Schuco

COLLECTION 2019











SIMBA · DICKIE · GROUP

Eine Legende entsteht · Establishing the legend

Triebfeder der frühen SCHUCO-Geschichte war Heinrich Müller, der schon als 17-jähriger Spielzeugideen entwickelte. Unzählige Patente meldete er an. Der Name SCHUCO entstand 1921 aus der neun Jahre zuvor von Heinrich Schreyer gegründeten Spielzeugfirma „Schreyer und Co", die von Anfang an mit mechanischen Blechspielzeugen, wie dem damaligen Top-Seller (20 Mio. Stück) „Pick Pick", voll imTrend lag.

Mitte der 30er Jahre avancierten dann die noch heute bekannten Spielzeugautos wie Radio-, Kommando- und Wende-Auto, das nicht vom Tisch fällt oder der legendäre Silberpfeil zum Verkaufsschlager.

Nach dem zweiten Weltkrieg kamen SCHUCO Spielwaren – anfangs nur für Amerika produziert – wieder auf den Markt. Mit dem Fabrikneubau 1952 wurde SCHUCO mit 800 Mitarbeitern zur größten Spielwarenfabrik Nürnbergs. Über 100 Millionen verkaufte Spielzeuge belegen eindrucksvoll die weltweite Verbreitung.

Zinkdruckguss und Kunststoff liefen in den 60er und 70er Jahren dem Werkstoff Blech den Rang ab und führten 1976 zum Konkurs der vormaligen Weltmarke. Der neue Eigentümer, die englische Firma DCM, musste 1980 ebenfalls Konkurs anmelden.

1980 wurde der Name SCHUCO vom einstigen Konkurrenten GAMA,der fortan u.a. die Silberpfeil-Rennwagen neu auflegte, übernommen. Ab 1993 verfügte Schuco wieder über ein eigenes Management und die Marke erfuhr in den Folgejahren ein eindrucksvolles Comeback.

Als sich die Inhaberfamilie Mangold aus der Spielwarenbranche zurück zog, wurde die Marke 1999 an die Familie Sieber verkauft. SCHUCO wurde ein Unternehmen der SIMBA DICKIE GROUP, die heute zu den größten Firmen der Branche zählt. Dank einer innovativen und kreativen Produktpolitik konnten in den letzten Jahren in punkto Detaillierung und Qualität neue Maßstäbe gesetzt und so die Position im Sammlermarkt ausgebaut werden. Äußerst erfolgreich wurden Linien wie Edition 1:87, 1:32, 1:64, Aviation und My 1st Schuco neu ins Leben gerufen.

SCHUCO's early history was associated with Heinrich Müller who as a 17-year old developed ideas for toys. He registered numerous patents. The name of SCHUCO was given to the toy company which had been founded nine years earlier in 1921 by Heinrich Schreyer from "Schreyer und Co". It had been setting new trends from the beginning with mechanical tin toys, such as the most popular toy of the time (20 million sold), the "Pick Pick".

The mid-30s saw toy cars which are still well-known today, such as the radio, commando and tumble car, which does not fall off a table, as well as the legendary Silver Arrow, become best sellers.

After the Second World War, Schuco toys were relaunched – initially these were produced solely for the American market. With the rebuild-ing of the factory in 1952, SCHUCO became the largest toy factory in Nuremberg with 800 employees. The sale of more than 100 million toys underpinned the impressive worldwide distribution.

In the 60s and 70s, tin was superseded by die-cast metal and plastic and resulted in the bankruptcy of the former world brand in 1976. The new owner, the English company DCM, also had to file for bankruptcy in 1980.

In 1980, the SCHUCO name was acquired by GAMA, a former competitor, which re-issued the Silver Arrow racing car from that time. As of 1993, Schuco had again their own management and the brand celebrated its impressive comeback in subsequent years.

When the Mangold family, who owned the firm, withdrew from the toy industry, the brand was sold to the Sieber family in 1999. SCHUCO became a company within the SIMBA DICKIE GROUP, which is now one of the largest in the industry. In recent years, new standards have been set in terms of detail and quality thanks to innovative and creative product policies, and as a result our position in the collectors' market has expanded. Ranges such as Edition 1/87, 1/32, 1/64, Aviation and My 1st Schuco have been relaunched with extremely successful results.

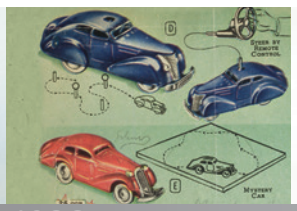
Alle Rechte liegen bei Dickie-Spielzeug GmbH & Co. KG. Jedwede Weiterverarbeitung, insbesondere Herstellung und Verkauf von Kopien, Nachgüssen sowie Umbauten oder Verbreitung von in Farbe, bzw. Beschriftung oder sonstigen Merkmalen veränderten Schuco-Modellen ist untersagt und wird im Falle der Zuwiderhandlung zivilrechtlich und strafrechtlich verfolgt. Modell- und Farbänderungen vorbehalten.

All rights reserved by Dickie-Spielzeug GmbH & Co. KG. Any type of reproduction, including manufacture and sale of copies, imitation castings, remodelling or distribution of Schuco models by modifying colour, inscription or other details is prohibited. Violations will be prosecuted in the civil and criminal courts in accordance with German law. Schuco reserves the right to modify its models and colours.

Exklusives Sondermodell der Märklin Händler-Initiative. Die Märklin Händler-Initiative ist eine internationale Vereinigung mittelständischer Spielwaren- und Modellbahn-Fachhändler (MHI INTERNATIONAL). Dieses Modell wird in einer einmaligen Serie nur für die Märklin Händler-Initiative (MHI) gefertigt.

Exclusive special model for the Märklin Dealer Initiative. The Märklin Dealer Initiative is an international association of mid-sized toy and model railroad specialty dealers (MHI International). These model is produced in a one-time series only for the Märklin Dealer Initiative (MHI).


1928


1933


1956



1957


1994

2004



2011



2013



2014



2015



2016

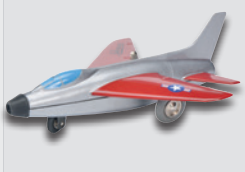


CLASSIC . . . . . 04 - 11
PICCOLO. . . . . 12 - 15
My 1st Schuco . . . . . 16 - 18
EDITION 1:43 . . . . . 19 - 34
PRO.R43 . . . . . 35 - 45
EDITION 1:32 . . . . . 45 - 64
PRO.R32 . . . . . 65 - 73
EDITION 1:18 . . . . . 73 - 90
PRO.R18 . . . . . 91 - 102
EDITION 1:12 103
EDITION 1:10 . . . . . 104 - 109
EDITION 1:64 . . . . . 110 - 114
EDITION 1:87 . . . . . 115 - 119
MILITARY 1:87 . . . . . 120 - 127
AVIATION 1:600. . . . . 127 - 129
AVIATION 1:250. 129
AVIATION 1:72. 130
ACCESSORIES. 131
NOTIZEN/NOTES . . . . . 132 - 133
SERVICE. 134
VERTRIEBSPARTNER/DISTRIBUTORS 135



2001

2017 2018 2019







Länge/length

Gewicht/weight

* Vorserienmodell/pre-production sample

** Originalfoto/original photo

Mitte der 30er Jahre produzierte Schuco die ersten Spielzeugautos, die von Anfang an revolutionär, sowohl in der Technik als auch in Qualität, Verarbeitung und Funktion waren. Einige dieser Modelle, für die unzählige Patente angemeldet wurden, finden sich im aktuellen Schuco-Programm wieder.

In the middle of the 1930s, SCHUCO was the first to produce toy cars which were revolutionary from the start - not only due their technology but also due their quality, workmanship and functioning. Some of these models, for which numerous patents were applied, are part of the current SCHUCO programme.



Der „tolle Höllenraser" Fex 1111 dreht je nach Einstellung des Schalthebels wilde Kreise, schlägt dabei Salto mortale um seine Längsachse und landet wieder sicher auf den Rädern zur weiteren Kreisfahrt. In einer limitierten Auflage von 500 Stück erscheint der Fex nun in einer exklusiven orange/braunen Lackierung die traditionell von Hand aufgebracht wird.

Depending on the gear lever setting, the „mad hell-raiser", Fex 1111, goes wildly round in circles, making death-defying leaps, spinning around its length, only to land safely back on its wheels for another circuit. The Fex is now available in a limited edition of 500, in an exclusive orange/brown painted finish, traditionally applied by hand.

NEW



Fex 1111, orange-braun/orange brown*

LIMITED EDITION **500**
45 017 2300
150mm 125g

Eine komplette Neuentwicklung im Bereich der klassischen Schuco-Blechspielzeuge stellt der flotte Rollerfahrer Scooter Charly dar. Ausgestattet mit der bewährten Technik des Schuco Charly 1005, wird der sich in die Kurven legende Scooter Charly mit Sicherheit viele Blechspielzeug- als auch Rollerfreunde begeistern. Mit einem Funktionshebel auf der linken Seite des Rollers kann man außerdem die Funktionen „Stopp", „Kreisfahrt" oder „Ovalfahrt" wählen.

The speedy Scooter Charly represents a brand-new development in the field of classic Schuco tin toys. Equipped with the tried-and-tested technology of Schuco Charly 1005, Scooter Charly, who leans into corners, is sure to become a big hit both with tin toy and scooter enthusiasts. In addition, the functional lever on the left-hand side of the scooter can be used to select the functions „stop", „circular motion" or „oval motion".



Scooter-Charly, rot/red*

LIMITED EDITION **1500**
45 009 8500
↔ 130mm

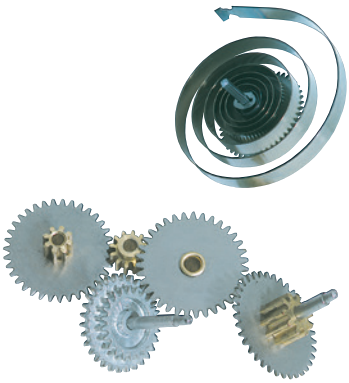


Scooter-Charly, blau/blue*

LIMITED EDITION **1500**
45 009 8600
↔ 130mm







Der Studio I Mercedes Silberpfeil ist ebenfalls schon seit Jahrzehnten die Spielzeug-Ikone des Schuco-Programms. Die Nachbildung dieses legendären Rennwagens und die hochwertige Verarbeitung machen ihn bis heute zu einer wahren Legende für Sammler und Spielzeugbegeisterte. Alle typischen Funktionen wie die funktionierende Lenkung, die demontierbaren Räder und der technisch anspruchsvolle Uhrwerkantrieb sind selbstverständlich, wie bei allen Studio I Modellen, vorhanden. Dieses äußerst hochwertige, aus Blech gefertigte Modellspielzeug ist auf 500 Stück limitiert und wird wieder zu einem begehrten Sammlerstück.

The Studio I Mercedes Silver Arrow has also been the true icon of the Schuco toy portfolio for many decades now. The realistically replicated details of this legendary racing car and the high quality finish ensure it remains a genuine legend for collectors and toy enthusiasts alike. Needless to say, it offers all the typical functions of Studio I models, such as fully functional steering, removable wheels and technically advanced winding mechanism. This tin model toy of outstanding quality is limited to just 500 copies worldwide and is sure to become a further highly sought-after collectible.



Studio I #8, signalblau/blue

LIMITED EDITION **500**
45 011 1800
↔ 145mm ▪ 160g

Von Anfang an wurde der legendäre Schuco Studio I auch als spannender und lehrreicher Montagekasten angeboten. In einer nostalgischen und repräsentativen Geschenkverpackung verpackt, ist dieser wahre Spielzeugklassiker auch heute wieder erhältlich. Im Studio-Montagekasten enthalten ist ein bereits vormontierter Studio-Mercedes Silberpfeil mit einem verchromten Werkzeug-Satz und Wagenheber. Zusätzlich enthält das Set einen Satz profilierter Regenreifen für perfekte Boxenstopps. Nach wie vor eine tolle Geschenkidee, nicht nur für „kleine" Rennwagen-Monteure!

Right from the start of the legendary Schuco Studio I, it was available as an exciting and educational assembly kit. Today, this truly classic toy is back and comes in an impressive vintage-looking gift box. The Studio assembly kit includes a pre-assembled Studio Mercedes Silver Arrow with a chrome-plated tool kit and car jack. In addition, the kit contains a set of wet-weather treaded tyres for ideal pit stops. It is still a wonderful gift, and not just for „young" racing fans!





Studio I #4 Montagekasten/construction kit

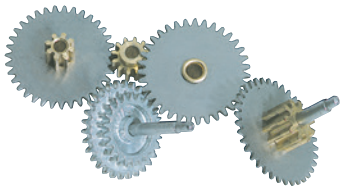
45 010 1900
145mm 160g

Der Studio Grand Prix Montagekasten ermöglicht es, die aufwändige Studio-Mechanik beim Zusammenbau des Modells zu erfahren und zu verstehen. Im Studio-Montagekasten enthalten ist ein demontierter Studio-Mercedes Silberpfeil mit einem schwarzen Werkzeug-Satz und Wagenheber.

With the Studio Grand Prix as a building kit, you can learn about and get to understand the complex Studio mechanics as you assemble the model. The building kit is supplied in an attractive, nostalgic gift package. The Studio Grand Prix Building Kit includes a dismounted Studio Mercedes Silver Arrow with a black tool set and jack.







NEW



Studio I #7 Grand Prix Montagekasten/construction kit, grau metallic/grey*

45 016 3300
145mm 160g



Die Auto Union Rennwagen waren in den Jahren 1934 bis zum Ausbruch des zweiten Weltkriegs im Jahr 1939 eine sehr erfolgreiche Größe im Grand Prix Rennsport. Diese, unter der Regie von Ferdinand Porsche geplanten und konstruierten Rennwagen erreichten bereits damals Leistungsdaten, die noch heute äußerst respektabel sind. So erreichte der Auto Union Typ C schon damals mit seinem V16 Motor eine Höchstgeschwindigkeit von 340 km/h. Er stellte des Weiteren den erfolgreichsten Wagen der Grand Prix Saison 1936 dar und stellte nicht weniger als 30 Weltrekorde auf. Diesem legendären Rennwagen ist mit dem Studio II von Schuco ein würdiges Denkmal in Form eines historischen Spielzeugs gesetzt. Im Set enthalten ist ein bereits vormontierter Studio II mit einem schwarzen Werkzeug-Satz und Wagenheber. Dieses äußerst hochwertige, aus Blech gefertigte Modellspielzeug ist auf 1000 Stück limitiert und überzeugt durch seine herausragenden Details und Funktionen, wie demontierbare Räder und die lenkbare Vorderachse. Außerdem ist, typisch für Studio Modelle, der aufziehbare Uhrwerkantrieb an Bord und macht aus diesem Studio II wieder einen echten Klassiker im Schuco Sortiment.

Auto Union Grand Prix racing cars enjoyed great success on the track between 1934 and the start of the Second World War in 1939. These racing cars, planned and designed by Ferdinand Porsche, achieved performance figures that are still pretty respectable to this day. Even back then, the Auto Union Type C reached a top speed of 340 kph with its V16 engine. Furthermore, it proved to be the most successful car of the 1936 Grand Prix season and set no less than 30 world records. The memory of this legendary racing car is now honoured by a Studio II Schuco model in the form of a vintage toy. The kit contains the pre-assambled Studio II along with a tool kit and car jack. This tin model toy of outstanding quality is limited to just 1000 copies worldwide and will prove to be hugely popular thanks to its amazing details and functional parts, such as removable wheels and steerable front axle. In addition, the typical integrated winding mechanism of the Studio models turns this Studio II into yet another real gem of the Schuco range.



Studio II Montagekasten klein/construction kit small,
rot-schwarz-silber/red black silver

LIMITED EDITION **1000**
45 018 9600
162mm 170g

Berühmte Rennfahrer wie Juan-Manuel Fangio und Hans Herrmann gewannen mit ihm in den 50er-Jahren zahlreiche Formel 1-Rennen - der als schönster Rennwagen aller Zeiten geltende Mercedes-Benz W196 Stromlinie. Dieser Motorsportlegende widmet Schuco das Modell des sogenannten Schuco Studio III. Wie sein Urvater, der Studio I, verfügt auch der Studio III Mercedes Stromlinie über ein starkes Aufzugswerk, eine richtige Zahnstangenlenkung und ein funktionierendes Hinterachsdifferential. Auch die Räder sind mit Hilfe eines beiliegenden Werkzeugsatzes und eines Wagenhebers wie beim großen Vorbild, demontierbar. Das im klassischen „British-Racing-Green" lackierte Blechmodell ist in dieser Ausführung auf lediglich 1000 Exemplare limitiert.

Famous racing drivers such as Juan-Manuel Fangio and Hans Herrmann won numerous Formula 1 races driving it - the Mercedes-Benz W196 Streamliner, probably the most beautiful sports car ever made. This legend of motorsports is now presented by Schuco as a Schuco Studio III model. Just like its original predecessor, Studio I, the Studio III Mercedes Streamliner has a robust winding mechanism, real rack-and-pinion steering and fully functional rear-axle differential. The wheels, as on the prototype, can be removed with the aid of the supplied toolkit and car jack. This version of the tin model, presented in classic „British Racing Green", is limited to just 1000 copies worldwide.







Studio III #8, British racing green

LIMITED EDITION **1000**
45 060 2500
212mm 274g

Die Atmosphäre großer Rennen und Rennstrecken nach Hause zu holen, diesen Wunsch erfüllte Schuco ab dem Jahr 1955 mit der Nachbildung eines zeitgenössischen Ferrari-Grand-Prix-Rennwagens. Dem Schuco Grand-Prix-Racer. Für Blechspielzeug- und Technik-Fans auch heute noch interessant, verfügt dieses Blechmodell über eine Ritzel-Lenkrad-Steuerung, montierbare Räder und Reifen, eine funktionierende Handbremse und ein sehr starkes Aufziehwerk. In einer Blechspielzeugsammlung passt der Grand-Prix-Racer hervorragend zum Schuco Studio Mercedes und den anderen Schuco Studio-Modellen. In der Ausführung in Ferrari-Rot mit weißem Rennstreifen und der Startnummer „8" ist das Modell einmalig auf 500 Stück limitiert.

Starting in 1955, Schuco allowed fans to recreate the atmosphere of major races and tracks in their own homes by launching the replica of a contemporary Ferrari Grand Prix racing car. The Schuco Grand Prix Racer. This tin model, which is as interesting today as it was decades ago for fans of tin toys and technology, comes with a pinion steering control, removable wheels and tyres, a fully functional handbrake and an extremely robust winding mechanism. As part of a tin model collection, the Grand Prix Racer is the ideal accompaniment to the Schuco Studio Mercedes and other Schuco Studio models. Finished in Ferrari Red with white racing stripes and the start number „8", this unique model is limited to just 500 copies worldwide.





Grand Prix Racer #8, rot-weiß/red white*

LIMITED EDITION **500**
45 010 8500
160mm 250g









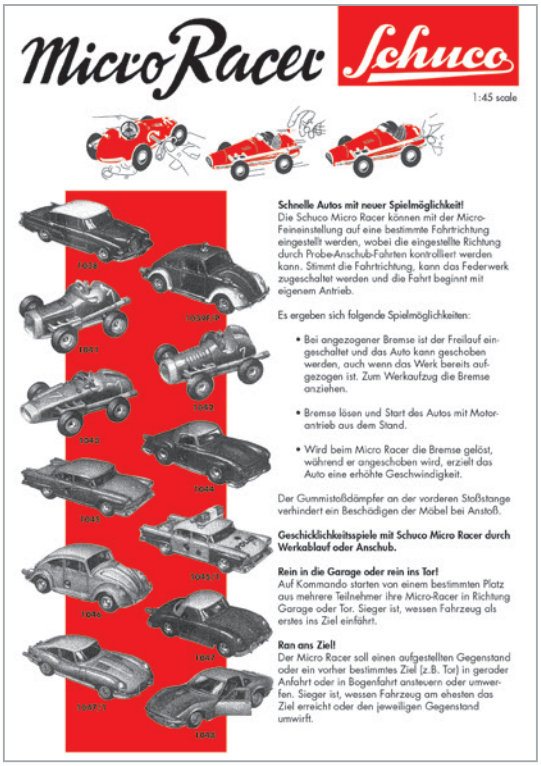
Als Montagekasten erhält der blau-orange Renner zusätzlich einen Satz Regenreifen und einen Schnell-Wagenheber für rasante Boxenstopps zuhause. Verpackt in einer nostalgischen und repräsentativen Geschenkverpackung im Stile der 50er-Jahre ist dieser Montage-Renner einmalig auf 500 Exemplare limitiert.

As an assembly kit, the blue-orange racer additionally includes a set of wet-weather tyres and a fast-action car jack for short pit stops at home. Packaged in an impressive, fifties-style vintage gift box, this assembly racer is limited to just 500 copies worldwide.

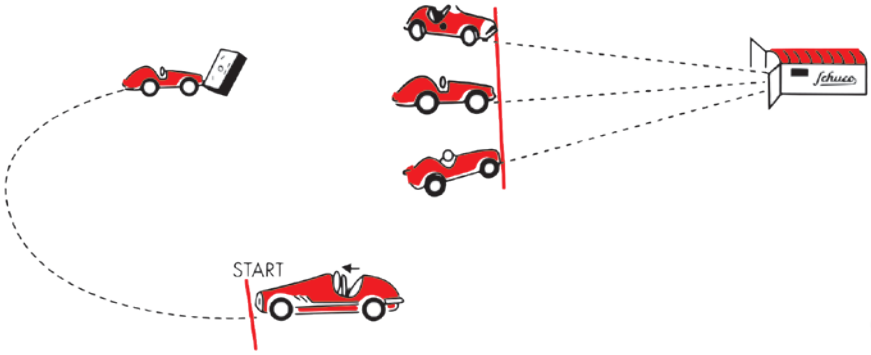
LIMITED EDITION **500**
Grand Prix Racer #6 Montagekasten/construction kit, blau-orange/blue orange* 45 010 9200
160mm 250g

Erstmalig im Jahre 1954 vorgestellt, stellen die Schuco Micro Racer mittlerweile wieder einen festen Bestandteil des Schuco Classic Sortiments dar. Die Schuco Micro Racer verströmen aufgrund ihrer massiven und äußerst soliden Metallbauweise nach wie vor den unwiderstehlichen Charme des klassischen, mechanischen Spielzeugs unserer Jugendzeit. Zur Ausstattung eines Micro Racers gehört ein besonders schnell- und langlaufendes Federwerk, die sogenannte Micro-Schraube über welche die Lenkung millimetergenau für Zielfahrten justiert wird und über einen Schalthebel über den das Federwerk gestoppt und der Freilauf in Gang gesetzt werden kann. Die Neuauflage des VW Käfer Micro Racers, welche nach wie vor aus den Original-Schuco-Werkzeugen produziert wird, steht dem Original in Sachen Qualität und Funktion in nichts nach. Der Micro Racer VW Käfer als Montagekasten ermöglicht es, die aufwändige Micro Racer-Mechanik beim Zusammenbau des Modells zu erfahren und zu verstehen. Ausgeliefert wird der Montagekasten in einer attraktiven, nostalgischen Geschenkpackung. Ein Nachdruck der Originalverpackung aus den 50er-Jahren ist dem Set ebenfalls beigefügt. Alle Micro-Racer sind im angenäherten Maßstab 1:40 umgesetzt.

First presented in 1954, the Schuco Micro Racers have meanwhile made a come-back as an essential part of the Schuco Classic range. With their solid and highly robust metal construction, the Schuco Micro Racers continue to radiate the irresistible charm of the classical, mechanical toys of our youth. A Micro Racer is equipped with a particularly fast-acting, long-throw suspension, the so-called micro-screw with which the steering can be adjusted with millimetric precision for targeted travel and a control lever by means of which the suspension can be locked and the free-wheel started. The new edition of the VW Beetle Micro Racers, which is still produced using the original Schuco tools, lacks nothing in quality and function compared to the original. With the Micro Racer VW Beetle as a building kit, you can learn about and get to understand the complex Micro Racer mechanics as you assemble the model. The building kit is supplied in an attractive, nostalgic gift package. A reprint of the original packaging from the 50s is also included in the set. All Micro-Racers are reproduced to an approximate scale of 1:40.



MicroRacer











Micro Racer „VW Käfer“ Montagekasten/construction kit,
dunkelrot-beige/dark red beige*

LIMITED EDITION **1000**
45 017 7700
↔ 110mm 125g

MicroRacer



Die Neuauflage des Opel GT Micro Racers, welcher nach wie vor aus den Original-Schuco-Werkzeugen produziert wird, steht dem Original in Sachen Qualität und Funktion in nichts nach. Der Micro Racer Opel GT verfügt zusätzlich über zu öffnende Türen. Ausgeliefert wird das Modell zusammen mit einem Nachdruck der Originalverpackung aus den 60er-Jahren. Wie alle Micro Racer ist auch der Opel GT im angenäherten Maßstab 1:40 umgesetzt.

In terms of quality and performance, the new edition of the Opel GT Micro Racer, which is still produced using original Schuco tools, is every bit as good as the original. The Micro Racer Opel GT additionally boasts opening and closing doors. The model is supplied in a replica of the original 1960s packaging. Like all Micro Racers, the Opel GT is also produced on an approximate scale of 1:40.

Micro Racer Opel GT, hellorange/light orange

LIMITED EDITION **500**
45 017 6300
↔ 125mm 155g



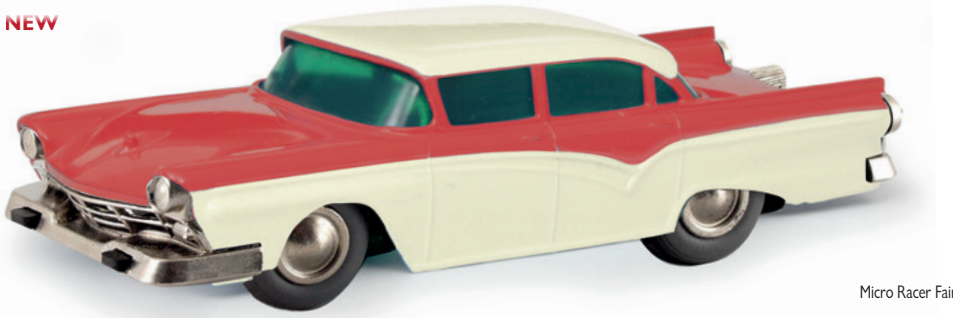




Micro Racer Opel GT, blaumetallic/blue metallic

LIMITED EDITION **500**
45 017 6200
↔ 125mm 155g

NEW



Die elegante, rot/beige Lackierung und das Heckflossen-Design des Micro Racer Ford Fairlane erinnern unmittelbar an die 50er-Jahre, an Petticoat, Elvis und Rock'n Roll.

The elegant, red/beige paintwork and tail-fin design of the Micro Racer Ford Fairlane hark directly back to the 50s, petticoats, Elvis and rock'n roll.

Micro Racer Fairlane, rot-beige/red beige*

45 017 5900
↔ 160mm 150g

NEW



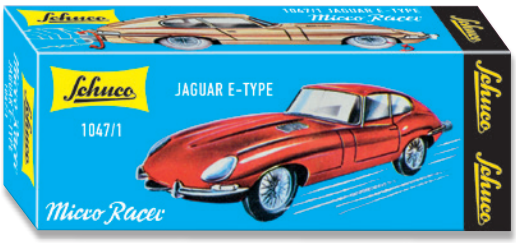
Vor über 60 Jahren, im Jahre 1958 präsentiert, erscheint der Micro Racer Ford Fairlane als „State Highway Patrol" Einsatzfahrzeug. Das Modell verfügt über sämtliche Funktionen eines Schuco Micro Racers und ist zusätzlich mit Signalleuchten und einem Lautsprecher ausgerüstet.

Presented more than 60 years ago, in 1958, the Micro Racer Ford Fairlane appears as a „State Highway Patrol" patrol car. The model has all the functions of a Schuco Micro Racer and is additionally equipped with signal lights and a loudspeaker.

Micro Racer Fairlane „Highway Police"*

45 017 6000
↔ 160mm 150g

MicroRacer







Micro Racer Jaguar E-Type, blau/blue

LIMITED EDITION **1000**
45 019 5500
↔ 120mm ■ 125g

Anfangs der 60er-Jahre ein absolutes Muss für das Sortiment eines jeden Spielzeugherstellers war der wunderschöne und legendäre Jaguar E-Type der Traumsportwagen seiner Zeit. Die Neuauflage des Jaguar E-Type Micro Racers, welche nach wie vor aus den Original-Schuco-Werkzeugen produziert wird, steht dem Original in Sachen Qualität und Funktion in nichts nach. Ausgeliefert wird das Modell zusammen mit einem Nachdruck der Originalverpackung aus den 60er-Jahren. Wie alle Micro Racer ist auch der Jaguar im angenäherten Maßstab 1:40 umgesetzt.

In terms of quality and performance, the new edition of the Jaguar E-Type Micro Racer, which is still produced using original Schuco tools, is every bit as good as the original. The Micro Racer Jaguar E-Type additionally boasts opening and closing doors. The model is supplied in a replica of the original 1960s packaging. Like all Micro Racers, the Jaguar is also produced on an approximate scale of 1:40.



Micro Racer VW T1 „Bus", braun-rot/brown red*

LIMITED EDITION **750**
45 019 7400
↔ 122mm ■ 200g

Um die Schuco Micro Racer-Serie auch zukünftig für unsere Sammler attraktiv zu halten, wird die Serie nach und nach mit Modell-Neuentwicklungen ergänzt. So ergänzen nun der VW T1 „Bulli" Kastenwagen und Bus auch als Micro Racer das Schuco-Sortiment. Der Micro Racer VW T1 Kastenwagen steht den klassischen Micro Racern in Sachen Qualität und Funktion in nichts nach. Ausgeliefert wird das Modell zusammen mit einer nostalgischen Kartonverpackung im Stile der Micro Racer-Verpackungen der 50er- Jahre. Wie alle Micro-Racer sind auch der „neue" VW T1 Kastenwagen und Bus im angenäherten Maßstab 1:40 umgesetzt.



Micro Racer VW T1 Kastenwagen/box van „Post"*

LIMITED EDITION **500**
45 019 6800
↔ 122mm ■ 200g

To ensure the models of the Schuco Micro Racer series remain attractive and highly collectible items, the series is gradually being enhanced with new model developments. For instance, the VW T1 „camper" box van and bus are now also available as a Schuco Micro Racer. In terms of quality and performance, the Micro Racer VW T1 box van is every bit as good as the traditional Micro Racers. The model comes packaged in a fifties-style vintage Micro Racer box. Like all Micro Racers, the „new" VW T1 box van and bus are also produced on an approximate scale of 1:40.



Micro Racer VW T1 Kastenwagen/box van „Schuco"*

LIMITED EDITION **500**
45 019 6900
↔ 122mm ■ 200g



Als im Jahr 1957 die ersten 12 Modelle aus der Schuco-Piccolo-Reihe vorgestellt wurden, ahnte damals wohl keiner, dass sich diese Modelle – selbst nach 60 Jahren – immer noch hoher Beliebtheit erfreuen. Das macht wohl die schlichte, robuste und somit charmante Ausführung dieser Modelle aus, die ursprünglich durch die damals neue Druckgusstechnik begründet war. Auch heute beeindrucken die Schuco-Piccolos durch ihre tolle Laufeigenschaft und ihre schwere Zinkdruckgußausführung.

When the first 12 models in the Schuco-Piccolo series were launched in 1957 nobody had any idea at that stage that these models would still enjoy immense popularity sixty years later. This is no doubt attributed to the simple, robust and thus charming design of the models, which originally owed their appearance to the new die-cast technology of the time. Schuco Piccolos still make a good impression today on account of their excellent running qualities and their heavy zinc die-casting design.

piccolo POP ART „Das Spiel“







LIMITED EDITION **111**

Piccolo Pop-Art „Das Spiel“ (inkl./incl. 16 Piccolos) 45 051 3600

Vier poppige Rennwagen stehen in der Box und warten darauf, ins Rennen geschickt zu werden. Nach nur einer Rennrunde gilt es punktgenau in der Garage einzuparken. Doch Vorsicht: die Fahrer der anderen Teams werden versuchen, Dich von der Rennstrecke zurück in die Box zu schicken. Das Spiel ist auf lediglich 111 Exemplare limitiert und ein Riesenspaß für die ganze Familie.

Four trendy racing cars are in the box, just waiting to be given the start. After only one lap, the objective is to park right on the spot in the garage. But look out! The drivers in the other teams will try to force you off the track and back into the box. The game is limited to a production run of just 111 and is great fun for all the family.

↔ 570mm x570mm

Happy Birthday



NEW



LIMITED EDITION **1000**

Charger „Happy Birthday 2019“ 45 057 0900



LIMITED EDITION **1000**

Citroën 2 CV „Charleston“ 45 015 1500



LIMITED EDITION **500**

Mercedes-Benz 170 V Limousine 45 015 8600
mit/with Holzvergaser/carburettor

NEW



LIMITED EDITION **500**

Mini „Mr. B.“ 45 013 3700



LIMITED EDITION **1000**

Porsche No1 45 014 3500

NEW





LIMITED EDITION **1000**

Porsche 911 „Skiurlaub“ 45 055 0500

NEW



LIMITED EDITION **500**

Land Rover mit Hänger und /with trailer and DB5 „British Car Service“ 45 050 2700

NEW





LIMITED EDITION **1000**

VW Käfer „Reisezeit“ 45 056 1700



LIMITED EDITION **1000**

VW Käfer 45 056 1500
„Gelb-Schwarzer-Renner“



LIMITED EDITION **1000**

VW Scirocco 45 051 0500





LIMITED EDITION **1000**

„Jahresmodell 2018“ VW Scirocco in Blechdose/ 45 051 0700
„Model of the year 2018“ VW Scirocco in tin box



LIMITED EDITION **750**

VW T1 Bus „Surfer-Bus“ 45 053 3600



LIMITED EDITION **1000**

VW T1 Doppelkabine/twin cabin 45 055 7000



LIMITED EDITION **1000**

VW T1 Pritsche/pick up #53 45 056 2800



LIMITED EDITION **1000**

VW T1 Bus „Kleinschnittger“ 45 051 9300
mit/with 2x Kleinschnittger



LIMITED EDITION **750**

VW T1 Pritsche/Plane mit Anhänger/pick-up with tarpaulin 45 056 3400
with trailer und/and Fendt Dieselross



LIMITED EDITION **500**

Setra S8 45 015 3700

NEW





Mercedes-Benz Unimog 401 „Deutsche Bundespost“

LIMITED EDITION **1000**
45 052 7600



Unimog U411 Pritsche mit Hänger und Holzbeladung/
pick-up with trailer and wood load

LIMITED EDITION **500**
45 056 6700



Mercedes-Benz mit Tieflader/with low loader und/and Porsche Traktor

LIMITED EDITION **500**
45 012 8900



Mercedes-Benz O319
„Edelweiß Klassik 2017“

LIMITED EDITION **500**
45 057 4400





NEW



„Der kleine Lieferwagen-Monteur“ Mercedes-Benz L319 Piccolo
Montagekasten/construction kit

LIMITED EDITION **1000**
45 056 0400

Eine wirklich tolle Geschenkidee für alle Spielzeug- und Automobilfans - die Schuco Piccolo Montagekästen. Verpackt in einem schicken und nostalgischen Geschenkkarton lässt sich mit ein wenig Geschick in wenigen Minuten eines der massiven und kultigen Schuco-Piccolo-Modelle montieren. Da jeder der kleinen Montage-Kästen limitiert ist, kann aus dem Geschenk auch schnell ein richtiges Sammlerstück werden.



NEW



„Der kleine Sportwagen-Monteur“ Porsche 356 Coupé
Piccolo Montagekasten/construction kit

LIMITED EDITION **2222**
45 055 9800





„Der kleine Flügeltürer-Monteur“ Mercedes-Benz 300 SL
Piccolo Montagekasten/construction kit

LIMITED EDITION **2222**
45 055 9500

A really great gift idea for all toy and car enthusiasts - the Schuco Piccolo assembly boxes. Packed in a smart and nostalgic gift box, one of the solid and iconic Schuco Piccolo models can be assembled in just a few minutes with a little practice. Since each of the small assembly boxes is a limited edition, the gift can also quickly become a real collector's item.



NEW



LIMITED EDITION **2222**

„Der kleine Brezelkäfer-Monteur" VW Brezelkäfer Piccolo Montagekasten/construction kit — 45 055 9700



NEW



LIMITED EDITION **2222**

„Der kleine Unimog-Monteur" Mercedes-Benz Unimog 401 Piccolo Montagekasten/construction kit — 45 055 9600



Piccolo Geschenk-Set B mit/with Piccolo Ford FK 1000, VW Käfer, Barkas B1000, VW Käfer Cabrio — 45 018 5600



Um den Piccolo-Sammlern eine möglichst komplette Übersicht über sämtliche, in der Zeit von 1994 – 2018 produzierte Piccolos zu ermöglichen, wurde der Sammlerkatalog geschaffen. Der Katalog ist in einem festen Einband mit einem Mustang Piccolo in einer limitierten Auflage von 500 Stück erhältlich.

To give Piccolo collectors as complete an overview as possible of all Piccolos produced in the period 1994 – 2018, the collectors' catalogue has been produced. The catalogue is available in a hard cover with a Mustang Piccolo in a limited edition of 500.

NEW



LIMITED EDITION **500**

Set Piccolo-Sammlerkatalog 1994-2018 mit/with Mustang — 45 060 7400







NEW

Silver - Max

Studio Racer „Silver-Max“

45 098 7000

160mm 172g



My1st Schuco

Für viele Kinder wurde er zum wohlgehüteten Begleiter für ein ganzes Spiel-Leben - der Schuco Studio Rennwagen. Bereits im Jahre 1936 vorgestellt ist er mittlerweile zum wahren Spielzeug-Klassiker und zur Produkt-Ikone unserer Marke Schuco gereift. Mit der neu geschaffenen Produktlinie „my 1st Schuco“ möchte Schuco nun auch wieder hochwertige Spielautos für die kleinsten Kunden anbieten. Geeignet für Kinder ab dem 2. Lebensjahr wird das erste Modell der neuen Serie, der „Studio Racer“ aus hochwertigsten Kunststoffen gefertigt und entsprechend der Spielzeugrichtlinie EN71 hergestellt. „Designed in Germany“ werden die Studio Racer „Red - Enzo“, „Blue - Pierre“, „Green - Lewis“ und „Silver - Max“ sowohl kleine als auch große Kinder zu begeistern wissen.

For many children, he became a closely-guarded companion for a whole playing lifetime – the Schuco Studio Racing Car. Already introduced in 1936, it has now matured into a veritable toy classic and a product icon of our Schuco brand. With the newly created product line “My 1st Schuco”, Schuco now wants to offer high-quality toy cars once more for our smallest customers. Suitable for children aged 2 years and over, the first model of the new series, the “Studio Racer”, is made from the highest-quality plastics and manufactured in accordance with the EN71 toy safety standard. The Studio Racers “Red – Enzo”, “Blue – Pierre”, “Green – Lewis” and “Silver – Max” are “designed in Germany” and know how to enthral children of all ages.



NEW

Red - Enzo



Studio Racer „Red-Enzo“ 45 098 7100

160mm 172g



NEW

Blue - Pierre



Studio Racer „Blue-Pierre“ 45 098 7200

160mm 172g



NEW

Green - Lewis



Studio Racer „Green-Lewis“ 45 098 7300

160mm 172g

Die EDITION 1:43 stellt eine feste Größe im umfangreichen Schuco-Sortiment dar. Ob filigrane Außenspiegel, Antennen, Scheibenwischer oder Türgriffe, alles wird mit höchster Genauigkeit und bestmöglicher Qualität nachgezeichnet. So stellt jedes Modell der EDITION 1:43 eine einzigartige und hochwertige Nachbildung eines Klassikers der Automobilgeschichte dar.

EDITION 1:43 presents firm favourites in the most popular of all scales. SCHUCO´s attention to detail and quality is second to none, be it finely modelled wing mirrors, aerials, windscreen wipers or working door handles. Each EDITION 1:43 model is therefore a unique and high-quality replica of a classic vintage car.



Historische PKW · Historic cars

EDITION 1:43

METAL + PLASTIC PARTS

NEW



LIMITED EDITION **500**

BMW 503 mit/with Hardtop, schwarz/black* 45 021 8900

Um Mercedes-Benz auch im Bereich der großen Reise-Coupés und Luxus-Cabrios die Stirn bieten zu können, stellte BMW 1955 zusammen mit dem 507 Roadster auch die vollkommen neu entwickelte 503-Baureihe vor. Wie der 507, so wurde auch der 503 von Graf Goertz designt und erreichte mit seinem 3,2-Liter-8-Zylinder-Alu-Guss-Motor eine Spitzengeschwindigkeit von immerhin 190 km/h. Das Schuco-Modell in elegantem Schwarz mit rotem Interieur wird erstmalig mit dem seinerzeit optional lieferbaren Hardtop ausgeliefert.

To square up to Mercedes-Benz in the field of large GT coupés and luxury convertibles, in 1955, BMW presented, along with the 507 Roadster, the completely newly developed 503 range. Like the 507, the 503 was designed by Graf Goertz and, with its 3.2-litre, 8-cylinder, cast aluminium engine, achieved a top speed of 190 km/h (119 mph). The Schuco model in elegant black with red Interior is, for the first time, available with an optional hardtop.

NEW



LIMITED EDITION **750**

BMW Isetta mit Anhänger und Gepäck/with trailer and luggage „Auto-Porter", grün-beige/green beige 45 026 0400



Dem immer größer werdenden Drang nach Mobilität im Wirtschaftswunder-Deutschland der 50er-Jahre folgend, präsentierten die Bayerischen Motorenwerke 1955 das zweisitzige „MotoCoupé" BMW Isetta. Der durch seine rundliche Grundform auch als „Knutschkugel" bezeichnete, äußerst beliebte Kleinwagen aus München wurde von einem 12 PS starken Motorradmotor angetrieben. Während der gesamten Produktionszeit der Isetta, zwischen 1955 und 1962 wurden insgesamt 161.360 Isetten produziert.

To meet the ever-increasing thirst for mobility in the economic miracle of 1950s Germany, in 1955, the Bayerischen Motorenwerke presented the two-seater „MotoCoupé" BMW Isetta. Known as a „bubble car" because of its egg shape and bubble-like windows, the much-loved micro-car from Munich was powered by a 12 hp motor cycle engine. During the period of production, from 1955 to 1962, a total of 161,360 Isettas were produced.

METAL + PLASTIC PARTS





LIMITED EDITION **500**

BMW 507, elfenbein/ivory — 45 021 8400

NEW



LIMITED EDITION **500**

BMW 507 mit/with Hardtop, graublau-schwarz/grey-blue black* — 45 021 8500

Vorgestellt auf der IAA 1955 in Frankfurt, zählt der BMW 507 Roadster mittlerweile zu den automobilen Ikonen schlechthin. Designt von Albrecht Graf von Goertz und lediglich 254mal produziert war der 507 das BMW-Gegenstück zum Mercedes-Benz 300 SL Roadster. Berühmte 507-Kunden waren unter anderem der Schauspieler Alain Delon, Elvis Presley und die Ski-Legende Toni Sailer. Das Schuco-Modell verfügt über zahlreiche feine Details und wird erstmals mit dem neu entwickelten Hardtop ausgeliefert.

NEW



LIMITED EDITION **500**

BMW 507 mit/with Hardtop, rot-schwarz/red black* — 45 021 8600

Presented at the International Motor Show 1955, in Frankfurt, the BMW 507 Roadster is now one of the ultimate motoring icons. Designed by Albrecht Graf von Goertz and with a total production of only 254, the 507 was the BMW counterpart to the Mercedes-Benz 300 SL Roadster. Famous 507 customers included the actor Alain Delon, Elvis Presley and the ski legend, Toni Sailer. The Schuco model has numerous fine details and, for the first time, is supplied with the newly developed hardtop.

NEW



LIMITED EDITION **750**

Mercedes-Benz 170 V Limousine, rot-weiß/red white — 45 024 7000



Auf der Berliner Automobilausstellung 1936 vorgestellt, war der Mercedes-Benz 170 V von Anfang an ein für die Massenproduktion bestimmtes Automobil. So wurden auf dem Fahrgestell dieses Alleskönners auch Aufbauten für Kleintransporter und Pritschenwagen montiert.

Presented at the Berlin Motor Show in 1936, the Mercedes-Benz 170 V was, from the start, a vehicle intended for mass production. Thus it was that, on the chassis of this jack-of-all-trades, bodies for van and flat-bed truck were mounted.



LIMITED EDITION **500**

Mercedes-Benz 300 SL Roadster, schwarz/black — 45 024 9700

1957 als Nachfolger des legendären 300 SL Flügeltürers vorgestellt, wurde der Mercedes-Benz 300 SL Roadster in den Jahren 1957 bis 1963 in 1858 Exemplaren hergestellt. Ausgestattet mit einem 3 Liter-Reihen-Sechszylinder erreichte dieses wunderschöne Cabriolet, je nach Getriebeübersetzung, Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 260 Stundenkilometern und war so eines der schnellsten und faszinierendsten Automobile seiner Zeit.

NEW



LIMITED EDITION **750**

Mercedes-Benz 300 SL Roadster mit/with Hardtop, champagner-schwarz/black* — 45 025 8800

Presented in1957 as successor to the legendary 300 SL Gullwing, the Mercedes-Benz 300 SL Roadster was produced from 1957 to 1963 with a total run of 1858 cars. Equipped with a 3-litre, in-line six-cylinder engine and depending on the gearing, this breathtaking convertible could achieve top speeds as high as 260 km/h (163 mph), making it one of the fastest and most fascinating cars of its time.

METAL + PLASTIC PARTS



NEW



LIMITED EDITION **750**

Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer, beige*

45 026 0300



LIMITED EDITION **750**

Mercedes-Benz 300 SL Coupé, mittelblau/mid blue

45 024 9600



Er ist der deutsche Traumsportwagen der Wirtschaftswunderzeit schlechthin - der auch als „Flügeltürer" bekannte Mercedes-Benz 300 SL. Ursprünglich ausschließlich als Rennsportwagen für Rennstrecken wie Le Mans oder die Targa Florio geplant, wurde die Straßenvariante des 300 SL sehr schnell zum Traumwagen vieler Automobilenthusiasten.

It is the ultimate German dream car of the economic miracle years - the Mercedes-Benz 300 SL, also known as the Gullwing. Originally planned purely as a racing sports car for circuits like Le Mans or the Targa Florio, the road version of the 300 SL very quickly became the dream car of many motoring enthusiasts.

Er war für viele Jugendliche einer der Traumsportwagen der späten 60er- und frühen 70er-Jahre. Der von 1968 bis 1973 in genau 103.463 Exemplaren produzierte Opel GT. Von vielen Automobilenthusiasten wegen seines ähnlichen Designs zur Chevrolet Corvette auch liebevoll als „Baby Corvette" bezeichnete kleine Sportwagen war sowohl als GT 1100 mit 60 PS und 155 km/h Höchstgeschwindigkeit als auch als GT 1900 mit 90 PS und 185 km/h Höchstgeschwindigkeit, erhältlich. Sein sogenanntes „Coke-Bottle-Design" zusammen mit den charakteristischen Klappscheinwerfern verliehen dem Opel GT ein unverwechselbares Image und machen ihn heutzutage zum gesuchten Klassiker.

For many young people it was the dream sports car of the late 60's and early 70's. The Opel GT, of which 103,463 were manufactured between 1968 and 1973. This small sports car, which was affectionately known as the "Baby Corvette" by many car enthusiasts because of its similar design to the Chevrolet Corvette, was available as the GT 1100 with 60 BHP and a top speed of 155 km/h and also as the GT 1900 with 90 BHP and a top speed of 185 km/h. Its so-called "Coke Bottle design" together with the characteristic pop-up headlights gave the Opel GT an unmistakeable image, and it is now a sought-after classic.



LIMITED EDITION **500**

Opel GT, orange

45 025 6700

NEW



LIMITED EDITION **750**

Porsche 356 A Cabriolet „Reisezeit", meißenblau/blue

45 025 8400

NEW



LIMITED EDITION **750**

Porsche 356 A Coupé, Steingrau/grey

45 026 0200

Während seiner gesamten Bauzeit, zwischen 1948 und 1965, wurden vom ersten Porsche Seriensportwagen, dem Porsche 356, mehr als 76.000 Exemplare hergestellt. Mit dem 356er begründete Porsche seinen Ruf als Hersteller qualitativ hochwertiger, eleganter und hocheffizienter Sportwagen. Heute gehört der Porsche 356 zu den gesuchten Sportwagenklassikern und begeistert sowohl als Modell als auch im Original durch sein zeitlos schönes Design.

Throughout the production period, between 1948 and 1965, more than 76,000 of the first production Porsche sports car, the Porsche 356, were manufactured. With the 356, Porsche established its reputation as a producer of high-quality, elegant and highly efficient sports cars. The Porsche 356 is now one of the sought-after, sports car classics and, whether as a model or the original, is an inspiration with its timeless, attractive design.

METAL + PLASTIC PARTS





LIMITED EDITION **1000**

Porsche 911 S, sepiabraun/sepia brown 45 036 7600

NEW



LIMITED EDITION **750**

Porsche 911 S „Skiurlaub", bahiarot/red 45 025 8700



In seiner „Urform" Anfang der sechziger Jahre vom ältesten Sohn Ferry Porsche, Ferdinand Alexander Porsche, genannt „Buzzi", entworfen wurde der 911er im Jahre 1963 als Nachfolger des legendären Porsche 356, einem begeisterten Publikum vorgestellt. Als erster Serien-Porsche erhielt der 911 einen vollkommen neu entwickelten, luftgekühlten 6-Zylinder-Boxermotor. Im Laufe der Jahre immer weiter verbessert und fortentwickelt entspricht das hochwertige und fein detaillierte Schuco-Metallmodell im Maßstab 1:43 einem 911 S Coupé des Baujahres 1971.

