



2018

MINIATURES



COLLECTION



Neue Kollektion!

Im zweiten Halbjahr 2018 haben wir bereits ein umfangreiches Programm: Im Maßstab 1:18 erwarten Sie französische Klassiker wie der Bugatti Atlantic, der Renault R4 und der Peugeot 205, aber auch neuere Modelle, wie die beiden Alpine A110 2017. Ganz exklusiv bieten wir auch den in Lizenz hergestellten 2CV6 Cochonou an, der Fans der Tour de France begeistern wird. Auch im Rallye-Segment vergrößert sich unser Angebot unterschiedlicher Hersteller wie Porsche, Lancia, Fiat oder auch Renault. Für Modell-Begeisterte wie uns war es klar, dass wir Ihnen nicht nur vierteljährlich Neuheiten anbieten wollen, denn dafür gibt es einfach zu viele faszinierende Miniaturmodelle. Daher präsentieren wir Ihnen in Zukunft monatlich neue Modelle!

Lassen Sie sich in diesem Katalog von faszinierenden Modellen überraschen – wie dem Renault Formel-1-Fahrzeug und vielen anderen Modellen. Es warten viele spannende Neuheiten auf Sie!

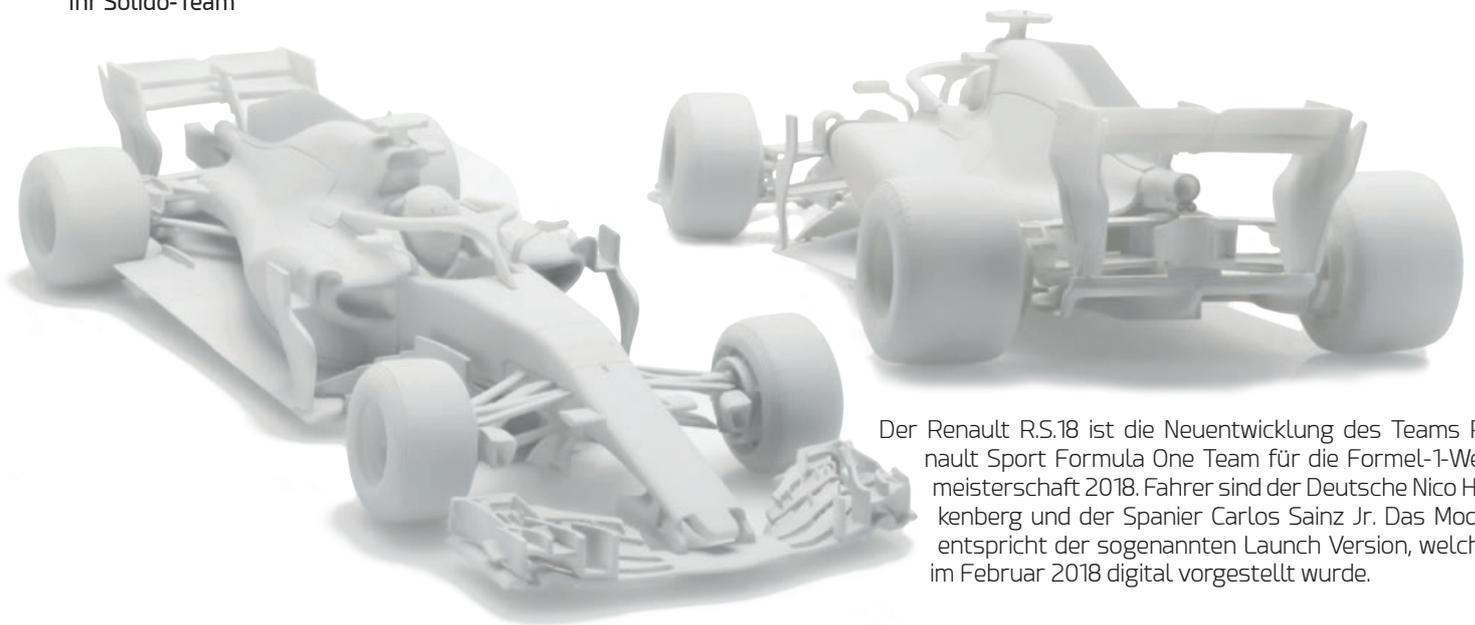
Ihr Solido-Team

New collection!

Well now, the second half of 2018 is going to be a busy one! With regards 1:18th models, we'll be introducing a few French classics such as the Bugatti Atlantic, the Renault 4L and the Peugeot 205, alongside some more recent models such as the Alpine A110 2017. We'll also have on offer an exclusive licensed 2CV6 Cochonou that will be the joy of many a Tour de France fan. Our family of rally cars will also be welcoming some new additions from a variety of manufacturers such as Porsche, Lancia, Fiat and Renault. For those of us passionate about model cars, we felt that introducing cars every three months wasn't enough, especially given the number of different cars we want to make... Which is why, from now on, we will be bringing out new models every month!

All throughout this catalogue you'll find a variety of astonishing models. Surprises are abound, like this Formula 1 model and many others that are likely to amaze you..

The Solido Team



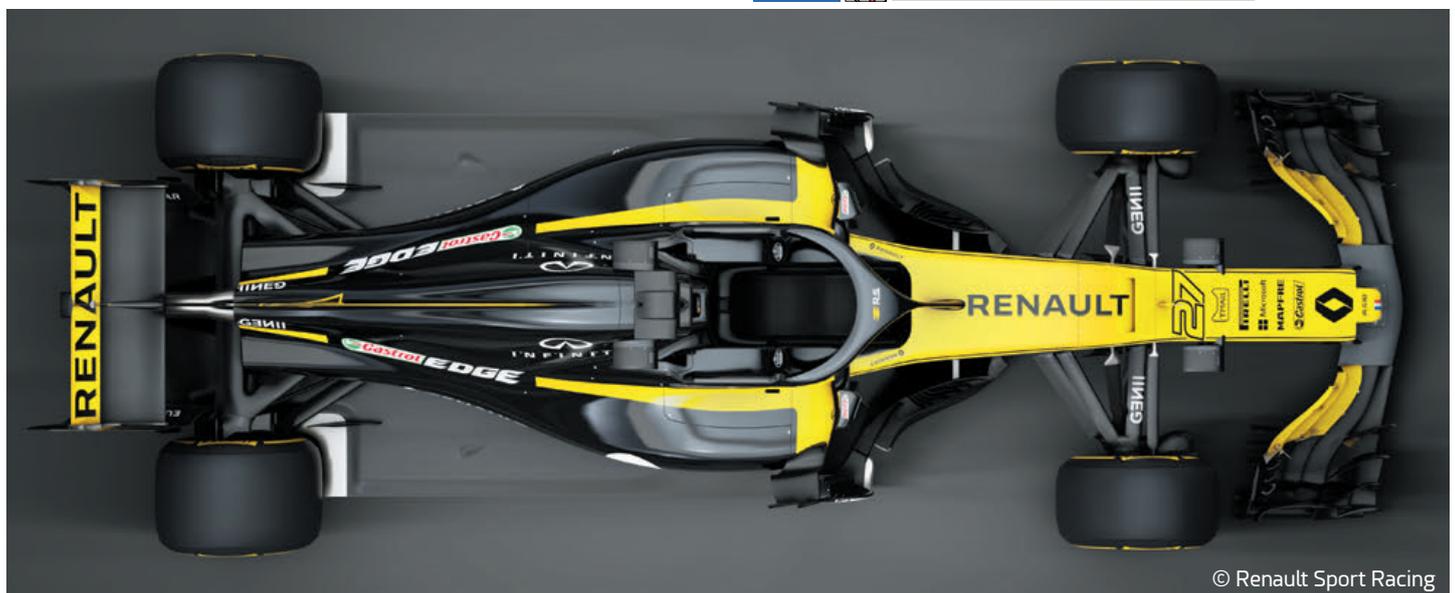
Der Renault R.S.18 ist die Neuentwicklung des Teams Renault Sport Formula One Team für die Formel-1-Weltmeisterschaft 2018. Fahrer sind der Deutsche Nico Hulkenberg und der Spanier Carlos Sainz Jr. Das Modell entspricht der sogenannten Launch Version, welches im Februar 2018 digital vorgestellt wurde.

