



# Wiking Sammler Netzwerk

Die Online-Zeitschrift

Ausgabe 18

Mai 2013

---

## In dieser Ausgabe:

Editorial	Seite	2
Die unverglasten Mercedes-Benz 300 SL in Farbe und Breitwand	Seite	3
Das Märchen vom Seitenstapler	Seite	9
Das Salz in der Wiking-Suppe	Seite	14
Modellchronik Audi 80	Seite	16
Die United States, zum Dritten	Seite	21
Rudis Neuheitenschau	Seite	24
Impressum	Seite	27



## Editorial

Liebe Wiking-Sammler, liebe Leser,

mit der 18. Ausgabe kehren nun auch wieder die Wiking-Schiffe (oder, wie der leidenschaftliche Sammler sagt: Die „Schiffchen“) in unsere PDF-Postille zurück. Darüber hinaus bietet sie einen weiteren Artikel über die unverglasten Mercedes-PKW, den Audi 80 aus neuerer Zeit und – für die Träumer unter uns – ein Was-wäre-wenn-Märchen. Selbstverständlich fehlen auch Rudis Neuheitenschau und der weibliche Blick auf die Sammlerwelt nicht, ohne den wir uns unsere Zeitschrift schon gar nicht mehr vorstellen können – das „Salz in der Suppe“ eben!

Das Thema „Fälschungen“, das uns hier oft und stark beschäftigt hat, ruht zurzeit innerhalb der Sammlerszene, bedingt durch einige Aktionen von Sammlern und auch einer speziellen Aktion der Firma Wiking in Lüdenscheid. Aber wie lange? Machen wir uns bitte keine Hoffnungen: Irgendwann holt es uns wieder ein, irgendwann wird es von vorn beginnen. Dann werden wir wieder berichten (müssen).

Bis dahin wünschen wir allerdings allen Lesern einen entspannten und fälschungssicheren Frühsommer!

Hier 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 SL in Farbe und Breitwand

von Gregor Gerlach (Text und Fotos)



Der SL im Vordergrund des Bildes ist meiner. Gut, das mögen die anderen hier gezeigten Modelle im juristischen Sinne auch sein, aber darum geht es ausnahmsweise nicht. Diesen Dunkelgraublauen habe ich von meinem älteren Bruder übernommen, der wiederum der Erstbespieler des Modells war. Das Daimlerchen ist somit seit fast 60 Jahren in Familienbesitz, so etwas verbindet natürlich in besonderer Form.

Wirklich geholfen hat es dem Modell allerdings nicht, wie der geneigte Leser auf dem Bild recht klar erkennen kann, selbst als ‚gut bis sehr gut‘ ginge es bei einer Spontan-Vermarktung kaum mehr durch.

Trotzdem hat das Daimlerchen noch richtig Glück gehabt, denn in meiner Kindheit fand ich den unverglasten SL eigentlich nie sonderlich begehrenswert. Die Modelle, die mir damals richtig gut gefallen haben wie beispielsweise das 220er Cabrio, haben bis auf ganz wenige Ausnahmen die ihnen entgegengebrachte geballte Zuneigung nicht überlebt.

### Wo gibt es denn so was?

Als mir das Modell übereignet wurde, hatte ich noch nie einen 300SL in Natura gesehen, Köln ist eben nicht Hollywood. Und wer damals am Rhein überhaupt so viel Geld für ein Auto ausgeben konnte, hat sich eher für etwas Praktischeres entschieden als einen Zweisitzer mit Gitterrohrrahmen, der einem keine Chance ließ, ohne einen schwarzen Gürtel in Hatha-Yoga auch nur halbwegs elegant rein oder raus zu kommen. Und dann noch die Farben der Modelle, grundgütiger Himmel, was für ein Desaster. Ein staatstragender 300 in Mittelgrau mag ja noch angehen, aber ein Sportwagen?

Sogar die Cadillacs von Elvis Mutter waren damals schon rosa oder türkis, Farben der Freude und der Lebenslust, die bei Wiking leider den nachfolgenden, verglasten 300SL vorbehalten waren.

Die unverglasten 300SL waren für mich immer irgendwie Stiefkinder und sind es über Jahrzehnte geblieben. Bis ich sie endlich wieder ausgepackt habe, um diese Zeilen zu schreiben. Dabei hat sich dann herausgestellt, dass es alles noch viel, viel schlimmer ist als bei den anderen Unverglasten. Denn bei (gutem) Licht betrachtet, sind sich die Grauen und die Roten viel ähnlicher, als es dem Sammler wirklich lieb sein kann.

Vielleicht werde ich ja langsam alt, aber vor fünf Minuten waren die Roten noch klar unterscheidbar, jetzt sehen sie gleich aus und was in einer halben Stunde sein wird, weiß nur der Himmel.

Ich klassifiziere bislang still und zufrieden nach dem GK und werde das auch weiter tun, muss nun aber zum wiederholten Mal erkennen, dass am Ende CS am handhabbarsten ist.

Nebenstehend auf Standard-Grau einmal das, was ich mehr oder minder begründet für braunrot (links) und weinrot (rechts) halte. Alles klar?



Auch bei mäßigem Licht und unabhängig von der Tagesform wirklich eindeutig(!) unterscheidbar sind nur die Blauen, hier hellazurblau (links) und dunkelgraublau (rechts) auf der Graukarte.



## Die Modelle

Wie bereits eindrücklich dargelegt wird es bei den Farben ganz schnell hinten höher als vorne, wenn man nicht wie ein Schießhund aufpasst.

Sowohl der GK als auch Herr Maerker haben wieder sehr interessante Farben zu bieten, die ich allerdings trotz Jahrzehnte währender Anstrengungen nie zu Gesicht bekommen habe. Falls ein Mitsammler mehr Glück als ich hatte, bitte ich wie immer in solchen Fällen freundlichst um eine kurze Nachricht an [gregor-g@netcologne.de](mailto:gregor-g@netcologne.de)  
Vielen Dank!

### 230-1-a – blassrot

Direkt mit diesem ersten Eintrag steht der GK völlig allein. Leider habe ich blassrot nicht in der Farbkarte gefunden, ansonsten hätte man ja mutmaßen können, ob es sich vielleicht um einen Weinroten mit Sonnenbrand handelt.



### **230-1-b – hellazurblau**

Dieses Modell ist sowohl dem GK als auch Herrn Maerker als hellazurblau bekannt. Soweit ich es erkennen kann, stimmt die Bezeichnung mit der festgestellten Farbe überein.



### **230-1-c – dunkelgraublau**

Auch hier gibt es eigentlich eine völlige Übereinstimmung der Chronisten, wenn man von kleinen Schwächen absieht. So ist das Modell bei Herrn Maerker hellgraublau, in CS wiederum gibt es ja keinen Hellazurblauen, dafür aber einen Mattgraublauen (127-1-B) und einen Dunkelgraublauen (127-1-C). Ich persönlich finde zwar hellazurblau und dunkelgraublau passender, will aber nicht darauf beharren.



### **230-1-d – dunkelmaigrün**

Dieses Modell ist sowohl zweifelsfrei existent als auch richtig beschrieben. Es findet sich im GK und bei CS (127-1D), einzig Herr Maerker kennt es nicht.

Bevor der Sammler auf falsche Gedanken kommt, dunkelmaigrün ist in der freien Wildbahn in mehreren Schattierungen präsent, die zwar mal etwas heller oder dunkler, aber immer eindeutig dunkelmaigrün sind.

### **230-1-e – resedagrün**

Vielleicht hat der GK ja Recht und es gibt ein solches Modell, ich jedenfalls habe es noch nicht gefunden. Da hilft es auch nicht, dass Herr Maerker direkt noch einen draufsetzt und höchst akkurat zwischen Resedagrün und ‚Dunkler als Resedagrün‘ unterscheidet.

Vielleicht ist da ja dann auch der Dunkelmaigrüne drin, die Farbkarte könnte es mit ein wenig Toleranz sogar hergeben.





#### **230-1-f – braunrot**

Der GK führt das Modell auf und auch ich persönlich glaube, es zu kennen. Direkt dahinter hört die Fangemeinde für den Braunroten aber sofort auf, weder CS noch Herr Maerker wollen etwas über ihn wissen.



#### **230-1-g – staubgrau**

Hier ist es wie bei dem 230-1-f auch, der GK führt ihn auf und ich glaube auch, so was in der Schublade zu haben. Herr Maerker zumindest kennt ein mausgraues Modell, ob das übersetzt nun staub- oder basaltgrau ist, lassen wir einfach mal dahingestellt.



#### **230-1-h – weinrot**

Bei diesem Modell sind zumindest der GK, CS (127-1-A) und ich einig. Herr Maerker kennt ein purpurrotes Modell, damit ist wohl dieses gemeint. Ob das Modell nun tatsächlich wein- oder braunrot ist, möchte ich nicht diskutieren.

Das Zerreiben solcher Themen macht mich persönlich nicht glücklich. Wesentlich interessanter finde ich da die Frage, wieso das Modell, das ich für 230-1-f halte, geriffelte Räder hat und dieses hier nicht.



#### **230-1-i – basaltgrau**

Hier nochmals die Rot-Problematik, diesmal allerdings in Grau. Immerhin, das Basaltgrau wenigstens ist ziemlich sicher, da sind sich sogar der GK und CS (127-1-E) einig.

