



# Wiking Sammler Netzwerk

Die Online-Zeitschrift    Ausgabe 16    November 2012

---

## In dieser Ausgabe:

Editorial	Seite	2
Die unverglasten Mercedes-Benz 300 in Farbe und Breitwand	Seite	3
Kunst oder Kunststoff?	Seite	12
Der Wiking-Motorwagen	Seite	14
Roskopf-Miniatur-Modelle, Teil 7	Seite	33
Der Jeep mit eckiger Haube	Seite	38
Rudis Neuheitenschau	Seite	44
Leserbrief	Seite	47
Impressum	Seite	48



## Editorial

Liebe Wiking-Sammler, liebe Leser,

nach der urlaubsbedingt verschobenen 15. Ausgabe sind wir nun wieder im gewohnten Rhythmus, und nach diesmal nur zwei Monaten liegt die 16. Ausgabe der Online-Zeitschrift zum Abholen bereit. Kein leichtes Unterfangen, aber aufgrund des großen Engagements und der Schnelligkeit unserer Autoren letzten Endes kein wirkliches Problem. Vielen Dank dafür!

Nachdem in den letzten Ausgaben auch viel über Wiking-Schiffe veröffentlicht worden war, hat diesmal das „rollende Material“ wieder die Oberhand, wobei neben Unverglastem und Verglastem auch der größere Maßstab diesmal seinen Platz gefunden hat. Natürlich fehlen nicht unsere ständigen Kategorien wie Rudis Neuheitenschau und Kerstin Gerlachs Glosse. So hoffen wir auch diesmal, dass ein Jeder wieder etwas Interessantes in der aktuellen Ausgabe für sich entdecken kann!

Ja, es ist die 16. Ausgabe und damit die letzte Ausgabe des 4. Jahrgangs. Haben wir tatsächlich schon vier volle Jahre durchgehalten? Gut, dann wird es Zeit, an den 5. Jahrgang zu denken – und an hoffentlich viele interessante Artikel, die noch kommen werden! Vielen herzlichen Dank sagen wir unseren Lesern, die uns jetzt schon so viele Jahre die Treue halten und mit ihren mittlerweile weit über 1000 Downloads pro Ausgabe dafür sorgen, dass unsere Motivation nicht weniger wird! Ihr seid einfach klasse ...

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

[redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de](mailto:redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de)

Und nun:

**VIEL SPASS BEIM LESEN!**

---

## Die unverglasten Mercedes-Benz 300 in Farbe und Breitwand

von Gregor Gerlach (Text und Fotos)



Der Herausgeber dieser Zeitschrift hat in unserer kleinen Wiking-Welt schon Einiges bewegt; so hat er mit seinem unerschöpflichen Elan letztlich auch den Grundstein zu dieser Veröffentlichung gelegt. Denn am Anfang stand seine Entdeckung, dass es den unverglasten MB 300 auch in hellpatinagrün gibt, also einer bisher in den Handbüchern nicht vermerkten Variante.

Da hat der geehrte Sammlerfreund natürlich völlig Recht, also eigentlich ...

Eigentlich firmiert das entsprechende Modell im GK und bei CS als graugrün, ist aber tatsächlich eher (hell)patinagrün. Wer das Daimlerchen 150-1-d (nach dem GK, bei CS ist es der 126-1-H) zusammen mit einer Farbkarte zur Hand hat, kann die Aussage ja gerne mal überprüfen. Ich habe das getan und mir daraufhin alle meine unverglasten 300er genauer zur Brust genommen. Das waren insgesamt 14 mehr oder minder klar unterscheidbare Farbtöne, wenn ich von den weiteren Unterscheidungen wie „heller/dunkler als“ sowie „matt/glänzend“ einfach mal absehe.

Über diese 14 Modelle werde ich nun hier etwas schreiben, angelehnt an die Diktion des GK, der schlicht die meisten Farben für dies Modell zu bieten hat. Davor würde ich gerne noch kurz auf die allgemeinen Probleme eingehen, welche die Farbfeststellung bei älteren Wiking-Verkehrsmodellen mit sich bringt.

### Das Modell, das Auge, die Kamera und der Bildschirm

Im Normalfall werde ich für diese Publikation ein „schönes“ Bild einem „authentischen“ immer vorziehen, gerade bei Wiking-Modellen. Wenn die Bilder in diesem Bericht nicht freigestellt sind, dient dies dem besseren Erkennen der jeweiligen Farben. Gleiches gilt für die Modelle auf der Graukarte, vielleicht sind die Bilder ja nicht schön, aber hoffentlich hilfreich.

Alle hier besprochenen Modelle sind, hält man sie bei gutem Licht und ohne Farbblindheit in der Hand, klar unterscheidbar. Sollte das beim Betrachten der Bilder dieses Berichtes nicht der Fall sein, liegt das unter Umständen an der benutzten Kamera und deren Optik (was ich allerdings nicht glaube) sowie (eher) an dem Bildschirm, mit dem der Leser sie gerade betrachtet. Gerade die inzwischen sehr beliebten TFT-Monitore haben erhebliche Defizite in der exakten Farbdarstellung.



Auf der obigen Abbildung sieht man zwei 300er auf einer Graukarte. Laut GK gibt es dieses Modell in staub- und basaltgrau. Der Unterschied zwischen den Grautönen sollte auch auf einem TFT klar erkennbar sein, staubgrau ist allerdings keines dieser Modelle. Beide sind nach bestem Wissen und Gewissen basaltgrau, oder, besser gesagt, sie sind beide basaltgrau am nächsten, wobei der linke etwas zu hell und der rechte etwas zu dunkel ist und dazu noch einen leichten Braunstich hat. Das sind allerdings auch keine Zufälle einer kurzen Zwischenproduktion, ich selbst kann beide Farbschläge inzwischen mehrfach nachweisen.

Solche Zweifelsfälle gibt es öfter, in Blau wären da beispielsweise azur- und dunkeladriablau zu nennen. Auch die sind zwar einerseits klar unterscheidbar, aber andererseits relativ gleich. Im GK folgen sie direkt aufeinander, sollten sie tatsächlich in dieser Reihenfolge hergestellt worden sein, kann es sich auch schlicht um zwei verschiedene Chargen derselben Farbe handeln. In den fünfziger Jahren war die Welt ja auch noch nicht so ordentlich wie heute und für den Sammler ist es eigentlich egal, wie die Unterschiede entstanden sind. Hauptsache, sie sind heute überhaupt feststellbar.

In jedem Fall helfen bei der Unterscheidung letztlich nur Referenzmodelle. Die hat man aber nur selten auf Märkten dabei und erst recht nicht auf Streifzügen durch die Elektrobucht, also wird der geneigte Sammler fast automatisch etliche Frösche küssen müssen, um zu den wirklich gewünschten Modellen zu kommen.

Es sei denn, ein vertrauenswürdiger Händler glänzt mit einer nachvollziehbaren Angabe, was aus meiner persönlichen Sicht allerdings ein eher unerwartetes Glück darstellt.

Reden wir also endlich über die Farben der verschiedenen Modelle. Ich bitte dabei zu berücksichtigen, dass sämtliche bislang vorliegenden Schriften mindestens ungenau sind. Inwieweit die im GK angegebenen Farben tatsächlich mit der Farbkarte übereinstimmen, steht im Kleingedruckten. Zur Ansprache der Modelle werden hier immer die GK-Nummer sowie die dazu korrespondierende Farbangabe verwandt.





#### **150-1-a – dunkelgraublau**

Eines der klassischen Volumenmodelle, von denen es reichlich Vertreter gibt. Das Modell wird unter dieser Farbe auch bei CS (126-1-E) gelistet, Herr Maerker wiederum kennt das Modell erstaunlicherweise nicht.



#### **150-1-b – azurblau**

Ein weiteres Volumenmodell, bei CS ist es auch azurblau, Herr Maerker nennt es wohl grünliches Azurblau, wenn denn dieses Modell von ihm gemeint ist.



#### **150-1-c – dunkeladriablau**

Ein nach meiner Beobachtung eher seltenes Modell, das weder bei CS noch Herrn Maerker auftaucht. Dafür ist es dann auch nicht wirklich dunkeladriablau, sondern laut Farbkarte eher diamant- oder hellozeanblau.

Um die Unterschiede zwischen den Blautönen besser dokumentieren zu können als mit Einzelbildern findet sich unten nochmals die Modelle auf einer Graukarte, von links nach rechts dunkelgraublau, azurblau und dunkeladriablau:





#### **150-1-d – graugrün**

Die Problematik dieses Modells ist schon weiter oben beschrieben, eigentlich ist es nämlich patinagrün, egal, was der GK und CS (126-1-H) dazu sagen.

Ach ja, bevor ich es vergesse, Herr Maerker definiert eine Farbe dieses Modells als „ca. kieferngrün“, dabei scheint es sich am ehesten um dieses Modell zu handeln.

#### **150-1-e – hellgraugrün**

Dieses Modell taucht einzig im GK auf und in meiner Sammlung befindet sich nichts, was ich guten Gewissens auch nur entfernt damit assoziieren könnte.



#### **150-1-f – olivgrün**

Ein weiteres Modell, über das tiefe Einigkeit unter allen Beteiligten herrscht. Im GK und bei CS (126-1-I) ist es olivgrün, bei Herrn Maerker schlicht oliv.



#### **150-1-g – dunkelmaigrün**

Dies Modell kommt sowohl im GK als auch bei CS (126-1-F) vor, Herr Maerker hingegen kennt es nicht.



#### **150-1-h – hellolivgrau**

Das Modell wird nur im GK geführt, was im Übrigen kein Wunder darstellt, tatsächlich ist die feststellbare Farbe hellgelbgrau. So kommt dann auch wieder CS ins Spiel, bei dem ist diese Variante völlig richtig hellgelbgrau (126-1-N).



#### **150-1-i – staubgrau**

Dieses Modell findet sich im GK, aber sonst wohl nirgendwo. Auch nicht in meiner Schublade. Das auf dem Foto ist ein helles basaltgraues, das ich in meiner Not für ein staubgraues gehalten habe. So etwas kann schon mal vorkommen, wenn man Jahrzehnte einer Farbe nachläuft, die es wahrscheinlich gar nicht gibt.



### **150-1-j – basaltgrau**

Jeder der Chronisten kennt für das Modell zwei Grautöne, richtig scheint nach meinem bisherigen Wissensstand aber nur CS zu liegen. Dort werden die Farben tatsächlich als basalt- und dunkelbasaltgrau beschrieben.

Bei Herrn Maerker heißen sie übrigens maus- und eisengrau. Das ist natürlich sehr praktisch, da diese Farben sich nicht in der Farbkarte finden. So wie viele andere von Herrn Maerker erwähnte Farben auch.

### **150-1-k – hellelfenbein**

Auch dieses Modell kommt nur im GK vor und wieder gibt es nichts in meiner Sammlung, was auch nur annähernd passen würde.



### **150-1-l – anthrazit**

Das Modell stellt zusammen mit dem schwarzen dahingehend ein Novum dar, als dass es bei allen drei Chronisten mit der gleichen Farbbezeichnung aufgeführt wird.



### **150-1-m – schwarz**

Auch diese „Farbe“ wird überall aufgeführt. Für mich ist das kein Wunder, da gefühlt wohl über 80% der Originale in Schwarz ausgeliefert wurden.

Zwecks eines besseren Überblicks hier die Grau-Schwarzen nochmals im Rudel. Von links nach rechts basaltgrau, dunkelbasaltgrau, anthrazit und schwarz auf Standardgrau:







#### **150-1-n – lichtblau**

Herr Maerker kennt diese Farbe nicht und bei CS heißt sie Signalblau (126-1-C). Nimmt man die Farbkarte zur Hilfe, kommt man an lichtblau tatsächlich nicht vorbei.



#### **150-1-o – resedagrün**

Hier führt ganz klar Herr Maerker, er kennt sowohl reseda- als auch dunkelresedagrün. Im CS gibt es nur dunkelresedagrün(126-1-G) und dieser Meinung würde ich mich nach dem derzeitigen Stand der Dinge anschließen. Zumindest, wenn ich der Farbkarte trauen kann, wirklich resedagrün jedenfalls sind meine Modelle eher nicht.

Zwecks besserer Übersichtlichkeit hier nochmals die Grünen als Gruppe auf Standardgrau. Von links nach rechts dunkelmaigrün, resedagrün und graugrün:



#### **150-1-p – graubeige**

Zwar steht der GK mit graubeige nicht völlig alleine da, zumindest Herr Maerker erwähnt ein helles Graubeige. Mit sehr viel Toleranz könnte man das Modell tatsächlich für graubeige halten, wer eine Farbkarte in der Hand halten kann, würde aber eher auf braunelfenbein kommen. Und genau so steht es auch bei CS (126-1-A).



Auch der Graubeige kann schon mal etwas heller oder auch dunkler ausfallen, davon sollte man sich nicht nervös machen lassen. Auf dem Bild unten treffen sich von links nach rechts ein hellolivgrauer und zwei graubeigefarbene Mercedes (der rechte ist etwas dunkler) auf einer Graukarte:



### **150-1-q – violett**

Dieses Modell kennt der GK und CS (126-1-B), Herr Maerker und meine Schublade allerdings nicht.

