



Wiking Sammler Netzwerk

Die Online-Zeitschrift

Ausgabe 22

Mai 2014

In dieser Ausgabe:

Editorial	Seite	2
Die Lufthansa-Tante des Herrn Junkers	Seite	3
Ein Blick auf die ostdeutsche Modellauto-Landschaft	Seite	8
Der Mercedes-Kurzhauber als Pritschen-LKW	Seite	12
Impressum	Seite	20



Editorial

Liebe Wiking-Sammler, liebe Leser,

so langsam rollt schon das Sommerloch auf uns zu, die vorliegende Ausgabe 22 der Online-Zeitschrift ist daher schon etwas dünner als gewohnt.

Dennoch haben wir thematisch wieder ein breites Spektrum der Sammelleidenschaft abbilden können, über die Flugzeuge, einen Blick in die DDR-Modellautolandschaft bis hin zu den Verkehrsmodellen der 1960er und 1970er Jahre.

Wir wissen, dass einige Mitsammler noch interessante Artikel „in der Pipeline“ haben, die auf Grund eines Mangels an Zeit noch ihrer Vollendung harren. Einige wollen vielleicht, trauen sich aber nicht. An diese daher der Aufruf: Fangt einfach an, schreibt, denn noch längst ist bei Weitem nicht alles über Wiking-Modelle gesagt und geschrieben worden.

Für diese 22. Ausgabe hoffen wir, dass wieder jeder etwas für ihn Interessantes findet!

Hier die Adresse, unter der wir per Mail gern Anregungen, Kritik und notfalls Lob entgegen nehmen:

redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de

Und nun:

VIEL SPASS BEIM LESEN!

Die Lufthansa-Tante des Herrn Junkers

von Gregor Gerlach (Text und Fotos)

Dieses Mal ist es anders! Bisher habe ich über Wiking-Modelle geschrieben und die Vorbilder, wenn überhaupt, nur zur Verdeutlichung der Leistungen von Wiking erwähnt. In diesem Artikel geht es in der Hauptsache um das Original; dass Wiking es auch als Modell geschaffen hat, ist eher eine Randnotiz.

Begonnen hat alles auf einem Sammlertreffen in der Tiefe Westfalens. Dort hat mich die Frau des letzten Geschäftsführers vor der Übernahme von Wiking angesprochen, sie hätte gehört, ich sei mit der letzten in Deutschland aktiven Junkers 52 geflogen. Ob ich denn keine Angst gehabt hätte und ob es überhaupt schön gewesen sei? Sie denke darüber nach, ihrem Mann einen Rundflug mit der D-AQUI zu schenken, hätte aber unter anderem Sicherheitsbedenken.

So halte ich es für hohe Zeit, allen interessierten Mitsammlern das mitzuteilen, was ich der Dame geantwortet habe: Nein, ich hatte keine Angst, ganz im Gegenteil und es war das mit Abstand schönste Erlebnis, das ich je an Bord eines Flugzeuges hatte!



Tatsächlich bin ich in meinem Leben allein beruflich früher recht viel und mit den unterschiedlichsten Maschinen geflogen. Unvergessen beispielsweise die Reise mit einer zweimotorigen Turboprop-Maschine durch ein Schlechtwettergebiet, das seinen Namen wirklich verdiente, von München nach Turin. Trotz diesem und anderen ähnlichen Erlebnissen, die sich vorzugsweise in kleinen Flugzeugmustern abspielen, gehört mein Herz eher den kleinen als den großen Fliegern, allein weil ich das Gefühl des Fliegens darin wesentlich intensiver empfinde.

Der Grund, warum ich der gnädigen Frau und mir den Rundflug mit der Junkers geschenkt habe, war allerdings völlig anderer Natur: Mein verstorbener Vater war im Krieg am Ende notgedrungen Flieger und er hat seinem technisch interessierten Sprössling viel über die Gutmütigkeit der von ihm nie vergessenen ollen Tante Ju erzählt. Man kann wohl sagen, hätten die Junkers-Maschinen nicht auch beschädigt diese legendären Flugeigenschaften besessen,

wäre meine irdische Existenz in dieser Form keinesfalls sicher gewesen. Dies zumindest meinte mein Vater. Gibt es einen besseren Grund, einmal eine solche Maschine zu besteigen?



Die Lufthansa bietet mit der D-AQUI Rundflüge vom Flughafen Köln/Bonn aus an. Sie dauern etwa eine dreiviertel Stunde und führen zunächst zum Siebengebirge, dann den Rhein entlang nordwärts, eine Ehrenrunde um den Dom leitet den Rückflug ein.

Die Mitreisenden waren mit Ausnahme der gnädigen Frau und mir (natürlich) samt und sonders extratrockene männliche Flugzeugenthusiasten, die die meiste Zeit auch während des Fluges eine Foto- oder Videokamera vor den Augen hatten. Ich persönlich bevorzuge bei solchen Anlässen die Technik, das Erlebnis einfach vollumfänglich zu genießen und mich mit nichts anderem zu belasten. Dementsprechend kann ich nicht mit eigenen Bildern der D-AQUI dienen, allerdings sollte sich im Netz bei Interesse einiges finden lassen. Die Mitreisenden waren sicher nicht vergebens aktiv.

Die Ju 52 war die Geburtshelferin des zivilen Personen-Luftverkehrs in Deutschland. Dennoch ist sie mit modernen kleinen Maschinen nicht zu vergleichen. Im Inneren geht es recht eng zu, die Bestuhlung besteht aus Einzelsitzen links und rechts des Ganges, ein Fensterplatz ist also garantiert. Heutige Touristen würden ob der relativen Enge selbst auf einer Kurzstrecke ziemlich nöhlen, vor 80 Jahren bedeutete ein solcher Sitzplatz, dass man zu einer handverlesenen Gruppe zählte, die entweder ganz besonders wichtig oder ganz besonders wohlhabend war. Neben der Enge (zumindest nach den heutigen Maßstäben) mussten die Eliten von früher bei laufenden Motoren noch etwas ganz anderes ertragen, nämlich einen Lärmpegel wie auf einem Stones-Konzert.