Called „Buzzi" in its original form, at the beginning of the 60s, by Ferdinand Alexander Porsche, the eldest son of Ferry Porsche, the 911 was designed in 1963 and presented to an enthusiastic public as successor to the legendary Porsche 356. As the first mass-production Porsche, the 911 was given a completely newly developed, air-cooled, 6-cylinder, boxer engine. Continually improved and further developed over the years, the high-quality and finely detailed Schuco metal model to a scale of 1:43 represents a 911 S coupé of the year 1971.

Im Jahre 1973 war er Deutschlands schnellster serienmäßiger Sportwagen - der Porsche Carrera RS 2.7. Besonderes Aufsehen erregte der Carrera aufgrund seines erstmalig in der Serienproduktion verwendeten Heckspoilers, dem später liebevoll genannten „Entenbürzel". Ursprünglich nur in einer Auflage von 500 Stück geplant, wurden bis Ende 1973 insgesamt 1580 Exemplare dieses lediglich 975 kg schweren und 210 PS starken Sportwagenklassikers gebaut.

In 1973, it was Germany's fastest mass-produced sports car - the Porsche Carrera RS 2.7. The Carrera attracted particular attention with its rear spoiler, the first to be used in mass production, which came to be known as the „ducktail". Originally planned in an edition of only 500, by the end of 1973, a total of 1580 were built of this classic sports car weighing only 975 kg and packing 210 hp.

NEW



LIMITED EDITION **500**

Porsche Carrera 2.7 RS, schwarz/black 45 035 4900

NEW



LIMITED EDITION **750**

VW Käfer Ovali „Picknick", grau-beige/grey beige 45 025 8500

Was gab es schöneres, als am lange ersehnten Sonntag zusammen mit der Familie und dem Familien-VW-Käfer aufs Land zu fahren und ein leckeres Picknick zu genießen. Heutzutage erlebt das „Picknicken" eine wahre Renaissance und so ist der Schuco Ovali-Käfer mit seiner Picknick-Ausstattung sowohl eine tolle Geschenkidee, als auch ein schöner Eye-Catcher für die Modell-Sammlung.

What could be better than to take the family and the family VW beetle for a drive into the country and enjoy a delicious picnic. Today, picnicking is seeing a real renaissance, making the Schuco Ovali beetle, with its picnic equipment, a great idea for a gift that is also a proper eye-catcher for the model collection.

Märklin MH Händler Initiative

NEW



VW Brezelkäfer „Reisezeit", blau/blue 45 027 0800

Zusammen mit einem Westfalia-Anhänger vom Typ „Wolfsburg" stellte dieser VW Käfer Ovali in den frühen 50er-Jahren des letzten Jahrhunderts das fast perfekte Fahrzeuggespann für die sommerliche Urlaubsreise in den sonnigen Süden dar. Sowohl der Käfer Ovali als auch der kleine Westfalia-Hänger verfügen über zahlreiche, liebevolle Details und stellen auch ein Stück Wirtschaftswunderzeit dar.

In the early 50s of the last century, together with a Westfalia trailer of the „Wolfsburg" type, this VW „Beetle Ovali" represented the almost ideal combination for summer holiday journeys to the sunny south. Both the Beetle Ovali" and the little Westfalia trailer have numerous affectionate details and represent yet another side of the times of the economic miracle.

NEW



LIMITED EDITION **750**

VW Käfer Ovali mit Hänger Westfalia/with trailer Westfalia, türkis/turquoise 45 026 9900



Ab Herbst 1992 wurde der VW Käfer 1600i der hiesigen Käferfangemeinde über verschiedene Vertriebskanäle wie Baumärkte, Supermarktketten oder auch dem ein oder anderen kleineren Direktimporteur angeboten. Der zu diesem Zeitpunkt nur noch in Mexiko produzierte VW Käfer verfügte im 1600i erstmalig über eine Alarmanlage, wartungsfreie Ventile, Einspritzanlage, und einen Katalysator. Der 46 PS starke und 1600 cm³ große Boxermotor verhalf dem 1600i zu, für Käfer-Verhältnisse, recht ordentlichen Fahrleistungen.

From the autumn of 1992 onwards, the VW Beetle 1600i was available to the domestic beetle fan community via various sales channels such as DIY stores, supermarket chains and also the occasional small direct importer. The VW Beetle, which was only manufactured in Mexico at the time, had an alarm system, maintenance-free valves, an injection system and a catalytic converter for the first time. The 46 BHP and 1600 ccm Boxer engine helped the 1600i to achieve respectable driving performance by Beetle standards.



LIMITED EDITION **750**

VW Käfer 1600i „Summer", lemongelb/lemon yellow 45 038 9200



VW Käfer Open Air „Blumen-Dekor", weiß/white 45 038 9600

Mit einem blumigen Dekor versehen, erinnert der Open Air VW Käfer an die flippigen 70er-Jahre, an Flower Power und herrliche Sommertage.



VW Käfer Open Air „Blumen-Dekor", grün/green 45 038 9500

The flowery design pattern of the Open Air VW Beetle evokes memories of the swinging Sixties and Seventies, Flower Power and long hot summer days.

Im Jahr 1951 startete Hans Glas mit der Produktion des Goggo-Motorrollers, der für einige Zeit Deutschlands bestverkaufter Motorroller war. Ermutigt durch diesen wirtschaftlichen Erfolg folgte im Jahre 1955 das Goggomobil T250 und somit der lukrative Einstieg in den seinerzeit stark wachsenden Kleinwagenmarkt. Nachdem die Deutsche Bundespost in den frühen 50er-Jahren Ausschau nach einem kostengünstigen Klein-Lieferwagen als sinnvolle Ergänzung zum VW Transporter hielt, entwickelten die Glas-Werke in Dingolfing den TL 250, einen kleinen und äußerst wendigen Kleinsttransporter. Heute sind sowohl die Goggo Limousine als auch der Kleintransporter gesuchte Sammlerstücke und fester Bestandteil der Oldtimerszene.

Hans Glas started production of the Goggo motor scooter in 1951, and it was Germany's best selling scooter for quite some time. Encouraged by this financial success, the Goggomobil T250 followed in 1955, and therefore the lucrative entry into the small vehicle market, which was growing rapidly at the time. When the Deutsch Bundespost (German Post Office) was looking for a low-cost small delivery vehicle as a useful addition to the VW Transporter in the early 50's, the Glas factory in Dingolfing developed the TL 250, a small and extremely agile small transporter. Today, both the Goggo Limousine and the small transporter are sought-after collector's items and an integral part of the old-timer scene.



LIMITED EDITION **500**

Set „Goggomobil" Goggo Limousine und/and Goggo Kleintransporter/box van 45 034 7500

METAL + PLASTIC PARTS

Im Frühjahr 2015 auf dem Genfer Automobil-Salon vorgestellt, stellt der Porsche Cayman GT4 die Speerspitze der intern 981c genannten Cayman Baureihe dar. Sein 3,8 Liter-Sechszylinder-Motor gibt 385 PS an die Hinterachse ab und verleiht diesem Mittelmotorsportwagen Fahrleistungen die schon sehr nahe an die Performance eines Porsche 911 GT3 heranreichen.

In early 2015, at the Geneva Salon de l'Auto, the Porsche Cayman GT4 was presented as the spearhead of the Cayman range, known internally as 981c. Its 3.8-litre, six-cylinder engine delivers 385 hp to the rear axle and gives this mid-engined sports car a driving performance that comes very close to that of a Porsche 911 GT3.



Porsche Cayman GT4, schwarz/black — LIMITED EDITION **500** — 45 075 8900

Motorräder · Motorbikes



3er-Set Schwalbe, Zündapp Bella, PX* — 45 038 0000

Eine tolle Ergänzung zu jeder Modellfahrzeugsammlung im Maßstab 1:43! Das Schuco-Roller-3er-Set bestehend aus einer Zündapp Bella und den beiden vollkommen neu entwickelten Zweirad-Klassikern Schwalbe KR51 und Vespa PX. Wie ihre beiden berühmten Vorbildfahrzeuge, verfügen die beiden Miniaturen der Schwalbe KR51 und der Vespa PX auch als Modell im Sammlermaßstab 1:43 über einen stabilen Fahrzeugrahmen aus Metall, eine richtige Gummibereifung und einen klappbaren Fahrzeugständer.

A great addition to any model car collection to a scale of 1:43! The Schuco set of 3 motor scooters, consisting of a Zündapp Bella and the two completely newly developed two-wheel classics, the Schwalbe KR51 and Vespa PX. Like their two famous originals, the two miniatures of the Schwalbe KR51 and the Vespa PX, even as models to the collector scale of 1:43, have a stable frame in metal, real rubber tyres and folding stands.



War der VW T1 für Westdeutschland der erfolgreichste Kleintransporter der 1950er und 1960er-Jahre, so stellte dies ab dem Jahre 1961 der Barkas B1000 für die Deutsche Demokratische Republik dar. Der als „Schnelltransporter" angekündigte Barkas B1000 wurde in den Jahren 1961–1990 im VEB Barkas-Werke in Karl-Marx-Stadt, dem heutigen Chemnitz hergestellt. Als offener Pritschenwagen erscheint er nun im Maßstab 1:43 als Fahrzeug des „Schwalbe-Kundendienstes" mit einer Schwalbe KR51 als flottes Ladegut.

If the VW T1 was the most successful small transporter of the 1950s and 1960s in West Germany, this position was held in the German Democratic Republic from 1961 by the Barkas B1000. Announced as a „Schnelltransporter" (quick transporter), the Barkas B1000 was produced in the period 1961–1990 in the VEB Barkas-Werke in Karl-Marx-Stadt, now Chemnitz. As an open, flat-bed truck, it now appears to a scale of 1:43 as a „Schwalbe Customer Service" vehicle with a Schwalbe KR51 as its dashing load.

NEW



Barkas B1000 Pritschenwagen/pick-up „Schwalbe-Kundendienst" 45 036 7200



LIMITED EDITION **1000**

Ford FK 1000 Pritsche mit NSU-Max/pick-up with NSU-Max „NSU-Service" 45 032 8700

Aufgrund der großen Nachfrage nach Kleintransportern und des großen Erfolges des Volkswagen T1 Transporters begann man auch bei den Ford-Werken in Köln-Niehl mit der Entwicklung einer eigenen Ford-Kleintransporter-Baureihe. Im Jahre 1953 vorgestellt wurde der Ford FK 1000, später auch Ford Taunus Transit genannt, bis ins Jahr 1966 produziert. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 95 km/h war der FK1000 erheblich schneller als seine Konkurrenten VW T1 (75 km/h) und Tempo Matador (80 km/h) was ihm seinerzeit den Spitznamen „Renntransporter" einbrachte.

Because of the considerable demand for small transporters and the major success of the Volkswagen T1 transporter, in-house development of a range of Ford small transporters also started at the Ford factories in Cologne-Niehl. The Ford FK 1000, which was later known as the Ford Taunus Transit, was introduced in 1953 and was manufactured until 1966. With a top speed of 95 km/h, the FK1000 was considerably faster than its competitors the VW T1 (75 km/h) and the Tempo Matador (80 km/h), which led to its nickname of "Racing Transporter" at the time.

Nachdem sich Daimler-Benz nach dem Krieg wieder mit mittleren und schweren Lastkraftwagen auf dem seinerzeit boomenden Nutzfahrzeugmarkt etabliert hatte, stellte man bei Daimler Überlegungen an, sich im stark wachsenden Transporter-Segment zu betätigen. Ergebnis dieser Bemühungen war der 1955 auf der IAA vorgestellte Mercedes-Benz L319. Bis 1967 wurden ca. 120.000 Exemplare des L319 in den verschiedensten Aufbauvarianten hergestellt. Unter anderem auch Werbefahrzeuge, deren Ladefläche als rollendes Schaufenster verwendet werden konnte.

Once Daimler-Benz had re-established itself in the booming medium and heavy truck market that followed the War, Daimler considered becoming active in the fast-growing transporter segment. The result of their efforts was the Mercedes-Benz L319, presented in 1955 at the IAA. Up to 1967, about 120,000 L319s were produced in a wide variety of variants. These included promotion vehicles, the load surface of which could be used as a mobile display window.



LIMITED EDITION **1000**

Mercedes-Benz L319 Werbewagen/promotion car „Schuco Micro Racer" 45 033 5400
mit/with Piccolo VW Käfer

NEW





LIMITED EDITION **500**

Mercedes-Benz L319 Werbewagen/promotion car „NSU-Max" 45 029 1800
mit/with NSU-Max

METAL + PLASTIC PARTS

NEW



LIMITED EDITION **750**

VW T1b Doppelkabine/twin cabin mit Hänger und/with trailer and Ovali Käfer „53-Racing“, beige 45 037 4200

Ein tolles Modellgespann das Farbe in jede Modellsammlung bringt - der VW T1b Pritschenwagen mit Doppelkabine, Autoanhänger und als Ladegut einen Ovali-Käfer in typischer Rallye-Aufmachung mit der schon legendären Startnummer „53“. Beide Modelle verfügen über die typischen rot-weiß-blauen Rennstreifen amerikanischer Rennteams und werden in einer hochwertigen Klarsichtvitrine ausgeliefert.

A great set that brings colour into every model collection - the VW T1b flat-bed truck with double cab, car trailer and, as load, an Ovali Beetle in typical rally livery with the already legendary start number „53“. Both models have the typical red, white and blue racing stripes of American race teams and are dispatched in a high-quality, transparent display box.



LIMITED EDITION **1000**

VW T1b Samba, rot-beige/red beige 45 037 4300

Da bereits im frühen Stadium des deutschen Wirtschaftswunders die Nachfrage nach günstigen und vielseitig einsetzbaren Transportfahrzeugen sprunghaft angestiegen war, begann man bei Volkswagen im Jahr 1950 mit der Produktion des sogenannten VW Typ2. Der von seinen zahlreichen Fans mittlerweile, liebevoll „VW Bulli“ bezeichnete Alleskönner entwickelte sich zum herausragenden Lastesel des wirtschaftlichen Aufschwungs im Deutschland der 1950er-Jahre.

Since there was a sharp rise in the demand for flexible, multi-use transport vehicles in the early stages of the German economic miracle, Volkswagen started production of the VW Type 2 in 1950. This all-rounder, which was affectionately known as the „VW Bulli“ by its many fans, developed into the outstanding workhorse of the economic upturn in the Germany of the 1950s.



LIMITED EDITION **750**

VW T1c Kastenwagen „Kleinschnittger“ mit Autoanhänger und Kleinschnittger/ with trailer and Kleinschnittger 45 037 4100



LIMITED EDITION **1000**

VW T1c Pritsche mit Hänger und Allgaier Traktor/pick-up with trailer and Allgaier tractor 45 037 4000

METAL + PLASTIC PARTS



Der Samba, der Kastenwagen, der Pritschenwagen und die Doppelkabine waren war die wohl populärsten Aufbauvarianten des T1 und sind im 4er-Set „VW T1b“ in einer hochwertigen Vitrine verpackt und als Set auf 750 Exemplare limitiert.

The Samba, the flat bed truck, the box-type van and the double cab were probably the most popular superstructure variants of the T1, and are limited to 750 sets of 4 "VW T1b" packed in a high-quality display case.









LIMITED EDITION **750**

Set „VW T1b“ VW T1b Samba, Kastenwagen/box van, Doppelkabine/twin cabin und/and Pritsche/pick-up — 45 036 8900





VW T2a Bus L Luxus „AEG Lavamat“, rot/red — 45 033 4300



LIMITED EDITION **1000**

VW T2a „Kreidler-Service“ Kastenwagen/box van, mit Motorradanhänger und/with bike trailer and Kreidler Florett — 45 033 4000

Da der VW T1 Transporter nach 17-jähriger Produktionszeit in die Jahre gekommen war und sich immer mehr Mitbewerber ihren Anteil am lukrativen Markt für Kleintransporter sichern wollten, stellte Volkswagen im August 1967 die zweite Generation des VW Transporters, den T2 vor. Der T2 war gegenüber seinem Vorgänger, dem T1 „Bulli“ eine komplette und konsequente Neuentwicklung. Mit dem neu entwickelten 1,6 Liter-Motor mit kraftvollen 47 PS, der überarbeiteten Einzelradaufhängung und einer aufwändigen Schräglenker-Doppelgelenkachse verfügte der T2 über ein außerordentlich gutmütiges Fahrverhalten, welches mit dem Fahrverhalten zeitgenössischer PKW's ohne weiteres mithalten konnte. Mit seinem „neuen Gesicht“ mit durchgehender Windschutzscheibe konnte der Volkswagen T2 nahtlos an die im Jahre 1950 begonnene Erfolgsgeschichte des VW Transporters anschließen.

Since the VW T1 Transporter was getting rather long in the tooth after 17 years in production, and increasing numbers of competitors were trying to secure a place in the lucrative small transporter market, in August 1967 Volkswagen introduced the second generation of the VW Transporter, the T2. Compared to its predecessor the T1, the T2 was a complete and consistent new development. With the newly developed 1.6 litre engine with a powerful 47 BHP, revised independent wheel suspension and a complicated semi-trailing arm double steering axle, the T2 had extraordinarily good handling, which was able to match the handling of contemporary cars without problems. With its „new face“ with a continuous windscreen, the Volkswagen T2 was able to seamlessly continue the VW Transporter success story that began in 1950.

METAL + PLASTIC PARTS



LIMITED EDITION **750**

VW T2a Westfalia-Pritsche mit Hänger und Fendt Dieselross with trailer and Fendt Dieselross "Fendt-Service" 45 033 4200

Im Jahre 1950 erschien das erste komplett neu entwickelte Nutzfahrzeug der Firma Hanomag nach dem zweiten Weltkrieg - der Hanomag L28. Dem seinerzeitigen Design-Trend im LKW-Bau entsprechend, war der Hanomag L28 als sogenannter „Langhauber" konzipiert und war so seinen späteren Konkurrenzfahrzeugen Opel Blitz und Borgward B 1500 bezüglich des Designs um einige Jahre voraus. Produziert wurde der L28 in den Jahren 1950 bis 1960. Die häufigste Aufbauvariante war, der unserem Schuco-Modell zugrundeliegende Pritschenwagen und der geschlossene Kastenwagen.

The first completely newly developed commercial vehicle from Hanomag after the Second World War appeared in 1950 - the Hanomag L28. In accordance with the design trend in truck construction at the time, the Hanomag L28 was designed as a so-called "Long bonnet" vehicle, and was therefore several years ahead of its subsequent competitor vehicles the Opel Blitz and the Borgwand B 1500 with regard to the design. The L28 was produced from 1950 to 1960. The most common superstructure variant was the pick-up on which our Schuco model is based, and the closed box-type van.



Hanomag L28 Pritsche mit Goggomobil/pick-up with Goggomobil „Goggomobil-Service" 45 029 3800





LIMITED EDITION **500**

Hanomag L28 „Kreidler" mit Kreidler Florett und Fahrerfigur/with Kreidler Florett and driver 45 029 2900





LIMITED EDITION **500**

Hanomag L28 „HOREX" mit Horex Regina und Fahrerfigur/ with Horex Regina and driver 45 029 3900

Auf dem Fahrgestell des Mercedes-Benz Personenwagens „Typ Stuttgart“ basierend wurde der Lieferwagen L 1000 Express im Jahre 1929 der Öffentlichkeit vorgestellt. Ein 50 PS starker Sechszylindermotor ermöglichte dem L 1000 eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h. Aufgrund seiner außerordentlichen Zuverlässigkeit und seiner Robustheit wurde das Fahrzeug auch in größerem Umfang von der Deutschen Reichspost beschafft. Mit einer Nutzlast von 1000 Kilogramm und den mit einem großflächigen Kastenaufbau verbundenen Werbeflächen wurde der Mercedes-Benz L 1000 in den 30er- und 40er-Jahren von vielen Firmen als Transportfahrzeug und rollender Werbeträger eingesetzt.

The L 1000 Express delivery vehicle was introduced to the public in 1929 on the basis of the chassis of the Mercedes-Benz „Stuttgart Type“ passenger vehicle. A 50 BHP six-cylinder engine gave the L 1000 a top speed of 65 km/h. Because of its extraordinary reliability and its robustness, large quantities of the vehicle were also purchased by the German Reichspost. With a payload of 1000 kilograms and the advertising area associated with the large-area box-type superstructure, the Mercedes-Benz L 1000 was used by many companies as a transport vehicle and advertisement on wheels in the 1930s and 1940s.



LIMITED EDITION **1000**

Mercedes-Benz L1000 Express „Märklin“ 45 029 2800



Bereits seit über 15 Jahren ist das alljährliche Schuco Weihnachtsmodell im Maßstab 1:43 fester Bestandteil der Schuco-Herbst-Winter-Neuheiten. Seinen wuchtigen Mercedes-Benz Lo 2750 Pritschenwagen hat der Weihnachtsmann in diesem Jahr mit einer naturgetreuen Nachbildung eines Schuco-Tricky-Bären und vielen bunten Geschenken beladen. Das Modell ist auf 750 Stück limitiert und wird sicherlich schnell Einzug in viele Sammlervitrinen halten.

The annual Schuco Christmas model to a scale of 1:43 has now been a fixed part of the Schuco Autumn-Winter introductions. This year, Santa has loaded his massive Mercedes-Benz Lo 2750 platform truck with a true-to-life replica of a Schuco Tricky Bear and many colourful presents. The model is limited to a run of 750 and is sure to find its place in many collectors‘ displays.

LIMITED EDITION **750**

Mercedes-Benz Lo 2750 „Weihnachten 2018“ 45 031 0400

Der Mercedes-Benz Lo2750 war in den 30-Jahren die mittelschwere Baureihe im Mercedes-Benz LKW-Programm. Nachdem sich Mercedes-Benz ab 1934 mit den neu geschaffenen Silberpfeilen am Grand-Prix-Sport beteiligte, benötigte man Transportfahrzeuge und auch Werkstattwagen mit denen man relativ problemlos die europäischen Rennstrecken wie Monza, Donington Park, Monaco oder den Nürburgring erreichen konnte. Im typischen Blau der Mercedes-Benz-Rennabteilung lackiert betrieb das Werk eine ganze LKW-Flotte welche von Rennen zu Rennen tourte. Neben Pritschenwagen, die unter ihren hellen Planen gut versteckt die Mercedes-Benz-Silberpfeile der Typen W25, W125, W154 und W165 transportierten, verfügte die Rennabteilung auch über zwei Werkstattwägen in denen an der Rennstrecke notwendige Reparaturen und technische Arbeiten durchgeführt werden konnten. Mittlerweile sind die verschiedenen Renntransporter der Mercedes-Benz Rennabteilung fester Bestandteil der Motorsportgeschichte und Schuco widmet den beiden Vertretern der 30er- Jahre hochwertige und aufwändig detaillierte Sammler-Miniaturen im Maßstab 1:43.

In the 1930s, the Mercedes-Benz Lo2750 was the medium-weight series in the Mercedes-Benz truck range. After Mercedes-Benz started, in 1934, to compete in grand-prix racing with its newly designed Silver Arrows, transport vehicles and workshop trucks were needed to make it relatively easy to reach the European race circuits like Monza, Donington Park, Monaco or the Nürburgring. Painted in the typical blue of the Mercedes-Benz Racing Department, the factory operated a whole fleet of lorries that toured from race to race. As well as flat-bed trucks transporting the Mercedes-Benz Silver Arrows types W25, W125, W154 and W165, well hidden under their pale coloured tarpaulins, the Racing Department had two workshop trucks in which any repairs and technical work required at the track could be carried out. The various racing transporters of the Mercedes-Benz Racing Department have now become an abiding part of motor racing history and Schuco dedicates high-quality and painstakingly detailed models to a scale of 1:43 to the two representatives of the 1930s.

NEW



LIMITED EDITION **750**

Mercedes-Benz Lo 2750 „Rennabteilung-Spezialwerkstätte“* 45 031 0600

NEW



LIMITED EDITION **750**

Mercedes-Benz Lo 2750 „Rennabteilung-Transportwagen“* 45 031 0500

METAL + PLASTIC PARTS



Benannt nach dem höchsten Gebirge der ehemaligen Tschechoslowakei, der hohen Tatra, werden in Kopivnice seit 1920 Fahrzeuge unter dem Markennamen „TATRA" hergestellt. Seit jeher einer der technisch kreativsten Hersteller von Personenkraftwagen und Nutzfahrtzeugen wurde TATRA nach dem zweiten Weltkrieg verstaatlicht und man konzentrierte sich mehr und mehr auf den Bau von Lastkraftwagen. So wurde ab dem Jahr 1961 auch der LKW Tatra 138 gebaut. Der 10-tonner mit seiner charakteristischen Rundhaube verfügte über einen 11.762 cm3 großen, luftgekühlten Dieselmotor mit einer Leistung von 180 PS. Typisch für das sogenannte „Tatra-Konzept" war auch sein Zentralrohrrahmen und der Allradantrieb. Der Tatra 138 wurde bis 1972 in über 48.000 Exemplaren produziert und in über 40 Länder exportiert.

LIMITED EDITION **500**

TATRA T138 Pritsche-Plane/pick-up with tarpaulin 45 037 5000

Named after the highest mountain range of former Czechoslovakia, the High Tatra, cars have been produced in Koprivnice since 1920 under the „TATRA" brand name. Ever one of the most technically creative producers of private cars and utility vehicles, TATRA was nationalised after the Second World War and concentrated more and more on building lorries. From 1961, production included the Tatra 138. This 10-tonne truck, with its characteristically rounded bonnet, had an 11,762 cc, air-cooled diesel engine with a power output of 180 hp. Typical of the so-called „Tatra Concept" were also its tubular backbone frame and the all-wheel drive. Up to 1972, over 48,000 Tatra 138s were produced and exported to over 40 countries.

NEW



LIMITED EDITION **750**

TATRA T138 Muldenkipper, türkis blau/turquoise blue 45 037 5500

Vier Jahre nach Kriegsende, im Jahre 1949, präsentierte Daimler-Benz mit dem Mercedes-Benz O3500 die erste Bus-Neukonstruktion nach dem Krieg. Er war ein typischer Haubenbus den die Kunden sowohl als Stadt-, Überland- und Reisebus erwerben konnten. Der steigenden Nachfrage nach höheren Fahrgastkapazitäten kam man in Stuttgart dann ab dem Jahr 1950 mit dem Langhaubermodell Typ O 6600 nach. Wie der O 3500 so teilte sich auch der O 6600 große Teile der Technik und die Grundkonstruktion mit den vergleichbar großen Lastwagen-Baureihen, bei Daimler-Benz war dies der L 6600. Von 1950 bis 1955 produziert, war der O 6600 fester Bestandteil des Straßenbildes im Deutschland der Wirtschaftswunderzeit und ermöglichte vielen Deutschen die so lange und heiß ersehnte erste Reise in den sonnigen Süden.

Four years after the end of the war, in 1949 Daimler-Benz presented the first new post-war bus construction in the form of the Mercedes-Benz O3500. It was a typical conventional bus, which customers could purchase as an urban, overland or travel bus. The increasing demand for more passenger capacity was then fulfilled from 1950 onwards in Stuttgart with the long bonnet model type O 6600. Like the O 3500, the O 6600 shares a large proportion of the technology and the basic construction with the comparatively large commercial vehicle model series, which was the L 6600 in the case of Daimler-Benz. Manufactured from 1950 to 1955, the O 6600 was an integral element on the roads in the Germany of the economic miracle period, and made it possible for many Germans to make the long and much longed-for trip to the sunny south.





LIMITED EDITION **750**

Mercedes-Benz O6600 „Reiseliebling" 45 027 4900

1955 auf der IAA in Frankfurt als sogenannter „Schnell-Lastwagen“ von Daimler-Benz AG vorgestellt, wurden von der Mercedes-Benz-Baureihe L319 bis zu ihrer Produktionseinstellung im Jahre 1967 über 140.000 Exemplare hergestellt. Neben dem Kastenwagen, dem Pritschenwagen und der Tiefpritsche wurde auch der Kleinbus O319 angeboten. Ausgestattet mit einer Dachrandverglasung und 10 bis 18 Sitzplätzen entwickelte sich der Mercedes-Benz O319 auch aufgrund seines deutlich größeren Platzangebots sehr schnell zu einem ernstzunehmenden Konkurrenten für den Volkswagen T1 Bus und den T1 Samba.

Introduced in 1955 at the IAA in Frankfurt as a so-called “fast heavy goods vehicle” by Daimler-Benz AG, 140,000 of the Mercedes-Benz L319 model series were manufactured until production ceased in 1967. As well as the box-type van, the pick-up and the deep pick-up, the O319 small bus was also available. Equipped with roof edge glazing and 10 to 18 seats, the Mercedes-Benz O319 quickly became a serious competitor for the Volkswagen T1 Bus and the T1 Samba because of the significantly greater amount of room that it provided.



LIMITED EDITION **750**

Mercedes-Benz O319, beige-grün/beige green — 45 029 1700



LIMITED EDITION **750**

Deutz D40 L — 45 033 5600

Der von 1957 bis 1963 in den Deutz-Werken in Köln-Deutz entwickelte und hergestellte Traktor Deutz D40 wurde während seiner gesamten Produktionszeit in knapp 35.500 Exemplaren produziert. Der D40 war der erste Deutz-Schlepper mit einem neu entwickelten und besonders wirtschaftlichen Dreizylindermotor. Der in rahmenloser Blockbauweise produzierte D40 gehörte der Deutz D-Baureihe an und verfügte über eine Leistung von 35 PS aus einem Hubraum von 2550 cm³.

Just 35,500 examples of the Deutz D40 tractor, which was developed and manufactured in the Deutz factories in Cologne-Deutz, were produced during its entire production period between 1957 and 1963. The D40 was the first Deutz tractor with a newly developed and extremely economical three-cylinder engine. The D40, which was produced using a frameless block construction method, belonged to the Deutz D model series, and had output of 35 BHP with a capacity of 2550 ccm.

Einer der populärsten deutschen Hersteller von Traktoren für kleinere landwirtschaftliche Betriebe waren die Gebrüder Eicher. Als absolute Weltneuheit präsentierten sie im Jahre 1948 den ersten Traktor mit luftgekühltem und somit im alltäglichen Gebrauch weitaus einfacher zu handhabendem Dieselmotor - den Eicher ED 16. Das äußerst fein detaillierte Schuco-Modell entspricht dem Eicher ED16 II der ab 1953 hergestellt wurde und sich vom ED I unter anderem durch eine höhere Motorleistung und sein 5-Gang-Getriebe unterschied.

One of the most popular producers of tractors for smaller farming businesses was Gebrüder Eicher (Eicher Brothers). In 1948, they presented the first tractor in the world to be equipped with an air-cooled diesel engine, making it very much simpler to deal with in every-day use - the Eicher ED 16. The extremely fine detail of the Schuco model depicts the Eicher ED16 II, which started production in 1953. Improvements over the ED I include higher engine power and a 5-speed gearbox.



NEW

LIMITED EDITION **750**

Fendt F20G Dieselross mit Mähbalken/with cuttor bar — 45 026 2900



NEW

LIMITED EDITION **750**

Eicher ED 16 mit Mähbalken/with cuttor bar — 45 027 3700

Bereits im Jahr 1930 stellte die Firma Fendt ihr erstes Traktormodell, den Fendt Dieselross F9 vor. Der Name Dieselross bezog sich auf die seinerzeit üblichen Arbeitsrösser in den landwirtschaftlichen Betrieben die nach und nach von den dieselbetriebenen Traktoren abgelöst wurden. Der unserem Schuco-Modell zugrundeliegende Fendt Dieselross F20G stellte ab 1951 die Fendt-Mittelklasse dar. Er wurde bis 1957 in über 6300 Exemplaren gebaut und verfügte über einen stehenden 1-Zylinder 4-Takt-Motor mit 1,5 Liter Hubraum dessen Leistung von 20 PS über ein 8-Gang-Getriebe an die Hinterachse übertragen wurde. Geschwindigkeiten von 0,8 bis 20 km/h waren so möglich.

As early as 1930, Fendt presented its first tractor model, the Fendt Dieselross F9. The name Dieselross related to the workhorses still widely used at the time in farming but bit-by-bit being displaced by diesel-powered tractors. The Fendt Dieselross F20G on which our Schuco model is based was Fendt's mid-range model from 1951. Over 6,300 were built up to 1957 and had an upright, single-cylinder, 4-stroke engine with a displacement of 1.5 litres, delivering 20 hp through an 8-speed gearbox to the rear axle. This permitted speeds from 0.8 to 20 km/h (0.5 - 12.5 mph).

METAL + PLASTIC PARTS

Der erste Fendt Geräteträger wurde im Jahr 1953 vorgestellt und ging 1957 in Produktion. Alle Geräteträger Modelle verfügten zunächst über keine feste Fahrerkabine, was bald nicht mehr den Ansprüchen genügte. Also wurde diese Modellreihe konsequent weiterentwickelt und besteht in stark veränderter Form bis heute. Das Modell von Schuco im Maßstab 1:43, beladen mit einer typischen Scheitholzladung, zeigt eine frühe Variante dieser Modellreihe ohne Fahrerkabine. Wie von Schuco Modellen gewohnt, sind eine Vielzahl Details exakt nachgebildet und mit höchster Präzision verarbeitet worden.

The first Fendt tool carrier was unveiled in 1953 and entered production in 1957. All tool carrier models were not initially equipped with a fixed driver's cab, a fact that soon failed to meet user requirements. This model series was therefore systematically further developed and still exists to this day in a much altered form. The Schuco model in 1:43 scale, transporting a load of split logs, represents an early version of this model series without a driver's cab. As is expected of Schuco models, a number of key features have been reproduced exactly with the greatest attention to detail.



Fendt Geräteträger GT mit Ladegut „Scheitholz"/with fire wood load 45 025 8600



LIMITED EDITION **750**

Mc Cormick D 326 45 031 4700



1856 gegründet ging die McCormick Harvesting Machine Company im Jahre 1902 mitsamt der Marke McCormick in der Firma International Harvester auf. Dort wurde die Marke McCormick als Marke für landwirtschaftliche Fahrzeuge fortgeführt. So erschien im Jahre 1962 der mittelschwere Traktor McCormick D-326 als Bestandteil der sogenannten McCormick D-Reihe. Während seiner gesamten Bauzeit wurden von dem 24,5 PS starken und 20 km/h schnellen D-326 immerhin 15.472 Exemplare hergestellt.

Founded in 1856, in 1902 the McCormick Harvesting Machine Company merged with the International Harvester company, along with the McCormick brand. The McCormick then continued to be used as a brand for agricultural vehicles. In 1962, the medium-heavy McCormick D-326 tractor appeared as a constituent of the so-called McCormick D series. During its entire construction period, 15,472 of the 24.5 BHP and 20 km/h tractor were produced.

Bereits im 19. Jahrhundert gegründet entwickelte sich die Heinrich Lanz AG in Mannheim sehr schnell zu einem der führenden Landmaschinenhersteller Deutschlands. Ab den 1920er-Jahren stiegen die Mannheimer in die Produktion von Ackerschleppern ein und hatten so einen wesentlichen Anteil an der Motorisierung der deutschen Landwirtschaft. Unter der Bezeichnung Lanz Bulldog wurden mit großem Erfolg Ackerschlepper mit Einzylinder-Glühkopfmotor produziert. Durch diese Traktoren prägte sich der Name Bulldog in weiten Teilen Deutschlands als umgangssprachliche Gattungsbezeichnung für einen Ackerschlepper. Unter Lizenz wurde der Lanz Bulldog auch in einigen Ländern produziert. So in Polen als Ursus, in Frankreich als Le Percheron, in Argentinien als Pampa T01 und in Australien von der Firma Kelly & Lewis Ltd., als KL Bulldog.

Founded in the 19th century, Heinrich Lanz AG in Mannheim very quickly developed into one of Germany's leading agricultural machinery manufacturers. The Mannheim company started to manufacture farm tractors in the 1920s, and therefore played an important part in the motorisation of German agriculture. Farm tractors with a single-cylinder glow-plug engine were produced with great success under the name of Lanz Bulldog. These tractors made such an impression that the name Bulldog became widely used in Germany as a colloquial expression for farm tractors in general. The Lanz Bulldog was also produced in several different countries under license. It was produced as the Ursus in Poland, the Le Percheron in France, the Pampa T01 in Argentina and as the KL Bulldog by Kelly & Lewis Ltd. in Australia.



LIMITED EDITION **750**

K.L. Bulldog 45 028 4700



LIMITED EDITION **750**

Ursus C45 45 028 4800



METAL + PLASTIC PARTS

NEW



Seit 1948 hergestellt, gehört der Mercedes-Benz Unimog unzweifelhaft zu den automobilen Ikonen des 20. Jahrhunderts. Das „Universal-Motor-Gerät", abgekürzt UNIMOG, wird seitdem in den verschiedensten Ausführungen als universell einsetzbares Arbeitstier produziert. Das Schuco-Modell des Mercedes-Benz Unimog 401 stellt ein ganz frühes Exemplar der Unimog-Baureihe dar und verfügt über eine Vielzahl vorbildgerechter Details.

Produced since 1948, there is no doubt that the Mercedes-Benz Unimog is one of the iconic vehicles of the 20th century. Since then, the „Universal-Motor-Gerät", shortened to UNIMOG, has been produced in umpteen variants as a universal workhorse. The Schuco model of the Mercedes-Benz Unimog 401 represents a very early example of the Unimog range and has many authentic details.

LIMITED EDITION **750**

Unimog U 401, hellgrün/light green* 45 031 3200



LIMITED EDITION **750**

Unimog U 401 mit Hänger und Ladegut/with trailer and load 45 031 3000

Einsatzfahrzeuge · Emergency vehicles

Der VW Käfer, der Alleskönner aus Wolfsburg, hier als „ELW" Einsatzleitwagen der Feuerwehr als fein detailliertes Metallmodell im Maßstab 1:43.

The VW Beetle, the all-rounder from Wolfsburg, modelled here in fine detail as a fire service command vehicle in metal to a scale of 1:43.



NEW



LIMITED EDITION **750**

VW Käfer Ovali „Feuerwehr" 45 025 8900

NEW



Da bereits im frühen Stadium des deutschen Wirtschaftswunders die Nachfrage nach günstigen und vielseitig einsetzbaren Transportern sprunghaft angestiegen war, begann man bei Volkswagen im Jahr 1950 mit der Produktion des sogenannten VW Typ2. Der von seinen zahlreichen Fans mittlerweile, liebevoll „VW Bulli" bezeichnete Alleskönner entwickelte sich zum herausragenden Lastesel des wirtschaftlichen Aufschwungs der 1950er-Jahre und erscheint nun in einer attraktiven Feuerwehr-Variante im Schuco-Sortiment.

Already, in the early stages of the German economic miracle, there was a sharp rise in the demand for flexible, multi-use transporters. This led Volkswagen, in 1950, to start production of the VW Type 2. This jack-of-all-trades won many fans in its camper van version and developed into an outstanding workhorse of the economic upswing of the 1950s. It now appears in an attractive fir-fighting version as part of the Schuco collection.

LIMITED EDITION **750**

VW T1b Bus „Feuerwehr" 45 036 8800

METAL + PLASTIC PARTS

Erstmalig 1968 produziert löste der Tatra 148 im Jahre 1972 seinen Vorgänger, den Tatra 138, erst nach dessen Produktionseinstellung richtig ab. Rein äußerlich unterschied sich der Tatra 148 lediglich durch ein etwas kantigeres Design seiner typischen Rundhaube. Technisch verfügte die neue Baureihe unter anderem über eine gesteigerte Motorleistung von 210 PS und eine erhöhte Nutzlast, die von 12 Tonnen beim Tatra 138 auf nun 15 Tonnen beim Tatra 148 gesteigert werden konnte. Wie sein Vorgänger wurde auch der Tatra 148 fast ausschließlich als Dreiachser mit Allradantrieb ausgeliefert. Vom Tatra 148 wurden in seinen sämtlichen Varianten bis zu seiner Produktionseinstellung im Jahre 1982 insgesamt 113.647 Exemplare hergestellt, was einen deutlichen Beweis für die technische Qualität und den Erfolg dieser Tatra-Baureihe darstellt.

First produced in 1968, the Tatra 148 only really took over from its predecessor, the Tatra 138, in 1972, when its production was stopped. The only externally evident difference was the slightly squarer design of the Tatra 148's typical rounded bonnet. Technically, the new model was fitted with a more powerful, 210-hp engine and the load capacity could be increased from 12 tonnes for the Tatra 138 to 15 tonnes for the Tatra 148. Like its predecessor, the Tatra 148 was delivered almost exclusively as a three-axle truck with all-wheel drive. Until production was stopped in 1982, a total of 113,647 Tatra 148s in all versions were built, which clearly demonstrates the technical quality and success of this Tatra model.



TATRA T148 „Feuerwehr"*

LIMITED EDITION **500**
45 037 5200



NEW



TATRA T148 Kranwagen/crane vehicle „Feuerwehr"*

LIMITED EDITION **750**
45 037 5700



Mit der PRO.R43 Serie von SCHUCO hat sich eine hochwertige Modell-Linie etabliert, die aus „Resin" gefertigt wird und für außergewöhnliche und sehr filigrane Modelle steht. Dank diesem hochwertigen Werkstoff ist es möglich, sehr seltene und exotische Vorbildfahrzeuge in perfekter Qualität und mit nie dagewesenem Detailreichtum herzustellen.

The SCHUCO PRO.R43 series offers a range of exceptional and finely designed 1:43 scale models of limited production vehicles. Thanks to this high-quality modelling material, it is possible to reproduce very rare and exotic original vehicles with a very high level of detail and quality of finish throughout.

Historische PKW · Historic cars

PRO.R43

RESIN + PLASTIC PARTS

Ausgestattet mit einem 286 PS starken und 4 Liter großen Sechszylindermotor war der Aston Martin DB6 ab 1965 einer der Traumsportwagen schlechthin. Um der anspruchsvollen, meist englischen Kundschaft auch eine, für Land- und Jagdausflüge geeignete, praktische Kombiversion dieses Sportwagens anbieten zu können, schufen Coachbuilder wie Harold Radford auf Basis des DB6 den sogenannte „Shooting Brakes". Während der Jagdpausen, den „Shooting Brakes" konnte man den Lunch oder das Picknick direkt am praktischen Sport-Kombi zu sich nehmen.

Equipped with a 286 BHP and 4 litre six-cylinder engine, the Aston Martin DB6 was one of the dream sports cars par excellence from 1965 onwards. In order to be able to offer a practical convertible version of this sports car that was suitable for country and hunting trips for its demanding customers, many of whom were English, coach builders such as Harold Radford created so-called "Shooting Brakes" on the basis of the DB6. During the breaks in hunting, you could have lunch or a picnic right next to the practical sports convertible.



LIMITED EDITION **500**

Aston Martin DB6 „Shooting Brake", dunkelgrün/dark green — 45 090 3500

NEW



LIMITED EDITION **500**

BMW 2002 Cabrio 2/2 (Baur), gelb/yellow — 45 090 8500

1966 stellte BMW anlässlich seines 50-jährigen Firmenjubiläums die kompakte Mittelklasselimousine der 02er-Reihe vor. Die „2" stand in der Modellbezeichnung für Zweitürer und sollte den Kunden die Unterscheidung zu den etwas größeren viertürigen Limousinen der sogenannten „Neuen Klasse" erleichtern. Der „02er" rundete das seinerzeitige BMW-Programm nach unten ab und war bis zu seiner Produktionseinstellung im Jahre 1977 der meistverkaufte BMW der 70er-Jahre. Von der bekannten Karosseriebaufirma Baur in Stuttgart für BMW entworfen, wurden bei Baur ab 1968 auch ein vollwertiges 4-sitziges Cabriolet und ein, mit einem Überrollbügel ausgestatteter Targa für die Frischluftfans der Marke produziert.

NEW



LIMITED EDITION **500**

BMW 2002 Cabrio (Baur), orange — 45 090 8600

In 1966, on the occasion of its 50-year jubilee, BMW presented the compact, middle-class, 02 series saloon. The „2" in the model designation stood for two-door and was supposed to make it easier for the customer to differentiate it from the somewhat larger „New Class" saloon. In its time, the „02" completed the bottom end of the BMW range and until its production was stopped in 1977, was the biggest-selling BMW of the 70s. Designed for BMW by the well-known bodywork company Baur in Stuttgart, from 1968 Baur also produced a full-size, 4-seat saloon and a Targa equipped with a roll bar for fresh air fans of the brand.



LIMITED EDITION **500**

BMW M8 Coupé, rot/red 45 090 2600

Er gehört eindeutig zu den BMW-Studien die leider nie den Weg auf die öffentlichen Straßen gefunden haben - der BMW M8 auf Basis der Baureihe E31. Sicherlich hätte der in ihm verbaute 12-Zylinder-V-Motor mit seinen 550 PS diesen Traumsportwagen zu einem der leistungsstärksten und schnellsten Straßenfahrzeuge seiner Zeit gemacht. Gegenüber der normalen BMW 8er-Reihe zeichnete sich der M8 durch verschiedene Design-Merkmale aus, darunter besonders aerodynamische Außenspiegel und weit ausgestellte Radhäuser inklusive Lufteinlässen vor den angetriebenen Hinterrädern.

It is distinctly one of those BMW concept cars that unfortunately never found its way onto the public roads - the BMW M8 based upon the E31 series. Undoubtedly, the 550 PS V12 engine under the bonnet would have made this dream car one of the fastest and most powerful road vehicles of its time. Various design features distinguish this M8 from the standard BMW 8 series, including especially aerodynamic exterior mirrors and widely-flared wheel arches with air scoops in front of the driven rear wheels.





LIMITED EDITION **500**

BMW 850i Cabriolet, rot/red 45 090 2400

Wie das BMW M8 Coupé, so gehört auch das BMW 850i Cabriolet eindeutig zu den BMW-Studien die leider nie den Weg auf die öffentlichen Straßen gefunden haben. Entwickelt als Konkurrenzmodell für den ebenfalls auf der Internationalen Automobilausstellung 1989 vorgestellten, neuen Mercedes-Benz SL der Baureihe R129, schaffte es dieses wunderschöne und einzigartige BMW Cabriolet leider nicht bis zur Serienproduktion. So wurden vom sogenannten BMW 850Ci auf Basis der Baureihe E31 lediglich 3 Prototypen gebaut und umfangreichen Versuchsfahrten unterzogen, bevor man sich in München aus Angst vor wirtschaftlichem Misserfolg dazu entschied, das Projekt 850Ci Cabriolet einzustellen.

Like the BMW M8 Coupé, the BMW 850i Convertible is clearly one of the BMW studies that never found its way onto the public highways. Developed as a competitor model for the new Mercedes-Benz SL R129 model series, which was also introduced at the 1989 International Car Show, this wonderful and unique BMW convertible unfortunately never made it to series production. Just 3 prototypes of the so-called BMW 850i based on the E31 model series were ever built and subjected to a comprehensive series of test drives before it was decided in Munich to stop the 850Ci convertible project because of fear that it would be a financial flop.



LIMITED EDITION **500**

Citroën SM „Shooting Brake", gold metallic 45 090 3400

1970 auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt zählt der, von 1970 bis 1975 produzierte Citroën SM mittlerweile zu den absoluten Stil-Ikonen der Automobil-Geschichte. Das Fahrzeug trat mit einem, für damalige Zeiten fast unglaublich günstigen Cw-Wert von 0,33, den Beweis an, dass aerodynamisch günstiges Automobil-Design nicht unbedingt in uniformen Designentwürfen münden musste. Ausgestattet mit einem von Maserati entwickelten V-6-Zylinder-Motor stellte der SM jedoch keinen finanziellen Erfolg für Citroën dar und wurde nach der Übernahme durch die PSA-Group schnell eingestellt. Auf Basis des Citroën-SM entstanden im Laufe der Jahre auch einige sehr interessante Sonderanfertigungen, wie das Cabriolet Mylord von Chapron, das Präsentationsfahrzeug Presidentiell und eine Shooting Brake-Version, die dem Kleinserienmodell der Schuco-Serie ProR43 zugrunde liegt.

First shown at the Geneva Motor Show in 1970, the Citroën SM was produced from 1970 to 1975 and is now regarded as one of the absolute style icons of automotive history. With a favourable drag coefficient of 0.33 - almost unbelievable for those times - the vehicle offered proof that aerodynamically favourable vehicle design need not necessarily result in uniform design ideas. The SM was fitted with a V6 engine developed by Maserati but did not prove to be a financial success for Citroen and production was swiftly ended after the takeover by the PSA-Group. Several very interesting special models based on the Citroën SM have also been produced over the years, such as the Cabriolet Mylord from Chapron, the Presidentielle presentation vehicle and a shooting-brake version, which underlies the small series model of the Schuco ProR43 series.



LIMITED EDITION **500**

Triumph TR5 mit offenem Surrey Top/with open surrey top, schwarz-rot/black red 45 088 7400



LIMITED EDITION **500**

Triumph TR5 mit geschlossenem Surrey Top/with closed surrey top, rot-schwarz/red black 45 088 7300

Der Triumph TR5 war ab Sommer 1967 das Nachfolgemodell des TR4A. Der von Michelotti entworfene Roadster unterschied sich äußerlich von seinem Vorgänger nur durch zusätzliche, seitliche Chromleisten und einige andere, kleinere Details. Unter der langen Motorhaube fand im TR5 allerdings nun ein langhubiger Reihensechszylinder mit 2,5 Liter Hubraum und 143 PS Platz. Von Juli 1967 bis September 1968 wurden lediglich 2.947 Exemplare dieses klassischen britischen Roadsters alter Schule produziert. Besonders selten ist das Fahrzeug heute mit dem optionalen und optisch sehr ansprechendem „Surrey Top".

The Triumph TR5 was the successor model to the TR4A, and appeared in the summer of 1967. This roadster, which was designed by Michelotti, only differed from its predecessors externally by additional chrome trim on the sides and several other small details. However, beneath the long bonnet of the TR5 there was now a long-stroke in-line 6-cylinder engine with a capacity of 2.5 litres and output of 143 BHP. From July 1967 to September 1968, just 2,947 examples of this classic old-school British roadster were manufactured. The vehicle is now rare with the optional and particularly visually appealing "Surrey Top".

