ladekapazität von 1.059 Tonnen. Somit scheint mir Herr Leinhos näher an der Realität zu sein, dementsprechend habe ich seine Modellbezeichnung auch hier verwendet.

Im Gegensatz zu Seeschiffen wird bei Binnenfahrzeugen die Tonnage über die tatsächliche Ladekapazität bestimmt, ein 1.000-Tonner kann also tatsächlich 1.000 Tonnen Ladung ab.

Die bei den Seeschiffen gerne benutzten Brutto-Registertonnen (BRT) sind tatsächlich ein Raummaß (eine BRT entspricht etwa 2.83 Kubikmetern), welches unter anderem zur Berechnung der Hafengebühren herangezogen wird, aber über die wirkliche Ladekapazität des Fahrzeugs nur wenig aussagt.



Bislang sind drei Farbvarianten dieses Kahns anerkannt, Dunkelbraun, Silbergrau und Grün-Metallic. Den Braunen gibt es ja schon nicht besonders oft, der Silberne und der Grüne sind tatsächlich richtig selten.

‚Bislang‘ bedeutet, dass Silber und Grün erst in den letzten Jahren innerhalb der Sammlerwelt überhaupt bekannt wurden, solange haben sie einfach in den Schubladen einiger Spezialisten gewohnt. Es kann also nach meinem Dafürhalten durchaus sein, dass irgendwann noch weitere, bisher unbekannte Varianten in der Öffentlichkeit auftauchen. Blau-Metallic wäre nett, da kann man sich wenigstens beim Preis direkt an dem der Straßenlaternen orientieren.

Der Grüne auf dem obenstehenden Bild ganz rechts ist gleich mehrfach zweifelhaft, nun ja, so etwas kann schon mal passieren. Meiner Meinung nach waren weder die Bemalung noch der Mast von Wiking so vorgesehen, die Rumpffarbe allerdings ist zweifelsfrei Grün-Metallic.

Wenn ich am Anfang des Abschnitts von ‚anerkannten Farbvarianten‘ geschrieben habe, deutet das unzweifelhaft darauf hin, dass es auch nicht anerkannte Varianten gibt.

Die Form, aus der dieses Modell entstand, verfügt über vier Nester, den Kahn mit Kran nach vorne, mit Kran nach hinten, eine Insel sowie den auf die Insel gehörigen Leuchtturm.

Diese Form ging seinerzeit an Herrn Dr. Grope, er hat damit Leuchttürme mit Insel hergestellt. Die Kähne wurden von ihm weder gewünscht noch vermarktet, die Spritzlinge nebst Kähnen wurden nach Entfernen der Leuchtturm-Bestandteile wahrscheinlich als Abfallprodukt der Wiederverwendung zugeführt.

Warum auch immer, einige dieser Spritzlinge (ohne Leuchtturm, aber mit beiden Kähnen) haben die Zeit tatsächlich überdauert und werden nun gelegentlich der interessierten Sammlerwelt zum Kauf angeboten.



Ich selbst besitze einen solchen Spritzling, die Farbe könnte der Rheinländer als ‚Jrope-Jrün‘ einordnen, sie entspricht dem Farbton der ebenfalls in Lizenz produzierten Fliegerlein.

Daneben ist mir durch einen Mitsammler ein eher olivgrüner Farbton bekannt. Ich halte es für wahrscheinlich, dass es in jeder Farbvariante, in der Leuchttürme mit Insel von Herrn Dr. Grope produziert wurden, auch gleichfarbige Lastkähne existieren.

Wenn der geneigte Sammler einen solchen Spritzling erbeuten kann, ist dies im Normalfall der preiswerteste Weg, zu den 1.000-Tonnern zu kommen.

Für die Sammler-Admiralität allerdings sind diese Grope-Kähne Muster ohne Wert, da sie nie in den offenen Verkauf gelangt sind. So streng sind dort die Bräuche, es gelten nur die weiter oben angeführten ‚offiziellen‘ Farben als echt und somit sammelwürdig.

Was bleibt?

Lastkähne ohne Motor haben 100 Jahre lang das Gesicht der Binnenschifffahrt geprägt, Mitte des letzten Jahrhunderts starben sie einfach still und leise aus. Einige wenige wurden zu Motorschiffen umgebaut, vielleicht ist der eine oder andere tatsächlich auch heute noch unerkant unterwegs.

Sie waren die wirklichen Leistungsträger auf den Flüssen und nichts unterscheidet ihr Schicksal von dem der heutigen Leistungsträger, denen ebenfalls ein meist unrühmliches Ende und schnelles Vergessen bevorsteht.

Wer heute Material zu diesen Kähnen sucht, muss sich mit ein paar spärlichen Zeilen begnügen. Fast ist es so, als seien sie nie wirklich da gewesen.

Im Gegensatz dazu gibt es nahezu unendlich viele Informationen über Schleppdampfer, gerade so, als hätten sie je ohne eben diese Lastkähne ein eigenes Existenzrecht gehabt. Das hatten sie nicht, denn der Eine ist ohne den Anderen nicht denkbar.

Geschichte wird immer geschrieben von Helden und Siegern, hier also den Dampf- und Motorschiffen.

In der nächsten und letzten Folge zu den Wiking-Binnenschiffen werden wir uns mit den Binnenfahrzeugen von Wiking beschäftigen, die über einen eigenen Antrieb verfügen.

Bis dahin wünsche ich allen ‚immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel‘!

Wiking trifft Wiking 2011

von Kerstin Gerlach (Text) und Michael Broer (Fotos)

Vorwort

Dieses Treffen war anders. Deshalb ist es der nun folgende Bericht auch.

Einige der geneigten Leser werden wohl schon beim Lesen des Namens der Autorin zusammengezuckt sein und sich gefragt haben, warum sie diesmal mit einem weitestgehend kompetenzfreien und sachverstandslosen Artikel über das so wichtige jährliche Ereignis vorlieb nehmen müssen. Die Erklärung ist ernüchternd: Kurz vor Schluss des Treffens erhielt ich den Auftrag, die eigentlich für die nächste humorige Kolumne gesammelten Notizen für den folgenden Bericht zu verwenden. War es Notwehr, Verzweiflung, eine journalistische Erziehungsmaßnahme? Und hat es geholfen? Urteilt selber. Und seid tapfer, ich bin es auch...

Das Treffen

Bei strahlendem Sonnenschein versammelten sich 29 Aussteller am 05. und 06.11.2011 im reservierten Speisesaal des allseits beliebten Hotels in Ratingen. Erfreute Ausrufe, Händeschütteln, Schulterklopfen und Umarmungen zeigten deutlich, wie sehr man und frau sich auf dieses Wiedersehen gefreut hatte. Das hilfsbereite Hotelpersonal ergänzte die Tischreihen wie erbeten um weitere Ausstellungsfläche, weil der dafür vorgesehene Platz wie immer rasch zu klein wurde. Nur das Schönste, Beste, Außergewöhnlichste und Bunteste der Wiking-Welt wurde auf weißen Tischdecken und blauem Satinstoff (dazu später mehr), auf Glas und Sand, in liebevoll gestalteten Hafenanlagen, auf Landebahnen, in Straßen, in einer rasant gekrümmten Rennbahnkurve, originalgetreuen Tankstellen und einer detailverliebten Baugrube ausgebreitet. Verkehrszeichen fanden ihren vorgeschriebenen Platz zwischen Bäumen und Bogenlampen, menschliche und tierische Figuren belebten die Kulissen. Fabrik- und Wohngebäude gaben den Aufbauten Struktur, Hafenkais und Leuchttürme ließen beim Betrachter keine Zweifel über die dargestellte Thematik aufkommen. Dokumente, Kataloge und Gussformen ergänzten das Gesamtbild. Kräne, Busse, Rettungsfahrzeuge, Tanklastwagen, Rennwagen und viele wunderschöne, „ganz normale“ Autos waren die Akteure in immer neuen Szenen, flankiert und unterstützt von zeitgenössischen Prospekten und Gerätschaften. Rohlinge zeigten, welche Metamorphose ein Modell von der Gussform bis zum Verkauf durchmacht. Und wie immer staunte jeder darüber, was der andere für interessante Ideen in die Tat umgesetzt hatte und wunderte sich, warum er selber nicht darauf gekommen war.



Der feine Unterschied

Die Kreativität der Teilnehmer erschöpfte sich jedoch nicht im Ausstellen von Modellen. Deutlich erkennbar waren Tendenzen zu „soft skills“, also der Fähigkeit, das Verhalten und die Einstellungen anderer Personen positiv zu beeinflussen. Die erste, von zu Hause mitgebrachte

weiße Tischdecke, die eine deutliche optische Wertsteigerung der darauf präsentierten Modelle zur Folge hatte, führte zu einer entsprechenden Nachfrage beim Hotelpersonal, das hilfsbereit wie immer weitere Exemplare der baumwollenen Hilfsgüter zur Verfügung stellte.

Das Brandenburger Tor glitzerte verführerisch goldfarben, während 272 echte PS vor den Pferdewagen einen wahren Farbenrausch in Regenbogenmanier inszenierten. Ein rosafarbener Ford Continental (neu aufgelegt für die Münster Classics) ließ gar eine Frau am Steuer (!) erahnen, während die Dame mit Pudel auf blauem Satin das Geschehen elegant um eine feminine Nuance bereicherte, indem sie durch die Reihen der parkenden Oldtimer dem im Hafen liegenden Kreuzfahrtschiff zustrebte.



Aus Rücksicht auf das weibliche Feingefühl wurden Behindertenparkplätze eingerichtet und dem Gedankengut des Tierschutzes und der Gleichberechtigung folgend jeweils zwei weibliche und männliche Exemplare der Gattung Magirus Canis Majoris gut versorgt mit Futter im Vogelkäfig ausgestellt. Auch die Elefanten, Esel, Kamele und Seepferdchen erfreuten sich einer artgerechten Präsentation.

Die H0- und Spur N-Gegenüberstellung löste im weiblichen Gehirn sofort Gedanken an das Mutter/Kind-Schema aus, während ein dezent auf der Ausstellungsfläche platzierter Original Mercedes-Schlüsselanhänger den Achtung!-Finanzstarkes-Männchen-Bereich des weiblichen Gehirns in Alarmbereitschaft versetzte.