Das kann man hassen, muss man aber nicht. Für mich war das Starten der Pratt & Whitneys der erste Höhepunkt des Ausfluges. Und es birgt ein erhebliches Suchtpotential; schon die ersten Zündungen bis zum Rundlaufen der drei Sternmotoren können einem Ingenieur das Wasser in die Augen treiben. Bräuchte ich einen Wecker, dies wäre der für mich ideale Weckton und mit der entsprechenden Audio-Ausstattung hätte auch die weiträumige Nachbarschaft etwas davon.

Laufen die in der D-AQUI verbauten 1340-Motoren erst einmal, findet in der Maschine kein Gespräch mehr statt, es sei denn, es sind Lippenleser an Bord. Also kann man sich völlig entspannt diesem wundervollen Krach hingeben und sich entspannt zurücklehnen, denn dies ist ja erst der Anfang.

Die alte Technik war eher bodenständig, die Drehzahlmesser für die Tragflächen-Motoren befinden sich in einer Hutze der Motorenverkleidung; die konnte ich zwar gut sehen, die Drehzahl aber dennoch nicht wirklich erkennen. Ich schätze, der Leerlauf liegt so um die 500 bis 600 U/min und er reicht völlig aus, um das Flugzeug zu seiner Startposition zu bringen. Dort werden die Motoren dann auf ungefähr 1500 U/min beschleunigt und nach der Startfreigabe löst der Pilot einfach die Bremsen, worauf sich der Wellblechvogel ganz gemächlich in Bewegung setzt. Während des Anrollens habe ich vereinzelt Karnickel neben der Startbahn beobachtet in der festen Meinung, sie könnten uns problemlos überholen, wenn sie nur wollten. Also habe ich wie in der modernen Fliegerei üblich darauf gewartet, dass der

Pilot nun die Hebel auf den Tisch legt, um die Startgeschwindigkeit zu erreichen. Nun, das tut der Pilot nicht, an der Motorendrehzahl ändert sich bis zur Landung nichts mehr. Das ist auch nicht nötig, denn in diesem Moment fliegt man bereits!



Die Startgeschwindigkeit der Junkers liegt bei schlappen 120 km/h. Wer moderne Fluggeräte gewohnt ist, empfindet das als sehr, sehr langsam. Und genau so geht es weiter, sehr, sehr langsam, die Reisegeschwindigkeit liegt bei ungefähr 150 km/h. Dazu kommt eine Reishöhe von nur ein paar hundert Metern, denn die Ju hat ja keine Druckkabine. Diese wirklich niedrige Geschwindigkeit und die ebenfalls für die heutige Zeit sehr geringe Flughöhe bescheren einen Flug, wie ich es noch nie vorher erlebt habe. Man kann die Welt unter sich noch sehr gut erkennen und hat aufgrund der Geschwindigkeit auch alle Zeit der Welt, sich alles ganz genau anzusehen. Das ist Fliegen in einer zumindest für mich völlig neuen Dimension. Dazu kommt, dass die Maschine eher behäbig agiert und wohl auch reagiert, dies alles zusammen ergibt ein Fluggefühl wie in Abrahams Schoß. Tatsächlich habe ich mich noch nie in einem Flugzeug so sicher gefühlt wie an Bord dieser ollen Junkers.

Da erst habe ich verstanden, dass die Erzählungen meines Vaters keiner Verklärtheit über die alte Zeit entsprangen, sondern seinem aufrichtigen Empfinden. Dieses Empfinden der Geborgenheit in der Luft können wohl nicht viele Flugzeuge so überzeugend vermitteln wie die Tante Ju. Ich jedenfalls habe es genau so erlebt.

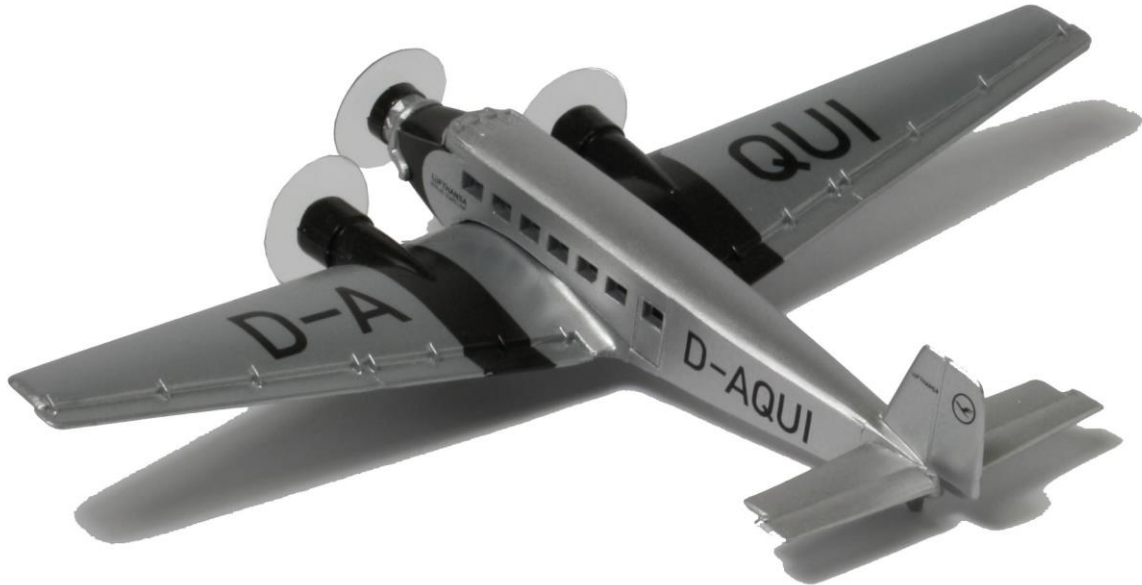
Tatsächlich haben während des Krieges viele auch übelst angeschlagene Junkers 52 ihre Besatzungen wieder wohlbehalten zurück auf den Erdboden gebracht, worum sich heute noch viele Fliegergeschichten drehen. Ich glaube sie alle, ich habe die Tante erlebt und wenn ich je zu einem Flugzeug Vertrauen gefasst habe, dann zu diesem. Die Ju macht sich selbst mit nur einem Motor und halbierten Tragflächen noch kerzengerade. Zumindest kann sie dieses Gefühl ausgesprochen glaubhaft vermitteln.