NEW



LIMITED EDITION **500**

Porsche 356 Gmünd Coupé, schwarz/black — 45 087 9900

Nachdem bereits am 8. Juni 1948 per Einzelgenehmigung der erste Porsche-Sportwagen, der sogenannte Porsche No.1, die Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr erhalten hatte, präsentierte Porsche im März 1949 auf dem Genfer Automobilsalon seinen ersten Seriensportwagen, den legendären Porsche 356. Durch klassische Tuningmaßnahmen, wie überarbeitete Zylinderköpfe und eine Doppelvergaseranlage, an dem vom VW Käfer übernommenen 4-Zylinder-Boxermotor konnte die Motorleistung des ersten Porsche 356 auf stattliche 40 PS erhöht werden. Zwischen 1949 und 1950 wurden von den sogenannten „Gmünd Porsche 356" insgesamt 44 Coupés und 8 Cabriolets in reiner Handarbeit gefertigt. Im Jahre 1950 zog Porsche wieder zurück in sein Stammwerk Stuttgart-Zuffenhausen in dem bis zum Produktionsende des Typ 356 im April 1965 knapp über 76.000 Exemplare dieser Sportwagen-Ikone hergestellt wurden.



NEW



LIMITED EDITION **500**

Porsche 356 Gmünd Cabriolet, geschlossen/closed, beige* — 45 087 9700

NEW



LIMITED EDITION **500**

Porsche 356 Gmünd Cabriolet, dunkelrot/dark red* — 45 087 9600

After the first Porsche sports car, the so-called Porsche No. 1, was individually licensed for road traffic as early as the 8th of June 1948, in March 1949, Porsche presented its first production sports car at the Geneva Salon de l'Auto, the legendary Porsche 356. Using classical tuning techniques, such as modified cylinder heads and twin carburettors, on the 4-cylinder boxer engine taken over from the VW Beetle, the engine power of the first Porsche 356 could be increased to a respectable 40 hp. Between 1949 and 1950, a total of 44 coupé and 8 convertible versions of the so-called „Gmünd Porsche 356" were entirely hand-built. In 1950, Porsche moved back to its main factory in Stuttgart-Zuffenhausen in which, by the end of production of the type 365 in April 1965, slightly over 76,000 of this sports car icon were produced.

NEW



LIMITED EDITION **500**

Porsche 356 Gmünd Coupé, silber/silver — 45 087 9800



LIMITED EDITION **500**

Porsche 911 Targa, grandprix weiß/grand prix white — 45 089 1300

In seiner „Urform" Anfang der sechziger Jahre vom ältesten Sohn Ferry Porsches, Ferdinand Alexander Porsche, genannt „Buzzi" entworfen, wurde der 911er im Jahre 1963 als Nachfolger des legendären Porsche 356, einem begeisterten Publikum vorgestellt. Seine erste größere optische Überarbeitung erfuhr der Porsche 911 erst zum Modelljahr 1974. Die zuständigen US-Behörden forderten seit 1972 im „Motor Vehicle Information and Cost Savings Act" für alle Neufahrzeuge, dass ein Aufprall der Stoßfänger ein Hindernis bis zu einer Geschwindigkeit von 5 mph =



LIMITED EDITION **500**

Porsche 911 Coupé, indischrot/guards red — 45 089 1200

8 km/h keine Schäden am Wagen zur Folge hat. Beim sogenannten G-Modell wurden zur Erfüllung dieser Auflagen komplett neu gestaltete Stoßfänger mit den typischen schwarzen Faltenbälgen verwendet. Zusammen mit dem auf 2,7 Liter angewachsenen Motor und zahlreichen weiteren technischen Verbesserungen wurde der „neue Elfer" ab September 1973 in Zuffenhausen produziert.

RESIN + PLASTIC PARTS





LIMITED EDITION **500**

Porsche 911 Targa „Rijkspolitie“ 45 089 1400





LIMITED EDITION **500**

Porsche 911 Coupé, vipergrün/viper green 45 089 1900

In its “Original shape” at the beginning of the 1960’s and designed by the oldest son of Ferry Porsche, Ferdinand Alexander Porsche, known as “Buzzi”, the 911 was introduced to the enthusiastic public in 1963 as the successor to the legendary Porsche 356. The Porsche 911 did not have its first major visual revision until model year 1974. In 1972 the responsible US authorities stipulated in the “Motor Vehicle Information and Cost Savings Act” that new vehicles must not be damaged in the event of a collision of the bumper with an obstruction up to a speed of 5 mph = 8 km/h. In the so-called G model, completely new bumpers with the typical black folding bellows were used to fulfil these requirements. Together with the engine, which had increased to 2.7 litres, and many other technical improvements, the “New eleven” was produced in Zuffenhausen from September 1973.

Bei Porsche in Stuttgart-Zuffenhausen war man schon immer sehr bemüht, den besten Kunden des Hauses auch die ausgefallensten Wünsche zu erfüllen. Seit 1978 ist die Porsche Exclusive Abteilung, die aus der früheren Sonderwunschabteilung hervorging, für die Umsetzung derartiger Fahrzeug-Projekte zuständig. Ausgestattet mit dem M64/50 Turbomotor aus dem 1994er 964 Turbo 3,6 entstanden ab 1995 exakt 14 Exemplare des Hochleistungscabrios Porsche 993 Turbo die mit einem Endpreis von 264.000 DM ganze 112.000 DM über dem Preis des normalen 993 Cabriolet lagen.

At Porsche in Stuttgart-Zuffenhausen they have always done their utmost to fulfil even the most eccentric requests. The Porsche Exclusive department, which was the predecessor of the former special request department, has been responsible for implementing vehicle projects of this nature since 1978. Equipped with the M64/50 turbo engine from the 1994 964 Turbo 3.6, as of 1995 exactly 14 Porsche 993 Turbo high-performance convertibles have emerged, which were 112,000 DM above the price of the normal 993 Cabriolet with an end price of 264,000 DM.



LIMITED EDITION **500**

Porsche 911 (993) Turbo Cabriolet, grau/grey metallic 45 088 7900





LIMITED EDITION **500**

Porsche 911 (993) Speedster, rot/red 45 088 7800

Nachdem es im Porsche-Programm 1989 auf Basis des sogenannten G-Modells, als auch im Jahre 1993 auf Basis der 964-er-Baureihe einen Porsche Speedster gab, wurde diese Tradition beim Nachfolger des 964ers, der Baureihe 993 nicht fortgesetzt. So entstanden bei Porsche Exclusive auf Basis der Baureihe 993 lediglich zwei Exemplare des 993 Speedster. Ein grünes Fahrzeug anlässlich des 60. Geburtstages Ferdinand Alexander Porsches und ein silbernes Exemplar für den US-Comedian und Porsche-Enthusiasten Jerry Seinfeld.

After there had been a Porsche Speedster in the Porsche product range in 1989 on the basis of the so-called G model and also in 1993 on the basis of the 964 model series, the tradition was not continued with the successor to the 964, the 993 model series. Only two 993 speedster vehicles were produced at Porsche Exclusive on the basis of the 993 model series. A green vehicle on the occasion of the 60th birthday of Ferdinand Alexander Porsche, and a silver vehicle for US comedian and Porsche enthusiast Jerry Seinfeld.



Mit seinen sportlichen 5-Lochfelgen und seiner 165er-Bereifung kommt der in den Jahren 1975 bis 1978 in Südafrika produzierte VW 1600 S Superbug schon rein optisch äußerst sportlich daher. Sein luftgekühlter 1600 cm³ Boxermotor leistete satte 50 PS und machte den, in exakt 5.043 Exemplaren hergestellten 1600er Superbug zu einem der sportlichsten werksseitig produzierten Käfer-Modelle. Dar der Superbug nicht exportiert wurde, wurde er ausschließlich als Rechtslenker ausgeliefert.

With its sporty 5-hole rims and 165 tyres, the VW 1600 S Superbug which was manufactured in South Africa from 1975 to 1978 looks extremely sporty from the outside alone. Its air-cooled 1600 ccm Boxer engine had output of 50 BHP and made the 1600 Superbug, of which exactly 5,043 examples were manufactured, one of the most sporty factory-produced Beetle models. Since the Superbug was never exported, only a right-hand drive version was available.

LIMITED EDITION **500**

VW 1600-S Super-Bug, rot/red 45 090 3900



Im Rahmen der aufstrebenden Campingkultur erschienen ab Anfang der 70er-Jahre auch einige wirklich sehr skurrile Fahrzeugkreationen auf dem Markt für Campingfahrzeuge. Zu dieser Gattung kann man auch den, diesem Schuco-Kleinserienmodell zugrunde liegenden VW Käfer mit Campingauflieger zählen. Firmen wie Harmon Industries aus Warrensburg, Montana, hatten bis zu drei verschiedene Ausbaustufen derartiger Campingauflieger in ihrem Sortiment welche Zugfahrzeuggrößen vom VW Käfer bis hin zum Cadillac abdeckten.

Within the scope of the up-and-coming camping culture, from the beginning of the 1970s several really very bizarre vehicle creations appeared on the market for camping vehicles. This category also includes this VW Beetle with camping trailer based on the Schuco small series model. Companies such as Harmon Industries from Warrensburg, Montana, had up to three different configuration levels of this type of camping trailer in their product range, which covered traction vehicle sizes from the VW Beetle to the Cadillac.

LIMITED EDITION **500**

VW Käfer 1200 mit Wohnauflieger/with caravan trailer 45 090 3800

Aktuelle PKW · Current cars

Beim Gipfeltreffen der edelsten klassischen Automobile im kalifornischen Pebble Beach präsentierte Mercedes-Benz im August 2017 das Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet. Mit ihrem sinnlich-emotionalen Design und ihren innovativen technischen Konzeptlösungen versucht diese spektakuläre Studie einen Ausblick auf den ultimativen automobilen Luxus der Zukunft zu geben. Der Zweisitzer ist zugleich eine Hommage an die glorreiche automobile Haute Couture der handgefertigten, exklusiven Cabriolets. Das Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet ist als Elektroauto konzipiert. Die Leistung des Antriebs beträgt 550 kW (750 PS). Der flache Akku im Unterboden ermöglicht Reichweiten von über 500 Kilometern.

Mercedes-Benz presented the Mercedes-Maybach 6 Convertible vision at the summit of the most sophisticated classic cars in Pebble Beach, California, in August 2017. With its sensual-emotional design and innovative technical concept solutions, this spectacular study attempts to provide a forecast of the ultimate car luxury of the future. At the same time, the two-seater is homage to the glorious car Haute Couture of the hand-made exclusive convertibles. The Vision Mercedes-Maybach 6 Convertible is designed as an electric car. The output of the drive is 550 kW (750 BHP). The flat battery in the underfloor makes it possible to travel more than 500 kilometres.



LIMITED EDITION **750**

Mercedes-Maybach Vision 6 Coupé, rot/red 45 089 7800





LIMITED EDITION **500**

Mercedes-Maybach Vision 6 Convertible, blau/blue 45 090 0200



Streng limitiert! Open-Air-Luxus on- und offroad. Mit diesen Schlagworten bewirbt Mercedes-Benz den Mercedes-Maybach G650 Landaulet. Die derzeit wohl luxuriöseste Möglichkeit sowohl im Gelände als auch auf ausgebauten Straßen gediegen zu reisen. Das auf lediglich 99 Stück limitierte automobile Meisterwerk verfügt über jeglichen im Automobilbau vorstellbaren Luxus und ist mit einem 630 PS starken V12-Zylindermotor ausgerüstet. Trotz eines Listenpreises von ca. 750.000,- Euro war die limitierte Auflage sehr schnell vergriffen.

Strictly limited! Open air luxury, on-road and off-road. These are the keywords which Mercedes-Benz uses to advertise for its Mercedes-Maybach G650 Landaulet. This is probably the most luxurious method of dignified travelling both off-road and on well-surfaced roads at present. This automotive masterpiece, which is limited to just 99 vehicles, has every luxury that you can imagine in car construction, and is equipped with a 630 BHP V12 cylinder engine. In spite of the list price of approximately 750,000 Euros, the limited edition was snapped up very quickly.

LIMITED EDITION **500**

Mercedes-Maybach G650 Landaulet, blau/blue-metallic — 45 090 0400





LIMITED EDITION **500**

Mercedes-Maybach G650 Landaulet, weiß/white-metallic — 45 090 0500

Nutzfahrzeuge · Utility vehicles



Firmen wie Beutler und Karmann aus Osnabrück experimentierten in den 50er-Jahren mit den verschiedensten Aufbauvarianten auf Basis des Volkswagen Käfers. So entwickelte Beutler neben hinreißend schönen Coupé-Varianten auch einen Käfer-Pritschenwagen und einen VW Käfer Kleintransporter. Bei Karmann entstand unter anderem der bekannte VW Karmann Ghia und ebenfalls ein Kleintransporter auf der technischen Basis des Käfers. Aufgrund des großen Erfolges des VW Transporters T1 wurden diese Entwicklungen nur in sehr kleinen Stückzahlen hergestellt und verschwanden sehr schnell wieder vom Markt.

Companies such Beutler and Karmann from Osnabrück experimented with a wide variety of superstructure variants based on the VW Beetle in the 1950s. In addition to enchantingly attractive coupé variants, Beutler also developed a Beetle box-type van and a VW Beetle small transporter. Among other things, Karmann produced the well-known VW Karmann Ghia and also a small transporter on the technical basis of the VW Beetle. Because of the major success of the VW Transporter T1, these developments were only manufactured in very small quantities and disappeared from the market again very quickly.

LIMITED EDITION **500**

VW Kleinlieferwagen „VW-Kundendienst", taubenblau/blue — 45 090 0900

Nachdem in den 50er-Jahren in breiten Bevölkerungsschichten der Wunsch nach mobiler Freiheit verbunden mit dem Wunsch nach Reisen in südliche Länder immer größer wurde, erfuhr die Campingkultur einen bisher nicht dagewesenen Aufschwung. Schnell kam einigen talentierten Fahrzeugentwicklern der Gedanke, neben den bereits seit den zwanziger Jahren bekannten Wohnwagenanhängern motorisierte Fahrzeuge zu entwickeln. So entstand in Kalifornien ein Bausatz der es ermöglichte, aus einem VW Käfer eine kostengünstige Variante eines kleinen Wohnmobils, genannt Motorhome, zu bauen. Neben handwerklichem Geschick erforderte der Umbau auch noch jede Menge Zeit. Um genug Raum für zwei Betten, einen Tisch, Schrankwand und einer Kochgelegenheit zu schaffen, genügte der serienmäßige Platz im VW Käfer nicht und so mussten massive Veränderungen vorgenommen werden. Hierfür wurde die Karosserie kurz vor der Frontscheibe bis zum Heck komplett abgetrennt und anschließend wurde auf dem verbliebenen Chassis ein aus Holz konstruierter Aufbau aufgesetzt.

After the rapid growth in the 50s of the desire for free mobility combined with the wish for travel to southern countries in large sections of the population, the camping culture became widespread as never before. It quickly occurred to a few talented vehicle developers that, in addition to the trailer caravans already known since the 20s, motorised caravans, motorhomes, could be developed. Thus, in California, a building kit appeared with which a VW Beetle could be converted into a low-cost version of a small motorhome - the Bug Camper. As well as demanding some handiwork skill, the conversion did take a good deal of time. The normal space in a Beetle was not enough for two beds, a table, wall cupboards and cooking facilities, so massive changes had to be made. To achieve this, the bodywork from just in front of the windscreen to the rear end was completely removed and a wooden superstructure was then built on the remaining chassis.



VW Käfer „Motorhome", blau/blue — 45 088 9900

RESIN + PLASTIC PARTS



Als in der Frühzeit des deutschen Wirtschaftswunders die Nachfrage und der Bedarf an einem günstigen und universell einsetzbaren Kleintransporter immer größer wurde, hatte Volkswagen mit seinem VW Transporter genau das richtige Fahrzeug im Angebot. In den Aufbauvarianten Kastenwagen, Bus, Pritschenwagen und Samba-Bus lieferbar, stellte der VW T1, auch liebevoll „Bulli" genannt, für eine breite Kundschaft das ideale Fahrzeug dar. Und nachdem erfolgreiche Werbung auch schon in den 50er-Jahren auf ausgeprägter Kundennähe basierte, entdeckten findige Werbeleute den im damaligen Straßenverkehr omnipräsenten VW Bulli sehr bald auch als rollenden und aufgrund seines unverwechselbaren Designs auch durchaus sympathisch wirkenden Werbeträger. Die wohl schönsten und kreativsten Werbe-Bullis wurden ab Mitte der 50er-Jahre von der bekannten Bausparkasse Schwäbisch Hall eingesetzt. Unter einer wind- und wetterfesten Plexiglaskuppel präsentierte man den zukünftigen Bausparern und Häuslebauern eine miniaturisierte kleine Neubausiedlung. 15 Exemplare dieser aufsehenerregenden Werbe-Fahrzeuge waren bis weit in die 60er-Jahre im Auftrag von Schwäbisch Hall deutschlandweit im Einsatz und machten so im täglichen Straßenverkehr als auch vor vielen Bankfilialen auf die Bausparidee und den Slogan „Ein Haus baut das andere" aufmerksam.

When, in the early days of the German economic miracle, the demand and the need for a multi-purpose small transport vehicle was growing ever greater, Volkswagen, with its VW Transporter, had just the right vehicle on offer. Available in the body variants of delivery van, bus, flat-bed truck and Samba microbus, the VW T1, lovingly known in Germany as the „Bulli", was the ideal vehicle for a wide customer-base. After successful advertising, even as early as the 50s based on widespread closeness to the customer, inventive advertisers very soon found the T1, ever-present in the traffic at the time, to be an ideal mobile advertising platform that, because of its unmistakable design, also came across as a good friend. From the mid-50s, the most attractive and creative advertising T1s were those operated by the Schwäbisch Hall Building Society. Under a wind and weather-proof Perspex dome, a miniaturised new housing estate was presented to future savers and builders. 15 of these eye-catching advertising vehicles were in use throughout Germany on behalf of Schwäbisch Hall until well into the 60s and, whether in the daily traffic or in front of many bank branches, they made everyone aware of the building society idea and the slogan „A house builds something else".

NEW



VW T1a „Schwäbisch Hall" 45 090 2300

Die britische Firma „Beardalls of Nottingham" war ab dem Jahr 1954 ein recht erfolgreicher VW-Händlerbetrieb. Um die englische Kundschaft mit einer außergewöhnlichen Werbeidee auf den VW Käfer aufmerksam zu machen, platzierte man kurzerhand eine Käfer-Karosserie auf einen umgebauten VW T1 Kastenwagen und sorgte so sicherlich für eine große Aufmerksamkeit für den praktischen Kleinwagen aus Deutschland. Schuco widmet diesem tollen Werbefahrzeug ein feines Resin-Modell mit aufgesetzter Metall-Karosserie. Ein Modell, das in keiner VW-Modellsammlung fehlen sollte.

From 1954, the British company „Beardalls of Nottingham" was a very successful VW dealer. As an unusual publicity idea to draw the attention of British customers to the VW Beetle, a Beetle body was placed on a converted VW T1 box van, thus ensuring that the practical small car from Germany would attract attention. Schuco devotes a fine resin model with metal bodywork on top to this fantastic publicity vehicle. A model that should not be missed from any VW model collection.



NEW



LIMITED EDITION **500**

VW T1a „Beardalls of Nottingham", rot/red 45 090 7800

RESIN + PLASTIC PARTS



Nachdem Sportreporter-Legende Herbert Zimmermann am 4. Juli 1954 nach dem Schlusspfiff des WM-Endspiels in Bern die unvergesslichen Worte „Aus, aus, aus! Aus! Deutschland ist Weltmeister", ausgesprochen hatte, fiel ganz Deutschland in einen kollektiven Freudentaumel. Das „Wunder von Bern" war geboren. Nachdem die frischgebackenen Fußballweltmeister zurück in der Heimat waren, mussten Sie einen wahren Ehrungs- und Feiermarathon über sich ergehen lassen. So wurde die Mannschaft mit einem mit Girlanden und Spruchbändern geschmückten Magirus Deutz O6500 Stromlinienbus auch durch Berlin gefahren welcher unserem Schuco ProR43 Modell zugrunde liegt.

After sports reporter Herbert Zimmermann had uttered the unforgettable words "It's over, over, over! Over! Germany are the World Champions" at the final whistle of the World Cup final in Berne on 4th July 1954, the whole of Germany fell into a collective paroxysm of joy. The "Miracle of Berne" had been born. When the new football World Champions returned home, they had to endure a veritable marathon of tributes and celebrations. The team was also driven through Berlin in a Magirus Deutz O6500 streamlined bus decorated with garlands and banners, on which our Schuco ProR43 model is based.



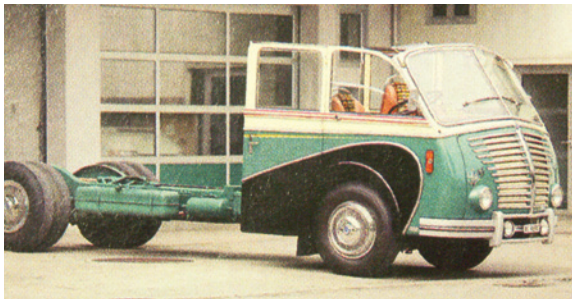
Magirus Deutz O 6500 WM 1954, beige-grün/beige green 45 090 4100

Um kleineren Fuhrbetrieben in der Schweiz eine möglichst breite Nutzung Ihres Fuhrparks zu ermöglichen, ersann man bei Saurer 3 C-H Transformations-Lastkraftwagen. Versehen mit einem Aufbau der eidgenössischen Karosseriebaufirma Ramseier & Jenzer konnte das als Wechselpritsche ausgeführte Saurer-Chassis sowohl als Omnibus zur Personenbeförderung eingesetzt werden als auch innerhalb einer halben Stunde Umbauzeit mit einer Ladepritsche versehen zum Lastkraftwagen umgestaltet werden.

The Saurer 3 C-H transformation truck was devised in order to allow smaller haulage companies in Switzerland to get as much use out of their fleet as possible. Equipped with a superstructure from confederate body construction company Ramseier & Jenzer, the Saurer chassis was designed as a swap-body vehicle and could be used as a bus for transporting persons, or it could be equipped with a loading bed and converted into a truck within half an hour.



Saurer 3C-H Lkw/truck „Bachmann" LIMITED EDITION **500** 45 090 0700





Saurer 3C-H Omnibus/bus „Bachmann" LIMITED EDITION **500** 45 090 0600

Der im deutschen Sprachraum MTS-50 genannte russische Traktor MTZ-50 wurde in den Jahren 1961 bis 1985 hergestellt. Von dem auch Belarus MTS-50 bezeichneten Traktor wurden im weißrussischen Minsk bei den „ Minski Traktorny Sawod", den Minsker Traktorenwerken, während seiner Produktionszeit von 24 Jahren, die für einen Traktor schier unglaubliche Stückzahl von 1,25 Millionen Stück hergestellt und zum größten Teil an die sozialistischen Bruderstaaten der Sowjetunion ausgeliefert.

Known in the German-speaking region as the MTS-50, the Russian MTZ-50 tractor was produced from 1961 to 1985. Also known as the Belarus MTS-50, it was produced over a period of 24 years in Minsk, Belarus, in the „Minski Traktornyy Zavod", the Minsk Tractor Works, leading to the unbelievable total production for a tractor of 1.25 million, mostly delivered to other states in the Soviet Union.

LIMITED EDITION **500**

Belarus MTS-50 — 45 090 6900

NEW





LIMITED EDITION **1000**

Borgward Traktor — 45 089 4600

Nachdem man bei Borgward in Bremen nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges sehr erfolgreich die Produktion von Personenkraftwagen, Transportern und Lastkraftwagen wieder aufgenommen hatte, begann man in der Borgward Entwicklungsabteilung im Jahre 1953 sich auch über die Entwicklung und die Produktion eines Borgward Traktors Gedanken zu machen. Nachdem bis zum Jahre 1955 lediglich drei Prototypen entstanden waren, entschloss man sich in Bremen aufgrund der starken Wettbewerbssituation und des für das Traktorgeschäft fehlenden Händler- und Service-Netzes, das Projekt Borgward-Traktor nicht weiter zu verfolgen. Heute gelten die drei Prototypen als verschollen.

After Bremen company Borgward resumed the production of passenger vehicles, transporters and trucks in Bremen with considerable success after the end of World War Two, in 1953 the Borgward development department started to think about the development and production of a Borgward tractor. After producing just three prototypes by 1955, the Bremen company decided not to continue with the Borgward tractor project because of the strong competition situation and the lack of a dealer and service network for the tractor business. The whereabouts of the three prototypes is currently unknown.

Der Dutra D4K B war ein schwerer, allradgetriebener Traktor, der im ungarischen Traktorenwerk „Roter Stern" produziert wurde. Mit seinem 90 PS starken 6- Zylinder-Dieselmotor mit knapp 8-Litern Hubraum war der Dutra aufgrund seiner Kopflastigkeit ganz besonders gut für die schwere Bodenbearbeitung geeignet. Hergestellt ab 1964 löste der D4K B in der ehemaligen DDR sehr schnell die sehr lauten und unkomfortablen Kettenschlepper ab. Den Nachfolger als schweren Traktor, den Kirovets K-700 konnten die Landwirtschaftlichen Produktionsgemeinschaften der DDR nur beziehen, wenn sie im Gegenzug die Verschrottung eines D4K nachweisen konnten. Aus diesem Grunde wurde fast der gesamte DDR-Bestand an Dutra D4K's verschrottet und der Traktor ist heute eine der Attraktionen jedes Traktor-Treffens.

The Dutra D4K B was a heavy tractor with all-wheel drive, produced in the Hungarian „Red Star" tractor factory. With its 90-hp, 6-cylinder diesel engine, with a displacement of almost 8 litres, the Dutra was rather top-heavy and particularly well suited to working heavy ground. With production starting in 1964, the D4K B very quickly displaced the very loud and uncomfortable track-laying tractor in the GDR. The agricultural collectives of the GDR could only obtain its successor as a heavy tractor, the Kirovets K-700 if, in return, they provided proof that a D4K had been scrapped. For this reason, almost all Dutra D4Ks in the GDR were scrapped, and any surviving examples are among the great attractions of any tractor meeting.

NEW



Dutra D4K B* — 45 090 8200

NEW



LIMITED EDITION **500**

Eicher ED 26 — 45 090 8300

Der mit einem luftgekühlten 2-Zylinder-/4-Takt-Direkteinspritz-Dieselmotor ausgerüstete Eicher ED26 war in den Jahren 1956 bis 1960 einer der Bestseller im Eicher-Traktoren-Programm. Nachdem Eicher bereits im Jahr 1951 neben der Produktion von Schleppern auch die Herstellung von Landmaschinen begonnen hatte, wurde auch der Eicher ED26 mit dem heute noch bekannten Eicher-Werbespruch „Für den Bauern ein sicheres Pfand: Schlepper und Geräte aus einer Hand", beworben. Der ED26 erscheint als fein detailliertes Schuco-Sammlermodell erstmalig im Maßstab 1:43.

Equipped with an air-cooled, 2-cylinder, 4-stroke, direct-injection diesel engine, the Eicher ED26 was one of the best sellers in the Eicher tractor range from 1956 to 1960. Already in 1951, Eicher had begun to produce farm machinery as well as tractors and the Eicher ED26 was advertised with the slogan that we still know today, „Für den Bauern ein sicheres Pfand: Schlepper und Geräte aus einer Hand" (A safe bet for farmers; a single source for machines and tractors). The ED26 now makes its début a finely detailed Schuco collector's model to a scale of 1:43.

Die im Jahre 1956 als Favorit RS14 präsentierte Traktorbaureihe des VEB (Volkseigener Betrieb) Schlepperwerk Nordhausen wurde aufgrund von namensrechtlichen Streitigkeiten anlässlich der Leipziger Industriemesse 1958 in Famulus RS14 umgetauft. Die Bezeichnung „Famulus" wurde aus dem lateinischen abgeleitet, was soviel bedeutete wie Gehilfe, Diener oder Knecht. Die maßstabgerechte Schuco-Miniatur im Maßstab 1:43 stellt einen Famulus RS14/36 dar und ist so eine tolle Ergänzung der bisherigen Schuco-Traktoren-Serie in 1:43.

Because of disputes over brand name rights, the series of tractors presented in 1956 as Favorit RS14, from the VEB (Publicly-Owned Company) Schlepperwerk Nordhausen was renamed Famulus RS14 on the occasion of the Leipzig Industry Fair in 1958. The designation „Famulus" was derived from the Latin with the meaning assistant, servant or labourer. The Schuco miniature, to a precise scale of 1:43, depicts a Famulus RS14/36, making a great addition to the existing Schuco range of 1:43 tractors.

NEW



LIMITED EDITION **500**

Famulus RS14/36* 45 090 7300



LIMITED EDITION **500**

Hürlimann DH6 45 090 2700

Grundsätzlich war der schweizerische Hürlimann DH6 von den Hürlimann-Ingenieuren sowohl als Acker- als auch als Straßenschlepper konzipiert worden. Die vier, in den Jahren 1969 und 1970, produzierten Exemplare waren mit einem 145 PS starken und 9,2 Liter großen Sechszylindermotor ausgestattet und wurden alle als Straßenschlepper ausgeliefert. Die geringe Stückzahl macht den DH6 heute zum gesuchten Sammlerstück.

Basically, the Swiss Hürlimann DH6 was designed by the Hürlimann engineers as both an agricultural tractor and a road tractor. The four vehicles which were manufactured in 1969 and 1970 were equipped with a 145 BHP and 9.2 litre six-cylinder engine, and were all delivered as road tractors. The small quantity that was manufactured means that the DH6 is now a sought-after collector's item.

Bevor der italienische Maschinenbauingenieur Ferrucio Lamborghini in den 60er Jahren damit begann legendäre Sportwagen wie den Lamborghini Miura, den Espada oder den Countach zu produzieren, war die von ihm, im Jahre 1948 gegründete Firma Lamborghini Trattori einer der führenden italienischen Hersteller landwirtschaftlicher Fahrzeuge. So gehörte der 1960 produzierte Lamborghini Trattori 2241 R mit seinem 18 PS starken Zweizylindermotor eher zu den kleinen Lamborghini Traktoren im umfangreichen Lamborghini-Traktoren-Programm.

Before Italian mechanical engineer Ferrucio Lamborghini started to produce legendary sports cars such as the Lamborghini Miura, the Espada and the Countach in the 1960s, Lamborghini Trattori, the company that he established in 1948, was one of the leading Italian manufacturers of agricultural vehicles. The Lamborghini Trattori 2241 R with its 18 BHP two-cylinder engine which was produced in 1960 was one of the smaller tractors in the comprehensive Lamborghini range.



LIMITED EDITION **500**

Lamborghini Trattori 2241 R 45 090 2800



LIMITED EDITION **1000**

Porsche Master 45 089 5300

Der Porsche Master 408 verkörperte mit seinem 50 PS starken und 3,3 Liter großen 4-Zylinder- Dieselmotor das Spitzenmodell des Porsche Diesel-Traktor-Programms. Mit seinem Leergewicht von 2.450 Kilogramm und einer Fahrzeuglänge von 3.560 mm setzte er sich schon optisch stark von den kleineren Baureihen Junior, Standard und Super ab. Heutzutage haben Porsche-Traktoren sowohl Einzug in Porsche-PKW-Sammlungen als auch in Porsche-Modell-Sammlungen gefunden.

The Porsche Master 408 epitomised the top model of the Porsche diesel tractor range with its 50 PS and 3.3 litre 4-cylinder diesel engine. With its unladen weight of 2,450 kilograms and vehicle length of 3,560 mm, its appearance was already considerably different from the smaller Junior, Standard and Super model series. Nowadays, Porsche tractors can be found in Porsche car collections and also in Porsche model collections.

NEW



Steyr 1300 System Dutra*

LIMITED EDITION **500**
45 090 9200

Mit einem von der Firma Steyr in Österreich entwickelten Direkteinspritzmotor mit 6 Liter Hubraum wurde der Dutra D4K auch unter der Bezeichnung Steyr-Dutra 1300 hergestellt. Aufgrund der geänderten Motorcharakteristik wurden die Steyr-Dutra 1300 mit einem geänderten Getriebe mit insgesamt 12 Vorwärts- und 4 Rückwärtsgängen ausgeliefert.

With a 6-litre, direct injection engine developed by Steyr in Austria, the Dutra D4K was also produced under the name of Steyr-Dutra 1300. Because of the difference in engine characteristics, the Steyr-Dutra 1300 was supplied with a modified gearbox providing a total of 12 forward and 4 reverse gears.

Gebaut in den Jahren 1949 bis 1964 wurde der österreichische Kleinschlepper Steyr Typ 80 hauptsächlich für kleinere landwirtschaftliche Familienbetriebe entwickelt. Es sollte dort die bis dahin weit verbreiteten Pferde- und Ochsengespanne ersetzen. Mit ca. 46.000 produzierten Exemplaren trug der Steyr Typ 80 einen erheblichen Anteil zur Modernisierung der landwirtschaftlichen Betriebe im Österreich der 50er-Jahre bei.

Built in the years between 1949 and 1964, this Austrian Steyr type 80 small tractor was mainly developed for small agricultural family operations. It was intended to replace the horse and cart and ox and cart teams which had been widespread until then. With approximately 46,000 manufactured tractors, the Steyr type 80 played an important part in the modernisation of agricultural businesses in Austria in the 1950s.



Steyr 80 Traktor

LIMITED EDITION **500**
45 090 2900



EDITION 1:32

Die Fahrzeugmodelle der Schuco EDITION 1:32 werden aus Zinkdruckguss hergestellt und bestechen durch ihre hochdetaillierte Modellausführung wie auch durch zahlreiche bewegliche Teile und Funktionen. Als Vorbildfahrzeuge dienen zum größten Teil landwirtschaftliche Modelle.

The vehicle models of the Schuco EDITION 1:32 series are made of die-cast metal and very impressive due to their finely detailed components, as well as numerous moving parts and functions. The model prototypes are generally agricultural vehicles.

METAL + PLASTIC PARTS

Im Auftrag der Regierung entwickelte der geniale Automobil-Konstrukteur Ferdinand Porsche ab dem Jahre 1934 in seinem Konstruktionsbüro in Stuttgart den deutschen „Volkswagen". Die für damalige Zeiten revolutionäre Konstruktion mit ihrem luftgekühlten 4-Zylinder-Boxermotor und stromlinienförmiger Karosserie, wurde später als „Käfer" weltberühmt und entwickelte sich im Laufe seiner Produktionszeit mit mehr als 22 Millionen hergestellter Exemplare zum erfolgreichsten Fahrzeug der Automobilgeschichte.

At the behest of the government, the highly gifted automotive engineer Ferdinand Porsche developed the German „people's car" at his design office in Stuttgart from 1934 onwards. With an air-cooled 4-cylinder boxer engine and streamlined body, its design was revolutionary for those times. Later famous globally as the „Beetle", it became the most successful vehicle in automotive history with more than 22 million units produced.

MHI Märklin Hobby Initiative

NEW







3er Set „VW Käfer Ovali"* 45 077 4200

↔ 15mm 165g

Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

Der IHC 433 war bei seiner Einführung im Jahre 1975 durch IHC (International Harvester Company) das kleinste Modell der sogenannten IHC-A-Baureihe. Leistungsmäßig trat der Schlepper so die Nachfolge des IHC 383 an. Nach der Übernahme von IHC durch Case wurde der IHC 433 ab 1985 als Case IH 433 mit einem neuen Farbschema angeboten. Der 433er wurde wie sein Vorgänger in den Fabriken Neuss und St. Dizier (Frankreich) hergestellt. Nachdem die Produktion in Neuss im Frühjahr 1990 eingestellt wurde, wurde das Modell 433 noch bis März 1993 in Doncaster (England) weiter produziert, wobei sich die Typenbezeichnung auf Case-IH 440 änderte.

When it was introduced in 1975 by IHC (International Harvester Company), the IHC 433 was the smallest model in the so-called IHC-A model series. Power-wise the tractor is the successor to the IHC 383. After IHC was taken over by Case, the IHC 433 was known as the Case IH 433 with a different colour scheme from 1985 onwards. The 433 model was built in the factories in Neuss and St. Dizier (France), like its predecessor. When production was discontinued in Neuss in the spring of 1990, production of model 433 continued in Doncaster (England) until March 1993, whereby the model designation changed to Case-IH 440.



International 433 mit Bügel/with safety bar 45 077 9300

↔ 110mm 230g



Case International 633 mit Kabine/with cabin, rot/red 45 077 9400

↔ 110mm 230g

Mit deutlich über 31.000 produzierten Exemplaren war der Case 633 in den 70er und 80er-Jahren ein wahrer Bestseller im Case-, ab 1984 Case IH Traktoren-Programm. Im Jahre 1984 hatte Case das Landmaschinenprogramm von International Harvester (IH) übernommen und firmierte fortan als Case-IH. Der 633er war sowohl mit Hinterrad- als auch mit Allradantrieb bestellbar und gehörte der sogenannten A-Reihe von Case IH an. Sein 3 Liter großer 3-Zylinder-Motor leistete 52 PS und ermöglichte diesem Standardtraktor Geschwindigkeiten von 25 bzw. 30 km/h.

With significantly more than 31,000 manufactured examples, the Case 633 was a real best-seller in the Case tractor product range in the 1970s and 1980s, and the Case IH tractor product range from 1984 onwards. Case took over the agricultural machinery product range of International Harvester (IH) in 1984 and subsequently traded as Case-IH. The 633 model was available with rear wheel drive and 4-wheel drive, and belonged to the so-called Case IH A-range. Its 3 litre 3-cylinder engine provided 52 BHP and made it possible for this standard tractor to travel at speeds of 25 or 30 km/h.

NEW



Case IH 1455 XL*

45 078 1100
142mm 328g

Er ist ein wahrer Kult-Youngtimer - der CASE IH 1455 XL. Sowohl in Neuss als auch im englischen Doncaster von 1981 bis 1996 produziert, eroberte der CASE IH 1455 XL eine große und zufriedene Kundschaft. Der mit einem 6586 cm³ großen Sechs-Zylinder ausgestattete und 146 PS starke Schlepper stellte auch das letzte Modell dar, das von IH (International Harvester) in Eigenregie entwickelt wurde, ehe die Firma von CASE übernommen wurde. Besonderes Merkmal des CASE IH 1455 XL ist vor allem der zuverlässige Allrad-Antrieb. Neben anderen Vorzügen sicherlich einer der Hauptgründe für die beachtlichen Verkaufszahlen, denn in den 15 Jahren Fertigungsdauer wurde die stolze Stückzahl von 7.621 Stück des CASE IH 1455 XL verkauft.

It's a real cult young-timer - the CASE IH 1455 XL. Produced in both Neuss and Doncaster, England from 1981 to 1996, the CASE IH 1455 XL gained a large and satisfied customer base. Equipped with a 6586-cc, six cylinder engine developing 146 hp, this tractor also represented the last model to be developed in-house by IH (International Harvester) before the company was taken over by CASE. The chief characteristic of the CASE IH 1455 XL is the reliable all-wheel drive. Among other advantages, this was certainly one of the main reason for the substantial sales figures, with an impressive 7,621 of the CASE IH 1455 XL sold during its 15 years in production.





Der „Universalschlepper für land- und forstwirtschaftliche Großbetriebe". So bewarb man bei Deutz in Köln-Deutz ab dem Jahre 1952 den Deutz F4L 514. Der Deutz F4L 514 war mit seinem 5322 cm³ großen, luftgekühlten Vierzylinder-Dieselmotor und einer Leistung von 47,5 PS bis Mitte der 1950er Jahre auch das leistungsstärkste Modell, das Deutz in seinem Schlepper-Programm anzubieten hatte. Während seiner gesamten Bauzeit, von 1952 bis 1965 wurden vom F4L 514 über 7800 Exemplare in Köln-Deutz produziert und an eine zufriedene Kundschaft ausgeliefert.

The „Universal tractor for large agricultural and forestry businesses". This is how Deutz advertised for the Deutz F4L 514 in Cologne-Deutz from 1952 onwards. With its 5322 ccm, air-cooled four-cylinder diesel engine and output of 47.5 PS, the Deutz F4L 514 was also the most powerful model that Deutz had to offer in its range of tractors until the mid-1950s. During its entire construction period from 1952 to 1965, more than 7800 examples of the F4L 514 were produced in Cologne-Deutz and delivered to satisfied customers.



Deutz F4 L 514

45 078 2200
140mm 250g

METAL + PLASTIC PARTS



Unbedingte Betriebssicherheit, höchste Verschleißfestigkeit und größte Wirtschaftlichkeit. Das waren die Attribute mit denen die Klöckner-Humboldt-Deutz AG in Köln-Deutz den 50 PS Universalschlepper vom Typ Deutz F3 M417, bewarb. Der auch als „Deutz-Stahlschlepper" bezeichnete F3 wurde zwischen 1942 und 1953 als vielseitig einsetzbarer Universal- und Straßenschlepper gebaut. Serienmäßig war dieser Alleskönner mit einer Riemenscheibe und einem Zapfwellenantrieb angeboten. Der aufgrund seiner einfachen und robusten Konstruktion sehr langlebige und technisch zuverlässige F3 M417 wurde nach Kriegsende in fast unveränderter Form weiterproduziert und war gerade als Straßenschlepper bis Ende der 70er-Jahre im Einsatz.



Deutz F3 M 417

45 078 2100
↔ 130mm 240g



NEW



Deutz F3 mit Leiterwagen/with hay trailer

45 078 2000
↔ 310mm 350g



Always at the ready, extremely wear-resistant and highly economical. These were the attributes with which Klöckner-Humboldt-Deutz AG publicised the 50-hp, type Deutz F3 M417 universal tractor in Cologne-Deutz. Also known as the „Deutz steel tractor", the F3 was built between 1942 and 1953 as a versatile, universal and road tractor. This all-rounder was supplied as standard with a belt pulley and a power take off shaft. Its simple and robust construction made the F3 M417 very durable and technically reliable, it continued almost unchanged in production from the end of the War and was still in use as a road tractor until the end of the 70s.

NEW



Deutz F3 mit Verdeck und Hänger/with top and trailer „Schenker"*

LIMITED EDITION **500**
45 078 1900
360mm 600g



NEW

Der Deutz DX 250 wurde von Klöckner-Humbold-Deutz (KHD) ab dem Jahr 1982 bevorzugt für den Export gebaut. Der Großtraktor war der Nachfolger des Deutz DX 230. Bei der Entwicklung des DX 250 hatte man in Köln-Deutz besonderes Augenmerk auf den amerikanischen Markt gelegt, weil dort der Markt für Großtraktoren mit Leistungen jenseits der 200-PS-Grenze am größten erschien. Es wurden jedoch nie die gewünschten Stückzahlen verkauft und so wurde die Produktion des DX 250 bereits im Jahre 1984 wieder eingestellt. Als Motor kam der 220 PS starke Deutz BF6L 413 FR mit 6 Zylindern und 9572 ccm Hubraum zum Einsatz. Die Höchstgeschwindigkeit des mit 9250 kg Leergewicht sehr schweren DX 250 lag bei 30 Stundenkilometern.

From 1982, the Deutz DX 250 was built by Klöckner-Humbold-Deutz (KHD) primarily for export. This large tractor was the successor to the Deutz DX 230. When the DX 250 was developed in Cologne-Deutz, the company had a particular eye on the American market because it seemed to be there that the market for tractors beyond the 200 hp threshold was greatest. However, the desired sales numbers were never reached, so the production of the DX 250 was stopped as early as 1984. The engine used was the 220-hp Deutz BF6L 413 FR with 6 cylinders and a displacement of 9572 cc. The top speed of the DX 250, weighing in at 9250 kg unladen, was about 30 km/h (19 mph).



Deutz DX 250

45 076 8800
170mm 460g

METAL + PLASTIC PARTS

Mit der Serie 9 haben die DEUTZ-FAHR Ingenieure einen ultramodernen, hochintelligenten Großtraktor entwickelt, der dank einzigartigem Bedienungskomfort, automatisierten Routinefunktionen und den fortschrittlichsten Technologien alle Arbeiten erleichtert und beschleunigt – und all das mit dem geringsten denkbaren Ressourcenverbrauch. Der hochmoderne Deutz Fahr 9340 TTV ist ein Großtraktor, mit dem Landwirte und Lohnunternehmer beste Resultate erreichen können. Mit seinem wassergekühlten Deutz-TTCD 6 Zylinder-Motor mit 7,8 Liter und einer Leistung von 336 PS lässt er auch bezüglich seiner Motorleistung keinerlei Wünsche offen.

With the series 9, the DEUTZ-FAHR engineers have developed an ultra-modern, highly intelligent large tractor which makes all work easier and also speeds it up thanks to the unique operating convenience, automated routine functions and extremely advanced technologies - and all of this with the lowest conceivable consumption of resources. The ultra-modern Deutz Fahr 9340 TTV is a large tractor with which farmers and agricultural contractors can achieve the best results. It leaves nothing to be desired with regard to its engine power with its water-cooled Deutz-TTCD 6-cylinder engine with 7.8 litres and output of 336 BHP.





Deutz-Fahr 9340 TTV 45 077 6900

170mm 600g

LIMITED EDITION. UNLIMITED PERFORMANCE. Das sind die Schlagworte mit denen Deutz-Fahr den Deutz 9340 TTV WARRIOR als das stärkste WARRIOR Sondermodell aller Zeiten vorstellt. Der 9340 TTV WARRIOR ist mit seinen 346 PS ein ultramoderner und hochintelligenter Großtraktor mit einzigartigem Bedienkomfort, automatisierten Routinefunktionen und den fortschrittlichsten Technologien. Sein hocheffizienter Deutz-Motor mit modernster Abgastechnologie, das stufenlose TTV-Getriebe für präzise Geschwindigkeiten von 0,2 bis 60 km/h, die neu entwickelte Achsfederung, 12.000 kg Hubkraft, die elektrisch öffnende Motorhaube und sein atemberaubendes Design – jede einzelne Komponente des 9340 TTV WARRIOR ist hochinnovativ und gehört zum Besten, was es derzeit auf dem Markt für Großtraktoren gibt. Auch das Schuco Metall-Modell verfügt wie sein großes Vorbild über eine Vielzahl interessanter Details und stellt mit seinem Modellgewicht von knapp 600 Gramm ein wirkliches Schwergewicht dar.

LIMITED EDITION. UNLIMITED PERFORMANCE. It is with these keywords that Deutz-Fahr presents the Deutz 9340 TTV WARRIOR as the strongest WARRIOR special model of all times. With its 346 hp, the 9340 TTV WARRIOR is an ultramodern and highly intelligent, large tractor with unique ease of control, automated routine functions and the most advanced technologies. Its highly efficient Deutz engine with the latest exhaust technology, the continuously variable TTV gearbox for precision speeds from 0.2 to 60 km/h (0.125 to 36.7 mph), the newly developed axle suspension, 12,000 kg lifting force, the electrically opening engine bonnet and its breathtaking design – every single component of the 9340 TTV WARRIOR is highly innovative and amongst the best currently available on the market for large tractors. Like the large original, the Schuco metal model also has many interesting details and, with its model weight of almost 600 grams, is a real heavyweight.



NEW



Deutz-Fahr 9340 TTV „Warrior“ 45 077 7300

170mm 600g

Im Herbst 1980 präsentierte Fendt den 211 PS starken Fendt-Großtraktor Favorit 622 LS. Die Bezeichnung LS stand dabei für „Luxus Standard“. Seine 211 PS schöpft der 622 LS aus einem wassergekühlten, 11,4 Liter großen 6-Zylinder-Dieselmotor. Da der 622 LS bis auf den fehlenden Abgasturbolader baugleich mit seinem großen Bruder, dem Favorit 626 LS war, wurden von den ursprünglich 19 gebauten 622ern, 4 Exemplare bereits ab Werk auf den 252 PS starken Favorit 626 LS umgebaut. Der letzte Fendt Favorit 622 LS wurde im Mai 1982 bei Fendt montiert.

Fendt presented the Favorit 622 LS large tractor with 211 BHP in the autumn of 1980. The designation LS stands for “Luxury Standard”. The 622 LS generates its 211 BHP with a water-cooled, 11.4 litre 6-cylinder diesel engine. Since the LS 633 is identical to its big brother the Favorit LS 626 apart from the lack of an exhaust turbocharger, four of the original nineteen 622 models which were built were converted to the 252 BHP Favorit 626 LS in the factory. The final Fendt Favorit 622 LS was built at Fendt in May 1982.





Fendt Favorit 622 LS

45 078 1300
170mm 500g

Im umfangreichen Fendt-Traktorenprogramm steht der Fendt 211 Vario für den leistungsstarken und kompakten Standardtraktor. Je nach Einsatzgebiet bietet der Fendt 200 Vario die richtigen Funktionen für alle Herausforderungen im Grünland, im Alpineinsatz, im Ackerbau, beim Transport, bei Pflegearbeiten, in Sonderkulturen, bei Kommunalarbeiten oder auch als Hofschlepper. Mit einer Maximalleistung von 111 PS aus seinem aus einem 3,3 Liter großen 3-Zylinder-Motor ist er allen Aufgaben gewachsen. Der Fendt 211 V Vario ist ein klassischer Schmalspurtraktor, der mit seiner geringen Außenbreite ab 1,07 Metern speziell für den Einsatz auf Weinbergen entwickelt wurde. Das „V“ in der Typenbezeichnung steht hier für den Anfangsbuchstaben des englischen Begriffs für Wein – Vine.

The Fendt 211 Vario is the most powerful and compact standard tractor in the extensive range of Fendt tractors. Depending on the usage area, the Fendt 200 Vario provides the correct functions for all challenges in grassland, in Alpine areas, in agriculture, during transport, during maintenance work, in special cultures, during municipal work and also as a farm tractor. With its maximum output of 111 PS from its 3.3 litre 3-cylinder engine, it is perfect for any job. The Fendt 211 V Vario is a classic narrow gauge tractor which has been specially developed for use in vineyards with its compact width starting at 1.07 metres. The V in the type designation stands for the first letter of the English term for wine – Vine.



