

Schuco

COLLECTION 2021



SIMBA · DICKIE · GROUP

Eine Legende entsteht · Establishing the legend

Triebfeder der frühen SCHUCO-Geschichte war Heinrich Müller, der schon als 17-jähriger Spielzeugideen entwickelte. Unzählige Patente meldete er an. Der Name SCHUCO entstand 1921 aus der neun Jahre zuvor von Heinrich Schreyer gegründeten Spielzeugfirma „Schreyer und Co“, die von Anfang an mit mechanischen Blechspielzeugen, wie dem damaligen Top-Seller (20 Mio. Stück) „Pick Pick“, voll 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 puncto 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, 1:12, 1:8 und My 1st Schuco neu ins Leben gerufen.

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

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

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

In the 60s and 70s, tin was superseded by die-cast metal and plastic and resulted in the bankruptcy of the former world brand in 1976.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

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

When the Mangold family, who owned the firm, withdrew from the toy industry, the brand was sold to the Sieber family in 1999. SCHUCO became a company within the SIMBA DICKIE GROUP, which is now one of the largest in the industry. In recent years, new standards have been set in terms of detail and quality thanks to innovative and creative product policies, and as a result our position in the collectors' market has expanded. Ranges such as Edition 1/87, 1/32, 1/64, 1/12, 1/8 and My 1st Schuco have been relaunched with extremely successful results.



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).

↔ Länge | length * Vorserienmodell | pre-production sample
 ⏏ Gewicht | weight ** Originalfoto | original photo

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

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



1928

1933



1956

1957



1994

2001



2004

2011



Inhalt · Contents

Classic	04
Piccolo	12
My1stSchuco	16
Edition 1:43	20
Pro.R43	35
Edition 1:32	48
Pro.R32	70
Edition 1:18	84
Pro.R18	102
Edition 1:12	122
Pro.R12	127
Pro.R8	130
Edition 1:10	132
Edition 1:64	140
Pro.R64	147
Edition 1:87	148
Military 1:87	157
Military Pro.R35	166
Aviation 1:72	170
Maßstäbe · Scales	176
Service	178
Vertriebspartner · Distributors	179



2013

2014



2017

2018



2019

2020

2021



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.



• Als Schuco im Jahre 1939 den Examico, das „Fahrschulauto für groß und klein“, vorstellte galt er als kleine technische Sensation auf dem Spielwarenmarkt. Der einem BMW 328 Roadster nachempfundene Examico 4001 verfügt über eine voll funktionsfähige 4-Gang-Schaltung samt Rückwärtsgang und Kupplung, einer Handbremse und kann mit dem Lenkrad zentimetergenau manövriert werden. Auch heute noch ist der Schuco Examico eine tolle Geschenkidee sowohl für große als auch kleine Autobilisten.

• When Schuco presented the Examico, the „driving school car for young and old“, in 1939, it was considered a small technical sensation on the toy market. The Examico 4001, modelled on a BMW 328 Roadster, has a fully functional 4-speed transmission including reverse gear and clutch, a handbrake and can be manoeuvred with centimetre precision using the steering wheel. Even today, the Schuco Examico is still a great gift idea for both large and small car enthusiasts.



LIMITED EDITION 500

Examico 4001, perlweis/blau
Examico 4001, pearl-white/blue

* 45 018 6500 | ↔ 145mm 187g **NEW**

Examico 4001, perlweis/rot
Examico 4001, pearl-white red

* 45 018 6600 | ↔ 145mm 187g **NEW**

• 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 legenden 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
Scooter-Charly, red

45 009 8500 | ↔ 130mm 160g

Scooter-Charly, blau
Scooter-Charly, blue

45 009 8600 | ↔ 130mm 160g

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 | Wendeauto 1010 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 | Fex 1111, orange-brown

45 017 2300 | ↔ 150mm ⚖ 125g

• 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.



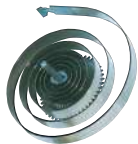
LIMITED EDITION 500

Studio I #8, signalblau | Studio I #8, signal-blue

45 011 1800 | ↔ 145mm ⚖ 160g

• Der 4. Juli 1954 ist für den deutschen Sport nicht nur der Tag des sogenannten „Wunders von Bern“. An diesem Tag kehrte Mercedes-Benz mit seinen Silberpfeilen vom Typ W196 auch auf die internationalen Grand-Prix Rennstrecken zurück. Beim Großen Preis von Frankreich in Reims erlangte Mercedes-Benz mit der Stromlinienversion des W196 an diesem Tag einen eindrucksvollen Dreifach-Sieg und gewann in der Folge in den Jahren 1954 und 1955 mit dem legendären Juan Manuel Fangio als Fahrer die Weltmeisterschaft. Als Hommage an diesen einzigartigen Mercedes-Benz Rennwagen legt Schuco nun den Schuco Studio VII in einer limitierten Auflage von 1000 Exemplaren als Montagekasten auf.

• July 4, 1954 is not only the day of the so-called „Miracle of Bern“ for German sport. On this day, Mercedes-Benz also returned to the international Grand Prix race tracks with its Silver Arrows Type W196. At the French Grand Prix in Reims on that day, Mercedes-Benz achieved an impressive triple victory with the streamlined version of the W196 and subsequently won the world championship in 1954 and 1955 with the legendary Juan Manuel Fangio as driver. As a tribute to this unique Mercedes-Benz racing car, Schuco is now releasing the Schuco Studio VII in a limited edition of 1000 as construction kit.



LIMITED EDITION 1000

Studio VII Mercedes-Benz W196 Montagekasten, dunkelrot
Studio VII Mercedes-Benz W196 construction kit, dark red

* 45 060 3900 | ↔ 190mm 190g **NEW**

• 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, rot-schwarz-silber | Studio II construction kit small, red-black-silver

45 018 9600 | ↔ 162mm 170g

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-Monteurs!

• 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 | Studio I #4 construction kit

45 010 1900 | ↔ 145mm 📦 160g

• 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

• 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.

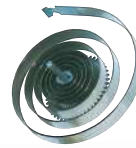
• Starting in 1955, Schuco allowed fans to recreate the atmosphere of major races and tracks in their own homes by launching the replica of a contemporary Ferrari Grand Prix racing car. The Schuco Grand Prix Racer. This tin model, which is as interesting today as it was decades ago for fans of tin toys 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 | Grand Prix Racer #8, red white

45 010 8500 | ↔ 160mm 📦 250g



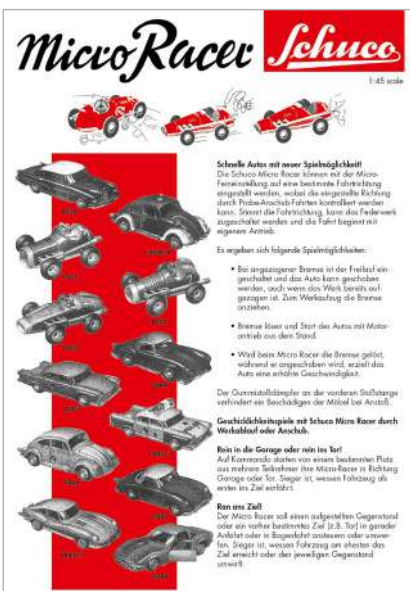
LIMITED EDITION 500

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

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

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

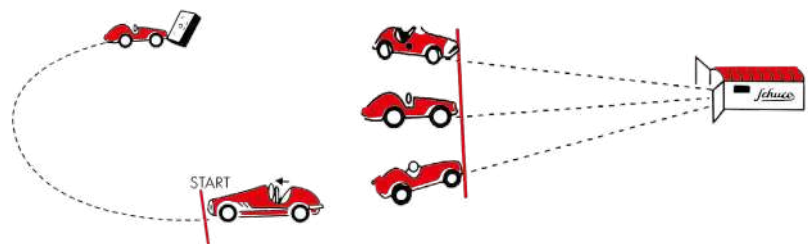
45 010 9200 | ↔ 160mm 250g



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



Micro Racer Fairlane „Highway Police“

45 017 6000 | ↔ 160mm 150g



Micro Racer Fairlane, rot-beige
Micro Racer Fairlane, red-beige

45 017 5900 | ↔ 160mm 150g

CLASSIC *MicroRacer*



LIMITED EDITION 1000

Micro Racer Montagekasten VW Rallye-Käfer #53 | Micro Racer construction kit VW Rallye-Beetle #53

45 017 7800 | ↔ 110mm 125g **NEW**

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

Automatic Racer Opel GT, hellorange | Automatic Racer Opel GT, light orange

45 017 6300 | ↔ 125mm 155g

Automatic Racer Opel GT, blaumetallic | Automatic Racer Opel GT, blue metallic

45 017 6200 | ↔ 125mm 155g



LIMITED EDITION 1000

Micro Racer Montagekasten Midget Racer 1041 + 1042 | Micro Racer construction kit Midget Racer 1041 + 1042

45 016 2000 | ↔ 80mm 95g **NEW**



- 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.

LIMITED EDITION 1000

Micro Racer Jaguar E-Type, blau | Micro Racer Jaguar E-Type, blue

45 019 5500 | ↔ 120mm 125g

- 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.



- 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 750

Micro Racer VW T1 Bus, braun-rot | Micro Racer VW T1 Bus, brown-red

* 45 019 7400 | ↔ 122mm 200g

LIMITED EDITION 500

Micro Racer VW T1 Kastenwagen „Schuco“ | Micro Racer VW T1 box van „Schuco“

* 45 019 6900 | ↔ 122mm 200g

LIMITED EDITION 500

Micro Racer VW T1 Kastenwagen „Post“ | Micro Racer VW T1 box van „Post“

* 45 019 6800 | ↔ 122mm 200g

piccola





Happy Birthday



LIMITED EDITION 1000

GT 40 „Happy Birthday 2021“

* 45 014 4400 **NEW****NOCH** LIMITED EDITION 500Citroen HY „Vespa“ mit Vespa und Fahrer mit Sozia
Citroen HY „Vespa“ with Vespa and driver with passenger* 45 059 2900 **NEW****NOCH** LIMITED EDITION 500Mercedes-Benz 190 SL „Rosemarie N.“ mit Figur
Mercedes-Benz 190 SL „Rosemarie N.“ with figure* 45 012 5200 **NEW**

LIMITED EDITION 500

VW Brezelkäfer | VW Beetle with split window

45 054 0400



LIMITED EDITION 500

Set „Volkspolizei“ Barkas Bus und Trabant 601
Set „Volkspolizei“ Barkas bus and Trabant 601

45 053 4800

**NOCH** LIMITED EDITION 500VW T1 Pritschenwagen „Motorrad Service“ mit BMW Motorrad
VW T1 pick-up „Motorrad Service“ with BMW motorcycle

45 056 3500

**NOCH** LIMITED EDITION 500Cadillac Eldorado „The King“ mit Figur
Cadillac Eldorado „The King“ with figure* 45 014 3400 **NEW**

LIMITED EDITION 500

Land Rover mit Anhänger und Jaguar E-Type „British Classic Car Service“
Land Rover with trailer and Jaguar E-Type „British Classic Car Service“45 050 2900 **NEW**

LIMITED EDITION 1000

Porsche 911 „Skiurlaub“

45 055 0500



LIMITED EDITION 1000

VW Käfer „Reisezeit“ | VW Beetle „Reisezeit“

45 056 1700

**NOCH** LIMITED EDITION 500Opel Blitz Pritschenwagen „Vespa Service“ mit 2 Vespa
Opel Blitz pick-up „Vespa Service“ with 2 Vespa

45 058 6800

**NOCH** LIMITED EDITION 500VW T1 Pritschenwagen „Vespa Service“ mit Vespa
VW T1 pick-up „Vespa Service“ with Vespa* 45 056 3600 **NEW**



LIMITED EDITION 750

VW T1 Kasten Schlüsselanhänger „Marklin“ | VW T1 box van key ring „Marklin“

45 051 4800

• 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
„Der kleine Cabrio-Monteur“ VW Beetle Cabrio Piccolo construction kit

45 055 7800



LIMITED EDITION 2222

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

45 055 9800



LIMITED EDITION 2222

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

45 055 9800



LIMITED EDITION 1000

„Porsche-Rennndienst“ VW T1 Kasten mit Hänger und Porsche 356 Piccolo Montagekasten
„Porsche-Rennndienst“ VW T1 van with trailer and Porsche 356 Piccolo construction kit

45 055 7900



LIMITED EDITION 1000

„Der kleine Porsche 914-Monteur“ Porsche 914 Piccolo Montagekasten
„Der kleine Porsche 914-Monteur“ Porsche 914 Piccolo construction kit

* 45 056 0600 **NEW**



LIMITED EDITION 1000

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

45 056 0400



LIMITED EDITION 1000

„Der keine VW T1-Monteur“ VW T1 Pritsche/Plane Piccolo Montagekasten | „Der keine VW T1-Monteur“ VW T1 pick-up with tarpaulin Piccolo construction kit

45 055 7700

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.

Geeignet für Kinder ab 12 Monaten werden alle Modelle aus hochwertigsten Kunststoffen gefertigt, verfügen über eine absolut kindgerechte Form und besondere Flüsterräder mit tollen Rolleigenschaften. „Designed in Germany“ werden die Fahrzeuge „Red – Carlo“, „Blue – Paul“, „Green – Gary“, „Silver-Max“, „Red-Enzo“, „Green-Lewis“, „Blue-Pierre“ und „White-Willi“ sowohl kleine als auch große Kinder zu begeistern wissen.



my 1st Schuco

Schuco, *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. Designed for children aged 12 months and above, the cars are 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“, „Silver-Max“, „Red-Enzo“, „Green-Lewis“, „Blue-Pierre“ and „White-Willi“ cars are guaranteed to impress children of all ages.

GERMAN
DESIGN

12 M+

≡ KINDGERECHTE FORM ≡

≡ FREILAUF ≡

≡ FLÜSTERRÄDER ≡



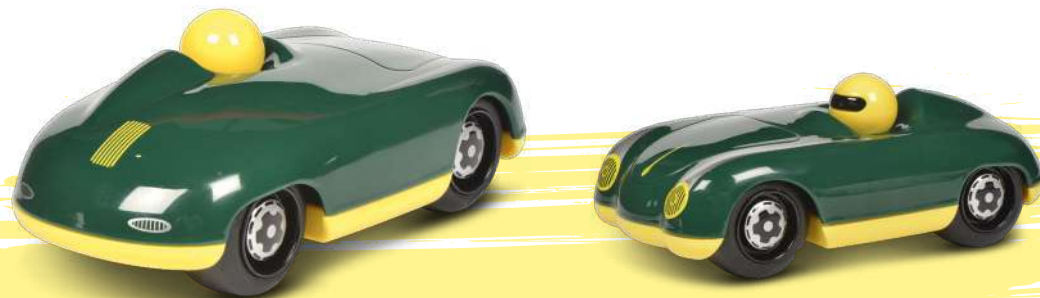
My1st Schuco

BLUE
PAUL



Roadster „Blue – Paul“

45 098 7700 | ↔ 160mm 172g



GREEN
GARY

Roadster „Green – Gary“

45 098 7500 | ↔ 160mm 172g



SILVER
MAX

Studio Racer „Silver – Max“

45 098 7000 | ↔ 160mm 172g

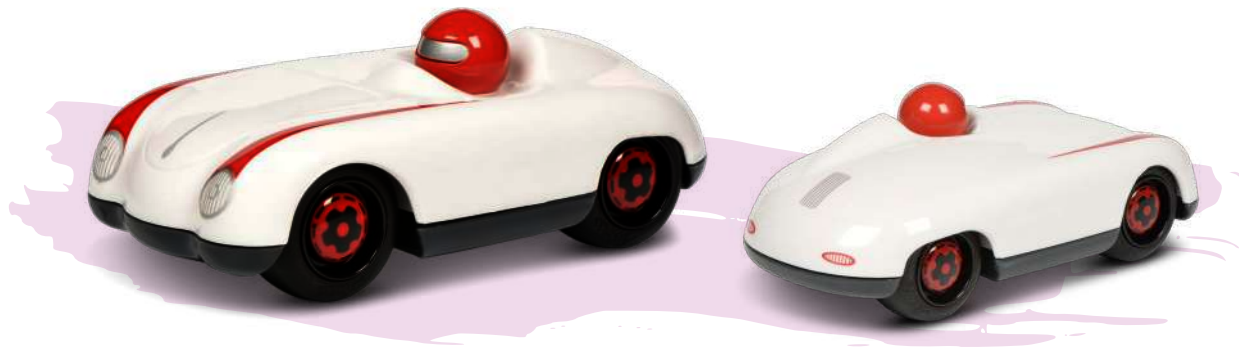


RED
ENZO

Studio Racer „Red – Enzo“

45 098 7100 | ↔ 160mm 172g





WHITE
WILLI

Roadster „White - Willi“

45 098 7400 | ↔ 160mm 172g

RED
CARLO



Roadster „Red - Carlo“

45 098 7600 | ↔ 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

METAL
+ PLASTIC PARTS

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.



EDITION 1:43 | Historische PKW · Historic cars

• 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 Isettas 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.



LIMITED EDITION 750

BMW Isetta „Picknick“, blau
BMW Isetta „Picknick“, blue

45 027 0000



LIMITED EDITION 750

BMW Isetta mit Autoporter Anhänger „Wintersport“
BMW Isetta with autoporter trailer „Wintersport“

45 026 8200 **NEW**

• 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. Schuco setzt den BMW 503 im Maßstab 1:43 aus Zinkdruckguss um.

• 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). Schuco presents the die-cast BMW 503 with hardtop in 1:43 scale.



LIMITED EDITION 750

BMW 503, blau/weiß
BMW 503, blue/white

* 45 027 5600 **NEW**



LIMITED EDITION 500

BMW 503 mit Hardtop, schwarz
BMW 503 with hardtop, black

45 021 8900

• 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.

• 1957 als Nachfolger des legendären 300 SL Flügeltürlers 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.

• 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.

• 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 500

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

45 021 8500



LIMITED EDITION 750

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

45 025 8800

• 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 zeitloses 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 Cabrio „Golf“, weinrot
Porsche 356 A Cabrio „Golf“, red

* 45 026 8800



LIMITED EDITION 750

Porsche 356 A Cabriolet „Reisezeit“, meißelblau
Porsche 356 A Cabriolet „Reisezeit“, blue

45 025 8400



LIMITED EDITION 750

Porsche 356 A Coupé „Wasserski“, silber | Porsche 356 A Coupé „Wasserski“, silver

45 026 9000

• In seiner „Urform“ Anfang der sechziger Jahre vom ältesten Sohn Ferry Porsche's, 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 Porsche 911 Targa des Baujahres 1971.

• Designed in its „original form“ in the early 1960s by Ferry Porsche's eldest son, Ferdinand Alexander Porsche, known as „Buzzi“, the 911 was presented to an enthusiastic public in 1963 as the successor to the legendary Porsche 356. The 911 was the first production Porsche to be equipped with a completely newly developed, air-cooled 6-cylinder boxer engine. Improved and developed over the years, the high-quality and finely detailed Schuco metal model on a scale of 1:43 corresponds to a Porsche 911 Targa built in 1971.



LIMITED EDITION 1000

Porsche 911 S Targa, geminiblau
Porsche 911 S Targa, gemini blue

* 45 036 7700

NEW



LIMITED EDITION 1000

Porsche 911 S Targa „Skiurlaub“, silbermetallisch
Porsche 911 S Targa „Skiurlaub“, silver metallic

* 45 036 7800

NEW



LIMITED EDITION 750

Porsche 911 S Coupé, blutorange | Porsche 911 S Coupé, orange

45 027 0700

• 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 | Porsche Carrera 2.7 RS, black

45 035 4900

• Entstanden aus einer Kooperation zwischen der Volkswagen AG und Porsche wurden vom Porsche 914, im Volksmund auch „VW-Porsche“ genannt, insgesamt knapp 120.000 Exemplare gebaut. Ein Großteil davon, über 115.000 Stück, liefen bei Karmann in Osnabrück von den Bändern. Der unserem Schuco-Modell zugrundeliegende Porsche 914/6 war mit dem 2 Liter großen 6-Zylinder aus dem Porsche 911 ausgestattet und wurde im Porsche Stammwerk in Zuffenhausen produziert.

