

Schuco

EDITION 1:18 · PRO.R18 · EDITION 1:12

PRO.R12 · PRO.R8 · EDITION 1:10

2021



Inhalt · Contents

Edition 1:18	4
Pro.R18	22
Edition 1:12	42
Pro.R12	47
Pro.R8	50
Edition 1:10	52



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.







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 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 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 aufgeliefert. 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 metallic
Porsche 356 A Carrera Coupé, green metallic

45 003 1400 | ↔ 230mm 📦 430g

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 luftgekühlten 2.4 Liter, 6-Zylinder-Boxermotors, der im Original stattliche 190 PS leistete und den Porsche 911 S mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h zu einem der schnellsten Sportwagen seiner Zeit machte. Das ebenfalls sehr fein detaillierte Interieur des Miniatur-Porsches ist dem großen Vorbildfahrzeug nachempfunden und verfügt über zahlreiche Details wie den fünf 911-typischen Rundinstrumenten mit den ebenfalls 911-typischen orange-farbenen Zeigern.



LIMITED EDITION 1000

Porsche 911 S Coupe, blau metallic
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 Modellautosammlung 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 Spießspitze 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



• 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 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

EDITION 1:18 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles



• During its production period, there were a number of camping variants such as the 'Joker' basic model and the slightly more elaborately equipped 'Club Joker'. In later years, the 'Joker' model was also marketed under the name 'California'. Volkswagen subsequently launched the 'Atlantic', which was a more luxurious mobile home. Today, the original T3 'Joker', 'Club Joker', 'California' and 'Atlantic' versions are an integral part of the VW club scene and fetch high prices among collectors and fans.

• The Volkswagen T3 Transporter, which was unveiled in 1979, set new standards for recreational and family activities. In contrast to the first two generations of the VW Transporter, the very squarish and matter-of-fact shape of the T3 was far from charming for many customers. Nonetheless, its powerful boxer engine, greater comfort and the large amount of available space ensured the Volkswagen T3 soon became a firm favourite with customers. Manufactured between 1979 and 1992 as a bus, box van and flat-bed truck, it offered lots of opportunities to stamp your personal mark on the vehicle. Due to the great success of the VW T2 Westfalia camper van, the T3 was also designed as a Westfalia.



LIMITED EDITION 1000

VW T3a Westfalia Joker mit Faltdach, lianegrün
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 Automobildesign 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 Lagaay 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 „Kiemencoupé“ heute die wohl gesuchteste Variante der gesamten Baureihe. Besonders gut erhaltene Exemplare des Rallye Kadett Coupé'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 Coupé are coveted by Opel enthusiasts today, but are also extremely rare and very hard to find.



LIMITED EDITION 500

Opel Kadett B Coupé, cremeweiß
Opel Kadett B Coupé, white

* 45 002 3400 | ↔ 232mm 📦 600g **NEW**

LIMITED EDITION 500

Opel Kadett B Rallye-Coupé, silber
Opel Kadett B Rallye-Coupé, 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

LIMITED EDITION 500

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

** 45 002 9800 | ↔ 240mm 📦 830g **NEW**

Porsche 911 Targa, weiß
Porsche 911 Targa, white

** 45 002 5700 | ↔ 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“.

• 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 Saugrohreinjection 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**

• 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 vollvariablem Allrad-Antrieb konzipiert. So beträgt die Spitzenleistung dieses Concept-Cars 550 kW / 750 PS, was für eine Spitzengeschwindigkeit von 250 km/h sorgt. Der im Unterboden des Autos verbaute Akku hat eine Kapazität von 80 kWh und sorgt für eine Reichweite von bis zu 500 Kilometern.

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



LIMITED EDITION 500

Mercedes-Maybach Vision Ultimate Luxury, rot
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 Landulet. Die derzeit wohl luxuriöseste Möglichkeit sowohl im Gelände als auch auf ausgebauten Straßen gediegen zu reisen. Das auf lediglich 99 Stück limitierte automobiler Meisterwerk verfügt über jeglichen im Automobilbau vorstellbaren Luxus und ist mit einem 630 PS starken V12-Zylindermotor ausgerüstet. Trotz eines Listenpreises von ca. 750.000,- Euro war die limitierte Auflage sehr schnell vergriffen.

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



LIMITED EDITION 500

Mercedes-Maybach G650 Landulet, schwarz
Mercedes-Maybach G650 Landulet, 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 Kastenwagen und sorgte so sicherlich für eine große Aufmerksamkeit für den praktischen Kleinwagen aus Deutschland.

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



LIMITED EDITION 500

VW T1a „Midlands Centre“ mit Brezelkäfer Karosserie
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“.

• Als in der Frühzeit des deutschen Wirtschaftswunders die Nachfrage und der Bedarf an einem günstigem 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 Plexigalkuppel 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

VW T1a „Schwäbisch Hall“

45 001 6200 | ↔ 240mm 📦 1120g



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

• Um die Fahrzeuge ihrer Kundschaft an den Rennstrecken, wie Laguna Seca, Eagle Mountain oder Elkhart Lake, auch vor Ort betreuen zu können, legten sich die entsprechenden Fahrzeughändler geeignete Transportfahrzeuge zu. So betrieb der Volkswagen und Porsche-Händler „Continental Motors“ aus Fort Lauderdale in Florida ein wunderschönes und auch außergewöhnliches Fahrzeugespann, bestehend aus einer originellen VW T1-Zugmaschine und einem dazugehörigen Auflieger. Fahrzeuge wie der Porsche 550 Spyder oder der Porsche 718 Spyder konnten damit transportiert werden.



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 Sechszylinder 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**



• 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.

• 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

* 45 002 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

METAL
+ PLASTIC PARTS

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 bestehen 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 silbermetallic/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, iridiumsüber
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, dunkelsüber
Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, dark silver

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



• 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 in 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**



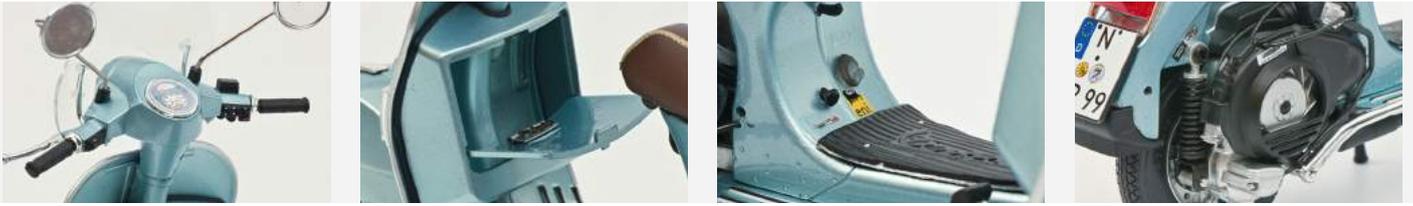
• Mehr und mehr hat sich die Simson Schwalbe in den letzten Jahren zum beliebten Customizing-Fahrzeug entwickelt. Rund um den Umbau des Kult-Mopedes hat sich eine riesige Szene für Umbauten und entsprechendes Zubehör entwickelt. Dieser Entwicklung trägt auch Schuco nun Rechnung und bringt mit der Simson Schwalbe Custom II die zweite „gepimpte“ 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 metallic mit Gepäckträger „70 Jahre Vespa“
Vespa PX 125, silver metallic with luggage rack „70 years Vespa“

45 066 7200 **NEW**

Schuco

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

43 650 0303



SIMBA · DICKIE · GROUP