Wer bei den unverglasten 300 SL wirklich auf Nummer Sicher gehen will, macht sich nach meinem Dafürhalten am besten die Sicht von CS zu Eigen, alles andere kann in einem ziemlichen Desaster enden. Sicher belegbar ist eigentlich nur, dass es zwei wirklich klar unterscheidbare Blautöne und rote, grüne und graue Modelle sowohl in ‚heller als‘ als auch in ‚dunkler als‘ gibt, die man mit etwas Phantasie auch für die eine oder andere Farbe halten könnte.

## Das Vorbild

Neulich an einem völlig überfüllten Straßenrand in Norditalien, im Dämmerlicht fahren zur besten Stoßzeit Hunderte historischer oder einfach nur extrem seltener Fahrzeuge Richtung Ferrara. In dieser Gemengelage der 1000 Miglia, in der selbst Vorkriegs-Bentleys und Ferrari-Prototypen nicht mehr wirklich auffallen, kann man trotzdem noch staunen.

Plötzlich blubbert irgendwas im dreistelligen Umdrehungsbereich sanft, aber unüberhörbar rum, wie es nur Achtzylinder jenseits der Fünf-Liter-Grenze können, um mit ein wenig mehr Gas unvermittelt loszubrüllen und ab zirka 3000 Touren ohne jegliche Verzögerung in ein bestialisches Fauchen überzugehen, das schlicht nicht von dieser Welt ist.

Sogar der neben mir stehende Sportsfreund, der selbst mit einem modernen und doppelt geladenen Maserati zu dem Schauspiel angereist ist, erkennt neidlos an, dass man nun ins Bett gehen könne, da man ja alles gehört habe und auch die nächsten Jahrhunderte nichts mehr kommen könne. Keiner der wenigen Menschen, die je dieses Geräusch in freier Wildbahn vernommen haben, wird den Klang je vergessen!

Die Laute würde man in purer Hilflosigkeit vielleicht mit einem interstellaren Abfangjäger aus dem späten 24sten Jahrhundert assoziieren, aber keinesfalls mit einem Räderträger. Trotzdem is es einer, wir sprechen über einen McLaren SLR. So wie dieses Ungetüm heute wird wohl Mitte der Fünfziger Jahre des letzten Jahrhunderts der 300SL gewirkt haben.



Lange Rede, kurzer Sinn, der 300 SuperLeicht war zu seiner Entstehungszeit eher ein Schatten, ein Mythos, vielleicht auch ein Versprechen. Eins war er allerdings nie, nämlich automobile Realität für ganz normale Großverdiener und auch nichts, was sich einfach so auf der Straße fand.

Ich selbst habe meinen ersten Wagen 198 Mitte der Sechziger Jahre in St. Moritz gesehen, und selbst das war ein Roadster, der erste echte Flügeltürer hat mich noch ein paar Jahrzehnte warten lassen, bis die Oldtimerveranstaltungen breitflächig aufkamen. Dort findet



man sie heute fast im Dutzend, was den Jüngeren unter uns einen völlig falschen Eindruck vermitteln könnte. Die Kisten waren nie häufig, aber im Gegensatz zu ihren proletarischen Brüdern sterben sie einfach nicht. Keins dieser Autos war je so wrackig, dass sich nicht eine mitfühlende Seele gefunden hätte, die es vor der Schrottpresse bewahrt hat. So sind sie alle noch da und gelegentlich haben sie sogar noch Auslauf. Und genau dafür sind sie ja auch gemacht worden, also eigentlich ...

Im Jahre 1951 entschied das Haus Mercedes-Benz, wieder an Rennveranstaltungen teilzunehmen. Bereits 1952 sorgte der Wagen 194 für Erfolge rund um den Erdball. Um diese Erfolge auch monetär umsetzen zu können, wurde auf sanften Druck des US-amerikanischen Importeurs der Wagen 198 geschaffen, der dann von 1954 bis 1957 als Flügeltüren-Coupé, also der Vorlage für dieses Wiking-Modell, produziert wurde.

Neben den Flügeltüren ist der Gitterrohrrahmen für ein Straßenfahrzeug ausgesprochen bemerkenswert, da er die Alltagstauglichkeit allein durch die damit verbundene Breite der Türschweller doch erheblich einschränkt. Dies ist auf dem unten stehenden Bild recht gut zu erkennen, im Vordergrund sieht man den Motor in Original-Einbaustellung. Die ist nämlich schräg, um 45° nach links geneigt, um präzise zu sein. Das war nötig, um einen solch flachen Vorderwagen überhaupt bauen zu können.



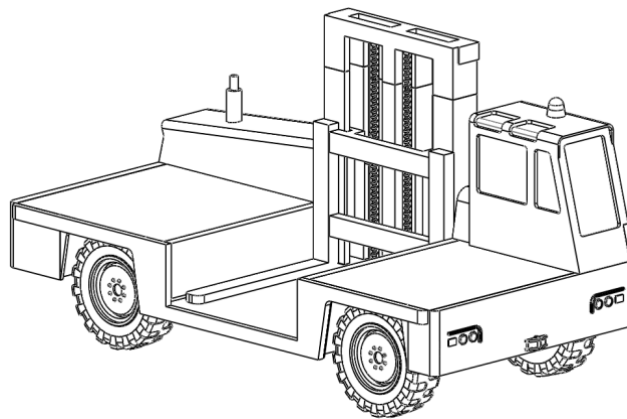
Gut zu erkennen ist hier auch, was den 300 SL für weniger Technikbegeisterte auszeichnete: wir sehen eins der schönsten Hinterteile der gesamten Automobilgeschichte. Insgesamt ist der 300 SL einer der ganz großen automobilen Würfe des 20sten Jahrhunderts und es ist kein Wunder, dass allein Wiking insgesamt 4 verschiedene Modelle davon aufgelegt hat. So konnte sich wenigstens wirklich jeder seinen automobilen Traum erfüllen, und sei es auch nur ein bisschen. Immerhin!



## Das Märchen vom Seitenstapler

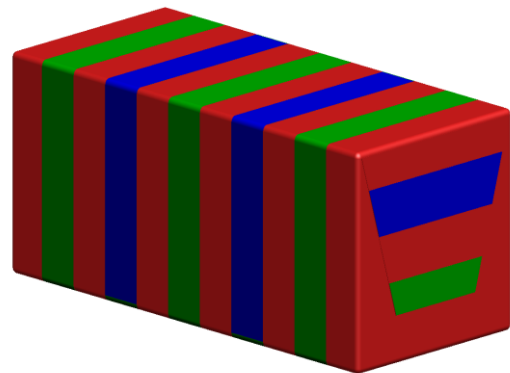
*von Stephan Bleil (Text und Grafik)*

Als mich meine Eltern im Frühjahr 1971 fragten, was ich mir denn zu meinem bald anstehenden Geburtstag wünschen würde, war der erste Gedanke an den kurz zuvor im Wiking-Neuheitenblatt unter der Artikelnummer 68b angekündigten Seitenstapler.

