



Wiking Sammler Netzwerk

Die Online-Zeitschrift Ausgabe 15 September 2012

In dieser Ausgabe:

Editorial	Seite	2
Besuch in der SIKU//WIKING Modellwelt	Seite	3
Sammeln macht sexy	Seite	6
Ungleiche Schwestern - Die United States von Wiking und Dr. Grope	Seite	8
Wohin läuft der Sammlermarkt?	Seite	13
Ich verliere die Lust ...	Seite	14
Wiking-Modelle restaurieren	Seite	16
Rudis Neuheitenschau	Seite	22
Leserbrief	Seite	25
Impressum	Seite	27



Editorial

Liebe Wiking-Sammler, liebe Leser,

die 15. Ausgabe der Zeitschrift des Wiking-Sammler-Netzwerkes kommt dieses Mal mit einem Monat Verspätung, weil wir die Urlaubstermine nicht nach den Erscheinungsterminen geplant hatten, sondern umgekehrt: Der Erscheinungstermin richtet sich diesmal nach dem Urlaubstermin. Wir hoffen, die geneigte Leserschaft konnte es verschmerzen!

Vieles ist in dieser Zeit geschehen, so wurde zum Beispiel die SIKU // WIKING Modellwelt in Lüdenscheid eröffnet. Ein ausführlicher Bericht über diese „Location“ findet sich in dieser Ausgabe – und wir sind auch nicht nachtragend, dass wir zum Pressetermin nicht eingeladen waren ☺.

Dass Sammeln sexy macht, war uns ja unbewusst immer schon klar, in dieser Ausgabe wird es quasi wissenschaftlich bewiesen. Für die Schiffssammler wurde die United States sowohl in der Ausführung von Wiking als auch dem Replikat von Dr. Grope analysiert, es gibt natürlich Rudis Neuheitenschau und – es gibt diesmal tatsächlich einen ausführlichen Leserbrief, den wir gerne vorstellen!

Ein Thema beschäftigt uns schon seit der zweiten Ausgabe der Zeitschrift, wo es noch in Form einer Satire in den Vordergrund gestellt wurde: Das Thema Fälschungen – auf dem Titelbild haben wir es mal auf die Spitze getrieben. Mittlerweile eskaliert die Situation an vielen Orten, niemand traut mehr dem anderen, ernsthafte Sammler geben auf, andere werden deutlich zurückhaltender, wieder andere versuchen mit spektakulären Internet-Auktionen die Schar der manchmal blauäugig agierenden Sammler wachzurütteln – denn nur wo ein Markt für Fälschungen existiert, wird es auch ein Angebot geben.

Dieses Thema wird uns also auch weiterhin beschäftigen, „Wohin läuft der Sammlermarkt?“ und der sehr persönliche Artikel „Ich verliere die Lust“ sind Beispiele in dieser Ausgabe. Dass gleichzeitig ein Artikel über das Restaurieren von Wiking-Modellen erscheint, ist für uns kein Widerspruch – solange der Kommerz außen vorbleibt und ein restauriertes Modell immer als solches deklariert ist.

So hoffen wir auch diesmal, dass ein Jeder wieder etwas Interessantes in der aktuellen Ausgabe für sich entdecken kann!

Abschließend hier noch einmal die Adresse, unter der wir per Mail gern Anregungen, Kritik und – ausdrücklich nur in Ausnahmefällen – Lob entgegen nehmen:

redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de

Und nun:

VIEL SPASS BEIM LESEN!

Besuch in der SIKU // WIKING Modellwelt

von Holger Hausmann (Text und Fotos)

Am Wochenende von der 24. auf die 25. Kalenderwoche 2012 tauchten auf Grund eines Zeitungsartikels der WAZ-Mediengruppe im Internetforum "www.der-wikingtreffpunkt.de" die ersten Hinweise auf, dass das Museum der Sieper-Gruppe, in dem die Marken SIKU und WIKING vereint präsentiert werden sollen, kurz vor der Eröffnung stehen sollte. Da sich die Gerüchte immer mehr verdichteten und ich nur 21 km von Lüdenscheid entfernt arbeite, schrieb ich kurzerhand an WIKING und man teilte mir mit, dass die Eröffnung für den 26. Juni geplant sei. An diesem Tag sei jedoch der Zutritt für das "normale" Publikum nicht möglich, sondern nur für Pressevertreter und geladene Gäste. Der Zutritt für alle sei erst ab dem 27. Juni möglich, ich möge mich doch bitte noch etwas gedulden und man würde vorher auch noch einen Newsletter verschicken.

Dieser kam dann bald darauf per E-Mail und ich kam der Bitte um etwas Geduld natürlich gerne nach. Da die Öffnungszeit bis 18 Uhr lautete, war es mir möglich, nach der Arbeit auf einen Sprung vom Oberbergischen ins Märkische zu fahren.

Das Museum - direkt neben Sicom - ist leicht zu finden. Ich war auch nicht das erste Mal vor Ort; vor Jahren hatte ich mir schon einmal die Örtlichkeiten angesehen. Als Sammler muss man ja immer alles ganz genau wissen - Parkmöglichkeiten sind auf dem Museumsgelände, in den Abzweigungen der Schlittenbacher Straße oder auch seitlich am Firmensitz in der Bräuckenstraße (B 229) genügend zu finden.

Als ich einparkte, traf ich auch den einzigen mir bekannten Sammler bei meinem Besuch, den ich flüchtig vom Stammtisch im westfälischen Unna her kenne. Eine kurze Frage, ob es sich denn lohne, wurde nicht positiv beantwortet. Aber ich bekam mitgeteilt, dass es ein Sondermodell gäbe, maximal zwei pro Besucher und das der Sammler hoffe, durch den Verkauf des doppelten Modells einen Teil seiner Fahrtkosten wieder herein zu bekommen. Das kann man natürlich auch so sehen! Die Herangehensweise an bestimmte Dinge ist schließlich von Mensch zu Mensch verschieden. "Mensch, das ist ein Hobby!" möchte man ausrufen.

Also ging ich die paar Meter vom Danziger Weg quer über die T-Einmündung zur Schlittenbacher Straße bis zur Hausnummer 56a. Aufgrund des "SIKU // WIKING Modellwelt"-Transparents ist das Museum nicht zu verfehlen! Als Eintritt werden fünf Euro pro Kopf fällig und ich habe mich sammlersüchtig-typisch gleich nach dem Sondermodell und danach, ob genügend vorrätig sein, so dass ich es zum Schluss kaufen könne, erkundigt. Dies wurde bejaht, auch auf mein Bitten nach mehr als zwei Modellen, da ich für Freunde mehrere besorgen müsse, wurde mir ablehnend bestätigt, dass es nur zwei pro Besucher gäbe. Später hatte ich Gelegenheit mich mit der Leiterin des Museums noch eingehender über dieses Thema und weitere Punkte zu unterhalten.

Ich begann meinen Rundgang gleich hinter dem Kassenbereich im Erdgeschoss mit "meiner" Marke WIKING. Zuerst fiel mir ein großes Diorama mit einem Fabrikgelände auf, auf dem verschiedene Modelle eine Szenerie aus der Berliner Industriestraße darstellten. Das ist jetzt auch schon Vergangenheit! Wenn ich das mal bei meinem ersten Besuch im Sommer 1986 dort gewusst hätte. Linkerhand an der Wand gab es dann z. T. kodierte und originale Schriftwechsel überwiegend aus Peltzers Zeit, u. a. mit der ehemaligen schwedischen Speditionsgesellschaft ASG (Aktiebolaget Svenska Godsbilcentraler).

Vor Kopf schlossen sich dann Vitrinen mit Schiffs- und Flugzeugmodellen an. In der Schiffsvitrine mit Modellen der unterschiedlichsten Maßstäbe waren auch einige Spritzlingspappen mit Bestandteilen der Nachkriegs-Kunststoffschiffe sowie der Beiboote, dem Zubehör für das Schnellboot und den Torpedos jeweils in 1:200 und ferner einigen Kunststoff-

Geschützen im üblichen Schiffsmaßstab zu sehen. Bei den Flugzeugen waren einige Exoten zu bestaunen, die leider nie in die Serie gelangt sind, wie z. B. die De Havilland Comet in 1:200, sowie DC-9, Fiat G-91, Delta Dart, MiG-15 und die F-86 Sabre in 1:100. Ebenso gab es die bekannten Nachkriegs-Propliner mit Fahrwerken zu sehen. Schade, dass hier ebenso keine Aufnahme in die Serie mehr stattgefunden hat!

Weiter ging es dann mit den Verkehrsmodellen. Als Erstes möchte ich einen Kartonentwurf für den Artikel T52 hervorheben, dann ging es weiter mit dem üblichen, bekannten Programm aus Drahtachsern, den Unverglasten und verglasten Modellen. Der Bogen spannte sich auf mehrere Vitrinen verteilt bis in die Neuzeit. Auch hier gab es vier Spritzlingspappen - toll, arbeite ich doch an einer Formendatenbank basierend auf der Formenliste und bin immer dankbar, diese Art Informationen zu bekommen. Eine Pappe war schon aus Ulrich Bienes letztem Buch bekannt.

In frei stehenden Schaukästen fanden sich weitere Prototypen und einzelne Formteile, wie das Porsche 356 A Hardtop-Coupe oder der Volvo N 10. Für weitere Handmuster - überwiegend alle bekannt aus dem letzten Biene-Buch - gab es eine Extra-Vitrine. Hervorheben möchte ich hier die T3 Doka, ein MAN-VW-Fahrerhaus oder die "Nato-Ziege". Das Thema "Rosenbauer" gab es auch im Biene-Buch. Ferner noch eine kleine Auswahl durchweg bekannter Wehrmachtmodelle, Knöpfen ("aus Buer"), Kämmen, Brieföffnern mit Lupe, Lupen (ohne Brieföffner), der Arche mit Zubehör, Hühnern, Gänsen, Schafen usw., dem "Plastic-Kutter", Luftbrücken-Modellen, Gartengeräten und Katapultrennern in Wandvitrinen.

