Schuco

EDITION 1:43 · EDITION 1:18 · EDITION 1:12

2019

SIMBA · DICKIE · GROUP

Inhalt · Contents

EDITION 1:43 . . . . . 03 - 33
Historische Pkw/Historic cars . . . . . 04 - 12
Aktuelle Pkw/Current cars 13
Motorräder/Motorbikes 13
Nutzfahrzeuge/Utility vehicles . . . . . 14 - 30
Einsatzfahrzeueg/Emergency vehicles . . . . . 31 - 33

PRO.R43 . . . . . 34 - 54
Historische Pkw/Historic cars . . . . . 35 - 42
Aktuelle Pkw/Current cars . . . . . 43 - 44
Nutzfahrzeuge/Utility vehicles . . . . . 45 - 54

EDITION 1:18 . . . . . 55 - 89
Historische Pkw/Historic cars . . . . . 56 - 70
Nutzfahrzeuge/Utility vehicles . . . . . 71 - 89

PRO.R18 . . . . . 90 - 113
Historische Pkw/Historic cars . . . . . 91 - 100
Aktuelle Pkw/Current cars . . . . . 101 - 104
Nutzfahrzeuge/Utility vehicles . . . . . 105 - 113

PRO.R12 . . . . . 114 - 115

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.

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*
Gewicht/ *Weight*
* Vorserienmodell/ *Pre-production sample*
** Vorbildfoto/ *original photo*

EDITION 1:43

Die EDITION 1:43 stellt eine feste Größe im umfangreichen Schuco-Sortiment dar. Ob filigrane Außenspiegel, Antennen, Scheibenwischer oder Türgriffe, alles wird mit höchster Genauigkeit und bestmöglicher Qualität nachgezeichnet. So stellt jedes Modell der EDITION 1:43 eine einzigartige und hochwertige Nachbildung eines Klassikers der Automobilgeschichte dar.

EDITION 1:43 presents firm favourites in the most popular of all scales. SCHUCO´s attention to detail and quality is second to none, be it finely modelled wing mirrors, aerials, windscreen wipers or working door handles. Each EDITION 1:43 model is therefore a unique and high-quality replica of a classic vintage car.

METAL + PLASTIC PARTS

NEW

LIMITED EDITION **500**

BMW 503 mit/with Hardtop, schwarz/black* 45 021 8900

Um Mercedes-Benz auch im Bereich der großen Reise-Coupés und Luxus-Cabrios die Stirn bieten zu können, stellte BMW 1955 zusammen mit dem 507 Roadster auch die vollkommen neu entwickelte 503-Baureihe vor. Wie der 507, so wurde auch der 503 von Graf Goertz designt und erreichte mit seinem 3,2-Liter-8-Zylinder-Alu-Guss-Motor eine Spitzengeschwindigkeit von immerhin 190 km/h. Das Schuco-Modell in elegantem Schwarz mit rotem Interieur wird erstmalig mit dem seinerzeit optional lieferbaren Hardtop ausgeliefert.

To square up to Mercedes-Benz in the field of large GT coupés and luxury convertibles, in 1955, BMW presented, along with the 507 Roadster, the completely newly developed 503 range. Like the 507, the 503 was designed by Graf Goertz and, with its 3.2-litre, 8-cylinder, cast aluminium engine, achieved a top speed of 190 km/h (119 mph). The Schuco model in elegant black with red Interior is, for the first time, available with an optional hardtop.

NEW

LIMITED EDITION **750**

BMW Isetta mit Anhänger und Gepäck/with trailer and luggage „Auto-Porter", grün-beige/green beige 45 026 0400

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

To meet the ever-increasing thirst for mobility in the economic miracle of 1950s Germany, in 1955, the Bayerischen Motorenwerke presented the two-seater „MotoCoupé" BMW Isetta. Known as a „bubble car" because of its egg shape and bubble-like windows, the much-loved micro-car from Munich was powered by a 12 hp motor cycle engine. During the period of production, from 1955 to 1962, a total of 161,360 Isettas were produced.

LIMITED EDITION **500**

BMW 507, elfenbein/ivory

45 021 8400

NEW

LIMITED EDITION **500**

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

45 021 8500

NEW

LIMITED EDITION **500**

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

45 021 8600

Vorgestellt auf der IAA 1955 in Frankfurt, zählt der BMW 507 Roadster mittlerweile zu den automobilen Ikonen schlechthin. Designt von Albrecht Graf von Goertz und lediglich 254mal produziert war der 507 das BMW-Gegenstück zum Mercedes-Benz 300 SL Roadster. Berühmte 507-Kunden waren unter anderem der Schauspieler Alain Delon, Elvis Presley und die Ski-Legende Toni Sailer. Das Schuco-Modell verfügt über zahlreiche feine Details und wird erstmals mit dem neu entwickelten Hardtop ausgeliefert.

Presented at the International Motor Show 1955, in Frankfurt, the BMW 507 Roadster is now one of the ultimate motoring icons. Designed by Albrecht Graf von Goertz and with a total production of only 254, the 507 was the BMW counterpart to the Mercedes-Benz 300 SL Roadster. Famous 507 customers included the actor Alain Delon, Elvis Presley and the ski legend, Toni Sailer. The Schuco model has numerous fine details and, for the first time, is supplied with the newly developed hardtop.

METAL + PLASTIC PARTS

NEW

LIMITED EDITION **750**

Mercedes-Benz 170 V Limousine, rot-weiß/red white — 45 024 7000

Auf der Berliner Automobilausstellung 1936 vorgestellt, war der Mercedes-Benz 170 V von Anfang an ein für die Massenproduktion bestimmtes Automobil. So wurden auf dem Fahrgestell dieses Alleskönners auch Aufbauten für Kleintransporter und Pritschenwagen montiert.

Presented at the Berlin Motor Show in 1936, the Mercedes-Benz 170 V was, from the start, a vehicle intended for mass production. Thus it was that, on the chassis of this jack-of-all-trades, bodies for van and flat-bed truck were mounted.

LIMITED EDITION **500**

Mercedes-Benz 300 SL Roadster, schwarz/black — 45 024 9700

1957 als Nachfolger des legendären 300 SL Flügeltürers vorgestellt, wurde der Mercedes-Benz 300 SL Roadster in den Jahren 1957 bis 1963 in 1858 Exemplaren hergestellt. Ausgestattet mit einem 3 Liter-Reihen-Sechszylinder erreichte dieses wunderschöne Cabriolet, je nach Getriebeübersetzung, Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 260 Stundenkilometern und war so eines der schnellsten und faszinierendsten Automobile seiner Zeit.

NEW

LIMITED EDITION **750**

Mercedes-Benz 300 SL Roadster mit/with Hardtop, champagner-schwarz/black* — 45 025 8800

Presented in1957 as successor to the legendary 300 SL Gullwing, the Mercedes-Benz 300 SL Roadster was produced from 1957 to 1963 with a total run of 1858 cars. Equipped with a 3-litre, in-line six-cylinder engine and depending on the gearing, this breathtaking convertible could achieve top speeds as high as 260 km/h (163 mph), making it one of the fastest and most fascinating cars of its time.

METAL + PLASTIC PARTS

NEW

LIMITED EDITION **750**

Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer, beige*

45 026 0300

LIMITED EDITION **750**

Mercedes-Benz 300 SL Coupé, mittelblau/mid blue

45 024 9600

Er ist der deutsche Traumsportwagen der Wirtschaftswunderzeit schlechthin - der auch als „Flügeltürer“ bekannte Mercedes-Benz 300 SL. Ursprünglich ausschließlich als Rennsportwagen für Rennstrecken wie Le Mans oder die Targa Florio geplant, wurde die Straßenvariante des 300 SL sehr schnell zum Traumwagen vieler Automobilenthusiasten.

It is the ultimate German dream car of the economic miracle years - the Mercedes-Benz 300 SL, also known as the Gullwing. Originally planned purely as a racing sports car for circuits like Le Mans or the Targa Florio, the road version of the 300 SL very quickly became the dream car of many motoring enthusiasts.

METAL + PLASTIC PARTS

Er war für viele Jugendliche einer der Traumsportwagen der späten 60er- und frühen 70er-Jahre. Der von 1968 bis 1973 in genau 103.463 Exemplaren produzierte Opel GT. Von vielen Automobilenthusiasten wegen seines ähnlichen Designs zur Chevrolet Corvette auch liebevoll als „Baby Corvette" bezeichnete kleine Sportwagen war sowohl als GT 1100 mit 60 PS und 155 km/h Höchstgeschwindigkeit als auch als GT 1900 mit 90 PS und 185 km/h Höchstgeschwindigkeit, erhältlich. Sein sogenanntes „Coke-Bottle-Design" zusammen mit den charakteristischen Klappscheinwerfern verliehen dem Opel GT ein unverwechselbares Image und machen ihn heutzutage zum gesuchten Klassiker.

For many young people it was the dream sports car of the late 60's and early 70's. The Opel GT, of which 103,463 were manufactured between 1968 and 1973. This small sports car, which was affectionately known as the "Baby Corvette" by many car enthusiasts because of its similar design to the Chevrolet Corvette, was available as the GT 1100 with 60 BHP and a top speed of 155 km/h and also as the GT 1900 with 90 BHP and a top speed of 185 km/h. Its so-called "Coke Bottle design" together with the characteristic pop-up headlights gave the Opel GT an unmistakeable image, and it is now a sought-after classic.

LIMITED EDITION **500**

Opel GT, orange — 45 025 6700

NEW

LIMITED EDITION **750**

Porsche 356 A Cabriolet „Reisezeit", meißenblau/blue — 45 025 8400

Während seiner gesamten Bauzeit, zwischen 1948 und 1965, wurden vom ersten Porsche Seriensportwagen, dem Porsche 356, mehr als 76.000 Exemplare hergestellt. Mit dem 356er begründete Porsche seinen Ruf als Hersteller qualitativ hochwertiger, eleganter und hocheffizienter Sportwagen. Heute gehört der Porsche 356 zu den gesuchten Sportwagenklassikern und begeistert sowohl als Modell als auch im Original durch sein zeitlos schönes Design.

NEW

LIMITED EDITION **750**

Porsche 356 A Coupé, Steingrau/grey — 45 026 0200

Throughout the production period, between 1948 and 1965, more than 76,000 of the first production Porsche sports car, the Porsche 356, were manufactured. With the 356, Porsche established its reputation as a producer of high-quality, elegant and highly efficient sports cars. The Porsche 356 is now one of the sought-after, sports car classics and, whether as a model or the original, is an inspiration with its timeless, attractive design.

METAL + PLASTIC PARTS

LIMITED EDITION **1000**

Porsche 911 S, sepiabraun/sepia brown

45 036 7600

NEW

LIMITED EDITION **750**

Porsche 911 S „Skiurlaub“, bahiarot/red

45 025 8700

In seiner „Urform“ Anfang der sechziger Jahre vom ältesten Sohn Ferry Porsche, Ferdinand Alexander Porsche, genannt „Buzzi“, entworfen wurde der 911er im Jahre 1963 als Nachfolger des legendären Porsche 356, einem begeisterten Publikum vorgestellt. Als erster Serien-Porsche erhielt der 911 einen vollkommen neu entwickelten, luftgekühlten 6-Zylinder-Boxermotor. Im Laufe der Jahre immer weiter verbessert und fortentwickelt entspricht das hochwertige und fein detaillierte Schuco-Metallmodell im Maßstab 1:43 einem 911 S Coupé des Baujahres 1971.

Called „Buzzi“ in its original form, at the beginning of the 60s, by Ferdinand Alexander Porsche, the eldest son of Ferry Porsche, the 911 was designed in 1963 and presented to an enthusiastic public as successor to the legendary Porsche 356. As the first mass-production Porsche, the 911 was given a completely newly developed, air-cooled, 6-cylinder, boxer engine. Continually improved and further developed over the years, the high-quality and finely detailed Schuco metal model to a scale of 1:43 represents a 911 S coupé of the year 1971.

METAL + PLASTIC PARTS

Im Jahre 1973 war er Deutschlands schnellster serienmäßiger Sportwagen - der Porsche Carrera RS 2.7. Besonderes Aufsehen erregte der Carrera aufgrund seines erstmalig in der Serienproduktion verwendeten Heckspoilers, dem später liebevoll genannten „Entenbürzel". Ursprünglich nur in einer Auflage von 500 Stück geplant, wurden bis Ende 1973 insgesamt 1580 Exemplare dieses lediglich 975 kg schweren und 210 PS starken Sportwagenklassikers gebaut.

In 1973, it was Germany's fastest mass-produced sports car - the Porsche Carrera RS 2.7. The Carrera attracted particular attention with its rear spoiler, the first to be used in mass production, which came to be known as the „ducktail". Originally planned in an edition of only 500, by the end of 1973, a total of 1580 were built of this classic sports car weighing only 975 kg and packing 210 hp.

NEW

LIMITED EDITION **500**

Porsche Carrera 2.7 RS, schwarz/black 45 035 4900

NEW

LIMITED EDITION **750**

VW Käfer Ovali „Picknick", grau-beige/grey beige 45 025 8500

Was gab es schöneres, als am lange ersehnten Sonntag zusammen mit der Familie und dem Familien-VW-Käfer aufs Land zu fahren und ein leckeres Picknick zu genießen. Heutzutage erlebt das „Picknicken" eine wahre Renaissance und so ist der Schuco Ovali-Käfer mit seiner Picknick-Ausstattung sowohl eine tolle Geschenkidee, als auch ein schöner Eye-Catcher für die Modell-Sammlung.

What could be better than to take the family and the family VW beetle for a drive into the country and enjoy a delicious picnic. Today, picnicking is seeing a real renaissance, making the Schuco Ovali beetle, with its picnic equipment, a great idea for a gift that is also a proper eye-catcher for the model collection.

Märklin MHI Händler Initiative

NEW

VW Brezelkäfer „Reisezeit", blau/blue 45 027 0800

METAL + PLASTIC PARTS

Zusammen mit einem Westfalia-Anhänger vom Typ „Wolfsburg“ stellte dieser VW Käfer Ovali in den frühen 50er-Jahren des letzten Jahrhunderts das fast perfekte Fahrzeuggespann für die sommerliche Urlaubsreise in den sonnigen Süden dar. Sowohl der Käfer Ovali als auch der kleine Westfalia-Hänger verfügen über zahlreiche, liebevolle Details und stellen auch ein Stück Wirtschaftswunderzeit dar.

In the early 50s of the last century, together with a Westfalia trailer of the „Wolfsburg“ type, this VW „Beetle Ovali“ represented the almost ideal combination for summer holiday journeys to the sunny south. Both the Beetle Ovali“ and the little Westfalia trailer have numerous affectionate details and represent yet another side of the times of the economic miracle.

NEW

LIMITED EDITION **750**

VW Käfer Ovali mit Hänger Westfalia/with trailer Westfalia, türkis/turquoise — 45 026 9900

Ab Herbst 1992 wurde der VW Käfer 1600i der hiesigen Käferfangemeinde über verschiedene Vertriebskanäle wie Baumärkte, Supermarktketten oder auch dem ein oder anderen kleineren Direktimporteur angeboten. Der zu diesem Zeitpunkt nur noch in Mexiko produzierte VW Käfer verfügte im 1600i erstmalig über eine Alarmanlage, wartungsfreie Ventile, Einspritzanlage, und einen Katalysator. Der 46 PS starke und 1600 cm³ große Boxermotor verhalf dem 1600i zu, für Käfer-Verhältnisse, recht ordentlichen Fahrleistungen.

From the autumn of 1992 onwards, the VW Beetle 1600i was available to the domestic beetle fan community via various sales channels such as DIY stores, supermarket chains and also the occasional small direct importer. The VW Beetle, which was only manufactured in Mexico at the time, had an alarm system, maintenance-free valves, an injection system and a catalytic converter for the first time. The 46 BHP and 1600 ccm Boxer engine helped the 1600i to achieve respectable driving performance by Beetle standards.

LIMITED EDITION **750**

VW Käfer 1600i „Summer“, lemongelb/lemon yellow — 45 038 9200

METAL + PLASTIC PARTS

VW Käfer Open Air „Blumen-Dekor“, weiß/white 45 038 9600

Mit einem blumigen Dekor versehen, erinnert der Open Air VW Käfer an die flippigen 70er-Jahre, an Flower Power und herrliche Sommertage.

VW Käfer Open Air „Blumen-Dekor“, grün/green 45 038 9500

The flowery design pattern of the Open Air VW Beetle evokes memories of the swinging Sixties and Seventies, Flower Power and long hot summer days.

Im Jahr 1951 startete Hans Glas mit der Produktion des Goggo-Motorrollers, der für einige Zeit Deutschlands bestverkaufter Motorroller war. Ermutigt durch diesen wirtschaftlichen Erfolg folgte im Jahre 1955 das Goggomobil T250 und somit der lukrative Einstieg in den seinerzeit stark wachsenden Kleinwagenmarkt. Nachdem die Deutsche Bundespost in den frühen 50er-Jahren Ausschau nach einem kostengünstigen Klein-Lieferwagen als sinnvolle Ergänzung zum VW Transporter hielt, entwickelten die Glas-Werke in Dingolfing den TL 250, einen kleinen und äußerst wendigen Kleinsttransporter. Heute sind sowohl die Goggo Limousine als auch der Kleintransporter gesuchte Sammlerstücke und fester Bestandteil der Oldtimerszene.

Hans Glas started production of the Goggo motor scooter in 1951, and it was Germany's best selling scooter for quite some time. Encouraged by this financial success, the Goggomobil T250 followed in 1955, and therefore the lucrative entry into the small vehicle market, which was growing rapidly at the time. When the Deutsch Bundespost (German Post Office) was looking for a low-cost small delivery vehicle as a useful addition to the VW Transporter in the early 50's, the Glas factory in Dingolfing developed the TL 250, a small and extremely agile small transporter. Today, both the Goggo Limousine and the small transporter are sought-after collector's items and an integral part of the old-timer scene.

LIMITED EDITION **500**

Set „Goggomobil“ Goggo Limousine und/and Goggo Kleintransporter/box van 45 034 7500

Aktuelle PKW · Current cars

METAL + PLASTIC PARTS

Im Frühjahr 2015 auf dem Genfer Automobil-Salon vorgestellt, stellt der Porsche Cayman GT4 die Speerspitze der intern 981c genannten Cayman Baureihe dar. Sein 3,8 Liter-Sechszylinder-Motor gibt 385 PS an die Hinterachse ab und verleiht diesem Mittelmotorsportwagen Fahrleistungen die schon sehr nahe an die Performance eines Porsche 911 GT3 heranreichen.

In early 2015, at the Geneva Salon de l'Auto, the Porsche Cayman GT4 was presented as the spearhead of the Cayman range, known internally as 981c. Its 3.8-litre, six-cylinder engine delivers 385 hp to the rear axle and gives this mid-engined sports car a driving performance that comes very close to that of a Porsche 911 GT3.

NEW

LIMITED EDITION **500**

Porsche Cayman GT4, schwarz/black — 45 075 8900

Motorräder · Motorbikes

NEW

3er-Set Schwalbe, Zündapp Bella, PX* — 45 038 0000

Eine tolle Ergänzung zu jeder Modellfahrzeugsammlung im Maßstab 1:43! Das Schuco-Roller-3er-Set bestehend aus einer Zündapp Bella und den beiden vollkommen neu entwickelten Zweirad-Klassikern Schwalbe KR51 und Vespa PX. Wie ihre beiden berühmten Vorbildfahrzeuge, verfügen die beiden Miniaturen der Schwalbe KR51 und der Vespa PX auch als Modell im Sammlermaßstab 1:43 über einen stabilen Fahrzeugrahmen aus Metall, eine richtige Gummibereifung und einen klappbaren Fahrzeugständer.