Wir hatten den sogenannten Dämmerungsflug gebucht, der sich unter Liebhabern besonderer Beliebtheit erfreut. Dies ist in der Hauptsache so, weil man im Dunkeln besonders schön sehen kann, warum die Flammrohre der Motoren Flammrohre heißen. Die leuchten bei Dunkelheit prächtig rosa glühend und aus ihren Enden züngeln fröhliche Flämmchen.

Die Geschichte ist nicht komplett erzählt, ohne kurz auf das Personal der D-AQUI einzugehen. Denn diese sind mit wirklicher Liebe und nicht etwa nur professioneller Freundlichkeit bei der Sache, auch für die Profis sind diese Flüge etwas Außergewöhnliches und sie mögen ihr altes Mädchen wirklich gerne. Das spürt man an jeder Ecke und Kante und es trägt erheblich zu diesem wundervollen Luftfahrt-Erlebnis bei.

Ach ja, und natürlich ist die offizielle Kennung der Maschine nicht D-AQUI, sondern D-CDLH. D-AQUI ist die Kennung, die das Reichsluftfahrtministerium in den 30er Jahren bei der Erstzulassung an die Junkers mit dem Taufnamen ‚Fritz Simon‘ vergeben hat.

Die offizielle Kennung findet sich natürlich auch auf der Maschine, allerdings nur in sehr kleiner Schrift, um die historische Anmutung nicht zu beeinträchtigen. Eine Verwechslung der alten Dame mit einem anderen Fluggerät ist letztlich auch mit sehr viel Phantasie kaum möglich.



Die Ju 52 ist ein großes Stück deutscher Flugzeuggeschichte, und sie betrat die Bühne der Zeitgeschichte fast zur gleichen Zeit wie ein Modellbaubetrieb in Berlin, der sich zu dieser Zeit fast ausschließlich mit Schiffs- und Flugzeugmodellen beschäftigte. So kam es, wie es kommen musste: die Ju 52 zählte zu den ersten Flugzeug-Modellen der Firma Wiking.

Die Tante wurde nicht nur von Junkers in hohen Stückzahlen und Varianten gefertigt, auch von Wiking gibt es etliche Versionen, aus Metall und Kunststoff, mit Wellblechanmutung oder ohne, mit Rädern oder Schwimmern. Aufgrund des Preisniveaus für solche alten Modelle ist es allerdings auch hier so wie in einigen anderen Ecken der Wiking-Welt, es sind vielleicht alles Junkers-Modelle, aber beileibe nicht alle sind originär von Wiking. Eine gewisse Vorsicht beim Erwerb einer solchen Rarität ist also durchaus angebracht.

Gerade die alten Modelle sind auf dem Sammlermarkt hart umkämpft; Kleinstsammler wie ich haben da kaum eine Chance, zu einem solchen Modell zu kommen. Gut, so ist es eben, die Junkers hat auch heute noch viele Freunde und die sind alle erfahrener, finanzkräftiger und dazu wesentlich besser vernetzt als ich. Ansonsten komme ich eigentlich bestens mit den Sammlerfreunden aus und ich will mich nicht beschweren. Zumindest nicht, solange ich ein stabiles Beißholz zwischen den Kiefern habe. Vielleicht habe ich ja Glück und irgendwann landet doch noch ein solches Modell bei mir. Vorzugsweise, solange die Hölle noch nicht völlig erkaltet ist.

Was dem gemeinen Feld-, Wald- und Wiesensammler wirklich bleibt, ist die letzte Wiking-Serie der Ju. Diese als Silberlinge bekannten Modelle gibt es auch heute noch für Jedermann zu relativ moderaten Preisen.



Die wohl preiswerteste Möglichkeit, heute zu einer Wiking-Ju zu kommen, ist die D-AQUI. Wiking hat auf Grundlage des Silberlings zur Wieder-Indienststellung der Junkers durch die Lufthansa ein Sondermodell in Originalbemalung aufgelegt, das hier auf den Bildern zu sehen ist.

Diese Neuauflage hat einen unbestreitbaren Vorteil. Sie ist nicht nur von allen Wiking-Junkers 52 die preiswerteste, sondern nach meinem Dafürhalten auch noch ausgesprochen hübsch. Das Modell in meinem Endlager hat darüber hinaus für mich noch eine weitere Eigenschaft: Wenn ich sie ansehe, fühle ich mich irgendwie leicht beengt wie in einem cremefarbenen Flugzeugsitz und das Blubbern der Sternmotoren stört auch niemanden, es ist ja nur in meinem Kopf.

Andere Mitsammler können das gerne überprüfen, die Lufthansa bietet auch weiterhin Rundflüge von verschiedenen Flughäfen in der Republik an. Nach einem solchen Flug wird auch ihr Modell leben und Laut geben.

Versprochen!

