



# Wiking Sammler Netzwerk

Die Online-Zeitschrift      Ausgabe 5      Februar 2010

---

## In dieser Ausgabe:

Editorial	Seite 2
Der Eimerbagger	Seite 3
Wiking-Landmodelle in 1:200 (Teil III)	Seite 11
Der Berliner Doppeldecker D38	Seite 16
Limousine USA-Typ	Seite 20
41 Jahre N-Modelle	Seite 21
Rudis Neuheitenschau	Seite 23
Stammtische	Seite 25
Wiking trifft Wiking 2009	Seite 26
Als Frau unter Wikingern	Seite 31
Nachbau einer Wiking-Hafenanlage	Seite 32
Der Opel-Kadett B – Modell und Vorbild	Seite 36
Morgens um 7 ist die Welt noch in Ordnung	Seite 39
Opel Caravan 1956	Seite 41
Impressum	Seite 44



## Editorial

Ein Jahr Online-Zeitschrift des Wiking-Sammler-Netzwerkes haben wir hinter uns gebracht, und pünktlich zum Jahrestag der 1. Ausgabe liegt nun die Ausgabe 5 der Online-Zeitschrift auf dem Tisch. Aber blicken wir kurz zurück: Als wir im Februar 2009 die Ausgabe 1 mit etwas weniger als 20 Seiten ins Netz stellten, wussten wir nicht, was am Ende dabei heraus kommt. Es war ein Experiment, dessen Erfolg uns anspornte, schon 2 Monate später die nächste Ausgabe nachzulegen. Der Umfang wuchs und verdoppelte sich bis heute – damit aber auch die redaktionelle Arbeit. Bei der 3. Ausgabe gelang es noch, den anvisierten Erscheinungstermin einzuhalten, bei der 4. Ausgabe musste dieser bereits um 2 Wochen verschoben werden – 40 Seiten alle 3 Monate sind halt kein Pappenstiel, wenn es sich um ein reines Freizeitvergnügen handelt. Umso erfreulicher ist es, dass die „Redaktion“ sich erstmals mit der jetzt vorliegenden Ausgabe personell verstärken konnte.

Mehr als 1000 Downloads bei jeder Ausgabe – auch das macht Freude! Ob allerdings 1000 Downloader auch 1000 Leser sind? Ehrlich gesagt, wir wissen es nicht!

Eine Rubrik haben wir leider streichen müssen: **Börsentermine** werden von dieser Ausgabe an nicht mehr veröffentlicht. Wir hatten gehofft (und dazu aufgefordert), auch von Seiten unserer Leser viele Termine im Lande genannt zu bekommen. Das ist leider nicht geschehen, und die eigene Recherche *bundesweit* erwies sich als zu zeitaufwändig.

Was euch diesmal erwartet: Wir lesen den dritten und letzten Teil von **Botho G. Wagners** umfassender Überblicksdarstellung der **Wiking-Landmodelle in 1:200**. Zuvor jedoch eine Premiere, und zwar der erste Beitrag in dieser Zeitschrift, der sich nicht mit „rollendem Material“ beschäftigt: **Manfred Schütt** bringt uns ein möglicherweise unterschätztes Modell aus der Vielfalt der Wiking-Schiffsmodelle näher: den **Eimerbagger**. **Rüdiger Göbelsmann** berichtet in **Rudis Neuheitenschau** in gewohnter Manier über die letzten Neuheiten-Auslieferungen. **Lutz Fänger** steuert einen Beitrag über den **Berliner Doppeldecker D38** bei und berichtet über **41 Jahre Wiking-N-Modelle**. (Ja, wir geben es ehrlich zu: Den 40. Geburtstag haben wir verpennt!). Die **Limousine USA-Typ** und der **Opel Caravan 1956** sind die Themen von **Holger Hausmann**. Über das Vorbild von Wikings **Opel-Kadett B** gibt es Erläuterungen von **Michael Weber**. **Götz Blum** berichtet über den **Nachbau einer Wiking-Hafenanlage**, die er beim WtW 2009 präsentierte. **Wiking trifft Wiking 2009**: Nachdem die Fachpresse bereits berichtete, wollen auch wir mit Hilfe von **Gregor Gerlach** unsere eigene Sicht der Dinge präsentieren. Und in diesem Zusammenhang berichtet uns **Kerstin Gerlach** als **Frau unter Wikingern** ganz offen, warum jede Frau sich glücklich schätzen kann, mit einem Wiking-Sammler verheiratet zu sein! **Morgens um 7 ist die Welt noch in Ordnung** – an welchen Tagen dies ganz besonders gilt, erzählt uns **Michael Reichardt**.

Ergänzt wird all dies wie immer durch Informationen zu Stammtischen und anderen Dingen aus der Wiking-Sammlerwelt.

In diesem Sinne:

**VIEL SPASS BEIM LESEN!**

---

## Der Eimerbagger

von Manfred Schütt (Text und Fotos)

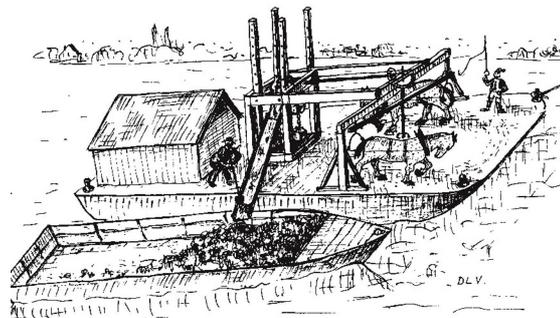
Es war – nein, nicht einmal – sondern im Frühjahr 2008. Fürchterliche Geräusche waren von der Elbe her zu hören. Nicht das übliche Dieselgetucker oder die Antworten der Schiffe auf die Begrüßung durch Willkommhöft. Es quietschte, knarrte, Metall rieb auf Metall, knarzte und schrammte.

Der Urheber dieser unangenehmen Geräuschkulisse war schnell ausgemacht, weil nicht zu übersehen. Ein Bagger hatte begonnen, das angekündigte Loch in den Elbgrund zu buddeln, oder besser zu saugen, die sog. „Schlickfalle“. War ja lange diskutiert worden und stand in jeder Zeitung. Großartig ´was zu sehen gab es nicht. Schuten kamen und fuhren ab, irgendwie langweilig.

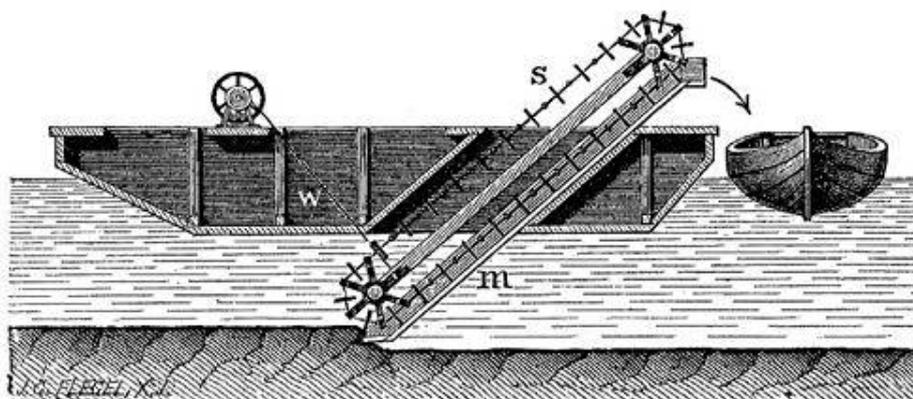
Langweilig? Da war doch auch ein Modell von Wiking. Auch nicht so aufregend, nicht selten, nicht bunt, nicht groß, nicht berühmt. Wieso dann eigentlich ? Warum hat Peltzer so etwas gebaut? Unterm Strich blieb: keine Ahnung. Und dann wurde es doch noch ganz interessant.

Die Geschichte der „Wasserbagger“ geht bis in die Anfangszeit der Schifffahrt zurück. Kein Anlegeplatz, kein Pier, Fluss- oder Seehafen investierte nicht, für damalige Zeiten, immense Summen in die Entwicklung und den Bau von Geräten, die nur dem Zweck dienten, den „richtigen“ Schiffen auf Dauer freien Zugang zu den Anlegeplätzen zu ermöglichen. Denn – ein Schiff ist der Eimerbagger eigentlich nicht.

Dies soll ja kein Buch über die „Geschichte der Nassbaggerei“ werden. Deshalb nur kurz einige Bilder über die grobe Entwicklung der Sache. Anfangs menschliche Muskelkraft, ersetzt durch Tiere, die revolutionäre Erfindung der Dampfmaschine. Damit nähern wir uns dem Wiking-Zeitalter.



Eimerkettenbagger mit angedocktem Transportschiff auf der Broye, 1835–1836.  
Antrieb mit Pferdegöpel.



Im Verlauf meiner Neugierde bin ich dann auf die „Hamburger Dampfbagger“ gestoßen, auf die ich mich hier, stellvertretend für alle anderen, beziehe. Um die Dimensionen des Gerätes, auch in Bezug zu seinem Umfeld, zu verdeutlichen, einige Details.

Bis 1867 wurden in der Elbe jährlich ca. 60- bis 70.000 m<sup>3</sup> Aushub gefördert, danach ansteigend zwischen 400.000 und 1 Million m<sup>3</sup>. Um diese Mengen zu bewegen waren 10 Dampfbagger, 140 Baggerschuten und 8 eigene Schleppdampfer im Einsatz, bei Bedarf wurden weitere angemietet.

Zwei identische Bagger, 1883 gebaut, konnten 10,5 Meter unter Wasser arbeiten, Tiefgang bei voller Belastung 1,90 Meter. Schiffskörper und Aufbauten aus Eisen, das Deck aus Pitchpineholz. Der Kran diente dem Zusammensetzen der Eimerkette, bei 3,70 Meter Ausladung trug er 5 Tonnen.

### Wie fährt er denn nun?

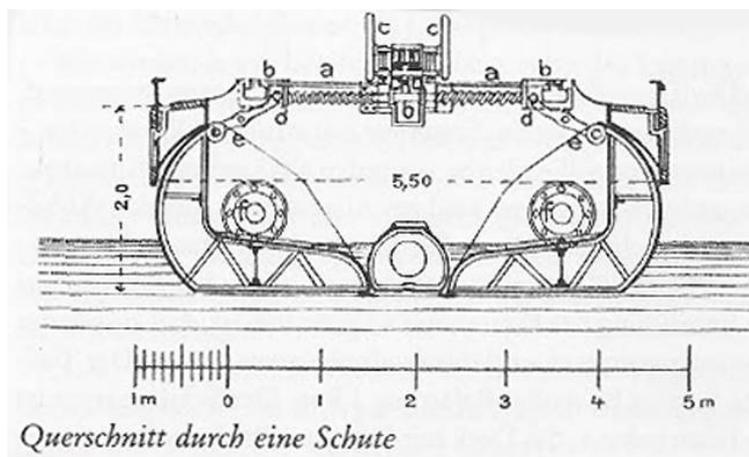
Gar nicht. Jedenfalls nicht im eigentlichen Sinne. Er „hangelt“ sich an vorher ausgelegten und fixierten Ketten vor und zurück. An den Ketten waren Anker befestigt: 2 Ebbeanker je 1 Tonne, 2 Flutanker je 700 kg, 4 Seitenanker je 450 kg. Kettenstärke 2,4 cm, kurzgliedrig. 40 Tonnen Steinkohle wurden für den Betrieb der Anlage gebunkert. Die Ankerwinden haben für die schwersten Anker zwei Übersetzungen. Die eine bewegt ihn 2 Meter/Min. während des Baggerns vorwärts, die andere 8 Meter/Min. rückwärts, um ihn zu verholen. Die hintere Winde zieht ihn 2,75 Meter/Min. bei Bedarf zurück. Die gleiche Übersetzung haben die Seitenwinden.

Jeder Baggereimer fasst 0,4m<sup>3</sup> bei 1,11 Tonnen Leergewicht. Die Schüttelrinnen lassen sich nach beiden Seiten benutzen, Neigungswinkel 32°. Damit schafft der Bagger an einem Arbeitstag, damals noch 10 Stunden, bei 60 Umdrehungen mit je 12 Eimern 3.000 m<sup>3</sup>. Bedient wurde alles von 11 Leuten Besatzung. Kostenpunkt des Gerätes 390.000 Mark.

Schwierig umzurechnen. Das statistische Bundesamt sagt 1:6, auf diesen Zeitraum abgestellt. Die reine Kaufkraft eines Otto-Normal-Verbrauchers, nur bezogen auf Lebensmittel, ergibt 1:15. Wie auch immer sind das ziemliche Summen für diese Zeit.

Wichtig, aber kaum beachtet, sind die Schuten. Jeder kennt sie, dem Namen nach. Selbst in diese so einfach und simpel erscheinenden Schiffe wurde viel Geist und Geld investiert. Von den oben erwähnten 140 Schuten waren 40 mit einer beweglichen Bodenklappe ausgerüstet. Länge über Steven 25 Meter, Breite über Spanten 5,40 Meter, Tiefgang leer 0,55 Meter, beladen 1,55 Meter. Größte Tauchtiefe der Klappen 2,10 Meter.

Die spezielle Konstruktion der Klappen durch Ausnutzung von Druck der Ladung bzw. Auftrieb nach Entleerung erlaubte es, die Ladungslöschung bei voller Fahrt der Schlepper vorzunehmen. Time is money! Auch 1880.



Wie unschwer zu erkennen ist, war hier viel Material im Einsatz, Eisen, Holz und Stahl rieb aufeinander. Als logische Folge ergibt sich, dass eine gute Infrastruktur erforderlich war. Die notwendigen Pflege- und Instandhaltungsarbeiten wurden auf einer eigenen Werft in Hamburg-Steinwärder vorgenommen. Etwa 100 Leute waren dort in Lohn und Brot.