A great addition to any model car collection to a scale of 1:43! The Schuco set of 3 motor scooters, consisting of a Zündapp Bella and the two completely newly developed two-wheel classics, the Schwalbe KR51 and Vespa P.X. Like their two famous originals, the two miniatures of the Schwalbe KR51 and the Vespa PX, even as models to the collector scale of 1:43, have a stable frame in metal, real rubber tyres and folding stands.

METAL + PLASTIC PARTS

War der VW T1 für Westdeutschland der erfolgreichste Kleintransporter der 1950er und 1960er-Jahre, so stellte dies ab dem Jahre 1961 der Barkas B1000 für die Deutsche Demokratische Republik dar. Der als „Schnelltransporter" angekündigte Barkas B1000 wurde in den Jahren 1961–1990 im VEB Barkas-Werke in Karl-Marx-Stadt, dem heutigen Chemnitz hergestellt. Als offener Pritschenwagen erscheint er nun im Maßstab 1:43 als Fahrzeug des „Schwalbe-Kundendienstes" mit einer Schwalbe KR51 als flottes Ladegut.

If the VW T1 was the most successful small transporter of the 1950s and 1960s in West Germany, this position was held in the German Democratic Republic from 1961 by the Barkas B1000. Announced as a „Schnelltransporter" (quick transporter), the Barkas B1000 was produced in the period 1961–1990 in the VEB Barkas-Werke in Karl-Marx-Stadt, now Chemnitz. As an open, flat-bed truck, it now appears to a scale of 1:43 as a „Schwalbe Customer Service" vehicle with a Schwalbe KR51 as its dashing load.

NEW

Barkas B1000 Pritschenwagen/pick-up „Schwalbe-Kundendienst" 45 036 7200

LIMITED EDITION **1000**

Ford FK 1000 Pritsche mit NSU-Max/pick-up with NSU-Max „NSU-Service" 45 032 8700

Aufgrund der großen Nachfrage nach Kleintransportern und des großen Erfolges des Volkswagen T1 Transporters begann man auch bei den Ford-Werken in Köln-Niehl mit der Entwicklung einer eigenen Ford-Kleintransporter-Baureihe. Im Jahre 1953 vorgestellt wurde der Ford FK 1000, später auch Ford Taunus Transit genannt, bis ins Jahr 1966 produziert. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 95 km/h war der FK1000 erheblich schneller als seine Konkurrenten VW T1 (75 km/h) und Tempo Matador (80 km/h) was ihm seinerzeit den Spitznamen „Renntransporter" einbrachte.

Because of the considerable demand for small transporters and the major success of the Volkswagen T1 transporter, in-house development of a range of Ford small transporters also started at the Ford factories in Cologne-Niehl. The Ford FK 1000, which was later known as the Ford Taunus Transit, was introduced in 1953 and was manufactured until 1966. With a top speed of 95 km/h, the FK1000 was considerably faster than its competitors the VW T1 (75 km/h) and the Tempo Matador (80 km/h), which led to its nickname of "Racing Transporter" at the time.

METAL + PLASTIC PARTS

Nachdem sich Daimler-Benz nach dem Krieg wieder mit mittleren und schweren Lastkraftwagen auf dem seinerzeit boomenden Nutzfahrzeugmarkt etabliert hatte, stellte man bei Daimler Überlegungen an, sich im stark wachsenden Transporter-Segment zu betätigen. Ergebnis dieser Bemühungen war der 1955 auf der IAA vorgestellte Mercedes-Benz L319. Bis 1967 wurden ca. 120.000 Exemplare des L319 in den verschiedensten Aufbauvarianten hergestellt. Unter anderem auch Werbefahrzeuge, deren Ladefläche als rollendes Schaufenster verwendet werden konnte.

Once Daimler-Benz had re-established itself in the booming medium and heavy truck market that followed the War, Daimler considered becoming active in the fast-growing transporter segment. The result of their efforts was the Mercedes-Benz L319, presented in 1955 at the IAA. Up to 1967, about 120,000 L319s were produced in a wide variety of variants. These included promotion vehicles, the load surface of which could be used as a mobile display window.

LIMITED EDITION **1000**

Mercedes-Benz L319 Werbewagen/promotion car „Schuco Micro Racer"
mit/with Piccolo VW Käfer

45 033 5400

NEW

LIMITED EDITION **500**

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

45 029 1800

METAL + PLASTIC PARTS

NEW

LIMITED EDITION **750**

VW T1b Doppelkabine/twin cabin mit Hänger und/with trailer and Ovali Käfer „53-Racing“, beige 45 037 4200

Ein tolles Modellgespann das Farbe in jede Modellsammlung bringt - der VW T1b Pritschenwagen mit Doppelkabine, Autoanhänger und als Ladegut einen Ovali-Käfer in typischer Rallye-Aufmachung mit der schon legendären Startnummer „53“. Beide Modelle verfügen über die typischen rot-weiß-blauen Rennstreifen amerikanischer Rennteams und werden in einer hochwertigen Klarsichtvitrine ausgeliefert.

A great set that brings colour into every model collection - the VW T1b flat-bed truck with double cab, car trailer and, as load, an Ovali Beetle in typical rally livery with the already legendary start number „53“. Both models have the typical red, white and blue racing stripes of American race teams and are dispatched in a high-quality, transparent display box.

LIMITED EDITION **1000**

VW T1b Samba, rot-beige/red beige 45 037 4300

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.

EDITION 1:43

METAL + PLASTIC PARTS

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 **750**

VW T1c Kastenwagen „Kleinschnittger" mit Autoanhänger und Kleinschnittger/ with trailer and Kleinschnittger — 45 037 4100

LIMITED EDITION **1000**

VW T1c Pritsche mit Hänger und Allgaier Traktor/pick-up with trailer and Allgaier tractor — 45 037 4000

EDITION 1:43 Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

METAL + PLASTIC PARTS

Der Samba, der Kastenwagen, der Pritschenwagen und die Doppelkabine waren war die wohl populärsten Aufbauvarianten des T1 und sind im 4er-Set „VW T1b“ in einer hochwertigen Vitrine verpackt und als Set auf 750 Exemplare limitiert.

The Samba, the flat bed truck, the box-type van and the double cab were probably the most popular superstructure variants of the T1, and are limited to 750 sets of 4 “VW T1b” packed in a high-quality display case.

LIMITED EDITION **750**

Set „VW T1b“ VW T1b Samba, Kastenwagen/box van, Doppelkabine/twin cabin und/and Pritsche/pick-up

45 036 8900

METAL + PLASTIC PARTS

VW T2a Bus L Luxus „AEG Lavamat“, rot/red

45 033 4300

Da der VW T1 Transporter nach 17-jähriger Produktionszeit in die Jahre gekommen war und sich immer mehr Mitbewerber ihren Anteil am lukrativen Markt für Kleintransporter sichern wollten, stellte Volkswagen im August 1967 die zweite Generation des VW Transporters, den T2 vor. Der T2 war gegenüber seinem Vorgänger, dem T1 „Bulli“ eine komplette und konsequente Neuentwicklung. Mit dem neu entwickelten 1,6 Liter-Motor mit kraftvollen 47 PS, der überarbeiteten Einzelradaufhängung und einer aufwändigen Schräglenker-Doppelgelenkachse verfügte der T2 über ein außerordentlich gutmütiges Fahrverhalten, welches mit dem Fahrverhalten zeitgenössischer PKW's ohne weiteres mithalten konnte. Mit seinem „neuen Gesicht“ mit durchgehender Windschutzscheibe konnte der Volkswagen T2 nahtlos an die im Jahre 1950 begonnene Erfolgsgeschichte des VW Transporters anschließen.

Since the VW T1 Transporter was getting rather long in the tooth after 17 years in production, and increasing numbers of competitors were trying to secure a place in the lucrative small transporter market, in August 1967 Volkswagen introduced the second generation of the VW Transporter, the T2. Compared to its predecessor the T1, the T2 was a complete and consistent new development. With the newly developed 1.6 litre engine with a powerful 47 BHP, revised independent wheel suspension and a complicated semi-trailing arm double steering axle, the T2 had extraordinarily good handling, which was able to match the handling of contemporary cars without problems. With its „new face“ with a continuous windscreen, the Volkswagen T2 was able to seamlessly continue the VW Transporter success story that began in 1950.

LIMITED EDITION **1000**

VW T2a „Kreidler-Service“ Kastenwagen/box van, mit Motorradanhänger und/with bike trailer and Kreidler Florett

45 033 4000

METAL + PLASTIC PARTS

LIMITED EDITION **750**

VW T2a Westfalia-Pritsche mit Hänger und Fendt Dieselross with trailer and Fendt Dieselross "Fendt-Service" 45 033 4200

Im Jahre 1950 erschien das erste komplett neu entwickelte Nutzfahrzeug der Firma Hanomag nach dem zweiten Weltkrieg - der Hanomag L28. Dem seinerzeitigen Design-Trend im LKW-Bau entsprechend, war der Hanomag L28 als sogenannter „Langhauber" konzipiert und war so seinen späteren Konkurrenzfahrzeugen Opel Blitz und Borgward B 1500 bezüglich des Designs um einige Jahre voraus. Produziert wurde der L28 in den Jahren 1950 bis 1960. Die häufigste Aufbauvariante war, der unserem Schuco-Modell zugrundeliegende Pritschenwagen und der geschlossene Kastenwagen.

Hanomag L28 Pritsche mit Goggomobil/pick-up with Goggomobil „Goggomobil-Service" 45 029 3800

The first completely newly developed commercial vehicle from Hanomag after the Second World War appeared in 1950 - the Hanomag L28. In accordance with the design trend in truck construction at the time, the Hanomag L28 was designed as a so-called "Long bonnet" vehicle, and was therefore several years ahead of its subsequent competitor vehicles the Opel Blitz and the Borgwand B 1500 with regard to the design. The L28 was produced from 1950 to 1960. The most common superstructure variant was the pick-up on which our Schuco model is based, and the closed box-type van.

LIMITED EDITION **500**

Hanomag L28 „Kreidler" mit Kreidler Florett und Fahrerfigur/with Kreidler Florett and driver 45 029 2900

LIMITED EDITION **500**

Hanomag L28 „HOREX" mit Horex Regina und Fahrerfigur/ with Horex Regina and driver 45 029 3900

METAL + PLASTIC PARTS

Auf dem Fahrgestell des Mercedes-Benz Personenwagens „Typ Stuttgart“ basierend wurde der Lieferwagen L 1000 Express im Jahre 1929 der Öffentlichkeit vorgestellt. Ein 50 PS starker Sechszylindermotor ermöglichte dem L 1000 eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h. Aufgrund seiner außerordentlichen Zuverlässigkeit und seiner Robustheit wurde das Fahrzeug auch in größerem Umfang von der Deutschen Reichspost beschafft. Mit einer Nutzlast von 1000 Kilogramm und den mit einem großflächigen Kastenaufbau verbundenen Werbeflächen wurde der Mercedes-Benz L 1000 in den 30er- und 40er-Jahren von vielen Firmen als Transportfahrzeug und rollender Werbeträger eingesetzt.

The L 1000 Express delivery vehicle was introduced to the public in 1929 on the basis of the chassis of the Mercedes-Benz „Stuttgart Type“ passenger vehicle. A 50 BHP six-cylinder engine gave the L 1000 a top speed of 65 km/h. Because of its extraordinary reliability and its robustness, large quantities of the vehicle were also purchased by the German Reichspost. With a payload of 1000 kilograms and the advertising area associated with the large-area box-type superstructure, the Mercedes-Benz L 1000 was used by many companies as a transport vehicle and advertisement on wheels in the 1930s and 1940s.

LIMITED EDITION **1000**

Mercedes-Benz L1000 Express „Märklin“ 45 029 2800

Bereits seit über 15 Jahren ist das alljährliche Schuco Weihnachtsmodell im Maßstab 1:43 fester Bestandteil der Schuco-Herbst-Winter-Neuheiten. Seinen wuchtigen Mercedes-Benz Lo 2750 Pritschenwagen hat der Weihnachtsmann in diesem Jahr mit einer naturgetreuen Nachbildung eines Schuco-Tricky-Bären und vielen bunten Geschenken beladen. Das Modell ist auf 750 Stück limitiert und wird sicherlich schnell Einzug in viele Sammlervitrinen halten.

The annual Schuco Christmas model to a scale of 1:43 has now been a fixed part of the Schuco Autumn-Winter introductions. This year, Santa has loaded his massive Mercedes-Benz Lo 2750 platform truck with a true-to-life replica of a Schuco Tricky Bear and many colourful presents. The model is limited to a run of 750 and is sure to find its place in many collectors‘ displays.

LIMITED EDITION **750**

Mercedes-Benz Lo 2750 „Weihnachten 2018“ 45 031 0400

METAL + PLASTIC PARTS

NEW

Mercedes-Benz Lo 2750 „Rennabteilung-Spezialwerkstätte“*

LIMITED EDITION **750**
45 031 0600

Der Mercedes-Benz Lo2750 war in den 30-Jahren die mittelschwere Baureihe im Mercedes-Benz LKW-Programm. Nachdem sich Mercedes-Benz ab 1934 mit den neu geschaffenen Silberpfeilen am Grand-Prix-Sport beteiligte, benötigte man Transportfahrzeuge und auch Werkstattwagen mit denen man relativ problemlos die europäischen Rennstrecken wie Monza, Donington Park, Monaco oder den Nürburgring erreichen konnte. Im typischen Blau der Mercedes-Benz-Rennabteilung lackiert betrieb das Werk eine ganze LKW-Flotte welche von Rennen zu Rennen tourte. Neben Pritschenwagen, die unter ihren hellen Planen gut versteckt die Mercedes-Benz-Silberpfeile der Typen W25, W125, W154 und W165 transportierten, verfügte die Rennabteilung auch über zwei Werkstattwägen in denen an der Rennstrecke notwendige Reparaturen und technische Arbeiten durchgeführt werden konnten. Mittlerweile sind die verschiedenen Renntransporter der Mercedes-Benz Rennabteilung fester Bestandteil der Motorsportgeschichte und Schuco widmet den beiden Vertretern der 30er- Jahre hochwertige und aufwändig detaillierte Sammler-Miniaturen im Maßstab 1:43.

In the 1930s, the Mercedes-Benz Lo2750 was the medium-weight series in the Mercedes-Benz truck range. After Mercedes-Benz started, in 1934, to compete in grand-prix racing with its newly designed Silver Arrows, transport vehicles and workshop trucks were needed to make it relatively easy to reach the European race circuits like Monza, Donington Park, Monaco or the Nürburgring. Painted in the typical blue of the Mercedes-Benz Racing Department, the factory operated a whole fleet of lorries that toured from race to race. As well as flat-bed trucks transporting the Mercedes-Benz Silver Arrows types W25, W125, W154 and W165, well hidden under their pale coloured tarpaulins, the Racing Department had two workshop trucks in which any repairs and technical work required at the track could be carried out. The various racing transporters of the Mercedes-Benz Racing Department have now become an abiding part of motor racing history and Schuco dedicates high-quality and painstakingly detailed models to a scale of 1:43 to the two representatives of the 1930s.

NEW

Mercedes-Benz Lo 2750 „Rennabteilung-Transportwagen“*

LIMITED EDITION **750**
45 031 0500

METAL + PLASTIC PARTS

Benannt nach dem höchsten Gebirge der ehemaligen Tschechoslowakei, der hohen Tatra, werden in Kopivnice seit 1920 Fahrzeuge unter dem Markennamen „TATRA“ hergestellt. Seit jeher einer der technisch kreativsten Hersteller von Personenkraftwagen und Nutzfahrtzeugen wurde TATRA nach dem zweiten Weltkrieg verstaatlicht und man konzentrierte sich mehr und mehr auf den Bau von Lastkraftwagen. So wurde ab dem Jahr 1961 auch der LKW Tatra 138 gebaut. Der 10-tonner mit seiner charakteristischen Rundhaube verfügte über einen 11.762 cm3 großen, luftgekühlten Dieselmotor mit einer Leistung von 180 PS. Typisch für das sogenannte „Tatra-Konzept“ war auch sein Zentralrohrrahmen und der Allradantrieb. Der Tatra 138 wurde bis 1972 in über 48.000 Exemplaren produziert und in über 40 Länder exportiert.

LIMITED EDITION **500**

TATRA T138 Pritsche-Plane/pick-up with tarpaulin 45 037 5000

Named after the highest mountain range of former Czechoslovakia, the High Tatra, cars have been produced in Koprivnice since 1920 under the „TATRA“ brand name. Ever one of the most technically creative producers of private cars and utility vehicles, TATRA was nationalised after the Second World War and concentrated more and more on building lorries. From 1961, production included the Tatra 138. This 10-tonne truck, with its characteristically rounded bonnet, had an 11,762 cc, air-cooled diesel engine with a power output of 180 hp. Typical of the so-called „Tatra Concept“ were also its tubular backbone frame and the all-wheel drive. Up to 1972, over 48,000 Tatra 138s were produced and exported to over 40 countries.

NEW

LIMITED EDITION **750**

TATRA T138 Muldenkipper, türkis blau/turquoise blue 45 037 5500

METAL + PLASTIC PARTS

Vier Jahre nach Kriegsende, im Jahre 1949, präsentierte Daimler-Benz mit dem Mercedes-Benz O3500 die erste Bus-Neukonstruktion nach dem Krieg. Er war ein typischer Haubenbus den die Kunden sowohl als Stadt-, Überland- und Reisebus erwerben konnten. Der steigenden Nachfrage nach höheren Fahrgastkapazitäten kam man in Stuttgart dann ab dem Jahr 1950 mit dem Langhaubermodell Typ O 6600 nach. Wie der O 3500 so teilte sich auch der O 6600 große Teile der Technik und die Grundkonstruktion mit den vergleichbar großen Lastwagen-Baureihen, bei Daimler-Benz war dies der L 6600. Von 1950 bis 1955 produziert, war der O 6600 fester Bestandteil des Straßenbildes im Deutschland der Wirtschaftswunderzeit und ermöglichte vielen Deutschen die so lange und heiß ersehnte erste Reise in den sonnigen Süden.

Four years after the end of the war, in 1949 Daimler-Benz presented the first new post-war bus construction in the form of the Mercedes-Benz O3500. It was a typical conventional bus, which customers could purchase as an urban, overland or travel bus. The increasing demand for more passenger capacity was then fulfilled from 1950 onwards in Stuttgart with the long bonnet model type O 6600. Like the O 3500, the O 6600 shares a large proportion of the technology and the basic construction with the comparatively large commercial vehicle model series, which was the L 6600 in the case of Daimler-Benz. Manufactured from 1950 to 1955, the O 6600 was an integral element on the roads in the Germany of the economic miracle period, and made it possible for many Germans to make the long and much longed-for trip to the sunny south.

Mercedes-Benz O6600 „Reiseliebling“

LIMITED EDITION **750**
45 027 4900

METAL + PLASTIC PARTS

955 auf der IAA in Frankfurt als sogenannter „Schnell-Lastwagen“ von Daimler-Benz AG vorgestellt, wurden von der Mercedes-Benz-Baureihe L319 bis zu ihrer Produktionseinstellung im Jahre 1967 über 140.000 Exemplare hergestellt. Neben dem Kastenwagen, dem Pritschenwagen und der Tiefpritsche wurde auch der Kleinbus O319 angeboten. Ausgestattet mit einer Dachrandverglasung und 10 bis 18 Sitzplätzen entwickelte sich der Mercedes-Benz O319 auch aufgrund seines deutlich größeren Platzangebots sehr schnell zu einem ernstzunehmenden Konkurrenten für den Volkswagen T1 Bus und den T1 Samba.