• The Porsche 914, popularly known as the „VW Porsche“, was the result of a cooperation between Volkswagen AG and Porsche and almost 120,000 units were built. The majority of these, more than 115,000 units, rolled off the production lines at Karmann in Osnabrück. The Porsche 914/6 on which our Schuco model is based was equipped with the 2-liter 6-cylinder from the Porsche 911 and was produced at Porsche's main plant in Zuffenhausen.



mhi
märklin Händler-Initiative

LIMITED EDITION 500

Porsche 914/6 „Jägermeister“ #78

* 45 029 0600 **NEW**

• Ab Herbst 1992 wurde der VW Käfer 1600i der hiesigen Käferfangemeinde über verschiedene Vertriebskanäle wie Baumärkte, Supermarktketten oder auch dem ein oder anderen kleineren Direktimporteure 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 1600i „Summer“ mit Eriba Puck Anhänger
VW Beetle 1600i „Summer“ with Eriba Puck trailer

45 026 8300 **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. Es ist belegt, dass am VW Käfer in den Jahren 1948 bis 1974 nicht weniger als 78.000 technische Änderungen durchgeführt wurden.

• 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.



LIMITED EDITION 750

VW Brezel-Käfer mit Faltdach, dunkelrot
VW Pretzel Beetle with folding roof, dark red

45 026 8400 **NEW**

• 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 „Auto-Porter“, beige
VW pretzel beetle with trailer „Auto-Porter“, beige

45 026 9200

• „Camping mit dem Auto – ganz einfach und flexibel mit einem Dachzelt!“ Mit Werbesprüchen wie diesem warben verschiedene Hersteller von Dachzelten in den 50er-Jahren für ihre Konstruktionen. Die Vorteile lagen auf der Hand. Sowohl schnell auf- als auch abgebaut stellte die Kombination aus eigenem PKW und einem Dachzelt seinerzeit eine wahre Alternative zu Wohnwagen und klassischem Zelt dar.

• „Camping with the car - very easy and flexible with a roof tent!“ - With advertising slogans like this, various manufacturers of roof tents advertised their designs in the 1950s. The advantages were obvious. Both quickly assembled and disassembled, the combination of your own car and a roof tent represented a true alternative to caravans and classic tents at the time.



LIMITED EDITION 750

VW Käfer Ovali mit Dachzelt, rot
VW Käfer Ovali with roof tent, red

* 45 037 7500 **NEW**



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

45 037 6500

Motorräder · Motorbikes

• Eine tolle Ergänzung zu jeder Modellfahrzeugsammlung im Maßstab 1:43! Das Schuco-Roller-3er-Set bestehend aus einer Simson S51 und den Zweirad-Klassikern Schwalbe und Roller GS. Wie ihre beiden berühmten Vorbildfahrzeuge, verfügen die beiden Miniaturen der Schwalbe und die Simson S51 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 Simson S51 and the two-wheel classics, the Schwalbe and Roller GS. Like their two famous originals, the two miniatures of the Schwalbe and the Simson S51, 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, Simson S51, Roller GS
Set of 3 Schwalbe, Simson S51, Roller GS

45 038 0200 **NEW**

EDITION 1:43 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

• 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 Service-Bus erscheint er nun im Maßstab 1:43 als Fahrzeug des „Simson-Schwalbe-Kundendienstes“ mit einer Schwalbe KR51 und als Pritschenwagen in Simson-Ausführung und einer S51 als flottem Ladegut.

• While the VW T1 was the most successful van in West Germany in the 1950s and 1960s, the Barkas B1000 was the most successful van in the German Democratic Republic from 1961. The Barkas B1000, which was announced as a „fast transporter“, was produced in the years 1961–1990 in the VEB Barkas factory in Karl-Marx-Stadt, today's Chemnitz. As a service bus, it now appears in 1:43 scale as a vehicle of the „Simson-Schwalbe customer service“ with a Schwalbe KR51 and as a flatbed truck in Simson design and an S51 as a snappy load.



LIMITED EDITION 750

Barkas B1000 Bus „Schwalbe Werkstatt“ mit Schwalbe
Barkas B1000 bus „Schwalbe Werkstatt“ with Schwalbe

* 45 036 5400 **NEW**



LIMITED EDITION 750

Barkas B1000 Pritsche „Simson“ mit Simson S51
Barkas B1000 pick-up „Simson“ with Simson S51

* 45 036 7300 **NEW**

Ab 1946 begann man bei Daimler-Benz die Vorkriegskonstruktionen des Nutzfahrzeugprogramms grundsätzlich zu überarbeiten. Nachdem man sich anfänglich mit mittleren und schweren LKW's und mit Bussen am Markt etabliert hatte, begannen die Stuttgarter über einen Wiedereinstieg ins Geschäft mit kleineren Transportern nachzudenken. Ergebnis war der 1956 vorgestellte Mercedes-Benz L319. In den Jahren 1956 bis 1968 knapp 125.000 mal produziert, stellte er einen großen kommerziellen Erfolg für die Daimler-Benz AG dar.

From 1946 onwards, Daimler-Benz began to fundamentally revise the pre-war designs of its commercial vehicle program. After initially establishing itself on the market with medium and heavy trucks and with buses, the Stuttgart company began to think about re-entering the business with smaller vans. The result was the Mercedes-Benz L319, introduced in 1956. Produced almost 125,000 times between 1956 and 1968, it represented a major commercial success for Daimler-Benz AG.



LIMITED EDITION 500

Mercedes-Benz L319 mit Autoanhänger und Mercedes 300SL
Mercedes-Benz L319 with car trailer and Mercedes 300SL

* 45 025 3900 **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 „NSU-Max“ mit NSU-Max
Mercedes-Benz L319 promotion car „NSU-Max“ with NSU-Max

45 029 1800

EDITION 1:43 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

• Nachdem Mercedes-Benz 1954 mit seinen Silberpfeilen vom Typ W196 wieder in der Grand-Prix-Zirkus zurückgekehrt war, benötigte man ein schnelles Transportfahrzeug um einzelne Rennfahrzeuge zumindest innerhalb Europas möglichst zügig an ihren Einsatzort in Monza, Monaco, Spa oder den Nürburgring, aber auch zu notwendigen technischen Arbeiten zurück ins Werk transportieren zu können. Es entstand der Mercedes-Benz Rennwagen-Schnelltransporter. Das in aufwendiger Handarbeit hergestellte Unikat verfügte über den Motor des 300 SL Flügelüfers und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 170 Stundenkilometern. Dies brachte ihm auch den Namen „Blaues Wunder“ ein.



LIMITED EDITION 500

Mercedes-Benz Rennwagen Schnelltransporter
Mercedes-Benz racing car express transporter

45 025 3800 **NEW**

• Zugunsten des Güterverkehrs der staatlichen Deutschen Bundesbahn erließ man in den 50er Jahren drastische Maß- und Gewichtsbeschränkungen für den Lastkraftverkehr. Die Konstrukteure bei Daimler Benz waren so gezwungen trotz der beschränkten Außenabmessungen möglichst große Ladeflächen auf den LKW's zu erzielen. Die sogenannte Frontlenker-Bauweise kam den neuen Vorgaben am besten entgegen. Da man in Stuttgart jedoch befürchtete, dass es sich bei den Frontlenkern nur um eine vorübergehende Modeerscheinung handeln könnte, entschied man sich auf der identischen technischen Basis sowohl den Frontlenker als auch den „Kurzhauber“ anzubieten.

• In the 1950s, drastic dimensional and weight restrictions were imposed on trucks for the benefit of the freight traffic of the state-owned Deutsche Bundesbahn. The designers at Daimler Benz were thus forced to achieve the largest possible loading areas on the trucks despite the limited external dimensions. The so-called forward control design best met the new specifications. However, since Stuttgart feared that the cab-over-engine design might only be a passing fad, it was decided to offer both the cab-over-engine and the „Kurzhauber“ on the identical technical basis.



LIMITED EDITION 500

Mercedes-Benz LP911 Pritsche/Plane „Märklin“
Mercedes-Benz LP911 pick-up with tarpaulin „Märklin“

* 45 030 9900 **NEW**

• Der Mercedes-Benz Lo2750 war in den 30-Jahren die mittelschwere Baureihe im Mercedes-Benz LKW-Programm. 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.

In the 1930s, the Mercedes-Benz Lo2750 was the medium-weight series in the Mercedes-Benz truck range. 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.



LIMITED EDITION 750

Mercedes-Benz Lo 2750 „Rennabteilung-Spezialwerkstätte“

45 031 0600

• 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 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 Porsche 356 Coupé
Set Opel Blitz „Porsche“ with Porsche 356 Coupé

45 030 9200

• Da bereits im frühen Stadium des deutschen Wirtschaftswunders die Nachfrage nach günstigen und vielseitig einsetzbare 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. Schuco widmet dem VW T1 Samba ein Modell im Maßstab 1:43 mit Westfalia Anhänger und Skier. Außerdem wird ein VW T1b Camper, sowie ein VW T1b Pritsche mit Hänger und VW Käfer #53 im Maßstab 1:43 als Neuheit 2021 erscheinen.

• *Since already in the early stage of the German economic miracle, the demand for inexpensive and versatile transport vehicles had increased sharply, Volkswagen began in 1950 with the production of the so-called VW Type 2. The all-rounder, now affectionately called „VW Bulli“ by its numerous fans, developed into the outstanding mule of the economic boom in Germany in the 1950s. Schuco dedicates a 1:43 scale model with Westfalia trailer and skis to the VW T1 Samba. There will also be a 1:43 scale VW T1b Camper, as well as a VW T1b flatbed with trailer and VW Beetle #53 as a 2021 novelty.*



LIMITED EDITION 750

VW T1b Samba mit Westfalia Anhänger „Wintersport“
VW T1b Samba with Westfalia trailer „Wintersport“

* 45 025 4600 **NEW**



LIMITED EDITION 750

VW T1b Camper, rot/weiß
VW T1b Camper, red/white

* 45 037 7900 **NEW**



LIMITED EDITION 750

VW T1b Pritsche „Scooters & Parts“ mit Roller GS
VW T1b pick up „Scooters & Parts“ with scooter GS

45 035 8400 **NEW**



LIMITED EDITION 750

VW T1b Pritsche mit Hänger und VW Käfer #53
VW T1b pick up with trailer and VW Beetle #53

45 027 5800 **NEW**



mhi
märklin Händler-Initiative

VW T1b Kastenwagen „GAMA“
VW T1b box van „GAMA“

45 035 8700

• 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 500

VW T3a Kastenwagen „Märklin“
VW T3a box van „Märklin“

45 036 3200

• 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 Vorgängerbauweisen 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.

• 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.



LIMITED EDITION 750

VW T4a California mit Hubdach
VW T4a California with lifting roof

45 027 5700 **NEW**

EDITION 1:43 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

• Benannt nach dem höchsten Gebirge der ehemaligen Tschechoslowakei, der hohen Tatra, werden in Kopivnice seit 1920 Fahrzeuge unter dem Markennamen „TATRA“ hergestellt. Seit jeher einer der technisch kreativsten Hersteller von Personenkraftwagen und 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 Koprivnice since 1920 under the „TATRA“ brand name. Ever one of the most technically creative producers of private cars and utility vehicles, TATRA was nationalised after the Second World War and concentrated more and more on building lorries. From 1961, production included the Tatra 138. This 10-tonne truck, with its characteristically rounded bonnet, had an 11,762 cc, air-cooled diesel engine with a power output of 180 hp. Typical of the so-called „Tatra Concept“ were also its tubular backbone frame and the all-wheel drive. Up to 1972, over 48,000 Tatra 138s were produced and exported to over 40 countries.



LIMITED EDITION 750

Tatra T138 Feuerwehr „DDR“
Tatra T138 fire brigade „DDR“

* 45 028 4900 **NEW**

• Erstmalig 1968 produziert löste der Tatra 148 im Jahre 1972 seinen Vorgänger, den Tatra 138, erst nach dessen Produktionseinstellung richtig ab. 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.

• First produced in 1968, the Tatra 148 only really took over from its predecessor, the Tatra 138, in 1972, when its production was stopped. 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.



LIMITED EDITION 750

Tatra T148 Muldenkipper, rot/orange
Tatra T148 dump truck, red/orange

* 45 028 5000 **NEW**



LIMITED EDITION 750

Tatra T148 Kranwagen, blau/gelb
Tatra T148 crane truck, blue/yellow

* 45 028 5100 **NEW**



LIMITED EDITION 1000

Tatra T148 Pritschenwagen Militär CSSR
Tatra T148 pick up military CSSR

* 45 037 5800

• 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 406 mit Holzladung
Unimog 406 with wood load

* 45 031 4800 **NEW**

• 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



LIMITED EDITION 750

Unimog 406 mit Plane
Unimog 406 with tarpaulin

* 45 031 4900 **NEW**

• 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

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

• *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. 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.*



LIMITED EDITION 750

VW Käfer Ovali „Feuerwehr“

45 025 8900

• 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

VW T1b Bus „Feuerwehr“

45 036 8800

PRO.R43

RESIN
+ PLASTIC PARTS



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.



• 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.

• 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 Kombi-Version 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.



LIMITED EDITION 500

Aston Martin DB6 „Shooting Brake“, dunkelgrün
Aston Martin DB6 „Shooting Brake“, dark green

45 090 3500



• 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 Présentielle presentation vehicle and a shooting-brake version, which underlies the small series model of the Schuco ProR43 series.

• 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 Présentielle und eine Shooting Brake-Version, die dem Kleinserienmodell der Schuco-Serie ProR43 zugrunde liegt.



LIMITED EDITION 500

Citroën SM „Shooting Brake“, gold metallic

45 090 3400

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

• Like the BMW M8 Coupé, the BMW 850i Convertible is clearly one of those BMW studies that unfortunately never found its way onto public roads. Developed as a competitor model for the new Mercedes-Benz SL series R129, which was also presented at the International Motor Show in 1989, this beautiful and unique BMW convertible unfortunately did not make it to series production. Thus, only 3 prototypes of the so-called BMW 850Ci based on the E31 series were built and subjected to extensive test drives before the decision was made in Munich to discontinue the 850Ci Cabriolet project for fear of economic failure.



LIMITED EDITION 500

BMW 850 Ci Cabriolet, schwarz-metallic
BMW 850i Cabriolet, black metallic

45 091 4900 **NEW**

LIMITED EDITION 500

BMW 850 Ci Cabriolet, grün-metallic
BMW 850i Cabriolet, green metallic

45 091 5000 **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.

• 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
Glas 2600 V8 white

* 45 091 3300 **NEW**

LIMITED EDITION 500

BMW Glas 3000 V8, blau
BMW Glas 3000 V8, blue

* 45 091 3200 **NEW**

• 1972 auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt, war der Granada genannte Nachfolger der Ford Baureihe 20- und 26M in drei Karosserievarianten erhältlich. Als Kombi, dem sogenannten Granada Turnier, als Coupé und als klassische Limousine. Die seinerzeitige Topvariante, der Ford Granada GXL, mit einem hervorragenden 3-Liter V6-Motor ausgestattet, zählt heutzutage zu den gesuchten und gut bezahlten Youngtimern der 70-er-Jahre.

• Presented at the Geneva Motor Show in 1972, the successor to the Ford 20- and 26M series, called Granada, was available in three body styles. As a combi, the so-called Granada Tournament, as a coupe and as a classic Limousine. The top variant at that time, the Ford Granada GXL, equipped with an outstanding 3-liter V6 engine, is today one of the most sought-after and well-paid youngtimers of the 1970s.



LIMITED EDITION 500

Ford Granada Coupe, blaumetallic
Ford Granada Coupe, blue metallic

45 091 4200 **NEW**

LIMITED EDITION 500

Ford Granada Coupe, goldmetallic
Ford Granada Coupe, gold metallic

45 091 4300 **NEW**

PRO.R43 | Historische PKW · Historic cars

• Nicht umsonst erhielt der Mercedes-Benz 300 CE 6.0 AMG den Spitznamen „Hammer“. So umschrieb das Fachmagazin AutoBild dieses in lediglich 12 Exemplaren gebaute 4-sitzige Coupé auch mit den Eigenschaften... kantig, düster und unglaublich stark! So erreichte das auf der Mercedes-Benz Baureihe C124 basierende Coupé bereits 1988 eine Höchstgeschwindigkeit von 289 Stundenkilometern und auch der damalige Preis von 335.550 Mark war ein absoluter Spitzenwert.

• It is not for nothing that the Mercedes-Benz 300 CE 6.0 AMG was nicknamed the „Hammer“. This is how the specialist magazine AutoBild described this 4-seater coupé, which was built in only 12 units, with the characteristics... angular, dark and unbelievably strong! As early as 1988, the coupe based on the Mercedes-Benz C124 series reached a top speed of 289 kilometers per hour and the price of 335,550 marks at that time was also an absolute top value.



LIMITED EDITION 500

Mercedes-Benz 300 CE 6.0 AMG (C124), weiß
Mercedes-Benz 300 CE 6.0 AMG (C124), white

* 45 091 4000 **NEW**

LIMITED EDITION 500

Mercedes-Benz 300 CE 6.0 AMG (C124), anthrazitgrau-metallic
Mercedes-Benz 300 CE 6.0 AMG (C124), grey-metallic

* 45 091 4100 **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 SC Coupé, rubinrot-schwarz
Porsche 356 SC Coupé, red/black

45 087 9400

LIMITED EDITION 500

Porsche 356 SC Coupé, schiefergrau-rot
Porsche 356 SC Coupé, grey/red

45 087 9500

• Für viele Motorsportfans weltweit ist er der beste Autofahrer aller Zeiten - Walter Röhrl. Der zweimalige Rallyeweltmeister und viermalige Sieger der Rallye-Monte-Carlo hat seit Jahrzehnten ein besonderes Faible für die Sportwagenlegende aus Zuffenhausen, den Porsche 911. In Zusammenarbeit mit der Firma Diez Classic entstand so ein nach dem Reglement der ehemaligen Gruppe 4 aufgebautes Rallyefahrzeug auf Basis eines Porsche 911 G-Modells des Baujahres 1974. Das von einem luftgeköhlten 4-Liter-6-Zylinder Boxermotor angetriebene Fahrzeug und über 300 PS starke Rallye-Auto wurden von Walter Röhrl persönlich mit 911 Unterschriften versehen. Diesem legendären Porsche 911 „Röhrl 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 Röhrl. The twice world rally champion and four times winner of the Monte Carlo Rally, has for decades had a particular weakness for the legendary sports car from Zuffenhausen, the Porsche 911. It was through collaboration with restoration firm Diez Classic that a rally car based on a 1974 Porsche 911 G model was built to meet the former Group 4 regulations. The powerful rally car with over 300 PS on tap from an air-cooled 4-litre 6-cylinder boxer engine bears 911 signatures added personally by Walter Röhrl and, as a strictly limited edition from Schuco, will certainly soon be a gem in any Porsche model collection. Schuco is going to produce in a limited edition of 750 pieces a miniature model of this legendary Porsche 911 „Röhrl 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 filigree 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 750

* 45 091 2000

Porsche 911 „Röhrl x 911“

• 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. 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 356 in April 1965, slightly over 76,000 of this sports car icon were produced.



LIMITED EDITION 500

45 091 3100 **NEW**

Porsche 356 Gmünd Cabriolet, silber metallic
Porsche 356 Gmünd Cabriolet, silver metallic

PRO.R43 | Historische PKW · Historic cars

• Der Triumph TR5 war ab Sommer 1967 das Nachfolgemodell des TR4A. Der von Michelotti entworfene Roadster unterschied sich äußerlich von seinem Vorgänger nur durch zusätzliche, seitliche Chromleisten und einige andere, kleinere Details. Unter der langen Motorhaube fand im TR5 allerdings nun ein langhubiger Reihensechszylinder mit 2.5 Liter Hubraum und 143 PS Platz. Von Juli 1967 bis September 1968 wurden lediglich 2.947 Exemplare dieses klassischen britischen Roadsters alter Schule produziert. Besonders selten ist das Fahrzeug heute mit dem optionalen und optisch sehr ansprechendem „Surrey Top“

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



LIMITED EDITION 500

Triumph TR5 mit offenem Surrey Top, british-racing-green
Triumph TR5 with open surrey top, british-racing-green

* 45 088 6900 **NEW**

• Der Triumph TR6 ist ein von 1968 bis 1976 produzierter Roadster des britischen Autoherstellers Triumph. Dank seines guten Preis-Leistungs-Verhältnisses verkaufte sich der TR6 über 94.600 Mal. Die europäische Version des TR6 hat einen 6-Zylinder-Reihenmotor mit 2,5 Liter Hubraum und mit einer mechanischen Saugrohreinjection. Dieser leistet 143 PS, die über ein 4-Gang-Schaltgetriebe übertragen werden. Dem Triumph TR 6 widmet Schuco ein Modell mit geschlossenem und offenem Surrey Top im Maßstab 1:43 aus Resin.