Fendt 211 V Vario

45 078 1700
100mm 150g



Fendt 211 Vario

45 078 1500
120mm 230g

METAL + PLASTIC PARTS



Der Fortschritt Geräteträger vom Typ RS09 war das mit großem Abstand wichtigste Arbeitsgerät in den LPG's (Landwirtschaftliche Produktionsgemeinschaften) und den VEG's (Volkseigene Güter) der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik. Dies ging sogar so weit, dass selbst die Architektur der Stallgebäude in der DDR an die Spurbreite, Höhe und den Wendekreis dieses Gerätes angepasst wurde. Vorgestellt im Jahr 1955 war der Traktor und Geräteträger RS09 (RS = Radschlepper) auch unter dem Produktnamen GT124 Maulwurf (GT = Geräteträger) bekannt. Aufgrund der sehr hohen produzierten Stückzahlen war der „Maulwurf" einer der meistgebauten Traktoren der DDR und des gesamten Ostblocks.

Fortschritt RS09-GT124 mit Mähbalken/with cuttor bar 45 078 2900
↔ 150mm 200g

The model RS09 Fortschritt equipment carrier was the most important working device by far in the LPG's (agricultural collectives) and the VEG's (nationally owned properties) in the former German Democratic Republic. This even went so far that even the architecture of the stable building in the GDR was adapted to the gauge, height and turning circle of this device. The RS09 (RS = wheeled tractor) tractor and equipment carrier was introduced in 1955, was also known under the product name of GT124 Maulwurf (Maulwurf = mole / GT = Carrier). Because of the large quantity that was produced, the "Mole" was one of the best-selling tractors in the DDR and the entire eastern block.



Fortschritt RS09-GT124 mit Pritsche/pick up 45 078 2800
↔ 150mm 200g



NEW Die als Zugtraktor konzipierte ZT 300 Baureihe wurde in der Zeit von 1967 bis 1984 im Kombinat Fortschritt Landmaschinen - VEB Traktorenwerk Schönebeck hergestellt. Diese Baureihe löste bei Fortschritt die sehr erfolgreiche Famulus-Baureihe ab. Von der gesamten Baureihe wurde bis 1984 die für ein Schleppermodell gigantische Stückzahl von 72.382 Stück hergestellt. im Gegensatz zum ZT 300 verfügte der ab dem Jahr 1972 produzierte ZT 303 über einen zusätzlichen Vorderradantrieb und entwickelte sich aufgrund seiner Vielseitigkeit schnell zum meistverkauften und erfolgreichsten Modell der 300er Baureihe. Im Jahre 1984 wurde die ZT 300-Baureihe von der Baureihe ZT 320 abgelöst.

Designed as a towing tractor, the ZT 300 series was produced from 1967 to 1984 in the collective combine Fortschritt Landmaschinen - VEB Traktorenwerk Schönebeck. At Fortschritt, this series took over from the very successful Famulus series. Up to 1984, a total of 72,382 of the whole series were produced, a gigantic number for a tractor model. Unlike the ZT 300 the ZT 303, produced from 1972, had an additional front-wheel drive and, because of its versatility, developed to the most sold and successful model of the 300 series. In 1984, the ZT 300 series was replaced by the ZT 320 series.



Fortschritt ZT 303 45 077 5100
↔ 160mm 280g



NEW

Bereits Ende der 70er-Jahre begann man im Kombinat Fortschritt Landmaschinen mit den Planungen für den Nachfolger der sehr erfolgreichen ZT 300-Baureihe. Aufgrund der hervorragenden Basis welche die Modelle ZT 303 und ZT 323 lieferten, handelte es sich bei der 320er- Baureihe um keine reine Neuentwicklung sondern vielmehr um eine umfangreiche und wohl überlegte Modellpflege auf Basis des Vorgängermodells. Nachdem das Basismodell der neuen Baureihe, der ZT 320, bereits bei seiner Vorstellung aufgrund des fehlenden Allradantriebs im Grunde schon technisch überholt war, konzentrierte man sich beim VEB Traktorenwerk Schönebeck sehr schnell auf die Produktion des ZT 323. Dieser war bezüglich des Kraftstoffverbrauchs im Rahmen der Modellpflege gegenüber dem ZT 303 deutlich effizienter geworden und knüpfte so nahtlos an dessen Verkaufserfolge an. Beide Schuco-Modelle, der ZT 303 und der ZT 323 stellen so ein wichtiges Stück deutscher Traktorengeschichte im Maßstab 1:32 dar.

At the end of the 70s a start had already been made in the Fortschritt Landmaschinen collective combine on plans for the successor to the very successful ZT 300 series. Because of the outstanding basis represented by the ZT 303 and ZT 323 models, the 320 series was not to be a purely new development but rather an extensive and well thought-out upgrade of the existing models. Given that, when presented, the basic model of the new series, the ZT 320, was already technically out-of-date because it lacked all-wheel drive, the publicly owned company Traktorenwerk Schönebeck very quickly concentrated on production of the ZT 323. As a part of the upgrade, this was, in terms of fuel consumption, significantly more efficient than the ZT 303 and thus able to build on the sales success of the latter. The two Schuco models of the ZT 303 and the ZT 323 thus represent and important part of German tractor history to a scale of 1:32.



Fortschritt ZT 323

45 078 2500
160mm 300g

Der Hersteller von Dieselmotoren und Traktoren, die Güldner-Motoren-Werke AG wurde 1904 von Hugo Güldner, Carl von Linde und Georg von Krauß als Güldner-Motoren-Gesellschaft GmbH gegründet. Im Jahre 1936 wurde der erste Schlepper präsentiert und zeitgleich war dies der Beginn der Traktorenproduktion bei Güldner. Ab 1968 war dann der 60 PS starke Güldner G 60 mit Allradantrieb verfügbar.





Güldner-Motoren-Werke AG, a manufacturer of diesel engines and tractors, was founded in 1904 by Hugo Güldner, Carl von Linde and Georg von Krauß as Güldner-Motoren-Gesellschaft GmbH. The first tractor was presented in 1936 and it simultaneously marked the start of full-scale tractor production at Güldner. The 60 bhp Güldner G 60 with four-wheel drive hit the market in 1968.

Güldner G60A mit Dach und Frontlader/with roof and front loader

45 077 8600
190mm 230g

METAL + PLASTIC PARTS

Das Flaggschiff des in Aschaffenburg beheimateten Traktoren-Herstellers Güldner, der Güldner G75, stand ab dem Jahr 1965 auch als Allrad-Variante zur Verfügung. Der Güldner G-75 A, das „A" stand in der Produktbezeichnung für Allrad, verfügte über eine Mehrleistung von 5 PS gegenüber seinem hinterradbetriebenen Bruder, dem G-75. Mit einem 4,7 Liter großen 6-Zylinder-Reihen-Dieselmotor und 75 PS ausgestattet, wurden zwischen 1965 und 1969 exakt 201 Exemplare des G-75A hergestellt. Das Schuco Sammler-Modell im Maßstab 1:32 zieht einen Typischen Schaustellerwagen, wie er noch im Straßenverkehr der 50er- und 60er-Jahre verbreitet war.

The flagship of Aschaffenburg-based tractor manufacturer Güldner, the Güldner G75, was also available with 4-wheel drive from 1965 onwards. The Güldner G-75 A (the "A" in the product designation stood for 4-wheel drive) had 5 BHP more power than its rear-wheel drive sibling, the G-75. With its 4.7 litre 6-cylinder in-line diesel engine and 75 PS, exactly 201 examples of the G-75A were manufactured between 1965 and 1969. The 1:32 scale Schuco collector's model is pulling a typical circus carriage, which was popular during the 1950's and 1960's.



LIMITED EDITION **500**

Güldner G75 A mit Schaustellerwagen mit Balkon/ with trailer with balcony — 45 077 8500

↔ 340mm 650g

Der Hanomag-Radschlepper Robust 900 war der größte und stärkste in Serie produzierte Hanomag-Schlepper aller Zeiten und wurde von 1967 bis 1970 produziert. Im Wesentlichen unterschied er sich vom Brillant 701 durch seinen größeren und stärkeren Motor, der es auf eine Leistung von 85 PS brachte. Schuco präsentiert diesen typischen Schlepper der 60er-Jahre als hochwertige Metall-Miniatur mit funktionierendem Frontlader im Sammler-Maßstab 1:32. Die Schuco Edition 1:32 überzeugt durch ihre sehr detaillierte und präzise Umsetzung. Der Traktor verfügt über eine funktionierende Lenkung und darf in keiner Traktorensammlung fehlen.



Hanomag Robust 900 mit Frontlader/with front loader — 45 077 9900

↔ 180mm 220g

METAL + PLASTIC PARTS

The Hanomag Robust 900 tractor was the largest and most powerful Hanomag tractor ever made and was produced from 1967 to 1970. The basic difference between the Robust 900 and the Brillant 701 was its larger and more powerful engine, which was capable of 85 bhp. Schuco presents this typical Sixties tractor as a high-quality metal miniature with functioning front loader in the popular 1:32 scale. The Schuco Edition 1:32 is highly impressive due to its very detailed and precise finish. The tractor has functioning steering and is without doubt a must-have in every tractor collection.





LIMITED EDITION **500**

Hanomag Robust mit Schaustellerwagen/with trailer 45 078 0300

↔ 340mm 650g

In den Jahren 1992 bis 1997 war der John Deere 6400 das leistungsstärkste Modell der John Deere 6000er-Baureihe. Der für seinen äußerst sparsamen Umgang mit dem Diesel-Treibstoff bekannte 6400er besitzt einen 4,5 Liter großen 4-Zylinder-Dieselmotor mit einer Leistung von 100 PS der diesem mittelgroßen Traktor mit seinem Eigengewicht von knapp über 4 Tonnen, im Fahrbetrieb zu einer Geschwindigkeit von bis zu 40 Stundenkilometern verhilft.

From 1992 to 1997, the John Deere 6400 was the most powerful tractor in the John Deere 6000 series. Known for its extremely economical fuel consumption, the 6400 is fitted with a 4.5 litre, 4-cylinder, 100 HP diesel engine, which enables this medium-sized tractor – weighing in at just over 4 tonnes – to reach speeds of up to 40 km/h on the road.





John Deere 6400 45 077 3100

↔ 140mm 300g

METAL + PLASTIC PARTS

Im Jahre 1837 von dem Hufschmied John Deere im US-Bundesstatt Illinois gegründet ist Deere & Company mit seiner Hauptmarke „John Deere“ heute der Weltmarktführer im Bereich der Landtechnik. Bereits kurz nach dem Ende des 1. Weltkriegs begann Deere & Company mit der Herstellung der ersten Traktoren-Modelle. Als die Firma in der Zeit der Weltwirtschaftskrise 1931 bis 1933 auf die Rückzahlung bereits erbrachter Lieferungen von zahlungsunfähigen Landwirten verzichtete, bescherte ihr dieses großzügige Verhalten im Nachhinein viele Neukunden und eine langfristig treue Kundschaft. Der unserem Schuco-Modell zugrundeliegende John Deere 4850 war von 1983 bis 1988 Bestandteil der sogenannten 50er-Reihe von John Deere. Von einem 7630 cm3 großen 6-Zylinder-Dieselmotor angetrieben erreichte der 4850er ein maximales Drehmoment von 875 Nm.

Founded in 1837 by the farrier, John Deere, in the US state of Illinois, Deere & Company, with its leading brand „John Deere“, is today the world leader in the field of agricultural technology. Shortly after the end of the 1st World War, Deere & Company started production of the first tractor models. During the world economic crisis, from 1931 to 1933, the company did not insist on repayments due from insolvent farmers. This generosity was later rewarded with many new customers and long-lasting customer loyalty. The John Deere 4850 on which our Schuco model is based was, from 1983 to 1988, a part of John Deere's 50 series. Driven by a 7630-cm3, 6-cylinder diesel engine, the 4850 delivered a maximum torque of 875 Nm.



John Deere 4850

45 076 4800
160mm 400g

Mit folgendem Werbetext stellt John Deere den 5125 R auf seiner Internetseite vor. „Endlich gibt es einen leichten und wendigen Traktor, mit dem Sie alle schweren Lasten bewegen können – am Heck und an der Traktorfront. Der 5R ist extrem vielseitig, kann mühelos mit einem Frontlader der R-Serie ausgerüstet werden und ist auf Straße und Feld gleichermaßen leistungsstark. Dieser Traktor macht sich voll bezahlt: Er zeichnet sich durch hohe Leistung bei sparsamem Kraftstoffverbrauch aus. Dabei bietet er einen maximalen Grad an Komfort und Bedienfreundlichkeit mit einem klaren Fokus auf Effizienz, um sämtliche Arbeiten schneller, besser und in größerem Umfang zu bewältigen.“ Angetrieben wird der John Deere 5125 R von einem 4,5-Liter großen und bis zu 135 PS starken PowerTech-PWX-4-Zylinder-Motor mit Hochdruck-CommonRail-Einspritzung der speziell für die Anforderungen im landwirtschaftlichen Betrieb entwickelt wurde.



John Deere 5125 R, grün/green

45 077 2700
140mm 300g

METAL + PLASTIC PARTS



John Deere advertises for the 5125 R on its web site as follows: "Finally there is a lightweight and agile tractor with which you can move heavy loads – at the rear and the front of the tractor. The 5R is extremely versatile, can be effortlessly equipped with a front loader in the R series and is powerful on the road and in the field. This tractor pays for itself in full: It is characterised by having considerable power with low fuel consumption, It provides maximum comfort and user-friendliness with a clear focus on efficiency in order to carry out any work quicker, better and to a greater extent". The John Deere is powered by a 4.5 litre and up to 135 BHP PowerTech PWX 4-cylinder engine with high-pressure common rail injection, which has been specially developed for the requirements of agricultural operations.

John Deere 5125 R mit Frontlader und Strohballen/ with front loader and bale of straw

45 077 2800
↔ 245mm 425g

Die John Deere Harvester Baureihe 1270G ist in der Schuco Edition 1:32 gleich mit zwei verschiedenen Forstmaschinen-Modellen vertreten. Dem John Deere 1270G 6-Rad und dem 1270G 8-Rad. Beide Harvester zeichnen sich durch ihre außergewöhnliche Effizienz, ihre Vielseitigkeit und ihre enorm hohe Produktivität aus. Angetrieben werden sowohl der 6- als auch der 8-Rad Harvester von einem John Deere PowerTech Plus Dieselmotor. Einem 6-Zylinder Turbomotor mit 9 Litern Hubraum und einem gewaltigen Drehmoment von sage und schreibe 1315 Newtonmetern.



John Deere Harvester 1270G 6W, grün/green

45 077 5900
↔ 360mm 960g

METAL + PLASTIC PARTS

The John Deere 1270G-series harvester is represented by two different forestry machine models in the Schuco 1:32 Edition – the John Deere 1270G 6-wheel and the 1270G 8-wheel versions. Both harvesters are characterised by exceptional efficiency, versatility and extremely high productivity. Both the 6-wheel and 8-wheel harvesters are powered by a John Deere PowerTech Plus diesel engine – a 6-cylinder, 9-litre turbocharged unit that produces a massive 1,315 Nm of torque.



John Deere Harvester 1270G 8W
mit Baumstamm/with trunk

45 077 6000
↔ 400mm 960g



Der schwere Allradtraktor Kirovets K-700 nimmt, schon aufgrund seiner Ausmaße, eine Sonderstellung auf jedem Traktorentreffen und natürlich auch in jeder Traktoren-Modellsammlung ein. Ab dem Ende der 50er- Jahre vom russischen Hersteller Kirovets entwickelt, verließ im Juli 1962 der erste Prototyp des K-700 das Werkstor in Leningrad. Zwischen 1962 und 1975 wurden deutlich über 100.000 Exemplare des K-700 produziert. Der mit einem 8-Zylinder-Dieselmotor ausgestattete und 215 PS starke Knicklenker wurde ab 1968 in nicht unerheblichen Stückzahlen auch in die damalige DDR exportiert. Für seine extreme Zuverlässigkeit bekannt und speziell auf großen landwirtschaftlichen Flächen sehr effizient, konnte durch den Einsatz eines K-700 gegenüber dem Fortschritt ZT 300 die Arbeitsproduktivität um das Dreifache gesteigert werden. Um in der staatlich gelenkten Landwirtschaft der DDR einen Kirovets K-700 wirtschaftlich sinnvoll einsetzen zu können war es jedoch notwendig einzelne Felder zu Großflächen zusammenzufassen. So errechnete man auch, dass ein K-700 mindestens 1400 Arbeitsstunden pro Jahr ableisten musste um rentabel zu sein. Da dies im Einschichtbetrieb unmöglich war, führte man für die mit dem K-700 ausgestatteten LPG's (Landwirtschaftliche Produktionsgemeinschaften) ein Zweischichtsystem ein.

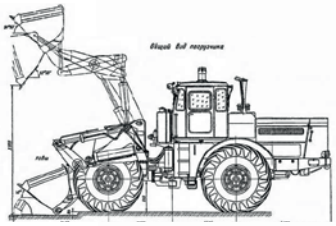
NEW



Kirovets K-700 T*

45 077 0800
↔ 350mm 850g

Its dimensions alone make the Kirovets K-700 all,wheel drive tractor something special at every tractor meeting and, of course, in every tractor collection. Developed from the end of the 50s by the Russian manufacturer, Kirovets, the first prototype of the K-700 left the factory gates in Leningrad in July 1962. Between 1962 and 1975, well over 100,000 K-700s were produced. With an 8-cylinder diesel engine, developing 215 hp, sand centre-pivot steering, from 1968, the numbers exported to the GDR were also not insignificant. Known for its extreme reliability and very efficient, especially on large agricultural areas, using a K-700 could triple productivity compared with the Fortschritt ZT 300. However, to be able to make the best, economical use of a Kirovets K-700 in the state-controlled agriculture of the GDR, separate fields had to be joined up to form large acreages. It was also calculated that a K-700 had to be worked for at least 1400 hours per year to be profitable. Since this was impossible with single-shift working, a two-shift system was introduced for agricultural production collectives equipped with the K-700.



NEW



Kirovets K-700 M mit Frontschaufel/with front loader*

45 077 0900
↔ 270mm 700g





Kirovets K-700 A, gelb/yellow

45 077 1800
↔ 220mm 550g

METAL + PLASTIC PARTS



Lanz Ackerluft Bulldog mit Halbraupe

45 076 9300

↔ 125mm 165g





Der Weihnachtsmann und sein Helfer, das Rentier, transportieren auf ihrem Lanz-Bulldog die Weihnachtsgeschenke zu ihren sehnsüchtig wartenden Empfängern. Das ist das Thema des diesjährigen Schuco Weihnachtsmodells der Edition 1:32. Die liebevoll handbemalten Figuren und Geschenke machen aus dem Lanz mit Anbauraupe ein gesuchtes und seltenes Sammlerstück.

On their Lanz-Bulldog, Santa and his helper, the reindeer, carry the Christmas presents to their anxiously waiting recipients. That is the theme of this year's Schuco Christmas model of the 1:32 edition. The lovingly hand-painted figures and presents make the Lanz with caterpillar attachment a sought-after and rare collector's piece.

Lanz mit Anbauraupe „Weihnachten 2018“

45 077 0300

↔ 145mm 145g





Bereits im 19. Jahrhundert gegründet entwickelte sich die Heinrich Lanz AG in Mannheim sehr schnell zu einem der führenden Landmaschinenherstellern Deutschlands. Ab den 1920er-Jahren stiegen die Mannheimer in die Produktion von Ackerschleppern ein und hatten so einen wesentlichen Anteil an der Motorisierung der deutschen Landwirtschaft. Unter der Bezeichnung Lanz Bulldog wurden mit großem Erfolg Ackerschlepper mit Einzylinder-Glühkopfmotor produziert. Durch diese Traktoren prägte sich der Name Bulldog in weiten Teilen Deutschlands als umgangssprachliche Gattungsbezeichnung für einen Ackerschlepper. Lanz erreichte in Deutschland im Laufe der 30er-Jahre einen Marktanteil von 50% und über die Hälfte der Produktion wurde seinerzeit ins Ausland exportiert. Das sehr fein detaillierte Schuco-Modell im Maßstab 1:32 entspricht einem Lanz Bulldog D 9506, einem der erfolgreichsten Lanz-Modelle. In fast unveränderter Form von 1936 bis 1955 produziert hatte sein Einzylinder-Motor einen sagenhaften Hubraum von knapp über 10 Litern und leistete 45 PS. Sowohl das Lanz-Gespann mit dem neu entwickelten Holz-Leiterwagen als auch das Gespann mit der Dechentreiter Dreschmaschine stellen so ein gutes Stück landwirtschaftliche Geschichte „en Miniature“ dar.



LIMITED EDITION **500**

Lanz Bulldog mit Güllefaß/with manure trailer*

45 076 9400

↔ 255mm 200g



Founded in the 19th century, Heinrich Lanz AG in Mannheim very quickly developed into one of Germany's leading agricultural machinery manufacturers. From the 1920s, the Mannheim company went into the production of farm tractors and thus played a significant part in the motorisation of German agriculture. Under the name of Lanz Bulldog, farm tractors with a single-cylinder, glow-plug engine were produced with great success. These tractors made such an impression that the name Bulldog became widely used in Germany as a colloquial expression for farm tractors in general. During the 30s, Lanz achieved a market share of 50 % in Germany and more than half its production was exported. The very finely detailed Schuco model to a scale of 1:32 depicts a Lanz Bulldog D 9506, one of Lanz' most successful models. Almost unchanged from 1936 to 1955, it was produced with a single-cylinder engine, legendary for its displacement of just over 10 litres and delivering 45 hp. The Lanz tractor can be hitched to the newly developed, wooden, ladder-sided cart or the Dechentreiter threshing machine. Both make a fine piece of agricultural history in miniature.

NEW



Lanz Bulldog mit Leiterwagen/hay trailer

45 077 0200
310mm 250g





Lanz Bulldog mit Dach und Güllefaß/with roof and manure trailer

LIMITED EDITION **500**
45 076 9900
255mm 215g

METAL + PLASTIC PARTS



NEW

Lanz Bulldog mit Dreschmaschine/with threshing maschine

LIMITED EDITION **500**
45 088 8900
360mm 680g

NEW Ursprünglich als „Universal-Motor-Gerät" entwickelt war der Unimog anfänglich ausschließlich für den Einsatz in der Landwirtschaft gedacht. Ab dem Jahr 1949 serienmäßig produziert, wurde dieser wahre Alleskönner sehr schnell sowohl in der Land- und Forstwirtschaft als auch beim Militär und für kommunale Aufgaben eingesetzt. Anfänglich bei der Boehringer GmbH in Göppingen produziert, wurde die Fertigung 1951 nach Gaggenau verlegt. Seit 2002 wird die Unimog-Reihe im Daimler-Benz Nutzfahrzeug-Werk in Wörth hergestellt. Das mit zahlreichen Funktionen ausgestattete Schuco-Metallmodell im Maßstab 1:32 stellt einen Mercedes-Benz Unimog 1600 dar, der mit seinem etwas kantigeren Design im Jahre 1974 eingeführt wurde.



Originally developed as an „Universal-Motor-Gerät", the Unimog was, to begin with, intended exclusively for use in agriculture. Mass produced from 1949, this true jack of all trades was very quickly adopted in agriculture, forestry, in the military field and for local authority tasks. Initially produced at Boehringer GmbH in Göppingen, production was transferred to Gaggenau in 1951. Since 2002, the Unimog range has been manufactured in the Daimler-Benz utility vehicle factory in Wörth. Equipped with numerous functions, the Schuco metal model to a scale of 1:32 represents a Mercedes-Benz Unimog 1600 that, with its rather angular design, was introduced in 1974.



Mercedes-Benz Unimog U1600, schwarz/black

45 077 2300
160mm 330g



NEW

Um den ab Mitte der 60er-Jahre sinkenden Absatzzahlen des Mercedes-Benz Unimog im landwirtschaftlichen Bereich entgegenzuwirken, beschloss man bei Daimler-Benz im Jahre 1967 auf Basis vorhandener Unimog-Aggregate eine eigene Traktoren-Reihe zu entwickeln. Ergebnis dieser Bemühungen war der im Jahre 1972 vorgestellte MB Trac 65/70, wobei die Bezeichnung 65/70 für 65 DIN- bzw. 70 SAE-PS stand. Bis in das Jahr 1991 produziert, stellt der MB Trac 1800 intercooler das absolute Flaggschiff der Baureihe dar. Von dem 180 PS starken und mit einem 6 Liter großen Diesel-Sechs-Zylinder-Motor ausgestatteten Fahrzeug wurden im Unimog-Werk in Gaggenau 190 Exemplare hergestellt.

To counter the fall in sales of the Mercedes-Benz Unimog in the agricultural market in the mid-60s, Daimler-Benz decided, in 1967, to develop its own range of tractors on the basis of existing Unimog component units. The result of these efforts was the MB Trac 65/70, presented in 1972, where the 65/70 designation stood for 65 DIN or 70 SAE-hp. Produced until 1991, the MB Trac 1800 Intercooler represented the absolute flagship of the range. 190 of this 180-hp vehicle, equipped with a 6-litre, six-cylinder diesel engine, were produced in the Unimog factory in Gaggenau.



MB Trac 1800

LIMITED EDITION **1000**
45 076 0700
188mm 213g

NEW

Bereits im Jahre 1898 gründete Anton Schlüter in Freising bei München seine Schlüter Motorenwerke. Um an dem, in den 30er-Jahren immer lukrativer werdenden Markt für landwirtschaftliche Traktoren teilhaben zu können, stellte Schlüter im Jahre 1937 mit dem Schlüter DZM 25 seinen ersten Traktor vor. Ab dem Jahr 1964 konzentrierte man sich in Freising ausschließlich auf den Bau von Großschleppern und machte so dem seinerzeitigen Schlüter-Werbeslogan „Kraft soviel Sie brauchen“ alle Ehre. Vom Schlüter Super Trac 2500 VL, der dem detailgetreuen Schuco-Metallmodell zugrunde liegt, wurden in den Jahren 1984 bis 1989 lediglich 12 Exemplare hergestellt, was dieses Fahrzeug heute zu einem gesuchten Klassiker macht der auf jedem Traktorentreffen für Aufsehen sorgt.



As early as 1898, in Freising near Munich, Anton Schlüter founded his Schlüter Motorenwerke. In 1937, seeking to take a share in the increasingly lucrative agricultural tractor market of the 1930s, Schlüter presented the Schlüter DZM 25, its first tractor. From 1964, the company in Freising concentrated on the production of large tractors and thus lived up to the Schlüter advertising slogan: „All the power that you need“. Between 1984 and 1989, the company built just 12 of the Schlüter Super Trac 2500 VL, the tractor on which the finely detailed Schuco metal model is based, so that this vehicle is now a sought-after classic and draws attention at any tractor meeting.



Schlüter Super Trac 2500 VL

45 076 2800
190mm 560g

METAL + PLASTIC PARTS



Früher wie heute sind sie nicht aus einer modernen Landwirtschaft wegzudenken – die Traktoren. Drei besondere Legenden des Traktorenbaus hat Schuco in einem hochwertigen Geschenkset zusammengefasst. Der Eicher 3125, der Schlüter Compact 1250 TV6 und der IHC (International Harvester Company) 1255 XL werden zusammen in einer hochwertigen Holz-Geschenkkiste ausgeliefert. Die weltweite Auflage dieses Geschenksets beläuft sich auf 500 Stück.

Today, just as in the past, we cannot imagine modern agriculture without them – tractors. Schuco has brought together three particularly legendary tractors in a high quality gift set. The Eicher 3125, the Schlüter Compact 1250 TV6 and the IHC (International Harvester Company) 1255 XL are dispatched together in a quality wooden gift case. The worldwide issue of this gift set runs to 500.





LIMITED EDITION **1000**

Set „Traktorlegenden" mit/with IHC 1255 XL, Eicher 3125, Schlüter Compact 1250 TV6 mit Frontlader/with front loader

45 076 5900

Mit der Schuco PRO.R Serie hat sich eine Kleinserienmodell-Linie aus Resin etabliert, welche für außergewöhnliche und sehr filigrane Modelle steht. Dank diesem hochwertigen Modellbaukunststoff ist es möglich, sehr seltene und exotische Vorbildfahrzeuge in perfekter Qualität und mit nie dagewesenem Detailreichtum zu fertigen.

The Schuco PRO.R series offers a range of exceptional and finely designed models of limited production vehicles. Thanks to this high-quality modelling material, it is possible to reproduce very rare and exotic original vehicles with a very high level of detail and quality of finish throughout.



Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

RESIN + PLASTIC PARTS



Der im deutschen Sprachraum MTS-50 genannte russische Traktor MTZ-50 wurde in den Jahren 1961 bis 1985 hergestellt. Von dem auch Belarus MTS-50 bezeichneten Traktor wurden im weißrussischen Minsk bei den „ Minski Traktorny Sawod", den Minsker Traktorenwerken, während seiner Produktionszeit von 24 Jahren die für einen Traktor schier unglaubliche Stückzahl von 1,25 Millionen Stück hergestellt und zum größten Teil an die sozialistischen Bruderstaaten der Sowjetunion ausgeliefert.

Known in the German-speaking region as the MTS-50, the Russian MTZ-50 tractor was produced from 1961 to 1985. Also known as the Belarus MTS-50, it was produced over a period of 24 years in Minsk, Belarus, in the „Minski Traktornyy Zavod", the Minsk Tractor Works, leading to the unbelievable total production for a tractor of 1.25 million, mostly delivered to other states in the Soviet Union.

NEW



Belarus MTS-50

LIMITED EDITION **500**
45 090 7500
120mm 115g

RESIN + PLASTIC PARTS



Der Dutra D4K B war ein schwerer, allradgetriebener Traktor, der im ungarischen Traktorenwerk „Roter Stern" produziert wurde. Mit seinem 90 PS starken 6- Zylinder-Dieselmotor mit knapp 8-Litern Hubraum war der Dutra aufgrund seiner Kopflastigkeit ganz besonders gut für die schwere Bodenbearbeitung geeignet. Hergestellt ab 1964 löste der D4K B in der ehemaligen DDR sehr schnell die sehr lauten und unkomfortablen Kettenschlepper ab. Den Nachfolger als schweren Traktor, den Kirovets K-700 konnten die Landwirtschaftlichen Produktionsgemeinschaften der DDR nur beziehen, wenn sie im Gegenzug die Verschrottung eines D4K nachweisen konnten. Aus diesem Grunde wurde fast der gesamte DDR-Bestand an Dutra D4K's verschrottet und der Traktor ist heute eine der Attraktionen jedes Traktor-Treffens.

NEW



Le Robuste D4K

45 089 6800
160mm 200g



NEW



The Dutra D4K B was a heavy tractor with all-wheel drive, produced in the Hungarian „Red Star" tractor factory. With its 90-hp, 6-cylinder diesel engine, with a displacement of almost 8 litres, the Dutra was rather top-heavy and particularly well suited to working heavy ground. Wuith production starting in 1964, the D4K B very quickly displaced the very loud and uncomfortable track-laying tractor in the GDR. The agricultural collectives of the GDR could only obtain its successor as a heavy tractor, the Kirovets K-700 if, in return, they provided proof that a D4K had been scrapped. For this reason, almost all Dutra D4Ks in the GDR were scrapped, and any surviving examples are among the great attractions of any tractor meeting.

Dutra D4K

LIMITED EDITION **500**
45 089 7300
160mm 200g

RESIN + PLASTIC PARTS



Die im Jahre 1956 als Favorit RS14 präsentierte Traktorbaureihe des VEB (Volkseigener Betrieb) Schlepperwerk Nordhausen wurde aufgrund von namensrechtlichen Streitigkeiten anlässlich der Leipziger Industriemesse 1958 in Famulus RS14 umgetauft. Die Bezeichnung „Famulus" wurde aus dem lateinischen abgeleitet, was soviel bedeutete wie Gehilfe, Diener oder Knecht. Die maßstabgerechte Schuco-Miniatur im Maßstab 1:32 stellt einen Famulus RS14/36 dar und ist so eine tolle Ergänzung der bisherigen Schuco-Traktoren-Serie im wichtigsten Maßstab für landwirtschaftliche Fahrzeuge, dem Maßstab 1:32.

Because of disputes over brand name rights, the series of tractors presented in 1956 as Favorit RS14, from the VEB (Publicly-Owned Company) Schlepperwerk Nordhausen was renamed Famulus RS14 on the occasion of the Leipzig Industry Fair in 1958. The designation „Famulus" was derived from the Latin with the meaning assistant, servant or labourer. The Schuco miniature, to a precise scale of 1:32, depicts a Famulus RS14/36, making a great addition to the existing Schuco range of 1:32 tractors.

NEW



Famulus RS14/36

LIMITED EDITION **500**
45 090 7400
105mm 80g



1949 wurde auf der Leipziger Messe der erste in der DDR gebaute Ackerschlepper vorgestellt, der Pionier RS01. Von 1949 bis 1956 hergestellt, wurde der RS01 zuerst im VEB HORCH Kraftfahrzeug- und Motorenwerk Zwickau produziert und dann später, im speziell für den Traktorenbau neu geschaffenen Volkseigenen Betrieb (VEB) Schlepperwerk Nordhausen, produziert. Die technische Basis des Pionier RS-01 ging weitestgehend auf eine Vorkriegsentwicklung der Fahrzeug- und Motoren-Werke in Breslau zurück, wo bereits in den 1930er Jahren die ersten Exemplare unter dem Markennamen FAMO XL vom Band liefen. Angetrieben wurde der RS-01 Pionier von einem 5 Liter großen Vier-Zylinder-Dieselmotor mit Wasserumlaufkühlung. Der Pionier wurde erst im Jahr 1957 von dem in vielen Punkten überarbeiteten Nachfolgemodell Harz abgelöst.

In 1949, the first agricultural tractor to be built in the former East Germany, the Pionier RS01, was presented at the Leipzig Trade Fair. Manufactured from 1949 to 1956, the RS01 was first produced by VEB HORCH Zwickau and later by VEB Schlepperwerk Nordhausen, which had been specially set up for the construction of tractors. The technology of the Pionier RS-01 was largely based on a pre-war tractor developed by the FAMO automobile and engine works in Breslau, where the first vehicles were made in the 1930s under the brand name FAMO XL. The RS-01 Pionier was powered by a 5-litre four-cylinder diesel engine with recirculating water cooling. The Pionier was replaced in 1957 by its successor, the RS-01 Harz with various enhanced technical features.



IFA RS-01 Pionier

45 090 3300
125mm 120g

Tschebljabinsker Traktorny Sawod, zu Deutsch, die Tschebljabinsker Traktorenwerke produzierten von 1963 bis 1983 sage und schreibe über 410.000 Exemplare des T-100 Kettentraktors. Der gegenüber seinem Vorgängermodell S-100 mit 108 PS etwas stärkere T-100 wurde sowohl in den landwirtschaftlichen Produktionsgemeinschaften des Ostblocks als auch sehr häufig als Planierraupe eingesetzt. Im Laufe seiner 20-jährigen Produktionszeit unterlag der Kettentraktor einem ständig fortlaufenden Entwicklungsprozess. So wurden ab 1973 mehr und mehr technische Komponenten seines größeren Nachfolgemodells T-130 übernommen, um im Gleichteileprinzip noch effizienter und somit kostengünstiger produziert werden zu können.

From 1963 to 1983, the „Chelyabinskiy Traktornyy Zavod", the Chelyabinsk Tractor Plant, produced, believe it or not, over 410,000 T-100 track laying tractors. Rather more powerful than its S-100 predecessor model with 108 hp, the T-100 was used both in the agricultural collectives of the Eastern bloc and very often as a bulldozer. In the course of its 20-year production life, this track layer underwent a process of continuous development. Thus, from 1973, more and more technical components of its larger successor, the T-130, were incorporated to apply the part-sharing principle and thus make production more efficient and cost-effective.



NEW



Kettentraktor/chain tractor T100 M3

LIMITED EDITION **500**
45 090 5700
↔ 135mm 250g

Der T-150 K ist ein in den früheren Ostblock-Staaten noch heute weit verbreiteter Traktor, der bereits ab Ende der 60er-Jahre entwickelt wurde. Mit seiner Motoranordnung und vor allem der typischen Knicklenkung ist er dem größeren und stärkeren Kirovets K-700 sehr ähnlich. Produziert wurde der T-150 K in den Charkower Traktorenwerken die bei Produktionsbeginn 1972 noch zur Sowjetunion und heute zur Ukraine gehören. Der aufgrund seiner äußerst robusten Konstruktion sehr zuverlässige Traktor wurde ab Mitte der 70er-Jahre auch in größeren Mengen von der ehemaligen DDR importiert. So befanden sich noch im Jahre 1988 über 2500 Exemplare des T-150 K im Bestand der landwirtschaftlichen Produktionsgemeinschaften (LPG's) der DDR.

In countries of the former Eastern bloc, the T-150 K is still a widespread tractor the development of which was started at the end of the 1960s. With its engine layout and, above all, the typical articulated steering, it is very similar to the larger and more powerful Kirovets K-700. The T-150 K was produced in the Kharkiv Tractor Plant, which, when production started in 1972, still belonged to the Soviet Union and now belongs to Ukraine. Very reliable because of its extremely robust design, from the mid-70s, this tractor was also imported in large quantities to the former GDR. Thus it was that, in 1988, over 2,500 of the T-150 K were to be found in the inventory of the agricultural production collectives of the GDR.

NEW



Charkow T-150 K**

LIMITED EDITION **500**
45 090 7700
↔ 185mm 230g



At the beginning of the 50s, after their competitors in the tractor market, Lanz and Hanomag, had already made an early start in the production of track-laying tractors, Deutz in Cologne also started development of a series of track-laying tractors. The first Deutz track-laying tractor was the Deutz DK 60, which went into mass production in 1953. Very advanced for its time, the Deutz four-cylinder, 4-stroke diesel engine delivered 60 hp and, compared to the competition, had clear advantages with regard to fuel consumption and, very important in agriculture, cold-start behaviour While the first track-laying tractors from Deutz were developed almost exclusively for agricultural use, from the early 60s, Deutz track-laying tractors were increasingly offered as purely construction machinery.

NEW

Nachdem die Mitbewerber am Markt für Ackerschlepper, Lanz und Hanomag, bereits frühzeitig erfolgreich mit der Herstellung von Raupenschleppern begonnen hatten, begann man bei Deutz in Köln Anfang der 50er-Jahre ebenfalls mit der Entwicklung einer Raupenschlepper-Baureihe. Der erste Deutz Raupenschlepper war der Deutz DK 60, dessen Serienproduktion 1953 aufgenommen wurde. Sein, für die damalige Zeit, hochmoderner luftgekühlter Deutz-Vierzylinder-4-Takt-Dieselmotor leistete 60 PS und hatte gegenüber der Konkurrenz klare Vorteile beim Kraftstoffverbrauch und dem in der Landwirtschaft sehr wichtigen Kaltstartverhalten. Waren die ersten Raupenschlepper bei Deutz noch fast ausschließlich für den landwirtschaftlichen Einsatz entwickelt worden, wurden ab Anfang der 60er- Jahre Deutz-Raupenschlepper mehr und mehr als reine Baumaschinen angeboten.



Deutz 60 PS Kettentraktor/chain tractor*

LIMITED EDITION **500**

45 090 7600

↔ 110mm 250g



Equipped with an air-cooled, 2-cylinder, 4-stroke, direct-injection diesel engine, the Eicher ED26 was one of the best sellers in the Eicher tractor range from 1956 to 1960. Already in 1951, Eicher had begun to produce farm machinery as well as tractors and the Eicher ED26 was advertised with the slogan that we still know today, „Für den Bauern ein sicheres Pfand: Schlepper und Geräte aus einer Hand" (A safe bet for farmers; a single source for machines and tractors). The ED26 now makes its début a finely detailed Schuco collector's model to a scale of 1:32.

Der mit einem luftgekühlten 2-Zylinder-/4-Takt-Direkteinspritz-Dieselmotor ausgerüstete Eicher ED26 war in den Jahren 1956 bis 1960 einer der Bestseller im Eicher-Traktoren-Programm. Nachdem Eicher bereits im Jahr 1951 neben der Produktion von Schleppern auch die Herstellung von Landmaschinen begonnen hatte, wurde auch der Eicher ED26 mit dem heute noch bekannten Eicher-Werbespruch „Für den Bauern ein sicheres Pfand: Schlepper und Geräte aus einer Hand", beworben. Der ED26 erscheint als fein detailliertes Schuco-Sammlermodell erstmalig im Maßstab 1:32.



Eicher ED 26

45 090 3700

↔ 105mm 60g

RESIN + PLASTIC PARTS

Für seine Besitzer und viele Hürlimann-Fans und Enthusiasten gilt er als der „Rolls-Royce" unter den klassischen Traktoren – der Schweizer Hürlimann. Gegründet im Jahre 1929 im schweizerischen Will im Kanton St. Gallen erarbeiteten sich die Hürlimann-Konstruktionen schon sehr bald den Ruf von außergewöhnlicher Verarbeitungsqualität und höchster Zuverlässigkeit. Dies wurde unter anderem ermöglicht durch einen sehr hohen Eigenfertigungsanteil bei den einzelnen Fahrzeugkomponenten. Bereits im Jahre 1939 präsentierten die Hürlimann-Ingenieure den ersten Dieselmotor mit Direkteinspritzung – seinerzeit eine absolute Weltneuheit. Seit September 1975 gehört das Schweizer Unternehmen zu SAME Lamborghini-Hürlimann und seit 1995 zur SAME Deutz-Fahr-Gruppe. Die Hürlimann Traktoren D200 S, DH 6, und der T-14000 sind mittlerweile allesamt gesuchte Liebhaberfahrzeuge und gerne gesehene Gäste auf jedem Traktorentreffen.

For its owners and numerous fans and enthusiasts, the Hürlimann from Switzerland is the Rolls-Royce of vintage tractors. Founded in 1929 in Will in the Swiss canton of St. Gallen, Hürlimann tractors soon earned a reputation for exceptional workmanship and maximum reliability. This was ensured by the extremely high level of in-house production of the individual vehicle components. In 1939, Hürlimann engineers launched the first diesel engine with direct injection – a world first at the time. The Swiss company has been part of SAME Lamborghini-Hürlimann since September 1975 and part of the SAME Deutz-Fahr Group since 1995. The Hürlimann D200 S, DH 6 and T-14000 tractors are now sought-after collectors' vehicles and enjoy a warm reception as guests at any tractor rally.



Hürlimann DH 6

LIMITED EDITION **1000**
45 089 5400
↔ 150mm 200g





Hürlimann T-14000

LIMITED EDITION **1000**
45 090 1600
↔ 140mm 250g





Hürlimann D 200 S, rot/red

45 090 4300

↔ 125mm 120g

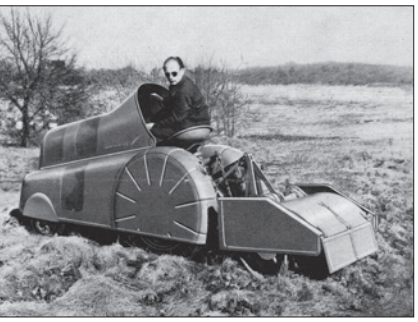


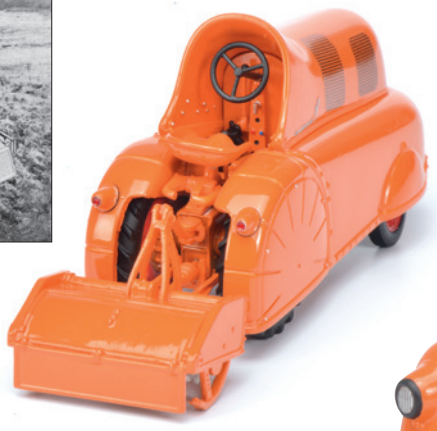


Hürlimann D 200 S mit Kabine/with cabin, grün/green

45 090 4400

↔ 125mm 125g





Der Allgaier Plantagenschlepper P312 ist mit großer Sicherheit einer der technisch interessantesten und auch formschönsten Traktoren aus deutscher Produktion. Da von diesem sehr außergewöhnlichen Kleintraktor lediglich 200 Exemplare für den Einsatz auf den weitläufigen Kaffeeplantagen Brasiliens hergestellt wurden ist er heute auf den einschlägigen Veteranentreffen nur ein sehr seltener Gast. Bereits mit dem AP 17 S Weinbergschlepper hatte man bei Allgaier bewiesen, dass man in Uhingen und Friedrichshafen Schlepper für spezielle Einsatzzwecke und in kleinen Einheiten produzieren konnte. Den Plantagenschlepper hatte man zusätzlich mit einer glatten Blechverkleidung und geschlossenen Kotflügeln versehen, um beim Einsatz nur noch ein Minimum an Schäden an den wertvollen Früchten und Pflanzen zu verursachen.

The Allgaier P312 plantation tractor is without doubt one of the most technically interesting and elegantly designed tractors ever to come out of Germany. As only 200 of this very unusual small tractor were produced for use on Brazil's extensive coffee plantations, it only rarely appears at vintage vehicle rallies these days. Allgaier had already shown with its AP 17 S vineyard tractor that it was possible to make tractors for specialist applications in small production runs in its works in Uhingen and Friedrichshafen. The plantation tractor was additionally provided with smooth sheet metal cladding and closed mudguards in order to cause as little damage as possible to the valuable fruit and plants.



LIMITED EDITION **1000**
Kaffeeplantagenschlepper/coffee plantation tractor 45 089 6900
↔ 135mm 300g

Ursprünglich als „Universal-Motor-Gerät" entwickelt war der Unimog anfänglich ausschließlich für den Einsatz in der Landwirtschaft vorgesehen und erdacht. Ab dem Jahr 1949 serienmäßig produziert, wurde dieser wahre Alleskönner sehr schnell in der Land- und Forstwirtschaft, im militärischen Bereich und auch im starken Maße für kommunale Aufgaben eingesetzt. Anfänglich bei der Boehringer GmbH in Göppingen produziert, wurde die Fertigung 1951 nach Gaggenau verlegt. Seit 2002 wird die Unimog-Reihe im Daimler-Benz Nutzfahrzeug-Werk in Wörth hergestellt. Das fein detaillierte Schuco-Resinmodell im Maßstab 1:32 stellt einen frühen Mercedes-Benz Unimog 401 mit der seinerzeit weit verbreiteten Holzpritsche dar. Eine schöne Ergänzung für jede Unimog-Sammlung.

Originally developed as an „Universal-Motor-Gerät", the Unimog was, to begin with, intended and conceived exclusively for use in agriculture. Mass produced from 1949, this true jack of all trades was very quickly adopted in agriculture, forestry, in the military field and, in large measure, for local authority tasks. Initially produced at Boehringer GmbH in Göppingen, production was transferred to Gaggenau in 1951. Since 2002, the Unimog range has been manufactured in the Daimler-Benz utility vehicle factory in Wörth. The finely detailed Schuco resin model to a scale of 1:32 represents an early Mercedes-Benz Unimog 401 with the wooden platform, which was widespread at that time. A fine addition to any Unimog-collection.





NEW



LIMITED EDITION **500**
Mercedes-Benz Unimog U401 mit Holzpritsche/with wooden bed 45 090 0300
↔ 110mm 120g

PRO.R32

RESIN + PLASTIC PARTS

Bereits im Jahre 1898 gründete Anton Schlüter in Freising bei München seine Schlüter Motorenwerke. Um an dem, in den 30er-Jahren immer lukrativer werdenden Markt für landwirtschaftliche Traktoren teilhaben zu können, stellte Schlüter im Jahre 1937 mit dem Schlüter DZM 25 seinen ersten Traktor vor. Ab dem Jahr 1964 konzentrierte man sich in Freising ausschließlich auf den Bau von Großschleppern und machte so dem seinerzeitigen Schlüter-Werbeslogan „Kraft soviel Sie brauchen" alle Ehre. Im Jahre 1978 der staunenden Fachpresse vorgestellt, war der mit einem wassergekühlten MAN 12-Zylinder-V-Motor ausgestattete Schlüter Profi Trac 5000 TVL der leistungsstärkste bei Schlüter entwickelte Schlepper - ein wahrer Schlepperriese mit 500 PS! Das 18.000 kg schwere Fahrzeug wurde allerdings nur ein einziges Mal produziert, da geänderte politische Verhältnisse im Zielmarkt Jugoslawien die Serienproduktion verhinderten.

As early as 1898, in Freising near Munich, Anton Schlüter founded his Schlüter Motorenwerke. In 1937, seeking to take a share in the increasingly lucrative agricultural tractor market of the 1930s, Schlüter presented the Schlüter DZM 25, its first tractor. From 1964, the company in Freising concentrated on the production of large tractors and thus lived up to the Schlüter advertising slogan: „All the power that you need". Presented to an amazed trade press in 1978, the Schlüter Profi Trac 5000 TVL, fitted with a water-cooled MAN 12-cylinder V engine, was the most powerful tractor developed by Schlüter - a real giant of a tractor with 500 hp! However, weighing in at 18,000 kg, this tractor was produced only once: altered political circumstances in the target market in Yugoslavia prevented series production.

NEW



Schlüter Profi Trac 5000 TVL**

LIMITED EDITION **750**
45 090 7900
200mm 560g



EDITION 1:18

Im beliebten großen Maßstab 1:18 bietet SCHUCO eine breite Auswahl an hochwertigen und sehr detaillierten Modellen aus Zinkdruckguß an. Die EDITION 1:18 setzt historische Serien- und Rennsportfahrzeuge, aber auch Traktoren und Nutzfahrzeuge mit äußerster Genauigkeit um. Mit Vorbildmodellen weltweit bekannter Herstellernamen wie Porsche, Volkswagen und vielen anderen ist es möglich, stets herausragende und sehr interessante Modellneuheiten zu realisieren.

