



Wiking Sammler Netzwerk

Die Online-Zeitschrift

Ausgabe 25

März 2015

In dieser Ausgabe:

Editorial	Seite	2
Der Opel Rekord 1957	Seite	3
Flugsicherungsschiff Westfalen	Seite	7
Was so alles wie Wiking aussieht ... (Teil 2)	Seite	14
Nachgüsse von Pilot-Verkehrsmodellen	Seite	18
Impressum	Seite	21



Editorial

Liebe Wiking-Sammler, liebe Leser,

mit dieser Ausgabe feiern wir ein kleines Jubiläum – 25 Ausgaben unseres kleinen Blättchens sind nun erschienen. Insgesamt sind auf diese Weise bisher weit mehr als 500 Seiten Wiking-Lesestoff zusammengekommen, knapp 1.000 Fotos wurden dafür in den letzten 6 Jahren geschossen. Unser Dank gilt allen Autoren und Fotografen (die meisten davon in Personalunion), die an diesem Erfolg mitgearbeitet haben.

Leider müssen wir allerdings auch einige Änderungen vornehmen: Ab dem Jahr 2015 wird die Zeitschrift nur noch zweimal jährlich um den 1. März und 1. November herum erscheinen, „um ... herum“, weil sich schon bei dieser Ausgabe zeigte, dass der exakte 1. März nicht einzuhalten war. Das lag in diesem Falle daran, dass hinter unserer „Download-Abteilung“ auch nur ein einzelner Mensch sitzt, der am Vorabend (in diesem Fall am 28. Februar) um kurz vor Mitternacht die Zeitschrift auf den Server laden muss – das geht aber nicht, wenn er bis zum 1. März auf einer Dienstreise ist. Wir sind halt ein recht hemdsärmeliger Haufen mit einer Fülle von Freizeitschreibern und kein durchorganisierter Fachzeitschriften-Verlag. Wollen wir aber auch gar nicht sein ...

Dass die Freizeit der Freizeitschreiber bei vielen von ihnen in diesen Zeiten immer stärker beschnitten wird (Stichwort: „Arbeitsverdichtung“, um diesen herrlichen Euphemismus hier auch einmal zu gebrauchen), führt wohl zu weniger Freizeitgeschriebenem und damit zu weniger Artikeln für unsere Zeitschrift. Zusätzlich gehen dem ein oder anderen unserer fleißigen Schreiber – je nach Spezialgebiet – sicherlich langsam die Themen aus. Und auch die Herausgeber können nicht alle Lücken füllen. Dies führt dann letztlich zur Umstellung auf eine halbjährliche statt der bisher gewohnten vierteljährlichen Erscheinungsweise. Hoffen wir also, dass die 26. Ausgabe auf diese Weise wieder etwas umfangreicher werden kann.

In dieser Ausgabe findet sich ein Porträt des Opel Rekord aus dem Jahr 1957, eine Studie zu dem Flugsicherungsschiff „Westfalen“ und ein Artikel zu Nachgüssen von Pilot-Verkehrsmodellen im Maßstab 1:200. Neben dieser Berichterstattung findet sich der zweite Teil einer längeren Serie über Wiking-Kopien und Modelle mit Wiking-Anmutung, deren zeitlicher Schwerpunkt in den 1960er Jahren zu suchen ist.

Also doch wieder – und das ist gut so! – eine recht breite Palette von Themen, mit der Wiking-Sammler jeglicher Couleur glücklich werden können.

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

redaktion@wiking-sammler-netzwerk.de

Und nun:

VIEL SPASS BEIM LESEN!

Der Opel Rekord 1957

von Michael Broer (Text und Fotos; Fotos Seite 6 unten: Michael Weber)



Auch wenn die Facetten des Sammelns von Wiking-Modellen vielfältig sein mögen, so gibt es doch eine recht große Gruppe von Sammlern, die sich in einem einig sind: Sie fühlen sich am ehesten hingezogen zu Modellen, die in ihrer Kinder- und Jugendzeit ein alltäglicher Anblick auf deutschen Straßen waren. Und genauso geht es dem Autor dieses Artikels, für den das nachfolgend beschriebene Modell nicht nur seinerzeit im Sandkasten, sondern auch auf den Straßen allgegenwärtig war. Im Ruhrgebiet sagte man damals: „Jeder Popel fährt `n Opel“. Damit war alles gesagt: Neben dem VW Käfer war der noch recht erschwingliche Opel Rekord eines der häufigsten Fahrzeuge auf den Straßen.