The Renault RS18 is the latest evolution of Formula 1 entered by the Renault Sport Formula One Team in the F1 World Championship. It's driven by the German Nico Hulkenberg and the Spanish Carlos Sainz Jr. This version is called «version de présentation» and was unveiled digitally in February 2018.



3 663506 005596

NEW	R.S. 18 VERSION DE LANCEMENT, 2018
	42 118 4740 – 51802401



© Renault Sport Racing



PROTOTYPE

Um die Lücke zwischen dem 205 GT und dem 205 GTI zu schließen, entschied sich Peugeot eine, gegenüber dem GTI etwas abgespeckte Version, für sportliche Fahrer auf den Markt zu bringen. Das Fahrzeug mit dem klangvollen Namen „Rallye“ war nur in der Farbe „weiß“ erhältlich. Sogar die 13 Zoll Stahlfelgen waren in Wagenfarbe lackiert. Die Zierstreifen in den Farben der Peugeot Talbot Sportabteilung erinnern daran, dass dieser 103 PS starke Renner mit einem Gewicht von lediglich 805 kg besonders für sportliche Fahrer konzipiert wurde, die Spaß daran hatten, ab und zu eine Kurve mit der Handbremse zu meistern.

So as to fill the void in the catalogue of the brand between the GT and the GTI, Peugeot considered producing a stripped down version of the car for sports drivers. The Rallye, with its eponymous name, was only ever available in its "Meije White" configuration. The colours of the Peugeot Talbot Sport remind us that this a car destined for those with a need for speed, aficionados of handbrake turns. With 103 horsepower and a total weight of 805 kg, this car was a veritable bombshell.

NEW



PEUGEOT 205 GTI 1.9L PHASE 1, ROT/RED

42 118 4410 – S1801702



3 663506 004605

Der Peugeot 205 GTI ist ein typischer Vertreter der 80er Jahre, als die drei Buchstaben GTI das Synonym für sportliche Kompaktfahrzeuge waren. Mit seinem 130 PS starken, 1,9-Liter-Motor genoss er bei sportlichen Fahrern ein hohes Ansehen. Seine hervorragenden Fahreigenschaften machten dem Ruf der Marke Peugeot alle Ehre und waren den meisten Konkurrenten überlegen. In der Zwischenzeit ist der 205 GTI fester Bestandteil der Youngtimer-Szene geworden und wird zu Liebhaberpreisen gehandelt.

The Peugeot 205 represented in itself the entirety of the Eighties, a time when the three letters 'GTI' signified the holy grail of cars. The arrival of the 1.9 L with 130 horsepower made it only more popular with sports car fans. Its chassis worthy of the reputation of the brand allowed it to outrank its competitors. The value of this car remains to this day worthy of its performances. It has achieved cult status amongst collectors, and is an icon of the Youngtimers movement.

NEW



PEUGEOT 205 RALLYE PHASE 1

42 118 4400 – S1801701



3 663506 004582



PROTOTYPE





3 663506 004704

NEW BUGATTI TYPE 57 SC ATLANTIC, SCHWARZ/BLACK, 1937
42 118 4430 – S1802101



Der Bugatti Atlantic gehörte zur Bugatti Type-57-Baureihe. Die Bezeichnung SC stand im französischen für „tiefergelegt und Kompressor“. Der Type 57 SC war eine Weiterentwicklung des 57 S, verfügte jedoch zusätzlich über einen Kompressor, der die Leistung von 175 auf 200 PS steigerte. Diese Kreation des berühmten Ettore Bugattis erreichte seinerzeit unglaubliche 190 km/h Spitzengeschwindigkeit. Dieses automobiler Juwel der 30er Jahre wurde lediglich dreimal produziert und heute zu Preisen jenseits der 30 Mio. Euro Grenze gehandelt.

The Bugatti Atlantic was part of the Type 57 series. The SC version adopted the nomenclature Bugatti for 'Surbaissé' (lowered) and Compressor. It was derived from the Type 57 S, but made good use of a compressor to push the horsepower from 175 to 200. Incredible for the era, Ettore Bugatti's creation was capable of reaching 190 km/h. This pre-war gem only saw 3 units produced. Today, the car is worth between 30 and 40 millions euros minimum.



3 663506 004728

NEW BUGATTI TYPE 57 SC ATLANTIC, BLAU/BLUE METALLIC, 1937
42 118 4560 – S1802102





3 663506 004520

BMW E30 M3, ROT/RED, 1990
42 118 4390 – S1801502



3 663506 004506

BMW E30 SPORT, SCHWARZ/BLACK, 1990
42 118 4380 – S1801501





NEW

ALPINE A110 PREMIÈRE ÉDITION, ABYSSE BLAU/BUE, 2017



42 118 4360 - S1801601

Ein Traum für viele im Laufe von Jahrzehnten geht schließlich mit der Präsentation der limitierten „First Edition“-Serie der Alpine A110 im Jahr 2017 in Erfüllung. Die Höhe der limitierten Auflage dieses Fahrzeuges, 1955 Stück, ist eine Hommage an das Gründungsjahr der Marke. Die „First-Edition“ war Innerhalb weniger Tage ausverkauft. Die neue Alpine erfüllte die in sie gesteckten Erwartungen, da sie mit einem Gewicht von lediglich 1100 kg und einer Motorleistung von 252 PS aus einem 4-Zylinder-16-Ventil-Turbomotor an die Stärken der klassischen Alpine A110 anschließen konnte. Mit ihrem aufwendigen Fahrwerk und dem niedrigen Fahrzeuggewicht setzt auch die neue Alpine Maßstäbe beim Fahrzeughandling.



PROTOTYPE



PROTOTYPE



PROTOTYPE



PROTOTYPE



PROTOTYPE

NEW

ALPINE A110 PREMIÈRE ÉDITION, IRIS WEISS/WHITE, 2017



42 118 4370 - S1801602



3 663506 004568

A dream for many over the course of decades, the return of the Alpine was finally announced in 2017 with the presentation of the Alpine A110 and its limited "First Edition" series. The latter would only be produced to the tune of 1955 units, an homage to the founding year of the brand. All of those units were pre-sold within a few days. The new generation of the Alpine A110 kept its promises by limiting its weight to 1100 kilos and a solid 252 horsepower, driven by a 4-cylinder 16-valve turbo engine. The double triangulation suspensions and reduced weight contributed to its overall agility.