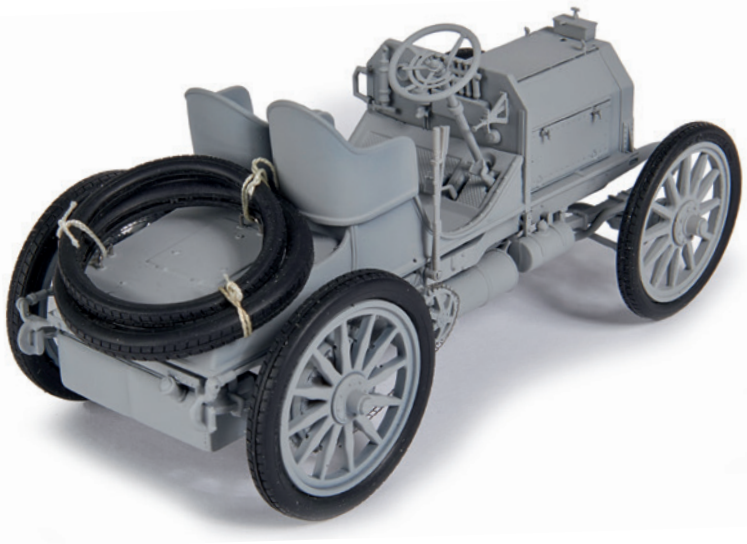
SCHUCO offers a wide range of high-quality and highly detailed zinc die-cast models in the popular 1:18 scale. EDITION 1:18 presents historic production vehicles and racing cars, as well as tractors and utility vehicles with a high degree of accuracy and attention to detail. Based on original vehicles from leading manufacturers, such as Porsche and Volkswagen, to name just two examples, SCHUCO is able to produce exceptional and very interesting new models time and time again

METAL + PLASTIC PARTS

Er gilt als der erste Mercedes - der Mercedes 35 PS von 1901. Dieser Sportwagen wurde im Auftrag von Emil Jelinek, einem rennsportbegeisterten und gut betuchten Autohändler und Konsul entwickelt und hergestellt. Jelinek lebte in Monaco und verfügte über hervorragende Kontakte zur europäischen Hautevolee, die sich seinerzeit gerne an der französischen Côte d'Azur versammelte. Gleichzeitig war er der Daimler-Vertriebspartner für Frankreich, Italien und die Schweiz. Jelinek verlangte, dass der nach seinen Wünschen und motorsportlichen Erfahrungen gebaute Sportwagen am Kühler den Namen „Mercedes" trug, nach seiner geliebten Tochter Mercédès Jellinek. Seine Tochter hatte ihm auch die Idee zu seinem Pseudonym geliefert, unter dem er bei zahlreichen Rennen startete - „Monsieur Mercedes". Mit seinem extrem niedrigen Schwerpunkt, einem stabilen Pressstahlrahmen, seinem leichten und leistungsstarken Motor und seinem neu entwickelten Bienenwabenkühler gilt der Mercedes 35 PS für viele heute noch als das erste moderne Automobil. Von Werksfahrer Wilhelm Werner gesteuert, erzielt der Wagen bei der Rennwoche in Nizza, im März 1901 herausragende Erfolge und trägt so zum glänzenden Image der noch jungen Marke „Mercedes" bei. Schuco widmet dem ersten Mercedes eine hochwertige Metall-Miniatur, die mit ihren zahlreichen Details sowohl ein Stück Automobil- als auch Motorsportgeschichte darstellt.

It is considered the first Mercedes - the Mercedes 35 hp of 1901. This sports car was developed and made for Emil Jellinek, a car racing enthusiast, well-heeled car dealer and consul. Jellinek lived in Monaco and had outstanding contacts in Europe's upper crust, that was wont to gather on the French Côte d'Azur. At the same time, he was Daimler's sales partner for France, Italy and Switzerland. Jellinek insisted that the sports car built according to his wishes and experience in motor sport should bear the name „Mercedes" on its radiator, after his much-loved daughter, Mercédès Jellinek. His daughter had also given him the idea for the pseudonym under which he competed in many races - „Monsieur Mercedes". With its extremely low centre of gravity, a stable, pressed steel frame, its light and powerful engine and its newly developed honey-comb radiator, many still consider the Mercedes 35 hp to be the first modern car. Driven by the works driver, Wilhelm Werner at the Nice Racing Week in March 1901, the car was outstandingly successful and thus made its contribution to the brilliant image image of the „Mercedes" brand in its early days. Schuco dedicates to the first Mercedes a high-quality metal miniature that, with its numerous details, represents a piece of both automotive and motor sport history.











NEW



Mercedes 35 HP „1901", weiß/white*

LIMITED EDITION **1000**
45 004 3100
↔ 200mm 370g

METAL + PLASTIC PARTS

Dem immer größer werdenden Drang nach Mobilität im Wirtschaftswunder-Deutschland der 50er-Jahre folgend, präsentierten die Bayerischen Motorenwerke 1955 das zweisitzige „MotoCoupé" BMW Isetta. Der durch seine rundliche Grundform auch als „Knutschkugel" bezeichnete, äußerst beliebte Kleinwagen aus München wurde von einem 12 PS starken Motorradmotor angetrieben. Aufgrund seines lediglich 250ccm großen Motors konnte die Isetta auch von Besitzern des Motorradführerscheins der Klasse IV gefahren werden. Mit einem Kaufpreis von 2.580,– DM stellte die Isetta für viele ehemalige Motorradfahrer den Einstieg in ein automobiles Leben dar. Während der gesamten Produktionszeit der Isetta, zwischen 1955 und 1962 wurden insgesamt 161.360 Isetten produziert.

To meet the ever increasing demand for mobility during the famous German economic miracle of the 1950s, BMW presented the two-seater „MotoCoupé" BMW Isetta in 1955. Also known as the „bubble car" due to its round shape, this hugely popular microcar from Munich was powered by a 12-horsepower motorcycle engine. Due to its 250cc engine, the Isetta could also be driven on a motorcycle licence. Costing roughly 2,580 German marks, the Isetta helped draw many former motorcyclists into the world of cars. At total of 161,360 Isettas were manufactured between 1955 and 1962.



BMW Isetta Export, rot-beige/red beige

LIMITED EDITION **1000**
45 004 1000
152mm 270g



BMW Isetta Export, blau-grau/blue grey

LIMITED EDITION **1000**
45 004 1100
140mm 265g

Um Mitte der 70er-Jahre ein siegfähiges Porsche-Rennfahrzeug nach dem FIA-Reglement der Gruppe 4 und den damit verbundenen Wettbewerben der Deutschen Rennsport-Meisterschaft DRM, amerikanischen IMSA GT-Serie und der Sportwagen-Weltmeisterschaft, anbieten zu können, wurde der Porsche 934 entwickelt. Gleichzeitig entwickelten die Zuffenhausener auch den Porsche 935 für die Gruppe 5 und den Porsche 936 für die Gruppe 6 der Sportwagen-Weltmeisterschaft. Waren der 935 und der 936 ursprünglich nur für Einsätze des Porsche-Werksteams vorgesehen, sollte der Porsche 934 auch privaten Rennställen angeboten werden. Wegen des Gruppe-4-Reglements waren Änderungen an der Karosserie gegenüber der Serie nur in sehr begrenztem Umfang erlaubt. So sind die aufgenieteten Kotflügelverbreiterungen und die tief nach unten gezogene, mit großen Lufteinlässen bestückte Frontschürze optisch die deutlichsten Unterscheidungsmerkmale zum Basisfahrzeug Porsche 930 Turbo. Das in liebevoller Handarbeit hergestellte Schuco-Modell des Porsche 934 verfügt über zahlreiche Funktionen und lädt aufgrund einer Vielzahl motorsportlicher Details zu einer wahren Entdeckungsreise in die Rennsporttechnik der 70er-Jahre ein.

In the mid-seventies, in order to be able to offer a Porsche racing car capable of winning according to the FIA regulations of Group 4 and the associated competitions of the German Motor Racing Championship, the American IMSA GT series and the World Sportscar Championship, the Porsche 934 was developed. At the same time, the Zuffenhausen company also developed the Porsche 935 for Group 5 and the Porsche 936 for Group 6 of the World Sportscar Championship. While the 935 and 936 were originally only intended for use by the Porsche works team, the Porsche 934 was also to be offered to private racing stables. Because of the Group 4 regulations, only very limited changes to the bodywork relative to a production car were allowed. Thus, the riveted wing extensions and the front skirt extended close to the ground and with large air inlets are the most visible characteristics distinguishing the car from the Porsche 930 Turbo on which it is based. The painstakingly hand-produced Schuco model of the Porsche 934 has numerous functions and, with its many racing details, is an invitation to a real voyage of discovery through the racing technology of the 1970s.

NEW



Porsche 934 RSR, indischrot/guards red*

LIMITED EDITION **911**
45 003 3900
245mm 680g

METAL + PLASTIC PARTS

NEW



„Am Anfang schaute ich mich um, konnte aber den Wagen, von dem ich träumte, nicht finden. Also beschloss ich, ihn mir selbst zu bauen." Basierend auf diesem berühmten Zitat von Ferry Porsche entstand ab dem Jahr 1948 der erste serienmäßig produzierte Seriensportwagen der Marke Porsche - der 356. Während seiner gesamten Bauzeit, zwischen 1948 und 1965, wurden vom 356er und seinen verschiedenen Karosserievarianten wie Coupé, Hardtop-coupé, Cabrio und Speedster, mehr als 76.000 Exemplare hergestellt. Mit dem 356er begründete Porsche seinen Ruf als Hersteller qualitativ hochwertiger, eleganter und hocheffizienter Sportwagen. Heute gehört der Porsche 356 zu den gesuchten Sportwagenklassikern und begeistert sowohl als Schuco- Modell der Edition 1:18 als auch im Original durch sein zeitlos schönes Design.



Porsche 356 A Carrera Cabriolet, rubinrot/ruby red

LIMITED EDITION **1000**
45 003 1600
225mm 430g

NEW



„To begin with, I looked around but could not see the car of which I dreamed. So I decided to build it myself." Based on this famous quote from Ferry Porsche, there appeared in 1948 the first mass-production sports car of the Porsche brand - the 356. During the time of its production,, from 1948 to 1965, more than 76,000 356s were produced in the different variants such as coupé, hardtop coupé, convertible and speedster. With the 356, Porsche established its reputation as a producer of high-quality, elegant and highly efficient sports cars. The Porsche 356 is now one of the sought-after sports car classics and, whether as a model or the original, is an inspiration with its timeless, attractive design.



Porsche 356 A Carrera Coupé, grün metallic/green

LIMITED EDITION **1000**
45 003 1400
230mm 450g

Anlässlich des Jubiläums „70 Jahre Porsche Sportwagen“ legt Schuco in seiner Edition 1:18 eine auf weltweit lediglich 777 Exemplare limitierte Variante des Porsche 356 A Carrera Coupé und des Porsche 356 A Carrera Speedster auf. Während der gesamten Bauzeit des Porsche Typs 356 wurden zwischen 1948 und 1965 mehr als 76.000 Exemplare dieses Sportwagenklassikers hergestellt. Der 356er-Porsche wurde als Coupé, Cabrio, Hardtopcoupé und auch als besonders sportlicher und leichter Speedster an seine begeisterte Kundschaft ausgeliefert. Das absolute Top-Modell der Baureihe Porsche 356 A stellte der sogenannte Carrera dar. Der mit einem 1,6-Liter-Königswellenmotor ausgestatte Carrera leistete anfänglich 100PS und verhalf dem leichten 2+2-Sitzer zu einer, für die damalige Zeit, fantastischen Höchstgeschwindigkeit von deutlich über 200 Stundenkilometern. Unter dem Motto „Win on sunday - sell on monday“ erzielte der 356 Carrera zahlreiche Rennsiege, so auch Klassensiege bei den 1000km am Nürburgring oder der legendären Mille Miglia in Italien.





Porsche 356 A Carrera Coupé „Edition 70 Jahre Porsche“, blau/blue metallic

LIMITED EDITION **777**
45 003 1200
220mm 450g

To mark „70 Years of Porsche Sports Cars“, Schuco presents an Edition 1:18 version of the Porsche 356 A Carrera Coupé and the Porsche 356 A Carrera Speedster, limited to just 777 copies worldwide. More than 76,000 examples of the classic Porsche 356 sports car were produced between 1948 and 1965. The Porsche 356 was offered to its enthusiastic customers as a Coupé, cabriolet and hardtop coupé as well as a more nimble and lighter Speedster version. The top model of the Porsche 356 A series was without doubt the Carrera. Powered by a 1.6-litre four-cylinder, air-cooled engine, the Carrera produced 100bhp, allowing the lightweight 2+2-seater to reach a fantastic top speed of over 125 mph, which was quite a remarkable feat at that time. Under the motto „win on Sunday - sell on Monday“, the 356 Carrera won numerous races, including best in class titles at the 1000km of Nürburgring or the legendary Mille Miglia in Italy.





Porsche 356 A Carrera Speedster „Edition 70 Jahre Porsche“, rot-schwarz/red black

LIMITED EDITION **777**
45 003 1300
220mm 450g

METAL + PLASTIC PARTS

Während der gesamten Bauzeit des Porsche Typs 356 wurden zwischen 1948 und 1965 mehr als 76.000 Exemplare dieses Sportwagenklassikers hergestellt. Der 356er-Porsche wurde als Coupé, Cabrio, Hardtopcoupé und auch als besonders sportlicher und leichter Speedster an seine begeisterte Kundschaft ausgeliefert. Das absolute Top-Modell der Baureihe Porsche 356 A stellte der sogenannte Carrera dar. Der mit einem 1,6-Liter-Königswellenmotor ausgestatte Carrera leistete anfänglich 100PS und verhalf dem sehr leichten Speedster zu einer, für die damalige Zeit, fantastischen Höchstgeschwindigkeit von deutlich über 200 Stundenkilometern. Unter dem Motto „Win on sunday - sell on monday" erzielte der Porsche 356 Speedster in der Hand zahlreicher amerikanischer Privatfahrer unzählige Rennsiege bei den seinerzeit in den USA sehr populären Club-Races. Bekanntester und auch mit großem Abstand erfolgreichster amerikanischer Porsche-Privatfahrer war der auch „King Carrera" genannte Bruce Jennings. In den 35 Jahren seiner aktiven Motorsportzeit gewann er auf verschiedenen Rennfahrzeugen über 200 Rennen. Seinem wohl bekanntesten Fahrzeug, dem Porsche 356 Carrera Speedster mit der Startnummer „77" widmet Schuco dieses auf 1000 Stück limitierte Sammlermodell. Wie die anderen Modelle der Schuco Edition 1:18 verfügt der Porsche 356 A Speedster über eine Vielzahl liebevoller Details, wie zu öffnende Türen, eine zu öffnende Fronthaube und die zu öffnende Motorhaube unter der sich eine detailgetreue Nachbildung des sogenannten „Fuhrmann-Motors" befindet.

More than 76,000 examples of the classic Porsche 356 sports car were produced between 1948 and 1965. The Porsche 356 was offered to its enthusiastic customers as a Coupé, cabriolet and hardtop coupé as well as a more nimble and lighter Speedster version. The top model of the Porsche 356 A series was without doubt the Carrera. Powered by a 1.6-litre four-cylinder, air-cooled engine, the Carrera produced 100bhp, allowing the extremely lightweight Speedster to reach a fantastic top speed of over 125 mph, which was quite a remarkable feat at that time. Under the motto „win on Sunday - sell on Monday", the Porsche 356 Speedster, in the hands of a number of private American drivers, won many of the then very popular club races held in the USA. The best known and without doubt most successful „privateer" Porsche racer in the United States was Bruce Jennings, who became known as „King Carrera". Jennings' racing career spread over 35 years reflected more than 200 wins in various racing cars. His most famous privately owned car, a Porsche 356 Carrera Speedster with the start number „77", is now presented by Schuco as a wonderful collectible limited to just 1000 copies worldwide. Just like the other models of the Schuco Edition 1:18, the Porsche 356 A Speedster comes with many lovingly crafted details, such as opening and closing doors, a front opening hood and the opening bonnet under which the highly detailed replica of the „Fuhrmann engine" is accommodated.



Porsche 356 A Speedster #77 „Bruce Jennings"

LIMITED EDITION **1000**
45 003 0700
↔ 220mm 450g

Anlässlich des Jubiläums „70 Jahre Porsche Sportwagen" legt Schuco in seiner Edition 1:18 eine auf weltweit lediglich 777 Exemplare limitierte Variante des Porsche 550 A Spyder auf. Basierend auf der technischen Basis des Porsche 356 entwickelte man in der Porsche Rennabteilung zwischen 1952 und 1953 den ursprünglich als reinen Rennwagen konzipierten 550 Spyder. Das „550" in der Typenbezeichnung bezog sich auf das für heutige Zeiten unglaublich niedrige Leergewicht von lediglich 550 Kilogramm. Der mit einer Aluminiumkarosserie ausgestattete Mittelmotorrenner war mit einem 1,5 Liter großen 4-Zylinder-Königswellenmotor ausgestattet. Der Gesamtsieg des Italieners Umberto Maglioli 1956 bei der weltberühmten Targa Florio auf Sizilien stellte den bis dahin größten motorsportlichen Erfolg der noch jungen Marke Porsche dar und trug maßgeblich zum Porsche-Image des leichten, zuverlässigen und hocheffizienten Sportwagens bei. Nicht zuletzt aufgrund der sehr großen Nachfrage seitens vieler Sportfahrer und gut betuchter Porsche-Enthusiasten aus den Vereinigten Staaten erhielt der 550 Spyder bald auch eine Straßenzulassung und konnte zum Preis von 24.600,– DM bei den Porsche-Händlern bestellt werden. Heute werden gut erhaltene Exemplare zu Preisen um die 4 Millionen Euro gehandelt.

To mark „70 Years of Porsche Sports Cars", Schuco presents an Edition 1:18 version of the Porsche 550 Spyder, limited to just 777 copies worldwide. Based on the technical principles of the Porsche 356, the specialists in Porsche's Racing department developed the 550 Spyder between 1952 and 1953, which was originally designed exclusively as a racing car. The type designation „550" actually refers to the vehicle's kerb weight of 550 kilograms, which is incredibly low by modern-day standards. Wrapped in lightweight aluminium body panels, the sports car was powered by a 1.5-litre, four-cylinder, air-cooled engine. The overall victory of Italian racing star Umberto Maglioli at the world famous Targa Florio in Sicily in 1956 represented the first big sporting achievement of the still relatively young Porsche brand and helped to cement its image as a lightweight, reliable and highly-efficient sports car. Not least due to the huge demand from many sports drivers and well-heeled Porsche enthusiasts in the USA, the 550 Spyder was soon approved for road use and could be purchased from Porsche dealers for 24,600 German marks. Today, examples in good condition fetch up to 4 million euros.



Porsche 550 A Spyder „Edition 70 Jahre Porsche", weiß/white

LIMITED EDITION **777**
45 003 3300
↔ 210mm 740g

NEW



Unter der Bezeichnung Porsche 901 wurde im September 1963 auf der IAA in Frankfurt der lange erwartete Nachfolger für den ersten Seriensportwagen der Marke aus Zuffenhausen, den Porsche 356, vorgestellt. Da dreistellige Zifferbezeichnungen mit einer Null in der Mitte bereits von Peugeot geschützt waren und somit Einspruch gegen die Bezeichnung „901" erhoben wurde, entschied man sich bei Porsche kurzerhand den Wagen unter der Bezeichnung 911 auf den Markt zu bringen. Eine Modellbezeichnung, die schon sehr bald eine magische Wirkung auf die Motorwelt und alle Sportwagenenthusiasten ausüben sollte. Im Motorraum befindet sich eine feine Miniaturausgabe des luftgekühlten 2.4 Liter, 6-Zylinder-Boxermotors, der im Original stattliche 190 PS leistete und den Porsche 911 S mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h zu einem der schnellsten Sportwagen seiner Zeit machte. Das ebenfalls sehr fein detaillierte Interieur des Miniatur-Porsches ist dem großen Vorbildfahrzeug nachempfunden und verfügt über zahlreiche Details wie den fünf 911-typischen Rundinstrumenten mit den ebenfalls 911-typischen orange-farbenen Zeigern.



Porsche 911 S Coupé 1973, schwarz/black

LIMITED EDITION **911**
45 003 6300
↔ 235mm 550g

NEW



The long-awaited successor to the Zuffenhausen car brand's first production sports car, the Porsche 356, was presented in September 1963 at the IAA in Frankfurt under the name Porsche 901. Since three-digit number designations with a zero in the middle were already copyrighted by Peugeot and, as a result, an objection had been made to the "901" designation, Porsche decided without further ado to release the car onto the market under the name Porsche 911. A model name which very soon started to have a magical effect on the motor world and all sports car enthusiasts. A fine miniature version can be found in the engine bay of the air-cooled, 2.4-litre, 6-cylinder boxer engine which produced an impressive 190HP in the original and made the Porsche 911 S, with its maximum speed of 230km/h, one of the fastest sports cars of its time. The likewise very finely detailed interior of the miniature Porsche is based on its full-size model and shares many details, like the five circular instruments typical of the 911 and the equally characteristic orange-coloured needles.



Porsche 911 S Coupé 1973, gold metallic

LIMITED EDITION **911**
45 003 6100
↔ 235mm 550g

METAL + PLASTIC PARTS

NEW













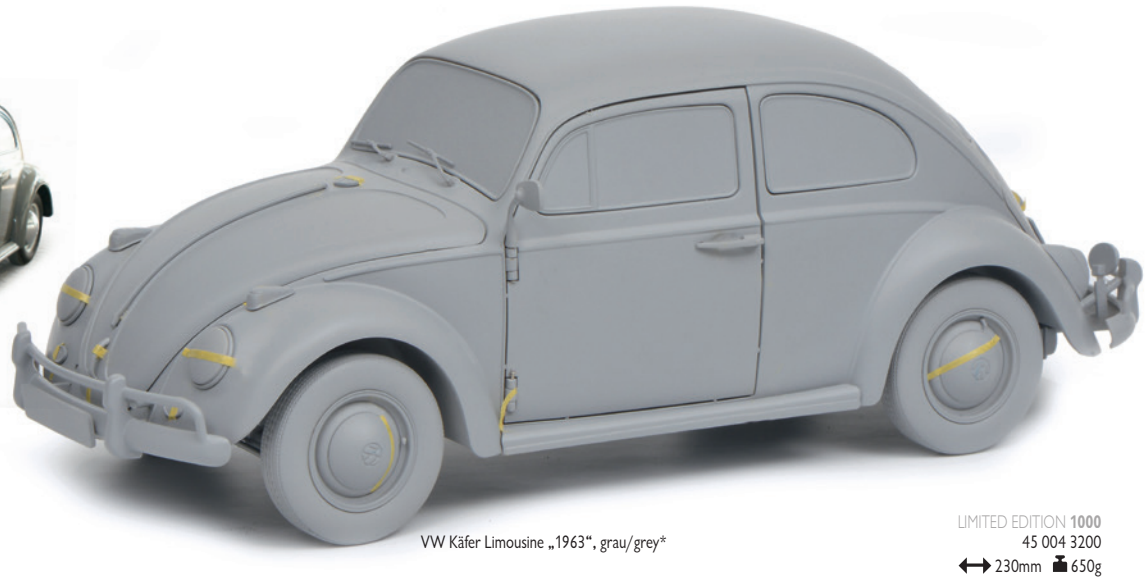
Porsche 911 S Targa 1973, bahiarot/red

LIMITED EDITION **911**
45 003 6200
230mm 515g

Der in den 30er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts vom Stuttgarter Konstruktionsbüro Porsche im Regierungsauftrag entwickelte Volkswagen entwickelte sich im Laufe seiner 65-jährigen Produktionszeit zum meistgebauten Automobil der Welt und überholte so den bisherigen Rekordhalter, das „Tin Lizzy" genannte Ford T-Model. Der „Käfer", dessen herausragendsten technischen Merkmale seine, für damalige Zeiten, revolutionäre Stromlinienform, der luftgekühlte 4-Zylinder-Boxermotor, sein neuartiger Plattformrahmen und die neu entwickelte Drehstabfederung waren, wurde im Laufe der Jahre einem ständigen Entwicklungs- und Verbesserungsprozess unterzogen. So ist belegt, dass am VW Käfer in den Jahren 1948 bis 1974 nicht weniger als 78.000 technische Änderungen durchgeführt wurden. So sagte der frühere Generaldirektor der Volkswagenwerke, Heinrich Nordhoff, im Jahre 1954 im Rahmen eines VW-Käfer-Treffens „Wir sind der Überzeugung, dass das Heil nicht in noch so kühnen und großartigen Neukonstruktionen liegt, sondern in der ganz konsequenten und nie befriedigten Weiterentwicklung auch des kleinsten Details bis zur Reife und Vollendung, die eben den wirklich überraschenden Erfolg bringt" Auch das im Maßstab 1:18 vollkommen neu entwickelte Metall-Modell des 1963er VW Käfers besticht durch eine Vielzahl liebevoller Details welche dieses Modell zu einer Bereicherung jeder VW-Käfer- und Modellautosammlung machen.

NEW





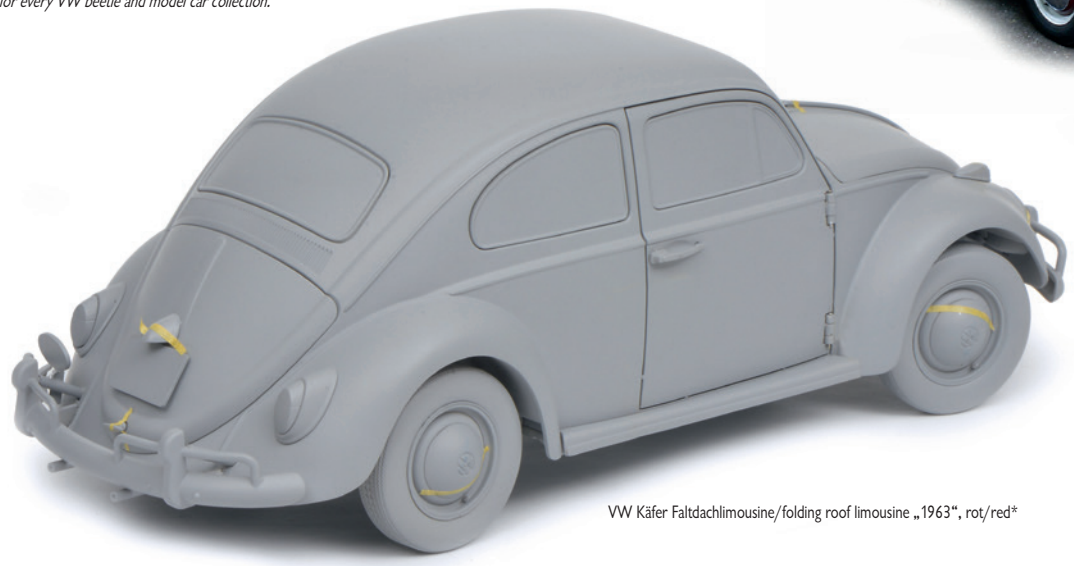
VW Käfer Limousine „1963", grau/grey*

LIMITED EDITION **1000**
45 004 3200
230mm 650g

In the course of its 65 years in production, the Volkswagen, developed in the 1830s by the Stuttgart design office, Porsche, under government contract, grew to be the most produced car in the world, overtaking the previous record holder, the „Tin Lizzy" Ford model T. The most outstanding technical characteristics of the „Beetle" were its streamlined shape, revolutionary for its time, its air-cooled 4-cylinder boxer engine, its novel platform frame and its newly developed torsion bar suspension, which, over the years, underwent a continuous development and improvement process. Documentation shows that, from 1948 to 1974, no less than 78,000 changes were made to the VW Beetle. So said the former Managing Director of the Volkswagen plant, Heinrich Nordhoff, in 1954 on the occasion of a VW Beetle meeting: „We are convinced that salvation lies not in new designs, however bold and magnificent they may, but in the thorough-going and never satisfied further development of even the smallest details to maturity and perfection, which indeed brings the really surprising success". This is also true for the completely newly developed, 1:18 scale metal model of the 1963 VW Beetle, which is captivating with its multitude of painstaking details, making this model an enrichment for every VW beetle and model car collection.



NEW



VW Käfer Faltdachlimousine/folding roof limousine „1963", rot/red*

LIMITED EDITION **1000**
45 004 3300
230mm 650g

Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

Mit Werbesprüchen wie „VW Bus – mit der ganzen Familie unterwegs – sorglos und unabhängig" oder „Der große Volkswagen für kleine Gesellschaften" bewarb Volkswagen in den 50er-Jahren des letzten Jahrhunderts seinen mittlerweile zur automobilen Ikone gereiften VW T1 Transporter – auch Bulli genannt. An diese Ära des deutschen Wirtschaftswunders und den typischen Werbestil dieser Zeit erinnert dieser aus über 200 Einzelteilen, liebevoll in Handarbeit zusammengesetzte VW T1 Bus im Sammlermaßstab 1:18.

In the 1950s, with slogans like „VW Bus – on the road with the whole family – without a care and independent" or „The big Volkswagen for small groups", Volkswagen advertised its VW T1 Transporter – also known as Bulli – which has meanwhile become an automotive icon. A reminder of this era of the German economic miracle and the advertising style typical of the times is this lovingly hand-crafted VW T1 Bus to a collector's scale of 1:18, put together from over 200 individual parts.











VW T1b Bus „VW Bus - mit der ganzen Familie unterwegs -sorglos und unabhängig"

LIMITED EDITION **300**
45 003 7700
230mm 1000g

METAL + PLASTIC PARTS

Da bereits im frühen Stadium des deutschen Wirtschaftswunders die Nachfrage nach günstigen und vielseitig einsetzbaren Transportfahrzeugen sprunghaft angestiegen war, begann man bei Volkswagen im Jahr 1950 mit der Produktion des sogenannten VW Typ2. Der von seinen zahlreichen Fans mittlerweile liebevoll „VW Bulli" bezeichnete Alleskönner entwickelte sich zum herausragenden Lastesel des wirtschaftlichen Aufschwungs im Deutschland der 1950er-Jahre. Ob als geschlossener Kastenwagen, als Pritschenwagen, als Bus oder als Luxus-Bus in der sogenannten „Samba"-Ausführung, der VW T1 wusste in allen seinen Einsatzbereichen durch eine hohe technische Zuverlässigkeit und einen hohen Nutzwert zu überzeugen. Ein hervorragend ausgebautes Volkswagen-Händler- und Service-Netz sorgte zusätzlich für eine außerordentliche Kundenzufriedenheit und eine große Verbreitung des VW Transporters sowohl bei kleinen, mittelständischen als auch größeren Unternehmen. Sein sympathisches und unverwechselbares Design trug ebenfalls zum heutigen Kult-Status des VW Bulli bei. Das Schuco-Modell im Maßstab 1:18 verfügt über eine Vielzahl liebevoller Details und beweglicher Teile. So lassen sich alle Türen, die Motorhaube und die Heckklappe öffnen. Das Modell verfügt über eine funktionierende Lenkung und auch der Schlüssel im Zündschloss darf nicht fehlen. Ein Metall-Modell wie es sein soll!



VW T1b Samba, grün-beige/green beige

LIMITED EDITION **1000**
45 002 8600
↔ 230mm 1000g

Since there was a sharp rise in the demand for flexible, multi-use transport vehicles in the early stages of the German economic miracle, Volkswagen started production of the VW Type 2 in 1950. This all-rounder, which was affectionately known as the „VW Bulli" by its many fans, developed into the outstanding workhorse of the economic upturn in the Germany of the 1950s. Whether as a closed panel van, flatbed truck, bus or deluxe bus in the „Samba" version, the VW T1 was characterised in all areas of application by its outstanding reliability and versatility. A comprehensive Volkswagen dealer and service network also ensured high levels of customer satisfaction and widespread use of the VW Transporter by small, medium-sized and larger companies. Its likeable and unmistakable design have also contributed to the vehicle's cult status today. The 1:18 scale Schuco model features a multitude of lovingly crafted details and moving parts. The doors, bonnet and tailgate can all be opened. The model has a functioning steering system and there is also a key for the ignition lock. It's precisely what a metal model should be!



VW T1b Samba, schwarz-weiß/black white

LIMITED EDITION **1000**
45 002 8700
↔ 230mm 1000g

METAL + PLASTIC PARTS





VW T1b Samba „Hippie“ mit Dachträger und Surfbrettern/
with roof rack and surfboards

LIMITED EDITION **1500**
45 002 8300
↔ 230mm 1000g





VW T1b Samba „Wintersport“

LIMITED EDITION **750**
45 003 7600
↔ 230mm 1000g

METAL + PLASTIC PARTS

Märklin MHI Händler Initiative

NEW



VW T1b Kastenwagen „Gulf"*

45 003 6800
230mm 1000g



VW T1b Kastenwagen/box van „Messerschmitt"

LIMITED EDITION **750**
45 002 8900
230mm 1000g





VW T1b Pritsche mit Plane/pick-up with tarpaulin, beige

45 003 7000
↔ 230mm 850g





VW T1b Westfalia-Pritsche „Porsche“ mit Formel Vau Rennwagen/
pick-up Westfalia „Porsche“ with formula Vau racing car

LIMITED EDITION **1500**
45 003 7100
↔ 270mm 1000g

METAL + PLASTIC PARTS



Da der VW T1 Transporter nach 17-jähriger Produktionszeit in die Jahre gekommen war und sich immer mehr Mitbewerber ihren Anteil am lukrativen Markt für Kleintransporter sichern wollten, stellte Volkswagen im August 1967 die zweite Generation des VW Transporters, den T2 vor. Der T2 war gegenüber seinem Vorgänger, dem T1 „Bulli" eine komplette und konsequente Neuentwicklung. Mit dem neu entwickelten 1,6 Liter-Motor mit kraftvollen 47 PS, der überarbeiteten Einzelradaufhängung, einer aufwändigen Schräglenker-Doppelgelenkachse verfügte der T2 über ein außerordentlich gutmütiges Fahrverhalten, welches mit dem Fahrverhalten zeitgenössischer PKW's ohne weiteres mithalten konnte. Mit seinem „neuen Gesicht" der durchgehenden Windschutzscheibe konnte der Volkswagen T2 nahtlos an die im Jahre 1950 begonnene Erfolgsgeschichte des VW Transporters anschließen. Die VW T2a-Modelle der Schuco Edition 1:18 verfügen über eine Vielzahl liebevoller Details, wie zu öffnende Türen und Klappen. Im zu öffnenden Motorraum findet sich eine detaillierte Nachbildung des 1,6 Liter-Motors. Bei dem mit einem Faltdach ausgestatteten VW T2a Campingbus lässt sich sogar das Campingdach öffnen und im Innenraum befindet sich eine exakte Nachbildung der Campingausstattung.

NEW



VW T2a Bus L, rot-weiß/red white*

LIMITED EDITION **1000**
45 004 3600
↔ 245mm 1135g



After 17 years in production, the VW T1 Transporter was getting rather long in the tooth and ever more competitors were trying to secure a place in the lucrative small transporter market. So it was that, in August 1967, Volkswagen 1967 presented the second generation of the VW Transporter, the T2. Compared to its predecessor, the T1, the T2 was a complete and thorough-going new development. With its newly developed 1.6 litre engine, delivering a powerful 47 hp, its revised independent suspension and an elaborate, double-jointed, semi-trailing arm axle, the T2 had extraordinarily docile handling, well able to hold its own with contemporaneous private cars. With its „new face" - the continuous windscreen, the Volkswagen T2 was able to continue, without interruption, the VW Transporter success story begun in 1950. The VW T2a models of the Schuco Edition 1:18 have numerous elaborate details, such as opening doors and flaps. Opening the engine compartment reveals a detailed scale representation of the 1.6-litre engine. In the case of the VW T2a Camping Bus, equipped with a folding roof, even the camping roof can be opened to show an exact reproduction of the camping equipment in the interior.

NEW



VW T2a Campingbus, neptunblau-weiß/blue white*

LIMITED EDITION **1000**
45 004 3500
↔ 255mm 1155g

METAL + PLASTIC PARTS

Im Freizeit- und Familienbereich setzte der im Jahr 1979 vorgestellte Volkswagen T3-Transporter neue Maßstäbe. Im Gegensatz zu den ersten beiden Generationen des VW-Transporters wirkte die sehr kantigsachliche Form des T3 für viele Kunden weniger charmant. Doch mit seinem stärkeren Boxermotor, dem weitaus besseren Komfort und dem erheblich gewachsenen Platzangebot konnte der Volkswagen T3 sehr schnell überzeugen. Von 1979 bis 1992 in den Varianten Bus, Kastenund Pritschenwagen produziert, bot er viele Möglichkeiten für individuelle Umbauten. Aufgrund des großen Erfolgs des VW T2-Westfalia Campingwagens wurde beim T3 wieder eine Westfalia-Ausführung angeboten. Im Laufe seiner Produktionszeit gab es viele Campingvarianten wie das Basismodell „Joker“ und der etwas aufwändiger ausgestattete „Club-Joker“. Später wurde der „Joker“ dann unter der Modellbezeichnung „California“ vertrieben. Anschließend brachte Volkswagen mit dem „Atlantic“ eine nochmals luxuriösere Wohnmobilversion heraus. Bereits heute sind originale T3 „Joker“, „Club-Joker“, „California“- oder „Atlantic“-Exemplare fester Bestandteil der Youngtimer-Szene und werden unter Sammlern und Fans zu Liebhaberpreisen gehandelt

The Volkswagen T3 Transporter, which was unveiled in 1979, set new standards for recreational and family activities. In contrast to the first two generations of the VW Transporter, the very squarish and matterof-fact shape of the T3 was far from charming for many customers. Nonetheless, its powerful boxer engine, greater comfort and the large amount of available space ensured the Volkswagen T3 soon became a firm favourite with customers. Manufactured between 1979 and 1992 as a bus, box van and flat-bed truck, it offered lots of opportunities to stamp your personal mark on the vehicle. Due to the great success of the VW T2 Westfalia camper van, the T3 was also designed as a Westfalia. During its production period, there were a number of camping variants such as the 'Joker' basic model and the slightly more elaborately equipped 'Club Joker'. In later years, the 'Joker' model was also marketed under the name 'California'. Volkswagen subsequently launched the 'Atlantic', which was a more luxurious mobile home. Today, the original T3 'Joker', 'Club Joker', 'California' and 'Atlantic' versions are an integral part of the Vdub scene and fetch high prices among collectors and fans.



VW T3a Westfalia Joker mit Faltdach/with folding roof, blau/blue

LIMITED EDITION **1000**
45 003 8700
↔ 253mm 1070g

Mit der Einführung der Volkswagen T4-Transporter-Baureihe endete im August 1990 auch die lange Ära des Heckantriebs und des Heckmotors bei den VW Transportern. War bei den Vorgängerbaureihen T1, T2 und T3 der Antrieb im Fahrzeugheck untergebracht, verfügte der vollkommen neu entwickelte VW T4 nun über einen quer eingebauten Frontmotor, der die Vorderräder antrieb. Dies hatte vor allem den erheblichen Vorteil, dass der VW Transporter, nun wie der Großteil seiner Mitbewerberfahrzeuge auch über eine tiefer liegende und vor allem durchgehende Ladefläche verfügte. Diese durchgehende Ladefläche war ein extrem wichtiges Verkaufsargument und schlug sich sehr schnell im Verkaufserfolg des T4 nieder. Neben dem Transporter als reine Nutzfahrzeug-Variante, der hauptsächlich von gewerblichen Kunden und Behörden genutzt wurde, erfreuten sich im Privatbereich vor allem die Multivan- und Camping-Varianten sehr großer Beliebtheit. Dank einer sehr praktischen und durchdachten Innenausstattung boten diese Fahrzeuge ein erhebliches Maß an Komfort auf langen Reisen, einen hohen Freizeitwert und verfügten aufgrund des neu entwickelten Fahrwerks und der kompakten Außenmaße über ein PKW-ähnliches Fahrverhalten.



VW T4b Caravelle, silber/silver

LIMITED EDITION **1000**
45 004 1500
↔ 261mm 1300g

METAL + PLASTIC PARTS

With the launch of the Volkswagen T4 Transporter series in August 1990, the era of rear-wheel drive and rear-engined VW Transporters finally came to an end. While in the predecessor T1, T2 and T3 series the engine was housed in the rear of the vehicle, the completely redesigned VW T4 now featured a transverse front engine that drove the front wheels. In particular, this had the considerable advantage that the VW Transporter, like most of its competitors, now also had a lower-lying, continuous load area. This continuous load area was an extremely important sales argument and was quickly reflected in the sales success of the T4. In addition to the purely commercial version of the Transporter which was mainly used by business customers and public agencies, the Multivan and Camping versions were particularly popular with private individuals. Thanks to a very practical and well thought-out interior, these vehicles offered a considerable degree of comfort on long journeys, were ideal for recreational trips and, thanks to the redesigned chassis and compact exterior dimensions, provided car-like ride comfort.



VW T4b Westfalia Camper, rot/red

LIMITED EDITION **1000**
45 004 2000
261mm 1300g

Bereits im Jahre 1893 vom Wagnermeister Karl Kässbohrer in Ulm gegründet befasste man sich anfänglich mit der Herstellung von Landauern, Schlitten, Gespann-Omnibussen und sonstigen Transportfahrzeugen. 1952 präsentierte Kässbohrer dann den ersten deutschen Serienomnibus der Nachkriegszeit, den Setra S 8. Setra stand für die „selbsttragende" Karosserie und die 8 stand für die Anzahl der Sitzreihen des S 8. Um die Baureihe nach unten mit einem kompakten und handlichen Clubbusmodell abzurunden erschien 1954 der lediglich 6,7 Meter lange Setra S 6. Durch Einzelradaufhängung an allen Rädern und aufgrund einer neuen Gummifederung verfügte der Setra S 6 über PKW-ähnliche Fahreigenschaften. Bis zu seiner Produktionseinstellung 1963 wurden über 1200 Exemplare des S 6 hergestellt. Das Schuco-Modell im Maßstab 1:18 ist mit seiner Vielzahl von Funktionen ein Blickfang in jeder Modellsammlung.

Founded in 1893 in the German town of Ulm by master wainwright Karl Kässbohrer, the company initially concentrated on the production of landaus, sleds, coaches and other vehicles. In 1952, Kässbohrer launched the first German series-production coach of the post-war period, the Setra S 8. The name „Setra" (short for „selbstragende") refers to the „self-supporting" chassis and the number 8 stands for the number of rows of seats. In 1954, the Setra S 6, which was only 6.7 metres in length, appeared and rounded out the lower end of the series with a compact „club coach" model. Thanks to its independent rubber suspension on all wheels, the Setra S 6 offered car-like drive comfort. By the time production of the S 6 ceased in 1963, more than 1200 vehicles had been produced. The Schuco 1:18 scale model with its array of functions will be an eye-catcher in any model collection.



Setra S6, blau-weiß/blue white

LIMITED EDITION **750**
45 003 4700
380mm 1700g

METAL + PLASTIC PARTS

Beschäftigte man sich bei der Firma Fendt ab 1928 noch mit, in mühevollster Handarbeit hergestellten Grasmähern, konnte man bereits im Jahr 1930 den ersten Fendt-Traktor, den Fendt Dieselross F9 vorstellen. Der Name Dieselross bezog sich auf die seinerzeit üblichen Arbeitsrösser in den landwirtschaftlichen Betrieben die nach und nach von den dieselbetriebenen Traktoren abgelöst wurden. Der unserem Schuco-Modell im Maßstab 1:18 zugrundeliegende Fendt Dieselross F20G stellte ab 1951 die Fendt-Mittelklasse dar. Er wurde bis 1957 in über 6300 Exemplaren gebaut und verfügte über einen stehenden 1-Zylinder 4-Takt-Motor mit 1,5 Liter Hubraum dessen Leistung von 20 PS über ein 8-Gang-Getriebe an die Hinterachse übertragen wurde. Geschwindigkeiten von 0,8 bis 20 km/h waren so möglich. Seit 1997 gehört das in Marktoberndorf ansässige, frühere Familienunternehmen zum amerikanischen Agrartechnikkonzern AGCO Corporation und firmiert seit dem Jahr 2009 unter AGCO GmbH.

From 1928, the Fendt company was still busy producing laboriously hand-built grass mowers. Nevertheless, in 1930 they presented the first Fendt tractor, the Fendt Dieselross F9. The name Dieselross related to the workhorses still widely used at the time in farming but bit-by-bit being displaced by diesel-powered tractors. The Fendt Dieselross F20G on which our Schuco model to a scale of 1:18 is based was Fendt's mid-range model from 1951. Over 6,300 were built up to 1957 and had an upright, single-cylinder, 4-stroke engine with a displacement of 1.5 litres, delivering 20 hp through an 8-speed gearbox to the rear axle. This permitted speeds from 0.8 to 20 km/h (0.5 - 12.5 mph). Since 1997, the former family business in Marktoberndorf has belonged to the American agricultural equipment concern, AGCO Corporation and, since 2009 has traded under the name of AGCO GmbH.



NEW



Fendt Dieselross F20G

LIMITED EDITION **1000**
45 001 6100
155mm 260g

Bereits im 19. Jahrhundert gegründet entwickelte sich die Heinrich Lanz AG in Mannheim sehr schnell zu einem der führenden Landmaschinenhersteller Deutschlands. Ab den 1920er-Jahren stiegen die Mannheimer in die Produktion von Ackerschleppern ein und hatten so einen wesentlichen Anteil an der Motorisierung der deutschen Landwirtschaft. Unter der Bezeichnung Lanz Bulldog wurden mit großem Erfolg Ackerschlepper mit Einzylinder-Glühkopfmotor produziert. Durch diese Traktoren prägte sich der Name Bulldog in weiten Teilen Deutschlands als umgangssprachliche Gattungsbezeichnung für einen Ackerschlepper. Unter Lizenz wurde der Lanz Bulldog auch in einigen Ländern produziert. So in Polen als Ursus, in Frankreich als Le Percheron, in Argentinien als Pampa T01 und in Australien von der Firma Kelly & Lewis Ltd., als KL Bulldog.



Founded in the 19th century, Heinrich Lanz AG in Mannheim very quickly developed into one of Germany's leading agricultural machinery manufacturers. The Mannheim company started to manufacture farm tractors in the 1920s, and therefore played an important part in the motorisation of German agriculture. Farm tractors with a single-cylinder glow-plug engine were produced with great success under the name of Lanz Bulldog. These tractors made such an impression that the name Bulldog became widely used in Germany as a colloquial expression for farm tractors in general. The Lanz Bulldog was also produced in several different countries under license. It was produced as the Ursus in Poland, the Le Percheron in France, the Pampa T01 in Argentina and as the KL Bulldog by Kelly & Lewis Ltd. in Australia.



K.L. Bulldog, rot/red

LIMITED EDITION **1000**
45 001 1700
190mm 500g

METAL + PLASTIC PARTS

Bereits im 19. Jahrhundert gegründet entwickelte sich die Heinrich Lanz AG in Mannheim sehr schnell zu einem der führenden Landmaschinenhersteller Deutschlands. Ab den 1920er-Jahren stiegen die Mannheimer in die Produktion von Ackerschleppern ein und hatten so einen wesentlichen Anteil an der Motorisierung der deutschen Landwirtschaft. Unter der Bezeichnung Lanz Bulldog wurden mit großem Erfolg Ackerschlepper mit Einzylinder-Glühkopfmotor produziert. Durch diese Traktoren prägte sich der Name Bulldog in weiten Teilen Deutschlands als umgangssprachliche Gattungsbezeichnung für einen Ackerschlepper. Während der gesamten Lanz-Bulldog-Ära entwickelte man in Mannheim die verschiedensten Baureihen unter Modellbezeichnungen wie „Ackerluft-Bulldog", „Verkehrsbulldog" oder der Schnellläufer für den Straßeneinsatz, genannt „Eilbulldog".

Founded in the 19th century, Heinrich Lanz AG in Mannheim very quickly developed into one of Germany's leading agricultural machinery manufacturers. From the 1920s, the Mannheim company went into the production of farm tractors and thus played a significant part in the motorisation of German agriculture. Under the name of Lanz Bulldog, farm tractors with a single-cylinder, glow-plug engine were produced with great success. These tractors made such an impression that the name Bulldog became widely used in Germany as a colloquial expression for farm tractors in general. Throughout the Lanz-Bulldog-era, a wide range of tractor series were developed under model names such as „Ackerluft-Bulldog", „Verkehrsbulldog" or the fast model for road use, the „Eilbulldog" (Hurry Bulldog).

NEW





Lanz Eilbulldog, blau-weiß/blue white

LIMITED EDITION **1000**
45 001 6800
↔ 260mm ■ 870g

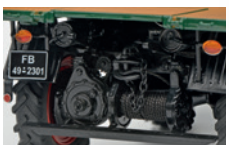
Ursprünglich als „Universal-Motor-Gerät" entwickelt war der Unimog anfänglich ausschließlich für den Einsatz in der Landwirtschaft gedacht. Ab dem Jahr 1951 als Unimog 2010 produziert, wurde dieser wahre Alleskönner sehr schnell sowohl in der Land- und Forstwirtschaft als auch beim Militär und für kommunale Aufgaben eingesetzt. Anfänglich bei der Boehringer GmbH in Göppingen produziert, wurde die Fertigung 1951 nach Gaggenau verlegt. Die ab dem Jahr 1953 hergestellte Unimog-Baureihe 401 wurde als erste Baureihe offiziell mit dem Mercedes Stern als Markensignet versehen. Die Kunden konnten sich beim Unimog 401 zwischen einem offenen Fahrerhaus mit Faltverdeck oder dem geschlossenen Fahrerhaus entscheiden. Das Schuco-Metall-Modell im Maßstab 1:18 entspricht einem Unimog 401 mit dem geschlossenen Fahrerhaus, der sogenannten „Westfalia-Kabine" unter Unimog-Insidern auch gerne als „Froschauge" bezeichnet.

Originally developed as an „Universal-Motor-Gerät", the Unimog was, to begin with, intended exclusively for use in agriculture. Mass produced from 1951 as Unimog 2010, this true jack of all trades was very quickly adopted in agriculture, forestry, in the military field and for local authority tasks. Initially produced at Boehringer GmbH in Göppingen, production was transferred to Gaggenau in 1951. In production from 1953, the Unimog-series 401 was the first series to be officially assigned the Mercedes star as brand mark. With the Unimog 401, customers could choose between an open cab with folding roof or a fully enclosed cab. The Schuco metal model to a scale of 1:18 represents a Unimog 401 with enclosed cab, the so-called „Westfalia cab", which Unimog insiders delighted in calling the „Froschauge" (frog-eye).