• The Triumph TR6 is a roadster produced by the British car manufacturer Triumph from 1968 to 1976. Thanks to its good price-performance ratio, the TR6 sold over 94,600 units. The European version of the TR6 has a 6-cylinder in-line engine with a displacement of 2.5 liters and with a mechanical intake manifold injection. This produces 143 hp, which is transmitted via a 4-speed manual transmission. To the Triumph TR 6 Schuco dedicates a model with closed and open Surrey Top in 1:43 scale made of resin.



LIMITED EDITION 500

Triumph TR6 mit geschlossenem Surrey Top (silber), weinrot
Triumph TR6 with closed surrey top (silver), wine red

* 45 091 2900 **NEW**

LIMITED EDITION 500

Triumph TR6 mit offenem Surrey Top, british-racing-green
Triumph TR6 with open surrey top, british-racing-green

* 45 091 3000 **NEW**

LIMITED EDITION 500

Triumph TR6 mit offenem Softtop, weiß
Triumph TR6 with open softtop, white

* 45 091 5100 **NEW**

• 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

45 091 0100

Aurus Senat, weiß
Aurus Senat, white

• „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

45 090 9700

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

PRO.R43 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

• Als in der Frühzeit des deutschen Wirtschaftswunders die Nachfrage und der Bedarf nach einem günstigen und universell einsetzbarem Kleintransporter immer größer wurde, hatte Volkswagen mit seinem VW Transporter genau das richtige Fahrzeug im Angebot. Und nachdem erfolgreiche Werbung auch schon in der 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 an inexpensive and universally usable van became ever greater, Volkswagen had exactly the right vehicle in its range with its VW Transporter. And after successful advertising in the 1950s was based on a strong customer focus, resourceful advertisers soon discovered the VW van, which was omnipresent on the roads at the time, as a rolling and, thanks to its unmistakable design, very appealing advertising medium. During the period of production, from 1955 to 1962, a total of 161,360 Isettas were produced.



LIMITED EDITION 500

VW T1a Werbewagen „Märklin“
VW T1a advertising car „Märklin“

* 45 091 2200 **NEW**

• 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 Häuslebauern eine miniaturisierte kleine Neubausiedlung. 15 Exemplare dieser aufsehenerregenden Werbe-Fahrzeuge waren bis weit in die 60er-Jahre im Auftrag von Schwäbisch Hall deutschlandweit im Einsatz und machten so im täglichen Straßenverkehr als auch vor vielen Bankfilialen auf die Bausparidee und den Slogan „Ein Haus baut das andere“ aufmerksam.

• 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“.



VW T1a „Schwäbisch Hall“

45 090 2300

• Das John Edgar Racing Team war eine bekannte Größe und auch eine der treibenden Kräfte auf den Amerikanischen Rennstrecken der 1950er-Jahre. Mit Sportwagen der Marken MG, Ferrari, Maserati, Alfa Romeo und auch einigen Porsches erzielte das Team mit berühmten Fahrern wie Phil Hill, Carroll Shelby, Pete Lovely oder auch Joakim Bonnier zahlreiche Erfolge. So wird auch der aluminiumfarbene Auflieger mit seiner typischen GMC-Zugmaschine sicherlich eine willkommene Ergänzung zu jeder Renntransporter-Sammlung im Maßstab 1:43 darstellen.

• The John Edgar Racing Team was a well-known name and also one of the driving forces on the American race tracks of the 1950s. With sports cars of the brands MG, Ferrari, Maserati, Alfa Romeo and also some Porsches the team achieved numerous successes with famous drivers like Phil Hill, Carroll Shelby, Pete Lovely or also Joakim Bonnier. The aluminum-colored trailer with its typical GMC tractor will certainly be a welcome addition to any 1/43 scale race transporter collection.



LIMITED EDITION 500

Renntransporter „John Edgar Enterprises“
Racing transporter „John Edgar Enterprises“

* 45 091 3400 **NEW**

PRO.R43 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

• Seit der Carrera Panamericana im Jahre 1952 beteiligte sich Mercedes-Benz wieder am internationalen Rennwesen. 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.

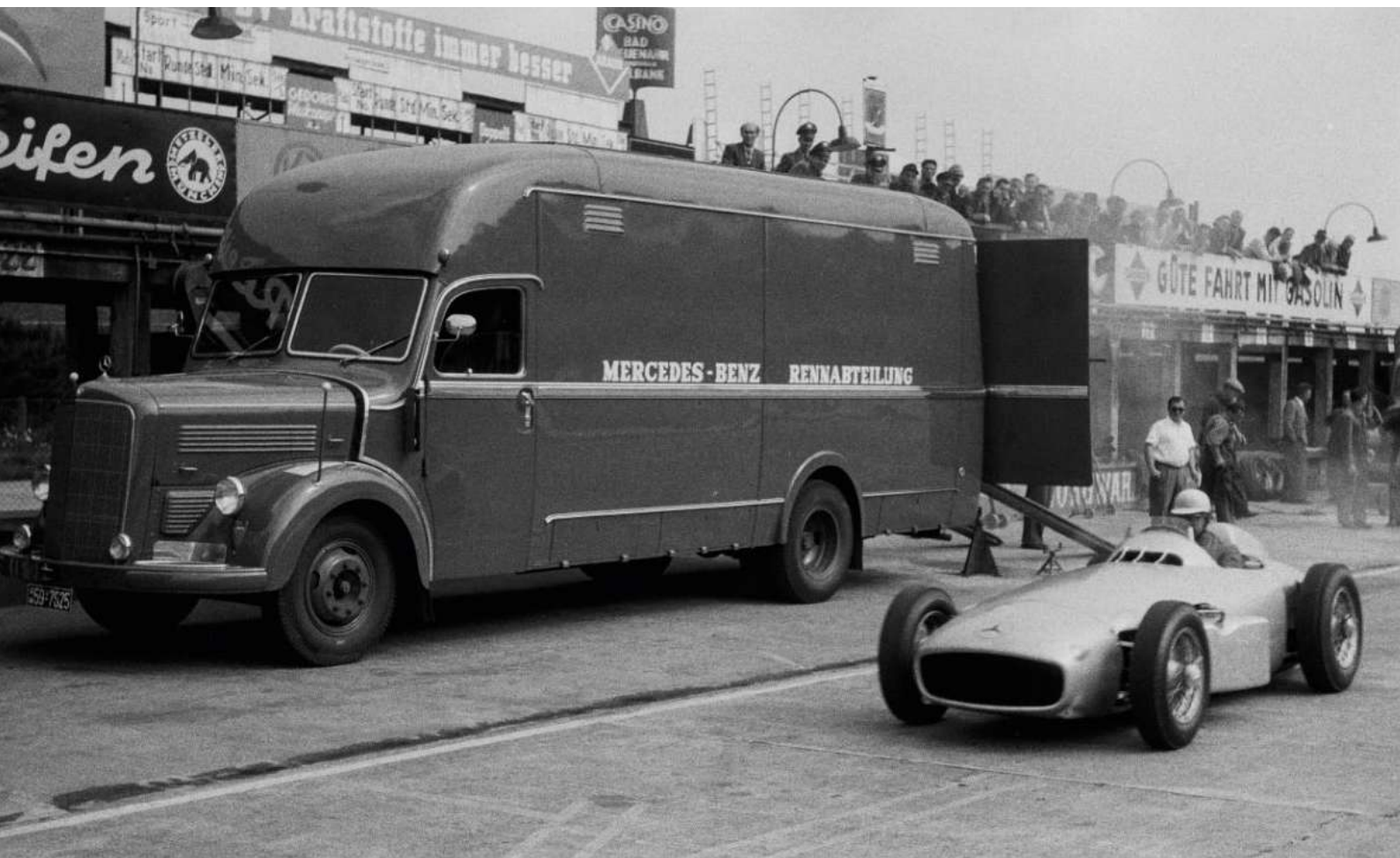
• As of the Carrera Panamericana in 1952, Mercedes-Benz started to take part again in international racing events. In 1954, the Stuttgart-based company then re-entered the Grand Prix circus and was successful at its very first start at the French Grand Prix with a one-two victory by Juan Manuel Fangio 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





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

• Under the motto „Race on Sunday - Sell on Monday“, numerous so-called „Club Races“ took place in the USA in the 1950s and enjoyed great popularity among those actively involved as well as spectators. In these races, motor-sport-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

45 090 9300

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

• 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 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

45 090 2800

Lamborghini Trattori 2241 R

• 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

45 090 9200

Steyr 1300 System Dutra

• 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 Ochsenengespanne 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

45 090 9200

Steyr 80 Traktor



EDITION 1:32

METAL
+ PLASTIC PARTS

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

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



EDITION 1:32 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

• Er ist ein wahrer Kult-Youngtimer - der CASE IH 1455 XL. Sowohl in Neuss als auch im englischen Doncaster von 1981 bis 1996 produziert, eroberte der CASE IH 1455 XL eine große und zufriedene Kundschaft. Der mit einem 6586 cm³ großen Sechs-Zylinder ausgestattete und 146 PS starke Schlepper stellte auch das letzte Modell dar, das von IH (International Harvester) in Eigenregie entwickelt wurde, ehe die Firma von CASE übernommen wurde. Besonderes Merkmal des CASE IH 1455 XL ist vor allem der zuverlässige Allrad-Antrieb. Neben anderen Vorzügen sicherlich einer der Hauptgründe für die beachtlichen Verkaufszahlen, denn in den 15 Jahren Fertigungsdauer wurde die stolze Stückzahl von 7.621 Stück des CASE IH 1455 XL verkauft. Schuco präsentiert den CASE IH 1455 XL als hochwertige Metall-Miniatur im Sammler-Maßstab 1:32.

• It's a real cult young-timer - the CASE IH 1455 XL. Produced in both Neuss and Doncaster, England from 1981 to 1996, the CASE IH 1455 XL gained a large and satisfied customer base. Equipped with a 6586-cc, six cylinder engine developing 146 hp, this tractor also represented the last model to be developed in-house by IH (International Harvester) before the company was taken over by CASE. The chief characteristic of the CASE IH 1455 XL is the reliable all-wheel drive. Among other advantages, this was certainly one of the main reason for the substantial sales figures, with an impressive 7,621 of the CASE IH 1455 XL sold during its 15 years in production. Schuco presents the CASE IH 1455 XL tractor as a high-quality metal miniature in the popular 1:32 scale.



LIMITED EDITION 2000

Case 1455 XL, schwarz
Case 1455 XL, black

45 078 0900 | ↔ 150mm 📦 400g **NEW**

• 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, rot
Case International 633 with cabin, red

45 077 9400 | ↔ 110mm 📦 230g

• Der 8280 TTV ist eine zuverlässige, starke und voll vernetzte Arbeitsmaschine mit dem perfekten Technologiemix für professionelle Landwirte. Er vervollständigt die Serie 8 und konzentriert sich auf die neuen Technologien. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h, Dualspeed-Frontzapfelle und vorderen Trockenscheibenbremsen ist er auf und abseits des Feldes äußerst schnell und wendig. Der 8280 TTV ist mit dem doppelt aufgeladenen 6,1-Liter Deutz 6-Zylinder-Motor der Stufe V mit einer maximalen Leistung von bis zu 287 PS ausgestattet und liefert 1226 Nm.

• The 8280 TTV is a reliable, powerful and fully connected work machine with the perfect mix of technologies for professional farmers. It completes the 8 Series and focuses on the new technologies. With a top speed of 60 km/h, dual-speed front PTO and front dry disc brakes, it is extremely fast and maneuverable on and off the field. The 8280 TTV is equipped with the twin-turbocharged 6.1-liter Deutz 6-cylinder Stage V engine with a maximum output of up to 287 hp and delivers 1226 Nm.



LIMITED EDITION 2000

Deutz-Fahr 8280 TTV

** 45 078 4800 | ↔ 170mm 500g **NEW**



• Mit der Serie 9 haben die DEUTZ-FAHR Ingenieure einen ultramodernen hochintelligenten Großtraktor entwickelt, der Dank einzigartigem Bedienkomfort, automatisierten Routinenfunktionen 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 Agtron 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 Agtron 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 Agtron

45 077 7700 | ↔ 170mm 600g



• 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.



• 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.*

• 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 F4 L 514

45 078 2200 | ↔ 140mm 📦 250g

• *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.*



Deutz F3 M 417

45 078 2100 | ↔ 130mm 📦 240g



• 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).



• 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.

Deutz DX 250

45 076 8800 | 170mm 460g





• Die meisten Traktoren sind Arbeitsmaschinen. Doch nur wenige Traktoren reiften 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.

• 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.



Fendt Favorit 626 LSA mit Doppelbereifung
Fendt Favorit 626 LSA with twin wheels

45 078 1400 | ↔ 180mm 📦 600g



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

45 078 1900 | ↔ 360mm 📦 600g

LIMITED EDITION 500



• 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.



LIMITED EDITION 1000

Fortschritt ZT 323 mit 3 Figuren
Fortschritt Edition with 3 figures

* 45 078 2600 | ↔ 160mm 300g **NEW**



• The ZT 300 series, designed as a tractor, was produced from 1967 to 1984 at the DDR-Kombinat Fortschritt Landmaschinen - VEB Traktorenwerk Schönebeck. The 300 series replaced the extremely successful Famulus series at Fortschritt. A truly unbelievable number of 72,382 units of the entire series were produced for a tractor. While the ZT 300 represented the so-called basic model of the series, the ZT 304 was envisaged as a universal tractor for the industrial companies of the former GDR. In 1984, the ZT 300 series was replaced by the Fortschritt ZT 320 series.



LIMITED EDITION 1500

Fortschritt ZT 304

45 078 2700 | ↔ 260mm 800g **NEW**

• 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.

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



Fortschritt RS09-GT124 mit Pritsche
Fortschritt RS09-GT124 pick up

45 078 2800 | ↔ 150mm 200g



LIMITED EDITION 1500

IFA W50 Koffer-LKW „Fortschritt Service“
IFA W50 box truck „Fortschritt Service“

** 45 078 6100 | ↔ 190mm 450g **NEW**



LIMITED EDITION 1500

IFA W50 SHA Kipper
IFA W50 SHA dump truck

** 45 078 6200 | ↔ 170mm 450g **NEW**

• Er erscheint nun mit doppelt bereifter Hinterachse in der Schuco-Edition 1:32 – der mittlerweile zum wahren Kult-Youngtimer gereifte IHC 1455 XL. Sowohl in Neuss als auch im englischen Doncaster in den Jahren 1981 bis 1996 hergestellt, eroberte der 1455er sehr schnell eine treue Fan-Gemeinde und Kundschaft. Der mit einem 6586m3 großen 6-Zylinder ausgestattete und 146 PS starke Schlepper stellte gleichzeitig das letzte Modell dar, das von International Harvester in Eigenregie entwickelt wurde, ehe die Firma von Case übernommen wurde. Besonderes Merkmal des IHC 1455 XL ist vor allem der extrem zuverlässige Allrad-Antrieb. Neben anderen Vorzügen sicherlich auch einer der Hauptgründe für die beachtlichen Verkaufszahlen, denn in den 15 Jahren Fertigungsdauer wurde die stolze Stückzahl von 7.621 Exemplaren des 1455 an den Mann gebracht.



• It now appears with a double-tyred rear axle in the Schuco 1:32 edition - the IHC 1455 XL, which has now matured into a true cult youngtimer. Manufactured both in Neuss and in Doncaster, England, between 1981 and 1996, the 1455 very quickly gained a loyal fan base and clientele. Equipped with a 6586m3 6-cylinder and 146 hp, the tractor was also the last model developed by International Harvester under its own management before the company was taken over by Case. A special feature of the IHC 1455 XL is the extremely reliable four-wheel drive. In addition to other advantages, this is certainly one of the main reasons for the remarkable sales figures, because in the 15 years of production, the proud number of 7,621 units of the 1455 were sold.

LIMITED EDITION 2000



IHC 1455 XL mit Doppelbereifung
IHC 1455 XL with double tires

45 078 0800 | ↔ 150mm 550g **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 533 mit Verdeck und Mähbalken
International 533 with roof and cuttor bar

45 077 9500 | ↔ 110mm 250g

• Produziert in den Jahren 1989 bis 1991, war der John Deere 4755 ein erfolgreiches Mitglied der 55er-Baureihe. Der 160 PS starke Traktor war eines der sogenannten John Deere „Breitraumen-Modelle“ die sich untereinander lediglich durch ihre unterschiedlichen Motorleistungen unterschieden. Der 4755 verfügte über einen 7634m3 großen 6-Zylinder Reihenmotor und hatte bei einem Eigengewicht von 7271 kg ein zulässiges Gesamtgewicht von 12000 Kilogramm. Er erscheint nun in der Schuco-Edition 1:32 mit einer doppelt bereiften Hinterachse.

• Produced from 1989 to 1991, the John Deere 4755 was a successful member of the 55 series. The 160 hp tractor was one of the so-called John Deere „wide frame models“ which differed from each other only by their different engine outputs. The 4755 had a 7634m3 6-cylinder in-line engine and had a gross vehicle weight of 12000 kilograms with a curb weight of 7271 kg. It now appears in the Schuco 1:32 edition with a double-tired rear axle.



John Deere 4755 mit Doppelbereifung
John Deere 4755 with double tires

45 077 8900 | ↔ 188mm 650g **NEW**

LIMITED EDITION 1000



• 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
John Deere 4850 with twin wheels

45 076 3300 | ↔ 160mm 600g



John Deere 7810 ohne Fronthydraulik
John Deere 7810 without front hydraulics

45 077 6200 | ↔ 160mm 400g **NEW**

LIMITED EDITION 2000



• 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
John Deere 6300 with front loader

45 077 3300 | ↔ 200mm 425g



• 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 Einsichtbetrieb unmöglich war, führte man für die mit dem K-700 ausgestatteten LPG's (Landwirtschaftliche Produktionsgemeinschaften) ein Zweischichtsystem ein.



• 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.

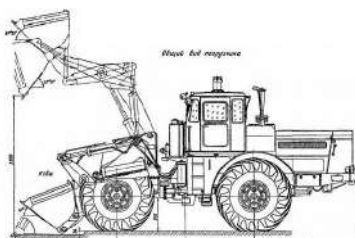


LIMITED EDITION 1000



Kirovets K-700 T

45 077 0800 | ↔ 350mm 📦 850g



Kirovets K-700 M mit Frontschaufel
Kirovets K-700 M 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.

• 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.



Lanz Bulldog mit Leiterwagen
Lanz Bulldog with hay trailer

45 077 0200 | ↔ 310mm 🧑 250g



LIMITED EDITION 1000

Lanz Bulldog mit Dach
Lanz Bulldog with roof

45 078 3600 | ↔ 110mm 🧑 450g **NEW**

EDITION 1:32 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

• Er war ein wahres Allround-Gerät – der klassische Leiterwagen, wie er über weite Strecken des 19. Jahrhunderts in der Landwirtschaft eingesetzt wurde. Traditionell wurde ein Leiterwagen aus Holz hergestellt, war zweiaxsig, verfügte über eine Deichsel und seine schrägen Seitenwände hatten die Form einer klassischen Leiter. Anfänglich noch von Pferden, Kühen oder Ochsen gezogen wurde die Leiterwagen hauptsächlich bei der Ernte von Stroh, Heu und Getreide eingesetzt. Durch die schnell abnehmbaren Leitern konnte dieses vielseitige Transportfahrzeug auch zum Transport von Holz und anderen sperrigen Gütern eingesetzt werden. Für den Transport von Mist wurden vor die Leitern ganz einfach Holzbretter gestellt und fertig war der Mistwagen.



• It was a true all-rounder - the classic ladder truck as it was used in agriculture for much of the 19th century. Traditionally, a ladder wagon was made of wood, had two axles, a drawbar and its sloping side walls were shaped like a classic ladder. Initially pulled by horses, cows or oxen, the ladder wagon was mainly used for harvesting straw, hay and grain. Due to the quickly removable ladders, this versatile transport vehicle could also be used for transporting wood and other bulky goods. For the transport of dung, wooden boards were simply placed in front of the ladders and the dung cart was ready.



Leiterwagen
Ladder wagon

LIMITED EDITION 1000

45 078 4100 | <—> 280mm 170g **NEW**



• 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.

• 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.