Die Alpine A310 war die letzte Alpine, die unter Leitung von Jean Rédélé entworfen wurde. Ziel war es, einen Sportwagen, weniger radikal als die Berlinette, ausgestattet mit einem hohen Nutzwert für den Alltagsgebrauch zu produzieren. Mit ihrer einzigartigen Silhouette ist die A310 ein typischer Vertreter der Sportwagenära der 70er und 80er Jahre. Unser Modell entspricht dem Baujahr 1982, welches mit dem sogenannten GT-Pack mit verbreiterten Kotflügeln, Frontspoiler, großem Heckspoiler sowie mit 15-Zoll-Felgen und einem 6-Zylinder-V-Motor ausgestattet war.



PROTOTYPE



PROTOTYPE

The Alpine A310 was the last Alpine designed under the guidance of Jean Rédélé. The objective of the car was to offer a less radical sports car than the Berlinette that used in day-to-day life. With its atypical profile, the A310 stands for everything that the Seventies came to represent. In 1982 it was commercialised with a Pack GT including widened wings, a spoiler and rear wing, as well as 15 inch rims. Its engine was a 6-cylinder.

NEW ALPINE A310 PACK GT, PERLWEISS/PEARL WHITE, 1983
42 118 4460 – S1801201



3 663506 004421

NEW ALPINE A310 PACK GT, TOLEDO ROT/RED, 1983
42 118 4550 – S1801202



3 663506 004445



PROTOTYPE



3 663506 002304

NEW



FIAT 500 F, PINK, 1969

42 118 4540 – S1801402

Der Fiat 500 F wurde im März 1965 auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt und war eine Weiterentwicklung der italienischen Automobilikone Fiat 500. Gegenüber seinem Vorgänger verfügte der Cinquecento nun über vorn angeschlagene Türen, eine größere Windschutzscheibe und einen überarbeiteten Innenraum. Die Verarbeitung war ausgefeilter und der Motor hatte ein halbes PS mehr und erreichte damit 18 PS. Der Fiat 500 F schrieb ein weiteres Erfolgskapitel in der Karriere des Fiat Cinquecento. Neue Chromteile, verbesserte Türgriffe, neue Armaturen und zahlreiche weitere Verbesserungen stellten die Grundlage für den weiteren weltweiten Erfolg dieses kleinen „Italieners“ dar.

The Fiat 500 F was first introduced to the public at the Geneva Car show of 1965. It was a major innovation for the Italian brand, with the small Cinquecento being equipped with doors that opened against the wind, a widened windscreen a redesigned interior. Meanwhile, its engine gained a half horsepower bringing it to a total of 18. The F's success would end up convincing Fiat of the need to prolong the career of the 500 model. With new chromes, improved door handles, new counters and a multitude of other modifications, it opened the path for more substantial versions of the Italian car.

FIAT 500 F, NUOVA 500 SPORT, 1960



42 118 4330 – S1801401



3 663506 002281



FIAT 500 F, ITALIA, 1958



42 118 4340 – S1801403



3 663506 004483





Bei der Eroberung der Herzen der amerikanischen Autofahrer betätigte sich der legendäre Volkswagen Käfer nicht nur als Filmstar sondern auch als rassiger Sportwagen. Das orangefarbene Modell startete mehrmals beim 24-Stunden-Rennen von Mexiko und nahm auch an der Pro-Rallye-Serie des Sports Car Club of America teil. Bis in die 80er Jahre mehrfach bei der Rallye America eingesetzt, wanderte der orange/schwarze Rallye-Käfer dann vorerst in die Garage seines Fahrers Al Schmit. Vor einigen Jahren wurde das in den USA in VW-Kreisen äußerst bekannte Fahrzeug von Grund auf restauriert und im, für amerikanische VW-Fans wichtigsten Fachmagazin, dem Hot VW Magazine, in neuem Glanz vorgestellt.



NEW VW BEETLE 1980 SCCA RALLY SERIES, 1980



42 118 4520 – S1800506



3 663506 002496



VW BEETLE «RACER 53», 1973



42 118 4040 – S1800505



3 663506 000492

So as to capture the heart of America, the Beetle became a star-studded celebrity of cinema as well as a racing car. This particular orange car took part in the 24 Hours of Mexico several times, as well as the Pro Rally Series of the Sports Car Club of America. It participated in these races until the beginning of the Eighties, notably in the Rally America, before being put back in the garage by its driver Al Schmit. When the latter died, his family sold the car that was then completely resorted. In honour of its rebirth it featured on the cover the celebrated Hot VW Magazine.



3 663506 004209

VW BEETLE 1303 BIG, ONTARIO BLAU/BLUE, 1974



42 118 4240 – S1800508





Collection 1:18



3 663506 004346

NEW

LANCIA STRATOS, ASEPTOGLY, MONTE-CARLO 77, #14

42 118 4510 – S1800805

Mitte der 70er Jahre war der Fiat 124 Abarth überholt und auch der legendäre Lancia Stratos erhielt erhebliche Konkurrenz. Bei Fiat beschloss man deshalb, eine neue Rallye-Waffe zu entwickeln. Auf Basis des Fiat 131 entwickelten die Ingenieure von Abarth ein absolut konkurrenzfähiges Rallye-Fahrzeug. Mit dem Fiat 131 Abarth Rallye gewann Fiat drei Mal die Rallye-Weltmeisterschaft. Bei der Tour de Corse 1979 belegte das Frauenteam Michèle Mouton und Françoise Conconi mit einem von Fiat France ins Rennen geschickten 131 den 5. Platz.

In the middle of the Seventies, the Fiat 124 Abarth was overtaken and the Lancia Stratos was starting to show signs of weariness. Fiat promptly decided to produce a new weapon of mass rallying. The engineers at Abarth threw everything they had at the Fiat 131 to turn her into a racing car worthy of the name. As it turns out, they succeeded, with the car holding three world titles. During the Tour de Corse of 1979, the feminine team Michèle Mouton-Françoise Conconi placed fifth after being engaged by Fiat France in a 131.



3 663506 005213

NEW

FIAT 131, TOUR DE CORSE 79, M.MOUTON

42 118 4700 – S1800807



Der Renault 5 Maxi war die letzte Weiterentwicklung des Renault 5 Turbo. Nach der Überarbeitung von Motor, Aufhängung und Aerodynamik machte er leistungsmäßig einen Satz nach vorne. Mit dem 350-PS-Turbo-Motor und dem Heckspoiler, der den Wagen zusätzlich stabilisierte, gelang es zahlreichen Fahrern bei vielen Rallye-Veranstaltungen erstklassige Ergebnisse zu erzielen. 1986 gelang es dem jungen Spanier Carlos Sainz mit einem vom Fasa Renault-Team eingesetzten Fahrzeug bei der Rallye De Asturias einen hervorragenden 2. Platz im Kampf gegen die anderen Fahrzeuge der Gruppe B zu erzielen.

The Renault 5 Maxi was the ultimate evolution of the 5 Turbo. Its performances were vastly improved with its engine, suspension and aerodynamics all being redesigned. Its turbo engine pushed 350 hp, while its rear wing tethered the car to the ground, giving the twenty pilots who had the honour of piloting with it first-class performances. In 1986 it was engaged by Fasa Renault and given to the young Spanish driver, Carlos Sainz. The team placed an excellent second amidst a pack of 4-wheel drive Group B cars.