Nun ist es nicht so, dass ich keinen Humor hätte, aber dieser Violette geht mir zusammen mit dem violetten 220, den es ja unbestätigten Gerüchten zufolge auch mit weißer Bodenplatte geben soll, gehörig auf den Nerv. In Union mit dem roten Plastik-Bugsier könnten diese Modelle Gründungsmitglieder des illustren Klubs der Wiking-Phantome sein.

Deshalb meine Frage in die Runde, hat der Wahnsinn tatsächlich Methode oder kann ein Mitsammler die Existenz dieses Modells, also eines violetten 300ers zweifelsfrei belegen?

Ich freue mich unter [gregor-g@netcologne.de](mailto:gregor-g@netcologne.de) auf jede zielführende Nachricht.

### **Gibt's doch gar nicht!**

Im Gegensatz zu dem violetten Adenauer wird das unten abgebildete Modell nirgendwo erwähnt, dafür lässt es sich aber gerne fotografieren.



Die Silberung der Scheiben wurde von Wiking nur recht kurz durchgeführt. Das liegt zum einen daran, dass die verglasten Modelle damals bereits in den Startlöchern scharften und zum anderen, weil das Verfahren des Silberns recht aufwändig war. Zunächst benötigte man eine Kupferschablone, da die Silberfarbe aufgespritzt wurde. Das Spritzen wiederum verursachte eine ziemliche Ferkelerei, was entweder zu einer Menge Ausschuss oder alternativ dem andauernden Säubern der Schablone führte. Beide Möglichkeiten ließen letztlich keine echte Freude beim Produzenten aufkommen, dem entsprechend rar sind die Wiking-Modelle mit gesilberten Scheiben. Bei den unverglasten Mercedes-PKW ist bislang nur der 220 in Polizeiausführung in dieser Form bekannt.

Ob das gezeigte Modell tatsächlich von Wiking oder der Marke Bastlerstolz stammt, wird sich wohl nie mit Sicherheit klären lassen. Unstrittig dürfte allerdings sein, dass hier nach der Wiking-Methode mit einer Schablone gearbeitet wurde. Ich selbst halte des Weiteren für unstrittig, dass das Ergebnis dieser Silberung aufgrund der nicht wirklich passenden Schablone eher suboptimal ist und so von Herrn Peltzer sicher nicht zur Serienproduktion freigegeben worden wäre. Das würde zumindest erklären, warum es nur dieses und vielleicht noch einige wenige weiteren Probeexemplare gibt. Und mit dem Erscheinen des 300d von Wiking hatte sich das Thema ja ohnehin erledigt.

### **Das Vorbild**

Der Wagen 186 war seinerzeit ein richtig dicker Hund, der als profaner Vorfahre der heutigen S-Klasse, als welcher er gelegentlich dargestellt wird, schlicht unterbewertet ist. Sein wirklich legitimer Nachfolger war der ebenso legendäre Wagen 100 (MB 600), heutzutage wäre es vielleicht der Maybach. Und der 300 war, zumindest meiner Erinnerung nach, im Straßenbild damals ebenso verbreitet wie der Maybach heute.



Gebaut wurde der Wagen von November 1951 bis zum Juli 1957 in den Typen a, b und c, die sich äußerlich nicht unterschieden. In dieser Zeit wurden 7.746 Limousinen und 642 viertürige Kabrioletts gefertigt. Danach wurde er vom Typ 300d abgelöst. Die ebenfalls in Anlehnung an dieses Modell entstandenen zweitürigen Coupés und Kabrioletts (Wagen 188) trugen erstaunlicherweise die Bezeichnung 300 S.

Wie kaum andere Automobile wurden diese großen Mercedes aus dem Vollen gearbeitet. Das zeigt auch der Innenraum wie bei dem nachfolgenden sorgfältig aufgearbeiteten Exemplar.





Trotz aller Exklusivität waren sich die Kollegen von Mercedes-Benz nicht zu schade, wirklich gute Ideen auch mit dem Nutzfahrzeugbereich zu teilen. So ist der Hupring auf dem Lenkrad gleichzeitig auch der Schalter für die Blinker. Das unterscheidet diesen 300 nicht vom L 3500, bei dem war das auch so. Aber irgendwie hatten die Ingenieure schon Recht, Arbeitsplatz ist Arbeitsplatz. Und einen solchen Wagen wie den 300 selbst zu fahren, war (selbst bei wohlwollender Beurteilung) nichts anderes als ein Zeichen von Armut.

Die verchromte Kühlermaske, die dieses 2-Tonnen-Prachtstück trägt, würde heutzutage problemlos den Materialbedarf einer ganzen Kompaktwagen-Bodengruppe decken, der Stern könnte als Lenkrad desselben dienen, beides ist richtig groß und grundsolide.



Für viele Zeitgenossen war das Wiking-Modell die einzige Möglichkeit, sich an der erhabenen Form dieses Traums auf vier Rädern zu erfreuen. Ich selbst habe ein solches Auto leibhaftig erstmals im Jahre 1971 auf der Straße gesehen. Dagegen ist sein massenhaftes Auftreten bei Oldtimerveranstaltungen heutzutage geradezu entwürdigend.

Da lobe ich mir doch die Wiking-Treffen. Hier sind die unverglasten 300er so rar, wie sie es tatsächlich sein sollten. Was nach meinem Dafürhalten das beste Anzeichen dafür ist, dass sie bald wieder in Mode kommen werden. Verdient haben sie es jedenfalls.

---

## Kunst oder Kunststoff?

*grübelt Kerstin Gerlach*

Im Museum stand ich vor einer Vitrine. Zum Schutz vor den allzu handgreiflichen Versuchen der Ausstellungsbesucher, das Artefakt im wahrsten Sinne des Wortes be-greifen zu wollen, wurde es unter Glas präsentiert.

Fasziniert betrachtete ich die filigranen Einzelteile, die miteinander verwoben waren und zart wie Spinnweben schienen. Unwillkürlich hielt ich den Atem an, als ich mich näher zum Glas beugte. Ich staunte, wie winzig diese verschiedenen Komponenten waren und auf wie raffinierte Weise miteinander verbunden. Den normalen Alltag würde so ein Teil wohl nicht lange unbeschadet überstehen, weshalb Gebrauchsgegenstände in der Regel von wesentlich robusterer Natur sind.

Plötzlich fiel mir ein, dass wir zu Hause in unserer Glasvitrine ja auch kleine, zierliche Dinge aufbewahren, die zerbrechlich sind und vor potentiell zerstörerischer Einflussnahme wie dem Spieltrieb unseres Katers mit Nachdruck geschützt werden. Sind Wiking-Modelle etwa Kunst?

Auf der Suche nach einer Antwort bemerkte ich in einiger Entfernung eine Gruppe von Leuten, die einem Vortrag lauschte. Ich gesellte mich unauffällig dazu und erfuhr von dem Dozenten:

„Kunst bezeichnet im weitesten Sinne jede entwickelte Tätigkeit, die auf Wissen, Übung, Wahrnehmung, Vorstellung und Intuition gegründet ist, z. B. Heilkunst oder die Kunst der freien Rede. Im engeren Sinne werden damit Ergebnisse gezielter menschlicher Tätigkeit benannt, die nicht eindeutig durch Funktionen festgelegt sind. Kunst ist ein menschliches Kulturprodukt, das Ergebnis eines kreativen Prozesses. Der Begriff *Kunst* ist ein deutsches Wort mit der ursprünglichen Bedeutung *das, was man beherrscht; Kenntnis, Wissen, Meisterschaft*. Die Redewendung *Kunst kommt von Können* ist also etymologisch, dem Wortursprung nach, richtig.

Die menschliche Evolution ist durch eine Zunahme des Gehirnvolumens und damit der kognitiven Fähigkeiten geprägt. Die Fähigkeit, Kunst zu produzieren, ist ein von außen erkennbarer Hinweis auf einen kreativen Kopf, der auch in anderen Problemfeldern zu kreativen Lösungen kommen kann. Außerdem haben Menschen, die Zeit für Kunst haben, keine Probleme, die täglichen Bedürfnisse nach Nahrung und Sicherheit zu stillen: Wer neben dem Alltag noch Reserven für primär sinnfreie Tätigkeiten wie Kunst hat, stellt damit seine Überlebensfähigkeit dar. Der Mensch als soziales Wesen hat viele Mechanismen entwickelt, seine sozialen Gemeinschaften zu stärken. Auch die Kunst kann als Spender gruppenspezifischer Traditionen und Werte menschliche Gemeinschaften stützen.“



Ich hatte fürs Erste genug gehört. Mein Blick schweifte durch den Ausstellungsraum und registrierte, dass jedes Exponat in seiner Form einzigartig war. Das schien die Lösung zu sein: Wiking-Modelle werden industriell hergestellt und sind demzufolge mit einer Vielzahl von anderen Modellen identisch. Es gibt auch bei alten Exemplaren wohl immer noch ein gleiches irgendwo auf der Welt, und außerdem bleibt der seelenlose Prozess der maschinellen Herstellung.

Meine Gedanken wanderten zurück zu unserer heimischen Vitrine. Mein Mann stellt die Modelle dort nicht einfach nur hinein. Sie werden aufwändig mit Spiegelrückwänden und auf Glasböden präsentiert, erhalten eine möglichst artgerechte Umgebung und Begleitung durch Zubehör, das ihrem Wert unterstreicht und hervorhebt. Verändert das Umfeld ein Modell?

Zwei Wochen später auf der Rückfahrt vom WtW-Treffen von Ratingen nach Köln unterhielten mein Mann und ich uns im Auto über die beiden vergangenen Tage. Erst in tiefgründigem Schweigen versunken, machte er sich zu meiner Verblüffung nach kurzer Zeit bereits wieder Gedanken über das Thema seines nächsten Dioramas, verwarf Ideen, ersann Möglichkeiten und ließ seiner Kreativität freien Lauf. Nur zur Verdeutlichung: bis zum nächsten WtW-Treffen sollten noch nahezu 362 Tage vergehen. Ich begann zu ahnen, dass sich in allen anderen auf dem Heimweg befindlichen Fahrzeugen ähnliche Szenen abspielten.

Moment mal: *Die Fähigkeit, Kunst zu produzieren, ist ein von außen erkennbarer Hinweis auf einen kreativen Kopf* fiel mir wieder ein. Dann ist also nicht das Wiking-Modell an sich Kunst, sondern was der Sammler daraus macht! Das Diorama bzw. die Präsentation stellt den schöpferischen Akt des Künstlers dar, was die Gesamt-Komposition zum Kunstwerk erhebt.

Während wir auf der Überholspur der A 3 unserem Zuhause entgegenfuhr, begann ich mich zu fragen, ob ich künftig noch das Recht hätte, mich darüber zu beschweren, dass wir nicht häufiger ins Museum oder Theater gehen.

Meine eigene Tendenz ging offensichtlich dahin, den kreativ-schöpferischen Akt anderen zu überlassen, nach getroffener Auswahl des Kunstereignisses in passende Kleidung zu schlüpfen und die fremdgeschaffene Kreativität im Museum oder Konzertsaal passiv zu genießen. Schöpfer von Dioramen dagegen sind als Gestalter von Wiking-Kleinwelten auf ihre Art und Weise selber aktive Künstler!

Ein wenig kleinlaut ob dieser Erkenntnis hörte ich ihm wieder aufmerksam zu, nickte, schüttelte den Kopf, machte Bemerkungen und versuchte mich in der Rolle der Muse.

Was Charlotte von Stein (bei Goethe), Dora Maar (bei Pablo Picasso) und Anita Pallenberg (bei den Rolling Stones) gelungen war, das sollte auch mir möglich sein.

Als wir zu Hause ankamen, sagte ich: „Lass alles stehen und liegen, Schatz. Ich kümmere mich um das Auspacken des Wochenend-Koffers.“

Er nickte und ging, weitere Diorama-Ideen vor sich hin murmelnd, ins Arbeitszimmer.

Na also, Kunstförderung ist doch gar nicht so schwer.

## Der Wiking-Motorwagen

von Martin Böhne (Text und Fotos)

Was wären wir Modellautosammler ohne die Erfindung des Automobils?  
Schon mal darüber nachgedacht?

Ich möchte mich heute mit dem ersten fahrbaren, vierrädrigen Automobil überhaupt und hier mit einem dem Wiking-Sammler wohlbekannten Modell beschäftigen: Der Motorkutsche im Maßstab 1:40.

Doch zuvor ein kleiner Exkurs in die Geschichte des Automobils:

### **4000 v. Chr.**

Ohne das Rad keine Mobilität. Die Recherche im Internet brachte ein ungefähres Datum zur Erfindung des Rades hervor: Es muss wohl fünf- bis sechstausend Jahren her sein, dass Steinscheiben auf Achsen gesteckt wurden.