Einige Methoden der Einflussnahme waren subtil und scheinbar nebensächlich, aber ebenso wirkungsvoll: Muffins und Schokoriegel in verschiedenen Variationen überbrückten das ausfallende Mittagessen und luden die Teilnehmer zum stetigen Verweilen ohne störende Hungerattacken ein. Rot-blaue Schokokugeln mit zart schmelzendem Inhalt (ohne Nüsse, wegen Allergiegefahr!) betäubten die Objektivität des Betrachters und verführten dazu, noch einmal zuzugreifen und das Möbelhaus-Diorama intensiver, länger und wohlwollender in Augenschein zu nehmen. Teller mit Fruchtgummi, Lakritz und Pfefferminz ließen süße Kindheitserinnerungen aufsteigen und stimmten so das Herz des Betrachters milde. Das kulinarisch-ästhetische Highlight und damit den Preis für den unverfrorensten essbaren Bestechungsversuch erhält aus Sicht der Autorin das Angebot der von Männerhand gefertigten Mürbeteig-Gebäckstücke in Form des Brandenburger Tores (mit Puderzucker, nicht mit Kristallzucker!), die – ich muss es gestehen – auch am Sonntag noch köstlich schmeckten und das zuvor besuchte Frühstücksbuffet vergessen ließen. Eins geht noch...

Die Gefahr

Wird Wiking weiblich? Die oben geschilderten Auffälligkeiten könnten diese Befürchtungen nähren, sind jedoch wahrscheinlich unbegründet. Ein den Fußgängerüberweg unter sträflicher Missachtung der Haltepflicht gegenüber einem am Straßenrand wartenden Ehepaar überquerender Pkw sowie ein wegen rasanter Fahrweise beschädigtes Parkplatzschild zeigten deutlich, dass die männliche Dominanz ungebrochen ist. Auch befand sich die Frauenquote mit drei begleitenden Ehefrauen im Normbereich.

Der Sieger

Trotzdem freut es die Autorin, dass eine Kulisse den ersten Platz belegte, die einen der bevorzugten Aufenthaltsorte des weiblichen Geschlechts darstellte. Wer schon einmal „nur einen Beutel Teelichter“ in dem blau-gelben schwedischen Möbelhaus kaufen wollte und dann zusätzlich mit vier Kerzenhaltern, sechs Gästehandtüchern, zwei Kissenbezügen, einem Kochlöffelständer und einem Bild für das Gäste-WC in einer 100 Meter langen Schlange an der Kasse stand, um anschließend neben den Zimtschnecken und der Tuben-Lachscreme zusammenzubrechen, weil er zu Beginn der Einkaufstour keine Köttbullar essen wollte, der weiß, wovon die Rede ist: diesjähriger Gewinner des Pokals für die beste Präsentation ist die Möbelhauseröffnung mit Zirkusattraktion als Publikumsmagnet von Michael Mankel.



Den 2. Platz belegten gemeinsam Klaus Hertman und Achim Rayen mit der gelungenen Darstellung einer Rennszene.

Der verdiente Platz 3 ging nochmals an Klaus Hertman, der seine Fahrzeuge schlicht, aber umso origineller in einem Vogelkäfig ausstellte.

Die Versteigerung

Ab 17.00 Uhr erschallte der Ruf: "Wer bietet mehr?" durch den Veranstaltungsraum. Bücher, Aufkleber und Modelle wurden souverän und mit viel Humor versteigert. Wer den Mut besaß, die Bieterkarte zu heben, wurde gelegentlich vom Auktionator mit der Tatsache überrascht, dass er nicht nur 1,- € mehr geboten, sondern den Betrag seines Vorbieters um eine bis zu zweistellige Summe übertroffen hatte. Auf diesem Wege erzielten die gespendeten Gegenstände insgesamt einen stolzen Erlös in Höhe von 1.030,- €, der zweckgebunden für den Kauf von Spielzeug an einen freien Träger der Jugendhilfe in Berlin-Lichterfelde gespendet wird.

Allen Spendern und Bietern herzlichen Dank für ihr Engagement!



Das Fazit

Schön war's wieder. Die Zeit verging wie im Flug. Der reservierte Speisesaal bot nicht nur ausreichend Ausstellungsfläche, sondern auch die willkommene Gelegenheit, während der Wartezeit auf den nächsten Menügang beim Abendessen entspannt durch die Tischreihen mit den Exponaten zu schlendern („Endlich steht mal keiner davor, wenn ich Fotos machen will!“). Die bereits am Nachmittag erfolgte Bestellung der Speisen machte der Hotelküche ein zügiges und zeitgleiches Servieren des Essens möglich und ließ mehr Zeit für Gespräche, was wieder bis weit nach Mitternacht genutzt wurde. Auch auf dem Heimweg schien uns verdientermaßen erneut die Sonne, und so erklang auf dem Parkplatz der Schlachtruf: „Tschüß, bis zum nächsten Jahr!“.

Eine letzte Bitte in eigener Sache

Wer seine Präsentation und Modelle nicht ausdrücklich erwähnt fand, möge der Autorin dies verzeihen. Die anderen bitte auch.

Richtigstellungen, Kritik und Anregungen im Gästebuch werde ich aufmerksam und reuevoll zur Kenntnis nehmen und hoffe gemeinsam mit Euch im nächsten Jahr auf einen wieder kompetenten Schreiberling an dieser Stelle.



Jaguar Typ E

von Frank Niester (Text und Fotos)



Nr.2n/22



Nr.803

Der Jaguar Typ E, obwohl über drei Jahrzehnte in der Serie, gilt als ein eher unscheinbares Modell. Dabei handelt es sich bei diesem Jaguar Type E um das erste Modell in Sandwichbauweise.

Das Modell besteht aus den Bauteilen:

- 1) Bodenplatte
- 2) Karosserie unten
- 3) Inneneinrichtung mit Stoßstangen
- 4) Verglasung
- 5) Karosserie oben

Nur an der Inneneinrichtung mit Stoßstangen, bis 1975 ohne Lenkrad, ist ab 1976 ein integriertes Lenkrad ergänzt worden. Alle anderen Bauteile blieben ohne Änderung. Die Bodenprägung lautet „WM, 2n, Germany“.

Der Jaguar Typ E wurde bis 1973 unter der Nummer 2n, ab 1974-1994 unter der Nummer 22 und von 1995-2002 unter der Nummer 803 als Klassiker gelistet.

Von 1975-1994 war der Jaguar Typ E auch als Ladegut auf dem Reisezug-Autotransporter Märklin Nr.4074, ohne Bemalung (inklusive Räder), zu finden.

Es sind bis 1994 nur Räder mit Riffelkappen zum Einsatz gekommen. Bei den Modellen ab 1996 (Nr. 803) wurden Räder mit Speichenfelgen eingesetzt – siehe Fotos.

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

2n/22 Jaguar Type E **Katalogjahre 1964-1994**

1964-1975 ohne Lenkrad

1976-1994 mit integriertem Lenkrad

Zwischenzeitlich wurde der Jaguar Typ E ohne Scheinwerferbemalung ausgeliefert.

803 01 14 Jaguar Type E **Katalogjahre 1995-2002**

1995-2002 mit integriertem Lenkrad

Sonder- und Auftragsmodelle Jaguar Sport

1993 Johnnie Walker „Black Lable“ mit integriertem Lenkrad

1996 „40 Jahre Jerry Cotton“ mit integriertem Lenkrad



Nr 2n ohne Lenkrad



Nr.22 mit integriertem Lenkrad



Front



Heck



Personen Form C

von Michael Broer (Text und Fotos)

Sicherlich stehen sie nicht unbedingt im Fokus des Sammlers und in einschlägigen Sammlerkatalogen finden sie sich „nur“ in der Kategorie Zubehör: Die von Wiking hergestellten Figuren, seien es Polizisten, Eisenbahner oder „Menschen wie du und ich“.

Auf die Letztgenannten wollen wir uns hier beschränken, noch dazu auf eine Formvariante, die die jüngste und letzte ihrer Art war, auf die sogenannten *Personen Form C*.



Aber warum eigentlich die Beschränkung auf die Figuren nur dieses einen Typs? Das hat mehrere Gründe:

Die Figuren Typ C wurden von 1956 bis 1962 als „Personengruppen, gehend“ und „Personengruppen, stehend“ angeboten, sie decken demzufolge sowohl einen Teil der Rollachser-Periode als auch den frühen Teil der verglasten Periode ab. Unbemalt wurden sie sogar noch bis 1972 als „Fußgänger I“ und „Fußgänger II“, später in größeren Gebinden als „Fußgänger“ verkauft – dazu unten mehr. Historisch gesehen ist also der Typ C der universell einsetzbare, wenn es um die Ausstattung sowohl von Dioramen mit unverglasten als auch von Dioramen mit verglasten Modellen geht.

Der Typ C ist als letzter in der Reihe der Figurentypen sicherlich der am meisten Ausgereifte. Seien wir mal ehrlich: Der Typ A und in Teilen auch der Typ B – auch wenn sie ihren ganz speziellen Reiz haben, sind sie nicht eher Karikaturen als realistische Abbilder menschlicher Wesen?

Schauen wir uns den Herrn links in starker Vergrößerung einmal an (die Höhe der Figur beträgt nämlich nur 22 Millimeter, und zwar ohne Sockel): Die Proportionen stimmen perfekt, die Details sind fein herausgearbeitet bis hin zum Faltenwurf der Kleidung. Manche Details fallen sogar erst in der Vergrößerung wirklich auf: Der Herr trägt offensichtlich eine Krawatte!

Aber auch etwas anderes soll nicht verschwiegen werden: Wir haben einen Riesen vor uns! Legt man den in der Rollachser- und in der frühen verglasten Zeit üblichen durchschnittlichen Maßstab von 1:90 zu Grunde, misst dieser Hüne 1,98 Meter! Auch die ihn vergesellschaftenden Damen sind nicht wesentlich kleiner.