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

45 076 5900

• Das Kombinat Fortschritt Landmaschinen war ab den 60er Jahren der größte Landtechnikerhersteller 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 Schwerhackselaufbau 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



Fortschritt HW 80 SHA

* 45 078 3000 | ↔ 220mm 📦 400g

• 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

2er Set Feuerwehr, VW Käfer und VW T1b Prische/Plane, rot-weiß
Set of 2 firefighters, VW Beetle and VW T1b tarpaulin, red-white

45 077 4300 **NEW**



mhi
märklin Händler-Initiative

VW T1b Kastenwagen „Porsche Renndienst“
VW T1b box van „Porsche Renndienst“

45 078 5300 | ↔ 135mm 300g



mhi
märklin Händler-Initiative

VW T1b Kastenwagen „MÄRKLIN“
VW T1b box van „MÄRKLIN“

* 45 078 5400 | ↔ 135mm 300g



VW T1b Pritsche/Plane „Fendt Service“
VW T1b tarpaulin van „Fendt Service“

45 078 5600 | ↔ 135mm 300g **NEW**



VW T1b Samba, rot-beige
VW T1b Samba, red-beige

45 078 5200 | ↔ 135mm 300g



VW T1b Kastenwagen, blau
VW T1b box van, blue

45 078 5000 | ↔ 135mm 300g



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

45 078 5100 | ↔ 135mm 300g



VW T1b Kasten „VW-Kundendienst“
VW T1b box van „VW-Kundendienst“

45 078 5500 | <—> 135mm 300g **NEW**

PRO.R32

RESIN
+ PLASTIC PARTS

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

• In vielen Teilen der Welt ist es eine ständige Herausforderung, während der Haupteinsatzzeiten qualifizierte Arbeitskräfte zu finden. 2016 stellt Case IH das neu entwickelte Autonomous Concept Vehicle vor, um zu demonstrieren, wie es möglich wäre, Maschinen direkt aus der Ferne zu überwachen und zu steuern. In Zukunft wird diese Art von Technologie eine größere betriebliche Effizienz für Aufgaben wie Bodenbearbeitung, Pflanzung, Spritzen und Ernte bieten. Ein Konzept ohne Fahrerkabine mit einem Preis von 299.000 Euro und einer Leistung von 450 PS.

• In many parts of the world, finding skilled labor during peak hours is a constant challenge. In 2016, Case IH is introducing the newly developed Autonomous Concept Vehicle to demonstrate how it would be possible to monitor and control machinery directly from a distance. In the future, this type of technology will provide greater operational efficiency for tasks such as tillage, planting, spraying and harvesting. A concept without pilot room with a price of 299,000€ and a power of 450 HP.



Case Autonomus

45 090 4200 | ↔ 200mm 560g

• 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, rot/weiß
Charkow T-150 K, red/white

* 45 091 3500 | ↔ 185mm 📦 230g **NEW**



• 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 Kopplastigkeit 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.



LIMITED EDITION 500

Dutra D4K

45 089 7300 | ↔ 160mm 📦 200g

PRO.R32 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

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, silber
Doppstadt Trac 200, silver

** 45 091 1200 | ↔ 160mm 📦 230g

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 750

Fortschritt ZT 300-GB, braun
Fortschritt ZT 300-GB, brown

* 45 089 7400 | ↔ 180mm 📦 250g **NEW**

Fortschritt ZT 300-GB, blau
Fortschritt ZT 300-GB, blue

* 45 090 9900 | ↔ 180mm 📦 250g **NEW**

• Die Horsch Maschinen GmbH wurde im Jahr 1984 von Michael Horsch gegründet. Michael Horsch, selbst Landwirt, hatte bei der Entwicklung seiner landwirtschaftlichen Maschinen als oberste Prämissen die Kosten für den Landwirt zu senken und die Produktivität zu steigern. So entstand ab dem Jahr 1993 in einer Kooperation mit dem russischen Hersteller Kirovets auch der 350 PS starke Horsch K735 Knicklenker. Grundidee dieser Kooperation war, die als besonders zuverlässig geltenden Komponenten von Kirovets zuzukaufen und diese in modernes, zeitgemäßes Design zu verpacken. Aufgrund massiver Qualitätsprobleme und ständig steigender Einkaufspreise für diese Komponenten wurde die Kooperation mit den Kirovwerken aus St. Petersburg bereits 2003 wieder beendet.

• Horsch Maschinen GmbH was founded in 1984 by Michael Horsch. Michael Horsch, himself a farmer, had the top priority in the development of his agricultural machines to reduce costs for the farmer and to increase productivity. Thus, in 1993, the 350 hp Horsch K735 articulated tractor was developed in cooperation with the Russian manufacturer Kirovets. The basic idea behind this cooperation was to purchase components from Kirovets that were considered to be particularly reliable and to package them in a modern, contemporary design. Due to massive quality problems and constantly rising purchase prices for these components, the cooperation with Kirovets from St. Petersburg was terminated again as early as 2003.



LIMITED EDITION 750

Horsch K 735, rot
Horsch K 735, red

* 45 091 2300 | <—> 226mm 📦 600g **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. Die Hürlimann Traktoren D200 S, DH 6, und der T-14000 sind mittlerweile allesamt gesuchte Liebhaberfahrzeuge und gerne gesehene Gäste auf jedem Traktorentreffen.

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



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

45 090 4400 | <—> 125mm 📦 125g

PRO.R32 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

• 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.



LIMITED EDITION 500

Hürlimann H-6160

45 091 0400 | ↔ 140mm 📦 350g



• 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 Wasserpumpenabkühlung. Der Pioneer wurde erst im Jahr 1957 von dem in vielen Punkten überarbeiteten Nachfolgemodell Harz abgelöst.

• In 1949, the first agricultural tractor to be built in the former East Germany, the 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.



IFA RS-01 Pioneer

45 090 3300 | ↔ 125mm 📦 120g

• 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 hervorschaute. 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.



• 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.

LIMITED EDITION 750

IFA RS 03 Aktivist

45 091 1000 | ↔ 90mm 170g

• Die Firma International Harvester (IH) mit Sitz in Chicago, Illinois entstand im August des Jahres 1902 durch den Zusammenschluss der Firmen McCormick Harvesting Machine Company, Deering Harvester Company, Plano Harvester Co., Milwaukee Harvester Co. und Warder, Bushnell & Glessner Co. Bereits im Jahre 1908 wurde mit der International Harvester Company m. b. H. in Neuss eine deutsche Tochtergesellschaft gegründet, die anfänglich nur aus den USA importierte Produkte von International Harvester vertrieb. Ab 1911 fertigte man in Neuss bereits die ersten landwirtschaftlichen Maschinen und im Jahre 1937 kam die Fertigung von Traktoren hinzu. Aus amerikanischer Fertigung stammte allerdings der in den Jahren 1972 bis 1976 hergestellte, schwere Allradknicklenker International 4166 Turbo. Sein 7145 ccm großer 6-Zylinder-Turbo-Motor leistete stattliche 178 PS und machte den 6300 kg schweren Schlepper zu einem für damalige Zeiten leistungsstarken Arbeitspferd.



• 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



• From 1963 to 1983, the „Chelyabinskii Traktorny 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.

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



LIMITED EDITION 500

Kettentraktor T100 M3
chain tractor T100 M3

45 090 5700 | ↔ 135mm 📦 250g

• 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.

• 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.



LIMITED EDITION 750

Kirovets K 700, rot
Kirovets K 700, red

* 45 091 2100 | ↔ 200mm 📦 600g **NEW**



LIMITED EDITION 500

Kirovets K700, grau
Kirovets K700, grey

45 091 1100 | ↔ 200mm 600g

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



• 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 Kopplastigkeit 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.



Le Robuste D4K

45 089 6800 | ↔ 160mm 📦 200g

• 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, Hüllmann und Grégoire gehören. Mitte der sechziger Jahre, im Juli 1965 präsentierte SAME den Same Dinosaurio V8, ein wahrhaftig schwergewichtiger Hochleistungstraktor ausgestattet mit einem knapp 10 Liter großen und 160 PS starkem V8-Zylinder-Motor. Laut unbestätigter Aussagen wurden vom Dinosaurio V8 lediglich 10 Exemplare hergestellt.

• The company SAME (Società Accomandita Motori Endotermici) was founded in 1942 by the brothers Francesco and Eugenio Cassani in Treviglio in northern Italy. Today, SAME is part of the SDF Group, which also includes the well-known Deutz-Fahr, Lamborghini, Hüllmann and Grégoire brands. In the mid-sixties, in July 1965, SAME presented the Same Dinosaurio V8, a truly heavyweight high-performance tractor equipped with a nearly 10-liter, 160-hp V8 cylinder engine. According to unconfirmed statements, only 10 copies of the Dinosaurio V8 were produced.



LIMITED EDITION 1000

Same Dinosaurio

* 45 091 4500 | ↔ 155mm 📦 300g **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 400

Same Hercules 160, gold

45 091 0600 | ↔ 140mm 📦 350g



LIMITED EDITION 500

Same Hercules 160

45 091 0300 | ↔ 140mm 📦 350g

PRO.R32 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

• 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. Zugehörig zur Schlüter Super Reihe stellten die Freisinger 1970 den Schlüter 1500 TV vor. Sein wassergekühlter Viertakt-Reihen-Sechszylinder mit einem Hubraum von 7128 cm³ leistete 135 PS die über ein ZF-Wechsel-Gruppengetriebe auf alle vier Räder übertragen wurden.

• Anton Schlüter founded his Schlüter Motorenwerke in Freising near Munich as early as 1898. In order to participate in the increasingly lucrative market for agricultural tractors in the 1930s, Schlüter presented its first tractor, the Schlüter DZM 25, in 1937. From 1964 onwards, the Freising plant concentrated exclusively on the construction of large tractors, thus living up to the Schlüter advertising slogan of the time, „Power as much as you need“. As part of the Schlüter Super series, the Freising-based company introduced the Schlüter 1500 TV in 1970. Its water-cooled four-stroke in-line six-cylinder engine with a displacement of 7128 cm³ produced 135 hp, which was transmitted to all four wheels via a ZF change-speed group transmission.



LIMITED EDITION 750

Schlüter Super 1500 TV

** 45 091 4600 | ↔ 150mm 350g **NEW**

LIMITED EDITION 750

Schlüter Super 1500 TVL-LS

* 45 091 4700 | ↔ 150mm 350g **NEW**

• Der Schlüter Profi Trac 5000 TVL ist ein Ackerschlepper des Herstellers Anton Schlüter aus München. Er ist der leistungsstärkste und zugleich größte Schlepper der Profi-Trac-Schlepperreihe Schlüters. Vorgestellt wurde er auf der 55. DLG-Ausstellung 1978 in Frankfurt. Bis zum Erscheinen des Kirovets K-710 im Jahr 1980 galt der Profi Trac 5000 TVL kurzzeitig als leistungsstärkster Schlepper Europas.

• The Schlüter Profi Trac 5000 TVL is an agricultural tractor from the manufacturer Anton Schlüter from Munich. It is the most powerful and also the largest tractor in Schlüter's Profi Trac tractor series. It was presented at the 55th DLG exhibition in Frankfurt in 1978. Until the appearance of the Kirovets K-710 in 1980, the Profi Trac 5000 TVL was briefly considered the most powerful tractor in Europe.



LIMITED EDITION 750

Schlüter Profi Trac 5000 TVL

** 45 091 5400 | ↔ 200mm 560g **NEW**

• Der schwedische Hersteller von Automobilen, Lastkraftwagen und Omnibussen Volvo begann im Jahre 1943 mit der Herstellung von Traktoren. Das erste Volvo-Traktor-Modell war der Typ Volvo T41, der zusammen mit der ebenfalls schwedischen Firma Bolinder-Munktells entwickelt wurde und im Wesentlichen dem entsprechenden BM-Modell entsprach. Die einzigen Unterschiede waren die Motor- und Farboptionen: BM-Traktoren waren grün, Volvo-Traktoren rot. Nachdem im Jahre 1950 BM von Volvo übernommen wurde, erhielten sowohl die Volvo- als auch die BM-Traktoren nur noch einen roten Anstrich. So entstand der zur T-800-Reihe gehörende Volvo BM T814, der in den Jahren 1969 bis 1980 hergestellt wurde.

• The Swedish manufacturer of cars, trucks and buses Volvo began to produce tractors in 1943. The first Volvo tractor model was the Volvo T41 type, which was developed together with Bolinder-Munktells, also a Swedish company, and was essentially the same as the corresponding BM model. The only differences were the engine and color options: BM tractors were green, Volvo tractors were red. After BM was acquired by Volvo in 1950, both Volvo and BM tractors were painted red only. This resulted in the Volvo BM T814, part of the T-800 series, which was produced from 1969 to 1980.



LIMITED EDITION 750

Volvo BM 814 mit Kabine
Volvo BM 814 with cabin

* 45 091 4800 | ↔ 140mm 📦 250g **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
Unimog U401 with wooden bed

45 090 0300 | ↔ 110mm 📦 120g





EDITION 1:18

METAL
+ PLASTIC PARTS

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

EDITION 1:18 | Historische PKW · Historic cars

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



LIMITED EDITION 1000

BMW Isetta „Wintersport“ mit Heckträger, Koffer und Skiern, türkis-weiß
BMW Isetta „Wintersport“ with rear carrier, suitcase and skis, turquoise-white

45 004 1400 | ↔ 152mm 270g **NEW**



LIMITED EDITION 500

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

* 45 004 1300 | ↔ 152mm 270g

• 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 Pagode, weinrot
Mercedes-Benz 280 SL Pagode, dark red

45 003 5800 | ↔ 240mm 850 **NEW**

• 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.

• 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 1000

Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer, silber
Mercedes-Benz 300 SL gullwing, silver

* 45 004 5000 | ↔ 240mm 710g **NEW**

LIMITED EDITION 1000

Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer, grau
Mercedes-Benz 300 SL gullwing, grey

* 45 004 5100 | ↔ 240mm 710g **NEW**

EDITION 1:18 | Historische PKW · Historic cars

• Während der gesamten Bauzeit des Porsche 356 wurden in den Jahren 1948 bis 1965 mehr als 76000 Exemplare dieses Sportwagenklassikers produziert. Der 356er-Porsche wurde als Coupe, Cabrio, Hardtopcoupe und auch als besonders sportlicher und leichter Speedster an seine begeisterte Kundschaft ausgeliefert. Entstanden war der spartanisch ausgestattete Speedster auf Anregung des Deutsch-Amerikaners Max Hoffmann, dem damaligen Porsche Importeur für die Vereinigten Staaten. Max Hoffmann war es übrigens auch, der während eines Abendessens Ferry Porsche davon überzeugte doch ein einprägsames Markenemblem für seine Sportwagen zu schaffen um so die Markenidentität zu steigern. Ergebnis seiner Bemühungen war das heute so berühmte Porsche-Wappen.

• During the entire construction period of the Porsche 356, more than 76000 units of this classic sports car were produced between 1948 and 1965. The 356 Porsche was delivered to its enthusiastic clientele as a coupe, convertible, hardtop coupe and also as a particularly sporty and lightweight speedster. The sparsely equipped Speedster was developed at the suggestion of the German-American Max Hoffmann, the Porsche importer for the United States at the time. Incidentally, it was Max Hoffmann who, during a dinner, convinced Ferry Porsche to create a memorable brand emblem for his sports cars in order to enhance the brand identity. The result of his efforts was the Porsche Crest that is so famous today.



LIMITED EDITION 1000

Porsche 356 Speedster Hardtop Outlaw

* 45 003 1700 | <—> 220mm 460g **NEW**



LIMITED EDITION 1000

Porsche 356 Speedster, blau metallic
Porsche 356 Speedster, blue metallic

* 45 003 1800 | <—> 220mm 450g **NEW**



LIMITED EDITION 1000

Porsche 356 A Carrera Cabriolet, rubinrot
Porsche 356 A Carrera Cabriolet, ruby red

45 003 1600 | ↔ 225mm 📦 430g



LIMITED EDITION 1000

Porsche 356 A Carrera Coupé, grün metallisch
Porsche 356 A Carrera Coupé, green metallic

45 003 1400 | ↔ 230mm 📦 450g

EDITION 1:18 | Historische PKW · Historic cars

• 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 luftgeköhlten 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.



LIMITED EDITION 1000

Porsche 911 S Coupe, blau metallisch
Porsche 911 S Coupe, blue metallic

45 003 9100 | ↔ 235mm 550g **NEW**

• The long-awaited successor to the Zuffenhausen car brand's first production sports car, the Porsche 356, was presented in September 1963 at the IAA in Frankfurt under the name Porsche 901. Since three-digit number designations with a zero in the middle were already copyrighted by Peugeot and, as a result, an objection had been made to the "901" designation, Porsche decided without further ado to release the car onto the market under the name Porsche 911. A model name which very soon started to have a magical effect on the motor world and all sports car enthusiasts.

• A fine miniature version can be found in the engine bay of the air-cooled, 2.4-litre, 6-cylinder boxer engine which produced an impressive 190HP in the original and made the Porsche 911 S, with its maximum speed of 230 km/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 1000

Porsche 911 S Targa, orange

45 003 9200 | ↔ 230mm 515g **NEW**

• 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.



LIMITED EDITION 1000

Porsche 934 RSR, monacoblau
Porsche 934 RSR, monaco blue

* 45 003 4100 | ↔ 245mm 📦 680g **NEW**

• 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 1000

Porsche 934 RSR Jägermeister #24 1000km Nürburgring 1976

* 45 003 4200 | ↔ 245mm 📦 680g **NEW**

EDITION 1:18 | Historische PKW · Historic cars

• 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 Modellausammlung machen.



LIMITED EDITION 1000

VW Käfer Limousine „1963“, grau
VW Beetle limousine „1963“, 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 „1963“, rot
VW Beetle folding roof limousine „1963“, red

45 004 3300 | ↔ 230mm 📦 650g

• Als Nachfolger der Porsche 911-Baureihe 997 stellt die auf der Frankfurter IAA 2011 vorgestellte 911-Baureihe 991 bereits die 7. Generation der Sportwagenlegende aus Stuttgart-Zuffenhausen dar. Aufgrund steigender Sicherheits- und Komfortansprüche das Fahrzeuggewicht der Vorgängerbauweisen stetig gestiegen. Aus diesem Grund war der 991 der erste Porsche der in einer neuartigen Aluminium-Stahl-Mischbauweise hergestellt wurde. Als Zwischenstufe zwischen dem Carrera S und dem GT3 stellte Porsche 2014 die Carrera-GTS-Modelle vor.

• Sowohl mit Heckantrieb als auch als allradgetriebenen Carrera 4 waren die Karosserievarianten Coupe, Cabriolet und Targa als GTS auf Basis des 991.1 mit einer Leistung von 430 PS auch leistungsmäßig zwischen dem Carrera S und dem GT3 angesiedelt. Die beiden Schuco-Metall-Modelle des Carrera GTS Coupes und des Carrera GTS Targa bestechen durch eine Vielzahl an tollen Funktionen und Modelldetails. Ein Sammlermodell wie es sein soll!



LIMITED EDITION 500

Porsche 911 Carrera GTS Coupe (991.1), achatgrau
Porsche 911 Carrera GTS Coupe (991.1), agate gray

45 003 9600 | ↔ 250mm 1100g **NEW**

• As the successor to the Porsche 911 series 997, the 911 series 991 presented at the Frankfurt IAA 2011 already represents the 7th generation of the sports car legend from Stuttgart-Zuffenhausen. Due to increasing safety and comfort requirements, the vehicle weight of the predecessor series has risen steadily. For this reason, the 991 was the first Porsche to be manufactured using a new type of aluminum-steel composite construction. As an intermediate stage between the Carrera S and the GT3, Porsche introduced the Carrera GTS models in 2014.

• Available both with rear-wheel drive and as an all-wheel-drive Carrera 4, the Coupe, Cabriolet and Targa body variants as the GTS based on the 991.1 with an output of 430 hp were also positioned between the Carrera S and the GT3 in terms of performance. The two Schuco metal models of the Carrera GTS Coupe and the Carrera GTS Targa impress with a variety of great features and model details. A collector model as it should be!



LIMITED EDITION 500

Porsche 911 Carrera 4 GTS Targa (991.1), karminrot
Porsche 911 Carrera 4 GTS Targa (991.1), carmine red

45 003 9300 | ↔ 250mm 1000g **NEW**



• Im Frühjahr 2015 auf dem Genfer Automobil-Salon vorgestellt, stellt der Porsche Cayman GT4 die Spitzenspitze 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. Schuco setzt den Porsche 911 Cayman GT4 im Maßstab 1:18 aus Zinkdruckguss um. Wie von Schuco Modellen gewohnt, sind eine Vielzahl Details exakt nachgebildet und mit höchster Präzision verarbeitet worden.

• 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. Schuco presents the die-cast Porsche 911 Cayman GT4 in 1:18 scale. As is expected of Schuco models, a number of key features have been reproduced exactly with the greatest attention to detail.