Offiziell hieß das hier zu beschreibende Fahrzeug zunächst „Opel Olympia Rekord P“, und es wurde von 1957 bis 1962 gebaut. Mit dem Nachfolgemodell „Rekord P2“ wurde es nachträglich im Jahr 1960 – so schnell war damals die Modellfolge – zum „Rekord P1“. Fast bis zu diesem Zeitpunkt hatte Opel den 1957er Rekord auch als abgespeckte und nur zweitürig erhältliche Basisversion ohne Chrom und weitere Ausstattungsmerkmale als „Olympia“ gebaut, 1959 erhielt das Modell dann einen kleineren 1,2-Liter-Motor und wurde noch bis 1962 als „Opel 1200“ oder „Opel P1200“ neben dem neuen P2 für das untere Preissegment weiter produziert, um ein preisgünstiges Modell als Konkurrenz zum VW Käfer anbieten zu können. Genau genommen existierte der „echte“ Opel Rekord P1 mit 1,5-Liter-Motor und stolzen 45 PS also nur drei Jahre, während es die Basismodelle als „Olympia“ und später als „Opel 1200“ immerhin auf fünf Jahre Produktionszeit brachten.



Bei Wiking erschien der P1 erstmals im Jahr 1959 im Programm und ist damit eines der frühesten verglasten PKW-Modelle. Parallel war das unverglaste Vorgängermodell, der Opel Olympia Rekord von 1954, zunächst noch weiter im Programm. Da dieses Modell die Modellnummer 8 trug, bekam der P1 zunächst die Nummer 8n, die später – nach Streichung des unverglasten Olympia Rekord aus dem Programm – wieder in 8 umgewandelt wurde. Der unverglaste Vorgänger hatte in den Bildpreislisten immer als „Opel Rekord“ firmiert, nun musste ein Unterscheidungsmerkmal eingeführt werden: Das unverglaste Modell hieß fortan „Opel Rekord 54“, das neue Modell „Opel Rekord 58“; es kostete mit 60 Pfennig stolze 10 Pfennig mehr als sein Vorgänger. Im Katalog von 1960 heißt es nur noch „Opel Rekord“, das unverglaste Modell war nicht mehr im Programm. Erstmals im Jahr 1964 findet sich dann in den Bildpreislisten die Bezeichnung „Opel Rekord 57“ als Unterscheidungshilfe zum „Opel Rekord 61“, der bereits ein Jahr zuvor als „Neuer Opel Rekord“ ins Programm aufgenommen wurde.

Wiking stand also im Chaos der Modellbezeichnungen der Firma Opel in nichts nach. Muss man sich das alles merken? Nein, man kann es ja hier nachlesen! Einigen wir uns einfach darauf, dass es in diesem Artikel um das Modell des Opel Rekord von 1957 geht, was umso leichter fällt, als Wiking ja nur die Karosse, nicht aber die innewohnende Technik nachgebildet hat und die Bedruckungstechnik seinerzeit noch nicht so ausgereift war, dass man „Rekord“, „Olympia“ oder „1200“ auf die seitlichen vorderen Kotflügel hätte drucken können. Zum Glück, denn das erspart die langen und unergiebigen Diskussionen um Vorbildtreue und um die Frage, wieviel Hubraum denn wohl unter dem Plastik-Motorhäubchen hätte stecken sollen.

Die Formen

Das Wiking-Modell des Rekord 1957 besteht aus einer einteiligen Karosserie, der Bodenplatte und einem transparenten, aber getönten Verglasungseinsatz, insgesamt also aus drei modellspezifischen Formteilen. Hinzu kommen Achsen und nicht modellspezifische Standard-PKW-Räder, letztere grundsätzlich als Räder mit Nabe und grobem Profil in unterschiedlichen Grautönen. Eine Inneneinrichtung existierte nicht.



Die Bodenplatte ist detailliert ausgeführt, die Achshalterungen sind wie bei allen frühen verglasten Modellen geschlossen. Zudem verfügt sie über ein Schlepploch, ebenfalls ein Kennzeichen früher Modelle. Als Bodenprägung findet sich das Wiking-Warenzeichen W über M hinter der Hinterachse.