Zu den als Schwungrad-Autos bezeichneten Uhrwerk-Autos hat Johannes Schwörzer im ModellMagazin 04/2008 bereits umfangreiche Informationen verbreitet. Der 49er Ford Sedan - auch bekannt als Drahtachser - sowie der 49er Mercury Sedan - siehe James Dean "... denn sie wissen nicht, was sie tun" sowie einige frühe Katalogfotos - und der Borgward Hansa - auch bekannt als Unverglaster - ferner ein nicht näher von mir zu entschlüsselnder Chevrolet sind als Kunststoff-Karosserien zu bestaunen. Die Fahrgestelle aus Metall sollten den Uhrwerktrieb aufnehmen. Im Museum wird auch weiterhin die von Johannes Schwörzer widerlegte Theorie des Schwungradantriebes für die größeren Life Models dargestellt. Die Öffnungen in den Fahrgestellen von Life Car und Life Truck sollten Motorattrappen dienen, die in der Wiking-Formenliste aus den 80ern sogar verzeichnet sind. Der von Johannes Schwörzer schon öfter beschriebene Glas-Ponton findet sich auch durchgefärbt in Gelb im Schaukasten.

Ferner gab es die Wiking-Villa in Holz als Muster zu sehen! Ein wahres Meisterwerk! Auch der Prototyp des "Wiking-Teile Bastelpacks" mit Rädern, Türen, Zughaken und dem Wiking-Kleber in Tube ist interessant. Die dargestellten Straßenpläne mit alten Modellen aus Wiederauflagenproduktionen der letzten Zeit werden Kenner als die Produkte, die aus der Feder des Designers der "Die Wikingsammler" stammen, wiedererkannt haben. Die Pläne unterscheiden sich nämlich deutlich von den Originalen. Mit den Wiederauflagen verknüpft erscheint das stimmig und wird "Die Wikingsammler" sicherlich freuen!

Auf der unteren Etage finden sich ferner der Kassenbereich, der Verpflegungsautomat u. a. auch mit dem Getränk "WIMO-Sip" und Sitzmöglichkeiten, sowie einer Spielecke.

Danach ging es die Treppe hoch zum Bereich Siku, der jedoch auch Wiking-Anteile enthielt. Daher kann ich - selbstverständlich auch wegen Siku - jedem Wiking-Sammler nur empfehlen auch hier interessiert hinzuschauen. Man stellt dann z. B. fest, dass die kleinen Kunststoff-Embleme, die an die "Elefanten-Schuhe" aus Kindertagen gebunden waren, aus dem Hause Siku stammen. In der Vitrine mit den Werkzeugen eines Formengravers war auch die Wiking-T1-Pritsche zu entdecken.

Im oberen Stockwerk befinden sich auch zwei Multimedia-Terminals, die in den Tagen kurz nach der Eröffnung der Modellwelt eine weitere, kleine Überraschung für die Sammler, die die Projekte der "Die Wikingsammler" genau kennen, boten.

Doch zuvor zum Thema WIMO-Sip ein Hinweis:

Im ModellMagazin Heft 4/1981, S. 27, hat Hans-Peter Maerker notiert: "Zum Schluß noch eine Anmerkung zur Bedeutung der "WIMO-Sip"-Reklame. Laut Auskunft von Herrn Peltzer, Inhaber der Fa. WIKING, war der "WIMO-Sip" ein früher den Betriebsangehörigen kostenlos gereichtes Getränk. Es bestand aus eiskalter Milch, in welches Nescafe eingequirlt worden war."

Die Modellwelt in Lüdenscheid sagt aus: "Die Legende besagt, dass der Ursprung dieser Getränkemarke auf die 50er Jahre zurückgeht. Damals soll den WIKING Mitarbeitern von Herrn Peltzer kostenlos ein Getränk gereicht worden sein, welches aus in kalter Milch verrührtem löslichen Kaffee bestand. Tatsächlich jedoch kreierte WIKING selbst diese fiktive Getränkemarke namens "WIMO Sip". So konnte WIKING Modelle durch Werbeaufdrucke aufwerten, ohne Lizenzgebühren zahlen zu müssen." Diese Darstellung im Multimedia-Terminal war mit einer Grafik angereichert, die der Designer der "Die Wikingsammler" (<http://www.die-wikingsammler.de>) als Entwurf für ein "WIMO-Sip-Set" vorgelegt hatte. Damals hatte man sich auf ein Limonaden-Design verständigt. Interessanterweise verschwand diese Grafik nach wenigen Tagen aus den Terminals und wurde durch eine Abbildung der aus dem Getränkeautomaten im Museum bekannten WIMO-Sip-Flaschen ersetzt.

Was ist nun bezüglich WIMO-Sip richtig? Ich tendiere weiterhin zur Darstellung von 1981, weil die für mich näher an Peltzer ist. Vielleicht hat der sich aber auch einen Scherz mit HPM erlaubt?

Käuflich zu erwerben war im Museum das komplette Serienprogramm von Siku und Wiking. Man sieht, auf Nachfrage von mir, jedoch keinen Wettbewerb mit dem Lüdenscheider Spielwarenhandel, da die üblichen Preise angesetzt seien. Ein sogenannter Shop würde heute von einem Museum erwartet. Dazu gäbe es eine Restekiste, in der ältere Modelle zu ermäßigten Preisen angeboten würden. Ich konnte hier einen DAF "VAW Chemie" für 3 EUR erspähen. Das liegt ebenfalls im börsenüblichen Rahmen für die Modelle der 80er.

Im Gespräch mit der Museumsleiterin gab ich mein Bedauern zu Ausdruck, dass man keine Fotos aus dem Inneren des Museums veröffentlichen darf. Ferner teilte man mir mit, dass man plane, regelmäßig für Abwechslung in der Ausstellung zu sorgen. Für Kritik und Hinweise sei man offen und freue sich über die üblichen Kontaktwege auf den Austausch mit den Sammlern.

Wie eingangs schon erwähnt, gab es Sondermodelle, von Siku einen Audi R8 und von Wiking einen VW T1 Kombi aus neuer Form mit transparentem Dach, Fahrer und Ladung. Das Wiking-Modell kostete 10 Euro, der Eintritt 5 Euro. Völlig in Ordnung, wie ich finde. Ich habe mich im Museum sehr wohl gefühlt und komme gerne wieder! Wenn dann noch regelmäßig die Spritzlingspappen ausgetauscht werden würden sogar noch öfter!



Sammeln macht sexy

weiß Kerstin Gerlach

Das Telefon klingelte. Am anderen Ende meldete sich meine Freundin Anita, und in weiser Voraussicht suchte ich mir einen Sitzplatz. Die Regeln der Höflichkeit beachtend fragte sie zunächst nach meinem Wohlergehen und dem meines Mannes, kam aber nach gefühlten acht Sekunden schnurstracks zu ihrem Anliegen:

„Sag mal, kennst Du keine passende Frau für meinen Bruder? Erwin ist jetzt schon 31 und immer noch ledig. So langsam mache ich mir Sorgen um ihn, und ehrlich gesagt ist es auch ziemlich lästig, dass er mehrmals pro Woche bei uns am Tisch sitzt, um wenigstens ab und zu eine warme Mahlzeit zu bekommen. Dass er bei dieser Gelegenheit ganz zufällig einen Plastiksack mit seiner schmutzigen Wäsche in meiner Küche neben der Waschmaschine „vergisst“, macht die Sache auch nicht leichter für mich.“

Ich überlegte. Erwin war Psychologiestudent im 17. Semester. 1,81 m, groß, schlaksiger Typ, Brillenträger, bewohnt ein möbliertes Appartement in der Nähe der Kölner Universität. Netter Typ eigentlich, aber irgendwie unscheinbar. Man müsste den weiblichen Teil der Bevölkerung auf ihn aufmerksam machen. Aber wie?

Weil mir spontan keine geeignete Frau einfiel, die zu Erwin passen könnte, versprach ich Anita, mir Gedanken darüber zu machen und beendete das Telefonat.

Ich überlegte, ob Erwin durch gezielte und verdeckte Einflussnahme zu einer derartigen Verhaltensänderung zu bewegen sei, dass er im Wettbewerb um die weibliche Gunst Pluspunkte sammeln und so das von seiner Schwester erstrebte Ziel einer erfolgreichen Partnerschaft mit eigenen warmen Mahlzeiten erreichen könnte.

Die Kernfrage lautet also: Was macht Männer attraktiv für Frauen? Die archaische, aber immer noch gültige Antwort lautet: Erfolg. Dem Siegertyp fliegen die Herzen zu. Moderne Sieger sind Fußballstars, Popikonen oder Formel 1-Fahrer. Sie alle kämpfen mit anderen um den Platz an der Spitze bei der WM, in den wöchentlichen Charts oder auf dem Siegerpodest. Nun ist Erwin wie 99,2 % der männlichen Menschen nicht der Robby Williams-Typ, und mit seinem alten R 5 hängt er niemanden an der Ampel ab.

Es müsste also etwas vergleichsweise Harmloses, Alltägliches sein, bei dem der gute Erwin trotzdem seine tief im Innern verborgenen Qualitäten beweisen könnte. Aber weil nun mal nicht jeder Mann ein Sieger sein kann, hat die Natur die Frauen mit der Fähigkeit ausgestattet, auch das ernsthafte Bemühen um den Fortbestand der eigenen Spezies auf weniger martialische Weise entsprechend zu honorieren. Hätte in der Altsteinzeit vor über 2,4 Millionen Jahren, dem sogenannten Altpaläolithikum, nur der erfolgreiche Jäger, der das Mammut tatsächlich tötete, eine Geschlechtspartnerin bekommen und sich fortpflanzen können, dann wäre die Menschheit nicht zur beherrschenden Rasse auf diesem Planeten aufgestiegen, sondern mangels Nachwuchs wieder verschwunden. Aber nicht nur der Speerwerfer selber und die Mit-Jäger der Gruppe, sondern auch die erfolgreichen Sammler von Früchten, Nüssen, Samen, Wildgemüse, Kräutern, Wurzeln, Maden, Eiern, Honig, Muscheln, Algen, Beeren und Pilze empfahlen sich schon damals als besonders begehrenswerte Geschlechtspartner, weil sie die Nahrungsvielfalt des Clans sicherstellten und somit die Entwicklung des menschlichen Körpers und Geistes auf nicht zu unterschätzende Weise förderten.