NEW









Mercedes-Benz Unimog U401 mit/with Westfalia-Kabine/cabin, grün/green

LIMITED EDITION **1000**
45 001 6700
↔ 195mm ■ 610g

Mit der Schuco PRO.R18 Serie hat sich eine Kleinserienmodell-Linie aus Resin etabliert, welche für außergewöhnliche und sehr filigrane Modelle steht. Dank diesem hochwertigen Modellbaukunststoff ist es möglich, sehr seltene und exotische Vorbildfahrzeuge in perfekter Qualität und mit nie dagewesenem Detailreichtum zu fertigen.

The Schuco PRO.R18 series offers a range of exceptional and finely designed models of limited production vehicles. Thanks to this high-quality modelling material, it is possible to reproduce very rare and exotic original vehicles with a very high level of detail and quality of finish throughout.



Historische PKW · Historic cars

PRO.R18

RESIN + PLASTIC PARTS

Wie das BMW M8 Coupé, so gehört auch das BMW 850i Cabriolet eindeutig zu den BMW-Studien die leider nie den Weg auf die öffentlichen Straßen gefunden haben. Entwickelt als Konkurrenzmodell für den ebenfalls auf der Internationalen Automobilausstellung 1989 vorgestellten, neuen Mercedes-Benz SL der Baureihe R129, schaffte es dieses wunderschöne und einzigartige BMW Cabriolet leider nicht bis zur Serienproduktion. So wurden vom sogenannten BMW 850Ci auf Basis der Baureihe E31 lediglich 3 Prototypen gebaut und umfangreichen Versuchsfahrten unterzogen, bevor man sich in München aus Angst vor wirtschaftlichem Misserfolg dazu entschied, das Projekt 850Ci Cabriolet einzustellen.

Like the BMW M8 Coupé, the BMW 850i Convertible is clearly one of the BMW studies that never found its way onto the public highways. Developed as a competitor model for the new Mercedes-Benz SL R129 model series, which was also introduced at the 1989 International Car Show, this wonderful and unique BMW convertible unfortunately never made it to series production. Just 3 prototypes of the so-called BMW 850i based on the E31 model series were ever built and subjected to a comprehensive series of test drives before it was decided in Munich to stop the 850Ci convertible project because of fear that it would be a financial flop.



BMW 850i Cabriolet, rot/red

LIMITED EDITION **500**
45 000 6800
↔ 265mm 900g



Als Landmaschinenfabrik Glas bereits im Jahre 1883 in Pilsting gegründet, war die Hans Glas GmbH in Dingolfing Anfang der 50er-Jahre mit der Produktion des Goggo-Rollers in das lukrative Zweiradgeschäft eingestiegen. 1955 wurde dann mit großem Erfolg das Goggomobil, ein Kleinwagen zum Preis von 3000,00 DM mit Platz für eine vierköpfige Familie, eingeführt. Im Laufe der folgenden Jahre entwickelte sich Glas mehr und mehr zum ernstzunehmenden Automobilhersteller. So wurde auf der IAA 1965 der Glas 2600 V8 vorgestellt. Ein sehr elegantes, von Frua gezeichnetes Reisecoupé ausgestattet von einem, von Glas selbst entwickelten V8-Motor. Dieses wunderschöne, auch als „Glaserati" bezeichnete, Sportcoupé entwickelte sich leider nicht zu einem kommerziellen Erfolg und so wurde Glas im Jahre 1966 an die BMW AG verkauft. Dort wurde das Coupé, nach einigen leichten Überarbeitungen am Design und der Technik noch einige Zeit als BMW Glas 3000 V8 weiterproduziert.

NEW



BMW Glas 3000 V8, blau/blue*

LIMITED EDITION **500**
45 002 0800
255mm 660g



Founded in 1883 in Pilsting as an agricultural machinery factory, Hans Glas GmbH of Dingolfing entered the lucrative two-wheel business at the start of the 1950s with the production of its Goggo scooter. A small car known as the Goggomobil was then launched in 1955 with great success, offering space for two adults and two children and costing 3,000 DM. In the years that followed, Glas evolved more and more into a serious manufacturer of cars. This led to the launch of the Glas 2600 V8 at the Frankfurt Motor Show (IAA) in 1965. A very elegant coupé with coachwork designed by Frua and a V8 engine developed by the Glas company itself. This beautiful sports coupé, also nicknamed the „Glaserati", unfortunately did not prove to be a commercial success and consequently Glas was sold to BMW AG in 1966. There, production of the coupé continued for a while as the BMW Glas 3000 V8 after some minor revisions were made to the design and features.

NEW



Glas 2600 V8, weiß/white*

LIMITED EDITION **500**
45 002 0700
255mm 660g

Er gehört eindeutig zu den BMW-Studien die leider nie den Weg auf die öffentlichen Straßen gefunden haben - der BMW M8 auf Basis der Baureihe E31. Sicherlich hätte der in ihm verbaute 12-Zylinder-V-Motor mit seinen 550 PS diesen Traumsportwagen zu einem der leistungsstärksten und schnellsten Straßenfahrzeuge seiner Zeit gemacht. Gegenüber der normalen BMW 8er-Reihe zeichnete sich der M8 durch verschiedene Design-Merkmale aus, darunter besonders aerodynamische Außenspiegel und weit ausgestellte Radhäuser inklusive Lufteinlässen vor den angetriebenen Hinterrädern.

It is distinctly one of those BMW concept cars that unfortunately never found its way onto the public roads - the BMW M8 based upon the E31 series. Undoubtedly, the 550 PS V12 engine under the bonnet would have made this dream car one of the fastest and most powerful road vehicles of its time. Various design features distinguish this M8 from the standard BMW 8 series, including especially aerodynamic exterior mirrors and widely-flared wheel arches with air scoops in front of the driven rear wheels.



NEW

BMW M8, rot/red*

LIMITED EDITION **500**
45 002 0900
↔ 265mm 900g

1970 auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt zählt der, von 1970 bis 1975 produzierte Citroën SM mittlerweile zu den absoluten Stil-Ikonen der Automobil-Geschichte. Das Fahrzeug trat mit einem, für damalige Zeiten fast unglaublich günstigen Cw-Wert von 0,33, den Beweis an, dass aerodynamisch günstiges Automobil-Design nicht unbedingt in uniformen Designentwürfen münden musste. Ausgestattet mit einem von Maserati entwickelten V-6-Zylinder-Motor stellte der SM jedoch keinen finanziellen Erfolg für Citroen dar und wurde nach der Übernahme durch die PSA-Group schnell eingestellt. Auf Basis des Citroën-SM entstanden im Laufe der Jahre auch einige sehr interessante Sonderanfertigungen, wie das Cabriolet Mylord von Chapron, das Präsentationsfahrzeug Presidentiell und eine Shooting Brake-Version, die dem Kleinserienmodell der Schuco-Serie ProR18 zugrunde liegt.

First shown at the Geneva Motor Show in 1970, the Citroën SM was produced from 1970 to 1975 and is now regarded as one of the absolute style icons of automotive history. With a favourable drag coefficient of 0.33 - almost unbelievable for those times - the vehicle offered proof that aerodynamically favourable vehicle design need not necessarily result in uniform design ideas. The SM was fitted with a V6 engine developed by Maserati but did not prove to be a financial success for Citroen and production was swiftly ended after the takeover by the PSA-Group. Several very interesting special models based on the Citroën SM have also been produced over the years, such as the Cabriolet Mylord from Chapron, the Presidentielle presentation vehicle and a shooting-brake version, which underlies the small series model of the Schuco ProR18 series.



NEW

Citroën SM „Shooting Brake", gold metallic*

LIMITED EDITION **500**
45 002 1200
↔ 275mm 660g

Im Frühsommer 1945 kehrte der Flugzeugbauingenieur Fritz M. Fend in seine Heimatstadt Rosenheim zurück. Im Krieg hatte er unter anderem an der Entwicklung der Messerschmitt Me 262 maßgeblich mitgearbeitet. 1946 begann er mit der Entwicklung eines muskelbetriebenen Behindertenfahrzeuges für die Vielzahl kriegsversehrter Heimkehrer, dem sogenannten „Flitzer“. Um die Mobilität zu erhöhen, wurde der dreirädrige „Flitzer“ mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet. Nach Jahren der Weiterentwicklung und ständigen Verbesserung war es dann im März 1953 soweit – auf dem Genfer Automobil Salon wurde der erste, nun Messerschmitt Kabinenroller genannte KR 175 vorgestellt. Der Erfolg stellte sich sehr schnell ein. So wurden vom 9 PS starken und 2500,- DM teuren KR 200 alleine im Jahr 1955 über 12000 Exemplare im Messerschmitt-Werk hergestellt. Der vierrädrige und mit einem 500cm³ großen Fichtel & Sachs Motor ausgestattete Messerschmitt Tiger stellte dann ab 1958 das absolute Spitzenmodell dar und erreichte mit einer Leistung von 19,5 PS immerhin eine Höchstgeschwindigkeit von 125 Stundenkilometern. Nach lediglich 300 produzierten Exemplaren wurde die Produktion des Tigers im Herbst 1961 eingestellt, was dieses außergewöhnliche kleine Fahrzeug heute zum gesuchten und hochbezahlten Sammlerfahrzeug macht.

In the early summer of 1945, aircraft engineer Fritz M. Fend returned to his home town of Rosenheim. During the war he had been instrumental in the development of the Messerschmitt Me 262. In 1946, he began to develop a human-powered vehicle for the large numbers of disabled war veterans returning from the front, the “Flitzer”. In order to increase mobility, the three-wheeled “Flitzer” was subsequently equipped with a combustion engine. After years of further development and improvement, the time had come in March 1953 to present the first “Messerschmitt cabin scooter”, the KR 175. Success followed very quickly. In 1955 alone, the Messerschmitt factory produced more than 12,000 units of the 9 horsepower KR 200, which sold for 2500 Deutschmarks. The four-wheeled Messerschmitt Tiger, fitted with a 500 cc Fichtel & Sachs engine, was launched in 1958 as the top-of-the-range model with a power output of just 19.5 horsepower – but a top speed of 125 km/h. After a run of only 300 vehicles, production of the Tiger was stopped in autumn 1961, which makes this unusual small vehicle a sought-after and highly valuable collector’s vehicle today.



FMR TG 500 „Tiger“, rot/red

LIMITED EDITION **500**
45 001 4800
↔ 170mm 250g



FMR TG 500 Roadster „Tiger“, weiß/white

LIMITED EDITION **500**
45 001 4900
↔ 170mm 250g

Wie unser Schuco-Modell im Maßstab 1:18 beweist, war der Kleinschnittger F125 ein vollwertiges Cabriolet für zwei erwachsene Personen. Mit einer Karosserie aus Aluminium ausgestattet, erreichte der zwischen 1950 und 1957 in knapp 3000 Exemplaren gebaute Kleinschnittger eine Höchstgeschwindigkeit von immerhin 70 km/h. Sein äußerst geringes Gewicht von lediglich 150 Kilogramm erlaubte ihm einen Benzinverbrauch von unter 3 Liter pro 100 Kilometer.

As our Schuco model to a scale of 1:18 shows, the Kleinschnittger F125 was a fully adequate convertible for two adults. Anyway, with its aluminium bodywork, the Kleinschnittger, of which almost 3000 were built between 1950 and 1957, could reach a maximum speed of 70 km/h. Its extremely low weight of just 150 kilograms made for a fuel consumption of only 3 litres per 100 kilometres.







Kleinschnittger F-125 mit 2 Figuren/with 2 figures*

LIMITED EDITION **300**
45 001 5900
↔ 155mm 400g

RESIN + PLASTIC PARTS

Nachdem bereits am 8. Juni 1948 per Einzelgenehmigung der erste Porsche-Sportwagen, der sogenannte Porsche No.1, die Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr erhalten hatte, präsentierte Porsche im März 1949 auf dem Genfer Automobilsalon seinen ersten Seriensportwagen, den legendären Porsche 356. Durch klassische Tuningmaßnahmen, wie überarbeitete Zylinderköpfe und eine Doppelvergaseranlage, an dem vom VW Käfer übernommenen 4-Zylinder-Boxermotor konnte die Motorleistung des ersten Porsche 356 auf stattliche 40 PS erhöht werden. Zwischen 1949 und 1950 wurden von den sogenannten „Gmünd Porsche 356" insgesamt 44 Coupés und 8 Cabriolets in reiner Handarbeit gefertigt. Im Jahre 1950 zog Porsche wieder zurück in sein Stammwerk Stuttgart-Zuffenhausen in dem bis zum Produktionsende des Typ 356 im April 1965 knapp über 76.000 Exemplare dieser Sportwagen-Ikone hergestellt wurden.

After the first Porsche sports car, the so-called Porsche No. 1, was individually licensed for road traffic as early as the 8th of June 1948, in March 1949, Porsche presented its first production sports car at the Geneva Salon de l'Auto, the legendary Porsche 356. Using classical tuning techniques, such as modified cylinder heads and twin carburettors, on the 4-cylinder boxer engine taken over from the VW Beetle, the engine power of the first Porsche 356 could be increased to a respectable 40 hp. Between 1949 and 1950, a total of 44 coupé and 8 convertible versions of the so-called „Gmünd Porsche 356" were entirely hand-built. In 1950, Porsche moved back to its main factory in Stuttgart-Zuffenhausen in which, by the end of production of the type 365 in April 1965, slightly over 76,000 of this sports car icon were produced.

NEW



Porsche 356 Gmünd Coupé, schwarz/black*

LIMITED EDITION **500**
45 002 5200
↔ 220mm 800g



NEW



Porsche 356 Gmünd Coupé, silbermetallic/silver*

LIMITED EDITION **500**
45 002 5300
↔ 220mm 800g

Für viele Motorsportfans weltweit ist er der beste Autofahrer aller Zeiten - Walter Röhrl. Der zweimalige Rallyeweltmeister und viermalige Sieger der Rallye-Monte-Carlo hat seit Jahrzehnten ein besonderes Faible für die Sportwagenlegende aus Zuffenhausen, den Porsche 911. In Zusammenarbeit mit der Firma Diez Classic entstand so ein nach dem Reglement der ehemaligen Gruppe 4 aufgebautes Rallyefahrzeug auf Basis eines Porsche 911 G-Modells des Baujahres 1974. Das von einem luftgekühlten 4-Liter-6-Zylinders Boxermotor angetriebene Fahrzeug und über 300 PS starke Rallye-Auto wurden von Walter Röhrl persönlich mit 911 Unterschriften versehen und wird als streng limitiertes Kleinserienmodell von Schuco sicherlich bald ein Schmuckstück in jeder Porsche-Modellsammlung.

For many motor sport fans worldwide, he is the best car driver of all time - Walter Röhrl. The twice world rally champion and four times winner of the Monte Carlo Rally, has for decades had a particular weakness for the legendary sports car from Zuffenhausen, the Porsche 911. It was through collaboration with restoration firm Diez Classic that a rally car based on a 1974 Porsche 911 G model was built to meet the former Group 4 regulations. The powerful rally car with over 300 PS on tap from an air-cooled 4-litre 6-cylinder boxer engine bears 911 signatures added personally by Walter Röhrl and, as a strictly limited edition from Schuco, will certainly soon be a gem in any Porsche model collection.







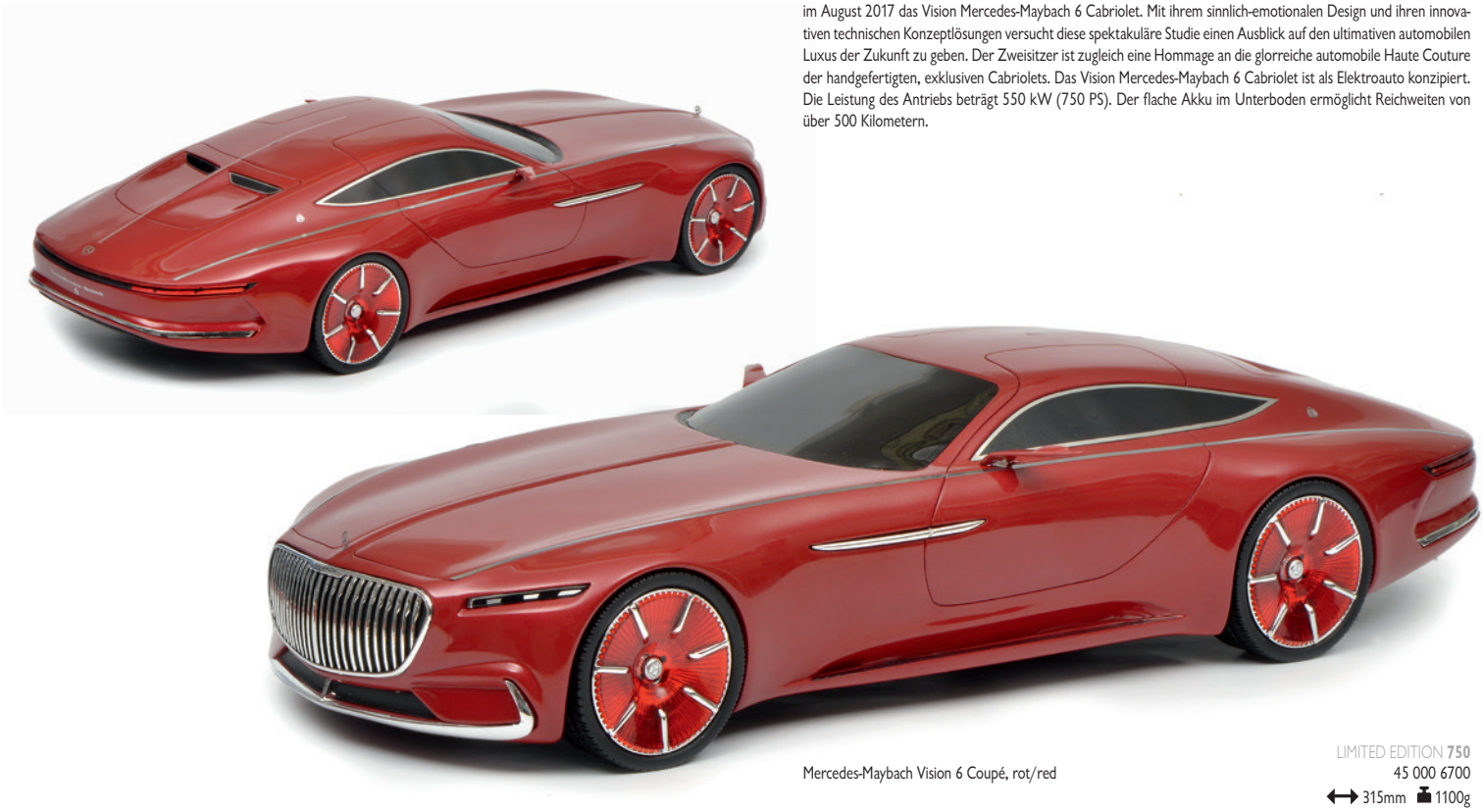
NEW

Porsche 911 „Röhrl x 911"**

LIMITED EDITION **500**
45 002 5100
240mm 800g

Aktuelle PKW · Current cars

Beim Gipfeltreffen der edelsten klassischen Automobile im kalifornischen Pebble Beach präsentierte Mercedes-Benz im August 2017 das Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet. Mit ihrem sinnlich-emotionalen Design und ihren innovativen technischen Konzeptlösungen versucht diese spektakuläre Studie einen Ausblick auf den ultimativen automobilen Luxus der Zukunft zu geben. Der Zweisitzer ist zugleich eine Hommage an die glorreiche automobile Haute Couture der handgefertigten, exklusiven Cabriolets. Das Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet ist als Elektroauto konzipiert. Die Leistung des Antriebs beträgt 550 kW (750 PS). Der flache Akku im Unterboden ermöglicht Reichweiten von über 500 Kilometern.

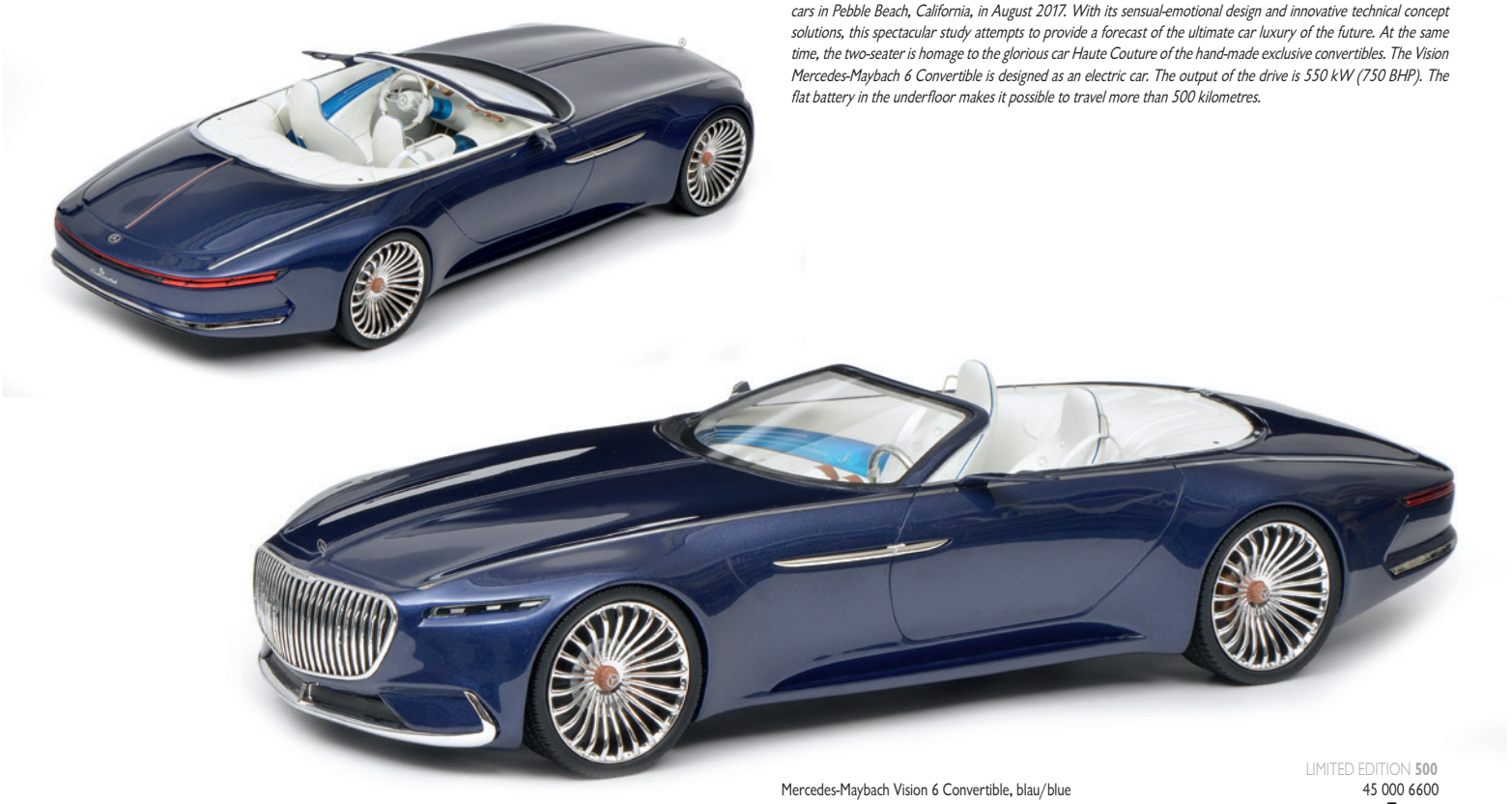


Mercedes-Maybach Vision 6 Coupé, rot/red

LIMITED EDITION **750**
45 000 6700
315mm 1100g

RESIN
+PLASTIC PARTS

Mercedes-Benz presented the Mercedes-Maybach 6 Convertible vision at the summit of the most sophisticated classic cars in Pebble Beach, California, in August 2017. With its sensual-emotional design and innovative technical concept solutions, this spectacular study attempts to provide a forecast of the ultimate car luxury of the future. At the same time, the two-seater is homage to the glorious car Haute Couture of the hand-made exclusive convertibles. The Vision Mercedes-Maybach 6 Convertible is designed as an electric car. The output of the drive is 550 kW (750 BHP). The flat battery in the underfloor makes it possible to travel more than 500 kilometres.



Mercedes-Maybach Vision 6 Convertible, blau/blue

LIMITED EDITION **500**
45 000 6600
↔ 315mm 1000g

Streng limitiert! Open-Air-Luxus on- und offroad. Mit diesen Schlagworten bewirbt Mercedes-Benz den Mercedes-Maybach G650 Landaulet. Die derzeit wohl luxuriöseste Möglichkeit sowohl im Gelände als auch auf ausgebauten Straßen gediegen zu reisen. Das auf lediglich 99 Stück limitierte automobile Meisterwerk verfügt über jeglichen im Automobilbau vorstellbaren Luxus und ist mit einem 630 PS starken V12-Zylindermotor ausgerüstet. Trotz eines Listenpreises von ca. 750.000,- Euro war die limitierte Auflage sehr schnell vergriffen.



Mercedes-Maybach G650 Landaulet, weißmetallic/white metallic*

LIMITED EDITION **500**
45 001 7800
↔ 300mm 1200g

Strictly limited! Open air luxury, on-road and off-road. These are the keywords which Mercedes-Benz uses to advertise for its Mercedes-Maybach G650 Landaulet. This is probably the most luxurious method of dignified travelling both off-road and on well-surfaced roads at present. This automotive masterpiece, which is limited to just 99 vehicles, has every luxury that you can imagine in car construction, and is equipped with a 630 BHP V12 cylinder engine. In spite of the list price of approximately 750,000 Euros, the limited edition was snapped up very quickly.



Mercedes-Maybach G650 Landaulet, blaumetallic/blue metallic*

LIMITED EDITION **500**
45 001 7700
300mm 1200g

Unter der Leitung des Firmengründers Renzo Rivoltas von Iso Motor Italien S.A. mit Sitz in Madrid wurden von der italienischen Iso Isetta etwa 1.000 Exemplare von 1953 bis 1959 gebaut. Als Grundgedanke bei der Entwicklung der Isetta galten die stetig steigende Parkplatzproblematik in den Großstädten sowie die immer größer werdende Nachfrage nach sparsamen Fahrzeugen. So entstand ein kugeliges Gefährt auf zwei Vorder- und einem Hinterrad, ausgestattet mit einem Einzylindermotor und einem Hubraum von 236 cm³. Als Ein- und Ausstieg diente eine sich nach vorne öffnende Türe, an die das Lenkrad und die spärlichen Bedienelemente montiert waren. Das kultige Gefährt gab es wahlweise auch als Pritschenwagen unter der Bezeichnung Isocarro. Schuco widmet dem Isocarro Pritschenwagen beladen mit Weinballons ein auf 250 Stück limitiertes Miniaturmodell im Maßstab 1:18 in der Linie PRO.R. Mit dieser Serie hat sich eine Kleinserienmodell-Linie aus „Resin" etabliert, welche für außergewöhnliche und sehr filigrane Modelle steht. Dank diesem hochwertigen Modellbaukunststoff ist es möglich, sehr seltene und exotische Vorbildfahrzeuge in perfekter Qualität und mit nie dagewesenem Detailreichtum zu fertigen.

Under the watchful eye of Renzo Rivolta, the founder of Iso Motor Italien S.A. based in Madrid, roughly 1,000 Italian Iso Isettas were manufactured between 1953 and 1959. The basic thought behind the development of the Isetta was the increasing lack of parking spaces in big cities and the growing demand for fuel efficient vehicles. The result was a bubble-shaped car on two front and one rear wheel, equipped with a 236cc, single-cylinder engine. The front door opened to the front with the steering column and sparsely equipped instrument panel swinging out with it. This cult car was also available as a flat bed truck known as the Isocarro. Schuco now presents a miniature PRO.R line model of the Isocarro flat bed truck in scale 1:18, loaded with wine demijohns and limited to 250 copies worldwide. This series has become established as a small series model line made of resin that stands for extraordinary and highly sophisticated models. Thanks to this top quality model-making material, it is possible to create extremely rare and exotic model vehicles in perfect quality and with never-before-seen precision.



Isocarro Pritschenwagen mit Weinladung/pick-up with wine load „Transporte de Vino"

LIMITED EDITION **250**
45 001 6900
185mm 400g

Im Auftrag der Deutschen Post entwickelte die Volkswagen AG ab Anfang der 60er-Jahre ein besonders für die Brief- und Paketzustellung, für die Briefkastenentleerung und den Einsatz als Landpostfahrzeug, geeignetes Fahrzeug. Um dem Großkunden Deutsche Post das Fahrzeug zu einem konkurrenzfähigen Preis anbieten zu können, erfolgte ein umfangreicher Griff in das VW-Teilelager. So stammte der 34 PS starke Boxermotor vom 1200er Käfer und das Fahrgestell entsprach dem des Karmann Ghia. Produziert von 1964 bis 1973 entstanden vom zwischenzeitlich liebevoll „Fridolin" genannten VW Typ 147 knapp 6.000 Exemplare. Neben den Post-Sonderversionen für die Deutsche Bundespost und die Schweizer Post wurde auch eine zivile Variante der „Fridolin" hergestellt

Volkswagen AG developed a vehicle that was especially suitable for delivering letters and packages, emptying letter boxes and for use as a country postal vehicle on behalf of Deutsche Post (German Post Office) from the beginning of the 1960s. In order to be able to offer the vehicle to major customer Deutsche Post at a competitive price, VW delved into its parts warehouse. The 34 BHP Boxer engine originated from the 1200 Beetle and the chassis was the same as that of the Karmann Ghia. About 6000 of the VW model 147, which was affectionately known as "Fridolin", were manufactured between 1964 and 1973. As well as the special postal versions for the German Post Office and the Swiss Post Office, a civilian version of the "Fridolin" was also manufactured.



VW Fridolin „Deutsche Post"

LIMITED EDITION **500**
45 001 2200
220mm 730g



VW Fridolin „PTT"

LIMITED EDITION **500**
45 001 2300
220mm 730g



VW Fridolin „VW-Kundendienst“

LIMITED EDITION **500**
45 001 2400
220mm 730g

Nachdem in den 50er-Jahren in breiten Bevölkerungsschichten der Wunsch nach mobiler Freiheit verbunden mit dem Wunsch nach Reisen in südliche Länder immer größer wurde, erfuhr die Campingkultur einen bisher nicht dagewesenen Aufschwung. Schnell kam einigen talentierten Fahrzeugentwicklern der Gedanke, neben den bereits seit den zwanziger Jahren bekannten Wohnwagenanhängern motorisierte Fahrzeuge zu entwickeln. So entstand in Kalifornien ein Bausatz der es ermöglichte, aus einem VW Käfer eine kostengünstige Variante eines kleinen Wohnmobils, genannt Motorhome, zu bauen. Neben handwerklichem Geschick erforderte der Umbau auch noch jede Menge Zeit. Um genug Raum für zwei Betten, einen Tisch, Schrankwand und einer Kochgelegenheit zu schaffen, genügte der serienmäßige Platz im VW Käfer nicht und so mussten massive Veränderungen vorgenommen werden. Hierfür wurde die Karosserie kurz vor der Frontscheibe bis zum Heck komplett abgetrennt und anschließend wurde auf dem verbliebenen Chassis ein aus Holz konstruierter Aufbau aufgesetzt.

After the rapid growth in the 50s of the desire for free mobility combined with the wish for travel to southern countries in large sections of the population, the camping culture became widespread as never before. It quickly occurred to a few talented vehicle developers that, in addition to the trailer caravans already known since the 20s, motorised caravans, motorhomes, could be developed. Thus, in California, a building kit appeared with which a VW Beetle could be converted into a low-cost version of a small motorhome - the Bug Camper. As well as demanding some handiwork skill, the conversion did take a good deal of time. The normal space in a Beetle was not enough for two beds, a table, wall cupboards and cooking facilities, so massive changes had to be made. To achieve this, the bodywork from just in front of the windscreen to the rear end was completely removed and a wooden superstructure was then built on the remaining chassis.

NEW



VW Käfer „Motorhome“, blau/blue

LIMITED EDITION **500**
45 001 1400
210mm 1100g

Der britische VW-Händlerbetrieb „Midlands Centre“ war in den 50er-Jahren ein sehr bekannter und erfolgreicher VW-Händlerbetrieb in den englischen Midlands. Um die englische Kundschaft mit einer außergewöhnlichen Werbeidee auf den VW Käfer aufmerksam zu machen, platzierte man kurzerhand eine Käfer-Karosserie auf einen umgebauten VW T1 Kastenwagen und sorgte so sicherlich für eine große Aufmerksamkeit für den praktischen Kleinwagen aus Deutschland.

In the 1950s, the „Midlands Centre“ VW dealership was very well known and successful in the Midlands in England. To draw the attention of English customers to the VW Beetle by way of an unusual promotional idea, a Beetle body shell was placed onto a converted VW T1 transporter van. This certainly resulted in a great deal of interest being shown in the practical small car from Germany.

NEW





VW T1a „Midlands Centre“ mit Brezelkäfer Karosserie/with VW Beetle chassis*

LIMITED EDITION **500**
45 001 6300
↔ 250mm 1220

Als in der Frühzeit des deutschen Wirtschaftswunders die Nachfrage und der Bedarf an einem günstigen und universell einsetzbaren Kleintransporter immer größer wurde, hatte Volkswagen mit seinem VW Transporter genau das richtige Fahrzeug im Angebot. In den Aufbauvarianten Kastenwagen, Bus, Pritschenwagen und Samba-Bus lieferbar, stellte der VW T1, auch liebevoll „Bulli“ genannt, für eine breite Kundschaft das ideale Fahrzeug dar. Und nachdem erfolgreiche Werbung auch schon in den 50er-Jahren auf ausgeprägter Kundennähe basierte, entdeckten findige Werbeleute den im damaligen Straßenverkehr omnipräsenten VW Bulli sehr bald auch als rollenden und aufgrund seines unverwechselbaren Designs auch durchaus sympathisch wirkenden Werbeträger. Die wohl schönsten und kreativsten Werbe-Bullis wurden ab Mitte der 50er-Jahre von der bekannten Bausparkasse Schwäbisch Hall eingesetzt. Unter einer wind- und wetterfesten Plexiglaskuppel präsentierte man den zukünftigen Bausparern und Häuslebauern eine miniaturisierte kleine Neubausiedlung. 15 Exemplare dieser aufsehenerregenden Werbe-Fahrzeuge waren bis weit in die 60er-Jahre im Auftrag von Schwäbisch Hall deutschlandweit im Einsatz und machten so im täglichen Straßenverkehr als auch vor vielen Bankfilialen auf die Bausparidee und den Slogan „Ein Haus baut das andere“ aufmerksam.

When, in the early days of the German economic miracle, the demand and the need for a multi-purpose small transport vehicle was growing ever greater, Volkswagen, with its VW Transporter, had just the right vehicle on offer. Available in the body variants of delivery van, bus, flat-bed truck and Samba microbus, the VW T1, lovingly known in Germany as the „Bulli“, was the ideal vehicle for a wide customer-base. After successful advertising, even as early as the 50s based on widespread closeness to the customer, inventive advertisers very soon found the T1, ever-present in the traffic at the time, to be an ideal mobile advertising platform that, because of its unmistakable design, also came across as a good friend. From the mid-50s, the most attractive and creative advertising T1s were those operated by the Schwäbisch Hall Building Society. Under a wind and weather-proof Perspex dome, a miniaturised new housing estate was presented to future savers and builders. 15 of these eye-catching advertising vehicles were in use throughout Germany on behalf of Schwäbisch Hall until well into the 60s and, whether in the daily traffic or in front of many bank branches, they made everyone aware of the building society idea and the slogan „A house builds something else“.



NEW



VW T1a „Schwäbisch Hall“*

LIMITED EDITION **500**
45 001 6200
↔ 240mm 1120g

Nach dem Motto „Race on Sunday - Sell on Monday" fanden in den USA der 50er-Jahre zahlreiche, sogenannte „Club-Races" statt und erfreuten sich sowohl bei den Aktiven als auch bei den Zuschauern großer Beliebtheit. In diesen Rennen konnten motorsportbegeisterte Privatfahrer mit Ihren weitestgehend serienmäßigen Sportwagen ihre Fahrkünste unter Beweis stellen und gleichzeitig ihre Fahrzeuge auf legale Weise im Grenzbereich bewegen. Um die Fahrzeuge ihrer Kundschaft an den Rennstrecken, wie Laguna Seca, Eagle Mountain oder Elkhart Lake, auch vor Ort betreuen zu können, legten sich die entsprechenden Fahrzeughändler geeignete Transportfahrzeuge zu. So betrieb der Volkswagen und Porsche-Händler „Continental Motors" aus Fort Lauderdale in Florida ein wunderschönes und auch außergewöhnliches Fahrzeuggespann, bestehend aus einer originellen VW T1-Zugmaschine und einem dazugehörigen Auflieger. Fahrzeuge wie der Porsche 550 Spyder oder der Porsche 718 Spyder konnten damit transportiert werden.

Under the motto „Race on Sunday - Sell on Monday", numerous so-called „Club Races" took place in the USA in the 1950s and enjoyed great popularity among those actively involved as well as spectators. In these races, motor-sport-enthused private drivers were able to probe their driving skills and simultaneously push their mainly production-line sports cars to the limit, legally. The corresponding vehicle dealers also put on suitable transport vehicles in support of their customers' vehicles at race tracks like Laguna Seca, Eagle Mountain or Elkhart Lake. For example, Volkswagen and Porsche dealer „Continental Motors" of Fort Lauderdale in Florida operated an elegant and remarkable vehicle-trailer combination, consisting of an original VW T1 tractor unit and the associated trailer. Thus vehicles such as the Porsche 550 Spyder or the Porsche 718 Spyder were able to be transported.

NEW



VW T1b Renntransporter „Continental Motors", rot/red

LIMITED EDITION **500**
45 090 5900
↔ 440mm 2000g

Der Porsche Master 408 verkörperte mit seinem 50 PS starken und 3,3 Liter großen 4-Zylinder- Dieselmotor das Spitzenmodell des Porsche Diesel-Traktor-Programms. Mit seinem Leergewicht von 2.450 Kilogramm und einer Fahrzeuglänge von 3.560 mm setzte er sich schon optisch stark von den kleineren Baureihen Junior, Standard und Super ab. Heutzutage haben Porsche-Traktoren sowohl Einzug in Porsche-PKW-Sammlungen als auch in Porsche-Modell-Sammlungen gefunden.

The Porsche Master 408 epitomised the top model of the Porsche diesel tractor range with its 50 PS and 3.3 litre 4-cylinder diesel engine. With its unladen weight of 2,450 kilograms and vehicle length of 3,560 mm, its appearance was already considerably different from the smaller Junior, Standard and Super model series. Nowadays, Porsche tractors can be found in Porsche car collections and also in Porsche model collections.





Porsche Master

LIMITED EDITION **1000**
45 000 8600
↔ 186mm 360g

Der zum Bestattungsfahrzeug umgebaute Jaguar E-Type war der automobile Hauptdarsteller des englischen Kult-Kinofilms „Harold and Maude". Dieser Kinoklassiker der 70er -Jahre erschien 1971 und erzählt die Geschichte des 21-jährigen Harold, Sohn aus bestem englischen Hause, der gegen seine Mutter rebelliert. Harold ist vom Thema Tod fasziniert und deshalb wird das Geschenk seiner Mutter, ein nagelneuer Jaguar E-Type im Film auch unverzüglich zu einem Bestattungswagen umgebaut. Im Laufe der Geschichte lernt Harold schließlich die äußerst rüstige 80-jährige Maude kennen und lernt zusammen mit ihr das Leben schätzen. Diesem unvergesslichen Kinofilm und dem einmaligen, leider während der Dreharbeiten zerstörten Bestattungswagen auf Basis des Legendären E-Types, ist das in einer einmaligen Auflage von lediglich 250 Stück produzierte Kleinserienmodell des Jaguar E-Type „Hearse", zu deutsch „Leichenwagen", gewidmet.

An E-type Jaguar converted into a hearse was the principal vehicular protagonist of the English cult film „Harold and Maude". This classic 70s film was released in 1971 and tells the story of 21-year-old Harold, from a wealthy background, who rebels against his mother. Harold is obsessed with death and so, in the film, his mother's gift of a brand-new E-type Jaguar is swiftly converted into a hearse. As the story unfolds, Harold meets the very sprightly 80-year-old Maude and together with her learns how to appreciate life. This unique limited edition production of only 250 „Hearse" E-type Jaguar models is dedicated to this unforgettable film and the unique hearse based on the legendary E-type Jaguar, which unfortunately gets destroyed in the course of filming.

NEW



Jaguar E-Type „Shooting Brake" H&M*

45 004 6100
↔ 390mm 1400g

Aktuelle PKW · Current cars

Mercedes AMG Vision Gran Turismo. Extreme Proportionen, sinnliche Konturen und präzise Grafiken verschmelzen zu einem Fahrzeug, das atemberaubende Performance optisch erlebbar macht. So lautet die Beschreibung dieser Studie auf der Homepage von Mercedes-Benz. Und treffender kann man dieses, im Jahre 2013 auf der Los Angeles Autoshow vorgestellte Fahrzeug auch nicht beschreiben. Der Mercedes AMG Vision Gran Turismo wurde als visionäres Konzept eines Supersportwagens für das PlayStation-Rennspiel Gran Turismo 6 entwickelt und stellt als fein detailliertes Kleinserienmodell im immer wichtiger werdenden, großen Sammlermaßstab 1:12 sowohl ein äußerst dekoratives Einzelstück als auch eine tolle Ergänzung zu jeder Sportwagen- und Mercedes-Benz-Sammlung dar.

Mercedes AMG Vision Gran Turismo. Extreme proportions, sensuous contours and precise graphics coalesce in a vehicle that makes breathtaking performance come alive. That's how this concept car is described on Mercedes-Benz's homepage. And this is the most apt way of describing this vehicle which was launched at the Los Angeles Autoshow in 2013. The Mercedes AMG Vision Gran Turismo was designed as a visionary super sports concept car for the Gran Turismo 6 Playstation racing game. As a finely detailed limited edition in the increasingly favoured 1:12 large scale, it is an extremely decorative single item or a great addition to any collection of sports- and Mercedes-Benz cars.

NEW



Mercedes AMG „Vision Gran Turismo"**

45 004 6000
↔ 400mm 1600g

- Hochdetaillierte Nachbildung historischer und aktueller Motorräder
- Authentische Hochglanzlackierung
- Drehbare Räder
- Funktionierende Federung
- Hohe Anzahl von Einzelteilen

- Highly detailed replicas of historic and current motorcycles
- Authentic high polish varnish
- Movable wheels
- Function springs
- High number of individual parts



EDITION 1:10 Motorräder · Motorcycles

METAL + PLASTIC PARTS

Für ihre Weltpremiere im Jahre 1976 hatte sich die BMW R 100 RS, im wahrsten Sinne des Wortes, in Schale geworfen. Ihr 980 cm³ großer, luftgekühlter 2-Zylinder-Boxermotor leistete 70 PS und verhalf der „RS“ zu einer Höchstgeschwindigkeit von 190 Stundenkilometern. Zusammen mit der weltweit ersten, mit Hilfe eines Windkanals entwickelten Vollverkleidung bei einem Serienmotorrad, ermöglichte dieses Motorrad bisher nie dagewesene Durchschnittsgeschwindigkeiten auf schnellen Autobahnetappen. So mancher Fahrer stellte erst beim Blick auf den Tacho fest, dass er bereits doppelt so schnell unterwegs war, wie er vermutet hatte - durch das weitgehende Fehlen des Winddrucks lagen viele Motorradfahrer bei der Einschätzung der Geschwindigkeit völlig daneben. Wer also ab 1976 eine Begleiterin für langes, stressfreies Reisen mit dem Motorrad suchte, war mit der BMW R 100 RS sehr gut bedient.

For its world première in 1976, the BMW R 100 RS spruced itself up in the truest sense of the word. Its 980 cc, air-cooled, 2-cylinder boxer engine was able to generate 70 HP and helped the "RS" to a maximum speed of 190 kilometres per hour. Together with the world's first full fairing on a production motorcycle, developed with the aid of a wind tunnel, this motorcycle achieved unprecedented average speeds on fast motorway stages. Due to the relative absence of wind pressure, many riders were completely wrong in their estimation of their speed. Many a rider only noticed when they looked at their speedometer that they were already travelling twice as fast as they imagined. Thus whoever was looking as of 1976 for a companion for long, stress-free motorcycle travel was very well served by the BMW R 100 RS.







BMW R 100 RS, blau silbermetallic/blue silver 45 065 0800

Bereits im Jahre 1937 erteilte das Heereswaffenamt den Entwicklungsauftrag für ein „überschweres Krad mit organisch angebautem Seitenwagen". Sowohl BMW als auch Zündapp beteiligten sich an der Ausschreibung mit jeweils eigenständigen Konstruktionen. Die BMW R 75 erhielt einen 745 cm³ großen Boxermotor mit einer Leistung von 26 PS, die über eine Kardanwelle und ein Sperrdifferential sowohl an das Hinterrad als auch an das Beiwagenrad übertragen wurde. Ausgestattet mit vier Vorwärts-, drei Gelände- und einem Rückwärtsgang wurde das BMW R75 Gespann in den Jahren 1941 - 1944 in mehr als 16.500 Exemplaren hergestellt und ist heute ein gesuchtes Sammlerstück für Motorrad-Enthusiasten in der ganzen Welt.

As long ago as 1937 the German army ordnance office awarded a development contract for an „extra heavy motorcycle with organically attached sidecar". Both BMW and Zündapp participated in the invitation to bid, each submitting their own designs. The BMW R 75 was fitted with a 745 cm³ boxer engine producing 26 PS of output power, which was transferred via a cardan shaft and limited-slip differential to both the rear wheel and the sidecar. Equipped with four forward, one reverse and three cross-country reduction gears, more than 16,500 of these BMW R75 motorcycle combinations were manufactured in the period 1941 - 1944. Today, it is a much sought-after collector's piece for motorcycle enthusiasts right around the world.





NEW



BMW R75 mit Beiwagen/with side car „Wehrmacht", grau/grey* 45 065 6400

METAL + PLASTIC PARTS

NEW

Als Nachfolgemodell der BMW R25/2 erschien im Jahr 1953 die R25/3. Der Motor der R 25/3 leistete nun 13 PS (9,6 kW) und war so dem seinerzeit noch weit verbreiteten Beiwagen-Betrieb etwas besser gewachsen als die 12 PS starke R 25/2. Die BMW R 25/3 hatte eine moderne, hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel und als erstes in Serie hergestelltes BMW-Motorrad Vollnabenbremsen am Vorder- und Hinterrad. Ihr 247 cm³ großer Einzylindermotor verhalf ihr immerhin zu einer Höchstgeschwindigkeit von knapp 120 Stundenkilometern. Nach 47.700, im BMW Motorradwerk in Berlin-Spandau, gebauten Einheiten, wurde die R 25/3 im Januar 1956 von der BMW R 26 mit leistungsgesteigertem Motor (15 PS/11 kW) und einem komplett neuen Fahrwerk mit Vollschwingenrahmen, abgelöst. Das Grundkonzept des Antriebs, mit stehendem Zylinder und längs eingebautem Motor, blieb gleich. Das Schuco-Modell im Maßstab 1:10 verfügt über zahlreiche liebevolle Details, wie die funktionierende Federung, die feinen Metall-Speichenräder und den vorbildgetreu federnden Einzelsitz.

The R25/3 appeared as a follow-up model to the BMW R25/2 in 1953. The engine of the R 25/3 now generated 13 HP (9.6 kW) and was thus somewhat better suited than the 12 HP R 25/2 to the still widespread sidecar operation at that time. The BMW R 25/3 had a modern, hydraulically-damped telescopic fork and was the first BMW production motorcycle to be manufactured with full hub brakes to the front and rear. Even so, its 247 cc single cylinder engine helped it to a top speed of at least 120 kilometres per hour. After 47,700 units were built in the BMW motorcycle factory in Berlin Spandau, the R 25/3 was superseded in January 1956 by the BMW R 26 with increased engine performance (15 HP / 11 kW) and a completely new suspension with a full swing frame. The basic concept of the power train, with a stationary cylinder and a longitudinally mounted engine, remained the same. The Schuco model on a scale of 1:10 has many loving details, such as a functioning suspension, fine alloy spoked wheels and a faithfully reproduced springy single seat.







BMW R 25/3 mit Einzelsitz/with single seat, schwarz/black 45 065 5600

Der in Stuttgart von der Ernst Heinkel AG gebaute Heinkel Tourist war zwischen 1953 und 1965 zeitweise der meistverkaufte Motorroller aus deutscher Produktion. Im Gegensatz zu allen Konkurrenzmodellen war der Tourist als einziger Roller mit einem Viertaktmotor ausgestattet. Sein Motor war in Kombination mit dem besonders wartungsarmen, in einem Ölbad gekapselten Kettenantrieb nahezu unverwüstlich. Der Heinkel Tourist war mit einem Verkaufspreis von 1.790,- DM eindeutig als kostengünstige Alternative zum Automobil konstruiert worden und überzeugte vor allem durch seine Zuverlässigkeit und Robustheit. Aufgrund seiner Länge von knapp über zwei Metern und der ausladenden Verkleidung hob sich der Heinkel Tourist deutlich von anderen Motorrollern seiner Zeit ab. Mit seiner, für einen Motorroller sehr hohen zulässigen Zuladung von bis zu 200 kg je nach Modell und einer Bergsteigerfähigkeit von 32 % im ersten Gang, war er auch für die seinerzeit bei den Deutschen äußerst beliebten Urlaubsreisen über die Alpen geeignet.

