Schuco

NEUHEITEN I · NEW RELEASES I/2019











SIMBA · DICKIE · GROUP

Neuheiten 2019 · New Releases 2019

Sehr geehrte Schuco-Sammler, sehr geehrte Schuco-Freunde,

auch in diesem Modelljahr präsentiert Schuco zur Internationalen Spielwarenmesse in Nürnberg wieder eine Vielzahl interessanter und spannender Modell-Neuheiten.

Verteilt auf 10 unterschiedliche Maßstäbe und 15 verschiedene Schuco-Produktlinien erscheinen zur diesjährigen Spielwarenmesse nicht weniger als 188 Schuco-Modellneuheiten.

Die Schuco-Kult-Sammlerserie „Schuco-Piccolo“ wird in diesem Jahr mit drei neuen Montagesets und dem neu gestalteten Unimog U401 ergänzt. Der Porsche 911 „Skiurlaub“ und der VW Käfer „Reisezeit“ werden mit ihren liebevoll gestalteten Beladungen Einzug in die Sammlervitrinen halten.

Ein wahres Neuheiten-Feuerwerk entfacht Schuco auch in diesem Jahr bei den landwirtschaftlichen Modellen im Maßstab 1:32 mit den Produktlinien Edition 1:32 und Pro.R32. Hier präsentieren wir mit dem Kirovets K-700A 6x6, dem Kirovets K-700A Schaufellader und dem vollkommen neu entwickelten Leiterwagen drei komplett neue Metallmodelle. In der Serie Pro.R32 werden Kleinserien-Resin-Modelle vom Schlage eines Deutz Raupenschleppers, eines Charkow T-150 K, eines Schlüter Profi Trac 5000TVL oder dem Kettentraktor T100 M3 unsere Freunde landwirtschaftlicher Fahrzeuge erfreuen.

Im großen Sammlermaßstab 1:18 stellt der VW Käfer des Baujahrs 1963 eine komplette Neuentwicklung dar und wird sicherlich für viele Sammler eine sinnvolle Erweiterung ihrer Modellautosammlung darstellen. Außerdem erscheint der Porsche 911 S des Baujahrs 1973 sowohl als Coupé als auch als 911 S Targa. Ganz neu in der Schuco Edition 1:18 ist auch der erste Mercedes-Benz PKW, der Mercedes 35 HP von 1901.

In der Serie Pro.R18, also bei den Resin-Modellen im Maßstab 1:18 erscheinen unter anderem der BMW M8, das Porsche 356 Gmünd-Coupé und der Glas 2600 V8, auch bekannt als „Glaserati“. Der wunderschöne Renntransporter von „Continental Motors“ wird sicherlich zusammen mit dem Citroën SM Shooting Brake ebenfalls die Herzen vieler Modell- und Automobilenthusiasten höher schlagen lassen.

Erstmalig werden im Jahre 2019 auch zwei Modelle in der neu geschaffenen Serie Schuco Pro.R12 erscheinen. In sehr limitierten Auflagen von lediglich 250 Exemplaren erscheinen hier der Jaguar E-Type Bestattungswagen aus dem britischen Kult-Streifen „Harold and Maude“ und der futuristische Mercedes-Benz „Vision Gran Turismo“.

Auch in den Schuco-Editionen 1:87 und 1:64 werden im Jahr 2019 wieder eine Vielzahl spannender Neuheiten erscheinen. Stellvertretend seien hier in 1:64 nur der Lanz Bulldog, der legendäre Jaguar E-Type, oder die neu entwickelten Edition 1:64 „Kit's“ genannt. Als erste Bausätze im Maßstab 1:64 erscheinen der Mercedes-Benz Unimog U406, der Porsche 356 und der VW T1 Bus.

Im Maßstab 1:87 werden unsere diesjährigen Neuentwicklungen Mercedes-Benz G-Klasse, der Porsche Standard Traktor und der Dutra D4K-Traktor dazu beitragen, wichtige Lücken in vielen Sammlungen zu schließen. Erstmalig werden auch die beiden Alleskönner aus dem Hause Kärcher, der Kärcher MC 130 als Winterdienstfahrzeug und als äußerst wendige Kehrmaschine an den Fachhandel ausgeliefert werden.

Die, in den vergangenen Jahren, vom Sammlermarkt sehr positiv aufgenommene Military 1:87-Serie wird unter anderem mit den beiden neu entwickelten Modellen Panzerhaubitze 2000 und dem Schützenpanzer Puma weiter ausgebaut. Weitere, sehr interessante Neuheiten dieser Serie sind der Mercedes-Benz LG 315 Tank-LKW und der Kampfpanzer Leopard 2A1.

Für die Freunde unserer Schuco Aviation-Flugzeugmodelle haben wir uns auch in diesem Jahr wieder ein kleines aber feines Neuheitensortiment einfallen lassen. Als eine der diesjährigen Schuco-Top-Neuheiten ist hier auf jeden Fall das Metallmodell der als Tante Ju bekannten Ju 52/3m im großen Flugzeugmaßstab 1:72 zu nennen.

Mit der Serie „My 1st Schuco“ meldet sich Schuco in diesem Jahr auch wieder bei den kleinsten Kunden zurück. Die knuffigen und aus hochwertigsten Materialien gefertigten „Studio Racer“ sind bereits für Kinder ab dem zweiten Lebensjahr geeignet, begeistern durch ihre hochwertige Verarbeitung, ihre Robustheit und ihre tollen Rolleigenschaften. Sie werden hoffentlich auch den ein oder anderen erwachsenen Schuco- und Automobil-Fan begeistern.

Wir hoffen sehr, dass wir auch in diesem Jahr für Sie interessante Schuco-Neuheiten geschaffen haben und wünschen Ihnen nun viel Freude bei der Lektüre unserer Schuco Neuheiten 2019.

Ihr Schuco-Team

Dear collectors and friends of Schuco,

Once again in this model year Schuco will be presenting a large number of interesting and exciting new models at the International Toy Fair in Nuremberg.

Spread across 10 different scales and 15 various Schuco product lines, no less than 188 new Schuco models will be released at this year's Toy Fair.

The Schuco cult collector's series "Schuco Piccolo" will be complemented this year by three new assembly sets and the newly designed Unimog U401. The Porsche 911 "Ski Holiday" and the VW Beetle "Holiday Season" with their lovingly crafted loads are sure to find their way into collectors' display cabinets.

Schuco will also release a genuine cascade of new products this year in terms of agricultural models in 1:32 scale with the Edition 1:32 and Pro.R32 product lines. Here we present – with the Kirovets K-700A 6x6, the Kirovets K-700A front-end loader and the totally newly developed hay wagon – three completely new metal models. In the series Pro.R32, fans of agricultural vehicles will be delighted by our short-run resin models like a Deutz Crawler Tractor, a Charkow T-150 K, a Schlüter Professional Trac 5000TVL or the T100 Chain Tractor.

In the large collector's scale of 1:18, the VW Beetle from 1963 constitutes a completely new development and will surely represent a worthwhile enhancement of their model car collection for many collectors. In addition, the Porsche 911 S from 1973 both as a coupé and as a 911 S Targa will be launched. Brand new in the Schuco 1:18 Edition is also the first Mercedes-Benz passenger car, the Mercedes 35 HP from 1901.

In the series Pro.R18, thus with the resin models in 1:18 scale, the BMW M8, the Porsche 356 Gmünd Coupé and the Glas 2600 V8, also known as the "Glaserati", will among others be released. The strikingly beautiful "Continental Motors" Racing Car Transporter, together with the Citroën SM Shooting Brake, will certainly make the hearts of many model and car enthusiasts skip a beat as well.

For the first time, two models in the newly created Schuco Pro.R12 Series will be released as well in 2019. Here, in very limited editions of only 250, the Jaguar E-Type hearse from the British cult film "Harold and Maude" and the futuristic Mercedes-Benz "Vision Gran Turismo" will be released.

Once again in 2019, a variety of exciting new products will also be released in the Schuco 1:87 and 1:64 Editions. Representative here in 1:64 scale are just the Lanz Bulldog, the legendary Jaguar E-Type, or the newly developed 1:64 Edition referred to as "Kit's". As the first construction sets in 1:64 scale, the Mercedes-Benz Unimog U406, the Porsche 356, and the VW T1 bus are being released.