NEW

RENAULT 5 MAXI TURBO, RALLYE DE ASTURIAS 86, C. SAINZ, #4

42 118 4710 – S1850014



3 663506 002403

ECURIE ARMOR
12^e
RALLYE INTERNATIONAL D'ARMOR
CONCURRENT

Collection 1:18



LIMITED EDITION
2000 Pcs
SOLIDO



3 663506 004322

NEW

PORSCHE 911 SC GR4, RALLYE D'ARMOR 1979, BEGUIN

42 118 4500 - S1800804

Der legendäre Porsche 911 erzielte nicht nur bei Rundstreckenrennen unvergleichlich viele Erfolge, sondern war auch auf den Rallye-Strecken der Welt ein erfolgreiches Sportgerät. Bernard Beguin setzte ihn 1979 in der französischen Rallye-Meisterschaft ein. Zusammen mit seinem Co-Piloten Jean-Jacques Lenne gewann er mehrere Läufe, unter anderem die Rallye d'Armor, und wurde auch französischer Rallye-Meister des Jahres 1979. Wie alle Porsche 911er wurde auch der SC von einem 6-Zylinder-Boxermotor angetrieben und war in der Rallye-Ausführung mit zusätzlichen Kotflügelverbreiterungen ausgestattet.

The Porsche 911 has had a remarkable career rocketing round the various circuits the world has to offer, as well as enjoying a large number of rally races. Bernard Beguin chose this particular Porsche in 1979 for the French Rally Championship. Alongside his copilot Jean-Jacques Lenne, he took home several rounds of which the Rally d'Armor, and finally raked in the gold for the FRC. Like all 911s, the SC version was pushed forward with a 6 cylinder flat engine, and was equipped with widened Carrera wings.

1995 5 1995
RALLYE MONTE-CARLO

LIMITED EDITION
1500 Pcs
SOLIDO



SUBARU IMPREZA, MONTE-CARLO 1995, C.SAINZ #5

42 118 4450 - S1800802



3 663506 004285

1973 1 1973
XVII^e TOUR DE CORSE
CHAMPIONNAT DU MONDE

LIMITED EDITION
2000 Pcs
SOLIDO



ALPINE A110 1800S, TOUR DE CORSE 1973, #1

42 118 4440 - S1800803



3 663506 004308

LIMITED EDITION
2000 Pcs
SOLIDO

1991 1 1991
RALLYE DE FRANCE
35^e TOUR DE CORSE



LANCIA DELTA INTÉGRALE 16V, TOUR DE CORSE 1991, FINA D.AURIOL #1

42 118 4310 - S1800801



3 663506 002342



Dieses direkte Nachfolgemodell des 2CV Kastenwagens wurde erstmals Ende 1977 im spanischen Citroën Werk Vigo gebaut. Ausgestattet wurde er mit einem 2-Zylinder Boxermotor mit 602 cm³ Hubraum und 35 PS vom Ami 8. Damit erreichte dieser praktische Kleintransporter immerhin eine Spitzengeschwindigkeit von 102 km/h und trug so seinen Anteil am Warentransport in Frankreich bei. Auf Grund der stabilen Nachfrage wurde der Acadiane noch vier Jahre parallel mit seinem Nachfolger, dem Citroën C15 produziert. Insgesamt verließen so 253.313 Exemplare die Werkstore.



NEW CITROËN ACADIANE «MICHELIN», 1984
42 118 4570 – S1800406

The direct descendant of the 2CV Fourgonnette saw the light of day at the end of 1977, in the Spanish factory of Vigo. Its bicylinder boxer engine of 602 cm³ had 35 horsepower in its later version, with the engine having been borrowed from the Ami 8. This allowed the little utility car to reach 102 km/h, all the while ensuring France's logistics and transport of merchandise. The Acadiane was produced to the tune of 253 313 units, resisting nearly four years after the arrival of its replacement, the Citroën C15.

CITROËN ACADIANE LA POSTE, 1984
42 118 4260 – S1800405



CITROËN ACADIANE, HELLBLAU/LIGHT BLUE, 1984
42 118 4110 – S1800401



CITROËN ACADIANE, BEIGE COLORADO, 1984
42 118 4120 – S1800402





3 663506 004223

NEW MINI COOPER SPORT, ROT/RED & FLAG, 1997
42 118 4470 – S1800604



Der Mini Cooper ist die Sportausgabe des 1959 auf den Markt gebrachten Mini. Dieser, von Alec Issigonis konzipierte Kleinwagen, überraschte seinerzeit mit seinem quer eingebauten 4-Zylinder-Reihenmotor mit angeflanschem Getriebe. Trotz seiner geringen Länge von nur 3,05 Meter bot der Mini auf Grund seines revolutionären Innenraumkonzepts ausreichend Platz für vier Personen und etwas Gepäck. Während seiner gesamten Produktionszeit, von 1959 bis 2000 wurden vom klassischen Mini über 5,3 Millionen Exemplare produziert. Unser, mit dem Union Jack auf dem Dach dekorierte und mit dem sogenannten Sport-Pack ausgestattete, Mini-Cooper entspricht dem Baujahr 1997 und stellt gleichzeitig die letzte Entwicklungsstufe des klassischen Mini dar.

The Mini Cooper was the sports version of the concept Mini that came out in 1959. Designed by Alec Issigonis, it surprised everyone with its philosophy of 'everything at the front', and a length of barely 305 cm. It would have a career spanning over four decades from 1959 to 2000 before being replaced by a new generation designed by BMW. With its flag and sports finish, this 1997 version represented the ultimate evolution of the original concept, with a global production of 5,3 million units.



3 663506 000690

MINI COOPER SPORT PACK, NIGHTFIRE ROT/RED, 1997
42 118 4210 – S1800602



3 663506 000676

MINI COOPER SPORT PACK, TAHITI BLAU/BLUE, 1997
42 118 4200 – S1800601





• Collection 1:18 •



3 663506 004384

CITROËN TRACTION 11CV, SCHWARZ/BLACK & JANTES WEISS/WHITE, 1937



42 118 4480 – 51800903



3 663506 002038

CITROËN TRACTION 11CV FFI, 1944



42 118 4130 – 51800902



Das Projekt TPV (Très Petite Voiture, Kleinstwagen) wurde vor dem Zweiten Weltkrieg auf Anregung von Michelin, seit 1937 Eigentümer von Citroën, auf den Weg gebracht. Landesweit wurde eine große Umfrage gestartet, um den Automobilbedarf auf dem Lande zu ermitteln. Am 7. Oktober 1948 wurde schließlich der 2CV offiziell vorgestellt. Er war mit einem kleinen 2-Zylindermotor ausgestattet und konnte vier Personen mit beispielhaftem Komfort befördern. Er bestach durch Einfachheit und mit dem Faltdach konnte man sogar den freien Himmel genießen. Der mit einem kräftigeren Motor ausgestattete 2CV 6 kam 1968 auf den Markt und wurde bis 1990 hergestellt. Nun erscheint die „Ente“ in den Farben des Markenhersteller Cochonou. Diese Firma bewirbt ihre Produkte im Rahmen des alljährlichen Tour de France Fahrerfeldes mit einem ganzen Fuhrpark entsprechend dekoriertes Werbefahrzeuge.



The TPV (Very small car) project was set in motion before the Second World War. A large survey was taken across the country to determine the needs for drivers in rural areas. On the 7th October 1948, the 2CV was officially presented. Equipped with a small bicylinder, it could fit up to 4 people in a very comfortable setting. The simplicity of the car was an advantage, and you could even enjoy the sun with the removable roof. The 2CV 6 appeared in 1968 and was equipped with a more powerful engine. It was produced until 1990. But it is here in the Cochonou brand colours that she joins our catalog, an edition that immediately evokes the Tour de France publicity vehicles!