LIMITED EDITION 500

Porsche Cayman GT4 (981), indischrot
Porsche Cayman GT4 (981), red

45 004 0300 | ↔ 230mm 920g **NEW**

Nutzfahrzeuge · Utility vehicles | EDITION 1:18



• 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.

• 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 1000

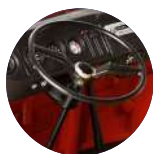
VW T1b Samba

* 45 003 7800 | ↔ 230mm 1000g **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, einer aufwändigen Schräglenker-Doppelgelenkchse verfügte der T2 über ein außerordentlich gutmütiges Fahrverhalten, welches mit dem Fahrverhalten zeitgenössischer PKW's ohne weiteres mithalten konnte.

• 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.



LIMITED EDITION 500

VW T2a van „Märklin“

45 001 9900 | <—> 245mm ⚖ 1135g

• 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.

• 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.



LIMITED EDITION 1000

VW T3a Bus, rot-weiß
VW T3a bus, red-white

45 003 8100 | <—> 253mm ⚖ 1000g



• 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.



LIMITED EDITION 1000

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

* 45 003 8800 | <—> 253mm 📦 1000g

• In vielen Ländern des Nahen Ostens und Afrikas ist er noch heute im Einsatz und gilt dort nach wie vor als Sinnbild des leistungsfähigen und zuverlässigen Mercedes-Benz LKW's – der Mercedes-Benz L911, besser bekannt als „Mercedes-Kurzhauber“. Bereits Ende der Vierzigerjahre zeichnete sich der Trend im Automobil-Design ab, weg von der klassischen Linienführung mit langer Motorhaube und freistehenden Kotflügeln – hin zur modernen Pontonform. Dies galt sowohl für die Entwicklung bei den PKW's als auch bei den Lastkraftwagen. Aus diesem Grunde entwickelte sich auch die Form der herkömmlichen Hauben-Lastwagen hin zu einer moderneren, der Pontonform ähnlichen Formgebung. Als Trendsetter galt seinerzeit der bereits 1952 präsentierte Opel Blitz, dessen typisches Erscheinungsbild sich gleich mehrere Lastwagenhersteller zum Vorbild nahmen. Die Daimler-Benz AG trug dieser Entwicklung und auch den seinerzeit zu Gunsten des Güterverkehrs der Deutschen Bundesbahn eingeführten Längen- und Gewichtsbeschränkungen für Lastkraftwagen Rechnung und stellte im Jahre 1959 mit den Typen Mercedes-Benz L322 und L327 die heute noch als „Kurzhauber“ bekannte und sehr erfolgreiche LKW-Baureihe vor.

• In many countries of the Middle East and Africa, it is still in use today and is still regarded there as the symbol of the powerful and reliable Mercedes-Benz truck - the Mercedes-Benz L911, better known as the „Mercedes short truck“. As early as the end of the 1940s, the trend in automobile design became apparent, away from the classic lines with a long engine hood and free-standing fenders - towards the modern pontoon shape. This applied to the development of both passenger cars and trucks. For this reason, the shape of conventional hooded trucks also evolved toward a more modern design similar to the pontoon shape. The Opel Blitz, which was presented as early as 1952, was considered a trendsetter at the time, and several truck manufacturers took its typical appearance as a model. Daimler-Benz AG took account of this development and also of the length and weight restrictions for trucks introduced at the time in favor of freight transport by the German Federal Railroad, and in 1959 introduced the Mercedes-Benz L322 and L327 models, the very successful truck series still known today as the „Kurzhauber“.



LIMITED EDITION 1000

Mercedes-Benz L911

** 45 001 6400 | <—> 385mm 📦 1800g **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.

• 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.



LIMITED EDITION 1000

Mercedes-Benz Unimog 401

45 001 7500 | ↔ 195mm ⚖ 610g **NEW**

• 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. 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.

• When talking about automotive legends today, such as the VW Beetle, the classic Mini, the VW Bulli or the Porsche 911, the Unimog from Mercedes-Benz should definitely not be missing from such a list. Within the long Unimog history the Mercedes-Benz U 406 represents for many Unimog friends the symbol of the Unimog. 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.



LIMITED EDITION 1500

Unimog 406 Cabriolet, grün
Unimog 406 Cabriolet, green

* 45 004 4500 | ↔ 230mm ⚖ 850g



LIMITED EDITION 1500

Unimog 406, blau
Unimog 406, blue

* 45 004 4400 | <—> 230mm 850g



LIMITED EDITION 1000

Unimog U406 mit Plane, kieselgrau
Unimog U406 with tarpaulin, grey

* 45 004 4600 | <—> 230mm 950g **NEW**



• Der Porsche Diesel Junior 108 stellte ab 1957 das Einstiegsmodell in die Porsche-Traktoren-Familie dar; die seinerzeit aus den Baureihen Junior, Standard, Super und Master bestand. Sein 822 ccm großer Einzylinder-Dieselmotor leistete 14 PS, welche von einem ZF-Getriebe mit 6 Vorwärts- und zwei Rückwärtsgängen übertragen wurden. Mit mehr als 23.000 verkauften Exemplaren in den Jahren 1957 bis 1961 war der Junior der meistverkaufte Porsche-Traktor und somit ein großer Verkaufserfolg. Das mit vielen feinen Details ausgestattete Schuco-Metallmodell des Porsche Junior stellt somit eine wunderschöne Ergänzung zu jeder Traktoren- und auch Porsche-Modellsammlung dar.

• From 1957, the Porsche Diesel Junior 108 represented the entry-level model in the Porsche tractor family, which at the time consisted of the Junior, Standard, Super, and Master series. Its 822 cc single-cylinder diesel engine produced 14 hp, which was transmitted by a ZF transmission with 6 forward and two reverse gears. With more than 23,000 units sold between 1957 and 1961, the Junior was the best-selling Porsche tractor and thus a great sales success. The Schuco metal model of the Porsche Junior, equipped with many fine details, is thus a wonderful addition to any tractor and also Porsche model collection.



LIMITED EDITION 1000

Porsche Junior

45 002 6700 | ↔ 145mm 📦 220g **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“ berühmt 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
Steyr-Puch Haflinger, green

** 45 004 4000 | ↔ 230mm 📦 850g



• In der Frühzeit des Motorsports wurden Rennfahrzeuge noch auf ihren eigenen Achsen zu den Rennen in Le Mans, Monza, der Targa Florio oder der Mille Miglia transportiert. Durch die Professionalisierung des Motorsports ab den 50er Jahren und die umfangreichere Ausstattung nutzten damalige Rennteams bald geeignete Transportfahrzeuge. Um zusätzlich die nötigen Ersatzteile wie Motoren, Getriebe und Karosserieteile transportieren zu können, ließ sich die Firma Porsche Mitte der 60er Jahre zwei speziell auf die Bedürfnisse des Motorsports zugeschnittene Transportfahrzeuge erstellen. Als technische Basis für die neuen Porsche-Renntransporter diente der Mercedes-Benz O317 Hochflur-Omnibus, der von 1957 bis 1972 produziert wurde. Durch seine selbsttragende Bauweise war er besonders gut für den aufwändigen Umbau durch die Karosseriefirma Robert Schenk aus Stuttgart-Feuerbach geeignet.

• In the early days of motor sport, racing cars were still transported under their own steam to races in Le Mans and Monza or to the Targa Florio or the Mille Miglia. However, the increasing professionalism of motor sport in the 1950s and the growing amount of equipment which was needed led the racing teams of the day to start using transport vehicles. In the mid-60s, Porsche came up with the idea for two transport vehicles that were specially designed to meet the requirements of motor sport and able to transport the additionally required engines, gearboxes and chassis parts. The technical basis for the new Porsche racing transporter was the Mercedes-Benz O317 underfloor-engine bus, produced between 1957 and 1972. Its self-supporting design meant it was ideal for the complex conversion by the Stuttgart-based company Robert Schenk.



LIMITED EDITION 500

Renntransporter „Rothmans-Porsche“
racing transporter „Rothmans-Porsche“

* 45 003 2800 | ↔ 550mm 📦 5100g **NEW**



LIMITED EDITION 1000

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

* 45 003 2400 | ↔ 550mm 📦 5100g





PRO.R18



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.





• In den frühen 70er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts kombinierte Erich Bitter solide und tausendfach bewährte Opel-Technik mit extravagantem und exotischem Karosseriedesign. Das Ergebnis dieser Entwicklung war der Bitter CD, ein von Herbst 1973 bis Ende 1979 hergestellter Sportwagen der amerikanischen und deutsche Technik mit italienischem Karosseriedesign verband. 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.

• 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 metallic
Bitter CD, blue metallic

45 002 2100 | ↔ 270mm 985g

PRO.R18 | Historische PKW · Historic cars

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

• Like the BMW M8 Coupé, the BMW 850i Convertible is clearly one of those BMW studies that unfortunately never found its way onto public roads. Developed as a competitor model for the new Mercedes-Benz SL series R129, which was also presented at the International Motor Show in 1989, this beautiful and unique BMW convertible unfortunately did not make it to series production. Thus, only 3 prototypes of the so-called BMW 850Ci based on the E31 series were built and subjected to extensive test drives before the decision was made in Munich to discontinue the 850Ci Cabriolet project for fear of economic failure.



LIMITED EDITION 500

BMW 850 Ci Cabriolet, silber
BMW 850 Ci Cabriolet, silver

45 002 5500 | <—> 265mm 900g **NEW**

• Seit dem BMW 315 und dem berühmten BMW 328 waren zweisitzige Roadster stilprägend für das Image der Münchner Autobauer. Nach dem Krieg setzte der nur 254 mal gebaute BMW 507 diese Tradition erfolgreich fort. Es sollte allerdings bis zur IAA 1987 dauern bis BMW einen legitimen Nachfolger in Form des BMW Z1 vorstellte. Der sowohl als Image- als auch Technologie-Träger konzipierte Z1 wurde vom späteren Porsche-Designchef Harm Gagoay entworfen und besaß einen 2,5 Liter großen 6-Zylinder-Reihenmotor.

• Sein hinter der Vorderachse gelagerter Motor verhalf dem Z1 zu einer herausragenden Straßenlage und ermöglichte ihm extreme Kurvengeschwindigkeiten. Eine Vielzahl anderer technologischer Leckerbissen wie sein in einem Stück vollverzinktes Chassis, seine Karosserieteile aus thermoplastischem Kunststoff und nicht zuletzt seine versenkbaren Türen machten den Z1 von Anfang an zu einem besonderen Automobil. Der Z1 wurde in reiner Handarbeit gebaut und in den Jahren 1989 bis 1991 in exakt 8000 Exemplaren hergestellt.



LIMITED EDITION 500

BMW Z1 geschlossen, grün
BMW Z1 closed, green

** 45 002 6500 | <—> 217mm 800g **NEW**

• Ever since the BMW 315 and the famous BMW 328, two-seater roadsters had been style-defining for the image of the Munich carmakers. After the war, the BMW 507, built only 254 times, successfully continued this tradition. However, it would take until the 1987 IAA for BMW to present a legitimate successor in the form of the BMW Z1. Conceived as both an image and technology vehicle, the Z1 was designed by Harm Lagaay, who later became Porsche's design chief, and featured a 2.5-liter inline 6-cylinder engine.

• Its engine, mounted behind the front axle, helped the Z1 achieve outstanding roadholding and enabled it to reach extreme cornering speeds. A host of other technological tidbits, such as its chassis fully galvanized in one piece, its body parts made of thermoplastic material and, last but not least, its retractable doors, made the Z1 a special automobile from the very beginning. The Z1 was built purely by hand and exactly 8000 units were produced between 1989 and 1991.



LIMITED EDITION 500

BMW Z1 offen, rot
BMW Z1 open, red

* 45 002 6400 | ↔ 217mm 📦 800g **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.

• 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
Glas 2600 V8, white

45 002 0700 | ↔ 255mm 📦 660g

PRO.R18 | Historische PKW · Historic cars

• 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 Schläge 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.

• 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
Opel Diplomat A Coupé, silver

45 002 1900 | <—> 275mm 1005g

LIMITED EDITION 500

Opel Diplomat A Coupé, grün
Opel Diplomat A Coupé, green

45 002 2400 | <—> 275mm 1005g



• Bereits im Jahre 1936 hatte Opel den ersten „Kadett“ der Öffentlichkeit vorgestellt. Erst im Jahr 1962 erschien die zweite Kadett-Baureihe der Rüsselsheimer, der Kadett A. Dieser wurde wiederum bereits im Jahr 1965 vom Kadett B abgelöst. Wie seine Vorgänger war auch der B-Kadett mit längs eingebautem Frontmotor und Hinterradantrieb ausgestattet. Bis zu seiner Ablösung 1973 wurden insgesamt mehr als 2,7 Millionen B-Kadetts an eine zufriedene und sehr markentreue Kundschaft ausgeliefert. Mit seinen, an der C-Säule angeordneten Lüftungsschlitzen ist das sogenannte „Kiemencoupe“ heute die wohl gesuchteste Variante der gesamten Baureihe. Besonders gut erhaltene Exemplare des Rallye Kadett Coupe's sind heute bei Opel-Freunden begehrt, aber auch äußerst rar und nur noch sehr schwer zu finden.

• Opel presented the first „Kadett“ to the public as early as 1936. It was not until 1962 that the second Kadett series from Rüsselsheim appeared, the Kadett A. This in turn was replaced by the Kadett B as early as 1965. Like its predecessors, the B-Kadett was equipped with a longitudinally mounted front engine and rear-wheel drive. Until it was replaced in 1973, a total of more than 2.7 million B-Kadetts were delivered to a satisfied and very loyal clientele. With its air vents indicated on the C-pillar, the so-called „gill coupe“ is probably the most sought-after variant of the entire series today. Particularly well preserved examples of the Rallye Kadett Coupe are coveted by Opel enthusiasts today, but are also extremely rare and very hard to find.



LIMITED EDITION 500

Opel Kadett B Coupe, cremeweiß
Opel Kadett B Coupe, white

* 45 002 3400 | <—> 232mm 📦 600g **NEW**

LIMITED EDITION 500

Opel Kadett B Rallye-Coupe, silber
Opel Kadett B Rallye-Coupe, silver

* 45 002 3300 | <—> 232mm 📦 600g **NEW**

PRO.R18 | Historische PKW · Historic cars

• 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 offen, dunkelrot
Porsche 356 Gmünd Cabriolet open, dark red

45 002 5800 | <—> 220mm 800g **NEW**



LIMITED EDITION 500

Porsche 356 Gmünd Cabriolet geschlossen, beige
Porsche 356 Gmünd convertible closed, beige

* 45 002 9600 | <—> 220mm 800g **NEW**



LIMITED EDITION 500

Porsche 356 Gmünd Coupé, schwarz
Porsche 356 Gmünd Coupé, black

45 002 5200 | ↔ 220mm 📦 800g



LIMITED EDITION 500

Porsche 356 Gmünd Coupé, silbermetallic
Porsche 356 Gmünd Coupé, silver metallic

45 002 5300 | ↔ 220mm 📦 800g

PRO.R18 | Historische PKW · Historic cars

• Für viele Motorsportfans weltweit ist er der beste Autofahrer aller Zeiten - Walter Röhrl. Der zweimalige Rallyeweltmeister und viermalige Sieger der Rallye-Monte-Carlo hat seit Jahrzehnten ein besonderes Faible für die Sportwagenlegende aus Zuffenhausen, den Porsche 911. In Zusammenarbeit mit der Firma Diez Classic entstand so ein nach dem Reglement der ehemaligen Gruppe 4 aufgebautes Rallyefahrzeug auf Basis eines Porsche 911 G-Modells des Baujahres 1974. Das von einem luftgekühlten 4-Liter-6-Zylinders Boxermotor angetriebene Fahrzeug und über 300 PS starke Rallye Auto wurden von Walter Röhrl persönlich mit 911 Unterschriften versehen. Diesem legendären Porsche 911 „Röhrl x 911“ widmet Schuco ein auf 911 Stück limitiertes Miniaturmodell im Maßstab 1:18 in der Linie PRO.R mit Walter Röhrl Figur.

• For many motor sport fans worldwide, he is the best car driver of all time - Walter Röhrl. The twice world rally champion and four times winner of the Monte Carlo Rally, has for decades had a particular weakness for the legendary sports car from Zuffenhausen, the Porsche 911. It was through collaboration with restoration firm Diez Classic that a rally car based on a 1974 Porsche 911 G model was built to meet the former Group 4 regulations. The powerful rally car with over 300 PS on tap from an air-cooled 4-litre 6-cylinder boxer engine bears 911 signatures added personally by Walter Röhrl and, as a strictly limited edition from Schuco, will certainly soon be a gem in any Porsche model collection. Schuco is going to produce in a limited edition of 911 pieces a miniature model of this legendary Porsche 911 „Röhrl x 911“ to a scale of 1:18 in the PRO R line with Walter Röhrl figure.



LIMITED EDITION 911

Porsche 911 „Röhrl x 911“ mit Figur Walter Röhrl
Porsche 911 „Röhrl x 911“ with figure Walter Röhrl

* 45 002 4900 | <—> 240mm 830g **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.



LIMITED EDITION 500

Porsche 911 Coupé (1977), rot
Porsche 911 Coupé (1977), red

* 45 002 5600 | <—> 240mm 830g **NEW**

• The long-awaited successor to the Zuffenhausen car brand's first production sports car, the Porsche 356, was presented in September 1963 at the IAA in Frankfurt under the name Porsche 901. Since three-digit number designations with a zero in the middle were already copyrighted by Peugeot and, as a result, an objection had been made to the "901" designation, Porsche decided without further ado to release the car onto the market under the name Porsche 911. A model name which very soon started to have a magical effect on the motor world and all sports car enthusiasts.



LIMITED EDITION 500

Porsche 911 Coupé (1977), blau
Porsche 911 Coupé (1977), blue

* 45 002 9700 | <—> 240mm 830g **NEW**



LIMITED EDITION 500

Porsche 911 Targa (1977), silber
Porsche 911 Targa (1977), silver

** 45 002 9800 | <—> 240mm  830g **NEW**

• Der Triumph TR5 war ab Sommer 1967 das Nachfolgemodell des TR4A. Der von Michelotti entworfene Roadster unterschied sich äußerlich von seinem Vorgänger nur durch zusätzliche, seitliche Chromleisten und einige andere, kleinere Details. Unter der langen Motorhaube fand im TR5 allerdings nun ein langhubiger Reihensechszylinder mit 2.5 Liter Hubraum und 143 PS Platz. Von Juli 1967 bis September 1968 wurden lediglich 2.947 Exemplare dieses klassischen britischen Roadsters alter Schule produziert. Besonders selten ist das Fahrzeug heute mit dem optionalen und optisch sehr ansprechendem „Surrey Top“.

LIMITED EDITION 500

Porsche 911 Targa, weiß
Porsche 911 Targa, white

** 45 002 5700 | <—> 240mm  830g **NEW**

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



LIMITED EDITION 500

Triumph TR5 mit geschlossenem Surrey Top, rot
Triumph TR5 with closed surrey top, red

* 45 002 4600 | <—> 215mm  660g **NEW**

• Auch heute gilt er für viele Fans britischer Automobilkultur noch als Sinnbild des kernigen, ehrlichen englischen Roadsters – der Triumph TR5. Er wurde im Sommer 1967 als Nachfolger des Triumph TR4A vorgestellt. Der von der italienischen Designschmiede Michelotti entworfene, klassische Roadster unterschied sich äußerlich von seinem Vorgänger nur durch zusätzliche, seitliche Chromzierleisten und einige andere, kleinere Details. Unter seiner langen Motorhaube verfügte der TR5 nun allerdings über einen langhubigen Reihensechszylinder mit 2,5 Liter Hubraum und einer Benzineinspritzung von Lucas. Von Juli 1967 bis September 1968 wurden in Coventry von diesem 143 PS starken Roadster alter Schule lediglich 2947 Exemplare hergestellt, was ihn heute zur automobilen Rarität und gesuchtem Sammlerstück macht.



• Even today, many fans of British automotive culture still regard it as a symbol of the gritty, honest English roadster – the Triumph TR5. It was presented in the summer of 1967 as the successor to the Triumph TR4A. Designed by the Italian design studio Michelotti, the classic roadster differed externally from its predecessor only by additional chrome trim on the sides and a few other minor details. Under its long hood, however, the TR5 now featured a long-stroke inline six-cylinder engine with 2.5 liters of displacement and a Lucas fuel injection. From July 1967 to September 1968, only 2947 examples of this 143-hp old-school roadster were produced in Coventry, making it an automotive rarity and sought-after collector's item today.