Introduced in 1955 at the IAA in Frankfurt as a so-called “fast heavy goods vehicle” by Daimler-Benz AG, 140,000 of the Mercedes-Benz L319 model series were manufactured until production ceased in 1967. As well as the box-type van, the pick-up and the deep pick-up, the O319 small bus was also available. Equipped with roof edge glazing and 10 to 18 seats, the Mercedes-Benz O319 quickly became a serious competitor for the Volkswagen T1 Bus and the T1 Samba because of the significantly greater amount of room that it provided.

Mercedes-Benz O319, beige-grün/beige green

LIMITED EDITION **750**
45 029 1700

Deutz D40 L

LIMITED EDITION **750**
45 033 5600

Der von 1957 bis 1963 in den Deutz-Werken in Köln-Deutz entwickelte und hergestellte Traktor Deutz D40 wurde während seiner gesamten Produktionszeit in knapp 35.500 Exemplaren produziert. Der D40 war der erste Deutz-Schlepper mit einem neu entwickelten und besonders wirtschaftlichen Dreizylindermotor. Der in rahmenloser Blockbauweise produzierte D40 gehörte der Deutz D-Baureihe an und verfügte über eine Leistung von 35 PS aus einem Hubraum von 2550 cm³.

Just 35,500 examples of the Deutz D40 tractor, which was developed and manufactured in the Deutz factories in Cologne-Deutz, were produced during its entire production period between 1957 and 1963. The D40 was the first Deutz tractor with a newly developed and extremely economical three-cylinder engine. The D40, which was produced using a frameless block construction method, belonged to the Deutz D model series, and had output of 35 BHP with a capacity of 2550 ccm.

METAL + PLASTIC PARTS

Einer der populärsten deutschen Hersteller von Traktoren für kleinere landwirtschaftliche Betriebe waren die Gebrüder Eicher. Als absolute Weltneuheit präsentierten sie im Jahre 1948 den ersten Traktor mit luftgekühltem und somit im alltäglichen Gebrauch weitaus einfacher zu handhabendem Dieselmotor - den Eicher ED 16. Das äußerst fein detaillierte Schuco-Modell entspricht dem Eicher ED16 II der ab 1953 hergestellt wurde und sich vom ED I unter anderem durch eine höhere Motorleistung und sein 5-Gang-Getriebe unterschied.

One of the most popular producers of tractors for smaller farming businesses was Gebrüder Eicher (Eicher Brothers). In 1948, they presented the first tractor in the world to be equipped with an air-cooled diesel engine, making it very much simpler to deal with in every-day use - the Eicher ED 16. The extremely fine detail of the Schuco model depicts the Eicher ED16 II, which started production in 1953. Improvements over the ED I include higher engine power and a 5-speed gearbox.

NEW

LIMITED EDITION **750**

Fendt F20G Dieselross mit Mähbalken/with cuttor bar

45 026 2900

NEW

LIMITED EDITION **750**

Eicher ED 16 mit Mähbalken/with cuttor bar

45 027 3700

Bereits im Jahr 1930 stellte die Firma Fendt ihr erstes Traktormodell, den Fendt Dieselross F9 vor. Der Name Dieselross bezog sich auf die seinerzeit üblichen Arbeitsrösser in den landwirtschaftlichen Betrieben die nach und nach von den dieselbetriebenen Traktoren abgelöst wurden. Der unserem Schuco-Modell zugrundeliegende Fendt Dieselross F20G stellte ab 1951 die Fendt-Mittelklasse dar. Er wurde bis 1957 in über 6300 Exemplaren gebaut und verfügte über einen stehenden 1-Zylinder 4-Takt-Motor mit 1,5 Liter Hubraum dessen Leistung von 20 PS über ein 8-Gang-Getriebe an die Hinterachse übertragen wurde. Geschwindigkeiten von 0,8 bis 20 km/h waren so möglich.

As early as 1930, Fendt presented its first tractor model, the Fendt Dieselross F9. The name Dieselross related to the workhorses still widely used at the time in farming but bit-by-bit being displaced by diesel-powered tractors. The Fendt Dieselross F20G on which our Schuco model is based was Fendt's mid-range model from 1951. Over 6,300 were built up to 1957 and had an upright, single-cylinder, 4-stroke engine with a displacement of 1.5 litres, delivering 20 hp through an 8-speed gearbox to the rear axle. This permitted speeds from 0.8 to 20 km/h (0.5 - 12.5 mph).

METAL + PLASTIC PARTS

Der erste Fendt Geräteträger wurde im Jahr 1953 vorgestellt und ging 1957 in Produktion. Alle Geräteträger Modelle verfügten zunächst über keine feste Fahrerkabine, was bald nicht mehr den Ansprüchen genügte. Also wurde diese Modellreihe konsequent weiterentwickelt und besteht in stark veränderter Form bis heute. Das Modell von Schuco im Maßstab 1:43, beladen mit einer typischen Scheitholzladung, zeigt eine frühe Variante dieser Modellreihe ohne Fahrerkabine. Wie von Schuco Modellen gewohnt, sind eine Vielzahl Details exakt nachgebildet und mit höchster Präzision verarbeitet worden.

The first Fendt tool carrier was unveiled in 1953 and entered production in 1957. All tool carrier models were not initially equipped with a fixed driver's cab, a fact that soon failed to meet user requirements. This model series was therefore systematically further developed and still exists to this day in a much altered form. The Schuco model in 1:43 scale, transporting a load of split logs, represents an early version of this model series without a driver's cab. As is expected of Schuco models, a number of key features have been reproduced exactly with the greatest attention to detail.

Fendt Geräteträger GT mit Ladegut „Scheitholz"/with fire wood load 45 025 8600

LIMITED EDITION **750**

Mc Cormick D 326 45 031 4700

1856 gegründet ging die McCormick Harvesting Machine Company im Jahre 1902 mitsamt der Marke McCormick in der Firma International Harvester auf. Dort wurde die Marke McCormick als Marke für landwirtschaftliche Fahrzeuge fortgeführt. So erschien im Jahre 1962 der mittelschwere Traktor McCormick D-326 als Bestandteil der sogenannten McCormick D-Reihe. Während seiner gesamten Bauzeit wurden von dem 24,5 PS starken und 20 km/h schnellen D-326 immerhin 15.472 Exemplare hergestellt.

Founded in 1856, in 1902 the McCormick Harvesting Machine Company merged with the International Harvester company, along with the McCormick brand. The McCormick then continued to be used as a brand for agricultural vehicles. In 1962, the medium-heavy McCormick D-326 tractor appeared as a constituent of the so-called McCormick D series. During its entire construction period, 15,472 of the 24.5 BHP and 20 km/h tractor were produced.

METAL + PLASTIC PARTS

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.

K.L. Bulldog

LIMITED EDITION **750**
45 028 4700

Ursus C45

LIMITED EDITION **750**
45 028 4800

METAL + PLASTIC PARTS

NEW

LIMITED EDITION **750**

Unimog U 401, hellgrün/light green* 45 031 3200

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.

Unimog U 401 mit Hänger und Ladegut/with trailer and load

LIMITED EDITION **750**

45 031 3000

METAL + PLASTIC PARTS

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

The VW Beetle, the all-rounder from Wolfsburg, modelled here in fine detail as a fire service command vehicle in metal to a scale of 1:43.

NEW

LIMITED EDITION **750**

VW Käfer Ovali „Feuerwehr“ 45 025 8900

NEW

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

Already, in the early stages of the German economic miracle, there was a sharp rise in the demand for flexible, multi-use transporters. This led Volkswagen, in 1950, to start production of the VW Type 2. This jack-of-all-trades won many fans in its camper van version and developed into an outstanding workhorse of the economic upswing of the 1950s. It now appears in an attractive fir-fighting version as part of the Schuco collection.

LIMITED EDITION **750**

VW T1b Bus „Feuerwehr“ 45 036 8800

METAL + PLASTIC PARTS

Erstmalig 1968 produziert löste der Tatra 148 im Jahre 1972 seinen Vorgänger, den Tatra 138, erst nach dessen Produktionseinstellung richtig ab. Rein äußerlich unterschied sich der Tatra 148 lediglich durch ein etwas kantigeres Design seiner typischen Rundhaube. Technisch verfügte die neue Baureihe unter anderem über eine gesteigerte Motorleistung von 210 PS und eine erhöhte Nutzlast, die von 12 Tonnen beim Tatra 138 auf nun 15 Tonnen beim Tatra 148 gesteigert werden konnte. Wie sein Vorgänger wurde auch der Tatra 148 fast ausschließlich als Dreiachser mit Allradantrieb ausgeliefert. Vom Tatra 148 wurden in seinen sämtlichen Varianten bis zu seiner Produktionseinstellung im Jahre 1982 insgesamt 113.647 Exemplare hergestellt, was einen deutlichen Beweis für die technische Qualität und den Erfolg dieser Tatra-Baureihe darstellt.

First produced in 1968, the Tatra 148 only really took over from its predecessor, the Tatra 138, in 1972, when its production was stopped. The only externally evident difference was the slightly squarer design of the Tatra 148's typical rounded bonnet. Technically, the new model was fitted with a more powerful, 210-hp engine and the load capacity could be increased from 12 tonnes for the Tatra 138 to 15 tonnes for the Tatra 148. Like its predecessor, the Tatra 148 was delivered almost exclusively as a three-axle truck with all-wheel drive. Until production was stopped in 1982, a total of 113,647 Tatra 148s in all versions were built, which clearly demonstrates the technical quality and success of this Tatra model.

NEW

TATRA T148 Kranwagen/crane vehicle „Feuerwehr"*

LIMITED EDITION **750**

45 037 5700

METAL + PLASTIC PARTS

TATRA T148 „Feuerwehr“*

LIMITED EDITION **500**
45 037 5200

Mit der PRO.R43 Serie von SCHUCO hat sich eine hochwertige Modell-Linie etabliert, die aus „Resin“ gefertigt wird und für außergewöhnliche und sehr filigrane Modelle steht. Dank diesem hochwertigen Werkstoff ist es möglich, sehr seltene und exotische Vorbildfahrzeuge in perfekter Qualität und mit nie dagewesenem Detailreichtum herzustellen.

The SCHUCO PRO.R43 series offers a range of exceptional and finely designed 1:43 scale models of limited production vehicles. Thanks to this high-quality modelling material, it is possible to reproduce very rare and exotic original vehicles with a very high level of detail and quality of finish throughout.

RESIN + PLASTIC PARTS

Ausgestattet mit einem 286 PS starken und 4 Liter großen Sechszylindermotor war der Aston Martin DB6 ab 1965 einer der Traumsportwagen schlechthin. Um der anspruchsvollen, meist englischen Kundschaft auch eine, für Land- und Jagdausflüge geeignete, praktische Kombiversion dieses Sportwagens anbieten zu können, schufen Coachbuilder wie Harold Radford auf Basis des DB6 den sogenannte „Shooting Brakes". Während der Jagdpausen, den „Shooting Brakes" konnte man den Lunch oder das Picknick direkt am praktischen Sport-Kombi zu sich nehmen.

Equipped with a 286 BHP and 4 litre six-cylinder engine, the Aston Martin DB6 was one of the dream sports cars par excellence from 1965 onwards. In order to be able to offer a practical convertible version of this sports car that was suitable for country and hunting trips for its demanding customers, many of whom were English, coach builders such as Harold Radford created so-called "Shooting Brakes" on the basis of the DB6. During the breaks in hunting, you could have lunch or a picnic right next to the practical sports convertible.

LIMITED EDITION **500**

Aston Martin DB6 „Shooting Brake", dunkelgrün/dark green — 45 090 3500

NEW

LIMITED EDITION **500**

BMW 2002 Cabrio 2/2 (Baur), gelb/yellow — 45 090 8500

1966 stellte BMW anlässlich seines 50-jährigen Firmenjubiläums die kompakte Mittelklasselimousine der 02er-Reihe vor. Die „2" stand in der Modellbezeichnung für Zweitürer und sollte den Kunden die Unterscheidung zu den etwas größeren viertürigen Limousinen der sogenannten „Neuen Klasse" erleichtern. Der „02er" rundete das seinerzeitige BMW-Programm nach unten ab und war bis zu seiner Produktionseinstellung im Jahre 1977 der meistverkaufte BMW der 70er-Jahre. Von der bekannten Karosseriebaufirma Baur in Stuttgart für BMW entworfen, wurden bei Baur ab 1968 auch ein vollwertiges 4-sitziges Cabriolet und ein, mit einem Überrollbügel ausgestatteter Targa für die Frischluftfans der Marke produziert.

NEW

LIMITED EDITION **500**

BMW 2002 Cabrio (Baur), orange — 45 090 8600

In 1966, on the occasion of its 50-year jubilee, BMW presented the compact, middle-class, 02 series saloon. The „2" in the model designation stood for two-door and was supposed to make it easier for the customer to differentiate it from the somewhat larger „New Class" saloon. In its time, the „02" completed the bottom end of the BMW range and until its production was stopped in 1977, was the biggest-selling BMW of the 70s. Designed for BMW by the well-known bodywork company Baur in Stuttgart, from 1968 Baur also produced a full-size, 4-seat saloon and a Targa equipped with a roll bar for fresh air fans of the brand.

RESIN + PLASTIC PARTS

BMW M8 Coupé, rot/red

LIMITED EDITION **500**
45 090 2600

Er gehört eindeutig zu den BMW-Studien die leider nie den Weg auf die öffentlichen Straßen gefunden haben - der BMW M8 auf Basis der Baureihe E31. Sicherlich hätte der in ihm verbaute 12-Zylinder-V-Motor mit seinen 550 PS diesen Traumsportwagen zu einem der leistungsstärksten und schnellsten Straßenfahrzeuge seiner Zeit gemacht. Gegenüber der normalen BMW 8er-Reihe zeichnete sich der M8 durch verschiedene Design-Merkmale aus, darunter besonders aerodynamische Außenspiegel und weit ausgestellte Radhäuser inklusive Lufteinlässen vor den angetriebenen Hinterrädern.

It is distinctly one of those BMW concept cars that unfortunately never found its way onto the public roads - the BMW M8 based upon the E31 series. Undoubtedly, the 550 PS V12 engine under the bonnet would have made this dream car one of the fastest and most powerful road vehicles of its time. Various design features distinguish this M8 from the standard BMW 8 series, including especially aerodynamic exterior mirrors and widely-flared wheel arches with air scoops in front of the driven rear wheels.

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

LIMITED EDITION **500**

BMW 850i Cabriolet, rot/red
45 090 2400

Like the BMW M8 Coupé, the BMW 850i Convertible is clearly one of the BMW studies that never found its way onto the public highways. Developed as a competitor model for the new Mercedes-Benz SL R129 model series, which was also introduced at the 1989 International Car Show, this wonderful and unique BMW convertible unfortunately never made it to series production. Just 3 prototypes of the so-called BMW 850i based on the E31 model series were ever built and subjected to a comprehensive series of test drives before it was decided in Munich to stop the 850Ci convertible project because of fear that it would be a financial flop.

RESIN + PLASTIC PARTS

LIMITED EDITION **500**

Citroën SM „Shooting Brake“, gold metallic — 45 090 3400

1970 auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt zählt der, von 1970 bis 1975 produzierte Citroën SM mittlerweile zu den absoluten Stil-Ikonen der Automobil-Geschichte. Das Fahrzeug trat mit einem, für damalige Zeiten fast unglaublich günstigen Cw-Wert von 0,33, den Beweis an, dass aerodynamisch günstiges Automobil-Design nicht unbedingt in uniformen Designentwürfen münden musste. Ausgestattet mit einem von Maserati entwickelten V-6-Zylinder-Motor stellte der SM jedoch keinen finanziellen Erfolg für Citroën dar und wurde nach der Übernahme durch die PSA-Group schnell eingestellt. Auf Basis des Citroën-SM entstanden im Laufe der Jahre auch einige sehr interessante Sonderanfertigungen, wie das Cabriolet Mylord von Chapron, das Präsentationsfahrzeug Presidentiell und eine Shooting Brake-Version, die dem Kleinserienmodell der Schuco-Serie ProR43 zugrunde liegt.

First shown at the Geneva Motor Show in 1970, the Citroën SM was produced from 1970 to 1975 and is now regarded as one of the absolute style icons of automotive history. With a favourable drag coefficient of 0.33 - almost unbelievable for those times - the vehicle offered proof that aerodynamically favourable vehicle design need not necessarily result in uniform design ideas. The SM was fitted with a V6 engine developed by Maserati but did not prove to be a financial success for Citroen and production was swiftly ended after the takeover by the PSA-Group. Several very interesting special models based on the Citroën SM have also been produced over the years, such as the Cabriolet Mylord from Chapron, the Presidentielle presentation vehicle and a shooting-brake version, which underlies the small series model of the Schuco ProR43 series.

LIMITED EDITION **500**

Triumph TR5 mit offenem Surrey Top/with open surrey top, schwarz-rot/black red — 45 088 7400

Der Triumph TR5 war ab Sommer 1967 das Nachfolgemodell des TR4A. Der von Michelotti entworfene Roadster unterschied sich äußerlich von seinem Vorgänger nur durch zusätzliche, seitliche Chromleisten und einige andere, kleinere Details. Unter der langen Motorhaube fand im TR5 allerdings nun ein langhubiger Reihensechszylinder mit 2,5 Liter Hubraum und 143 PS Platz. Von Juli 1967 bis September 1968 wurden lediglich 2.947 Exemplare dieses klassischen britischen Roadsters alter Schule produziert. Besonders selten ist das Fahrzeug heute mit dem optionalen und optisch sehr ansprechendem „Surrey Top“.

LIMITED EDITION **500**

Triumph TR5 mit geschlossenem Surrey Top/with closed surrey top, rot-schwarz/red black — 45 088 7300

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

RESIN + PLASTIC PARTS

NEW

LIMITED EDITION **500**

Porsche 356 Gmünd Coupé, schwarz/black — 45 087 9900

Nachdem bereits am 8. Juni 1948 per Einzelgenehmigung der erste Porsche-Sportwagen, der sogenannte Porsche No.1, die Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr erhalten hatte, präsentierte Porsche im März 1949 auf dem Genfer Automobilsalon seinen ersten Seriensportwagen, den legendären Porsche 356. Durch klassische Tuningmaßnahmen, wie überarbeitete Zylinderköpfe und eine Doppelvergaseranlage, an dem vom VW Käfer übernommenen 4-Zylinder-Boxermotor konnte die Motorleistung des ersten Porsche 356 auf stattliche 40 PS erhöht werden. Zwischen 1949 und 1950 wurden von den sogenannten „Gmünd Porsche 356" insgesamt 44 Coupés und 8 Cabriolets in reiner Handarbeit gefertigt. Im Jahre 1950 zog Porsche wieder zurück in sein Stammwerk Stuttgart-Zuffenhausen in dem bis zum Produktionsende des Typ 356 im April 1965 knapp über 76.000 Exemplare dieser Sportwagen-Ikone hergestellt wurden.

NEW

LIMITED EDITION **500**

Porsche 356 Gmünd Cabriolet, geschlossen/closed, beige* — 45 087 9700

NEW

LIMITED EDITION **500**

Porsche 356 Gmünd Cabriolet, dunkelrot/dark red* — 45 087 9600

RESIN + PLASTIC PARTS

After the first Porsche sports car, the so-called Porsche No. 1, was individually licensed for road traffic as early as the 8th of June 1948, in March 1949, Porsche presented its first production sports car at the Geneva Salon de l'Auto, the legendary Porsche 356. Using classical tuning techniques, such as modified cylinder heads and twin carburettors, on the 4-cylinder boxer engine taken over from the VW Beetle, the engine power of the first Porsche 356 could be increased to a respectable 40 hp. Between 1949 and 1950, a total of 44 coupé and 8 convertible versions of the so-called „Gmünd Porsche 356" were entirely hand-built. In 1950, Porsche moved back to its main factory in Stuttgart-Zuffenhausen in which, by the end of production of the type 365 in April 1965, slightly over 76,000 of this sports car icon were produced.