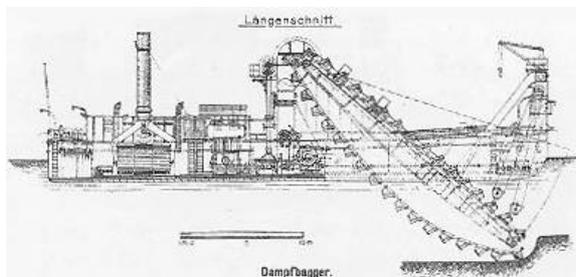
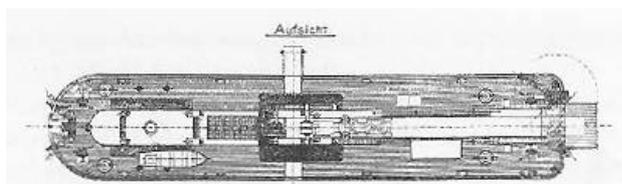
Selbstverständlich alles unter Aufsicht einer neu gegründeten Behörde, hanseatische Tradition, oder auch Misstrauen bei soviel Geld, je nachdem, wie man das auslegen möchte.

### Was das nun mit Wiking zu tun hat?

Ganz einfach. Peltzer hat ja immer nach Vorbildern gearbeitet, also keine Fantasieschiffe gebaut. Welches war das hier? Keine Informationen. Nach dieser Vorlage habe ich gesucht, Hunderte von Bildern gesichtet, in Archiven gekramt und viel Kaffee getrunken. Übrig blieb nur ein „Schiff“ – der „Hamburger Dampfbagger“.

Natürlich, beweisen kann ich das nicht. Aber wenn mich meine Augen und das Gefühl nicht täuschen, liege ich nicht so ganz falsch. Alle anderen Abbildungen passen nicht vom Zeitraum her oder sind völlig anders konstruiert. „Den“ Eimerbagger als Typus gibt es nämlich nicht. Außer, mit Einschränkungen, eben die Hamburger Bagger. Größere Serien wurden nicht gefertigt, weil jeder Hafen seine besonderen Anforderungen stellt, abhängig von Tide, Strömung, anlaufende Schiffsgrößen, Hafenkonstruktionen. Der hier besprochene Eimerkettenbagger eignet sich z. B. nicht für enge Hafenbecken. Was soll ein Flusshafen mit engen Kais damit. Dort wäre ein Greifbagger viel sinnvoller und effizienter. Aber genug der Historie.

Das Wiking-Modell beschränkt sich auf zwei Formen. Beide sind im Maßstab etwas größer als 1:1250 gehalten. Wünschenswert wäre eine Sammelpackung mit den unbedingt dazugehörigen Schuten gewesen, gibt es aber nicht. Diese wurden separat schon vor dem Eimerbagger angeboten und wohl mehr dem allgemeinen Hafengebiete zugeordnet.



Der Eimerbagger wurde im Herbstkatalog 1939 erstmalig für -,60 RM angeboten. Material Metall, Hohl-guss, Bodenprägung „EIMERBAGGER -,60/WM“. Am Bug ein Drahtmast, den Kran symbolisierend.

1939 – 1940 in bräunlicher Farbgebung, auch in dunkelgrau. Beiboote, Eimer und Luken hellgrau abgesetzt. Der Schornstein ist mit zwei hellgrauen Ringen versehen. **Diese farblichen Details wurden meines Wissens bislang nicht erfasst.** **Nicht erfasst ist auch die Farbvariante, die dem ersten Hafen nach dem Krieg beilag.** Eimer und Rettungsboote in orange. Zu diesem Hafen gehörten, neben anderen Modellen, auch 1 Eimerbagger, 1 Flussschlepper, 2 Schleppkähne und 4 Schuten. Alle hatten orangefarbene Details.



Lüa 49 mm, Breite 9,5 mm ohne Schüttrinne, Gewicht 18 Gramm



1948 erschien dann eine neue Variante, ohne Preisangabe in der Bodenprägung zum Preis von -,80 RM. Die Farbe wechselte zu sand/ocker mit einem meist gelben Mast. Der Schornstein erhielt einen gelben, blaugrünen oder auch schwarzen Anstrich, auch **mit weißem Ring, ebenfalls noch nicht gelistet**, aber bildlich dokumentiert.

In diesem Jahr erschien dazu eine Version ohne jegliche Bodenprägung, farblich wieder sand/ocker.



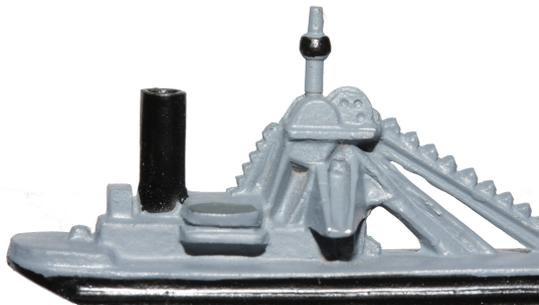
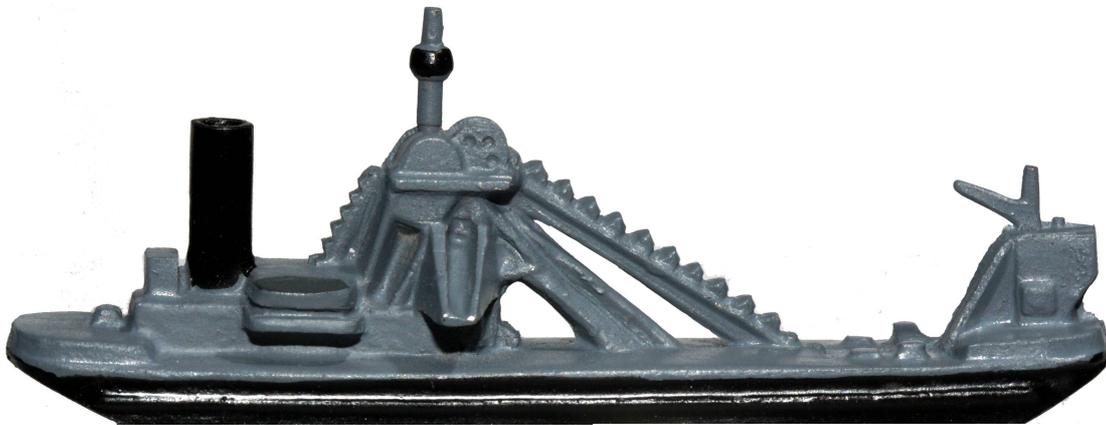
1948 – 1950 eine Auflage mit geänderter Bodenprägung : „EIMERBAGGER WM“, Farbe wieder sand/ocker, sonst unverändert, Preis -, 60 DM

1973 – 1975 Für diese Auflage wurde die Form in der bei Wiking üblichen Art überarbeitet: vertiefter Schornsteinabschluss, am Bug ein Kran aus Kunststoff, der in der Realität übliche Warnball wurde ebenfalls ergänzt. Rumpf und Schornstein waren schwarz, der Rest grau. Verkaufspreis war jetzt 4,- DM.



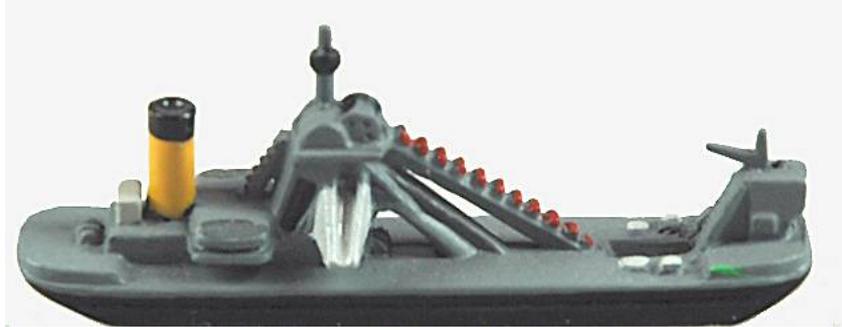
Lüa 49 mm, Breite 8,5 mm ohne Schüttrinne, Gewicht 12 Gramm

**Die veränderte Breite und das geringere Gewicht sind meines Wissens bisher noch nicht dokumentiert worden. Es ist halt kein so aufregendes Modell.**



1984 wurden die letzten Modelle im sog. Nachlassverkauf an den Sammler gebracht.

Und noch eine farbliche Variante möchte ich ansprechen, die in letzter Zeit häufig angeboten wird. Es ist der Bagger aus den 70ern, versehen mit weiß-grauer Betonung der Schüttrinnen und Luken auf dem Vorderdeck, roten Eimern und einem gelben Schornstein mit breitem, schwarzem Schornsteinabschluss. Ob es sich hierbei ebenfalls um eine Variante oder eine private „Verschönerung“ handelt, kann ich leider nicht abschließend beurteilen.



### Die Schute

Die ersten Schuten erschienen 1937 für -,15 RM, waren aus Metall und im Vollguss hergestellt. Das Ruderblatt ist sehr oft schlecht gegossen.

1947 – 1950 erschienen sie in den Farben sand, dunkelbraun, grauen Tönen, schwarz und schwarz mit farblich abgesetztem Bug und Heck. Kennzeichnung erfolgte per Bodenstempel „SCHUTE -,15“. Hier ist der Hinweis angebracht, dass der Guss bei den Kriegs- und Nachkriegsmodellen sehr grobporig war, neben der schlechten Farbqualität.

1941 – 1944 In diesem Zeitraum wurde der Text „Schute“ im Laderaum mitgegossen, ist also in der Draufsicht erkennbar. Farbe einheitlich grau. Preis jetzt -,10 RM

1941 – 1942 erfolgte der Übergang zum Kunststoff, Hohl-guss mit grauem Bakelit in unbemalter und sandbraun bemalter Ausführung.

1948 – 1956 Wechsel des Material auf silbergrauen Kunststoff unbemalt, später mit schwarz bemaltem Rumpf. Auch metallic-grünes Material wurde verwendet. Die Preisgestaltung war ebenso uneinheitlich wie die Bezeichnung. 1948 wurde der „Hafenleichter“ für -,20 RM angeboten, dann wieder als „Hafenschute (Leichter)“ für -,10 DM bis 1950. 1956 gab es dann „4 Stück -,50“. Für die neue Serie 1959 war das Modell nochmals angekündigt, ist aber nicht mehr erschienen.



Lüa 32 mm, Breite 9,5 mm, Gewicht 5 Gramm Metall, <1 Gramm Kunststoff  
Die ersten fünf Schuten sind aus Metall, ganz rechts aus Kunststoff silbergrau.



Hier der Unterschied zwischen Vollguss oben und Hohl-guss unten.  
Oben ist noch der Bodenstempel erkennbar.

Gelegentlich wird ein loser Einsatz, eine Kohleladung darstellend, angeboten. Es ist nicht abschließend geklärt, ob dieser tatsächlich von Wiking stammt.

Ich hoffe, der Ausflug in die Schiffsfraktion mit einem eher langweiligen Modell hat trotzdem Spaß gemacht, die Unterschiede in der Sammelproblematik etwas verdeutlichen können.

Tschüs, Manfred Schütt

### **Bildnachweis**

*Abb.1: A. Oppermann, Hedemünden, 1905*

*Abb.2: D. Vischer, ETH Zürich*

*Abb.3: Meyers Großes Konversations-Lexikon 1905*

*Abb.4/5/6: Hamburgs Baggerwesen, S. 38*

---

## Die Wiking-Landmodelle 1:200

In drei Etappen durch ein kaum bekanntes Sammelgebiet

### Teil III: Feinheiten, Besonderheiten – aber auch Fragen

von *Botho G. Wagner (Fotos: Marcel Fuchsberger)*



Die dritte Etappe unserer Reise führte uns zu vielen Eckpunkten dieses Sammelgebietes. Es sind aber noch viele Fragen offen geblieben – einige Antworten finden Sie nun hier.

#### Die Besonderheiten

Wiking lieferte die marschierenden, liegenden oder sitzenden Soldaten in Gussreihen zum Abtrennen daheim. So ist es möglich, diese in allen Kombinationen zu finden, einzeln oder in kleinen Gruppen. Das trifft auch auf die Gussreihe der „Volksgenossen“ (NS-Bezeichnung für die deutsche Bevölkerung) bei den Verkehrs-Modellen zu.

Den Tankwagen in beiden Serien findet man oft mit recht unterschiedlich ausgeformten Verbindungsrohren auf dem Tank, was auf Flussfehler beim Guss zurückzuführen ist. Das ist also fast schon Standard. Die freistehenden Enden der vorderen Stoßstange sind zudem oft abgebrochen.

Für offene Lastwagen wurden alternativ Planen aus dünnem Karton geliefert, die heute naturgemäß recht selten zu finden sind. Der Nachbau ist aber ohne große Probleme möglich – wenn man ein Muster zur Verfügung hat.

Zu den Verkehrs-Modellen gesellte sich noch ein Eindecker-Linienbus, der nicht im Messe-Prospekt abgebildet ist, aber doch ziemlich sicher von Wiking stammt – obwohl es hier auch Umbauten aus Nachgüssen gibt.

Und da ist noch der „Grübende Führer“! Die immer wieder mal angebotene „ganz seltene Figur Adolf Hitler“ resultiert aus einem Umbau des Verkehrspolizisten der Verkehrsserie: Der rechte Arm wird zum Grußarm umfunktioniert, gebogen oder auch abgeschnitten und in halbhoher Lage wieder angesetzt. Eine neue Bemalung mit brauner Farbe und ein schwarzer Tupfen als Bärtchen im Gesicht – und fertig ist Hitler. Dieser Verkehrspolizist rettete sich übrigens noch hinüber in die DM-Zeit: Sein Abbild zierte, wenn auch nicht mehr lieferbar, noch die Wiking-Preisliste des Jahres 1949. Geliefert wurde damals schon sein moderner Kunststoff-Kollege unter der Bestellnummer T12.

#### Erkennungsdienst: Konkrete Vorbilder?

Ja, die Landfahrzeug-Miniaturen 1:200 sind (fast) alle realen Vorbildern zuzuordnen. Bei den rein militärischen Fahrzeugen oder Geschützen hilft die Fachliteratur weiter, zum Beispiel Oswalds „Kraftfahrzeuge und Panzer“. Dort findet man nahezu jedes Vorbild.