LIMITED EDITION 500

Triumph TR5 mit offenem Surrey Top, schwarz
Triumph TR5 with open surrey top, black

** 45 002 4700 | ↔ 215mm 660g **NEW**

• Wegen der Saugrohreinspritzung entsprach der TR5 nicht mehr den amerikanischen Abgasbestimmungen. Für den US-Markt wurde der TR5 daher zum TR250 modifiziert. Der Motor wurde mit zwei Stromberg-Vergasern versehen. Damit leistete er 77 kW und beschleunigte den Wagen von 0 auf 100 km/h in 10,6 sek. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 172 km/h. Der TR250 verkaufte sich deutlich besser als der TR5. Vom Triumph TR 250 wurden 8484 Exemplare verkauft.

• Because of the intake manifold injection, the TR5 no longer complied with the American emissions regulations. The TR5 was therefore modified to the TR250 for the US market. The engine was equipped with two Stromberg carburetors. It had a power output of 77 kW and accelerated the car from 0 to 100 km/h in 10.6 sec. The top speed was 172 km/h. The TR250 sold significantly better than the TR5. The TR250 sold much better than the TR5. 8484 units of the Triumph TR 250 were sold.



LIMITED EDITION 500

Triumph TR 250 mit geöffnetem Softtop, british-racing-green
Triumph TR 250 with open soft top, british-racing-green

** 45 002 4800 | ↔ 215mm 660g **NEW**

PRO.R18 | Aktuelle PKW · Current cars

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

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



LIMITED EDITION 500

Mercedes-Maybach Vision 6 Cabriolet mit Verdeck
Mercedes-Maybach Vision 6 Cabriolet with roof

45 001 8300 | <—> 315mm 📦 1100g

• „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 vollvariablen 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
Mercedes-Maybach Vision Ultimate Luxury, red

** 45 001 8400 | <—> 295mm 📦 1200g

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

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



LIMITED EDITION 500

Mercedes-Maybach G650 Landaulet, schwarz
Mercedes-Maybach G650 Landaulet, black

45 001 7700 | <—> 300mm 1200g

Nutzfahrzeuge · Utility vehicles | PRO.R18

• 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 transporter van 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
VW T1a „Midlands Centre“ 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“.

VW T1a „Schwäbisch Hall“

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



LIMITED EDITION 500

45 001 6200 | ↔ 240mm 📦 1120g



• Nach dem Motto „Race on Sunday - Sell on Monday“ fanden in den USA der 50er-Jahre zahlreiche, sogenannte „Club-Races“ statt und erfreuten sich sowohl bei den Aktiven als auch bei den Zuschauern großer Beliebtheit. In diesen Rennen konnten motorsportbegeisterte Privatfahrer mit ihren weitestgehend serienmäßigen Sportwagen ihre Fahrkünste unter Beweis stellen und gleichzeitig ihre Fahrzeuge auf legale Weise im Grenzbereich bewegen.

• Um die Fahrzeuge ihrer Kundschaft an den Rennstrecken, wie Laguna Seca, Eagle Mountain oder Elkhart Lake, auch vor Ort betreuen zu können, legten sich die entsprechenden Fahrzeughändler geeignete Transportfahrzeuge zu. So betrieb der Volkswagen und Porsche-Händler „Continental Motors“ aus Fort Lauderdale in Florida ein wunderschönes und auch außergewöhnliches 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 „Continental Motors“, goldbeige-weiß
VW T1b racing transporter „Continental Motors“, gold-beige/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

Fortschritt ZT 300

* 45 002 6200 | ↔ 260mm 📦 800g

• 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

PRO.R18 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

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

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



LIMITED EDITION 750

IHC 1455 XL

45 002 6600 | ↔ 263mm 📦 900g **NEW**



• 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.

• 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 Traktoren lag zwischen 105 PS und 155 PS. Das Getriebe war mit 12 Vorwärts- und 3 Rückwärts-Gängen ausgestattet.



LIMITED EDITION 500

Lamborghini 1556 DT

* 45 002 4400 | ↔ 265mm 📦 900g **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 Geländeinsätze 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



• 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.

• 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.



LIMITED EDITION 750

Same Hercules 160

* 45 002 5900 | ↔ 265mm 📦 900g **NEW**





EDITION 1:12



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.



• 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.



• 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 silbermetall/rot
Mercedes-Benz 300 SL silvermetallic/red

45 067 1000 | ↔ 380mm 1600g

LIMITED EDITION 500

Mercedes-Benz 300 SL blaugrau/dunkelrot
Mercedes-Benz 300 SL blue-grey/dark red

45 067 1100 | ↔ 380mm 1600g

• 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.

• 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.



Porsche 911 Speedster 1989, indischrot/schwarz
Porsche 911 Speedster 1989, red/black

* 45 067 0500 | ↔ 350mm 1400g

LIMITED EDITION 500

Porsche 911 Speedster 1989, schwarz/rot
Porsche 911 Speedster 1989, black/red (interior)

* 45 067 0600 | ↔ 350mm 1400g



• 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.



• 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 grandprixweiss/schwarz
Porsche Turbo 930 white/black

* 45 067 0100 | ↔ 350mm 📦 1400g

LIMITED EDITION 500

Porsche Turbo 930 indischrot/schwarz
Porsche Turbo 930 red/black

* 45 067 0000 | ↔ 350mm 📦 1400g

PRO.R12

RESIN
+ PLASTIC PARTS

• Im Nachkriegs-England des Jahres 1945 bestand ein erheblicher Bedarf an einem geländegängigen Fahrzeug mit solider Technik und der Möglichkeit mit diesem Fahrzeug auch landwirtschaftliche und andere Güter transportieren zu können. So machten sich im Jahre 1946 die Gebrüder Maurice und Spencer Wilks daran, nach dem Vorbild des amerikanischen Willy Militär Jeeps ein derartiges Fahrzeug zu entwickeln. Aufgrund der damaligen Stahlknappheit in England entschied man sich kurzerhand für den Bau der Karosserie auf Aluminiumbleche aus dem Flugzeugbau zurückzugreifen. Diese waren nach dem Ende des Krieges in ausreichenden Mengen verfügbar, da die Produktion von militärischen Flugzeugen massiv zurückgefahren wurde.

• Auf der Amsterdamer Motorshow im April 1948 stellten die beiden Brüder dann ihre Entwicklung als Land Rover erstmals der Öffentlichkeit vor und eine einzigartige Erfolgsgeschichte begann. So wurden in den Jahren 1948 bis 2016 mehr als 2 Millionen dieses Land Rover Ur-Typs hergestellt, der ab dem Jahr 1990 unter der Typenbezeichnung Land Rover Defender vermarktet wurde. Schuco widmet dieser englischen Ikone der Automobilgeschichte eine hochwertige Miniatur des legendären Land Rover 80 in zwei streng limitierten Auflagen im Maßstab 1:12.

• In post-war England in 1945, there was a considerable need for an off-road vehicle with solid technology and the possibility to transport agricultural and other goods with this vehicle. So in 1946, the brothers Maurice and Spencer Wilks set about developing such a vehicle based on the model of the American Willy military jeep. Due to the shortage of steel in England at the time, it was decided to use aluminum sheet from aircraft construction for the body. These were available in sufficient quantities after the end of the war, as production of military aircraft had been massively cut back.

• At the Amsterdam Motor Show in April 1948, the two brothers then presented their development as the Land Rover to the public for the first time, and a unique success story began. Between 1948 and 2016, more than 2 million of this Land Rover original type were produced, which was marketed from 1990 under the type designation Land Rover Defender. Schuco dedicates a high-quality miniature of the legendary Land Rover 80 in two strictly limited editions on a scale of 1:12 to this English icon of automotive history.



LIMITED EDITION 500

Land Rover 80 mit geschlossenem Softtop
Land Rover 80 with closed softtop

** 45 004 6700 | <—> 305mm ☐ 1500g **NEW**

LIMITED EDITION 500

Land Rover 80 offen
Land Rover 80 open

** 45 004 6800 | <—> 305mm ☐ 1500g **NEW**

PRO.R12 | Historische PKW · Historic cars

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“.

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“.



LIMITED EDITION 500

VW Käfer Faltdachlimousine „1963“
VW Beetle folding roof „1963“

* 45 004 6300 | <—> 345mm 1200g **NEW**



LIMITED EDITION 1000

VW Käfer „Rallye #53“
VW Beetle „Rallye #53“

* 45 004 6200 | <—> 345mm 1200g **NEW**



• 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.

© 2019 Sony Interactive Entertainment Inc. Developed by Polyphony Digital Inc. „Gran Turismo“ logos are registered trademarks or trademarks of Sony Interactive Entertainment Inc.



LIMITED EDITION 500

Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, iridiumsilber
Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, silver

** 45 004 6400 | ↔ 400mm 1600g **NEW**

© 2019 Sony Interactive Entertainment Inc. Developed by Polyphony Digital Inc. „Gran Turismo“ logos are registered trademarks or trademarks of Sony Interactive Entertainment Inc.



LIMITED EDITION 500

Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, matt schwarz
Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, black

** 45 004 6500 | ↔ 400mm 1600g **NEW**

© 2019 Sony Interactive Entertainment Inc. Developed by Polyphony Digital Inc. „Gran Turismo“ logos are registered trademarks or trademarks of Sony Interactive Entertainment Inc.



LIMITED EDITION 500

Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, dunkelsilber
Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, dark silver

** 45 004 6600 | ↔ 400mm 1600g **NEW**

PRO.R8

RESIN
+ 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.

• 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.



LIMITED EDITION 111

VW T1b Samba Bus, türkis/grün
VW T1b Samba bus, turquoise/green

* 45 005 1000 | ↔ 536mm | 5500g Modell | 9500g mit Vitrine **NEW**



LIMITED EDITION 111

VW T1b Samba Bus, beige/rot
VW T1b Samba bus, beige/red

* 45 005 1100 | ↔ 536mm | 5500g Modell | 9500g mit Vitrine **NEW**



LIMITED EDITION 111

VW T1b Samba Bus, schwarzbraun/rot
VW T1b Samba bus, black brown/red

* 45 005 1200 | ↔ 536mm | 5500g Modell | 9500g mit Vitrine **NEW**

.....
Hochdetaillierte Nachbildung historischer und aktueller Motorräder
Highly detailed replicas of historic and current motorcycles
.....

.....
Hohe Anzahl von Einzelteilen
High number of individual parts
.....

.....
Funktionierende Federung
Function springs
.....



EDITION 1:10

METAL
+ PLASTIC PARTS

Authentische Hochglanzlackierung
Authentic high polish varnish

Drehbare Räder
Movable wheels



• Mit mehr als 1,5 Millionen gebauten Exemplaren war die NSU Quickly, genauso wie der VW Käfer, eine der Triebfedern für die Entwicklung der Massenmotorisierung während der Zeit des deutschen Wirtschaftswunders der 50er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts. Erstmals auf der Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung (IFMA) 1953 präsentiert wurden bis Ende 1954 bereits mehr als 100.000 Quickly's an ihre begeisterten Kunden ausgeliefert, welche mit ihren Mopeds und einer vergleichsweise geringen Leistung von 1,4 PS und einem Verbrauch von unter 2 Litern trotzdem recht flott und doch extrem sparsam unterwegs waren. Mit frechen Werbesprüchen wie „Nicht mehr laufen, Quickly kaufen!“ oder „Wohl dem der eine Quickly hat!“ hatte die NSU-Werbeabteilung zusätzlich für viel Sympathie für das kleine Zweirad gesorgt.

• Heute ist die Quickly längst zum Kultobjekt vieler, jüngerer Motorrad- und Moped-Enthusiasten geworden. So hat sich auch eine richtiggehende Customizing-Szene rund um dieses Kult-Moped entwickelt. Dieser Entwicklung Rechnung tragend, stellt Schuco nun die NSU Quickly Custom I im Maßstab 1:10 vor. In einer einmalig limitierten Auflage von 1000 Exemplaren produziert wird die NSU Quickly Custom I für einen frischen und jugendlichen Wind in den Modell-Vitrinen sorgen.

• *With more than 1.5 million units built, the NSU Quickly, like the VW Beetle, was one of the driving forces behind the development of mass motorization during the German economic miracle of the 1950s. Presented for the first time at the International Bicycle and Motorcycle Exhibition (IFMA) in 1953, by the end of 1954 more than 100,000 Quickly's had already been delivered to their enthusiastic customers, who with their mopeds and a comparatively low power output of 1.4 hp and a consumption of less than 2 liters were nevertheless quite nippy and yet extremely economical on the road. With cheeky advertising slogans like „Don't run anymore, buy a Quickly!“ or „Good things come to those who have a Quickly!“ the NSU advertising department had additionally ensured a lot of sympathy for the little two-wheeler.*

• *Today, the Quickly has long since become a cult object for many, younger motorcycle and moped enthusiasts. A real customizing scene has developed around this cult moped. Taking this development into account, Schuco now presents the NSU Quickly Custom I in 1/10th scale. Produced in a unique limited edition of 1000 pieces, the NSU Quickly Custom I will provide a fresh and youthful wind in the model showcases.*



LIMITED EDITION 1000

NSU Quickly, Custom I

* 45 066 2900 **NEW**

• In den Jahren 1954 bis 1957 wurde in der damals größten Motorradfabrik der Welt, den NSU-Werken in Neckarsulm als Nachfolgerin der sehr erfolgreichen NSU Lux die NSU Super Lux produziert. Im Vergleich zur Lux verfügte die Super Lux über eine, von 8,6 auf 11 PS gestiegene Motorleistung und erreichte so auch die imageträchtige Höchstgeschwindigkeit von 100 Stundenkilometern, nachdem die Lux dieser damalige Schallmauer nur knapp mit 95 km/h verpasst hatte. Um bei der gestiegenen Motorleistung keine Einbußen bezüglich der Reichweite hinnehmen zu müssen hatten die NSU-Ingenieure gleichzeitig den Tank von 11 auf 14 Liter Tankvolumen vergrößert. Um bei den gestiegenen Fahrleistungen gegenüber der Lux für eine ausreichende Verzögerung zu sorgen, griff man bei der Super Lux auf Vollnabenbremsen aus Aluminium zurück. Nach der schwarzen Super Lux legt Schuco das Motorrad nun in elegantem Farbton „Christianiablau“ mit weißen Linierungen auf.

• From 1954 to 1957, the NSU Super Lux was produced in the world's largest motorcycle factory at the time, the NSU-Werke in Neckarsulm, as the successor to the very successful NSU Lux. Compared to the Lux, the Super Lux had an increased engine output from 8.6 to 11 hp and thus also achieved the image-boosting top speed of 100 kilometers per hour, after the Lux had only just missed this then sound barrier with 95 km/h. The Super Lux was also a very popular motorcycle. In order not to have to accept any losses in terms of range with the increased engine power, the NSU engineers had at the same time increased the tank capacity from 11 to 14 liters. In order to provide sufficient deceleration for the increased performance compared to the Lux, the Super Lux was equipped with full hub brakes made of aluminum. After the black Super Lux, Schuco now presents the motorcycle in the elegant color „Christiana blue“ with white lines.



LIMITED EDITION 1000

NSU Superlux, blau
NSU Superlux, blue

** 45 066 7500 **NEW**

EDITION 1:10 | Motorräder · Motorcycles

• 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.



LIMITED EDITION 1000

Simson Schwalbe KR51/1, hellblau
Simson Schwalbe KR51/1, light blue

45 066 3100 **NEW**



• 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 II die zweite „gepimppte“ Schwalbe auf den Markt. In edlem Braun-Metallic lackiert, werden von dieser „heißen“ Schwalbe nur 1000 Exemplare.

• More and more, the Simson Schwalbe has become a popular customizing vehicle in recent years. A huge scene has developed around the conversion of the cult moped for conversions and corresponding accessories. Schuco is now also taking this development into account and is bringing the second „pimped“ Schwalbe onto the market with the Simson Schwalbe Custom II. Painted in noble brown metallic, only 1000 copies of this „hot“ Schwalbe.

LIMITED EDITION 1000

Simson Schwalbe KR51/1, Custom II
Simson Schwalbe KR51/1, Custom II

45 066 3600 **NEW**



• Als günstiges Transportmittel für das Italien der Nachkriegszeit entwickelt gehört die „Vespa“ mittlerweile zu den Stil-Ikonen unserer mobilen Welt. Nachdem der „Ur-Typ“ aller Vespas, die Vespa 98 im Jahre 1946 in Rom zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, entwickelte sich der Begriff „Vespa“ in den Folgejahren weltweit sehr schnell zum Synonym für den Motorroller schlechthin. Die im Jahre 1977 in Mailand vorgestellte Vespa PX verfügte auch nach 30 Jahren Vespa-Entwicklungsgeschichte noch über die wichtigsten Eigenschaften der Ur-Vespa von 1946. Für Piaggio ein Grund mehr, zum 70. Geburtstag der Vespa zwei Sondermodelle auf Basis der Vespa PX aufzulegen. So erschien im Jubiläumsjahr 2016 die legendäre Vespa PX als PX 125 und PX 150 Settantesimo in der speziell für diesen Anlass kreierten Sonderfarben Azzuro 70 und Grigio 70.



LIMITED EDITION 1000

Vespa PX 125, blau metallic mit Windschild und Gepäckträger „70 Jahre Vespa“
Vespa PX 125, blue metallic with windshield and luggage rack „70 years Vespa“

* 45 066 7100 **NEW**



• Developed as an inexpensive means of transport for post-war Italy, the „Vespa“ is now one of the style icons of our mobile world. After the „original type“ of all Vespas, the Vespa 98, was presented to the public for the first time in Rome in 1946, the term „Vespa“ quickly became synonymous with the motor scooter par excellence. The Vespa PX, presented in Milan in 1977, still had the most important features of the original Vespa from 1946, even after 30 years of Vespa development history. For Piaggio, this was one more reason to launch two special models based on the Vespa PX to mark the 70th anniversary of the Vespa. Thus, in the anniversary year 2016, the legendary Vespa PX appeared as PX 125 and PX 150 Settantesimo in the special colors Azzuro 70 and Grigio 70, created especially for this occasion.



LIMITED EDITION 1000

Vespa PX 125, silber metallisch mit Gepäckträger „70 Jahre Vespa“
Vespa PX 125, silver metallic with luggage rack „70 years Vespa“

45 066 7200 **NEW**

EDITION 1:64

METAL
+ PLASTIC PARTS

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.