Nun kommt ein gewaltiger Sprung:

### **1673**

Der Holländer Christiaan Huygens erfindet einen Explosionsmotor mittels Schwarzpulver, der einen Kolben aufwärts bewegt, dieser dann durch die Schwerkraft in seine Ausgangslage zurückkehrt. Ob er bei seinen Versuchen zu Schaden kam, ist allerdings nicht überliefert. Die Leistung dieses Motors war aber nicht der Rede wert, sodass der Explosionsmotor nicht über das Versuchsstadium hinaus kam.

### **1769**

Der Schotte James Watt erfindet die doppelt wirkende Dampfmaschine, bei der der Dampf auf beiden Seiten des Kolbens eingeleitet wird und so über Pleuel eine Rotation möglich wird.

### **1801**

Parallel zur Dampfmaschine entwickelt der Franzose Philippe Lebon einen Gasmotor, der sich aber noch nicht durchsetzen kann.

### **1813**

Der Engländer William Hedley baut mit „Puffing Billy“ die erste funktionsfähige Grubenlok, die auf Schienen läuft und bis 1860 ihre Dienste tut.

Der Erfolg der Dampflokomotive ist nicht mehr aufzuhalten.

Nachfolgend einige legendäre Lokomotiven, die dem einen oder anderen Modellautofreak geläufig sein dürften:

### **1829**

„Rocket“ vom Engländer Georg Stephenson

### **1835**

„Adler“, ebenfalls von Stephenson konstruiert und an die bayerische Ludwigsbahn geliefert pendelte der Zug zwischen Nürnberg und Fürth

## 1838

„Saxonia“, vom Deutschen Johann Andreas Schubert gebaut in Anlehnung an die englische Lokomotive „Comet“, pendelte die Saxonia zwischen Leipzig und Dresden.

Da Dampfmaschinen in der Regel groß und schwer und eher für den stationären Betrieb bzw. für den Betrieb auf der Schiene prädestiniert waren, wurde die Entwicklung der gasbetriebenen Motoren weiter vorangetrieben:

## 1860

Der Belgier Joseph Etienne Lenoir entwickelt den doppelt angetriebenen Gasmotor mit Funkenindikator der leider an einem zu hohen Gasverbrauch krankt. Schon damals waren Rohstoffe kostbar!

## 1876

Die Erfindung des Otto-Motors durch Nikolaus August Otto ist sicher vielen ein Begriff. Weniger bekannt sind die Patentstreitigkeiten um den Otto-Motor. Denn schon 1860 erhielt der deutsche Uhrmachermeister Christian Reithmann auf einen Viertaktmotor eine Patentschrift und auch der Franzose Alphonse Beau de Rochas entwickelt 1862 einen gasbetriebenen Viertaktmotor, für den er eine Patentschrift bekam.

So gilt eigentlich Christian Reithmann als Erfinder des Viertaktmotors.

Bei einer Gerichtsverhandlung unterlag die Firma Deutz, die Otto zusammen mit Eugen Langen gegründet hatte den Patentstreitigkeiten und kaufte Chr. Reithmann die Rechte am Viertaktmotor ab.

So gilt Otto heute als Erfinder des Viertaktmotors.

## 1884

Otto erfindet die elektrische Zündung

## 1885

Mit dem von Daimler und Maybach entwickeltem Reitwagen gelingt die erste Reise mit einem viertaktgetriebenem motorradähnlichen Gefährt von Untertürkheim nach Cannstadt.



*Rechts der Daimler Reitwagen von 1885 von einem unbekannten Hersteller, möglicherweise im Maßstab 1:43 oder 1:40.*

## 1886

Carl Benz und Gottlieb Daimler bauen das erste vierrädrige Gefährt, eine Kutsche ohne Pferde, dafür mit einem benzingetriebenen Viertaktmotor: Die Geburtsstunde des Motorwagens.

Und spätestens hier kommt der Modellautosammler wieder ins Spiel, oder besser gesagt schon ein Jahr früher, nämlich mit der Erfindung des Reitwagens.

### Wiking und Mercedes Benz

Schon Ende der 1950er, Anfang der 1960er Jahre produzierte Wiking für Mercedes-Benz Werbemodelle, meist im kleinen Maßstab (angenähert H0). Dem Wiking-Sammler dürften die frühen „Geschenkpäckchen“ mit den unverglasten Modellen geläufig sein!

Noch viel früher, nämlich Ende der 1940er, Anfang der 1950er Jahre produzierte Wiking für diverse Hersteller (Tempo, Hanomag, Fahr und natürlich auch VW) große Modelle (ab 1:50 und größer) zu Werbezwecken.

So blieb die Anfrage von Mercedes-Benz an Wiking Anfang der 1960er Jahre nicht aus, ob Wiking nicht auch größere Mercedes-Modelle zu Werbezwecken herstellen könnte. So soll der Anreiz zum Bau des Motorwagen-Modells seinen Anfang genommen haben.

Es gibt aber auch eine zweite Version, die besagt, dass Wiking aus eigenem Interesse den Bau des Modells begonnen hat, weil eine ganze Serie unter dem Label „Meisterstücke der Automobil-Geschichte“ geplant war.

Das Nachfolgemodell der Motorkutsche sollte nämlich der (das?) Hanomag Kommissbrot gewesen sein, zu dessen Fertigung es dann aber aus unterschiedlichen Gründen (Hanomag ging pleite, das Modell gefiel Peltzer nicht....) nicht mehr kam.



*Hanomag Kommissbrot aus der Sonderpackung Nr. 990 34, „100 Jahre Peltzer III, Miniaturklassiker zu Lande und zu Wasser“*



Alfred Kedzierski hatte dieses filigrane Meisterwerk (den Motorwagen) am 23. Dezember 1960 – er wollte es wohl noch vor Weihnachten seinem Chef vorstellen – nach 96 Arbeitsstunden fertig. (*Wiking – Das Peltzer-Erbe*, R. Walsdorff, Seite 601)

Spätestens 1963 war das Wiking-Modell des Daimler Motorwagens im Maßstab 1:40 käuflich zu erwerben. Mit der Nummer 401 tauchte es in den Händler-Bestelllisten auf für 8,50 DM.



*Das frühe Modell in seinem Auslieferungszustand mit einer festen Kunststoff-Vitrine und einer Papp-Haube die die transparente Abdeckung vor Kratzern schützen sollte.*

Ab 1974 wird das Modell unter der Nummer 4010 gelistet und kostet zu diesem Zeitpunkt 10,20 DM. In der Bestellliste von 1974/75 wird fälschlicherweise der Maßstab mit 1:43 angegeben. 1980 kostet das Modell 14,50 DM und 1983 schließlich 17,50 DM.

Aber zunächst zurück zu den Anfängen: Die Vitrine machte am Gesamtpreis des Modells einen nicht unbeträchtlichen Betrag aus. Zudem war die Vitrine sehr bruchanfällig und nicht selten kam es zu kostspieligen Reklamationen.

Außerdem wollte Mercedes-Benz 1964 die Serie fortsetzen und trat mit einem Auftrag für die Benz Patent Motorkutsche, ein Dreirad an Wiking heran. Wiking war aber scheinbar durch andere Aufträge ausgelastet, sodass der Auftrag nun für die Ausführung des Motorwagens von 1888 mit geschlossener Motorabdeckung an die Werbemittel-Firma Renner ging.

Fortan ging es bei Renner, auch bekannt unter dem Markennamen „Cursor“, Schlag auf Schlag: Im selben Jahr (1965) folgte ein Modell des ersten Benz Lastwagen, Bj. 1896. 1969 kam der Omnibus Bj. 1895 und der erste Rennwagen Bj. 1901, bzw. Bj. 1903.



*Das Modell der Benz Patent Motorkutsche im Maßstab 1:40 wurde von Cursor 1965 an Mercedes-Benz ausgeliefert.*



*Der Mercedes Rennwagen, Bj. 1903 (lt. Sockelbeschriftung) in der damals typischen **ersten** Cursor-Vitrine mit beflocktem Sockel und einfacher Vitrinenhaube.*

1970 folgte die Feuerwehrspritze, Bj. 1896, 1971 das Taxi von 1895 und der „Blitzen-Benz“ Bj. 1911.



*Das Benz Taxi, Bj. 1895 von Cursor im Maßstab 1:40*

1972 folgte der Targa Florio Benz von 1923. 1973 kam der erste Mercedes Diesel-LKW, Bj. 1923 mit Metall-Chassis. 1978 wurde der Mercedes-Benz 540 K Roadster miniaturisiert, diesmal im Maßstab 1:50, und 1981 wurde mit dem 11. Modell aus der Serie der Rennwagen W 196 Monoposto, Bj. 1954 heraus gegeben. 1990 wurde das Dutzend dann mit der Neuauflage des Motorwagens von 1886 komplettiert. - Doch dazu später mehr.



*Der Daimler Motorwagen von Cursor.*



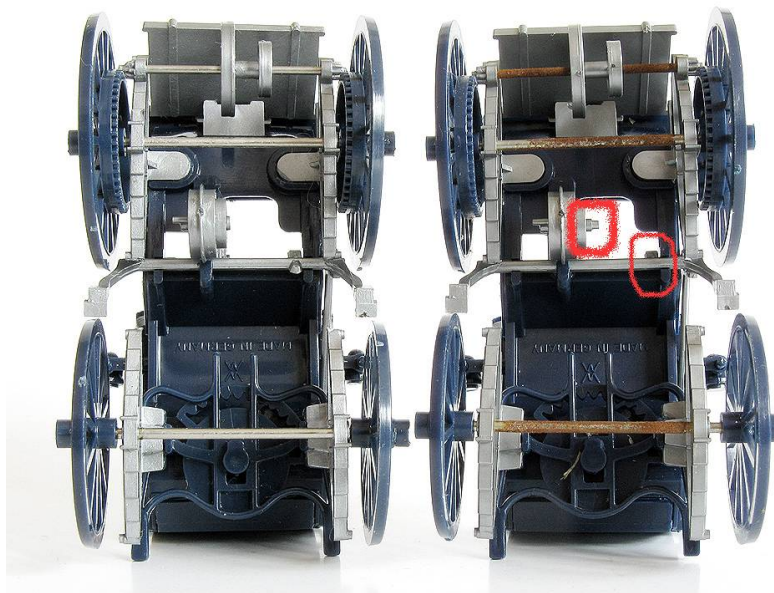
Nach diesem kleinen Ausflug kehre ich zum eigentlichen Gegenstand der Betrachtung, dem Wiking-Motorwagen zurück.

1963 erstmals unter der Artikelnummer 401 im Handel verfügbar, nie in irgendwelchen Bildpreislisten mit Foto gezeigt, war das Modell zwar für den Einzelhandel bestellbar, aber irgendwie hat der Kunde nicht wirklich mitbekommen, dass es das Modell auch beim Spielwarenhändler um die Ecke gab, sofern dieser das Modell auch ins Sortiment aufgenommen hatte. Dafür orderte Mercedes-Benz das Modell in großen Stückzahlen.

Vermutlich war das Modell zu Beginn noch in der typischen Wiking-Vitrine in den MB-Niederlassungen zu bekommen, aber etwa 1965, als die Firma Renner/Cursor ins Spiel kam, wollte Mercedes-Benz die teuren Vitrinen nicht mehr bezahlen, die zudem zu größeren Ausschussquoten führten.

Also wurden die Motorwagen kurzerhand ohne Vitrine an Renner/Cursor geliefert und dort für Mercedes-Benz in den frühen Cursor-Vitrinen mit beflocktem Sockel konfektioniert. Leider liegt mir kein Motorwagen in dieser Verpackung vor.

Schon relativ früh (einen genauen Zeitpunkt kann ich nicht benennen) wurde das Wiking-Modell in zwei Punkten überarbeitet:



*Links ist die späte Form, rechts die frühe Version.*

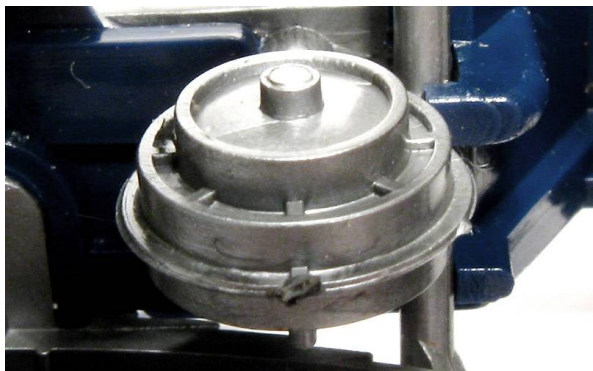
Das frühe Modell unterscheidet sich durch den verlängerten Stift an der Schwung- bzw. Riemenscheibe des Motors und an der Verstärkung des Bremsgestänges.