Wie wichtig pflanzliche Vitamine, Mineral- und Ballaststoffe sind, predigt heute schließlich jeder Ernährungsberater.

Sammeln macht also sexy, attraktiv, begehrenswert. Wirklich? Das ruft nach einer genaueren Betrachtung.

Zu Beginn jeder Sammlung ist eine nicht unerhebliche kognitive Leistung erforderlich, indem der Sammler sich für einen Bereich entscheiden muss, wo er seine Sammelleidenschaft praktizieren will (a). Es folgt die vorbereitende Planung, denn das Sammelgut will sicher untergebracht und vor Verlust oder Verderben geschützt werden (b). Danach muss der Sammler sich in seinem räumlichen Umfeld orientieren, um Gebiete ausfindig zu machen, wo sich die Objekte seines Interesses befinden könnten (c). Es empfiehlt sich, die Konkurrenzsituation - andere sammeln schließlich auch - zu beobachten und genau einzuschätzen, wie, wo und wann mit dem geringsten Aufwand der größte Erfolg erzielt werden kann (d). Schließlich muss in der Wettbewerbssituation um das Beutestück, das heißt mit erhöhtem Adrenalinegehalt im Blut, die Entscheidung getroffen werden, welches Risiko der Sammler eingeht, um zum Erfolg zu gelangen (e).

Die Anfänge der Menschheitsgeschichte und die moderne Neuzeit sähen im Vergleich also etwa wie folgt aus:

	Altsteinzeit	heute
(a) Was sammeln?	Beeren und Pilze	Modellautos
(b) Wo aufbewahren?	in der Höhle	in der Vitrine (Omas Kristallgläser fliegen raus)
(c) Wo sammeln?	auf der Grasebene	bei Ebay / bei Auktion / auf der Spielzeugmesse
(d) Wer konkurriert?	der Typ aus der Nachbarhöhle	dodo32 / Bieter Nr. 152 / der Typ neben mir
(e) Welche Strategie?	Keule schwingen und dann mit der Beute wegrennen	hohes Gebot / Gebot erhöhen / noch mal erhöhen...

Viel hatte sich nicht verändert. Die Synapsen in unseren Gehirnen sandten ihre Signale anscheinend noch immer zuverlässig an die gleichen Nervenenden weiter und wir reagierten auf altbewährte Weise. Fest stand, dass es sich von der Planung über die Ausführung bis zum Erfolg um eine hochkomplexe Verhaltensstruktur handelte, was die Fähigkeit zu verstehen, zu abstrahieren, Probleme zu lösen und Wissen anzuwenden voraussetzt. Das ist per definitionem Intelligenz, und die ist aus weiblicher Sicht definitiv sexy (und anscheinend auch schon immer gewesen, was auch uns Frauen als noch immer real existierende Urmenschen, wenn auch inzwischen mit mehr Schuhen und Handtaschen, outet)! Die Formel lautet also: erfolgreiches Sammeln = Intelligenz = Attraktivität.

Ich ließ diese verblüffende Erkenntnis einige Stunden in meinem Gehirn kreisen, fand aber keine relevanten Gegenargumente. Schließlich erläuterte ich Anita meine Überlegungen. Sie erklärte sich bereit, Erwin als Startsignal für die gewünschte Entwicklung den Vitrinenschrank der Großeltern zu überlassen, der zur Zeit nur als Lagerplatz für die Gläser mit ihrer selbstgekochten Marmelade im Keller diente. Außerdem wollte sie ihn an meinen laienpsychologischen Überlegungen teilhaben lassen und die Fütterungsquote ihres Bruders vorübergehend leicht erhöhen, damit studentisches Kapital weniger für den Pizzaservice eingesetzt und stattdessen mehr für den Beginn einer Sammlung investiert würde.

Vier Monate später hatte Erwin eine feste Freundin und suchte nach einer größeren Wohnung, um mit ihr zusammenzuziehen (unter anderem deshalb, weil die Freundin besser kochen kann als Anita, aber das bleibt ein Geheimnis). Der uralte Spruch „Willst Du Dir noch meine ...-Sammlung ansehen?“ am Ende eines netten Abends scheint also immer noch zu funktionieren.

Welche Sammelobjekte sein Leben in sozialadäquate und von allen Beteiligten akzeptierte Bahnen lenkte, ist nicht überliefert.

Ungleiche Schwestern

Die United States von Wiking und von Dr. Grope

von Gregor Gerlach (Text und Fotos)

Der eine oder andere Sammler wird es schon wissen, Herr Dr. Grope hat nach dem Ableben des Herrn Peltzer durch die neuen Wiking-Eigentümer Zugriff auf etliche Formen des Unternehmens, hauptsächlich aus dem Schiffs- und Flugzeugbereich, bekommen.



Daraus entstanden Neuauflagen von beliebten und manchmal auch zuvor sehr seltenen Wiking-Modellen, die im Laufe der Achtzigerjahre des letzten Jahrhunderts zu der geneigten Sammlerschaft gelangten.

Die meisten der Modelle wurden vorher schon in gleicher Form von Wiking gefertigt und vertrieben. So sehen sich heute einige Sammler gelegentlich mit dem Problem konfrontiert, erst mal herauszufinden, welches Produkt eigentlich genau vor ihnen steht.

Das ist bei der United States anders, denn die gab es nie von Wiking als Auslieferung an den Handel, es wurden nur einige der wenigen komplette Exemplare des Schiffchens an die berüchtigten ‚Freunde des Hauses‘ Wiking abgegeben.

Ein solches Wiking-Exemplar ist mir letztes in die Hände gefallen und bei näherer Betrachtung habe ich nicht schlecht gestaunt, denn bei genauerem Hinsehen sind die Unterschiede zwischen der Wiking- und der Dr. Grope-Produktion doch nicht völlig unerheblich.



Beginnen wir unsere Forschung am besten am Bug. Dort zeichnen sich bereits auf den ersten Blick größere Formänderungen ab. Das Wiking-Modell hat einen dritten Anker (wie die Queen Elizabeth auch), das Grope-Modell nicht, denn das hat einen nagelneues Vorschiff bekommen.

Bei dem Wiking-Modell ist der Steven noch leicht konvex geformt, bei Grope ist der Steven eine gerade Linie. Um diese Formänderung zu erreichen, musste das ganze Vorschiff überarbeitet werden, was zu einer Verlängerung des Grope-Modells um 3,5 mm gegenüber dem Wiking-Vorbild führte.

Daneben wurde auch das Schanzkleid am Bug verändert, bei dem Grope-Modell findet sich im Innenbereich (der Bordwand) eine senkrecht strukturierte Fläche.

Mittschiffs wurde auch einiges verändert. Der Bereich Brückendeck/erster Schornstein sowie der zweite Schornstein als auch das Deck darunter sind Anbauteile.

Ich habe mal gehört, diese Anbauteile sollen bei Wiking aus Metall, bei Grope hingegen aus Kunststoff sei. Das kann ich nicht bestätigen, bei meinen Modellen scheinen alle Anbauten aus Kunststoff zu sein. Die durchgeführte Klangprobe jedenfalls erbrachte keinen signifikanten Unterschied. Dafür spricht auch das Ergebnis der Wiegung, die Wiking-US bringt es auf 321,5, die Grope-US auf 320,3 Gramm.

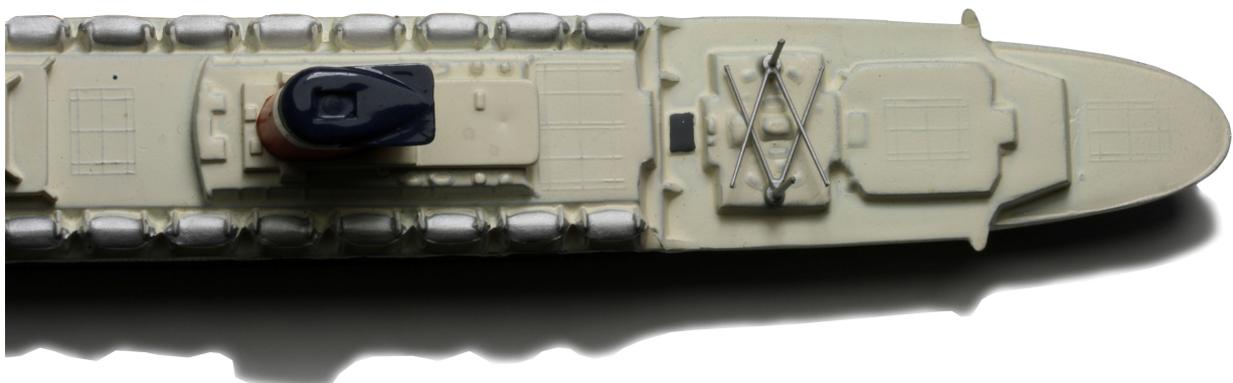


Diese Anbauteile sind nach den Wiking-Güssen geändert worden, auf dem vorderen findet sich nun eine weitere Treppe zu dem Deck, welches den Geräteträger beherbergt. Hinter der Treppe zum Deck des Schornsteins befindet sich nun eine neue kleine ‚Kiste‘, die Decks dort selbst laufen bei Grope in Windschotts aus, die dem Wiking-Modell noch fehlen.