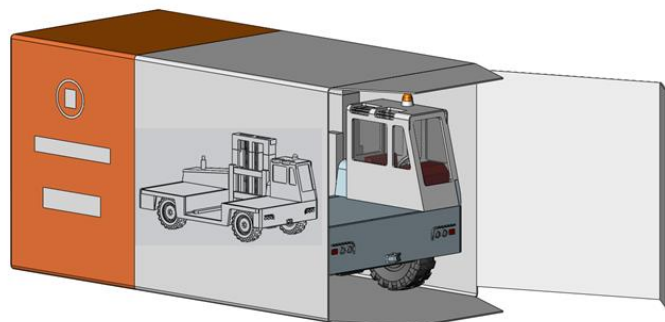


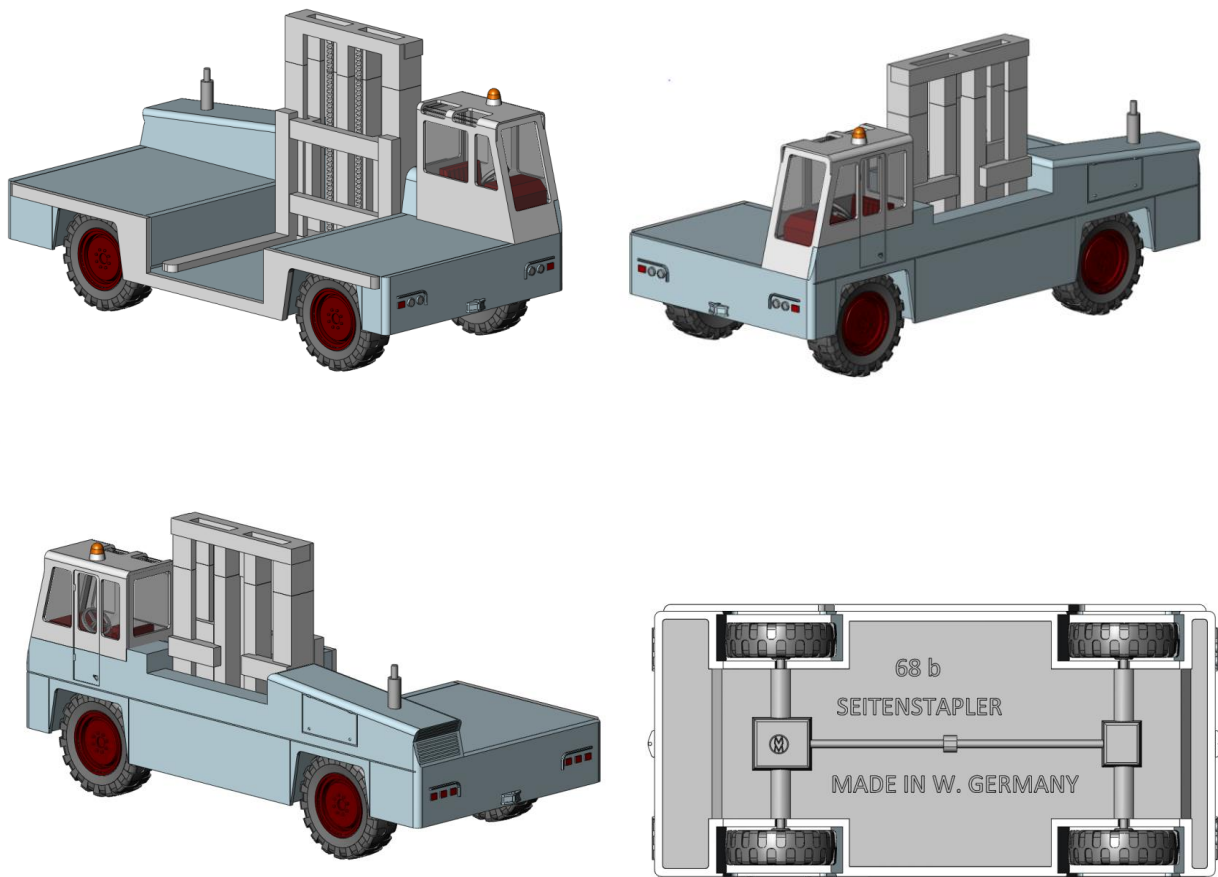
**68b - Seitenstapler - ... 3,20**

Tatsächlich lag an meinem Geburtstag morgens auf dem Geburtstagstisch dann ein Päckchen, welches von der Form und Größe her passte:



Dieses Geschenk habe ich natürlich als erstes geöffnet. In der damals üblichen Karton-Umverpackung fand sich das gewünschte Modell in den Farben Graublau/Perlweiß.





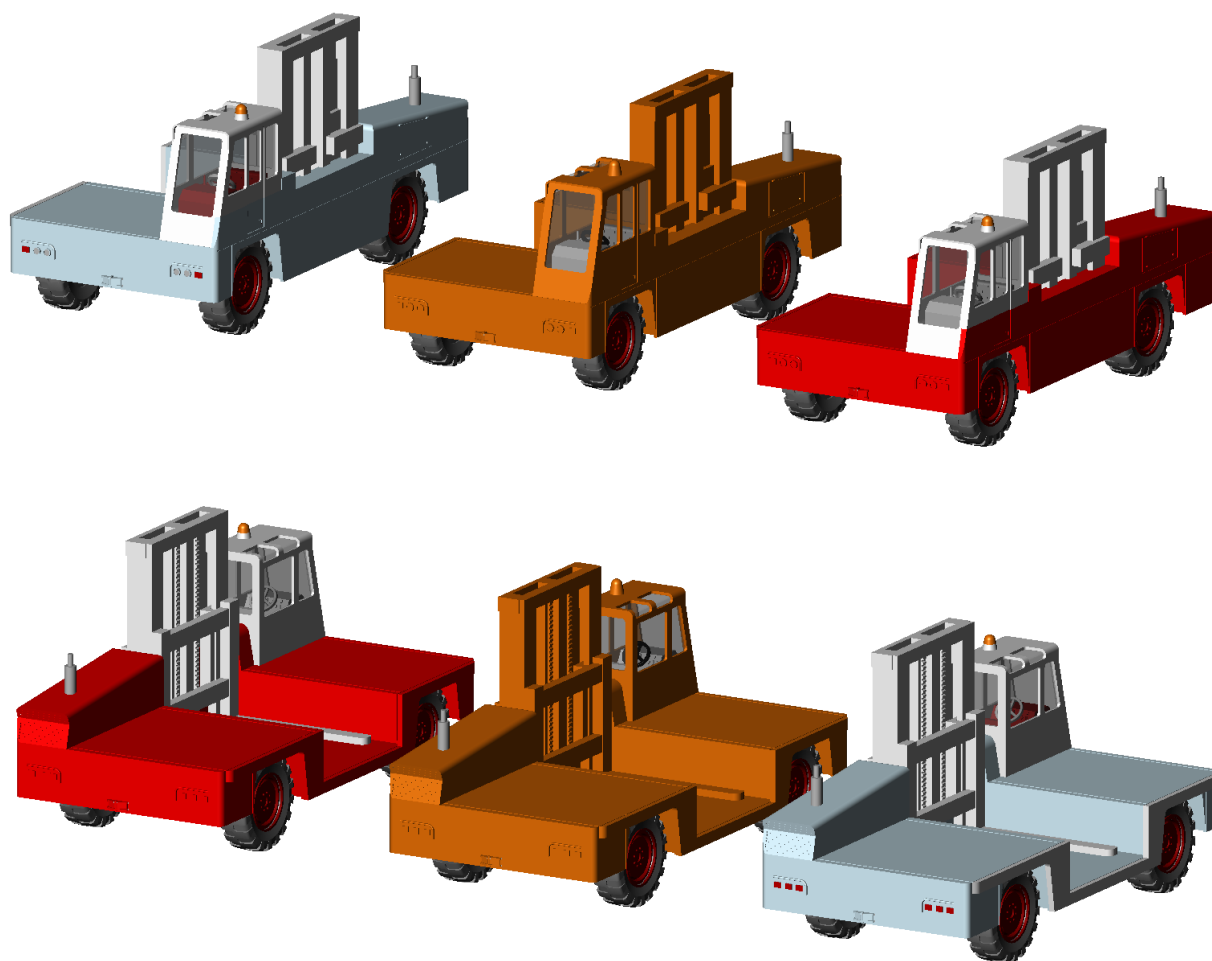
Wie Ihr Euch denken könnt, habe ich an diesem Tag wenig vom Schulunterricht mitbekommen und konnte es gar nicht erwarten, wieder zu Hause zu sein, um mit meinem neuen Seitenstapler zu spielen.

Zu Hause wurden dann schnell einige Märklin-Gleise verlegt und los ging es. Es wurden an diesem Nachmittag vermutlich einige hundert Container von Wiking-Containersattelzügen auf Märklin-Waggons und wieder zurück verfrachtet.

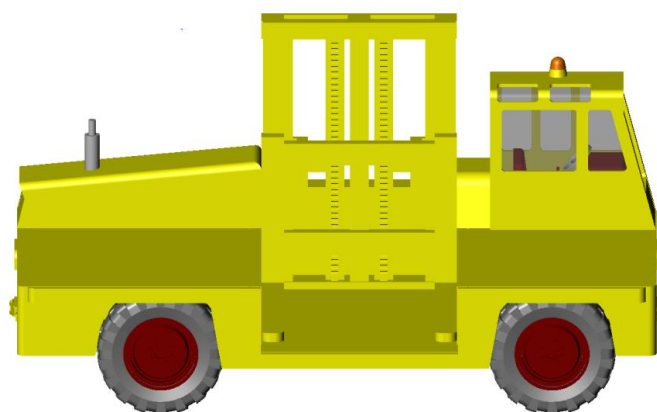


Mein erster Seitenstapler hat die Zeiten leider nicht überlebt. Mit Erreichen des Teenager-Alters verliert sich seine Spur.

Heute habe ich dennoch alle drei bisher erschienenen Farbvarianten (graublau/perlweiß, lehm Braun und rot/perlweiß) in meiner Sammlung.



Besonders freue ich mich auf die für Juni angekündigte Neuauflage in Gelb, handelt es sich doch beim Seitenstapler um eines meiner Lieblingsmodelle.



