

Schuco

COLLECTION 2020



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 im Trend 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.

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.

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.

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).



Inhalt · Contents

CLASSIC	4
PICCOLO	14
MY1STSCHUCO	21
EDITION 1:43	26
PRO.R43	45
EDITION 1:32	62
PRO.R32	86
EDITION 1:18	99
PRO.R18	121
EDITION 1:12	137
EDITION 1:10	142
EDITION 1:64	151
EDITION 1:87	159
MILITARY 1:87	166
MILITARY PRO.R35	174
AVIATION 1:250	176
AVIATION 1:72	177
VERPACKUNGEN/PACKAGING	181
SERVICE	182
VERTRIEBSPARTNER/DISTRIBUTORS	183



2001



2004



2018



2019



2020

↔ Länge/length

📦 Gewicht/weight

* Vorserienmodell/pre-production sample

** Originalfoto/original photo

CLASSIC



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.



CLASSIC

Die technische Meisterleistung dieses wahren Klassikers: Er fährt flott an Tischkanten und andere Abgründe heran, dreht knapp, aber noch rechtzeitig ab und fährt in die entgegengesetzte Richtung weiter. Und das so lange, bis der nächste Abgrund droht. Diese Funktion macht das Wendeauto 1010 zu einem der bekanntesten und beliebtesten Schuco-Klassiker. Deshalb ist dieses Modell auch weiterhin ein fester Bestandteil des Modellprogramms. Mit allen Funktionen versehen, die es legendär machten, überzeugt auch diese neueste Variante des Schuco Wendeautos und erfüllt den Anspruch an ein technisch faszinierendes Blechspielzeug.

The technical wonders of this true classic car: It races up to the edges of tables and other precipices and does a quick, yet timely, turn before continuing in the opposite direction. This function ensures the Turning Car (Wendeauto) 1010 is one of the best-known, most spectacular and thus most popular classic Schuco tin toys ever made. Manufactured in limited quantities in the 1950s as a showpiece for Schuco specialist retailers, the Schuco sectional models are now much sought-after rarities. The bright red sectional model of the Turning Car (Wendeauto) 1010 is a must-have for every collector and technology buff.



LIMITED EDITION 1000

Wendeauto 1010, rot-beige/red beige

45 011 2300 | ↔ 145mm 📦 125g



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.



LIMITED EDITION 500

Fex 1111, orange-braun/orange brown

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 legendende 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“.



LIMITED EDITION 1500

LIMITED EDITION 1500

Scooter-Charly, rot/red

45 009 8500 | ↔ 130mm 160g

Scooter-Charly, blau/blue

45 009 8600 | ↔ 130mm 160g



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.



LIMITED EDITION 500

Studio I #8, signalblau/blue

45 011 1800 | ↔ 145mm 160g

CLASSIC

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-Monteur!

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 dismantled Studio Mercedes Silver Arrow with a black tool set and jack.



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-assembled 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.



LIMITED EDITION 1000

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

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.



LIMITED EDITION 1000

Studio III #8, British racing green

45 060 2500 | ←→ 212mm 📦 274g

CLASSIC

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.



LIMITED EDITION 500

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

45 010 8500 | ↔ 160mm 📦 250g



Als Montagekasten erhält der blau-oranger 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

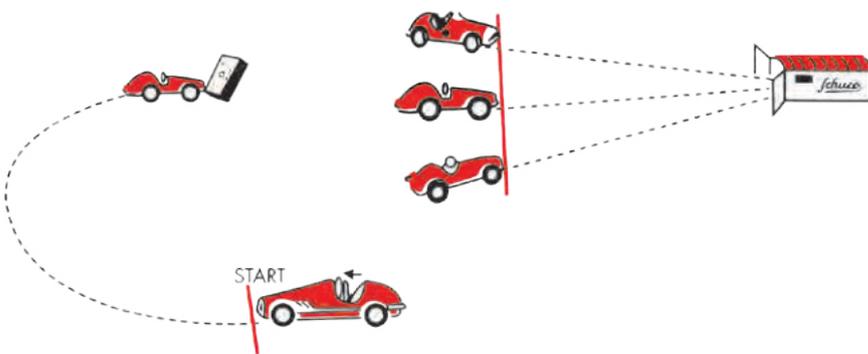
Grand Prix Racer #6 Montagekasten/construction kit, blau-orange/blue orange

45 010 9200 | ↔ 160mm 📦 250g

Erstmals 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 beigelegt. 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



MicroRacer Schuco
1:45 scale

Schnelle Autos mit neuer Spielmöglichkeit!
Die Schuco Micro Racer können mit der Micro-Fineneinstellung auf eine bestimmte Fahrtrichtung eingestellt werden, wobei die eingestellte Richtung durch Probefahrt-Fahrten kontrolliert werden kann. Stimmt die Fahrtrichtung, kann das Federwerk zugeschaltet werden und die Fahrt beginnt mit eigenem Antrieb.

Es ergeben sich folgende Spielmöglichkeiten:

- Bei angezogener Bremse ist der Freilauf eingeschaltet und das Auto kann geschoben werden, auch wenn das Werk bereits aufgezogen ist. Zum Werkholzug die Bremse anziehen.
- Bremse lösen und Start des Autos mit Motorantrieb aus dem Stand.
- Wird beim Micro Racer die Bremse gelöst, während er angeschoben wird, erzielt das Auto eine erhöhte Geschwindigkeit.

Der Gummistößdämpfer an der vorderen Stoßstange verhindert ein Beschädigen der Möbel bei Anstoß.

Geschicklichkeitsspiele mit Schuco Micro Racer durch Werkholzug oder Anstoß:

Rein in die Garage oder rein ins Tor!
Auf Kreisläufen starten von einem bestimmten Platz aus mehrere Fahrzeuge über Micro-Racer in Richtung Garage oder Tor. Sieger ist, dessen Fahrzeug als erstes ins Ziel einfährt.

Rein ins Ziel!
Der Micro Racer soll einen aufgestellten Gegenstand oder ein vorher bestimmtes Ziel (z.B. Tor) in gerader Anfuhr oder in Bogenfuhr ansteuern oder umfahren. Sieger ist, dessen Fahrzeug am schnellsten das Ziel erreicht oder den jeweiligen Gegenstand umfährt.



LIMITED EDITION 1000

CLASSIC

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.

LIMITED EDITION 500

Micro Racer Opel GT, hellorange/light orange

45 017 6300 | ↔ 125mm 📦 155g



LIMITED EDITION 500

Micro Racer Opel GT, blaumetallic/blue metallic

45 017 6200 | ↔ 125mm 📦 155g



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

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



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 Jaguar E-Type, blau/blue

LIMITED EDITION 1000

45 019 5500 | ↔ 120mm 📦 125g



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

LIMITED EDITION 750

45 019 7400 | ↔ 122mm 📦 200g



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

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.

LIMITED EDITION 500

45 019 6800 | ↔ 122mm 📦 200g



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

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.

LIMITED EDITION 500

45 019 6900 | ↔ 122mm 📦 200g

piccola



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 Laufefi-genschaft 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 excel-lent running qualities and their heavy zinc die-casting design.





Einmal selbst ein Rennen auf dem legendären Kurs des Nürburgrings fahren, welcher Automobil und Motorsportfan träumt davon nicht? Mit dem Großen Piccolo-Nürburgring-Rennen wird dieser Traum Wirklichkeit. Legendäre Streckenabschnitte wie „Hatztenbach“, „Fuchsröhre“, „Kesselchen“ oder das „Karussell“ sind nur einige der Streckenabschnitte des „Rings“, die all dein fahrerisches Können und auch das notwendige Quäntchen Glück verlangen um als erster die schwarzweiß karierte Zielflagge zu sehen.

A race on the legendary Nürburgring track – a dream for any car or motor sports fan. This Piccolo Nürburgring racing set allows you to make this dream come true. Legendary track sections such as “Hatztenbach”, “Fuchsröhre”, “Kesselchen” and the “Karussell” will require all of your driving skills as well as a stroke of good luck if you want to be the first to see the black and white finishing flag!



LIMITED EDITION 1000

„Das große Piccolo-Nürburgring-Rennen“ Brettspiel/board game
mit/with 4 Piccolo Rennwagen/racing cars

45 051 3700 **NEW**

Happy Birthday



LIMITED EDITION 1000

Jaguar E-Type „Happy Birthday 2020“

45 016 8200 **NEW**



LIMITED EDITION 500

Mini „Mr. B.“

45 013 3700



LIMITED EDITION 500

Citroën 2CV 007

45 015 1700 **NEW**



LIMITED EDITION 1000

Porsche 911 „Skiurlaub“

45 055 0500



LIMITED EDITION 500

VW Scirocco „Scirocco“

45 051 0800



LIMITED EDITION 1000

VW Käfer „Reisezeit“

45 056 1700



LIMITED EDITION 500

VW Brezelkäfer/VW Beetle with split window

45 054 0400 **NEW**

30 JAHRE
märkte
münchen



LIMITED EDITION 500

VW T1 DoKa mit Anhänger/ with trailer und/and VW Käfer #53

45 055 7500 **NEW**



LIMITED EDITION 500

Land Rover mit Anhänger und /with trailer and DB5 „British Car Service“

45 050 2700



LIMITED EDITION 500

Set „Volkspolizei“ Barkas Bus und/and Trabant 601

45 053 4800 **NEW**

NOCH
... wie im Original



LIMITED EDITION 500

VW T1 Pritschenwagen/pick-up „Motorrad Service“ mit BMW Motorrad/with BMW motorcycles

45 056 3500 **NEW**

NOCH
... wie im Original



LIMITED EDITION 500

Opel Blitz Pritschenwagen/pick-up „Vespa Service“ mit/with 2 Vespa

45 058 6800 **NEW**

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.

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.



LIMITED EDITION 2222

„Der kleine Cabrio-Monteur“ VW Käfer Cabrio Piccolo Montagekasten/construction kit

45 055 7800 **NEW**



LIMITED EDITION 2222

„Der kleine Brezelkäfer-Monteur“ VW Brezelkäfer Piccolo Montagekasten/construction kit

45 055 9700



LIMITED EDITION 2222

„Der kleine Porsche No. 1 Monteur“ Porsche No.1 Piccolo Montagekasten / construction kit

45 055 9900



LIMITED EDITION 2222

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

45 055 9900



LIMITED EDITION 1000

„Porsche-Renndienst“ VW T1 Bus mit Hänger/with trailer und/and Porsche 356
Piccolo Montagekasten/construction kit

45 055 7900 **NEW**



LIMITED EDITION 2222

„Der kleine Unimog-Monteur“ Unimog 401 Piccolo Montagekasten/construction kit

45 055 9600



LIMITED EDITION 1000

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

45 056 0400

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.



LIMITED EDITION 500

Set Piccolo-Sammlerkatalog 1994-2018 mit/with Mustang

45 060 7400





MY1STSCHUCO

Schuco, in der Vergangenheit einer der weltweit führenden Spielzeughersteller hat sich mittlerweile zu einem der führenden Hersteller von hochwertigen Sammlermodellen entwickelt. Mit der neu geschaffenen Produktlinie „my 1st Schuco“ möchte Schuco nun auch wieder hochwertige und besondere Spielautos für die kleinsten Kunden anbieten. Dem im Vorjahr vorgestellten Studio Racer folgt nun der schnittige „my 1st Schuco“ Roadster. Geeignet für Kinder ab 12 Monaten wird auch „Roadster“ aus hochwertigsten Kunststoffen gefertigt, verfügt über eine absolut kindgerechte Form und besondere Flüsterräder mit tollen Rolleigenschaften. „Designed in Germany“ werden die „Roadster“ „Red – Carlo“, „Blue – Paul“, „Green – Gary“ und „White-Willi“ sowohl kleine als auch große Kinder zu begeistern wissen.

Previously known as one of the world's leading toy manufacturers, Schuco has now become a leading provider of premium collector models. "My 1st Schuco" is a new product range that offers premium, uniquely designed toy cars for our youngest customers. The "my 1st Schuco" Roadster follows on from the Studio Racer, which was released last year. Designed for children aged 12 months and above, the "Roadster" is made from the best quality plastic materials and features a child-friendly design and quiet wheels with excellent rolling capabilities. Designed in Germany, the „Red – Carlo“, „Blue – Paul“, „Green – Gary“ and „White-Willi“ Roadsters are guaranteed to impress children of all ages.





Blue - Paul



Roadster „Blue - Paul“ *

45 098 7700 | ↔ 160mm 📦 172g **NEW**



Green - Gary



Roadster „Green - Gary“ *

45 098 7500 | ↔ 160mm 📦 172g **NEW**



White - Willi



Roadster „White - Willi“ *

45 098 7400 | ↔ 160mm 📦 172g **NEW**



Red - Carlo



Roadster „Red - Carlo“ *

45 098 7600 | ↔ 160mm 📦 172g **NEW**



Silver - Max



Studio Racer „Silver - Max“

45 098 7000 | ↔ 160mm 📦 172g



Red - Enzo



Studio Racer „Red - Enzo“

45 098 7100 | ↔ 160mm 📦 172g



Blue - Pierre



Studio Racer „Blue - Pierre“

45 098 7200 | ↔ 160mm 📦 172g



Green - Lewis



Studio Racer „Green - Lewis“

45 098 7300 | ↔ 160mm 📦 172g

EDITION 1:43

P. 31

VW BREZEL-KÄFER/PRETZEL-
BEETLE „SCHLITTENPARTIE“



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.

PORSCHE 911 S COUPÉ

P. 30





Dem immer größer werdenden Drang nach Mobilität im Wirtschaftswunder-Deutschland der 50er-Jahre folgend, präsentierten die Bayerischen Motorenwerke 1955 das zweiseitige „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.



BMW Isetta „Picknick“, blau/blue

LIMITED EDITION 750

45 027 0000 **NEW**



BMW Isetta mit Anhänger und Gepäck/with trailer and luggage „Auto-Porter“, grün-beige/green beige

LIMITED EDITION 750

45 026 0400



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 design 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.

BMW 503 mit/with Hardtop, schwarz/black*

LIMITED EDITION 500

45 021 8500



LIMITED EDITION 500

LIMITED EDITION 500

BMW 507 mit/with Hardtop, graublau-schwarz/grey-blue black*

45 021 8500

BMW 507 mit/with Hardtop, rot-schwarz/red black*

45 021 8600

Vorgestellt auf der IAA 1955 in Frankfurt, zählt der BMW 507 Roadster mittlerweile zu den automobilen Ikonen schlechthin. Design 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.

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.

Er ist der deutsche Traumswagen 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.



LIMITED EDITION 750

Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer, beige*

45 026 0300



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 und Mercedes-Benz offerierte für seine betuchte Kundschaft im Zubehörprogramm sogar ein passendes Kofferset, einen Transportbehälter für das Golf-Besteck und einen Ski-Träger.

LIMITED EDITION 750

Mercedes-Benz 300 SL Roadster mit/with Hardtop, champagner-schwarz/black*

45 025 8800

Presented in 1957 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. Mercedes-Benz offered a range of accessories for its well-heeled customers, including a matching suitcase set, a container for golf equipment and a ski rack.



LIMITED EDITION 750

Mercedes-Benz 300 SL Roadster „Skiurlaub“, rot/red *

45 026 8900 **NEW**

LIMITED EDITION 750

Porsche 356 A Cabrio „Golf“, weinrot/red *

45 026 8800 **NEW**

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.



LIMITED EDITION 750

Porsche 356 A Cabriolet „Reisezeit“, meißelblau/blue 45 025 8400

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.



LIMITED EDITION 750

Porsche 356 A Coupé, Steingrau/grey 45 026 0200

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.



Porsche 911 S, sepiabraun/sepia brown

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.



LIMITED EDITION 1000

45 036 7600

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.



Porsche 356 A Coupé „Wasserski“, silber/silver

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.



LIMITED EDITION 750

45 026 9000 **NEW**

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.

In seiner „Urform“ wurde der 911er, entworfen vom ältesten Sohn Ferry Porsche, Ferdinand Alexander Porsche, genannt „Buzzi“, 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.



LIMITED EDITION 750

Porsche 911 S Coupé, blutorange/orange

45 027 0700 **NEW**

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.



LIMITED EDITION 500

Porsche Carrera 2.7 RS, schwarz/black

45 035 4900



VW Käfer Brezel-Käfer/pretzle beetle „Reisezeit“, blau/blue

45 027 0800

Was gab es in den 50er-Jahren schöneres als zusammen mit der Familie in den verdienten Urlaub in den Süden zu fahren? Um alle notwendigen Utensilien für einen gelungenen Urlaub unterzubringen, wurde jeder noch so kleine Stauraum im Wageninneren genutzt. Und fast keine Familie trat die Reise über den Brenner ohne Dachgepäckträger und das zugehörige Urlaubsgepäck an. Genauso, wie unser fein detaillierter Brezel-Käfer aus der Schuco Edition 1:43.

What was nicer in the 1950s than travelling south on a well-deserved holiday with the family? In order to accommodate all of the utensils that were needed for a successful holiday, every storage space in the interior of the vehicle was used, however small. And the majority of families took the trip over the Brenner Pass with a luggage rack and the associated holiday luggage. Just like our finely detailed Pretzel Beetle from the Schuco 1:43 edition.



LIMITED EDITION 750

VW Brezel-Käfer/pretzle-beetle „Schlittenpartie“, blau/blue

45 027 0900 **NEW**

Was gab es schöneres für viele Kinder, als am lange ersehnten Winterwochenende zusammen mit den Eltern und dem Familien-VW-Käfer aufs Land zu einer gemeinsamen Schlittenpartie zu fahren? So werden viele VW Käfer und Schuco-Freunde nostalgische Erinnerungen mit diesem VW Brezelkäfer samt fein detailliertem Dachgepäckträger und Schlittenbeladung verbinden.

For many children, nothing was more fun than going on a sledding trip to the countryside in a VW Beetle. This VW Beetle model features an intricately detailed roof rack and sledge and is sure to conjure up nostalgic memories among VW and Schuco fans.

Zusammen mit einem Auto-Porter stellte dieser VW Brezelkäfer in den frühen 50er-Jahren des letzten Jahrhunderts das fast perfekte Fahrzeuggespann für die sommerliche Urlaubsreise in den sonnigen Süden dar. Sowohl der Brezelkäfer als auch der kleine Anhänger verfügen über zahlreiche, liebevolle Details und stellen auch ein Stück Wirtschaftswunderzeit dar. Wie von Schuco Modellen gewohnt, sind eine Vielzahl Details exakt nachgebildet und mit höchster Präzision verarbeitet worden.

In the early 50s of the last century, together with a Auto-Porter, this VW split window Beetle represented the almost ideal combination for summer holiday journeys to the sunny south. Both the Beetle and the little trailer have numerous affectionate details and represent yet another side of the times of the economic miracle. Schuco presents the die-cast VW split window Beetle with Auto-Porter in 1:43 scale. As is expected of Schuco models, a number of key features have been reproduced exactly with the greatest attention to detail.



LIMITED EDITION 750

VW Brezel-Käfer mit Anhänger/pretzle beetle with trailer „Auto-Porter“, beige

45 026 9200 **NEW**



Ab Herbst 1992 wurde der VW Käfer 1600i der hiesigen Käferfängemeinde 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 500

VW Käfer/beetle 1600i Última Edición, snap-orange *

45 026 9400 **NEW**

Zusammen mit einem Westfalia-Anhänger vom Typ „Wolfsburg“ stellte dieser VW Käfer Ovale in den frühen 50er-Jahren des letzten Jahrhunderts das fast perfekte Fahrzeugespann für die sommerliche Urlaubsreise in den sonnigen Süden dar. Sowohl der Käfer Ovale 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.



LIMITED EDITION 750

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

45 026 9900



LIMITED EDITION 500

Sie sind die beiden Ur-Väter des Erfolges der Marke Volkswagen – der VW Käfer, intern VW Typ 1 und der VW Bus, intern VW Typ 2 genannt. In einer hochwertigen Klarsicht-Sammlervitrine erscheinen diese beiden wahren Automobil-Ikonen in einem weltweit auf 500 Exemplare limitierten Schuco-Sammler-Set. Beide Modelle überzeugen durch eine Vielzahl liebevoller Details und sind in der Vitrine staubdicht geschützt.

The VW Beetle (known internally as VW Type 1) and VW Bus (known internally as VW Type 2) were the forefathers to Volkswagen's success. Just 500 copies were made of this limited edition Schuco collector's set, which shows these two iconic vehicles in a premium transparent collector's case. Both models feature a range of intricate details and are protected against dust

2er-Set VW Ovali-Käfer und/van VW T1 Samba

45 026 9300 **NEW**

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 Kleintransporter. 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/van Goggo Kleintransporter/box van

45 034 7500



Autoanhänger/car trailer 2-Achs (ohne PKW-Modell/without car model)

45 037 6500 **NEW**

LIMITED EDITION 500

Porsche Cayman GT4, schwarz/black

45 075 8900

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.