NEW

LIMITED EDITION **500**

Porsche 356 Gmünd Coupé, silber/silver — 45 087 9800

LIMITED EDITION **500**

Porsche 911 Targa, grandprix weiß/grand prix white — 45 089 1300

In seiner „Urform" Anfang der sechziger Jahre vom ältesten Sohn Ferry Porsches, Ferdinand Alexander Porsche, genannt „Buzzi" entworfen, wurde der 911er im Jahre 1963 als Nachfolger des legendären Porsche 356, einem begeisterten Publikum vorgestellt. Seine erste größere optische Überarbeitung erfuhr der Porsche 911 erst zum Modelljahr 1974. Die zuständigen US-Behörden forderten seit 1972 im „Motor Vehicle Information and Cost Savings Act" für alle Neufahrzeuge, dass ein Aufprall der Stoßfänger ein Hindernis bis zu einer Geschwindigkeit von 5 mph = 8 km/h keine Schäden am Wagen zur Folge hat. Beim sogenannten G-Modell wurden zur Erfüllung dieser Auflagen komplett neu gestaltete Stoßfänger mit den typischen schwarzen Faltenbälgen verwendet. Zusammen mit dem auf 2,7 Liter angewachsenen Motor und zahlreichen weiteren technischen Verbesserungen wurde der „neue Elfer" ab September 1973 in Zuffenhausen produziert.

LIMITED EDITION **500**

Porsche 911 Coupé, indischrot/guards red — 45 089 1200

RESIN + PLASTIC PARTS

LIMITED EDITION **500**

Porsche 911 Targa „Rijkspolitie“ 45 089 1400

LIMITED EDITION **500**

Porsche 911 Coupé, vipergrün/viper green 45 089 1900

In its “Original shape” at the beginning of the 1960’s and designed by the oldest son of Ferry Porsche, Ferdinand Alexander Porsche, known as “Buzzi”, the 911 was introduced to the enthusiastic public in 1963 as the successor to the legendary Porsche 356. The Porsche 911 did not have its first major visual revision until model year 1974. In 1972 the responsible US authorities stipulated in the “Motor Vehicle Information and Cost Savings Act” that new vehicles must not be damaged in the event of a collision of the bumper with an obstruction up to a speed of 5 mph = 8 km/h. In the so-called G model, completely new bumpers with the typical black folding bellows were used to fulfil these requirements. Together with the engine, which had increased to 2.7 litres, and many other technical improvements, the “New eleven” was produced in Zuffenhausen from September 1973.

RESIN + PLASTIC PARTS

Bei Porsche in Stuttgart-Zuffenhausen war man schon immer sehr bemüht, den besten Kunden des Hauses auch die ausgefallensten Wünsche zu erfüllen. Seit 1978 ist die Porsche Exclusive Abteilung, die aus der früheren Sonderwunschabteilung hervorging, für die Umsetzung derartiger Fahrzeug-Projekte zuständig. Ausgestattet mit dem M64/50 Turbomotor aus dem 1994er 964 Turbo 3,6 entstanden ab 1995 exakt 14 Exemplare des Hochleistungscabrios Porsche 993 Turbo die mit einem Endpreis von 264.000 DM ganze 112.000 DM über dem Preis des normalen 993 Cabriolet lagen.

At Porsche in Stuttgart-Zuffenhausen they have always done their utmost to fulfil even the most eccentric requests. The Porsche Exclusive department, which was the predecessor of the former special request department, has been responsible for implementing vehicle projects of this nature since 1978. Equipped with the M64/50 turbo engine from the 1994 964 Turbo 3.6, as of 1995 exactly 14 Porsche 993 Turbo high-performance convertibles have emerged, which were 112,000 DM above the price of the normal 993 Cabriolet with an end price of 264,000 DM.

LIMITED EDITION **500**

Porsche 911 (993) Turbo Cabriolet, grau/grey metallic — 45 088 7900

LIMITED EDITION **500**

Porsche 911 (993) Speedster, rot/red — 45 088 7800

Nachdem es im Porsche-Programm 1989 auf Basis des sogenannten G-Modells, als auch im Jahre 1993 auf Basis der 964-er-Baureihe einen Porsche Speedster gab, wurde diese Tradition beim Nachfolger des 964ers, der Baureihe 993 nicht fortgesetzt. So entstanden bei Porsche Exclusive auf Basis der Baureihe 993 lediglich zwei Exemplare des 993 Speedster. Ein grünes Fahrzeug anlässlich des 60. Geburtstages Ferdinand Alexander Porsches und ein silbernes Exemplar für den US-Comedian und Porsche-Enthusiasten Jerry Seinfeld.

After there had been a Porsche Speedster in the Porsche product range in 1989 on the basis of the so-called G model and also in 1993 on the basis of the 964 model series, the tradition was not continued with the successor to the 964, the 993 model series. Only two 993 speedster vehicles were produced at Porsche Exclusive on the basis of the 993 model series. A green vehicle on the occasion of the 60th birthday of Ferdinand Alexander Porsche, and a silver vehicle for US comedian and Porsche enthusiast Jerry Seinfeld.

RESIN + PLASTIC PARTS

Mit seinen sportlichen 5-Lochfelgen und seiner 165er-Bereifung kommt der in den Jahren 1975 bis 1978 in Südafrika produzierte VW 1600 S Superbug schon rein optisch äußerst sportlich daher. Sein luftgekühlter 1600 cm³ Boxermotor leistete satte 50 PS und machte den, in exakt 5.043 Exemplaren hergestellten 1600er Superbug zu einem der sportlichsten werksseitig produzierten Käfer-Modelle. Dar der Superbug nicht exportiert wurde, wurde er ausschließlich als Rechtslenker ausgeliefert.

With its sporty 5-hole rims and 165 tyres, the VW 1600 S Superbug which was manufactured in South Africa from 1975 to 1978 looks extremely sporty from the outside alone. Its air-cooled 1600 ccm Boxer engine had output of 50 BHP and made the 1600 Superbug, of which exactly 5,043 examples were manufactured, one of the most sporty factory-produced Beetle models. Since the Superbug was never exported, only a right-hand drive version was available.

LIMITED EDITION **500**

VW 1600-S Super-Bug, rot/red 45 090 3900

Im Rahmen der aufstrebenden Campingkultur erschienen ab Anfang der 70er-Jahre auch einige wirklich sehr skurrile Fahrzeugkreationen auf dem Markt für Campingfahrzeuge. Zu dieser Gattung kann man auch den, diesem Schuco-Kleinserienmodell zugrunde liegenden VW Käfer mit Campingauflieger zählen. Firmen wie Harmon Industries aus Warrensburg, Montana, hatten bis zu drei verschiedene Ausbaustufen derartiger Campingauflieger in ihrem Sortiment welche Zugfahrzeuggrößen vom VW Käfer bis hin zum Cadillac abdeckten.

Within the scope of the up-and-coming camping culture, from the beginning of the 1970s several really very bizarre vehicle creations appeared on the market for camping vehicles. This category also includes this VW Beetle with camping trailer based on the Schuco small series model. Companies such as Harmon Industries from Warrensburg, Montana, had up to three different configuration levels of this type of camping trailer in their product range, which covered traction vehicle sizes from the VW Beetle to the Cadillac.

LIMITED EDITION **500**

VW Käfer 1200 mit Wohnauflieger/with caravan trailer 45 090 3800

RESIN + PLASTIC PARTS

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

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

LIMITED EDITION **750**

Mercedes-Maybach Vision 6 Coupé, rot/red — 45 089 7800

LIMITED EDITION **500**

Mercedes-Maybach Vision 6 Convertible, blau/blue — 45 090 0200

LIMITED EDITION **500**

Mercedes-Maybach G650 Landaulet, blau/blue-metallic

45 090 0400

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

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

LIMITED EDITION **500**

Mercedes-Maybach G650 Landaulet, weiß/white-metallic

45 090 0500

RESIN + PLASTIC PARTS

LIMITED EDITION **500**

VW Kleinlieferwagen „VW-Kundendienst“, taubenblau/blue — 45 090 0900

Nachdem in den 50er-Jahren in breiten Bevölkerungsschichten der Wunsch nach mobiler Freiheit verbunden mit dem Wunsch nach Reisen in südliche Länder immer größer wurde, erfuhr die Campingkultur einen bisher nicht dagewesenen Aufschwung. Schnell kam einigen talentierten Fahrzeugentwicklern der Gedanke, neben den bereits seit den zwanziger Jahren bekannten Wohnwagenanhängern motorisierte Fahrzeuge zu entwickeln. So entstand in Kalifornien ein Bausatz der es ermöglichte, aus einem VW Käfer eine kostengünstige Variante eines kleinen Wohnmobils, genannt Motorhome, zu bauen. Neben handwerklichem Geschick erforderte der Umbau auch noch jede Menge Zeit. Um genug Raum für zwei Betten, einen Tisch, Schrankwand und einer Kochgelegenheit zu schaffen, genügte der serienmäßige Platz im VW Käfer nicht und so mussten massive Veränderungen vorgenommen werden. Hierfür wurde die Karosserie kurz vor der Frontscheibe bis zum Heck komplett abgetrennt und anschließend wurde auf dem verbliebenen Chassis ein aus Holz konstruierter Aufbau aufgesetzt.

After the rapid growth in the 50s of the desire for free mobility combined with the wish for travel to southern countries in large sections of the population, the camping culture became widespread as never before. It quickly occurred to a few talented vehicle developers that, in addition to the trailer caravans already known since the 20s, motorised caravans, motorhomes, could be developed. Thus, in California, a building kit appeared with which a VW Beetle could be converted into a low-cost version of a small motorhome - the Bug Camper. As well as demanding some handiwork skill, the conversion did take a good deal of time. The normal space in a Beetle was not enough for two beds, a table, wall cupboards and cooking facilities, so massive changes had to be made. To achieve this, the bodywork from just in front of the windscreen to the rear end was completely removed and a wooden superstructure was then built on the remaining chassis.

Firmen wie Beutler und Karmann aus Osnabrück experimentierten in den 50er-Jahren mit den verschiedensten Aufbauvarianten auf Basis des Volkswagen Käfers. So entwickelte Beutler neben hinreißend schönen Coupé-Varianten auch einen Käfer-Pritschenwagen und einen VW Käfer Kleintransporter. Bei Karmann entstand unter anderem der bekannte VW Karmann Ghia und ebenfalls ein Kleintransporter auf der technischen Basis des Käfers. Aufgrund des großen Erfolges des VW Transporters T1 wurden diese Entwicklungen nur in sehr kleinen Stückzahlen hergestellt und verschwanden sehr schnell wieder vom Markt.

Companies such Beutler and Karmann from Osnabrück experimented with a wide variety of superstructure variants based on the VW Beetle in the 1950s. In addition to enchantingly attractive coupé variants, Beutler also developed a Beetle box-type van and a VW Beetle small transporter. Among other things, Karmann produced the well-known VW Karmann Ghia and also a small transporter on the technical basis of the VW Beetle. Because of the major success of the VW Transporter T1, these developments were only manufactured in very small quantities and disappeared from the market again very quickly.

NEW

VW Käfer „Motorhome“, blau/blue — 45 088 9900

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

When, in the early days of the German economic miracle, the demand and the need for a multi-purpose small transport vehicle was growing ever greater, Volkswagen, with its VW Transporter, had just the right vehicle on offer. Available in the body variants of delivery van, bus, flat-bed truck and Samba microbus, the VW T1, lovingly known in Germany as the „Bulli", was the ideal vehicle for a wide customer-base. After successful advertising, even as early as the 50s based on widespread closeness to the customer, inventive advertisers very soon found the T1, ever-present in the traffic at the time, to be an ideal mobile advertising platform that, because of its unmistakable design, also came across as a good friend. From the mid-50s, the most attractive and creative advertising T1s were those operated by the Schwäbisch Hall Building Society. Under a wind and weather-proof Perspex dome, a miniaturised new housing estate was presented to future savers and builders. 15 of these eye-catching advertising vehicles were in use throughout Germany on behalf of Schwäbisch Hall until well into the 60s and, whether in the daily traffic or in front of many bank branches, they made everyone aware of the building society idea and the slogan „A house builds something else".

NEW

VW T1a „Schwäbisch Hall" 45 090 2300

RESIN + PLASTIC PARTS

Die britische Firma „Beardalls of Nottingham“ war ab dem Jahr 1954 ein recht erfolgreicher VW-Händlerbetrieb. Um die englische Kundschaft mit einer außergewöhnlichen Werbeidee auf den VW Käfer aufmerksam zu machen, platzierte man kurzerhand eine Käfer-Karosserie auf einen umgebauten VW T1 Kastenwagen und sorgte so sicherlich für eine große Aufmerksamkeit für den praktischen Kleinwagen aus Deutschland. Schuco widmet diesem tollen Werbefahrzeug ein feines Resin-Modell mit aufgesetzter Metall-Karosserie. Ein Modell, das in keiner VW-Modellsammlung fehlen sollte.

From 1954, the British company „Beardalls of Nottingham“ was a very successful VW dealer. As an unusual publicity idea to draw the attention of British customers to the VW Beetle, a Beetle body was placed on a converted VW T1 box van, thus ensuring that the practical small car from Germany would attract attention. Schuco devotes a fine resin model with metal bodywork on top to this fantastic publicity vehicle. A model that should not be missed from any VW model collection.

NEW

LIMITED EDITION **500**

VW T1a „Beardalls of Nottingham“, rot/red — 45 090 7800

RESIN + PLASTIC PARTS

Nachdem Sportreporter-Legende Herbert Zimmermann am 4. Juli 1954 nach dem Schlusspfiff des WM-Endspiels in Bern die unvergesslichen Worte „Aus, aus, aus! Aus! Deutschland ist Weltmeister", ausgesprochen hatte, fiel ganz Deutschland in einen kollektiven Freudentaumel. Das „Wunder von Bern" war geboren. Nachdem die frischgebackenen Fußballweltmeister zurück in der Heimat waren, mussten Sie einen wahren Ehrungs- und Feiermarathon über sich ergehen lassen. So wurde die Mannschaft mit einem mit Girlanden und Spruchbändern geschmückten Magirus Deutz O6500 Stromlinienbus auch durch Berlin gefahren welcher unserem Schuco ProR43 Modell zugrunde liegt.

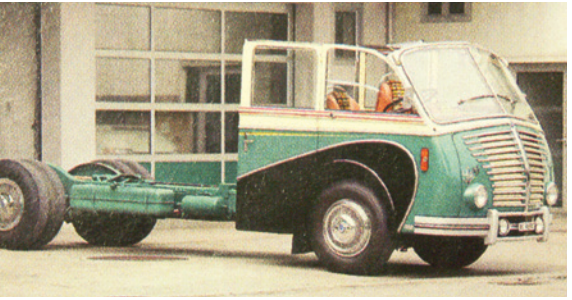
After sports reporter Herbert Zimmermann had uttered the unforgettable words "It's over, over, over! Over! Germany are the World Champions" at the final whistle of the World Cup final in Berne on 4th July 1954, the whole of Germany fell into a collective paroxysm of joy. The "Miracle of Berne" had been born. When the new football World Champions returned home, they had to endure a veritable marathon of tributes and celebrations. The team was also driven through Berlin in a Magirus Deutz O6500 streamlined bus decorated with garlands and banners, on which our Schuco ProR43 model is based.

Magirus Deutz O 6500 WM 1954, beige-grün/beige green 45 090 4100

RESIN + PLASTIC PARTS

Um kleineren Fuhrbetrieben in der Schweiz eine möglichst breite Nutzung Ihres Fuhrparks zu ermöglichen, ersann man bei Saurer 3 C-H Transformations-Lastkraftwagen. Versehen mit einem Aufbau der eidgenössischen Karosseriebaufirma Ramseier & Jenzer konnte das als Wechselpritsche ausgeführte Saurer-Chassis sowohl als Omnibus zur Personenbeförderung eingesetzt werden als auch innerhalb einer halben Stunde Umbauzeit mit einer Ladepritsche versehen zum Lastkraftwagen umgestaltet werden.

The Saurer 3 C-H transformation truck was devised in order to allow smaller haulage companies in Switzerland to get as much use out of their fleet as possible. Equipped with a superstructure from confederate body construction company Ramseier & Jenzer, the Saurer chassis was designed as a swap-body vehicle and could be used as a bus for transporting persons, or it could be equipped with a loading bed and converted into a truck within half an hour.



Saurer 3C-H Lkw/truck „Bachmann“

LIMITED EDITION **500**
45 090 0700

Saurer 3C-H Omnibus/bus „Bachmann“

LIMITED EDITION **500**
45 090 0600

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 Traktornyy Zavod", the Minsk Tractor Works, leading to the unbelievable total production for a tractor of 1.25 million, mostly delivered to other states in the Soviet Union.

LIMITED EDITION **500**

Belarus MTS-50 45 090 6900

NEW

LIMITED EDITION **1000**

Borgward Traktor 45 089 4600

Nachdem man bei Borgward in Bremen nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges sehr erfolgreich die Produktion von Personenkraftwagen, Transportern und Lastkraftwagen wieder aufgenommen hatte, begann man in der Borgward Entwicklungsabteilung im Jahre 1953 sich auch über die Entwicklung und die Produktion eines Borgward Traktors Gedanken zu machen. Nachdem bis zum Jahre 1955 lediglich drei Prototypen entstanden waren, entschloss man sich in Bremen aufgrund der starken Wettbewerbssituation und des für das Traktorgeschäft fehlenden Händler- und Service-Netzes, das Projekt Borgward-Traktor nicht weiter zu verfolgen. Heute gelten die drei Prototypen als verschollen.

After Bremen company Borgward resumed the production of passenger vehicles, transporters and trucks in Bremen with considerable success after the end of World War Two, in 1953 the Borgward development department started to think about the development and production of a Borgward tractor. After producing just three prototypes by 1955, the Bremen company decided not to continue with the Borgward tractor project because of the strong competition situation and the lack of a dealer and service network for the tractor business. The whereabouts of the three prototypes is currently unknown.

RESIN + PLASTIC PARTS

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.

NEW

Dutra D4K B* 45 090 8200

NEW

LIMITED EDITION **500**

Eicher ED 26 45 090 8300

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

RESIN + PLASTIC PARTS

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.

NEW

LIMITED EDITION **500**

Famulus RS14/36* 45 090 7300

LIMITED EDITION **500**

Hürlimann DH6 45 090 2700

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.

RESIN + PLASTIC PARTS

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

LIMITED EDITION **500**

Lamborghini Trattori 2241 R

45 090 2800

LIMITED EDITION **1000**

Porsche Master

45 089 5300

Der Porsche Master 408 verkörperte mit seinem 50 PS starken und 3,3 Liter großen 4-Zylinder- Dieselmotor das Spitzenmodell des Porsche Diesel-Traktor-Programms. Mit seinem Leergewicht von 2.450 Kilogramm und einer Fahrzeuglänge von 3.560 mm setzte er sich schon optisch stark von den kleineren Baureihen Junior, Standard und Super ab. Heutzutage haben Porsche-Traktoren sowohl Einzug in Porsche-PKW-Sammlungen als auch in Porsche-Modell-Sammlungen gefunden.

The Porsche Master 408 epitomised the top model of the Porsche diesel tractor range with its 50 PS and 3.3 litre 4-cylinder diesel engine. With its unladen weight of 2,450 kilograms and vehicle length of 3,560 mm, its appearance was already considerably different from the smaller Junior, Standard and Super model series. Nowadays, Porsche tractors can be found in Porsche car collections and also in Porsche model collections.