The Heinkel Tourist, made in Stuttgart by Ernst Heinkel AG, was for a time between 1953 and 1965 the most sold motor scooter of German manufacture. In contrast to all of the rival models, the Tourist was the only scooter fitted with a four-stroke engine. Its engine – in combination with a particularly low-maintenance chain drive enclosed in an oil bath – was virtually indestructible. With a retail price of 1,790 German marks, the Heinkel Tourist was designed as a low-cost alternative to a car and convinced above all due to its reliability and robustness. Because of its length of just over two metres and its prominent fairing, the Heinkel Tourist stood out clearly from other scooters of its time. With its – for a scooter – very high permissible load capacity of up to 200 kg, depending on the model, and a mountain climbing ability of 32% in first gear, it was also suitable for holiday trips across the Alps, which were extremely popular among Germans at this time.







LIMITED EDITION **500**

Heinkel Tourist 103 A2 mit Fahrerfigur/with rider 45 065 4400

Es war der Traum eines fast jeden zweiradbegeisterten Jungen in den frühen 70er-Jahren – ein Kleinkraftrad von Zündapp, Kreidler oder Hercules zu besitzen. Die, in der früheren Motorradhochburg Nürnberg produzierte K 50 RL vermittelte ihren glücklichen Besitzern mit ihrem 49cm³ großen 1-Zylinder-2-Taktmotor bereits richtiges Motorradfeeling und dies schon ab dem 16. Lebensjahr. Mit ihren 6,25 PS schaffte die K 50 RL eine offizielle Höchstgeschwindigkeit von immerhin 85 Stundenkilometern. Gut gehende Exemplare schafften nicht selten die Schallgrenze von 100 km/h. Mit einem Listenpreis von 2.575,- DM im Jahre 1975 und einer jährlichen Versicherungsprämie von ca. 1.500,- DM war ein Kleinkraftrad allerdings kein günstiges Vergnügen.

It was the dream of almost every bike-crazy boy in the early 1970's to own a moped from Zündapp, Kreidler or Hercules. The K 50 RL, produced in the former motorcycle stronghold of Nuremberg, already gave its lucky owners a real motorcycle feeling with its 49 cc, 1-cylinder 2-stroke engine – and this already from the age of 16. With its 6.25 HP, the K 50 RL reached an official maximum speed of at least 85 km per hour. Examples that were running well frequently reached the sound limit of 100 km/h. To be sure, with a list price in 1975 of 2,575 German marks and an annual insurance premium of around 1,500 marks, a moped was no cheap pleasure.







Hercules K 50 RL, rot/red 45 066 4900

Bereits Ende 1949 konnte das Horex-Columbus-Werk in Bad Homburg seine komplett neu entwickelte 350er Regina einem von Anfang an begeisterten Publikum präsentieren. Die wunderschöne Einzylinder-Maschine verfügte für die damalige Zeit über modernste Motorradtechnik. So hatte sie bereits eine Teleskopfedergabel, eine moderne Geradweg-Hinterradfederung und als absoluten Leckerbissen Leichtmetall-Vollnabentrommelbremsen die bis dahin fast ausschließlich bei Rennmaschinen zum Einsatz kamen. Der verchromte Doppelauspuff, ein teilverchromter Tank und Details wie die zweifarbig linierten Chromfelgen machten die Regina zu einem wahren Hingucker. Der stehende Langhub-Motor leistete in der Spitze 18 PS bei 5000 U/min und verhalf diesem Traummotorrad der 50er-Jahre zu sportlichen Fahrleistungen. Geschaltet wurde die Horex Regina, so wie die seinerzeit führenden englischen Motorräder vom Schlage einer Triumph oder Norton, auf der rechten Motorradseite.

As early as the end of 1949, the Horex Columbus plant in Bad Homburg could present its completely newly developed 350 cc Regina to a public that was enthusiastic right from the beginning. The beautiful single-cylinder machine was equipped with state-of-the-art motorcycle technology for that time. Thus it already had a telescopic spring fork, a modern straight rear wheel suspension and, as an absolute treat, light alloy full hub drum brakes which had, until then, been used almost exclusively for racing machines. The twin chrome exhaust pipes, a partly chromed fuel tank and details such as chrome rims lined in two colours turned the Regina into a real eye-catcher. The vertical long-stroke engine could produce at its peak 18 HP at 5,000 rpm, which helped this dream motorcycle of the 1950's achieve an impressive on-road performance. Gears were changed on the Horex Regina on the motorcycle's right-hand side, just like the leading English motorcycles – like a Triumph or Norton – at that time.









Horex Regina mit Einzelsitz/with single seat, blau/blue metallic 45 065 8400

METAL + PLASTIC PARTS

NEW

Mit mehr als einer Million produzierter Exemplare ist die Simson Schwalbe bezüglich der Produktionsmenge das erfolgreichste Zweirad der deutschen Zweiradgeschichte. Hergestellt im „Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk Ernst Thälmann", den Simson-Werken in Suhl war die Schwalbe ab 1964 das erste Modell der neu entwickelten Vogel-Serie bei Simson. Fahrzeuge wie die „Spatz", „Star", „Sperber" und „Habicht" wurden in Suhl ebenfalls in erheblichen Stückzahlen hergestellt.

In terms of production quantity, the Simson Swallow is the most successful two-wheeler in Germany's history with over a million units produced. Manufactured in the „Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk Ernst Thälmann" division within the Simson company in Suhl, from 1964 onwards the swallow was the first model of Simson's newly developed series with bird names. Mopeds such as the „sparrow", „starling", „sparrow-hawk" and „hawk" were also produced in Suhl in considerable numbers.



Simson Schwalbe KR 51/1, weiß/white 45 066 3900

Als günstiges Transportmittel für das Italien der Nachkriegszeit entwickelt gehört die „Vespa" mittlerweile zu den Stil-Ikonen unserer mobilen Welt. Nachdem der „Ur-Typ" aller Vespas, die Vespa 98 im Jahre 1946 in Rom zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, entwickelte sich der Begriff „Vespa" in den Folgejahren weltweit sehr schnell zum Synonym für den Motorroller schlechthin. Die im Jahre 1977 in Mailand vorgestellte Vespa PX verfügte auch nach 30 Jahren Vespa-Entwicklungsgeschichte noch über die wichtigsten Eigenschaften der Ur-Vespa von 1946.

Originally developed as an affordable means of transport for post-war Italy, the Vespa has become one of the style icons of our mobile world. After the original Vespa 98 was presented to the public for the first time in 1946 in Rome, the name "Vespa" quickly developed into a synonym for "scooter". The Vespa also became a byword for "la dolce vita" – a Mediterranean celebration of life – and offered a first opportunity of mobile freedom and independence for generations of teenagers. The Vespa PX, which was launched in Milan in 1977, had retained the most important features of the original 1946 Vespa even after 30 years of development of the scooter.



Vespa PX 125, rot/red 45 066 7000

NEW

1917 in Nürnberg als Zünder-Apparatebau-Gesellschaft m.b.H gegründet, entwickelten sich die Zündapp-Werke ab 1921 zu einem der führenden deutschen Motorradhersteller. Eine der herausragendsten Motorradkonstruktionen der Zündapp-Werke war die, in den Jahren 1950 bis 1957 produzierte Zündapp KS 601. Die KS 601 war in diesen Jahren das stärkste deutsche Motorrad und verfügte über einen 2-Zylinder-Boxermotor, der mit seinen 597 cm³ eine Leistung von 28 PS erzielte. Dies verhalf der 224 kg schweren Maschine zu einer für damalige Zeiten enormen Höchstgeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern. Die typische Farbe für die Zündapp KS 601 war das berühmte „Zündapp-Grün" welches dem Motorrad später auch den Beinamen „Der grüne Elefant" einbrachte. Das Motorrad wurde jedoch auch in anderen Farben wie dunkelrot und schwarz hergestellt und insgesamt knapp 5000mal produziert.

Founded in 1917 in Nuremberg as the Zünder-Apparatebau-Gesellschaft m.b.H, from 1921 onwards the Zündapp works developed into a leading German motorcycle manufacturer. One of the most prominent motorcycle designs of the Zündapp works was the KS 601 produced from 1950 to 1957. During that time, the KS 601 was Germany's most powerful motorcycle and achieved a power output of 28 PS from its 597 cm³ 2-cylinder boxer engine. This helped the motorcycle weighing 224 kg to reach a top speed of 140 km/h - outstanding for those times. The typical colour of the Zündapp KS 601 was the famous „Zündapp Green" which later led to it also being nicknamed „The green elephant". However, the motorcycle was also manufactured in other colours such as dark red and black and altogether nearly 5,000 were produced.







Zündapp KS 601, schwarz/black 45 066 0300

Wie die Hercules K 50 RL, so gehörte auch die Zündapp KS 50 Super Sport zu Beginn der 70er-Jahre zu den bevorzugten Jugendträumen vieler motorradbegeisterter Jungs. Auch die Zündapp verfügte über einen 49 cm³ großen, luftgekühlten Zweitaktmotor der mit dem seinerzeit üblichen Benzin-Öl-Gemisch im Verhältnis 1:50 betankt werden musste. Die amtliche Höchstgeschwindigkeit lag wie bei allen Kleinkrafträdern bei exakt 85 km/h. Nachdem Zündapp 1958 mit seiner Motorradproduktion von Nürnberg nach München umgezogen war, wurde die KS 50 Super Sport von 1970 bis 1972 in erheblichen Stückzahlen in der bayerischen Metropole produziert. Wie das Vorbildfahrzeug, so verfügt auch die Schuco KS 50 Super Sport im Maßstab 1:10 über eine Vielzahl liebevoll ausgearbeiteter Details, wie die sehr aufwändig gestalteten Marken-Logos auf den verchromten Tankhälften, richtige Metall-Draht-Speichenräder, eine funktionierende Teleskopfedergabel und voll funktionsfähige Federbeine an der Hinterradschwinge. So lässt dieses Schuco-Modell sicherlich auch den ein oder anderen, nicht erfüllten Jugendtraum, nun en` Miniature wahr werden.

Like the Hercules K 50 RL, at the beginning of the 1970's the Zündapp KS 50 Super Sport also ranked among the favourite childhood dreams of many boys passionate about motorcycles. The Zündapp also had a 49 cc, air-cooled two-stroke engine which had to be refuelled with a petrol-oil mixture in a ratio of 1:50 that was customary for the time. The official top speed was, like with all mopeds, exactly 85 km/h. After Zündapp shifted its motorcycle production in 1958 from Nuremberg to Munich, the KS 50 Super Sport was produced from 1970 to 1972 in significant quantities in the Bavarian metropolis. Like the full-sized model, the Schüco KS 50 Super Sport, at a scale of 1:10, has a variety of lovingly crafted details, such as the very intricately designed brand logos on the chromed tank halves, correct alloy wire spoked wheels, a functioning telescopic suspension fork and fully functional suspension struts at the rear swing arm. This Schuco model thus doubtlessly now allows one or other unfulfilled childhood dream to come true, in miniature.







Zündapp KS 50 Super Sport, orange

LIMITED EDITION **1000**
45 066 1700



Mit der neu geschaffenen Schuco Edition 1:64 präsentieren wir Ihnen eine Serie, die in Zukunft den idealen Einstieg in die faszinierende Welt der Modell-Fahrzeuge ermöglicht. Bei den Modellen der Edition 1:64 sind sowohl die Karosserien als auch die Chassis aus Metall gefertigt. Neben den vorbildgerechten Felgen bestechen die Schuco 1:64er durch zahlreiche, liebevolle Details.

We are proud to present the newly created Schuco Edition 1:64, a wonderful series which provide the perfect gateway into the fascinating world of model vehicles in the future. Edition 1:64 models come with a metal body and chassis. In addition to the prototypical wheel rims, the Schuco 1:64 models stand out due to the many lovingly detailed components.

EDITION 1:64 PKW-Modelle · Car models

METAL + PLASTIC PARTS

NEW



BMW Isetta, beige/rot-orange/red 45 201 6500

Die mit einem 250 cm³ Motorradmotor ausgestattete BMW Isetta erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h und wurde in den Jahren 1955 bis 1962 über 160.000 mal produziert. Wegen ihrer kugeligen Form ist die Isetta heute noch als die „Knutschkugel" bekannt.

Fitted with a 250 cm³ motorcycle engine, the BMW Isetta achieved a top speed of 85 km/h and more than 160,000 of them were produced in the period 1955 to 1962. Owing to its egg-like shape, the Isetta is still known as a „bubble" car today.

Wie der VW Käfer, so wurde auch der Citroën 2 CV bereits in den 30er-Jahren entwickelt. Vom französischen „Volkswagen" wurden während seiner Produktionszeit, von 1948 bis 1990, über 5 Millionen Exemplare hergestellt. Erreichte eine frühe „Ente" mit ihren 9 PS noch eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 60 km/h, waren die letzten Typen mit 29 PS Leistung bereits 115 km/h schnell.

Like the VW Beetle, the Citroën 2 CV was also developed back in the 1930s. More than 5 million units of the French „people's car" were manufactured during its production period of 1948 to 1990. While an early „duck" with its 9 PS could still achieve a top speed of around 60 km/h, later 2CVs with 29 PS were capable of as much as 115 km/h.

NEW



Jaguar E-Type Coupé, rot/red 45 201 7500

NEW



Citroën 2 CV „007" 45 201 6600

Mit einer Höchstgeschwindigkeit von knapp 240 Stundenkilometern war der Jaguar E-Type ab 1961 einer der Trümpfe in jedem Auto-Quartett und gleichzeitig einer der schnellsten Seriensportwagen weltweit. Der mit einem legendären 3.8-Liter Sechszylinder-Reihenmotor ausgestatte E-Type war sowohl als Coupé als auch als offener Roadster erhältlich und gehört heute zweifelslos zu den Design-Ikonen der Automobilgeschichte.

With a top speed of almost 240km per hour, the Jaguar E-Type was, from 1961 onwards, one of the trumps in any car quartet and at the same time one of the fastest production sports cars in the world. Equipped with its legendary 3.8-litre, six-cylinder in-line engine, the E-Type was available both as a coupé and an open roadster and undeniably ranks among the design icons of automotive history.

Sein Name stand lange Jahre als Synonym für einen Geländewagen - der Land Rover. Seit dem Jahr 1990 als Land Rover Defender bezeichnet, gehört er zu den wenigen Automobilen die über Jahrzehnte hinweg in ihrer unverwechselbaren und fast unveränderten Grundform produziert wurden. Während seiner, schier unglaublichen Produktionszeit von 68 Jahren, von 1948 bis 2016, wurden vom Land Rover insgesamt mehr als 2 Millionen Stück hergestellt. Dies macht den „Landy" zu einem wahren Klassiker der Automobilgeschichte.

For many years, its name has been a synonymous with off-road capability - the Land Rover. Badged as the Land Rover Defender since 1990, it is one of the few vehicles that for decades has been produced in its unmistakeable and almost unaltered initial form. Altogether more than 2 million vehicles were manufactured by Land Rover during its almost unbelievable 68 years of production from 1948 until 2016. This makes the „Landy" a true classic of automotive history.

NEW



Land Rover Defender, grün-weiß/green white 45 201 8100

NEW



Mercedes-Benz -/8 „Polizei" 45 201 7600

Der Mercedes-Benz /8 wurde 1968 seiner Kundschaft vorgestellt, wobei das /8 für das Vorstellungsjahr 1968 steht. Die sehr modern gestylte Limousine löste im Mercedes-Benz-Programm die bereits seit 1959 angebotene Heckflosse ab. Als 200er leistete das Fahrzeug 95 PS und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 165 Stundenkilometern. Bis zu seiner Produktionseinstellung im Jahre 1976 wurden vom /8 mehr als 1,8 Millionen Exemplare produziert.

NEW



Mercedes-Benz -/8, rot/red 45 201 7800

The Mercedes-Benz /8 was first presented to customers in 1968, where the /8 stands for the presentation year. This saloon with very modern styling superseded the tail-fin model of the Mercedes-Benz range on sale since 1959. As a 200-series model, the vehicle produced 95 PS and reached a top speed of 165 km/h. Up until production was discontinued in 1976, more than 1.8 million of the /8 vehicles were produced.



Mercedes-Benz 300 SL, silber/silver 45 201 5700

Er ist der deutsche Traumsportwagen der Wirtschaftswunderzeit schlechthin - der auch als „Flügeltürer" bekannte Mercedes-Benz 300 SL. Ursprünglich ausschließlich als Rennsportwagen für Rennstrecken wie Le Mans oder die Targa Florio geplant, wurde die Straßenvariante des 300 SL sehr schnell zum Traumwagen vieler Automobilenthusiasten.

It is the ultimate German dream car of the economic miracle years - the Mercedes-Benz 300 SL, also known as the Gullwing. Originally planned purely as a racing sports car for circuits like Le Mans or the Targa Florio, the road version of the 300 SL very quickly became the dream car of many motoring enthusiasts.

NEW



Mini Cooper „Union Jack", rot/red 45 201 6700

Er ist der englische Kleinwagen schlechthin - der klassische Mini. Der Mini war dank seines, erstmalig im Automobilbau, quer eingebauten Motors und aufgrund seiner ausgeklügelten Konstruktion ein wahres Raumwunder. Von dem Fahrzeug, das unter anderem als Mini Cooper S dreimal die Rallye-Monte-Carlo gewann, wurden während seiner gesamten Bauzeit von 1959 bis 2000 exakt 5.387.862 Stück produziert.

It is the English small car par excellence - the classic Mini. Thanks to its ingenious design and transversely fitted engine - a first in automotive engineering - the Mini was a true miracle of space. In Mini Cooper S form it won the Monte-Carlo rally three times amongst other things. Altogether 5,387,862 Minis were produced during its entire production period from 1959 to 2000.

NEW



Porsche 356 Carrera Coupé, schiefergrau/grey 45 201 7900

Während seiner gesamten Bauzeit, zwischen 1948 und 1965, wurden vom ersten Porsche Seriensportwagen, dem Porsche 356, mehr als 76.000 Exemplare hergestellt. Mit dem 356er begründete Porsche seinen Ruf als Hersteller qualitativ hochwertiger, eleganter und hocheffizienter Sportwagen. Heute gehört der Porsche 356 zu den gesuchten Sportwagenklassikern und begeistert sowohl als Modell als auch im Original durch sein zeitlos schönes Design.

Throughout the production period, between 1948 and 1965, more than 76,000 of the first production Porsche sports car, the Porsche 356, were manufactured. With the 356, Porsche established its reputation as a producer of high-quality, elegant and highly efficient sports cars. The Porsche 356 is now one of the sought-after, sports car classics and, whether as a model or the original, is an inspiration with its timeless, attractive design.

METAL + PLASTIC PARTS



VW Käfer/Beetle #53 „Rallye“ 45 201 2800

NEW



VW Käfer „Reisezeit“, dunkelrot 45 201 7000

NEW



VW Käfer, „Marienkäfer“ 45 201 6900

Im Auftrag der Regierung entwickelte der geniale Automobil-Konstrukteur Ferdinand Porsche ab dem Jahre 1934 in seinem Konstruktionsbüro in Stuttgart den deutschen „Volkswagen“. Die für damalige Zeiten revolutionäre Konstruktion mit ihrem luftgekühlten 4-Zylinder-Boxermotor und stromlinienförmiger Karosserie, wurde später als „Käfer“ weltberühmt und entwickelte sich im Laufe seiner Produktionszeit mit mehr als 22 Millionen hergestellter Exemplare zum erfolgreichsten Fahrzeug der Automobilgeschichte.

NEW



VW Käfer, resedagrün/beige 45 201 6800

At the behest of the government, the highly gifted automotive engineer Ferdinand Porsche developed the German „people's car“ at his design office in Stuttgart from 1934 onwards. With an air-cooled 4-cylinder boxer engine and streamlined body, its design was revolutionary for those times. Later famous globally as the „Beetle“, it became the most successful vehicle in automotive history with more than 22 million units produced.

NEW



VW Golf GTI, silber/silver 45 201 8000

Nachdem der VW Käfer Anfang der siebziger Jahre doch sehr in die Jahre gekommen war, wurde im Frühjahr 1974 sein Nachfolger, der VW Golf vorgestellt. Anfänglich sowohl mit 50, als auch mit 70 PS angeboten, folgte bereits 1975 der heute noch als Urvater der sportlichen Kompaktlimousinen geltende VW GTI. Sein 110 PS starker 1,6-Liter-Einspritzmotor und die damit verbundenen Fahrleistungen machten den GTI zum Traum- und Kultfahrzeug einer ganzen Generation.

After the VW Beetle was really beginning to age at the start of the 1970s, its successor, the VW Golf, was launched in the spring of 1974. Initially offered with a choice of 50 PS or 70 PS, by 1975 it was soon followed by the VW GTI, today still considered the forefather of compact sports saloons. Its 1.6 litre injection engine producing 110 PS and the associated driving performance made the GTI the dream- and cult vehicle of an entire generation.

Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

NEW



VW T3 Bus, blau-perlweiß/blue perl white 45 201 7200

Wie die Fahrzeugbezeichnung schon sagt, war der VW T3 die dritte Transportergeneration des Volkswagen-Konzerns. Produziert zwischen 1979 und 1992 war der T3 auch die letzte VW-Baureihe die mit einem luftgekühlten Heckmotor, dem Antriebskonzept welches bis auf den VW Käfer zurückging, ausgestattet war. Vom Luxus-Bus über den Kastenwagen, den Pritschenwagen bis hin zu den Camping-Varianten wurde der VW T3 in zahlreichen Varianten hergestellt.

NEW



VW T3 „Joker“ mit Hochdach/with high roof, braun/brown 45 201 8200

As the vehicle designation already indicates, the VW T3 was the third generation of transporters from the Volkswagen Group. Produced between 1979 and 1992, the T3 was also the last VW production series equipped with an air-cooled rear engine, a drive concept that went back as far as the VW Beetle. The VW T3 was manufactured in numerous variants from luxury bus, transporter van and pick-up truck right through to the camping variants.



VW T1 Bus #53 „Rallye“ 45 201 6200

NEW



VW T1 Bus, rot-beige/red beige 45 201 7100



VW T1 Bus „Polizei“ 45 201 5400



VW T1 Kastenwagen/box van „Feuerwehr“ 45 201 6100

Da bereits im frühen Stadium des deutschen Wirtschaftswunders die Nachfrage nach günstigen und vielseitig einsetzbaren Transportern sprunghaft angestiegen war, begann man bei Volkswagen im Jahr 1950 mit der Produktion des sogenannten VW Typ2. Der von seinen zahlreichen Fans bald, liebevoll „VW Bulli“ bezeichnete Alleskönner entwickelte sich sehr schnell zum herausragenden Lastesel des wirtschaftlichen Aufschwungs im Deutschland der 1950er-Jahre.

Since a huge leap in demand for economic and versatile means of transport arose right at an early stage of the German economical miracle, production of the VW type 2 transporter began at Volkswagen in 1950. This all-rounder lovingly called a „VW Bulli“ by its numerous fans rapidly became an outstanding workhorse of the economic upswing in Germany during the 1950s.

NEW



Mercedes-Benz Unimog U 406 „Feuerwehr“ 45 201 7300

Wenn man heute von automobilen Legenden, wie dem VW Käfer, dem klassischen Mini, dem VW Bulli oder dem Porsche 911 spricht, darf in einer derartigen Auflistung der Unimog von Mercedes-Benz auf keinen Fall fehlen. Innerhalb der langen Unimog-Geschichte stellt der Mercedes-Benz U 406 für viele Unimog-Freunde das Sinnbild des Unimog dar.

When one talks nowadays about legendary cars such as the VW Beetle, classic Mini, VW Bulli or Porsche 911, any such list should always include the Unimog from Mercedes-Benz. Within Unimog's long history, the Mercedes-Benz U 406 represents the classical Unimog for many fans.



Unimog U 406, dunkelgrün/dark green 45 201 5800

NEW



Lanz Bulldog, blau/blue 45 201 7400

Bereits im 19. Jahrhundert gegründet, entwickelte sich die Heinrich Lanz AG in Mannheim sehr schnell zu einem der führenden Landmaschinenhersteller Deutschlands. Ab den 1920er-Jahren stieg Lanz in die Produktion von Ackerschleppern ein und leistete so einen erheblichen Beitrag zur Motorisierung der deutschen Landwirtschaft. Unter der Bezeichnung Lanz Bulldog wurden mit großem Erfolg Ackerschlepper mit Einzylinder-Glühkopfmotoren produziert. Im Laufe weniger Jahre wurde die Bezeichnung „Bulldog“ so zum umgangssprachlichen Begriff für einen Ackerschlepper.

Founded in the 19th century, Heinrich Lanz AG in Mannheim very quickly developed into one of Germany's leading agricultural machinery manufacturers. From the 1920s, the Mannheim company went into the production of farm tractors and thus played a significant part in the motorisation of German agriculture. Under the name of Lanz Bulldog, farm tractors with a single-cylinder, glow-plug engine were produced with great success. These tractors made such an impression that the name Bulldog became widely used in Germany as a colloquial expression for farm tractors in general.

NEW



Edition 1:64 Kit „Porsche 356“ 45 201 9900





Eine tolle Geschenkidee für große und kleine Automobilfreunde - die neuen Schuco Edition 1:64 Kit's. Mit wenigen Handgriffen lassen sich mit Hilfe des mitgelieferten Schraubendrehers die detailgetreuen Schuco 1:64-Modelle zusammenbauen und auch wieder demontieren. Als erste Schuco 1:64-Bausätze erscheinen in diesem Jahr der Mercedes-Benz Unimog 406, der legendäre Sportwagenklassiker Porsche 356 und der Kult-Transporter Volkswagen T1 Bus.

A great gift idea for both big and small fans of model cars - the new Schuco Edition 1:64 Kits. In just a few steps the accurately reproduced Schuco 1:64 models can be assembled or disassembled using the screwdriver included in the delivery. Appearing this year as the first Schuco 1:64 assembly kits are the Mercedes-Benz Unimog 406, the legendary Porsche 356 classic sports car and the cult Volkswagen T1 Transport Bus.

NEW



Edition 1:64 Kit „VW T1 Bus“ 45 202 0000



NEW



Edition 1:64 Kit „Mercedes-Benz Unimog 406“ 45 201 9800



Vom historischen Porsche Standard bis hin zum Mercedes-Benz G-Modell bietet die Schuco Edition 1:87 ein breites Spektrum hochdetaillierter Metallmodelle von Personenkraftwagen, Nutzfahrzeugen und ausgewählte Traktorenmodelle an. Diese Modelle stellen sowohl eine hervorragende Ergänzung für den Modellbahner, den Dioramenbauer als auch für den reinen Modellsammler dar.

From the vintage Porsche Standard to the Mercedes-Benz G-Modell, the Schuco Edition 1:87 series offers a wide range of highly detailed metal models of cars. These models are the perfect choice for model railway enthusiasts, diorama makers and die-hard model collectors.



PKW-Modelle · Car models

EDITION 1:87

METAL + PLASTIC PARTS



BMW Isetta 45 263 2300



BMW Isetta „Landespolizei" 45 263 2400



Citroën 2 CV mit geöffnetem Verdeck/with open top 45 263 2500



Fiat 500 „Rallye" 45 262 7200



Jaguar XK 120 45 263 2600

NEW



Jaguar E-Type Coupé* 45 263 9800

NEW



Land Rover 88* 45 264 4100



Land Rover I mit Autoanhänger und Mini/with car trailer and Mini 45 263 2700



Mercedes-Benz 300 SL Coupé 45 263 7800

NEW



Mercedes-Benz 300SL Coupé* 45 263 9300

NEW



Mercedes-Benz 300SL Roadster* 45 263 9400

NEW



Mercedes-Benz -/8 45 263 9500

NEW



Mercedes-Benz G-Modell schwarz metallic/black* 45 263 9600

NEW



Mercedes-Benz, G-Modell diamant weiß/diamond white* 45 263 9700



Mercedes AMG GT 45 263 4200



Mercedes AMG GT, Erlkönig 45 263 4300



Mercedes AMG GT S 45 262 0500



Mercedes AMG GT S 45 262 0400

NEW



Mini Cooper 45 263 9200

METAL + PLASTIC PARTS



Opel Manta A 45 262 8300
„Black Magic“



Porsche 356 A 45 263 2900
Speedster



Porsche 356 A Coupé 45 262 6600



Porsche 356 A Coupé 45 263 7700

NEW



Porsche 356 Cabrio 45 264 4200

NEW



Porsche 2.7 RS 45 263 9900



Porsche 924 S 45 262 9400



Porsche 944 45 262 9500



Porsche 911 45 263 3000
Turbo (930), rot/red



Porsche 911 Carrera 45 263 5200
3.2 Cabriolet, blau/blue



Porsche 911 Carrera 45 263 5000
3.2 Coupé, weiß/white



Porsche 911 Carrera 45 263 7600
3.2 Speedster, rot/red



Porsche 911 Carrera 45 263 5100
3.2 Targa, silber/silver



Porsche 911 S Coupé 45 262 9300



Porsche 911 Carrera S 45 262 8100
Coupé (991)



Porsche 911 GT3 RS 45 262 1200
(991)



Porsche 911 GT3 RS 45 263 0700
(991)



Porsche 911 GT3 RS 45 263 1600
(997)



Porsche 911 R (991) 45 262 9900



Porsche 911 R (991) 45 263 0000

NEW



Porsche 911 R, gulfblau- 45 263 7500
orange/blue orange



Porsche 911R (991) 45 263 7400



Porsche 911 Turbo S 45 263 3100
(991 II), silber/silver



Porsche 918 Spyder 45 262 8200
„Martini“



Porsche 718 Boxster S 45 262 9100



Porsche 718 Cayman S 45 262 9200



VW Käfer 45 263 3400



VW Käfer Cabrio 45 263 3500
mit Verdeck/with closed top



VW Käfer Cabriolet 45 263 3600

NEW



VW Käfer 45 264 0200

NEW



VW Käfer 45 264 0300
„Deutsche Bundespost“



VW Käfer/Beetle #53 45 218 8800
„Rallye“

concept black



Mercedes AMG GT S 45 262 8000
„concept black“



Ladegutpackung/loading package 8x VW Käfer 45 263 5300
(ohne Schienen und Autotransporter/without tracks and car transporter)



Ladegutpackung/loading package 8x Mercedes-Benz -/8 45 263 5400
(ohne Schienen und Autotransporter/without tracks and car transporter)

NEW



Ladegutpackung/loading package 8x Citroën 2 CV 45 264 0100
(ohne Schienen und Autotransporter/without tracks and car transporter)

NEW



Ladegutpackung/loading package 8x VW T1 45 264 0800

MHI NEW



Set VW T1c „MHI“ 45 264 6300

Display

MHI

NEW



Display 1:87/H0 „MHI“ (24 Modelle/models, 12-fach sortiert /12 assorted) 45 264 6500



METAL + PLASTIC PARTS

NEW



VW T1b Pritsche-Plane/ pick-up with tarpaulin 45 264 4300

NEW



VW T1b Pritsche-Plane/ pick-up with tarpaulin „Deutz Service“ 45 264 1000



VW T1c Bus 45 263 3700



VW T1c #53 Samba Rallye 45 262 6800



VW T1c Campingbus 45 263 3800

NEW



VW T1c Kastenwagen/box van „VW Kundendienst“ 45 264 4600



VW T1c Kastenwagen/ box van „Lanz Bulldog-Service“ 45 262 8700



VW T1c Kastenwagen/box van „Ferrari Automobiles Francorchamps“ 45 262 8800

NEW



VW T1c „Deutsche Bundespost“ 45 264 1100



VW T1c Kastenwagen/box van mit Autoanhänger und Porsche Junior/ with car trailer and Porsche Junior 45 263 2800



VW T2a „Märklin“ Kastenwagen/ box van 45 262 2700

NEW



VW T2a Campingbus mit geschlossenem Dach/with closed roof 45 264 4400

NEW



VW T2a Campingbus mit geöffnetem Dach/with open roof 45 264 0400

NEW



VW T3b „Joker“ Campingbus 45 264 4500



Hanomag Kurier „Isetta-Service“ mit/with BMW Isetta 45 262 3000



Mercedes-Benz LP608 „Märklin“ 45 263 0100



Mercedes-Benz L1113 „Aral“ 45 262 0700



Deutz F4 L514 45 263 4800

NEW



Dutra D4K ohne Kabine/ without cabin* 45 264 1300

NEW



Dutra D4K mit Kabine/with cabin* 45 264 1200

NEW



Fendt Favorit 622 LS 45 264 1600

NEW



Kärcher MC 130 Winterdienst/ winter service 45 262 8900

NEW



Kärcher MC 130 Kehrmaschine/ street sweeper 45 262 9000

NEW



Hürlimann D70 45 263 4700

NEW



IHC 1455 XL 45 264 1800

NEW



Mercedes-Benz trac 1800 45 264 1700

NEW



Mercedes-Benz Unimog 406 45 264 1900

NEW



Porsche Standard** 45 264 1500



Steyr Diesel Typ 180 45 263 4600

NEW



Steyr 1300 System Dutra* 45 264 1400





Kirovets K 700 45 263 4900

Helikopter · Helicopter

NEW



Airbus Helicopter H145 „DRF“ 45 263 8400



Airbus Helicopter H145 „Polizei“ 45 262 8600

NEW



Airbus Helikopter H145M „KSK“ 45 264 3700

Der H145M ist ein leichter Mehrzweckhubschrauber zum Transport von Spezialkräften. Aufgrund seines ummantelten Heckrotors ist der H145M einer der leisesten Hubschrauber weltweit. Mit seinem speziell entwickelten Design und den geringen Außenflächen ist der H145M hervorragend dafür geeignet, Spezialkräfte möglichst unauffällig an Ihren Einsatzort zu bringen und dort abzuseilen. Aufgrund seines recht kleinen Rotordurchmessers ist dies auch in urbaner Umgebung möglich.

The H145M is a lightweight multirole helicopter for the transportation of special forces. Owing to its shrouded tail rotor, the H145M is one of the quietest helicopters worldwide. With its specially developed design and minimal exterior surfaces, the H145M is outstandingly suitable for getting special forces to, and abseiling at, mission sites. By virtue of its fairly small rotor diameter, this is also possible in an urban environment.

METAL + PLASTIC PARTS

NEW



Panzerhaubitze 2000, flecktarn/ 45 264 2000
self-propelled gun, camouflaged „Bundeswehr“*

Der als Nachfolger des „Marder“ seit 2015 an die Bundeswehr ausgelieferte Schützenpanzer Puma ist derzeit der schwerste und aufgrund seines MTU-V10-Dieselmotors mit einer Leistung von 1090 PS auch der stärkste Schützenpanzer weltweit. Das von KMW und Rheinmetall entwickelte und produzierte Fahrzeug erreicht mit drei Mann Besatzung und einem bis zu 6-köpfigen Schützentrupp an Bord eine Reichweite von bis zu 600 Kilometern.

The Puma armoured infantry fighting vehicle (IFV) supplied to the German armed forces since 2015 as a successor to the Marder, is currently the heaviest and also the most powerful IFV worldwide by virtue of its MTU-V10 diesel engine which outputs 1,090 PS. The vehicle developed and produced by KMW and Rheinmetall achieves a range of up to 600 kilometres with a three-man crew and a squad of up to six infantry men on board.

NEW



Leopard 2A1 Kampfpanzer, infantry combat vehicle „Bundeswehr“ 45 264 2200



LEOPARD 1A1 Kampfpanzer/infantry combat vehicle „Bundeswehr“ 45 262 3700

Nach dem Ende des 2. Weltkrieges war es der deutschen Rüstungsindustrie nicht gestattet die Entwicklung und Produktion von Panzern wiederaufzunehmen. So ging die Wiederbewaffnung der Bundesrepublik und damit verbunden die Gründung und Erstausstattung der Bundeswehr ab Mitte der 1950er-Jahre mit Hilfe von US-amerikanischen und britischen Panzerfahrzeugen, vonstatten. Die deutsche Rüstungsindustrie wäre zu diesem Zeitpunkt auch technisch nicht in der Lage gewesen, an die seit 1945 fortgeschrittene Panzerentwicklung anzuschließen. So begann man erst wieder im Jahre 1959 mit der Entwicklung eines eigenen, deutschen Standardpanzers. Dieser sollte nach seiner Fertigstellung nach und nach den amerikanischen M-47 Kampfpanzer ablösen. Produktionsbeginn für den Leopard war dann im Herbst 1965 und bis Juni 1966 wurden das erste Baulos von 400 Stück fertiggestellt. Der Leopard wurde zum Zwecke der Kampfwertsteigerung ständig weiterentwickelt. Der Typ Leopard 1A1 wurde zwischen 1975 und 1977 hergestellt.

After the end of World War II, the German armaments industry was not permitted to resume tank development or production. Thus, the re-armament of the Federal Republic of Germany from the mid-1950's and the associated creation of, and initial equipment for, the German Armed Forces proceeded with the aid of U.S. and British armoured vehicles. The German armaments industry also wouldn't have been technically capable at that time of joining the advances in tank development since 1945. Thus only in 1959 did the development of a distinct, German standard tank begin again. After its completion, this was to gradually replace the American M-47 battle tanks. Production for the Leopard commenced in the autumn of 1965 and the first lot of 400 units was completed by June 1966. The Leopard was constantly being further developed to boost its combat effectiveness. The Leopard 1A1 model was manufactured between 1975 and 1977.

Die Panzerhaubitze 2000, kurz genannt PzH 2000, wurde im Jahr 1998 bei der Bundeswehr eingeführt. Das selbstfahrende und gepanzerte Artilleriegeschütz wird bei Krauss-Maffei Wegmann und Rheinmetall produziert und wurde auch von weiteren europäischen NATO-Partnerstaaten angeschafft. Mit einem Leergewicht von knapp 50 Tonnen erreicht das Geschütz Geschwindigkeiten von 60 km/h auf der Straße bzw. 45 km/h im Gelände. Dies bei einer Reichweite von bis zu 420 Kilometern.

The armoured howitzer 2000, or PzH 2000 for short, was adopted by the German armed forces in 1998. The self-propelled armoured piece of artillery is manufactured by Krauss-Maffei Wegmann (KMW) and Rheinmetall and has also been procured by other European NATO member states. With an unladen weight of just under 50 tons, the artillery piece reaches speeds of 60 km/h on the road and 45 km/h off-road. This is with an operational range of up to 420 kilometres.

NEW



Puma Schützenpanzer, flecktarn/ 45 264 2100
infantry combat vehicle, camouflaged „Bundeswehr“*

Seit 1979 produziert, ist der Kampfpanzer Leopard 2 bei der Bundeswehr der Nachfolger des Leopard 1. In verschiedenen Varianten und Entwicklungsstufen bei Krauss-Maffei-Wegmann hergestellt ist die aktuellste Variante der Leopard 2A7. Der dem Schuco-Modell zugrundeliegende Leopard 2A1 wurde zwischen 1982 und 1984 in 750 Exemplaren gebaut, wog 60 Tonnen und erreichte, angetrieben von einem 1500 PS starken 12-Zylinder-Dieselmotor eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 70 Stundenkilometern.

Produced since 1979 and in service with the German armed forces, the Leopard 2 battle tank is the successor to the Leopard 1. It is manufactured in different variants and stages of development at Krauss-Maffei-Wegmann, the latest variant being the Leopard 2A7. The Leopard 2A1 on which the Schuco model is based was built between 1982 and 1984 (750 were made), weighed 60 tons and, driven by a 1,500 PS 12-cylinder diesel engine, reached a top speed of about 70 km/h .



LEOPARD 2A6 Kampfpanzer, flecktarn/infantry combat vehicle, camouflaged „Bundeswehr“ 45 262 3800

Der Kampfpanzer Leopard 2A6 ist eine Weiterentwicklung auf Basis der Leopard 2A5. Hauptziel dieser Weiterentwicklung von Krauss-Maffei war die Erhöhung der Feuerkraft. Die Umrüstung am Panzer betraf daher vorwiegend die Waffenanlage. Im Detail wurden so für die neue 120-mm-Glattrohrkanone L/55 die Rohr-Rücklaufbremse und die Schildzapfenlagerung verstärkt, sowie die Feuerleit- und Waffennachführanlage angepasst. Als Basis für die Umrüstung auf den Leopard 2A6 dienten 160 vorhandene Leopard 2A5 und 65 Leopard 2A4. Diese Kampfpanzer wurden dann im Rahmen des KWS-II-Programms (KWS = Kampfwertsteigerung) direkt zum Leopard 2A6 aufgewertet. Anfang März 2001 wurde der erste 2A6 von Krauss-Maffei in München an das Panzerbataillon 403 der Bundeswehr übergeben.

The Leopard 2A6 battle tank is a further development on the basis of the Leopard 2A5. The main objective of this further development by Krauss Maffei was to increase its firepower. The modifications to the tank therefore primarily concerned its weapons systems. Thus, in detail, the pipe recoil brake and trunnion bearings of the new 120 mm L/55 smoothbore cannon were strengthened and the firing control and weapons tracking systems adjusted. 160 existing Leopard 2A5 and 65 Leopard 2A4 vehicles served as the basis for the conversion to the Leopard 2A6. These battle tanks were then upgraded as part of the KWS II programme (KWS = combat value increase) directly to the Leopard 2A6. The first 2A6 from Krauss Maffei in Munich was handed over to Tank Battalion 403 of the German Armed Forces at the beginning of March 2001.



MARDER 1A2 Schützenpanzer/infantry combat vehicle „Bundeswehr“ 45 262 4100

Der Schützenpanzer Marder ist ein gepanzertes Vollkettenfahrzeug und das Hauptwaffensystem der Panzergrenadiere. Der Marder verfügt über eine feste Besatzung von drei Soldaten. 6 weitere Soldaten können im hinteren Kampfraum transportiert werden, die für den infanteristischen Kampf absitzen. Das Waffensystem verfügt über eine 20mm Bordmaschinenkanone, ein koaxiales Maschinengewehr sowie das Panzerabwehrraketensystem Milan. Die besondere Effektivität der Panzergrenadiertruppe manifestiert sich in der Möglichkeit, schnell die Kampfweise zwischen auf- und abgesessenem Kampf wechseln zu können. Der Marder verfügt über einen 600 PS starken MTU-Dieselmotor und erreicht Geschwindigkeiten von bis zu 65 Stundenkilometern bei Reichweiten von 200 Kilometern im Gelände und bis zu 500 Kilometern im Straßenbetrieb.



MARDER 1A2 Schützenpanzer, flecktarn/infantry combat vehicle, camouflaged „Bundeswehr“ 45 262 4200

The Marder armoured personnel carrier is an armoured fully tracked vehicle and the main weapon system of the mechanised infantry. The Marder has a fixed crew of three soldiers. 6 other soldiers can be transported in the rear combat compartment, who are deployed for infantry combat. The weapons system consists of a 20mm on-board automatic cannon, a coaxial machine gun and the Milan anti-tank missile system. The special effectiveness of the mechanised infantry manifests itself in the ability to quickly switch between fighting on and off the vehicle. The Marder has a 600 BHP MTU diesel engine and reaches speeds of up to 65 kilometres per hour with a range of 200 kilometres overland and up to 500 kilometres on the road.



GEPARD Flakpanzer, flecktarn/camouflaged „Bundeswehr“ 45 263 5500

Der Flugabwehrkanonenpanzer, kurz FlakPz Gepard ist ein autonomer, allwetterkampffähiger FlaK-Panzer. Bereits in den 1970er-Jahren entwickelt und produziert, bildete er für lange Zeit einen Eckpfeiler der Flugabwehr des Heeres der Bundeswehr und anderer Staaten. Mit der Außerdienststellung Ende der 1990er- beziehungsweise Anfang der 2000er-Jahre wird er von keinem der ursprünglichen Nutzer mehr betrieben. Der Großteil dieser FlaK-Panzer wurden nach ihrer Außerdienststellung an andere Armeen abgegeben. Seine Besatzung bestand aus einem Kommandanten, dem Fahrer und einem Richtkanonier. Der MTU-Vielstoffmotor mit sagenhaften 37,4 Litern Hubraum aus 10 Zylindern, leistete 830 PS und ermöglichte dem Gepard so eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 65 Stundenkilometern bei einer Reichweite von ca. 550 Kilometern im Straßenbetrieb.

The Cheetah anti-aircraft gun tank, flak tank for short, is an autonomous anti-aircraft tank fit for all weathers. Already designed and produced in the 1970's, for a long time it formed a cornerstone of the German Armed Force's air defences as well as those of other states. Phased out at the end of the 1990's and beginning of the 2000's, it is no longer operated by any of its original users. A large proportion of these anti-aircraft tanks were given to other armies after they were decommissioned. Its crew consisted of a commander, driver and a gunner. The MTU multi-fuel engine with its legendary 37.4 litre displacement generated 830 HP and meant that the Cheetah could achieve a maximum speed of up to 65 kilometres per hour with a range of around 550 kilometres when operated on-road.



M47G Kampfpanzer/
infantry combat vehicle „Bundeswehr“ 45 263 6000

Der Kampfpanzer M47 Patton war ein amerikanischer Panzer des Kalten Krieges. Die offizielle Bezeichnung des Army Department für den M47 war - M47 Medium Tank – 90 mm Gun. Benannt war das Fahrzeug nach General George S. Patton, dem äußerst populären, aber nicht unumstrittenen Kommandeur der 3. US-Armee während des Zweiten Weltkriegs. Da Deutschland Mitte der 50er-Jahre noch über keine eigenen, neu entwickelten Panzer verfügte, beschloss man den Bezug von insgesamt 1100 Exemplaren des M47 von den Amerikanern. Am 19.01.1956 erfolgte in Andernach die Übergabe der ersten M-47 Kampfpanzer an die Bundeswehr. Dabei war es für die Bundeswehr von sehr großem Vorteil, dass die US–Army bereits 1955 mit der Umrüstung ihrer Panzerverbände vom M-47 auf den neuen M-48 begann. Dadurch konnten die M-47 zwar gebraucht, dafür aber sehr günstig und teilweise sogar umsonst bezogen werden. Von den über 8500 gebauten M47 wurden lediglich gut 600 Stück an die US-Army geliefert. Die restlichen knapp 8000 Stück wurden zu Zeiten des Kalten Krieges an die NATO-Partner der USA geliefert.

The M47 Patton battle tank was an American tank from the Cold War. The Army Department's official designation for the M47 was - M47 Medium Tank – 90 mm Gun. The vehicle was named after General George S. Patton, the extremely popular but not uncontroversial commander of the 3rd US army during World War 2. Since Germany still had none of its own newly-developed tanks in the mid-1950s, it was decided to purchase a total of 1100 M47 tanks from the Americans. The first M-47 battle tank was handed over to the German Army on 19.01.1956 in Andernach. At the time, it was a major advantage to the German Army that the US Army had started to convert its tank units from the M-47 to the new M-48 in 1955. Because of this, used M-47 tanks were available at low cost or even free of charge in some cases. Only 600 of the 8500 M47 tanks which were built were delivered to the US Army. The remaining 8000 or so tanks were delivered to the NATO partners of the USA during the Cold War period.



M48G Kampfpanzer, flecktarn/
infantry combat vehicle, camouflaged „Bundeswehr“ 45 263 5900

Wie der Kampfpanzer M47 Patton, war auch der amerikanische M48 ein Panzer aus der Zeit des Kalten Krieges. Auch er wurde, wie sein Vorgänger, der M47, von den amerikanischen Truppen offiziell als „Medium Tank – 90 mm Gun“ bezeichnet. Er wurde auch „M 48 Patton II“ genannt. Zwischen 1952 und 1959 wurden vom M48 insgesamt mehr als 12.000 Exemplare hergestellt. Der 45 Tonnen schwere Kampfpanzer hatte eine Besatzung von 4 Soldaten, eine Höchstgeschwindigkeit von 45 Stundenkilometern und eine Reichweite im Gelände von knapp über 100 Kilometern. Bei der Bundeswehr wurden die letzten M48 noch bis 1993 in nicht aktiven Geräteeinheiten verwendet.

Like the M47 Patton battle tank, the American M48 was a tank from the Cold War period. Like its predecessor the M47, it was also officially designated "Medium Tank – 90 mm Gun" by the American troops. It was also known as the "M 48 Patton II". A total of more than 12,000 M48 tanks were built between 1952 and 1959. The 45-ton battle tank had a crew of 4 soldiers, a top speed of 45 kilometres per hour and a range of just over 100 kilometres overland. The last M48 tanks were used in non-active equipment units by the German Army until 1993.

METAL + PLASTIC PARTS



M113 Sanitätspanzer/ 45 263 6100
infantry ambulance vehicle „Bundeswehr“



M113 Transportpanzer/ 45 263 6200
infantry transport vehicle „Bundeswehr“

Da es der deutschen Rüstungsindustrie nach dem Ende des zweiten Weltkrieges nicht mehr gestattet war, eigene Panzer zu entwickeln, beschaffte die Bundeswehr nach ihrer Gründung im Jahre 1955 vorerst Panzertypen aus amerikanischer und britischer Fertigung. So wurde ab 1962 auch der ursprünglich als Mannschaftstransportwagen (MTW) konzipierte, amerikanische M113 in erheblichen Stückzahlen beschafft. Er löste nach und nach den in die Jahre gekommenen Typ M39 ab. Insgesamt schaffte das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB) mehr als 8.000 Exemplare des M113 an. Der M113 ist in seiner Basisausführung schwimmfähig, wobei der Vortrieb im Wasser durch die Ketten erfolgt. Außerdem ist er luftverladebar und fallschirmabwurffähig. Die Bundeswehr setzte den M113 fast 40 Jahre lang in 18 verschiedenen Ausführungen ein. Der M113, gerne aufgrund seiner Bauweise auch als „Jaffa-Kiste“ bezeichnet, bot Platz für bis zu 11 Soldaten und wurde ab 1971 schrittweise durch den Marder und den Fuchs abgelöst.