Hier ein Blick in den zivilen Bereich: Wiking selbst hat nur dem Schnell-Lastkraftwagen seinen Namen gegeben – es ist ein Opel Blitz. Aber auch viele andere Fahrzeuge können identifiziert werden, zum Beispiel der Tankwagen. In Ulrich Bienes zweitem Buch sehen wir, dass dies ein Henschel ist und das Vorbild des mittleren Lastkraftwagens findet man bei Mercedes-Benz. Der noble Chefwagen/Privatwagen ist als Horch 850 bekannt. Die

Straßenbahn hört auf „T 33 U“, der Doppelstockbus ist ein Büssing D3 Die 34, der Eindeckerbus ein Büssing NAG K09 und alle sind Fahrzeuge der damaligen Berliner BVG. Man sieht aus dieser knappen Übersicht, dass die Landfahrzeugmodelle im Maßstab 1:200 realen Vorbildern aus den dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts zugeordnet werden können.

### **Markenzeichen am Boden**

Viele Modelle tragen nach Art der Schiffsmodelle das Wiking-Markenzeichen in vielfältiger Form am Boden, dazu die Katalognummer und manchmal auch den Ladenpreis. Das war damals ein staatlich genehmigter Festpreis für lange Zeit und deshalb konnte es sich Wiking erlauben, diesen sogar mitzuprägen. Aber nicht bei allen Modellen ist das der Fall!

Es gibt Verkürzungen und gar eine Vielzahl ohne jede erhabene Bodenbezeichnung. Die Anbringung ist natürlich bei Modellen im Maßstab 1:200 nicht ganz einfach und manchmal auch gar nicht möglich bei Vollguss oder bedingt durch die Winzigkeit des Modells, beispielsweise bei Geschützen oder Figuren.

Die Beschriftung an der Unterseite der Modelle wird in Sammlerkreisen, ausgehend von den Schiffsmodellen, als „Bodentext“ oder „Bodenprägung“ bezeichnet.

Also: Fehlt das WM-Zeichen, Buchstaben neben- oder übereinander, oder der Schriftzug WIKING MODELL am Boden, muss das Fahrzeug noch lange kein Replikat oder gar eine Fälschung sein.

### **Blei oder Zinn? Und Kunststoff**

Was ist eigentlich das Ausgangsmaterial für unsere Wehrmacht- oder Verkehrs-Modelle?

Begonnen hat alles mit den Weichmetallen Blei oder Zinn, wie bei den Schiffen oder Flugzeugen. Es kam auch das härtere Letternmetall zum Einsatz, bekannt von der Typenherstellung (Buchstaben/Buchdruck) mit seinen Beimischungen. Man kann hier keine abgegrenzten Verwendungszeiten angeben. Denn der jeweilige Einsatz wurde wohl von der Verfügbarkeit der Rohstoffe diktiert – es war Krieg!

Da die meist nötige Nachbearbeitung der Rohmodelle aus Weichmetallen großen Zeit- und Personalaufwand erforderte, sah Peltzer die Zukunft bei den aufkommenden Kunststoffen (damals meist als „Ersatzstoffe“ bezeichnet), die eine lunker- und weitgehend gratfreie Fertigung ermöglichen sollten. Schon im Jahr 1936 nannte Peltzer bei seiner Gebrauchsmuster-Anmeldung Kunststoff als möglichen Rohstoff und 1939 war es dann soweit. Bei der Flugzeugserie wurde erstmals der Kunststoff Polystyrol („deutscher Werkstoff“, schon seit 1931 beim IG-Farben-Werk Ludwigshafen/BASF in Versuchs-Produktion) eingesetzt. Bei der Wehrmachtserie sind die jüngeren Kettenfahrzeuge zu nennen aus der Panzer-Ankündigungsliste von 1944. Es gab zumindest Probespritzungen oder gar Kleinserien bei Wiking und zwar aus Metall und/oder Kunststoff.

### **Grope oder nicht Grope? Was hat der Doktor gefertigt?**

Klar, Schiffe und Flugzeuge hat er hergestellt aus Original Wiking-Formen, mehr oder weniger verändert. Er hat auch um 1984/85 die BVG-Modelle aus der Verkehrsserie, beide Omnibusse und die Straßenbahn mit Metallguss neu aufgelegt. Aber hat er auch die späten Militärmodelle neu ausgeformt? Wenn ja: aus Metall und/oder Kunststoff?

Diese Kettenfahrzeuge aus Kunststoff sind am Markt gar nicht so selten, wie man vielleicht annehmen könnte. Man findet sie nahezu regelmäßig auf Auktionen in Köln oder Nürnberg.

Der Nürnberger Auktionator schreibt dann im Begleittext „aus Kieler Produktion“. Damit kann eigentlich nur Dr. Grope gemeint sein und nicht etwa die Ex-Wiking-Niederlassung in Kiel, die man damit wohl nicht in Zusammenhang bringen kann.

Ob Dr. Grope Wehrmachtsmodelle nachgegossen oder in diesem Fall nur Wiking-Restbestände vermarktet hat, ist noch nicht geklärt. Es spricht zwar einiges für eine Nachfertigung, aber bekannte Sammler aus dem Umfeld des Dr. Grope verneinen diese Möglichkeit mit Nachdruck. Andererseits sind im bewährten Breyel/Haevecker-Katalog sehr viele (fast alle!) späte Kettenfahrzeug-Modelle als „Nachkriegs-Lizenzgüsse“ aufgeführt. Interessant ist auch, dass hier die Herstellung aus Metall ebenso genannt wird, wie die Fertigung aus grünem und grauem(!) Kunststoff.

### **Zinnpest?**

Ja, es können Modelle durchaus von der so genannten **Zinnpest** befallen sein – nicht von der Zinkpest, die bekanntlich die Sammler von alten Modellbahnen plagt. Unser Ausgangsmaterial ist Zinn oder Blei, nicht Zink. Die Zerfallerscheinung ist schon seit langen Jahren von Zinn- oder Bleifiguren bekannt. Unser Modell bekommt dabei eine zunehmend „bröselige“ Oberfläche und kann sogar zerfallen. Abhilfe ist nicht möglich, andererseits tritt diese Erscheinung aber auch nur sehr selten auf. Ursachen sind zu kalte oder auch feuchte Lagerung oder auch Verunreinigungen des Rohmaterials.

### **Abgefeilt oder neu angelötet?**

Zuerst müssen wir uns wieder einmal daran erinnern, dass das Rohmaterial für unsere Modelle Blei oder Zinn ist. Sehr weiche Metalle also, die man leicht mit einer Feile bearbeiten kann. Dass an den frühen Zinn-Rohlingen der Wiking-Schiffe werkseitig kräftig gefeilt worden ist, weiß der Sammler. Da hat man nicht nur der besseren Form wegen nachgeholfen, man hat auch gleich aus einem Grundmodell mehrere Varianten geschaffen, nach dem Motto: Dort etwas mit der Feile verändern und hier etwas Neues anbringen – und fertig ist das neue Modell. Für solch einfache Veränderungen gibt es auch Beispiele auf dem Gebiet der Wehrmacht- und Verkehrs-Modell. Ganz einfach bei den Motorrad- oder Radfahrern: Die Helme wurden vorn schräg abgefeilt und schnell wurden aus den Soldaten Zivilisten mit Mützen auf dem Kopf! Der zivile Radfahrer stammt aber wohl mehrheitlich aus einer geänderten Form: Die Mütze ist weiter nach vorne gezogen, als dies mit einer Befeilung des Helms möglich wäre. Der große „Sanka“, der Sanitätswagen auf Basis des „großen Funkwagens“, entstand durch Abfeilen der Antenne samt ihrer Anbringung am Heck des Autos.

Zwei eher dubiose Beispiele für Umbauten: Es werden manchmal Tankwagen- oder Straßenbahn-Anhänger angeboten, die zwar bei Wiking geplant waren, aber wohl nie am Markt erschienen sind. Diese Modelle haben den Tankwagen oder die Straßenbahn als Grundstock, natürlich als private Nachgüsse, dann wurde gefeilt, Teile nach der Prospektzeichnung neu gestaltet und angelötet, verputzt –und fertig ist der „sehr gesuchte Prototyp“. Ob überhaupt bei Wiking davon Handmuster existiert haben oder nur die Zeichnungen, ist nicht bekannt. Was jetzt? Etwa im Zweifel für den Angeklagten? Nett sind diese Umbauten auf jeden Fall ... Aber der Preis muss einer Bastelei angemessen sein und darf nicht als „Handmuster“ in astronomische Höhen getrieben werden.

### **Wo sind die Haken?**

Eigentlich findet man den Drahhaken für Anhänger bei fast allen Wehrmacht-Zugfahrzeugen, an den großen Verkehrsmodellen (Lastwagen oder Straßenbahn) aber auch an der mit Pferden bespannten Protze. Aber nicht immer! Es gibt keine Regel. Richtig ist auch, dass der Zughaken sehr oft abgebrochen ist.

Wenn man den Zughaken ersetzen will, ist das keine große Operation. Das Problem ist allein die Länge des Hakens. Die Halbketten-Zugmaschine braucht einen sehr langen Haken, wenn man die 8,8-Flak anhängen will, denn deren Geschützrohr ragt über die Lafette hinaus. Weit kürzer ist der Haken an der „Krupp-Protze“, wenn man beispielsweise eine Pak anhängen will, oder an der Straßenbahn.

### **Figuren eingeklebt**

Es gibt einige Fahrzeuge innerhalb der Wehrmachtserie mit leeren Sitzbänken. Bei anderen Modellen sind schon Fahrer und Beifahrer oder ganze Mannschaften von der Form her eingegossen. Der Junge oder eben der Wehrmachtsangehörige hatten aber zusätzlich die Möglichkeit, die leeren Sitzplätze mit Soldaten zu besetzen. Denn Wiking lieferte sitzende Soldaten in einer Sechser-Gussreihe. In den Prospekten wurde beschrieben, wie man einzelne Figuren oder kleine Gruppen „vermittels Zange abtrennen und mit einer kleinen Feile passend macht...“ Dann wurden sie mit einfach mit Uhu oder Syndetikon eingeklebt – und fertig ist beispielsweise der vollbesetzte Wehrmachtlastwagen, der Zugwagen, auch als Krupp-Protze bekannt, oder auch der kleine Funkwagen.

Kleinteile wurden in bedruckten Pergamin-Tüten geliefert. Andere Modelle kamen wohl in größeren Kartons zu den Händlern. Ein Zeitzeuge sah im Kriegsjahr 1942 einen solchen Karton in einem Frankfurter Spielwarengeschäft und beschreibt ihn so: Mehrere

Zwischenböden pro Karton und farbschonende Papierstreifen zwischen Modellen. Es muss ein stabiler Karton gewesen sein – schließlich war sein Inhalt bleischwer.

### **Abgeschliffene Räder**

Haben Sie das auch schon gesehen? An manchen Wagen sind die „Räder“ an den Unterseiten merkwürdig abgeschliffen, wie abgefeilt. Ein Phänomen – bis vor Jahren einmal ein Zeitzeuge bei einem Spielzeugmarkt den staunenden Sammlern eine einleuchtende Erklärung lieferte. Es sind eindeutig Spielspuren! Die Kinder schoben die Fahrzeuge, die ja keine drehbaren Räder haben, mit einigem Druck über die Spielfläche. Immer wieder, vielleicht Tag für Tag. Das Material, Blei oder Zinn, ist naturgemäß sehr weich und so entstanden die abgeschliffenen Radflächen – sie sind einfach abgespielt! „Abgeliebt“ würden das Teddysammlerinnen nennen.

### **Gespritzt oder gepinselt?**

Die meisten Modelle sind spritzlackiert: Grundsätzlich alle Verkehrsmodelle aber auch die meisten Wehrmacht-Modelle, trotz Tarnfarben. Dass es sich nicht um Tauchlackierungen handelt, zeigen die farbfreien Unterseiten.



Die Verkehrs-Modelle sind reicher ausgestattet, wie in der Wirklichkeit auch. Hier finden wir betonte Lampen gläser in Weiß, Silber oder auch rötlichem Gold. Kühler, Fenster oder Räder können farblich abgesetzt sein.

Die Wehrmacht-Modelle haben seltener betonte Lampen gläser – eben auch wie damals in der Wirklichkeit. Es sind hier auch keine Details farblich betont. Neben der üblichen Tarnlackierung gibt es einfarbig lackierte Modelle in mehreren Farben. Die Tarnung ist meist mit Schablonen aufgebracht. Man findet aber auch Pinsel-Handlackierungen. Nicht jede scheinbare Sonderlackierung stammt von Wiking – aber es gibt sie! Ein Beispiel dafür: Flecktarnung bei Afrikamodellen.

### **Gute Farbmuster – aber wo?**

Wirklich gute Farbmuster zeigen nur die Originale selbst – wenn es wirklich die Originalfarben sind. Aber auch die können mit den vielen Jahren den ursprünglichen Farbton stark verändert haben, wie man das ja von allen Lacken kennt. Fotografieren verändern bekanntlich Farben und der Druck dann nochmals – also sind bei Fotos in Büchern immer Zweifel angebracht. Wo aber findet man denn überhaupt brauchbare Farbmodelle zum Vergleich mit dem eigenen Stück?

Da ist wohl an erster Stelle das Schönfeldt-Buch zu nennen. Auf Seite 131 findet man sogar eine gute Farbabbildung der Volksgenossen-Gussreihe und den „weißen“ Polizisten. Gute Farbbeispiele liefern auch die Leinhos-Fotos zur Wehrmacht-Serie in der Zeitschrift „Spielzeug Antik Revue“. Das gilt auch für die beiden Walsdorff-Bücher mit einigen Einschränkungen, so bei den Verkehrs-Modellen und Figuren auf der Seite 214 und möglicherweise bei der Sahara-Tarnung auf Seite 487. Gute Farbabbildungen findet man auch in dem zweiten Biene-Buch.

Und immer nagt der Zweifel: Fremdlackierung, Farbveränderung oder doch Werkslackierung mit nicht immer den gleichen Farbtönen? Bitte Toleranz. Es ist doch erfreulich, wenn wir überhaupt Abbildungen unserer Sammelstücke in der Literatur finden können und klar ist auch, dass den Autoren nicht immer astreine Originale zur Verfügung gestanden haben.