**0268 01 Seitenstapler**  
**UVP 21,99 €**



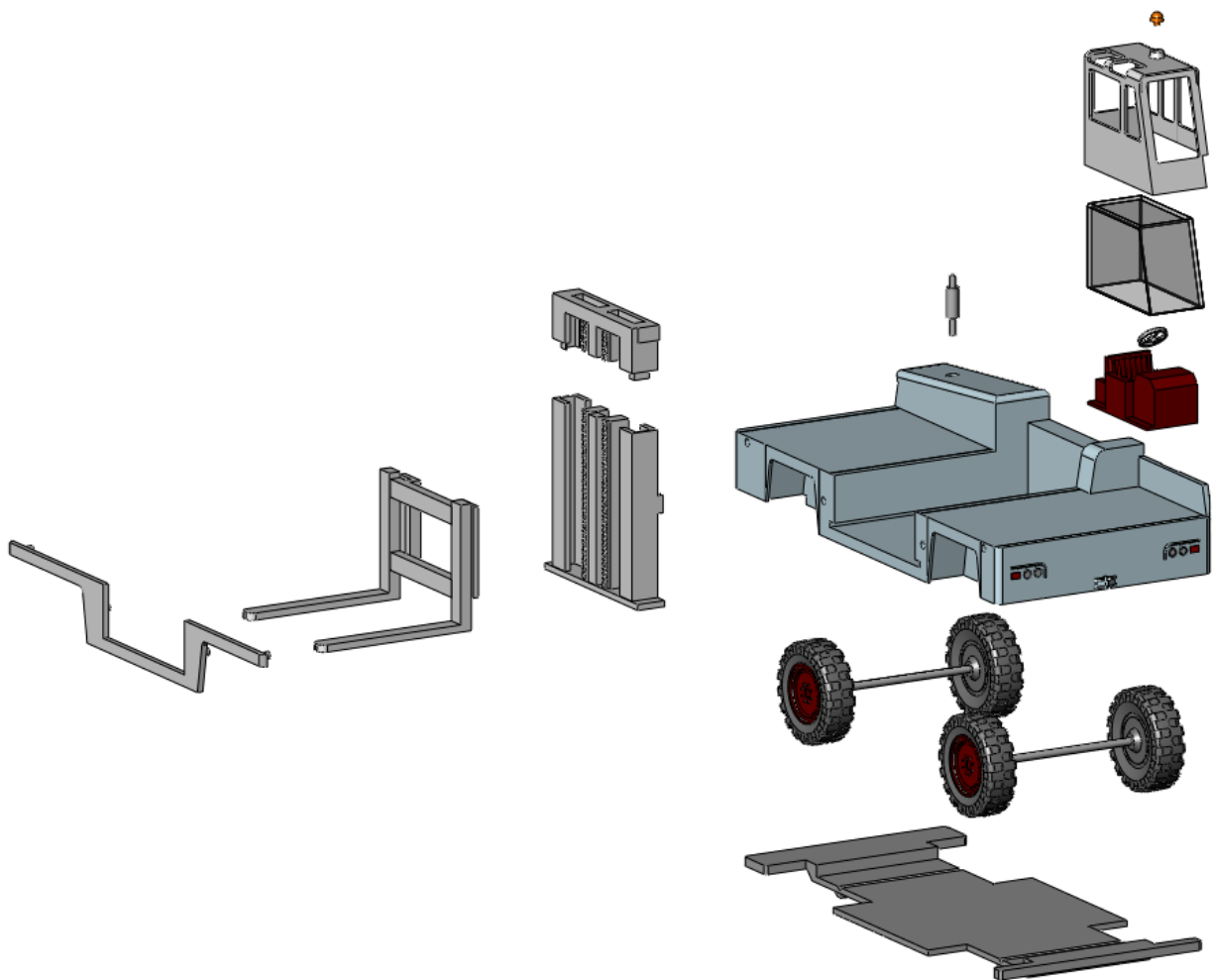
### **Wissenswertes**

Das erste Muster des Seitenstaplers wurde Anfang 1969 in Zusammenarbeit mit einem bekannten Hersteller für Hubfahrzeuge innerhalb einer Woche erstellt und befindet sich heute bekanntermaßen in der SIKU/Wiking-Modellwelt in Lüdenscheid.

Man bediente sich der vorhandenen Räder und Achsen des Kaelble-Muldenkipper, der Auspuff wurde der Gmeinder-Kaelble PR 610 Planierraupe entliehen, das Gelblicht sowie das Lenkrad waren im Baukasten vorhanden.

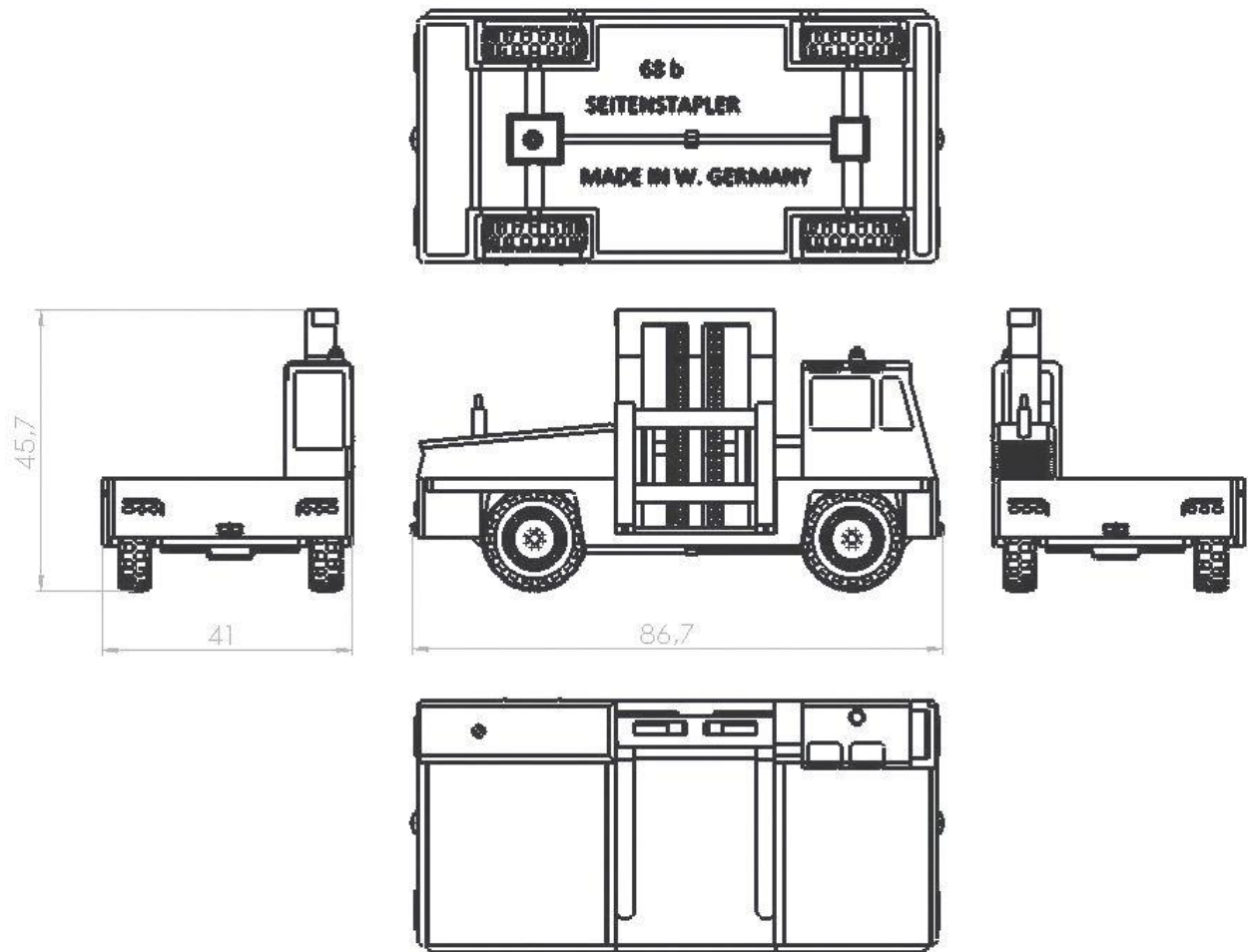
Somit mussten das Chassis, die Bodenplatte, das Führerhaus samt Inneneinrichtung und Verglasung, das seitliche Abdeckblech sowie die dreiteilige Hubeinrichtung neu erstellt werden.

Hier eine Explosionsskizze anhand derer die Einzelteile ersichtlich werden:



Interessanterweise finden sich die Aussparungen an den Containern, in welche die Gabeln des Seitenstaplers eingreifen, ebenfalls ab 1969. Hier wurde also schon konsequent in Richtung Ausbau des Containerbetriebs weitergedacht.

Die Fertigung der benötigten Spritzgussformen nahm dann jedoch etwas mehr als ein Jahr in Anspruch. Die für 1970 geplante Neuheitenvorstellung wurde daher kurzfristig auf das Jahr 1971 verschoben, die Auslieferung an den Fachhandel fand Anfang Mai statt.



Ansichten und Maße

### **Schlussbemerkung**

Leider ist diese Geschichte nur meiner Fantasie entsprungen, sie ist, wie der Titel schon sagt, nur ein Märchen. Mir wäre es allerdings lieber, wenn das Modell damals wirklich in die Serie umgesetzt worden wäre.

Und hier findet sich auch der Hintergrund, warum das 3D-Modell, aus dem die obigen Bilder generiert wurden, entstanden ist: Das Bild des Seitenstaplers im Biene-Buch „Kleine Autos, große Liebe“ hat mich von Anfang an fasziniert und nicht mehr losgelassen.

Ich hätte dieses Modell sehr gern mal in meinen Händen gehalten.

Ich hoffe, es hat Euch dennoch gefallen.

Vielen Dank an alle, die mich bei der Realisierung unterstützt haben.

## Das Salz in der Wiking-Suppe

**entdeckt Kerstin Gerlach**

Morgen Abend ist es so weit. Wir sind zu einer Party eingeladen, und wie jede Frau auf diesem Planeten beschäftigt mich schon seit Tagen die Frage, was ich anziehen soll. Der Blick auf die Wettervorhersage war nicht wirklich hilfreich; es könnte regnen, muss aber nicht, Temperaturen so lala. Mit entschlossenem Griff hole ich ein Kleid aus dem Schrank und hänge es an die Tür. Das war die Pflicht, jetzt kommt die Kür.