NEW CITROËN 2CV6 «COCHONOU», 2018
42 118 4670 – S1850021



CITROËN 2CV6 DOLLY, GRAU-ROT/GREY-RED, 1985
42 118 4230 – S1850022



CITROËN 2CV6 007, 1981
42 118 4160 – S1850012



CITROËN 2CV6 BZH, 1978
42 118 3990 – S1850018





Ab Mitte der 60er Jahre war es für VW höchste Zeit einen ebenbürtigen Nachfolger für den äußerst erfolgreichen VW Käfer zu entwickeln. Das Ergebnis dieser Bestrebungen war ein gefälliger Kompaktwagen der 1973 vorgestellt und von Giorgetto Giugiaro entworfen wurde. Der Erfolg stellte sich sofort ein und der VW Golf entwickelte sich in der Folgezeit zum absoluten Referenzfahrzeug in der Klasse der kompakten Limousinen. Die erste Generation des VW Golf wurde ab dem Jahr 1978 mit Kunststoff-Stoßfängern, einem überarbeiteten Innenraum und wenig später mit neuen, vergrößerten Heckleuchten aufgewertet. Im Jahre 1983 wurde der sogenannte Golf I dann von seinem Nachfolgemodell, dem Golf II abgelöst.



VOLKSWAGEN GOLF L, MARS ROT/RED, 1983



42 118 4220 – 51800204



So as to go beyond the single car in the brand stereotype of the Beetle, Volkswagen made several gambles during the seventies. Amongst these was a new compact car presented in 1973, designed by Giorgetto Giugiaro. Its success was instantaneous, and the Golf became a landmark for compact sedan hatchbacks with its GTI version boosting the brand with its humorous advertising. This first generation of Golfs received new plastic bumpers in 1978, followed by new rear lights and an interior design, before making room for the second generation.



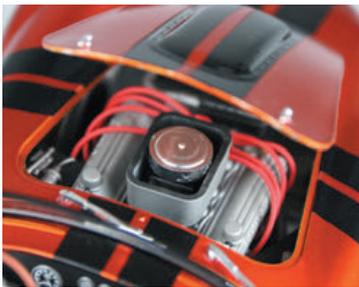


AC COBRA 427 MKII, ORANGE UND SCHWARZ/ORANGE AND BLACK, 1965



42 118 4300 - 51850016

3 663506 002649



AC COBRA 427 MKII, METALLIC BLAU/BLUE, 1965



42 118 3910 - 51850017



3 663506 002571





Der Citroën HY wurde 1948 vorgestellt. Im Frankreich der Nachkriegszeit bestand ebenso wie in Deutschland erheblicher Bedarf an einem praktischen und preisgünstigen Kleintransporter. Der HY wurde unter dem Einfluss von Pierre Boulanger entwickelt, der eine hohe Praxistauglichkeit, eine robuste Ausführung und die Verwendung von Gleichteilen im Citroën Sortiment favorisierte. Das Ergebnis war ein Kleintransporter, der sowohl von Handwerkern, Händlern, der französischen Gendarmerie und auch der Feuerwehr eingesetzt wurde. Längst hat der HY unter Klassiker-Freunden Kultstatus erlangt und ist heute wieder verstärkt im Einsatz.



CITROËN TYPE HY POMPIER, 1969
 42 118 4280 – S1850013



CITROËN TYPE HY, SILBER/SILVER, 1969
42 118 4150 – S1850020



The HY was born in 1948. Post-war France had much need for utility vehicles to help rebuild the country and kick-start the economy. It was under the guidance of Pierre Boulanger that this vehicle appeared, with practicality, solidity and recycling existing parts being its main objectives. It would make many a tradesman happy, along with the national police force. The HY would also become the go-to car for the fire department, some still being in use today.



CITROËN TYPE HY SPAR, 1969
42 118 4170 – S1850015





Collection 1:18



Um an diesem ultimativen Rennen teilzunehmen, erhielt der Penske Racing Rennstall aus Reading Pennsylvania einen Porsche Carrera vom Werk. Dieses von den Amerikanern zusammengestellte Fahrzeug verfügte über einen 2,8-Liter-Motor mit ganzen 310 PS. Die Federung wurde anhand der Anforderungen der Rennstrecke verändert und die Bremsen wurden dem Porsche 917 entliehen. Mark Donohue und Georges Follmer bildeten das Team, das zum Schreckgespenst wurde und schon bald das Rennen anführte. Sie lagen in Führungsposition, als ein Kolbenschaaden ihren Ambitionen ein Ende setzte und sie das Rennen abbrechen mussten.

Having decided to run the mythical 24 Hours of Daytona, Penske Racing from Reading, Pennsylvania, was given a Porsche Carrera straight from the factory floor. Modified by the Americans, its 2.8L engine saw its output jump to 310 hp. Its suspension was modified based on known issues with the track, and the brakes were borrowed from the Porsche 917. The team to drive this car was made up of Mark Donohue and George Follmer, who quickly reached pole position. A blown valve however forced them to declare forfeit even as they were winning the race.

NEW



PORSCHE 911 RSR 24H OF DAYTONA, SUNOCO 1973

42 118 4530 - 51801105



3 663506 002144

Anlässlich des 24-Stunden-Rennens von Daytona 1973 und auf Grund der langen Partnerschaft mit Porsche änderte der Brumos-Rennstall seine traditionell orangefarbene Rennlackierung in die amerikanischen Rennfarben weiß/blau/rot. Bereits im Sommer 1972 hatte Brumos angekündigt, zukünftig der amerikanische Rennsportpartner für Porsche werden zu wollen. Mit der Fahrerpaarung Peter Gregg und Hurley Haywood kam der weiße Porsche mit der für Hurley Haywood typischen Startnummer 59 zum Einsatz. Die Porsche 911 RSR galten fortan in ihrer Rennklasse als die Fahrzeuge, die es zu schlagen galt.

To celebrate the 24 Hours of Daytona in 1973, and in parallel their partnership with Porsche, Brumos decided to abandon their traditional orange livery for a Red/White/Blue combo. They had, in actual fact, announced as early as 1972 that they wanted to become Porsche's American representative. The number 59 would be taken on by the Jacksonville team composed of Peter Gregg and Hurley Haywood. On their first try they took home the gold, making the Porsche 911 RSR the car to take down.