## **Zwei Franzosen in Berlin**

Etwas seltsam ist das schon, gerade zur damaligen Zeit: Am Anfang der Heeresmodell-Serie stehen zwei(?) französische Modelle! Da sind einmal der Renault-Tank FT17/18 (der wahrscheinlich gar der Gebrauchsmuster-Anmeldung beigelegt worden ist) und dann der damals (1937) schon altmodische Halbketten-Mannschaftswagen, dessen Besatzung man vielleicht auch als Bombenladung interpretieren könnte. Sein „französisch anmutendes Kühlergesicht“ zeigt vielleicht wirklich Renault-Elemente aus der Zeit um WK1! Beide Modelle waren nur 1936/37 im Wiking-Angebot. Daher sollte die Frage erlaubt sein, ob diese (Ur)Modelle oder deren Formen vielleicht gar nicht aus Berlin stammen. Wenn das so sein sollte, woher stammen sie dann? Von Cortsen aus Dänemark oder tatsächlich links vom Oberrhein? Eigentlich nochmals eine spannende Frage am Schluss dieses Berichtes.

Soweit also dieser Bericht zu den ersten Wiking-Landmodellen aus der Zeit von 1936 bis 1945 und teils darüber hinaus. Am Ende unserer 3-Etappen-Reise haben wir viele Eckpunkte berührt aber dieses interessante Sammelgebiet längst noch nicht flächen-deckend erforscht. Es gibt noch viel zu tun. Der Bericht ist also keinesfalls tief detailliert oder gar vollständig und vielleicht auch an manchen Stellen subjektiv gefärbt. Wichtige Informationen sind in den Kriegs- und Nachkriegswirren untergegangen und sie müssen heute in der Zusammenarbeit engagierter Sammler neu erarbeitet werden.

Gibt es noch einen vierten Teil oder einen Nachtrag? Vorgesehen ist das zwar nicht, aber auch nicht ausgeschlossen. Wenn neue Forschungen Korrekturen der bisherigen Berichterstattung erfordern oder wichtige neue Erkenntnisse gewonnen werden, dann melden wir uns nochmals in diesem Forum.

*Der Autor ist an einem regen Wissensaustausch mit allen Sammlern interessiert.*

*Botho G. Wagner*

*Telefon 06104-42028 / Fax 06104-944814 / Email [bothowagner@aol.com](mailto:bothowagner@aol.com)*

### **Literatur zu diesem Gebiet:**

U. Biene: Wiking – Kleine Autos, große Liebe. Berlin/Bielefeld 2009

E. Breyel und U. Haevecker: Katalog der Wiking Wehrmacht- und Verkehrs-Modelle 1:200. Berlin 1900  
– das wichtigste Arbeitsheft für Sammler!

R. Schönfeldt: Wiking-Modelle. Hamburg 1998  
– mit farbigen Abbildungen.

R. Walsdorff: Wiking – die Peltzer-Ära. Dörnack 2005  
R. Walsdorff: Wiking – das Peltzer-Erbe. Dörnack 2007  
– beide Bände mit vielen Details.

Datenbank „Wehrmacht- und Verkehrs-Modelle“: [www.wiking-datenbank.de](http://www.wiking-datenbank.de) – eine gute Übersicht, teils in Farbe.

Veröffentlichungen von L. Leinhos in „Spielzeug Antik Revue“ mit farbigen Abbildungen: Hefte 5/2000, 5/2001, 10/2001 und 7-8/2002.

Prospekte und Preislisten: Wiking, Dr. Grope, Mercator und auch Pilot/Dänemark.

## Der Berliner Doppeldecker D38

von Lutz Fänger (Text; Fotos: Lutz Fänger und Hansjörg Baumann)

Der D38 wurde von drei Herstellern gebaut:

- Mercedes lieferte 100 Fahrzeuge
- Büssing lieferte 90 und
- Henschel lieferte 10 Busse

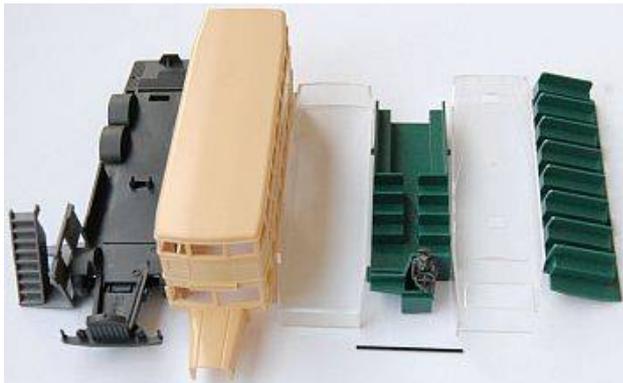
an die Berliner-Verkehrsgesellschaft.

Die Motorleistung der Busse lag zwischen 140 und 145 PS.

Quelle: <http://www.doppelstockbus.de>

Der D38 wurde zum ersten Mal von Wiking 1979 angekündigt. 1981 kam er dann zu uns Sammlern.

Das Modell ist in von Beginn an bis heute in formtechnischer Ausführung unverändert:



Wenn man sich die Einzelteile anschaut ist die lange Entwicklungszeit zu verstehen. Das Modell kommt fast ohne Klebestellen aus und ist gesteckt bzw. wird von Nasen gehalten.

Acht Bauteile plus Räder und Achsen und ein Metallstab (Haltegriff) umfasst das Modell ohne Fahrer und Lenkrad.

Die Bodenplatte besteht aus einem Teil und hat zwei Aussparungen für die Haltenasen der unteren Achsplatte. Die Räder und Achsen werden durch die Achsplatte in der Bodenplatte gehalten.

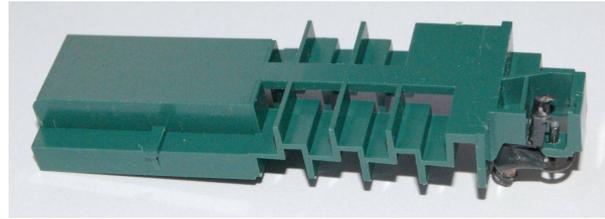


Bis 1997 wurde die Bodenprägung **WIKING + BERLIN-W** verwendet, geprägt wurde ab 1997 **WIKING + Germany**.

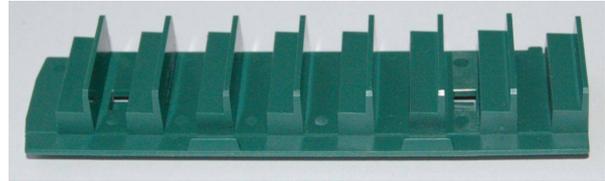
Die Karosserie ist aus einem Formteil (*hellelfenbein*) und auch über die Jahre farblich in den Tönungen nicht verändert. Ausnahmen bilden Sonder- und Packungsmodelle.

Die Inneneinrichtung besteht aus:

- der unteren Sitzreihe (hier mit Fahrer)



- der oberen Sitzreihe



- der Verglasung und



- dem rückwärtigen Bauteil mit Trennwand und Treppe zum Oberdeck



Die Karosserie erhielt im Laufe der Jahre nur kleine drucktechnische Unterscheidungsmerkmale:

Version 1 (nur 1981) mit neun Linien und BVG-Logo. Als Werbeaufkleber wurde eine Haftfolie **Henkel** beigelegt.



Version 2 (nur 1982) mit zwei Linien und BVG-Logo. Als Werbeaufkleber wurde eine Haftfolie **Henkel** oder **ATA** als Nassschiebebild beigelegt. Der Haltegriff ist silbern, die Trilex-Felgen in hell elfenbein.



Version 3 (1983-1988) ohne Linien und ohne BVG-Logo. Als Werbeaufkleber wurden Nassschiebebilder **Continental** oder **ATA** beigelegt. Haltegriff silbern und Trilex-Felgen hell elfenbein oder Haltegriff schwarz und Trilex-Felgen in lehmfarben.



Beschriftungsvarianten

- **ATA** Putzt und reinigt alles
- **Continental** „fährt Continental Reifen“
- **Persil** Persil / HENKEL



- 1987 750 Jahre Berlin ohne BVG-Logo, Zielangabe "A2" + "Zehlendorf"
- 1989 bis 1990 seit eh und je BVG
- 1990 bis 1994 Schokoladen Sarotti Pralinen
- 1994 bis 1997 Vivil, ohne Fahrer
- 1995 unbedruckt mit BVG-Logo, Zielangabe "A2" + "Zehlendorf"
- 1995 Mercedes-Stern + "MERCEDES BENZ in Stadt und Land" + "Omnibusse", ohne BVG-Logo, Zielangabe "A2" + "Zehlendorf"
- 1996 mit BVG-Logo, Messebus "MANN FILTER"-Logo. Karosserie weiß lichtgrau **oder** silbergrau, Inneneinrichtung rot.
- 1996 mit BVG Logo Messebus "MANN FILTER"-Logo. Karosserie grün, Inneneinrichtung rot
- 1997 Eine Wohltat für die Augen" Zielangabe "150" + "Sonderfahrt"
- 1997 bis 2002 Hildebrand, ohne Fahrer. Sondermodelle oder aus Packungen und Ladegut
- 1997 „WÜRTH" + Würth-Logo Messebus
- 2000 „DER FELS IN DER BRANDUNG", Zielangabe 1
- 2000 „Tag des Außendienstes", Zielangabe 1
- 2002 "Persil", Zielangabe Potsdamer Platz

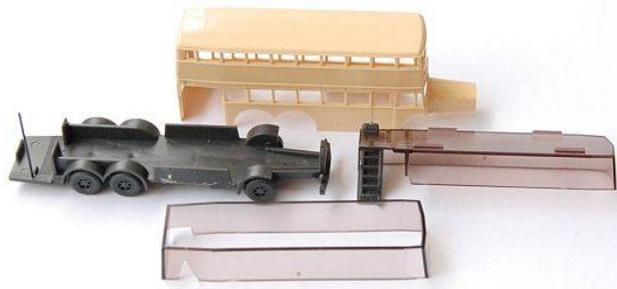
weitere Informationen: [www.wiking-datenbank.de](http://www.wiking-datenbank.de)

Ab Version 4 nur Bedruckung mit und ohne BVG-Logo. Der Haltegriff ist schwarz, die Trilex-Felgen sind lehmbraun. Ab 1990 wurde der Bus dann ohne Fahrer ausgeliefert.



1982 bekam der D38 einen kleineren Bruder im Maßstab 1:160. Das Modell ist technisch genauso ausgereift wie sein großer Bruder, jedoch als Standmodell ausgelegt, da zum Spielen wirklich zu klein.

Das Modell besteht aus der Bodenplatte mit Nachbildung der Trilex-Felgen, einer zweiteiligen Verglasung, dem Treppenaufgang, einem Haltestab aus Metall und der Karosserie. Eine Inneneinrichtung ist nicht vorhanden.



Ein rundum gelungenes Modell, welches den hervorragenden Stand des damaligen Werkzeugbaus wiedergibt.

Die Farbe des Aufbaus reicht von hell hellbeige über hellbeige bis dunkel hellbeige. Die Bodenplatte bei allen Modellen ist anthrazitgrau. Die ersten Modelle hatten die Bodenprägung **Wiking Berlin-W**, bei der letzten Ausführung **WIKING Germany**.

Die beiden ersten Modelle wurden mit Aufklebern zum Selbstbeschriften ausgeliefert. Das dritte Modell hat die Bedruckung **Hildebrand's Kakao Schokolade** auf enzianblauem Grund.



---

## Die Limousine (USA-Typ)

von **Holger Hausmann** (Text und Fotos)

In der 1949er Preisliste tauchte sie das erste Mal auf, die "T 3 a Limousine (USA-Typ) -.70 DM" und kostete damit 20 Pfennig mehr als die "T 3 Limousine", womit der Horch gemeint war. 1950 und 51 wurde der Preis auf 0,60 DM reduziert. In einem einschlägigen Sammlerkatalog wurde aus der Wiking-Bezeichnung "Limousine (USA-Typ)" dann die "Amerikanische Limousine".



Dank der Arbeit eifriger Vorbildkenner wissen wir heute, welches Modell sich hinter dieser genannten Bezeichnung verbirgt: es ist der 1949er **Ford Sedan** (welcher im Original im Sommer 1948 vorgestellt wurde).

Nachfolgende Punkte lassen diese Feststellung zu:

- Übereinstimmung der Seitenlinie (abgesehen vom Radausschnitt hinten, hier halte ich fertigungstechnische Gründe wie Montage der Drahtachsen bzw. die Wandstärke bei der Abdeckung des Radhauses für wahrscheinlich, dieses passt auch zum Handmuster des Mercury Sedan 1949). Das Fahrzeug gab es im Original als Zweitürer (Tudor) und Viertürer (Fordor). Da Wiking diesen Bereich mit Ausnahme der Fenster nicht graviert hat, bleibt es der Fantasie überlassen, welche Ausführung dargestellt werden sollte.
- die Haube, samt Haubenfigur stimmt mit dem Vorbild überein
- die seitliche Ausbuchtung hinten in Höhe der Rücklichter ist vorhanden
- die Heckansicht stimmt ebenfalls, besonders die Lage der querstehenden Rückleuchten

Einzig im Bereich des Kühlergrills wurde stark vereinfacht. Wir dürfen bei der Betrachtung auch eines nicht vergessen: das Wesentliche stand früher im Vordergrund, kein "sklavischer Nachbau". Trotzdem überrascht es, was hinter derart unscheinbaren Modellen aus der Anfangszeit der Verkehrsmodelle stecken kann.

## 41 Jahre N-Modelle

von Lutz Fänger (Text; Fotos: Lutz Fänger und Hansjörg Baumann)

Es war 1969 schon eine kleine Sensation, als Wiking die ersten Standmodelle in der Spurweite N im Maßstab 1 zu 160 auf der Spielwarenmesse in Nürnberg vorstellte. Damit war die autolose Zeit auf der N-Eisenbahnanlage, abgesehen von einigen Eigenproduktionen der N-Eisenbahner, vorbei.

Die ersten Modelle waren drei Pkws und ein Kombi. Die vier Modelle waren an einem Spritzling, der den Unterboden bildete.