Die Bemalung

Das Modell ist relativ üppig bemalt. Neben der Standardbemalung der Scheinwerfer und der teilweise recht kräftig ausfallenden Bemalung der Rücklichter in Orangerot-Tönungen fällt sofort der silbern bemalte Kühlergrill auf.



Die Silberung des Grills fällt allerdings unterschiedlich stark aus. Beim obigen Modell ist sie recht kräftig aufgetragen, bei manchen Modellen ist sie eher zu erahnen, was allerdings auch eine Folge starken Bespielens sein kann.

Auch die vorderen Blinker waren zu Beginn der Produktionszeit bemalt, und zwar ebenfalls in dem für Blinker relativ untypischen Silber. Auffallend ist, dass diese Bemalung oftmals relativ unsauber ausgeführt ist. Zuletzt wurde auf die Bemalung der Blinker verzichtet.



Die Farbvarianten

In den sechs Jahren seines Verbleibs im Wiking-Programm brachte es das Modell des Opel Rekord 1957 auf nur vier Farbvarianten:



Variante 1

Hellgraugrün, helle Räder, bemalte vordere Blinker. Eine häufig anzutreffende Variante. (Gelber Katalog: 80/2 C; Saure: 343/1 C)



Variante 2

Hellgelbgrau in unterschiedlichen Tönungen bis hin zu Gelbgrau, dunklere Räder, bemalte vordere Blinker. Ebenfalls häufiger anzutreffen.
(Gelber Katalog: 80/2 B; Saure: 343/1 D)



Variante 3

Azurblau, dunklere Räder, bemalte vordere Blinker. Die wohl seltenste Variante.
(Gelber Katalog: 80/2 A; Saure: 343/1 B)



Variante 4

Rotelfenbein, dunkle Räder, vordere Blinker unbemalt. Ebenfalls eine recht häufige Variante, vermutlich die zeitlich zuletzt produzierte – dem Autor bisher nur mit unbemalten Blinkern bekannt.
(Gelber Katalog: 80/2 D; Saure: 343/1 A)



Das Flugsicherungsschiff „Westfalen“

von Manfred Schütt (Text und Fotos, soweit nicht anders benannt)

Sammlergespräche...

können auch mal ganz schnell die Gesichtszüge entgleisen lassen und in Arbeit ausarten. Ein eigentlich gemütlicher Plausch mündete in der Frage, wie denn bitteschön der Flieger auf der „Westfalen“ am Schornstein vorbei gekommen sein soll. Dazu dieser überdimensionierte Klotz von Kran. Äh... ja, das war es dann mit den Gesichtszügen.



Fehler in der Modellkonstruktion? Fehler im Maßstab, Schiff oder Flieger? Zumal es ja auch andere Modelle gibt, die ganz anders aussehen.

Schon sind wir bei der Arbeit. Es geht um H. 206, Flugsicherungsschiff „Westfalen“. Die Historie des Modells ist kein Problem, alles bekannt und leicht nachlesbar. Erspare ich mir und Ihnen an dieser Stelle.

Der regelmäßige Leser wird sich möglicherweise erinnern, dass ich es mit Meister Peltzer recht genau nehme, wenn es um die Einstellung zu seinen Modellen geht. Darin liegt für mich eben der Unterschied zwischen Modell- und Altmetallsammler, überspitzt formuliert. Im September 1971 ließ er sich im „Hamburger Rundbrief“ so zitieren:

Hinter jedem Produkt steht der arbeitende und gestaltende Mensch. Ursprung und Werdegang der Wiking-Modelle sind durch meinen Lebensweg bedingt und nur aus dieser Sicht richtig darzustellen.

... „und zu verstehen“, hätte ich mir noch gewünscht.

