



Wiking Sammler Netzwerk

Die Online-Zeitschrift Ausgabe 23 September 2014

In dieser Ausgabe:

Editorial	Seite	2
Der Reiseanhänger Knaus Südwind L	Seite	3
Ein Blick auf die ostdeutsche Modellauto-Landschaft (Teil 2)	Seite	10
Impressum	Seite	17



Editorial

Liebe Wiking-Sammler, liebe Leser,

schon bei der letzten Ausgabe unserer Wiking-Postille haben wir uns über das aufziehende Sommerloch beklagt, und die nun vorliegende Ausgabe 23 der Online-Zeitschrift ist nun noch dünner als die Mai-Ausgabe.

Ein Sammlerfreund schrieb mir in der vergangenen Woche sehr treffend, nachdem ich über den geringen Umfang der damals aktuell in Arbeit befindlichen 23. Ausgabe geklagt hatte, „dass da nur was drinsteht, wenn wer was schreibt. Die Leute sollen sich nicht nur bespaßen lassen“.

Tatsächlich ist unser Autoren-Pool relativ klein und die meisten sind schon von Anfang an – d.h. seit nun fast 6 Jahren – dabei. Naturgemäß hat nicht jeder Autor zu jeder neuen Ausgabe eine zündende Idee oder ein interessantes Thema beizusteuern, und bei der heutigen Verdichtung im Berufsleben wird auch die Zeit für „ehrenamtliches“ Engagement immer knapper. Wir sehen es daran, dass schon im letzten Sommer angekündigte Artikel bis heute nicht fertig geworden sind.

Wir benötigen also dringend eine breitere Basis in Bezug auf Autoren, die an dieser Zeitschrift mitarbeiten möchten. Nur so können wir „Löcher“ wie das vorliegende schließen, denn ein größerer Autoren-Pool als zur Zeit vorhanden macht es wahrscheinlicher, dass immer ausreichend Material vorliegt. Als Alternative bliebe sonst nur, die Erscheinungsfrequenz unserer Postille auf weniger Ausgaben im Jahr herunter zu fahren oder – daran mögen wir gar nicht denken – sie irgendwann einzustellen.

Daher wiederholen wir noch einmal unseren Aufruf vom letzten Mal: Fangt einfach an, schreibt, denn noch längst ist bei Weitem nicht alles über Wiking-Modelle gesagt und geschrieben worden. Versteckt eure Sachkenntnis nicht hinter der Befürchtung, ihr könntet gar nicht nicht „schreiben“, seid in dieser Beziehung einfach *hemmungslos*! (Und nebenbei: Der Redakteur möchte ja auch noch etwas zu tun haben!)

Für diese 23. 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!

Der Reiseanhänger Knaus Südwind L

von Frank Niester (Text und Fotos, soweit nicht anders vermerkt)

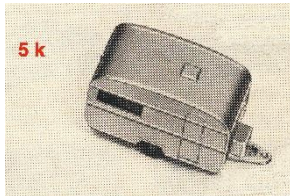
Wir schreiben das Jahr 1971. Auf der jährlichen Spielwarenmesse Anfang Februar in Nürnberg wird ein neuer Reiseanhänger unter der Artikelnummer 5K vorgestellt. Dieser neue Reiseanhänger weiß sofort zu gefallen, übertrifft er doch deutlich seinen nicht mehr zeitgemäßen Vorgänger ([Berger Karawane](#)). Dass es sich um einen Wohnwagen des Herstellers Knaus handelt interessiert zunächst keinen. Erst Jahre später wird er als Knaus Südwind L identifiziert.

Hier ein Link zu Vorbildfotos und Typinformationen:

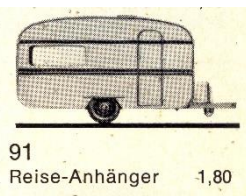
http://www.oldiecaravan.de/Hersteller_A_-_Z/Knaus/Knaus_1970/knaus_1970.html.

Man muss etwas nach unten scrollen zum Typ Knaus Südwind L - Na, na, meine Herren, nicht die Dame im roten Bikini ist gemeint, den Blick bitte etwas weiter rechts fokussieren.

Die Katalogabbildungen im Wandel der Zeit.



1971



1974



1985



1990

Ab 1974 bekam dieser Wohnwagen die Artikelnummer 91 und bis 1989 sollte er im Programm verbleiben. In den Bildpreislisten von 1983 und 1984 wird er lediglich unter der Rubrik „Noch begrenzt lieferbare aber nicht mehr abgebildete Modelle“ geführt.

In den farbigen Katalogen ab 1985 ist er wieder mit Bild aufgeführt.