- Packung N 1
- Chevrolet Malibu
  - Opel Rekord
  - VW Käfer
  - VW Kombi



- Packung N 5
- Container-Sattelzug

- Packung N 5 s
- Pritschen-Sattelzug

- Packung N 5 p
- Vier Container



Der Spielwert war also gegeben. Alle, auch zukünftige Modelle wurden nach diesem Baukastenprinzip hergestellt. Immer getreu nach dem Motto: Das Wesentliche zeigen.

Auszug aus dem N-Blatt von 1969:

*Die Entscheidung über den Start dieser Serie und ihrer Gestaltung fiel uns nicht leicht. Der dringende Wunsch vieler Kunden und Wiking-Liebhaber gab den Ausschlag zur Aufnahme der Produktion. Seit längerer Zeit hatten wir Entwurfsmodelle entwickelt und wieder verworfen. Die maßstäbliche Größe – oder besser Kleinheit – dieser Miniaturen zwingt zu stilisierter Darstellung, um auf den Bahn-Anlagen lebensecht zu wirken. Die gute Gravur und der exakte Stand der Räder erschienen uns z. B. wichtiger als ihr kümmerliches und auch sinnloses Rollen. Diese kleinen Standmodelle sind als Spielzeug einfach zu winzig.*

### Der Grundaufbau:

- Karosserie
- Verglasung und
- Fahrgestell



1970 folgten sechs weitere Packungen, auf die hier nicht weiter eingegangen werden soll; die Berichterstattung N-Modelle wird in unregelmäßiger Folge künftig weiter fortgesetzt.

Das erste Modell mit „rollenden“ Rädern wurde 1998 geliefert.

Wenn Sammler von H0-Modellen jetzt meinen sollten, dass N-Sammler sich nur wichtig machen wollten, so werden sie schnell eines Besseren belehrt:

Es gibt zahlreiche Farb- und Bedruckungsvarianten. Selbst die Farbzusammenstellungen der Pkw-Packungen ist heute noch nicht ganz geklärt, da selbst im Hause Wiking keine genauen Aufzeichnungen vorliegen. Alleine von der N1-Packung sind bis heute 29 Einzelfarben einzelner Modelle bekannt und 21 Packungen inklusive der unterschiedlichsten Verpackungsarten. Selbst ich - als Autor dieses Artikels - habe mich erschrocken, wie viele Modelle es gibt.

Im Jahre 2009 gab es eine Sonderpackung **40 Jahre Wiking Spur N** und es wurden zwei neue Pkws der jüngeren Generation ins Programm aufgenommen.



## Rudis Neuheitenschau (Dezember 2009)

**von Rüdiger Göbelsmann (Text und Fotos)**

Alter Schwede, war das ein Jahresabschluss 2009! Zum Jahresende kam er doch noch – der Volvo Radlader L350 F. Auf der Spielwarenmesse wurde er als Silberling vorgestellt und eine Auslieferung noch für 2009 angegeben. Die Sammler wurden nicht enttäuscht: mit dem gigantischen Volvo Radlader stellen die Modellbauer von WIKING alles andere in den Schatten. Der detailreiche Radlader wirkt, als wäre er in einem größeren Maßstab gefertigt, und lässt den betagten Lieberradlader im direkten Vergleich klein aussehen.

Dem Radlager stellte WIKING eine Wiederauflage des Volvo 264 zur Seite. Bei der Modellpflege geht WIKING aber nun mehrere neue Wege.

Als erstes fällt dem Sammler die Nummerierung auf. WIKING verlässt die bisherige Nummer 799 und kehrt, wie schon beim Ascona-Sondermodell zur Intermodellbau, sinnvoll zur alten Seriennummerierung zurück. Zu groß und unübersichtlich ist die Anzahl der Wiederauflagen geworden, eine Fortschreibung auch für künftige Modellvarianten einfacher. Des Weiteren haben die neue Standardradkappe und die vorbildgerechten Felgen auch bei den Modellen der Peltzer-Ära Einzug gehalten und die Riffelkappe mehr und mehr abgelöst. Und dann sind da die detaillierten Bedruckungen der Typenbezeichnungen.

Die Lackierung des Volvo ist bei meinem Exemplar nicht so gut, wie ich es in letzter Zeit gewohnt war, aber annehmbar. Die Ahnen des Volvo aus den Jahren 1976 bis 1986 wirken blass und unfertig neben dem hoch dekorierten Schweden. Bedruckte Scheibenwischer, Typenbezeichnung und bemalte Rückleuchten geben dem über 30 Jahre alten Modell aktuelle Frische. Der Blick ins Innere verrät aber, dass der Volvo aus einem Modellbauland vor unserer Zeit stammt. Die helle Peltzersche Inneneinrichtung mit klobigem, integriertem Lenkrad passt nicht recht ins Bild. Hier wäre ein Rückbau der Standardeinrichtung zur alten Aufnahme eines eingesetzten Lenkrades für künftige Modelle m. E. ein Fortschritt, würde die Modelle auf Grund der zusätzlichen Arbeitsgänge aber erneut verteuern.

Durch die zahlreichen Arbeitsgänge bei der Lackierung und Bedruckung kletterte der Preis des Volvo bereits deutlich über die 10-Euro-Schwelle. Der Sammler muss sich an dieser Stelle fragen lassen, ob er auch bereit ist für das zu zahlen, was er sich alles wünscht. Die Auflagen- und Verkaufszahlen werden WIKING die Antwort und die Richtung geben.

Gelungen ist meines Erachtens die Wiederauflage des Porsche 911. Mit neuen Felgen, schwarzer Inneneinrichtung und umfangreicher Bedruckung als Rennwagen weiß der Zuffenhausener Sportler zu überzeugen. Die filigrane Drucktechnik am 911er durften wir ja schon beim *active)lease*-Auftragsmodell zum Jahresanfang 2009 bewundern. Ca. 6 Monate später erscheint nun die Serienversion, die die bisher erschienenen Porsche Rennserienmodelle passend ergänzt.



Zu viele neue Modelle kamen seit der letzten Ausgabe der WSN-Online-Sammlerzeitschrift in den Handel, als dass ich sie alle beleuchten könnte. Als erwähnenswert erachte ich die Wiederauflage des Land Rover mit Ruderboot, den MB 507 ADAC Truckservice, den Golf GTI und natürlich die neuen Traktoren von Same und Fendt. Ein Leckerbissen für Busfreunde ist der Büssing Senator im Gewand der BOGESTRA.

Ende Oktober erschien aber noch ein ganz besonderes Modell. Der dritte für das Jahr 2009 angekündigte Youngtimer – der Ford Granada. Im kräftigen Rot lackiert mit schwarzem Dach zeigt er, wie schon der Kadett B, reichlich Detailtreue. Ein fein graviertes Grill, schwarz angesetzte Scheibenwischer oder auch die aufgedruckten Schriftzüge runden den positiven Eindruck ab.

Nun wirft schon die Spielwarenmesse ihre Schatten voraus. Gespannt warten wir wieder auf die Silberlinge in den Vitrinen, die uns verraten auf welche Neuheiten wir uns freuen dürfen. Neue Youngtimer? Baufahrzeuge? Landwirtschaft oder LKW?

Die Neuheiten des Frühjahres hat WIKING schon veröffentlicht, und dabei direkt die erste Neuentwicklung präsentiert: den VW T1 mit Doppelkabine und Pritsche. Nach fast 50 Jahren gibt es eine Neuauflage des Pritschenwagens im WIKING-Programm. Im zeitgenössischen Taubenblau fährt der Lastesel in die Sammlervitrinen und vervollständigt die Bulliparade im WIKING-Programm.

Des Weiteren fahren gleich vier Klassiker aufgefrischt in das Serienprogramm ein. Der Youngtimer Opel Ascona B in Rubinrot erhält wie das Sondermodell zur Intermodellbau oder der Volvo 264 eine umfangreiche Detailbedruckung an Fenstern, Kotflügeln und Heck. Ähnliche Aufwertung durch moderne Drucktechniken erhalten auch die weiteren Modelle aus den 60er bis 80er Jahren. Nach 30 Jahren Pause kehrt z.B. der Mercedes 600 zurück. 1980 war er das letzte Mal im Katalog abgebildet, es gab aber schon mehrfach als Auftragsmodell oder im Rahmen von Themenpackungen eine Wiederauflage der Staatslimousine. Zum ersten Mal erschien hingegen der MB 230 G als Neuheit auf der Titelseite des Kataloges 1980/81. Nach zahlreichen Facelifts und Modifikationen erobert der robuste Mercedes Geländewagen als Puch G dieses Jahr noch einmal das Neuheitenblatt – eine, wie ich finde, gelungene Variante, die eine neu entdeckte Kreativität bei WIKING verdeutlicht!

Erst im vergangenen Jahr erschien der Mercedes 220 mit Cabriodach/Coupedach in einer Klassikerpackung beim *Post Museums Shop* mit umfangreicher Chrombedruckung und seitlich aufgedruckter Schablone. Versehen mit dieser Ausstattung kann man ihn nun knapp 4 Monate später als Einzelmodell in elfenbeinfarben mit braunroter Schablone kaufen. Übrigens eine Vorgehensweise, die man in den letzten 1 ½ Jahren häufiger beobachten kann. Kurze Zeit nach dem Auftragsmodell erscheinen zum Teil Serienmodelle in abgewandelter oder gleicher Form.

Mit der Wiederauflage der Parkhalle in der „60 Jahre THW in Deutschland“ Packung setzt WIKING die Reaktivierung der Modelle aus dem damaligen Zubehörprogramm im Rahmen von Packungen fort. Von 1962 bis 1968 war die Parkhalle (115/1150) im Katalog zu finden und ist heute selten in guten Zustand anzutreffen. Überraschen lassen dürfen wir uns, ob die Parkhalle mit blautransparentem Dach als Fertigmodell oder, wie schon die Verladerampe in der DKW-Packung, als Bausatz geliefert wird. Ein Kaufanreiz wird sie so oder so sein.

Der ebenfalls in der THW-Packung enthaltene Opel Blitz Pritschenwagen lässt mich 50 Jahre zurückblicken. 1960 erschien er, wie Käfer, 300 SL und viele andere Modelle, das erste Mal mit einer Verglasung. Der neu entwickelte USA-Erdbeweger und die Varianten des USA-LKW dominierten das Neuheitenblatt und waren Ausdruck des Wunsches auf dem US-Markt Fuß fassen zu können. Die neu entwickelten Rennwagen Vanwall und Cooper und der DKW de Luxe spiegeln den damaligen Zeitgeist treffend wieder. Und auch ein VW T1 Pritschenwagen mit einfacher Kabine war unter den Neuheiten – womit der Kreis zum Neuheitenjahr 2010 (fast) geschlossen wäre.

---

## Wiking-Stammtische

---

### Stammtisch Hannover - Hildesheim

**Kontakt:**

**Lutz Fänger**

**Mail:** [lutz.faenger@wiking-hildesheim.de](mailto:lutz.faenger@wiking-hildesheim.de)



### Stammtisch Unna

**Kontakt:**

**Michael Broer**

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



### Stammtisch Saar-Pfalz

**Kontakt:**

**Michael Reichardt**

**Mail:** [ReichardtMichael@online.de](mailto:ReichardtMichael@online.de)

---

Wer in der nächsten Ausgabe der **WSN-Zeitschrift** Informationen zu weiteren Wiking-Stammtischen an dieser Stelle genannt wissen möchte, schicke die Meldungen bitte an [redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de](mailto:redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de).

---

## Wiking trifft Wiking 2009

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

Es gibt Fragen im Leben eines Mannes, die dringend der Klärung bedürfen. Beispielsweise, ob nun Magirus oder Büssing der Anfang aller Laster ist? Die Beantwortung ist nicht einfach und so treffen sich jedes Jahr Wiking-Sammler aus dem ganzen Bundesgebiet, um dieses und auch andere Rätsel zu lüften. Das nennt sich dann ‚Wiking trifft Wiking‘, in diesem Falle 2009, und ist mit Kult nur höchst unzureichend beschrieben ;-)

### Das Treffen

Aufgrund der großen Teilnehmerzahl fand das Treffen dieses Jahr erstmalig in einem Hotel statt. Das war eine wirklich kluge Entscheidung, der Konferenzraum bot ausreichend Platz sowohl für Exponate als auch Aussteller.

Bei WtW ist man wirklich unter Freunden. Und genau so war auch die Stimmung, freundlich und offen, wie in den anderen Jahren auch.

Durch die inzwischen doch respektable Teilnehmerzahl ist das nicht unbedingt selbstverständlich. Das es sich hier um eine wirkliche Ausstellung und keine versteckte Verkaufsveranstaltung ist, trägt sicher seinen Teil dazu bei.



Als Grundlage für die Präsentation der Modelle nahmen wie schon in den letzten Jahren Dioramen den meisten Raum ein.

Diorama ist zunächst ein Sammelbegriff für in Schaukästen nachgebildete Landschaften oder auch Bühnen. Hier bei WtW zeigt sich diese Kunstform in unglaublich vielen Facetten. Von der klassischen Erscheinungsform im Modelleisenbahn-Stil über Architektur-Modelle bis hin zu völlig abstrakten Schöpfungen war alles recht und (nicht unbedingt) billig, um den geliebten Modellen eine ansprechende Heimstatt zu bieten.

Nun mag für den Leser vielleicht der Eindruck entstehen, dass Pur-Präsentationen (Wiking-auf-Tischplatte) dadurch an den Rand der Wahrnehmung gedrängt werden.

Dem ist keinesfalls so, eher ist das Gegenteil der Fall. Zwischen den ganzen Dioramen stechen sie inzwischen richtig heraus. Und für eine Präsentation beispielsweise aller Varianten einer bestimmten Baureihe gibt es ohnehin kaum etwas Besseres.

Nachdem sich gegen 14 Uhr der Aufbau- und Begrüßungstrubel langsam legte, begann die Rundgang-Saison.

Die große Masse der Exponate waren wie auch in den letzten Jahren die Verkehrsmodelle. Da allerdings jeder Aussteller einen eigenen Schwerpunkt gesetzt hat, kamen in diesem Bereich wirklich alle Betrachter unabhängig persönlicher Vorlieben auf ihre Kosten.