RESIN + PLASTIC PARTS

NEW

Steyr 1300 System Dutra*

LIMITED EDITION **500**
45 090 9200

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.

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 Ochsengespanne 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.

Steyr 80 Traktor

LIMITED EDITION **500**
45 090 2900

EDITION 1:18

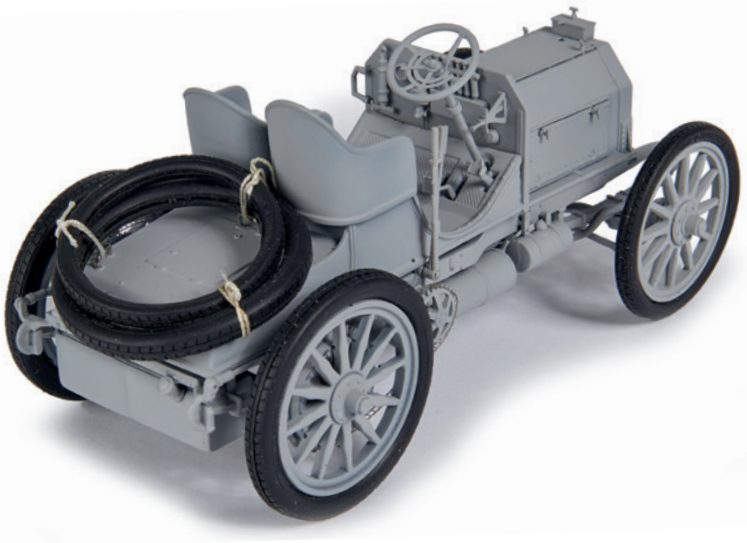
Im beliebten großen Maßstab 1:18 bietet SCHUCO eine breite Auswahl an hochwertigen und sehr detaillierten Modellen aus Zinkdruckguß an. Die EDITION 1:18 setzt historische Serien- und Rennsportfahrzeuge, aber auch Traktoren und Nutzfahrzeuge mit äußerster Genauigkeit um. Mit Vorbildmodellen weltweit bekannter 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

METAL + PLASTIC PARTS

Er gilt als der erste Mercedes - der Mercedes 35 PS von 1901. Dieser Sportwagen wurde im Auftrag von Emil Jelinek, einem rennsportbegeisterten und gut betuchten Autohändler und Konsul entwickelt und hergestellt. Jelinek lebte in Monaco und verfügte über hervorragende Kontakte zur europäischen Hautevolee, die sich seinerzeit gerne an der französischen Côte d'Azur versammelte. Gleichzeitig war er der Daimler-Vertriebspartner für Frankreich, Italien und die Schweiz. Jelinek verlangte, dass der nach seinen Wünschen und motorsportlichen Erfahrungen gebaute Sportwagen am Kühler den Namen „Mercedes" trug, nach seiner geliebten Tochter Mercédès Jellinek. Seine Tochter hatte ihm auch die Idee zu seinem Pseudonym geliefert, unter dem er bei zahlreichen Rennen startete - „Monsieur Mercedes". Mit seinem extrem niedrigen Schwerpunkt, einem stabilen Pressstahlrahmen, seinem leichten und leistungsstarken Motor und seinem neu entwickelten Bienenwabenkühler gilt der Mercedes 35 PS für viele heute noch als das erste moderne Automobil. Von Werksfahrer Wilhelm Werner gesteuert, erzielt der Wagen bei der Rennwoche in Nizza, im März 1901 herausragende Erfolge und trägt so zum glänzenden Image der noch jungen Marke „Mercedes" bei. Schuco widmet dem ersten Mercedes eine hochwertige Metall-Miniatur, die mit ihren zahlreichen Details sowohl ein Stück Automobil- als auch Motorsportgeschichte darstellt.

It is considered the first Mercedes - the Mercedes 35 hp of 1901. This sports car was developed and made for Emil Jellinek, a car racing enthusiast, well-heeled car dealer and consul. Jellinek lived in Monaco and had outstanding contacts in Europe's upper crust, that was wont to gather on the French Côte d'Azur. At the same time, he was Daimler's sales partner for France, Italy and Switzerland. Jellinek insisted that the sports car built according to his wishes and experience in motor sport should bear the name „Mercedes" on its radiator, after his much-loved daughter, Mercédès Jellinek. His daughter had also given him the idea for the pseudonym under which he competed in many races - „Monsieur Mercedes". With its extremely low centre of gravity, a stable, pressed steel frame, its light and powerful engine and its newly developed honey-comb radiator, many still consider the Mercedes 35 hp to be the first modern car. Driven by the works driver, Wilhelm Werner at the Nice Racing Week in March 1901, the car was outstandingly successful and thus made its contribution to the brilliant image image of the „Mercedes" brand in its early days. Schuco dedicates to the first Mercedes a high-quality metal miniature that, with its numerous details, represents a piece of both automotive and motor sport history.



METAL + PLASTIC PARTS

NEW

Mercedes 35 HP „1901“, weiß/white*

LIMITED EDITION **1000**

45 004 3100

200mm 370g

METAL + PLASTIC PARTS

Dem immer größer werdenden Drang nach Mobilität im Wirtschaftswunder-Deutschland der 50er-Jahre folgend, präsentierten die Bayerischen Motorenwerke 1955 das zweisitzige „MotoCoupé" BMW Isetta. Der durch seine rundliche Grundform auch als „Knutschkugel" bezeichnete, äußerst beliebte Kleinwagen aus München wurde von einem 12 PS starken Motorradmotor angetrieben. Aufgrund seines lediglich 250ccm großen Motors konnte die Isetta auch von Besitzern des Motorradführerscheins der Klasse IV gefahren werden. Mit einem Kaufpreis von 2.580,– DM stellte die Isetta für viele ehemalige Motorradfahrer den Einstieg in ein automobiles Leben dar. Während der gesamten Produktionszeit der Isetta, zwischen 1955 und 1962 wurden insgesamt 161.360 Isetten produziert.

To meet the ever increasing demand for mobility during the famous German economic miracle of the 1950s, BMW presented the two-seater „MotoCoupé" BMW Isetta in 1955. Also known as the „bubble car" due to its round shape, this hugely popular microcar from Munich was powered by a 12-horsepower motorcycle engine. Due to its 250cc engine, the Isetta could also be driven on a motorcycle licence. Costing roughly 2,580 German marks, the Isetta helped draw many former motorcyclists into the world of cars. At total of 161,360 Isettas were manufactured between 1955 and 1962. This classic car of the economic miracle years is now presented by Schuco as a high-quality metal model of its Schuco Edition 1:18 series.

BMW Isetta Export, rot-beige/red beige

LIMITED EDITION **1000**
45 004 1000
↔ 152mm 270g

BMW Isetta Export, blau-grau/blue grey

LIMITED EDITION **1000**
45 004 1100
↔ 140mm 265g

METAL + PLASTIC PARTS

Um Mitte der 70er-Jahre ein siegfähiges Porsche-Rennfahrzeug nach dem FIA-Reglement der Gruppe 4 und den damit verbundenen Wettbewerben der Deutschen Rennsport-Meisterschaft DRM, amerikanischen IMSA GT-Serie und der Sportwagen-Weltmeisterschaft, anbieten zu können, wurde der Porsche 934 entwickelt. Gleichzeitig entwickelten die Zuffenhausener auch den Porsche 935 für die Gruppe 5 und den Porsche 936 für die Gruppe 6 der Sportwagen-Weltmeisterschaft. Waren der 935 und der 936 ursprünglich nur für Einsätze des Porsche-Werksteams vorgesehen, sollte der Porsche 934 auch privaten Rennställen angeboten werden. Wegen des Gruppe-4-Reglements waren Änderungen an der Karosserie gegenüber der Serie nur in sehr begrenztem Umfang erlaubt. So sind die aufgenieteten Kotflügelverbreiterungen und die tief nach unten gezogene, mit großen Lufteinlässen bestückte Frontschürze optisch die deutlichsten Unterscheidungsmerkmale zum Basisfahrzeug Porsche 930 Turbo. Das in liebevoller Handarbeit hergestellte Schuco-Modell des Porsche 934 verfügt über zahlreiche Funktionen und lädt aufgrund einer Vielzahl motorsportlicher Details zu einer wahren Entdeckungsreise in die Rennsporttechnik der 70er-Jahre ein.

In the mid-seventies, in order to be able to offer a Porsche racing car capable of winning according to the FIA regulations of Group 4 and the associated competitions of the German Motor Racing Championship, the American IMSA GT series and the World Sportscar Championship, the Porsche 934 was developed. At the same time, the Zuffenhausen company also developed the Porsche 935 for Group 5 and the Porsche 936 for Group 6 of the World Sportscar Championship. While the 935 and 936 were originally only intended for use by the Porsche works team, the Porsche 934 was also to be offered to private racing stables. Because of the Group 4 regulations, only very limited changes to the bodywork relative to a production car were allowed. Thus, the riveted wing extensions and the front skirt extended close to the ground and with large air inlets are the most visible characteristics distinguishing the car from the Porsche 930 Turbo on which it is based. The painstakingly hand-produced Schuco model of the Porsche 934 has numerous functions and, with its many racing details, is an invitation to a real voyage of discovery through the racing technology of the 1970s.

NEW

Porsche 934 RSR, indischrot/guards red*

LIMITED EDITION **911**
45 003 3900
↔ 245mm 680g

METAL + PLASTIC PARTS

NEW

„Am Anfang schaute ich mich um, konnte aber den Wagen, von dem ich träumte, nicht finden. Also beschloss ich, ihn mir selbst zu bauen." Basierend auf diesem berühmten Zitat von Ferry Porsche entstand ab dem Jahr 1948 der erste serienmäßig produzierte Seriensportwagen der Marke Porsche - der 356. Während seiner gesamten Bauzeit, zwischen 1948 und 1965, wurden vom 356er und seinen verschiedenen Karosserievarianten wie Coupé, Hardtop-coupé, Cabrio und Speedster, mehr als 76.000 Exemplare hergestellt. Mit dem 356er begründete Porsche seinen Ruf als Hersteller qualitativ hochwertiger, eleganter und hocheffizienter Sportwagen. Heute gehört der Porsche 356 zu den gesuchten Sportwagenklassikern und begeistert sowohl als Schuco- Modell der Edition 1:18 als auch im Original durch sein zeitlos schönes Design.

Porsche 356 A Carrera Cabriolet, rubinrot/ruby red

LIMITED EDITION **1000**
45 003 1600
225mm 430g

METAL + PLASTIC PARTS

NEW

„To begin with, I looked around but could not see the car of which I dreamed. So I decided to build it myself.“ Based on this famous quote from Ferry Porsche, there appeared in 1948 the first mass-production sports car of the Porsche brand - the 356. During the time of its production„ from 1948 to 1965, more than 76,000 356s were produced in the different variants such as coupé, hardtop coupé, convertible and speedster. With the 356, Porsche established its reputation as a producer of high-quality, elegant and highly efficient sports cars. The Porsche 356 is now one of the sought-after sports car classics and, whether as a model or the original, is an inspiration with its timeless, attractive design.

Porsche 356 A Carrera Coupé, grün metallic/green

LIMITED EDITION **1000**
45 003 1400
230mm 450g

METAL + PLASTIC PARTS

Anlässlich des Jubiläums „70 Jahre Porsche Sportwagen“ legt Schuco in seiner Edition 1:18 eine auf weltweit lediglich 777 Exemplare limitierte Variante des Porsche 356 A Carrera Coupé und des Porsche 356 A Carrera Speedster auf. Während der gesamten Bauzeit des Porsche Typs 356 wurden zwischen 1948 und 1965 mehr als 76.000 Exemplare dieses Sportwagenklassikers hergestellt. Der 356er-Porsche wurde als Coupé, Cabrio, Hardtopcoupé und auch als besonders sportlicher und leichter Speedster an seine begeisterte Kundschaft ausgeliefert. Das absolute Top-Modell der Baureihe Porsche 356 A stellte der sogenannte Carrera dar. Der mit einem 1,6-Liter-Königswellenmotor ausgestatte Carrera leistete anfänglich 100PS und verhalf dem leichten 2+2-Sitzer zu einer, für die damalige Zeit, fantastischen Höchstgeschwindigkeit von deutlich über 200 Stundenkilometern. Unter dem Motto „Win on sunday - sell on monday“ erzielte der 356 Carrera zahlreiche Rennsiege, so auch Klassensiege bei den 1000km am Nürburgring oder der legendären Mille Miglia in Italien.

Porsche 356 A Carrera Coupé „Edition 70 Jahre Porsche“, blau/blue metallic

LIMITED EDITION **777**
45 003 1200
220mm 450g

METAL + PLASTIC PARTS

To mark „70 Years of Porsche Sports Cars“, Schuco presents an Edition 1:18 version of the Porsche 356 A Carrera Coupé and the Porsche 356 A Carrera Speedster, limited to just 777 copies worldwide. More than 76,000 examples of the classic Porsche 356 sports car were produced between 1948 and 1965. The Porsche 356 was offered to its enthusiastic customers as a Coupé, cabriolet and hardtop coupé as well as a more nimble and lighter Speedster version. The top model of the Porsche 356 A series was without doubt the Carrera. Powered by a 1.6-litre four-cylinder, air-cooled engine, the Carrera produced 100bhp, allowing the lightweight 2+2-seater to reach a fantastic top speed of over 125 mph, which was quite a remarkable feat at that time. Under the motto „win on Sunday - sell on Monday“, the 356 Carrera won numerous races, including best in class titles at the 1000km of Nürburgring or the legendary Mille Miglia in Italy.

PORSCHE 70 Jahre 1948-2018

Porsche 356 A Carrera Speedster „Edition 70 Jahre Porsche“, rot-schwarz/red black

LIMITED EDITION **777**
45 003 1300
220mm 450g

METAL + PLASTIC PARTS

Während der gesamten Bauzeit des Porsche Typs 356 wurden zwischen 1948 und 1965 mehr als 76.000 Exemplare dieses Sportwagenklassikers hergestellt. Der 356er-Porsche wurde als Coupé, Cabrio, Hardtopcoupé und auch als besonders sportlicher und leichter Speedster an seine begeisterte Kundschaft ausgeliefert. Das absolute Top-Modell der Baureihe Porsche 356 A stellte der sogenannte Carrera dar. Der mit einem 1,6-Liter-Königswellenmotor ausgestatte Carrera leistete anfänglich 100PS und verhalf dem sehr leichten Speedster zu einer, für die damalige Zeit, fantastischen Höchstgeschwindigkeit von deutlich über 200 Stundenkilometern. Unter dem Motto „Win on sunday - sell on monday" erzielte der Porsche 356 Speedster in der Hand zahlreicher amerikanischer Privatfahrer unzählige Rennsiege bei den seinerzeit in den USA sehr populären Club-Races. Bekanntester und auch mit großem Abstand erfolgreichster amerikanischer Porsche-Privatfahrer war der auch „King Carrera" genannte Bruce Jennings. In den 35 Jahren seiner aktiven Motorsportzeit gewann er auf verschiedenen Rennfahrzeugen über 200 Rennen. Seinem wohl bekanntesten Fahrzeug, dem Porsche 356 Carrera Speedster mit der Startnummer „77" widmet Schuco dieses auf 1000 Stück limitierte Sammlermodell. Wie die anderen Modelle der Schuco Edition 1:18 verfügt der Porsche 356 A Speedster über eine Vielzahl liebevoller Details, wie zu öffnende Türen, eine zu öffnende Fronthaube und die zu öffnende Motorhaube unter der sich eine detailgetreue Nachbildung des sogenannten „Fuhrmann-Motors" befindet.

More than 76,000 examples of the classic Porsche 356 sports car were produced between 1948 and 1965. The Porsche 356 was offered to its enthusiastic customers as a Coupé, cabriolet and hardtop coupé as well as a more nimble and lighter Speedster version. The top model of the Porsche 356 A series was without doubt the Carrera. Powered by a 1.6-litre four-cylinder, air-cooled engine, the Carrera produced 100bhp, allowing the extremely lightweight Speedster to reach a fantastic top speed of over 125 mph, which was quite a remarkable feat at that time. Under the motto „win on Sunday - sell on Monday", the Porsche 356 Speedster, in the hands of a number of private American drivers, won many of the then very popular club races held in the USA. The best known and without doubt most successful „privateer" Porsche racer in the United States was Bruce Jennings, who became known as „King Carrera". Jennings' racing career spread over 35 years reflected more than 200 wins in various racing cars. His most famous privately owned car, a Porsche 356 Carrera Speedster with the start number „77", is now presented by Schuco as a wonderful collectible limited to just 1000 copies worldwide. Just like the other models of the Schuco Edition 1:18, the Porsche 356 A Speedster comes with many lovingly crafted details, such as opening and closing doors, a front opening hood and the opening bonnet under which the highly detailed replica of the „Fuhrmann engine" is accommodated.

LIMITED EDITION **1000**

Porsche 356 A Speedster #77 „Bruce Jennings" 45 003 0700

220mm 450g

Anlässlich des Jubiläums „70 Jahre Porsche Sportwagen“ legt Schuco in seiner Edition 1:18 eine auf weltweit lediglich 777 Exemplare limitierte Variante des Porsche 550 A Spyder auf. Basierend auf der technischen Basis des Porsche 356 entwickelte man in der Porsche Rennabteilung zwischen 1952 und 1953 den ursprünglich als reinen Rennwagen konzipierten 550 Spyder. Das „550“ in der Typenbezeichnung bezog sich auf das für heutige Zeiten unglaublich niedrige Leergewicht von lediglich 550 Kilogramm. Der mit einer Aluminiumkarosserie ausgestattete Mittelmotorrenner war mit einem 1,5 Liter großen 4-Zylinder-Königswellenmotor ausgestattet. Der Gesamtsieg des Italieners Umberto Maglioli 1956 bei der weltberühmten Targa Florio auf Sizilien stellte den bis dahin größten motorsportlichen Erfolg der noch jungen Marke Porsche dar und trug maßgeblich zum Porsche-Image des leichten, zuverlässigen und hocheffizienten Sportwagens bei. Nicht zuletzt aufgrund der sehr großen Nachfrage seitens vieler Sportfahrer und gut betuchter Porsche-Enthusiasten aus den Vereinigten Staaten erhielt der 550 Spyder bald auch eine Straßenzulassung und konnte zum Preis von 24.600,– DM bei den Porsche-Händlern bestellt werden. Heute werden gut erhaltene Exemplare zu Preisen um die 4 Millionen Euro gehandelt.

To mark „70 Years of Porsche Sports Cars“, Schuco presents an Edition 1:18 version of the Porsche 550 Spyder, limited to just 777 copies worldwide. Based on the technical principles of the Porsche 356, the specialists in Porsche's Racing department developed the 550 Spyder between 1952 and 1953, which was originally designed exclusively as a racing car. The type designation „550“ actually refers to the vehicle's kerb weight of 550 kilograms, which is incredibly low by modern-day standards. Wrapped in lightweight aluminium body panels, the sports car was powered by a 1.5-litre, four-cylinder, air-cooled engine. The overall victory of Italian racing star Umberto Maglioli at the world famous Targa Florio in Sicily in 1956 represented the first big sporting achievement of the still relatively young Porsche brand and helped to cement its image as a lightweight, reliable and highly-efficient sports car. Not least due to the huge demand from many sports drivers and well-heeled Porsche enthusiasts in the USA, the 550 Spyder was soon approved for road use and could be purchased from Porsche dealers for 24,600 German marks. Today, examples in good condition fetch up to 4 million euros.