BMW Isetta „Landespolizei“

45 202 1600



BMW Isetta, beige-orange

45 201 6500



BMW M3 (E36), blau metallic
BMW M3 (E36), blue metallic

* 45 202 7200

NEW



BMW 2002, orange

45 202 2700



BMW M3 (E36) Lightweight, weiß
BMW M3 (E36) Lightweight, white

** 45 202 7300

NEW



Citroën 2CV Charleston, grau-schwarz
Citroën 2CV Charleston, grey-black

45 202 1700



Citroën 2 CV „007“

45 201 6600



Jaguar E-Type Coupé, rot
Jaguar E-Type Coupé, red

45 201 7500



Mercedes-Benz 180 D Ponton, grau
Mercedes-Benz 180 D Ponton, grey

45 202 2100



Mercedes-Benz 180 D Ponton „Polizei“

45 202 2300



Land Rover Defender, blau-weiß
Land Rover Defender, blue-white

45 202 7500

NEW



Land Rover Defender „Safari“

45 202 1800





Mercedes-Benz 200 D Heckflosse, dunkelgrün
Mercedes-Benz 200 D Heckflosse, dark green 45 202 2200



Mercedes-Benz 200 Heckflosse „POLIZEI“, weiß-grün
Mercedes-Benz 200 tail fin „Police“, white-green 45 202 7800 **NEW**



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



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



Mercedes-Benz 300 SL, blau
Mercedes-Benz 300 SL, blue 45 202 7600 **NEW**



Mini Cooper, braun metallisch
Mini Cooper, brown metallic 45 202 1900



Porsche 356 Carrera 2 C Coupé #46, silber
Porsche 356 Carrera 2 C Coupe #46, silver 45 203 2000 **NEW**



Porsche 911 Turbo 3.6 (964), silber
Porsche 911 Turbo 3.6 (964), silver ** 45 202 7000 **NEW**



Porsche 911 GT2 (993), rot
Porsche 911 GT2 (993), red ** 45 202 7100 **NEW**



Porsche 930 Turbo, silber metallisch
Porsche 930 Turbo, silver metallic 45 202 2400



VW Golf GTI, schwarz
VW Golf GTI, black 45 202 7700 **NEW**



VW Käfer „Feuerwehr“, rot-schwarz
VW Beetle „Feuerwehr“, red black 45 202 2600



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



VW Käfer „Reisezeit“, dunkelrot
VW Beetle „Reisezeit“, dark red 45 201 7000



VW Käfer mit ES-Piccolo Wohnwagen, türkis
VW Beetle with ES-Piccolo caravan, turquoise 45 202 2500



VW Käfer Custom Lowrider, mattgrau metallic 45 202 6900 **NEW**
VW Beetle Custom Lowrider, matt grey metallic



VW T1 Kastenwagen „Porsche-Renndienst“ Lowrider, rot * 45 202 6800 **NEW**
VW T1 box van „Porsche-Renndienst“ lowrider, red



VW Käfer, grün-beige
VW Beetle, green-beige

45 201 6800



VW T1 Camper mit offenem Klappdach, beige-braun 45 202 6600 **NEW**
VW T1 Camper with open folding roof, beige-brown



VW T1 Bus „Surfer“, grün-beige * 45 202 2800
VW T1 Bus „Surfer“, green-beige



VW T1 Camper geschlossen mit Wohnwagen, gelb-beige
VW T1 Camper closed with caravan, yellow-beige

45 202 6700 **NEW**



VW T1 Bus „Polizei“ 45 201 5400



VW T1 Bus, rot-beige
VW T1 Bus, red beige

45 201 7100



VW T2 Camper geschlossen, blau-weiß * 45 203 0400 **NEW**
VW T2 Camper closed, blue-white



VW T2 Bus, rot-weiß * 45 203 0300 **NEW**
VW T2 Bus, red-white

EDITION 1:64 | PKW-Modelle · Car models



VW T3 Campingbus, blau
VW T3 Campingbus, blue

45 202 2000



VW T3 Kastenwagen „Feuerwehr“, rot-weiß
VW T3 box van „Feuerwehr“, red-white

45 202 7900

NEW



VW T3 Bus, blau-perlweiß
VW T3 Bus, blue pearl white

45 201 7200



Lanz Bulldog, blau
Lanz Bulldog, blue

45 201 7400



Unimog U 406 „Feuerwehr“

45 201 7300



Unimog U 406, dunkelgrün
Unimog U 406, dark green

45 201 5800



Edition 1:64 Kit „Porsche 356“

45 201 9900



Renntransporter „Martini Racing“, silber
Racing transporter „Martini Racing“, silver

* 45 202 7400

NEW



Renntransporter „Porsche“, rot
Racing transporter „Porsche“, red

* 45 202 6100

NEW



1:64 PAPERBOX EDITION



1	PAPERBOX EDITION BMW 2002, BLAU METALLIC PAPERBOX EDITION BMW 2002, BLUE METALLIC	45 203 1000	PAPERBOX EDITION MINI, GELB-SCHWARZ PAPERBOX EDITION MINI, YELLOW-BLACK	45 203 1200	6
2	PAPERBOX EDITION CITROËN 2 CV, ORANGE PAPERBOX EDITION CITROËN 2 CV, ORANGE	45 203 0800	PAPERBOX EDITION PORSCHE TURBO (930), WEISS PAPERBOX EDITION PORSCHE TURBO (930), WHITE	45 203 1300	7
3	PAPERBOX EDITION LAND ROVER DEFENDER, ROT-WEISS PAPERBOX EDITION LAND ROVER DEFENDER, RED-WHITE	45 203 0700	PAPERBOX EDITION VW GOLF, GRÜN PAPERBOX EDITION VW GOLF, GREEN	45 203 1400	8
4	PAPERBOX EDITION MERCEDES-BENZ -/8, HELLGRÜN PAPERBOX EDITION MERCEDES-BENZ -/8, LIGHT GREEN	45 203 0600	PAPERBOX EDITION VW KÄFER, WEISS-BLAU PAPERBOX EDITION VW BEETLE, WHITE-BLUE	45 203 1900	9
5	PAPERBOX EDITION MERCEDES-BENZ 300 SL, ROT PAPERBOX EDITION MERCEDES-BENZ 300 SL, RED	45 203 1100	PAPERBOX EDITION VW T1 BUS, BEIGE-BLAU PAPERBOX EDITION VW T1 BUS, BEIGE-BLUE	45 203 0900	10
11	DISPLAY „PAPERBOX EDITION“ (20 ST./2-FACH SORT.) DISPLAY „PAPERBOX EDITION“ (20 PCS./2 ASSORTED)	45 203 1500			

PRO.R64

RESIN
+ PLASTIC PARTS

• 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, Sammlermaßstab 1:64 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 1:64 scale, it is an extremely decorative single item or a great addition to any collection of sports- and Mercedes-Benz cars.



Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, silber
Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, silver

LIMITED EDITION 500

* 45 200 1600 **NEW**



Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, matt-schwarz * 45 200 1700 **NEW**
Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, matt black

LIMITED EDITION 500

LIMITED EDITION 500

Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, dunkel-silber
Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, dark silver

* 45 200 1800 **NEW**



Mercedes-Maybach Vision 6 Coupé, rot
Mercedes-Maybach Vision 6 Coupé, red

LIMITED EDITION 500

* 45 200 1200



Mercedes-Maybach G650 Landaulet, blau metallisch
Mercedes-Maybach G650 Landaulet, blue metallic

LIMITED EDITION 500

* 45 200 1300



VW T1 Renntransporter Continental Motors, beige/silber
VW T1 racing transporter Continental Motors, beige/silver

LIMITED EDITION 500

* 45 200 1400 **NEW**

LIMITED EDITION 500

VW T1 Renntransporter Continental Motors rot/schwarz
VW T1 racing transporter Continental Motors red/black

* 45 200 1000 **NEW**





Audi Quattro Rallye Portugal 1984 45 266 1300

NEW



BMW Isetta „Feuerwehr“ 45 264 8700



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



BMW 3.5 CSL #59 45 264 8800



BMW 320i Gruppe 5 45 266 1100
BMW 320i Group 5

NEW



BMW M1 Procar 45 266 1200

NEW



Citroën 2CV Charleston 45 265 1400



Fiat 500 45 265 9400

NEW

EDITION 1:87

METAL
+ PLASTIC PARTS

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.



Jaguar E-Type Coupé

45 263 9800



Land Rover 88 mit Anhänger und Mini
Land Rover 88 with trailer and mini

NEW

45 265 9500



Land Rover 88 Safari

45 265 1700



NEW

Land Rover 88 „PTT“

45 266 2200



NEW

Mercedes-Benz 280 E (W123)

45 266 2600



NEW

Mercedes-Benz 280TE (W123)

45 266 2700



Mercedes-Benz 300SL Coupé

45 263 9300



Mercedes-Benz 300SL Roadster 45 263 9400



Mercedes-Benz 180 Coupé 45 264 9400



Mercedes-Benz 190 45 265 9600 **NEW**



Mercedes-Benz G-Class schwarz metallic 45 263 9600
Mercedes-Benz G-Class black metallic



Mini Cooper 45 263 9200



Opel Manta A GT/E 45 265 1800



Porsche 356 A Speedster 45 264 9800



Porsche 944 45 265 9700 **NEW**



Porsche 356A Coupé 45 265 8000 **NEW**



Porsche 924 „Polizei“ 45 265 0000



Porsche 935 „Jägermeister“ #8 45 265 0100



Porsche 911 Carrera 3.2 Coupé 45 265 6300 *



Porsche 911 Carrera 3.2 Targa 45 265 6400 *



Porsche 911 Carrera 3.2 Cabrio 45 265 9800 **NEW**



Porsche 911 Turbo (930) 45 265 6200 *



Porsche 911 (991) Carrera S Coupé 45 265 9900 **NEW**



Porsche 911 (991) GT3 RS 45 266 0000 **NEW**



Porsche 911R (991) 45 266 0100 **NEW**



Porsche 911 Carrera S Coupé (992) 45 265 3600



Porsche 911 Carrera S Coupé (992) 45 265 3700



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



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



VW Golf I GTI 45 265 3600



VW Golf I 45 266 0200 **NEW**



VW Käfer
VW Beetle 45 266 2800 **NEW**



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



VW Käfer
VW Beetle 45 264 0200



VW Karmann Ghia 45 265 1100



VW Käfer Cabriolet mit Wohnwagen „Knaus Schwalbennest“
VW Beetle Cabriolet with caravan „Knaus Schwalbennest“ 45 265 1300

T1



NEW

VW T1c Bus mit Anhänger „Feuerwehr“
VW T1c bus with trailer „Feuerwehr“

45 266 1800



NEW

VW T1c Camper

45 266 0400



VW T1c Samba

45 265 0600



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



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

45 265 0300



*

VW T1c Bus „John-Deere-Lanz“

45 265 0500



NOCH

VW T1b Pritschenwagen mit 2 Vespa
VW T1b „Servizio Vespa“ with 2 Vespas

45 265 0400

T2



NEW

VW T2a Kastenwagen Deutsche Post
VW T2a box van Deutsche Post

45 266 0500



VW T2a Bus

45 265 0800



VW T2a Campingbus mit geschlossenem Dach
VW T2a Bus with closed roof

45 264 4400



VW T2a Campingbus mit geöffnetem Dach
VW T2a with open roof

45 264 0400



VW T2a Kastenwagen „Schlüter“
VW T2a box van „Schlüter“

45 265 0700

T3



NEW

VW T3b Camper

45 266 0600



VW T3b „Joker“ Campingbus

45 264 4500



VW T3b Bus L

45 265 0900



VW T3b „Audi Sport“ mit Anhänger und Audi Quattro
VW T3b „Audi Sport“ with trailer and Audi Quattro

45 265 1000

EDITION 1:87 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles



Hanomag Kurier „Mini-Service“ und Mini Cooper
Hanomag Kurier „Mini-Service“ with Mini Cooper

45 265 0900



Hanomag Kurier „Vespa Service“ mit 2 Vespa
Hanomag Kurier „Vespa Service“ with 2 Vespa

45 266 1400



Hanomag F55 Pritsche-Plane
Hanomag F55 pick-up with tarpaulin

45 264 8900



Mercedes-Benz L319 Kastenwagen
Mercedes-Benz L319 box van

45 266 1500



Mercedes-Benz L319 Pritsche/Plane
Mercedes-Benz L319 tarpaulin van

45 266 1600



Mercedes-Benz L319 Autotransporter mit 300 SEL
Mercedes-Benz L319 car transporter with 300 SEL

45 266 1700



Mercedes-Benz LG 315 LF „Feuerwehr“

45 264 9600



Mercedes-Benz O302 „Deutsche Post“

45 264 9300



Mercedes-Benz O321 „Jägermeister“

45 266 2300



NEW



Tatra T138 Muldenkipper
Tatra T138 dump truck

45 266 2900

NEW



Tatra T148 Pritsche/Plane
Tatra T148 flatbed/tarpaulin

45 266 3000

NEW



Tatra T138 Kranwagen
Tatra T138 crane truck

45 266 3100

NEW



Tatra T148 „Feuerwehr“

45 266 3200

NEW



Liebherr A 922 Rail Zweigegebagger
Liebherr A 922 Rail two way excavator

45 264 7000



Liebherr Radlader 550
Liebherr wheel loader 550

NEW

45 266 2400



Case 1455 XL

45 266 0800

NEW



Deutz Fahr 9340 TTV Warrior

45 266 2100

NEW



Deutz F4 L514

45 263 4800



Duttra D4K ohne Kabine
Duttra D4K without cabin

45 264 1300



Duttra D4K mit Kabine
Duttra D4K with cabin

45 264 1200



Fendt Vario 724

45 266 2000

NEW



Fendt Favorit 622 LS

45 264 1600



Kärcher MC 130 Winterdienst
Kärcher MC 130 winter service

45 262 8900



Kärcher MC 130 Kehrmaschine
Kärcher MC 130 street sweeper

45 262 9000



Kärcher MC 130 Kehrmaschine
Kärcher MC 130 sweeper

45 266 0700

NEW



Porsche Standard

45 264 1500



Steyr 1300 System Duttra

45 264 1400



Kirovets K 700

45 263 4900



Steyr Diesel Typ 180

45 263 4600

Unimog 406

45 266 0900

NEW



Unimog 406 Zweigegefahrzeug
Unimog 406 two-way vehicle

45 266 3400

mhi
NEW

EDITION 1:87 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles



Ladegutpackung VW Golf I
Loading package VW Golf I

NEW

45 266 0300

EDITION 1:87 | Helikopter · Helicopter

Bell UH 1D „Luftrettung“

* 45 266 3300

NEW



Airbus Helikopter H145M „KSK“

45 264 3700

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

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



3er-Set THW mit Land Rover 88, Unimog 404, MB LG 315
Set of 3 THW with Land Rover 88, Unimog 404, MB LG 315

45 265 6000



3er-Set „Deutsche Bundesbahn“, „MHI“
Set of 3 „Deutsche Bundesbahn“, „MHI“

45 264 6200



3er-Set Kommunalfahrzeuge VW T2 Bus, MB L322 Tankwagen, Unimog 404
Set of 3 Communal vehicles VW T2 Bus, MB L322 Tankwagen, Unimog 404

45 265 5600



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

45 265 5300



16er-Display „Märklin“ T1c Kasten, T1b Pritsche/Plane, T2a Kasten, T3a Kasten, je 4x
Set of 16 Display „Märklin“ T1c van, T1b pick-up with tarpaulin, T2a van, T3a van, 4 of each

45 265 3800



Set „DB-Notfallmanagement“ VW T5 mit Figuren
Set "DB-Notfallmanagement" VW T5 with figures

45 265 5500



Set VW T1c „MHI“

45 264 6300



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

45 265 5400



3er Set Military „SAR“, H145, MB G-Modell und MB Wolf
Set of 3 Military „SAR“, H145, MB G model and MB Wolf

45 266 3500 **NEW**



- 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.
- 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.

Gepard Flakpanzer
Gepard flak tank

45 265 8800 **NEW**



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

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

Panzerhaubitze 2000, flecktarn
self-propelled gun 2000, camouflaged

45 264 2000

- 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.

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

45 265 1900



MILITARY 1:87



Puma Schützenpanzer, flecktarn
Puma 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
Leopard 2A1 infantry combat vehicle

45 264 2200



• Da es der deutschen Rüstungsindustrie nach dem Ende des zweiten Weltkrieges nicht mehr gestattet war, eigene Panzer zu entwickeln, beschaffte die Bundeswehr nach ihrer Gründung im Jahre 1955 vorerst Panzertypen aus amerikanischer und britischer Fertigung. So wurde ab 1962 auch der ursprünglich als Mannschaftstransportwagen (MTW) konzipierte, amerikanische M113 in erheblichen Stückzahlen beschafft.

• *Since the German arms industry was no longer allowed to develop its own tanks after the end of the Second World War, the German Armed Forces, after its foundation in 1955, initially purchased tank models made in America or Britain. Thus, the American M113, originally designed as an armoured personnel carrier (APC), was also purchased in substantial quantities from 1962.*

M113 Transportpanzer, flecktarn
M113 infantry transport vehicle, camouflaged

45 265 8100 **NEW**

• Bei der Bundeswehr ist der im Jahre 2003 eingeführte Panzerspähwagen Fennek der Nachfolger des Spähpanzers Luchs. Der vierrädrige Fennek ist ein leichter Spähwagen und gleichzeitig das Hauptwaffensystem der Heeresaufklärungstruppe. Seine Besatzung besteht aus 3 Soldaten. Das Fahrzeug verfügt über eine besondere Sensorik zu Beobachtungs- und Aufklärungszwecken.

• *The Fennek armoured reconnaissance vehicle, introduced in the German Armed Forces in 2003, is the successor to the Lynx armoured reconnaissance vehicle. The four-wheeled Fennek is a lightweight armoured reconnaissance vehicle and, at the same time, the major weapons system of the army's reconnaissance force. Its crew consists of 3 soldiers. The vehicle is equipped with special sensors for observation and reconnaissance purposes.*



Fennek Panzerspähwagen, flecktarn
Fennek armored car, camouflaged

45 265 8300 **NEW**



TPz Boxer, flecktarn
TPz Boxer, camouflaged

• 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-wheel 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.*

45 265 2400



FUCHS Transportpanzer „ISAF“
FUCHS infantry transport vehicle „ISAF“

45 263 5700

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

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



45 264 2300

Serval ISAF „KSK“, flecktarn
Serval ISAF „KSK“, camouflaged



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.

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.

YAK Radfahrzeug Sanka, flecktarn
YAK service vehicle Sanka, camouflaged

* 45 265 8400 **NEW**

Der MAN 5t gl KAT 1 wurde ebenfalls für die Bundeswehr entwickelt und ersetzt 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 dienen diese Fahrzeuge als Pritschenlastkraftwagen mit und ohne Plane für Personen- und Materialtransport, als Trägerfahrzeug für die Kabine II und als Trägerfahrzeug des Feuerleitrads. Der MAN 5-Tonner wird jedoch auch als Tankfahrzeug mit einem 4600 Liter-Tank oder zwei 2300-Liter-Tanks verwendet.

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



MAN 5t GL LKW, flecktarn
MAN 5t GL LKW, camouflaged

* 45 264 7500



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

MAN manufactured a total of 3500 of the 7-ton MAN KAT 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. These trucks were used as flatbed vehicles, equipment carriers for reconnaissance drones, carrier vehicles for the LARS light artillery rocket system, as container transporters and also as three-sided tippers.

MAN 7t gl, flecktarn
MAN 7t gl, camouflaged

45 265 2500

MILITARY 1:87



MAN 7t KAT.1 Kipper, flecktarn
MAN 7t KAT.1 dump truck, camouflaged

45 265 8700 **NEW**



MAN 10t GL Lkw „Bundeswehr“, flecktarn
MAN 10t GL Lkw „Bundeswehr“, camouflaged

45 265 8500 **NEW**

• Ab 1955 war es eine wichtige Aufgabe die noch junge Bundeswehr mit zuverlässigen 5-Tonner-LKW's auszurüsten. Ab Mitte 1958 wurde der 315er von Daimler-Benz ausschließlich noch mit dem Einheitsfahrerhaus und faltverdeck produziert. 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. In einigen, wenigen Exemplaren kam der LG 315 auch als Tanklöschfahrzeug TLF 2400 auf Bundeswehrflughäfen zum Einsatz.

• From 1955 onwards it was an important task to equip the new German army with reliable 5-ton trucks. From mid-1958 the Daimler-Benz 315 was exclusively produced with the standard driver's cab and a folding soft top. The long-bonnet vehicle was powered by a 6-cylinder multi-fuel engine with a capacity of 8276 ccm and output of 145 BHP. Its unladen weight was a respectable 7.7 tons. A few of the LG 315s were also used as TLF 2400 tank fire-fighting vehicles at German military airports.

• Der vierachsige MAN 10t gl LKW stellt den Abschluss der MAN KAT-I-Familie dar. Ausgerüstet mit einem 320-PS-Deutz-Motor, Abgasturbolader und Ladeflütkühlung wird dieser LKW von den Versorgungseinheiten der Divisionen, Brigaden und Korpsverbänden des Heeres seit November 1976 eingesetzt. Durch die verlängerte Ladefläche wird dieses Fahrzeug für den Transport von Mengenverbrauchsgütern wie Munition und Kraftstoff genutzt und dient der Versorgung der Kampfeinheiten.

• The 4-axle MAN 10t gl truck completes the MAN CAT-I family. Equipped with a 320 BHP Deutz engine, an exhaust turbocharger and charge air cooling, this truck has been used by the supply units of the armed forces divisions, brigades and corps groups of the army since November 1976. Because of the extended loading surface, this vehicle is used to transport bulk consumables such as ammunition and fuel, and supplies the combat units.



Mercedes-Benz LG 315 TLF 2400 „Feuerwehr“

45 265 8600 **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.

• 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.



LKW 5 t gl (MAN 630 L2A) Koffer

45 265 2000



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

45 265 2100

• Das Ungeschützte Transportfahrzeug (UTF) hat bei der Bundeswehr die seit über 40 Jahren eingesetzte MAN KAT1 Baureihe abgelöst. Bis Ende des Jahres 2018 hat die Bundeswehr bereits über 2000 Fahrzeuge dieses neuen Lastkraftwagens erhalten. Optisch den Vorgängerfahrzeugen sehr ähnlich deckt die UTF-Baureihe die militärischen Nutzlastklassen von 5 bis zu 15 Tonnen ab und verfügt sowohl über ein geländetaugliches ABS als auch über ein Automatikgetriebe. Hergestellt von Rheinmetall MAN Military Vehicles (RMMV) verfügt das UTF über einen 10,5 Liter großen 6-Zylinder-Diesel-Reihenmotor mit einer Leistung von 440 PS.