Dass die Zubehör-Figuren in der Tat im Vergleich zu den Verkehrsmodellen etwas überdimensioniert sind, fällt in der Tat dann auf, wenn man beide nebeneinander stellt, wie im Foto rechts deutlich zu sehen ist. Wie weit muss sich Frau wohl zusammenfallen, um in die kleine Arabella zu passen? Andersherum ist die Autowäsche, insbesondere die Reinigung des Fahrzeugdaches, so natürlich nur ein Klacks!



Verkauft wurden die Figuren grundsätzlich paarweise, und zwar in den sogenannten Cellontüten: „T 87, 2 Personengruppen, gehend“ und „T 88, 2 Personengruppen, stehend“. Erst später, als man aus Kostengründen auf die Bemalung verzichtete und die Figuren nicht einmal mehr vom Spritzast trennte, wurde die Cellontüte durch den PVC-Beutel ersetzt.



Von diesen Cellontüten dürften nicht viele überlebt haben. Der Bestimmung ihres Inhaltes gemäß dürften sie in der Regel aufgerissen und geleert worden sein. Wer konnte in den 1950er und 1960er Jahren schon ahnen, dass spätere Sammler auf eine intakte Verpackung großen Wert legen würden. Außerdem ist das Tütenmaterial vergänglich, Rostansatz an den Klammern sorgt für zusätzliche Ungemach: Es wird porös, brüchig und reißt.

Der Inhalt war grundsätzlich farbgemischt, was sich erst 1963 mit der Umstellung auf die „Fußgänger“ im PVC-Beutel änderte. Man ließ die jetzt unbemalten Figuren am Spritzast, was zwangsläufig die Gleichfarbigkeit zur Folge hatte, außerdem war eine Unterscheidung in „gehend“ und „stehend“ nicht mehr möglich, denn im Spritzling gab es von jeder Variante je eine – daher auch der Wechsel zur allgemeineren Bezeichnung „Fußgänger“.

Die unbemalten Varianten ab 1963 sollen schon nicht mehr Gegenstand unserer Betrachtung sein, aber eines lehren sie uns immerhin: Welche der insgesamt vier unterschiedlichen Personengruppen paarweise im vollständigen Spritzling zusammengehörten.

Dazu unten mehr, wenden wir uns aber zuvor den einzelnen Personengruppen im Detail zu:

Stehende Personen



Vier Figuren, am Sockel miteinander verbunden, Gesichter und Hände bemalt. Von links nach rechts:

- (1) Kind, mit rechtem Arm winkend
- (2) Frau im Kostüm mit Mütze, Handtasche über den linken Arm gehängt
- (3) Mann im zweireihigen Anzug, mit Hut, Trenchcoat über den linken Arm gehängt, Aktentasche in rechter Hand
- (4) Mann mit kurzer Jacke und Hut, Aktentasche unter dem linken Arm, rechte Hand in der Jackentasche

Stehende Personen mit Hund



Fünf Figuren, am Sockel miteinander verbunden, Gesichter und Hände bemalt. Von links nach rechts:

- (1) Hund (Terrier)
- (2) Frau im Mantel, ohne Kopfbedeckung, Handtasche über den linken Arm gehängt, rechte Hand in der Manteltasche
- (3) Mann im Mantel und mit Hut, beide Hände in den Manteltaschen
- (4) Frau im Mantel und mit rundem Käppchen auf dem ansonsten offen getragenen Haar, Taschen in beiden Händen, unter dem linken Arm ein Päckchen
- (5) Mädchen mit Schleife im Haar, mit dem rechten Arm winkend, linker Arm angewinkelt

Gehende Personen mit Sackträger



Vier Figuren, am Sockel miteinander verbunden, Gesichter und Hände bemalt. Von links nach rechts:

- (1) Mann, nach vorn gebeugt gehend, linkes Bein nach vorn setzend, Sack über der rechten Schulter tragend, mit Hut
- (2) Mann im Anzug, ohne Kopfbedeckung, eine Zeitung lesend, rechtes Bein nach vorn setzend,
- (3) Mann im Mantel, rechte Hand in der Manteltasche, Aktentasche in linker Hand, linkes Bein nach vorn setzend, mit Hut
- (4) Frau im Mantel, beide Hände in den Manteltaschen, linkes Bein nach vorn setzend, ohne Kopfbedeckung

Gehende Personen mit Kinderwagen



Drei Figuren, am Sockel miteinander verbunden, Gesichter und Hände bemalt. Von links nach rechts:

- (1) Frau im Mantel, ohne Kopfbedeckung, einen Kinderwagen schiebend. Tasche unter dem linken Arm, rechte Hand am Kinderwagen, linken Fuß nach vorn setzend
- (2) Mann im Mantel, Aktentasche unter rechtem Arm, rechtes Bein nach vorn setzend, mit Hut
- (3) Junge, rechten Arm nach vorn schwingend, linkes Bein nach vorn setzend

Farbvarianten

Die Angaben über Farbvarianten bei den Figuren Typ C variieren in den beiden klassischen Sammlerkatalogen stark. Der Gelbe Katalog nennt sie staubgrau, beige und resedagrün. Carsten Saures Handbuch der alten Modelle spricht bei den bemalten Varianten von misch-hellblaugrauen, misch-hellgelbgrauen und dunkelmaigrünen Figuren. Die Wahrheit liegt tatsächlich irgendwo dazwischen. In der Tat überwiegen die Mischfarben, deren Hauptanteil jedoch der Farbe insgesamt ihren Namen geben sollte.

Staubgrau ist unzweifelhaft die Grundfarbe bei den „grauen“ Figuren, mehr oder weniger wird sie durchzogen von silbergrauen und basaltgrauen Melierungen, die den Figuren ihren lebendigen Charakter geben. Nicht auszuschließen ist, dass es die Extreme gibt, d.h. dass Figuren existieren, bei denen die Grundfarbe oder auch die Beimischungen die Oberhand behielten. Allerdings sind dem Autor rein staubgraue, silbergraue oder basaltgraue Figuren bisher nicht untergekommen. Selbst dann, wenn es den Anschein einer reinen Farbe hat, belehrt in der Regel ein Blick auf die Unterseite des Sockels – die einzige glatte Fläche des Modells – über die tatsächlich doch vorhandene Melierung.

Gelbgrau ist die Grundfarbe bei den „beigefarbenen“ Figuren, Melierungen entstehen durch hellgelbgraue und (hell-)blassbraune Beimischungen. Hier ist allerdings mehrfach belegt ein Ausschlag zu einer fast reinen Farbe vorhanden:

Blassbraun in einer hellen Tönung kann als dritte Grundfarbe bei den mischfarbenen Figuren angesehen werden, hier sind allerdings bei allen belegten Modellen geringste gelbgraue Beimischungen erkennbar.

Dunkelmaigrün ist damit die einzig reine Farbe unter den Farbvarianten der Figurengruppen – und leider auch die am unnatürlichsten wirkende. Im Produktionszeitraum der bemalten

Figuren gehörten grüne Haare sicherlich nicht zum normalen Erscheinungsbild auf den Straßen. Gleichzeitig ist diese Farbvariante wohl auch die seltenste, was auf einen geringeren Produktionsausstoß schließen lässt. Vielleicht wurde hier tatsächlich nur ein Granulatrest verbraucht – andere Erklärungen für grüne Männchen lassen sich nur schwer erdenken. Alle vier Farbvarianten kommen bei allen vier Formvarianten vor, sodass wir letztendlich sechzehn verschiedene Varianten der Figuren Form C unterscheiden können.



misch-(hell-)blassbraun



misch-gelbgrau



misch-staubgrau



dunkelmaigrün

Hier einige stehende Personen in unterschiedlichen Farbvarianten:



Zusammenfassend seien hier noch einmal die Farbvarianten der untersuchten Modelle aufgelistet und den Angaben aus den beiden bekannten Sammlerkatalogen gegenübergestellt:

Diese Untersuchung	Gelber Katalog	Handbuch der alten Modelle
misch-staubgrau	staubgrau	misch-hellblaugrau
misch-gelbgrau	beige	misch-hellgelbgrau
misch-hellblassbraun	(fehlt)	(fehlt)
dunkelmaigrün	resedagrün	dunkelmaigrün

Man sieht: Hellblaugraue, beigefarbene und resedagrüne Figuren konnten nicht belegt werden. Dem Autor ist allerdings sehr daran gelegen, Informationen über hier nicht erfasste Farbvarianten zu bekommen. Vieles ist möglich ...

Die Spritzlinge

Auch wenn die beiden Original-Spritzlinge der hier in Rede stehenden Figurengruppen nicht vorliegen, so lassen sie sich doch anhand der sehr wohl vorliegenden Spritzlinge der späteren unbemalten Figuren mit ein wenig Computertechnik und Bildbearbeitung rekonstruieren. So ähnlich müssen sie ausgesehen haben, wobei die Figurengruppen real sind, der verbindende Spritzast jedoch virtuell hinzugefügt wurde:



Gehende und stehende Figuren befanden sich demzufolge an einem gemeinsamen Spritzling, weshalb später mit der Auslieferung kompletter unbemalter Spritzlinge die Bezeichnungen „Gehende Personen“ und „Stehende Personen“ in „Fußgänger I“ und „Fußgänger II“ geändert werden mussten.

Hier endet dann unsere kleine Figuren-Monographie. Wie spannend doch auch Zubehör sein kann!

Ahnenforschung

von Gregor Gerlach (Text und Fotos)

Bei einer ausgedehnten Kaperfahrt in der Elektrobucht ist es mir mal wieder aufgefallen: Ich weiß, dass ich nichts weiß! Zumindest nichts neben meinem angestammten Sammelgebiet.



Ausschlaggebend für diese Feststellung war eine angebotene Personengruppe. Ich mag Personengruppen, insbesondere die mit Hund, bei melierten Plastik-Köterchen bin ich sicher einer der übelsten Preistreiber im Wiking-Universum schlechthin. Auch zu der nun angebotenen Gruppe gehörte ein Hündi, also habe ich mal näher hingeschaut und vorbei war es mit der Wochenendruhe.

Denn der Hund zerrte auf dem Bild scheinbar an Frauchens Kleid, so kannte ich Wiking-Hunde bislang nicht. Ebenso bestehen die mir bekannten Figurengruppen nicht aus fünf Personen plus Hund und aus Metall sind sie im Regelfall auch nicht. Dass sich das Angebot im Schiffchen-Bereich der Bucht befand, gut, reden wir einfach nicht weiter darüber. Mein Jagdtrieb war jedenfalls erwacht.