NEW



PORSCHE 911 RSR 24H OF DAYTONA, BRUMOS 1973

42 118 4690 - 51801103



3 663506 002106





PORSCHE 911 RSR NARDO GRAU/GREY, 1973



42 118 4250 - 51801107



3 663506 002328



PORSCHE 911 RSR 2.8, VIPERGRÜN/VIPER GREEN, 1974



42 118 4100 - 51801102



3 663506 002083



Collection 1:18

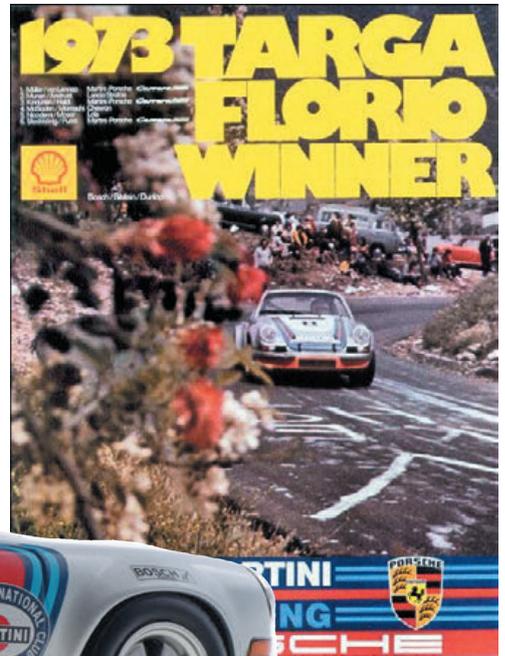
PORSCHE 911 RSR 2,7 TARGA FLORIO, 1973



42 118 4140 - S1801104



3 663506 002120



PORSCHE 911 RSR 2,8, GULF BLAU/BLUE, 1973



42 118 4090 - S1801101



3 663506 002069



PORSCHE 911 RSR, «GRAND BAZAR», 1973



42 118 4490 - S1801106



3 663506 002168



3 663506 004162

NEW RENAULT 4L POMPIERS DU VAR
42 118 4680 – S1800106



Der Renault 4, bekannt als R4, kam 1961 auf den Markt. Nicht nur in seinem Heimatland Frankreich fand der praktische und kompakte Vier-Türer auf Anhieb viele begeisterte Kunden. Neben Familien, Postboten oder Polizisten machte sich auch die Feuerwehr den Alleskönner R4 aus dem Hause Renault zu nutzen, wie unser Modell beweist. Bis ins Jahr 1992 im berühmten Renault-Werk auf der Île Seguin produziert, entwickelte sich der R4 im Laufe der Jahre zu einer der Renault Marken-Ikonen.

The Renault 4, commonly referred to as the 4L, first appeared in 1961. It was immediately embraced by the french people, who made of this car a legend amongst its peers. With its straightforward design it became a favourite for the police, the post, families or even firefighters, as shown by our new version. Becoming a symbol of the Seguin Island factory, it would remain in production until 1992.



3 663506 004186

RENAULT 4L GTL CLAN HELLBLAU/LIGHT BLUE ARDOISE, 1989



42 118 4350 – S1800107



RENAULT 4L GTL CLAN, BEIGE



42 118 4070 – S1800101



3 663506 002588





Der Renault 5 Turbo entwickelte sich während seiner Produktionszeit zu einer automobilen Legende der Gruppe B Fahrzeuge und der Rallye-Weltmeisterschaft. Mit seinen extrem verbreiterten Kotflügeln und seinem Mittelmotor war er ein potientiellies Siegfahrzeug in der Rallye-Szene. Der 1397 cm³ Turbo-Motor war gleichzeitig ein Beweis für die hohe Kompetenz Renaults in der Entwicklung von Turbo-Motoren. Mit lediglich 950 kg wurde das Gewicht des R5 Turbo auf das absolute Minimum reduziert. Alain Serpaggi und Yves Legal setzen ihn für Rallye Lozère 1985 ein und gewannen neben diesem Wettbewerb auch die französische Rallye-Meisterschaft in der Division 2.



© photos Gilles Mahé



The Renault 5 Turbo was a true legend of Group B international rallying. With its wide wings and centrally-positioned rear engine it made for a fear some opponent in specials. Its 1397 cm³ engine, along with its turbo, proved Renault's natural talent at supercharging cars. The weight of the R5 Turbo was reduced to abare minimum of 950 kg.

This version was placed by Alain Serpaggi and Yves Legal in the Lozère rally of 1985, the team win this race and the French Rallye Championship 2ème division in 1985.



RENAULT R5 TURBO GR.B, RALLYE DE LOZÈRE #6, 1985



42 118 4320 - S1801303



3 663506 004469



RENAULT R5 TURBO, GRENADE ROT/RED GRENADE, 1981



42 118 4270 - S1801302



3 663506 002557



RENAULT R5 TURBO GR.B, TOUR DE CORSE, B.SABY #16, 1984



42 118 4080 - S1801301



3 663506 002472



3 663506 001970

CITROËN D SPÉCIAL, HELLBLAU/LIGHT BLUE CARMAGUE, 1972



42 118 4180 – 51800701



Als die Citroën DS 1955 auf dem Pariser Autosalon präsentiert wurde, stellte sie eine automobiler Sensation dar. Entwickelt unter dem Codenamen VGD (Véhicule de Grande Diffusion - Langstreckenfahrzeug), verfügte sie über zahlreiche, technische Innovationen wie die hydropneumatische Federung. Später wurde eine vereinfachte Version der DS unter dem Einfluss des Citroën-Chefs Pierre Bercot vorgestellt. Diese Version wurde unter der Bezeichnung Citroën ID vermarktet. Im Jahre 1970 wurde aus der ID die D Spécial. Unter Automobilenthusiasten auch als „Göttin“ bezeichnet, zählt die Citroën DS mittlerweile zu den schönsten Fahrzeugen der Automobilgeschichte.