UTF 15t 8x8

• The Unprotected Transport Vehicle (UTF) has replaced the MAN KAT1 series used by the Bundeswehr for over 40 years. By the end of 2018, the Bundeswehr had already received more than 2,000 vehicles of this new truck. Visually very similar to its predecessor vehicles, the UTF series covers military payload classes from 5 to 15 tons and features both off-road ABS and an automatic transmission. Manufactured by Rheinmetall MAN Military Vehicles (RMMV), the UTF features a 10.5-liter inline 6-cylinder diesel engine rated at 440 hp.



** 45 265 9200 **NEW**



UTF 5t 6x6



** 45 265 9300 **NEW**



Unimog 406, flecktarn
Unimog 406, camouflage

45 265 8900 **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. Die Wattfähigkeit 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.

• 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. 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.



Unimog S404 Pritsche-Plane flecktarn
Unimog S404 pickup with tarpaulin, camouflaged

45 265 2700



Unimog S404 Koffer, flecktarn
Unimog S404 Koffer, camouflaged

* 45 265 2800

MILITARY 1:87



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. 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 Faltdach 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 stattdessen 7,7 Tonnen.

• From 1955 onwards it was an important task to equip the new German army with reliable 5-ton trucks. 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
Mercedes-Benz LG 315 tank truck

45 264 2400



Liebherr Radlader 550

45 265 2900

• 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.

• 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.



Wolf G Militärpolizei „Feldjäger“

45 264 2800



VW T3 Bus, flecktarn
VW T3 Bus, 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.

• 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 T5 Bus

45 264 2600

• 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 erlangte der 181er sehr schnell Kultstatus und erhielt dort auch seinen Spitznamen „The Thing“.

• *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“.*

VW 181 Kübelwagen, flecktarn
VW 181 skip car, camouflaged

* 45 264 3000

• 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, einen LKW und einen 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.*

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

45 264 3300

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 anbelangt. 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

• „Als leichter Transport- und Mehrweckhubschrauber 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 1D Rettungshubschrauber „SAR“
Bell UH 1D rescue helicopter „SAR“

45 264 3200



Bell UH-1H US Army

45 265 3100



• Entwickelt und produziert vom Deutsch/Französischen Konsortium TRANSporter ALLianz wurden von der Transall C-160 zwischen 1965 und 1985 exakt 214 Exemplare an die Luftstreitkräfte Frankreichs, der Türkei und Deutschlands ausgeliefert. Die als taktisches Transportflugzeug ausgelegte Transall wird seit 2013 durch den Airbus A400M ersetzt. Die Typenbezeichnung C-160 setzte sich aus dem Einsatzzweck – C für Cargo – und der Flügelfläche der Transall von 160 m² zusammen. Das Schuco Metallmodell der C-160 verfügt über eine Spannweite von immerhin 460mm und eine zu öffnende Ladeklappe am Flugzeugheck.

• Developed and produced by the German/French consortium TRANSporter ALLianz, exactly 214 examples of the Transall C-160 were delivered to the air forces of France, Turkey and Germany between 1965 and 1985. Designed as a tactical transport aircraft, the Transall has been replaced by the Airbus A400M since 2013. The type designation C-160 was composed of the mission purpose - C for Cargo - and the Transall's wing area of 160 m². The Schuco metal model of the C-160 has a wingspan of 460mm and an opening tailgate.



Transall C160D Luftwaffe LTG 62 Norm 72
Transall C160D Air Force LTG 62 Standard 72

** 45 265 9000 **NEW**

Transall C160D Luftwaffe LTG 63 Norm 83 Schema A
Transall C160D Air Force LTG 63 Standard 83 Schema A

** 45 265 9100 **NEW**

MILITARY PRO.R35

RESIN
+ PLASTIC PARTS

• Seine offizielle Fahrzeugbezeichnung bei der Bundeswehr lautete „Pkw 0,4 t tml 4x2“ (Pkw, 0,4 Tonnen Nutzlast, teilmilitarisiert, vier Räder, davon zwei angetrieben). Bei VW wurde der Typ 181 auch „Kurierwagen“ genannt. Die Amerikanischen Fans bezeichneten ihn aufgrund seiner etwas skurrilen Formgebung auch als „The Thing“. In den Jahren 1969 bis 1979 erhielt die Bundeswehr insgesamt 15275 Exemplare als Nachfolger für den in die Jahre gekommenen DKW Munga.



LIMITED EDITION 500

PKW 0,4t VW 181

45 091 3900 | ↔ 109mm 125g **NEW**



• Its official vehicle designation at the Bundeswehr was „Pkw 0,4 t tml 4x2“ (passenger car, 0,4 ton payload, partially militarized, four wheels, two of them driven). At VW, the Type 181 was also called a „courier car.“ American fans also referred to it as „The Thing“ due to its somewhat bizarre styling. Between 1969 and 1979, the Bundeswehr received a total of 15275 units to replace the aging DKW Munga.



LIMITED EDITION 500

LKW 0,5t leicht ILTIS

45 091 3700 | ↔ 111mm 125g **NEW**



• Als Nachfolger des VW Typ 181 schaffte die Bundeswehr ab 1979 den LKW 0,5 t mtl gl an, wobei der Zusatz gl für geländegängig stand. Nachdem bereits der DKW Munga in Ingolstadt entwickelt und produziert wurde, vertraute man der Volkswagen-Tochter Audi auch das Projekt ILTIS an. Bei der Bundeswehr kam der ILTIS sowohl als Führungs- und Fernmeldefahrzeug aber auch als Trägerfahrzeug für Panzerabwehrwaffen, für den Verwundetentransport und beim allgemeinen Transport von Personen zum Einsatz. Für die Entwickler bei Audi war der allradgetriebene ILTIS auch die Inspiration für den Bau eines allradgetriebenen Straßenfahrzeuges.

LIMITED EDITION 500

LKW 0,5t leicht ILTIS

45 091 3600 | ↔ 111mm 125g **NEW**

• As a successor to the VW Type 181, the German armed forces purchased the 0.5 t mtl gl truck from 1979 onwards, with the suffix gl standing for all-terrain. After the DKW Munga had already been developed and produced in Ingolstadt, the Volkswagen subsidiary Audi was also entrusted with the ILTIS project. The ILTIS was used by the Bundeswehr as a command and communications vehicle, but also as a carrier vehicle for anti-tank weapons, for transporting the wounded and for the general transport of personnel. For the developers at Audi, the all-wheel-drive ILTIS was also the inspiration for the construction of an all-wheel-drive road vehicle.



LIMITED EDITION 500

PKW 0,4t VW 181

45 091 3800 | ↔ 109mm 125g **NEW**



• 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 | hull • 485mm mit Rotor | with rotor 📦 350g



• 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 „SAR“
Bell UH-1D rescue helicopter „SAR“

* 45 091 2600 | <—> 363mm Rumpf | hull • 485mm mit Rotor | with rotor 📦 350g

• 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 Allzweckoffern 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
Unimog 404 S pick-up with tarpaulin

* 45 091 2700 | ↔ 141mm 📦 175g

• 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
Unimog 404 S box van

* 45 091 2800 | ↔ 141mm 📦 175g

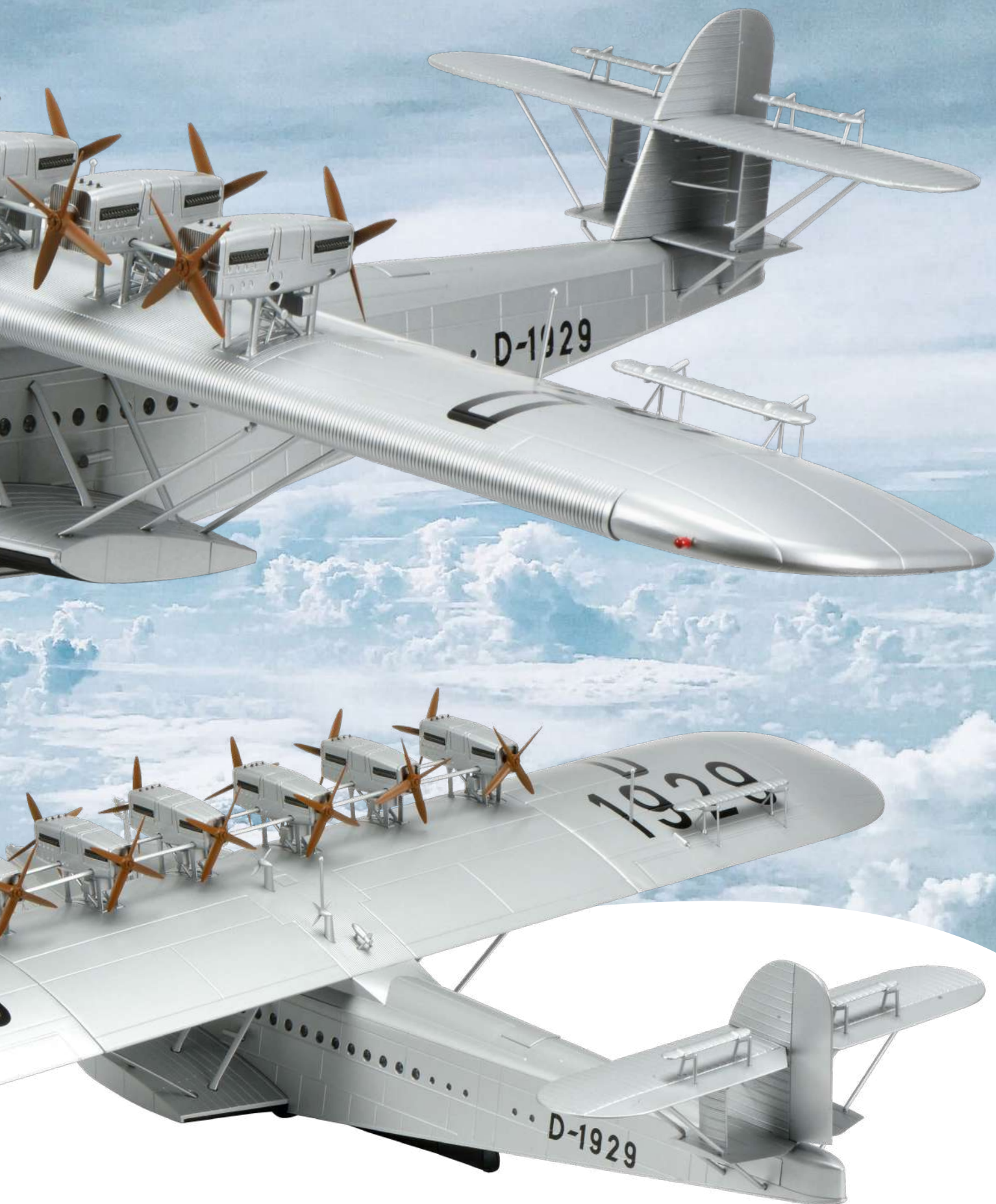
AVIATION 1:72

METAL
+ PLASTIC PARTS



Die zwölfmotorige Dornier Do X, mit dem bis dahin stärksten, jemals in einem Flugzeug verbauten Antrieb, war als transatlantisches Passagierflugzeug entworfen worden. Obwohl sie mit zwölf Sternmotoren, von denen jeder neun Zylinder hatte, ausgestattet war, konnten die Flugleistungen für die angedachten langen Flugrouten nicht überzeugen. Ihre Reisegeschwindigkeit von 175 km/h erreichte die Do X in einer Höhe von 1.000 Metern. Dafür wurden allerdings 14 Minuten benötigt. Diese Einschränkungen sowie die hohe Anzahl an nötigen Zwischenstopps zum Auftanken, versagten diesem beeindruckenden Flugzeug den kommerziellen Erfolg. Dennoch war Dornier ein richtungsweisendes Meisterwerk des Flugzeugbaus gelungen. Viele spätere Entwicklungen profitierten von den Erfahrungen mit diesem Technologieträger. Nach drei Jahren Einsatz beendete das größte jemals gebaute Wasserflugzeug seine Laufbahn in einem Berliner Museum, wo es im zweiten Weltkrieg bei einem Angriff zerstört wurde.

The twelve-engine Dornier Do X, with the most powerful engine ever installed in an aircraft up to that time, was designed as a transatlantic passenger aircraft. Although it was equipped with twelve radial engines, each of which had nine cylinders, its flight performance was not convincing for the intended long routes. The Do X reached its cruising speed of 175 km/h at an altitude of 1,000 meters. However, this required 14 minutes. These limitations, as well as the high number of stops required for refueling, denied this impressive aircraft commercial success. Nevertheless, Dornier had succeeded in creating a trend-setting masterpiece of aircraft design. Many later developments benefited from the experience gained with this technology carrier. After three years of service, the largest seaplane ever built ended its career in a Berlin museum, where it was destroyed in an attack during World War II. propellers and wheels are movable. The supplied display stand can be used for a perfect product presentation.



LIMITED EDITION 750

Dornier Do X 1929

* 40 355 2100 | <—> 550mm  5000g **NEW**

Schuco 171

AVIATION 1:72

• 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 „Lufthansa“

* 40 355 2000 | <—> 485mm  1490g



Lockheed Super Constellation L1049G „KLM“ Flying Dutchman

** 40 355 2001



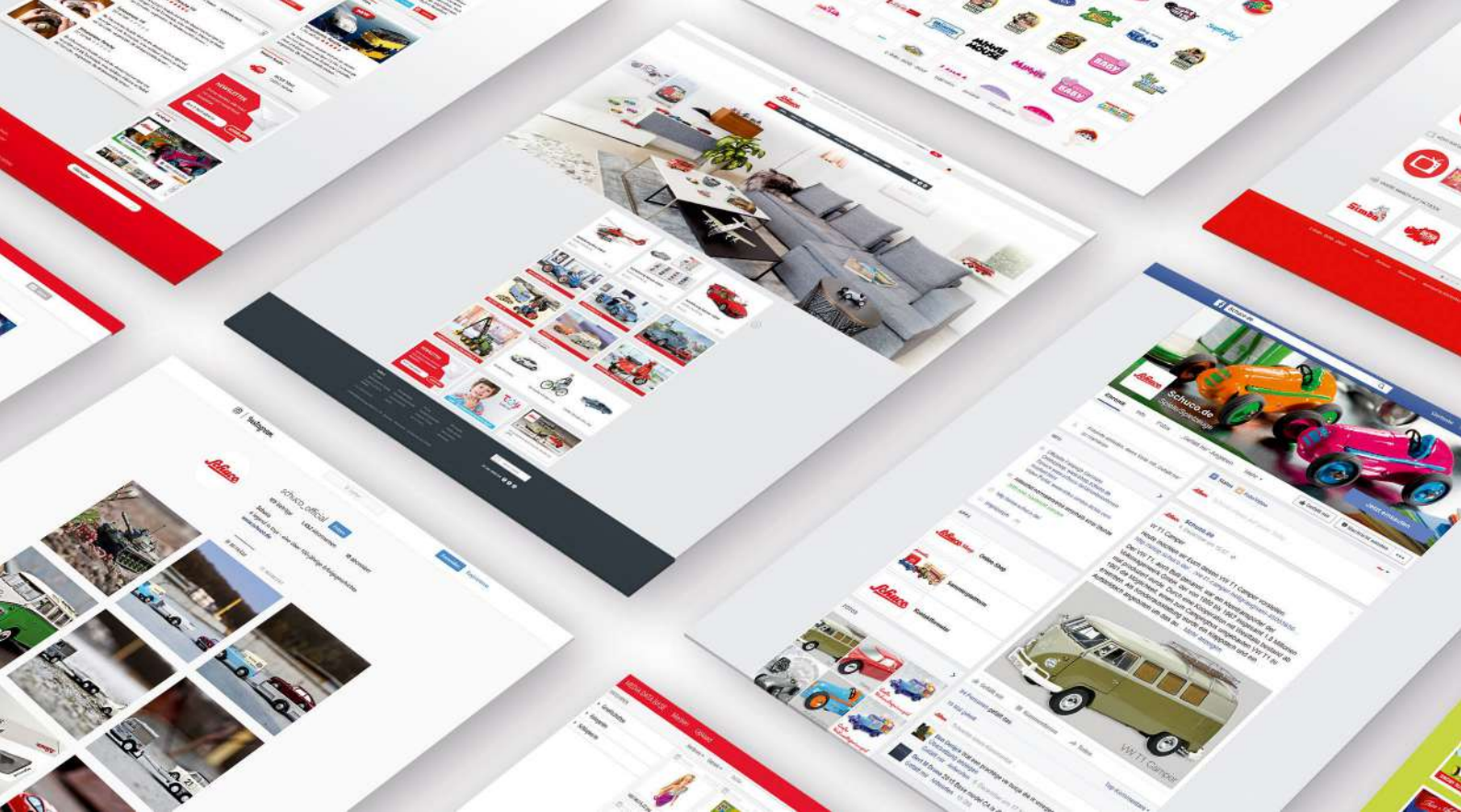
1:8 ———

1:12 ———

1:18 ———

* Modell dient als Beispiel für die Darstellung der Maßstäbe | Model serves as an example for the representation of the scales





Unser Service für Sie.

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

Our Service.

Images, videos, product descriptions, catalogues, logos and much more.
Fast and easy. Highest quality. Just one click.



Media Data Base **mdb.simbatoy.com**

Finden Sie alle unsere Bilddaten und Grafiken auf unserer Mediendatenbank. / Access all our images and graphics on our media data base.



Catalogs **catalogs.simba-dickie.com**

Blättern Sie durch alle unsere Kataloge auch online auf unserer Webseite, Ihrem Tablet oder Smartphone. / Browse all our catalogues online on our website, your tablet or smartphone.



Website **www.schuco.de**

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Webseite. Visit our website for additional information.



Videos **video.simba-dickie.com**

Alle TV-Spots und Filme im Überblick. Einfaches Einbinden aller Videos auf Ihren Online Kanälen. / Get an overview of all our TV-spots and movies. Embed all videos on your online channels.



Logos **logos.simba-dickie.com**

Alle Logos auf einen Blick, in bester Qualität. An overview of all logos in the highest quality.



Social Media **facebook.com/schuco.de**

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Facebook Seite. Visit our Facebook page for additional information.



Germany

Dickie Spielzeug GmbH & Co. KG
Werkstraße 1
90765 Fürth
phone +49 911 97 65-02
fax +49 911 97 65-249
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 27308124
fax +852 27355906
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.de
www.simba-dickie-group.de

INTERNATIONALE VERTRIEBSPARTNER • INTERNATIONAL DISTRIBUTORS

Andorra

Basar Valira
Jugueteria / Jouets
Avenue de les Escoles n° 9
AD700 Escalades-Engordany
phone (+376) 821 459
fax (+376) 821 549
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@ddaus.com.au

Austria

Simba Toys
Handels-GmbH & Co.KG
Jochen-Rindt-Str. 25
A - 1230 Wien
phone (+43) 1 616 74 50-0
fax (+43) 1 616 74 50-22
office@simbatoy.de
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.bg

Canada

Yoma's Hobby & Die-Cast model Ltd
103-15345 56
Ave V35 0X9 Surrey BC
phone +1 604-998-1816
yoma@yomastore.ca

China

Keng Fai Car Model Products Co., Ltd
No.3 Linshan Industrial Estate, South
Hujing RD, Houjie Town, Dongguan
City, Guangdong Province
phone (+86) 13925544988
project2@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
intlexportbureau@gmail.com

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

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
pinkyt@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
thc_mail@cbn.net.id
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-me.com
india.simba-dickie-group.com

Italy

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

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 -Hélder Duarte-
Importacao e Exportacao Lda
Rua Mariano Pina 13-A
P-2740-134 Porto Salvo
phone (+351) 21 421 83 46
geral@hldlda.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
lh2191@naver.com

Suisse

Märklin Vertriebs AG
Ausserfeldstrasse 9
CH 5036 Oberentfelden
phone (+41) 62 738 33 00
fax + (41) 62 738 33 01
info@maerklin.ch

Turkey

Simba Oyuncak Paz.Ltd Sti.
Içerenköy Mahallesi
Huzur Hoca Caddesi
Piramit Grup Is Merkezi No. 57 Kat 2
34752 Atasehir
Phone: 0090 216 575 2755
muhasebe@simbatoy.com.tr

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

Simba Toys (Thailand) Co. Ltd
172 Moo 4, Soi Wat Praifah,
Bangkok-Patumthani Rd.
12000 Bangdua, Muang
Phone: 006629783300
info@simbathailand.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
sales@marklin.com



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 0003



SIMBA · DICKIE · GROUP