

Vom Drahtbaum zum detaillierten Fahrzeugmodell

2024 wird Herpa 75 Jahre alt

Dietenhofen – Begonnen hat alles am 9. März 1949 mit der Gründung der „Firma Wilhelm Hergenröther – Fabrikation Nürnberger Qualitätsspielwaren“. Der erste Firmenstandort war im zerstörten Nürnberg. Hergestellt wurde Modellbauzubehör – noch keine Pkw-, Lkw- oder gar Flugzeugmodelle, die heute den Erfolg und die Bekanntheit des Unternehmens ausmachen.

Wilhelm Hergenröther war Erfinder mit über 100 Patenten in den unterschiedlichsten Bereichen. Seine neue Firma sollte diese Patente vermarkten, wenn auch längst nicht alle Ideen wirtschaftlich umsetzbar waren. Der Name Herpa ist eine damals gern gewählte Kurzform von **Hergenröther Patente**. Modellbauzubehör war Ende der 1940er Jahre eine sehr kleine Branche, die aber ein starkes Wachstum versprach. Entsprechend handwerklich geprägt war die Produktion. Rund 20 Frauen hatten für die knifflige Montage aus damaliger Sicht „das richtige Fingerspitzengefühl“. Herpa stellte in dieser Zeit Streumaterial, Grasmatten, Büsche und Bäume her, um Landschaften in Miniatur nachzubauen. Tannenbäume wurden aus kleinen Drahtbürsten maschinell gedreht, der anschließende kegelförmige Schnitt zu einem „Baum“ war noch reine Handarbeit und bedurfte etwas Geschick. Anschließend wurden sie beflockt. In Hochzeiten entstanden so bis zu 30.000 Bäume pro Woche.

Die Herstellung der Grasmatten war schon „Hightech“, mit 30.000 Volt wurden im elektrostatischen Verfahren unzählige Perlonhärchen auf hartes Papier geschossen. So stand der Modellrasen schön und lag nicht platt auf dem Untergrund. Aus rund 60 Tonnen Sägemehl pro Jahr wurde Streumaterial in acht verschiedenen Tönungen hergestellt. Schon bald fanden Herpa-Produkte auch Abnehmer in der Schweiz, Schweden, Italien, Frankreich und Mittelamerika.

Am 15. März 1961 meldete Ingenieur Fritz Wagener sein Unternehmen RIWA in Nürnberg an. Eigentlich sollte das Unternehmen FRIWA heißen, ein Kunstwort aus den Anfangsbuchstaben vom Vor- und Nachnamen, doch es gab bereits ein Unternehmen für Friseurwaren unter dieser Bezeichnung. Pragmatisch strich Wagener den ersten Buchstaben. Das Unternehmen begann mit der Produktion von Kunststoffteilen für die Fotoindustrie in einer ehemaligen Autowerkstatt. Von Anfang an setzte Wagener auf hohe Qualität. „Die Eingangskontrollen der Fotoindustrie waren sehr hart“, erinnerte er sich später in seiner Biografie. Die Produktion stieg kontinuierlich, irgendwann fühlten sich die Nachbarn durch die Nacharbeit gestört. Fritz Wagener suchte deshalb einen neuen Standort und wurde in Dietenhofen fündig. Am 11. Mai 1964 begannen die Planungen, schon am 12. Juli 1965 war Richtfest. Fritz Wagener war die Abhängigkeit von einem großen Kunden – rund 95 Prozent der Fotoprodukte wurden für die Firma Braun hergestellt – zu gefährlich. Er suchte ein weiteres Standbein im Bereich Kunststoffspritztechnik. 1964 übernahm er Herpa und erweiterte das Programm. Als erstes Unternehmen überhaupt stellte Herpa ab 1967 Zubehör für elektrische Autorennbahnen her, wie Zuschauertribünen, Rennboxen, Absperrzäune, Figuren oder einen Zeitnehmerturm. Ein Jahr später kamen Gebäudebausätze für die Modelleisenbahn im Maßstab 1:60 (Spurgröße N) hinzu. Diese waren bereits so detailliert, dass sich Herpa schnell einen guten Namen in der Branche erarbeitete.