Beim Schwerlastverkehr gab es alleine zwei Präsentationen, die locker für eigene Veranstaltungen gereicht hätten. Neben Büssing und Henschel in fast unüberschaubarer Vielfalt gab es natürlich MB, auch hier in allen möglichen und unmöglichen Varianten. Und, um es deutlich zu sagen, es ist egal, wie viele L 5000-Zugfahrzeuge man in wie vielen Farben auf einen zehntel Quadratmeter packt, der Thyssen-Zugwagen sticht auch ohne originären Auflieger ziemlich heraus ;-)



Etwas ‚unter die Lupe‘ zu nehmen mag umgangssprachlich vielleicht eine Umschreibung sein, bei WtW ist es durchaus wörtlich zu nehmen. Und es waren nicht nur herkömmliche Lupen, die einige Modelle ertragen mussten. Sollte CERN sich einmal entschließen, eins ihrer Raster-Elektronen-Mikroskope auszumustern, ich bin sicher, da werden sich aus unserem Kreis einige Liebhaber finden ;-)

Kein Treffen ohne solide Feuerwehr-Präsenz, besonderer Erwähnung wert ist unter anderem sicher ein rosafarbener Leiterwagen. Wie er die Farbe bekam, die ihn jetzt ziert, nun, dass ist wieder eine ganz andere Geschichte.



Es gab Badeseen, Strände, Holzfällerbetriebe, Rangierbahnhöfe, das 24-Stunden-Rennen, eine prachtvolle Hafenszene und und und.

Falls es eines Beispiels bedarf, dass auch mit einfachen Mitteln eine wirklich schöne Präsentation erreichen werden kann: auf einem Schachbrett spielen schwarze und elfenbeinfarbene Taxen ihr Spiel. Hier ist Phantasie Trumpf.

So kommen wir fast automatisch zur diesjährigen Preisverleihung.

### Der Gewinner

Im Gegensatz zum letzten Treffen wurden diesmal auch der Zweit- und Drittplazierte genannt, so soll es auch hier sein.



Der dritte Platz ging an Götz Blum und sein Hafen-Diorama. Dies war bereits im Vorfeld absehbar, der einzige nicht ausstellende Gast (und Pressevertreter) beispielsweise konnte sich selbst nach (gefühlten) Stunden nicht davon losreißen ;-)

Auch muss erwähnt werden, dass Götz das Diorama mit vielen Zeitdokumenten wie Zeitungen und Aufnahmen liebevoll hinterfüttert hat. So wird der geschichtliche Zusammenhang greifbar und die Ausstellungsstücke gewinnen noch mehr an Ausstrahlungskraft.

Auf dem zweiten Platz fand sich Gregor Gerlach und sein Blick in das Schaufenster von Tiffany & Co.

Gut, ein an einer Kette baumelndes, orangerotes 220er Cabrio mag nicht jedermanns Sache sein, aber der zweite Platz für ‚Wiking @ Tiffany’s‘ zeigt eindrucksvoll, welch hohes Maß an Toleranz bei WtW herrscht.

Allein dafür vielen, vielen Dank an das Auditorium!

Und falls die Beschreibung hier ein wenig despektierlich kling, nun, der Autor darf das, schließlich ist es sein ureigenstes Machwerk ;-)

Den ersten Platz errang das Diorama ‚Volksradfahren‘ von Uwe Holzmüller.

Jeder hat wahrscheinlich schon mal einen Wiking-Radfahrer gesehen und es hat ihn eher nicht umgehauen. Aber Hunderte? In sämtlichen Farben und Ausführungen? Umrahmt von Figuren, Bäumen und weiterem Zubehör?

Kaum zu glauben, aber die ebenfalls auf dem Diorama vorhandenen und auch in hohem Maße interessanten sowie blitzsauberen Knipsachser gingen fast unter.

Irgendwie waren es dann auch nicht nur die Radfahrer, welche den Weg zum Sieg ebneten. Sondern eher die wirklich beeindruckende Gesamtheit und Schlüssigkeit der Szene, denn es stimmte wirklich alles, Gedanke, Material und Umsetzung.

Wir gratulieren Uwe hiermit nochmals von ganzem Herzen zu seinem Meisterwerk und danken ihm für die Freude, die er unserem Kreis damit gespendet hat.

Ach ja, die mit dem ersten Preis zusammenhängende Spende in Höhe von 200 € geht in diesem Jahr auf Uwes Wunsch an die Jugendarbeit in seiner Gemeinde.

### **In der Nacht ...**

... ist der Mensch nicht gern alleine. So blieb man halt so lange wie möglich zusammen und schwatzte noch ein wenig. Beispielsweise über Auktionshäuser und -plattformen, Farbvarianten oder die frisch entdeckte Bedeutung von Natronlauge für die Sammlergemeinde ;-)

Obwohl tatsächlich manche Fragen unbeantwortet blieben („Nein, ich weiß auch nicht, wer sich hinter dem Bieternamen ‚Peltzers-Pumuckel‘ verbirgt.“), war es doch ein schöner Ausklang eines wundervollen Tages.

Der Sonntag begann so für den einen oder anderen Mitsammler ein wenig schleppend, aber auch dies ist der normale Gang der Dinge.

So gab es für den geneigten Frühaufsteher reichlich Zeit und Raum für Fotos. Und um Antworten auf weitere Fragen zu finden, welche die Nachtruhe des einen oder anderen Sammlerfreundes doch nachhaltig beeinträchtigt haben.

Letztlich kam es, wie es kommen musste, die Exponate wurden eingepackt und die Dioramen in den Kofferräumen verstaut.

Für dieses Jahr war es das, aber es gibt Hoffnung. Schließlich sind es nur noch 364 Tage ...

### **Alles ist gut**

Eins der großen Geheimnisse von WtW ist, wie sich viele Sammler ohne weiteren Kontakt untereinander einmal im Jahr treffen und dann so tun, als hätte man sich erst vor wenigen Stunden getrennt.

Ich habe auch keine Ahnung, warum das so ist, aber genau so ist es. Bei bisher jedem Treffen!



Hier darf der Sammler noch Sammler sein. Ohne wenn und aber. Kein Modell ist zu profan, keine Grabbelkiste zu klein, um nicht zur Ehre zu gereichen. Es zählt einzig der sammelnde Mensch und nicht seine monetären oder sonstigen Möglichkeiten. So ist es gut und so wird es bleiben.

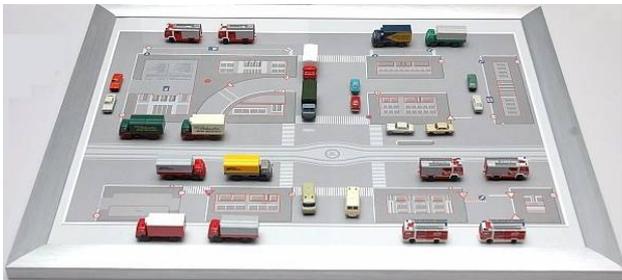
Geschichte wird nicht geschrieben, Geschichte wird gemacht. Das haben wir mit ‚Wiking trifft Wiking‘ getan.

Jeder von uns hat dazu beigetragen. Mit jedem einzelnen ausgestellten Modell, mit jeder einzelnen Teilnahme.

Und wir werden es weiter tun.

Für uns alle, egal ob Dauergast oder Gelegenheitsstäter.

Und auch für die uns bis jetzt noch unbekannt Liebhaber der Peltzer-Produkte, die sich bislang alleine an den Bildern hier und auf den Sites der Teilnehmer freuen.



---

# Als Frau unter Wikingern

## Eine fast immer satirische Betrachtung

von Kerstin Gerlach

Liebe Ehefrauen, Freundinnen und Leidensgenossinnen!

Ihr kennt das Phänomen alle: Es gibt einen Moment im Leben Eurer Männer, in dem sie wieder zu kleinen Jungs werden. Ihre Pupillen weiten sich, der Atemrhythmus verändert sich, und es erscheint ein seliger Ausdruck auf ihren lächelnden Gesichtern.

Sie haben ein kleines Plastikmodell entdeckt.

Was heißt hier kleines Plastikmodell? Ich wurde darüber belehrt, dass es sich bei diesen Modellen in Form von Autos, Schiffen, Traktoren, Radfahrern und Fußgängern, Häusern und Tankstellen, die zugegebenermaßen hübsch anzusehen sind, um begehrte Sammlerstücke, ja sogar Kunstwerke handelt! Einerseits tauchen beim Wiking-Sammler schlagartig Erinnerungen an die Kindheit auf (weshalb sich der männliche Mensch in einem emotional labilen Zustand befindet und wesentliche Teile seines Gehirns ihre normale Funktion verweigern), andererseits wird in extremer Form der bereits beim homo erectus stark ausgeprägte Sammlertrieb aktiviert und dem staunenden weiblichen Menschen der Erwerb neuer Wiking-Beutestücke unter Heranziehung lächerlicher Vergleiche („Das ist wie ein Goldbarren, steigt ständig im Wert und ist die optimale finanzielle Absicherung für die Ausbildung unserer Kinder, Schatz!“) als krisensichere Kapitalanlage dargestellt. Sollte in einem Augenblick der Unachtsamkeit der weibliche Mensch unbeabsichtigt in den Besitz einer Rechnung aus dem Auktionshaus Saure gelangen und Kenntnis über den Kaufpreis der hochgeschätzten Kleinteile erhalten, ist der Ärger vorprogrammiert: „So viel Geld für ein Stück (*Text von der Wiking-Zensur gestrichen*), du bist wohl völlig (*Text von der Freiwilligen Selbstkontrolle für Jugendschutz beanstandet und vorsorglich von der Veröffentlichung ausgenommen*)!“

Aus diesem Grunde möchte ich an dieser Stelle die Vorteile des Wiking-Sammlers darstellen und so die eine oder andere häusliche Krise zu meistern helfen:

### 1. Wiking-Autos sind klein

Es soll ja auch Männer geben, die nicht nur Modelle anhäufen, sondern für ihre 1:1-Leidenschaft beim Sammeln von Original-Oldtimern im Umfeld der Wohnung alle verfügbaren Garagen und leerstehende Scheunen anmieten.

### 2. Die Modelle und das Zubehör sind nett anzusehen

Sammeln kann Mann praktisch alles: Alte Zeitungen („Muss ich irgendwann noch mal lesen.“), Kleidung aus den Kindertagen („Der Pulli ist noch total in Ordnung und keine 25 Jahre alt!“) oder Schweizer Taschenmesser („Wenn wir irgendwann mit dem Flugzeug abstürzen, werde ich Dich damit aus dem Sicherheitsgurt des Wracks freischneiden und uns auf einer einsamen Insel eine Hütte aus Bambusstäben bauen.“). Wer je in der Situation war, der Mutter auf Kontrollbesuch in den eigenen vier Wänden erklären zu müssen, dass man keinerlei Vorbehalte gegen die an der Wohnzimmerwand drapierte Sammlung der abgefahrenen Regenreifen des Formel 1 Ferrari-Teams hat und wegen akuten Platzmangels schon in Verhandlungen über die zusätzliche Anmietung der Nachbarwohnung steht, weiß genau, was ich meine.

### 3. Wiking-Sammeln beschäftigt Männer

Mal ehrlich, Ladies: Muss er neben euch stehen und euch zuschauen, wenn ihr abends mit einer Gurken-Quark-Maske im Gesicht im Bad steht und eure Zehennägel kürzt? Ist es nicht beruhigend, ihn beschäftigt zu wissen, wenn ihr mit einer Freundin ins Kino geht? Während

dieser Zeit kann er doch seine Modelle fotografieren, katalogisieren, vergleichen, staubsicher verpacken...

#### **4. Wiking-Kosten kompensieren andere Ausgaben**

... und zwar unsere weiblichen Investitionen für Schuhe, Friseur, Make Up, Schmuck, den Besuch bei der Kosmetikerin für Maniküre, Pediküre, Botox-Injektionen und vieles andere mehr. Aus diesem Grunde empfiehlt es sich, mindestens eine Kopie von der letzten Saure-Rechnung aufzubewahren und stumm, aber mit einem leidend-vorwurfsvollen Gesichtsausdruck hervorzuholen, wenn der Wiking-Sammler eine Diskussion über die Notwendigkeit der Anschaffung von Handtaschen aus fliederfarbenem Straußenleder mit farblich passendem Seidenfutter und Swarovski-Applikationen beginnt.

Das letzte Argument stürzt mich auch nach einer langen Zeit des Abwägens in tiefe Zweifel darüber, ob es denn in der Öffentlichkeit genannt werden sollte, denn es richtet sich gegen uns Frauen, darf aber aus Gründen der Fairness letztendlich nicht unerwähnt bleiben:

#### **5. Wiking-Sammler sind sympathische Menschen!**

Das glaubt ihr nicht? Ich habe das Experiment gewagt und ein Sammler-Treffen aufgesucht. Die dort anwesenden Männer waren durchweg nett, charmant, höflich und begeistert über das Interesse an ihrer Sammelleidenschaft.

Natürlich geht es bei solchen Veranstaltungen fast ausschließlich um Wiking-Themen. Trotzdem ist es - wie ich in Ratingen 2009 zum wiederholten Male festgestellt habe - auch als Nicht-Sammler/in möglich, in gemütlicher Runde und familiärer Atmosphäre interessante, angenehme Gespräche zu führen und sehr viel Spaß zu haben. Das Hotel in Ratingen (Danke für die gute Empfehlung, Friedhelm!) bot vom schönen Ausstellungsraum über die extravagante Glasdusche im Zimmer bis hin zum reichhaltigen Frühstücksbüfett viele Annehmlichkeiten, die auch Frauenherzen höher schlagen lassen.

Deshalb hier mein Appell an die „besseren Hälften“: Traut Euch, Mädels!

Freut euch mit euren Männern, wenn sie ein neues Stück für ihre Sammlung gefunden haben, lasst euch etwas über die Besonderheit des Modells erklären und wagt es, auch seine Sammler-Kollegen kennen zu lernen. Ihr werft dabei einen intensiven Blick in seine Seele, und wer will, dass Mann Gefühle zeigt, muss nun mal dort hin gehen, wo er sein Herz öffnet... Petra und Gabi (an dieser Stelle herzliche Grüße an die beiden) haben es auch schon getan.

