



LANDWIRTSCHAFTLICHE FAHRZEUGE
AGRICULTURAL VEHICLES
2021



Inhalt · Contents

Edition 1:43	4
Pro.R43	5
Edition 1:32	7
Pro.R32	29
Edition 1:18	42
Pro.R18	46
Edition 1:64	49
Edition 1:87	50



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 1:43

METAL
+ PLASTIC PARTS

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

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



LIMITED EDITION 750

Unimog 406 mit Holzladung
Unimog 406 with wood load

* 45 031 4800 **NEW**

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



LIMITED EDITION 750

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

Unimog 406 mit Plane
Unimog 406 with tarpaulin

* 45 031 4900 **NEW**

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

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



LIMITED EDITION 750

K.L. Bulldog

45 028 4700

PRO.R43

RESIN
+ PLASTIC PARTS

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

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



LIMITED EDITION 500

45 090 6900

Belarus MTS-50



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

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

LIMITED EDITION 500

45 090 8300

Eicher ED 26

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

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



LIMITED EDITION 500

45 090 7300

Famulus RS14/36



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

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

LIMITED EDITION 500

45 090 2700

Hürlimann DH6

PRO.R43

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

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



LIMITED EDITION 500

45 090 2800

Lamborghini Trattori 2241 R

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

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



LIMITED EDITION 500

Steyr 1300 System Dutra

45 090 9200

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

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



LIMITED EDITION 500

Steyr 80 Traktor

45 090 2900

EDITION 1:32



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

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



EDITION 1:32

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

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



LIMITED EDITION 2000

Case 1455 XL, schwarz
Case 1455 XL, black

45 078 0900 | ↔ 150mm 📦 400g **NEW**

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

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



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

45 077 9400 | ↔ 110mm 📦 230g

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

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



LIMITED EDITION 2000

Deutz-Fahr 8280 TTV

** 45 078 4800 | ↔ 170mm 500g **NEW**



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

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



Deutz-Fahr 9310 TTV Agrotron

45 077 7700 | ↔ 170mm 600g



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

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



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

* 45 078 4000



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

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



Deutz F4 L 514

45 078 2200 | ↔ 140mm 📦 250g

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

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



Deutz F3 M 417

45 078 2100 | ↔ 130mm 📦 240g



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



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

Deutz DX 250

45 076 8800 | <—> 170mm 460g





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

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



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

45 078 1400 | ↔ 180mm 📦 600g



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

45 078 1900 | ↔ 360mm 📦 600g

LIMITED EDITION 500



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



LIMITED EDITION 1000

Fortschritt ZT 323 mit 3 Figuren
Fortschritt Edition with 3 figures

* 45 078 2600 | ↔ 160mm 300g **NEW**



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



LIMITED EDITION 1500

Fortschritt ZT 304

45 078 2700 | ↔ 260mm 800g **NEW**

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

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



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

45 078 2800 | ↔ 150mm 200g



LIMITED EDITION 1500

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

** 45 078 6100 | ↔ 190mm 450g **NEW**



LIMITED EDITION 1500

IFA W50 SHA Kipper
IFA W50 SHA dump truck

** 45 078 6200 | ↔ 170mm 450g **NEW**

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



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

LIMITED EDITION 2000



IHC 1455 XL mit Doppelbereifung
IHC 1455 XL with double tires

45 078 0800 | ↔ 150mm 550g **NEW**

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



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



International 533 mit Verdeck und Mähbalken
International 533 with roof and cuttor bar

45 077 9500 | ↔ 110mm 250g

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

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



John Deere 4755 mit Doppelbereifung
John Deere 4755 with double tires

LIMITED EDITION 1000

45 077 8900 | ↔ 188mm 650g **NEW**



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

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



John Deere 4850 mit Doppelbereifung
John Deere 4850 with twin wheels

45 076 3300 | ↔ 160mm 600g



John Deere 7810 ohne Fronthydraulik
John Deere 7810 without front hydraulics

45 077 6200 | ↔ 160mm 400g **NEW**

LIMITED EDITION 2000



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



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



John Deere 6300 mit Frontlader
John Deere 6300 with front loader

45 077 3300 | ↔ 200mm 📦 425g



• Der schwere Allradtraktor Kirovets K-700 nimmt, schon aufgrund seiner Ausmaße, eine Sonderstellung auf jedem Traktorentreffen und natürlich auch in jeder Traktoren-Modellsammlung ein. Ab dem Ende der 50er-Jahre vom russischen Hersteller Kirovets entwickelt, verließ im Juli 1962 der erste Prototyp des K-700 das Werkstor in Leningrad. Zwischen 1962 und 1975 wurden deutlich über 100.000 Exemplare des K-700 produziert. Der mit einem 8-Zylinder-Dieselmotor ausgestattete und 215 PS starke Knicklenker wurde ab 1968 in nicht unerheblichen Stückzahlen auch in die damalige DDR exportiert.