PORSCHE 70 Jahre 1948-2018

Porsche 550 A Spyder „Edition 70 Jahre Porsche“, weiß/white

LIMITED EDITION **777**
45 003 3300
↔ 210mm 740g

METAL + PLASTIC PARTS

NEW

Unter der Bezeichnung Porsche 901 wurde im September 1963 auf der IAA in Frankfurt der lange erwartete Nachfolger für den ersten Seriensportwagen der Marke aus Zuffenhausen, den Porsche 356, vorgestellt. Da dreistellige Zifferbezeichnungen mit einer Null in der Mitte bereits von Peugeot geschützt waren und somit Einspruch gegen die Bezeichnung „901“ erhoben wurde, entschied man sich bei Porsche kurzerhand den Wagen unter der Bezeichnung 911 auf den Markt zu bringen. Eine Modellbezeichnung, die schon sehr bald eine magische Wirkung auf die Motorwelt und alle Sportwagenenthusiasten ausüben sollte. Im Motorraum befindet sich eine feine Miniaturausgabe des luftgekühlten 2.4 Liter, 6-Zylinder-Boxermotors, der im Original stattliche 190 PS leistete und den Porsche 911 S mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h zu einem der schnellsten Sportwagen seiner Zeit machte. Das ebenfalls sehr fein detaillierte Interieur des Miniatur-Porsches ist dem großen Vorbildfahrzeug nachempfunden und verfügt über zahlreiche Details wie den fünf 911-typischen Rundinstrumenten mit den ebenfalls 911-typischen orange-farbenen Zeigern.

Porsche 911 S Coupé 1973, schwarz/black

LIMITED EDITION **911**
45 003 6300
↔ 235mm 550g

EDITION 1:18

METAL + PLASTIC PARTS

NEW

The long-awaited successor to the Zuffenhausen car brand's first production sports car, the Porsche 356, was presented in September 1963 at the IAA in Frankfurt under the name Porsche 901. Since three-digit number designations with a zero in the middle were already copyrighted by Peugeot and, as a result, an objection had been made to the "901" designation, Porsche decided without further ado to release the car onto the market under the name Porsche 911. A model name which very soon started to have a magical effect on the motor world and all sports car enthusiasts. A fine miniature version can be found in the engine bay of the air-cooled, 2.4-litre, 6-cylinder boxer engine which produced an impressive 190HP in the original and made the Porsche 911 S, with its maximum speed of 230km/h, one of the fastest sports cars of its time. The likewise very finely detailed interior of the miniature Porsche is based on its full-size model and shares many details, like the five circular instruments typical of the 911 and the equally characteristic orange-coloured needles.

Porsche 911 S Coupé 1973, gold metallic

LIMITED EDITION **911**
45 003 6100
↔ 235mm 550g

METAL + PLASTIC PARTS

NEW

Porsche 911 S Targa 1973, bahiarot/red

LIMITED EDITION **911**
45 003 6200
230mm 515g

EDITION 1:18

METAL + PLASTIC PARTS

Der in den 30er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts vom Stuttgarter Konstruktionsbüro Porsche im Regierungsauftrag entwickelte Volkswagen entwickelte sich im Laufe seiner 65-jährigen Produktionszeit zum meistgebauten Automobil der Welt und überholte so den bisherigen Rekordhalter, das „Tin Lizzy" genannte Ford T-Model. Der „Käfer", dessen herausragendsten technischen Merkmale seine, für damalige Zeiten, revolutionäre Stromlinienform, der luftgekühlte 4-Zylinder-Boxermotor, sein neuartiger Plattformrahmen und die neu entwickelte Drehstabfederung waren, wurde im Laufe der Jahre einem ständigen Entwicklungs- und Verbesserungsprozess unterzogen. So ist belegt, dass am VW Käfer in den Jahren 1948 bis 1974 nicht weniger als 78.000 technische Änderungen durchgeführt wurden. So sagte der frühere Generaldirektor der Volkswagenwerke, Heinrich Nordhoff, im Jahre 1954 im Rahmen eines VW-Käfer-Treffens „Wir sind der Überzeugung, dass das Heil nicht in noch so kühnen und großartigen Neukonstruktionen liegt, sondern in der ganz konsequenten und nie befriedigten Weiterentwicklung auch des kleinsten Details bis zur Reife und Vollendung, die eben den wirklich überraschenden Erfolg bringt" Auch das im Maßstab 1:18 vollkommen neu entwickelte Metall-Modell des 1963er VW Käfers besticht durch eine Vielzahl liebevoller Details welche dieses Modell zu einer Bereicherung jeder VW-Käfer- und Modellautosammlung machen.

NEW

VW Käfer Limousine „1963", grau/grey*

LIMITED EDITION **1000**

45 004 3200

230mm 650g

METAL + PLASTIC PARTS

In the course of its 65 years in production, the Volkswagen, developed in the 1830s by the Stuttgart design office, Porsche, under government contract, grew to be the most produced car in the world, overtaking the previous record holder, the „Tin Lizzy" Ford model T. The most outstanding technical characteristics of the „Beetle" were its streamlined shape, revolutionary for its time, its air-cooled 4-cylinder boxer engine, its novel platform frame and its newly developed torsion bar suspension, which, over the years, underwent a continuous development and improvement process. Documentation shows that, from 1948 to 1974, no less than 78,000 changes were made to the VW Beetle. So said the former Managing Director of the Volkswagen plant, Heinrich Nordhoff, in 1954 on the occasion of a VW Beetle meeting: „We are convinced that salvation lies not in new designs, however bold and magnificent they may, but in the thorough-going and never satisfied further development of even the smallest details to maturity and perfection, which indeed brings the really surprising success". This is also true for the completely newly developed, 1:18 scale metal model of the 1963 VW Beetle, which is captivating with its multitude of painstaking details, making this model an enrichment for every VW beetle and model car collection.

NEW

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

LIMITED EDITION **1000**
45 004 3300
↔ 230mm 650g

METAL + PLASTIC PARTS

Mit Werbesprüchen wie „VW Bus – mit der ganzen Familie unterwegs – sorglos und unabhängig“ oder „Der große Volkswagen für kleine Gesellschaften“ bewarb Volkswagen in den 50er-Jahren des letzten Jahrhunderts seinen mittlerweile zur automobilen Ikone gereiften VW T1 Transporter – auch Bulli genannt. An diese Ära des deutschen Wirtschaftswunders und den typischen Werbestil dieser Zeit erinnert dieser aus über 200 Einzelteilen, liebevoll in Handarbeit zusammengesetzte VW T1 Bus im Sammlermaßstab 1:18.

In the 1950s, with slogans like „VW Bus – on the road with the whole family – without a care and independent“ or „The big Volkswagen for small groups“, Volkswagen advertised its VW T1 Transporter – also known as Bulli – which has meanwhile become an automotive icon. A reminder of this era of the German economic miracle and the advertising style typical of the times is this lovingly hand-crafted VW T1 Bus to a collector's scale of 1:18, put together from over 200 individual parts.

VW T1b Bus „VW Bus - mit der ganzen Familie unterwegs -sorglos und unabhängig“

LIMITED EDITION **300**
45 003 7700
↔ 230mm 1000g

METAL + PLASTIC PARTS

Da bereits im frühen Stadium des deutschen Wirtschaftswunders die Nachfrage nach günstigen und vielseitig einsetzbaren Transportfahrzeugen sprunghaft angestiegen war, begann man bei Volkswagen im Jahr 1950 mit der Produktion des sogenannten VW Typ2. Der von seinen zahlreichen Fans mittlerweile liebevoll „VW Bulli" bezeichnete Alleskönner entwickelte sich zum herausragenden Lastesel des wirtschaftlichen Aufschwungs im Deutschland der 1950er-Jahre. Ob als geschlossener Kastenwagen, als Pritschenwagen, als Bus oder als Luxus-Bus in der sogenannten „Samba"-Ausführung, der VW T1 wusste in allen seinen Einsatzbereichen durch eine hohe technische Zuverlässigkeit und einen hohen Nutzwert zu überzeugen. Ein hervorragend ausgebautes Volkswagen-Händler- und Service-Netz sorgte zusätzlich für eine außerordentliche Kundenzufriedenheit und eine große Verbreitung des VW Transporters sowohl bei kleinen, mittelständischen als auch größeren Unternehmen. Sein sympathisches und unverwechselbares Design trug ebenfalls zum heutigen Kult-Status des VW Bulli bei. Das Schuco-Modell im Maßstab 1:18 verfügt über eine Vielzahl liebevoller Details und beweglicher Teile. So lassen sich alle Türen, die Motorhaube und die Heckklappe öffnen. Das Modell verfügt über eine funktionierende Lenkung und auch der Schlüssel im Zündschloss darf nicht fehlen. Ein Metall-Modell wie es sein soll!

VW T1b Samba, grün-beige/green beige

LIMITED EDITION **1000**
45 002 8600
230mm 1000g

METAL + PLASTIC PARTS

Since there was a sharp rise in the demand for flexible, multi-use transport vehicles in the early stages of the German economic miracle, Volkswagen started production of the VW Type 2 in 1950. This all-rounder, which was affectionately known as the „VW Bulli" by its many fans, developed into the outstanding workhorse of the economic upturn in the Germany of the 1950s. Whether as a closed panel van, flatbed truck, bus or deluxe bus in the „Samba" version, the VW T1 was characterised in all areas of application by its outstanding reliability and versatility. A comprehensive Volkswagen dealer and service network also ensured high levels of customer satisfaction and widespread use of the VW Transporter by small, medium-sized and larger companies. Its likeable and unmistakable design have also contributed to the vehicle's cult status today. The 1:18 scale Schuco model features a multitude of lovingly crafted details and moving parts. The doors, bonnet and tailgate can all be opened. The model has a functioning steering system and there is also a key for the ignition lock. It's precisely what a metal model should be!

VW T1b Samba, schwarz-weiß/black white

LIMITED EDITION **1000**
45 002 8700
230mm 1000g

METAL + PLASTIC PARTS

VW T1b Samba „Hippie“ mit Dachträger und Surfbrettern/
with roof rack and surfboards

LIMITED EDITION **1500**
45 002 8300
230mm 1000g

EDITION 1:18

METAL + PLASTIC PARTS

VW T1b Samba „Wintersport“

LIMITED EDITION **750**

45 003 7600

230mm 1000g

METAL + PLASTIC PARTS

Märklin MH Handler Initiative

VW T1b Kastenwagen „Gulf"*

45 003 6800
230mm 1000g

VW T1b Kastenwagen/box van „Messerschmitt“

LIMITED EDITION **750**

45 002 8900

230mm 1000g

METAL + PLASTIC PARTS

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

45 003 7000

230mm 850g

EDITION 1:18

METAL + PLASTIC PARTS

VW T1b Westfalia-Pritsche „Porsche“ mit Formel Vau Rennwagen/
pick-up Westfalia „Porsche“ with formula Vau racing car

LIMITED EDITION **1500**
45 003 7100
270mm 1000g

METAL + PLASTIC PARTS

Da der VW T1 Transporter nach 17-jähriger Produktionszeit in die Jahre gekommen war und sich immer mehr Mitbewerber ihren Anteil am lukrativen Markt für Kleintransporter sichern wollten, stellte Volkswagen im August 1967 die zweite Generation des VW Transporters, den T2 vor. Der T2 war gegenüber seinem Vorgänger, dem T1 „Bulli" eine komplette und konsequente Neuentwicklung. Mit dem neu entwickelten 1,6 Liter-Motor mit kraftvollen 47 PS, der überarbeiteten Einzelradaufhängung, einer aufwändigen Schräglenker-Doppelgelenkachse verfügte der T2 über ein außerordentlich gutmütiges Fahrverhalten, welches mit dem Fahrverhalten zeitgenössischer PKW's ohne weiteres mithalten konnte. Mit seinem „neuen Gesicht" der durchgehenden Windschutzscheibe konnte der Volkswagen T2 nahtlos an die im Jahre 1950 begonnene Erfolgsgeschichte des VW Transporters anschließen. Die VW T2a-Modelle der Schuco Edition 1:18 verfügen über eine Vielzahl liebevoller Details, wie zu öffnende Türen und Klappen. Im zu öffnenden Motorraum findet sich eine detaillierte Nachbildung des 1,6 Liter-Motors. Bei dem mit einem Faltdach ausgestatteten VW T2a Campingbus lässt sich sogar das Campingdach öffnen und im Innenraum befindet sich eine exakte Nachbildung der Campingausstattung.

NEW

VW T2a Bus L, rot-weiß/red white*

LIMITED EDITION **1000**
45 004 3600
245mm 1135g

METAL + PLASTIC PARTS

NEW

After 17 years in production, the VW T1 Transporter was getting rather long in the tooth and ever more competitors were trying to secure a place in the lucrative small transporter market. So it was that, in August 1967, Volkswagen 1967 presented the second generation of the VW Transporter, the T2. Compared to its predecessor, the T1, the T2 was a complete and thorough-going new development. With its newly developed 1.6 litre engine, delivering a powerful 47 hp, its revised independent suspension and an elaborate, double-jointed, semi-trailing arm axle, the T2 had extraordinarily docile handling, well able to hold its own with contemporaneous private cars. With its „new face" - the continuous windscreen, the Volkswagen T2 was able to continue, without interruption, the VW Transporter success story begun in 1950. The VW T2a models of the Schuco Edition 1:18 have numerous elaborate details, such as opening doors and flaps. Opening the engine compartment reveals a detailed scale representation of the 1.6-litre engine. In the case of the VW T2a Camping Bus, equipped with a folding roof, even the camping roof can be opened to show an exact reproduction of the camping equipment in the interior.

VW T2a Campingbus, neptunblau-weiß/blue white*

LIMITED EDITION **1000**

45 004 3500

↔ 255mm 1155g

METAL + PLASTIC PARTS

Im Freizeit- und Familienbereich setzte der im Jahr 1979 vorgestellte Volkswagen T3-Transporter neue Maßstäbe. Im Gegensatz zu den ersten beiden Generationen des VW-Transporters wirkte die sehr kantigsachliche Form des T3 für viele Kunden weniger charmant. Doch mit seinem stärkeren Boxermotor, dem weitaus besseren Komfort und dem erheblich gewachsenen Platzangebot konnte der Volkswagen T3 sehr schnell überzeugen. Von 1979 bis 1992 in den Varianten Bus, Kastenund Pritschenwagen produziert, bot er viele Möglichkeiten für individuelle Umbauten. Aufgrund des großen Erfolgs des VW T2-Westfalia Campingwagens wurde beim T3 wieder eine Westfalia-Ausführung angeboten. Im Laufe seiner Produktionszeit gab es viele Campingvarianten wie das Basismodell „Joker" und der etwas aufwändiger ausgestattete „Club-Joker". Später wurde der „Joker" dann unter der Modellbezeichnung „California" vertrieben. Anschließend brachte Volkswagen mit dem „Atlantic" eine nochmals luxuriösere Wohnmobilversion heraus. Bereits heute sind originale T3 „Joker", „Club-Joker", „California"- oder „Atlantic"-Exemplare fester Bestandteil der Youngtimer-Szene und werden unter Sammlern und Fans zu Liebhaberpreisen gehandelt

The Volkswagen T3 Transporter, which was unveiled in 1979, set new standards for recreational and family activities. In contrast to the first two generations of the VW Transporter, the very squarish and matterof-fact shape of the T3 was far from charming for many customers. Nonetheless, its powerful boxer engine, greater comfort and the large amount of available space ensured the Volkswagen T3 soon became a firm favourite with customers. Manufactured between 1979 and 1992 as a bus, box van and flat-bed truck, it offered lots of opportunities to stamp your personal mark on the vehicle. Due to the great success of the VW T2 Westfalia camper van, the T3 was also designed as a Westfalia. During its production period, there were a number of camping variants such as the 'Joker' basic model and the slightly more elaborately equipped 'Club Joker'. In later years, the 'Joker' model was also marketed under the name 'California'. Volkswagen subsequently launched the 'Atlantic', which was a more luxurious mobile home. Today, the original T3 'Joker', 'Club Joker', 'California' and 'Atlantic' versions are an integral part of the Vdub scene and fetch high prices among collectors and fans.

VW T3a Westfalia Joker mit Faltdach/with folding roof, blau/blue

LIMITED EDITION **1000**
45 003 8700
↔ 253mm 1070g

METAL + PLASTIC PARTS

Mit der Einführung der Volkswagen T4-Transporter-Baureihe endete im August 1990 auch die lange Ära des Heckantriebs und des Heckmotors bei den VW Transportern. War bei den Vorgängerbaureihen T1, T2 und T3 der Antrieb im Fahrzeugheck untergebracht, verfügte der vollkommen neu entwickelte VW T4 nun über einen quer eingebauten Frontmotor, der die Vorderräder antrieb. Dies hatte vor allem den erheblichen Vorteil, dass der VW Transporter, nun wie der Großteil seiner Mitbewerberfahrzeuge auch über eine tiefer liegende und vor allem durchgehende Ladefläche verfügte. Diese durchgehende Ladefläche war ein extrem wichtiges Verkaufsargument und schlug sich sehr schnell im Verkaufserfolg des T4 nieder. Neben dem Transporter als reine Nutzfahrzeug-Variante, der hauptsächlich von gewerblichen Kunden und Behörden genutzt wurde, erfreuten sich im Privatbereich vor allem die Multivan- und Camping-Varianten sehr großer Beliebtheit. Dank einer sehr praktischen und durchdachten Innenausstattung boten diese Fahrzeuge ein erhebliches Maß an Komfort auf langen Reisen, einen hohen Freizeitwert und verfügten aufgrund des neu entwickelten Fahrwerks und der kompakten Außenmaße über ein PKW-ähnliches Fahrverhalten.

VW T4b Caravelle, silber/silver

LIMITED EDITION **1000**
45 004 1500
261mm 1300g

METAL + PLASTIC PARTS

With the launch of the Volkswagen T4 Transporter series in August 1990, the era of rear-wheel drive and rear-engined VW Transporters finally came to an end. While in the predecessor T1, T2 and T3 series the engine was housed in the rear of the vehicle, the completely redesigned VW T4 now featured a transverse front engine that drove the front wheels. In particular, this had the considerable advantage that the VW Transporter, like most of its competitors, now also had a lower-lying, continuous load area. This continuous load area was an extremely important sales argument and was quickly reflected in the sales success of the T4. In addition to the purely commercial version of the Transporter which was mainly used by business customers and public agencies, the Multivan and Camping versions were particularly popular with private individuals. Thanks to a very practical and well thought-out interior, these vehicles offered a considerable degree of comfort on long journeys, were ideal for recreational trips and, thanks to the redesigned chassis and compact exterior dimensions, provided car-like ride comfort.

VW T4b Westfalia Camper, rot/red

LIMITED EDITION **1000**
45 004 2000
261mm 1300g

METAL + PLASTIC PARTS

Bereits im Jahre 1893 vom Wagnermeister Karl Kässbohrer in Ulm gegründet befasste man sich anfänglich mit der Herstellung von Landauern, Schlitten, Gespann-Omnibussen und sonstigen Transportfahrzeugen. 1952 präsentierte Kässbohrer dann den ersten deutschen Serienomnibus der Nachkriegszeit, den Setra S 8. Setra stand für die „selbsttragende" Karosserie und die 8 stand für die Anzahl der Sitzreihen des S 8. Um die Baureihe nach unten mit einem kompakten und handlichen Clubbusmodell abzurunden erschien 1954 der lediglich 6,7 Meter lange Setra S 6. Durch Einzelradaufhängung an allen Rädern und aufgrund einer neuen Gummifederung verfügte der Setra S 6 über PKW-ähnliche Fahreigenschaften. Bis zu seiner Produktionseinstellung 1963 wurden über 1200 Exemplare des S 6 hergestellt. Das Schuco-Modell im Maßstab 1:18 ist mit seiner Vielzahl von Funktionen ein Blickfang in jeder Modellsammlung.