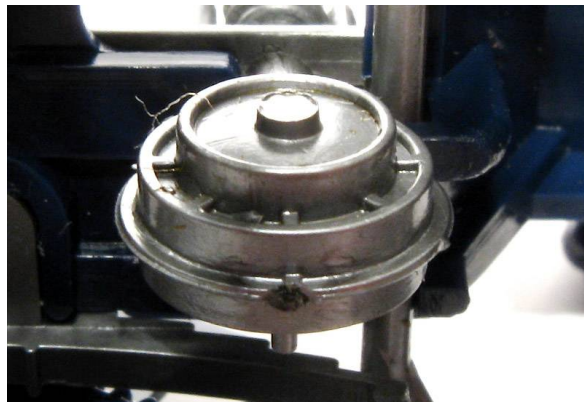
*Hier die Schwungscheibe mit dem langen Stift der Version 1.*



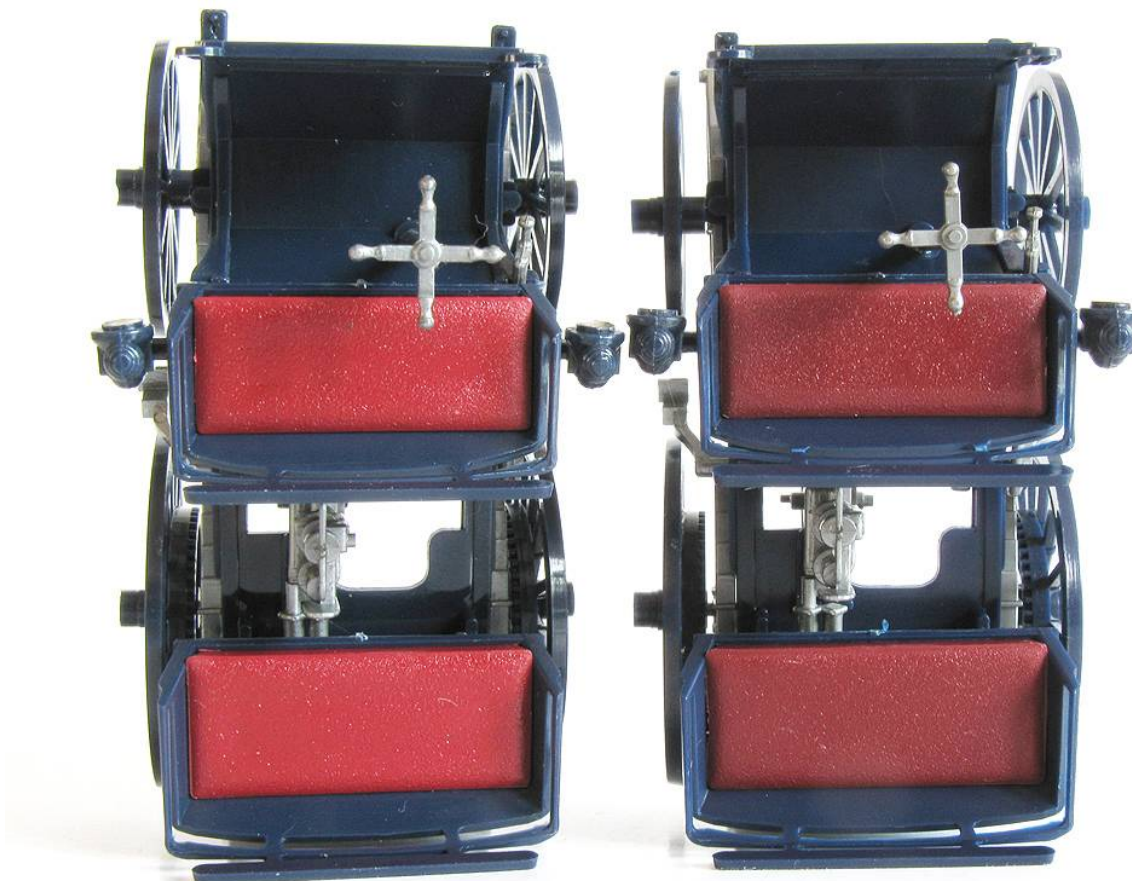
Aber es gab auch bei der zweiten Version noch marginale Unterschiede beim Stift:



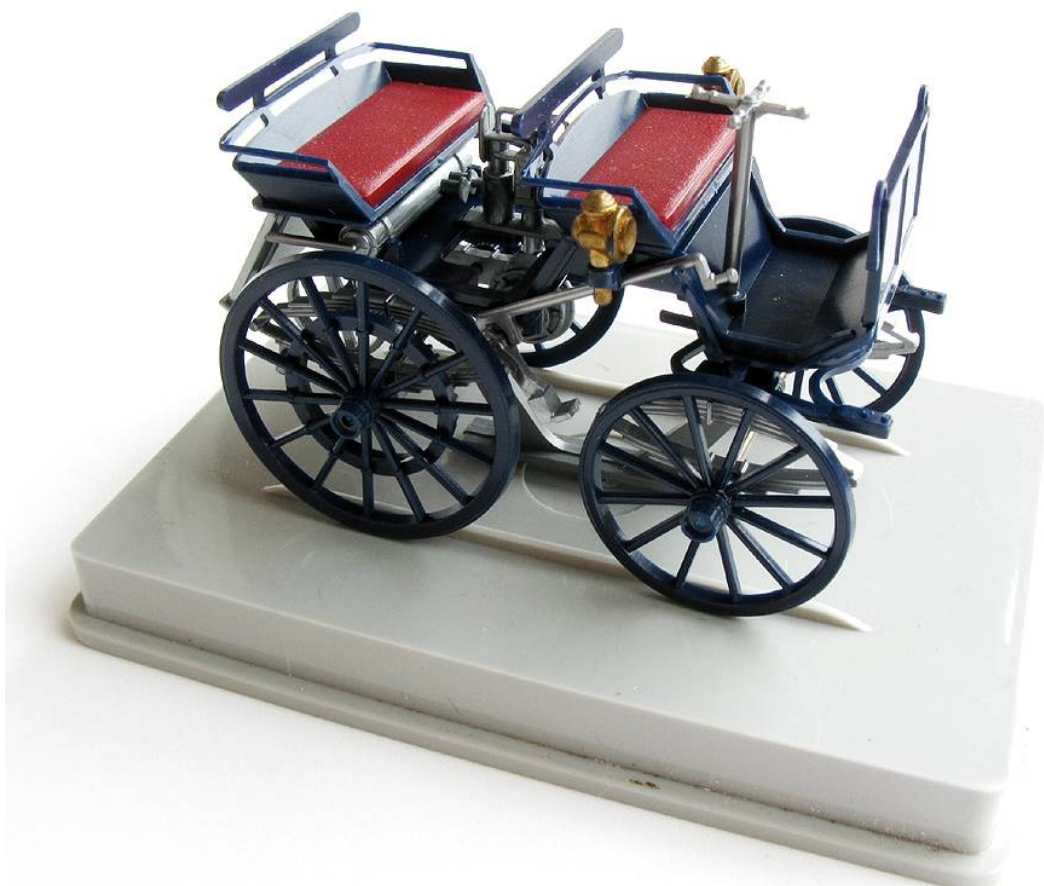
*Version 2a mit noch deutlich verlängertem Stift*



*Version 2b mit verkürztem Stift.*



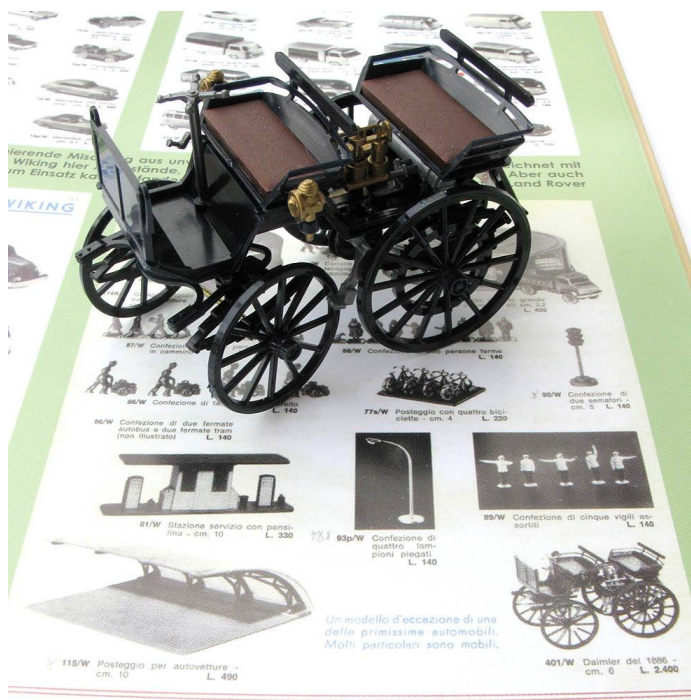
Außerdem besitzt das frühe Modell (rechts im Bild) meist deutlich dunklere (rostrote) Sitzpolster gegenüber der späteren Version, wo die Polster heller ausgeführt sind.



Es gibt auch frühe Modelle mit goldenen Lampen.

Der überwiegende Teil des Modells besteht immer aus blauem Kunststoff, Blattfedern, Motor und diverse Anbauteile sind hingegen silbern durchgefärbt.

Ernst Plattner zeigt in seinem epoche-Modellautoheft 6 auf Seite 17 einen Rivarossi-Katalog von 1965/66. Dort entdeckt der geneigte Sammler entgegen den deutschen Wiking-Bildpreislisten erstmalig ein Foto des Motorwagens von Wiking.



401/W Daimler die 1886 – cm. 6 L. 2.400



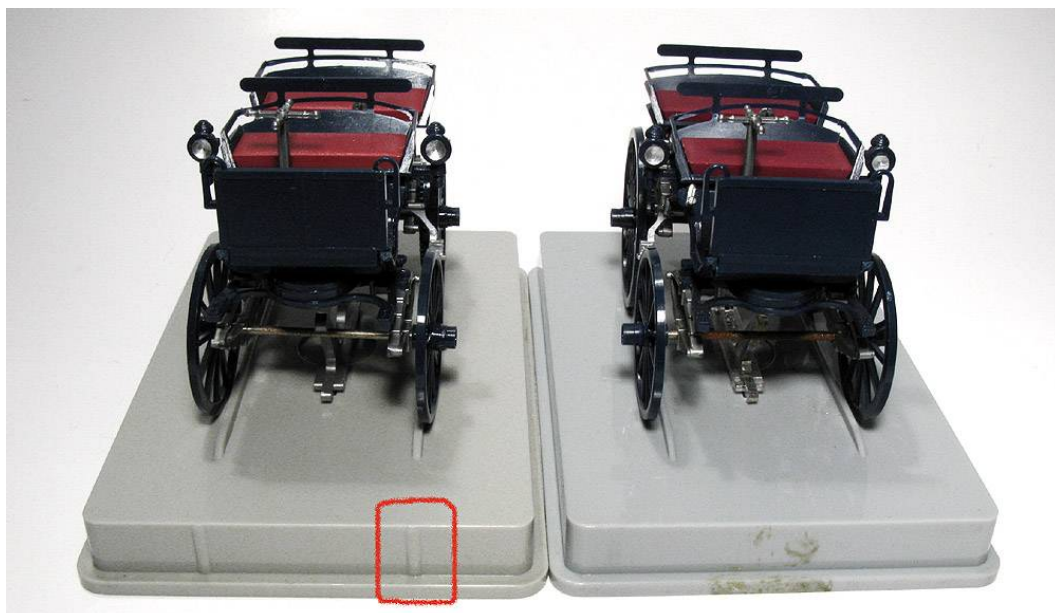
Natürlich ist der Rivarossi-Katalog nicht mit der Wiking-Bildpreisliste zu vergleichen, wurden doch für den Modellbahnkatalog Fotos von Wiking und aus Bildpreislisten entnommene zusammengesetzt. Aber scheinbar war zumindest ein Foto des Motorwagens verfügbar.

Da die Motorkutsche relativ früh eine Formänderung erfahren hat, wurde auch die Vitrine etwas geändert.



Die zweite Ausführung des Motorwagens erhielt nun einen aufgeklebten Sockelschriftzug, einen zusätzlichen Schaumstoffschutz (der bei meinem Modell abhanden gekommen ist), sowie ein Typenblatt. Davon soll es unterschiedlich beschriftete Exemplare geben.

Es gab auch eine kleine Formänderung des Sockels:



Da die Papphaube bei der zweiten Version des Motorwagens entfallen ist, musste die Vitrinenhaube strammer auf dem Sockelboden sitzen. Also wurde der Sockel an den Außenkanten mit jeweils zwei Stegen verstärkt (links rot markiert). Die Modellklemme ist jetzt silbern durchgefärbt statt transparent.

Mercedes-Benz orderte das Modell in großen Stückzahlen. Vermutlich war das Modell zu Beginn noch in der typischen Wiking-Vitrine in den MB-Niederlassungen zu bekommen, aber etwa 1965, als die Firma Renner/Cursor ins Spiel kam, wollte Mercedes-Benz die teuren Vitrinen nicht mehr bezahlen, die zudem zu größeren Ausschussquoten führten.