Von 1990 bis 1992 wurde er dann mit einem VW Golf II als Gespann unter der Artikelnummer 63 in überarbeiteter Version aufgelegt. Im letzten Katalogjahr 1992 war er wieder in der Rubrik „Noch begrenzt lieferbare aber nicht mehr abgebildete Modelle“ zu finden.

Modellbeschreibung

Das Modell besteht aus drei Teilen (Karosserie, Boden/Fahrwerk und Verglasung) und einem Radsatz (2 Räder auf Stahlachse).

Es gibt nur wenige konstruktive Veränderungen an diesem Modell, im Einzelnen sind das:

- 1971 bis 1972 Boden/Fahrwerk ohne hintere Stützdorne
- Ab 1972 Boden/Fahrwerk mit hinteren Stützdornen
- Ab 1990 Deichsel mit einer vorbildgerechten Kugelkopfkupplung inklusive zusätzlichen Deichselstreben und zwei runden Befestigungen für Gewichte auf der Innenseite des Boden/Fahrwerks. Die Gewichte sind zwei quadratische verchromte Plättchen mit rundem Loch aus Metall.

Die Karosserie und das Boden/Fahrwerk sind in einer Form (zwei Nester) und damit immer Farbgleich. Bekannte Farben: Grauweiß, Perlweiß und Weiß.

Von 1971 bis 1989 gibt es Karosserien, die mit drei Zierstreifen (Südwind L) bedruckt sind sowie komplett unbedruckte Ausführungen. Bekannte Farben: Himmelblau, Lichtblau, Ultramarinblau und Dunkelultramarinblau.

Ab 1990 ist die Karosserie weiß und mit lediglich einem blauen Zierstreifen bedruckt (Südwind).

Anfangs sind Bodenplatte, Verglasung und Karosserie verklebt, später sind die Modelle nur noch gesteckt. Auf der Innenseite der Karosserie ist zur Montagehilfe ein erhabener Pfeil, der Richtung Deichsel zeigt, eingebracht.

Da beim Fahren die Stützen in der Regel hochgedreht werden, sind für eine Szene im fahrenden Zustand oftmals die hinteren Stützdorne am Boden/Fahrwerk entfernt worden. An den übriggebliebenen Stummeln ist dieses zu erkennen. Beim Boden/Fahrwerk ohne hintere Stützdorne sind diese Stellen glatt.

Wann genau in der 80ern das Dach von hochglänzend auf seidenmatt geändert wurde, ist nicht mehr bestimmbar, auch welche Varianten es mit welchem Dach gegeben hat, ist eher schwammig. Man vergleiche dazu das Foto „Farben der Karosserie“ - grauweiß seidenmatt.

Die Bodenprägung ist bei allen Modellen: 5k WIKING GERMANY.

Die Verglasung bei allen Modellen bis 1989 ist in fünf unterschiedlichen Farben möglich. Bekannte Farben sind Blau-, Gelb-, Grün-, Grau- und Brauntransparent, wobei die grau- und insbesondere grüntransparenten Verglasungen seltener und überwiegend bei Modellen aus den 70er Jahren zu finden sind, wohingegen die blau- und brauntransparenten Verglasungen zumeist in den 80ern eingesetzt worden sind.

Gelbtransparente Verglasungen sind über den gesamten Lieferzeitraum bekannt. Von 1990 bis 1992 ist nur die brauntransparente Verglasung verwendet worden.

Durch die stärkere Lichtreflektion bei weißen Modellen wirken die Verglasungen heller, sind jedoch farbgleich.

In Verpackungen für Lastzüge ist die Verglasung als Abstandhalter zwischen Zugwagen und Anhänger in Glasklar verwendet worden.

Da die Modelle meistens unverklebt sind, ist durch einen Umbau auch eine Version mit dieser glasklaren Verglasung möglich. Diese Verglasungen sind wohl beim Ausreinigen der Form (Farbwechsel) entstanden und als Packungsbeilage verwendet worden. Da der Wohnwagen keine Inneneinrichtung hat, war auch der Blick ins Innere seitens Wiking wohl nicht erwünscht.

Es sind bis 1989 Räder mit einem Durchmesser von 8mm und gewölbter oder glatter Nabe verwendet worden.

Von 1990 bis 1992 (Gespann) sind Räder mit einem Durchmesser von 8mm und silberner Riffelkappe verbaut worden

Im Laufe der Katalogzeit gab es verschiedene Preisaufkleber. Es waren immer 10 Aufkleber auf einem Folienstreifen (Achtung! Hiervon werden auch Nachdrucke angeboten!).

Von 1985 bis 1989 wurde der Wohnwagen in einer Einzelverpackung angeboten.