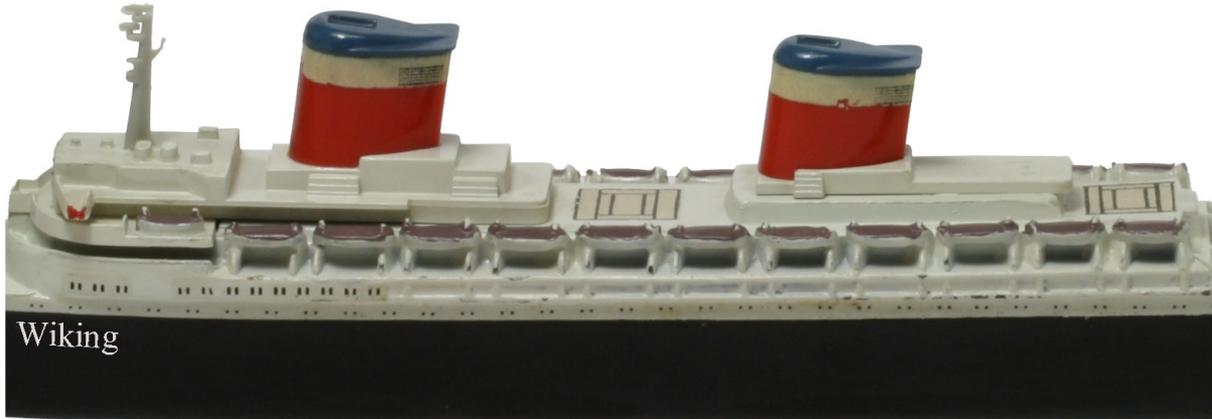
Auch der vordere Schornstein wurde leicht verändert, bei dem Grope-Modell sollte sich dort eine puzzelige kleine Pfeife (oder auch Antenne) finden. Auch die Nasschieber für die Schornsteine sind geändert worden.

Am hinteren Anbauteil taucht nun auch wie vorne eine weitere kleine ‚Kiste‘ auf. Der darunter liegende Aufbau gehört zum Grundkörper, auch hier sind Verfeinerungen in Form weiterer Detaillierungen (ich vermute Stützrippen) zu finden.

Auf den Decks der Wiking-US befinden sich drei Tennisfelder, welche durch Nasschieber dargestellt werden. Bei Grope fehlen diese Aufkleber, dort werden die Tennisplätze durch feine Gravuren im Grundkörper dargestellt, die nach der Bemalung allerdings kaum noch zu sehen sind.



Und das Grope-Modell hat fünf Tennisfelder anstatt drei. Das hinter dem zweiten Schornstein ist nun doppelt, das fünfte befindet sich am Heck.



Die Fensterreihen steuer- und backbord wurden ebenfalls modifiziert, wohl um das Kleben von Nassschieber-Fenstern/Bullaugen überflüssig zu machen. Diese Technik ist ja bei einigen Modellen der neuen Serie (wie etwa der Oranje) ebenfalls angewandt worden. Die dahinter liegenden Bereiche sind in ähnlicher Form bearbeitet worden.

Am Heck sind die bei Wiking noch vorhandenen kleinen Knubbel (für Poller/Klampen etc.) entfernt worden, was nicht da ist, braucht man auch nicht anzumalen. Dafür befindet dort bei dem Grope-Modell nun, wie bereits vorher erwähnt, ein neues Tennisfeld.

Auch an der Unterseite ist nachgearbeitet worden. Während das Wiking-Modell noch inkognito auftritt, verfügt die Grope-Schwester(!) über eine WM-Kennzeichnung.



Einmal gedreht kann man auch gut erkennen, dass das Wiking-Modell vom Guss her auch eine klassische Wiking-Anmutung bietet und das Grope-Modell eine ebenso klassische Grope-Anmutung.



Ich habe aufgrund der ganzen Änderungen eine Zeitlang gedacht, die Grope-US könne sogar aus einer völlig neuen Form stammen. Eine genaue Analyse der vorgenommenen Änderungen bietet aber keinen eindeutigen Hinweis darauf. Alle Änderungen können letztlich durch die Wegnahme von Material aus der Wiking-Form entstanden sein.

Wer ein Bild der wirklichen US vor Augen hat, erkennt schnell, dass die vorgenommenen Änderungen das Modell doch näher an das Vorbild gebracht haben. Schon allein das neue Vorschiff ist wesentlich gelungener als das alte und passt viel besser zu einem modernen Nachkriegsschiff, welches die US ja war.

Aus diesem Grunde gehe ich davon aus, dass die Änderungen noch von Herrn Peltzer beauftragt wurden. Das Herr Dr. Grope diese Änderungen an einer geliehenen Form hat ausführen lassen, erscheint mir eher unwahrscheinlich. Auch hätte es für ihn keinen wirklichen Sinn gemacht, WM unter das Schiffchen zu setzen. Bei der Queen Elizabeth hat man sich diese Mühe ja auch nicht gemacht.



Inzwischen wundere ich mich bei Wiking-Sammlerstücken über kaum noch etwas, da gelegentlich sehr gute Abgüsse aus neuen, selbstgebauten Formen auftauchen. Und die sind tatsächlich so gut, dass sie kaum vom Original zu unterscheiden sind. Wenn überhaupt geht es wohl nur über das Material selbst und auch das ist nicht einfach, da die Abgießer ebenfalls nicht schlafen.

Bleibt noch das Gewicht, welches vielleicht einen Nachguss klar entlarven könnte, was bei der United States aber kaum wirklich hilft. Wer hat schon mehrere Wiking-Modelle dieses Schiffs in der Vitrine, um so überhaupt zu einem tragfähigen Durchschnittsgewicht zu kommen?

Die Werte einzelner Modelle helfen da nur wenig, wie ich noch von der vergangenen Wiege-Aktionen der Bremens und der Queen Marys weiß. Bei diesen Modellen kann man sich höchstens darüber wundern, wie nahe Wiking und Grope bei Gewicht beieinander liegen. Nach allen mir zu Gebote stehenden Mitteln zur Überprüfung gehe ich davon aus, dass beide hier gezeigten Modelle jeweilige Originale sind. Die Machart und Anmutung des Wiking-Modells entspricht ohne jegliche Abstriche dem seinerzeit herrschenden Wiking-Standard. Das Grope –Modell wiederum unterscheidet sich ebenso nicht von anderen Grope-Modellen dieser Klasse und Epoche. Aber wirklich sicher ist bekanntermaßen nur der Tod ...

Vor etwas mehr als einem Jahr ist mir bereits einmal ein Stück Wiking-US ins Netz gegangen, dass ist der unten abgebildete Kasko. Dieses aus einer dritten Quelle stammende Modell ist exakt gleich mit dem Wiking-Modell, sowohl was Form als auch Haptik etc. angeht.



In jedem Fall lässt sich an diesen beiden United States sehr schön feststellen, wie man aus einer Form für ein altmodisches Modell mit relativ wenig Aufwand ein Modell für die ‚Neue Serie‘ schaffen kann.

Die Modelle unterscheiden sich doch erheblich in der Anmutung, wenn sie direkt vor einem stehen. Die Wiking-US könnte problemlos auch aus der Vorkriegszeit stammen, wenn man von den Kunststoff-Geräteträgern und -Oberdecks einmal absieht.

Das Grope-Modell wiederum sieht wesentlich moderner aus. Es ist direkt klar als Modell der ‚Neuen Serie‘ zu erkennen. Da sieht man sehr schön, was selbst ein paar kleinere Formänderungen aus einer schon leicht angestaubten Form tatsächlich machen können.

Das beantwortet nach meinem Dafürhalten auch die Frage, warum Herr Peltzer die US trotz fertiggestellter Form nicht zur Produktion freigab. Dass ihn die anfängliche Umsetzung der Formenbauer nicht wirklich begeistert hat, kann ich gut nachvollziehen. Also hat er wahrscheinlich die Form ändern lassen, um dem Vorbild näher zu kommen.

Ein Modell sollte in jedem Fall die Hauptmerkmale des Originals wiedergeben. Und dass kann das spätere (Grove-)Modell besser. Also hat die Arbeit letztlich doch gelohnt, auch wenn sie für Wiking selbst zu spät fertig wurde.

Wohin läuft der Sammlermarkt?

von Götz Blum

„Wo laufen sie denn?“, hat einst Lorient gefragt und diese Frage hat auch für den Wiking-Sammlermarkt ihre Bedeutung. Ich wage mal einen kleinen, sehr persönlichen (Aus)blick in die Zukunft.

Wer ab und zu auf den Internet-Auktionsportalen unterwegs ist, dem sind sicher die vielen Tanklastwagen mit unbekanntem Farbzusammenstellungen und – meist bekannten – Aufklebern aufgefallen. Dabei sind immer Bauteile aus der Peltzer-Ära neu kombiniert. Bei Wiking sollte man zwar nie sagen, dass es ein Modell in einer bestimmten Zusammenstellung nicht ab Werk geben hat, aber die Menge der Angebote lässt vermuten, dass hier wohl nur das schnelle Geld gesucht wird. Diese Modelle erzielen oft bis zu 3-stellige Auktionspreise. Meist ist die Beschreibung so geschickt verfasst, dass der Unbedarfte nicht erkennt, dass hier ein nachträglich aus Wiking-Komponenten zusammengestelltes Modell verkauft werden soll. Der Unkundige freut sich über ein seltenes Modell, der Kundige schüttelt verständnislos den Kopf. Ähnliches ist auch bei den Karton-Nachdrucken aus den 80er Jahren festzustellen. So weit so gut für den Augenblick. Nur, was wird in einigen Jahren sein, wenn das Modell vielleicht wieder auf den Markt kommt? Gibt es dann noch Kundige, die sich mit dieser Zeit so intensiv beschäftigen, wie wir das heute tun? Ich meine, wohl nicht!

Modelle können „gewaschen“ werden, was bedeutet, dass ein gebasteltes Modell einmal oder mehrere Male den Markt durchläuft, um das Modell und einen Preis (keinen Wert) bekannt zu machen. Die Zahl der „Unserien“ sehe ich durch solches Verhalten, analog zu der Zahl der Unwissenden, im Wachsen begriffen.