In the 1:87 scale, our innovations this year – the Mercedes-Benz G-Class, the Porsche Standard Tractor and the Dutra D4K Tractor – will help to close important gaps in many collections. For the first time, the two all-rounders from Kärcher, the Kärcher MC 130 as a winter service vehicle and as an extremely versatile road sweeper, will be delivered to stockists.

The Military 1:87 Series, very positively received in recent years by the collector's market, will be further enlarged with the two newly developed Tank Howitzer 2000 and Puma Armoured Personnel Carrier models. Further, very interesting new products in this series are the Mercedes-Benz LG 315 Tank Truck and the Leopard 2A1 Battle Truck.

For fans of our Schuco aviation aircraft models, this year we've again come up with a small but excellent range of new products. Definitely needing a mention as one of this year's top Schuco new products is the metal model of the Ju 52/3m known as Aunty Ju, in the large aircraft scale of 1:72.

This year Schuco also gets back in touch again with its tiniest customers with the "My 1st Schuco" series. The cuddly "Studio Racers", manufactured from the highest quality materials, are already suitable for children aged two and over and impress through their high-quality workmanship, their robustness and their great rolling properties. They will hopefully enthuse one or two adult Schuco or car fans as well.

We very much hope that again this year we have created for you interesting new Schuco products and we wish you a great deal of pleasure reading our 2019 Schuco Innovations catalogue.

Your Schuco Team

Inhalt · Contents

CLASSIC . . . . . 04 - 05

PICCOLO. . . . . 06 - 07

EDITION 1:43 . . . . . .08 - 15

PRO.R43 . . . . . 16 - 20

EDITION 1:32 . . . . . 21 - 28

PRO.R32 . . . . . 28 - 31

EDITION 1:18 . . . . . 32 - 41

PRO.R18 . . . . . 41 - 48

PRO.R12 49

EDITION 1:10 . . . . . 50 - 52

EDITION 1:64 . . . . . 53 - 56

EDITION 1:87 . . . . . 57 - 58

MILITARY 1:87 . . . . . .59 - 61

AVIATION 1:600/1:250 62

AVIATION 1:72 63

My1st Schuco. . . . . 64 - 66

VERTRIEBSPARTNER/DISTRIBUTORS 67

Länge/length

Gewicht/weight

* Vorserienmodell/pre-production sample

** Originalfoto/original photo

Von Anfang an wurde der legendäre Schuco Studio I auch als spannender und lehrreicher Montagekasten angeboten. In einer nostalgischen und repräsentativen Geschenkverpackung verpackt, ist dieser wahre Spielzeugklassiker auch heute wieder erhältlich. Im Studio-Montagekasten enthalten ist ein bereits vormontierter Studio-Mercedes Silberpfeil mit einem verchromten Werkzeug-Satz und Wagenheber. Zusätzlich enthält das Set einen Satz profilierter Regenreifen für perfekte Boxenstopps. Nach wie vor eine tolle Geschenkidee, nicht nur für „kleine" Rennwagen-Monteure!

Right from the start, the legendary Schuco Studio I has also been available as an exciting, educational building kit. In a nostalgic and imposing gift package, this true classic among toys is now available once again. The Studio Building Kit includes a pre-assembled Studio Mercedes Silver Arrow with a chromium-plated tool set and jack. In addition, the kit includes a set of treaded wet-weather tyres for perfect pit stops. As ever, a great gift idea, and not just for „little" race car builders!





Studio I #7 Grand Prix Montagekasten/construction kit, grau metallic/grey* 45 016 3300

↔ 145mm 160g



Der „tolle Höllenraser" Fex 1111 dreht je nach Einstellung des Schalthebels wilde Kreise, schlägt dabei Salto mortale um seine Längsachse und landet wieder sicher auf den Rädern zur weiteren Kreisfahrt. In einer limitierten Auflage von 500 Stück erscheint der Fex nun in einer exklusiven orange/braunen Lackierung die traditionell von Hand aufgebracht wird.

Depending on the gear lever setting, the „mad hell-raiser", Fex 1111, goes wildly round in circles, making death-defying leaps, spinning around its length, only to land safely back on its wheels for another circuit. The Fex is now available in a limited edition of 500, in an exclusive orange/brown painted finish, traditionally applied by hand.



LIMITED EDITION **500**

Fex 1111, orange-braun/orange brown* 45 017 2300

↔ 150mm 125g

Micro Racer

Vor über 60 Jahren, im Jahre 1958 präsentiert, erscheint der Micro Racer Ford Fairlane als „State Highway Patrol" Einsatzfahrzeug. Das Modell verfügt über sämtliche Funktionen eines Schuco Micro Racers und ist zusätzlich mit Signalleuchten und einem Lautsprecher ausgerüstet.

Presented more than 60 years ago, in 1958, the Micro Racer Ford Fairlane appears as a „State Highway Patrol" patrol car. The model has all the functions of a Schuco Micro Racer and is additionally equipped with signal lights and a loudspeaker.



Die elegante, rot/beige Lackierung und das Heckflossen-Design des Micro Racer Ford Fairlane erinnern unmittelbar an die 50er-Jahre, an Petticoat, Elvis und Rock'n Roll.

The elegant, red/beige paintwork and tail-fin design of the Micro Racer Ford Fairlane hark directly back to the 50s, petticoats, Elvis and rock'n roll.

Micro Racer Fairlane „Highway Police"* 45 017 6000

160mm 150g



Micro Racer Fairlane, rot-beige/red beige* 45 017 5900

4 007864 019298

160mm 150g

Erstmalig im Jahre 1954 vorgestellt, stellen die Schuco Micro Racer mittlerweile wieder einen festen Bestandteil des Schuco Classic Sortiments dar. Die Schuco Micro Racer verströmen aufgrund ihrer massiven und äußerst soliden Metallbauweise nach wie vor den unwiderstehlichen Charme des klassischen, mechanischen Spielzeugs unserer Jugendzeit. Zur Ausstattung eines Micro Racers gehört ein besonders schnell- und langlaufendes Federwerk, die sogenannte Micro-Schraube über welche die Lenkung millimetergenau für Zielfahrten justiert wird und über einen Schalthebel über den das Federwerk gestoppt und der Freilauf in Gang gesetzt werden kann. Die Neuauflage des VW Käfer Micro Racers, welche nach wie vor aus den Original-Schuco-Werkzeugen produziert wird, steht dem Original in Sachen Qualität und Funktion in nichts nach. Der Micro Racer VW Käfer als Montagekasten ermöglicht es, die aufwändige Micro Racer-Mechanik beim Zusammenbau des Modells zu erfahren und zu verstehen. Ausgeliefert wird der Montagekasten in einer attraktiven, nostalgischen Geschenkpackung. Ein Nachdruck der Originalverpackung aus den 50er-Jahren ist dem Set ebenfalls beigefügt. Alle Micro-Racer sind im angenäherten Maßstab 1:40 umgesetzt.

First presented in 1954, the Schuco Micro Racers have meanwhile made a come-back as an essential part of the Schuco Classic range. With their solid and highly robust metal construction, the Schuco Micro Racers continue to radiate the irresistible charm of the classical, mechanical toys of our youth. A Micro Racer is equipped with a particularly fast-acting, long-throw suspension, the so-called micro-screw with which the steering can be adjusted with millimetric precision for targeted travel and a control lever by means of which the suspension can be locked and the freewheel started. The new edition of the VW Beetle Micro Racers, which is still produced using the original Schuco tools, lacks nothing in quality and function compared to the original. With the Micro Racer VW Beetle as a building kit, you can learn about and get to understand the complex Micro Racer mechanics as you assemble the model. The building kit is supplied in an attractive, nostalgic gift package. A reprint of the original packaging from the 50s is also included in the set. All Micro-Racers are reproduced to an approximate scale of 1:40.