Wäre doch nett, wenn ich mit meinem Mann irgendwie farblich harmonieren würde, fällt mir ein. In der Absicht, ihn nach der Wahl seiner Krawatte für den morgigen Abend zu fragen, will ich das Arbeitszimmer betreten, bleibe aber im Türrahmen stehen, als ich ihn konzentriert über die Tischplatte des Schreibtisches gebeugt stehen sehe. Darauf befinden sich einige Wiking-Modellautos. Ach ja, die Planung für das neue Diorama befindet sich in der heißen Phase.

Genau wie ich mein Kleid hat er die Autos als Basics schon ausgewählt, scheint aber ebenfalls noch nicht fertig zu sein. Daneben stehen und liegen zahlreiche Kleinteile, von denen ich einige beim genaueren Hinsehen als Fußgänger, Radfahrer und Bogenlampen identifizieren kann. Die Teile werden ausgetauscht, um einige Millimeter verschoben, wieder verworfen, neu arrangiert, und jedes Mal ergibt sich ein anderes Bild. Die Aussage der dargestellten Szene scheint sich mit der Veränderung dieser kleinen Accessoires zu ändern. Sind sie tatsächlich so wichtig für den Gesamteindruck?

Das Wort *Accessoire* (französisch für zusätzlich, nebensächlich) ist ein altfranzösisches Lehnwort in der deutschen Sprache. Ursprünglich geht es auf das lateinische Verb *accedere* (*ad-cedere*) bzw. dessen Stammform *accessus* (*hinzugekommen, dazugetreten*) zurück. Die wörtliche Übersetzung ist daher also tatsächlich Zubehör oder Beiwerk. Hauptsächlich wird die Bezeichnung *Accessoire* seit dem 20. Jahrhundert als Sammelbegriff für funktionales und dekoratives modisches Beiwerk historischer und zeitgenössischer Kleidung, wie beispielsweise Hüte, Gürtel, Handschuhe, Fächer, Schirme, Taschen, Tücher und Schmuck verwendet.

Ich traue mich dann doch zu fragen: „Was sind denn das für niedliche kleine Dinger, Schatz?“ „Das sind Zubehör-Teile“ erhalte ich zur Antwort. Bingo! Weil die Accessoires, äh ich meine natürlich Zubehör-Teile weiterhin munter ihre Plätze tauschen, ziehe ich mich wieder zurück.

Wenn Zubehör in der Wiking-Welt die gleiche Bedeutung wie in der Modewelt hat, dann ist das tatsächlich in seiner Bedeutung nicht zu unterschätzen. Ein anderes Tuch, ein neuer Gürtel oder der Wechsel einer Handtasche können bekanntermaßen aus demselben Hosenanzug entweder einen chicen Partydress oder ein seriöses businessstaugliches Outfit machen.

Ganz sicher bin ich mir in meiner Bewertung noch nicht, aber es gibt ein aus weiblicher Sicht untrügliches Indiz: Accessoires können sehr viel teurer sein als die Kleidung, zu der sie getragen werden.

Also schnappe ich mir den Laptop und mache zwecks weiterer Recherche einen Ausflug ins Internet. Dort finde ich heraus, dass diese Kosten-Einschätzung tatsächlich auch für Wiking-Zubehör zutrifft. Während ein Cabrio-Fahrer schon für einen Neupreis von 6,40 € zu haben ist und ein Rundballen grün für 3,85 € geradezu verschenkt wird, bewegen sich gebrauchte Verkehrsampeln und Bogenlampen in Basaltgrau bei Ebay deutlich im zweistelligen Bereich. Radfahrer in meiner Lieblingsfarbe Blau sind glaubhaften Aussagen zufolge nicht nur sehr teuer, sondern praktisch auch gar nicht zu bekommen!

Ist der blaue Radfahrer also das Must-Have für ein gelungenes Diorama? Hetzt der Wiking-Sammler diesem kleinen Zubehör genauso atemlos hinterher wie seine Frau der Handtasche der neuen Saison? Während Designer Prominente oftmals kostenlos mit ihren Taschenkreationen ausstatten, um den Stücken so über die Fach- und Klatschpresse zu Ruhm und zum angestrebten „It-Bag-Status“ zu verhelfen, herrscht um eine Handtasche von



Hermès ein solcher Hype, dass keine Vorbestellungen für die Warteliste (!) mehr angenommen werden. Der blaue Radfahrer scheint dieses Schicksal der Unerreichbarkeit zu teilen.

Aber habe ich nicht schon einmal blaue Radfahrer in natura gesehen? Und zwar gleich mehrere in einer riesigen Gruppe anderer Radfahrer auf dem Sieger-Diorama des Jahres 2009 beim WTW-Treffen in Ratingen. Ach sooo, deshalb hat dieses Diorama damals gewonnen... besser späte Erkenntnis als gar keine.

Fest steht jedenfalls, dass das schönste Kleid und damit auch das tollste Modell ohne das passende Surrounding nicht wirklich zur Geltung kommen. Es fehlt einfach das gewisse Etwas. Jeder weiß, dass auch die besten Zutaten in einem exquisiten Gericht ohne Gewürze zubereitet ein wenig lasch und fad schmecken. Eine Prise Salz wirkt dann als natürlicher Geschmacksverstärker oft Wunder. Speisesalz ist schließlich nicht nur der am meisten konsumierte Mineralstoff in der menschlichen Ernährung, sondern spielt auch eine lebenswichtige Rolle für den Wasserhaushalt, das Nervensystem, die Verdauung und den Knochenaufbau.

Ich nehme mir deshalb ernsthaft vor,

- a) meine Accessoires für die morgige Party besonders sorgfältig auszuwählen,
- b) meinen Mann bei der Zusammenstellung und Platzierung des wichtigen Zubehörs nicht weiter zu stören und
- c) bei künftigen Wiking-Präsentationen ein wenig genauer auf das zu achten, was der Laie nur als nettes Beiwerk ansieht, was aber in Wirklichkeit nicht nur sehr teuer sein kann, sondern möglicherweise für das gesamte Arrangement genauso wichtig ist wie das Salz in der Suppe.



## Modellchronik Audi 80

von Frank Niester

Schon auf der Spielwarenmesse 1988 sowie im Neuheitenblatt des gleichen Jahres war vom Audi 80 ein Silberling (Handmuster) zu sehen.



13121 Audi 80

Ein Formendefekt zwang jedoch zur Rückstellung des Modells. Nachdem der Formendefekt nach intensiver Formenarbeit behoben wurde, kam im September 1989 die frohe Kunde, dass der Audi 80 doch noch kommt.

Ein willkommenes Präsent unterm Weihnachtsbaum. Schon mit den Weihnachtsneuheiten 1989 wurde der Audi 80, unter Nummer 13121 (4,75 DM), in Hellgrauweiß mit basaltgrauer Bodenplatte und Inneneinrichtung sowie Standarträdern mit Riffelkappen ausgeliefert.

Das Modell ist in Sandwichbauweise ausgeführt: Bodenplatte, untere Karosserie, Inneneinrichtung mit Stoßleisten und obere Karosserie sowie Verglasung (klartransparent).

Die Scheinwerfer mit Blinker, Rückleuchten und Kühlergrill sind separat eingesetzt. Die Scheinwerfer sind klartransparent, die Blinker und Rückleuchten sind rottransparent, der Kühler ist basaltgrau. Bodenprägung: Neues Wiking-Warenzeichen, Audi 80, Berlin-W, Germany.



Der erste Farbwechsel unter Nummer 12113 (5,25 DM) wurde im März 1991 beim Audi 80 vollzogen. Karosserie jetzt in Rot und Räder mit Riffelkappe.



Ich erinnere mich noch, wenn meine Mutter strickte und die Wolle nicht reichte, wurde ich zum Kurzwarenhändler geschickt um Wolle nachzuholen. Hierfür gab mir meine Mutter immer die Banderole mit der Seriennummer mit. Diese Seriennummer war wichtig, denn

sollte man ein Knäuel mit einer anderen Seriennummer (Nachproduktion) erwischen, waren beide zwar augenscheinlich gleicher Farbe, aber wenn die Wolle verstrickt war, sah man den Unterschied recht deutlich.

Was hat das mit dem Audi 80 von Wiking zu tun?

Es lässt sich hieraus ableiten, dass ein nachproduziertes Kunststoffgranulat in gleicher Farbe nie hundertprozentig gleich ist. So dürfte sich erklären, warum die letzte Produktion des Audi 80, Räder mit Riffelkappe, in einem etwas dunkleren Rot (dunkelrot) ausgeliefert worden ist.



Der Farbabweichung ist nur im direkten Vergleich zu erkennen. Die Farbdarstellung bei Foto, Monitor und Drucker sind für einen Vergleich ungeeignet.

Ende 1992, Anfang 1993 wurde der Audi 80 in Dunkelrot, ohne Vorankündigung mit BBS-Felgen und schwarzen Rädern ausgeliefert.

Hierzu mussten die Radausschnitte im Chassis für die deutlich breiteren Räder vergrößert werden. Das Foto zeigt links die Bodenplatte für Räder mit Riffelkappe, rechts die Bodenplatte für Räder mit BBS Felgen. Die Bodenplatte für BBS-Felgen ist zwischen den Rädern wesentlich schmaler. Bodenplatte und Inneneinrichtung sind basaltgrau.