Was daraufhin folgte, kennt wahrscheinlich jeder Mitsammler zur Genüge. Das Suchen in der gängigen Literatur nach Dingen, von denen man selbst nicht genau weiß, ob sie tatsächlich je existiert haben.

Freundlicherweise hat der Anbieter unter anderem auf eine Seite (214) im Walsdorff-Buch hingewiesen, da habe ich die Figurengruppe dann tatsächlich gefunden. Bei den Verkehrsmodellen in 1:200.

Diese Verkehrsmodelle begannen ihre Karriere eigentlich als bunt gepönte Wehrmachtsmodelle, einem Horch-Modellautochen issees völlig egal, ob er im Sandkasten ein Generals- oder im Spiel ein Bankiersgefährt ist. Es gibt allerdings auch Modelle ohne Doppelnutzung wie etwa den Doppeldeckerbus oder die Straßenbahn, für deren militärische Laufbahn Herr Peltzer sich wirklich etwas hätte einfallen lassen müssen. Und eben die angebotene Personengruppe, die wohl um 1938 hergestellt wurde und unter dem Katalognamen 'Volksgenossen' firmiert. Auch sie gehört eindeutig in den Bereich Verkehrsmodelle.

Ganz ohne martialisches Gehabe kommt allerdings auch diese Personengruppe nicht aus, die Zeiten damals waren wohl nicht danach. Auf der Abbildung im Walsdorff sind die Figuren detailliert bemalt und so zeigt der junge Mann in der Mitte denn auch die damalige Feld- und Partei-farbe nebst einem Ehrfurcht einflößenden Schulterkoppel. Dieses Koppel kann man auch gut auf den unbemalten Figuren erkennen. Und das ist dann modelltechnisch eine wirklich würdige Leistung. Ich selbst liebe ja schon die H0-Figuren ob ihrer fragilen Plastizität und schreibe hier gerade über deren wesentlich kleinere Vorgänger. Allein die gestalterische Fähigkeit, in 1:200 den Faltenwurf von Kleidung überhaupt ahnen zu lassen zu können, bedarf sicher keines weiteren Kommentars.



In seinem Buch identifiziert Herr Walsdorff die Gruppe von rechts nach links übrigens als Vater, Mutter, Sohn, Bräutigam der Tochter, Tochter und eben den frechen Hund. Und, es muss einfach erwähnt werden, den Vater zierte natürlich ein knuffiges Spitzbäuchlein.



Ob die Bemalung dieser Gruppe auf der Abbildung im Walsdorff-Buch, die auch als Plakat auf den Bildern zu finden ist, wirklich so von Wiking vorgenommen wurde, kann ich nicht sagen. Ein weiteres Bild in einem Buch von Herrn Biene (Der Modell-Mythos Wiking, Seite 14) zeigt die Gruppe komplett in braun. Im Schönfeldt (Seite 131) ist sie zwar auch detailliert bemalt, aber nicht so dolle wie das Modell im Walsdorff. Den Zustand der Gruppe im Schönfeldt halte ich farblich am ehesten für den Auslieferungszustand durch Wiking. Unbemalte Exemplare sind auch bekannt, nach dem Krieg sollen bei Wiking noch erhebliche Bestände dieser Rohlinge gesichtet worden sein.

Diese Personengruppe kann jedenfalls als direkter Vorfahre der späteren H0-Figuren gelten. Ob die Größe wirklich dem Maßstab 1:200 entspricht, nun, da messen wir am besten mal nach.

Der größte Volksgenosse (also der zukünftige Schwiegersohn) ist ohne Sockel gute 12 mm hoch, mit Sockel 14,5 mm. Dies entspricht einer realen Größe (ohne Sockel) von 2,4 m. Meine Mutmaßung ist, dass damit wohl 1,8 m gemeint waren, die sich aber letztlich technisch nicht ansprechend realisieren ließen.

Der H0-Mann misst ohne Sockel übrigens 20 mm, inklusive Sockel 22 mm. Bei 1:90 wäre das Vorbild also tatsächlich 1,8 m groß, mit Hut und ohne Sockel. Dadurch und durch die unterschiedliche Sockelhöhe wirken die Maßstäbe wohl auf dem Foto etwas anders als auf dem Papier.



Ich habe nach reichlicher Sucherei die Personengruppe übrigens nochmals gefunden, im Auktionskatalog der Rautenberg-Versteigerung zusammen mit weiteren frühen Verkehrsmodellen.

Im Vorwort zu diesen Positionen weißt Herr Saure im Katalog ausdrücklich darauf hin, dass in diesem Bereich (der Wehrmachts- und frühen Verkehrsmodelle) selbst von ihm beauftragte Fachleute nicht eindeutig in der Lage gewesen seien, zwischen Original und Nachguss zu unterscheiden. Tatsächlich präsentiert sich dies Terrain reichlich unübersichtlich.

Als gesichert kann zumindest gelten, dass es Nachgüsse dieser Personengruppe gibt, diese stammen wohl aus einer Silikonform. Die Originalform ist nach allgemeinem Kenntnisstand nicht an Herrn Dr. Grope gegeben worden, möglich erscheint höchstens eine Weitergabe und damit zusammenhängende Ex-Wiking-Fertigung durch die Firma Mercator. Siehe dazu bei Interesse auch die Artikel in dieser Publikation (Nr.3 bis 5) von Herrn Botho Wagner.

Die Abgüsse aus der Silikonform sollen aus naheliegenden Gründen ‚runder‘ und weniger akzentuiert sein als die Modelle aus der Originalform. Hier werden dann auch wieder das Schulterkoppel und der Faltenwurf kombattant, eigentlich sollten diese auch durch eine normale Lackierung plastisch erkennbar sein. Soviel zur Theorie, in der Praxis hilft wohl nur ein Vergleichsmodell, also alles wie immer. Und in der Elektrobucht ist es ohnehin wie vor Gericht und auf hoher See.

Aber wo Schatten ist, da ist auch Licht. Wahrscheinlich aufgrund der oben beschriebenen Unwägbarkeiten war ich der einzige ernsthafte Interessent an diesem Angebot. Sicher ist wenigstens, dass diese Personengruppe inzwischen zu den eher seltenen Modellen zählt, so oder so. Und wenn dann noch ein Hund dabei ist, kann sie sowieso nur für mich sein ;-)

Letztlich möchte ich mich herzlich bei dem Mitsammler Botho Wagner bedanken, der freundlicherweise ein wenig Licht in die beim schreibenden Plastikbubi-Leichtmatrosen herrschende Finsternis bezüglich der ‚alten‘ Verkehrsmodelle gebracht hat!

VW Käfer 1200, 1300, 1302, 1303 und Cabriolet

von Frank Niester (Text; Fotos: Frank Niester und Mitglieder des Internet-Forums „Der Wikingtreffpunkt“)

Schon mit Beginn der Modellautoproduktion 1948 gibt es bei Wiking einen VW Käfer. Ab 1957 gab es das Cabriolet und ab 1960 die Limousine in verglaster Ausführung. Mit diesen verglasten VW Käfern befasst sich diese Beschreibung.

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

Modellgeschichte Vorbild VW 1300/1302/1303/1500

1965 VW stellt den 1300 vor.

1966 VW stellt den 1500 vor.

1967 Optische Überarbeitung: Kastenstoßstangen, Frontscheinwerfer senkrecht, außen liegende Tankklappe, Bügeleisen-Rückleuchten, kürzere Motorhaube

1969 VW1500 erhält Motorhaube mit 2x5 (Limousine) bzw. 4x7 (Cabriolet) Luftschlitzen

1970 VW1500 wird durch VW1302 abgelöst. VW1302 hat längeren Vorderwagen. VW 1300 wird weitergebaut. VW1300/1302 erhalten gekrümmte Entlüftungsschlitze hinter den Seiten und die Motorhaube des VW1500. Sparmodell VW1302 A ohne Motorlüfter, VW1300 A weiterhin ohne Motor- und Seitenlüfter.

1971 Neue Motorhaube für VW1300/1302 (Limousine und Cabriolet) mit außen 2x7 und innen 2x6 Luftschlitzen, vergrößertes Heckfenster.

1972 Der VW1302 wird durch den VW1303 mit gewölbter Frontscheibe und Elefantenfuß-Heckleuchten abgelöst.

Modellgeschichte Wiking

1957-1961 Bodenprägung „WM“ (nur Cabriolet) –VW1200

1960-1968 Bodenprägung "WM Made in Germany" –VW1200

1969-1970/72 Bodenprägung "WM Made in Germany" –VW1300

1970/72-1980 Bodenprägung "VW 1300 Wiking Germany" –VW1300,1302+1303

1981/96 Bodenprägung "VW 1303 Wiking Berlin-W" –VW1303

Nur 1991 Bodenprägung modernes Wiking-Logo + "VW"+"1600"+"Germany"

Ab 1997 Bodenprägung modernes Wiking-Logo + "Germany"

Limousine

1960-1965 Karosserie Kennzeichenleuchte schmal, Bodenplatte mit Hörner

1966-1968 Karosserie neu? Kennzeichenleuchte breit, Bodenplatte mit Hörnern

1969-1970/72 Karosserie mit Kastenstoßstange, ohne Seitenlüfter, ohne Motorlüfter

1970/72-1972 Karosserie mit Seitenlüfter, ohne Motorlüfter

1973-1974 Karosserie mit Seitenlüfter, mit Motorlüfter in 4 Luftschlitzreihen

seit 1975 mit gewölbter Frontscheibe und Elefantenfuß-Heckleuchten

Cabriolet

1957-1971 VW1200 (Umbau aus unverglaster Form)

seit 1972 VW1302 Motorlüfter mit 4 gleich großen Luftschlitzreihen

Katalogbezeichnungen

1957-1971 3c VW Cabriolet

1960-1964 3 VW Limousine

1965-1967 3 VW1200

1968 3 VW 1300
1969 3 VW 1300 **neue Form (Zusatzangabe)**
1970+1971 3 VW1300
1972+1973 3 VW1300, 3c VW Cabriolet
1974 3 VW1300, 33 VW Cabriolet, 30 VW1303 - **das neue Modell mit runder Frontscheibe**
1975-1984 30 VW 1303, 33 VW Cabriolet
1985-1988 10030 VW1303, 10033 VW Cabriolet
1989 10033 VW Cabriolet
1990-1991 03312 VW Cabriolet
1992 03300 VW Cabriolet
1993-1994 0330113 VW Cabriolet
1995-1996 8020114 VW Käfer Cabrio
1997-1999 8020214 VW Käfer Cabrio
2000 8020214 VW Käfer Cabrio 1969-74
2001-2002 8020314 VW Käfer Cabrio 1969-74
2003-2007 8020414 VW Käfer Cabrio 1969-74
2008 08020514 VW Käfer Cabrio 1969-74
2009 08020614 VW Käfer Cabrio 1969-74
2011 080207 VW Käfer Cabrio 1969-74

Wiking hat die Bezeichnung VW 1302 selber nie verwendet. Ausnahmen: Im Gesamtverzeichnis 1949-78 Artikel Nr.2100 ist die Bezeichnung 1302 und 1302 Cabrio angegeben, im Wiking Magazin 1995 auf Seite 24, sowie ist der Einleger im Set "Käfer-Liebliche" mit "Käfer Cabrio 1302" beschriftet.