Eine tolle Ergänzung zu jeder Modellfahrzeugsammlung im Maßstab 1:43! Das Schuco-Roller-3er-Set bestehend aus einer Kreidler Florett und den 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 Kreidler Florett and the 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.



LIMITED EDITION 1000

3er-Set Schwalbe, PX, Kreidler Florett

45 038 0100 **NEW**

EDITION 1:43 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

METAL
+ PLASTIC PARTS

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-Werk in Karl-Marx-Stadt, dem heutigen Chemnitz hergestellt. Als Kastenwagen erscheint er nun im Maßstab 1:43 als Fahrzeug des „Schwalbe-Kundendienstes“ mit einer Schwalbe KR51 als flottes Ladegut und dem dazugehörigen Monteur des VEB Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk „Ernst Thälmann“.

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 a box van, it now appears to a scale of 1:43 as a „Schwalbe Customer Service“ vehicle with a Schwalbe KR51 as its dashing load. The 1:43 model of this flatbed truck is a replica of a customer service vehicle for the ‘Schwalbe’ moped, which was manufactured by the East German company Simson. It comes with a Schwalbe KR51 moped and a Simson technician.



LIMITED EDITION 750

Barkas B 1000 „Simson Kundendienst“ mit Schwalbe und Figur/with Schwalbe and figure

45 036 4700 **NEW**



NOCH
... wie im Original



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-Werk in Karl-Marx-Stadt, dem heutigen Chemnitz hergestellt. Unter anderem kam der „Barkas“ mit Kofferaufbau beim Ministerium für Staatssicherheit, kurz STASI, auch als Gefangenentransporter zum Einsatz und erscheint nun im Maßstab 1:43 als fein detailliertes Sammlermodell zusammen mit einer passenden Figur.

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 a box van it now appears to a scale of 1:43 with figure. The “Barkas” box van was used by the Ministry for State Security (also known as the Stasi) to transport prisoners. It is now available as an intricately detailed 1:43 collector’s model with a matching figure.

LIMITED EDITION 500

Barkas B 1000 Kofferverwan/box van with figure „Stasi“ mit Figur/with figure **

45 036 5600 **NEW**





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 500

Mercedes-Benz L319 Werbewagen/promotion car „NSU-Max“ mit/with NSU-Max

45 029 1800



Heute ist es die beliebteste Sektmarke Deutschlands – der Rotkäppchen Sekt. Bereits seit dem Jahre 1894 produziert zählt „Rotkäppchen-Sekt“ mittlerweile zu den populärsten Marken Deutschlands. Bereits in den 30er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts verfügte die Sektellerei Kloss & Foerster über einen umfangreichen Fuhrpark an Lieferfahrzeugen. Einem zeitgenössischen Fahrzeug dieser Zeit entspricht auch der Phänomen Granit 25 aus der Schuco Edition 1:43. Dieser 1,5 Tonne verfügte über die Phänomen typische Luftkühlung und wurde in großen Stückzahlen auch bei der Deutschen Reichspost eingesetzt. Das Modell verfügt über viele liebevolle Details und erscheint in einer limitierten Auflage von 500 Stück.

Rotkäppchen Sekt is Germany's most popular brand of Sekt (sparkling wine). Founded in 1894, it has become one of Germany's most well-known brands. In the 1930s the Sekt producer manufactory Kloss & Foerster owned an extensive fleet of delivery vehicles. One typical vehicle from this era was the Phänomen Granit 25, which is now available as part of the Schuco 1:43 range. This 1.5 tonne vehicle featured the typical Phänomen air-cooled engine and was used extensively by the Reichspost. The model has numerous elaborate details and is available in a limited edition of 500 copies.

LIMITED EDITION 500

Phänomen Granit „Rotkäppchen-Sekt“

45 030 0500 **NEW**

Nachdem Opel bereits in den 30er-Jahren des letzten Jahrhunderts große Verkaufserfolge mit seinem 1,5-Tonner Blitz-Lastkraftwagen feiern konnte, löste der 1,75 Tonne Opel Blitz im Jahre 1952 die Vorkriegskonstruktion ab. Mit seiner, dem amerikanischen Designtrend im Automobilbau folgenden Formgebung galt der Opel Blitz als wahrer Trendsetter in der Entwicklungsgeschichte deutscher Nachkriegs-LKW's. Sein 2,5-Liter-Sechszylinder leistete immerhin 58 PS und verhalf dem Blitz zu einer Höchstgeschwindigkeit von knapp 100 Stundenkilometern. Aufgrund seiner ausgereiften und äußerst zuverlässigen Konstruktion wurde der Blitz 1,75t unter anderem bei der Deutschen Bundespost, vielen Behörden, in der Privatwirtschaft aber auch in der Porsche Rennabteilung eingesetzt. Zwischen 1952 und 1960 wurden knapp 90.000 Fahrzeuge dieser Baureihe verkauft.

Following the huge success of the 1.5 tonne Opel Blitz truck in the 1930s, in 1952 Opel launched a 1.75 tonne model to replace its pre-war predecessor. With its American-inspired design, the Opel Blitz was a true trendsetter in the history of German post-war trucks. Its 2.5 litre, 6-cylinder 58 hp engine helped the Blitz to reach a maximum speed of almost 100 kilometres per hour. Thanks to its sophisticated and extremely reliable design, the Blitz 1.75 T was used by the Deutsche Bundespost (German Federal Post Office), government authorities and the private sector, as well as the Porsche racing service. Almost 90,000 vehicles of this series were sold between 1952 and 1960.



LIMITED EDITION 750

Set Opel Blitz „Porsche“ mit/with Porsche 356 Coupé

45 030 9200 **NEW**



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 500

Mercedes-Benz L1000 „Schreyer & Co“ *

45 029 2600 **NEW**



LIMITED EDITION 750

Mercedes-Benz Lo 2750 „Rennabteilung-Spezialwerkstätte“

45 031 0600

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 Werkstattwagen 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.



LIMITED EDITION 750

Mercedes-Benz Lo 2750 „Rennabteilung-Transportwagen“

45 031 0500

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.

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 1000

VW T1b Samba, rot-beige/red beige

45 037 4300



VW T1b Kastenwagen/box van „GAMA“

45 035 8700

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 500

VW T2a Pritschenwagen/pick-up „Vintage Scooter Service“ mit/with PX

45 033 3000 **NEW**

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-Doppelgelenkchse 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.

EDITION 1:43 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles



Nachdem man bei Volkswagen bereits im Jahre 1975 damit begonnen hatte ein Nachfolgemodell für die extrem erfolgreiche VW T2-Transporter-Baureihe zu entwickeln, präsentierte Volkswagen im Mai 1979 als Nachfolger die VW T3-Baureihe. Ursprünglich stand im Lastenheft für den T3 bereits ein Frontmotor mit Frontantrieb. Aufgrund der seinerzeit angespannten finanziellen Lage des VW-Konzerns wurde im Laufe der Entwicklung deshalb die notwendig gewordene Entwicklung einer komplett neuen Motorengeneration allerdings verworfen und der T3 erhielt wie seine beiden Vorgänger einen luftgekühlten Heckmotor.

Volkswagen's efforts to develop a successor to the extremely successful VW T2 Transporter series began in 1975, culminating in the launch of the VW T3 series in May 1979. Originally, the T3 specifications included a front engine with a front-wheel drive. However, due to the tight financial circumstances of the VW Group, the development of an all-new engine generation was abandoned and the T3 was equipped with an air-cooled rear engine like both of its predecessors.



LIMITED EDITION 750

VW T3a Westfalia „Joker“ mit Faltdach/with folding roof

45 036 3100 **NEW**



LIMITED EDITION 500

VW T3a Kastenwagen/box van „Märklin“

45 036 3200 **NEW**



LIMITED EDITION 500

Set „VW T3“ VW T3 Bus, Pritsche/pick-up und/and Kastenwagen/box van

45 036 8600

Anlässlich des Jubiläums „40 Jahre VW T3“ legt Schuco in seiner Edition 1:43 ein auf weltweit lediglich 500 Exemplare limitiertes Set auf. Der VW T3 Bus, der Pritschenwagen mit Plane und der Kastenwagen werden zusammen in einer in einer hochwertigen Vitrine geliefert.

To mark „40 Years of VW T3“, Schuco presents a set in its Edition 1:43 limited to just 500 copies worldwide. The VW T3 bus, the pick-up with tarpaulin and the box van are dispatched together in a high-quality display case.

Für Insider besitzen diese drei VW-Transporterbaureihen schon längst absoluten Kultstatus. Es ist die Rede von den Baureihen VW T1, T2 und T3 – die allesamt von luftgekühlten 4-Zylinder-Boxermotoren angetrieben wurden. „Die luftgekühlten“ erscheinen nun in einem auf lediglich 500 Exemplare limitierten Sonderpaket, verpackt in einer staubdichten und hochwertigen Klarsichtvitrine. Eine tolle Bereicherung jeder VW-Transporter-Sammlung.

For VW fans, these three Transporter series have enjoyed cult status for many years. The VW T1, T2 and T3 all featured an air-cooled 4-cylinder boxer engine. Just 500 copies were made of this limited edition "Air Cooled" set, which showcases the three models in a premium dustproof transparent case. A must-have addition to any VW Transporter collection!



LIMITED EDITION 500

3er-Set „Die luftgekühlten“ VW T1b, VW T2a, VW T3a, blau-creme/blue creme

45 037 4400 **NEW**

Benannt nach dem höchsten Gebirge der ehemaligen Tschechoslowakei, der hohen Tatra, werden in Kopřivnice seit 1920 Fahrzeuge unter dem Markennamen „TATRA“ hergestellt. Seit jeher einer der technisch kreativsten Hersteller von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen 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.

Named after the highest mountain range of former Czechoslovakia, the High Tatra, cars have been produced in Kopřivnice 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.



LIMITED EDITION 750

TATRA T138 Muldenkipper, türkis blau/turquoise blue

45 037 5500



LIMITED EDITION 1000

Tatra T148 Pritschenwagen Militär/pick up military CSSR *

45 037 5800 **NEW**



Erstmals 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.



LIMITED EDITION 750



LIMITED EDITION 750

Deutz D40 L

45 033 5600

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.



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).



LIMITED EDITION 750

Fendt F20G Dieselross mit Mähbalken/with cuttor bar

45 026 2900



Mc Cormick D 326

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.



LIMITED EDITION 750

45 031 4700

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.

EDITION 1:43 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles



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

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

EDITION 1:43 | Einsatzfahrzeuge · Emergency vehicles



VW Käfer Ovale „Feuerwehr“

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.

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 fire-fighting version as part of the Schuco collection.



LIMITED EDITION 750

45 025 9900



LIMITED EDITION 750

VW T1b Bus „Feuerwehr“

45 036 8800



LIMITED EDITION 500

Tatra T148 „Feuerwehr“ CSSR

45 037 5400 **NEW**

Erstmals 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 Dreiachsler 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.



LIMITED EDITION 1000

Tatra T148 „Wasserwerfer“ *

45 037 6000 **NEW**

Erstmals 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 Dreiachsler 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.

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.



PRO.R43

TRIUMPH TR 250
P. 50





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



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.



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.



BMW M8 Coupé, rot/red

LIMITED EDITION 500

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.



Citroën SM „Shooting Brake“, gold metallic

LIMITED EDITION 500

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 Citroën 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

Porsche 356 SC Coupé, rubinrot-schwarz/red black

45 087 9400 **NEW**



LIMITED EDITION 500

Porsche 356 SC Coupé, schiefergrau-rot/grey red

45 087 9500 **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.“ Mit diesem berühmten Ausspruch von Ferry Porsche begann eine der beeindruckendsten Erfolgsgeschichten der Automobilgeschichte. Angefangen mit dem Porsche No.1 aus dem Jahr 1948 bis hin zu seiner höchsten Entwicklungsstufe, dem Porsche 356 SC, wurden von 1948 bis zu seiner Produktionseinstellung im Jahre 1965 mehr als 76.000 Exemplare dieses ersten Porsche Seriensportwagens hergestellt. Der 356 SC schöpfte aus seinem 1,6 Liter großen, luftgekühlten 4-Zylinder-Boxer-Motor eine Leistung von 95 PS und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 185 Stundenkilometern.

“In the beginning, I looked around but couldn't see the car I'd been dreaming of. So I decided to build it myself.” With this famous remark by Ferry Porsche, one of the most impressive success stories in automotive history began. Starting with the Porsche No.1 from 1948 up to its highest stage of development, the Porsche 356 SC, more than 76,000 units of this first Porsche series sports car were produced from 1948 onwards, until it ceased production in 1965. The 356 SC produced an output of 95 hp from its 1.6 litre, air-cooled 4-cylinder Boxer engine and reached a top speed of 185 kilometres per hour.



LIMITED EDITION 500

Porsche 356 Gmünd Cabriolet, dunkelrot/dark red

45 087 9600

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 carburetors, 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.



LIMITED EDITION 500

Porsche 356 Gmünd Cabriolet, geschlossen/closed, beige

45 087 9700



LIMITED EDITION 500

Porsche 356 Gmünd Coupé, schwarz/black

45 087 9900



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



LIMITED EDITION 500

Porsche 911 Coupé, indischrot/guards red

45 089 1200

In seiner „Urforn“ 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 begeistertsten 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 = 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.

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.



LIMITED EDITION 750

Porsche 911 „Röhr l x 911“ *

45 091 2000 **NEW**

Für viele Motorsportfans weltweit ist er der beste Autofahrer aller Zeiten - Walter Röhr l. 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 Röhr l persönlich mit 911 Unterschriften versehen. Diesem legendären Porsche 911 „Röhr l x 911“ widmet Schuco ein auf 750 Stück limitiertes Miniaturmodell im Maßstab 1:43 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 Modellwerkstoff ist es möglich, sehr seltene und exotische Vorbildfahrzeuge in perfekter Qualität auch in geringen und exklusiven Auflagen zu fertigen.

For many motor sport fans worldwide, he is the best car driver of all time - Walter Röhr l. 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 Röhr l and, as a strictly limited edition from Schuco, will certainly soon be a gem in any Porsche model collection. Schuco is going to produce in a limited edition of 750 pieces a miniature model of this legendary Porsche 911 „Röhr l x 911“ to a scale of 1:18 in the PRO.R line. This line, consisting of resin as the material, stands for exceptional and highly filigrane small series models. By means of this highgrade model material, it is possible to produce very rare and exotic exemplary vehicles in perfect quality and also in low and exclusive production runs.



LIMITED EDITION 500

Porsche 911 Targa „Rijkspolitie“

45 089 1400



LIMITED EDITION 500

Porsche 911 Coupé, vipergrün/viper green

45 089 1900

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 Porschés 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.

PRO.R43 | Historische PKW · Historic cars



Der Triumph TR 5 war ab Sommer 1967 der Nachfolger des Triumph TR 4A. Der von Michelotti in Italien entworfene Roadster unterschied sich äußerlich von seinem Vorgänger nur durch zusätzliche, seitliche Chromleisten und einige andere, kleiner Details. Um auf dem extrem wichtigen US-Markt den damaligen Abgasnormen zu entsprechen wurde der TR5 in den USA anstatt mit Benzineinspritzung mit 2 Stromberg-Vergasern unter der Modellbezeichnung TR 250 angeboten. Auffälligstes optisches Merkmal des TR 250 war eindeutig der quer verlaufende Rallye-Streifen auf der Motorhaube der ihn bis heute unter den Triumph-Roadstern unverwechselbar macht.

As of the summer of 1967, the Triumph TR 5 became the successor to the Triumph TR 4A. The roadster, designed by Michelotti in Italy, differed from its predecessor externally only through the additional chrome trim on its sides and a few other small details. In order to meet the exhaust emission standards of the extremely important US market at that time, the TR5 was offered in the US with two Stromberg carburetors instead of petrol injection, under the model designation TR 250. The most conspicuous optical feature of the TR 250 was definitely the transverse rally strip on the bonnet, which makes it unmistakable among Triumph roadsters to this day.



LIMITED EDITION 500

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

45 088 7300



LIMITED EDITION 500

Triumph TR 250, british racing green

45 088 0800 **NEW**



LIMITED EDITION 500

Triumph TR 250 Surrey-Top, blau/blue

45 088 0900 **NEW**



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 werkseitig 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



LIMITED EDITION 500

VW Käfer 1200 mit Wohnauflieger/with caravan trailer

45 090 3800

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.



P. 56

RAUH WELT RWB 964

RAUH WELT RWB 993
P. 56





Nachdem der russische Staatspräsident Wladimir Putin sowohl von der Technik als auch dem Design seiner früheren ZIL Staatslimousine nicht sehr begeistert war, kamen in seinem Fuhrpark jahrelang Mercedes-Benz Fahrzeuge zum Einsatz. Um zukünftig wieder auf ein russisches Fabrikat zurückgreifen zu können, entwickelte das in Moskau ansässige Motoren-Entwicklungs-Institut NAMI im Regierungsauftrag und unter der Verwendung staatlicher Fördermittel die neue Repräsentationslimousine Aurus Senat. Mit der Unterstützung von Porsche Engineering entstand so ein topmoderner V8-Hybridantrieb von dem auch ein 2-Liter-Vierzylinder-Hybrid abgeleitet wurde der in Zukunft bei Lada zum Einsatz kommen wird. Erstmals bei der Amtseinführung Wladimir Putins im Mai 2018 der Öffentlichkeit präsentiert, ist der Aurus Senat in den Ausführungen S600 mit 5,63 Metern Länge und 3,30 Meter Radstand als auch in der Stretchversion als 700S mit 6,63 Meter Länge und 4,30 Meter Radstand, lieferbar.

Because Russian President Vladimir Putin wasn't very enthusiastic about either the technology or design of his former ZIL state saloon, Mercedes-Benz vehicles were used in his fleet for years. In order to be able to go back to a Russian make again in the future, the Moscow-based engine development institute NAMI designed a new representative saloon, the Aurus Senat, on behalf of the government and using state subsidies. With the support of Porsche Engineering, a state-of-the-art V8 hybrid drive system was created, from which a 2-litre, four-cylinder hybrid was derived, which will be used by Lada in the future. Presented to the public for the first time at Vladimir Putin's inauguration in May 2018, the Aurus Senat is available in a S600 version with a length of 5.63 metres and a wheelbase of 3.30 metres, as well as in the 700S stretch version with a length of 6.63 metres and a wheelbase of 4.30 metres.



LIMITED EDITION 1000

Aurus Senat „Staatslimousine Russland“, schwarz/black *

45 091 0000 **NEW**



LIMITED EDITION 1000

Aurus Senat, weiß/white *

45 091 0100 **NEW**



„Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury – Exclusives Reisen auf höchstem Niveau“ So umschreibt Mercedes-Benz die im Jahre 2018 auf der „Auto China“ in Peking vorgestellte Studie eines Crossovers aus einer exklusiven High-end-Limousine und einem SUV. Das Showcar kombiniert so den Komfort und die typischen Stärken beider Karosserievarianten. Der Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury ist als Elektrofahrzeug mit vier kompakten Permanentmagnet-Synchron-Elektromotoren und vollvariablem Allrad-Antrieb konzipiert. So beträgt die Spitzenleistung dieses Konzept-Autos liegt bei 550 kW / 750 PS, was für eine Spitzengeschwindigkeit von 250 km/h sorgt. Der im Unterboden des Autos verbaute Akku hat eine Kapazität von 80 kWh und sorgt für eine Reichweite von bis zu 500 Kilometern.

“Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury – exclusive travel at the highest level”. This is how Mercedes-Benz describes its trial of a crossover between an exclusive high-end saloon and an SUV, which it presented at the Auto China Show in Beijing in 2018. The show car thus combines the comfort and typical strengths of both chassis variants. The Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury is designed as an electric car with four compact, permanent-magnet synchronous electric motors and fully variable all-wheel drive. The top performance of these concept cars is 550 kW / 750 hp, which enables a top speed of 250 km/h. The battery installed in the underbody of the car has a capacity of 80 kWh and provides a range of up to 500 kilometres.