Schon in April 1993, jetzt als Modellpflege unter Nummer 121 01 14 (5,80 DM) angekündigt, wurde die dunkelrote, durch eine gelbe Farbvariante (Karosserie) ersetzt. Die Bodenplatte und die Inneneinrichtung sowie der Kühler sind ab jetzt schwarz.





Im September 1994 bekam der Audi 80 eine dunkelultramarinblaue Karosserie.



Endgültiges Serienaus war 1995.

#### Preisentwicklung des Audi 80

Katalogjahr	Preisgruppe	Preis
1988* <sup>1</sup>	13	4,50
1989	13	4,75
1990	13	4,95
1991	13	5,25
1992	--	5,75
1993	14	5,80
1994	14	6,60
1995	14	6,60

Verschiedenen Klarsichtschachteln mit unterschiedlichen Aufklebern bzw. Einleger



\*<sup>1</sup> Nur angekündigt, erst 1989 ausgeliefert

#### Besonderheit

Bei Modellen dieser Produktionszeit wurden die Rückleuchten und Blinker eingefärbt, es handelt sich wohl um eine Lackschicht, die wohl eher eine Bemalung mit einem Folienstift zu sein scheint. Die Einfärbung der transparenten Rückleuchten ist (bei manchen Modellen?) extrem empfindlich und löst sich leicht ab/auf. Durch Benutzung von Reinigungsmitteln, der Fachhandel stellt hier eine Auswahl zur Verfügung, z.B. Bremsflüssigkeit oder Spiritus, kann es dazu kommen, dass sich die Rückleuchten und/oder Blinker komplett entfärben und glasklar sind. Man sollte mit diesen Mittelchen immer sehr vorsichtig umgehen, da auch der Kunststoff des Modells davon angegriffen werden kann.

Solche Modelle, die als Vorserien zum Verkauf angeboten werden, sind fragwürdig und auf Echtheit zu prüfen. Hier handelt es sich allenfalls um Kuriositäten.

Dieses Abfärben ist nicht nur beim Audi 80, sondern auch bei anderen Modellen aus dieser Produktionszeit bekannt, wie z.B. beim Mercedes 190, Mercedes 500SE, Mercedes 500SL, VW T4, sowie beim Golf Kabrio der Überrollbügel.

Hier allerdings sieht man originale Fehlproduktionen seitens Wiking: Karosserie jeweils dunkelrot, Bodenplatte, Inneneinrichtung und Kühler basaltgrau.



Die Farbangaben richten sich nach der Farbkarte zum Gelben Katalog. Was die Farbangaben der Bodenplatten anbelangt, bin ich mit dem Gelben Katalog konform. Die Wiking-Datenbank im Internet weicht hier jedoch ab, alle Bodenplatten und Inneneinrichtungen sind dort dunkelgrau.

### Pseudowerbemodelle<sup>\*2</sup>

Auch gab es zwei Pseudowerbemodelle vom Autohaus Pfeiffer, die auf den ersten Serienmodellen mit Riffelkappenrädern basieren. Es sind 2 Farben bekannt, hellgrauweiß mit schwarzem und rot mit weißem Aufdruck: VW-Logo, Audi-Logo und AUTO PFEIFFER. Verpackt in einer Klarsichtschachtel mit Pappeinleger. Der Pappeinleger hat vorn einen blauen Aufdruck „**V.A.G Auto Pfeiffer**“ und einen roten Aufdruck „**Mobilität ist Lebensqualität**“, Rückseite siehe Foto.



*\*2 Pseudowerbemodelle sind Serienmodelle, die für Werbezwecke, ohne Genehmigung seitens der Firma Wiking, von Dritt-Firmen bedruckt wurden.*

### Vorserienmodelle<sup>\*3</sup>

Es gibt eine Reihe von Vorserienmodelle wo man sich fragt wie diese die heiligen Hallen von Wiking verlassen konnten? Nachfolgend finden sich Fotos von solchen Vorserienmodellen. Dort, wo keine Fotos vorlagen, sind Links zu den Fotos in der Wiking-Datenbank im Internet angebracht.

Alle Vorserienmodelle haben die Bodenprägung: Modernes Wiking-Logo, Audi 80, Berlin-W, Germany. Die Bodenplatten, Inneneinrichtungen und Kühler sind basaltgrau. Die Radtypen der Vorserienmodelle sind den Fotos zu entnehmen.

#### Modell 1



#### Modell 2



#### Modell 3



#### Modell 4



Modell 5



Vergleich Modell 4 mit Modell 5



Modell 6



Modell 10

<http://www.wiking-datenbank.de/images/audi/80/121V-7-3.html>

Modell 7



Modell 9

<http://www.wiking-datenbank.de/images/audi/80/121V-7-2.html>

Modell 8



Vergleich Serie mit Modell 8



Modell 1: Karosserie oben gelb mit Melierungen\*<sup>4</sup>, Karosserieunterteil in Chassisfarbe.

Modell 2: Audi 80 Serienmodell grauweiß, aber der Kühlergrill ist bei diesem Modell noch nicht graviert, ohne Audi-Ringe. Der Kühlergrill wurde als Einzelteil ersteigert und dann in ein Serienmodell eingebaut.

Modell 3: Eine sehr frühe Vorserie, die Karosserie ist silbergrau/grauweiß. Das Oberteil ist noch ohne, B-Säulen, Fensterholme an Fronttüren, Scheibenwischer und auch die Außenspiegel fehlen noch.

Modell 4: Karosserie grauweiß mit roten Melierungen\*<sup>4,5</sup>, Blinker und Rücklichter rot.

Modell 5: Karosserie rubinrot mit Melierungen\*<sup>4</sup>, Blinker und Rücklichter rot.

Modell 6: Karosserie rubinrot, Blinker und Rücklichter rot.

Modell 7: Karosserie schwarz, Rücklichter und Blinker klartransparent.

Modell 8: Karosserie silbergrau, Blinker und Rücklichter rot.

Modell 9: Karosserie anthrazitgrau, Blinker und Rücklichter rot.

Modell 10: Karosserie rubinrot, Rücklichter und Blinker klartransparent.

\*<sup>3</sup> Vorserienmodelle sind Handmuster oder auch Probespritzungen und meistens Einzelstücke.

\*<sup>4</sup> Melierungen entstehen beim Farbwechsel. Die Spritzform wird so lange mit der neuen Farbe ausgespritzt bis keine andersfarbigen Einschlüsse mehr zu sehen sind. Diese Modellkomponenten werden in der Regel sofort wieder zu Granulat zermahlen. Ausnahmen bestätigen die Regel.

\*<sup>5</sup> Laut Wiking-Datenbank sind Modelle mit diversen Farbverläufen bekannt.



## Das Vorbild



Da die Karosserien feuerverzinkt wurden, sind mir diese beiden gut erhaltenen rostfreien Vorbilder vor die Linse gefahren.

*Bei Fehlern, Ergänzungen, oder für den Fall, dass jemand weitere unbekannte Varianten aufführen können sollte, bitte ich um Benachrichtigung.*

*Mein Dank für die Unterstützung an Christian Ebbinghaus sowie Lutz Fänger und Fisser & Aden.*

---

## **Die United States, zum Dritten**

*von Manfred Schütt*

### **Überredungskünste ...**

... haben bei den Schiffchen nicht unbedingt etwas zu suchen. Es sollten nur bleiharte Fakten zählen. Was wiederum nicht möglich ist, denn es geht um Wiking. Aber gut ...

Nochmal zur Nr. 451, „United States“. Im ersten der beiden vorangegangenen Beiträge (15/2012) wurden die schon mehr oder weniger bekannten Unterschiede nochmals deutlich auseinander klamüsert. Fein, gute Arbeit, also habe ich den Link (wie immer) auf die Seite gestellt. Mit ungeahnten Folgen. Plötzlich wähten sich eine Menge Sammler im Besitz von – ja was? Wiking I, Wiking II, möglicherweise Wiking III, Grope I oder doch Grope II?

Im zweiten Bericht (17/2013) wurde versucht das Rätsel aufzulösen. Von mir weitergereichte Informationen wurden nicht konkret verwertet, weil ich damals nicht befugt war Ross und Reiter zu nennen. Dann hätte ich meine Ruhe wieder und das Postfach seinen normalen Umfang gehabt. So aber ergab sich für mich die Wirkung (siehe oben)<sup>2</sup>. Hätte... hätte – hier die Informationen.

Zu meinem Bekanntenkreis zählt ein persönlicher Freund der Familie Grope, natürlich ebenfalls Schiffchensammler. Was liegt näher als ihn nochmals um Informationen zu bitten, soweit vorhanden. Habe ich bekommen, nur wollte er damals aus für mich nachvollziehbaren Gründen nicht (mehr) in den stressigen „Sumpf“ der Szene gezogen werden. Was mir und der Sammlerwelt nicht hilft, denn was sind Infos schon wert, wenn sie nicht von „Dritten“ bestätigt werden, keine Unterschrift und Stempel haben, nicht aus der Klasse der „bekannten Sammler“ kommen und dazu noch von der gängigen Meinung abweichen, nicht wahr... ☺ Überredungskunst (siehe oben) war erforderlich. So darf ich denn nun mit Einverständnis von Thomas Hübner seine Erinnerungen weitergeben.