Ein Blick auf die ostdeutsche Modellauto-Landschaft

von Götz Blum (Text und Fotos)

Für den Wikingsammler findet er eigentlich selten statt, der Blick auf die Miniaturwelt jenseits der ehemaligen Mauer.

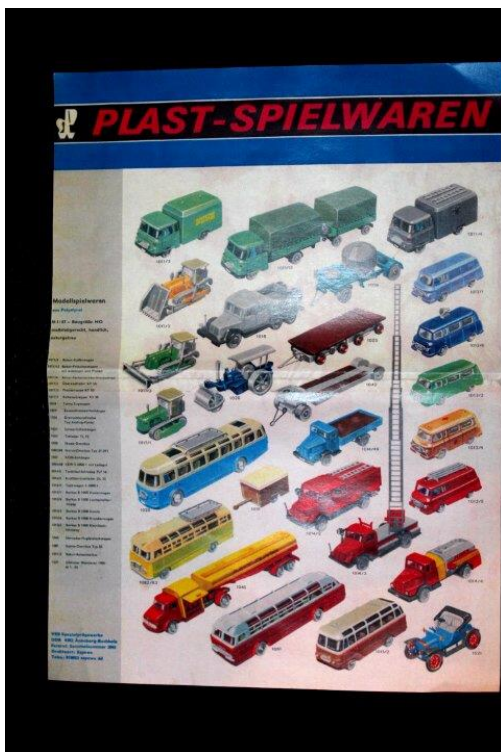
Ich möchte mit diesem Artikel einen kleinen Blick gen Osten riskieren, der den westdeutschen Spielkindern der 60-er, 70-er und 80-er Jahre bis auf einige Mitbringsel von Verwandten verborgen blieb. Auch heute noch liegen diese Modelle im Westen Deutschlands nicht im Focus der Sammler.

Es gab damals durchaus interessante Modelle im HO-Maßstab 1:87, die aus politischen und/oder marktwirtschaftlichen Gründen in der alten BRD mehr oder weniger unbekannt geblieben sind. Devisen ließen sich damit nur wenige erwirtschaften.

Was ich nicht tun möchte, ist die Historie der DDR-Modellautoproduktion darzustellen, auch soll keine „Doktorarbeit“ mit detaillierten Beschreibungen entstehen, vielmehr sollen kurze beschreibende Vergleiche angestellt werden, um die Augen des interessierten Sammlers für diese Modelle zu öffnen. Ich beschränke mich dabei auf den Zeitraum zwischen ca. 1960 und 1970 und habe dabei vergleichbare Wiking-Modelle gegenübergestellt.

Durch die marktwirtschaftlich gewollte Modellpflege, die unter planwirtschaftlichen Bedingungen nur zögerlich stattfand, lässt sich die Verweildauer eines DDR Modells im Programm nicht mit einem westdeutschen Modell vergleichen. Will sagen, dass der Produktionszeitraum eines DDR Produkts schnell mal 2 Jahrzehnte umfasste, der Zyklus in der BRD kürzer war.

Wer sich in dieses Sammelgebiet vertiefen möchte, dem stehen entsprechende Webseiten wie z.B. <http://www.espewe-sammlung.de> zur Verfügung.



Das VEB Spezial-Präge-Werk (SPW oder espewe) stellte ursprünglich Kartonagen her, bis man auf Plastemodelle umstellte.

Vorbildgetreu - maßstabsgetreu - funktionsgetreu waren die kleinen Modelle zahlreicher DDR-Fahrzeuge, vom Trabant bis zum Truck.

Interessanterweise wurde auch der MB Kurzhauber als Flugfeldtankfahrzeug miniaturisiert. Die Hintergründe dieser „klassenfeindlichen“ Verkleinerung sind mir leider nicht bekannt.

Prospekt espewe, vermutlich um 1970

Zur vergleichenden Gegenüberstellung wurden von mir der MB 3500 und der Magirus Saturn gewählt, wobei ich die Wiking Modelle als bekannt ansehe und darauf nicht näher eingehe.



Die Verpackung erfolgte in bedruckten Einzelkartons.

Bei beiden Modellen schön zu sehen sind die separat eingesteckten Peilstangen an den vorderen Kotflügeln. Der Suchscheinwerfer, mittels Bügel angedeutet schwenkbar, aber ohne Funktion, ist vorbildgerecht gestaltet, der Strahler gesilbert. Der Aufbau des Drehleiterfahrzeugs verfügt über eine eingesetzte Trittfläche mit Trittstufe, ca. silbergrau. Die Leiter ist dreizügig, in ganzer Länge aufziehbar und liegt auf einer filigranen Halterung auf.

Der Spritzenwagen hat hinten zu öffnende Türen, die aber wegen des fehlenden Griffs etwas fummelig zu öffnen sind. Der Clou ist aber die dort aufbewahrte Tragkraftspritze, die ein realistisches Spiel zulässt, zumindest in der Theorie. Dagegen sind die beiden Leitern aufgeklebt, was wiederum schade ist. Eine Befestigungsart wie die von Wiking gewählte, ergäbe einen größeren Spielwert. Die Blaulichter zeigen vorbildgerecht nach vorne, sind aber etwas klein geraten.

Beide espewe-Modelle haben keine Schlauchhaspelhalterung.



Um bei den Feuerwehrfahrzeugen zu bleiben, hier ein Blick auf den Barkas von espewe im Vergleich zu VW T1 und T2 Kleinfeuerwehren.

Die Farbe kommt dem Wiking orangerot recht nahe, bleibt aber eigenständig. Hinter der Windschutzscheibe sind ein blau gekleideter Fahrer und Beifahrer zu sehen. Kühler, Scheinwerfer, Nummernschild und Rücklichter sind bemalt, das Chassis ist ein separates Formteil.