LIMITED EDITION **1000**

Micro Racer „VW Käfer" Montagekasten/construction kit, dunkelrot-beige/dark red beige* 45 017 7700

110mm 125g

Happy Birthday





Charger „Happy Birthday 2019“

LIMITED EDITION **1000**
45 057 0900





Mini „Mr. B.“

LIMITED EDITION **500**
45 013 3700





Porsche 911 „Skiurlaub“

LIMITED EDITION **1000**
45 055 0500





VW Käfer „Reisezeit“

LIMITED EDITION **1000**
45 056 1700



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

LIMITED EDITION **500**
45 050 2700



Mercedes-Benz Unimog 401 „Deutsche Bundespost“

LIMITED EDITION **1000**
45 052 7600



Um den Piccolo-Sammlern eine möglichst komplette Übersicht über sämtliche, in der Zeit von 1994 – 2018 produzierte Piccolos zu ermöglichen, wurde der Sammlerkatalog geschaffen. Der Katalog ist in einem festen Einband mit einem Mustang Piccolo in einer limitierten Auflage von 500 Stück erhältlich.

To give Piccolo collectors as complete an overview as possible of all Piccolos produced in the period 1994 – 2018, the collectors' catalogue has been produced. The catalogue is available in a hard cover with a Mustang Piccolo in a limited edition of 500.





Set Piccolo-Sammlerkatalog 1994-2018 mit/with Mustang

LIMITED EDITION **500**
45 060 7400







LIMITED EDITION **2222**

„Der kleine Sportwagen-Monteur" Porsche 356 Coupé 45 055 9800
Piccolo Montagekasten/construction kit





LIMITED EDITION **2222**

„Der kleine Brezelkäfer-Monteur" VW Brezelkäfer 45 055 9700
Piccolo Montagekasten/construction kit





LIMITED EDITION **2222**

„Der kleine Unimog-Monteur" Mercedes-Benz Unimog 401 45 055 9600
Piccolo Montagekasten/construction kit







METAL + PLASTIC PARTS



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.



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 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.



LIMITED EDITION **500**

BMW 507 mit/with Hardtop, graublau-schwarz/grey-blue black* 45 021 8500

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.



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.

METAL + PLASTIC PARTS



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.

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.



LIMITED EDITION **750**

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



LIMITED EDITION **750**

Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer, beige* — 45 026 0300



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.



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.



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 **750**

Porsche 911 S „Skiurlaub“, bahiarot/red 45 025 8700

Im Gegensatz zu zahlreichen anderen Sportwagen stellte der Porsche 911 schon immer ein vollwertiges Ganzjahresfahrzeug dar. Gerade sein Heckmotorkonzept verlieh bereits den frühen 911ern eine überdurchschnittliche und überlegene Traktion im Winterbetrieb auf Schnee und Matsch. So stellt der Schuco Porsche 911 S mit dem Thema „Skiurlaub“ eine sehr schöne Ergänzung jeder Porsche-Modellsammlung dar.

Unlike many other sports cars, the Porsche 911 has always been an all-weather car. The rear-engine concept already gave the early 911s above-average and outstanding traction under winter conditions on snow and slush. The Schuco Porsche 911 S, with its „ski holiday“ theme, thus represents a very fine complement to any Porsche model collection.





LIMITED EDITION **500**

Porsche Carrera 2.7 RS, schwarz/black 45 035 4900

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

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





LIMITED EDITION **750**

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

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.

Historische PKW · Historic cars

EDITION 1:43

METAL + PLASTIC PARTS





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.

Aktuelle PKW · Current cars





LIMITED EDITION **500**

Porsche Cayman GT4, schwarz/black — 45 075 8900

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

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

Motorräder · Motorbikes

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 PX. Like their two famous originals, the two miniatures of the Schwalbe KR51 and the Vespa PX, even as models to the collector scale of 1:43, have a stable frame in metal, real rubber tyres and folding stands.







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

METAL + PLASTIC PARTS



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.



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.

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



LIMITED EDITION **500**

Mercedes-Benz L319 Werbewagen/promotion car „NSU-Max" mit/with Piccolo NSU-Max — 45 029 1800



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. Ein solches Werbefahrzeug stellt auch der Schuco L319 Werbewagen „NSU Max" im Maßstab 1:43 dar.

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. The Schuco L319 promotion truck „NSU Max", to a scale of 1:43, represents one of these vehicles.



LIMITED EDITION **750**

Mercedes-Benz Lo 2750 „Rennabteilung-Transportwagen“* 45 031 0500

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 of1:43 to the two representatives of the 1930s.



LIMITED EDITION **750**

Mercedes-Benz Lo 2750 „Rennabteilung-Spezialwerkstätte“** 45 031 0600

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.

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



LIMITED EDITION **750**

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

METAL + PLASTIC PARTS



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.



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

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



LIMITED EDITION **750**

Eicher ED 16 mit Mähbalken/with cuttor bar 45 027 3700



LIMITED EDITION **750**

Fendt F20G Dieselross mit Mähbalken/with cuttor bar 45 026 2900



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





LIMITED EDITION **750**

VW Käfer Ovali „Feuerwehr“ 45 025 8900

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

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

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

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



LIMITED EDITION **750**

VW T1b Bus „Feuerwehr“ 45 036 8800

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.



LIMITED EDITION **750**

TATRA T148 Kranwagen/crane vehicle „Feuerwehr“* 45 037 5700

RESIN + PLASTIC PARTS





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.

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.

LIMITED EDITION **500**

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





LIMITED EDITION **500**

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

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





LIMITED EDITION **500**

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

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.



LIMITED EDITION **500**

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







LIMITED EDITION **500**

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





LIMITED EDITION **500**

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

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.

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

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



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

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.





VW T1a „Schwäbisch Hall“ 45 090 2300

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“.

RESIN + PLASTIC PARTS



LIMITED EDITION **500**

Belarus MTS-50* 45 090 6900



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.





Dutra D4K B* 45 090 8200

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.



RESIN + PLASTIC PARTS





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.



LIMITED EDITION **500**

Famulus RS14/36* 45 090 7300

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

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





LIMITED EDITION **500**

Steyr 1300 System Dutra* 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.





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

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



Case IH 1455 XL

45 078 1100

142mm 328g

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





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

Deutz DX 250

45 076 8800

170mm 460g

METAL + PLASTIC PARTS



Unbedingte Betriebssicherheit, höchste Verschleißfestigkeit und größte Wirtschaftlichkeit. Das waren die Attribute mit denen die Klöckner-Humboldt-Deutz AG in Köln-Deutz den 50 PS Universalschlepper vom Typ Deutz F3 M417, bewarb. Der auch als „Deutz-Stahlschlepper" bezeichnete F3 wurde zwischen 1942 und 1953 als vielseitig einsetzbarer Universal- und Straßenschlepper gebaut. Serienmäßig war dieser Alleskönner mit einer Riemenscheibe und einem Zapfwellenantrieb angeboten. Der aufgrund seiner einfachen und robusten Konstruktion sehr langlebige und technisch zuverlässige F3 M417 wurde nach Kriegsende in fast unveränderter Form weiterproduziert und war gerade als Straßenschlepper bis Ende der 70er-Jahre im Einsatz. Die beiden Schuco-Modelle im Maßstab 1:32 werden zusammen mit einem klassischen Holzleiterwagen und einem Umzugs-Anhänger der Spedition Schenker ausgeliefert.



LIMITED EDITION **500**

Deutz F3 mit Verdeck und Hänger/with top and trailer „Schenker" 45 078 1900

120mm 250g

Always at the ready, extremely wear-resistant and highly economical. These were the attributes with which Klöckner-Humboldt-Deutz AG publicised the 50-hp, type Deutz F3 M417 universal tractor in Cologne-Deutz. Also known as the „Deutz steel tractor", the F3 was built between 1942 and 1953 as a versatile, universal and road tractor. This all-rounder was supplied as standard with a belt pulley and a power take off shaft. Its simple and robust construction made the F3 M417 very durable and technically reliable, it continued almost unchanged in production from the end of the War and was still in use as a road tractor until the end of the 70s. The two Schuco models to a scale of 1:32 are supplied together with a classical wooden, ladder-sided cart and a Spedition Schenker removals trailer.