In diesem Sinne freue ich mich darauf, irgendwann und irgendwo vielleicht noch mehr Frauen zu treffen, deren Männer ein solch schönes Hobby pflegen!

---

## **Nachbau einer Wiking-Hafenanlage aus den 30er Jahren**

**von Götz Blum (Text, Fotos: Götz Blum und Michael Weber)**

Bereits im Jahr 2008 habe ich einen ersten Versuch unternommen, eine WIKING Hafenanlage aus den 30-er Jahren des vergangenen Jahrhunderts neu zu erfinden. Das ist mir auch ansatzweise gelungen, das Ergebnis hat sich aber qualitativ nicht so präsentiert, wie ich es mir vorgestellt hatte. Die Gebäude sind zu bunt und zu verbaut geraten, die Maßstäblichkeit hat gelitten, die Hervorhebungen der Gebäudestrukturen wie Fenster, Fachwerk, Türen gerieten zu grob.

Aber ein Anfang war gemacht, darauf konnte aufgebaut werden.

Beim zweiten Versuch habe ich nun als erstes die Grundplatte vergrößert und die Hafenwasserfarbe variiert, um unterschiedliche Wassertiefen anzudeuten. Die Molenstücke sind gleich groß geblieben, das bot sich aufgrund der im Baumarkt erhältlichen Profilgrößen an. Die Schienen für die Hafenbahn sind mit weichem Bleistift aufgetragen.



Die Gebäude wurden von mir maßlich anders konzipiert als bei WIKING bzw. dessen Lieferanten aus dem Erzgebirge. Die Originalgebäude wirken mir zu klein, die Farben nach rd. 70 Jahren zu verblasst.

Ich habe daraufhin Versuche mit unterschiedlichen Profilstärken durchgeführt und mit der Größe der Schiffe, mit Länge, Breite und Höhe von realen Hafenerhallen verglichen. Dabei hat sich die jetzt verwendete Kubatur als der Realität am nächsten liegend herausgestellt. Das ist natürlich auch idealisiert, da es unterschiedlich große Lagerhallen gibt. Ich denke, ich habe aber einen gangbaren, angenäherten Kompromiss gefunden.

Variiert habe ich die Gebäude durch verschiedenfarbige Bemalungen und Dachformen, wie sie sich auch in der realen Industriearchitektur finden lassen. Dabei habe ich handelsübliche Wasserfarbe verwendet, die mit Altöl vom letzten Ölwechsel fixiert wurde. Altöl deshalb, weil die darin enthaltenen Rußpartikel eine leichte Patina auf den Farben hinterlassen und Tiefenwirkung erzeugen. Die Fensterbänder und Fachwerkandeutungen wurden mit Permanentmarker in unterschiedlichen Stärken frei Hand und mit Lineal aufgetragen, die Dächer mit Dispersionsfarbe gemalt.

Die Brücke zwischen Öllager und Mole habe ich aus Streichhölzern zusammengeklebt und mit Silberfarbe lackiert, was einen recht realen Eindruck hinterlässt. Die Tanks habe ich aus einem alten Besenstiel gesägt, verschliffen und gestrichen. Die Logos der Ölfirmen stammen aus dem World Wide Web.



Aufgelockert wird die Szenerie durch dazwischen gelagerte Kohle- und Kiesschütten, die dem Beladen mit Schüttgut und Bekohlen der Schiffe dienen sollen. Die Schütten bestehen aus Holzstückchen aus der Bastelkiste, teilweise angeschrägt als Wanne und mit Wasserfarbe gestrichen. Darauf wurde ein Rest Dachpappe als Kohlennachbildung oder aber Sand mit Holzleim vermischt und aufgetragen.



Natürlich dürfen auch die Original WIKING Hafenkräne und die Hafeneisenbahnen nicht fehlen.  
Auf einen Kriegshafen habe ich verzichtet, allerdings aus dem zeitlichen Bezug heraus auch einige Kriegsschiffe platziert.

Die Häuschen wurden hinsichtlich der unterschiedlichen Nutzungszwecke entsprechend abgeändert. So finden sich hier neben reinen Kaltlagerhallen auch Produktionsbetriebe, die über unterschiedliche Schornsteine und Anbauten verfügen.



Da jeder Hafen auch eine Hafenverwaltung mit Büros und ein Dock für Passagierschiffe benötigt, wurden diese Elemente von mir geschaffen und zentral auf dem Diorama platziert. Als Vorbild habe ich Bürogebäude im Stil der sogenannten „Neuen Sachlichkeit“, das Bauhauselemente aufgreift und seine Zeit zwischen ca. 1925 -1935 hatte, gewählt. Die Dächer und der Fuß des „Hochhauses“ entstammen einem handelsüblichen Holzbaukasten, die Antennen bestehen aus Stahldraht.



Beim Bau des Dioramas habe ich mich immer der Maxime Friedrich Peltzers verpflichtet gefühlt:

**„Wesentliches zeigen, Unwesentliches weglassen“.**

## Der Opel Kadett B

### Modell und Vorbild

von Michael Weber (Text, Bilder siehe Quellenangaben)



Bild: [www.wiking.de](http://www.wiking.de)

Bereits in der 4. Ausgabe der **WSN-Online-Zeitschrift** schreibt **Rüdiger Göbelsmann** nur Gutes über die „Limousine des kleinen Mannes“ im Teil Rudis Neuheitenschau:

*„[...] außer den schon vom Manta und GT bekannten Sportfelgen ist hier nichts beim Alten. [...] dass auch für die klassischen Modelle von WIKING eine neue Modellbauära beginnt: Noch dünnwandigerer Kunststoff, mehr Details, noch feinere Gravuren und lackierte Oberflächen. Die Kinderkrankheiten sind beim Kadett B ... behoben. Der Lack ist glatt und ohne Einschlüsse, die Stoßstangen sind waagerecht und passen genau. Mit dieser Modellumsetzung setzt WIKING Anfang September ein Zeichen [...]. Grill, Lampen und Verglasung ... passen genau. Gravierung des Kühlergrills und die Bedruckung setzen neue Maßstäbe. Die Bedruckung der Typenbezeichnung ist so fein, dass erst die Lupe diese Präzision richtig erkennen lässt.“*

Bei WIKING liest sich das so:

### Die Limousine des kleinen Mannes

*„Dieser Automobilklassiker gilt als wirkliches Brot-und-Butter-Auto seiner Jahre und zählt heute zu den Youngtimern der ersten Generation. Der Opel Kadett B wurde einst zum Bestseller – es war die Limousine des „kleinen Mannes“ und das Opel-Pendant zum VW Käfer. WIKING arbeitete über zwei Jahre an dem Modell, das anhand von Originalkonstruktionsplänen und vielen Fotodokumentationen des Vorbilds entstand. So konnten die Konstrukteure die charaktergebenden Formen prägnant herausarbeiten - das Ergebnis mit vielen Details – wie separatem Kühlergrill - kann sich sehen lassen.*

*In der Kompaktklasse wurde der Kadett zwischen 1965 und 1973 in immerhin rund 2,6 Millionen Exemplaren gebaut und zählt damit bis heute zu den erfolgreichsten Opel-Modellen. Der Kadett markiert eine Epoche, als die Bochumer Opel-Werke auf dem Zenit ihrer Produktionsbedeutung für Deutschland waren – die Limousine sorgte regelmäßig für Sonderschichten und verhalf dem Opel-Blitz zu sichtbarem Glanz in den Anmeldestatistiken der Bundesrepublik.*

*Karosserie reinweiß (RAL 9010), Chassis schwarzgrau (RAL 7021), Inneneinrichtung rubinrot (RAL 3003), Lenkrad schwarzgrau (RAL 7021), Scheinwerfer vorn transparent, Rücklichter hinten rottransparent eingesetzt, Kühlergrill schwarz (RAL 9005), Stoßstangen vorne und hinten sowie Felgen in Silber (RAL 9006).“*

*Jedes WIKING-Modell hat ein Vorbild. – Sagen wir, nahezu jedes Modell. Der WIKING-OPEL-Kadett-B, jedenfalls, hat ein Vorbild...*



Mit freundlicher Genehmigung © Opel Classic Archiv der Adam Opel GmbH vom 14.10.2009

Dieser Kadett – wenn auch hier als 2-türer abgebildet – könnte durchaus für den kleinen Bruder im Maßstab 1:87 als einer der Paten gestanden haben.

*Für Fahranfänger 1975, wie ich es ab Mai 1975 war, war der Kadett B eine willkommene Alternative zum Käfer oder gar zum R4; der LS war mir lieber als der L. Noch lieber, das Coupé.*

*Für mich stand der L und auch der LS – ein Coupé war völlig indiskutable - mangels Masse in der Kasse in weiter Ferne. Ich fuhr einen 50-DM-teuren Käfer, Baujahr '66, den mein alter Herr für 160,00 DM hat lackieren lassen. Orange. Dem 75er Zeitgeist entsprechend. Um den Käfer „schneller“ zu machen, habe ich die Stoßstangen schwarz-matt-lackiert. Nach gut einem Jahr bin ich kurzfristig auf eine Badewanne mit durchgehender und durchgesessener Sitzbank vorne umgestiegen, dann auf einen 30-Liter-Sprit-fressenden VW 1500 TL mit Doppelvergaser (das war der mit Fließheck) und dann auf meinen ersten Opel: Einen Opel Rekord Caravan C mit 3-Gang-Lenkradschaltung. Zurück zum Kadett.*

Adam Opel war so freundlich, mir neben dem Bildmaterial auch ein technisches Datenblatt zur Verfügung zu stellen, das ich für die Präsentation hier aufbereitet habe.

Es macht sicherlich wenig Sinn, jede Einzelheit des Datenblatts diesem Auditorium vorzustellen. Ich beschränke mich also auf wenige, wie ich finde, interessante Zahlen:

Einer der ersten Opel Kadett B lief im September 1965 vom Band. Bis 1973 folgten ihm 2.610.650 weitere. Gegenüber seinem Vorgänger, dem Kadett A, der von 1962 bis 1965 gebaut wurde, war der kleinste B-Kadett mit einem 1,1-Liter-Motor, einer breiteren Spur und einem längeren Radstand ausgestattet.

Den Kadett B gab es als 2- und 4-türige Limousine, als Coupé, als 3- und 5-türigen Caravan und er wurde ab 1966 als Rallye Kadett SR geliefert. Ich erinnere den SR mit zwei seitlich angebrachten, schwarzen Streifen und zwei matt schwarzen Flächen auf der Motorhaube.

1965 kostete die „kleinste“ Ausstattung, der Kadett 1100, 5.175 DM. Der Rallye Kadett 1900 S kostete 1973 immerhin 10.320 DM. Stolze Summen für diese Zeit.

Motorvarianten	1,1 Liter	1,1 Liter S	1,1 Liter SR	1,7 Liter S	1,9 Liter S
Verbrennungsart	4 Zylinder Otto-Motor, Zylinder in Reihe				
Hubraum	1078 cm <sup>3</sup>	1078 cm <sup>3</sup>	1078 cm <sup>3</sup>	1698 cm <sup>3</sup>	1897 cm <sup>3</sup>
Leistung	45 PS	55 PS	60 PS	75 PS	90 PS
Getriebe, Schaltung	Viergang-Getriebe, Mittelschaltung				
Automatik	Opel-Dreigang-Automatik				
Radantrieb	Hinterradantrieb				
Räder	4 J x 12	4 ½ J x 13		5 J x 13	
Reifen	5.50 x 12	155 SR 13		165 SR 13	
Lenkung	Zahnstangenlenkung				
Fußbremse	Vierrad-Öldruckbremse, ab 1967 Zweikreis-Bremse				
Vorderradbremse	Trommel, ab 1967 Scheibenbremse				
Hinterradbremse	Trommel				
Handbremse	Seilzug auf die Hinterräder				
Tankinhalt	40 Liter				
Verbrauch pro 100 km	7,8 Liter	7,7 Liter	7,9 Liter	11,0 Liter	11,0 Liter
Höchstgeschwindigkeit	125 km/h	135 km/h	140 km/h	153 km/h	162 km/h



Mit freundlicher Genehmigung © Opel Classic Archiv der Adam Opel GmbH vom 14.10.2009

## Morgens um 7 ist die Welt noch in Ordnung

von Michael Reichardt

Es deutet eigentlich alles auf einen gewöhnlichen Donnerstag hin. Wir schreiben den 15. Oktober und es ist 6 Uhr 15. Der sowohl etwas schwerfällige wie auch schwergewichtige Frühinvalid Michael R aus M, einigen unter dem Namen Monsi bekannt, erhebt sich von seinem Nachtlager, noch erfüllt von Träumen über kleine Borgward Arabellas in rot und weiteren dieses Mal unverglasten Wiking-Modellen. Nach einer Stippvisite im Badezimmer erfolgt der Einmarsch in der Küche, wo die Angetraute und Stress gewöhnte Ehefrau bereits ein schmackhaftes Frühstück zubereitet hat und sich fertig gemacht hat, da sie um 7 Uhr 15 das Haus verlassen und sich auf den von ihrem Arbeitgeber zur Verfügung gestellten Platz begeben wird.

Soweit also ein ganz normaler Morgen. Ein ungewöhnlich flottes Frühstück des Herrn im schwarzen Jogginganzug fällt allerdings auf. Sonst "klüngelt" dieser eher herum beim Frühstück, liebt Zeitung und lässt sich durch nichts und niemanden stören. Als dann um 7 Uhr 7 der Spruch des Hausherrn kommt: "Schatz, los, du musst, ist gleich viertel nach " denkt die angetraute Ehefrau ein weiteres Mal: "Irgendwas ist heute anders" Verlässt aber darauf hin das Haus mit einem "Tschüss, bis heut Nachmittag". Und nun nimmt das Schicksal seinen Lauf. Noch während der Astra sich draußen etwas unwillig in Bewegung bringen lässt, auch er ist noch müde und es ist um 0 Grad in der Nordpfalz, führen die Wege des Herrn Monsi unmittelbar zum Computer. Ein Knopf hier, ein Klick da, Favoriten sind was Praktisches.