Das führt mich zur nächsten Hypothese. Was wird in 10-20 Jahren noch gehandelt? Auch hier blicke ich ins Netz und muss feststellen, dass die Angebote an erkennbar guten und einwandfreien Modellen im Abnehmen begriffen sind. Modelle der Peltzer-Ära sind eine endliche Ware. Ähnliches lässt sich auch auf Börsen feststellen, wo man nur mit Glück und Wissen noch Raritäten erwerben kann. Ich nenne hier bewusst „Raritäten“, weil ich davon ausgehe, dass der langjährige Sammler das Peltzersche Standardprogramm in der Sammlung stehen hat. Das wiederum führt dazu, dass gute und/oder seltene Modelle ihren Wert behalten, vielleicht auch teilweise im Wert steigen werden. Das ist aber immer im Verhältnis zum Vorhandensein von kaufkräftigen Sammlern zu sehen. Wo sich hier das Verhältnis zwischen zahlen- und altersmäßig abnehmender Sammlerschar zu verfügbaren Modellen guter Qualität einpendeln wird, vermag niemand zu sagen.

Der Nachwuchs. Den gibt's eigentlich nicht mehr. Hier ist es ähnlich wie bei der verwandten Modellbahnfraktion: Wikingautos sind für Kinder nicht mehr interessant, wiewohl der Nachwuchs heute auch kaum noch mit Autos spielt. Da passt es, dass gemäß Packungsbeilage Wikingmodelle „für Kinder unter 6 Jahren“ ungeeignet sind. Ganz zu schweigen von Sammlerware, die für Kinder mangels finanzieller Möglichkeiten unerreichbar ist.

Faktisch steigt dadurch das Sammleralter und damit auch die Sterblichkeitsquote unter den Sammlern, was nichts anderes heißt, dass in groben 20 Jahren eine Menge Sammlungen von mehreren Jahrzehnten alten Modellen auf den Markt kommen und dort wohl kaum noch auf Interessenten treffen werden. Einst teuer erkaufte Modelle werden an Wert verlieren. Aber auch hier befinden sich die Wiking Sammler in guter Gesellschaft. Kürzlich habe ich (ein Mittfünfziger) zufällig eine Börse der MoBa Tinplatesammler (das sind diejenigen, die sich mit Blechisenbahnen befassen) besucht und den Altersschnitt deutlich nach unten gedrückt. Ähnliches kann man auch auf normalen Modellbahnbörsen beobachten.

Auch hier liegt der Alterdurchschnitt bei geschätzten 60 Jahren. Der Wiking-Sammlermarkt wird von dieser Tendenz nicht ausgeschlossen werden.

Ich selbst habe mich schon vor längerer Zeit dafür entschieden, meine Sammlung nur noch in der Tiefe zu verbessern. Soll heißen, dass ein besseres/farblich selteneres Modell den schlechteren/farblich häufigeren Bruder ersetzt.

Schlussendlich wäre der langjährige Sammler finanziell betrachtet klug beraten, seine Sammlung in den nächsten Jahren nach und nach zu veräußern, um irgendwann nicht zusehen zu müssen, wie alles unter Wert abgegeben wird. Den passenden Zeitpunkt mag jeder für sich selbst wählen.

Ich verliere die Lust ...

von Klaus Hertman

Da sammelt man nun viele Jahrzehnte und freut sich immer wieder wie ein Kind über den einen oder anderen Neuzugang.

Bis es dann vor ca. drei Jahren so richtig losging: Das Angebot der käuflich zu erwerbenden Wikinger (hier für mich: verglast ab Anfang bis Mitte der 70er Jahre) wurde immer seltsamer. Auf Börsen Schrott in Hülle und Fülle zu inakzeptablen Preisen.

In elektronischen Auktionshäusern gebastelter Mist, besonders im hochpreisigen Segment zu finden. Seit geraumer Zeit kaufe ich, wenn überhaupt, nur noch Autos, welche ich vorher persönlich auf Vollständigkeit und Richtigkeit prüfen kann. Das geschieht meist nur noch in den beiden bekannten Auktionshäusern, welche paar Mal im Jahr in Nürnberg und Köln Auktionen veranstalten. So kenne ich auch Händler, welche mein volles Vertrauen genießen. Davon gibt es in Deutschland ganze drei. Eine Menge, nicht wahr?

Seit geraumer Zeit beobachte ich in elektronischen Auktionshäusern, wie eine unglaubliche Anzahl von Phantasie-Modellen von den Sammlern zu horrenden Summen gekauft wird. Da wechselt schon mal ein Roco-Plagiat, versehen mit einer Wiking-Bodenplatte und Wiking-Rädern den Besitzer für mehrere hundert Euro. Da werden schon mal farbenfrohe Tankwagen (deren Herkunft definitiv ein Mix aus alten und wieder aufgelegten neuen Teilen ist) für 200 Euro und mehr angeboten. Da sieht man auch Aufliegerfahrzeuge, deren Zustand bestenfalls als gut zu bezeichnen ist mit flammneuen Papieraufklebern. Und alles wird vertickt, und alles wird positiv bewertet. Sammlerwelt, was willst du mehr? Für mich unbegreiflich.



Und, liebe Sammler, es sind nicht nur hochpreisige Stücke, über die ich hier spreche, sogar Bastelware für 35 Euro findet ihre Abnehmer, wöchentlich, täglich, stündlich, minütlich! Sammler, was kaufst du da? Bist du mit der Materie nicht vertraut? Ist es dir egal? Hast du zuviel Geld?



Anything goes ...

Natürlich bin ich selbst auch schon hereingelegt worden. Der schöne Kohlenzug von einem namhaften Händler für 250 Tacken steht immerhin noch auf der Modellbahn. Ich könnte mich heute noch über meine Dummheit in den Allerwertesten beißen. Nur noch mit Lupe und Taschenlampe zum Wiking-Kauf, oder wie?

In den Gesprächen mit Sammlerfreunden wird fast nur noch über Fälschungen diskutiert. Aus gutem Grund natürlich, aber doch eigentlich traurig, oder?

Ergo verliere ich die Lust an Wiking. Ach, ich hab da ja noch einige Brekina in Vitrinen stehen. Nicht ein einziges Auto davon ist verfälscht, gefälscht, gelaugt oder sonst etwas. Aber Wiking ist es eben auch nicht!

Vielen herzlichen Dank, ihr Fälscher und Betrüger für das Vermiesen dieser Freizeitgestaltung. Ich widme mich verstärkt der Modellbahn, da weiß ich, was ich kaufe.

Ach, der Vorhang fällt und viele, nicht alle, Fragen offen.



Wikingmodelle restaurieren

von Helmut Hillebrand (Text und Fotos)

Wikingautos sind seit den 1950er Jahren fester Bestandteil von Modelleisenbahnanlagen, sei es als Ladegut oder Utensil zur Anlagengestaltung. Sie sind bis Ende der 1970er Jahre nahezu konkurrenzlos. Das beweisen auch Fotos in Eisenbahn- oder Zubehörcatalogen aus dieser Ära, auf denen immer wieder Wikingmodelle zu sehen sind. So manches "Schätzchen" hat auf alten Modellbahnanlagen bis heute überlebt. Nicht selten wurden die Modelle von ambitionierten Modellbahnern gesupert, oder bemalt um ihnen ein noch vorbildgetreueres Aussehen zu verleihen; was für eingefleischte Wikingsammler natürlich ein absolutes "No-Go" ist.

Letztes Jahr konnte ich einige solcher Exemplare von einem Modelleisenbahner erwerben, der unseren Wikingstammtisch besuchte und zur Freude aller einen Karton mitbrachte, dessen Inhalt unsere Augen sofort leuchten ließ. Zum Vorschein kommen rund zwei Dutzend schöner alter Wikingmodelle; alle noch aus der Peltzerzeit stammend. "Er würde sich vielleicht von dem einen oder anderen Stück trennen" lässt der gute Mann verlauten und schon bald laufen die ersten Deals. Meine Ausbeute an diesem Abend sind ein MAN-Shell-Tanksattelzug, ein Magirus Röhren-Sattelzug sowie ein Krupp Titan mit Dreiachs-Hänger. Alle bemalt, dafür in einwandfreiem Zustand und zu einem sehr fairen Preis. Fortan muss ich mir Gedanken darüber machen, wie man die Farbe wieder herunter bekommt.

Diese Schmuckstückchen gilt es nun in den Urzustand zurück zu versetzen:



Großer Shell-Tanksattelzug

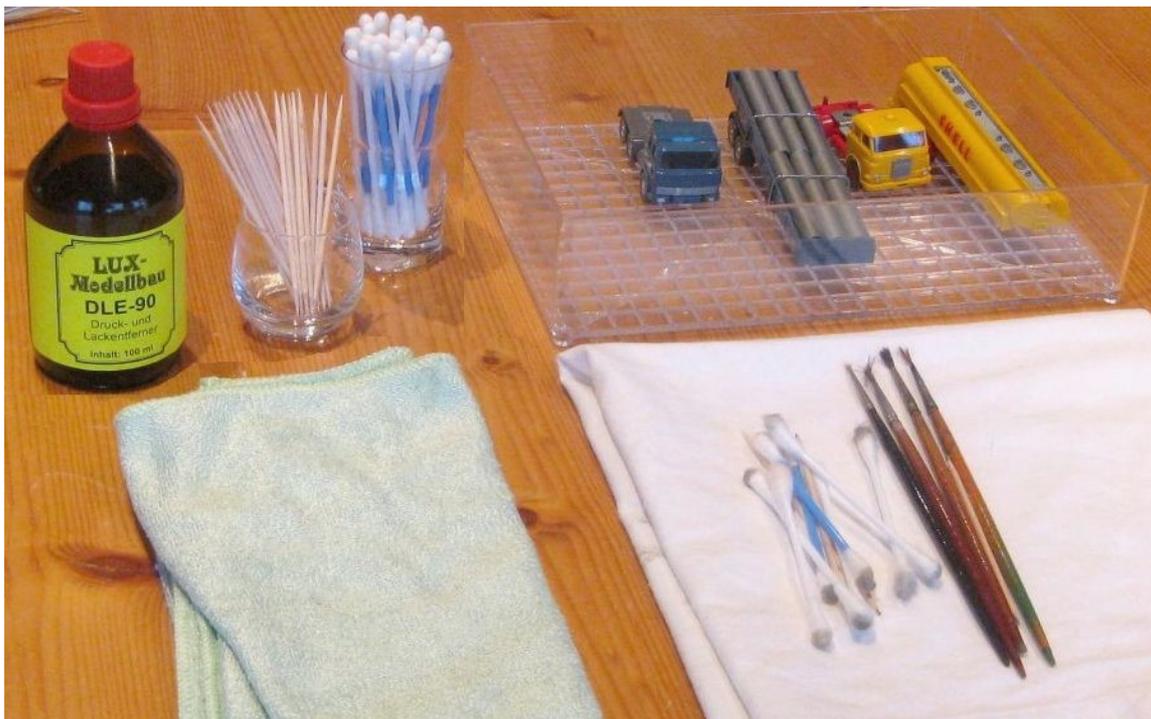


Magirus Sattelzug mit Ladung



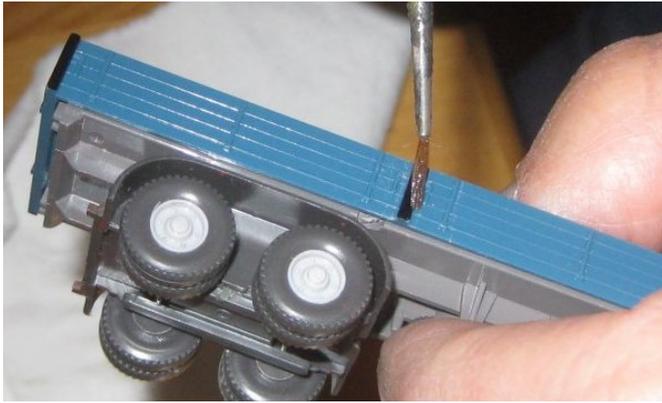
Krupp Titan mit Dreiachs-Anhänger

Das Entfernen von Lack- oder Farbschichten muss so vonstatten gehen, dass die Oberfläche des Modells dabei keinen Schaden nimmt. Das Modell soll nach der Behandlung (möglichst) so aussehen wie vor dem "Supern". Ein mechanisches Abtragen der ungewollten Farbschichten ist also ausgeschlossen. Auch Hilfsmittel wie Feilen, Schleifpapier oder Klingen sind tabu. Darum muss man der Farbe mit der chemischen Keule zu Leibe rücken. DAS geeignete Mittel hierfür ist das Reinigungs- und Lackentfernungsmittel DLE-90 der Fa. LUX-Modellbau. Als weitere Hilfsmittel benötigt man saubere Lappen, ein Microfasertuch, feine Wasserfarben-Pinsel (nichts Teures, da sie recht schnell unbrauchbar werden), Wattestäbchen und Zahnstocher. Auch eine ausgediente Zahnbürste kann evtl. auch von Nutzen sein.

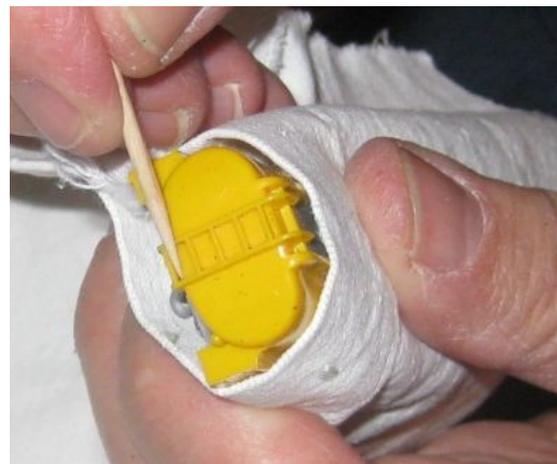
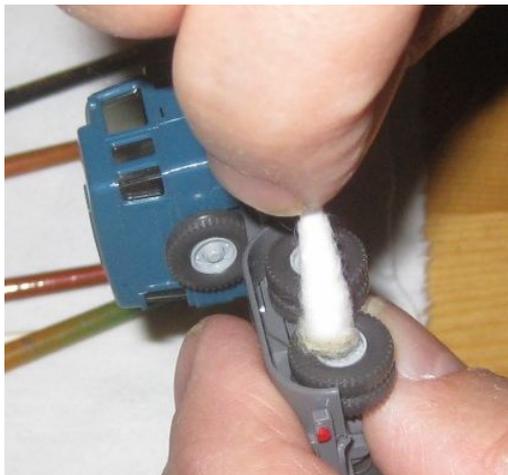


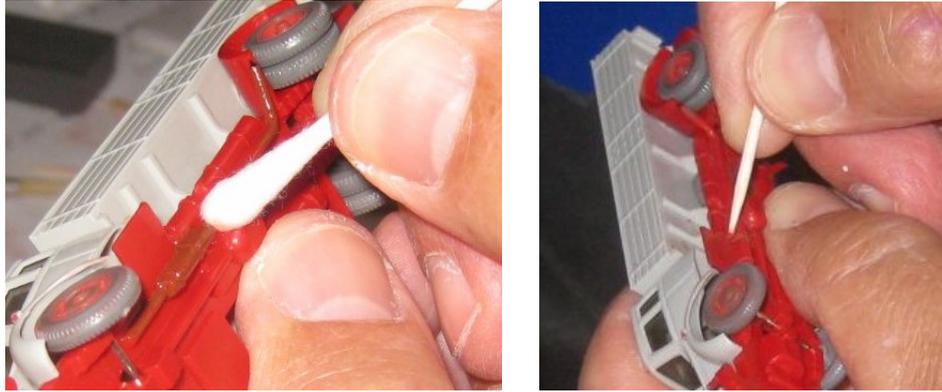
Einrichten des Arbeitsplatzes

Nach dem der Arbeitsplatz eingerichtet ist kann die Prozedur beginnen. In der Gebrauchsanweisung von LUX steht: "Reinigung und Aufarbeitung patinierter Eisenbahn- und Automodelle. Beseitigung unerwünschter Beschriftungen und Lack-schichten. Entfernung von Chromlackierungen an Automodellen. Beseitigung von Lackrückständen auf Modellverglasungen usw. Einfach einige Tropfen DLE-90 auf ein weiches Tuch geben und die Beschriftung oder Lackierung unter leichtem Druck abreiben." So einfach geht es bei meinen Modellen leider nicht, da sich die zu entfernende Farbe auf sehr kleinen bzw. unebenen Flächen befindet, wie Rückleuchten, Nummerschildern, Blinker, Radnaben, Stoßstangen oder der Leiter. Besondere Vorsicht ist beim Zughaken der MAN-Zugmaschine geboten damit er am Ende nicht abbricht.



Zum Auftragen der Tinktur eignet sich ein schmaler Pinsel am besten. Damit lässt sich das LUX gut dosieren, denn nach Möglichkeit sollen nur die bemalten Stellen benetzt werden. Zum Schutz des Modells und zur Vermeidung von ungewollten Beschädigungen der Beschriftung schlägt man es am besten in einen sauberen Lappen ein. Nach wenigen Sekunden Einwirkzeit beginnt man mit dem Abreiben. Hierbei kommen die Wattestäbchen zum Einsatz. In Ecken und Vertiefungen hebt man die Lackschicht am besten mit einem Zahnstocher ab. Anschließend kann mit dem Microfasertuch sachte nachpoliert werden. In der Regel muss die Prozedur mehrmals wiederholt werden, bis Farbe entfernt weg ist.





Ablösen der Farbe mit verschiedenen Werkzeugen.

Welches Hilfswerkzeug sich an welcher Stelle das am besten eignet ist, lässt sich nicht pauschal sagen. Häufig muss experimentiert werden bis der gewünschte Erfolg eintritt, getreu dem Grundsatz: „Versuch macht kluch“. Vor allen Dingen ist viel Geduld gefragt. Man ist mit jedem Modell mehrere Stunden beschäftigt. Doch das Durchhaltevermögen wird in der Regel auch mit einem guten Ergebnis belohnt, wie die Fotos im Vorher-Nachher-Vergleich zeigen.

Vorher:



Nachher:



Alle bemalten Stellen konnten gut entfärbt werden, mit Ausnahme des Chassis der Zugmaschine. Am Silber scheitert das Lackentfernungsmittel. Auch nachdem mehrere Pinsel verschlissen wurden sind noch immer deutliche Farbreste zu sehen und auch das Plastik ist vom vielen Rubbeln stark angegriffen und stumpf.

Vorher:



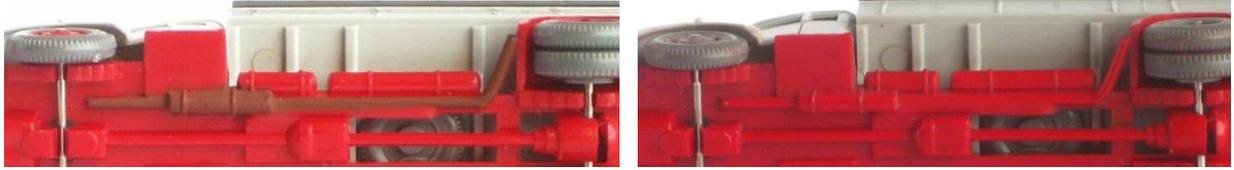
Nachher:



Deutlich weniger Mühe macht der Magirus Röhrensattelzug. An der hinteren Stoßstange muss aber noch ein wenig nachgebessert werden.