Deutz F3 mit Leiterwagen/with hay trailer 45 078 2000

310mm 350g

METAL + PLASTIC PARTS

LIMITED EDITION. UNLIMITED PERFORMANCE. Das sind die Schlagworte mit denen Deutz-Fahr den Deutz 9340 TTV WARRIOR als das stärkste WARRIOR Sondermodell aller Zeiten vorstellt. Der 9340 TTV WARRIOR ist mit seinen 346 PS ein ultramoderner und hochintelligenter Großtraktor mit einzigartigem Bedienkomfort, automatisierten Routinefunktionen und den fortschrittlichsten Technologien. Sein hocheffizienter Deutz-Motor mit modernster Abgastechnologie, das stufenlose TTV-Getriebe für präzise Geschwindigkeiten von 0,2 bis 60 km/h, die neu entwickelte Achsfederung, 12.000 kg Hubkraft, die elektrisch öffnende Motorhaube und sein atemberaubendes Design – jede einzelne Komponente des 9340 TTV WARRIOR ist hochinnovativ und gehört zum Besten, was es derzeit auf dem Markt für Großtraktoren gibt. Auch das Schuco Metall-Modell verfügt wie sein großes Vorbild über eine Vielzahl interessanter Details und stellt mit seinem Modellgewicht von knapp 600 Gramm ein wirkliches Schwergewicht dar.





LIMITED EDITION. UNLIMITED PERFORMANCE. It is with these keywords that Deutz-Fahr presents the Deutz 9340 TTV WARRIOR as the strongest WARRIOR special model of all times. With its 346 hp, the 9340 TTV WARRIOR is an ultramodern and highly intelligent, large tractor with unique ease of control, automated routine functions and the most advanced technologies. Its highly efficient Deutz engine with the latest exhaust technology, the continuously variable TTV gearbox for precision speeds from 0.2 to 60 km/h (0.125 to 36.7 mph), the newly developed axle suspension, 12,000 kg lifting force, the electrically opening engine bonnet and its breathtaking design – every single component of the 9340 TTV WARRIOR is highly innovative and amongst the best currently available on the market for large tractors. Like the large original, the Schuco metal model also has many interesting details and, with its model weight of almost 600 grams, is a real heavyweight.

Deutz-Fahr 9340 TTV „Warrior" 45 077 7300

170mm 600g





Die als Zugtraktor konzipierte ZT 300 Baureihe wurde in der Zeit von 1967 bis 1984 im Kombinat Fortschritt Landmaschinen - VEB Traktorenwerk Schönebeck hergestellt. Diese Baureihe löste bei Fortschritt die sehr erfolgreiche Famulus-Baureihe ab. Von der gesamten Baureihe wurde bis 1984 die für ein Schleppermodell gigantische Stückzahl von 72.382 Stück hergestellt. im Gegensatz zum ZT 300 verfügte der ab dem Jahr 1972 produzierte ZT 303 über einen zusätzlichen Vorderradantrieb und entwickelte sich aufgrund seiner Vielseitigkeit schnell zum meistverkauften und erfolgreichsten Modell der 300er Baureihe. Im Jahre 1984 wurde die ZT 300-Baureihe von der Baureihe ZT 320 abgelöst.

Fortschritt ZT 303 45 077 5100

160mm 280g

Designed as a towing tractor, the ZT 300 series was produced from 1967 to 1984 in the collective combine Fortschritt Landmaschinen - VEB Traktorenwerk Schönebeck. At Fortschritt, this series took over from the very successful Famulus series. Up to 1984, a total of 72,382 of the whole series were produced, a gigantic number for a tractor model. Unlike the ZT 300 the ZT 303, produced from 1972, had an additional front-wheel drive and, because of its versatility, developed to the most sold and successful model of the 300 series. In 1984, the ZT 320 series was replaced by the ZT 320 series.

METAL + PLASTIC PARTS

Bereits Ende der 70er-Jahre begann man im Kombinat Fortschritt Landmaschinen mit den Planungen für den Nachfolger der sehr erfolgreichen ZT 300-Baureihe. Aufgrund der hervorragenden Basis welche die Modelle ZT 303 und ZT 323 lieferten, handelte es sich bei der 320er- Baureihe um keine reine Neuentwicklung sondern vielmehr um eine umfangreiche und wohl überlegte Modellpflege auf Basis des Vorgängermodells. Nachdem das Basismodell der neuen Baureihe, der ZT 320, bereits bei seiner Vorstellung aufgrund des fehlenden Allradantriebs im Grunde schon technisch überholt war, konzentrierte man sich beim VEB Traktorenwerk Schönebeck sehr schnell auf die Produktion des ZT 323. Dieser war bezüglich des Kraftstoffverbrauchs im Rahmen der Modellpflege gegenüber dem ZT 303 deutlich effizienter geworden und knüpfte so nahtlos an dessen Verkaufserfolge an. Beide Schuco-Modelle, der ZT 303 und der ZT 323 stellen so ein wichtiges Stück deutscher Traktorengeschichte im Maßstab 1:32 dar.



At the end of the 70s a start had already been made in the Fortschritt Landmaschinen collective combine on plans for the successor to the very successful ZT 300 series. Because of the outst5anding basis represented by the ZT 303 and ZT 323 models, the 320 series was not to be a purely new development but rather an extensive and well thought-out upgrade of the existing models. Given that, when presented, the basic model of the new series, the ZT 320, was already technically out-of-date because it lacked all-wheel drive, the publicly owned company Traktorenwerk Schönebeck very quickly concentrated on production of the ZT 323. As a part of the upgrade, this was, in terms of fuel consumption, significantly more efficient than the ZT 303 and thus able to build on the sales success of the latter. The two Schuco models of the ZT 303 and the ZT 323 thus represent and important part of German tractor history to a scale of 1:32.



Fortschritt ZT 323 45 078 2500

160mm 300g



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



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

John Deere 4850 45 076 4800

160mm 400g

METAL + PLASTIC PARTS



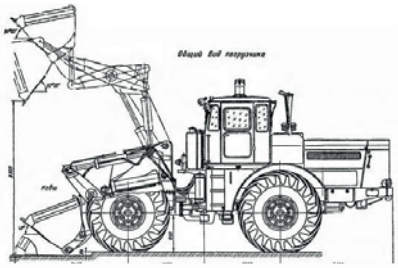


Kirovets K-700 T* 45 077 0800

350mm 850g

Der schwere Allradtraktor Kirovets K-700 nimmt, schon aufgrund seiner Ausmaße, eine Sonderstellung auf jedem Traktorentreffen und natürlich auch in jeder Traktoren-Modellsammlung ein. Ab dem Ende der 50er-Jahre vom russischen Hersteller Kirovets entwickelt, verließ im Juli 1962 der erste Prototyp des K-700 das Werkstor in Leningrad. Zwischen 1962 und 1975 wurden deutlich über 100.000 Exemplare des K-700 produziert. Der mit einem 8-Zylinder-Dieselmotor ausgestattete und 215 PS starke Knicklenker wurde ab 1968 in nicht unerheblichen Stückzahlen auch in die damalige DDR exportiert. Für seine extreme Zuverlässigkeit bekannt und speziell auf großen landwirtschaftlichen Flächen sehr effizient, konnte durch den Einsatz eines K-700 gegenüber dem Fortschritt ZT 300 die Arbeitsproduktivität um das Dreifache gesteigert werden. Um in der staatlich gelenkten Landwirtschaft der DDR einen Kirovets K-700 wirtschaftlich sinnvoll einsetzen zu können war es jedoch notwendig einzelne Felder zu Großflächen zusammenzufassen. So errechnete man auch, dass ein K-700 mindestens 1400 Arbeitsstunden pro Jahr ableisten musste um rentabel zu sein. Da dies im Einschichtbetrieb unmöglich war, führte man für die mit dem K-700 ausgestatteten LPG's (Landwirtschaftliche Produktionsgemeinschaften) ein Zweischichtsystem ein.

Its dimensions alone make the Kirovets K-700 all,wheel drive tractor something special at every tractor meeting and, of course, in every tractor collection. Developed from the end of the 50s by the Russian manufacturer, Kirovets, the first prototype of the K-700 left the factory gates in Leningrad in July 1962. Between 1962 and 1975, well over 100,000 K-700s were produced. With an 8-cylinder diesel engine, developing 215 hp, sand centre-pivot steering, from 1968, the numbers exported to the GDR were also not insignificant. Known for its extreme reliability and very efficient, especially on large agricultural areas, using a K-700 could triple productivity compared with the Fortschritt ZT 300. However, to be able to make the best, economical use of a Kirovets K-700 in the state-controlled agriculture of the GDR, separate fields had to be joined up to form large acreages. It was also calculated that a K-700 had to be worked for at least 1400 hours per year to be profitable. Since this was impossible with single-shift working, a two-shift system was introduced for agricultural production collectives equipped with the K-700.