Das Modell von allen Seiten



(91-2i, Verglasung grüntransparent, Streifen dunkelultramarinblau)

Die Varianten im Bild

Kein Bild

Kein Bild



91-1a

91-1b

91-1c © Dietmar Blanke

Kein Bild

Kein Bild

<http://www.wiking-datenbank.de/images/knaus/091-1-4.html>



91-1d

91-2a

91-2b

Kein Bild



91-2c

91-2d

91-2e



91-2f

91-2g

91-2h



Kein Bild



91-2i

91-2j

91-2k

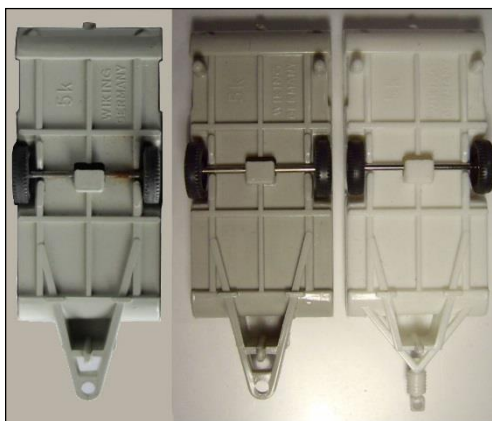


91-2l

91-3a



Links Deichsel alt, rechts neu



Ohne und mit Stützdornen © Dietmar Blanke
sowie Zusatzstrebe
und Bodenprägung



Farben der Karosserie
Perlweiß, Grauweiß und Weiß



Preisschild 1973



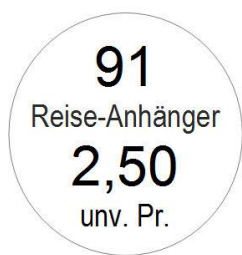
Boden/Fahrwerk links
ohne, rechts mit
Gewichten



Farben der transparenten Verglasung: © Marcus
klar-, blau-, grün-, grau- gelb- und brauntransparent



Preisschild
1977-1979



Preisschild
1980-1984



10er Folie mit Preis-
schildern- © Urmodell



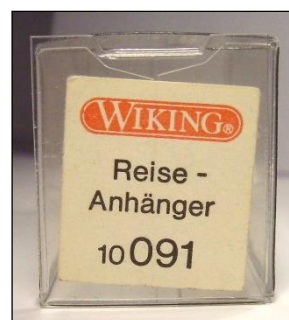
Karosserie innen
Pfeil Richtung Front



Verglasung des Knaus-Reiseanhängers als Abstandshalter



Der Knaus Wohnwagen im Gespann mit VW Golf II (063 20)



Einzelverpackung zwischen 1985+1989

Übersicht aller bekannten Varianten

Art. Nr.		Katalogjahr	Karosserie	Boden/ Fahrwerk	Deichsel	Gewichte	Zier- streifen				
91-1	a	1971-72	grauweiß	ohne hintere Stützdorne	alt	ohne	himmelblau				
	b		perlweiß				himmelblau				
	c		perlweiß				lichtblau				
	d		weiß				himmelblau				
91-2	a	1972-89	grauweiß	mit hinteren Stützdornen	alt	ohne	himmelblau				
	b		perlweiß				himmelblau				
	c		grauweiß				lichtblau				
	d		perlweiß				lichtblau				
	e		weiß				lichtblau				
	f		perlweiß				ohne				
	g		weiß				ohne				
	h		grauweiß				ohne				
	i		grauweiß				d` ultramarin				
	j		perlweiß				d` ultramarin				
			k					weiß			d` ultramarin
			l					perlweiß			ultramarin
91-3	a	1990-92	weiß	mit hinteren Stützdornen	neu	mit	blau				

Preise

Katalogjahr	Art.-Nr.	Preis
1971	5k	1,-DM
1972	5k	1,20DM
1973	5k	1,50DM
1974	91	1,80DM
1975	91	2,-DM
1976	91	2,20DM
1977	91	2,30DM
1978	91	2,30DM
1979	91	2,30DM
1980	91	2,50DM
1981	91	2,50DM
1982	91	2,50DM
1983	91	2,50DM
1984	91	2,50DM
1985	10 091	2,60DM
1986	10 091	2,60DM
1987	10 091	2,60DM
1988	10 091	2,90DM
1989	10 091	3,25DM
1990	063 20	8,50DM
1991	063 20	9,50DM
1992	063 20	9,50DM



Von oben nach unten, Streifenfarbe dunkelultramarinblau, ultramarinblau, himmelblau, lichtblau (Bei Modellen mit weißer Karosserie wirken die Farben kräftiger).