Baustoffwagen mit Kran – ● 50b – ★ N 1971 (vgl. auch N 1969)	
Mercedes Sattelzug mit Langpritsche – ● 51a – ★ N 1971	
Hanomag-Henschel Sattelzug – ● 51h – ★ N 1971	
MAN Wechsellpritschen-Lkw mit Container – ● 51w – ★ N 1971	
MAN 19.230 Zugmaschine – ● 51z – ★ N 1971 mit Straßenroller	
Kühlwagen-Sattelzug (Magirus 100) – ● 52n – ★ N 1971	
Stahl-Container-Sattelzug – ● 52s – ★ N 1971	
Scania Sattelzug mit Flüssiggas-Auflieger – ● 53 – ★ N 1971	
VW-Kleinfeuerwehr (neuer VW-Kasten) – ● 60k – ★ kein Bild	
Polizei-Unfallwagen (neuer VW-Kombi) – ● 103 – ★ kein Bild	
1972	
VW 181 Gelände-Wagen – ● 3k – ★ N 1972	
Transport-Anhänger – ● 5s – ★ N 1972	
Mercedes 350 SL – ● 14 – ★ N 1972	
Mercedes Taxi (Mercedes 200) – ● 14x – ★ N 1972	
Stahlpritschen-Fernlastzug (Henschel) – ● 41 – ★ N 1972	
MAN 415 Kurzhauber mit abnehmbarem Öltank – ● 42 – ★ N 1972	
Mercedes LP 1317 Lieferwagen – ● 43k – ★ N 1972	
Großer Tieflade-Sattelzug – ● 50g – ★ N 1972	
Scania Sattelzug – ● 51 – ★ N 1972	
Mercedes Großraum-Sattelzug – ● 51b – ★ N 1972	
Mercedes Sattelzug mit Kofferaufbau – ● 51k – ★ N 1972	
Thermotransport-Sattelzug – ● 52k – ★ N 1972	
Allrad-Löschfahrzeug (Unimog S) – ● 60a – ★ N 1972	
Fw-Rettungswagen (Mercedes L 406) – ● 60w – ★ N 1972	
Hebebühnen-Wagen – ● 64h – ★ N 1972	
Esso-Tankzug – ● 79 – ★ N 1972	
Heizöl-Kundendienst (VW-Kastenwagen) – ● 80k – ★ N 1972	
VW 1302 (mit breiter Haube) – ● 3 – ★ kein Bild	
VW 1302 Cabriolet – ● 3c – ★ kein Bild	
1973	
Mercedes L 408 mit Pritsche – ● 27a – ★ N 1973	



Ausschnitt aus dem
 Gesamtverzeichnis
 1949-78 Artikel Nr. 2100 mit
 der Angabe VW 1302 und
 1302 Cabriolet

Limousine ohne Seitenlüfter = VW1300 (1967-1970) oder VW1500 (1967-1969) oder VW1300 A (1967-1973)

Limousine mit Seitenlüfter ohne Motorlüfter = VW1302 A (1970-72)

Limousine mit Seitenlüfter, auf die Darstellung der wenigen Luftschlitze (2x5) wurde verzichtet: VW1300 (1970-71) oder VW1302 (1970-71)

Limousine mit Seitenlüfter und Motorlüfter: VW1300 (1971-73), VW1302 (1971-72)

Cabriolet mit 4 gleich großen Luftschlitze: VW1500 (1969-1970), VW1302 LS (1970-71)

Die Limousine 3 (ab 1974 30)

Die VW Limousine wurde im Laufe der Lieferzeit, 1960-1988, immer wieder dem Vorbild angepasst, und produziert aus mehreren Formen und Formenumbauten wird sie auch heute immer noch zumeist als einmalige Neuauflage produziert.

Nachfolgend eine Übersicht aller Bauformen:

VW Export 1960-62

In den 50ziger Jahren hatte der VW Käfer nur einen Fahrtrichtungsanzeiger/Winker in der B-Säule. Da späterhin nur in Deutschland Blinker Pflicht wurden, wurden diese auch nur an Fahrzeugen für Deutschland montiert. Alle Käfer für das Ausland hatten weiterhin nur den Winker. Beim deutschen Käfer waren die Winker zwar noch vorhanden aber ohne Funktion. Deshalb die Annahme, dass in geläufigen Nachschlagewerken der VW 1200 ohne Blinker auf den vorderen Kotflügeln VW Export genannt wird!



VW Export ohne Blinker auf den Kotflügeln.

Neben den fehlenden Blinker auf den Kotflügeln haben die Karossen des Exportkäfers hinten keine Haltenasen.
Die kleine Bodenplatte ist zum Motorblock hin gewellt.

VW Käfer ab 1963 mit Blinkern auf den vorderen Kotflügeln

Es gibt 6 verschiedene Karosserieformen die nachfolgend in Bild und Text erläutert werden.



1200 Kennzeichenleuchte schmal, 1300 ohne Seitenlüfter, 1300 mit Seitenlüfter, 1302, 1303



1200 Kennzeichenleuchte schmal, 1300 ohne Seitenlüfter, 1300 mit Seitenlüfter, 1302, 1303



1200 Kennzeichenleuchte schmal, 1300 ohne Seitenlüfter, 1300 mit Seitenlüfter, 1302, 1303

Katalogjahre:

VW 1200 mit kleiner Windschutzscheibe und schmaler Kennzeichenleuchte etwa 1963-65, VW 1200 mit großer Windschutzscheibe und breiter Kennzeichenleuchte etwa 1966-68, VW 1300 ohne Seitenlüfter etwa 1968-70, VW1300 mit Seitenlüfter etwa 1970-72, VW1302 1973-74, VW 1303 1975-1988.



1200 Kennzeichenleuchte breit und große Windschutzscheibe



1300 ohne Seitenlüfter



1300 mit Seitenlüfter



VW1300
ohne und
VW1302 mit
Motorlüfter

Der VW 1200 von 1966 bis 1968 hat nicht nur eine breitere Kennzeichenleuchte, auch die Windschutzscheibe ist größer - *neue Form*? Im Foto das Modell 2.

Die Neuauflage von 2011 hat die kleine Windschutzscheibe. Ein Foto findet sich im Abschnitt „Varianten der Neuzeit“.



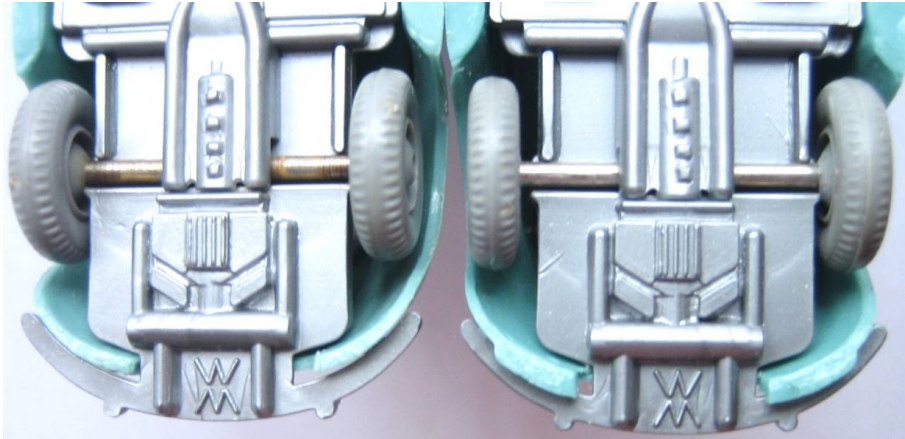
Links
Modell 1,
rechts
Modell 2.



Links
Modell 2,
rechts
Modell 1.

Die VW 1200 mit kleiner Windschutzscheibe und mit schmaler Kennzeichenleuchte gibt es mit und ohne Haltenasen hinten an der Karosserie.

Die VW 1200 mit großer Windschutzscheibe und mit breiter Kennzeichenleuchte haben alle Haltenasen hinten an der Karosserie. Dieser VW 1200 ist wohl, auch angesichts unterschiedlicher Fließnähte, aus einer anderen (neuen) Form.



Links ohne Haltenasen,
rechts mit Haltenasen.

Der VW1300 mit Seitenlüfter und der alten zweiteiligen glatten Bodenplatte ist nur im Ausland ausgeliefert worden.

Haubenformen



VW 1200



VW 1300



VW 1302



VW 1303

Bodenplatten



Von rechts nach links: VW 1200 zweiteilige Bodenplatte, VW 1300 zweiteilige Bodenplatte, VW1300 einteilige Bodenplatte, VW 1302 einteilige Bodenplatte, VW 1303 einteilige Bodenplatte .