Kirovets K-700 M mit Frontschaufel/with front loader* 45 077 0900

270mm 700g

METAL + PLASTIC PARTS

Bereits im 19. Jahrhundert gegründet entwickelte sich die Heinrich Lanz AG in Mannheim sehr schnell zu einem der führenden Landmaschinenherstellern Deutschlands. Ab den 1920er-Jahren stiegen die Mannheimer in die Produktion von Ackerschleppern ein und hatten so einen wesentlichen Anteil an der Motorisierung der deutschen Landwirtschaft. Unter der Bezeichnung Lanz Bulldog wurden mit großem Erfolg Ackerschlepper mit Einzylinder-Glühkopfmotor produziert. Durch diese Traktoren prägte sich der Name Bulldog in weiten Teilen Deutschlands als umgangssprachliche Gattungsbezeichnung für einen Ackerschlepper. Lanz erreichte in Deutschland im Laufe der 30er-Jahre einen Marktanteil von 50% und über die Hälfte der Produktion wurde seinerzeit ins Ausland exportiert. Das sehr fein detaillierte Schuco-Modell im Maßstab 1:32 entspricht einem Lanz Bulldog D 9506, einem der erfolgreichsten Lanz-Modelle. In fast unveränderter Form von 1936 bis 1955 produziert hatte sein Einzylinder-Motor einen sagenhaften Hubraum von knapp über 10 Litern und leistete 45 PS. Sowohl das Lanz-Gespann mit dem neu entwickelten Holz-Leiterwagen als auch das Gespann mit der Dechentreiter Dreschmaschine stellen so ein gutes Stück landwirtschaftliche Geschichte „en Miniature“ dar.





Lanz Bulldog mit Leiterwagen/hay trailer — 45 077 0200

310mm 250g



Founded in the 19th century, Heinrich Lanz AG in Mannheim very quickly developed into one of Germany's leading agricultural machinery manufacturers. From the 1920s, the Mannheim company went into the production of farm tractors and thus played a significant part in the motorisation of German agriculture. Under the name of Lanz Bulldog, farm tractors with a single-cylinder, glow-plug engine were produced with great success. These tractors made such an impression that the name Bulldog became widely used in Germany as a colloquial expression for farm tractors in general. During the 30s, Lanz achieved a market share of 50 % in Germany and more than half its production was exported. The very finely detailed Schuco model to a scale of 1:32 depicts a Lanz Bulldog D 9506, one of Lanz' most successful models. Almost unchanged from 1936 to 1955, it was produced with a single-cylinder engine, legendary for its displacement of just over 10 litres and delivering 45 hp. The Lanz tractor can be hitched to the newly developed, wooden, ladder-sided cart or the Dechentreiter threshing machine. Both make a fine piece of agricultural history in miniature.



LIMITED EDITION **500**

Lanz Bulldog mit Dreschmaschine/with threshing maschine — 45 088 8900

360mm 680g

METAL + PLASTIC PARTS



Ursprünglich als „Universal-Motor-Gerät" entwickelt war der Unimog anfänglich ausschließlich für den Einsatz in der Landwirtschaft gedacht. Ab dem Jahr 1949 serienmäßig produziert, wurde dieser wahre Allesköner sehr schnell sowohl in der Land- und Forstwirtschaft als auch beim Militär und für kommunale Aufgaben eingesetzt. Anfänglich bei der Boerhinger GmbH in Göppingen produziert, wurde die Fertigung 1951 nach Gaggenau verlegt. Seit 2002 wird die Unimog-Reihe im Daimler-Benz Nutzfahrzeug-Werk in Wörth hergestellt. Das mit zahlreichen Funktionen ausgestattete Schuco-Metallmodell im Maßstab 1:32 stellt einen Mercedes-Benz Unimog 1600 dar, der mit seinem etwas kantigeren Design im Jahre 1974 eingeführt wurde.

Originally developed as an „Universal-Motor-Gerät", the Unimog was, to begin with, intended exclusively for use in agriculture. Mass produced from 1949, this true jack of all trades was very quickly adopted in agriculture, forestry, in the military field and for local authority tasks. Initially produced at Boerhinger GmbH in Göppingen, production was transferred to Gaggenau in 1951. Since 2002, the Unimog range has been manufactured in the Daimler-Benz utility vehicle factory in Wörth. Equipped with numerous functions, the Schuco metal model to a scale of 1:32 represents a Mercedes-Benz Unimog 1600 that, with its rather angular design, was introduced in 1974.



Mercedes-Benz Unimog U1600, schwarz/black 45 077 2300

160mm 330g

Um den ab Mitte der 60er-Jahre sinkenden Absatzzahlen des Mercedes-Benz Unimog im landwirtschaftlichen Bereich entgegenzuwirken, beschloss man bei Daimler-Benz im Jahre 1967 auf Basis vorhandener Unimog-Aggregate eine eigene Traktoren-Reihe zu entwickeln. Ergebnis dieser Bemühungen war der im Jahre 1972 vorgestellte MB Trac 65/70, wobei die Bezeichnung 65/70 für 65 DIN- bzw. 70 SAE-PS stand. Bis in das Jahr 1991 produziert, stellt der MB Trac 1800 intercooler das absolute Flaggschiff der Baureihe dar. Von dem 180 PS starken und mit einem 6 Liter großen Diesel-Sechs-Zylinder-Motor ausgestatteten Fahrzeug wurden im Unimog-Werk in Gaggenau 190 Exemplare hergestellt.



To counter the fall in sales of the Mercedes-Benz Unimog in the agricultural market in the mid-60s, Daimler-Benz decided, in 1967, to develop its own range of tractors on the basis of existing Unimog component units. The result of these efforts was the MB Trac 65/70, presented in 1972, where the 65/70 designation stood for 65 DIN or 70 SAE-hp. Produced until 1991, the MB Trac 1800 Intercooler represented the absolute flagship of the range. 190 of this 180-hp vehicle, equipped with a 6-litre, six-cylinder diesel engine, were produced in the Unimog factory in Gaggenau.

LIMITED EDITION **1000**

MB Trac 1800 45 076 0700

188mm 213g

EDITION 1:32 Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

METAL + PLASTIC PARTS



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

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



Schlüter Super Trac 2500 VL

45 076 2800

↔ 190mm 560g

PRO.R32 Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

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.



Belarus MTS-50

LIMITED EDITION **500**

45 090 7500

↔ 120mm 115 g

RESIN + PLASTIC PARTS

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

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



Charkow T-150 K**

LIMITED EDITION **500**
45 090 7700

185mm 230g

Nachdem die Mitbewerber am Markt für Ackerschlepper, Lanz und Hanomag, bereits frühzeitig erfolgreich mit der Herstellung von Raupenschleppern begonnen hatten, begann man bei Deutz in Köln Anfang der 50er-Jahre ebenfalls mit der Entwicklung einer Raupenschlepper-Baureihe. Der erste Deutz Raupenschlepper war der Deutz DK 60, dessen Serienproduktion 1953 aufgenommen wurde. Sein, für die damalige Zeit, hochmoderner luftgekühlter Deutz-Vierzylinder-4-Takt-Dieselmotor leistete 60 PS und hatte gegenüber der Konkurrenz klare Vorteile beim Kraftstoffverbrauch und dem in der Landwirtschaft sehr wichtigen Kaltstartverhalten. Waren die ersten Raupenschlepper bei Deutz noch fast ausschließlich für den landwirtschaftlichen Einsatz entwickelt worden, wurden ab Anfang der 60er- Jahre Deutz-Raupenschlepper mehr und mehr als reine Baumaschinen angeboten.