Die ersten Modellfahrzeuge

Im exakten Maßstab 1:87 für die Modelleisenbahn gab es in den 1970er Jahren fast keine Modellfahrzeuge, so entstand 1976 die Idee, hochwertige Modelle für die Modelleisenbahn anzubieten. Bereits zwei Jahre später wurden die ersten fünf Pkw-Modelle auf der Spielwarenmesse vorgestellt und waren ein großer Erfolg, 1980 erschienen die ersten drei Lkw-Modelle. Bei Herpa entstanden damit zwei neue Abteilungen: Konstruktion und Formenbau. Herpa konstruiert Modelle und die eigenen Werkzeuge – die Kosten dafür liegen heute bei einem Lkw-Modell im sechsstelligen Bereich. Nach den ersten fünf Modellen wurden diese so konstruiert, dass man sie nicht ultraschallverschweißen musste, sondern dass sie gesteckt wurden. Das war günstiger in der Herstellung. So konnten Modellbauer diese zum Umlackieren einfach auseinandernehmen. Anfangs wurden Holzmodelle im Maßstab 1:10 erstellt, aus denen die Formen für die Modelle im Maßstab 1:87 abgeleitet wurden. Ab 1988 bekam Herpa meist die Originaldaten der Fahrzeugindustrie, und mit CAD-Technologie entstehen seitdem die Modelle noch detaillierter. Hatten die ersten Lkw noch rund 15 Teile, bestehen sie heute aus über 40. Herpa hat in vielerlei Hinsicht Maßstäbe gesetzt: Es brachte die ersten Modelle in Metallic-Lackierung heraus, die Fahrzeuge wurden aufwendig bedruckt (nicht beklebt), Kühlergrill und andere Chromteile sind auch im Modell verchromt und durch eine geschickte Auslegung der Formen mit verschiedenen Einsätzen können von einzelnen Fahrzeugen unterschiedliche Varianten wirtschaftlicher als Modell umgesetzt werden. Im Original gibt es von Lkw-Zugmaschinen schnell mal 14 Varianten und mehr. Zwar setzt Herpa auch nicht alle um, aber deutlich mehr als die Konkurrenz.

Zusammen mit Airbrush-Künstlern verwirklichte Herpa auch originale Show-Trucks, von denen es selbstverständlich auch Modelle gibt. Viele Speditionen lassen Modelle aus ihrem Fuhrpark anfertigen. Übrigens: Das meistverkaufte Pkw-Modell ist die Ente von Citroen mit weit über ½ Million Exemplaren in den verschiedensten Variationen. Heute sind die Modelle von Herpa noch immer auf Modelleisenbahnanlagen zu finden, sie sind aber vor allem beliebte Sammlerobjekte.

Zweites Standbein: Flugzeuge

Den Startschuss für den neuen Geschäftsbereich Wings gab 1988 die Lufthansa. Der damalige Luftfahrt-begeisterte Geschäftsführer Claus Wagener spielte schon länger mit dem Gedanken, die Produktpalette um Flugzeugmodelle zu erweitern. Er präsentierte der Lufthansa vier Kunststoffmodelle im Maßstab 1:500, die im Gegensatz zu den Modellen des Wettbewerbers im Maßstab 1:600 bedruckt und nicht mit Abziehfolien beklebt waren. Lufthansa war von dem Qualitätsvorsprung überzeugt und beauftragte Herpa mit ihrer geplanten Produktion einer exklusiven Edition von Modellen aus ihrer Flotte im Maßstab 1:200. Die detailliert bedruckten Modelle mit beweglichen Teilen wie Fahrwerk und Triebwerksschaufeln begeisterten und waren ein absolutes Qualitäts-Novum in der Modellbranche. Beflügelt von der positiven Resonanz, entwickelte Claus Wagener seine Idee von einer Modell-Edition im Maßstab 1:500 weiter. „Wir merkten bald, der Markt verlangt schwere Modelle aus Metall, so haben wir schnell auf Zinkdruckguss umgestellt“, erinnert sich Wagener. Nun interessierte sich auch der Handel für diese Modelle, und Herpa konnte in größeren Stückzahlen produzieren, als die Konkurrenz. Da der Zinkdruckguss viel Handarbeit erfordert, werden diese Modelle in Fernost produziert, damit sie bezahlbar bleiben. 1992 wurden die Modelle erstmals auf der Spielwarenmesse präsentiert. In der Folge beauftragten viele Fluggesellschaften Herpa mit der Herstellung von Modellen aus ihrer Flotte. Die anfängliche Sorge, dass die Bandbreite interessanter Flugzeuge als Vorlage für reizvolle Modelle schnell erschöpft sein