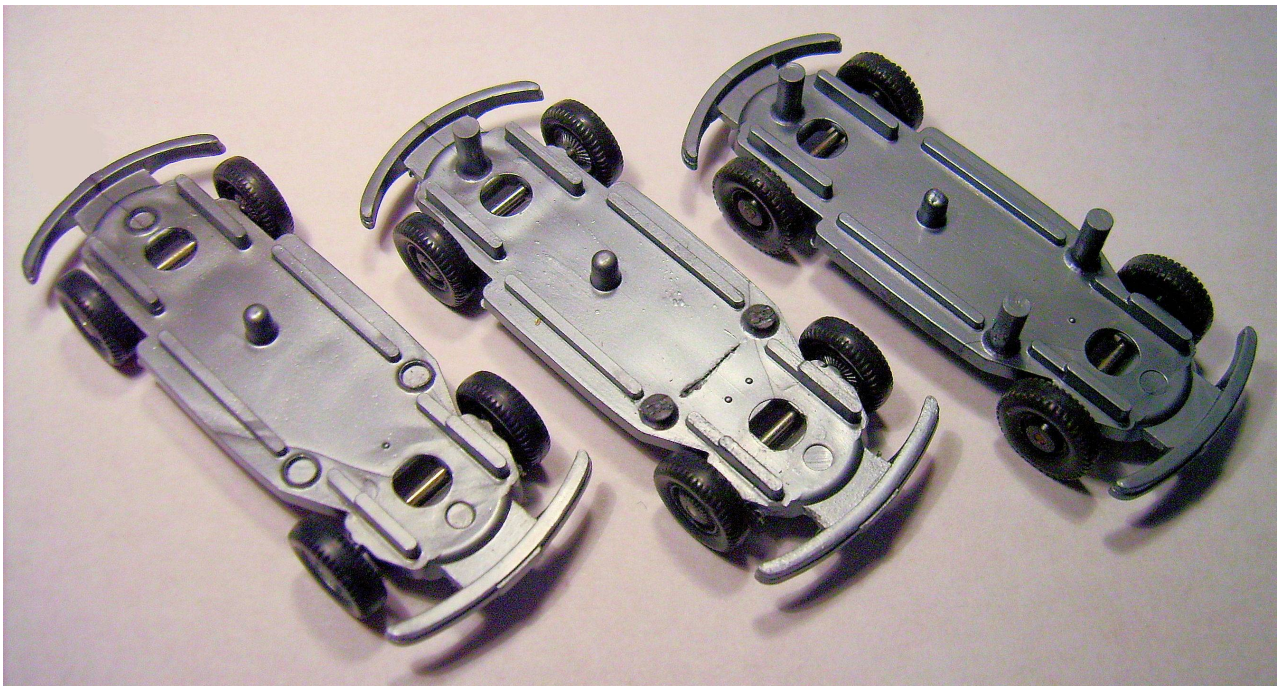
Bei Neuauflagen ist die Bodenplatte mit einem modernen Wiking-Logo versehen - ein Foto findet sich im Abschnitt „Varianten der Neuzeit“.

Die zweiteilige Bodenplatte des VW 1200 ist an den Seiten gerade, beim VW 1300 wird sie nach vorne schmaler, auch ist bei der kleinen Bodenplatte des VW 1200 eine zusätzliche Nase am Getriebeteil der kleinen Platte. Die kleine Bodenplatte des VW 1300 ist zum Motorblock hin gerade, die vom VW1200 gewellt. Die Große Platte des VW 1200 hat Stossstangen mit Hörnern, beim VW 1300 sind die Stoßstangen glatt.

Die neue einteilige Bodenplatte ab VW 1300 mit Seitenlüfter ist nur durch die Aktualisierung der Prägung unterschiedlich. Im Innenbereich hat die neue Bodenplatte - für Modelle ohne Inneneinrichtung (Post, Ladegut) - Haltestifte für die Verglasung.

Bei Ladegutmodellen ohne Inneneinrichtung musste die Bodenplatte mit drei zusätzlichen Stiften versehen werden, um die Verglasung zu halten. Diese Stifte wurden scheinbar bei Mangel an Bodenplatten ohne Stifte für Serienmodelle mit Inneneinrichtung wieder manuell entfernt – dies betraf meist nur die vorderen Stifte.

Es sind aber auch Bodenplatten bekannt, wo alle drei Stifte nachträglich entfernt wurden. Auch konnten Bodenplatten ohne vordere Stifte (nicht nachträglich entfernt), jedoch mit hinterem Stift produziert werden.



Bodenplatte ohne Stifte

mit entfernten Stiften

mit Stiften

Die Teile des Käfers ab VW 1300 mit neuer Bodenplatte

Die Bodenplatte des VW 1303 im nachfolgenden Foto besitzt vorne keine Stifte (diese sind nicht nachträglich entfernt) und hinten einen Stift.

Auch diese Variation ist möglich!



Schon beim VW 1300 ist der Positionierstift für eine Inneneinrichtung vorhanden, aber erst ab VW 1303 wurde sie eingesetzt. Beim VW 1302 gibt es Vorserienmodelle, die über eine Inneneinrichtung verfügen. Auch bei der Verglasung beim VW 1300/02 ist schon ein Ausbruch für ein separates Lenkrad vorhanden. Dazu mehr im Abschnitt „Der VW Käfer 1302 - Der Exot“.

Die Inneneinrichtung

Mit dem VW 1303 gibt es erstmals eine Inneneinrichtung. Anfangs, 1975-76, wurde dem VW 1303 noch ein separat eingesetztes Lenkrad spendiert.

Aus Kostengründen wurde diese Inneneinrichtung ab 1976 durch eine mit integriertem Lenkrad ersetzt. Foto siehe Abschnitt Inneneinrichtung Cabriolet 1302 + Limousine 1303.

Die Räder

Es sind bis etwa 1970 meistens nur Standardräder in verschiedenen Grautönen je nach Herstellungszeitraum zum Einsatz gekommen. Ab 1970 sind Räder mit Riffelkappe (bei Ladegut ohne Bemalung) zum Einsatz gekommen. Bei den neuzeitlichen Modellen haben auch Räder mit Radkappe Verwendung gefunden – vergleiche Fotos.

Die Verglasung

Interessant ist, dass schon beim VW 1300 ein Ausbruch für ein separates Lenkrad vorhanden ist – Fotos siehe Abschnitt „Bodenplatten“.

Beim 1303 gibt es eine Besonderheit an der Verglasung. Von 1975-76 hatte die Verglasung keine Nachbildung der Scheibenwischer, Rückspiegel und Aufstellfenster. Foto zum Vergleich siehe auch im Abschnitt „Der VW Käfer 1302 - Der Exot“.



VW 1303 ohne Scheibenwischer und Ausstellfenster 1975-76 und mit eingesetztem Lenkrad.

Der VW Käfer 1302 – Der Exot



Nur Katalogjahr 1973-74, jedoch ohne Katalogerwähnung dieser Formneuerung!

Änderungen zum 1300 : Scheinwerferringe, stärker gewölbter Vorderwagen, vordere Haube breiter, größere Rücklichter, Motorlüfter in Haube 5-4-4-5.

Laut Datenbank gibt es nur die Vorserienmodelle des VW 1302 mit Inneneinrichtung. Die Standardinneneinrichtung kann es nicht sein, passt nicht, dazu müssten wie beim VW 1303 seitlich Schlitz in der Verglasung sein.

Was für eine Inneneinrichtung ist hier verwendet worden?

Es könnte auch die Rückenlehne per Hand gekürzt sein, das würde auch das Fehlen bei den Serienmodellen erklären!

Aber warum macht man sich dann bei den Vorserienmodellen erst die Arbeit, um sie dann in der Serie wegfällen zu lassen?



Verglasung des VW1302 + 1303
(Beim VW1302 ist schon ein Ausbruch für ein Lenkrad/ eine Inneneinrichtung vorhanden)



Innenansicht VW1302 + 1303
(Info von Wiking, Zitat: „Der Käfer 1303 ist aus der alten Form des 1302 entstanden“, dieses ist auch dem Wiking-Magazin 1995 auf den Seiten 24 bis 25 zu entnehmen).

Varianten der Neuzeit



Neuaufgabe VW 1200, nur bei 1 Millón Sedanes VW 1600, letzte Ausführungen VW Bundeswehr, Polizei und Cabriolet 1302

Die Neuaufgabe des VW 1200 hat eine schmale Kennzeichenleuchte und ist baugleich mit der ersten verglasten Käfer-Limousine von 1960. Lediglich die Bodenplatte erhielt das neue Wiking-Logo.

Rechts die Bodenplatten: Neuaufgabe VW 1200, 1 Millón Sedanes VW 1600, VW Bundeswehr, Polizei und Cabriolet 1302.



Was eine Bedruckung doch aus einem alten Modell herausholen kann, sieht man an den Modellen aus der Sonderpackung „Käfer-Liebhaber – Die Legende lebt“.



Auch wurden diese beiden VW als Ladegut für den Abschleppwagen 0636 verwendet - Verwertung von Lagerbestand?

VW 1200 Cabriolet 3c von 1957-1971

1957, schon zu diesem frühen Zeitpunkt wurde bei Wiking durch Umbau der Formen, des Cabriolets mit Frontrahmen, ein verglastes Cabriolet erstellt. Im Laufe der langen Lieferzeit, 1957-1971, wurden dem Cabriolet einige Änderungen zuteil, die im folgenden Abschnitt beschrieben werden.