Der aufgeklebte Dachaufbau sollen m.E. nach „Steckschläuche oder -rohre“, darstellen aber, wie bei Wiking auch, funktionslos. Die recht kleinen Räder lassen das Modell voll beladen wirken. Eine Bodenprägung habe ich bei keinem espewe-Modell gesehen.

In diese Reihe passen auch die Barkas-Krankenwagen, die sich nur durch die hier angedeuteten Zapfen auf dem Dach, die entweder das Signalhorn oder eine Rot-Kreuz Lampe darstellen, von den Feuerwehrmodellen unterscheiden. Die Farbgebung ist ein dunkles beige, die Besatzung besteht aus zwei hell gekleideten Sanitätern. Hier wurde der Fensterbus gewählt. Das Modell ist umfangreich bemalt und bedruckt.



Zur Verwendung bei der Deutschen Post der DDR kam ein Robur-Lastwagen aus Zittau, hier von espewe miniaturisiert und neben seine westdeutschen Wiking-Vettern Magirus 3500 und Mercedes 1317 gestellt.



Auch der Robur verfügt über ein separates Chassis, auf das der Koffer und das Führerhaus aufgeklebt wurden. 2 Postler dürfen darin Platz nehmen. Seitlich sind Abziehbilder mit dem Aufdruck „Deutsche Post“ und Posthorn mit Blitz aufgebracht. Kühler, Blinker Lichter und Kennzeichen sind farblich hervorgehoben. Leider ist das Modell ansonsten recht schlicht, die angedeuteten Türen sind nicht zu öffnen. Da bietet Wiking mehr. Und für die „fischartige Optik“ des Originals kann das Modell nichts!

Dazu gesellte sich ein weiteres, als „Fernmeldetrupp“ bezeichnetes Modell, das bis auf zusätzliche – aufgeklebte Leitern- und die dunkelgraue Farbe gleich gestaltet ist.

Als ziviles Modell mit unterschiedlicher Beschriftung und Farbgebung nicht häufig zu sehen. Verpackt wurden die Modelle wie zu sehen in Einzelkartons mit schematischer Darstellung des Inhalts.

Ähnlich wie bei Wiking gab es auch Geschenkpäckchen für die Feuerwehrfahrzeuge, die aus einem Leiterwagen, einem Spritzenwagen, einer Barkas Kleinfeuerwehr und einem Wartburg Kommandowagen bestanden. Die Modelle wurden in eine Schaumstoffeinlage gelegt, die Umverpackung bestand aus einer Plastikbox mit transparentem Deckel. Es gab diese Präsentationsart auch mit Militärfahrzeugen und Baufahrzeugen.

In einer der nächsten Ausgaben der Online-Zeitschrift sollen weitere DDR-Modelle und ihre Wiking-Pendants vorgestellt werden.

Der Mercedes-Kurzhauber als Pritschen-LKW

von Michael Broer (Text und Fotos)



Sicherlich gehört der Mercedes-Kurzhauber als Pritschen-LKW seit langem zu den gesuchtesten Wiking-Modellen, was wohl nicht nur seiner relativen Seltenheit, sondern auch der Tatsache geschuldet ist, dass er zu den schönsten Wiking-Modellen der 1960er Jahre gehört. Relativ selten ist er, weil er nur knapp sieben Jahre, von 1963 bis zum Frühjahr 1969, im normalen Wiking-Serienprogramm zu finden war. Anschließend fand er ausschließlich als Bestandteil von Mercedes-Werbepackungen Verwendung, und dies bis 1974. Kurios ist, dass er in dieser Zeit als Werbemodell noch eine Formänderung erfuhr, die als Pritschen-LKW niemals ins Serienprogramm Einzug halten sollte.

Die Farb- und Formvarianten sind vielfältig, Carsten Saure führt in seinem „Handbuch der alten Modelle“ insgesamt 27 unterschiedliche Modelle auf, der Gelbe Katalog in der letzten Ausgabe aus dem Jahr 2003 kommt gar auf 44 Varianten – wobei ein Teil dieser Abweichungen dadurch zu erklären ist, dass Carsten Saure eng beieinander liegende Farben teilweise zu einer Farbe zusammenfasst, dann allerdings einschränkend bemerkt, dass „auf Grund der sehr geringen Auflagenhöhe [...] sogar Bauteile in bislang unbekannten Farben existieren“ könnten.

Die beiden häufigsten Farbvarianten sind die untenstehenden Modelle der 1. Generation aus roten und beigefarbenen Bauteilen, die in Farbumkehr montiert wurden. Beide Modelle sind nach wie vor günstig zu bekommen, ein Hinweis auf die offensichtlich produzierte große Stückzahl. Alle anderen Farbvarianten sind deutlich seltener und damit leider auch deutlich teurer – nicht auszudenken, wenn es noch „bislang unbekannte Farben“ gäbe!

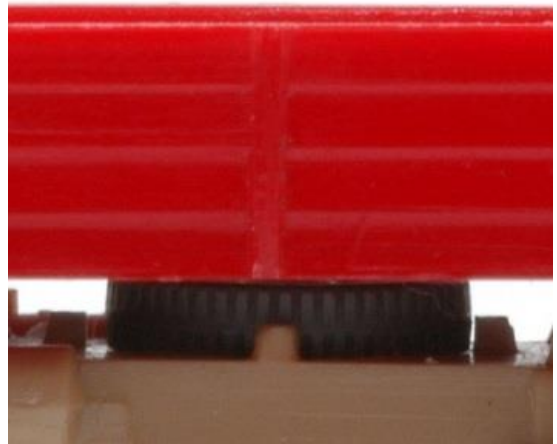


Richten wir uns aber den einzelnen Formvarianten und erst in zweiter Linie nach den Farben: Das Fahrgestell des LKW machte insgesamt drei Entwicklungsstadien durch, die Pritsche hingegen – ausschließlich für den Mercedes-Kurzhauber gefertigt – sowie das Fahrerhaus mussten sich mit nur zwei Stadien begnügen. Da diese drei Bauteile jedoch zu unterschiedlichen Zeiten und nicht parallel verändert wurden, ergeben sich insgesamt sechs Formvarianten, die nachfolgend näher beschrieben werden sollen.