Entstehungsgeschichte

Ich hatte drei Fragen zur Entstehung des kleinen Knaus Reiseanhängers:

1. Wieso ein Knaus Reiseanhänger?
2. Weshalb hat er keine Inneneinrichtung?
3. Warum gibt es Seitenstreifen in verschiedenen Blautönen?

Die Antwort bekam ich über Ralf Abramzik direkt vom ehemaligen Betriebsleiter Klaus-Dieter Hinkelmann. Meinen Dank an Ralf und Klaus-Dieter Hinkelmann.

Die Antworten aus der E-Mail (Zitat):

1. *Nach Aussage von Klaus-Dieter Hinkelmann gab es seitens der Sammler damals die Anfrage nach einem modernen Wohnanhänger, da man ja nur das Ei im Programm hatte. Wiking hat sich also die Konstruktionszeichnungen von Wilk besorgt, das Modell gemacht und Wilk Muster zugesandt.*

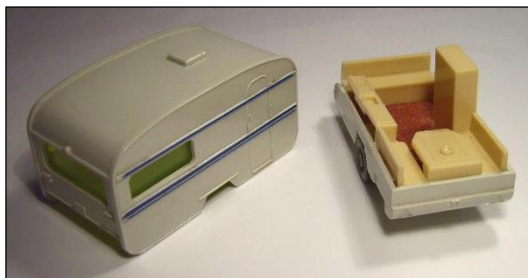
Daraufhin hat Wilk 200 Stück als Werbemodell für den eigenen Vertrieb bestellt. Im Laufe der Jahre hat Wilk mehrfach 200 Stück-Lots nachgeordert, insgesamt so ca. 2000 Stück. Die Zusammenarbeit war aber nicht so fruchtbar, daher hat man für ein kleineres Modell nicht mehr auf Wilk zurückgegriffen.

Als Friedrich Peltzer dann noch einen kleineren modernen Wagen wollte, ging man halt zu Knaus. Dafür gab es nach der beendeten Zusammenarbeit mit Wilk keine besonderen Gründe.

2. Die weggelassene Inneneinrichtung soll einzig und alleine der Einordnung in eine bestimmte Preisgruppe geschuldet worden sein. Mit Inneneinrichtung hätte das Modell deutlich teurer sein müssen. Außerdem hatten sie ja einen Hänger mit Inneneinrichtung, so Klaus-Dieter Hinkelmann.
3. Was die Bedruckung angeht, so sind die Gründe banaler als man denkt. Unachtsamkeit der Mitarbeiter beim Mischen der Farbe. Man hat zur Zeit der Herstellung der Modelle nicht so sehr darauf geachtet und war auch noch weit weg von Sammlergedanken oder bewussten Unterschieden. Es wurde halt so gut es ging vor sich her gearbeitet.

Vieles was sich Sammler heute bei alten Wiking-Modellen so denken, war früher entweder Zufall und/oder Unachtsamkeit.

Zum Schluss noch eine kleine Bastelei, die ich vor einem ¼ Jahrhundert gemacht habe und die beweist, dass dem kleinen Knaus eine Inneneinrichtung sehr gut zu Gesicht steht. Die Inneneinrichtung ist einem Wilk Wohnwagen entliehen und in den Knaus eingepasst (beide Modelle waren beschädigt).



Der Teppichboden ist feines Schmirgelpapier.

Fehler, Irrtümer und weitere Informationen

Bei Fehlern und Irrtümern, so wie Informationen zu weiteren Varianten bitte ich um Meldung zur Korrektur und Ergänzung.

Danke für die Unterstützung bei Lutz Fänger, Andreas Kiel, Markus, Königsbolzen, Taxi 149, Dietmar Blanke und Urmodell.

Alle Fotos © Frank Niester, © Urmodell, © Markus und © Dietmar Blanke.

Diese Chronik ist meinem Vater (+26.06.2014) gewidmet, denn Camping war seine große Leidenschaft.

Ein Blick auf die ostdeutsche Modellauto-Landschaft

von Götz Blum (Text und Fotos)

Wie angekündigt möchte ich noch einige weitere modellbauerische Beispiele aus der ehemaligen DDR im Vergleich zu Wiking vorstellen. Zu dem erwähnten MB-Kurzhauber-Tankwagen haben die Redaktion des WSN zwei Leserbriefe von Sammlern erreicht, die es wert sind, hier erwähnt zu werden. Danke dafür, nur so kann Wissen weitergereicht werden.