Since the German arms industry was no longer allowed to develop its own tanks after the end of the Second World War, the German Armed Forces, after its foundation in 1955, initially purchased tank models made in America or Britain. Thus, the American M113, originally designed an armoured personnel carrier (APC), was also purchased in substantial quantities from 1962. It gradually superseded the ageing M39 model. In total, the German Federal Office of Defence Technology and Procurement (BWB) ordered more than 8,000 units of the M113. In its basic configuration, the M113 can float, whereby propulsion occurs in the water by means of its treads. It is also transportable by air and can be air-dropped. The German Armed Forces has deployed the M113 for almost 40 years in 18 different versions. The M113, happily called the "Jaffa crate" due to its construction, offered space for up to 11 soldiers and was gradually superseded by the Marten and the Fox from 1971.



Bereits im Jahre 1961 begann man mit der Entwicklung eines gepanzerten und geländegängigen Radpanzers für die Bundeswehr. Der 6-rädrige Transportpanzer Fuchs wurde dann Mitte der 60er-Jahre als Nachfolger des kleinen Schützenpanzers Hotchkiss und des Transportpanzers M113 eingeführt. Der Fuchs kann neben Fahrer und Beifahrer bis zu acht Soldaten im hinteren Kampfraum transportieren und wurde bis 1993 in einer Stückzahl von über 1000 Stück von der Bundeswehr angeschafft. Der Fuchs wird mit verschiedenen Rüstsatzvariationen in verschiedensten Bereichen der Truppe genutzt und erreicht eine Reichweite von bis zu 800 Kilometern. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt immerhin 105 km/h.

They began developing an armoured, all-terrain, light-wheeled tank for the German Armed Forces as early as 1961. The 6-wheeled Fox armoured personnel carrier was then introduced in the mid-1960's as a successor to the small Hotchkiss infantry combat vehicle and the M113 armoured personnel carrier. As well as the driver and front passenger, the Fox can carry up to eight soldiers in its rear compartment and, up to 1993, over 1,000 were purchased by the German Armed Forces. The Fox is used in a wide range of areas in the force in various configurations and has a range of up to 800 kilometres. Its maximum speed is at least 105 km/h.

Das Allschutz-Transportfahrzeug Dingo gehört bei der Bundeswehr zur Klasse der geschützten Führungs- und Funktionsfahrzeuge. Das Transportfahrzeug kommt im Heer in verschiedenen Truppengattungen zum Einsatz. Es ist geländegängig – auch in stark bebauten Gebieten – und ist auch für den Flugtransport geeignet. Hauptsächlich für den Personen- und Materialtransport bei Patrouillen- und Sicherungsaufträgen verwendet, gibt es auch Varianten für die Gefechtsfeldüberwachung oder die Gefechtsschadensinstandsetzung. Der Dingo hat eine Leistung von über 200 PS, wird mit bis zu 8 Soldaten besetzt und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 90 Stundenkilometern.

In the German Armed Forces, the Dingo general protection transport vehicle belongs to the category of armoured command and multi-purpose vehicles. The transport vehicle is deployed in the army in various branches. It is all-terrain – even in heavily built-up areas – and is also suitable for air transport. Mainly used for the transport of people and materials for patrol and security jobs, there are also variants for battlefield surveillance or damage repair. The Dingo has over 200 HP of power, carries up to 8 soldiers and reaches a maximum speed of 90 kilometres per hour.



BOXER Transportpanzer, flecktarn/ 45 262 3900
infantry transport vehicle, camouflaged „Bundeswehr“

Das GTK „Boxer“ ist ein von der deutschen Firma ARTEC GmbH entwickelter Radpanzer. Die Bezeichnung GTK steht hierbei für „gepanzertes Transport-Kraftfahrzeug“. Der 8-rädrige Boxer kann als Gruppentransportfahrzeug, Sanitätsfahrzeug und als Führungsfahrzeug eingesetzt werden. Eine Besonderheit des allradangetriebenen Fahrzeuges ist seine Modular-Bauweise. Es besteht aus einem Fahrmodul und einem dem jeweiligen Einsatzzweck angepassten Missionsmodul. Aufgrund seiner hohen Schutzstufe und seiner Bewaffnung – zum Beispiel mit schwerem Maschinengewehr – stellt der Boxer ein ideales Einsatzfahrzeug für Infanteriekräfte dar. Mit einer Motorleistung von 720 PS erreicht der Boxer eine Höchstgeschwindigkeit von knapp über 100 Stundenkilometern bei einer maximalen Reichweite von über 1000 Kilometern. Seine Besatzung besteht aus bis zu 10 Soldaten.

The GTK "Boxer" is a light-wheeled tank developed by the German company ARTEC GmbH. The name GTK stands here for "armoured transport vehicle". The 8-wheeled boxer can be deployed as a troop transporter, ambulance or as a command vehicle. A special feature of this 4-wheel-drive vehicle is its modular construction. It consists of a driving module and a mission module adapted for the particular deployment purpose. Due to its high level of protection and weaponry – with its heavy machine gun, for instance – the Boxer represents an ideal mission vehicle for infantry forces. With an engine power of 720 HP, the Boxer reaches a maximum speed of just over 100 kilometres per hour, with a maximum range of over 1,000 kilometres. Its crew consists of up to 10 soldiers.



FUCHS Transportpanzer, flecktarn/ 45 263 5800
infantry transport vehicle, camouflaged „Bundeswehr“



FUCHS Transportpanzer/ 45 263 5700
infantry transport vehicle „ISAF“



DINGO I Allschutzfahrzeug, flecktarn/ 45 262 4300
all protection vehicle, camouflaged „Bundeswehr“



FENNEK Panzerspähwagen, flecktarn/ scout car, camouflaged „Bundeswehr“ 45 262 4800

Bei der Bundeswehr ist der im Jahre 2003 eingeführte Panzerspähwagen Fennek der Nachfolger des Spähpanzers Luchs. Der vierrädrige Fennek ist ein leichter Spähwagen und gleichzeitig das Hauptwaffensystem der Heeresaufklärungstruppe. Seine Besatzung besteht aus 3 Soldaten. Das Fahrzeug verfügt über eine besondere Sensorik zu Beobachtungs- und Aufklärungszwecken. Der Fennek kann mit den verschiedensten Bewaffnungen ausgerüstet werden. Von der Bundeswehr in einer Stückzahl von 222 Exemplaren beschafft, wird der Fennek bei Krauss-Maffei-Wegmann hergestellt. Mit einer Motorleistung von 240 PS kann der Fennek, wenn nötig, mit Geschwindigkeiten von bis zu 115 Stundenkilometern unterwegs sein.

The Fennec armoured reconnaissance vehicle, introduced in the German Armed Forces in 2003, is the successor to the Lynx armoured reconnaissance vehicle. The four-wheeled Fennec is a lightweight armoured reconnaissance vehicle and, at the same time, the major weapons system of the army's reconnaissance force. Its crew consists of 3 soldiers. The vehicle is equipped with special sensors for observation and reconnaissance purposes. The Fennec can be equipped with a wide variety of armaments. With 222 units purchased by the German Armed Forces, the Fennec is manufactured at Krauss Maffei Wegmann. With an engine power of 240 HP, the Fennec can, if necessary, travel at speeds of up to 115 kilometres per hour.

NEW



Serval ISAF „KSK“, flecktarn/camouflaged 45 264 2300

Das leichte, allradangetriebene und luftverladebare Mehrzweckfahrzeug Serval wurde ursprünglich für die speziellen Bedürfnisse der Kommando Spezialkräfte der Bundeswehr und dem Einsatz in Afghanistan entwickelt. Der auf Basis des Mercedes-Benz G-Modells (Wolf) entwickelte Serval wird auch als Wolf AGF (Aufklärungs- und Gefechtsfahrzeug) oder LIV (SO) Light Infantry Vehicle (Special Operations) bezeichnet. Der Serval zeichnet sich, wie bei von Spezialeinheiten eingesetzten Fahrzeugen üblich, durch eine vergleichsweise starke Bewaffnung und eine optionale Panzerung aus.

The Serval lightweight, all-wheel drive, air-transportable multipurpose vehicle was originally developed to meet the needs of special operations forces of the German military and for use in Afghanistan. The Serval, which is based on the Mercedes-Benz G-Class, is also known as a Wolf AGF (reconnaissance and combat vehicle) or LIV (SO) Light Infantry Vehicle (Special Operations). As is usual for special forces vehicles, the Serval's distinguishing features are comparatively powerful weaponry and optional degrees of armouring.



YAK Radfahrzeug, flecktarn/ service vehicle, camouflaged „Bundeswehr“ 45 263 5600

Der DURO 3, hergestellt von der Schweizer Firma MOWAG ist ein hochmobiles gepanzertes Mehrzweck-Radfahrzeug das den erhöhten Bedarf und die gestiegenen Anforderungen der Streitkräfte an geschütztem Transportraum in optimaler Weise erfüllt. Unter dem Namen Rheinmetall YAK ist das Fahrzeug bei der deutschen Bundeswehr als Truppentransporter, Feldjägerfahrzeug (Militärpolizei) und Ambulanz im Einsatz. Der YAK verfügt über ein in seiner Klasse bislang unerreicht hohes Niveau bezüglich Insassenschutz. Das Fahrzeug gewährleistet seiner Besatzung Schutz gegen ballistische Bedrohung und verfügt darüber hinaus über einen integrierten Minenschutz. Sein geringes Gesamtgewicht ermöglicht den Lufttransport in den Bundeswehr-Transport-Flugzeugen C-130 HERCULES und C-160 TRANSALL.

The DURO 3, manufactured by Swiss company MOWAG, is a highly mobile armoured multi-purpose wheeled vehicle which fulfils the increased demand of the armed forces for protected transport capacity in an optimum way. The vehicle is used by the German Army as a troop transporter, military police vehicle and ambulance under the name of Rheinmetall YAK. The YAK has a high degree of passenger protection which has previously never been achieved in its class. The vehicle provides its occupants with protection from ballistic threat and also has integrated protection from mines. Its light overall weight allows it to be transported in the German Army's C-130 HERCULES and C-160 TRANSALL transport aircraft.



MAN 5t gl KAT1 Tank-LKW, flecktarn/ tank truck, camouflaged „Bundeswehr“ 45 263 6400



MAN 5t GL LKW, flecktarn/truck, camouflaged „Bundeswehr“ 45 262 5900

Der MAN 5t gl KAT 1 wurde ebenfalls für die Bundeswehr entwickelt und ersetze ab 1976 mehr und mehr die älteren Lkw`s der Bundeswehr-Gründungszeit. Angetrieben von einem Deutz-V8-Dieselmotor mit 256 PS wurde der 5-Tonner ab 1976 eingeführt. Hauptsächlich dienten diese Fahrzeuge als Pritschenlastkraftwagen mit und ohne Plane für Personen- und Materialtransport, als Trägerfahrzeug für die Kabine II und als Trägerfahrzeug des Feuerleitradars. Der MAN 5-Tonner wird jedoch auch als Tankfahrzeug mit einem 4600 Liter-Tank oder zwei 2300-Liter-Tanks verwendet.

The MAN 5t gl CAT 1 was also designed for the German Army and replaced more and more of the older trucks from the Germany Army establishment period from 1976 onwards. This 5-tonner, which was powered by a Deutz V8 diesel engine with 256 BHP, was introduced in 1976. These vehicles were mainly used as flatbed trucks with and without tarpaulins for transporting persons and materials, as carrier vehicles for the cab II and as a carrier vehicle for firing control radar. However, the MAN 5-tonner is also used as a tanker vehicle with one 4600 litre tank or two 2300 litre tanks.



MAN 7t GL LKW/truck „Bundeswehr“ 45 262 6000



MAN 7t gl KAT1 Raketenwerfer Lars II, flecktarn/ rocket launcher, camouflaged „Bundeswehr“ 45 263 6300

Vom 7-Tonner MAN KAT 1 LKW fertigte MAN zwischen 1977 und 1985 insgesamt 3500 Stück für die Bundeswehr. Gegenüber dem 2-achsigen 5-Tonner verfügt der 3-achsige 7-Tonner über einen stärkeren, luftgekühlten 320-PS-Deutz-Motor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung. Die Aufbauten entsprechen denen des 5-Tonners. Diese Lkw's kamen sowohl als Pritschenfahrzeug, Geräteträger für Aufklärungsdrohnen, Trägerfahrzeug für das leichte Artillerie-Raketen-System LARS, Containertransportfahrzeug und auch als Dreiseitenkipper zum Einsatz.

MAN manufactured a total of 3500 of the 7-ton MAN CAT 1 trucks for the German Army between 1977 and 1985. Compared to the 2-axle 5-tonner, the 3-axle 7-tonner has a more powerful, air-cooled 320 BHP Deutz engine with an exhaust turbocharger and charge air cooling. The attachments are the same as those of the 5-tonner. These trucks were used as flatbed vehicles, equipment carriers for reconnaissance drones, carrier vehicles for the LARS light artillery rocket system, as container transporters and also as three-sided tippers.



MAN 10t GL LKW, flecktarn/truck, camouflaged „Bundeswehr“ 45 262 6100

Der vierachsige MAN 10t gl LKW stellt den Abschluss der MAN KAT-I-Familie dar. Ausgerüstet mit einem 320-PS-Deutz-Motor, Abgasturbolader und Ladeluftkühlung wird dieser LKW von den Versorgungseinheiten der Divisionen, Brigaden und Korpsverbänden des Heeres seit November 1976 eingesetzt. Durch die verlängerte Ladefläche wird dieses Fahrzeug für den Transport von Mengenverbrauchsgütern wie Munition und Kraftstoff genutzt und dient der Versorgung der Kampfeinheiten. MAN baute in den Jahren 1976 bis 1985 zwei Versionen. Eine Version verfügte über eine 5-Tonnen-Seilwinde der Firma Rotzler und war auf Umschlaggeräte wie Gabelstapler angewiesen. Dagegen verfügte der Typ 464 über einen 1-Tonnen-Ladekran der Firma Atlas-Weyhausen, montiert auf der linken Seite der Ladenflächenmitte.

The 4-axle MAN 10t gl truck completes the MAN CAT-I family. Equipped with a 320 BHP Deutz engine, an exhaust turbocharger and charge air cooling, this truck has been used by the supply units of the armed forces divisions, brigades and corps groups of the army since November 1976. Because of the extended loading surface, this vehicle is used to transport bulk consumables such as ammunition and fuel, and supplies the combat units. MAN built two versions between 1976 and 1985. One version had a Rotzler 5-ton cable winch, and was intended for use with handling equipment such as fork lifts. The 464 model, on the other hand, had an Atlas-Weyhausen 1-ton loading crane mounted in the left-hand side in the middle of the loading surface.

NEW



Mercedes-Benz O302 Bus „Bundeswehr“ 45 264 2500

Der bundeswehrintern, KOM gr, Kraftomnibus groß, bezeichnete Mercedes-Benz O302 wurde bereits ab Mitte der 60er-Jahre von der Bundeswehr beschafft. Fahrzeuge wie der O302 kommen immer dann zum Einsatz, wenn größere Personengruppen über größere Strecken sowohl wirtschaftlich als auch bequem transportiert werden müssen. Auf Basis des Mercedes-Benz O302 wurden auch Varianten beschafft, die sich ohne großen Aufwand zu Krankenkraftwagen (KrKw gr) umrüsten ließen.

Under the internal designation KOM gr (a long-distance coach), the Mercedes-Benz O302 was procured by the German armed forces as far back as the mid 1960s. Vehicles such as the O302 are used whenever large numbers of people need to be transported over long distances in comfort as well as economically. Variants based on the Mercedes-Benz O302 were also procured that could be converted into ambulances (KrKw gr) without great effort.



Mercedes-Benz LG 315 BW, Fahrerhaus mit Faltdach/open cabin with folding top 45 262 5200

Ab 1955 war es eine wichtige Aufgabe die noch junge Bundeswehr mit zuverlässigen 5-Tonner-LKW's auszurüsten. Aus einer recht umfangreichen Ausschreibung gingen letztendlich MAN und Mercedes-Benz als Sieger hervor. Der LG 315 war eine Weiterentwicklung des Wehrmachts-Lkw's L 4500 und wurde ab 1957 mit einem Ganzstahlfahrerhaus ausgeliefert. Ab Mitte 1958 wurde der 315er von Daimler-Benz ausschließlich noch mit dem Einheitsfahrerhaus und Faltverdeck produziert. Mehr als 6600 Exemplare wurden im Laufe der Zeit an die Bundeswehr geliefert. Angetrieben wurde der Langhauber von einem 6-Zylinder-Vielstoffmotor mit 8.276 cm³ Hubraum und 145 PS Leistung. Sein Leergewicht betrug stattliche 7,7 Tonnen.



Mercedes-Benz LG 315 BW, geschlossenes Fahrerhaus/closed cabin 45 262 5300

From 1955 onwards it was an important task to equip the new German army with reliable 5-ton trucks. Following a very comprehensive tendering process, MAN and Mercedes-Benz emerged as the winners. The LG 315 was a further development of the L 4500 army truck, and was delivered with an all-steel driver's cab from 1957 onwards. From mid-1958 the Daimler-Benz 315 was exclusively produced with the standard driver's cab and a folding soft top. More than 6600 of these vehicles were supplied to the German army over the course of time. The long-bonnet vehicle was powered by a 6-cylinder multifuel engine with a capacity of 8276 ccm and output of 145 BHP. Its unladen weight was a respectable 7.7 tons.

NEW



Mercedes-Benz LG 315 Tank-LKW/tank truck „Bundeswehr“ 45 264 2400



Mercedes-Benz -/8 Kommandeurswagen/commander vehicle „Bundeswehr“ 45 263 6700

Der Mercedes-Benz /8 wurde im Jahr 1968 vorgestellt und war der Nachfolger der legendären Mercedes-Benz Heckflosse. Als 200er leistete das Fahrzeug 95 PS und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 165 Stundenkilometern. Zahlreiche /8er wurden im Laufe seiner Bauzeit auch von der Bundeswehr angeschafft und kamen dort hauptsächlich als Kommandeursfahrzeuge für Divisionskommandeure zum Einsatz.

The Mercedes-Benz /8 was introduced in 1968 and was the successor of the legendary Mercedes-Benz Fintail. As a 200-series model, the vehicle produced 95 PS and reached a top speed of up to 165 km/h. Many /8 vehicles were also procured by the German Army during the course of their construction period, when they were mainly used as commander vehicles for division commanders.

NEW



Wolf G, flecktarn/camouflaged „Bundeswehr“ 45 264 2700

Als Nachfolger sowohl für den LKW 0,5 t gl, den VW Iltis, als auch für den PKW 0,4 t, den VW Typ 181 Kübelwagen vorgesehen, wurde der Wolf im Jahre 1988 bei Daimler-Benz und seinem österreichischen Entwicklungspartner Steyr-Puch in Auftrag gegeben. Der auf der Mercedes-Benz G-Klasse basierende Wolf LKW 0,5t gl „Wolf“ wurde in knapp 12.000 Exemplaren in knapp 50 verschiedenen Varianten, aufgeteilt auf die drei Radstände 2.400, 2.850 und 3.120 mm, an die Bundeswehr geliefert.

NEW



Wolf G Militärpolizei „Feldjäger“ 45 264 2800

Daimler-Benz and its Austrian development partner Steyr-Puch were commissioned to build the Wolf in 1968 as a successor to both the VW Iltis (LKW 0.5 t gl) and the VW Type 181 Kübelwagen (PKW 0.4 t). Based on the Mercedes-Benz G-Class, around 12,000 of the Wolf LKW 0.5t gl vehicles were supplied to the German armed forces in about 50 different variants, divided among the three wheelbases of 2,400, 2,850 and 3,120 mm.

NEW



VW Käfer 1200 „Bundeswehr“ 45 264 3100

Bei der Bundeswehr gehörte der VW 1200 zur PKW-Klasse 1 und kam vor allem beim Heer und der Luftwaffe zum Einsatz. Dort stand er als „Kompanie-Käfer“ meistens als Chef-Fahrzeug dem Kompanie-Chef, dem Kompanie-Feldwebel oder dem Kompanie-Truppführer zur Verfügung.

The German armed forces classified the VW 1200 as a class 1 motor car 1 and it was used primarily by the army and the air force. There, as the „company Beetle“, it was mostly at the disposal of the company leader, the sergeant-major or troop leader.



VW T2 Bus „Bundeswehr“ 45 263 6500

Seit der Gründung der Bundeswehr im Jahr 1955 war auch er im Einsatz – der Volkswagen Transporter. So war es ein logischer Schritt, dass die Bundeswehr ab dem Jahr 1967 auch den Nachfolger des T1, den VW T2 in größeren Stückzahlen bei Volkswagen bestellte. Die zahlreich an die Bundeswehr gelieferten VW T2 kamen unter anderem als Personentransporter, Funkfahrzeuge, Sanitätsfahrzeuge und auch als Führungsfahrzeuge zum Einsatz. Viele T2's waren noch bis Ende der 80er-Jahre im Einsatz und wurden nach und nach durch den Volkswagen T3 ersetzt.

The Volkswagen Transporter was also in use after the German Army was established in 1955. It was therefore a logical step for the German Army to also order the successor to the T1, the VW T2, from Volkswagen in greater quantities. The VW T2's, many of which were delivered to the German Army, were used as personnel carriers, radio vehicles, ambulance vehicles and also as command vehicles, Many T2's were still in use until the end of the 1980's, and were gradually replaced with the Volkswagen T3.



VW T3 Bus, flecktarn/camouflaged „Bundeswehr“ 45 263 6600

Wie die Fahrzeugbezeichnung schon besagt, war der Volkswagen T3 die dritte Transportergeneration des VW-Konzerns. Produziert wurde der T3 zwischen 1979 und 1992 und löste bei der Bundeswehr ab Beginn der 1980er-Jahre nach und nach die zahlreichen VW T2's in den verschiedensten Truppenteilen ab. Hier wurde der T3 unter anderem als 8-Sitzer für die Personenbeförderung, als Sanitätsfahrzeug, als Feldjägerdienstfahrzeug und als Pritschenwagen für den Materialtransport eingesetzt.

As the vehicle designation already indicates, the VW T3 was the third generation of transporters from the Volkswagen Group. The T3 was produced between 1979 and 1992, and gradually superseded the many VW T2's in the many different troop units in the German Army from the beginning of the 1980's. Here the T3 was used as an 8-seater for carrying personnel, as an ambulance vehicle, as a military police vehicle and as a flatbed truck for transporting materials.

NEW



VW T5 Bus „Bundeswehr“ 45 264 2600

Der am häufigsten eingesetzte Rüstsatzträger bei der deutschen Bundeswehr ist nach wir vor der Volkswagen T4 Transporter. Nach und nach kommt aber auch dessen Nachfolger, der VW T5 zum Einsatz.

The kit carrier most commonly used by the German armed forces continues to be the Volkswagen T4 Transporter. But it is gradually being replaced by its successor, the VW T5.

NEW



VW 181 Kübelwagen, flecktarn/skip car, camouflaged „Bundeswehr“* 45 264 3000

Ursprünglich nur für den Einsatz bei der Bundeswehr entwickelt und produziert, wurden vom VW Typ 181 Kurierwagen in den Jahren 1969 bis 1979 exakt 15.275 Fahrzeuge des „Pkw 0,4 t tmil 4×2“ (Pkw, 0,4 Tonnen Nutzlast, teilmilitarisiert, vier Räder, davon zwei angetrieben) an die deutschen Streitkräfte geliefert. Der oft auch als VW Kübelwagen bezeichnete Typ 181 wurde später auch Behörden und Privatkunden zum Kauf angeboten. In den USA erlang der 181er sehr schnell Kultstatus und erhielt dort auch seinen Spitznamen „The Thing“.

NEW



VW 181 Kübelwagen/skip car „Bundeswehr“* 45 264 2900

Originally developed and produced for use by the German army, exactly 15,275 of the VW Type 181 partially militarised courier cars (Pkw 0.4 t tmil 4×2) (2 of 4 wheels driven and 0.4 ton payload) were supplied to the German armed forces between 1969 and 1979. The Type 181 often also referred to as the VW Kübelwagen (bucket-seat car) was later also offered for sale to authorities and private customers. In the USA, the Type 181 very quickly acquired cult status and was nicknamed „The Thing“.

METAL + PLASTIC PARTS

Gemäß der Heeresstruktur 4 wurde ab Herbst 1981 das Panzerbataillon 543 (PzBtl) ausgestellt. Eine Panzerkompanie bestand seinerzeit aus drei Panzerzügen mit jeweils vier Kampfpanzern und einem Kampfpanzer für den Kompaniechef. Ergänzt wurde die Kompanie durch einen Mannschafttransportpanzer wie dem M113, einem LKW und einem VW Bus. Der Panzerzug der Schuco Military 1:87-Serie stellt einen typischen Zug des PzBtl 543 dar.

From the autumn of 1981, in accordance with the Army Structure 4, the Tank Battalion 543 (TkBtl) was issued. A tank company consisted at that time of three tank platoons, each with four battle tanks as well as a battle tank for the company commander. The company was supplemented by a crew transport tank such as the M113, a truck and a VW bus. The Schuco Military 1:87 Series Tank Platoon constitutes a typical TkBtl 543 platoon.



NEW



Panzerkompanie/tank companie „Bundeswehr“, 4x M48G, 1xM113, 1xMAN 5t GL, 1x VW Bus T3 — 45 264 3300

Der NH 90 (Nato Helicopter 90) wurde als leichter, allwettertauglicher und nachtflugfähiger Mehrzweckhubschrauber entwickelt. Da der Rumpf größtenteils aus Faserverbundstoffen besteht, verfügt dieser Hubschrauber über einen weitaus geringeren Radarquerschnitt als andere Hubschrauber. Das Aufgabengebiet des NH 90 reicht als Mehrzweckhubschrauber vom Material- und Personentransport über den Transport von Spezialkräften bis zur Evakuierung von Verletzten vom Gefechtsfeld.



NEW



The NH 90 (Nato Helicopter 90) was designed as a lightweight, all-weather and night-time multirole helicopter. Since the fuselage consists mainly of fibre composites, this helicopter has a far smaller radar cross section than other helicopters. As a multirole helicopter, the NH90's spectrum of missions ranges from transportation of material and personnel, especially special forces, through to the evacuation of casualties from the battlefield

NH90 Helikopter, flecktarn/camouflaged „Bundeswehr“ — 45 264 6600



Bell UH 1D „Heer“ 45 263 6800

NEW



Bell UH 1D Rettungshubschrauber/rescue helicopter „SAR“ 45 264 3200

Als leichter Transport- und Mehrzweckhubschrauber konzipiert, erhielt die Bundeswehr im Frühjahr 1966 ihre ersten vier Exemplare des Bell UH-1D. Von den insgesamt 352 Bell UH-1D der Bundeswehr wurden 345 im Rahmen einer Lizenzproduktion bei der Firma Dornier hergestellt. 132 Stück wurden an die deutsche Luftwaffe ausgeliefert. Mit über 7.000 gebauten Exemplaren ist der Bell UH-1 der mit Abstand meistgebaute Drehflügler der Luftfahrtgeschichte.

Designed as a multirole, lightweight transportation helicopter, the German armed forces received their first batch of four Bell UH-1Ds in the spring of 1966. Of altogether 352 Bell UH-1Ds in service with the German armed forces, 345 were manufactured under license at Dornier. 132 of them were delivered to the German Air Force. With over 7,000 units of the Bell UH-1 built, it is by far the most numerous rotary-wing aircraft in aviation history.



BELL UH 1D Flugbereitschaft flight availability „Bundeswehr“ 45 262 5800

AVIATION 1:600

METAL + PLASTIC PARTS

Die Edition AVIATION von Schuco widmet sich modernen und historischen Flugzeugmodellen und wird durch ständige Neuentwicklungen ergänzt. Die aus hochwertigem Zinkdruckguss gefertigten Modelle werden in aufwändiger Handarbeit gefertigt und verfügen über eine Vielzahl liebevoller Details. Die Edition Aviation umfasst drei verschiedene Maßstäbe: 1:72, 1:250 und 1:600. Alle Modelle dieser Edition werden zusammen mit einem Dekoständer und einer attraktiven Verpackung geliefert.

The Edition AVIATION from Schuco is dedicated to miniature model aircrafts of modern and historical airplanes with continuous new mould developments. The zinc die-cast models are tampon printed, stencils varnished, partially tailored with high-quality decals and polished to a high shine. The Edition includes three different scales: 1/72, 1/250 and 1/600. All models of this Edition will be delivered with a decorative stand and attractive gift box.

- Modelle tamponbedruckt, schablonen-lackiert und teils hochglanzpoliert
- Teilweise Ergänzung durch hochwertige Decals
- Laufende Form-Neuentwicklung
- Inklusive Dekoständer

- *Models are tampon printed, screen varnished and polished to a high shine*
- *Partially tailored with high-quality decals*
- *Current mould – new development*
- *Including decorative stand*



inklusive Dekoständer!
including decorative stand!



METAL + PLASTIC PARTS

NEW



Lockheed Super Constellation „KLM“ Flying Dutchman 40 355 1696

Sie ist das wohl bekannteste Passagierflugzeug der 50er-Jahre, die Lockheed Super Constellation, besser bekannt als „Super Connie“. Ausgestattet mit vier luftgekühlten 18-Zylinder-Doppelsternmotoren mit jeweils 55 Liter Hubraum erzielte die „Super Connie“ eine Reisegeschwindigkeit von 480 Stundenkilometern und eine Reichweite von ca. 6500 Kilometern. Zwischen 1951 und 1958 wurden von sämtlichen Bau-Varianten 579 Exemplare bei Lockheed gebaut.

It is probably the most well-known passenger aircraft of the 1950's: the Lockheed Super Constellation, better known as the "Super Connie". Equipped with four air-cooled, 18-cylinder, double radial engines, each with a 55 litre displacement, the "Super Connie" reached a cruising speed of 480km per hour and had a range of approximately 6500km. 579 were made at Lockheed of all versions between 1951 and 1958.



Air France „Olympia 2024“, Boeing 777-300 40 355 1691



China Southern Airlines, Boeing 787-8 40 355 1681



Asiana Airlines, Airbus A380-800 40 355 1676



Delta Airlines, Boeing B747-400 40 355 1671



Delta Airlines, Airbus A330-300 40 355 1680



Lufthansa „5 Starhansa“, Boeing 747-8 40 355 1695



Emirates, Airbus A380-800 40 355 1688



KLM, Airbus A330-300 40 355 1690



Japan Air Force One, Boeing 777-300 40 355 1693



Singapore Airlines/British Airways, Concorde 40 355 1664



Thai Airways, Airbus A340-600 40 355 1648



United Airlines, Boeing 787-8 40 355 1684

NEW



Concorde „Air France" Test livery 40 355 1697

Mit einer Höchstgeschwindigkeit von knapp über 2.400 Stundenkilometern war die Concorde das erste Überschallflugzeug im Linienflugdienst. So konnte zum Beispiel die Flugzeit von Paris nach New York von sechseinhalb auf drei- bis dreieinhalb Stunden reduziert werden. 1976 in Dienst gestellt, waren die Concorde bis zum Jahr 2003 sowohl bei der Air France als auch bei British Airways im Einsatz.

With a maximum speed of just over 2,400km per hour, the Concorde was the first supersonic jet aircraft in scheduled air service. This meant the flying time from Paris to New York, for instance, could be reduced from six-and-a-half to three-and-a-half hours. Put into service in 1976, Concordes were in operation with both Air France and British Airways until 2003.



Junkers Ju52 „Manfred von Richthofen" 40 355 1694



Ju-Air, Junkers Ju52/3m 40 355 1682

NEW



Set „Junkers Ju52/3m" Luftwaffe & Sanitätsbereitschaft* 40 355 1698



Basierend auf der einmotorigen Junkers Ju 51/1m wurde im Jahr 1932 die dreimotorige Ju 52/3m, heute besser bekannt als „Tante Ju" vorgestellt. Legendär durch ihre sehr hohe technische Zuverlässigkeit und den für damalige Zeiten recht hohen Passagier-Komfort wurde die Ju 52/3m sowohl im zivilen als auch im militärischen Flugbetrieb eingesetzt. Besonders charakteristisch für diese, in über 4800 Exemplaren produzierte Flugzeug-Ikone sind ihre Wellblechbeplankung und die drei Sternmotoren.

Based on the single-engined Junkers Ju 51/1m, the three-engined Ju 52/3m, better known today as "Aunty Ju", was introduced in 1932. Legendary for its high level of technical reliability and very high (for those days) standard of passenger comfort, the Ju 52/3m was used both in civil and military flight operations. Particularly characteristic of these iconic aircraft, of which over 4,800 were manufactured, are their corrugated metal sheeting and three radial engines.

METAL + PLASTIC PARTS



Basierend auf der einmotorigen Junkers Ju 51/1m wurde im Jahr 1932 die dreimotorige Ju 52/3m, heute besser bekannt als „Tante Ju“ vorgestellt. Legendär durch ihre sehr hohe technische Zuverlässigkeit und den für damalige Zeiten recht hohen Passagier-Komfort wurde die Ju 52/3m sowohl im zivilen als auch im militärischen Flugbetrieb eingesetzt. Besonders charakteristisch für diese, in über 4800 Exemplaren produzierte Flugzeug-Ikone, sind ihre Wellblechbeplankung und die drei Sternmotoren. Nach der Dornier Do X 1929 ist die Ju 52/3m nun das zweite Modell der Schuco Aviation 1:72 Edition. Im großen Flugzeug-Modell-Maßstab 1:72 erreicht die „Tante Ju“ eine Spannweite von knapp über 40 cm und wird wie die Do X aus hochwertigem Zinkdruckguss produziert. Die Serie Schuco Aviation 1:72 wird im Laufe der nächsten Jahre durch weitere Flugzeug-Ikonen der Luftfahrtgeschichte ergänzt werden.

NEW



Junkers Ju52/3m „Amicale Jean-Baptiste Salis“* 40 355 1900

260mm 900g



Based on the single-engined Junkers Ju 51/1m, the three-engined Ju 52/3m, better known today as “Aunty Ju”, was introduced in 1932. Legendary for its high level of technical reliability and very high (for those days) standard of passenger comfort, the Ju 52/3m was used both in civil and military flight operations. Particularly characteristic of this iconic aircraft, of which over 4,800 were manufactured, are their corrugated metal sheeting and three radial engines. After the Dornier Do X 1929, the Ju 52/3m is now the second model from the Schuco Aviation 1:72 Edition. In the large model aircraft scale of 1:72, the “Aunty Ju” reaches a wingspan of just over 40cm and, like the Do X, is made from high-quality die-cast zinc. The Schuco Aviation 1:72 Series will be complemented over the next few years by other aircraft icons of aviation history.

NEW



Junkers Ju52/3m „Manfred von Richthofen“* 40 355 1800

260mm 900g

Seitdem der Espresso seinen Siegeszug aus seinem Ursprungsland Italien angetreten hat, ist der „kleine Muntermacher“ für immer mehr Menschen fester und nicht mehr weg zu denkender Bestandteil eines mediterranen Lifestyles. Traditionell wird der Espresso mit etwas Zucker und einem Glas Wasser in einer stilvollen Espresso-Tasse serviert. Die kunstvoll designten Espressotassen dienen mittlerweile nicht nur als Trinkgefäß, vielmehr sind sie zum beliebten Sammler- und Design-Objekt gereift. Nun präsentiert Schuco das „Schuco-Espressotassen-Set 1“ und das „Schuco-Espressotassen-Set 2“, bestehend aus je drei edlen Espressotassen. Bedruckt sind die Espressotassen inkl. der Untertassen mit historischen Schuco-Werbemotiven.

Ever since the espresso began its triumphant success around the world, the “small Italian pick-me-up” has become an integral and essential part of Mediterranean living for many people. Espresso is traditionally served with a small amount of sugar in a stylish espresso cup along with a glass of water. Beautifully designed espresso cups are no longer just a vessel for the hot beverage but have become popular collectible design items. Schuco now presents the „Schuco Espresso Cup Set 1“ and „Schuco Espresso Cup Set 2“, each consisting of three exclusive espresso cups. The espresso cups, incl. the saucers, are printed with historic Schuco advertising motifs.



Schuco Espressotassen/espresso cups Set 1 45 098 6800



Schuco Espresso Tasse/espresso cup „Schuco Rollfix“



Schuco Espressotasse/espresso cup „Grand Prix Racer“



Schuco Espresso Tasse/espresso cup „Schuco Tanzfiguren“



Schuco Espressotassen/espresso cups Set 2 45 098 6900



Schuco Espressotasse/espresso cup „Radiant“

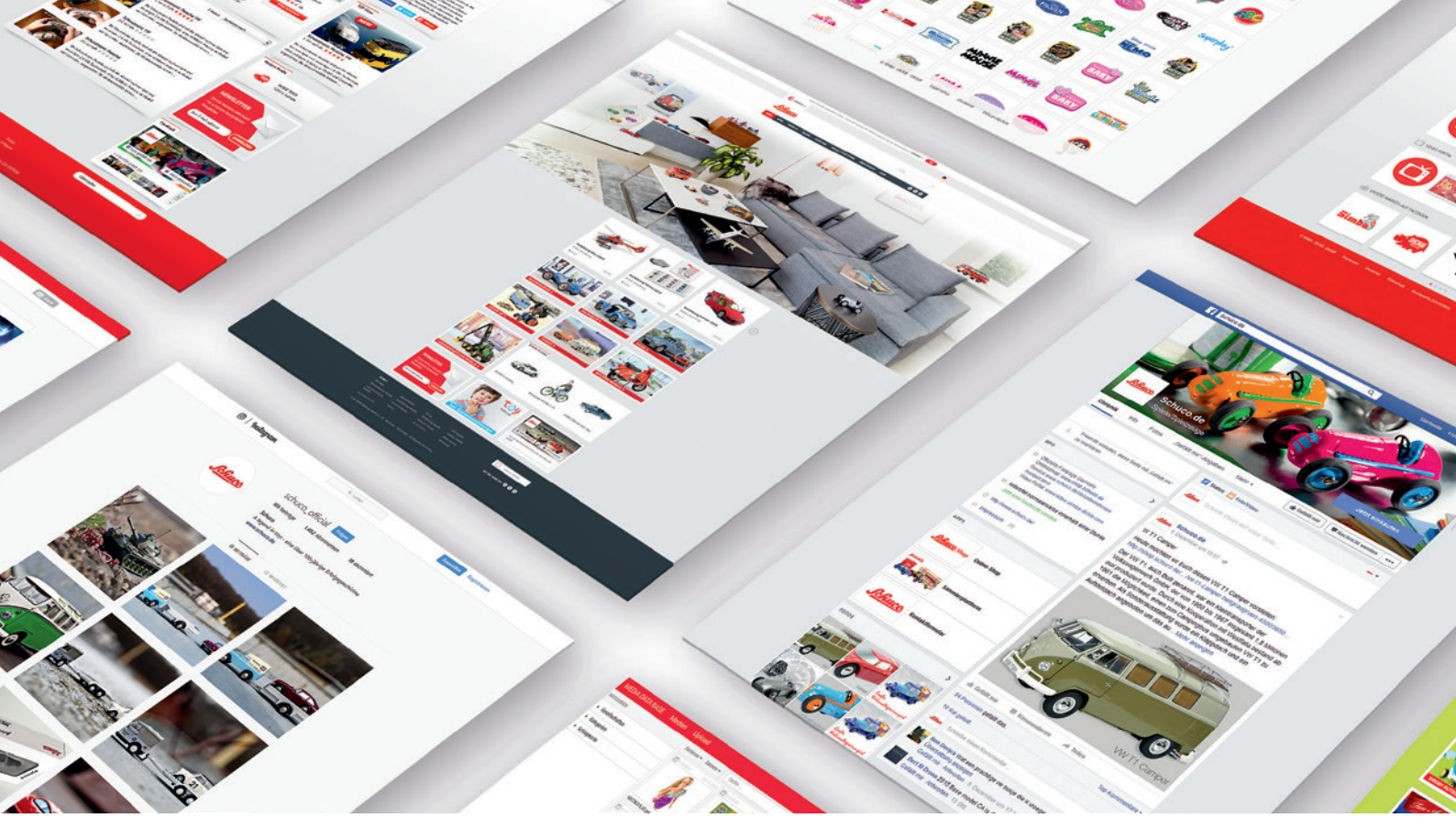


Schuco Espressotasse/espresso cup „Varianto“



Schuco Espressotasse/espresso cup „Micro Racer“





Unser Service für Sie.

Bilddaten, Videos, Produktbeschreibungen, Kataloge, Logos und vieles mehr.
Schnell und einfach. In höchster Qualität. Mit nur einem Klick.

Our Service.

Images, videos, product descriptions, catalogues, logos and much more.
Fast and easy. Highest quality. Just one click.

Media Data Base
mdb.simbatoys.com

Finden Sie alle unsere Bilddaten und Grafiken auf unserer Mediendatenbank. / Access all our images and graphics on our media data base.

Videos
video.simba-dickie.com

Alle TV-Spots und Filme im Überblick. Einfaches Einbinden aller Videos auf ihren Online Kanälen. / Get an overview of all our TV-spots and movies. Embed all videos on your online channels.

Catalogs
catalogs.simba-dickie.com

Blättern Sie durch alle unsere Kataloge auch online auf unserer Webseite,Ihrem Tablet oder Smartphone. / Browse all our catalogoues online on our website, your tablet or smartphone.

Logos
logos.simba-dickie.com

Alle Logos auf einen Blick, in bester Qualität.
An overview of all logos in the highest quality.

Website
www.schuco.de

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Webseite.
Visit our website for additional information.

Social Media
facebook.com/schuco.de

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Facebook Seite.
Visit our Facebook page for additional information.

Hauptsitz • Headquarters

Germany
Dickie Spielzeug GmbH & Co. KG
Werkstraße 1
90765 Fürth
Tel. +49.9 11.97 65-02
Fax +49.9 11.97 65-415
schuco@schuco.de
www.schuco.de

Hong Kong
Dickie Toys (Hong Kong) Ltd.
19/Fl, Prudential Tower
The Gateway, Harbour City
21 Canton Road
Tsim Sha Tsui, Kowloon,
Tel. +852.27 30 81 24
Fax +852.27 35 59 06
dickie@dickie-toys.com.hk

SIMBA DICKIE GROUP
Werkstraße 1
D-90765 Fürth
Germany
Tel. +49-911-97 65-01
Fax +49-911-97 65-120
info@simbatoys.de
www.simba-dickie-group.de

Internationale Vertriebspartner • International Distributors

Andorra
Basar Valira
Jugueteria / Jouets
Avenue de les Escoles n° 9
AD700 Escalades-Engordany
phone (+376) 821 459
fax (+376) 821 549
e-mail: info@basarvalira.com
www.totlego@basarvalira.com

Argentina
Maxifun Hobbies SRL
Paraguay Str. 4725
RA-1425 Buenos Aires
phone / fax (+54) 11 4 773 9189
e-mail: modeltime@fibertel.com.ar
www.maxi-fun.com.ar

Australia
Die Cast Distributors Australia PTY Ltd.
25 Gassman Drive
4027 Yatala, Queensland
phone (+61) 7 3801 8895
fax (+61) 7 3801 8896
e-mail: john@ddaus.com.au

Austria
Simba Toys
Handels-GmbH & Co.KG
Jochen-Rindt-Str. 25
A - 1230 Wien
phone (+43) 1 616 74 50-0
fax (+43) 1 616 74 50-22
e-mail: office@simbatoys.at
www.simba-dickie-group.de

Belgium
De Kleine Benelux B.V.
Postbus 121
NL-7940 AC Meppel
phone (+31) 522 25 14 00
fax (+31) 522 26 15 93
e-mail: info@dekleinemeppel.nl
www.dekleinemeppel.nl

Bulgaria
SIMBA TOYS Bulgaria Eood
ul. Rozova Gradina Nr. 17
1588 Krivina (obst. Sofia)
phone +359 (2) 9625859
fax +359 (2) 9624579
e-mail: m.regoci@simbatoys.bg

Canada
Yoma´s Hobby & Die-Cast model Ltd
103-15345 56
V3Z 0G4 Surrey BC
phone +778 682 2636
e-mail: bjdxtm@hotmail.com

China
Kengfai Car Model Products Co., Ltd
No.3 Linshan Industrial Estate, South Hujing RD, Houjie Town, Dongguan City, Guangdong Province
phone (+86) 13925544988
e-mail: lau@kengfai.cn
www.kengfai-China.com

Colombia
International Export Burea
Carrera 100 5-169 Local 317
Unicento Cali
48-81 Cali
phone +57 2 3 74 70 32
fax +57 2 5 58 52 56

France
MOMACO
Modeles Reduits
54, rue Marc Sangnier – BP 307
F- 94709 Maisons-Alfort Cedex
phone (+33) 01 43 76 44 15
fax (+33) 01 43 75 66 85
e-mail: bhue-momaco@orange.fr

Great Britain
John Ayrey Die-Casts Ltd.
Bentley House, 202 Market Street
Shipley, West Yorkshire
GB - BD18 2BY
phone (+44) 1274 594119
fax (+44) 1274 531505
e-mail: AYREY@msn.com

Hong Kong
Toysmart
Shop No. 148, 1/F,
In's Point Plaza, 53 ...
Kowloon, Hong Kong
e-mail: charles@ultramates.com.hk

Toyeast Limited -HK
Rm B, 1/F, Mow Hing Factory Building
Wai Yip Street 2015
Kwun Tong,
Kowloon, Hong Kong
phone (+852) 2389 9310
fax (+852) 2389 8779
e-mail: pinky@toyeast.com

Indonesia
Miniature Hobby Indonesia Co. Ltd.
Bulevar Raya Blok CN 3 no. 21
Jakarta 14240 – Indonesia
phone +62 818 168868
fax +62 21 4786 8644
e-mail: jeni tj@cbn.net.id

Ireland
Irish Decal Products Ltd.
Unit C3, Network, Enterprise Park
Kilcoole, Co Wicklow
phone (+353) 1 2011016
fax (+353) 1 2819113
e-mail: info@idpshop.com

Italy
La Mini Miniera s.a.s.
di Casati Piergiorgio & C.
Via Cesare Vinaj, 25,
I-12100 Cuneo
phone (+390) 171 34 44 20
fax (+390) 171 34 44 54
e-mail: info@miniminiera.com
www.miniminiera.com

Japan
Kokusai Boeki Kaisha,
25-12 Yotsugi 5-Chome
Katsushika-Ku
JAP-Tokyo 124-8503
phone (+81) 3 36 94-72 81
fax (+81) 3 36 94-77 42
e-mail: kb_info@kokusaiboeki.co.jp
www.kokusaiboeki.co.jp

Luxembourg
De Kleine Benelux B.V.
Postbus 121
NL-7940 AC Meppel
phone (+31) 522 25 14 00
fax (+31) 522 26 15 93
e-mail: info@dekleinemeppel.nl
www.dekleinemeppel.nl

Netherlands
De Kleine Benelux B.V.
Postbus 121
NL-7940 AC Meppel
phone (+31) 522 25 14 00
fax (+31) 522 26 15 93
e-mail: info@dekleinemeppel.nl
www.dekleinemeppel.nl

New Zealand
Model Barn Ldt.
PO Box 714
Thames 3540
phone (+64) 7 867 5340
fax (+64) 7 867 5064
e-mail: modelbarn@extra.co.nz
www.modelbarn.co.nz

Poland
Fox Lurka Dawid
os.Pod.Skarpa 2810
34-100 Wadowice
e-mail: foxlurka@gmail.com

Models4u sp z o.o.
Podmiejska
44-207 Rybnik
phone (+48) 789 368 794

Portugal
HD -Hélder Duarte-
Importacao e Exportacao Lda
Rua Mariano Pina 13-A
P-2740-134 Porto Salvo
phone (+351) 21 421 83 46
fax (+351) 21 421 83 47
e-mail: geral@hdlda.com

Singapore
Miniatur Hobby Indonesia Co. Ltd.
Bulevar Raya Blok CN 3 no 21
Jakarta 14240 – Indonesia
phone: (+62) 818 16 88 68
fax: (+62) 121 44786 8644

South Africa
Manjos Trading
156 Main Reef Rd. Benrose
2011 Johannesburg
ZA Südafrika
phone (+27) 11 618 4728
fax (+27) 11 618 4729
e-mail: manjos@manjos.co.za

South Korea
GN Trade Co.
the 1st floor, Jin building 43
Nonhyeon-ro 71-gil, Gangnam-gu
03702 Seoul
phone (+82) 708 621 0021
mobile (+82) 1053 760021

Suisse
Märklin Vertriebs AG
Ausserfeldstrasse 9
CH 5036 Oberentfelden
phone (+41) 62 738 33 00
e-mail: info@maerklin.ch

Thailand
Kump (1971) Co. Ltd.
36/4-5 1Fl., Soi Aree, Phalayotin Rd
Samsaenai, Phayatai
10400 Bangkok
TH Thailand
phone +66 2 271-2212
fax +66 2 617-0607
e-mail: vkunplin@yahoo.com

USA
Sunrich Toys & Hobby
3949 Schaefer Avenue
USA-Chino CA 91710
phone (+1) 909 287 0655
fax (+1) 909 287 0658
e-mail: info@sunrichtoy.com

Alle Rechte liegen bei Dickie-Spielzeug GmbH & Co. KG. Jedwede Weiterverarbeitung, insbesondere Herstellung und Verkauf von Kopien, Nachgüssen sowie Umbauten oder Verbreitung von in Farbe, bzw. Beschriftung oder sonstigen Merkmalen veränderten Schuco-Modellen ist untersagt und wird im Falle der Zuwiderhandlung zivilrechtlich und strafrechtlich verfolgt. Modell- und Farbänderungen vorbehalten.

All rights reserved by Dickie-Spielzeug GmbH & Co. KG. Any type of reproduction, including manufacture and sale of copies, imitation castings, remodelling or distribution of Schuco models by modifying colour, inscription or other details is prohibited. Violations will be prosecuted in the civil and criminal courts in accordance with German law. Schuco reserves the right to modify its models and colours.

Weitere Internationale Vertriebspartner finden Sie unter www.schuco.de.

You will find more international sales partners at www.schuco.de.

Dickie Spielzeug GmbH & Co. KG
Werkstr. 1 · 90765 Fürth
Tel. +49 911/9765-02 · Fax +49 911/9765-415
e-mail: schuco@schuco.de
www.schuco.de











43 650 0001
4 007864 027149