könnte, erwies sich als unbegründet. Ab Mitte der 1990er Jahre gab es einen wahren Trend bei den Airlines zu bunten Sonderbemalungen, die immer wieder reizvolle Vorlagen für die Modelle liefern.

Das mit Abstand meistverkaufte Flugzeugmodell ist der Lufthansa A380 in 1:500. In verschiedenen Auflagen wurden nicht weniger als 94.000 Stück verkauft – viele von ihnen im Lufthansa-Bordverkauf oder Miles&More-Programm. Das bestverkaufte Handelsmodell war die Boeing 737-300 der Western Pacific mit der Simpsons-Bemalung. 33.758 Modelle gingen weltweit über die Ladentheken. Die üblichen Auflagen liegen zwischen 500 und 3.000 Exemplaren. Weitere Modell-Highlights sind unter anderem der legendäre „Rizzi Bird“ oder Modelle der Air New Zealand mit Bildern aus der Filmtrilogie „Der Herr der Ringe“, mit über 100 Drucken! In 30 Jahren Herpa Wings sind mehr als 4.000 Flugzeugmodelle in verschiedenen Maßstäben von über 650 Fluggesellschaften und weit mehr als 100 verschiedenen Flugzeugtypen erschienen. Einen sechsstelligen Betrag gibt das Unternehmen jedes Jahr für Lizenzen aus – und das allein im Bereich Wings.

In schwieriger Zeit behauptet

Der Modellmarkt boomte in den 1990er Jahren derart, dass es sogar Fälschungen von Herpa-Modellen auf dem Markt gab. Ein wichtiges Standbein war immer die Industrie, viele Automarken orderten bis zu 150.000 Modellen von ihren Fahrzeugen und verkauften diese. Lange Zeit ging es nur steil nach oben. Die meisten Automarken haben sich heute ganz aus dem H0-Maßstab zurückgezogen, manche kaufen noch ein paar hundert Modelle. Parallel hat auch die Sammelleidenschaft nachgelassen. Mit geringeren Stückzahlen ist es deutlich schwieriger geworden, bezahlbare Modelle anzubieten. Zusätzlich lassen Lizenzgebühren und zunehmende Bürokratie die Kosten weiter steigen. Mit der sogenannten „Märklin-Krise“ nach 2000 brach auch der Modellfahrzeugmarkt ein. Herpa geriet in Schieflage und rettete sich durch den Einstieg des Fürstenhauses zu Leiningen aus dem Odenwald selbst. Während in diesen Jahren andere Modellfirmen vom Markt verschwanden, konnte Herpa die Marktführerschaft weiter behaupten, aber auf niedrigerem Niveau. Prozesse wurden optimiert, das Angebot minimal bereinigt. Der heutige Geschäftsführer Prinz Hermann zu Leiningen, investiert weiter in neue Maschinen, sein Fokus liegt auf einem effizienten Energieeinsatz. Mit neuen, digitalen Angeboten sollen junge Menschen angesprochen werden, ohne die klassischen Sammler zu verlieren. Im Jubiläumsjahr wird es nun viele Sondermodelle geben und der Tag der offenen Tür am 29. Juni 2024 steht ganz im Zeichen der 75 Jahre.

Hausanschrift:

Herpa Miniaturmodelle GmbH
Leonrodstr. 46-47, 90599 Diethenhofen
Deutschland / Germany

Geschäftsführer:

Hermann Prinz zu Leiningen
HRB Ansbach 348

Kontakt:

www.herpa.de
Tel. +49 (0)9824/951-0
Fax. +49 (0)9824/951-100

Ust.-IdNr

DE
811158035
Steuer-Nr.
203/115/6120