„Hallo, habe eben die neueste Ausgabe gelesen - wie immer sehr interessant! Da ich hauptsächlich alte DDR-Modelle sammle, hat mich der Artikel über Espewe besonders gefreut. Hierzu zwei Anmerkungen: Der Mercedes-Flugfeldtankwagen wurde im Original auf der Leipziger Messe ausgestellt und verblieb danach in der DDR. Beim S4000 Tanklöschfahrzeug sind die Leitern auf dem Dach serienmäßig NICHT festgeklebt - da halt also jemand den Originalzustand verändert“.

und:

„Der MB Kurzhauber als Flugfeldtankfahrzeug ist keine "klassenfeindliche" Verkleinerung. Dieses Fahrzeug gab es in der DDR wirklich, und zwar als Unikat. Das Vorbild für dieses Modell auf der Basis des MB LS 322 schaffte die Interflug in den 60er Jahren für den Flughafen Berlin Schönefeld an. Der 60.000 Liter Tankauflieger stammt von Strüwer“.

Bei den beiden Feuerwehren handelt es sich um den IFA S-4000/1 Leiterwagen DL 25 bzw. Spritzenwagen TLF 16. Dass hier die beiden Leitern aufgeklebt sind, ist bedauerlich, denn es handelt sich dabei um ein verbasteltes Modell! Original waren die Leitern immer nur aufgesteckt!

Das abgebildete Barkas B 1000 Kleinlöschfahrzeug ist eine alte Ausführung mit zweiteiligem Chassis. Später und für die längere Zeit der Produktion wurde das Chassis dann vermutlich aus Gründen der Rationalisierung nur noch einteilig ausgeführt. Auch hierbei war das Chassis aber immer ein separates Formteil.

Der Robur Post-Lkw ist ein LO 2500, den es auch als Lastwagen gab. Diese Modelle sind extrem modellgetreu und exakt im Maßstab 1:87, weswegen sie eigentlich immer als Paradebeispiel für Modelle angeführt werden, bei denen Espewe gegenüber Wiking die Nase vorn hatte. Bei der Nullserie des Robur Koffer-Lkw ließen sich die Koffertüren übrigens noch öffnen. Vermutlich aufgrund technischer Probleme hat man dann für die Serie auf dieses Detail verzichtet“.

(Verfasser beider Leserbriefe bekannt)

Ich hatte bisher immer nur verklebte Feuerwehrleitern gesehen, weshalb ich von der Originalität ausgegangen war.

Die Geschichte des Flughafentankwagens ist interessant. Politisch korrekt wäre aber sicher gewesen, hier auf Zugmaschinen aus skandinavischer Produktion, wie von der DDR-Spedition DEUTRANS praktiziert, zurückzugreifen.

Nachstehend ist das Modell im Kreis seiner größenvergleichbaren Wiking-Vettern abgebildet, wobei Wiking keinen expliziten Flughafentanklastzug im Programm hatte:



Schön zu sehen, wie die Pumpeneinheit als „Rucksack“ hinter der Kabine platziert wurde. Beidseitig zu öffnende Klappen erlauben einen Blick ins Innere, Kühlergrill, Scheinwerfer und sogar der Mercedesstern sind, zumindest an diesem Modell, gesilbert. Leider hat man sich die Trittleiter auf die Galerie gespart, dafür gab es eine Abziehfolie auf den Tankseiten mit zeitgenössischem Schriftzug „aero – service“. Der verwendete Kunststoff macht einen „glasigen“ Eindruck, die Wandstärke ist recht dünn gehalten. Die Wiking Tanker wirken da wertiger.

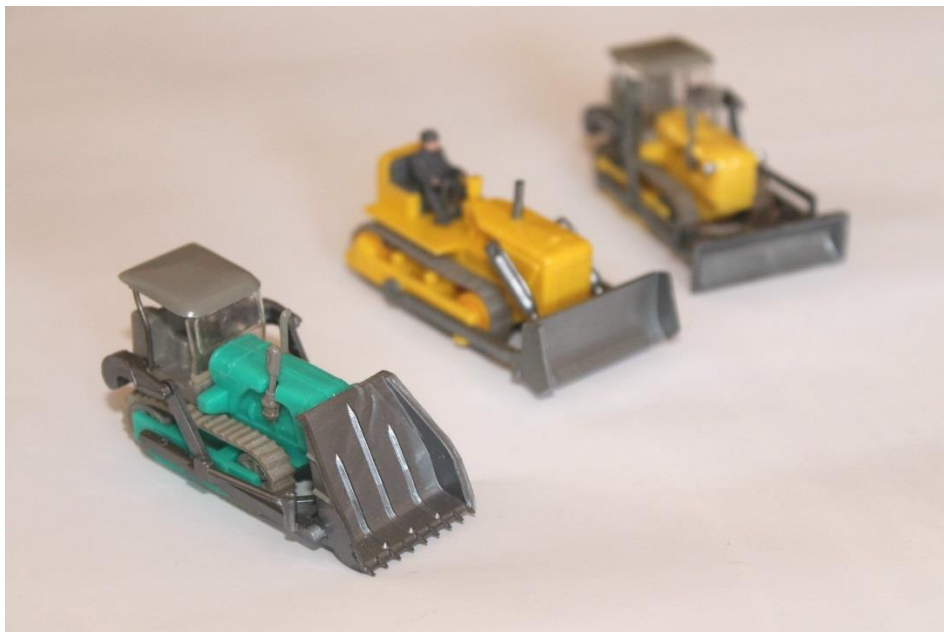
Auch dieses Modell wurde in einem gestalteten Karton einzeln verpackt.