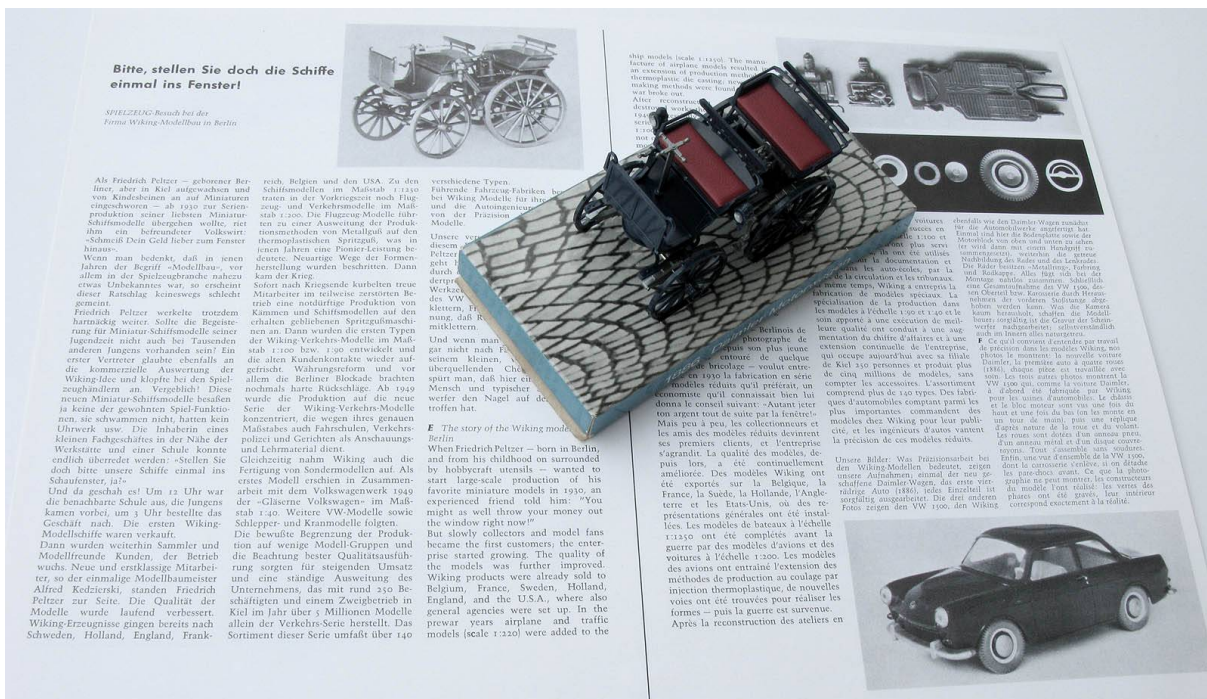
Also wurden die Motorwagen kurzerhand ohne Vitrine an Renner/Cursor geliefert und dort für Mercedes-Benz in den frühen Cursor-Vitrinen mit beflocktem Sockel konfektioniert (siehe Foto des Mercedes-Benz Rennwagen Bj. 1903). Leider liegt mir kein Motorwagen in dieser Verpackung vor.

Aber auch diese Vitrinen-Variante war scheinbar noch zu teuer und so produzierte Renner später eine preiswerte Alternative mit Pappsockel, zunächst noch mit blauem Rand.



*Daimler Motorwagen in der damals typischen Sockelverpackung von Cursor mit aufgedrucktem Kopfsteinpflaster ab Anfang der 70er Jahre, als vom beflockten Sockel auf einen einfachen Pappsockel umgestellt wurde. Die Unterseite ist mit Typenangaben bedruckt.*

Im Gesamt-Verzeichnis 1948–1978, Nr. 2010, 8,00 DM, welches in der Bildpreisliste 1979/80 erstmals erwähnt wird, ist der Motorwagen ebenfalls abgebildet:





Am 20. November 1981 verstarb der Gründer der Firma Wiking F. Peltzer. Weil nach Aussage von K. D. Hinkelmann zu diesem Zeitpunkt aber noch etwa 30.000 Motorwagen im Lager gefunden wurden, bediente man sich des Kunstgriffs eines Sondermodells, dem sog. „Gedenkmodell“.

Im Buch „Wiking – die Peltzer Ära“ von R. Walsdorff schreibt der Autor auf Seite 112: „Die Schöpfung ging auf einen Auftrag von Mercedes-Benz zurück.

Berlin entwickelte die Form, Kiel produzierte das Modell....

Aber – Mercedes nahm lediglich 1000 Stück ab, Wiking selbst verkaufte über den Handel gerade 200 Stück.

Als Kiel 1982 aufgelöst wurde, entdeckte man dort – trocken gelagert und gut verpackt – 30.000 (!) Daimler-Kutschen.“

Auch U. Biene nennt in seinem Buch „Wiking, Kleine Autos, große Liebe“ auf Seite 84 genau diese Zahlen.



In der Bildpreisliste wurde das Modell dann auch entsprechend beworben und für diesen Zweck in der altbekannten, neu produzierten Kunststoffvitrine, diesmal mit Sockel in einem goldenen Farbton und spezieller Einlegeplatte konfektioniert.

Es liegen lt. J. Schwörzer Lieferscheine von Wiking an Renner vor, die besagen, dass Wiking mindestens folgende Stückzahlen geliefert hat:

Juni 1977	2000 Stk.
Juli 1977	3000 Stk.
April 1979	3000 Stk. und
September 1980	6000 Stk.

Ein Foto des letzten Lieferscheins zeigt J. Schwörzer im modellmagazin 5/2009 bei der Buchvorstellung „Wiking, Kleine Autos, große Liebe“ auf Seite 29. Zumindest belegen diese Zahlen eine deutlich größere Lieferung von Modellen an Mercedes-Benz, als in der Literatur zu finden ist.

Die imposante Anzahl von Modellen spiegelt sich heute auch bei ebay wieder. Der Motorwagen mit dem Pappsockel ist dort wesentlich häufiger zu finden, als das Modell in der Wiking-Kunststoffvitrine, so zumindest meine Beobachtung der letzten Monate.

Einige „Gedenk-Modelle“ wurden zum Schutz der transparenten Haube mit einem weißen Papp-Schuber ausgeliefert:



*Der weiße, unbedruckte Pappschuber soll die Vitrinenhaube schützen und der Cellophanstreifen soll das Modell im Inneren der Vitrine schützen.*

Ob von diesem Modell tatsächlich ca. 30.000 Stück gefertigt wurden, wage ich zu bezweifeln. Das „Gedenkmodell“ taucht im Vergleich zum Werbemodell von Mercedes-Benz und auch zum Wiking-Vitrinenmodell mit grauem Sockel deutlich seltener auf.

Mir ist noch ein „Gedenkmodell“ bekannt, das über den grauen Sockel mit einem goldenen Einleger und der üblichen Beschriftung ausgeliefert wurde. Da sind scheinbar noch Restbestände verarbeitet worden?

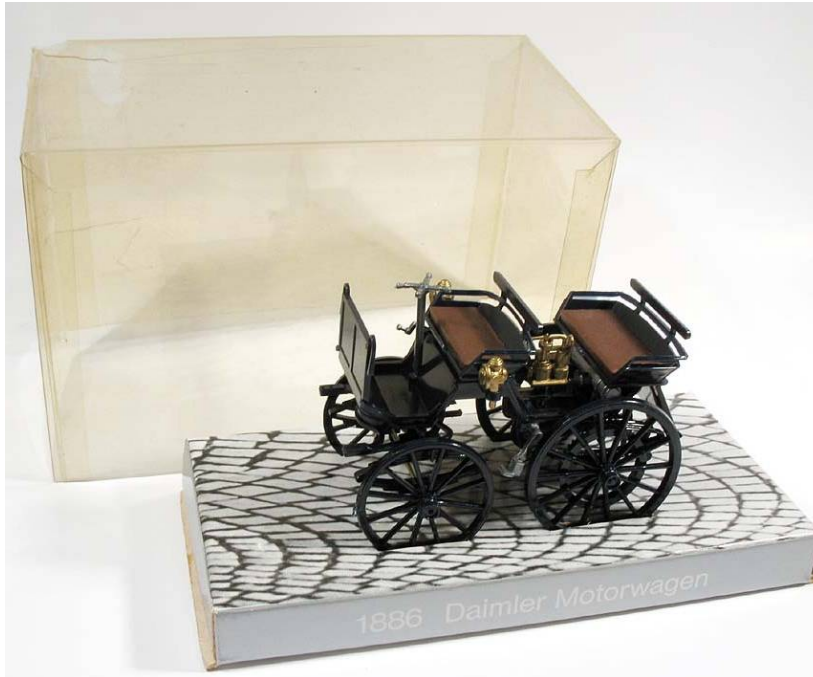


*Im Gedenken an den Mentor des Modellbaus Friedrich K. Peltzer, 1903 – 1981*

Ob es „Gedenkmodelle“ mit anders lautender Beschriftung gibt, ist mir nicht bekannt.

Der Zeitraum Ende der 70er bis Mitte der 90er darf getrost als die Hochzeit des Modellautosammelns bezeichnet werden. Der plötzliche Tod Peltzers, das Ende der „alten“ Firma Wiking, der Verkauf an die Firma SIKU, der Umzug des Unternehmens innerhalb Berlins, das Auflösen der Kieler Zweigstelle, dazu das 100jährige Jubiläum des Automobils 1986 sorgte in der Modellautobranche für ungeahnte Höhenflüge.

Mercedes-Benz orderte von Wiking einen weiteren Motorwagen, diesmal in einer anderen Färbung: Mitternachtsblau, mit goldenen Anbauteilen.



*Der neue Motorwagen mit goldenen Anbauteilen und in der typischen Verpackung von Cursor, fortan mit silbernem Sockel, mit dem nun auch die übrige Cursor-Serie ausgeliefert wurde.*

Von diesem Modell muss Wiking eine größere Anzahl an Renner ausgeliefert haben. Irgendwann, Anfang der 90er war der Vorrat an mitternachtsblauen Modellen aber aufgebraucht und bei weiteren Preisverhandlungen für eine neue Lieferung wurden sich Wiking und Mercedes-Benz nicht einig.

So wurde kurzerhand Renner beauftragt, einen Motorwagen in 1:40 zu produzieren.



*Rechts der neue, Ende 1991 ausgelieferte Motorwagen von Cursor, links der ältere Motorwagen von Wiking.*



Die Modelle glichen sich farblich wie eineiige Zwillinge. Schaut der Sammler jedoch genauer hin und vergleicht beide Exemplare, so erkennt er in jedem Bauteil kleine oder auch größere Unterschiede.

Markantester und augenfälligster Unterschied ist beim Cursor-Modell die genoppte Sitzbank. So war es auch von Renner beabsichtigt, denn es gab zwischen Renner und Wiking immer freundschaftliche Beziehungen, die man durch ein plumpes Plagiat nicht gefährden wollte.

1986 war aber nicht nur ein Jubiläumsjahr für das Automobil und die Firma Mercedes-Benz, sondern auch ein anderes Unternehmen blickte auf seine Firmengeschichte zurück.

Die Ichthyol-Gesellschaft, Cordes, Hermann & Co. (GmbH & Co.) KG orderte zum Jubiläum ihrer Firmengeschichte den Wiking-Motorwagen.

Das Modell entspricht dem „Gedenkmodell“, allerdings wurde der Sockel mit einem Aufkleber überklebt, ein spezieller Schubser gefertigt und die transparente Haube mit einem Aufkleber versehen.

Ob diese Maßnahmen bei „Ichthyol“ oder schon von Wiking vorgenommen wurden und wie hoch die Auflage dieses Werbemodells ist, ist nicht bekannt.



*Das besondere Werbemodell mit Pappschuber und Aufkleber auf der Vitrinenhaube.*

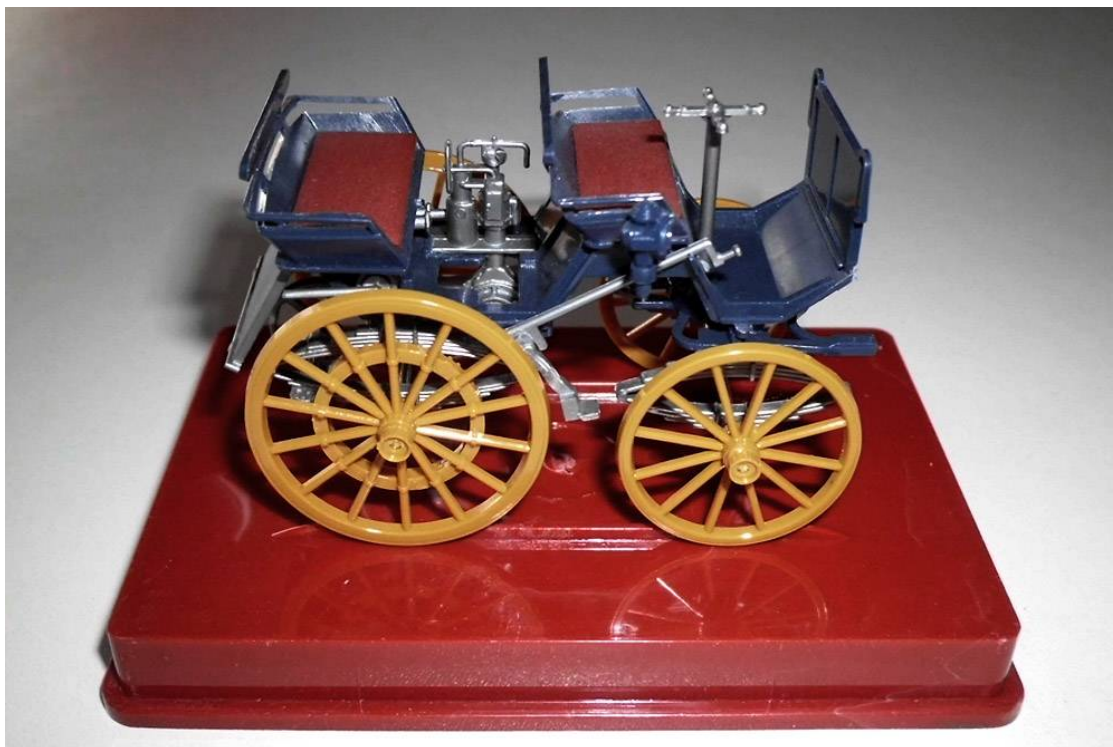
Eigentlich endet die Geschichte des Wiking-Motorwagens hier, denn mit der Fertigung des mitternachtsblauen Modells ist zumindest das Kapitel des Wiking-Modells abgeschlossen.