Zum Modell H. 206

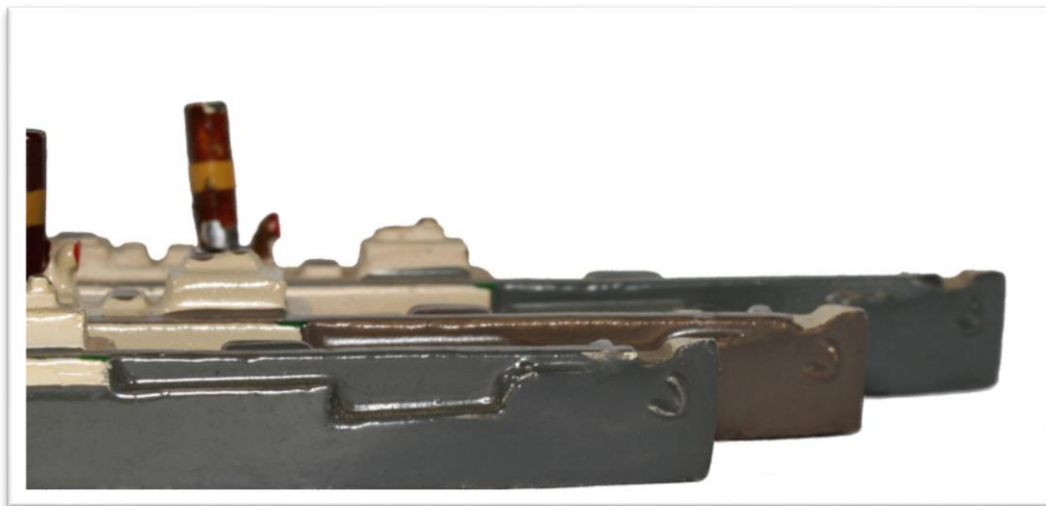
1935 wird es erstmals im zweiten Katalog des Jahres aufgeführt und sollte RM 1,- kosten, erschien aber nicht im Handel.

Kähne Leichter	0,20
Flugzeugstation „Westfalen“	1,--
Dornier X	1,--

Erst Ende 1935 ist es dann tatsächlich erhältlich, Preis gemäß Bodenprägung RM 1,50. Metallhohl-guss, Länge über alles 16 mm, Breite 13 mm, Gewicht ca. 60 Gramm.

Diese erste, kurzzeitig erhältliche Ausführung hatte einen schwarzen Rumpf und holzfarbige Decks. In der Bodenprägung ist die Preisangabe gelöscht. So ist es bei Leinhos zu lesen. Leider habe ich das Modell noch nicht gesehen, geschweige denn ich besitze eines. Vermutlich stand dort „1,--“, wie angekündigt, und wurde danach mit abverkauft. Im Haevecker wird diese Version nicht genannt.

Die uns geläufige Version, bis 1937 unverändert angeboten, folgte mit Bodenprägung „D.R.G.M. WESTFALEN FLUGSTATION WIKING-MODELL 1.50“.



Rumpf in grauen Tönen bis zu grau-bräunlichen Tönen.

Der Schornstein braun mit dunkelgelbem Ring am ca. unteren Drittel angesetzt. Das Deck holzfarbig, Luken und Rettungsboot grau. Der Lüfter in Schornsteinfarbe. Der Drahtmast war überwiegend mit einem Ladebaum versehen, der aber werksseitig auch schon einmal fehlen konnte. Ein gegossener Kran am Heck ist nur eingesteckt, damit schwenkbar.



Anfangs gehörte eine Do 18 „Flugboot“, H. 553, zur Auslieferung.



Ab 1938 bis 1940 erhielt das Deck einen weißen Anstrich. Der Lüfter ebenfalls in Weiß. 1941/42 kam der bekannte Tarnanstrich, zweifarbig grau / dunkelgrau in Ausführung eckig und wolkig dazu.



Schlechte Zeiten begannen, die sich in der Leichtlegierung mit ca. 35 Gramm von 1942 bis 1944 niederschlugen. Der Kran wurde ebenfalls eingespart, das Loch zur Befestigung entfiel damit auch. Die Lackierung lief über anfangs grau über alles, dann mit tief angesetztem schwarzem Rumpf, wobei die Decks grau blieben. Dazu die Tarnversion wie vorher, alles mit unveränderter Bodenprägung. Auch dieses Modell wird bei Haevecker noch nicht aufgeführt.