Damit leite ich über zu einem aus meiner Sicht faszinierenden Modell, der Planierraupe bzw. dem Front- und Überkopflader URTRAK KS 30/50, im Original ab Mitte/Ende der 1950er Jahre vom Brandenburger Traktorenwerk produziert.

Ein fein detailliertes Modell zeigt sich hier bei näherer Betrachtung.

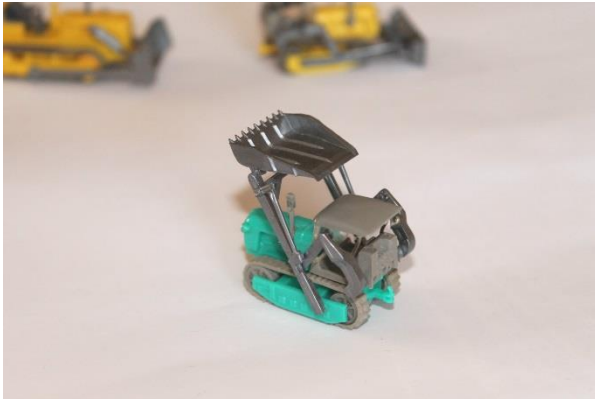
Die Ketten wurden, wie bei Wiking auch, aus Gummischlauch-Meterware geschnitten und aufgespannt. Der Luftansaugstutzen wurde wie der Auspuff als separates Formteil gespritzt und aufgesteckt. Abgerundet wird der Aufbau mit einem transparenten Glasteil als Scheibe und einer Haube über dem Fahrer, hinten mit Metallstreben im Korpus fixiert.

Einen Wetterschutz hat Wiking der Kaelble-Raupe erst spät gegen Ende der 1970er Jahre spendiert, und dann formal auch nur halbherzig und meiner Ansicht nach lustlos umgesetzt. Dasselbe gilt für die Abgasführung, hier war lange Zeit das aufgesteckte „Gummischläuchlein“ das Maß der Dinge. Vorbildgerecht geht anders, die DDR-Raupe zeigt es.



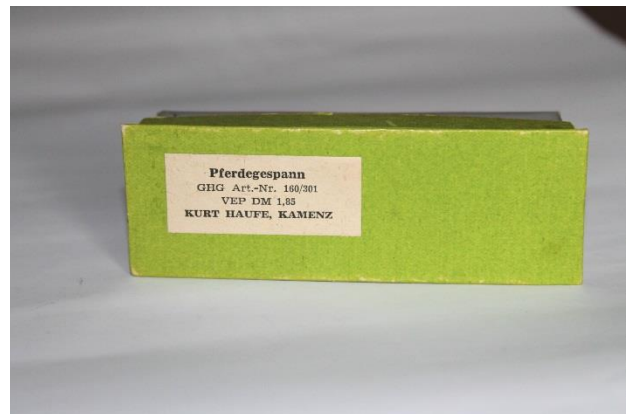
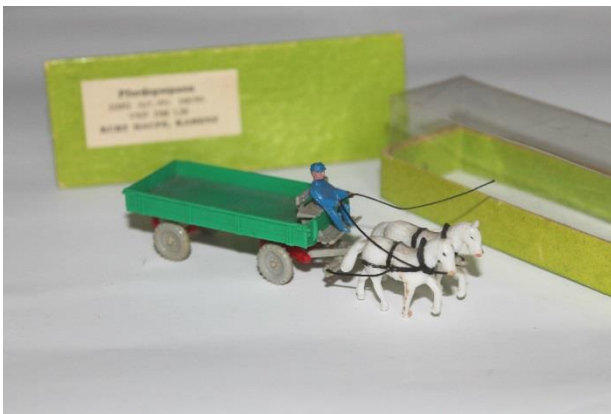
Der Clou dieser Raupe ist jedoch die vorbildgerechte Ausführung der Hebe- und Schiebemechanik der Schaufel sowie das Angebot, auch eine weitere Schaufelform vorzubauen um auch Überkopfr Transporte auf den Baustellen spielerisch nachstellen zu können. Es ist Spielfreude pur, die Raupe über den Tisch rollen zu lassen.