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



• Its dimensions alone make the Kirovets K-700 all-wheel drive tractor something special at every tractor meeting and, of course, in every tractor collection. Developed from the end of the 50s by the Russian manufacturer Kirovets, the first prototype of the K-700 left the factory gates in Leningrad in July 1962. Between 1962 and 1975, well over 100,000 K-700s were produced. With an 8-cylinder diesel engine, developing 215 hp, and sand-centre-pivot steering, from 1968, the numbers exported to the GDR were also not insignificant.

• Known for its extreme reliability and very efficient, especially on large agricultural areas, using a K-700 could triple productivity compared with the Fortschritt ZT 300. However, to be able to make the best, economical use of a Kirovets K-700 in the state-controlled agriculture of the GDR, separate fields had to be joined up to form large acreages. It was also calculated that a K-700 had to be worked for at least 1400 hours per year to be profitable. Since this was impossible with single-shift working, a two-shift system was introduced for agricultural production collectives equipped with the K-700.

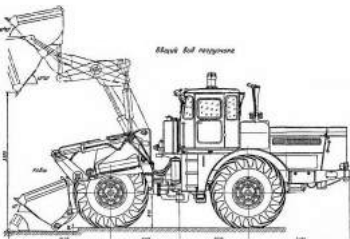


LIMITED EDITION 1000



Kirovets K-700 T

45 077 0800 | <—> 350mm  850g



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

45 077 0900 | <—> 270mm  700g



• Bereits im 19. Jahrhundert gegründet entwickelte sich die Heinrich Lanz AG in Mannheim sehr schnell zu einem der führenden Landmaschinenherstellern Deutschlands. Ab den 1920er-Jahren stiegen die Mannheimer in die Produktion von Ackerschleppern ein und hatten so einen wesentlichen Anteil an der Motorisierung der deutschen Landwirtschaft. Unter der Bezeichnung Lanz Bulldog wurden mit großem Erfolg Ackerschlepper mit Einzylinder-Glühkopfmotor produziert. Durch diese Traktoren prägte sich der Name Bulldog in weiten Teilen Deutschlands als umgangssprachliche Gattungsbezeichnung für einen Ackerschlepper.