Es gibt aber um dieses Modell noch einiges Wissenswerte zu vermitteln, auch wenn nicht alles mit Fotos dokumentiert werden kann.

### **Geschichten rund um den Motorwagen**

Bei der Produktion des Motorwagens wurde mit teilweise unterschiedlichen Sockelfarben experimentiert.





*Motorwagen in blau, auf weinrotem Sockel mit gelben Rädern, die Wiking ebenfalls an Cursor für den ersten Benz Omnibus, Bj. 1895 geliefert hat.*



*Weinrot marmorierter Sockel. Muss vermutlich beim Reinigen der Form entstanden sein?  
(Beide Fotos © A. Fechner)*

Im Wiking-Archiv fanden sich noch 3 handgefertigte Motorwagen, die mit Blattgold versehen wurden und mit unterschiedlich bemalten Sitzbänken ausgestattet sind. Diese Modelle wurden für einen unbekannten Anlass gefertigt, aber scheinbar nie ihrer Bestimmung zugeführt.



Bei diesen Motorwagen wurde nur die Karosserie vergoldet, alle anderen Bauteile blieben unberührt. Die Sitzbänke sind bemalt.

Zum Jubiläum des Automobils ließ Mercedes-Benz hochwertige Motorwagen und auch Benz-Patent-Motorkutschen aus Silber fertigen.

Zu diesem Zweck fertigte Wiking Motorwagen aus transparentem Kunststoff, die in eine Masse eingebettet wurden, in die dann das heiße Metall eingefüllt wurde, sodass der glasklare Kunststoff verdampfte und das Silber seinen Platz einnahm.

Trotzdem sind einige Modelle aus transparentem Kunststoff erhalten geblieben.

Die Silbermodelle waren einzeln aber auch als Set erhältlich, zudem in aufwändiger Holzschatulle mit Umkarton verpackt.

Der geneigte Sammler findet diese im Forum „der wikingtreffpunkt“ unter folgendem Link:

<http://www.der-wikingtreffpunkt.de/phpBB3/viewtopic.php?f=29&t=1210&start=0>

Empfehlenswert ist auch die Zeitschrift „Spielzeug Antik Revue Nr. 5/2001 (eventuell noch im alba-Verlag zu bestellen). Hier berichtet der Autor J. Schwörzer sehr detailliert über „Werbemittel mit dem guten Stern“.

Denn schon in frühen Jahren hat Renner /Cursor für Mercedes-Benz besondere Werbesets, in denen natürlich der Wiking-Motorwagen nicht fehlen darf für besondere Anlässe wie „Auszeichnungen bei firmeninternen Anlässen“ produziert.





Dieses hochwertige Dreier-Set auf Holzsockel mit stabiler Acrylglasshaube umgibt normalerweise noch ein bedruckter Karton, der bei meinem Exemplar leider fehlt. Dieses Set mit Umkarton ist sehr selten anzutreffen. Es gibt hiervon insgesamt drei unterschiedlich bestückte Sets.

Außerdem gibt es noch weitere Dreier-Sets, die weniger hochwertig ausgestattet, aber nicht minder exklusiv sind. Hier stehen die Modelle auf einem silbernen Pappsockel und werden durch eine „weiche“, transparente Haube geschützt. Auch davon gibt es drei unterschiedlich bestückte Sets.

Ein Wort noch zu den Wiking-Vitrinen für den Motorwagen: Diese lieferte Wiking auch an die Firma Pilot, die darin ein besonderes Schiffsmodell verpackte.



*Das Pilot Tragflächenboot verpackt in einer Wiking-Vitrine*

Besonders interessant ist die Tatsache, dass Dr. Grope das Modell des Wiking Motorwagens zum Preis von 20,- DM von 1989 bis 1991 im Angebot hatte. Um welche Variante es sich handelte, ob um das „Gedenkmodell“ oder um das Modell mit grauem Sockel, ist mir nicht bekannt.



Als letztes zeige ich noch ein Renner-Modell, welches im Maßstab 1:23 bzw. 1:24 (?) für die Firma Danhausen gefertigt wurde und welches dem Wiking-Modell doch sehr ähnelt. Danhausen bezeichnet den Motorwagen als Motorkutsche.



Das Modell wurde in einer Vitrine und mit dem Logo „100 Jahre“, sowie mit einem speziellen Umkarton zum Jubiläum 1986 bei Mercedes-Benz angeboten. Der große Maßstab macht natürlich deutlich mehr Details möglich. Danhausen ließ auch ein Modell im Maßstab 1:87 fertigen, welches vergoldet wurde.

Hiermit endet mein Bericht zum Wiking-Motorwagen.

Wer mag, kann in der nächsten Zeit gerne meinen Blog

<http://h0-klassiker.blogspot.de/>

besuchen.

Dort wird es zu den einzelnen Modellen noch weitere Fotos und weiterführend Informationen geben.

Wer noch Modelle besitzt, die hier nicht genannt wurden, oder mit Fotos weiterhelfen kann, darf sich gerne bei mir melden.

Martin Böhne

[rm.boehne@teleos-web.de](mailto:rm.boehne@teleos-web.de)

### Quellenangaben:

modellmagazin 1/92

modellmagazin 11/96

modellmagazin 5/2009

modellmagazin 9/2011

Spielzeug Antik Revue 5/2001

Wiking – die Peltzer-Ära, R. Walsdorff

Wiking – das Peltzer-Erbe, R. Walsdorf

Wiking, Kleine Autos, große Liebe, U. Biene

Epoche Modellautoheft 6, E. Plattner

Wiking Gesamt-Verzeichnis 1948 – 1978, Nr. 2010

Wiking Bildpreisliste 1982 / 83

Forum „der wikingtreffpunkt“

sowie viele Gespräche mit Sammlern und „Verantwortlichen“.

## Roskopf Miniaturmodelle

### Teil 7: Nachschlag

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



Logo von 1955 bis 1991



Logo seit 1992

Um die Geschichte der Roskopf Miniaturmodelle (RMM) erzählen zu können, habe ich viel recherchiert, fotografiert, Schriftverkehr geführt und auch keine weiten Wege zu anderen Sammlern gescheut, um persönliche Gespräche zu führen und deren Modelle abzulichten. Mit dem 6. Teil glaubte ich dann, das Thema abgeschlossen zu haben. Doch der Mensch lernt nie aus. Diese Erfahrung machte ich im Juni dieses Jahres bei einem Treffen von Modellautosammlern. Ein "Kollege" präsentierte mir einige Roskopfmodelle, die mir bis dato unbekannt waren. Es handelte sich um eine kleine Serie von 5 Militärfahrzeugen und zwei zivilen Saurer-LKW-Modellen.

Zur Erinnerung: 1994 verkaufte Marcel Roskopf seine Firma an die Sieper-Werke, also Wiking. Nur ein Teil des umfangreichen Roskopf-Sortimentes wurde weiter produziert. Dazu zählten die Nostalgieserie und einige ausgesuchte HO-Modelle. Sie wurden unter dem Roskopflabel ins Wiking-Programm eingereiht und noch bis 1999 angeboten. Dabei wurden auch die Verpackungen dem Wiking-Standard angepasst. Die Produktion der 1:100 Militärmodelle und der zivilen HO-LKW-Serie wurde jedoch eingestellt.

Die hier gezeigten Modelle stammen aus der Gruppe, welche dem Rotstift zum Opfer gefallen sind. Dennoch sind sie existent. Grund genug, um ihre Herkunft genauer zu beleuchten.

### Die UN-Blauhelmfahrzeuge

Das Produktionsjahr der Modellfahrzeuge kann nicht eindeutig angegeben werden, da sie noch von Roskopf hergestellt wurden. 1994 gehen sie dann in den Besitz von Wiking über, wo sie auch ihre neue Verpackung erhalten. Neuer Firmenstandort ist jetzt Berlin. Wiking stellt keines dieser Modelle selbst her, sondern vertreibt nur den von Roskopf übernommenen Bestand. So lässt sich der Produktionszeitraum nur vage auf Anfang der 1990er Jahre einordnen. In ihrer ursprünglichen Ausführung als Bundeswehrfahrzeuge kamen sie 1978 auf den Markt.

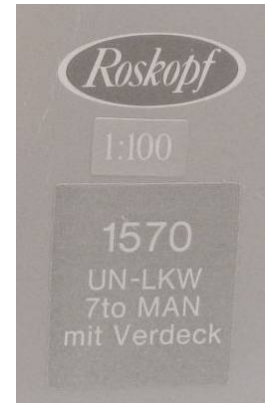


MAN 10to mit Verdeck

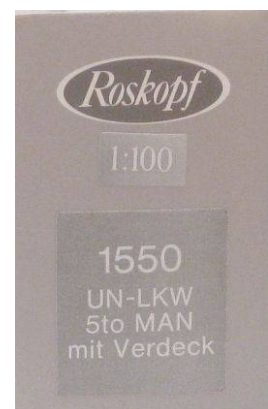




*MAN 7to mit Verdeck*



*MAN 5to mit Verdeck*



*UN Transporter, Fuchs-Panzer*



*Unimog 1300 L*







*Transparente Faltschachtel mit Podesteinleger aus Pappe, wie man sie von Wiking kennt*

### **Vergleich der Systeme**



*Pappeinleger der Roskopfmodelle aus dem Wiking-Vertrieb.*

### ***Das Märklin-Saurer-Modell***

Anlässlich des Jubiläums "25 Jahre Märklin-Vertriebs-AG der Schweiz" legt der Modellbahnhersteller Märklin im Jahre 1998 die Zugpackung 28730 "Schweizer Güterzug" auf. Dem Set, bestehend aus der Güterzuglokomotive "Krokodil" und 7 Waggons, liegt ein LKW-Modell als Ladegut bei, welches von Wiking bezogen wird. Passend zum Thema der Zugpackung handelt es sich um eine Miniatur des schweizerischen Saurer D330. Nun sind Ladegutmodelle von Wiking nichts Neues. Dieses Exemplar stellt indes aber eine Besonderheit dar:

Saurer-LKW wurden nur von RMM hergestellt, und zwar von 1982 bis 1994. Im Wiking-Sortiment tauchten sie nie auf. Das Modell ist auch kein Überbleibsel aus alter Fertigung. Wo kommt es also her?

Wiking stellt es für Märklin aus einer überarbeiteten Roskopf-Form her und versieht es mit eigenen Rädern. Das RMM-Logo, an der Unterseite des Fahrgestells bleibt allerdings unverändert. Die verwendeten Farben und die Anmutung des Kunststoffes tragen die typische Handschrift. Es ist tatsächlich ein Wiking-Modell!

#### Modell mit Wiking-Genen:

*Fahrerhaus*

*ozeanblau*

*Chassis*

*hellbraunrot*

*Pritsche, Kotflügel, Kühlergrill*

*betongrau*

*Wikingräder*

*zweiteilig mit 8-  
Lochfelgen, 12mm*



*RMM Prägung auf der Unterseite des Fahrgestells*

### **Das BEMO-Modell**

Ein weiteres Saurer-Modell bietet der schweizerische Modellbahnhersteller BEMO nach 1994 an. Anhand der Verpackung ist klar, dass es von Wiking geliefert wird. Im Gegensatz zum Ladegutmodell für Märklin ist diese Ausführung jedoch komplett aus Roskopfteilen gefertigt, was bedeutet dass die Herstellung noch bei Roskopf erfolgte, wie bei den oben beschriebenen UN-Militärmodellen.



*"Berliner Verpackung"*



*Aufdruck des  
Spediteurs*

Schließen möchte ich mit einem Aufruf an Wiking, sich dieses schönen Modells noch einmal anzunehmen. Er wäre eine Bereicherung bei den Klassikern.

*Vielen Dank den Firmen Märklin und Wiking für ihre Informationen sowie Kurt Richter für die Modelle.*



## Der Jeep mit eckiger Haube (Nr. T1/1)

von Frank Niester



*Jeep mit Frontrahmen K1,BP1*



*Jeep mit Plastikscheibe K2,BP2*

Mitte der 50ziger Jahre wurden für die Umstellung von Drahtachsen auf Laufachsen viele Modelle umgebaut und mit einer Bodenplatte versehen. Beim Jeep entschied man sich jedoch für eine Neukonstruktion.