Verpackt wurde die Raupe einzeln in einem schön gestalteten Karton. Leider ist mir die Verweildauer im espewe-Programm nicht bekannt, es kann aber davon ausgegangen werden, dass die Raupe eine ähnlich lange Produktionsdauer wie die Kaelble-Raupe von Wiking hatte und noch hat. Die Gummiketten lassen sich zumindest an meinen Raupen noch schön bewegen, wohingegen das von Wiking verwendete Gummimaterial heute meist spröde ist.



Auch private oder halbprivate Kleinserienhersteller hatten in der DDR eine Nische gefunden. Einer der Bekanntesten war sicher Kurt Haufe, Kamenz.

Ab Mitte der 1950er Jahre fertigte Kurt Haufe in Kamenz Spielwaren und ab 1962 auch Modellautos im Maßstab 1:87. Ab 1981 hieß das Unternehmen VEB Kamenzer Spielwaren. Beispielhaft möchte ich hier die Pferdekutsche von Kurt Haufe zeigen:

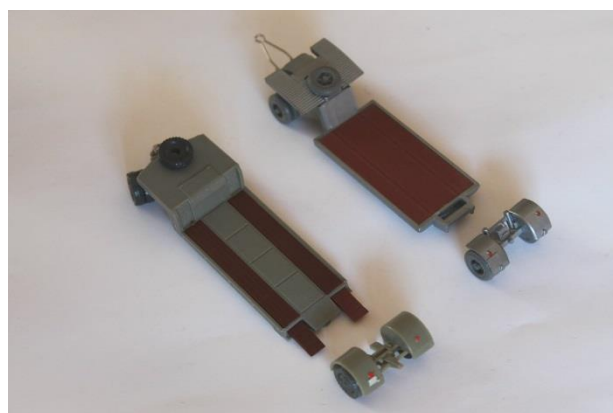
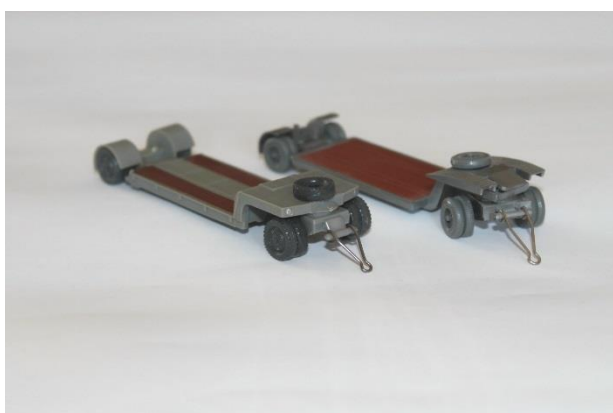


Verpackt in einen wertig gestalteten Einzelkarton mit Blisterdeckel steht hier ein fein detailliertes Modell auf dem Tisch. Das Geschirr der Pferde ist farblich hervorgehoben, sogar die Sitzbank des Kutschers weist eine Holzverbretterung auf. Dagegen fällt die Pritsche qualitativ ab. Durch viele Unregelmäßigkeiten im Spritzguß wirkt die Pritsche v.a. an der Unterseite so, als ob die Form schon verschlissen ist. Dennoch: Gut gedacht, gut gemacht!

Nachfolgend der direkte Vergleich mit der zeitentsprechenden Wiking Pferdekutsche:



Hier nun zweieiige Tieflader-Zwillinge, zumindest drängt sich dieser Gedanken beim ersten Blick auf:



Das espewe- Modell ist in einem Grauton gespritzt, der durch Zeitablauf leicht vergilbt ist. Interessant und schön zu sehen sind die unterschiedlichen Denkansätze, eine Beladung möglichst vorbildgerecht und trotzdem spielfreundlich durchzuführen. Bei beiden Modellen lässt sich der hintere Radsatz abziehen. Beim Wiking Modell muss die auf dem Drehschemel aufgesteckte Rampe in den heckseitigen Schlitz eingeführt werden, beim espewe Modell dagegen lassen sich 2 Auffahrampen aus der Ladefläche –ruckelnd– ausziehen. Detailliert gemacht, vorbildgerecht umgesetzt.

Hier mit vorgespannter Tatra-Schwerlastzugmaschine, die mit separaten Scheinwerfern und Peilstangen ausgerüstet wurde. Ein imposantes Modell und ein historisch passendes Gespann!