Zum Schluss der Vergleich am Krupp Titan:





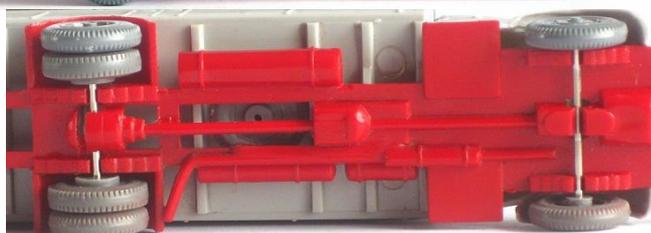
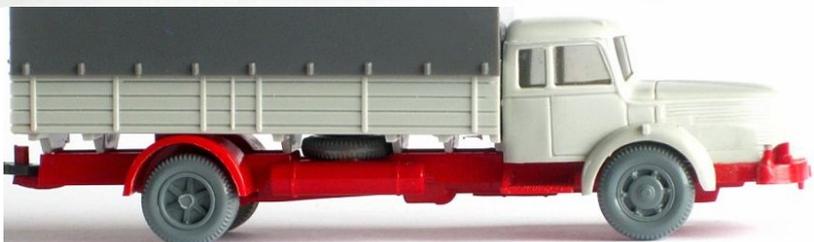
Nach mehrstündiger Behandlung strahlen sie wieder in altem Glanze. Während die beiden Sattelzüge nahezu makellos sind lassen die Räder des Krupp-Lastzuges noch einen rötlichen Schimmer erkennen, für dessen restlose Entfernung mir noch eine Idee fehlt.



Eine Alternative könnten Räder aus der Zubehörpackung 001806 sein, die Wiking im April 2012 aufgelegt. Dazu wurde die rechte Seite mit neuen Rädern bestückt.

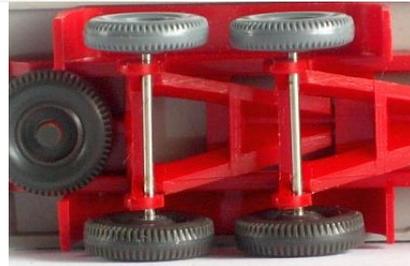


Für den LKW gibt es exakt passende Räder. Der Unterschied ist nur bei genauem Vergleich auszumachen. Gegenüber dem Original glänzen sie mehr, und die Konturen der Felgen sind geringfügig unsauberer. Auch bei Profil und Breite ist kein Unterschied erkennbar.



Passender Räder für den Anhänger bietet die Packung zwar auch, sie sind jedoch nicht baugleich!

Während die Originalräder Felgen ohne Radmuttern haben, besitzen die Räder zum Nachrüsten eine 10-Lochfelge, sie sind etwas schmaler und im Farbton heller.



Vergleich von Breite und Farbe

Fazit:

Die Umrüstung des Lastzuges auf Räder aus der neuen Zubehörpackung ist eine optisch gelungene Sache. Die Räder sind stimmig und das Modell wirkt auf den ersten Blick, als sei es im Originalzustand. Kenner werden die "falschen" Räder sicherlich bemerken. Eine Alternative nur dann, wenn die alten Räder fehlen, beschädigt oder verhunzt sind. Aus Sicht des Sammlers also lediglich eine Notlösung.

Rudis Neuheitenschau

Sommer Typ 1 oder: Wie schmeckt der Sommer?

von Rüdiger Göbelsmann

„Welcher Sommer?“ wird sich mancher Leser nun fragen. Vielerorts war er zu nass und zu kalt, die schönen Tage galt es ausgiebig zu genießen. Meteorologisch beginnt am 01. September der Herbst, so dass wir heute den WIKING-Modell-Sommer Revue passieren lassen können.

Ganz zum Schluss gab es noch einmal ein Modell oben ohne: Der Ford Mustang fuhr mit zwei Monaten Verspätung doch noch in Vitrinen der Sammler. Im knalligen Rot mit heller Einrichtung kommen die silbernen Druckdetails gut zur Geltung. Daneben wirkt der ebenso fein gestaltete NSU Jagst aus der alten Welt richtig zierlich.

Mit reichlich zierendem Chrom und feinen Druckdetails hat WIKING in den vergangenen beiden Auslieferungen mehrere Modellklassiker aufgewertet. Sehr edel sind das schwarze DKW Coupé und der Opel Kapitän '51 geworden. Nach dem Erfolg der ersten Wiederauflage des geschlossenen Mercedes Ponton Cabrios legt WIKING nun eine weitere Serienvariante nach. Das ist auch bei der DKW 1000 Limousine zu erwarten, die zunächst als Polizeiwagen erschien. Die Form wurde das erste Mal für die Serie reaktiviert, und lässt im Hinblick auf das schwarze Coupé auf ansprechende Farbvarianten hoffen.

Interessante Formvarianten hat WIKING mit Modellen aus dem Formenfundus zusammengestellt. Die Verwendung des alten Tankaufliegers für die 11. PMS W-V-M-Packung nutzt man dazu, mit der Mercedes Pullman (LPS 328) Zugmaschine einen wunderschönen "Gasolin"-Tanksattelzug zu schaffen. Gleich zweimal Glück für die Henschel-Freunde, die das erste Mal einen Henschel Kipper in originaler Zusammenstellung ihr Eigen nennen dürfen. In den Farben der Fa. Glück rollt der 3achsige Kipper auf Trilexfelgen vor. Als Auftragsmodell gab es den Henschel parallel als weißen Muldenkipper in limitierter Auflage beim Händler Lechtoys zu kaufen.

Nach mehreren Jahren der Sammlerkritik wirkt es so, als wäre in Lüdenscheid ein neues Licht aufgegangen. Der ideenreiche Umgang zeigt sich nicht nur an dem mit Laternen beladenen Opel Blitz Sattelzug, der das erste Mal mit dem neueren Fahrerhaus und neuen Felgen ausgeliefert wird. Scania 111 mit Betonrohrladung oder der "Mönkemöller" Gastanksattelzug sind weitere Beispiele. Nicht jede Farbwahl wirkt stimmig, nicht jedes Kunststoffgranulat hochwertig, aber die Richtung stimmt.

Dazu kommt die Aufwertung der vorhandenen Modelle mit neuen Bauteilen. Im letzten Jahr mit Planen für Unimog und VW Pritschenwagen begonnen, in diesem Jahr mit Lanz Bulldog und VW Amarok fortgesetzt. Zum Schutz vor Sonne und Regen wurde der Lanz Bulldog nun mit dem im Frühjahr vorgestellten Dach ausgestattet. Das fast 40 Jahre alte Modell gewinnt durch Druck und Dach enorm.

Gut gestaltete Wiederauflagen machen natürlich auch immer Lust auf mehr. Wünschenswert wäre nun z.B. die Entwicklung einer Plane für den Opel Blitz Pritschenwagen. Vom DB-Stückgut- über Möbeltransporte bis zum Feuerwehrtransporter ist dann einiges denkbar. Dass für Pritschen-Modelle durch die Verwendung von Planen viel mehr Gestaltungsmöglichkeiten geschaffen werden, hat in den letzten 20 Jahren schon das Goli-Dreirad bewiesen.

Mit dem Hanomag Getränkelastwagen schickt WIKING einen Durstlöscher ins Programm. Bislang fand der kleine Getränkeaufbau beim Kurier und beim Opel Blitz Verwendung. Nun darf sich auch das neue Hanomag Fahrerhaus mit dem klassischen Aufbau schmücken. Im Design der bislang imaginären Firma WimoSip geht es zu den Kunden. Und wie WimoSip schmeckt, kann man jetzt in der SIKU // WIKING Modellwelt in Lüdenscheid testen. Exklusiv kann der Besucher dort eine WimoSip-Orangenlimonade kaufen. So schmeckt der Sommer!

Das Museum bietet den Besuchern eine überraschende Vielfalt und interessante Einblicke in die Historie der beiden Modellbaufirmen. Mit zahlreichen Fotomustern, Vorserien aber auch einigen Prototypen werden WIKING Sammler belohnt. VW T3 Pritsche, Fertiggaragen-Absetzfahrzeug, Containerstapler sind nur einige der Überraschungen.

Architektonisch interessant gestaltet, ist das Gebäude Museum pur: Selbst Schließfächer der Garderobe werden zur Minivitrine. Und auch der Gang zum stillen Örtchen wird mit Einblicken in dort integrierte Schaukästen versüßt. Apropos versüßt: Für die kleinen Sammler gibt es Flatrate-Gummibärchen und eine tolle Spielecke mit SIKU-Modellen. Für große und kleine Spielkinder hält das Obergeschoss zwei Spielflächen für die Control-Modelle bereit. Verführerisch für SIKU- wie WIKING-Sammler ist der Shop im Erdgeschoss. Während für SIKU - Freunde die Auslandsserien verfügbar sind, kann der WIKING-Sammler neben der aktuellen Serie in der Krabbelkiste ältere Serien- (90er Jahre) und Werbemodelle (90er / 2000 er Jahre) für einen kleinen Euro erstehen. Das Personal ist sehr freundlich, kinder- und sammlerlieb: der Besuch ist lohnenswert, das Highlight des Sommers!

Das Museumsmodell ist ein VW T1 Bus aus den neuen Formen mit transparentem Dach, Fahrer und eingesetztem Ladegut. Das Modell ist gut gemacht. Es werden Erinnerungen an das 1:40 Modell der 60er Jahre geweckt und es trifft den aktuellen Sammlernerv.

Schon jetzt steht fest, der VW T1 ist das WIKING-Modell des Jahres, dicht gefolgt vom Modelliebling VW T2 und z.B. von den nun erscheinenden Varianten des Unimog 406 Deutsche Bundespost, DB und Bereitschaftspolizei Bayreuth. Aus neuen und alten Formen

purzelten in den ersten acht Monaten so viele Modellvarianten wie noch nie. Bus und Samba-Bus waren schon im Frühjahr sehr gefragt. Er war zur Techno Classica, beim PMS und bei den Juni-Neuheiten im Einsatz. Im Rahmen der PMS-Reihe „WIKING-Verkehrs-Modelle“ erschien dann ein T1 Themenset aus den alten Formen. Die fünf Aufbauvarianten im „WIKING-Sixties-Style“ ergänzen die Serie und sicher manche Bulli-Sammlung in ansprechender Form. Wiking selber nutzte den T1 Samba für ein rot/weißes Sondermodell in Miniaufgabe zur Museumseröffnung.