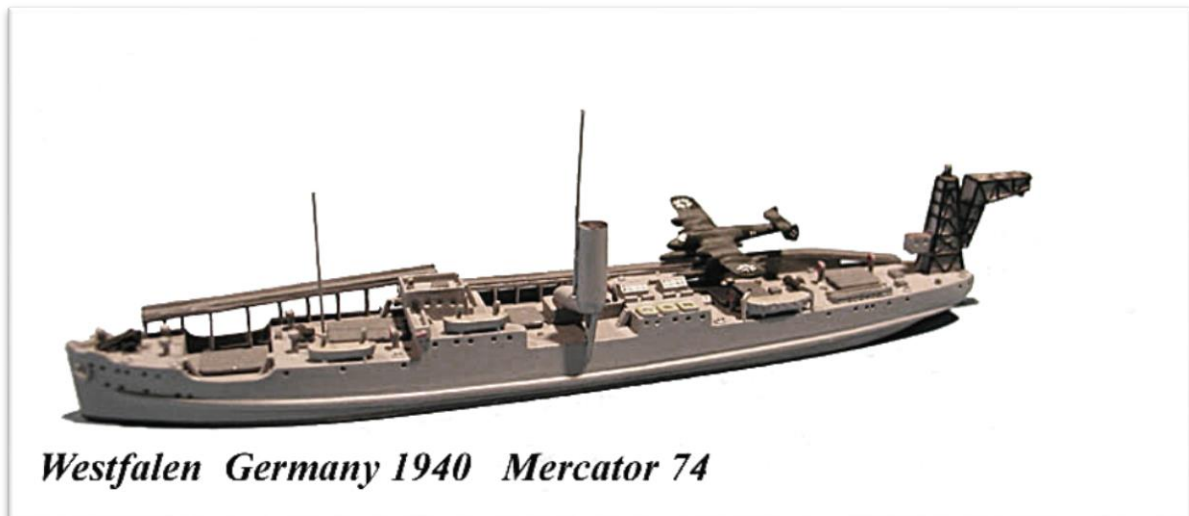
1986 bis 1990 brachte die Fa. Grope dann das Modell nochmals auf den Markt. Ausführung mit unveränderter Bodenprägung, Drahtmast mit Ladebaum, mit gegossenem Kran. Farbgebung mit grauem Rumpf und weißem Deck.

Die gegossenen Kräne kamen in braun, graubraun und grau vor. Das Kleinteil ging natürlich häufig verloren. Entsprechend oft wurde und wird es privat nachgegossen oder aus anderem Material ersetzt. Grope verkaufte den Kran zudem als Einzelteil. Links ein Original, rechts ein Abguss.



So weit so gut.

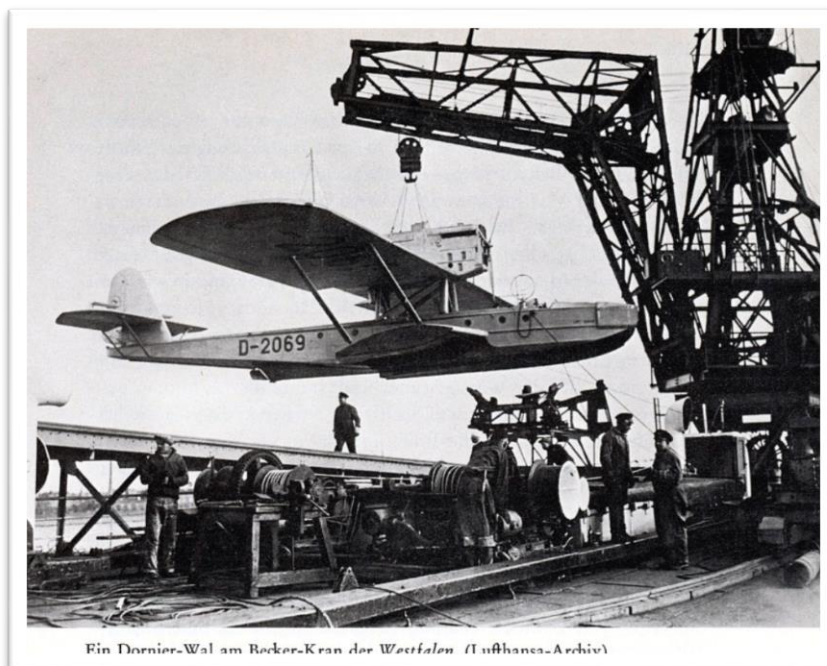
Das andere, oben erwähnte Modell sieht so aus, den Blick bitte schwerpunktmäßig auf den Schornstein richten:



Keine Frage, da kommt der Flieger locker dran vorbei. Gut umgesetzt auch die geteilte und höhenversetzte Rampe. Eben nicht Wiking, sondern ein Filigranmachwerk. Was aber ist nun richtig?