In dieselbe Richtung zielt auch der Zementsiloanhänger von espewe, den es als Hänger von Wiking nicht gab, wohl aber als Sattelaufleger mit einer Doppelsiloanlage.



Während von Wiking die Doppelsilos eine Leiter mit kurzer Galerie zum Befüllen bekommen haben, fehlt diese bei espewe. Der Bautrupps musste also seine eigene Leiter mitbringen. Heckseitig ist ein Aggregat dargestellt, das wohl die Pumpeneinheit darstellen soll. Was allerdings mit dem linsenförmigen Spritzteil, das auf dem Drehschemel aufgeklebt wurde, gemeint ist, erschließt sich mir nicht. Bilder des Originals, das ich im Netz gefunden habe, zeigen an dieser Stelle ein Ersatzrad. Am Modell ist die Unterseite profiliert. Vielleicht soll das die Abdeckung des Ersatzrads sein? Luxuriös, aber denkbar. Vielleicht weiß ein Leser mehr...? Dadurch, dass der Silo auf einem Hänger platziert ist, kann dieser verschiedenen Zugmaschinen angehängt werden.

Interessant wäre zu erfahren, ob, und wenn ja, wer da von wem über die Mauer hinweg abgeschaut hat?

Zum Abschluss darf ein Blick auf den DDR-Volkswagen, den Trabant, wie auch auf den Wartburg nicht fehlen. Die hier gezeigten Trabanten stammen von espewe, nach meiner Kenntnis wurden aber auch vereinzelt von privaten Kleinanbietern wie Haufe Trabanten auf ausgeliehenen Spritzwerkzeugen hergestellt. *„Hintergrund war wohl, dass den Betrieben je nach Plan vorgegeben wurde, sagen wir mal in den nächsten Jahren soundsoviel Plastikregale zu produzieren. Die Modellautoproduktion wurde dann während dieser Zeit heruntergefahren oder ausgegliedert, die Maschinen verliehen“.* Zumindest wurde mir dies so von einem Sammler erzählt!



Ich habe auf den Bildern den Wiking DKW, die Arabella sowie den 1200 Hörnchenkäfer und den 1300 Käfer vergleichend neben die Trabbis gestellt. Alle Modelle sind gleich aufgebaut, Chassis mit Radachsen, Karosserie und Verglasung. Eine Inneneinrichtung fehlt bei allen. Das ist bei den Trabbis schade, da man durch die klare Verglasung zwar ins Innere blicken kann, aber dort nichts sieht! Der Kunststoff der Karossen wirkt glasig und durchscheinend, da hatte Wiking den besseren Rohstoff.

Der Wartburg 311 von Haufe besteht aus dem Chassis mit separat eingesetzten Radachsen, der zweiteiligen und daher auch zweifarbig ausführbaren Karosserie, eingesetztem Kühler und der Verglasung. Die Passgenauigkeit der Bauteile lässt aber manchmal zu wünschen übrig. Auf dem Bild ist unterhalb im Bereich der Hintertür ein Spalt sichtbar, auch die Verglasung sitzt oft nicht wie gewünscht. Auf dem Sammlermarkt gesucht sind v.a. die 2-farbigten Ausführungen.



Generell ist zu sagen, dass es schwierig ist, einen klaren Produktionsprozess und eine eindeutige Zuordnung bei DDR-Modellen zu erkennen und nachzuvollziehen. Durch Umverteilungen der Produktionserfordernisse und, je nach Stimmung im Land, Präferenzierung von unterschiedlichen Produkten der Konsumgüterproduktion änderten sich häufig die Anforderungen an das Produkt. So wurden die Betriebe in VEB oder in Kombinate eingegliedert oder wieder ausgegliedert. Von den Lieferengpässen bei der Verteilung von Rohstoffen wie Granulat ganz zu schweigen.

Sollten sich in meinen Beitrag Fehler eingeschlichen haben, so bitte ich das zu entschuldigen. Die Quellenlage der DDR-Modelle ist im Gegensatz zur Firmengeschichte von Wiking recht dürftig, vieles wird von Mund zu Mund weitergegeben. Vieles verliert sich im Laufe der vergangenen Jahrzehnten.

Meine Intention war auch nicht, die Geschichte des DDR-Modellbaus akribisch nachzuverfolgen, sondern die Augen zu öffnen für viele schöne und interessante Modelle jenseits des ehemaligen eisernen Vorhangs.

Die gezeigten Modelle sind daher nur ein Ausschnitt aus der Modellautoproduktion, es würde noch weiteres zu entdecken geben.

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
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!