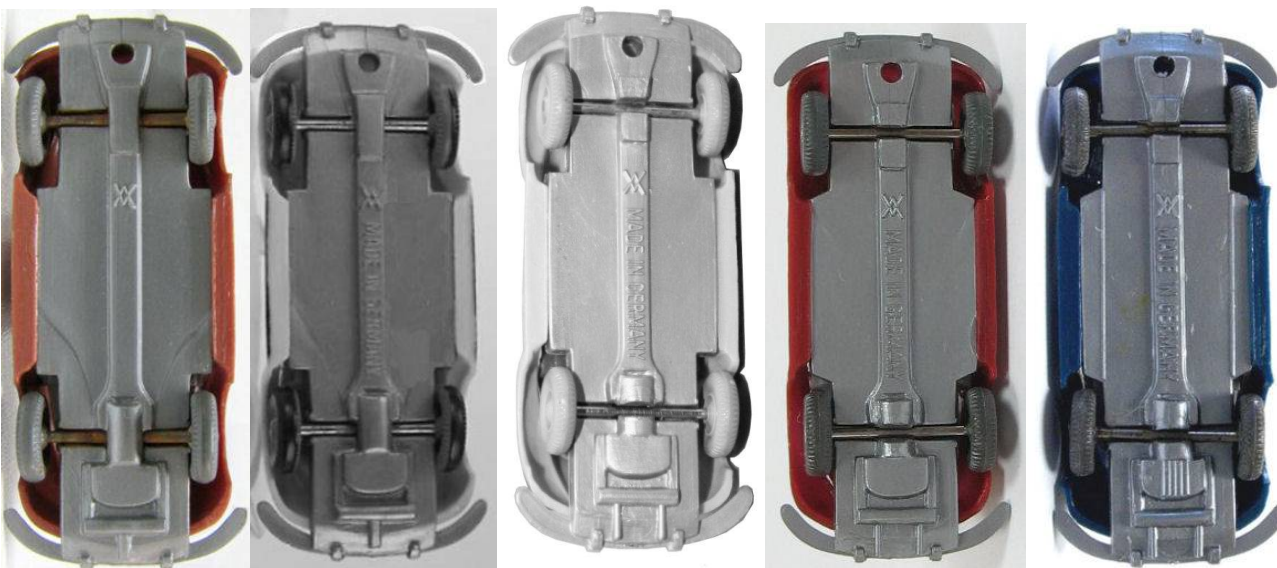


Mit vergossenem Lenkrad

Mit eingesetztem Lenkrad

An der Karosserie, Verglasung und Verdeck gibt es keine Veränderungen während der Katalogzeit von 1957-71. Siehe auch Modell Magazin 12/1992.

Bodenplatten Cabriolet I



1

2

3

4

5

Die Bodenplatten sind mehrfach im Laufe der Produktionszeit, auch zur Montageerleichterung, geändert worden.

Die Produktionszeiten:

Die Bodenplatte 1 ist etwa von 1957-61, Bodenplatte 2 ist etwa 1962-63, Bodenplatte 3 ist etwa 1964, Bodenplatte 4 ist etwa 1964-66, Bodenplatte 5 ist etwa 1967-1971 eingesetzt worden.

Unterschiede:

Bei Bodenplatte 1, 2 und 3 sind die Radaussparungen rechtwinklig, ab Bodenplatte 4 angeschrägt.

Bei der Bodenplatte 5 mit geriffeltem Getriebe sind zusätzliche Versteifungen (Streifen) parallel zu den Trittbrettern der Karosserie.

Bodenplatte 1 und 2 Achshalterung geschlossen und 1 Auspuffrohr, Bodenplatte 3, 4 und 5 Achshalterung offen und 2 Auspuffrohre.

Auch ist interessant, dass man beim Cabriolet nicht umgestellt hat und die Bodenplatte der Limousine benutzt hat.

Man hat weiter die Karosserie an die Bodenplatte geklebt anstatt zu stecken. Warum?

Das alte Cabriolet stammt ja noch vom unverglasten Käfer ab und hat daher dessen Bodenplatte. Die Bodenplatten der verglasten Modelle dürften auch von den Proportionen her nicht passen.

Erst 1972 wurde mit der neuen Form des Cabriolets auch im Hinblick auf die Bodenplatte mit der Limousine vereinheitlicht.

Figuren und Inneneinrichtung

Das Cabriolet ist stets mit Figuren bestückt, anfangs (alte Figuren) ist das Lenkrad mit dem Fahrer vergossen (etwa 1957-61), später (neue Figuren) wurde ein separates Lenkrad eingesetzt (ab etwa 1962-71) - siehe Fotos.

Die Inneneinrichtung ist zweiteilig und in der Regel mit dem Verdeck farbgleich.



Hier mit Figuren alt, Fahrer mit vergossenem Lenkrad

Räder

Es sind immer nur Standardräder, in verschiedenen Grautönen, nach Herstellungszeitraum, zum Einsatz gekommen – siehe Fotos.

VW 1302 Cabriolet 3c ab 1972 (ab 1974 33 , ab 1995 802)

Ab 1972 gibt es das neue Cabriolet 1302 auf Basis der Limousine 1300(1302). Welche Veränderungen es im Laufe der Jahre gegeben hat, ist in diesem Abschnitt erläutert. Bis 1994 unter Nr. 33 im Katalog gelistet, ab 1995 unter Nr. 802 im Katalog gelistet.



Cabriolet 1302 anfangs mit, später ohne Figuren (Fahrer und Beifahrerin) und auch hier in bemerkenswerter Farbenvielfalt. Auch gab es zwei unterschiedliche Verdecke – siehe Verdecke der Cabriolets.



Mit stufigem Verdeck



Mit glattem Verdeck

Räder

Cabriolet 1302 anfangs mit Standardrädern, zwischenzeitlich mit Opel-Alufelge und Weißwandreifen, zum Schluss mit typenspezifischen Rädern mit Weißwandreifen älterer Vorbilder, entliehen von den Modellen aus neuer Form. Zuletzt wie beim World-Cup-Modell Volvo-PV-544-Felge (wie bei der Neukonstruktion des 1303 - siehe Foto Bodenplatten der Limousinen).



Bodenplatten

Die Bodenplatten sind von der Limousine übernommen, hier kommt in der Regel die Variante mit den beiden entfernten vorderen Stiften zum Einsatz. Der hintere Stift dient hier auch zur Stabilisierung. Bodenplatte Katalogjahr 1972-80 mit VW 1300 Wiking Germany, Katalogjahr 1981-96 mit VW 1303 Wiking Berlin-W, ab 1996 mit Wiking (Logo) Germany. Hinsichtlich der Details siehe Bodenplatten im Abschnitt „Varianten der Neuzeit“.

Cabriolet 0802 World-Cup 1974 mit Fehler an der Bodenplatte!



Hier wurde seitens Wiking der vordere linke Stift an der Bodenplatte nicht richtig gekürzt, dadurch steht die Inneneinrichtung zu hoch und die Windschutzscheibe sitzt schief!

Verdecke der Cabriolets



1



2

Anfangs gab es zwei unterschiedliche Verdecke, sie wurden gemischt geliefert: Verdeck 1 mit Stufe, Verdeck 2 ohne Stufe.

Das Verdeck 1 mit Stufe stellt wohl das offene Verdeck ohne Schutzhaube dar. Dieses Verdeck gab es nur bei Modellen mit eingesetztem Lenkrad von 1972-75.

Warum Verdeck 1 nur bis 1975 eingesetzt worden ist, ist nicht mehr nachvollziehbar.

Verdeck 2 ist schon beim Cabriolet bis 1971 verwendet worden und wird beim VW 1200 aus neuer Form weiterverwendet.

Inneneinrichtung Cabriolet 1302 ab 1972 und Limousine 1303



Links Inneneinrichtung der Limousine, rechts des Cabriolets



mit eingesetztem Lenkrad des Cabriolets

Das Cabriolet 1302 erhielt eine eigene Inneneinrichtung. Gegenüber der Inneneinrichtung der Limousine 1303 ist sie kürzer, das Loch für die Positionierung ist verschlossen und zwischen den Sitzen ist auch ein Kardantunnel vorhanden. Der Kardantunnel beim Käfer ist die Nachbildung des Zentralrohrrahmens. Anfangs gab es diese Inneneinrichtung mit separat eingesetztem Lenkrad.

Die Inneneinrichtung der Limousine 1303 gab es auch mit separat eingesetztem Lenkrad. Bis 1987 wurde das Cabriolet 1302 mit einem Fahrer samt Beifahrerin ausgestattet. Es handelt sich immer um die gleichen Figuren.

Es ist deutlich der Umbau - eingesetzter Schieber in der Form - zu sehen.

Diese Standardeinrichtung ist auch bei vielen anderen Modellen zum Einsatz gekommen. Durch Verlängerung der Hutablage wurde diese Inneneinrichtung eingepasst.

Postausführungen 3p/37

Jede zivile Ausführung gab es auch als Post-Käfer. Nachfolgend ein paar Fotos.



VW 1200 Post mit schmaler Kennzeichenleuchte (3p)



VW 1200 Post mit breiter Kennzeichenleuchte (3p)



VW1300 Post ohne und mit Seitenlüfter (3p)



VW 1302 (37)



VW1303 ohne und mit Inneneinrichtung (37)



VW1303 als PTT für die Schweiz (37)

Das Posthorn ist als Folie aufgeklebt oder als Druck aufgebracht worden. Alle Modelle gab es auch als PTT für die Schweiz. Das PTT-Logo ist Anfangs als Folie, später als Abziehbild aufgeklebt worden. Siehe auch Modell Magazin 2/1989.

Der VW Buggy 34

Der Buggy, Lieferzeit 1978-84: Außer bei der Gravur an der Bodenplatte, die ja von der VW Limousine übernommen wurde, ist keine Änderung bekannt.



Bodenplatte: Katalogjahr 1978-80 mit VW 1300 Wiking Germany, Katalogjahr 1981-84 mit VW 1303 Wiking Berlin-W.

Inneneinrichtung vom VW Cabriolet 1302.

Die Räder fanden auch Verwendung beim DB-Straßenroller, jedoch in einem dunkleren Grauton.

Und er läuft und läuft und läuft, auch bei Wiking.

Nachfolgend die aktuellen Modelle aus neuen Formen:



1200 Brezel

1200

1200 Cabriolet

1200 Cabrio-Limousine

1303

Viel Spaß beim Vergleichen der eigenen Modelle!

Frank Niester

Vielen Dank allen Mitgliedern des Internet-Forums „Der Wikingtreffpunkt“, die mich mit Fotos und Informationen bei der Erstellung dieses Artikels unterstützt haben!

Rudis Neuheitschau

von Rüdiger Göbelmann (Text und Fotos)

Noch bevor WIKING selber seine Neuheiten für das Jahr vorstellte, eröffnete der Post Museums Shop mit der Jahresedition „1962 - Sturmflut in Hamburg“ und der Fortsetzung der Modellklassikerserie „WIKING-Verkehrs-Modelle“ das Neuheitenjahr 2012.