Wie immer muss die Geschichte befragt werden. Zum üblichen Prozedere:

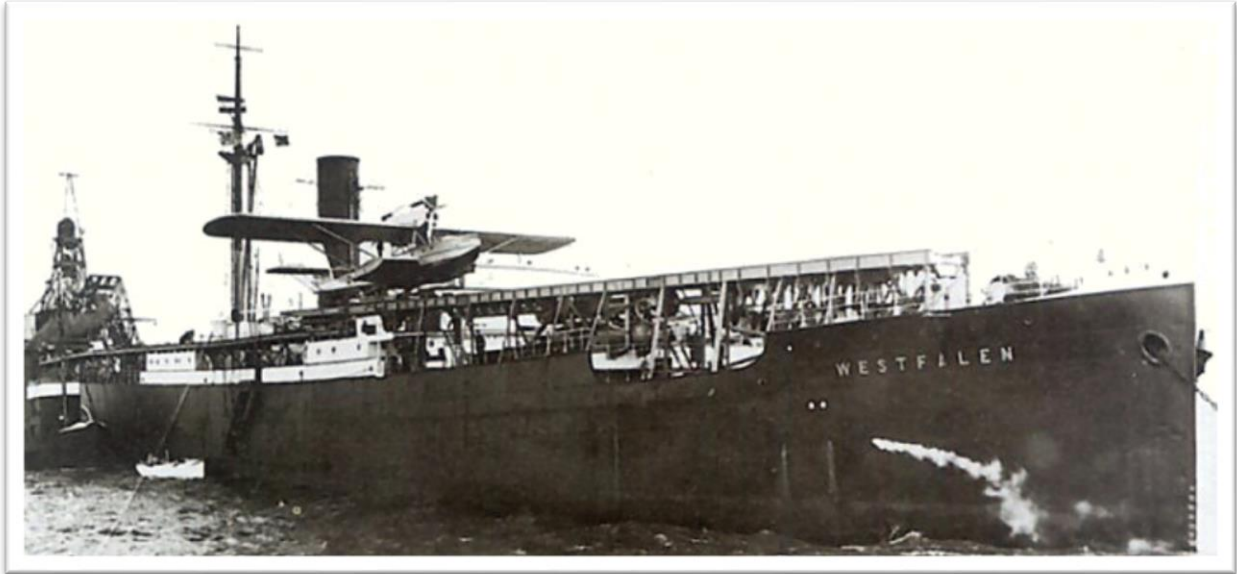
Das Flugzeug wurde per Kran am Heck vom Schleppsegel auf das hintere Teil der Rampe, die sog. Zubringerbahn, gehoben, Nase nach achtern. Der entscheidende Trick bei der Sache war ein höhenverstellbarer Schlitten, auf dem wiederum eine Drehscheibe montiert war. Auf dieser Konstruktion wurde es bis zum Schornstein gefahren und dort um diesen herum gedreht, anschließend auf die Abschussrampe gehoben. Erst so war der Start über den Bug möglich.