Variante 1



Die erste Variante der Produktion weist ein Fahrerhaus mit glattem Dach auf. Die Pritsche ist insgesamt konisch geformt, der Anschein einer Verbretterung beruht letzten Endes auf einer optischen Täuschung. Da man bei diesem Bauteil wegen seiner konischen Form ohne Schieber in der Spritzgussform auskam, konnte man die Bretter als Stufen darstellen, die bei entsprechendem Lichteinfall die entsprechenden Fugen zwischen den Brettern suggerieren.



Die Pritsche verfügt über insgesamt vier Quertraversen auf der Unterseite, die nur punktuell aufliegen, und über eine in der Regel silberfarbene, bei rotem Aufbau auch beigefarbene Pritscheneinlage. Diese verdeckt eine oben offene Nut im hinteren Bereich der Pritsche, in die ein auf der Fahrgestell-Oberseite angebrachter Steg greift und damit die Pritsche mittig fixiert. Hier befindet sich auch die hintere Verklebung der Pritsche. Die Pritscheneinlage ist damit ein notwendiges Bauteil und dient nicht nur der optischen Aufwertung des Modells.

Das Fahrgestell verfügt zudem über einen kurzen Längssteg im Bereich hinter der Hinterachse. Ein Reserverad mittig unter der Pritsche wird durch vier kurze Stifte fixiert. Bei einigen Modellen ist es zusätzlich angeklebt – eigentlich überflüssig.

Tatsächlich ist diese 1. Variante des Mercedes-Benz Kurzhaubers die wohl häufigste. In den drei Jahren ihrer Existenz von 1962 bis 1965 wurden von ihr ausschließlich die bereits oben abgebildeten beige-roten Modelle in Farbumkehr hergestellt und tauchten in diesen Farben ebenfalls in den für Mercedes produzierten Werbepackungen auf.

Der Gelbe Katalog kennt noch eine Farbvariante mit rotem Fahrerhaus und beigefarbener Pritsche – der Autor dieses Artikels kennt sie hingegen nicht. Es ist natürlich nicht auszuschließen, dass es Fehlproduktionen dieser Art gegeben hat oder man Restbestände verwertete.

Variante 2



Die zweite Variante der Produktion weist ebenfalls ein Fahrerhaus mit glattem Dach auf. Die Pritsche entspricht der Variante 1. Durch eine Konstruktionsänderung am Fahrgestell liegt sie allerdings minimal höher auf.

Das Fahrgestell verfügt nun über einen fast durchgehenden Längssteg. Ein Reserverad mittig unter der Pritsche wird durch eine passende Aussparung im Längssteg fixiert. Bei diesen Varianten ist das Reserverad grundsätzlich nicht verklebt, sondern liegt lose auf. Die hinteren Kotflügel sind von nun an hinsichtlich der Materialstärke etwas massiver ausgeführt als beim ersten Fahrgestell.



Hinsichtlich der Farben arbeitete man erneut mit dem Mittel der Farbumkehr, die dadurch ermöglicht wird, dass sich alle Bauteile außer Rädern und dem separat eingesetzten silbernen Kühlergrill in einer gemeinsamen Spritzgussform befinden. Man konnte also immer in zwei Farben spritzen und dann die jeweiligen Fahrgestelle tauschen. Entsprechend gibt es folgende Farbkombinationen: weinrot/hellgelbgrau, weinrot/olivgrau, azurblau/achatgrau, diamantgrün/achatgrau, diamantgrün/hellgelbgrau, mattgraublau/achatgrau.



Carsten Saure beschreibt in seinem Handbuch der alten Modelle lediglich 11 Farbvarianten bei diesem Modell, gelistet wird die Variante mit azurblauem Fahrerhaus und ebensolcher Pritsche und achatgrauem Fahrgestell. Das Gegenstück, ein Modell mit achatgrauem Fahrerhaus und azurblauem Fahrgestell, das es eigentlich geben müsste, findet sich in dieser Auflistung nicht. Der Gelbe Katalog 2003 listet zwar 12 Farbvarianten dieses Typs, einige davon sind allerdings eher zweifelhaft, da sie stark vom Grundsatz der Farbumkehr abweichen. Dass beide Kataloge sich in den Farbbezeichnungen nicht einig sind, ist mittlerweile fast überflüssig zu erwähnen. So muss man halt bei weinroten Modellen hellbraunrot mitdenken, bei achatgrauen lichtgrau und bei mattgraublauen Modellen hellazurblau.

Variante 3



Bei der Variante 3 wurde das Fahrgestell beibehalten, sie unterscheidet sich nur durch die Pritsche von der Variante 2. Die neue Pritsche verfügt nicht mehr über vier, sondern über sechs Quertraversen, die nun vollständig auf dem Längssteg aufliegen. Zudem wurden die beiden Kurzen Längstraversen am Heck zwischen der letzten und vorletzten Quertraverse durchgezogen.