WSN ist das Ziel. Ach richtig, es gibt heute eine neue Online-Zeitschrift mit der Nr. 4 für 2009. Downloaden klappt und los geht's.

Wir schreiben 7 Uhr 12 und das Inhaltsverzeichnis hört sich recht viel versprechend an. Was schreibt Michael M. denn dieses Mal über die Stapler? Also irgendwie war ich mir nie so richtig bewusst, das es bei dem kleinen Hubfahrzeug so viele Varianten, Farben und vor allen Dingen Unterschiede gab. O.k., das es auch verschiedenfarbige Gabeln gab, klar, wusste ich. Mein erster war gelb durch und durch und einen roten mit weißer Gabel besitze ich auch. Was? Verschiedene Lenkräder gab es da auch? Oh, drei verschiedene Fahrer? Na gut, wenigstens der dritte hat was auf den Rippen, die anderen zwei sind ja Hungerhaken. Dann will ich doch gleich mal den Bericht von Klaus H. lesen über die E- Karren. Irgendwie gehören die zwei, Stapler und E-Karre, bei mir schon immer zusammen. Warum? Ich weiß es nicht genau. Liegt es daran, dass meine beiden aus Kindertagen schön zusammenpassen in ihrem Postgelb? Oder doch an der Nähe der Katalognummern sowohl bei Wiking als auch im GK? Jedenfalls schwelge ich auch gerade ein wenig in Erinnerungen, und was Klaus im Duisburger Hbf erlebt hat, war bei mir 50 km östlich in Dortmund Hbf auch nicht anders. Und das fahren dieser rollenden "Kisten" mit Koffern über diese hölzernen Übergänge quer zu den Gleisen fand ich immer besonders cool. Ob Klaus uns seine vielen Modelle davon auch noch mal näher bringt? Warten wir's ab, obwohl, manchmal ist ein Vierteljahr doch lang. Es ist übrigens mittlerweile 8 Uhr 05 und sowohl Herr wie auch Frau Monsi machen gerade eine Pause bei ihrem anstrengenden Job. 1 Tasse Kaffee bringt wieder Power. Sowohl beim *Real.*- in Alzey wie auch an Monsis Arbeitsplatz im Hobbyraum. Mal lesen, was Stammtischbruder Rüdiger über die Neuheiten schreibt. Na, bei dem Beitrag über die Pagoden sehe ich jemanden in meiner Gewichtsklasse im fernen Dinslaken lesen. Geil, der B Kadett. Hat Rüdiger mir ja zum letzten Stammtisch besorgt und die Taxis sind natürlich auch mein Fall. Mal sehen, ob der K70 auch in der hellen Farbe kommt, liegt ja auch zeitlich beim Rekord D.

Der neue Unimog ist ja riesig. Wenn man den alten 411 dazu ... ich schweife ab und es ist mittlerweile halb 10.

Den Beitrag von Botho über die Wehrmachtsmodelle schnell lesen. Echt? 120 verschiedene Modelle? Jetzt wird sich gleich mal über Lutz' Beitrag zum Bulldog hergemacht. Aha, der Fahrer war 2005 zum Abspecken. Seit 2006 ist der Junge ordentlich dünn geworden. Ein wehmütiger Blick auf die Liste mit dem Preis für einen Bulldog damals und heute. Scheibenkleister, wer schellt denn jetzt. Muss die Post-Uschi jetzt nerven? Wenn sie wenigstens das kleine Päckchen mit den 2 ersteigerten Käfern ..., aber denkste:

Werbung für die grüne Tonne. Herrschaftszeiten, es ist 10 Uhr mittlerweile.

Ich wollte, ach quatsch ich sollte, die Geschirrspülmaschine ausräumen und und und. Kann warten. Was schreibt dann der Thüringer Klaus über die Jges-Modelle? Naja, eins von jedem außer von diesem Käfer habe ich auch. Aber soo viele Farben? Und es gibt noch reichlich mehr Farben?

Holger schreibt was über den Conti. Gleich mal lesen. Ah, der war also der erste mit den Riffelkappenrädern, weil das Original ja ... Interessant.

Muss dieses blöde Telefon eigentlich immer dann bimmeln, wenn ich wichtige Dinge zu erledigen habe? Was? heute Mittag? Ja o.k., aber Gabi kommt erst um 14 Uhr von der Arbeit.

Ja ist gut, Schwiegervatter.

Besuch für heute Nachmittag angesagt. Naja, bis dahin ist noch bisschen Zeit.

Götz schreibt was über seinen ersten Einkauf. Komisch, der Laden den er beschreibt, könnte direkt Rotte in Dortmund-Lütgendortmund sein. Einschließlich des ewig knarrenden und nach Bohnerwachs riechenden Bodens. Die hatten die Modelle auch unter Glas, Schubfächer, von oben aussuchen, Nase plattdrücken, „Herr Freitag, den roten da links neben dem hellgrünen. Nein, nicht den, den eine Reihe davor, der 4. von links“, jaaa, genau den.

Matchbox und Siku gab's auch dort. Aber die waren zwar toll, aber irgendwie nicht das Richtige. Zu schwer, obwohl, der grünmetallic Pontiac mit dem zu öffnenden Kofferraum? Aber nee, dann doch lieber den roten Porsche Schlepper von Wiking.

Aha, ein versteckter Sammler schreibt was über sein Wikingjahr. Naja, irgendwie geht's bei dem auch nicht wirklich anders zu als bei uns. Außer das ich mir den Weg „danach“ in den Blumenladen sparen kann. Der Geldbeutel verdient dann eh immer die Bezeichnung Luftbeutel. Also entfallen die Blumen ersatzlos. Ein Küsschen muss langem.

Oh verdammt, 10 vor 11. Das gibt Gemecker. Jetzt is eh schon egal. Schnell noch'n Blick auf die Börsentermine. Ist das nicht der Rolf K. aus S. da auf dem Bild? Stammtischseite, o.k., o.k.

Ich mach's ja zu.

Irgendwie doch ein ziemlich normaler Donnerstag, finde ich. Und vielleicht auch gleichzeitig die Erklärung dafür, warum es die Onlinezeitung nur alle 3 Monate gibt. Alle viertel Jahr einmal nachlässig sein und die paar Aufgaben liegen lassen, die meine „Regierung“ angeordnet hat, ist doch o.k., oder?

Und, morgens um 7 war die Welt noch in Ordnung.

---

## Die Geschichte zum Opel Caravan '56 - warum dauerte es ein Vierteljahrhundert, bis du endlich da bist?

Eine subjektive Betrachtung

von Holger Hausmann (Text und Fotos)

**T7/7 Opel Caravan '56, unverglast – 1956-59**



Wer kann sich, der wie ich irgendwann mit dem Sammeln der Modelle des Hauses Wiking in den 80ern des vergangenen Jahrhunderts angefangen hat, noch an die Messe-Infos erinnern? Ein begehrtes und stark limitiertes Gut im örtlichen, lange nicht mehr existierenden Spielwarenfachgeschäft - ja, so hießen die Läden damals!

Nicht immer waren genug Messe-Infos da, manchmal bekam ich eine, manchmal machte ich mir eine Notiz auf mitgebrachtem Papier. Ah - war das immer eine tolle Zeit im Februar nach dem Ende der Spielwarenmesse! So auch 1981 - als er angekündigt wurde unter der Nummer 77, der "Opel Caravan 1956, Veteran" für 2,20 DM. Heute läuft das ja ganz anders ab - mit Websites, Foren, zweimonatlichen Neuheitenauslieferungen, als PDF zum Download...

Schon damals mochte ich nicht so sehr die aktuellen Typen, sondern die alten Vorbilder weckten mehr mein Interesse. Zumal solch ein Kombi auch mannigfaltige Spielmöglichkeiten bot, was meinen 14 Lebensjahren noch sehr gelegen kam.

Wie wir alle wissen, erschien der Wagen dann nicht, die Stahlform wollte nicht mitmachen. Hans-Peter Maerker schilderte dieses 1987 in seiner mm-Wiking-Chronik jedoch wie folgt: "[...] hervorgebracht unter Verwendung der alten Stahlformen aus den fünfziger Jahren." Weiter wird von HPM ausgeführt, dass beide Modelle (ebenfalls angekündigt war der Ford 12 M, der 1984 neu konstruiert erschien) das Stadium der Serie nicht haben erreichen können, weil der anfänglich offensichtlich unterschätzte Aufwand wirtschaftlich unvernünftig erschien [...].

Die Jahre gingen ins Land, Wiking erfuhr nach dem Ableben des Firmengründers einen Besitzerwechsel, ich wurde älter, die Leidenschaft zu Wiking, dem alten Wiking aber blieb! Daher kamen für mich die neuen Produkte - nach einer Übergangszeit - nicht mehr in Frage.

Am 31. Oktober 2000 durfte ich durch Vermittlung des ehemaligen örtlichen Händlers eine Wiking-Sammlung auflösen, dabei fiel mir u. a. der unverglaste Caravan in die Hände (Foto, siehe oben). Welch eine Freude!



**850 01 24 Opel Caravan '56 – 2006**

Zeitsprung - wie groß war abermals meine Freude, als sich im Juni 2006 die Gerüchte um einen "Knaller" verdichteten, der 56er Caravan sollte erscheinen! Dazu noch aus alter Form! Und er erschien im Juli 2006! Den musste ich ausnahmsweise dann aber haben! Der Wiking-Werbetext gab folgendes bekannt: "Der Opel Caravan war zwar vorhanden und serienreif, doch die Verglasung fehlte. [...] Die Modellbauer stellten jetzt fest, dass die Karosserie- und Fahrgestellformen keineswegs den üblichen Stahlstandard der klassischen Formen besitzen und 'weicher' sind."

Tja, die Verglasung sollte Schuld gewesen sein? So ganz konnte ich das nicht glauben! Ein alter Wiking-Insider schilderte die Geschichte etwas anders: "Die Form war irreparabel zerstört. Man hätte in die Form einen Kern einsetzen können, aber eine solchermaßen reparierte Form ist nur noch für 30 - 40.000 Stück zu gebrauchen [...], daher wurde die Möglichkeit nicht weiter verfolgt. Auch wenn es heute andere Reparaturmöglichkeiten gibt, so handelt es sich bei dem soeben erschienenen Modell um eine Neukonstruktion, lediglich die 1981 entstandene Verglasungsform wurde jetzt mit verwendet. Die Gravuren (Stege + Spiegel) zu ändern stellt für einen versierten Modellbauer kein Problem dar. Da das Modell damals nicht erschien, ist die Verglasungsform so gut wie neuwertig." Es wurde mir nochmals bestätigt: "Nach den gespritzten ca. 6.000 Modellen hatte die Form auf der Motorhaube einen tiefen Riss. Damals hatte man nicht die Möglichkeiten des Schweißens der Stahlform, deshalb der erwähnte Kern als Lösung. Sicher gibt es heute Möglichkeiten solche Formen zu reparieren, aber die 'kleine Formenreparatur' [...] kann [...] gar nicht sein, denn dafür war der Schaden zu groß. [Es] wurde die Verglasung damals für das Modell neu gemacht. Wenn die Form [der Verglasung] nicht verloren ging beim Umzug, müsste es dieselbe sein, da ja nie benutzt."

Wobei ich die Zahl 6.000 Modelle heute als sehr hoch ansehe. Ergänzend sei bemerkt, dass es das 1981er Messemodell sowohl mit einer "Behelfsverglasung" (an der Heckscheibe abgetrenntes Verglasungsteil mit vorderen Fensterstegen, ohne Innenspiegelgravur, Heckscheibe separat eingeklebt, insgesamt zu kurz, beidseitig mit einer Lücke im letzten Fensterviertel) als auch mit einer "richtigen" passgenauen Verglasung (ohne Fensterstege, ohne Innenspiegelgravur) gegeben hat. Ebenso besaß die Vorserie – wie heute auch – eine Standard-Sitzgruppe. Die Vorserie von 1981 ist bekannt mit zwei Bodenteilen, einmal basierend auf dem unverglasten Modell, zum anderen detailliert gestaltet. Die Form von 2006 entspricht der des letzten 1981er Bodenteils, damals natürlich ohne aktuelle Bodenprägung 'Wiking-Warenzeichen' (die wir ja erst seit 1986 kennen). Diese Form beinhaltet zwei Bodenteile, mit Anspritzpunkt im hinteren Radhaus links bzw. rechts. Ich konnte dieses anhand von Vorserienmodellen bei der Vorbesichtigung eines bekannten

Auktionshauses bzw. anhand der Abbildungen in der erwähnten Wiking-Chronik nachvollziehen. Es scheint wohl wirklich so, dass das Projekt noch bis kurz vor die Serienreife gelangt ist und eine neue Verglasung noch hinzugekommen ist. Meiner Meinung nach – basierend auf den Angaben des "alten Wiking-Insiders" – müssten dann das Fahrgestell und die Verglasung von 1981 stammen, die Karosserie 2006 neu entwickelt - ggf. von der alten kopiert - worden sein, sowie eine Standard-Inneneinrichtung hinzugefügt worden sein. Vom alten Caravan wäre schon 1981 nur die Karosserie übernommen worden!

**ohne "Bedruckungskomfort"**



Mit den nachfolgenden Farbvarianten – des im Sommer 2006 wiederaufgelegten Caravans – wurde auch der Schriftzug "Rekord" auf den vorderen Kotflügeln in das richtige "Olympia" geändert. Ich persönlich mag es ja lieber unbedruckt, daher weist mein Modell mittlerweile keinerlei sog. Bedruckungskomfort mehr auf!

---

## 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  
Götz Blum  
Michael Broer  
Lutz Fänger  
Gregor Gerlach  
Kerstin Gerlach  
Rüdiger Göbelsmann  
Holger Hausmann  
Michael Reichardt  
Manfred Schütt  
Botho G. Wagner  
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 bei den jeweiligen Verfassern (s.o.). Wir zahlen keine Veröffentlichungs-Honorare.

Wir danken den Mitgliedern des Plastikauto-Sammler-Clubs PSC für die Erlaubnis zur Verwendung einiger Fotos.

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