LIMITED EDITION 750

Mercedes-Maybach Vision Ultimate Luxury, rot/red **

45 090 9700 **NEW**

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 automobilen 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 500

Mercedes-Maybach Vision 6 Cabriolet mit Verdeck/with closed top, blau/blue *

45 090 9800 **NEW**

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 automobilen 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



Sie gehören mittlerweile zu den gesuchten und begehrten Sportwagenikonen der jüngeren Automobilgeschichte – die luftgekühlten Porsche 911 Modelle der Baureihen 930, 964 und 993. Bei Porsche-Sammlern am beliebtesten sind diese Fahrzeuge vorzugsweise in perfektem Original-Zustand. Ganz anders verhält es sich bei den Anhängern des Tuning-Stils der japanischen Tuning-Ikone Akira Nakai. Seit knapp 15 Jahren betreibt der Japaner in der Nähe von Tokyo unter seinem Markennamen Rauh Welt RWB einen der weltweit exklusivsten und individuellsten Tuningbetriebe.

LIMITED EDITION 500

Rauh Welt RWB 964, rot/red

45 091 1300 **NEW**



LIMITED EDITION 500

Rauh Welt RWB 964, blau/blue metallic

45 091 1400 **NEW**

Nakai San's Kreationen werden aufgrund ihrer teilweise recht überhöhten und grob wirkenden Designs in der Porsche-Welt recht kontrovers diskutiert. Für die einen stellen seine, an das Rennwagen-Design der 70er- und 80er-Jahre angelehnten Wide-Body-Race-Kits die Zerstörung eines wertvollen Original-Fahrzeuges dar. Für seine stetig wachsende Fangemeinde allerdings ist ein Rauh-Welt 964 oder 993 der Inbegriff von automobilier Coolness und Exklusivität. Bei vielen jüngeren Sportwagen- und Porsche-Enthusiasten genießen Rauh-Welt Porsches' mittlerweile absoluten Kultstatus und sind auch bei den weltweit stattfindenden Marken-Treffen gern gesehene Eye-Catcher.



The 930, 964 und 993 models from the air-cooled Porsche 911 range are some of the most sought-after roadsters in recent automobile history. Porsche collectors prefer these vehicles in their original condition. Fans of the Japanese car tuning icon Akira Nakai would beg to differ. Nakai founded the car tuning company Rauh Welt RWB almost 15 years ago. Based near Tokyo, Rauh Welt RWB is one of the world's most exclusive and individual tuning brands.

LIMITED EDITION 500

Rauh Welt RWB 993, lila/purple

45 091 1600 **NEW**

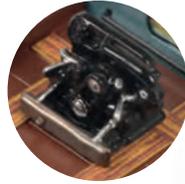


LIMITED EDITION 500

Rauh Welt RWB 993, grün/green

45 091 1700 **NEW**

Nakai's bold and radical designs are highly controversial among Porsche fans. For some people, his wide-body race kits inspired by racing car designs from the 1970s and 1980s are an abomination of the original vehicle. However, among his steadily growing fan community, the Rauh-Welt 964 and 993 are the epitome of coolness and exclusivity. Rauh-Welt Porsches enjoy cult status among many young sports car and Porsche enthusiasts and are real eye-catchers at Porsche gatherings worldwide.



Auf Basis des Volkswagen Käfer stellte die in Thun im Schweizer Kanton Bern beheimatete Firma Beutler in den 50er-Jahren handwerklich hochwertige Umbauten her. So entstanden unter anderem auf Käfer-Basis Kombi-, Transporter- und Pickup-Varianten als Alternative zum etwas größeren VW Bulli.

Based on the Volkswagen Beetle, the Beutler company, based in Thun in the Swiss canton of Berne, produced conversions of the highest quality and craftsmanship in the 1950's. On the basis of the Beetle, Beutler developed, among others, estate car, van and pickup truck versions as an alternative to the slightly larger VW Bulli.

LIMITED EDITION 500

VW Käfer Beutler-Pritsche/beetle with beutler pick-up „VW-Service“
mit VW T1 Motor/with VW T1 engine *

45 091 1500 **NEW**

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



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 Plexigaskuppel präsentierte man den zukünftigen Bausparern und Hauslebauern 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.

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“.

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.

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.



VW T1a „Schwäbisch Hall“

45 090 2300

PRO.R43 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles



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 of this fantastic publicity vehicle. A model that should not be missed from any VW model collection.



LIMITED EDITION 500

VW T1a „Beardalls of Nottingham“, rot/red

45 090 7800



Seit der Carrera Panamericana im Jahre 1952 beteiligte sich Mercedes-Benz wieder am internationalen Rennengeschehen. 1954 stiegen die Stuttgarter dann wieder in den Grand-Prix-Zirkus ein und waren bei Ihrem ersten Start beim Großen Preis von Frankreich gleich mit einem Doppelsieg durch Juan Manuel Fangio und Karl Kling erfolgreich. Um die Rennwagen der Typen W196 und 300 SLR mitsamt der umfangreichen Ausstattung der Mercedes-Benz Rennabteilung an die jeweiligen Rennstrecken transportieren zu können unterhielt man einen umfangreichen Rennabteilungs-Fuhrpark. Eines dieser Sonderfahrzeuge war der, unserem Schuco-Modell im Maßstab 1:43 zugrundeliegende, Mercedes-Benz O3500 auf Basis des O3500 Omnibusses. Gleich drei Exemplare dieses Fahrzeuges gehörten der Rennabteilung an.



As of the Carrera Panamericana in 1952, Mercedes-Benz started to take part again in international racing events. In 1954, the Stuttgart-based company then re-entered the Grand Prix circus and was successful at its very first start at the French Grand Prix with a one-two victory by Juan Manuel Fangio and Karl Kling. In order to be able to transport the W196 and 300 SLR racing cars to the respective race tracks – along with the Mercedes-Benz racing division's huge amount of equipment – a large racing division fleet was maintained. One of these special vehicles was the Mercedes-Benz O3500 on the basis of the O3500 omnibus, on which our Schuco model, at a scale of 1:43, is derived. No less than three examples of this vehicle belonged to the racing division.

LIMITED EDITION 1000

Mercedes-Benz O3500 „Mercedes-Benz Rennabteilung“ **

45 090 9400 **NEW**

VW T1B RENNTRANSPORTER | RACING TRANSPORTER „CONTINENTAL MOTORS“



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 Fahrzeugespann, 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-enthusiast 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.



LIMITED EDITION 500

VW T1b Renntransporter/racing transporter „Continental Motors“, silber/silver-beige

45 090 9300 **NEW**



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 Traktorny 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

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.



Dutra D4K B

45 090 8200

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 debut a finely detailed Schuco collector's model to a scale of 1:43.

LIMITED EDITION 500

Eicher ED 26

45 090 8300

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.



LIMITED EDITION 500

Famulus RS14/36

45 090 7300



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.

LIMITED EDITION 500

Hürlimann DH6

45 090 2700

Bevor der italienische Maschinenbauingenieur Ferruccio 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 Ferruccio 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



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.

LIMITED EDITION 500

Steyr 1300 System Dutra

45 090 9200

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 Ochsen- gespanne 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.



LIMITED EDITION 500

Steyr 80 Traktor

45 090 2900



Die Fahrzeugmodelle der Schuco EDITION 1:32 werden aus Zinkdruckguss hergestellt und bestehen 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.

EDITION 1:32



JOHN DEERE 6300
MIT FRONTLADER

P. 78



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.



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 Typ 2. 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.



VW T1b Samba, rot/red-beige *

45 078 5200 | ↔ 135mm 300g **NEW**



VW T1b Kastenwagen/box van, blau/blue *

45 078 5000 | ↔ 135mm 300g **NEW**



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

45 078 5100 | ↔ 135mm 300g **NEW**



30 ^{JAHRE} **mhi**
1988-2018 Modell-Hobby

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 Typ 2. 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.



VW T1b Kastenwagen/box van „MÄRKLIN“ * 45 078 5400 | ↔ 135mm 300g **NEW**

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



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.

Case International 633 mit Kabine/with cabin, rot/red

45 077 9400 | ↔ 110mm 230g



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



Mit der Serie 9 haben die DEUTZ-FAHR Ingenieure einen ultramodernen hochintelligenten Großtraktor entwickelt, der Dank einzigartigem Bedienkomfort, automatisierten Routinefunktionen und den fortschrittlichsten Technologien alle Arbeiten erleichtert und beschleunigt – und all das mit dem geringsten denkbaren Ressourcenverbrauch. Sein hocheffizienter, 312 PS starker Motor, sein stufenloses TTV Getriebe für präzise Geschwindigkeiten von 0,2 bis 60 km/h bei reduzierter Motordrehzahl und eine Vielzahl weiterer hochinnovativer Details machen den Deutz-Fahr 9310 TTV Agrotron zu einem topmodernen und hocheffizienten Großtraktor. Sein hochmodernes Design wurde in enger Zusammenarbeit mit Italdesign Giugiaro entwickelt und kommt auch bei unserem fein detaillierten Metall-Modell im Maßstab 1:32 besonders zum Ausdruck.

With the 9 Series, DEUTZ-FAHR engineers have developed an ultra-modern, highly intelligent tractor. Thanks to its uniquely intuitive operating system, automated routine functions and highly innovative technologies, it increases work efficiency while consuming minimal resources. Sporting a highly efficient 312 hp engine, continuously variable TTV transmission for precise speeds of 0.2 to 60 km/h at reduced engine speed and a wide range of innovative features, the Deutz-Fahr 9310 TTV Agrotron is an ultra-modern and highly efficient tractor. Its modern design was developed in close collaboration with Italdesign Giugiaro and is reproduced in our intricately detailed 1:32 metal replica.

Deutz-Fahr 9310 TTV Agrotron

45 077 7700 | ↔ 170mm 📦 600g **NEW**



In den Jahren 1986 bis 1991 produzierte Deutz den technisch auf dem Deutz DX 6.50 basierenden Ackerschlepper Deutz IN-trac 6.60 Turbo. Mit seinen 150 PS aus einem 6,1 Liter großem 6-Zylinder-Diesel Direkteinspritzmotor mit Abgasturbolader war der Intrac 6.60 Turbo das leistungsmäßig stärkste Modell der zweiten Intrac-Generation bei Deutz-Fahr. Sowohl der Motor vom Typ BF6L 913 als auch das Getriebe waren Deutz Eigenentwicklungen. Dieser große Ackerschlepper mit einem Leergewicht von 6300 kg und einem zulässigen Gesamtgewicht von 10 Tonnen ist mittlerweile fester Bestandteil der Traktor- und Schlepper-Youngtimerszene.

Built by Deutz between 1986 and 1991, the Deutz IN-trac 6.60 Turbo was based on the Deutz DX 6.50. Featuring a 150 hp, 6.1 litre 6-cylinder diesel direct injection engine with an exhaust gas turbocharger, the Intrac 6.60 Turbo was the most powerful model in Deutz-Fahr's second generation of Intrac vehicles. The BF6L 913 type engine and the transmission were developed in-house by Deutz. With an unladen weight of 6300 kg and a maximum permissible gross laden weight of 10 tonnes, the heavy tractor is now a regular on the tractor youngtimer scene.

Deutz-Fahr Intrac 6.60 mit Terra Bereifung/with terra wheels *

45 078 4000 NEW



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



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.

LIMITED EDITION 500

Deutz F3 mit Verdeck und Anhänger/with top and trailer „Schenker“

45 078 1900 | ↔ 360mm 📦 600g



Der Deutz DX 250 wurde von Klöckner-Humboldt-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-Humboldt-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

Mit der Serie 9 haben die DEUTZ-FAHR Ingenieure einen ultramodernen, hochintelligenten Großtraktor entwickelt, der dank einzigartigem Bedienungskomfort, automatisierten Routiniefunktionen 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

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 Alpeinsatz, 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 Vario

45 078 1500 | ↔ 120mm 📦 230g



Most tractors are unremarkable pieces of heavy equipment. Only a few tractors manage to achieve legendary status. The Fendt Favorit 626 LS is undoubtedly once such legend. Built between 1981 and 1985, this Fendt heavy tractor was a versatile and extremely powerful multi-purpose machine. Fendt only produced 66 vehicles of the 626 LS model, which was equipped with a 252 hp, 11.4 litre MAN 6-cylinder diesel engine with a newly developed ZF transmission featuring 18 forwards and 6 reverse gears on the front and rear axle. Its transaxle design provided 50:50 weight distribution on the front and rear axle and helped the 626 LS to achieve maximum traction.

Die meisten Traktoren sind Arbeitsmaschinen. Doch nur wenige Traktoren reifen im Laufe der Jahre zu wahren Traktor-Legenden. Der Fendt Favorit 626 LS ist zweifelsohne einer dieser Legenden. Dieser, in den Jahren 1981 bis 1985 hergestellte Fendt-Großtraktor, war eine vielseitig verwendbare und äußerst kraftvolle Mehrzweckmaschine. In einer Stückzahl von lediglich 66 Exemplaren hergestellt, verfügte der 626 LS über einen 11,4 Liter großen MAN 6-Zylinder-Dieselmotor dessen Leistung von immerhin 252 PS über ein neu entwickeltes ZF-Getriebe mit 18 Vorwärts- und 6-Rückwärtsgängen auf die Vorder- und Hinterachse übertragen wurde. Seine Transaxle-Bauweise verhalf dem 626 LS zu einer 50%igen Gewichtsverteilung auf der Vorder- und Hinterachse. Dadurch erreichte man ein Höchstmaß an Zugkraft.



Fendt Favorit 626 LSA mit Doppelbereifung/with twin wheels

45 078 1400 | ↔ 180mm 600g **NEW**



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.

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 Pritsche/pick up

45 078 2800 | ↔ 150mm 200g



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 an 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



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.

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 Brilliant 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.

Hanomag Robust 900 mit Frontlader/with front loader

45 077 9900 | ↔ 180mm 📦 220g



LIMITED EDITION 500

Hanomag Robust mit Schaustellerwagen/with trailer

45 078 0300 | ↔ 340mm 📦 650g

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 533 mit Verdeck und Mähbalken/with roof and cutter bar **

45 077 9500 | ↔ 110mm 📦 250g **NEW**



Mittlerweile zählt auch er zu den Kult-Youngtimern der Traktoren-Szene – der International 1255. Im Jahre 1979 vorgestellt und erstmalig ausgeliefert, wurden vom International 1255 bis zu seinem Produktionsende im Jahr 1992 insgesamt knapp über 1400 Exemplare produziert. Sein IH-6-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor schöpfte aus 5,9 Liter Hubraum eine Dauerleistung von 125 PS und verfügte über eine Direkteinspritzung und Turboaufladung. Mit einem Eigengewicht von 5550 Kilogramm verfügte der 1255er über ein zulässiges Gesamtgewicht von 7 Tonnen. Ab dem Baujahr 1983 wurden unter der Typenbezeichnung 1255 nur noch Export-Versionen ohne Kabine produziert. Das dem fein detaillierten Schuco-Modell im Maßstab 1:32 zugrundeliegende Fahrzeug entspricht einem International 1255 der Baujahre 1979 bis 1983.

International 1255

45 078 1200 | ↔ 150mm 600g **NEW**

The International 1255 is another cult youngtimer on the tractor scene. Launched in 1979, just over 1400 vehicles in this series were produced before production was discontinued in 1992. Its IH 6-cylinder four-stroke engine has a capacity of 5.9 litres that delivers a continuous output of 125 hp. It also features a direct fuel injection system and a turbocharger. Weighing 5550 kilograms, the 1255 has maximum permissible gross laden weight of 7 tonnes. From 1983, only export versions were produced without a cabin. The intricately detailed 1:32 Schuco model is a replica of the 1979 to 1983 version of the International 1255.



Das in den Jahren 1989 bis 1992 gebaute John Deere-Spitzenmodell der 55er-Baureihe war der John Deere 4955. Der 4955er war eines der sogenannten „Breitrahmen-Modelle“ die sich untereinander lediglich durch ihre unterschiedlichen Motorleistungen unterschieden. So leistete der 7634cm³ große 6-Zylinder-Reihenmotor des John Deere 4955 ganze 230 PS. Mit einem Eigengewicht von 8332 Kilogramm hatte dieser große John Deere Traktor ein zulässiges Gesamtgewicht von sage und schreibe 12 Tonnen.

Produced from 1989 to 1992, the John Deere 4955 was John Deere's top-of-the-range 55-series model. The 4955 belonged to the wide-frame range of models, which differed only in terms of their engine output. Featuring a 7634 cm³ in-line 6-cylinder engine, the John Deere 4955 could deliver 230 hp. It weighed 8332 kilograms and had an impressive maximum permissible gross laden weight of 12 tonnes.

John Deere 4955

45 076 4900 | ↔ 160mm 400g **NEW**



Im Jahre 1837 von dem Hufschmied John Deere im US-Bundesstaat 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 mit Doppelbereifung/with twin wheels

45 076 3300 | ↔ 160mm 📦 600g **NEW**



Der John Deere 7610 ist ein 140 PS starker Standardtraktor aus der John Deere-Baureihe 7010. Er wurde in den Jahren 1997 bis 2002 gebaut. Rein optisch hatte sich gegenüber der Vorgänger-Baureihe nicht viel geändert. Die John Deere Ingenieure hatten allerdings viel Zeit in die technische Aufwertung der neuen Baureihe investiert. So leistete der im John Deere 7610 verbaute 6,8 Liter Reihen-6-Zylinder-Motor 140 PS bei einer Nenndrehzahl von 2100/min. Sein Leergewicht beträgt 6193 Kilogramm und das zulässige Gesamtgewicht liegt bei 11.500 Kilogramm.

The John Deere 7610 is a 140 hp standard tractor from the John Deere 7010 range. It was built between 1997 and 2002. Optically, it looked very similar to its predecessor. However, John Deere's engineers invested a significant amount of time in technical upgrades to the new range. The John Deere 7610's 6.8 litre, 6-cylinder in-line engine could deliver 140 hp at a rated speed of 2100 rpm. It had an unladen weight of 6193 kg and maximum permissible gross laden weight of 11,500 kg.



John Deere 7610

45 077 6100 | ↔ 160mm 📦 400g **NEW**



War der John Deere 6400 mit seinen 100 PS Leistung der stärkste Vertreter der in den 90er-Jahren äußerst populären John Deere 6000er-Baureihe, so stellte der John Deere 6300 mit seinem 3920ccm³ großen 4-Zylinder-Dieselmotor und einer Leistung von 90 PS das meistverkaufte Mitglied dieser Baureihe dar. Der von 1992 bis 1997 produzierte 6300er hatte ein Leergewicht von 3750 kg und ein zulässiges Gesamtgewicht von 7500 kg. Das Schuco-Metall-Modell der Edition 1:32 verfügt über einen zusätzlichen und beweglichen Frontlader.

Featuring a 100 hp engine, the John Deere 6400 was the most powerful model in the hugely popular John Deere 6000 series from the 1990s. However, the bestselling model in the series was the John Deere 6300, which had a 3920 cm³ 4-cylinder diesel engine with an output of 90 hp. Built between 1992 and 1997, the 6300 had an unladen weight of 3750 kg and maximum permission gross laden weight of 7500 kg. The 1:32 edition Schuco metal model features an additional moveable front loader.



John Deere 6300 mit Frontlader/with front loader

45 077 3300 | ↔ 200mm 📦 425g **NEW**

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

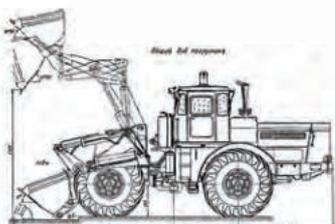
Flächen sehr effizient, konnte durch den Einsatz eines K-700 gegenüber dem Fortschritt ZT 300 die Arbeitsproduktivität um das Dreifache gesteigert werden. Um in der staatlich gelenkten Landwirtschaft der DDR einen Kirovets K-700 wirtschaftlich sinnvoll einsetzen zu können war es jedoch notwendig einzelne Felder zu Großflächen zusammenzufassen. So errechnete man auch, dass ein K-700 mindestens 1400 Arbeitsstunden pro Jahr abarbeiten musste um rentabel zu sein. Da dies im Einschiebtbetrieb unmöglich war, führte man für die mit dem K-700 ausgestatteten LPG's (Landwirtschaftliche Produktionsgemeinschaften) ein Zweischichtsystem ein.



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.

Kirovets K-700 M mit Frontschaufel/with front loader

45 077 0900 | ↔ 270mm 📦 700g



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.

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.

Lanz Bulldog mit Kotflügel/with fender 45 078 3500 | ↔ 110mm 450g **NEW**

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 Dechentreiber Dreschmaschine stellen so ein gutes Stück landwirtschaftliche Geschichte „en Miniature“ dar.



LIMITED EDITION 500

Lanz Bulldog mit Güllefaß/with manure trailer*

45 076 9400 | ↔ 155mm 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.