At the beginning of the 50s, after their competitors in the tractor market, Lanz and Hanomag, had already made an early start in the production of track-laying tractors, Deutz in Cologne also started development of a series of track-laying tractors. The first Deutz track-laying tractor was the Deutz DK 60, which went into mass production in 1953. Very advanced for its time, the Deutz four-cylinder, 4-stroke diesel engine delivered 60 hp and, compared to the competition, had clear advantages with regard to fuel consumption and, very important in agriculture, cold-start behaviour While the first track-laying tractors from Deutz were developed almost exclusively for agricultural use, from the early 60s, Deutz track-laying tractors were increasingly offered as purely construction machinery.



Deutz 60 PS Kettentraktor/chain tractor**

LIMITED EDITION **500**
45 090 7600

110mm 250g

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. Wuith production starting in 1964, the D4K B very quickly displaced the very loud and uncomfortable track-laying tractor in the GDR. The agricultural collectives of the GDR could only obtain its successor as a heavy tractor, the Kirovets K-700 if, in return, they provided proof that a D4K had been scrapped. For this reason, almost all Dutra D4Ks in the GDR were scrapped, and any surviving examples are among the great attractions of any tractor meeting.



LIMITED EDITION **500**

Dutra D4K — 45 089 7300

160mm 200g



Die im Jahre 1956 als Favorit RS14 präsentierte Traktorbaureihe des VEB (Volkseigener Betrieb) Schlepperwerk Nordhausen wurde aufgrund von namensrechtlichen Streitigkeiten anlässlich der Leipziger Industriemesse 1958 in Famulus RS14 umgetauft. Die Bezeichnung „Famulus“ wurde aus dem lateinischen abgeleitet, was soviel bedeutete wie Gehilfe, Diener oder Knecht. Die maßstabgerechte Schuco-Miniatur im Maßstab 1:32 stellt einen Famulus RS14/36 dar und ist so eine tolle Ergänzung der bisherigen Schuco-Traktoren-Serie im wichtigsten Maßstab für landwirtschaftliche Fahrzeuge, dem Maßstab 1:32.

Because of disputes over brand name rights, the series of tractors presented in 1956 as Favorit RS14, from the VEB (Publicly-Owned Company) Schlepperwerk Nordhausen was renamed Famulus RS14 on the occasion of the Leipzig Industry Fair in 1958. The designation „Famulus“ was derived from the Latin with the meaning assistant, servant or labourer. The Schuco miniature, to a precise scale of 1:32, depicts a Famulus RS14/36, making a great addition to the existing Schuco range of 01:32 tractors.



LIMITED EDITION **500**

Famulus RS14/36 — 45 090 7400

105mm 80g



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

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



LIMITED EDITION **500**

Mercedes-Benz Unimog U401 mit Holzpritsche/with wooden bed — 45 090 0300

110mm 120g

RESIN + PLASTIC PARTS

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

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





Kettentraktor/chain tractor T100 M3

LIMITED EDITION **500**
45 090 5700

135mm 250g

Bereits im Jahre 1898 gründete Anton Schlüter in Freising bei München seine Schlüter Motorenwerke. Um an dem, in den 30er-Jahren immer lukrativer werdenden Markt für landwirtschaftliche Traktoren teilhaben zu können, stellte Schlüter im Jahre 1937 mit dem Schlüter DZM 25 seinen ersten Traktor vor. Ab dem Jahr 1964 konzentrierte man sich in Freising ausschließlich auf den Bau von Großschleppern und machte so dem seinerzeitigen Schlüter-Werbeslogan „Kraft soviel Sie brauchen" alle Ehre. Im Jahre 1978 der staunenden Fachpresse vorgestellt, war der mit einem wassergekühlten MAN 12-Zylinder-V-Motor ausgestattete Schlüter Profi Trac 5000 TVL der leistungsstärkste bei Schlüter entwickelte Schlepper - ein wahrer Schlepperriese mit 500 PS! Das 18.000 kg schwere Fahrzeug wurde allerdings nur ein einziges Mal produziert, da geänderte politische Verhältnisse im Zielmarkt Jugoslawien die Serienproduktion verhinderten.

As early as 1898, in Freising near Munich, Anton Schlüter founded his Schlüter Motorenwerke. In 1937, seeking to take a share in the increasingly lucrative agricultural tractor market of the 1930s, Schlüter presented the Schlüter DZM 25, its first tractor. From 1964, the company in Freising concentrated on the production of large tractors and thus lived up to the Schlüter advertising slogan: „All the power that you need". Presented to an amazed trade press in 1978, the Schlüter Profi Trac 5000 TVL, fitted with a water-cooled MAN 12-cylinder V engine, was the most powerful tractor developed by Schlüter - a real giant of a tractor with 500 hp! However, weighing in at 18,000 kg, this tractor was produced only once: altered political circumstances in the target market in Yugoslavia prevented series production.



Schlüter Profi Trac 5000 TVL**

LIMITED EDITION **750**
45 090 7900

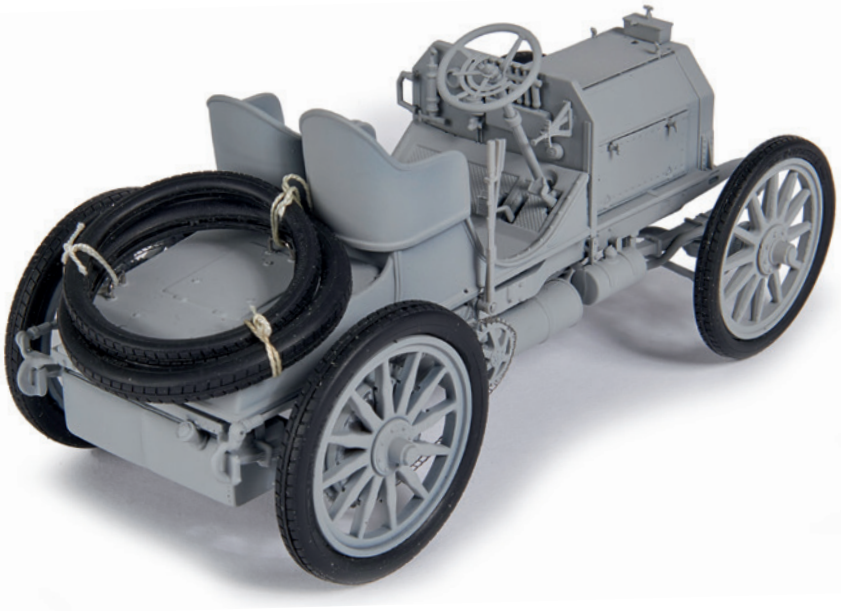
200mm 560g

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.











LIMITED EDITION **1000**

Mercedes 35 HP „1901", weiß/white* 45 004 3100

200mm 370g

METAL + PLASTIC PARTS



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



LIMITED EDITION **1000**

Porsche 356 A Carrera Coupé, grün metallic/green — 45 003 1400

230mm 450g



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



LIMITED EDITION **1000**

Porsche 356 A Carrera Cabriolet, rubinrot/ruby red — 45 003 1600

225mm 430g

METAL + PLASTIC PARTS

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.

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 Targa 1973, bahiarot/red

LIMITED EDITION **911**
45 003 6200

230mm 515g

METAL + PLASTIC PARTS









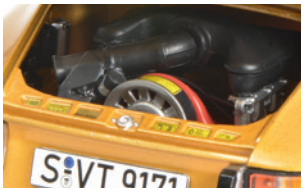
Porsche 911 S Coupé 1973, schwarz/black

LIMITED EDITION **911**
45 003 6300

235mm 550g









Porsche 911 S Coupé 1973, gold metallic

LIMITED EDITION **911**
45 003 6100

235mm 550g

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.