CITROËN D SPÉCIAL, MASSENA ROT/RED MASSENA, 1972



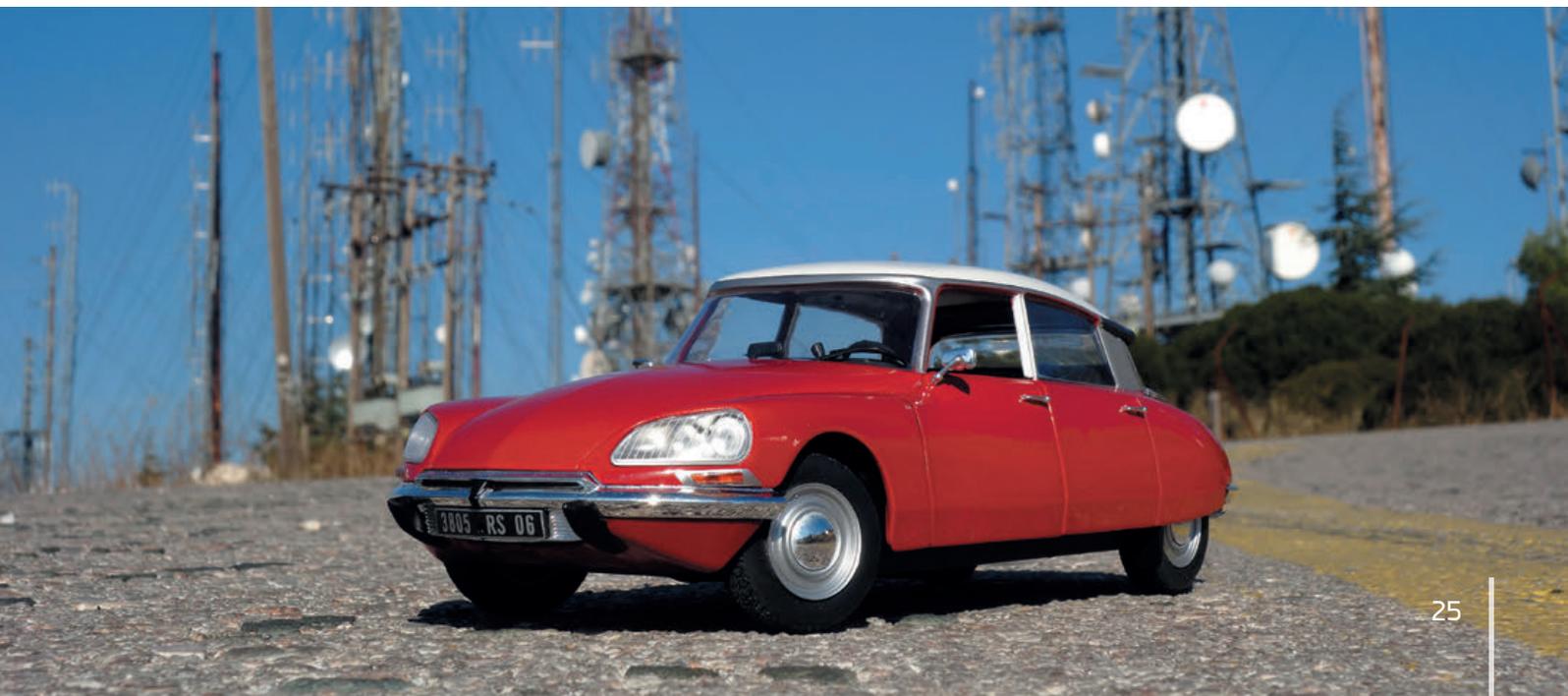
42 118 4190 – 51800702



3 663506 001994



When it appeared at the Paris show of 1955, the Citroën DS had the effect of a bombshell. Developed under the code name VGD (Véhicule de Grande Diffusion, Large Circulation Vehicle), it brought to the market original ideas such as its hydropneumatics suspension. A simplified version was presented following a push by Pierre Bercot, head of the company. It would be called ID in order to differentiate itself from the DS. In 1970 the ID became the special D, and let the great Citroën roll through the decades and become a legend of the industry.





3 663506 002267

NEW



CITROËN DYANE, HELLBLAU/LIGHT BLUE MYOSOTIS, 1974

42 118 4580 – S1800305

Mitte der 60er Jahre litt der Verkauf des Citroën 2CV unter dem Erfolg des Konkurrenten von Renault, dem R4. So entschied man sich bei Citroën mit einer deutlichen Aufwertung des 2CV zu reagieren. Kurz zuvor hatte Citroën die Marke Panhard übernommen. Dort entlieh man dann auch kurzer Hand die Fahrzeugbezeichnung Dyane. Wie der Renault R4 bekam auch die Dyane ein Fließheck, in die Kotflügel integrierte Scheinwerfer und einen 2-Zylinder-Boxermotor, welcher künftig auch in weiteren Fahrzeugen der Marke zum Einsatz kam. Ursprünglich, als Nachfolger des 2CV entwickelt, wurde die Produktion der Dyane noch vor dem Produktionsende der „Ente“, im Jahre 1983, eingestellt.



In the middle of the sixties, sales for the Citroën 2CV were starting to feel the burn from its rival, the Renault R4. The brand decided to react by producing a profound evolution of the car. The Dyane's name found its inspiration through the catalogue of names available with Panhard, recently purchased by the car manufacturer. Similarly to its rival, the Dyane was a hatchback, equipped with modern projectors integrated into the wings with a bi-cylinder engine derived from the model used for the other cars in the brand. Destined to replace the 2CV, the Dyane left the market before it, with its commercialisation being terminated in 1983.



CITROËN DYANE 6, JADE GRÜN/JADE GREEN, 1967



42 118 4010 – S1800302



3 663506 000287





PEUGEOT 203 PICK UP, 1952 /
42 143 6450 – S4303400



3 663506 005398

Das sich im Wiederaufbau befindliche Nachkriegs-Frankreich musste wieder motorisiert werden. Vor allem Handwerker und Händler benötigten einen zuverlässigen Kleintransporter - das hatte Peugeot richtig erkannt. So entwickelte die Marke aus Sochaux den Peugeot 203 gleich in mehreren Aufbauvarianten. Vom Kastenwagen zum Pritschenwagen bis hin zum Krankenwagen. Der Peugeot 203, von dem insgesamt 157.000 Exemplare hergestellt wurden, war vor allem aufgrund seiner Robustheit und seiner Zuverlässigkeit bekannt und äußerst beliebt.



CITROËN BX 16 TRS, 1982 /
42 143 6460 – S4303500



3 663506 005411

Als der BX auf den Markt kam, war er der erste neuentwickelte Citroën, seitdem Peugeot die Marke übernommen hatte. Vor dem Erscheinen des Peugeot 205 hatte der Citroën BX die schwere Aufgabe, den französischen Konzern zu retten. Mit seiner hydropneumatischen Federung, dem typischen Einspeichenlenkrad, seinen gestreckten Linien und zahlreichen anderen Innovationen, war der BX ein typischer Citroën. Mit 2,3 Mio. produzierter Fahrzeuge war der Citroën BX während seiner Produktionszeit 1982 und 1994 ein großer Erfolg für Citroën.



PEUGEOT 205 GTI 1.6L, 1986 /
42 143 6470 – S4303600



3 663506 005435

Er ist eines der wichtigsten Fahrzeuge der Peugeot Geschichte, der Peugeot 205. Seinen Kultstatus verdankt er allerdings zum größten Teil seiner GTI Version, die am 01. März 1984 auf den Markt kam. Der Golf GTI gab die Richtung vor, die vom 205 GTI perfekt fortgesetzt wurde. Sein Fahrgestell vermittelte eine vorzügliche Straßenlage und trug entscheidend zu seiner Beliebtheit bei. Heute ist der 205 GTI zum beliebten Klassiker geworden und erfreut sich einer immer größer werdenden Fangemeinde.



RENAULT R12 GORDINI, 1970 /
42 143 6440 – S4303300



3 663506 005374

Als Nachfolger des legendären Renault 8 Gordini konzipiert, hatte der Renault 12 anfänglich noch Probleme in die großen Fußstapfen seines erfolgreichen Vorgängers zu treten. Trotzdem war der R 12 Gordini der erste echte Sportwagen mit Frontmotor und Antrieb auf die Vorderachse. Die für Gordini Fahrzeuge typischen Streifen wurden vom Vorgänger übernommen. Um Gewicht zu sparen, verzichtete man auf Stoßstangen und Komfortelemente im Innenraum. Der 1,6-Liter-Motor war mit speziellen Brennräumen und zwei Doppelvergasern ausgestattet. Das charakteristische Motorengeräusch war dem der legendären A110 ebenbürtig.



FORD GT40, 1966 /
42 143 6430 – S4303200



3 663506 005350

Anfang der 60er Jahre strebte Ford mit allen Mitteln danach, die ehrwürdige Marke Ferrari zu übernehmen. Nach langen Verhandlungen lehnte Enzo Ferrari den Deal jedoch ab. Daraufhin wollte Henry Ford II eine Revanche auf der Rennstrecke nehmen. Ferrari sollte nun beim berühmten 24-Stunden-Rennen von Le Mans geschlagen werden. Nach anfänglichen Rückschlägen schrieb Ford mit dem GT40 in den Jahren 1966 bis 1969 mit vier Siegen in LeMans Motorsportgeschichte. Noch heute gelten die Duelle zwischen Ford, Ferrari und Porsche in den Augen des Publikums als eines der Höhepunkte der Motorsportgeschichte.



FORD ESCORT RS COSWORTH, 1992 /
42 143 6480 – S4303700



3 663506 005459

Der Ford Escort RS Cosworth ist die Sportausführung der Escort, der Anfang der 90er Jahre vorgestellt wurde. Er ist der Nachfolger einer langen Linie kompakter, sportlicher Ford-Modelle. Mit Allradantrieb und einem 2,0-Liter-Turbomotor mit 220 PS erinnert er an den Sierra Cosworth. Um der Zulassung zur Gruppe A zu genügen, wurden von dieser Ausführung 2.500 Fahrzeuge hergestellt. Eine zweite Serie kam 1994 auf den Markt und steigerte die Gesamtanzahl auf 7.145 Einheiten, sodass dieser Escort zu einem begehrten und seltenen Liebhaberfahrzeug wurde.