Lanz Bulldog mit Leiterwagen/hay trailer

45 077 0200 | ↔ 310mm 📦 250g



LIMITED EDITION 500

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

45 076 9900 | ↔ 255mm 📦 215g



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.



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.

Mercedes-Benz Unimog U1600, schwarz/black

45 077 2300 | ↔ 160mm 📦 330g



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.

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.



MB Trac 1800

LIMITED EDITION 1000

45 076 0700 | ↔ 188mm 📦 213g



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

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



Bereits im Jahre 1888 gründete der Schmiedemeister Johannes Fuchs sein Unternehmen, das sich zunächst mit der Produktion von Landmaschinen und Stalleinrichtungen beschäftigte. Erst nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges begann man bei Fuchs in Ditzingen mit der Herstellung von Baggern und Kränen da für derartige Maschinen aufgrund des notwendigen Wiederaufbaus eine riesige Nachfrage bestand. So wurden vom klassischen „Fuchs-Bagger 301“ ab 1957 insgesamt mehr als 15000 Exemplare produziert. Heute gehört das Unternehmen zur amerikanischen TEREX-Gruppe. Das sehr fein detaillierte Schuco-Metall-Modell des Fuchs Universalbaggers 301 verfügt über einen Gitterausleger und der Schrottgreifler kann am Modell gegen eine Abrissbirne getauscht werden.

Fuchs was founded by the blacksmith Johannes Fuchs in 1888. To begin with, the company specialized in the production of agricultural machines and barn equipment. After the end of the Second World War, Fuchs started to manufacture excavators and cranes at its factory in Ditzingen in response to the huge demand for such machines created by postwar reconstruction efforts. Over 15,000 Fuchs Bagger 301 vehicles were produced following the start of production in 1957. Today, the company belongs to the American TEREX group. This intricately detailed Schuco metal model of the Fuchs Bagger 301 features a lattice boom as well as an interchangeable scrap grapple and wrecking ball.



Fuchs Bagger mit Schrottgreifler und Abrissbirne/with scrap grapple and wrecking ball *

45 077 6700 | ↔ 300mm 📦 600g **NEW**

Das Kombinat Fortschritt Landmaschinen war ab den 60er Jahren der größte Landtechnikhersteller der DDR. Seit dem Jahr 1978 wurden in diesem Kombinat sämtliche VEB's (Volkseigene Betriebe) zusammengefasst, die sich mit der Herstellung von Land- und Nahrungsgütermaschinen beschäftigten. So war der „VEB Fahrzeugwerk Ernst Grube“ in Werdau ebenfalls Bestandteil des Kombinats Fortschritt Landmaschinen. Eines der bekanntesten Erzeugnisse aus Werdauer Produktion war der 2-Seiten Kipp-Anhänger Fortschritt HW 80. Dieser, speziell für die Landwirtschaft entwickelte Anhänger ist auch heute noch auf vielen Feldern unterwegs. Seine zulässige Nutzlast beträgt 8550 kg. Das maximale Ladevolumen von 11 Kubikmetern wird unter Verwendung der häufig anzutreffenden Aufsatzbordwände erreicht. Der Kippaufbau des Fortschritt HW80 kann hydraulisch vom Zugfahrzeug ausgekippt werden, wobei die Kippseite mittels Stecker am Hänger vorgewählt werden muss. Der maximale Kippwinkel beträgt 50° und sichert so eine vollständige Entladung des Ladeguts. Für den Transport von Gütern mit sehr geringer Dichte kann der Anhänger mit einem Schwerhäckselaufbau ausgerüstet werden.

In the 1960s, Fortschritt became East Germany's largest manufacturer of agricultural equipment. From 1978, Fortschritt merged with a number of state-owned enterprises specializing in the production of agricultural and food machines. One such state-owned enterprise was the Ernst Grube motor vehicle plant in Werdau. The Fortschritt HW 80 – a 2-sided tipping trailer – was one of the most famous models produced in the Werdau factory. The trailer was specifically designed for agricultural use and is still in use on many farms today. It has a permissible payload of 8550 kg. Side extensions are often used to achieve the maximum load volume of 11 cubic metres. The contents of the Fortschritt HW80's trailer can be unloaded hydraulically by the towing vehicle. The tipping side must be selected using a plug on the trailer. The maximum tipping angle is 50°, which ensures that the contents can be fully unloaded. The trailer can be fitted with a chaff container to transport goods with a very low density.



Fortschritt HW 80 HA **

45 078 3100 | ↔ 220mm 📦 350g **NEW**



Fortschritt HW 80 SHA **

45 078 3000 | ↔ 220mm 📦 400g **NEW**

PRO.R32



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.





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 Traktorny 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 7500 | ↔ 120mm 📦 115g

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.



LIMITED EDITION 500

Charkow T-150 K

45 090 7700 | ↔ 185mm 📦 230g



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.



Le Robuste D4K

45 089 6800 | ↔ 160mm 📦 200g



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.



Dutra D4K

LIMITED EDITION 500

45 089 7300 | ↔ 160mm 📦 200g



Die Doppstadt-Firmengruppe ist ein deutsches Maschinenbauunternehmen, das bereits 1965 in Velbert gegründet wurde. Um das Geschäftsfeld auszuweiten wurde 1999 die Doppstadt GmbH Schönebeck am Standort des Traktorenwerkes Schönebeck gegründet. In Schönebeck wurden in den Jahren 1999 bis 2006 Trac Schlepper im Leistungsbereich von 75–205 PS entwickelt und produziert. Leider wurden die erhofften Absatzzahlen nie erreicht und so wurde die Produktion bereits im Jahre 2006 wieder eingestellt. Der unserem Resin-Modell im Maßstab 1:32 zugrundeliegende Doppstadt Trac 200 war mit einem Daimler Chrysler 6-Zylinder-Turbomotor mit 6,4 Liter Hubraum ausgestattet. Seine Typenbezeichnung Trac 200 entsprach auch seiner Motorleistung von 200 PS.

Founded in 1965 in the town of Velbert, Doppstadt is a German machinery manufacturer. In order to expand into new sectors, in 1999 the group established a new company called Doppstadt GmbH Schönebeck on the premises of the Schönebeck tractor factory. From 1999 to 2006, Schönebeck manufactured tractors with 75–205 hp engines. Unfortunately, sales did not meet the company's targets and production was discontinued in 2006. This 1:32 resin model is a replica of the the Doppstadt Trac 200, which featured a Daimler Chrysler 6-cylinder turbo engine with a 6.4 litre capacity. The model number "Trac 200" indicated its 200 hp engine.



LIMITED EDITION 1000

Doppstadt Trac 200 **

45 091 1200 | ↔ 160mm 230g **NEW**



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.



LIMITED EDITION 500

Famulus RS14/36

45 090 7400 | ↔ 105mm 80g



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.

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.



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

45 090 4400 | ↔ 125mm 📦 125g



Hürlimann H-6160 **

LIMITED EDITION 500

45 091 0400 | ↔ 140mm 📦 350g **NEW**

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.

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.



In 1949, the first agricultural tractor to be built in the former East Germany, the Pioneer 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 Pioneer 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 Pioneer was powered by a 5-litre four-cylinder diesel engine with recirculating water cooling. The Pioneer was replaced in 1957 by its successor, the RS-01 Harz with various enhanced technical features.

1949 wurde auf der Leipziger Messe der erste in der DDR gebaute Ackerschlepper vorgestellt, der Pioneer 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 Pioneer 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 Pioneer von einem 5 Liter großen Vier-Zylinder-Dieselmotor mit Wasserumlaufkühlung. Der Pioneer wurde erst im Jahr 1957 von dem in vielen Punkten überarbeiteten Nachfolgemodell Harz abgelöst.



IFA RS-01 Pioneer

45 090 3300 | ↔ 125mm 📦 120g



In the middle of 1948, a new tractor factory was built on the site of the disassembled Brennabor AG plant in Brandenburg an der Havel. Production started in 1949 with the IFA RS 03/30 Aktivist – a 30 hp standard tractor with a frameless block design. A total of 3761 tractors in this Aktivist series were produced between 1949 and 1952. One of the most striking features of the RS/03 Aktivist was its unusually high design and its unconventional 2-cylinder V-type engine, whose cylinder heads protruded from the left and right sides under the bonnet. It was based on a wood gas tractor from Ohrenstein & Koppel, which was developed at the end of the 1930s. Its successor – the IFA RS04/30 – was produced from 1954 and was East Germany's first tractor that was not based on a pre-war model.

Mitte 1948 wurde auf dem Gelände der weitgehend demontierten Brennabor AG in Brandenburg an der Havel mit dem Aufbau einer Traktorenproduktion begonnen. Die Fertigung begann 1949 mit dem IFA RS 03/30 Aktivist einem 30 PS starken Standardtraktor in rahmenloser Blockbauweise. Während seiner Produktionszeit, von 1949 bis 1952 wurden vom Aktivist exakt 3761 Exemplare hergestellt. Besonders auffällig am RS/03 Aktivist war seine außergewöhnlich hohe Bauform und sein, für einen Traktor sehr ungewöhnlicher 2-Zylinder-Motor in V-Form dessen Zylinderköpfe seitlich links und rechts unter der Motorhaube hervorschauten. Seine Grundkonstruktion basierte auf einem Holzgasschlepper von Ohrenstein & Koppel der bereits Ende der 30er-Jahre entwickelt wurde. Sein Nachfolger, der IFA RS04/30 wurde ab 1954 produziert und war die erste DDR-eigene Schlepperkonstruktion die nicht auf einer Vorkriegsentwicklung basierte.



LIMITED EDITION 750

IFA RS 03 Aktivist *

45 091 1000 | ↔ 90mm 📦 170g **NEW**



Headquartered in Chicago, Illinois, International Harvester (IH) was founded in 1902 following the merger of McCormick Harvesting Machine Company, Deering Harvester Company, Plano Harvester Co., Milwaukee Harvester Co. and Warder, Bushnell & Glessner Co. In 1908 a German subsidiary was founded in Neuss, which initially only sold US-imported products from International Harvester. In 1911 the Neuss-based company started to produce its first agricultural machines, followed by tractors in 1937. The International 4166 Turbo was a heavy four-wheel drive articulated tractor, which was produced between 1972 and 1976 in the US. Its 7145 ccm 6-cylinder turbo engine provided 178 hp, which made the 6300 kg tractor a powerful workhorse for its time.



LIMITED EDITION 1500

International 4166 *

45 091 0900 | ↔ 154mm 📦 380g **NEW**



From 1963 to 1983, the „Chelyabinskij Traktornyj 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.



LIMITED EDITION 500

Kettentraktor/chain tractor T100 M3

45 090 5700 | ↔ 135mm 📦 250g



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, and 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.

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.



LIMITED EDITION 500

Kirovets K700, grau/grey **

45 091 1100 | ↔ 200mm 📦 600g **NEW**

Die italienische Firma Lamborghini Trattori wurde 1948 von Ferruccio Lamborghini, dem späteren Gründer von Lamborghini Automobili in Pieve di Cento in Norditalien gegründet. Nachdem sich Ferruccio Lamborghini ab Anfang der 70er-Jahre mehr und mehr auf die Produktion seiner exklusiven Sportwagen konzentrierte übernahm SAME im Jahr 1973 von ihm die Firmensparte Lamborghini Trattori S.p.A. und nahm damit einige zusätzliche Technologien in seine Produktpalette auf. So zum Beispiel Raupenfahrzeuge und das voll synchronisierte Getriebe für Traktoren, das Lamborghini Trattori als erstes Unternehmen auf den Markt gebracht hatte.

Als Ergebnis dieser Übernahme erschien 1981 die Großtraktoren Baureihe Lamborghini 1056 – 1556, deren technische Basis der Same Hercules 160 darstellte. Die insgesamt fünf Traktoren-Modelle dieser Baureihe wurden von Sechszylinder-Motoren angetrieben. Das Topmodell, der Lamborghini 1556, besaß zudem einen Turbolader. Die Leistungsspanne der fünf Lamborghini Traktoren lag zwischen 105 PS und 155 PS. Das Getriebe war mit 12 Vorwärts- und 3 Rückwärts-Gängen ausgestattet.

The Italian firm Lamborghini Trattori was founded in 1948 by Ferruccio Lamborghini, the subsequent founder of Lamborghini Automobili in Pieve di Cento in northern Italy. Following his decision to concentrate on exclusive sports cars at the beginning of the 1970s, Lamborghini Trattori S.p.A. was acquired by SAME in 1973, which incorporated a number of new technologies into its product range. This included tracked vehicles and a fully synchronised transmission for tractors pioneered by Lamborghini Trattori.

The acquisition culminated in the launch of the Lamborghini 1056 – 1556 series of tractors in 1981, which featured technology based on the Hercules 160. The five tractor models in this series were powered by six-cylinder engines. The Lamborghini 1556 was the top-of-the-range model and featured a turbocharger. The five Lamborghini tractors had a horsepower of 105 hp to 155 hp. The transmission was equipped with 12 forwards and 3 reverse gears.



LIMITED EDITION 500

Lamborghini 1556 DT **

45 091 0500 | ↔ 140mm 📦 350g **NEW**

Das Unternehmen SAME (Società Accomandita Motori Endotermici) wurde im Jahre 1942 von den Brüdern Francesco und Eugenio Cassani in Treviglio in Nord-Italien gegründet. Heute ist SAME ein Teil der SDF-Gruppe, zu der auch die bekannten Marken Deutz-Fahr, Lamborghini, Hürlimann und Grégoire gehören. Ende der 70er Jahre führte Same den Großtraktor Hercules 160 ein. Der Schlepper besaß einen Sechszylinder-Dieselmotor mit Turbolader und 6,2 Liter Hubraum, der eine Leistung von 160 PS bei 2200 Umdrehungen in der Minute erreichte. Das Triebwerk des Hercules 160 war mit 12 Vorwärts- und 4 Rückwärts-Gängen ausgestattet und man konnte zwischen einer 25 km/h- sowie einer 30 km/h-Version wählen. Der Hercules 160 wurde von 1979 bis 1983 produziert. Von dem besonders aufsehenerregenden Same Hercules 160 in der goldfarbenen Ausführung wurde lediglich ein Exemplar für Ausstellungs- und Präsentationszwecke hergestellt. Ein Grund mehr für Schuco diesen Traktor in dieser außergewöhnlichen Lackierung als limitiertes Kleinserienmodell umzusetzen.

SAME (Società Accomandita Motori Endotermici) was founded in 1942 by the brothers Francesco and Eugenio Cassani in the northern Italian town of Treviglio. Today, SAME belongs to the SDF Group, which also includes the well-known brands Deutz-Fahr, Lamborghini, Hürlimann and Grégoire. The Hercules 160 tractor was launched by SAME at the end of the 1970s. It featured a six-cylinder diesel engine with a turbo charger and a 6.2 litre capacity that could deliver 160 hp at 2200 rpm. The Hercules 160 was equipped with 12 forward and 4 reverse gears and was available in a 25 km/h and 30 km/h version. It was produced from 1979 to 1983. SAME also designed an eye-catching gold version of the Hercules 160 for display purposes. Just one copy of this tractor was made, which makes it an excellent candidate for Schuco's range of limited edition small-series models.



LIMITED EDITION 500

Same Hercules 160 **

45 091 0300 | ↔ 140mm 📦 350g **NEW**



LIMITED EDITION 400

Same Hercules 160 GOLD **

45 091 0600 | ↔ 140mm 📦 350g **NEW**



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.

LIMITED EDITION 500

Unimog U401 mit Holzpritsche/with wooden bed

45 090 0300 | ↔ 110mm 📦 120g



LIMITED EDITION 500

Schlüter Super 950 V mit Kabine/with cabin **

45 091 0800 | ↔ 137mm 📦 300g **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. 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.



LIMITED EDITION 750

Schlüter Profi Trac 5000 TVL

45 090 7900 | ↔ 200mm 📦 560g

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. Ab dem Herbst 1967 wurde in Freising der Schlüter Super 950 V als Nachfolger des 900 V produziert. Ausgestattet mit einem von Schlüter selbst produzierten 6-Zylinder Dieselmotor mit 6,6 Liter Hubraum und 95 PS zählte der Super 950 V seinerzeit zu den großen Ackerschleppern. In der Zeit von November 1967 bis August 1974 wurden von diesem Schlüter-Modell 252 Exemplare hergestellt.

The Schlüter engine plant was founded in 1898 by Anton Schlüter in the town of Freising near Munich. In order to join the increasingly lucrative market for agricultural tractors in the 1930s, Schlüter launched its first tractor in 1937 – the Schlüter DZM 25. From 1964, the company focused exclusively on the production of large tractors, staying true to its slogan “As much power as you need”. The Schlüter Super 950 V was produced in Freising from 1967 as a successor to the 900 V. Equipped with a Schlüter 6-cylinder diesel engine with a 6.6 litre capacity and 95 hp, the Super 950 V was one of the largest tractors on the market at the time of its launch. 252 of these Schlüter vehicles were produced between November 1967 and August 1974.



LIMITED EDITION 500

Schlüter Super 950 V **

45 091 0700 | ↔ 137mm 📦 300g **NEW**

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



P. 105

PORSCHE 911 S COUPÉ 1973

EDITION 1:18



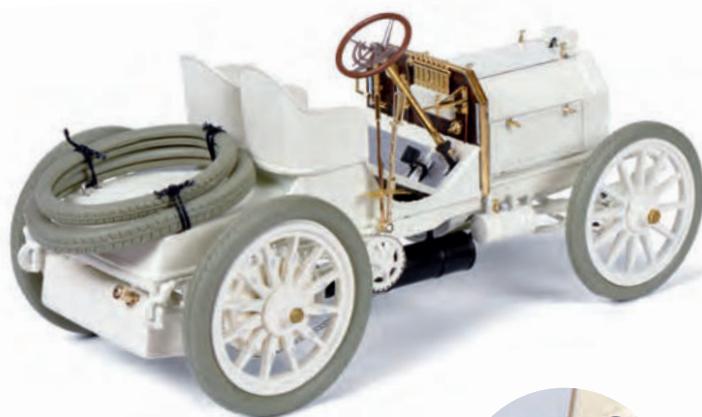
PORSCHE 911 S COUPÉ 1973

P. 105



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 Jelinek. 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 Jelinek, a car racing enthusiast, well-heeled car dealer and consul. Jelinek 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. Jelinek 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 Jelinek. 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 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.



LIMITED EDITION 1000



Dem immer größer werdenden Drang nach Mobilität im Wirtschaftswunder-Deutschland der 50er-Jahre folgend, präsentierten die Bayerischen Motorenwerke 1955 das zweiseitige „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 Isettas produziert. Einige Exemplare der Isetta waren bis Ende der 60er-Jahre auch bei verschiedenen Polizei-Direktionen im Einsatz und gehören heute zu den gesuchtesten Sammlerstücken der Isetta-Szene.

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. Until the end of the 1960's, a few examples of the Isetta were also used by various police departments and are now among the most sought-after collector's items on the Isetta scene.



LIMITED EDITION 1000

BMW Isetta Export „Polizei“, grün/green

45 004 1200 | <—> 152mm 270g **NEW**



LIMITED EDITION 1000

BMW Isetta Export, blau-grau/blue grey

45 004 1100 | <—> 140mm 265g



LIMITED EDITION 500

BMW Isetta mit Sonnenblende und Koffer/with sun protector and suitcase, gelb/yellow-beige

45 004 1300 | <—> 152mm 270g **NEW**



Im März 1963 stellte Mercedes-Benz auf dem Genfer Auto-Salon die neue SL-Baureihe, den heute aufgrund seines nach innen gewölbten Hardtops, weitläufig als „Pagode“ bekannten 230 SL vor. Der Nachfolger des berühmten 190 SL war die erste SL-Baureihe bei der bewusst zahlreiche Sicherheitsmaßnahmen realisiert wurden. So waren eine versteifte Fahrgastzelle, Knautschzonen, Gürtelreifen, Scheibenbremsen und auch optional verfügbare Sicherheitsgurte erstmals in einem SL erhältlich. Die heute oftmals als automobiler Design-Ikone bezeichnete „Mercedes-Benz-Pagode“ wurde in ihren verschiedenen Entwicklungsstufen zwischen 1963 und 1971 in knapp 50.000 Exemplaren produziert und zählt heute zu den gesuchten Klassikern mit hohem Gebrauchswert.

The new Mercedes-Benz SL series debuted at the Geneva motor show in March 1963, and the 230 SL is now referred to as the „Pagode“ model due to its distinctive hardtop roof. Its successor, the famous 190 SL, was the first SL series that consciously incorporated numerous safety features. It was the first time that an SL model had offered a reinforced passenger cell, crumple zones, radial tyres, disc brakes and also optionally available seat belts. Often hailed as a design icon today, roughly 50,000 models of the „Mercedes-Benz Pagode“ were manufactured during various stages of development between 1963 and 1971, now making it a truly sought-after classic car that fetches high prices.