Founded in 1893 in the German town of Ulm by master wainwright Karl Kässbohrer, the company initially concentrated on the production of landaus, sleds, coaches and other vehicles. In 1952, Kässbohrer launched the first German series-production coach of the post-war period, the Setra S 8. The name „Setra" (short for „selbstragende") refers to the „self-supporting" chassis and the number 8 stands for the number of rows of seats. In 1954, the Setra S 6, which was only 6.7 metres in length, appeared and rounded out the lower end of the series with a compact „club coach" model. Thanks to its independent rubber suspension on all wheels, the Setra S 6 offered car-like drive comfort. By the time production of the S 6 ceased in 1963, more than 1200 vehicles had been produced. The Schuco 1:18 scale model with its array of functions will be an eye-catcher in any model collection.

Setra S6, blau-weiß/blue white

LIMITED EDITION **750**
45 003 4700
↔ 380mm 1700g

Schuco

METAL + PLASTIC PARTS

Beschäftigte man sich bei der Firma Fendt ab 1928 noch mit, in mühevollster Handarbeit hergestellten Grasmähern, konnte man bereits im Jahr 1930 den ersten Fendt-Traktor, den Fendt Dieselross F9 vorstellen. Der Name Dieselross bezog sich auf die seinerzeit üblichen Arbeitsrösser in den landwirtschaftlichen Betrieben die nach und nach von den dieselbetriebenen Traktoren abgelöst wurden. Der unserem Schuco-Modell im Maßstab 1:18 zugrundeliegende Fendt Dieselross F20G stellte ab 1951 die Fendt-Mittelklasse dar. Er wurde bis 1957 in über 6300 Exemplaren gebaut und verfügte über einen stehenden 1-Zylinder 4-Takt-Motor mit 1,5 Liter Hubraum dessen Leistung von 20 PS über ein 8-Gang-Getriebe an die Hinterachse übertragen wurde. Geschwindigkeiten von 0,8 bis 20 km/h waren so möglich. Seit 1997 gehört das in Marktoberndorf ansässige, frühere Familienunternehmen zum amerikanischen Agrartechnikkonzern AGCO Corporation und firmiert seit dem Jahr 2009 unter AGCO GmbH.

From 1928, the Fendt company was still busy producing laboriously hand-built grass mowers. Nevertheless, in 1930 they presented the first Fendt tractor, the Fendt Dieselross F9. The name Dieselross related to the workhorses still widely used at the time in farming but bit-by-bit being displaced by diesel-powered tractors. The Fendt Dieselross F20G on which our Schuco model to a scale of 1:18 is based was Fendt's mid-range model from 1951. Over 6,300 were built up to 1957 and had an upright, single-cylinder, 4-stroke engine with a displacement of 1.5 litres, delivering 20 hp through an 8-speed gearbox to the rear axle. This permitted speeds from 0.8 to 20 km/h (0.5 - 12.5 mph). Since 1997, the former family business in Marktoberndorf has belonged to the American agricultural equipment concern, AGCO Corporation and, since 2009 has traded under the name of AGCO GmbH.

NEW

Fendt Dieselross F20G

LIMITED EDITION **1000**
45 001 6100
155mm 260g

EDITION 1:18

METAL + PLASTIC PARTS

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.

K.L. Bulldog, rot/red

LIMITED EDITION **1000**

45 001 1700

↔ 190mm 500g

METAL + PLASTIC PARTS

Bereits im 19. Jahrhundert gegründet entwickelte sich die Heinrich Lanz AG in Mannheim sehr schnell zu einem der führenden Landmaschinenhersteller Deutschlands. Ab den 1920er-Jahren stiegen die Mannheimer in die Produktion von Ackerschleppern ein und hatten so einen wesentlichen Anteil an der Motorisierung der deutschen Landwirtschaft. Unter der Bezeichnung Lanz Bulldog wurden mit großem Erfolg Ackerschlepper mit Einzylinder-Glühkopfmotor produziert. Durch diese Traktoren prägte sich der Name Bulldog in weiten Teilen Deutschlands als umgangssprachliche Gattungsbezeichnung für einen Ackerschlepper. Während der gesamten Lanz-Bulldog-Ära entwickelte man in Mannheim die verschiedensten Baureihen unter Modellbezeichnungen wie „Ackerluft-Bulldog", „Verkehrsbulldog" oder der Schnellläufer für den Straßeneinsatz, genannt „Eilbulldog".

Founded in the 19th century, Heinrich Lanz AG in Mannheim very quickly developed into one of Germany's leading agricultural machinery manufacturers. From the 1920s, the Mannheim company went into the production of farm tractors and thus played a significant part in the motorisation of German agriculture. Under the name of Lanz Bulldog, farm tractors with a single-cylinder, glow-plug engine were produced with great success. These tractors made such an impression that the name Bulldog became widely used in Germany as a colloquial expression for farm tractors in general. Throughout the Lanz-Bulldog-era, a wide range of tractor series were developed under model names such as „Ackerluft-Bulldog", „Verkehrsbulldog" or the fast model for road use, the „Eilbulldog" (Hurry Bulldog).

NEW

Lanz Eilbulldog, blau-weiß/blue white

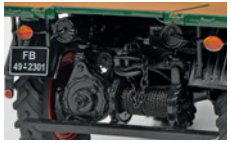
LIMITED EDITION **1000**
45 001 6800
↔ 260mm 870g

METAL + PLASTIC PARTS

Ursprünglich als „Universal-Motor-Gerät" entwickelt war der Unimog anfänglich ausschließlich für den Einsatz in der Landwirtschaft gedacht. Ab dem Jahr 1951 als Unimog 2010 produziert, wurde dieser wahre Alleskönner sehr schnell sowohl in der Land- und Forstwirtschaft als auch beim Militär und für kommunale Aufgaben eingesetzt. Anfänglich bei der Boehringer GmbH in Göppingen produziert, wurde die Fertigung 1951 nach Gaggenau verlegt. Die ab dem Jahr 1953 hergestellte Unimog-Baureihe 401 wurde als erste Baureihe offiziell mit dem Mercedes Stern als Markensignet versehen. Die Kunden konnten sich beim Unimog 401 zwischen einem offenen Fahrerhaus mit Faltverdeck oder dem geschlossenen Fahrerhaus entscheiden. Das Schuco-Metall-Modell im Maßstab 1:18 entspricht einem Unimog 401 mit dem geschlossenen Fahrerhaus, der sogenannten „Westfalia-Kabine" unter Unimog-Insidern auch gerne als „Froschauge" bezeichnet.

Originally developed as an „Universal-Motor-Gerät", the Unimog was, to begin with, intended exclusively for use in agriculture. Mass produced from 1951 as Unimog 2010, this true jack of all trades was very quickly adopted in agriculture, forestry, in the military field and for local authority tasks. Initially produced at Boehringer GmbH in Göppingen, production was transferred to Gaggenau in 1951. In production from 1953, the Unimog-series 401 was the first series to be officially assigned the Mercedes star as brand mark. With the Unimog 401, customers could choose between an open cab with folding roof or a fully enclosed cab. The Schuco metal model to a scale of 1:18 represents a Unimog 401 with enclosed cab, the so-called „Westfalia cab", which Unimog insiders delighted in calling the „Froschauge" (frog-eye).

NEW



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

LIMITED EDITION **1000**
45 001 6700
195mm 610g

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.

RESIN + PLASTIC PARTS

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

Like the BMW M8 Coupé, the BMW 850i Convertible is clearly one of the BMW studies that never found its way onto the public highways. Developed as a competitor model for the new Mercedes-Benz SL R129 model series, which was also introduced at the 1989 International Car Show, this wonderful and unique BMW convertible unfortunately never made it to series production. Just 3 prototypes of the so-called BMW 850i based on the E31 model series were ever built and subjected to a comprehensive series of test drives before it was decided in Munich to stop the 850Ci convertible project because of fear that it would be a financial flop.

BMW 850i Cabriolet, rot/red

LIMITED EDITION **500**
45 000 6800
↔ 265mm 900g

Als Landmaschinenfabrik Glas bereits im Jahre 1883 in Pilsting gegründet, war die Hans Glas GmbH in Dingolfing Anfang der 50er-Jahre mit der Produktion des Goggo-Rollers in das lukrative Zweiradgeschäft eingestiegen. 1955 wurde dann mit großem Erfolg das Goggomobil, ein Kleinwagen zum Preis von 3000,00 DM mit Platz für eine vierköpfige Familie, eingeführt. Im Laufe der folgenden Jahre entwickelte sich Glas mehr und mehr zum ernstzunehmenden Automobilhersteller. So wurde auf der IAA 1965 der Glas 2600 V8 vorgestellt. Ein sehr elegantes, von Frua gezeichnetes Reisecoupé ausgestattet von einem, von Glas selbst entwickelten V8-Motor. Dieses wunderschöne, auch als „Glaserati" bezeichnete, Sportcoupé entwickelte sich leider nicht zu einem kommerziellen Erfolg und so wurde Glas im Jahre 1966 an die BMW AG verkauft. Dort wurde das Coupé, nach einigen leichten Überarbeitungen am Design und der Technik noch einige Zeit als BMW Glas 3000 V8 weiterproduziert.

NEW

BMW Glas 3000 V8, blau/blue*

LIMITED EDITION **500**
45 002 0800
255mm 660g

RESIN + PLASTIC PARTS

Founded in 1883 in Pilsting as an agricultural machinery factory, Hans Glas GmbH of Dingolfing entered the lucrative two-wheel business at the start of the 1950s with the production of its Goggo scooter. A small car known as the Goggomobil was then launched in 1955 with great success, offering space for two adults and two children and costing 3,000 DM. In the years that followed, Glas evolved more and more into a serious manufacturer of cars. This led to the launch of the Glas 2600 V8 at the Frankfurt Motor Show (IAA) in 1965. A very elegant coupé with coachwork designed by Frua and a V8 engine developed by the Glas company itself. This beautiful sports coupé, also nicknamed the „Glaserati", unfortunately did not prove to be a commercial success and consequently Glas was sold to BMW AG in 1966. There, production of the coupé continued for a while as the BMW Glas 3000 V8 after some minor revisions were made to the design and features.

NEW

Glas 2600 V8, weiß/white*

LIMITED EDITION **500**
45 002 0700
255mm 660g

RESIN + PLASTIC PARTS

Er gehört eindeutig zu den BMW-Studien die leider nie den Weg auf die öffentlichen Straßen gefunden haben - der BMW M8 auf Basis der Baureihe E31. Sicherlich hätte der in ihm verbaute 12-Zylinder-V-Motor mit seinen 550 PS diesen Traumsportwagen zu einem der leistungsstärksten und schnellsten Straßenfahrzeuge seiner Zeit gemacht. Gegenüber der normalen BMW 8er-Reihe zeichnete sich der M8 durch verschiedene Design-Merkmale aus, darunter besonders aerodynamische Außenspiegel und weit ausgestellte Radhäuser inklusive Lufteinlässen vor den angetriebenen Hinterrädern.

It is distinctly one of those BMW concept cars that unfortunately never found its way onto the public roads - the BMW M8 based upon the E31 series. Undoubtedly, the 550 PS V12 engine under the bonnet would have made this dream car one of the fastest and most powerful road vehicles of its time. Various design features distinguish this M8 from the standard BMW 8 series, including especially aerodynamic exterior mirrors and widely-flared wheel arches with air scoops in front of the driven rear wheels.

NEW

BMW M8, rot/red*

LIMITED EDITION **500**
45 002 0900
↔ 265mm 900g

RESIN + PLASTIC PARTS

1970 auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt zählt der, von 1970 bis 1975 produzierte Citroën SM mittlerweile zu den absoluten Stil-Ikonen der Automobil-Geschichte. Das Fahrzeug trat mit einem, für damalige Zeiten fast unglaublich günstigen Cw-Wert von 0,33, den Beweis an, dass aerodynamisch günstiges Automobil-Design nicht unbedingt in uniformen Designentwürfen münden musste. Ausgestattet mit einem von Maserati entwickelten V-6-Zylinder-Motor stellte der SM jedoch keinen finanziellen Erfolg für Citroen dar und wurde nach der Übernahme durch die PSA-Group schnell eingestellt. Auf Basis des Citroën-SM entstanden im Laufe der Jahre auch einige sehr interessante Sonderanfertigungen, wie das Cabriolet Mylord von Chapron, das Präsentationsfahrzeug Presidentiell und eine Shooting Brake-Version, die dem Kleinserienmodell der Schuco-Serie ProR18 zugrunde liegt.

First shown at the Geneva Motor Show in 1970, the Citroën SM was produced from 1970 to 1975 and is now regarded as one of the absolute style icons of automotive history. With a favourable drag coefficient of 0.33 - almost unbelievable for those times - the vehicle offered proof that aerodynamically favourable vehicle design need not necessarily result in uniform design ideas. The SM was fitted with a V6 engine developed by Maserati but did not prove to be a financial success for Citroen and production was swiftly ended after the takeover by the PSA-Group. Several very interesting special models based on the Citroën SM have also been produced over the years, such as the Cabriolet Mylord from Chapron, the Presidentielle presentation vehicle and a shooting-brake version, which underlies the small series model of the Schuco ProR18 series.

NEW

Citroën SM „Shooting Brake“, gold metallic*

LIMITED EDITION **500**
45 002 1200
↔ 275mm 660g

RESIN + PLASTIC PARTS

Im Frühsommer 1945 kehrte der Flugzeugbauingenieur Fritz M. Fend in seine Heimatstadt Rosenheim zurück. Im Krieg hatte er unter anderem an der Entwicklung der Messerschmitt Me 262 maßgeblich mitgearbeitet. 1946 begann er mit der Entwicklung eines muskelbetriebenen Behindertenfahrzeuges für die Vielzahl kriegsversehrter Heimkehrer, dem sogenannten „Flitzer". Um die Mobilität zu erhöhen, wurde der dreirädrige „Flitzer" mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet. Nach Jahren der Weiterentwicklung und ständigen Verbesserung war es dann im März 1953 soweit – auf dem Genfer Automobil Salon wurde der erste, nun Messerschmitt Kabinenroller genannte KR 175 vorgestellt. Der Erfolg stellte sich sehr schnell ein. So wurden vom 9 PS starken und 2500,- DM teuren KR 200 alleine im Jahr 1955 über 12000 Exemplare im Messerschmitt-Werk hergestellt. Der vierrädrige und mit einem 500cm³ großen Fichtel & Sachs Motor ausgestattete Messerschmitt Tiger stellte dann ab 1958 das absolute Spitzenmodell dar und erreichte mit einer Leistung von 19,5 PS immerhin eine Höchstgeschwindigkeit von 125 Stundenkilometern. Nach lediglich 300 produzierten Exemplaren wurde die Produktion des Tigers im Herbst 1961 eingestellt, was dieses außergewöhnliche kleine Fahrzeug heute zum gesuchten und hochbezahlten Sammlerfahrzeug macht.

In the early summer of 1945, aircraft engineer Fritz M. Fend returned to his home town of Rosenheim. During the war he had been instrumental in the development of the Messerschmitt Me 262. In 1946, he began to develop a human-powered vehicle for the large numbers of disabled war veterans returning from the front, the "Flitzer". In order to increase mobility, the three-wheeled "Flitzer" was subsequently equipped with a combustion engine. After years of further development and improvement, the time had come in March 1953 to present the first "Messerschmitt cabin scooter", the KR 175. Success followed very quickly. In 1955 alone, the Messerschmitt factory produced more than 12,000 units of the 9 horsepower KR 200, which sold for 2500 Deutschmarks. The four-wheeled Messerschmitt Tiger, fitted with a 500 cc Fichtel & Sachs engine, was launched in 1958 as the top-of-the-range model with a power output of just 19.5 horsepower – but a top speed of 125 km/h. After a run of only 300 vehicles, production of the Tiger was stopped in autumn 1961, which makes this unusual small vehicle a sought-after and highly valuable collector's vehicle today.

FMR TG 500 „Tiger", rot/red

LIMITED EDITION **500**
45 001 4800
170mm 250g

FMR TG 500 Roadster „Tiger", weiß/white

LIMITED EDITION **500**
45 001 4900
170mm 250g

RESIN + PLASTIC PARTS

Wie unser Schuco-Modell im Maßstab 1:18 beweist, war der Kleinschnittger F125 ein vollwertiges Cabriolet für zwei erwachsene Personen. Mit einer Karosserie aus Aluminium ausgestattet, erreichte der zwischen 1950 und 1957 in knapp 3000 Exemplaren gebaute Kleinschnittger eine Höchstgeschwindigkeit von immerhin 70 km/h. Sein äußerst geringes Gewicht von lediglich 150 Kilogramm erlaubte ihm einen Benzinverbrauch von unter 3 Liter pro 100 Kilometer.

As our Schuco model to a scale of 1:18 shows, the Kleinschnittger F125 was a fully adequate convertible for two adults. Anyway, with its aluminium bodywork, the Kleinschnittger, of which almost 3000 were built between 1950 and 1957, could reach a maximum speed of 70 km/h. Its extremely low weight of just 150 kilograms made for a fuel consumption of only 3 litres per 100 kilometres.

Kleinschnittger F-125 mit 2 Figuren/with 2 figures*

LIMITED EDITION **300**

45 001 5900

155mm 400g

RESIN + PLASTIC PARTS

Nachdem bereits am 8. Juni 1948 per Einzelgenehmigung der erste Porsche-Sportwagen, der sogenannte Porsche No.1, die Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr erhalten hatte, präsentierte Porsche im März 1949 auf dem Genfer Automobilsalon seinen ersten Seriensportwagen, den legendären Porsche 356. Durch klassische Tuningmaßnahmen, wie überarbeitete Zylinderköpfe und eine Doppelvergaseranlage, an dem vom VW Käfer übernommenen 4-Zylinder-Boxermotor konnte die Motorleistung des ersten Porsche 356 auf stattliche 40 PS erhöht werden. Zwischen 1949 und 1950 wurden von den sogenannten „Gmünd Porsche 356" insgesamt 44 Coupés und 8 Cabriolets in reiner Handarbeit gefertigt. Im Jahre 1950 zog Porsche wieder zurück in sein Stammwerk Stuttgart-Zuffenhausen in dem bis zum Produktionsende des Typ 356 im April 1965 knapp über 76.000 Exemplare dieser Sportwagen-Ikone hergestellt wurden.

After the first Porsche sports car, the so-called Porsche No. 1, was individually licensed for road traffic as early as the 8th of June 1948, in March 1949, Porsche presented its first production sports car at the Geneva Salon de l'Auto, the legendary Porsche 356. Using classical tuning techniques, such as modified cylinder heads and twin carburettors, on the 4-cylinder boxer engine taken over from the VW Beetle, the engine power of the first Porsche 356 could be increased to a respectable 40 hp. Between 1949 and 1950, a total of 44 coupé and 8 convertible versions of the so-called „Gmünd Porsche 356" were entirely hand-built. In 1950, Porsche moved back to its main factory in Stuttgart-Zuffenhausen in which, by the end of production of the type 365 in April 1965, slightly over 76,000 of this sports car icon were produced.