Die Pritsche ist nicht mehr konisch, sondern rundum gerade – hier wurde nun erstmals mit Schiebern gearbeitet, um die Fugen zwischen den Pritschenbrettern realistisch darzustellen: Sie sind vertieft dargestellt und ihr optischer Eindruck beruht nicht mehr auf einer Abtreppung und der damit verbundenen optischen Täuschung. Die Unterschiede zwischen der alten und neuen Pritsche lassen sich auch in der Heckansicht sehr gut erkennen:



Bei den Farbvarianten sind sich erneut der Gelbe Katalog und Carsten Saure nicht einig: In Saures „Handbuch der alten Modelle“ sind lediglich vier Varianten gelistet, im Gelben Katalog hingegen neun. Vom Prinzip der Farbumkehr will insbesondere Saure nur noch bedingt etwas wissen, er meldet die Kombination achatgrau/graublau (das oben abgebildete Modell) und die passende Farbumkehr, darüber hinaus olivgrau und blassbraun mit jeweils weinrotem Fahrgestell. Der Gelbe Katalog meldet diese vier Varianten ebenfalls mit den üblichen Abweichungen in der Farbbezeichnung, zu den letzten beiden Varianten allerdings auch noch die Farbumkehr. Darüber hinaus unterscheidet er noch zwischen weinrot und hellbraunrot (bei Saure immer zu „weinrot“ zusammengefasst, sodass zwei weitere Farbvarianten entstehen. Die neunte Farbvariante im Gelben Katalog ist ein ominöses Modell mit hellbraunrotem Fahrerhaus und blassbrauner Pritsche auf blassbraunem Fahrgestell.

Momentan neigt der Autor dieses Artikels eher dazu, Herrn Saure zu glauben. Blassbraune Fahrgestelle sind ihm beispielsweise bisher nicht begegnet, auch wenn es sie theoretisch geben müsste. Durchaus denkbar ist es, dass das Fahrgestell-Nest in der Spritzgussform bei manchen Abspritzungen stillgelegt wurde, indem man einen Bolzen in den Spritzast einschlug, den man später wieder entfernen konnte. Alternativ könnten nicht verwendete Fahrgestelle wieder geschreddert worden sein – ein in der damaligen Zeit durchaus gängiges Verfahren, um den Kunststoff erneut verwenden zu können.

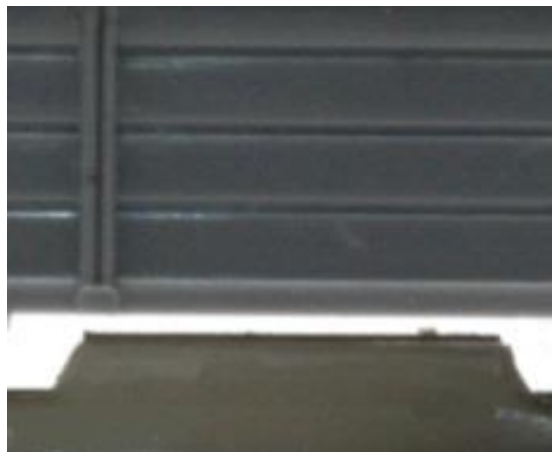
Variante 4



Bei der Variante 4 wurde erneut das Fahrgestell geändert. Dort, wo zuvor das Reserverad angebracht war, wurde die Lücke im Längssteg verschlossen und zudem erhöht. Somit wurde das Reserverad insgesamt eingespart, was die Montage des Modells erleichterte.

Die Pritsche ist von der Variante 3 bereits bekannt.

Bei den Farbvarianten zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei der Variante 3: Während Carsten Saure vier Varianten aufführt, kennt der Gelbe Katalog derer elf. In Farbumkehr nennt Saure nur die Farbkombination olivgrau/basaltgrau, bei den Farben des Fahrgestells kommen Umbragrau und Anthrazit neu hinzu. Der Gelbe Katalog hingegen kennt Umbragrau als Fahrgestellfarbe ebenso wenig wie der Autor dieses Artikels. Von den elf Varianten des Gelben Katalogs sind zehn Varianten



Farbumkehrungen: olivgrau/anthrazit, olivgrau/basaltgrau (wie unten abgebildet), olivgrau/gelbgrau, hellgelbgrau/lichtgrau, lichtgrau (bei Saure: achatgrau)/olivgrau. Als Einzelvariante ohne Pendant in Farbumkehr wird noch ein Modell mit blassbraunem Fahrerhaus und ebensolcher Pritsche mit hellbraunrotem Fahrgestell genannt. Die Varianten mit gelbgrauen bzw. hellgelbgrauen Komponenten kennt Saures „Handbuch der alten Modelle“ nicht.



Varianten 5 und 6

Die Varianten 5 und 6 wurden wahrscheinlich zwischen 1972 und 1974 hergestellt, also einige Zeit nach Einstellung der Produktion des Kurzhauber-Pritschen-LKW als Serienmodell. Sie wurden ausschließlich als Werbemodelle für Mercedes-Benz produziert und finden sich nur in den entsprechenden Werbepackungen jener Zeit. An dieser Stelle werden sie gemeinsam behandelt, denn sie entsprechen den Varianten 3 und 4, allerdings mit einer weiteren Besonderheit: Erstmals wurde die Form des Fahrerhauses verändert.



Das Dach des Fahrerhauses erhielt nun neun Längsstreben und einen angedeuteten Lüfter. Erst auf den zweiten Blick ist die deutlich stärker ausgeformte Wulst am vorderen Teil des Daches

oberhalb der Windschutzscheibe erkennbar, wie die nachfolgende Abbildung im Vergleich mit einem Modell ohne Längsstreben zeigt:



Dass die Variante 5 mit der Fahrgestellvariante 2 – also mit Aussparung in der Längsstrebe für das Reserverad – überhaupt existiert, ist schon einigermaßen verwunderlich. Schließlich war schon Jahre vorher die Fahrgestellvariante 3 mit durchgehender Längsstrebe eingeführt worden. Einzig plausible Erklärung hierfür ist, dass bei der geringen Auflagenhöhe der für Mercedes-Benz produzierten Modelle zunächst noch einige Restbestände aus dem Lager verwendet wurden. Das fragliche Fahrgestell ist nämlich grundsätzlich achatgrau. In vielen Fällen wurde allerdings das bei diesem Fahrgestell eigentlich vorgesehene Reserverad eingespart, es gibt die entsprechenden Modelle also sowohl mit als auch ohne dieses Rad.