LIMITED EDITION 1000

Mercedes-Benz 280 SL mit Verdeck/with top, moosgrün metallic/green

45 003 5700 | ← 240mm 📦 850g **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, Hardtopcoupé, 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.

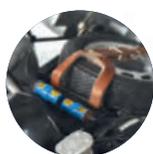
„To begin with, I looked around but could not see the car of which I dreamed. So I decided to build it myself.“ Based on this famous quote from Ferry Porsche, there appeared in 1948 the first mass-production sports car of the Porsche brand - the 356. During the time of its production, from 1948 to 1965, more than 76,000 356s were produced in the different variants such as coupe, 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.



LIMITED EDITION 1000

Porsche 356A Coupé „Skiurlaub“, weinrot/burgund

45 003 0000 | ← 230mm 📦 450g **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, Hardtopcoupé, 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 zeitloses schönes Design.



LIMITED EDITION 1000

Porsche 356 A Carrera Cabriolet, rubinrot/ruby red

45 003 1600 | ↔ 225mm 📦 430g



„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.



LIMITED EDITION 1000

Porsche 356 A Carrera Coupé, grün metallic/green

45 003 1400 | ↔ 230mm 📦 450g



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.



LIMITED EDITION 911

Porsche 934 RSR, indischrot/guards red

45 003 3900 | ↔ 245mm 📦 680g



Auf der technischen Basis des Porsche 356 begann man bei Porsche in Stuttgart-Zuffenhausen im Jahr 1952 mit der Entwicklung des ersten reinen Porsche Rennwagens – des Porsche 550 Spyder. Dieser Mittelmotorwagen war mit einer Leichtmetallkarosserie ausgestattet und verfügte über einen 1,5 Liter großen 4-Zylinder-Boxermotor, dem sogenannten „Fuhrmann-Königswellenmotor“. Das lediglich 550 Kilogramm schwere Fahrzeug war so bestens geeignet für die noch junge Marke Porsche das Image des leichten, zuverlässigen und effizienten Sportwagens weiter auszubauen. Das Fahrerduo Polenski/von Frankenberg erreichte bei den 24 Stunden von Le Mans 1955 mit einem 550 Werks-Spyder einen hervorragenden 4. Platz im Gesamtklassement und siegte unter anderem in der Klasse der Fahrzeuge bis 1500ccm. Aufgrund der sehr hohen Nachfrage seitens vieler Sportfahrer und gut betuchter Porsche-Enthusiasten aus den USA erhielt der 550 Spyder sehr bald auch eine Straßenzulassung und konnte zu einem Preis von 24.600,- DM bei den Porsche-Händlern bestellt werden.

Porsche started to develop its first racing car in 1952 at its headquarters in Stuttgart-Zuffenhausen. This culminated in the launch of the Porsche 550 Spyder, which was based on the specs of the Porsche 356. This mid-engined car was equipped with a lightweight metal chassis and sported a 1.5-litre, 4-cylinder boxer engine known as the "Fuhrmann" engine. Weighing just 550 kg, the Porsche 550 Spyder helped the fledgling brand to develop its reputation as a manufacturer of lightweight, reliable and efficient sports cars. At the 24 Hours of Le Mans in 1955, the 550 Spyder was driven by the racing duo Polenski/von Frankenberg, who came fourth overall and first in the 1500 ccm vehicle class. Due to very high demand from racing drivers and well-heeled Porsche enthusiasts from the US, the 550 Spyder soon received approval for road use and could be ordered for 24,600 German marks at Porsche dealers.



LIMITED EDITION 1000

Porsche 550 Spyder #37 Le Mans 1955, Polenski / von Frankenberg, silber/silver

45 003 3400 | ↔ 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 stattdessen 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.



LIMITED EDITION 911

Porsche 911 S Coupé 1973, schwarz/black

45 003 6300 | ↔ 235mm 📦 550g



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.



LIMITED EDITION 911

Porsche 911 S Coupé 1973, gold metallic

45 003 6100 | ↔ 235mm 📦 550g



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. Dem Porsche 911 S Targa widmet Schuco ein auf 911 Stück limitiertes Miniaturmodell im Maßstab 1:18. Wie auch die anderen Modelle der Schuco Edition 1:18 verfügt der Porsche 911 S über eine Vielzahl liebevoller Details, wie zu öffnende Türen, eine zu öffnende Fronthaube und Motorhaube. 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.

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. Schuco is going to produce in a limited edition of 911 pieces a miniature model of this Porsche 911 S Targa to a scale of 1:18. Just like the other models of the Schuco Edition 1:18, the Porsche 911 S comes with many lovingly crafted details, such as opening and closing doors, a front opening hood and the opening bonnet. 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.



LIMITED EDITION 500

Porsche 911 S Targa 1973, gelb/yellow

45 003 6400 | ↔ 230mm 📦 515g



Mit dem Cooper T51 leitete John Cooper mit seiner Cooper Car Company mit Sitz in Surbiton/Surrey die Ablösung der Monoposto Rennwagen mit Frontmotor ein. Wurden bisher von den großen Werksteams wie Maserati, Ferrari, Mercedes-Benz oder Vanwall ausschließlich Formel-Fahrzeuge mit Frontmotor eingesetzt so war der T51 das erste Fahrzeug mit einem direkt hinter dem Fahrer angeordneten Mittelmotor. So gewann der Australier Jack Brabham in der Saison 1959 nicht nur den Formel 1-Weltmeistertitel sondern das Cooper-Werksteam sicherte sich aufgrund seiner Überlegenheit auch den Konstrukteurstitel. WM-Dritter in diesem Jahr wurde kein geringerer als Stirling Moss, der ebenfalls einen Cooper Climax T51 pilotierte. Mit seinem Cooper T51 mit der Startnummer 12 gewann der spätere Weltmeister Jack Brabham unter anderem auch den britischen Heim-Grand-Prix in Aintree. Angetrieben von einem 2,5 Liter Climax-4 Zylinder-Motor wurde der T51 auch noch zu Beginn der 1960er Formel 1-Saison eingesetzt. Im Laufe der Saison durch den T52 abgelöst, trug er aber auch im Jahr 1960 zum erneuten Gewinn des Fahrertitels durch Jack Brabham und der erfolgreichen Verteidigung des Konstrukteurstitels bei.

The Cooper T51 was produced by the Cooper Car Company, which was founded by John Cooper in Surbiton, Surrey. The launch of this new vehicle heralded the beginning of the end for single-seater front-engined racing cars. Unlike previous Formula racing vehicles used by large factory teams such as Maserati, Ferrari, Mercedes-Benz and Vanwall, which were exclusively front-engined vehicles, the T51 was the first vehicle to feature a mid-engine directly behind the driver. In 1959, in addition to the Australian driver Jack Brabham becoming the Formula 1 world champion, the Cooper factory team also won the Constructors Championship for its outstanding performance. Third place was won by Stirling Moss, who also drove a Cooper Climax T51. The world champion Jack Brabham also won the British Grand Prix in Aintree, where he drove a Cooper T51 with start number 12. Driven by a 2.5-litre Climax 4-cylinder engine, the T51 was also used at the beginning of 1960 Formula 1 season. Although it was replaced by the T52 over the course of the season, the T51 still contributed to Jack Brabham's second consecutive victory and Cooper's successful defence of the Constructors Championship.



LIMITED EDITION 1000

Cooper T51 #12 British GP Aintree 1959, J. Brabham

45 003 2700 | ↔ 210mm 📦 300g **NEW**

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-Modell. 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.



LIMITED EDITION 1000

VW Käfer Limousine „1963“, grau/grey*

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.



LIMITED EDITION 1000

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

45 004 3300 | ↔ 230mm 📦 650g



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 1000

VW T1b Kastenwagen/box van „Porsche-Renndienst“

45 002 9900 | ↔ 230mm 📦 1000g **NEW**



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!



LIMITED EDITION 1000

VW T1b Samba, schwarz-weiß/black white

45 002 8700 | ↔ 230mm 📦 1000g



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!



LIMITED EDITION 1000

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.

LIMITED EDITION 750

VW T1b Kastenwagen/box van „Messerschmitt“

45 002 8900 | ↔ 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.

mhi
märklin Händler-Initiative

VW T1b Kastenwagen „Gulf“*

45 003 6800 | ↔ 230mm 📦 1000g



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 Campingsausrüstung.



LIMITED EDITION 1000

VW T2a Bus L, rot-weiß/red white*

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.



LIMITED EDITION 1000

VW T2a Campingbus, neptunblau-weiß/blue white*

45 004 3500 | ↔ 255mm 📦 1150g



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.

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 kantig-sachliche 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, Kasten und 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.



LIMITED EDITION 1000

VW T3a Bus, rot-weiß/red-white *

45 003 8100 | ↔ 253mm 📦 1000g **NEW**



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 VW club scene and fetch high prices among collectors and fans.

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 matter-of-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.



LIMITED EDITION 1000

VW T3a Westfalia Joker mit Faltdach/with folding roof, lianengrün/green *

45 003 8800 | ↔ 253mm 📦 1000g **NEW**

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.



LIMITED EDITION 1000

VW T4b Caravelle, silber/silver

45 004 1500 | ↔ 261mm 📦 1300g

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.



LIMITED EDITION 1000

VW T4b Westfalia Camper, rot/red

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.



LIMITED EDITION 750

Setra S6, blau-weiß/blue white

45 003 4700 | ↔ 380mm 📦 1700g



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 „selbsttragende“) 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.



LIMITED EDITION 750

Setra S6, beige-grün/green *

45 003 4800 | ↔ 380mm 📦 1700g **NEW**

In der Frühzeit des Motorsports, zu Beginn des 20. Jahrhunderts bis weit in die 1930er-Jahre wurde ein Großteil der hochgezüchteten Rennboliden noch auf eigener Achse von den Werken zu den berühmten Rennstrecken von Le Mans, Monza, dem Nürburgring oder der berühmten Targa Florio auf Sizilien transportiert. Mit der beginnenden Professionalisierung des Sports, ab etwa Mitte der dreißiger Jahre begann man mit der Entwicklung von speziellen Transportfahrzeugen, den sogenannten Renntransportern. So ließ sich auch die Firma Porsche Mitte der 60er Jahre zwei speziell für die Bedürfnisse der Rennabteilung zugeschnittene Transportfahrzeuge auf Basis des Mercedes-Benz Busfahrgestells des O317 erstellen.

Die beiden Renntransporter wurden von der Porsche Rennabteilung bis in die 80er Jahre eingesetzt und im Laufe der Jahre auch mehrfach dem Design des entsprechenden Hauptsponsors angepasst. Aufgrund ihres doch recht kastenartigen Designs wurden die Porsche Renntransporter bald etwas spöttisch auch als „Möbelwagen“ bezeichnet. Der unserem fein detaillierten Schuco Modell zugrundeliegende, weiß lackierte Transporter des MARTINI-Porsche Rennteams wurde ab Mitte der siebziger Jahre eingesetzt und löste seinen silberfarbenen MARTINI-Racing-Vorgänger ab.



In the early days of motor sport, from the beginning of the 20th century to well into the 1930's, the majority of souped-up racing cars were still transported on their own four wheels from the factories to the famous racetracks of Le Mans, Monza, the Nürburgring or the infamous Targa Florio in Sicily. As the sport began to become professionalised, from about the middle of the 1930's, the development of special transport vehicles, the so-called racing transporters, began. In the mid-1960's, Porsche too had two transport vehicles based on the Mercedes-Benz O317 bus chassis built specifically for the needs of its racing division.

The two racing transporters were used by the Porsche racing division until the 1980's and, over the years, were also adapted several times to the design of the corresponding major sponsor. Due to their really quite box-like design, the Porsche racing transporters were soon somewhat mockingly called "furniture vans". The white painted transporter of the MARTINI Porsche racing team on which our finely detailed Schuco model is based was used from the mid-seventies onwards and replaced its silver-coloured MARTINI Racing predecessor.



Beispielfotos / Sample pictures



LIMITED EDITION 1000

Renntransporter/racing transporter „MARTINI-PORSCHE“, weiß/white *

45 003 2400 | ↔ 550mm 📦 5100g **NEW**



Until the mid-1930s, agricultural tractors were only to be found on larger farms. This circumstance changed significantly when the Deutz company, based in the Cologne suburb of Deutz, introduced the Deutz F1 M414. The Deutz, commonly known as the "farmer's tractor", thus played a major role in the motorisation of small and medium-sized farm businesses. At the same time, it increasingly took over from horses. With an initial purchase price of only 2,300 Reichsmarks, the F1 M414 was considered very cheap. Its water-cooled Deutz 11 HP diesel engine, type F1M414, lent its name to the type designation at the same time. Its transmission had 3 forward gears and one reverse gear. In addition a belt pulley, a PTO shaft, a mower drive and pneumatic tyres were among its features. The Deutz was very popular with farmers, as the sales figures also reflect. Up until 1942, approx. 10,000 units had been sold, making it the most successful German tractor before World War II. After the war, production resumed in the almost completely destroyed Deutz factory. In the beginning, tractors were assembled simply out of spare parts that had survived the war. Later, the F1M414 received a fourth forward gear, a foot brake and a foot throttle. After 1950, its power output increased from 11 to 12 HP. From 1945 up until 1951, approx. 9,000 units were produced, meaning that 19,000 Deutz F1 M414 units were built altogether.

Bis Mitte der 1930er-Jahre waren landwirtschaftliche Traktoren nur auf größeren Höfen zu finden. Dieser Umstand änderte sich deutlich, als die in Köln Deutz ansässige Firma Deutz den Deutz F1 M414 vorstellte. Der allgemein auch als „Bauernschlepper“ bekannte Deutz hatte so einen wesentlichen Anteil an der Motorisierung von kleinen und mittleren landwirtschaftlichen Betrieben. Gleichzeitig löste er mehr und mehr das Pferd ab. Mit einem anfänglichen Kaufpreis von lediglich 2.300 Reichsmark galt der F1 M414 als sehr günstig. Sein wassergekühlter Deutz Dieselmotor vom Typ F1 M414 mit 11 PS war gleichzeitig auch der Namensgeber für die Typenbezeichnung. Das Getriebe hat 3 Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang. Zudem gehörte eine Riemenscheibe, eine Zapfwelle, ein Mähantrieb und Luftbereifung zur Ausstattung. Er war bei den Landwirten sehr beliebt, was auch die Verkaufszahlen zeigen. Bis 1942 wurden ca. 10.000 Stück verkauft, somit war er der erfolgreichste deutsche Schlepper vor dem 2ten Weltkrieg. Nach dem Krieg wurde die Produktion im fast komplett zerstörten Deutz Werk wieder aufgenommen. Anfangs wurden die Schlepper nur aus Ersatzteilen, die den Krieg überlebt hatten, zusammengesetzt. Später erhielt der F1 M414 einen 4ten Vorwärtsgang und eine Fußbremse sowie Fußgas. Die Leistung stieg ab 1950 von 11 auf 12 PS. Nach 1945 wurden bis 1951 ca. 9.000 Stück produziert, so dass insgesamt 19.000 Exemplare des Deutz F1 M414 gebaut wurden.



LIMITED EDITION 500

Deutz F1 M414

45 002 2800 | ↔ 125mm 📦 220g **NEW**



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 Marktobendorf has belonged to the American agricultural equipment concern, AGCO Corporation and, since 2009 has traded under the name of AGCO GmbH.

Beschäftigte man sich bei der Firma Fendt ab 1928 noch mit, in mühevoller 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 Marktobendorf ansässige, frühere Familienunternehmen zum amerikanischen Agrartechnikkonzern AGCO Corporation und firmiert seit dem Jahr 2009 unter AGCO GmbH.



LIMITED EDITION 1000

Fendt Dieselross F20G

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.



LIMITED EDITION 1000

K.L. Bulldog, rot/red

45 001 1700 | ↔ 190mm 📦 500g

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).



LIMITED EDITION 1000

Lanz Eilbulldog, blau-weiß/blue white

45 001 6800 | ↔ 260mm 📦 870g



LIMITED EDITION 1000

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

45 001 6700 | ↔ 195mm 📦 610g



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 und wird nun mit einem fein detaillierten Schuco-Metallmodell im Sammlermaßstab 1:18 gewürdigt.

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 and is now being honoured with a finely detailed Schuco metal model in a collector's scale of 1:18.

LIMITED EDITION 1500

LIMITED EDITION 1500

Unimog 406 Cabriolet, grün/green **

45 004 4500 | ↔ 230mm 📦 850g **NEW**

Unimog 406, blau/blue **

45 004 4400 | ↔ 230mm 📦 850g **NEW**



LIMITED EDITION 500

STEIB landwirtschaftlicher Anhänger/agricultural trailer

45 002 2900 | ↔ 296mm 📦 560g **NEW**

Im Jahre 1956 beschloss man beim österreichischen Bundesheer die Anschaffung eines kleinen, geländegängigen Fahrzeuges, welches besonders für den Einsatz im mittelschweren Gelände und in mittleren Gebirgsregionen geeignet sein sollte. Weiterhin sollte das Fahrzeug über eine Nutzlast von mindestens 500 Kilogramm und ein möglichst geringes Eigengewicht verfügen. Unter der technischen Leitung von Chefingenieur Dr. Erich Ledwinka begann man bei Steyr-Puch in Graz mit der Entwicklung dieses, später als „Haflinger“ berühmten gewordenen Geländewagens. Während der Produktionszeit des „Haflinger“, in den Jahren 1959 bis 1974, wurden insgesamt 16647 Exemplare dieses extrem geländegängigen Alleskönners im Steyr-Puch-Werk in Graz produziert. Bemerkenswert ist, dass mehr als 13000 Haflinger in exakt 110 verschiedene Länder dieser Erde ausgeliefert wurden. Schuco präsentiert nun erstmalig diesen Klassiker der Fahrzeuggeschichte als hochwertiges Metallmodell im Maßstab 1:18.



In 1956, the Austrian Armed Forces decided to purchase a small all-terrain vehicle, which was intended to be particularly suitable for use in moderately-heavy terrain and in medium-size mountain regions. Furthermore, the vehicle should have a payload of at least 500 kilograms and as low a dead weight as possible. Under the technical direction of chief engineer Dr Erich Ledwinka, Steyr-Puch in Graz began to develop this off-road vehicle, which later became famous as the "Haflinger". During the production period of the "Haflinger", from 1959 to 1974, a total of 16,647 units of this ultra off-road all-rounder were produced at the Steyr-Puch plant in Graz. It's remarkable that more than 13,000 Haflinger were delivered to exactly 110 different countries around the world. Schuco now presents this classic of vehicle history for the first time as a high-quality metal model in a scale of 1:18.

LIMITED EDITION 2000

Steyr-Puch Haflinger, grün/green *

45 004 4000 | ↔ 230mm 📦 850g **NEW**

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.



PRO.R18



VW T1A „SCHWÄBISCH HALL

P. 133



In den frühen 70er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts kombinierte Erich Bitter solide und tausendfach bewährte Opel-Technik mit extravaganter und exotischem Karosseriedesign. Das Ergebnis dieser Entwicklung war der Bitter CD, ein von Herbst 1973 bis Ende 1979 hergestellter Sportwagen der amerikanischen und deutschen Technik mit italienischem Karosseriedesign. In enger Zusammenarbeit mit der Stuttgarter Karosseriebaufirma Baur entwickelt, wurde der Bitter CD auf der IAA 1973 in Frankfurt einem begeisterten Publikum vorgestellt. Technisch auf dem Opel Diplomat B basierend verfügte der Bitter über einen 5,4 Liter großen 8-Zylinder-Motor von Chevrolet und eine Leistung von 230 PS. Bis zu seiner Produktionseinstellung im Jahre 1979 wurden von diesem äußerst eleganten Sportcoupé exakt 395 Exemplare zu einem Basispreis von 60.000,- DM verkauft. Mehr als die Hälfte der seinerzeit gebauten und gut 210 Stundenkilometer schnellen Bitter CD's sind heute noch fahrbereit und befinden sich in der Regel in festen Sammlerhänden.