Aufsetzen auf die Rampe

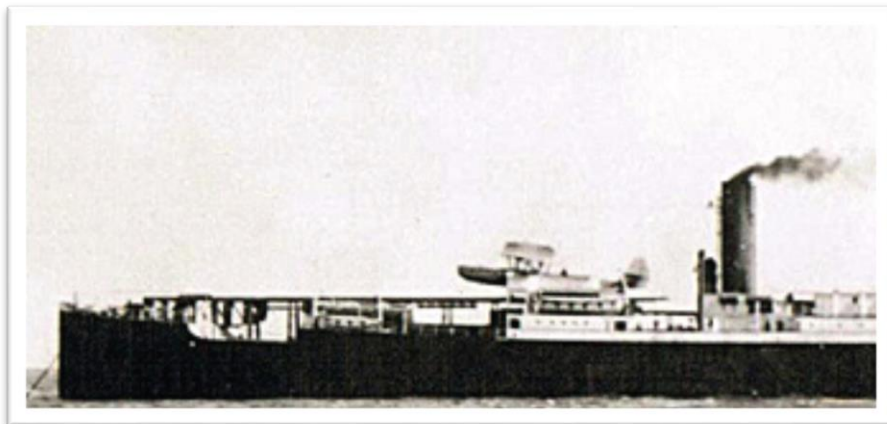


Die ganze Konstruktion - Schlitten mit Drehscheibe



Hier gut sichtbar die zweigeteilte Rampe

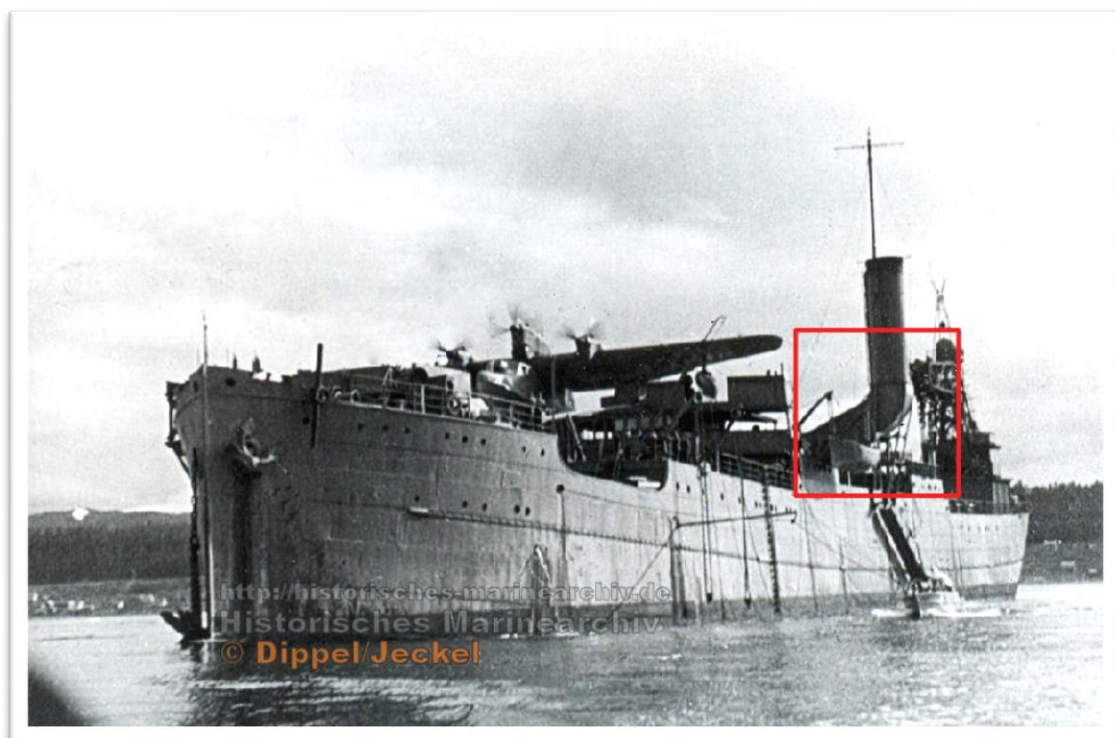
Das Wiking-Modell ist schon richtig gegossen, nur eben auf das Wesentliche minimiert, wie immer. In der Realität war die Rampe ja tatsächlich zweigeteilt, mit Höhenunterschied zur Abschussrampe. Bei dem Modell unseres Lieblingsspielwarenherstellers ist die Position der Rampe über dem Deck allerdings nur marginal angedeutet, sprich erheblich zu niedrig. Die Teilung lassen wir jetzt mal weg. Der spielende Sammler bekommt das Flugzeug genau deshalb nicht an den Aufbauten vorbei.



Die Abschussrampe überragt die Aufbauten

Gut, also ist dann das andere Modell eben doch falsch?

Nein. Es stellt das Schiff nach dem Umbau 1940 dar. Das Wiking – Modell erschien ja viel früher. Nur erfolgte die notwendige Formänderung bzw. Herstellung einer neuen Form nicht. Nach der „Übernahme“ durch die Luftwaffe war der Einsatz als Stützpunkt für See - Fernaufklärer Blohm & Voss BV 138 in Skandinavien geplant. Diese Flugzeuge waren natürlich weitaus größer, 27 Meter Spannweite gegenüber 23,7 Meter der Do 18, max. 18 Tonnen Schleuderstartgewicht gegenüber 10 Tonnen. Die 15-to Tragfähigkeit des Krans war auch erreicht. Die bisherige Technik kam an ihre Grenzen. Also versetzte man den Schornstein entsprechend nach backbord. So konnten auch viel mehr Flugzeuge in kürzerer Zeit in die Luft gebracht werden.



Das Schiff nach dem Umbau mit versetztem Schornstein und BV 138

Und der Kran ? Der gehört so klotzig.