NEW

Porsche 356 Gmünd Coupé, schwarz/black*

LIMITED EDITION 500
45 002 5200
220mm 800g

RESIN + PLASTIC PARTS

NEW

Porsche 356 Gmünd Coupé, silbermetallic/silver*

LIMITED EDITION 500

45 002 5300

220mm 800g

RESIN + PLASTIC PARTS

Für viele Motorsportfans weltweit ist er der beste Autofahrer aller Zeiten - Walter Röhrl. Der zweimalige Rallyeweltmeister und viermalige Sieger der Rallye-Monte-Carlo hat seit Jahrzehnten ein besonderes Faible für die Sportwagenlegende aus Zuffenhausen, den Porsche 911. In Zusammenarbeit mit der Firma Diez Classic entstand so ein nach dem Reglement der ehemaligen Gruppe 4 aufgebautes Rallyefahrzeug auf Basis eines Porsche 911 G-Modells des Baujahres 1974. Das von einem luftgekühlten 4-Liter-6-Zylinders Boxermotor angetriebene Fahrzeug und über 300 PS starke Rallye-Auto wurden von Walter Röhrl persönlich mit 911 Unterschriften versehen und wird als streng limitiertes Kleinserienmodell von Schuco sicherlich bald ein Schmuckstück in jeder Porsche-Modellsammlung.

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

NEW

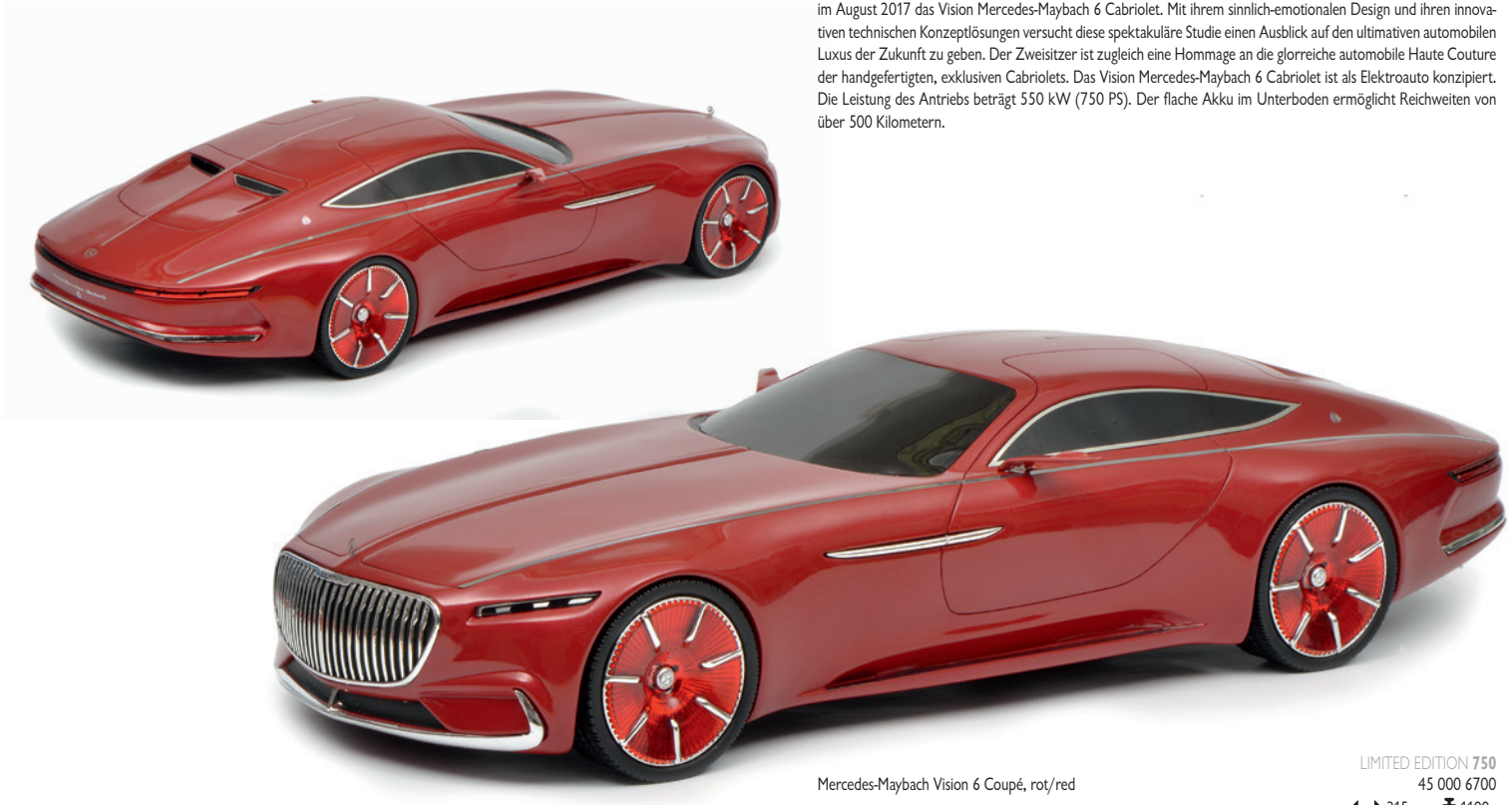
Porsche 911 „Röhrl x 911“**

LIMITED EDITION **500**
45 002 5100
240mm 800g

PRO.R18

RESIN + PLASTIC PARTS

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



Mercedes-Maybach Vision 6 Coupé, rot/red

LIMITED EDITION **750**
45 000 6700
315mm 1100g

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

Mercedes-Maybach Vision 6 Convertible, blau/blue

LIMITED EDITION **500**

45 000 6600

315mm 1000g

RESIN + PLASTIC PARTS

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

Mercedes-Maybach G650 Landaulet, weißmetallic/white metallic*

LIMITED EDITION **500**

45 001 7800

300mm 1200g

Aktuelle PKW · Current cars

RESIN + PLASTIC PARTS

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

Mercedes-Maybach G650 Landaulet, blaumetallic/blue metallic*

LIMITED EDITION **500**
45 001 7700
300mm 1200g

RESIN + PLASTIC PARTS

Unter der Leitung des Firmengründers Renzo Rivoltas von Iso Motor Italien S.A. mit Sitz in Madrid wurden von der italienischen Iso Isetta etwa 1.000 Exemplare von 1953 bis 1959 gebaut. Als Grundgedanke bei der Entwicklung der Isetta galten die stetig steigende Parkplatzproblematik in den Großstädten sowie die immer größer werdende Nachfrage nach sparsamen Fahrzeugen. So entstand ein kugeliges Gefährt auf zwei Vorder- und einem Hinterrad, ausgestattet mit einem Einzylindermotor und einem Hubraum von 236 cm³. Als Ein- und Ausstieg diente eine sich nach vorne öffnende Türe, an die das Lenkrad und die spärlichen Bedienelemente montiert waren. Das kultige Gefährt gab es wahlweise auch als Pritschenwagen unter der Bezeichnung Isocarro. Schuco widmet dem Isocarro Pritschenwagen beladen mit Weinballons ein auf 250 Stück limitiertes Miniaturmodell im Maßstab 1:18 in der Linie PRO.R. Mit dieser Serie hat sich eine Kleinserienmodell-Linie aus „Resin" etabliert, welche für außergewöhnliche und sehr filigrane Modelle steht. Dank diesem hochwertigen Modellbaukunststoff ist es möglich, sehr seltene und exotische Vorbildfahrzeuge in perfekter Qualität und mit nie dagewesenem Detailreichtum zu fertigen.

Under the watchful eye of Renzo Rivolta, the founder of Iso Motor Italien S.A. based in Madrid, roughly 1,000 Italian Iso Isettas were manufactured between 1953 and 1959. The basic thought behind the development of the Isetta was the increasing lack of parking spaces in big cities and the growing demand for fuel efficient vehicles. The result was a bubble-shaped car on two front and one rear wheel, equipped with a 236cc, single-cylinder engine. The front door opened to the front with the steering column and sparsely equipped instrument panel swinging out with it. This cult car was also available as a flat bed truck known as the Isocarro. Schuco now presents a miniature PRO.R line model of the Isocarro flat bed truck in scale 1:18, loaded with wine demijohns and limited to 250 copies worldwide. This series has become established as a small series model line made of resin that stands for extraordinary and highly sophisticated models. Thanks to this top quality model-making material, it is possible to create extremely rare and exotic model vehicles in perfect quality and with never-before-seen precision.

Isocarro Pritschenwagen mit Weinladung/pick-up with wine load „Transporte de Vino"

LIMITED EDITION **250**
45 001 6900
185mm 400g

Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

RESIN + PLASTIC PARTS

Im Auftrag der Deutschen Post entwickelte die Volkswagen AG ab Anfang der 60er-Jahre ein besonders für die Brief- und Paketzustellung, für die Briefkastenentleerung und den Einsatz als Landpostfahrzeug, geeignetes Fahrzeug. Um dem Großkunden Deutsche Post das Fahrzeug zu einem konkurrenzfähigen Preis anbieten zu können, erfolgte ein umfangreicher Griff in das VW-Teilelager. So stammte der 34 PS starke Boxermotor vom 1200er Käfer und das Fahrgestell entsprach dem des Karmann Ghia. Produziert von 1964 bis 1973 entstanden vom zwischenzeitlich liebevoll „Fridolin" genannten VW Typ 147 knapp 6.000 Exemplare. Neben den Post-Sonderversionen für die Deutsche Bundespost und die Schweizer Post wurde auch eine zivile Variante der „Fridolin" hergestellt

Volkswagen AG developed a vehicle that was especially suitable for delivering letters and packages, emptying letter boxes and for use as a country postal vehicle on behalf of Deutsche Post (German Post Office) from the beginning of the 1960s. In order to be able to offer the vehicle to major customer Deutsche Post at a competitive price, VW delved into its parts warehouse. The 34 BHP Boxer engine originated from the 1200 Beetle and the chassis was the same as that of the Karmann Ghia. About 6000 of the VW model 147, which was affectionately known as "Fridolin", were manufactured between 1964 and 1973. As well as the special postal versions for the German Post Office and the Swiss Post Office, a civilian version of the "Fridolin" was also manufactured.

VW Fridolin „Deutsche Post"

LIMITED EDITION **500**
45 001 2200
220mm 730g

PRO.R18

RESIN + PLASTIC PARTS

VW Fridolin „PTT“

LIMITED EDITION **500**

45 001 2300

220mm 730g

VW Fridolin „VW-Kundendienst“

LIMITED EDITION **500**
45 001 2400
220mm 730g

RESIN + PLASTIC PARTS

Nachdem in den 50er-Jahren in breiten Bevölkerungsschichten der Wunsch nach mobiler Freiheit verbunden mit dem Wunsch nach Reisen in südliche Länder immer größer wurde, erfuhr die Campingkultur einen bisher nicht dagewesenen Aufschwung. Schnell kam einigen talentierten Fahrzeugentwicklern der Gedanke, neben den bereits seit den zwanziger Jahren bekannten Wohnwagenanhängern motorisierte Fahrzeuge zu entwickeln. So entstand in Kalifornien ein Bausatz der es ermöglichte, aus einem VW Käfer eine kostengünstige Variante eines kleinen Wohnmobils, genannt Motorhome, zu bauen. Neben handwerklichem Geschick erforderte der Umbau auch noch jede Menge Zeit. Um genug Raum für zwei Betten, einen Tisch, Schrankwand und einer Kochgelegenheit zu schaffen, genügte der serienmäßige Platz im VW Käfer nicht und so mussten massive Veränderungen vorgenommen werden. Hierfür wurde die Karosserie kurz vor der Frontscheibe bis zum Heck komplett abgetrennt und anschließend wurde auf dem verbliebenen Chassis ein aus Holz konstruierter Aufbau aufgesetzt.

After the rapid growth in the 50s of the desire for free mobility combined with the wish for travel to southern countries in large sections of the population, the camping culture became widespread as never before. It quickly occurred to a few talented vehicle developers that, in addition to the trailer caravans already known since the 20s, motorised caravans, motorhomes, could be developed. Thus, in California, a building kit appeared with which a VW Beetle could be converted into a low-cost version of a small motorhome - the Bug Camper. As well as demanding some handiwork skill, the conversion did take a good deal of time. The normal space in a Beetle was not enough for two beds, a table, wall cupboards and cooking facilities, so massive changes had to be made. To achieve this, the bodywork from just in front of the windscreen to the rear end was completely removed and a wooden superstructure was then built on the remaining chassis.

NEW

VW Käfer „Motorhome“, blau/blue

LIMITED EDITION **500**

45 001 1400

↔ 210mm 1100g

RESIN + PLASTIC PARTS

Der britische VW-Händlerbetrieb „Midlands Centre“ war in den 50er-Jahren ein sehr bekannter und erfolgreicher VW-Händlerbetrieb in den englischen Midlands. Um die englische Kundschaft mit einer außergewöhnlichen Werbeidee auf den VW Käfer aufmerksam zu machen, platzierte man kurzerhand eine Käfer-Karosserie auf einen umgebauten VW T1 Kastenwagen und sorgte so sicherlich für eine große Aufmerksamkeit für den praktischen Kleinwagen aus Deutschland.

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

NEW

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

LIMITED EDITION **500**
45 001 6300
↔ 250mm 1220

RESIN + PLASTIC PARTS

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

When, in the early days of the German economic miracle, the demand and the need for a multi-purpose small transport vehicle was growing ever greater, Volkswagen, with its VW Transporter, had just the right vehicle on offer. Available in the body variants of delivery van, bus, flat-bed truck and Samba microbus, the VW T1, lovingly known in Germany as the „Bulli", was the ideal vehicle for a wide customer-base. After successful advertising, even as early as the 50s based on widespread closeness to the customer, inventive advertisers very soon found the T1, ever-present in the traffic at the time, to be an ideal mobile advertising platform that, because of its unmistakable design, also came across as a good friend. From the mid-50s, the most attractive and creative advertising T1s were those operated by the Schwäbisch Hall Building Society. Under a wind and weather-proof Perspex dome, a miniaturised new housing estate was presented to future savers and builders. 15 of these eye-catching advertising vehicles were in use throughout Germany on behalf of Schwäbisch Hall until well into the 60s and, whether in the daily traffic or in front of many bank branches, they made everyone aware of the building society idea and the slogan „A house builds something else".

NEW

VW T1a „Schwäbisch Hall"*

LIMITED EDITION **500**

45 001 6200

240mm 1120g

RESIN + PLASTIC PARTS

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

Under the motto „Race on Sunday - Sell on Monday“, numerous so-called „Club Races“ took place in the USA in the 1950s and enjoyed great popularity among those actively involved as well as spectators. In these races, motor-sport-enthused private drivers were able to probe their driving skills and simultaneously push their mainly production-line sports cars to the limit, legally. The corresponding vehicle dealers also put on suitable transport vehicles in support of their customers' vehicles at race tracks like Laguna Seca, Eagle Mountain or Elkhart Lake. For example, Volkswagen and Porsche dealer „Continental Motors“ of Fort Lauderdale in Florida operated an elegant and remarkable vehicle-trailer combination, consisting of an original VW T1 tractor unit and the associated trailer. Thus vehicles such as the Porsche 550 Spyder or the Porsche 718 Spyder were able to be transported.

NEW

VW T1b Renntransporter „Continental Motors“, rot/red

LIMITED EDITION **500**
45 090 5900
↔ 440mm 2000g

RESIN + PLASTIC PARTS

Der Porsche Master 408 verkörperte mit seinem 50 PS starken und 3,3 Liter großen 4-Zylinder- Dieselmotor das Spitzenmodell des Porsche Diesel-Traktor-Programms. Mit seinem Leergewicht von 2.450 Kilogramm und einer Fahrzeuglänge von 3.560 mm setzte er sich schon optisch stark von den kleineren Baureihen Junior, Standard und Super ab. Heutzutage haben Porsche-Traktoren sowohl Einzug in Porsche-PKW-Sammlungen als auch in Porsche-Modell-Sammlungen gefunden.

The Porsche Master 408 epitomised the top model of the Porsche diesel tractor range with its 50 PS and 3.3 litre 4-cylinder diesel engine. With its unladen weight of 2,450 kilograms and vehicle length of 3,560 mm, its appearance was already considerably different from the smaller Junior, Standard and Super model series. Nowadays, Porsche tractors can be found in Porsche car collections and also in Porsche model collections.

Porsche Master

LIMITED EDITION **1000**

45 000 8600

186mm 360g

RESIN + PLASTIC PARTS

Der zum Bestattungsfahrzeug umgebaute Jaguar E-Type war der automobile Hauptdarsteller des englischen Kult-Kinofilms „Harold and Maude“. Dieser Kinoklassiker der 70er -Jahre erschien 1971 und erzählt die Geschichte des 21-jährigen Harold, Sohn aus bestem englischen Hause, der gegen seine Mutter rebelliert. Harold ist vom Thema Tod fasziniert und deshalb wird das Geschenk seiner Mutter, ein nagelneuer Jaguar E-Type im Film auch unverzüglich zu einem Bestattungswagen umgebaut. Im Laufe der Geschichte lernt Harold schließlich die äußerst rüstige 80-jährige Maude kennen und lernt zusammen mit ihr das Leben schätzen. Diesem unvergesslichen Kinofilm und dem einmaligen, leider während der Dreharbeiten zerstörten Bestattungswagen auf Basis des Legendären E-Types, ist das in einer einmaligen Auflage von lediglich 250 Stück produzierte Kleinserienmodell des Jaguar E-Type „Hearse“, zu deutsch „Leichenwagen“, gewidmet.

An E-type Jaguar converted into a hearse was the principal vehicular protagonist of the English cult film „Harold and Maude“. This classic 70s film was released in 1971 and tells the story of 21-year-old Harold, from a wealthy background, who rebels against his mother. Harold is obsessed with death and so, in the film, his mother's gift of a brand-new E-type Jaguar is swiftly converted into a hearse. As the story unfolds, Harold meets the very sprightly 80-year-old Maude and together with her learns how to appreciate life. This unique limited edition production of only 250 „Hearse“ E-type Jaguar models is dedicated to this unforgettable film and the unique hearse based on the legendary E-type Jaguar, which unfortunately gets destroyed in the course of filming.

NEW

Jaguar E-Type „Shooting Brake“ H&M*

45 004 6100
390mm 1400g

RESIN + PLASTIC PARTS

Mercedes AMG Vision Gran Turismo. Extreme Proportionen, sinnliche Konturen und präzise Grafiken verschmelzen zu einem Fahrzeug, das atemberaubende Performance optisch erlebbar macht. So lautet die Beschreibung dieser Studie auf der Homepage von Mercedes-Benz. Und treffender kann man dieses, im Jahre 2013 auf der Los Angeles Autoshow vorgestellte Fahrzeug auch nicht beschreiben. Der Mercedes AMG Vision Gran Turismo wurde als visionäres Konzept eines Supersportwagens für das PlayStation-Rennspiel Gran Turismo 6 entwickelt und stellt als fein detailliertes Kleinserienmodell im immer wichtiger werdenden, großen Sammlermaßstab 1:12 sowohl ein äußerst dekoratives Einzelstück als auch eine tolle Ergänzung zu jeder Sportwagen- und Mercedes-Benz-Sammlung dar.

Mercedes AMG Vision Gran Turismo. Extreme proportions, sensuous contours and precise graphics coalesce in a vehicle that makes breathtaking performance come alive. That's how this concept car is described on Mercedes-Benz's homepage. And this is the most apt way of describing this vehicle which was launched at the Los Angeles Autoshow in 2013. The Mercedes AMG Vision Gran Turismo was designed as a visionary super sports concept car for the Gran Turismo 6 Playstation racing game. As a finely detailed limited edition in the increasingly favoured 1:12 large scale, it is an extremely decorative single item or a great addition to any collection of sports- and Mercedes-Benz cars.

NEW

Mercedes AMG „Vision Gran Turismo"**

45 004 6000

↔ 400mm 1600g

Dickie Spielzeug GmbH & Co. KG
Werkstr. 1 · D–90765 Fürth
Tel. +49 911/9765-02 · Fax +49 911/9765-415
e-mail: schuco@schuco.de
www.schuco.de

43 650 0301
4 007864 025312

SIMBA · DICKIE · GROUP