LIMITED EDITION 500

Bitter CD, gold metallic **

45 002 2200 | ↔ 270mm 📦 985g **NEW**

In the early 1970s Erich Bitter combined tried and tested Opel technology with an extravagant and exotic chassis design. The result was the Bitter CD, a sports automobile which was produced from autumn 1973 to the end of 1979 and combined American and German technology with Italian chassis design. Designed in close collaboration with the Stuttgart chassis manufacturer Baur, the Bitter CD was presented to an enthusiastic audience at the IAA 1973 in Frankfurt. The mechanical parts were based on the Opel Diplomat B and included a 5.4 litre 8-cylinder engine with 230 hp. By the end of production in 1979, a total of 395 of this elegant sports coupé had been sold for a base price of DM 60,000. The Bitter CD can reach speeds of up to 210 kilometres per hour, and more than half are still on the road today, mostly owned by collectors.



LIMITED EDITION 500

Bitter CD, blau/blue metallic **

45 002 2100 | ↔ 270mm 📦 985g **NEW**

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.



LIMITED EDITION 500

BMW Glas 3000 V8, blau/blue

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.



LIMITED EDITION 500

Glas 2600 V8, weiß/white

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 verbauten 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 M8, rot/red*

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 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 Presidentielle 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 Citroën 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.



LIMITED EDITION 500

Citroën SM „Shooting Brake“, gold metallic

45 002 1200 | ↔ 275mm 📦 660g

Das in den Jahren 1965 bis 1967 gebaute Opel Diplomat Coupé war Mitte der 60er-Jahre die absolute Krönung des seinerzeitigen Opel-Programms. Mit einer Länge von knapp fünf Metern und seinem 230 PS starken 5,4 Liter V8-Motor brauchte der elegante Rüsselsheimer keinen Vergleich mit den damaligen Mercedes-Benz-Spitzenmodellen aus Untertürkheim scheuen. Bei seiner Einführung im Februar 1965 kostete dieses Opel-Spitzenmodell exakt 25.500,- DM und befand sich somit auf einer preislichen Ebene mit Luxusfahrzeugen vom Schlage eines Mercedes-

Benz 280 Pagoden-SL oder eines Porsche 911. Leider erfüllten die Verkaufszahlen nicht die erhofften Erwartungen und so wurden bis Juli 1967 lediglich 347 Exemplare dieses wunderschönen Automobils bei Karmann in Osnabrück hergestellt. Heute ist das Opel Diplomat A Coupé eine gesuchte und hoch bezahlte Sammler-Rarität und wird in gutem Zustand mit Preisen jenseits der 200.000,- Euro bezahlt.



LIMITED EDITION **500**

Opel Diplomat A Coupé, silber/silver **

45 002 1900 | ↔ 275mm 📦 1005g **NEW**

Built between 1965 and 1967, the Opel Diplomat Coupé was Opel's crowning achievement of the mid-1960s. With a length of almost 5 metres and a 230 hp 5.4 litre V8 engine, it could easily give the top-of-the-range Mercedes-Benz models a run for their money. At its launch in 1965 it cost DM 25,500, placing it in the same price category as luxury vehicles like the Mercedes-Benz 280 Pagoden-SL or the Porsche 911. Unfortunately, the sales figures did not meet

expectations and only 347 of these splendid vehicles were produced at the Karmann facility in Osnabrück before production was discontinued in July 1967. Today, the Opel Diplomat A Coupé is highly sought after among collectors – vehicles in good condition fetch a price tag of more than 200,000 euros.



LIMITED EDITION **500**

Opel Diplomat A Coupé, silber/silver **

45 002 2400 | ↔ 275mm 📦 1005g **NEW**



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 von 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.



LIMITED EDITION 500

FMR TG 500 „Tiger“, rot/red

45 001 4800 | ↔ 170mm 📦 250g

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.



LIMITED EDITION 500

FMR TG 500 Roadster „Tiger“, weiß/white

45 001 4900 | ↔ 170mm 📦 250g

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.



LIMITED EDITION 500

Porsche 356 Gmünd Coupé, schwarz/black

45 002 5200 | ↔ 220mm 📦 800g



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 carburetors, 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.

LIMITED EDITION 500

Porsche 356 Gmünd Coupé, silbermetallic/silver

45 002 5300 | ↔ 220mm 📦 800g



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-Modell. Der „Käfer“, dessen herausragenden 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. Es 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 Resin-Modell des VW Brezelkäfers besticht durch eine Vielzahl liebevoller Details welche dieses Modell zu einer Bereicherung jeder VW-Käfer- und Modellautosammlung machen.



LIMITED EDITION 500

VW Brezel-Käfer/pretzel beetle, blau/blue *

45 002 6000 | ↔ 230mm 📦 557g

Developed for a government contract in the 1930s by the Stuttgart design office Porsche, the VW Beetle became the world's best-selling car over the course of its 65-year production history, overtaking the previous record holder, the Ford T model known as "Tin Lizzy". The most outstanding features of the "Beetle" were its revolutionary streamlined shape, an air-cooled 4-cylinder boxer engine, a cutting-edge platform chassis and a newly developed torsion bar suspension. Continuous improvements were made to the series over the years. Evidence shows that no less than 78,000 technical changes were made to the VW Beetle from 1948 to 1974.

During a meeting to discuss the VW Beetle in 1954, the former Managing Director of the Volkswagen plant, Heinrich Nordhoff, remarked: "We are convinced that salvation lies not in new designs, however bold and magnificent they may be, but in the consistent and never-ending development of even the smallest details to maturity and perfection. This is the key to truly surprising success". The all-new 1:18 resin model of the VW Beetle also sports a wide range of intricate details and is an essential addition to every VW beetle and model car collection.



LIMITED EDITION 500

VW Brezel-Käfer/pretzel beetle, dunkelrot/dark red *

45 002 6100 | ↔ 230mm 📦 557g

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 500

Mercedes-Maybach Vision 6 Cabriolet mit Verdeck/with roof

45 001 8300 | ↔ 315mm 📦 1100g **NEW**

„Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury – Exklusives Reisen auf höchstem Niveau“ So umschreibt Mercedes-Benz die im Jahre 2018 auf der „Auto China“ in Peking vorgestellte Studie eines Crossovers aus einer exklusiven High-end-Limousine und einem SUV. Das Showcar kombiniert so den Komfort und die typischen Stärken beider Karosserievarianten. Der Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury ist als Elektrofahrzeug mit vier kompakten Permanentmagnet-Synchron-Elektromotoren und vollvariablem Allrad-Antrieb konzipiert. So beträgt die Spitzenleistung dieses Concept-Cars 550 kW / 750 PS, was für eine Spitzengeschwindigkeit von 250 km/h sorgt. Der im Unterboden des Autos verbaute Akku hat eine Kapazität von 80 kWh und sorgt für eine Reichweite von bis zu 500 Kilometern.

“Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury – Exclusive motoring at the highest level” This is the slogan used by Mercedes-Benz to describe the crossover based on an exclusive high-end saloon and a SUV, which was presented at “Auto China 2018”. The show car combines the comfort and typical strengths of both body styles. The Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury is conceived as an electric vehicle with four compact permanent-magnet synchronous electric motors and a fully variable all-wheel drive. The concept car has a maximum output of 550 kW / 750 hp, which provides a top of speed of 250 km/h. The rechargeable battery in the underbody has a capacity of 80 kWh and delivers a range of up to 500 kilometres.



LIMITED EDITION 500

Mercedes-Maybach Vision Ultimate Luxury, rot/red **

45 001 8400 | ↔ 295mm 📦 1200g **NEW**



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 automobiler 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.



LIMITED EDITION 500



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 Landulet. 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 Landulet, blaumetallic/blue metallic

45 001 7700 | ↔ 300mm 📦 1200g

Nutzfahrzeuge · Utility vehicles



Nachdem Opel bereits in den 30er-Jahren des letzten Jahrhunderts große Verkaufserfolge mit seinem 1,5-Tonner Blitz-Lastkraftwagen feiern konnte, löste der 1,75-Tonner Opel Blitz im Jahre 1952 die Vorkriegskonstruktion ab. Mit seiner, dem amerikanischen Designtrend im Automobilbau folgenden Formgebung gehörte galt der Opel Blitz als wahrer Trendsetter in der Entwicklungsgeschichte deutscher Nachkriegs-LKW's. Sein 2,5-Liter-Sechszylinder leistete immerhin 58 PS und verhalf dem Blitz zu einer Höchstgeschwindigkeit von knapp 100 Stundenkilometern. Aufgrund seiner ausgereiften und äußerst zuverlässigen Konstruktion wurde der Blitz 1,75t unter anderem bei der Deutschen Bundespost, vielen Behörden, in der Privatwirtschaft aber auch in der Porsche Rennabteilung eingesetzt. Zwischen 1952 und 1960 wurden knapp 90.000 Fahrzeuge dieser Baureihe verkauft.

Following the huge success of the 1.5 tonne Opel Blitz truck in the 1930s, in 1952 Opel launched a 1.75 tonne model to replace its pre-war predecessor. With its American-inspired design, the Opel Blitz was a true trendsetter in the history of German post-war trucks. Its 2.5 litre, 6-cylinder 58 hp engine helped the Blitz to reach a maximum speed of almost 100 kilometres per hour. Thanks to its sophisticated and extremely reliable design, the Blitz 1.75 T was used by the Deutsche Bundespost (German Federal Post Office), government authorities and the private sector, as well as the Porsche racing service. Almost 90,000 vehicles of this series were sold between 1952 and 1960.



LIMITED EDITION 500

Opel Blitz 1,75t Kastenwagen/box van „Porsche“ *

45 001 7900 | ↔ 315mm 📦 1500g **NEW**



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.



LIMITED EDITION 500

VW Käfer „Motorhome“, blau/blue

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.



LIMITED EDITION 500

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

45 001 6300 | ↔ 250mm 📦 1220g



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“.



LIMITED EDITION 500

VW T1a „Schwäbisch Hall“

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 Fahrzeugespann, 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.



LIMITED EDITION 500

VW T1b Renntransporter „Continental Motors“, rot/red

45 090 5900 | ↔ 440mm 2100g



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 Fahrzeugespann, 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.

VW T1b Renntransporter/racing transporter „Continental Motors“, goldbeige-weiß/white

Einer der wohl bekanntesten und populärsten Traktoren in der früheren DDR war unzweifelhaft der ZT 300. Die als Zugtraktor konzipierte ZT 300-Baureihe wurde in den Jahren 1967 bis 1984 im Kombinat Fortschritt Landmaschinen – VEB Traktorenwerk Schönebeck hergestellt. Die Baureihe löste bei Fortschritt die äußerst 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 1972 produzierte ZT 303 über einen zusätzlichen Vorderradantrieb und entwickelte sich aufgrund seiner Vielseitigkeit sehr schnell zum meistverkauften Modell der 300er Baureihe. 1984 wurde die Baureihe dann durch die ZT 320-Baureihe abgelöst.

The ZT 300 was undoubtedly one of East Germany's most well-known and popular tractors. Designed as a towing tractor, the ZT 300 series was produced from 1967 to 1984 by the publicly owned enterprise Traktorenwerk Schönebeck. This series replaced the hugely successful Famulus series.

By 1984, a total of 72,382 vehicles in the Fortschritt series had been produced – a staggering number for a tractor model. The ZT 303, which was produced from 1972, featured an additional front-wheel drive. Thanks to its versatility, it quickly became the bestselling model in the 300 series. In 1984, the ZT 300 series was replaced by the ZT 320 series.



LIMITED EDITION 500

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-enthusiast 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.



LIMITED EDITION 500

45 002 1800 | ↔ 440mm 📦 2000g **NEW**

Bereits im Jahre 1837 von dem Hufschmied John Deere im US-Bundesstaat Illinois gegründet, ist Deere & Company mit seiner Hauptmarke „John Deere“ heute der Weltmarktführer im Bereich der landwirtschaftlichen Nutzfahrzeuge. 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 extrem hohe Kundentreue.

Der unserem Schuco-Modell zugrundeliegende John Deere 7810 ist ein schwerer Traktor mit über 11 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, der in den Jahren 1997 bis 2003 produziert wurde. Von den Ingenieuren bei John Deere für schwerste Geländeeinsätze konzipiert ist der 7810 auch mehr als 15 Jahre nach seinem Produktionsende noch sehr beliebt und häufig im Einsatz.

Deere & Company was founded in Illinois in 1837 by the blacksmith John Deere. Today, John Deere is the world's leading manufacturer of agricultural vehicles. The first tractor models were built by Deere & Company shortly after the end of the First World War. During the Great Depression from 1931 to 1933, the company allowed farmers who could not afford to make repayments to keep their purchases. With hindsight, this generosity helped the company to acquire many new customers and ensure a high level of customer loyalty.

The John Deere 7810, which was the inspiration for our Schuco model, is a heavy-duty tractor with a maximum permissible weight of 11 tonnes. It was produced from 1997 to 2003. Conceived by John Deere engineers for the heaviest off-road terrain, the 7810 is very popular and is still widely used more than 15 years after the vehicle was discontinued.



LIMITED EDITION 500

John Deere 7810 *

45 002 6300 | ↔ 265mm 📦 950g **NEW**





Mit der 2020 neu geschaffenen Schuco Edition 1:12 präsentieren wir Ihnen eine Modellserie, die detailgetreuer nicht sein kann. Bei den Modellen der Edition 1:12 handelt es sich um klassische Metall-Modelle mit vorbildgerecht zu öffnenden Türen, Hauben und exakten Motornachbildungen. Neben dem vorbildgerechten Interieur bestechen die Schuco 1:12er durch zahlreiche, liebevolle Details und Dekorationen.

The new 2020 Schuco Edition 1:12 range features a number of highly detailed models. These include classic metal models with prototypical opening doors, bonnets and exact engine replicas. In addition to a prototypical interior, the Schuco 1:12 models also feature numerous lovingly designed details and decorations.

EDITION 1:12



Er ist der deutsche Sportwagen der Nachkriegszeit schlechthin, der Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer. Als Rennsport-Prototyp im Frühjahr 1952 vorgestellt bewies dieses Sportcoupe noch vor dem Beginn seiner Serienproduktion bei zahlreichen motorsportlichen Wettbewerben seine Ausnahmestellung. In den Jahren 1954 bis 1957 wurden in Stuttgart-Untertürkheim genau 1400 Stück dieses 29.000,- DM teuren Traumwagens hergestellt. Ausgestattet mit einem 3 Liter großen 6-Zylinder-Reihenmotor erreichte der Flügeltürer, je nach gewählter Hinterachsübersetzung, eine für damalige Zeiten sagenhafte Höchstgeschwindigkeit von 260 Stundenkilometern.

LIMITED EDITION 500

Mercedes-Benz 300 SL silbermet./rot

45 067 1000 | ↔ 380mm 📦 1600g **NEW**



The Mercedes-Benz 300 SL with gullwing doors was the first German sports car of the post-war era. Launched in 1952 as a racing car prototype, the sports coupe showcased its capabilities at numerous motor sports competitions before the start of mass production. Between 1954 and 1957, the Mercedes factory in Stuttgart produced 1400 models of this dream car, which came with a price tag of 29,000 Deutsche Marks. Equipped with a 3-litre, 6-cylinder in-line engine, the gullwing could reach speeds of up to 260 km/h depending on the rear axle ratio – very impressive for its time.

LIMITED EDITION 500

Mercedes-Benz 300 SL blaugrau/dunkelrot

45 067 1100 | ↔ 380mm 📦 1600g **NEW**



Basierend auf der technischen Basis des 3,2 Liter Carrera-Cabrios hatte Porsche bereits auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt im Jahr 1987 einen puristischen Speedster mit verkleinerter Windschutzscheibe und sogenanntem Not- oder Hilfsverdeck vorgestellt. Nach anfänglich etwas zurückhaltendem Zuspruch der Porsche-Fans erschien dann zum Modelljahr 1989 der auf der breiten Turbo-Karosserie basierende Serien-Speedster. Ausgestattet mit dem bewährten 3,2-Liter-6-Zylinder-Boxermotor des 911 Carrera wurde der Speedster exakt in 1680 Exemplaren produziert. Mittlerweile zum Sammlerstück gereift, werden gut erhaltene Exemplare mit Preisen bis zum vierfachen des Neupreises von 112.000,- DM, honoriert.

LIMITED EDITION 500

Porsche 911 Speedster 1989 indischrot/schwarz *

45 067 0500 | ↔ 350mm 📦 1400g **NEW**

The 911 Speedster was first unveiled at the Frankfurt International Motor Show in 1987. Based on the technical specifications of the 3.2-litre Carrera-Cabrios, the puristic Speedster featured a cut-down windshield and an "emergency" top. After a somewhat lukewarm reception from Porsche fans, the series Speedster – based on the wide Turbo chassis – went on sale in 1989. 1680 models of the Speedster were produced, which was equipped with the tried-and-tested 3.2 litre, 6-cylinder box engine of the 911 Carrera. It has since become a collector's item, with well-maintained vehicles selling for up to four times the original sales price of 112,000 Deutsche Marks.

LIMITED EDITION 500

Porsche 911 Speedster 1989 schwarz/rot *

45 067 0600 | ↔ 350mm 📦 1400g **NEW**



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. Beim sogenannten G-Modell wurden zur Erfüllung der neu geschaffenen amerikanischen Sicherheitsvorschriften komplett neu gestaltete Stoßfänger mit den typischen schwarzen Faltenbälgen verwendet. Im Oktober 1974 stellte Porsche auf dem Pariser Automobilsalon den ersten „Turbo“ mit 3 Liter Hubraum und einer Leistung von 260 PS vor. Der unserem Schuco-Modell zugrundeliegende 3,3 Liter „Turbo II“ verfügte ab 1978 dann bereits über 300 PS und stellte so die Spitze des deutschen Sportwagenbaus dar.



LIMITED EDITION 500

Porsche Turbo 930 grandprixweiss/schwarz *

45 067 0100 | ↔ 350mm 📦 1400g **NEW**



The original model of the Porsche 911 was designed at the beginning of the 1960s by Ferdinand Alexander Porsche (nicknamed "Buzzi"), the eldest son of Ferry Porsche. As the successor to the legendary Porsche 356, the 911 was unveiled to an enthusiastic audience in 1963. In 1974 it received its first big optical makeover. Known as the G-model, the updated version featured newly designed bumpers with typical black bellows in order to comply with the latest American safety regulations. In October 1974 Porsche launched the first "Turbo" model at the Paris Motor Show, which featured a 3-litre engine and 260 hp. Our Schuco model is based on the 3.3 litre "Turbo II". This version was launched in 1978 and featured 300 hp, marking the pinnacle of German sports car manufacturing.



LIMITED EDITION 500

Porsche Turbo 930 indischrot/schwarz *

45 067 0000 | ↔ 350mm 📦 1400g **NEW**

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.



LIMITED EDITION 500

Jaguar E-Type „Shooting Brake“ H&M

45 004 6100 | ↔ 390mm 📦 1400g

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.



LIMITED EDITION 500

Mercedes AMG „Vision Gran Turismo“ **

45 004 6000 | ↔ 400mm 📦 1600g

EDITION 1:10

- 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





P. 147

SIMSON SCHWALBE
KR 51/1 „CUSTOMIZED“



Ihre Vorgängerin, die BMW R 50 S war bereits in die Jahre gekommen als BMW 1960 das neue Topmodell, die BMW R 69 S vorstellte. Der 595 ccm³ große, luftgekühlte 2-Zylinder-Boxermotor der R69 S leistete 42 PS und ermöglichte dem stolzen Besitzer laut der BMW- Bedienungsanleitung Höchstgeschwindigkeiten von 175 Stundenkilometer bei liegendem und 160 Stundenkilometer bei aufrecht sitzendem Fahrer. Dies machte die R 69 S zu einem der schnellsten Straßenmotorräder der sechziger Jahre. Als erstes Motorrad in der BMW-Motorradgeschichte konnte die R 69 S auf Kundenwunsch auch in edlem Farbton Elfenbein bestellt werden. Bis zu Ihrer Produktionseinstellung im Jahre 1969 wurden von der im Jahre 1960 mit einem Preis von 4.030,- DM eingeführten R 69 S über 11.000 Exemplare verkauft.

Its predecessor, the BMW R 50 S, was already becoming outdated when BMW introduced the new top model, the BMW R 69 S, in 1960. The R 69 S's 595 ccm³, air-cooled, 2-cylinder boxer engine produced 42 HP and, according to the BMW manual, enabled its proud owner to reach top speeds of 175 kilometres per hour when the rider was recumbent and 160 kilometres per hour when they were sitting upright. This made the R 69 S one of the fastest street motorcycles of the sixties. As the first motorcycle in BMW's motorcycle history, the R 69 S could also be ordered in an elegant ivory colour at the customer's request. Introduced in 1960 at a price of 4,030 German marks, over 11,000 units of the R 69 S had been sold before it ceased production in 1969.





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.

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.





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.