Carsten Saure kennt zu diesem Fahrgestell nur azurblaue und basaltgraue Aufbauten, der Gelbe Katalog führt zusätzlich die entsprechenden Farbumkehrungen auf und kommt somit auf vier Farbvarianten.

Bei der Variante 6 sind sich beide Sammlerkataloge relativ einig bei den Farbvarianten: Beide führen das oben abgebildete azurblau-gelbgraue Modell auf (ohne Farbumkehr), außerdem finden sich graublaue Modelle mit silbergrauem Fahrgestell und deren Farbumkehr. Lediglich beim Modell mit olivgrauem Aufbau und anthrazitfarbenem Fahrgestell macht Herr Saure die Farbumkehrung nicht mit.

Weitere modellübergreifende Merkmale

Nachdem nun die Hauptbauteile ausführlich beschrieben wurden, wollen wir uns noch kurz den Bauteilen „zweiter Ordnung“ widmen: Den Planen und Rädern.

Die Variante 1 wurde immer ohne Plane ausgeliefert, die Variante 2 teilweise ohne Plane, aber von der Variante 3 an gehörte die Plane bei den Serienmodellen zum Modell, nicht aber bei den Modellen aus Werbepackungen. Die Varianten 5 und 6 aus den Mercedes-Werbepackungen besitzen entsprechend keine Plane.

Hinsichtlich der Räder gibt es eine vermeintlich klare Einteilung: Die Variante 1 wurde mit glatten Rädern ausgeliefert, alle nachfolgenden Varianten besaßen einteilige Räder mit 6-Loch-

Felgen. Die oben abgebildete Variante 3 zeigt jedoch ein Modell mit glatten Rädern. Allerdings wurden die Räder hier nicht getauscht; das Modell wurde vom Autor selbst in den 1960er Jahren in dieser Ausprägung gekauft und nie verändert. Hier zeigt sich, dass man bei Wiking grundsätzlich nichts „umkommen“ ließ und notfalls Altbestände auch in späteren Jahren noch mit verbaute.

Die Bodenprägung der Fahrgestelle veränderte sich im Übrigen über alle Evolutionsstufen hinweg nicht: „WIKING“ in Höhe des vorderen Pritschenbereichs, die Modellnummer „43k“ in Höhe des mittleren Pritschenbereichs und „MADE IN GERMANY“ im hinteren Fahrgestellbereich zwischen Hinterachse und Zughaken.



Schlussbemerkungen

Auf die Darstellung der späteren Neuauflagen dieses Modells wird an dieser Stelle verzichtet, aber immerhin kam es noch zu einer Renaissance des Mercedes-Kurzhaubers in den späteren 1970er Jahren, die mit Unterbrechungen bis an den Beginn der 1990er Jahre ging. Allerdings hatte man das Modell an einem wesentlichen Punkt verändert und ihm so einen Großteil seines Charmes geraubt: Der separat eingesetzte silberne Grill entfiel und wurde durch Umbau des Fahrerhauses in dessen Form integriert. Heute versucht man bei weiteren Neuauflagen aus alten Formen diesen Mangel durch eine silberne Bedruckung des integrierten Grills zu beheben. Bei der Pritsche entfiel ersatzlos die zweite Quertraverse – warum auch immer. Auch die Bodenprägung wurde verändert: „43k“ entfiel und „MADE IN GERMANY“ rückte in das freie Feld unter „WIKING“. Dies macht es zum Glück den Fälschern schwerer, aus neueren Fahrgestellen und älteren Aufbauten neue Varianten zu basteln.

Der geneigte Leser wird sich fragen, warum der Autor die Produktion des Modells im Jahr 1963 beginnen lässt und nicht schon im Jahr 1962 wie die einschlägigen Sammlerkataloge, die oben bereits häufige Erwähnung fanden. Nun – die erste Vorstellung des Modells fand im Neuheitenblatt 1963 statt, und in der Bildpreisliste des Jahres 1962 ist dieses Modell nicht auffindbar. Was liegt nun näher, als den besagten Wiking-Dokumenten eher zu vertrauen als den Angaben in Jahrzehnte später entstandenen Katalogen?

Zu guter Letzt kann man die Frage stellen, warum in diesem Artikel immer vom „Kurzhauber“ und nicht vom „Mercedes L 1413“ die Rede ist. Wer die Diskussion unter Vorbild-Fetischisten mitverfolgt, erkennt schnell, warum man sich in diese Diskussionen als ernsthafter Modellauto-Sammler besser nicht einmischt: Die Zahlenkombination „1413“ stand bei Mercedes für 14 Tonnen Gesamtgewicht und 130 PS Motorleistung, das Modell könnte aber ebenso für einen „911“ oder einen „1113“ stehen, da äußerlich kaum bis gar nicht unterscheidbar, ja z. B. sogar für einen „327“ – unter dieser alten Bezeichnung war das Vorbild des Wiking-Modells zum Zeitpunkt seiner Entstehung nämlich auch noch auf deutschen Straßen unterwegs. Von der ersten Nennung im Neuheitenblatt 1963 an bis zum Ende der Serienproduktion hieß das Modell bei Wiking allerdings „Mercedes-Kurzhauber“ – dieser weisen Bezeichnung durch Herrn Peltzer schließt sich Autor dieses Artikel somit gern an.

Impressum

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

Wiking Sammler Netzwerk

Redaktion: Michael Broer, Michael Weber

V.i.S.d.P.: Michael Broer, Bergstraße 10 B, 59427 Unna

Email: redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de

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

Hansjörg Baumann
Götz Blum
Michael Broer
Gregor Gerlach
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!