Noch Ende August startete der Händler Lechtoys den Verkauf des VW T1 Bus „Zoll“ aus neuen Formen und im September wird das Auftragsmodell der SammlerKontor OHG folgen. Der cremeweiße Bus aus alten Formen wird mit grauen Rädern und seitlichem „Steiff“-Logo um die Gunst der Sammler werben. Ende Oktober geht dann der T1 Samba mit Werbung für Stiebel Eltron im vorbildgerechten gelb/weißem Farbleid für Vedes ins Rennen.

Wo wir gerade beim Rennen sind: Wem zu viele VW-T1-Modelle im Rennen sind, der kann im September auch auf Rennwagen umschwenken. Mit dem zweiten Themenset Rennwagen erweitert der Post Museums Shop monatlich fortgesetzte Reihe „WIKING-Verkehrs-Modelle“. Alle fünf Modelle sind silbern und mit weiß bemalten Fahrern besetzt. Was auf den ersten Blick harmonisch wirkt, ist auf den zweiten Blick vielleicht ein wenig eintönig – waren die Urmodelle doch auch farbenfroh. Als Hingucker in der Vitrine und als Fotografiemodelle für schwarzweiße Aufnahmen von Dioramen sind sie allerdings erstklassig.

Vergeblich warten die Sammler bei der W-V-M Reihe auf die erstmalige Revitalisierung von Modellen. Auch bei der nun angekündigten 13. Auflage ist kein nicht schon einmal in anderer Form aufgelegtes Modell dabei.

Das wiederum gelang im August der idee+spiel. Für die Autodrom-Packung *Klassische Automobile VI* hat WIKING die alte Form des Borgward Isabella betriebsbereit gemacht. Wir Sammler sind erstaunt: Was hat die alte Isabella denn da? Plötzlich sind A- und B-Säulen am Modell der späten 50er Jahre. Wer hat diese angeformt? Wurde mit Formumbau 1961 begonnen, war es ein Versuch der frühen 80er Jahre im Rahmen der Klassikerserie von Peltzer, oder ist es ein Produkt der Jetztzeit?

Man kann nur mutmaßen. Die Verglasung ist die Alte geblieben, sie wirkt nicht passend. Die Abstände der Verglasung zu den A-Säulen und der vorderen Dachkante sind ungewöhnlich groß, da die Säulen dafür zu weit vor stehen. Betrachtet man das alte Modell und das Pressefoto aus dem Juni erkennt man, dass dort die Verglasung an der vorderen Dachkante anliegt. Das legt den Schluss nahe, dass WIKING die Formänderung in diesem Jahr vorgenommen hat. Um die A-Säulen an die sehr filigrane Dachkante anschließen zu können, war vermutlich formbautechnisch die Erweiterung des Daches nach vorne erforderlich. Zudem kann die Form diese Erweiterung vorgegeben haben. Die dünnwandigen Modelle der Wiederauflage zeigen nach nur knapp drei Jahren Einsatzzeit der Form Ende der 50er Jahre m.E. bereits deutlich Spuren des Formverschleißes. Das könnte Friedrich Peltzer dazu bewogen haben, eine neue Form für die Klassikerserie bauen zu lassen.

Die Markteinführung dieser neuen Isabella hat Friedrich Peltzer nicht mehr erlebt. Der Sommer 1982 war für viele Mitarbeiter sicher alles andere als sonnig. Zu ungewiss war die Zukunft der Firma. Mit der Daimler Motorkutsche im Maßstab 1/40 erinnerte man an den Firmengründer Peltzer, und löste – wie man heute weiß – große Lagerbestände des Modells auf. Die Zahl der Neuheiten musste begrenzt werden und bestand überwiegend aus Bedruckungs-, Formvarianten und neuen Zusammenstellungen bei Lastwagen. Als Formneuheiten wurden der Hanomag ST 100 und der Mercedes Schubgelenkbus O 305 G im Spätsommer vor 30 Jahren ausgeliefert.

Der Sommer 1982 war sehr heiß mit wenigen neuen WIKING Modellen – der Sommer 2012 gefühlt zu kühl und nass mit vielen neuen WIKING Modellen. Möge der gewogene Sammler entscheiden was ihm lieber ist ...

In dem Sinne: frohes Sammeln!

Aktuelle Informationen zu Neuheiten findet der interessierte Sammler im Neuheiten-Ticker auf www.wiking-fan.de

Leserbrief

Bin gerade in Schweden (12.05.12 – 18.05.2012) – Ein echter Männerurlaub – Erholung von der eigenen HP (www.modelleisenbahnfan.de) und dem Arbeitsplatz – Klausurtagung Fliegenfischen und Angeln, Natur, Kanu-Touren und abends Zeit!!!! zum Lesen.

In der modernen Zeit haben wir natürlich nicht nur Bücher und Zeitschriften, sondern auch „alles auf dem Laptop“ dabei. Natürlich auch die Online-Zeitschriften 1-14 des Wiking-Sammler-Netzwerks.

Also kurz und gut, ich habe die 14 Hefte endlich mit Ruhe Artikel für Artikel gelesen, besser gesagt verschlungen, und bin mehr als begeistert!

Für mich ist es auch nicht möglich, einen der Artikel hervorzuheben. Ich kann nur sagen, alle Artikel haben meinen Wiking-Horizont erweitert. Auch oder gerade die Themen, die für mich bisher als Wiking-Auto-Freund (Baujahr 1954) nicht so präsent waren: Schiffe, Wiking-Hafen-Anlage von Götz Blum, N-Modelle, Wiking 1:200 von Botho G. Wagner, Roskopf-Modelle, Flugzeuge, die Bilder eurer Treffen.

Eine Sache bzw. eine Schreiberin muss ich jetzt doch noch hervorheben:

Kerstin Gerlach und ihre satirischen Äußerungen zum Thema Mann, Welt, Religion und Wiking. Ich habe mich selten so amüsiert! Ein toller pointierter Kontrapunkt in eurer Zeitschrift. Wobei ich sagen muss, dass ich, trotz der Wiking Modelle, mein 1:1-Modell des Buckel-Volvo PV 544 und mein Oldtimer-Motorrad Göricke 100 nicht missen möchte und diese insgesamt sicher weniger als manche Wiking-Auktionsmodelle gekostet haben.

Mein persönliches Wiking-Erlebnis mit der Hausnummer 101 habe ich als Anekdote auf meiner HP ja schon beschrieben.

Der Weg zu den Wiking-Autos wurde durch meinen Onkel gebahnt, der als 17-18jähriger eine große Anzahl davon besaß. Diese wurden häufig bei meiner Oma auf dem Esszimmertisch aufgebaut. Auf dem Tisch lag dann eine Tischdecke, die auf allen vier Seiten geometrisch breit mit einem Rand abgesetzt war. Dies ergab eine rechteckige, große doppelspurige Straße am Rand rund um den Tisch und im Inneren ein Rechteck, welches für den Funktionsbereich Spedition, Frachthof, Bauernhof und Bau-Unternehmen mittels Streichhölzern abgeteilt waren.

Alle Fahrzeuge eines Bereiches waren nummeriert und mit Schildern z. B. Fernverkehr-, Speditions-, Standort- und Nummernschildern aus Klebeetiketten versehen. Manche Fahrzeuge wurden mit Zughaken vorne versehen um ein „vorbildgerechtes“ Rangieren im Speditionshof mit aus Streichhölzern gelegten schrägen Verladerampen zu ermöglichen.

Mir war erlaubt, die Fahrzeuge auf der Hauptstraße um den Tisch herum zu bewegen. Meine Lieblinge damals Krupp Titan in Kofferausführung, Büssing 8000, natürlich mit 2-achsigem Anhänger - Die Fernfahrer -; im Nahverkehr Henschel HS 100, Magirus Saturn und Mercedes LP 321 mit den schönsten Felgen bzw. Rädern, die Wiking je entwickelt hatte! Ansonsten bestand die Order: „Nichts berühren und nur zuschauen!“ Die Tischmitte mit den einzelnen Bereichen war für mich tabu.

Später bekam ich dann von meinen Eltern die Wiking-Straßenpläne 1 und 2 samt der Gebäude und konnte mir meine Wiking-Welt bauen. Natürlich stand dann 1960 mit dem

Beginn der Märklin-Modelleisenbahnzeit für mich fest, dass die einzig wahren Fahrzeuge dafür die Wiking-Autos sind. Matchbox- oder Lego-Autos hatten auf meiner Eisenbahnanlage nichts zu suchen.

Märklin – Wiking – Faller – Preiser sind für mich Firmennamen, die unauslöschlich mit meiner Kindheit verbunden sind und mich, nach einer Pause (1974 bis 1980), mein Leben lang begleitet haben.

Ich danke allen Netzwerkern für Ihre Arbeit und hoffe auf noch viele, weitere Online-Zeitschriften von euch! Ich wäre froh, wenn zu meinem 2. oder 3. oder 4. Hobby - Märklin Modelleisenbahn und Zubehör - solch ein Engagement vorhanden wäre. Bitte kein Verzagen wegen des wenigen positiven Feedbacks. Die Download-Zahlen sprechen für sich! Dies ist bei meiner HP auch nicht anders.

Liebe Grüße

Wolfgang Renschler – nodawo

Impressum

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

Wiking Sammler Netzwerk

Redaktion: Michael Broer, Michael Weber

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

Email: redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de

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

Hansjörg Baumann
Götz Blum
Michael Broer
Gregor Gerlach
Kerstin Gerlach
Rüdiger Göbelsmann
Holger Hausmann
Klaus Hertman
Helmut Hillebrand
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!