Mehr und mehr hat sich die Simson Schwalbe in den letzten Jahren zum beliebten Customizing-Fahrzeug entwickelt. Rund um den Umbau des Kult-Mopeds hat sich eine riesige Szene für Umbauten und entsprechendes Zubehör entwickelt. Dieser Entwicklung trägt auch Schuco nun Rechnung und bringt mit der Simson Schwalbe Custom I die erste „gepimpte“ Schwalbe auf den Markt. In edlem Gunpowder-Metallic lackiert, werden von dieser „heißen“ Schwalbe nur 1000 Exemplare produziert werden.

In recent years, the Simson Swallow has developed more and more into a popular customised vehicle. A huge scene for conversions and corresponding accessories has developed around the conversion of cult mopeds. Now Schuco has taken this development into account and is launching the first "pimped" Swallow on the market with the Simson Swallow Custom I. Painted in fine gunpowder metallic, only 1000 units of this "hot" Swallow are being manufactured.



LIMITED EDITION 1000



Mit mehr als einer Million produzierten Exemplaren 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. Die Simson Schwalbe KR 51/1 ist ein Highlight aus der hochwertigen und mit größter Präzision hergestellten Motorrad-Klassiker Edition 1:10 von Schuco. Die Serie erfüllt höchste Qualitätsansprüche und begeistert durch ihre authentische Hochglanzlackierung. Features, wie drehbare Räder und eine Funktionsfederung sind fester Bestandteil dieser Reihe und machen diese so beliebt unter den Zweiradsammlern.

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. The Simson Swallow KR 51/1 is a brand highlight in the high quality and precision performance Classic Motorcycle Edition 1:10 from Schuco. The series meets the highest quality standards and wows fans with its authentic high-gloss finish. Features such as rotating wheels and fully functional suspension are an integral part of these models and have established them as a firm favourite with motorcycle enthusiasts.



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



P. 157

KIT „MERCEDES-BENZ
UNIMOG 406“



BMW Isetta „Landespolizei“ 45 202 1600 **NEW**

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 160.000mal produziert. Wegen ihrer kugelförmigen Form ist die Isetta heute noch als die „Knutschkugel“ bekannt und war bis in die 60er-Jahre bei einigen Polizei-Direktionen auch noch als wendiges Polizeifahrzeug unterwegs.

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 and was still used by some police departments as a manoeuvrable police car until the 1960s.



BMW Isetta, beige-orange 45 201 6500

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.



BMW 2002, orange * 45 202 2700 **NEW**

Pünktlich zum 50. Firmenjubiläum stellten die Bayerischen Motoren Werke im Jahr 1966 ihre sogenannte 02er-Baureihe mit dem BMW 1600 vor. Der 02er entwickelte sich sehr schnell zum Sinnbild der sportlichen, kompakten Limousine. Heute zählt der 02er zu den Klassikern der jüngeren Automobilgeschichte und besitzt bei seinen zahlreichen Fans absoluten Kultstatus.

Just in time for the company’s 50th anniversary, the Bayerische Motoren Werke (BMW) unveiled its so-called 02 series with the BMW 1600 in 1966. The 02 series very quickly developed into the symbol of a sporty, compact saloon. Today, the 02 is considered one of the classics of recent automobile history and has absolute cult status among its many fans.



Citroën 2CV Charleston, grau-schwarz/grey-black 45 202 1700 **NEW**

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.



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 ausgestattete E-Type war sowohl als Coupé als auch als offener Roadster erhältlich und gehört heute zweifellos 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.



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

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 ausgestattete E-Type war sowohl als Coupé als auch als offener Roadster erhältlich und gehört heute zweifellos 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.



Land Rover Defender, grün-weiß/green white

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 ungläublichen 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 unmistakable 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.

45 201 8100



Mercedes-Benz 180 D Ponton, grau/grey

45 202 2100 **NEW**

Als erste komplette PKW-Neuentwicklung nach dem Kriege stellte Mercedes-Benz 1953 den Mercedes 180, der Baureihe W120 vor. Auch als „Ponton-Mercedes“ bezeichnet war der 180er ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse und löste die Vorkriegskonstruktion des 170V ab. Gleichzeitig war der „Ponton“ der erste Mercedes mit selbsttragender Karosserie. Der 1954 vorgestellte 180 D fand als zuverlässiges Taxi weltweite Verbreitung und machte den Einsatz des Dieselmotors in Personenkraftwagen populär.



Mercedes-Benz 180 D Ponton „Polizei“

45 202 2300 **NEW**

In 1953, Mercedes-Benz unveiled the Mercedes 180, from the W120 series, as its first completely new passenger car redesign since the war. Also known as the “Ponton Mercedes” (the “Ponton Mercedes”), the 180 was a car for the upper middle class and replaced the pre-war 170V design. The “Ponton” was also the first Mercedes with a self-supporting chassis. The 180 D, introduced in 1954, became popular all over the world as a reliable taxi and was responsible for making the use of diesel engines in passenger cars popular.



Mercedes-Benz 200 D Heckflosse, dunkelgrün/dark green **

45 202 2200 **NEW**

Als Nachfolger des berühmten Ponton-Mercedes, dem W120, präsentierte Mercedes-Benz 1961 die auch als „kleine Heckflosse“ bekannte Baureihe W 110. Mit dem Design-Element der sogenannten Heckflossen machte die eher als konservativ bekannte Mercedes-Benz Designabteilung, Zugeständnisse an das seinerzeit vorherrschende amerikanische Automobil-Design. Mercedes bezeichnete diese jedoch als „Peilstege“, da sie beim rückwärts einparken deutlich das Fahrzeugende markierten.

As a successor to the famous Ponton Mercedes, the W120, Mercedes-Benz introduced in 1961 the W110 series, also known as the “little tail fin”. With the so-called “tail fin” design feature, the Mercedes-Benz design department, previously known for its conservatism, made a concession to the American automobile design prevailing at the time. Mercedes, however, called them “Peilstege”, as they clearly marked the end of the vehicle when reverse parking.



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.



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.



Land Rover Defender „Safari“ **

45 202 1800 **NEW**

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.

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 unmistakable 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.



Mercedes-Benz 300 SL, silber/silver

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.

45 201 5700



Mini Cooper, braun/brown metallic

45 202 1900 **NEW**

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. car today.



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.



Porsche 930 Turbo, silber/silver metallic

45 202 2400 **NEW**

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. Beim sogenannten G-Modell wurden zur Erfüllung dieser Auflagen komplett neu gestaltete Stoßfänger mit den typischen schwarzen Faltenbälgen verwendet. Porsche stellte den „Turbo“ als Spitzenmodell im Oktober 1974 auf dem Pariser Salon vor.

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 the so-called G model, completely new bumpers with the typical black folding bellows were used to fulfil these requirements. In October 1974, at the Geneva Salon de l'Auto, the Porsche „Turbo“ was presented as the top model.



Porsche 356 Carrera Coupé „Ski-Urlaub“, gelb/yellow *

45 202 2900 **NEW**

Er war nicht nur der Vorgänger des berühmten Porsche 911, er war gleichzeitig auch der erste in Serie gebaute Sportwagen der Firma Porsche, der Porsche 356. Während seiner gesamten Produktionszeit, von 1948 bis 1965, wurden von den verschiedenen Entwicklungsstufen des 356ers mehr als 76.000 Exemplare hergestellt. Unser Porsche 356 aus der Edition 1:64 entspricht einem Porsche Carrera 2 des Baujahrs 1962 und wird in unserem Modell auf dem Weg in den Skiurlaub dargestellt.

It wasn't just the predecessor of the famous Porsche 911, it was also the first sports car built in series by Porsche: the Porsche 356. During its entire production period, from 1948 to 1965, more than 76,000 of the 356's various development stages were produced. Our Porsche 356 from the Edition 1:64 corresponds to a 1962 Porsche Carrera 2 and in our model is shown on its way to a skiing holiday.



VW Käfer „Feuerwehr“, rot-schwarz/red black

45 202 2600 **NEW**

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.



VW Käfer/Beetle #53 „Rallye“

45 201 2800



VW Käfer „Reisezeit“, dunkelrot/dark red

45 201 7000



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.



VW Käfer, grün-beige/green-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.



VW Käfer mit ES-Piccolo Wohnwagen/with ES-Piccolo caravan, türkis/turquoise *

45 202 2500 **NEW**

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.



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 Kompaktklassensiegtende 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.



VW T1b Bus „Surfer“, grün-beige/green-beige *

45 202 2800 **NEW**

Besonders in den amerikanischen Sonnenstaaten Florida und Kalifornien hatte der VW T1 Bus in den 60er und 70er-Jahren absoluten Kultstatus bei Surfern und Anhängern der Flower-Power Szene. Das dem fein dekorierten Schuco-Modell der Edition 1:64 zugrunde liegende Fahrzeug entspricht einem Vorbildfahrzeug dieser Zeit.

Especially in the American sunshine states of Florida and California, the VW T1 bus enjoyed absolute cult status in the 60’s and 70’s, both with surfers and followers of the flower power scene. The vehicle on which the finely decorated Schuco model from the Edition 1:64 is based corresponds to a full-sized vehicle from that time.



VW T1 Bus „Polizei“

45 201 5400

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.



VW T1 Bus, rot-beige/red beige

45 201 7100

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.



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.



VW T3a Campingbus, blau/blue

45 202 2000 **NEW**

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 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.



Lanz Bulldog, blau/blue

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.

45 201 7400



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.



Unimog U 406, dunkelgrün/dark green

45 201 5800

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.



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.



Edition 1:64 Kit „VW T1 Bus“

45 202 0000



Edition 1:64 Kit „Unimog U 406“

45 201 9900



BMW Isetta „Feuerwehr“ 45 264 8700 **NEW**



BMW Isetta 45 263 2300



BMW Isetta mit ES-Piccolo-Wohnwagen/with ES-Piccolo caravan * 45 264 8600 **NEW**



BMW 3.5 CSL #59 * 45 264 8800 **NEW**



Citroën 2CV Charleston 45 265 1400 **NEW**



Fiat 500 Giardiniera 45 265 1500 **NEW**



Jaguar XK 120 45 265 1600 **NEW**



Jaguar E-Type Coupé* 45 263 9800

EDITION 1:87

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-cast model collectors.



Land Rover 88 Safari 45 265 1700 **NEW**



Land Rover 88* 45 264 4100



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



Mercedes-Benz 300SL Coupé* 45 263 9300



Mercedes-Benz 300SL Roadster* 45 263 9400



Mercedes-Benz /8 Coupé **NEW** 45 264 9400



Mercedes-Benz -/8 45 263 9500



Mercedes-Benz 300 SEL 6.8 AMG #1 45 264 9500



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



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



Mini Cooper 45 263 9200



Opel Manta A GT/E 45 265 1800



Porsche 356 A Speedster 45 264 9800



Porsche 356 Cabrio 45 264 4200



Porsche 2.7 RS 45 263 9900



Porsche 911 S 45 264 9900



Porsche 911 Carrera 3.2 Coupe * 45 265 6300



Porsche 911 Carrera 3.2. Targa * 45 265 6400



Porsche 911 Turbo (930) * 45 265 6200



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



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



Porsche 911R (991) 45 263 7400



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



Porsche 924 S 45 262 9400



Porsche 924 „Polizei“ 45 265 0000



Porsche 935 „Jägermeister“ #8 45 265 0100



Porsche 911 Carrera S Coupé (992) ** 45 265 3600



Porsche 911 Carrera S Coupé (992) ** 45 265 3700



Porsche Taycan Turbo S, weiß/white * 45 265 5800



Porsche Taycan Turbo S, schwarz/black * 45 265 5900



VW Golf I GTI 45 265 1200



Porsche 718 Cayman S 45 262 9200



VW Käfer 45 263 3400



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



VW Käfer Cabriolet 45 263 3600



VW Käfer 45 264 0200



VW Käfer Cabriolet mit Wohnwagen/with caravan „Knaus Schwalbennest“ *

NEW

45 265 1300



NEW

VW Karmann Ghia 45 265 1100



VW Käfer „Deutsche Bundespost“ 45 264 0300



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



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

45 264 0100



Ladegutpackung/loading package „Porsche 911“ (6 x 911 S, 2 x Carrera 2.7 RS) (ohne Schienen und Autotransporter/without tracks and car transporter) *

45 265 0200 **NEW**

EDITION 1:87 | PKW-Modelle · Car models

METAL
+ PLASTIC PARTS

mhi
märklin
Handler-Initiative



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

45 264 6500

EDITION 1:87 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles



NEW

VW T1c Samba

45 265 0600



VW T1c Bus

45 263 3700



VW T1b Pritsche-Plane/
pick-up with tarpaulin

45 264 4300



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

45 264 1000



NEW

VW T1b Pritsche-Plane/
pick-up with tarpaulin #53 *

45 265 0300

NOCH
... wie im Original



NEW

VW T1b Pritschenwagen/pick-up
„Servizio Vespa“ mit/with 2 Vespas

45 265 0400



NEW

VW T1c Bus „John-Deere-Lanz“ *

45 265 0500



VW T1c Kastenwagen/
box van „VW Kundendienst“

45 264 4600



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

METAL
+ PLASTIC PARTS



NEW

VW T2a Bus 45 265 0800



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



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



NEW

VW T2a Kastenwagen/box van „Schlüter“ 45 265 0700



NEW

VW T3b „Joker“ Campingbus 45 264 4500



VW T3b „Audi Sport“ mit Hänger und/with trailer and Audi Quattro *



NEW

45 265 1000



VW T3b Bus L 45 265 0900



NEW

Hanomag Kurier „Mini-Service“ und/with Mini Cooper 45 264 9000



NEW

Hanomag F55 Pritsche-Plane/pick-up with tarpaulin

45 264 8900



NEW

Mercedes-Benz L911 „Mercedes-Benz“

45 264 9700



NEW

Mercedes-Benz LG 315 LF „Feuerwehr“ *

45 264 9600



NEW

Mercedes-Benz O302 „Deutsche Post“

45 264 9300



EDITION 1:87 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

METAL
+ PLASTIC PARTS



mhi
märklin Händer-Initiative

Set VW T1c „MHI“

45 264 6300



30 JAHRE **mhi**
märklin Händer-Initiative

4er-Set Starke Marken VW T1c Bus Knorr, VW T1c Kasten Maggi, VW T1c Kasten/box van Dr. Oetker mit Anhänger/ with trailer, Hanomag Kurier Kühne *

45 265 5400 **NEW**



30 JAHRE **mhi**
märklin Händer-Initiative

3er-Set „DB-Stückgut“ MB LP608, Hanomag F55, VW T2 Kasten

45 265 5300 **NEW**



30 JAHRE **mhi**
märklin Händer-Initiative

16er-Display „Märklin“ T1c Kasten, T1b Pritsche/Plane, T2a Kasten, T3a Kasten, je 4x *

45 265 3800 **NEW**

METAL
+ PLASTIC PARTS



Liebherr A 922 Rail Zweibegebagger/two way excavator *

45 264 7000 **NEW**



Liebherr PR 744 Planierraupe/caterpillar

45 265 3500 **NEW**



Deutz F4 L514

45 263 4800



Dutra D4K ohne Kabine/
without cabin*

45 264 1300



Dutra D4K mit Kabine/with cabin*

45 264 1200



Fendt Favorit 622 LS

45 264 1600



Kärcher MC 130 Winterdienst/
winter service

45 262 8900



Kärcher MC 130 Kehmaschine/
street sweeper

45 262 9000



Hürlimann D70

45 263 4700



IHC 1455 XL

45 264 1800



Mercedes-Benz trac 1800

45 264 1700



Unimog 406

45 264 1900



Porsche Standard *

45 264 1500



Steyr Diesel Typ 180

45 263 4600



Steyr 1300 System Dutra

45 264 1400



Kirovets K 700

45 263 4900



Helikopter · Helicopter



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.

MILITARY 1:87



KPz Leopard 1A1, flecktarn/camouflaged

45 265 2300 **NEW**

Produktionsbeginn für den Leopard war im Herbst 1965. Bis Juni 1966 wurde 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.

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.



KPz Leopard 2A6, flecktarn/camouflaged *

45 265 6500 **NEW**

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.

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.



Panzerhaubitze M-109 G, flecktarn/self-propelled gun, camouflaged **

45 265 1900 **NEW**

Bis zu ihrer Ablösung durch die Panzerhaubitze 2000 im Jahr 2007 war die M109 auch bei der Bundeswehr im Einsatz. Seit ihrer Indienststellung erfuhr die M109 eine Vielzahl von Kampfwertsteigerungen. Mit einer Gesamtzahl von über 5000 produzierten Exemplaren ist die M109 eine der meistproduzierten Panzerhaubitzen weltweit. Knapp 600 Exemplare der M109 wurden ab 1961 auch von der Bundeswehr angeschafft. In der Ausführung M109G stellte die 24,4t schwere Panzerhaubitze bis Ende der neunziger Jahre die Standardwaffe der Panzerartillerieverbände des Heeres dar. Jedes Panzerartilleriebataillon verfügte über 18 Fahrzeuge.

From 1962, the M109 became a substantial part of many countries' artillery, as well as NATO's standard howitzer. It was also used by the German military until it was replaced by the PzH 2000 in 2007. Numerous upgrades were made to the M109 following its introduction. With a total of more than 5000 vehicles, the M109 is one of the world's bestselling howitzers. From 1961, almost 600 M109 howitzers were purchased by the German armed forces. Sold as the M109G, the 24.4 tonne howitzer was the standard weapon in the German army's self-propelled artillery. Each self-propelled artillery regiment had 18 vehicles.



SPz Marder 1A2 BW, flecktarn/camouflaged *

45 265 6600 **NEW**

Der Schützenpanzer Marder ist ein gepanzertes Vollkettenfahrzeug und das Hauptwaffensystem der Panzergrenadiere. Der Marder verfügt über eine feste Besatzung von drei Soldaten. Die besondere Effektivität der Panzergrenadiertuppe manifestiert sich in der Möglichkeit, schnell die Kampfweise zwischen auf- und abgessenenem 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.

The Marder armoured personnel carrier is an armoured fully tracked vehicle and the main weapon system of the mechanised infantry. 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.



Die Panzerhaubitze 2000, kurz genannt PzH 2000, wurde im Jahr 1998 bei der Bundeswehr eingeführt. Das selbst-fahrende 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.

Panzerhaubitze 2000, flecktarn/self-propelled gun, camouflaged

45 264 2000

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.



Puma Schützenpanzer, flecktarn/infantry combat vehicle, camouflaged

45 264 2100



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 2A1 Kampfpanzer, infantry combat vehicle

45 264 2200

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.



GEPARD Flakpanzer, flecktarn/camouflaged

45 263 5500



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-Armee 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-Armee 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.

M47G Kampfpanzer/ infantry combat vehicle

45 263 6000



M113 Sanitätspanzer/infantry ambulance vehicle

45 263 6100

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.

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.



TPz Boxer, flecktarn/camouflaged

45 265 2400 **NEW**



FUCHS Transportpanzer, flecktarn/infantry transport vehicle, camouflaged

45 263 5800

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.

FUCHS Transportpanzer/infantry transport vehicle „ISAF“

45 263 5700

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.



Serval ISAF „KSK“, flecktarn/camouflaged

45 264 2300

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-Transportflugzeugen 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.

Das leichte, allradangetriebene und luftverladbare 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 armoring.



YAK Radfahrzeug, flecktarn/service vehicle, camouflaged

45 263 5600



MAN 5t gl KAT1 Tank-LKW, flecktarn/
tank truck, camouflaged

45 263 6400

Der MAN 5t gl KAT 1 wurde ebenfalls für die Bundeswehr entwickelt und ersetzte 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.



MAN 5t GL LKW, flecktarn/camouflaged *

45 264 7500 **NEW**

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.



LKW 5 t gl (MAN 630 L2A) Koffer **

45 265 2000 **NEW**

In der noch jungen Bundeswehr bestand ab 1955 großer Bedarf an einem zuverlässigen 5-Tonner-LKW. Dieser erhebliche Bedarf bildete dann die Grundlage für eine sehr umfangreiche Ausschreibung an der sich die deutsche LKW-Industrie beteiligen konnte. Letztendlich gingen aus dieser Ausschreibung Mercedes-Benz und MAN als Sieger hervor. In der Folge wurde der MAN 630 in den Varianten MAN 630 L2A und MAN 630 L2AE ab 1958 an die Bundeswehr ausgeliefert. Die Bezeichnung L2AE bedeutete hierbei, dass es sich um ein Fahrzeug mit Einfachbereifung handelte. Insgesamt wurden gut 20.000 Exemplare dieses Typs von der Bundeswehr beschafft. Sowohl der MAN 630 L2A als auch der L2AE waren hochgeländegängige LKW's mit Allradantrieb, die mit einem 136 PS starken Vielstoffmotor mit 8,275 Litern Hubraum ausgerüstet waren.