Mit 4 drucktechnisch aufgewerteten Modellen aus alten Formen und dem VW T1 aus neuen Formen stellt der PMS die Einsatzflotte der Helfer der Sturmflut nach. Neben dem MAN Bundeswehr Geländelastwagen und dem schon aus mehreren Sonderpackungen bekannten Ruderboot findet sich auch der Opel Blitz '39 unter den Modellen. Mit dachmittigen Blaulicht und Suchscheinwerfer ist das bei der Feuerwehr Hamburg in Dienst stehende Fahrzeug mit einem Kofferaufbau versehen. Dieser diente beim PMS z.B. auch schon als Behelfsbus und wurde ursprünglich Mitte der 70er Jahre für die Militärserie auf Blitz-Chassis entwickelt. Diesen Modellen entspringt auch die Militärplane des Ford FK 2500, der für das Bundesamt für zivilen Bevölkerungsschutz im Einsatz ist. Mit fünf Modellvarianten binnen etwas mehr als 12 Monaten ist der kleine Ford Lastwagen, der als Serienmodell der 60er Jahre eher ein Schattendasein bei den Sammlern fristete, zu einem häufigen Akteur bei Auftragsmodellen geworden.

Ähnlich geht es den nächsten drei Modellen. In der Modellklassikerserie fanden dieses Mal der Fiat 1800, der MB LP 321 und der Büssing D2 U Doppeldecker zusammen, die in den vergangenen Monaten und Jahren auch schon das ein oder andere Mal die Sammler erfreuen durften. Nach den moosgrünen und der hellelfenbeinfarbenen Serienmodellen des Fiat 1800, rollt er dieses Mal auf den grauen Rädern der 1960er Jahre vor. Die wenigen Detailbemalungen stehen dem schlichten Modell sehr gut und geben den Flair der ersten Katalogjahre des Fiat treffend wieder.



Modellfamilie Fiat 1800 v.l.n.r.: Ladegutmodell für Rivarossi aus den 60er Jahren – PMS Modell 2012 – Serienmodell 2007

Ähnlich gelungen ist der Pullman Lastwagen mit Kohleladung. Leider wurde das im Prospekt angekündigte resedagrüne Chassis nicht umgesetzt. Damit die modifizierte, erhöhte Kohleladung mit der Oberkante der Bracke abschließt, griff WIKING zu einem Trick, der zudem mehrere Arbeitsgänge spart: man verzichtete auf die Pritscheneinlage.



Leere Pritsche: nach der Entnahme der Kohleladung zeigt sich keine Pritscheneinlage

Das macht allerdings andere Gestaltungszwecke in der Vitrine unmöglich, es sei denn man hat noch eine Plane oder Pritscheneinlage aus den 60er Jahren zur Verfügung. Da dieses Problem bei allen Pritschen auftritt, wäre eine Formmodifizierung der Kohleladung auf Dauer die bessere Lösung.

Etwas weniger authentisch ist der Berliner Doppeldecker geworden. Durch die Formänderung im Bereich des hinteren Einstiegs in den 70er Jahren, ließ sich die Ursprungsform von 1959 nicht umsetzen. Mit alten Rädern bestückt, fein bedruckt und mit Ziel Brandenburger Tor weiß das Modell zu gefallen, jedoch der Papieraufkleber verfehlt ein wenig den gewollten Eindruck und Anspruch an die Reihe.



Generationenvergleich: hinten altes Modell mit Nassschieberbeschriftung, vorne Wiederauflage mit Papieraufkleber

Was bei den Lastwagen bislang richtig war, ist an diesem Bus m.E. nur ein Versuch in die optische Nähe der Nassschieber zu kommen. Passender wäre hier ein filigranerer Druck des Schriftzuges gewesen. Der wäre auch in der Qualität besser ausgefallen, denn am vorliegenden Modell weichen die Druckhöhen auf den beiden Fahrzeugseiten erheblich voneinander ab.



Seitenvergleich: unterschiedliche Schrifthöhen auf dem Papieraufkleber

Bereits im Februar wird der PMS die Reihe mit drei weiteren Modellen fortsetzen – Ford Continental, VW 1600 Stufe und MB L 3500 mit Autotransportauflieger und Auffahrrampe als Bausatz. Auch alles keine Unbekannten, denn auch diese Modelle waren in vorliegender Form in den letzten Jahren bereits revitalisiert. Wie bei den vorherigen Packungen werden die Fahrzeuge mit alten Rädern und zeitgenössischer Bemalung versehen. Die Bedruckungsvariante des Grills bei der MB L 3500 Zugmaschine auf den ersten digital erstellten Pressebildern wird vermutlich nicht umgesetzt, entstammt diese Grillgestaltung doch den letzten Wiederauflagen für Sonderpackungen und Auftragsmodelle und nicht den Modellen der 60er Jahre. Den VW 1600 ereilt bei der Verwendung für die Klassikerreihe das gleiche Schicksal wie den Büssing D2 U, auch diese Form wurde 1970 geändert, so dass sich die eigentlich zur Reihe passende Ursprungsform von 1963 nicht mehr umsetzen lässt.

Begleitet werden diese Modelle vom erstmals erscheinenden Jahresmodell. Dieses Mal ist es der Mercedes Silberpfeil mit Fahrer aus den 50er Jahren, ebenfalls zeitgenössisch gestaltet. Zusammen mit einem Pin, wie man es aus den 90er Jahren in den Jahreseditionen kennt, wird das Modell in einer Klarsichtschachtel mit gestaltetem Einleger ausgeliefert.

Ende Januar stellte WIKING dann die ersten Neuheiten des Jahres 2012 vor, die zahlreiche Formneuheiten beinhalten, darunter gleich 4 PKW. Neben der Modellabwandlung des BMW 1600 GT Coupé vom Glas erscheint das Glas Goggomobil erstmals mit geschlossenem Verdeck im Farbton altrosa.

Als im Oktober der 2-türige Ford Escort als Neuheit erschien, waren die Sammler überrascht, hatte WIKING doch in Nürnberg ein 4-türiges Handmuster präsentiert. Mit der Auslieferung im Februar reicht WIKING den Freunden des Ford Escort I nun die 4-türige Variante im edlen goldmetallisch nach.

Ebenfalls als Handmuster war in Nürnberg 2011 der Fiat 600 zu sehen. Ein Jahr später ist er serienreif und fährt im zeitgenössischen taubenblau vor. Wie beim Glas/BMW Duett sind von diesem Modell Varianten z.B. als NSU und Seat denkbar, da der Fiat mit zahlreichen Lizenzen unter anderen Markennamen gebaut wurde.

Die Reihe der tannengrünen Polizeifahrzeuge ergänzt WIKING im Februar um den Ford Transit Kastenwagen, der mit Blaulicht als Halbbus in den Polizeidienst eintritt.

Bei den Lastwagen wird das Scania R 420 Fahrerhaus geliftet und nach dem Umbau des Chassis der Büssing BS 16 Zugmaschine erscheint das ehemals von Roskopf geschaffene Modell erstmalig mit einem WIKING Containeraufleger im Serienprogramm.

Eine kleine Überraschung bei der Modellpflege ist die „Bemannung“ des Büssing Trambusses. Im Fahrgastraum nehmen mehrere Fahrgäste Platz, die vom Busfahrer durch die Vitrinenlandschaft kutschiert werden. Wie die Wiederauflage für die Modellklassikerserie des PMS im letzten Jahr, erscheint das detailbedruckte Modell laut Neuheitenblatt mit den alten Rädern aus den 50er Jahren, deren Felgen laubgrün bemalt sind. Hier ist abzuwarten, ob WIKING dies so umsetzt oder doch auf die Trilexfelge zurückgreift.

Nach der kleinen Rundgarage erhält auch die große Rundgarage eine Revitalisierung, und wird für den Hanomag Dienst in einem Themenset mit 3 Hanomag Kleintransportern zum Einsatz kommen. Viele Sammler wird zudem die Aufnahme des VW Sambabusses in das Serienprogramm freuen. Zwar war das Modell in den letzten Jahren bereits als Wiederauflage in Packungen und Modellkombinationen von VW und active)lease, sowie als Übertragungswagen eines Radiosenders zu haben, erscheint nun aber farblich ansprechend gestaltet als Einzelmodell in rot und schwarz für unter 10 Euro detailbedruckt im Fachhandel. Sieht man die Parallelen zwischen Serienmodellen und Auftragsmodellen in den letzten Jahren, so ist zeitnah eine weitere Verwendung des VW Sambabusses - z.B. in der Modellklassikerserie des PMS in zeitgenössischer Gestaltung, wie aktuell beim Ford Continental, oder anderer Form - zu erwarten.

Flankiert werden die Neuheiten und Modellpflegen im H0-Maßstab mit Modellen in den Maßstäben 1:32, 1:43 und 1:160. Der Fendt 939 mit Zwillingsbereifung ergänzt das Landmaschinenprogramm, während das MAN Rosenbauer Löschfahrzeug die Feuerwehrflotte im Maßstab 1:43 vervollständigt. Die Freunde der Spur N erhalten ein modellgepflegtes Feuerwehrfahrzeug und einen gelben Mini-Bagger. Ob in diesem Jahr auch in diesem Segment Neuerscheinungen zu erwarten sind, wird die Messe in Nürnberg zeigen. Der Leser dieses Berichtes wird zum Zeitpunkt des Erscheinens vielleicht schon mehr wissen.

Vor 50 Jahren sah das Sortiment im Übrigen dem heutigen aktuellen Auslieferungen von WIKING und PMS in Teilen sehr ähnlich. WIKING kündigte 1962 den VW Sonderbus (Samba) erstmals an und die kleine Rundgarage feierte ebenso Premiere wie der Fiat 1800. Der Büssing Trambus war da schon genauso ein fester Bestandteil des Serienprogramms wie es der einachsige Allgaier Anhänger war.

Seien wir gespannt welche Parallelen sich dieses Jahr noch zeigen – es gäbe da Formen und Modelle, die eine Revitalisierung und erstmalige Wiederauflage mehr als verdient hätten!

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 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
Gregor Gerlach
Kerstin Gerlach
Rüdiger Göbelsmann
Helmut Hillebrand
Frank Niester
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!