• Collection 1:43 •



MERCEDES 190 E (W201), ASTRAL SILBER/SILVER, 1984 / 42 143 6380 – S4302700



3 663506 005251



RENAULT FUEGO GTX, SAPHIR BLAU/SAPPHIRE BLUE, 1982 / 42 143 6390 – S4302800



3 663506 005275



JAGUAR D, 1952 / 42 143 6410 – S4303000



3 663506 005312



FIAT PANDA, ROSSO CORSA, 1990 / 42 143 6420 – S4303100



3 663506 005336



BUGATTI T35B, BUGATTI BLAU/BLUE, 1928 / 42 143 6370 – S4302600



3 663506 005237



SIMCA RALLY 2, MAYA GELB/YELLOW, 1974 / 42 143 6400 – S4302900



3 663506 005299



RENAULT R8 GIARDINI 1300, 1969 / 42 143 6010 – S4300100



3 663506 000065



CITROËN 2CV6 SPECIAL, 1978 / 42 143 6320 – S4302000



3 663506 001369



RENAULT 5TL, BLAU/BLUE, 1972 / 42 143 6310 – S4301900



3 663506 001352



PEUGEOT 504 BERLINE, 1969 / 42 143 6330 – S4302100



3 663506 001376



MERCEDES-BENZ 350 SL, 1971 / 42 143 6340 – S4302200



3 663506 001383



BUGATTI ATLANTIC 57 SC, 1937 / 42 143 6360 – S4302500



3 663506 002656



OPEL GT, 1968 / 42 143 6350 – S4302300



3 663506 001390



LOTUS EXIGE S2, 2004 / 42 143 6130 – S4400700



3 663506 000560



CHEVROLET CORVETTE STINGRAY, 1963 / 42 143 6140 – S4400800



3 663506 000577



BMW X6M, 2008 / 42 143 6160 – S4401000



3 663506 000591



MERCEDES-BENZ SLS AMG, 2010 / 42 143 6170 – S4401100



3 663506 000607



LAMBORGHINI COUNTACH LP500S, 1985 / 42 143 6220 – S4400400



3 663506 000157



NISSAN GT-R, 2007 / 42 143 6180 – S4401200



3 663506 000614



CADILLAC ESCALADE, 2003 / 42 143 6190 – S4400100



3 663506 000126



GUMPERT APOLLO, 2010 / 42 143 6200 – S4400200



3 663506 000133



LOTUS SEVEN, 1967 / 42 143 6230 – S4400500



3 663506 000164



FORD GT, 2008 / 42 143 6210 – S4400300



3 663506 000140



Mc LAREN MP4-12C, 2012 / 42 143 6240 – S4400600



3 663506 000171



• Collection 1:72 •



3 663506 005473

NEW

BELL UH-1B, 117TH AVIATION COMPANY, VIETNAM, 1964 / 42 172 1210 – S7200010

Der Bell UH-1 Iroquois, auch „Huey“ genannt, ist ein amerikanischer Hubschrauber, von dem seit 1956 mehr als 16.000 Exemplare für die zivile und militärische Luftfahrt hergestellt und in mehr als 70 Länder exportiert wurden. Das hier vorgestellte Modell ist ein Bell UH-1 B in den Farben der 117th Assault Helicopter Company der WARLORDS, der während des Vietnamkriegs zum Einsatz kam.



The Iroquois Bell UH-1, called «Huey», is an American helicopter, of which more than 16,000 civilian and military specimens have been produced and exported to more than 70 countries since 1956. The model shown here is a Bell UH-1B wearing the colors of the 117th Assault Helicopter Company of the WARLORDS unit during the Vietnam War.

NEW

LAVOCHKIN LA-7, 9TH GIAP, GERMANY, 1945 /

42 172 1220 – S7200008



3 663506 005008



Die Lavochkin LA-7 galt zum Ende des Zweiten Weltkriegs als eines der besten Jagdflugzeuge mit Kolbenmotor und konnte eine Höchstgeschwindigkeit von 680 km/h erreichen. Dieses Modell entspricht dem Flugzeug des sowjetischen Fliegerassess Sultan Amet-Khan. Mit diesem Flugzeug erzielte er mehr als 30 Siege und wurde somit zum Helden im Kampf um Berlin im Jahre 1945.



The Lavochkin La-7 was considered as one of the best piston-fighters in the world at the end of the Second World War, it could reach the maximum speed of 423 m/h. This model is a Soviet Ace: Sulttan Amet-Khan, he won more than 30 solo victories and distinguished himself during the Berlin Battle in 1945



DORNIER, PFEIL DO 335A-1, GERMANY, 1945 / 42 172 1160 – S7200006



BRISTOL, BEAUFIGHTER MKVI, CORSICA, 1944 / 42 172 1150 – S7200005



DE HAVILLAND MOSQUITO MK.VI, INDIA, 1945 / 42 172 1080 – S7200003



GRUMANN F4F WILDCAT OPERATION TORCH, NORTH AFRICA, 1942 / 42 172 1090 – S7200004



NAKAJIMA A6 M2, JAPAN, 1941 / 42 172 1020 – S7200002





LANDWASSERSCHLEPPER 1, RUSSIA, 1943 /
42 172 1070 – S7200504



TOS-1 BURATINO NBC, RUSSIA UNIT, RUSSIA, 2015 /
42 172 1040 – S7200501



M26 PERSHING, KOREA, 1951 / 42 172 1060 – S7200503



GDLS LAV-25 2ND LIGHT ARMORED RECONNAISSANCE BATTALION, USA, 2005 /
42 172 1120 – S7200506



FLAKPANZER IV «WIRBELWIND», BELGIUM, 1945 / 42 172 1130 – S7200507





FLAKPANZER, 341 COELIAN, GERMANY, 1945 / 42 172 1180 – S7200510



M12, GMC 155 MM, FRANCE, 1944 / 42 172 1170 – S7200509



AMX, 13-75, FRANCE, 1967 / 42 172 1200 – S7200513



KRUPP PROTZE, L2H143 + PAK 35/36, FRANCE, 1944 / 42 172 1190 – S7200512



GIAT LECLERC T5, „LE GLORIEUX“, OPERATION TRIDENT, KOSOVO, 1999 / 42 172 1110 – S7200505





PANHARD EBR-75 / ANGOLA, 1970 42 172 1050 – S7200502



CROMWELL MK4, 7TH ARMoured DIVISION «THE DESERT RATS»,
NETHERLANDS, 1944 / 42 172 1140 – S7200508



FAMO + AH16 + AIR PLANE, GERMANY, 1945 / 42 172 1030 – S7200201



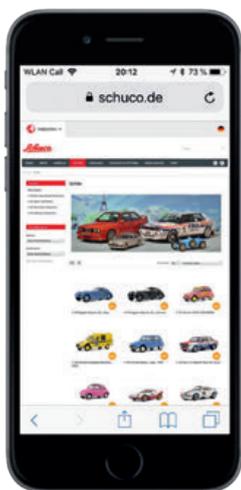
FAMO + FLAK 36/37 88 MM, GERMANY, 1945 / 42 172 1100 – S7200202



Schuco

SOLIDO 

Besuchen Sie uns auf unserer Homepage
Visit us on our homepage



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



FORTSETZUNG FOLGT...
TO BE CONTINUED...

43 651 0101



3 467451 601014