LKW 5 t gl (MAN 630 L2AE) Pritsche-Plane/pick-up with tarpaulin **

45 265 2100 **NEW**

Following its establishment in 1955, the Bundeswehr (German armed forces) was in desperate need of a reliable 5-tonne truck. This led to a extensive tendering process in the German truck industry, from which Mercedes-Benz and MAN emerged as the ultimate victors. The MAN 630 L2A and MAN 630 L2AE variants of the MAN 630 were subsequently delivered to the Bundeswehr starting in 1958. The L2AE variant was equipped with single tyres. Approximately 20,000 models of this variant were purchased by the Bundeswehr. Both the MAN 630 L2A and L2AE were all-wheel drive trucks suitable for high terrain and featured a 136 hp multi-fuel engine with an 8.275 litre capacity.



MAN 7t gl KAT1 Raketenwerfer Lars II, flecktarn/
rocket launcher, camouflaged

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 Abgasurbocharger und Ladeluftkühlung. Die Aufbauten entsprechen denen des 5-Tonnners. 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 7t gl, flecktarn/camouflaged

45 265 2500 **NEW**

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.



Unimog S404 Pritsche-Plane flecktarn/pick-up with tarpaulin, camouflaged

45 265 2700 **NEW**

Mit knapp 65.000 gebauten Einheiten ist der Unimog 404 die bis heute erfolgreichste Unimog-Baureihe. Allein die Bundeswehr beschaffte vom U404 über 36.500 Exemplare. Dort kam er hauptsächlich als geländegängiger 1,5 Tonnen-Lastkraftwagen mit den verschiedensten Aufbauten und Rüstsätzen zum Einsatz. Herausragend für radgetriebene Fahrzeuge war die extrem hohe Geländetauglichkeit des Unimog S. Steigungen von 100% konnten ohne Winde oder fremde Hilfe überwunden werden. Die Wadfähigkeit des Unimog 404 betrug ansehnliche 800 mm. Für die Bundeswehr produzierte Daimler-Benz ab dem Produktionsbeginn im Januar 1956 den Unimog S hauptsächlich in der Grundauführung mit der Lastpritsche von 3.000 x 2.000 mm und dem offenen Fahrerhaus mit Allwetter-Faltverdeck.



Unimog S404 Koffer, flecktarn/camouflaged *

45 265 2800 **NEW**

With almost 65,000 units produced, the Unimog 404 is Unimog's most successful model. Over 36,500 vehicles were purchased by the Bundeswehr (German armed forces), where it was mainly used as an all-terrain 1.5 tonne truck with a wide range of bodies and retrofit kits. One of the most outstanding features of the Unimog S was its off-road capability – it could overcome gradients of 100% without external assistance. The Unimog 404 also had an impressive 800 mm fording capability. Daimler-Benz commenced production of the Unimog S in January 1956. Most of the models sold to the Bundeswehr were the basic version with a 3000 x 2000 mm flatbed and an open-top cab with an all-weather folding top. However, there were also many vehicles with box bodies.



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 O302 Bus

45 264 2500

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 Falterdeck 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.

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.



Mercedes-Benz LG 315 Tank-LKW/tank truck

45 264 2000



Als sogenannte Erdarbeitsgeräte kommen Radlader auch bei der Bundeswehr zum Einsatz. Die von der Bundeswehr angeschafften Liebherr Radlader entsprechen weitestgehend der zivilen Ausführung und werden hauptsächlich von der Pioniertruppe für Straßenbauarbeiten im Rahmen von Auslandseinsätzen eingesetzt.

Wheel loaders are also used by the Bundeswehr. One such model is the Liebherr wheel loader, which looks very similar to the civilian version. It is mainly used by combat engineers for road works on overseas missions.

Liebherr Radlader 550

45 265 2900 **NEW**

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.



Mercedes-Benz /8 Kommandeurswagen/commander vehicle

45 263 6700



Wolf G, flecktarn/camouflaged

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.



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.



VW Käfer 1200

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.

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 T2 Bus

45 263 6500



VW T3 Bus, flecktarn/camouflaged

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 Feldjägersdienstfahrzeug 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.

VW T5 Bus

45 264 2600

Der am häufigsten eingesetzte Rüstsatzträger bei der deutschen Bundeswehr ist nach wie 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.



VW 181 Kübelwagen, flecktarn/skip car, camouflaged *

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 tmlil 4x2“ (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 erlangt der 181er sehr schnell Kultstatus und erhielt dort auch seinen Spitznamen „The Thing“.



VW 181 Kübelwagen/skip car *

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 tmlil 4x2) (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“.



Panzerkompanie/tank company, 4x M48G, 1xM113, 1xMAN 5t GL, 1x VW Bus T3

45 264 3300

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 Mannschaftstransportpanzer 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.

MILITARY 1:87



Genauso, wie es bei der Bundeswehr eine eindeutige Definition für die richtige Farbgebung und die entsprechenden Tarnschemen für sämtliche Bundeswehrfahrzeuge gibt, so ist auch die korrekte Wintertarnung in einer Bundeswehrvorschrift festgelegt – der TDv 0037. Es besteht aber auch bei der Bundeswehr ein Unterschied zwischen den Dienstvorschriften und dem realen Truppenalltag. So bestehen seit Jahren gerade beim Thema Wintertarnung gewisse Ermessensspielräume was die Auslegung der Wintertarnung angeht. So wurden die Fahrzeuge unseres limitierten Set's „Winter-Tarnung“ auch eher dem realen Alltag bei der Bundeswehr nachempfunden.

The mandatory colours and camouflage schemes for military vehicles are clearly defined by the Bundeswehr. This includes the winter camouflage scheme, which is specified in the technical regulation 0037. However, the reality on the ground often differs from these regulations. For years, a certain amount of discretion has been allowed with regard to the interpretation of winter camouflage. The vehicles in our limited edition “Winter camouflage” set have been designed based on real-life scenarios in the Bundeswehr.



Set „Winter-Tarnung“ M113, M47, Unimog S404, VW Kübel *

45 265 3000 **NEW**



„Als leichter Transport- und Mehrzweckhubschrauber konzipiert, ist der Bell UH-1H mittlerweile der wohl bekannteste militärische Hubschrauber der Luftfahrtgeschichte. Mit über 7000 gebauten Exemplaren ist der Bell UH-1 auch der mit großem Abstand meistproduzierte Drehflügler der Welt. Ein Großteil dieser Stückzahl wurde an die US-Army und die US-Airforce ausgeliefert.“

Designed as a lightweight transport and multi-purpose helicopter, the Bell UH-1H is one of the most famous military helicopters in the history of aviation. Over 7000 units were produced, which makes the Bell UH-1 the world's bestselling rotorcraft by a considerable margin. The majority of these helicopters were sold to the US Army and the US Air Force.



Bell UH-1H US Army

45 265 3100 **NEW**



Der NH 90 (Nato Helicopter 90) wurde als leichter, allwettertauglicher und nachflugfähiger 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 Personaltransport über den Transport von Spezialkräften bis zur Evakuierung von Verletzten vom Gefechtsfeld.



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

45 264 6600

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.



Bell UH 1D Rettungshubschrauber/rescue helicopter „SAR“

45 264 3200



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 „Heer“

45 263 6800

MILITARY PRO.R35



Vollkommen neu im Schuco-Sortiment ist die Produktlinie Pro.R 35. In diesem typischen Maßstab für Militärmodelle erscheint nun auch ein hochwertiges und mit vielen tollen Details ausgestattetes Fertigmodell des berühmten Bell UH 1D Hubschraubers. 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.



LIMITED EDITION 500

Bell UH-1D „Heer“ *

45 091 2500 | ↔ 363mm Rumpf • 485mm mit Rotor 350g **NEW**



The Pro.R 35 product line is an entirely new addition to the Schuco range. It includes a premium, highly detailed model of the famous Bell UH 1D helicopter in a typical size for military models. Conceived as a lightweight transport and multipurpose helicopter, the German armed forces obtained their first four Bell UH-1D helicopters in early 1966.

Of the 352 Bell UH-1D helicopters used by the German armed forces, 345 were manufactured under license by the German aircraft manufacturer Dornier. 132 were delivered to the German Air Force. Over 7000 of these helicopters were built, making the Bell UH-1 the most produced helicopter in aviation history by a significant margin.



LIMITED EDITION 500

Bell UH-1D Rettungshubschrauber/rescue helicopter „SAR“ *

45 091 2600 | ↔ 363mm Rumpf • 485mm mit Rotor 350g **NEW**

Mit knapp 65.000 gebauten Einheiten ist der Unimog 404 die bis heute erfolgreichste Unimog-Baureihe. Allein die Bundeswehr beschaffte vom U404 über 36.500 Exemplare. Dort kam er hauptsächlich als geländegängiger 1,5-Tonnen-Lastkraftwagen mit den verschiedensten Aufbauten und Rüstsätzen zum Einsatz. Herausragend für radgetriebene Fahrzeuge war die extrem hohe Geländetauglichkeit des Unimog S. Steigungen von 100% konnten ohne Winde oder fremde Hilfe überwunden werden. Die Wadfähigkeit des Unimog 404 betrug ansehnliche 800 mm.

Für die Bundeswehr produzierte Daimler-Benz ab dem Produktionsbeginn im Januar 1956 den Unimog S hauptsächlich in der Grundauführung mit der Lastpritsche von 3.000 x 2.000 mm und dem offenen Fahrerhaus mit Allwetter-Faltverdeck. In erheblichen Mengen kamen aber auch die verschiedenen Ausführungen mit Kofferaufbauten zum Einsatz. Das Spektrum reichte hier von Allzweckkoffern für Instandsetzungs- oder Geschäftszimmeraufgaben, über verschiedene Ausführungen als Funkkoffer und Einheitskoffern für Sanitätsdienst bis hin zu Feuerlöschaufbauten.



LIMITED EDITION 500

Unimog 404 S Pritsche-Plane/pick-up with tarpaulin **

45 091 2700 | ↔ 141mm 175g **NEW**

With a fleet of almost 65,000 units, the Unimog 404 is Unimog's most successful vehicle series. More than 36,500 U404 models were purchased by the German armed forces, who primarily used the vehicle as an all-terrain 1.5-tonne truck with a range of different bodies and conversion kits. The Unimog S offered outstanding off-road capability for a wheeled vehicle – it could conquer gradients of 100% without external assistance. The Unimog 404 was also able to ford water depths of up to 800 mm.

Daimler-Benz commenced production in January 1956. Most of the Unimog S models purchased by the German armed forces featured the basic configuration with a 3000 x 2000 mm platform and an open cab with an all-weather folding top. However, a significant number of other configurations with box bodies were also used. These included all-purpose boxes for maintenance or office tasks, radio communications boxes, and boxes for medical and firefighting services.



LIMITED EDITION 500

Unimog 404 S Koffer/box van **

45 091 2800 | ↔ 141mm 175g **NEW**



Mit einer Höchstgeschwindigkeit von knapp über 2.400 Stundenkilometern war die Concorde das erste Überschallflugzeug im Liniendienst. 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, Concorde were in operation with both Air France and British Airways until 2003.

Concorde „Air France“ Test livery

40 355 1697



Junkers Ju52 „Manfred von Richthofen“

40 355 1694



Ju-Air, Junkers Ju52/3m

40 355 1682



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. Legendar 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 “Auntie 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.

Basierend auf der einmotorigen Junkers Ju 51/1m wurde im Jahr 1932 die dreimotorige Ju 52/3m, heute besser bekannt als „Tante Ju“ vorgestellt. Legendar 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.

Das fein detaillierte Sammlermodell von Schuco im Maßstab 1:72 wird aus hochwertigem Zinkdruckguss sowie Kunststoff produziert. Die Propeller und Räder sind beweglich und für die optimale Präsentation kann der mitgelieferte Präsentationsständer verwendet werden.

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.

This finely detailed Schuco collector's model in 1:72 scale is made of high-quality die-cast zinc and plastic. Its propellers and wheels are movable. The supplied display stand can be used for a perfect product presentation.



AVIATION 1:72

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. Legendar 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.

Das fein detaillierte Sammlermodell von Schuco im Maßstab 1:72 wird aus hochwertigem Zinkdruckguss sowie Kunststoff produziert. Die Propeller und Räder sind beweglich und für die optimale Präsentation kann der mitgelieferte Präsentationsständer verwendet werden.

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.

This finely detailed Schuco collector's model in 1:72 scale is made of high-quality die-cast zinc and plastic. Its propellers and wheels are movable. The supplied display stand can be used for a perfect product presentation.



Basierend auf der einmotorigen Junkers Ju 51/1m wurde im Jahr 1932 die dreimotorige Ju 52/3m, heute besser bekannt als „Tante Ju“ vorgestellt. Legendar 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.

Das fein detaillierte Sammlermodell von Schuco im Maßstab 1:72 wird aus hochwertigem Zinkdruckguss sowie Kunststoff produziert. Die Propeller und Räder sind beweglich und für die optimale Präsentation kann der mitgelieferte Präsentationsständer verwendet werden.

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.

This finely detailed Schuco collector's model in 1:72 scale is made of high-quality die-cast zinc and plastic. Its propellers and wheels are movable. The supplied display stand can be used for a perfect product presentation.



Die Lockheed Super Constellation, besser bekannt als „Super Connie“ war das zweite Baumuster der sogenannten Lockheed Constellation Baureihe mit deren Produktion bereits im Jahre 1943 begonnen wurde. Innerhalb der Constellation-Baureihe war die „Super Connie“ neben dem Starliner und der Constellation das erfolgreichste Modell. Sie bildete zusammen mit den Konkurrenzmodellen Douglas DC-6 und Douglas DC-7 den technischen Höhepunkt der Ära der Langstreckenflugzeuge mit Kolbenmotorantrieb. Nachdem die Super Constellation am 13. Oktober 1950 ihren Erstflug absolviert hatte, erfolgte die offizielle Indienststellung im Dezember 1951. Von zahlreichen internationalen Fluggesellschaften im Langstreckenverkehr erfolgreich eingesetzt, wurden in den Jahren 1951 bis 1958 insgesamt 579 Exemplare hergestellt. Ihre gestreckte, besonders elegante Form, die vier wuchtigen Triebwerke und ihr dreiteiliges Seitenleitwerk machen die „Super Connie“ zu einer der Ikonen der Luftfahrtgeschichte.

The Lockheed Super Constellation – better known as “Super Connie” – was the second model in the Lockheed Constellation range. Production was commenced in 1943. The “Super Connie” was the most successful model in the Constellation range, which also included the Starliner and the Constellation. Along with its competitor models the Douglas DC-6 and Douglas DC-7, it represented the zenith of piston technology for long-range aircraft. It was officially commissioned in December 1951 after completing its maiden flight on 13 October 1950. Used by numerous international airlines, a total of 579 of these aircraft were built between 1951 and 1958. Its stretched, elegant shape, four powerful engines and triple-tail design made the “Super Connie” one of the defining icons of aviation history.



Lockheed Super Constellation L1049G „KLM“ Flying Dutchmann **

40 355 2001 **NEW**



Lockheed Super Constellation L1049G „Lufthansa“ **

40 355 2000 **NEW**



MASSTÄBE · SCALES

1:87



1:64



1:43



1:32



1:18



1:12





Germany

Dickie Spielzeug GmbH & Co. KG
Werkstraße 1
90765 Fürth
phone +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/FI, Prudential Tower
The Gateway, Harbour City
21 Canton Road
Tsim Sha Tsui, Kowloon,
phone +852 27 30 81 24
fax +852 27 35 59 06
dickie@dickie-toys.com.hk

SIMBA · DICKIE · GROUP

SIMBA DICKIE GROUP

Werkstraße 1
D-90765 Fürth
Germany
phone +49-911-97 65-01
fax +49-911-97 65-120
info@simbatoy.com
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
info@basarvalira.com
www.totlego@basarvalira.com

Argentina

Maxifun Hobbies
Paraguay Str. 4719
RA - (1425) Buenos Aires
phone (+54) 11 4 773 9189
adrian.muradian@maxi-fun.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
diecast@dda.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
office@simbatoy.com
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
info@dekleinemeppeel.nl
www.dekleinemeppeel.nl

Bulgaria

SIMBA TOYS Bulgaria Eood
ul. Rozova Gradina Nr. 17
1588 Krivina (obst. Sofia)
phone +359 (2) 9625859
fax +359 (2) 9624579
m.regoci@simbatoy.com

Canada

Yoma's Hobby & Die-Cast model Ltd
103-15345 56
Ave V3S 0X9 Surrey BC
phone +1 604-998-1816
yoma@yomastore.ca

China

Kengfai Car Model Products Co., Ltd
No.3 Linshan Industrial Estate, South
Hujing RD, Houjie Town, Dongguan
City, Guangdong Province
phone (+86) 13925544988
lau@kengfai.com.cn
www.kengfai-China.com

Colombia

International Export Burea
Carrera 100 5-169 Local 367
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
info@momaco.fr
www.momaco.fr

Great Britain

John Ayrey
Unit 8a, Sapper Jordan Rossi Park
Otley Road
Baildon
West Yorkshire
GB - BD17 7AX
phone (+44) 1274 594119
fax (+44) 1274 531505
ayrey@msn.com

Hong Kong

TheToysmart
Shop No. 148, 1/F,
In's Point Plaza, 53 ...
Kowloon, Hong Kong
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
pink@toyeast.com

Indonesia

Miniature Hobby Indonesia Co. Ltd.
Bulevar Raya Blok CN 3 no. 21
Jakarta 14240 – Indonesia
phone +62 21 4515209/10
fax +62 21 4516312
jenitj@cbn.net.id

Trains & Hobby Center
Jl. Matraman Raya No. 208 2nd floor
Jakarta Timur / 13320
+62 816 198 6467 | +6221 8591
3652-53
www.tokokereta.com

India

Simba Toys India Pvt Ltd.
808, Windfall, Sahar Plaza
Complex
Andheri - Kuria Road
Andheri (East)
Mumbai 400059
phone +91 2242081234
info.india@simbatoy.com
india.simba-dickie-group.com

Italy

La Mini Miniera s.a.s.
di Casati Piergiorgio & C.
Via Cesare Vinaji, 25,
I-12100 Cuneo
phone (+390) 171 34 44 20
fax (+390) 171 34 44 54
miniminierasas@gmail.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
modelcar@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
info@dekleinemeppeel.nl
www.dekleinemeppeel.nl

Netherlands

De Kleine Benelux
Scherpemaat 7
7942 JV Meppel
phone: +31 522 25 14 00
www.dekleinemeppeel.nl

New Zealand

Model Barn Ltd.
PO Box 714
Thames 3540
phone (+64) 7 867 5340
fax (+64) 7 867 5064
info@modelbarn.co.nz
www.modelbarn.co.nz

Poland

Fox Lurka Dawid
os.Pod.Skarpa 2810
34-100 Wadowice
foxlurka@gmail.com

Poland

Lantas sp o.o.
Podmiejska 69
44-207 Rybnik
Polen
phone1 +48 789 368 794
phone2 +48 519 625 557
info@models4u.pl
biuro.lantas@gmail.com

Portugal

HD -Helder Duarte-
Importacao e Exportacao LDA
Rua Mariano Pina 13-A
P-2740-134 Porto Salvo
phone (+351) 21 421 83 46
geral@hdllda.com

South Africa

Manjos Trading
156 Main Reef Rd. Benrose
2011 Johannesburg
ZA Südafrika
phone (+27) 11 618 4728
fax (+27) 11 618 4729
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
fax + (41) 62 738 33 01
info@maerklin.ch

Thailand

Kump(1971) Co., Ltd
36/4-5, 1st. Fl., Soi Aree, Phaholyotin Rd.
Phayatai, Phayatai
10400. Bangkok
phone +66 2 271-2212
fax +662 617-0608
kump1971@aim.com

USA

ACME Trading Company
Po Box 1783
Winder GA 30680
phone 678-975-3093
mat.long@acmediecast.com

Märklin, Inc.
1406 Creek Trail Drive
Jefferson City, MO 65109-9238
phone 573-635-1093
fax 573-564-4708

Weitere Internationale Vertriebspartner finden Sie unter www.schuco.de. / You will find more international sales partners at www.schuco.de.

Schuco

Dickie Spielzeug GmbH & Co. KG
Werkstr. 1 | 90765 Fürth
Tel. +49 911/9765-02 | Fax +49 911/9765-415
schuco.de | service.schuco.de



43 650 0002



SIMBA · DICKIE · GROUP