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



Lanz Bulldog mit Leiterwagen
Lanz Bulldog with hay trailer

45 077 0200 | ↔ 310mm 🧑 250g



LIMITED EDITION 1000

Lanz Bulldog mit Dach
Lanz Bulldog with roof

45 078 3600 | ↔ 110mm 🧑 450g **NEW**

EDITION 1:32

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



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

LIMITED EDITION 1000

Leiterwagen
Ladder wagon

45 078 4100 | <—> 280mm 170g **NEW**



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

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



Schlüter Super Trac 2500 VL

45 076 2800 | <—> 190mm 560g

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

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



LIMITED EDITION 1000

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

45 076 5900

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

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



Fortschritt HW 80 HA

* 45 078 3100 | ↔ 220mm 📦 350g



Fortschritt HW 80 SHA

* 45 078 3000 | ↔ 220mm 📦 400g

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

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



LIMITED EDITION 1000

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

45 077 4300 **NEW**

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

45 078 5300 | <—> 135mm 300g



VW T1b Kastenwagen „M'ARKLIN“
VW T1b box van „M'ARKLIN“

* 45 078 5400 | ↔ 135mm 300g



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

45 078 5600 | ↔ 135mm 300g **NEW**



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

45 078 5200 | ↔ 135mm 📦 300g



VW T1b Kastenwagen, blau
VW T1b box van, blue

45 078 5000 | ↔ 135mm 📦 300g



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

45 078 5100 | ↔ 135mm 📦 300g



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

45 078 5500 | <—> 135mm 300g **NEW**

PRO.R32



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

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





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

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



LIMITED EDITION 500

Belarus MTS-50

45 090 7500 | ↔ 120mm 115g

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

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



Case Autonomus

45 090 4200 | ↔ 200mm 560g

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

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



LIMITED EDITION 500

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

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



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

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



LIMITED EDITION 500

Dutra D4K

45 089 7300 | ↔ 160mm 📦 200g

PRO.R32

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

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



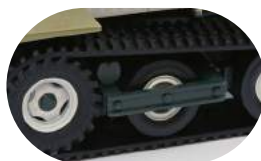
LIMITED EDITION 1000

Doppstadt Trac 200, silber
Doppstadt Trac 200, silver

** 45 091 1200 | <—> 160mm 230g

Einer der wohl bekanntesten und populärsten Traktoren in der früheren DDR war unzweifelhaft der ZT 300. Die als Zugtraktor konzipierte ZT 300-Baureihe wurde in den Jahren 1967 bis 1984 im Kombinat Fortschritt Landmaschinen – VEB Traktorenwerk Schönebeck hergestellt. Die Baureihe löste bei Fortschritt die äußerst erfolgreiche Famulus-Baureihe ab. Von der gesamten Baureihe wurde bis 1984 die für ein Schleppermodell gigantische Stückzahl von 72.382 Stück hergestellt. Im Gegensatz zum ZT 300 verfügte der ab 1972 produzierte ZT 303 über einen zusätzlichen Vorderradantrieb und entwickelte sich aufgrund seiner Vielseitigkeit sehr schnell zum meistverkauften Modell der 300er Baureihe. 1984 wurde die Baureihe dann durch die ZT 320-Baureihe abgelöst.

The ZT 300 was undoubtedly one of East Germany's most well-known and popular tractors. Designed as a towing tractor, the ZT 300 series was produced from 1967 to 1984 by the publicly owned enterprise Traktorenwerk Schönebeck. This series replaced the hugely successful Famulus series. By 1984, a total of 72,382 vehicles in the Fortschritt series had been produced – a staggering number for a tractor model. The ZT 303, which was produced from 1972, featured an additional front-wheel drive. Thanks to its versatility, it quickly became the bestselling model in the 300 series. In 1984, the ZT 300 series was replaced by the ZT 320 series.



LIMITED EDITION 750

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

* 45 089 7400 | <—> 180mm 250g **NEW**

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

* 45 090 9900 | <—> 180mm 250g **NEW**

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

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



LIMITED EDITION 750

Horsch K 735, rot
Horsch K 735, red

* 45 091 2300 | <—> 226mm 📦 600g **NEW**



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

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



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

45 090 4400 | <—> 125mm 📦 125g

PRO.R32

• Für seine Besitzer und viele Hürlimann-Fans und Enthusiasten gilt er als der „Rolls-Royce“ unter den klassischen Traktoren – der Schweizer Hürlimann. Gegründet im Jahre 1929 im schweizerischen Will im Kanton St. Gallen erarbeiteten sich die Hürlimann-Konstruktionen schon sehr bald den Ruf von außergewöhnlicher Verarbeitungsqualität und höchster Zuverlässigkeit. Dies wurde unter anderem ermöglicht durch einen sehr hohen Eigenfertigungsanteil bei den einzelnen Fahrzeugkomponenten. Bereits im Jahre 1939 präsentierten die Hürlimann-Ingenieure den ersten Dieselmotor mit Direkteinspritzung – seinerzeit eine absolute Weltneuheit. Seit September 1975 gehört das Schweizer Unternehmen zu SAME Lamborghini-Hürlimann und seit 1995 zur SAME Deutz-Fahr-Gruppe.



• For its owners and numerous fans and enthusiasts, the Hürlimann from Switzerland is the Rolls-Royce of vintage tractors. Founded in 1929 in Will in the Swiss canton of St. Gallen, Hürlimann tractors soon earned a reputation for exceptional workmanship and maximum reliability. This was ensured by the extremely high level of in-house production of the individual vehicle components. In 1939, Hürlimann engineers launched the first diesel engine with direct injection – a world first at the time. The Swiss company has been part of SAME Lamborghini-Hürlimann since September 1975 and part of the SAME Deutz-Fahr Group since 1995.



LIMITED EDITION 500

Hürlimann H-6160

45 091 0400 | ↔ 140mm 350g



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



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

IFA RS-01 Pioneer

45 090 3300 | ↔ 125mm 120g

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



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

LIMITED EDITION 750

IFA RS 03 Aktivist

45 091 1000 | <—> 90mm ⚖️ 170g

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



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



LIMITED EDITION 1500

International 4166

45 091 0900 | <—> 154mm ⚖️ 380g



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

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



LIMITED EDITION 500

Kettentraktor T100 M3
chain tractor T100 M3

45 090 5700 | ↔ 135mm 250g

• Der schwere Allradtraktor Kirovets K-700 nimmt, schon aufgrund seiner Ausmaße, eine Sonderstellung auf jedem Traktorentreffen und natürlich auch in jeder Traktoren-Modellsammlung ein. Ab dem Ende der 50er- Jahre vom russischen Hersteller Kirovets entwickelt, verließ im Juli 1962 der erste Prototyp des K-700 das Werkstor in Leningrad. Zwischen 1962 und 1975 wurden deutlich über 100.000 Exemplare des K-700 produziert. Der mit einem 8-Zylinder-Dieselmotor ausgestattete und 215 PS starke Knicklenker wurde ab 1968 in nicht unerheblichen Stückzahlen auch in die damalige DDR exportiert. Für seine extreme Zuverlässigkeit bekannt und speziell auf großen landwirtschaftlichen Flächen sehr effizient, konnte durch den Einsatz eines K-700 gegenüber dem Fortschritt ZT 300 die Arbeitsproduktivität um das Dreifache gesteigert werden.