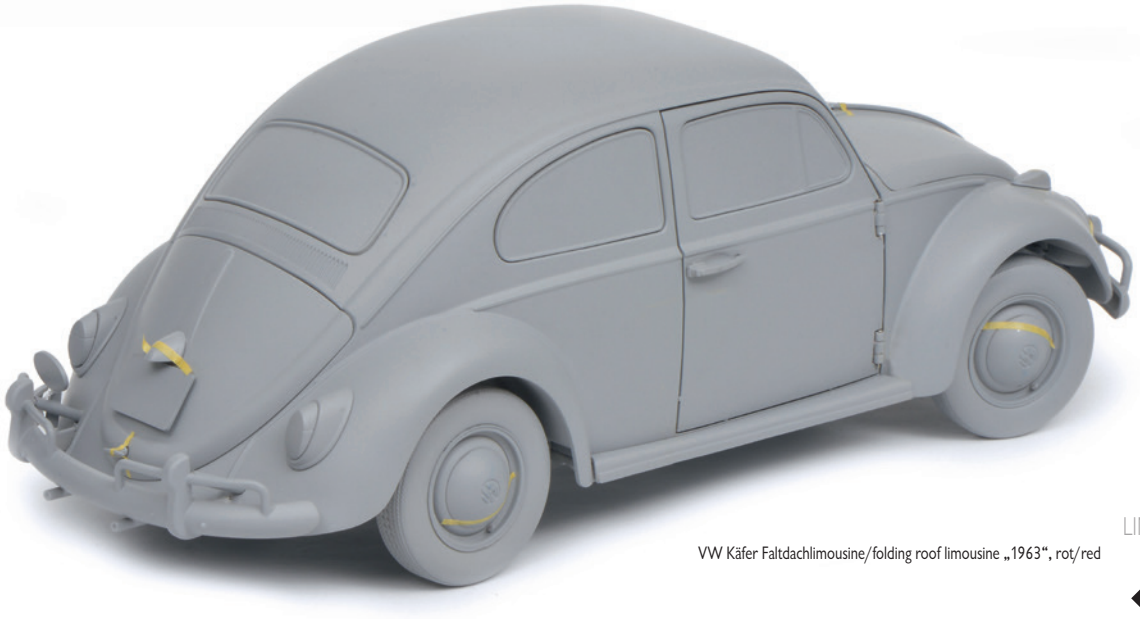
LIMITED EDITION **1000**

VW Käfer Limousine „1963", grau/grey* 45 004 3200

230mm 650g



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



LIMITED EDITION **1000**

VW Käfer Faltdachlimousine/folding roof limousine „1963", rot/red 45 004 3300

230mm 650g

METAL + PLASTIC PARTS

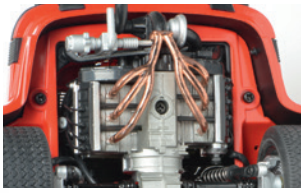
Um Mitte der 70er-Jahre ein siegfähiges Porsche-Rennfahrzeug nach dem FIA-Reglement der Gruppe 4 und den damit verbundenen Wettbewerben der Deutschen Rennsport-Meisterschaft DRM, amerikanischen IMSA GT-Serie und der Sportwagen-Weltmeisterschaft, anbieten zu können, wurde der Porsche 934 entwickelt. Gleichzeitig 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.













Porsche 934 RSR, indischrot/guards red*

LIMITED EDITION **911**

45 003 3900

245mm 680g

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.



LIMITED EDITION **1000**

VW T2a Bus L, rot-weiß/red white* 45 004 3600

245mm 1135g



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



LIMITED EDITION **1000**

VW T2a Campingbus, neptunblau-weiß/blue white 45 004 3500

255mm 1155g

Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

EDITION 1:18

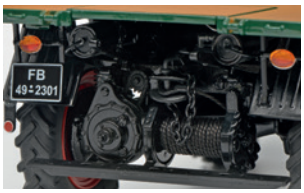
METAL + PLASTIC PARTS

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 Boerhinger 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 Boerhinger 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).











LIMITED EDITION **1000**

Mercedes-Benz Unimog U401 mit/with Westfalia-Kabine/cabin, grün/green 45 001 6700

195mm 610g

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).



Lanz Eilbulldog, blau-weiß/blue white*

LIMITED EDITION **1000**

45 001 6800

260mm 870g

Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

EDITION 1:18

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.



Fendt Dieselross F20G*

LIMITED EDITION **1000**

45 001 6100

155mm 260g

Historische PKW · Historic cars

PRO.R18

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.



Citroën SM „Shooting Brake", gold metallic*

LIMITED EDITION **500**

45 002 1200

275mm 660g

RESIN + PLASTIC PARTS



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.

BMW Glas 3000 V8, blau/blue**

LIMITED EDITION **500**
45 002 0800

255mm 660g

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





Glas 2600 V8, weiß/white**

LIMITED EDITION **500**
45 002 0700

255mm 660g

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.







Porsche 911 „Röhrl x 911"**

LIMITED EDITION **500**

45 002 5100

240mm 800g

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.



BMW M8, rot/red*

LIMITED EDITION **500**

45 002 0900

265mm 900g

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.



Porsche 356 Gmünd Coupé, schwarz/black*

LIMITED EDITION **500**
45 002 5200

220mm 800g





Porsche 356 Gmünd Coupé, silbermetallic/silver*

LIMITED EDITION **500**
45 002 5300

220mm 800g

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".





VW T1a „Schwäbisch Hall"

LIMITED EDITION **500**

45 001 6200

240mm 1120g

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.







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

LIMITED EDITION **500**
45 001 6300

250mm 1220g

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.





VW Käfer „Motorhome“, blau/blue

LIMITED EDITION **500**

45 001 1400

210mm 1100g

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.









VW T1b Renntransporter „Continental Motors“, rot/red

LIMITED EDITION **500**

45 090 5900

440mm 2000g

RESIN + PLASTIC PARTS

Historische PKW · Historic cars

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.



Jaguar E-Type „Shooting Brake“ H&M* 45 004 6100

390mm 1400g

Aktuelle PKW · Current cars

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.



Mercedes AMG „Vision Gran Turismo“** 45 004 6000

400mm 1600g

METAL + PLASTIC PARTS

Bereits im Jahre 1937 erteilte das Heereswaffenamt den Entwicklungsauftrag für ein „überschweres Krad mit organisch angebautem Seitenwagen". Sowohl BMW als auch Zündapp beteiligten sich an der Ausschreibung mit jeweils eigenständigen Konstruktionen. Die BMW R 75 erhielt einen 745 cm³ großen Boxermotor mit einer Leistung von 26 PS, die über eine Kardanwelle und ein Sperrdifferential sowohl an das Hinterrad als auch an das Beiwagenrad übertragen wurde. Ausgestattet mit vier Vorwärts-, drei Gelände- und einem Rückwärtsgang wurde das BMW R75 Gespann in den Jahren 1941 - 1944 in mehr als 16.500 Exemplaren hergestellt und ist heute ein gesuchtes Sammlerstück für Motorrad-Enthusiasten in der ganzen Welt.

As long ago as 1937 the German army ordnance office awarded a development contract for an „extra heavy motorcycle with organically attached sidecar". Both BMW and Zündapp participated in the invitation to bid, each submitting their own designs. The BMW R 75 was fitted with a 745 cm³ boxer engine producing 26 PS of output power, which was transferred via a cardan shaft and limited-slip differential to both the rear wheel and the sidecar. Equipped with four forward, one reverse and three cross-country reduction gears, more than 16,500 of these BMW R75 motorcycle combinations were manufactured in the period 1941 - 1944. Today, it is a much sought-after collector's piece for motorcycle enthusiasts right around the world.













BMW R75 mit Beiwagen/with side car „Wehrmacht", grau/grey* 45 065 6400





Mit mehr als einer Million produzierter Exemplare ist die Simson Schwalbe bezüglich der Produktionsmenge das erfolgreichste Zweirad der deutschen Zweiradgeschichte. Hergestellt im „Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk Ernst Thälmann“, den Simson-Werken in Suhl war die Schwalbe ab 1964 das erste Modell der neu entwickelten Vogel-Serie bei Simson. Fahrzeuge wie die „Spatz“, „Star“, „Sperber“ und „Habicht“ wurden in Suhl ebenfalls in erheblichen Stückzahlen hergestellt. Die Baureihenbezeichnung KR51 stand für KR-Kleinroller, die „5“ für den Hubraum von 50cm³ und die „1“ diente der Unterscheidung zum Vorgängermodell, der KR50. Ein wichtiger Grund für die ungebrochene Popularität der Schwalbe ist neben ihrer soliden und zuverlässigen Technik auch die Tatsache, dass die Schwalbe trotz ihrer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h mit einem kleinen Versicherungskennzeichen zulassungsfrei gefahren werden kann. Dies wurde sogar in einer Ausnahmeregelung im Deutsch-deutschen Einigungsvertrag festgehalten. So stellt die Schwalbe ein gutes Stück deutsche Zweirad- und Verkehrsgeschichte dar.