Quellenangaben:

Bild Mercator 74: Paul Jacobs, Steel Navy.

Bild 4: Flughafenbb.

Sonst wie in den Fotos angegeben.

Was so alles aussieht wie Wiking, ohne Wiking zu sein (Teil 2)

von Michael Reichardt (Text und Fotos)

Nach den EKO Modellen beim letzten Mal kommen wir nun zu den wikingähnlichen Autos, deren Hersteller mir und meinen Sammelfreunden unbekannt ist. Hier eine Serie von Autos ohne Boden, welche zum Teil Fließnähte innen haben, Formnummern teilweise in Spiegelschrift und die es auch mit dem Werbeaufdruck Korona gibt. Der österreichische Kaffeehersteller Korona gab diese Autos als Zugabe seinen Kaffeepackungen bei.

Beginnen wir mit dem Modell des Mercedes 300a, des sogenannten Adenauer-Mercedes W 186, der seinen Namen Anfangs der 50er Jahre bekam, als die stattliche Limousine u.a. auch unseren damaligen Bundeskanzler Konrad Adenauer gebührend transportierte. Das Modell von Wiking kennen wir unverglast, später kam eine verglaste Version dazu. Beim uns unbekanntem Hersteller geriet das Modell etwas groß, was die Wuchtigkeit des 300a noch unterstreicht.



Eine starke Ähnlichkeit mit dem Wikingmodell hat der Mercedes 220, der W 187. Er ist sehr gut gelungen und eines der schönsten Modelle aus dieser Serie. Es gibt ihn mit unterschiedlich starken Stoßstangen. Ob das an verschiedenen Formnestern liegt? Oder an der Formfüllung? Wie auch immer, er gibt ein gutes Bild ab neben unserem Wiking.



Dazu gibt es noch den Mercedes 180 Ponton, der etwas klein geraten ist. Die Blinker auf den Kotflügeln fehlen ihm, aber auch er hat die seitliche Sicke und die Türschweller.



Dagegen ist der Porsche 356 eher missraten und hier nur ordnungshalber dabei:



Wiederum gelungen ist der Opel Olympia, der dem Wiking-Modell sehr nahe kommt:



Ihn gibt es auch als Kombi, auch dieser ist gut getroffen:



Am Modell des BMW 501 sieht man hier den Korona-Schriftzug erhaben auf dem Dach:



Der Ford 12M Weltkugel wirkt leider missglückt, besonders was die Radkästen, den Achsabstand und die seitliche Silhouette betrifft.



Besser gelungen ist wieder der VW Brezelkäfer:



Dazu kommt eine recht kantig ausgefallene Version des DKW F 91 Limousine sowie ein Opel Kapitän 1951 ähnlich wie das Wiking-Modell.



Darüber hinaus gibt es in dieser Serie des unbekannten Herstellers noch einen Opel Kapitän Baujahr 1956, einen Opel Rekord der Baujahre 1955/56 und ein Borgward 2400 Coupe sowie die Fiat-Modelle 1100 und 1400.

In wie weit die Formen der Pilot-Verkehrsmodelle tatsächlich von Wiking stammen, entzieht sich ebenfalls meiner Kenntnis. Andererseits sind einige der Modelle auch von Wiking als Wehrmachts- und Verkehrsmodelle angeboten worden, soviel ist zumindest sicher.



Wirkliche Unterschiede zeigen sich nur von unten bei den Bodenprägungen, bei dem Tanklastwagen wurde 'W über M 69 - ,50' gegen PILOT ausgetauscht.



Der Pilot Lastwagen hat im Gegensatz zu seinem Wiking-Bruder überhaupt keine Bodenprägung. Und im Gegensatz zu den Nachgüssen haben meine Wiking-Modelle 'abgespielte Räder' durch das Rumschieben auf dem Boden durch die Vorbesitzer.



Trotz der zumindest bei mir dürftigen Faktenlage finde ich die Modelle so entzückend, dass ich sie den geneigten Mitsammlern keinesfalls vorenthalten möchte. Über eventuell weitere Informationen von wirklichen Experten zu den Originalen freue ich mich unter gregor-g@netcologne.de sehr.



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
Michael Broer
Gregor Gerlach
Michael Reichardt
Manfred Schütt
Michael Weber

Keine Haftung für unaufgefordert eingesandte Manuskripte.

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

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

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