• Its dimensions alone make the Kirovets K-700 all-wheel drive tractor something special at every tractor meeting and, of course, in every tractor collection. Developed from the end of the 50s by the Russian manufacturer, Kirovets, the first prototype of the K-700 left the factory gates in Leningrad in July 1962. Between 1962 and 1975, well over 100,000 K-700s were produced. With an 8-cylinder diesel engine, developing 215 hp, and centre-pivot steering, from 1968, the numbers exported to the GDR were also not insignificant. Known for its extreme reliability and very efficient, especially on large agricultural areas, using a K-700 could triple productivity compared with the Fortschritt ZT 300.



LIMITED EDITION 750

Kirovets K 700, rot
Kirovets K 700, red

* 45 091 2100 | ↔ 200mm 600g **NEW**



LIMITED EDITION 500

Kirovets K700, grau
Kirovets K700, grey

45 091 1100 | ↔ 200mm 📦 600g

• Die italienische Firma Lamborghini Trattori wurde 1948 von Ferruccio Lamborghini, dem späteren Gründer von Lamborghini Automobili in Pieve di Cento in Norditalien gegründet. Nachdem sich Ferruccio Lamborghini ab Anfang der 70er-Jahre mehr und mehr auf die Produktion seiner exklusiven Sportwagen konzentrierte übernahm SAME im Jahr 1973 von ihm die Firmensparte Lamborghini Trattori S.p.A. und nahm damit einige zusätzliche Technologien in seine Produktpalette auf. So zum Beispiel Raupenfahrzeuge und das voll synchronisierte Getriebe für Traktoren, das Lamborghini Trattori als erstes Unternehmen auf den Markt gebracht hatte. Als Ergebnis dieser Übernahme erschien 1981 die Großtraktoren Baureihe Lamborghini 1056 – 1556, deren technische Basis der Same Hercules 160 darstellte. Die insgesamt fünf Traktoren-Modelle dieser Baureihe wurden von Sechszylinder-Motoren angetrieben. Das Topmodell, der Lamborghini 1556, besaß zudem einen Turbolader. Die Leistungsspanne der fünf Lamborghini Traktoren lag zwischen 105 PS und 155 PS. Das Getriebe war mit 12 Vorwärts- und 3 Rückwärts-Gängen ausgestattet.

• The Italian firm Lamborghini Trattori was founded in 1948 by Ferruccio Lamborghini, the subsequent founder of Lamborghini Automobili in Pieve di Cento in northern Italy. Following his decision to concentrate on exclusive sports cars at the beginning of the 1970s, Lamborghini Trattori S.p.A. was acquired by SAME in 1973, which incorporated a number of new technologies into its product range. This included tracked vehicles and a fully synchronised transmission for tractors pioneered by Lamborghini Trattori. The acquisition culminated in the launch of the Lamborghini 1056 – 1556 series of tractors in 1981, which featured technology based on the Hercules 160. The five tractor models in this series were powered by six-cylinder engines. The Lamborghini 1556 was the top-of-the-range model and featured a turbocharger. The five Lamborghini tractors had a horsepower of 105 hp to 155 hp. The transmission was equipped with 12 forwards and 3 reverse gears.



LIMITED EDITION 500

Lamborghini 1556 DT

45 091 0500 | ↔ 140mm 📦 350g



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

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



Le Robuste D4K

45 089 6800 | <—> 160mm 200g

• Das Unternehmen SAME (Società Accomandita Motori Endotermici) wurde im Jahre 1942 von den Brüdern Francesco und Eugenio Cassani in Treviglio in Nord-Italien gegründet. Heute ist SAME ein Teil der SDF-Gruppe, zu der auch die bekannten Marken Deutz-Fahr, Lamborghini, Hüllmann und Grégoire gehören. Mitte der sechziger Jahre, im Juli 1965 präsentierte SAME den Same Dinosaurio V8, ein wahrhaftig schwergewichtiger Hochleistungstraktor ausgestattet mit einem knapp 10 Liter großen und 160 PS starkem V8-Zylinder-Motor. Laut unbestätigter Aussagen wurden vom Dinosaurio V8 lediglich 10 Exemplare hergestellt.