Der Jeep mit eckiger Haube war von 1954 bis 1956 mit Frontrahmen und von 1957 bis 1965 mit einer Plastikscheibe im Wiking-Programm präsent.

Jedes Bauteil (Karosserie, Bodenplatte Inneneinrichtung, Frontrahmen) ist 2-fach in der Spritzform vorhanden. Die Plastikscheibe ab 1957 ist in einer separaten Spritzform.

Die Ausführung mit Frontrahmen wird in geläufigen Nachschlagewerken unter den unverglasten Modellen geführt.



Abbildung Katalog 1954, Handmuster mit seitlich angeklebten Reserverad.

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

### **Unverglaste Modelle**

#### *Einzelteile:*

- Karosserie: Ausführung K1, mit Rücklichtern und Nummernschild, angeklebtem Reserverad sowie integriertem Lenkrad.
- Bodenplatte: Ausführung BP1, Achshalterung geschlossen, ohne Rücklichter und Nummernschild, ohne Zughaken, ohne Positionierlaschen vor den Vorderrädern, Bodenprägung WM im Kreis
- Frontrahmen: Ausführung FR, Windschutzscheibenrahmen ohne Verglasung. Die Karosserie verfügt über eine Nut zur Positionierung des Frontrahmens, in der dieser eingeklebt wird. Der Frontrahmen ist, in Anbetracht des Alters der Modelle, häufig beschädigt (Riss).

Inneneinrichtung: Einteilig mit Fahrer- und Beifahrersitz und Sitzbank im Font.

### **Wiking Nr. T1 Jeep**

**Katalogjahre 1954 – 1956**

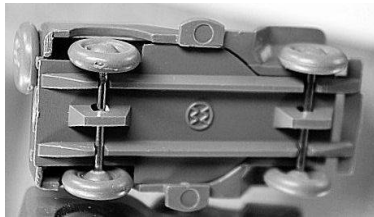
Ausführung K1, BP1, FR

Bemalung: nur Scheinwerfer und Rücklichter

Räder: Es sind nur Standarträder ohne Profil, in verschiedenen Grautönen, auch sogenannte Porzellanräder, nach Herstellungszeitraum, zum Einsatz gekommen. Die Ausführung ist den Fotos zu entnehmen.



Jeep K1,BP1,FR



Bodenplatte BP1



Mit Porzellanrädern

### **Verglaste Modelle**

*Einzelteile:* 1957 wurde der Windschutzscheibenrahmen ohne Verglasung durch eine Plastikscheibe, speziell für diesen Jeep, ersetzt. Ansonsten blieb der Jeep mit eckiger Haube unverändert.

1961 gab es eine große Überholung der Spritzformen. Durch die Veränderungen sollte die Montage der Modelle vereinfacht werden. Die in der Bodenplatte ab jetzt befindlichen Rücklichter und das Nummernschild dienen von nun an als Positionieranschlag für die Karosserie. Zusätzliche Laschen vor der Vorderachse sollten ein unbeabsichtigtes zu tiefes Einkleben der Bodenplatte in die Karosserie verhindern. Die Achshalterungen wurden offen gestaltet um die, ab jetzt fertig, vormontierten Radsätze einfach einstecken zu können.

1965 wurden die Formen nochmals überholt. Um die Montage nochmals zu vereinfachen sind die Achshalterungen jetzt als Klippachsen ausgeführt, ein integrierter Zughaken wurde hinzugefügt. Mitte 1965, kurz vor Ende der Lieferzeit, wurde das integrierte Lenkrad noch durch ein separat eingesetztes Lenkrad ersetzt.

Es sind Modelle mit unterschiedlich breiten Stossstangen, schmal 13,5mm und breit 14,5mm, bekannt. Ob die beiden in der Spritzform befindlichen Nester der Bodenplatten unterschiedliche Stoßstangen haben, oder ob die Spritzform auch hier im Laufe der Produktionszeit geändert wurde, ist nicht mehr nachzuvollziehen – siehe Vergleichsfoto.

Für Neuauflagen (ab 1998) wurde der integrierte Zughaken verkleinert. Die Neuauflagen verfügen alle über eine breite Stossstange.

Karosserie: Ausführung K2, mit Rücklichtern und Nummernschild, angeklebtem Reserverad sowie integriertem Lenkrad

Ausführung K3, wie K2 jedoch ohne Rücklichter und Nummernschild

Ausführung K4, wie K3 jedoch mit separat eingesetztem Lenkrad

Ausführung K5, wie K4 jedoch unterschiedlich bedruckt – nur bei Neuauflagen

Bodenplatte: Ausführung BP2, Achshalterung geschlossen, ohne Rücklichter und Nummernschild, ohne Zughaken, ohne zusätzliche Laschen vor den Vorderrädern, Bodenprägung WM im Kreis

Ausführung BP3, wie BP2 jedoch mit angeklebtem Zughaken

Ausführung BP4, Achshalterung offen, mit Rücklichter und Nummernschild, mit angeklebtem Zughaken, 2 zusätzliche Laschen vor den Vorderrädern, Bodenprägung WM ohne Kreis

Ausführung BP5, wie BP4 Achshalterung Klippachsen, mit Rücklichtern und Nummernschild, Zughaken groß integriert, 2 zusätzliche Laschen vor den Vorderrädern, Bodenprägung WM ohne Kreis

Ausführung BP6, wie BP5 jedoch Bodenprägung WM ohne Kreis und zusätzlich Germany längs beifahrerseitig auf Bodenplatte.

Ausführung BP7, Achshalterung Klippachsen, mit Rücklichter und Nummernschild, Zughaken klein integriert, 2 zusätzliche Laschen vor den Vorderrädern, Bodenprägung modernes Wiking-Logo und Germany

Plastikscheibe: Ausführung PS, Die Plastikscheibe speziell für diesen Jeep (höher als die Standard Scheibe für viele) ist in die, vom Frontrahmen stammenden Nut eingeklebt.

Ausführung PSS, ab Neuauflage 2011 wurde die Standard Scheibe für viele - DKW Munga; Jeep Neu; VW 181; Land Rover; Unimog 411 - verwendet. Diese ist leider zu flach wodurch das Modell an Wirkung verliert - siehe Vergleichsfoto.

Inneneinrichtung: Einteilig mit Fahrer-, Beifahrersitz und Sitzbank im Front.

Lenkrad: Bei dem ab 1965 verwendeten separaten Lenkrad handelt es sich um das 3-speichige Standardlenkrad.

### **Wiking Nr. 1 Jeep Katalogjahre 1957 – 1965**

1957 – 1959 Ausführung K2,BP2,PS

1960 – 1961 Ausführung K2,BP3,PS

1960 – 1961 Ausführung K3,BP3,PS

1961 – 1964 Ausführung K3,BP4,PS

nur 1965 Ausführung K3,BP5,PS

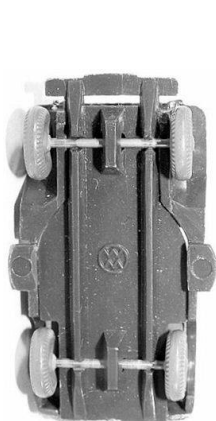
nur 1965 Ausführung K4,BP6,PS

Bemalung: Anfangs Scheinwerfer und Rücklichter, später nur Scheinwerfer oder gänzlich unbemalt. Neuauflagen ab 1998 siehe separate Beschreibung.

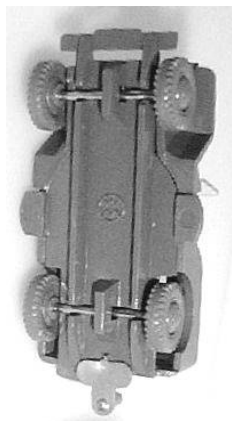
Räder: Es sind nur Standardräder mit und ohne Profil in verschiedenen Grautönen, auch Räder mit grobem Profil vom DKW Munga, je nach Herstellungszeitraum, zum Einsatz gekommen. Die Ausführung ist den Fotos zu entnehmen.



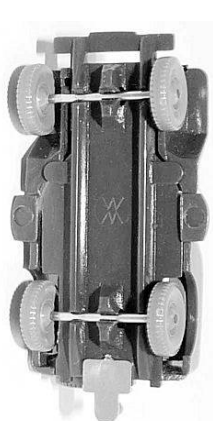
## Bodenplatten



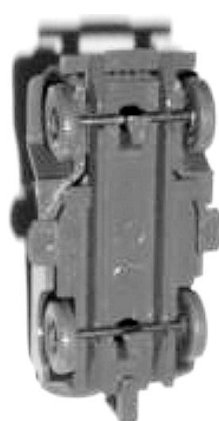
BP2



BP3



BP4



BP5



BP6

Der Typ der angeklebten Zughaken variiert nach Produktionszeit, auch ist immer zu prüfen, ob der Zughaken original von Wiking, also nicht nachträglich angeklebt wurde, da diese als Zubehör separat angeboten wurden.

## Karosserien



K2,BP2



K2,BP2



K3,BP3 - Reifen DKW Munga



K3,BP3



K3,BP3



K3,BP3



K3,BP4



K3,BP4



BP3 Variante Zughaken



K4,BP6



K4,BP6

14,5mm  
Seiten gerade,  
vorne und hinten von  
unten nach oben schräg



13,5mm  
auf allen 4 Seiten  
von unten nach  
oben schräg

Stosstangen breit und schmal

## **Neuauflagen**

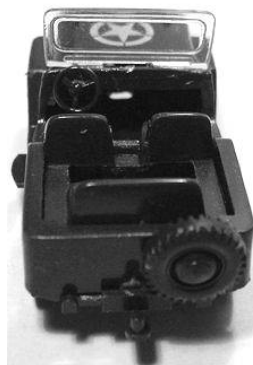
Neuauflage 1998, Ausführung K5, BP7, PS, 101.01.29 - Sondermodell 50 Jahre Luftbrücke in Minivitrine, Rückwand bedruckt mit Air Bridge und Skizze von Deutschland. Modell-Motorhaube bedruckt mit 5-zackigem Stern im Kreis und 2x seitlich über vorderen Kotflügeln 20638627.

Neuauflage 2011, Ausführung K5, BP7, PSS - bedruckt, separater Scheinwerfer auf Fahrerseite, Sondermodell aus PMS - Auftragspackung "Bau der Berliner Mauer". Motorhaube bedruckt mit 5-zackigem Stern im Kreis, 2x seitlich über vorderen Kotflügeln mit 20695108-S und USA, Stosstange mit "BD" + "713P" + "A2", Plastikscheibe mit Rahmen und Military Police.

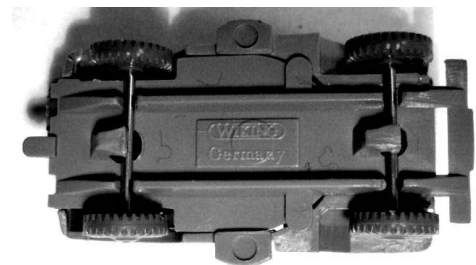
Neuauflage 2012, Ausführung K5, BP7, PSS aus PMS - Auftragspackung "Wiking-Verkehrs-Modelle VII". Nur Scheinwerfer und Rückleuchten bedruckt



K5,BP7,PS



K5,BP7,PS



K5,BP7



Neuaufgabe 1998 in Minivitrine



Neuaufgabe 2011 K5,BP7,PSS

Das Handmuster vom PMS (<http://www.wiking-datenbank.de/images/jeep/010A-18-1.html>) zeigt den Jeep mit einer höheren Scheibe oder Rahmen mit Mittelstrebe.



Neuaufgabe 2012 K5,BP7,PSS



Scheibe PS

Scheibe PSS (Scheibe für viele)



---

## Rudis Neuheitenschau

### Horch, der Audi ist da!

*von Rüdiger Göbelsmann*

Mit den Herbstneuheiten liefert WIKING den neugeschaffenen Audi 50 in zeitgenössischen viperngrün-metallic aus. Der kleine Ingolstädter, der später auch als Volkswagen Polo Karriere machen sollte, ist ein gelungenes Modell geworden. Schön auch, dass WIKING dem Modell neu konstruierte Felgen spendiert, welche auch bei Wiederauflagen des Golf I und Jetta I passend zum Einsatz kommen könnten. Da Audi 50 und Polo weitgehend baugleich sind, wird dies auch bei WIKING dazu genutzt werden, zeitnah die Polo-Variante nachzureichen. Durch einen anderen Grill und einen anderen Heckdruck wird mit wenig Aufwand ein VW daraus. Wir dürfen uns auf weitere schöne Modelle freuen.

Ähnlich wie beim Ford Transit, bei dem durch den Formenbau mit wenigen Änderungen verschiedene Karosserieformen möglich sind. Diesen Herbst wird er erstmals als einfarbig hellgelber Bus präsentiert. Mit der bekannten umfangreichen Bedruckung weiß das Modell zu gefallen.