Herr Grope hat „einen ganzen Schwung“ Rohlinge aus der ersten Wiking-Form übernommen, nicht nur einige wenige Stücke, wie immer wieder berichtet wird. Unverbindliche Schätzungen liegen in der Größenordnung 150/200 Stück. Aus der ihm überlassenen Form I wurden Probegüsse für die geplante Auflage aus der Form II hergestellt. Beide zusammen wurden als „Rohlinge für Bastler“ für DM 34,- vermarktet, denn es fehlten die Kunststoffteile. Diese sollten, so die Ankündigung, mit der geplanten Neuauflage produziert und nachgeliefert werden, was auch geschah. Grope produzierte dann die Auflage aus der zweiten Wiking-Form, die er aber erst zusammen mit der Form für die Kunststoffteile erhielt. Rohlinge aus dieser Produktion wurden auch separat angeboten, Kostenpunkt 64,-.

Heißt nun was, abgestellt auf die Auflage, dem entscheidenden Punkt der Sache:

- Es gibt einige wenige komplette Wiking-Originale aus Form I und auch II im Besitz der berühmt-berüchtigten „Freunde des Hauses“ Wiking.
- Es gibt einige wenige komplette Wiking-Originale aus der Form II, die - wie so oft - „irgendwie“ den Weg auf den Markt gefunden haben.
- Aus der ersten Wiking-Form gibt es keine fertigen Modelle von Grope. Es sind nur Wiking-Rohlinge und Grope-Rohlinge bunt gemischt verkauft worden. Grope selbst hat gelegentlich übernommene Wiking-Rohlinge an seine eigenen „Freunde des Hauses“ zur individuellen Gestaltung abgegeben, wie hier das Modell von T. Hübner:



- In der Auflage gibt es fertige Modelle ausschließ aus Form II als Grope-Modell.

Gregor schreibt: *Für mich ist ein Modell, das von Wiking gegossen wurde, ein Wiking-Modell und ein Modell, das von Dr. Grope gegossen wurde, ein Grope-Modell. Basta!*

Natürlich, was sonst. Ergibt sich das Problem, wie der normale Sammler, was in keiner Weise despektierlich gemeint ist, Grope-Nachgüsse aus Form I von den Wiking-Güssen unterscheiden soll und kann. Nicht jeder Sammler hat von vornherein mangels Masse – Blei und/oder € - eine direkte Vergleichsmöglichkeit oder (noch nicht) das nötige metallurgische Wissen und Fingerspitzengefühl.

*Wenn ich beispielsweise einen Wiking-Bremen-Kasko erwerbe und dann zuhause pöne, wird das Modell dann zu einer Gerlach-Bremen? Also für mich nicht.*

Dem gehört natürlich auf das Allerschärfste widersprochen! Ein Wiking-Modell im Sinne und (nicht-monetären) Wert des Sammlerbegriffes ist es jedenfalls nicht. Dazu gehört mehr als ein irgendwie bepinseltes Stück Altmetall. Zu einem Wiking-Modell gehört für mich zwingend der Originallack mit seiner besonderen Haptik, seinem besonderen Glanz, seinen Fehlern und Macken. Die ganzen „gesuperten“, „restaurierten“ und „gepönten“ Schiffchen auf der Basis des Originals – alles Wiking? Ein nachträglich rosarot lackierter unverglaster 300SL - auch ein Wiking? Für mich nicht, keinesfalls, das geht gar nicht. Bei uns auf der Börse sagt man auch flapsig „Schrott“ dazu ☺

Fazit: Wie so oft ist eine einfache und zuverlässige Lösung für die normalen Sammler, um die es mir geht und zu denen ich mich ebenfalls zähle, nicht gegeben. Es sind mindestens drei Modelle aus sicherer (!) Quelle erforderlich, quasi Belegstücke. Wer hat die schon ...  
Ob hier eine Hilfestellung über den fotografischen Weg auf einer Internetseite mit eingeschränkter Wiedergabequalität zu realisieren ist, wäre zu testen. Einen Versuch ist es wert.

Die eigentliche Problematik ist wohl die immer noch geringe oder wenig vorhandene Akzeptanz für andere, neuere Aussagen und Zeitzeugenberichte. Eine Verbreitung findet nicht wirklich statt, damit stagniert der Wissensstand, was wiederum für den normalen Sammler teuer und ausgesprochen frustrierend werden kann. Die stereotype Wiederholung inzwischen überholter, diffuser und, wenn man so will, ebenfalls nicht belegter Angaben scheint mir das schlechteste Kriterium zu sein, wie sich gezeigt hat.

Als Beispiel: Es ist seit längerem bekannt, dass z. B. die Nr. 429 als Metallversion nicht von Wiking stammt. Niemand wird wohl ernsthaft Herrn Schönfeldts Auskunft anzweifeln. Trotzdem ist die Tatsache weder bei der Masse der Privatsammler noch bei den Händlern bekannt oder akzeptiert. Einzig in L. Leinhos' Katalog und einer Internetseite wird darauf hingewiesen. Und natürlich nicht mit Stempel und Unterschrift „belegt“. Nicht nur Elvis lebt noch – auch Preußen.

Mir reicht das jedenfalls als „Beleg“, das Thema „United States“ ist aus meiner Sicht damit geklärt.

W I K I N G - Schiffsmodelle 1 : 1250  
V. Nachlaßteil: R o h l i n g e

Bremen (1929)	34.- ✓	mit niedrigen Schornsteinen
Queen Mary	34.- ✓	Schornsteine liegen lose bei
United States	34.- ✓	.)
Caronia	27.- ✓	Schornstein liegt lose bei
Wilhelm Gustloff	24.- ✓	
Hamburg/New York	24.- ✓	
Scharnhorst/Gneisenau	24.- ✓	
Reliance	21.- ✓	
Steuben/Stuttgart	20.- ✓	
Monte-Klasse	20.- ✓	
Oranje	19.- ✓	Schornstein fehlt -)
Braconda	19.-	
Wuppertal	18.- ✓	
Oceana	17.-	
Jan Wellem	16.-	
Kamerun/Togo	15.- ✓	
Fyn mit Zug	15.- ✓	Dänische Eisenbahnfähre, Maßstab 1:1000
Motorschiff mit Decks- ladung ex E. Wassner	13.- ✓	
Leuchtturm	9.- ✓	auf Insel mit kleinem Hafen
Seeschlepper	4.- ✓	
Ganzer Satz	280.-	

.) Fehlteile aus Kunststoff - Kommandobrücke, Radarmast, Schornsteine mit Windleitblechen - werden vorauss. April/Mai 84 kostenlos nachgeliefert, da Spritzguß zusammen mit Neuauflage erfolgt.

-) wird bei Auftauchen der Form kostenlos nachgeliefert.

Die Auslieferung der Bestellungen wird ca. 6 Wochen in Anspruch nehmen, da ich derzeit mit der Neuauflage sowie mit einer Sonderaufgabe für die Firma WIKING-MODELLBAU stark ausgelastet bin.

Kiel, 15.2.84

Mit freundlichen Sammlergrüßen  
Ihr

*M. J. J.*

Dr. Wolf-Dietrich Groppe  
Roonstraße 4  
2300 Kiel 1  
Telefon 04 31 / 345 02

## Rudis Neuheitenschau

von Rüdiger Göbelsmann

Er läuft und läuft und läuft... nein, nicht der Käfer. Der VW T1 von WIKING. Schon im letzten Jahr waren die Transporter der ersten Generation gefragte Modelle für Auftrags- und Werbemodelle. Seine erfolgreichen Auftritte nach dem Comeback als Bus dauern in diesem Jahr ungebrochen an. Als Samba-Bus beim PMS, Pritsche mit Doppelkabine für die Fa. Steiff beim Sammlerkontor, im Dienst von Porsche oder als Frankfurter Polizei-Bus bei der IG T2. Die Einsatzmöglichkeiten und die Ideen der Auftraggeber sind vielschichtig.

Und die Nachfrage scheint so groß zu sein, dass auch die dunkle Seite der Sammlerwelt ihn für sich entdeckt hat. Nachdem einige mit schwarz gepressten Teilen garnierte Altmodelle für üppige Summen über den virtuellen Ladentisch eines Auktionshauses rollten, wurde WIKING aktiv. Belegt durch ein Gutachten unseres Sammlerkollegen *kneule* wurde allen klar, dass immer noch Teile die Produktionshallen in Lüdenscheid unerlaubt verlassen können. WIKING findet deutliche Worte im Newsletter, und kündigt ein VW T1 Bus Sondermodell mit lindgrünem Oberteil an. Dem Bus werden auch noch zwei Motorräder in leuchtgrün und rot zur Seite gestellt, die in solchen Farben auch irgendwie den Weg in die Sammlerszene gefunden haben. Mit der einmaligen Auflage der Modelle wird den Modellen der Charme des Einzigartigen genommen und der Markt beruhigt, da es sie dann in mindestens 1.500-facher Ausfertigung gibt. Hoffen wir, dass WIKING nicht auf viele weitere solche Modelle reagieren muss – obwohl, der zweifarbige Bulli mit den hellgrauen Rädern im WIKING-Sixties-Style wird ein sehr schönes Beruhigungsmittel werden.