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



LIMITED EDITION 1000

Same Dinosaurio

* 45 091 4500 | <—> 155mm 300g **NEW**

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

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



LIMITED EDITION 400

Same Hercules 160, gold

45 091 0600 | ↔ 140mm 📦 350g



LIMITED EDITION 500

Same Hercules 160

45 091 0300 | ↔ 140mm 📦 350g

PRO.R32

• Bereits im Jahre 1898 gründete Anton Schlüter in Freising bei München seine Schlüter Motorenwerke. Um an dem, in den 30er-Jahren immer lukrativer werdenden Markt für landwirtschaftliche Traktoren teilhaben zu können, stellte Schlüter im Jahre 1937 mit dem Schlüter DZM 25 seinen ersten Traktor vor. Ab dem Jahr 1964 konzentrierte man sich in Freising ausschließlich auf den Bau von Großschleppern und machte so dem seinerzeitigen Schlüter-Werbeslogan „Kraft soviel Sie brauchen“ alle Ehre. Zugehörig zur Schlüter Super Reihe stellten die Freisinger 1970 den Schlüter 1500 TV vor. Sein wassergekühlter Viertakt-Reihen-Sechszylinder mit einem Hubraum von 7128 cm³ leistete 135 PS die über ein ZF-Wechsel-Gruppengetriebe auf alle vier Räder übertragen wurden.

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



LIMITED EDITION 750

Schlüter Super 1500 TV

** 45 091 4600 | ↔ 150mm 350g **NEW**

LIMITED EDITION 750

Schlüter Super 1500 TVL-LS

* 45 091 4700 | ↔ 150mm 350g **NEW**

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

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



LIMITED EDITION 750

Schlüter Profi Trac 5000 TVL

** 45 091 5400 | ↔ 200mm 560g **NEW**

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

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



LIMITED EDITION 750

Volvo BM 814 mit Kabine
Volvo BM 814 with cabin

* 45 091 4800 | ↔ 140mm 250g **NEW**



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



LIMITED EDITION 500

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

Unimog U401 mit Holzpritsche
Unimog U401 with wooden bed

45 090 0300 | ↔ 110mm 120g



EDITION 1:18



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

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

• 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

EDITION 1:18



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 cm 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

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.



• 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

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

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



LIMITED EDITION 750

IHC 1455 XL

45 002 6600 | ↔ 263mm 📦 900g **NEW**

PRO.R18



• 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 Geländeeinsätze konzipiert ist der 7810 auch mehr als 15 Jahre nach seinem Produktionsende noch sehr beliebt und häufig im Einsatz.

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

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



LIMITED EDITION 500

John Deere 7810

* 45 002 6300 | ↔ 265mm 📦 950g



• 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 1:64

METAL
+ PLASTIC PARTS

Lanz Bulldog, blau
Lanz Bulldog, blue

45 201 7400


Unimog U 406, dunkelgrün
Unimog U 406, dark green


45 201 5800

EDITION 1:87

METAL
+ PLASTIC PARTS



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

45 264 1000



VW T1c Bus „John-Deere-Lanz“

45 265 0500

*



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

45 265 0700



Liebherr A 922 Rail Zweiwegebagger
Liebherr A 922 Rail two way excavator

45 264 7000



Liebherr Radlader 550
Liebherr wheel loader 550

45 266 2400

NEW



Case 1455 XL

NEW

45 266 0800



Deutz Fahr 9340 TTV Warrior

NEW

45 266 2100



Deutz F4 L514

45 263 4800



Dutra D4K ohne Kabine
Dutra D4K without cabin

45 264 1300



Dutra D4K mit Kabine
Dutra D4K with cabin

45 264 1200



Fendt Vario 724

45 266 2000

NEW



Fendt Favorit 622 LS

45 264 1600



Kärcher MC 130 Winterdienst
Kärcher MC 130 winter service

45 262 8900



Kärcher MC 130 Kehrmachine
Kärcher MC 130 street sweeper

45 262 9000



Kärcher MC 130 Kehrmachine
Kärcher MC 130 sweeper

45 266 0700

NEW



Porsche Standard

45 264 1500



Steyr 1300 System Dutra

45 264 1400



Kirovets K 700

45 263 4900



Steyr Diesel Typ 180

45 263 4600



Unimog 406

45 266 0900

NEW



Unimog 406 Zwewegefahrzeug
Unimog 406 two-way vehicle

45 266 3400

mhi
* NEW



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 0703



SIMBA · DICKIE · GROUP