Neben diesen echten Formneuheiten erschienen einige interessante Modellneukreationen aus vorhandenen Formen. Der Borgward Isabella kehrt als Bremer Polizeiwagen nach realem Vorbild in das Serienprogramm zurück, während das Glas Goggomobil mit dem VW T2a Pritschenwagen als Feuerwehrfahrzeug auf den ersten Einsatz wartet.

Bei den Lastwagen bietet WIKING den Sammlern die neu konstruierte MAN Pausbacke – zeitnah zum IAA 2012 Mann+Hummel Sondermodell - erstmals als Lastzug im Firmenkleid der Spedition Freyaldenhoven. Etwas jünger ist der erstmalig so angebotene Youngtimer MAN 16.256 FS (F8) Rungensattelzug mit Gelblight. Drucktechnisch verfeinert zieht die inzwischen aus dem realen Straßenbild überwiegend verschwundene Zugmaschine den alten Auflieger, der bereits bei einigen einmaligen Auflagen und Sondermodellen zum Einsatz kam. Ganz neue Wege befährt der Magirus Saturn Betonmischer. WIKING kombiniert das dreiachsige Baufahrzeugfahrgestell und den Betonmischeraufbau erstmals mit dem Saturn Führerhaus. Die drucktechnische Verfeinerung übernimmt die Kabine, ergänzt um die Schwärzung der Türgriffe und Motorhaubenriegel, von den vorangegangenen Sondermodellen. Mit gelb bedruckter Trommel ergänzt das azurblau gehaltene Modell die mit älteren, farbgleich bestückten Modellbaustellen stilecht.

Genauso stilecht geht es bei der Modellpflege zu. 40 Jahre nach dem Seriendebüt erhält der MB LPS 2223 Pritschenkofferlastzug „WM Internationale Transporte“ (512) einen kleineren Helfer für die kurzen Wege rund um den Speditionshof. Die frischen Farben der damaligen Serienmodelle aufgreifend, ergänzt WIKING die fiktive Speditionsflotte nunmehr mit dem kubischen MB LP 1317 Möbelkoffer. Ein herrliches Modell, welches sich treffend in die Gruppe der Modelle der Peltzer-Ära einreicht, ohne als Wiederauflage aufzufallen. Ein Muss für alle Besitzer des Sattelzuges – aber sicher auch ein Weckruf für ein sehr schönes Modell der 70er Jahre. Die Nachfrage danach dürfte nun wieder anziehen, denn die Wiederauflage des Möbelkoffers macht Lust auf mehr. Wenn es nach meiner Lust geht, dürfte WIKING diese hauseigene Speditionsflotte gerne weiter ergänzen: MB L 408 Pritschenwagen mit Plane (271), MB L 406 Kastenwagen (270) oder auch als Pritschenlastzug mit MAN Pausbacke.

In ähnlicher Form ergänzt der MB O 319 Panoramabus (260) den „Zugvogel“ Fuhrpark, die im Februar 2011 mit dem MB O 6600 Autobus (700) das erste Fahrzeug erhielt. Umfangreich bedruckt steht der Bus jetzt den Sammlern im Serienprogramm zur Verfügung, wobei dieser zuvor als Bus des RIAS Berlin (April 2012 bei Peltzer Kollektion) und z.B. bei Veltins nur als Auftragsmodell in kleinen Auflagen erhältlich war.

Die Idee eines Auftragsmodells greift WIKING mit der Wiederauflage des Flugfeldlöschfahrzeuges auf. Für Polizei-Edition.eu (IG T2) wurde das Modell erstmals zum MB L 1413 Metz Wasserwerfer, in dunklem grün für die Bereitschaftspolizei Niedersachsen (Edition 1) und den Bundesgrenzschutz (Edition 2). Jetzt taucht WIKING die Form des Löschfahrzeuges in dunkles saphirblau und macht den MB LA 1113 zum Wasserwerfer der Polizei der 70er Jahre. Besonders gefällt an dem Modell, dass WIKING in der Preisklasse die silbern aufgedruckten Fenstergitter umgesetzt hat, die sich viele Sammler schon bei den ersten Wasserwerfern gewünscht hätten.

Auch im Oktober setzt WIKING der Reihe der drucktechnisch aufgewerteten DKW Fahrzeuge fort. Nach dem DKW 1000 Polizeiwagen, dem DKW Coupé und dem Themenset DKW Stadtlieferwagen wird der gold-metallic lackierte DKW 1000 Spezial in die Reihe der Wiederauflagen im Serienprogramm aufgenommen.

Ein alter Bekannter der Wiederauflagen ist der U411, die bisherigen Wiederauflagen im Serienprogramm sind allerdings nur noch antiquarisch zu erwerben. Erneut ist er daher zurück, diesmal im schlichten silbergrau der Schweizer Armee. Das Modell nach ausländischem Vorbild wird durch ein Auftragsmodell des Händlers Modellauto Porzel möglich, der sich den Unimog zum anstehenden 50. Geburtstag im nächsten Jahr fünfhundertfach zum landwirtschaftlichen Helfer gestalten lässt. Mit Schlepprechen und Mähbalken wird der Unimog ab Anfang November auf Ballonreifen zu den Sammlern rollen. Erstmals ist die Pritscheneinlage bei dem farblich zeitgenössisch gestalteten Modell rot ausgeführt.

Das Thema Landwirtschaft spielt bei WIKING eine immer bedeutendere Rolle. Nicht nur im Maßstab 1/87, sondern vor allem im Maßstab 1/32. Dort hat sich WIKING inzwischen als detailliertes Qualitätsprodukt etabliert. Fast 20 Modelle, Traktoren und Anhänger, umfasst das Programm inzwischen, und stetig kommen neue Modelle und Sondermodelle hinzu. Die Hersteller der Vorbilder haben die Marke als Partner für die Kundenbindung entdeckt.

Im Oktober verkaufte die Fa. Claas das neue Modell des Xerion 5000 im Maßstab 1/87 auf dem ZFL Bayerisches Zentral-Landwirtschaftsfest, weitere Modelle sind im Claas Shop verfügbar. Das gewaltige Modell mit vorbildgerecht drehbarer Fahrerkabine wird spätestens im Frühjahr 2013 im Serienprogramm erwartet. Im Maßstab 1/32 ist das Modell bereits seit Dezember 2010 verfügbar, für das ZLF, auf dem WIKING Aussteller war, hat WIKING ein Sondermodell in Schwarzhochglanz für sich selbst und einen gesuperten Axion 950 in Schmutzoptik für Claas aufgelegt. Und die nächste Neuheit für Claas steht schon in den Startlöchern. Im April 2013 beginnt der Verkauf der neuen Ballenpresse Claas Rollant 455 Uniwrap im Shop des Unternehmens, eine Formneuheit bei WIKING.

Überraschend erscheint solch eine WIKING-Formneuheit im November nach Vorbild des Rübenladers von ROPA. Zunächst limitiert auf 2.222 Exemplare wird bei einer Hausmesse der neue selbstfahrende Reinigungslader euro-Maus 4 verkauft. Mit der Serienauslieferung ist ebenfalls im Frühjahr 2013 zu rechnen. Das beeindruckend große Modell ist, wie die anderen großen WIKING-Modelle auch, vielfach beweglich und lässt sich so gut in Szene setzen. Wer auf der Homepage von ROPA ein wenig stöbert, findet dort auch einen Rübenmietenplan. Verkleinert auf den Maßstab 1/32 kann der Modellbauer sogar den originalgetreuen Arbeitsbereich des Laders nachbauen. Den zur Szenerie passenden - und recht detaillierten - Rübenroder euroTiger von ROPA gibt es übrigens bei SIKU.

Neben den gewaltigen Erntehelfern der Jetztzeit wirken die Landmaschinen der 50er Jahre eher zierlich. Ein solches Exemplar hat der Veranstalter der Traktorado in Husum fertigen lassen. In zwei Varianten erschien Mitte Oktober der Lanz Bulldog Ableger Ursus 45 mit dem neuen schwarzen Schutzdach. Mit klassischer WIKING-Lanz oder Gummibereifung rollte der polnische Nachbau der Nachkriegszeit in jeweils 500er Auflage an die Nordsee. Der Traktor ist ca. resedagrün und mit einem silbernem Fahrgestell, Leuchten und Auspuff ausgestattet. Die Scheinwerfer sind gelb bemalt. Vorbildgerecht ist die Typenbezeichnung an der Front und auf den Abdeckungen der Transmissionsräder aufgedruckt.

In Sachen Modellgestaltung hat der Lanz riesige Sprünge hingelegt. Mit Dach, fein gedruckten Typenbezeichnungen und einem zierlicheren Zughaken ist er auch nach fast 40 Jahren ein

schmuckes Modell. Das rote Serienmodell von 1992 wirkt neben den heutigen Lanz-Modellen wie ein Fahrzeug aus dem Schoko-Ei mit Überraschung. Schrille Farbe, wenig Bezug zum Vorbild.

Vor 20 Jahren gab es aber auch Modelle mit aktuellem Vorbildbezug, dargeboten in nur zwei statt sechs Neuheitenauslieferungen, eine im Frühjahr und eine im Herbst 1992. Modellpflegen passierten einfach so, ohne dass diese wie heute angekündigt wurden. Da war jede Sortimentsnachbestellung des Fachhändlers eine Überraschungsfeier.

Mit dem MB 500 SL und dem Ferrari 348 TS prägen zwei Sportwagen das zweite Neuheitenblatt. Erstmals wird ein italienischer Sportwagen in das Programm bei WIKING aufgenommen und der MB L 6600 beginnt sein Klassikerleben als Pritschenlastwagen. Ganz auf der Höhe der Zeit war der MAN D 89 Doppeldeck-Bus der Berliner Verkehrsbetriebe. Er prägte das Straßenbild der Jahre um die Wiedervereinigung Deutschlands, war einer der Wegbegleiter vieler Touristen, die das erste Mal den anderen, fremden Teil der einst geteilten Stadt entdecken wollten.

Auch immer noch etwas befremdend ist die Verpackung der neuen Modelle. In einer weißen Kartonschubschachtel mit Klarsichtfenster werden die Neuheiten ausgeliefert. Als Reaktion auf die Einführung des grünen Punktes wurde eine neue, wiederverwertbare Verpackung entwickelt. Schon bald folgte wieder die Klarsichtverpackung, dieses Mal mit Papiereinleger. Der Kunde zahlt und dankt es. Die Papierverpackung war zu instabil für die fragiler werdenden Modelle, allzu oft waren die Modelle beschädigt. Den VW Passat (B3) Variant als Pannenhelfer hat WIKING damals direkt mitgeliefert. Dieses Jahr steht der VW T5 GP Bus im Dienst der Gelben Engel, womit sich der Kreis wieder einmal schließt.

Frohes Sammeln!

*Aktuelle Informationen zu Neuheiten findet der interessierte Sammler im Neuheiten-Ticker auf [www.wiking-fan.de](http://www.wiking-fan.de)*



## Leserbrief

Hallo zusammen,

erstmal ein dickes Lob an Euch für diese Online-Zeitschrift, die unter Anderem auch ein Grund war mich wieder mehr mit meinen "Wikingern" zu beschäftigen, meine Domäne ist sonst die Eisenbahn/Modelleisenbahn - die mich in den Anfängen zu Wiking geführt hat.

Besonders die beiden Artikel "Wohin läuft der Sammlermarkt" und "Ich verliere die Lust..." beschreiben sehr treffend die momentane Situation.

Die Überalterung ist ja in vielen Hobbys zu finden, sei es, weil immer weniger Kinder geboren werden oder die Hobbys nicht mehr interessant für die Jugend sind. Gibt es noch Zinnfigurensammler? Auch wer mal zufällig auf eine Münz-/Briefmarkenbörse gerät, merkt schnell, dass Angebot und Nachfrage stark auseinander gehen und sich fast nur Menschen jenseits der 60 dort tummeln. Der Modellmarkt ist aber auch schon auf dem Weg dorthin, damit müssen wir uns abfinden.

Es scheint aber noch Potential da zu sein, sonst würden ja Modelle - wie im zweiten Artikel beschrieben - nicht für so viele Euros ersteigert werden. Vielleicht sind sich die Bieter ja auch bewusst, dass es diese Modelle so nicht gab und sie deshalb "relativ" einzigartig sind und so den hohen Preis erzielen.

Im Gegensatz zum Verfasser des Artikels finde ich die Entwicklung bei den Internet-Auktionshäusern interessant, vielleicht weil ich kein Interesse an Werbemodellen habe und Farbumbauten immer wieder schön sind - allerdings sollten veränderte Modelle auch als solche beschrieben werden. Vielleicht nichts für Wiking-Puristen!?

Naja, und "Schrott" als vermeintliche Top-Ware wurde schon immer angeboten und auch schöne Modelle für kleines Geld ersteigert. Das muss man wissen, sonst sind doch die Händler vor Ort bzw. die Wiking-Auktionshäuser 1.Wahl.

Meine Meinung.

Freundliche Grüße

Tjark Behr

---

## 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](mailto:redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de)

***An dieser Ausgabe haben - in alphabetischer Reihenfolge - auf vielfältige Art und Weise mitgewirkt:***

Hansjörg Baumann  
Martin Böhne  
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!**