Segen und Fluch der Wiederauflagen liegen dicht beisammen. Bodenplatten kann man mit neuen Logos versehen, aber man kann nicht alle Teile als Wiederauflagen kenntlich machen. Die für April angekündigte Feuerwehr - Zubehörpackung ist auch so ein zweiseitiges Schwert, denn auch das wird langfristige Auswirkungen haben. Sammler können nun mit Originalteilen ihre alten Feuerwehrfahrzeuge instand setzen und ergänzen. Alles WIKING, aber nicht alles aus der gleichen Zeit.

Zunächst bleibt vieles sicher in der eigenen Sammlung und erfreut seine Eigentümer. Doch schon die Teiletransfers von anderen Wiederauflagen, *IMU* Modellen oder Teilen vom *Wiking Doktor*, haben reichlich restaurierte Fahrzeuge in den Markt gespült. Manch gewitzter Bastler wird sich den schnellen Euro mitnehmen. Wir Sammler müssen also immer genauer hinsehen, ob das Modell noch im Originalzustand vorliegt, oder mit Ersatzteilen wiederbelebt wurde. Was bei Klebestellen noch möglich erscheint, wird bei einem ausgetauschten Kranaufbau vermutlich fast unmöglich.

Und das ganze Thema wird lange nachwirken, denn solche mit Originalteilen restaurierten Modelle können auch erst in 40 oder 50 Jahren aus den Sammlungen in den Markt rollen. Genau hinsehen, Ruhe bewahren und denken - bevor die Geldbörse aufgeht!

Die Frühlingssonne ging schon im März auf. Nach fast 30 Jahren hat der Händler Lechtoys dem Buggy neues Leben einhauchen lassen. Im edlen kobaltblau-metallic lackiert, und mit feinen Druckdetails versehen, reiht sich das offene Sommergefährt auf Käferchassis passend in die Editionsreihe ein. Lechtoys setzt damit einen Trend fort, der sich mittlerweile auch im Neuheitenprogramm bei WIKING immer deutlicher ablesen lässt: die Youngtimer der 70er und 80er Jahre gewinnen an Bedeutung. Neben Audi 50, Opel Manta und der modellbauerischen Neuinterpretation des VW Golf I Cabrio sind im April z.B. der IH LKW sowie der MB 207 D Bus als Polizeifahrzeug vertreten. Im Dezember war der MB 207 D schon für die Hamburger Hochbahn im Einsatz, dem der Initiator der Modelle [polzeimodelle-shop.de](http://polzeimodelle-shop.de)

im März noch den Youngtimer Opel Rekord D als Hamburger Feuerwehrwagen nachfolgen ließ.

Für das Serienprogramm hat WIKING in Nürnberg vier neue Modelle angekündigt, die das Straßenbild der 70er und 80er Jahre geprägt haben. BMW 2002, Renault R4 (Baujahre 1961 bis 1967), Renault R4 (Baujahre 1967 bis 1974) und VW T3 Doppelkabine Pritschenwagen sollen noch im laufenden Jahr in die Sammlungen rollen dürfen. Schön ist, dass der VW T3 die gelungene Formsprache der bisherigen WIKING Modelle vom Bus und Kastenwagen übernimmt.

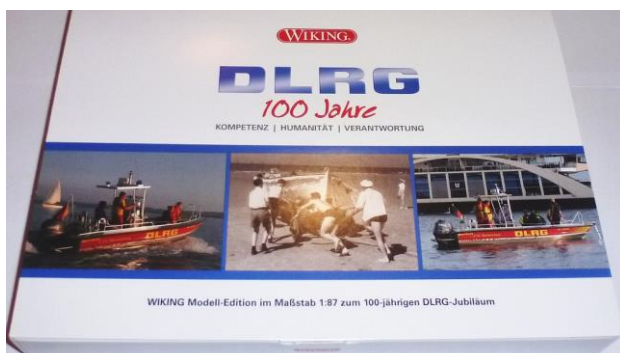
Die 60er Jahre bilden aber weiterhin den Schwerpunkt im Programm und bei den Wiederauflagen. Für stetigen Nachschub sorgt bekanntlich der Post Museums Shop, der die Modelle im Stil der 60er Jahre gestalten lässt. Ende April wird bereits die 20. Auflage der Serie erscheinen. Dabei wirken inzwischen vereinzelte Modelle leider eher frei interpretiert, als dem damaligen Serienprogramm nachempfunden. Im Mai wird die zweite Feuerwehr - Themenpackung erwartet, die den alten Rüstwagen mit Kranaufbau enthalten wird. Der aufmerksame Beobachter wird das Zusammenspiel zwischen dem Inhalt der beiden PMS Feuerwehrpackungen und dem Inhalt der oben angesprochenen Zubehör- und Ersatzteilpackung natürlich schon längst erkannt, und seine Meinung gebildet haben.

Wer dies noch nicht getan hat, kann dies im April mit dem weißen MB L 319 Kastenwagen tun. Mit neuen Rädern und einer zeitgenössischen Bedruckungen für eine meinungsBILDende Zeitung sieht man dem Modell seine fast 60 Jahre alte Modellgeschichte nicht an. WIKING geht im Serienprogramm genau in die andere Richtung. Die Modelle der 60er Jahre werden durch moderne Drucktechnik und detaillierte Bereifung dem heutigen Zeitgeist und dem Kundengeschmack angepasst. Die Nachfrage beweist die Treffsicherheit der Modelle. Einige Modelle sind schon im Monat nach der Auslieferung, oder kurz danach, werksseitig vergriffen, und nur noch im Onlinearchiv bei WIKING zu finden.

Ein Modell, welches sicher viele Sammler und Liebhaber des Modells ansprechen wird, ist der stimmig gestaltete MAN „Pausbacke“ mit dem *Ackermann* Einachsauflieger.

Mit der Zeitmaschine hat WIKING so auch den Borgward Isabella der 60er Jahre in die Jetztzeit geschoben. Die Druckdetails entsprechen dem des Autodrom Sondermodells aus dem letzten Jahr, was dahingehend ein ansprechendes Modell erwarten lässt. Die Verglasung beim Serienmodell ist leider nicht passgenauer als beim Sondermodell eingesetzt worden, womit der Gesamteindruck durch den weiten Abstand zwischen A-Säule und Verglasung etwas leiden geht.

Wenn man ungewollt baden geht, hilft seit 100 Jahren der DLRG. Zu diesem Anlass hat sich die Gesellschaft ein Sonderset mit zwei Fahrzeuggespannen bei WIKING fertigen lassen, deren Vorbilder in Stuttgart am Max-Eyth-See stationiert sind. Bei den Gespannen handelt es sich zum einen, um den aus der Serie bekannten aktuellen VW Amarok (0311 05) und das Lehmar MZB 72 Boot (0095 48) in den Farben des DLRG. Zum anderen um einen Ford FK 1000 Panoramabus in Weiß/Enzianblau mit aufgesetztem Blaulicht und Ruderboot auf Anhänger. Der Ford schafft modellbauerische Vergangenheit und erinnert an die Fahrzeugflotte im Jahr 1963, in dem die DLRG ihr 50. Jubiläum feierte.





In der echten Vergangenheit, im Jahr 1963, wurde eine Neuheit angekündigt, die seit März in ganz besonderer Form von WIKING selbst als Werbemittel genutzt wird. Mit gläsernem Koffer ist der MB L 321 Frontlenker Lastwagen für *WM Transporte* unterwegs. Der „Gläserne Möbelwagen“ ist das zweite Sondermodell für das Museum in Lüdenscheid. Der Koffer gibt den Blick auf die dort verklebte Ladung frei: ein oxidrotes Doppelbett und den gleichfarbigen Rundtisch. Weiteres Detail ist der hellazurblaue Fahrer hinter dem eingesetzten perlweißen Lenkrad.



*Der Clou: Durch den transparenten Kofferdeckel werden die Formnummern 1 bis 4 sichtbar!*

Ein echtes Highlight - mit dem Charakter des Besonderen - zwischen den zeitgenössisch und den auf Vergangenheit gestalteten Wiederauflagen, welches es nur an einem besonderen Ort gibt. Fehlt mir nur noch das passende Landhaus für die Möbelstücke.

*Foto des DLRG-Sondermodell-Sets mit freundlicher Genehmigung der DLRG Bezirk Stuttgart*

---

## 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  
Stephan Bleil  
Michael Broer  
Gregor Gerlach  
Kerstin Gerlach  
Rüdiger Göbelsmann  
Frank Niester  
Manfred Schütt  
Michael Weber

Keine Haftung für unaufgefordert eingesandte Manuskripte.

Das Projekt Online-Zeitschrift des *Wiking-Sammler-Netzwerks* ist eine nicht-kommerzielle private Initiative.  
Abgebildete Modelle stehen nicht zum Verkauf. Wir veröffentlichen keine gewerbsmäßige Werbung.

Bei sämtlichen Bilddarstellungen handelt es sich um Lichtbildwerke im Sinne des Urheberrechtsgesetzes. Das Copyright für Fotos und Texte liegt – sofern nicht anders angegeben – bei den jeweiligen Verfassern (s.o.).  
Wir zahlen keine Veröffentlichungs-Honorare.

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