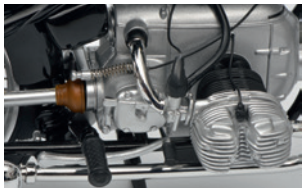
In terms of production quantity, the Simson Swallow is the most successful two-wheeler in Germany's history with over a million units produced. Manufactured in the „Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk Ernst Thälmann“ division within the Simson company in Suhl, from 1964 onwards the swallow was the first model of Simson's newly developed series with bird names. Mopeds such as the „sparrow“, „starling“, „sparrow-hawk“ and „hawk“ were also produced in Suhl in considerable numbers. The series designation KR51 stood for scooter, with „5“ being the engine size of 50cm³ and the „1“ to distinguish it from the predecessor model, the KR50. Besides solid and reliable engineering, one important reason for the unceasing popularity of the swallow is the fact that, in spite of a 60 km/h top speed, it can be driven with a small insurance sticker but without registration. This was even retained in an exemption clause of the German Unification Treaty. Thus, the swallow represents a good piece of German two-wheeler and traffic history.

Simson Schwalbe KR 51/1, weiß/white 45 066 3900

METAL + PLASTIC PARTS

1917 in Nürnberg als Zünder-Apparatebau-Gesellschaft m.b.H gegründet, entwickelten sich die Zündapp-Werke ab 1921 zu einem der führenden deutschen Motorradhersteller. Eine der herausragendsten Motorradkonstruktionen der Zündapp-Werke war die, in den Jahren 1950 bis 1957 produzierte Zündapp KS 601. Die KS 601 war in diesen Jahren das stärkste deutsche Motorrad und verfügte über einen 2-Zylinder-Boxermotor, der mit seinen 597 cm³ eine Leistung von 28 PS erzielte. Dies verhalf der 224 kg schweren Maschine zu einer für damalige Zeiten enormen Höchstgeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern. Die typische Farbe für die Zündapp KS 601 war das berühmte „Zündapp-Grün" welches dem Motorrad später auch den Beinamen „Der grüne Elefant" einbrachte. Das Motorrad wurde jedoch auch in anderen Farben wie dunkelrot und schwarz hergestellt und insgesamt knapp 5000mal produziert.

Founded in 1917 in Nuremberg as the Zünder-Apparatebau-Gesellschaft m.b.H, from 1921 onwards the Zündapp works developed into a leading German motorcycle manufacturer. One of the most prominent motorcycle designs of the Zündapp works was the KS 601 produced from 1950 to 1957. During that time, the KS 601 was Germany's most powerful motorcycle and achieved a power output of 28 PS from its 597 cm³ 2-cylinder boxer engine. This helped the motorcycle weighing 224 kg to reach a top speed of 140 km/h - outstanding for those times. The typical colour of the Zündapp KS 601 was the famous „Zündapp Green" which later led to it also being nicknamed „The green elephant". However, the motorcycle was also manufactured in other colours such as dark red and black and altogether nearly 5,000 were produced.









Zündapp KS 601, schwarz/black 45 066 0300

METAL + PLASTIC PARTS



BMW Isetta, beige/rot-orange/red 45 201 6500

Die mit einem 250 cm³ Motorradmotor ausgestattete BMW Isetta erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h und wurde in den Jahren 1955 bis 1962 über 160.000 mal produziert. Wegen ihrer kugeligen Form ist die Isetta heute noch als die „Knutschkugel" bekannt.

Fitted with a 250 cm³ motorcycle engine, the BMW Isetta achieved a top speed of 85 km/h and more than 160,000 of them were produced in the period 1955 to 1962. Owing to its egg-like shape, the Isetta is still known as a „bubble" car today.



Citroën 2 CV „007" 45 201 6600

Wie der VW Käfer, so wurde auch der Citroën 2 CV bereits in den 30er-Jahren entwickelt. Vom französischen „Volkswagen" wurden während seiner Produktionszeit, von 1948 bis 1990, über 5 Millionen Exemplare hergestellt. Erreichte eine frühe „Ente" mit ihren 9 PS noch eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 60 km/h, waren die letzten Typen mit 29 PS Leistung bereits 115 km/h schnell.

Like the VW Beetle, the Citroën 2 CV was also developed back in the 1930s. More than 5 million units of the French „people's car" were manufactured during its production period of 1948 to 1990. While an early „duck" with its 9 PS could still achieve a top speed of around 60 km/h, later 2CVs with 29 PS were capable of as much as 115 km/h.



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

Mit einer Höchstgeschwindigkeit von knapp 240 Stundenkilometern war der Jaguar E-Type ab 1961 einer der Trümpfe in jedem Auto-Quartett und gleichzeitig einer der schnellsten Seriensportwagen weltweit. Der mit einem legendären 3.8-Liter Sechszylinder-Reihenmotor ausgestatte E-Type war sowohl als Coupé als auch als offener Roadster erhältlich und gehört heute zweifelslos zu den Design-Ikonen der Automobilgeschichte.

With a top speed of almost 240km per hour, the Jaguar E-Type was, from 1961 onwards, one of the trumps in any car quartet and at the same time one of the fastest production sports cars in the world. Equipped with its legendary 3.8-litre, six-cylinder in-line engine, the E-Type was available both as a coupé and an open roadster and undeniably ranks among the design icons of automotive history.



Land Rover Defender, grün-weiß/green white 45 201 8100

Sein Name stand lange Jahre als Synonym für einen Geländewagen - der Land Rover. Seit dem Jahr 1990 als Land Rover Defender bezeichnet, gehört er zu den wenigen Automobilen die über Jahrzehnte hinweg in ihrer unverwechselbaren und fast unveränderten Grundform produziert wurden. Während seiner, schier unglaublichen Produktionszeit von 68 Jahren, von 1948 bis 2016, wurden vom Land Rover insgesamt mehr als 2 Millionen Stück hergestellt. Dies macht den „Landy" zu einem wahren Klassiker der Automobilgeschichte.

For many years, its name has been a synonymous with off-road capability - the Land Rover. Badged as the Land Rover Defender since 1990, it is one of the few vehicles that for decades has been produced in its unmistakeable and almost unaltered initial form. Altogether more than 2 million vehicles were manufactured by Land Rover during its almost unbelievable 68 years of production from 1948 until 2016. This makes the „Landy" a true classic of automotive history.



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

Der Mercedes-Benz /8 wurde 1968 seiner Kundschaft vorgestellt, wobei das /8 für das Vorstellungsjahr 1968 steht. Die sehr modern gestylte Limousine löste im Mercedes-Benz-Programm die bereits seit 1959 angebotene Heckflosse ab. Als 200er leistete das Fahrzeug 95 PS und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 165 Stundenkilometern. Bis zu seiner Produktionseinstellung im Jahre 1976 wurden vom /8 mehr als 1,8 Millionen Exemplare produziert.



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

The Mercedes-Benz /8 was first presented to customers in 1968, where the /8 stands for the presentation year. This saloon with very modern styling superseded the tail-fin model of the Mercedes-Benz range on sale since 1959. As a 200-series model, the vehicle produced 95 PS and reached a top speed of 165 km/h. Up until production was discontinued in 1976, more than 1.8 million of the /8 vehicles were produced.

METAL + PLASTIC PARTS



Mini Cooper „Union Jack“, rot/red 45 201 6700

Er ist der englische Kleinwagen schlechthin - der klassische Mini. Der Mini war dank seines, erstmalig im Automobilbau, quer eingebauten Motors und aufgrund seiner ausgeklügelten Konstruktion ein wahres Raumwunder. Von dem Fahrzeug, das unter anderem als Mini Cooper S dreimal die Rallye-Monte-Carlo gewann, wurden während seiner gesamten Bauzeit von 1959 bis 2000 exakt 5.387.862 Stück produziert.

It is the English small car par excellence - the classic Mini. Thanks to its ingenious design and transversely fitted engine - a first in automotive engineering - the Mini was a true miracle of space. In Mini Cooper S form it won the Monte-Carlo rally three times amongst other things. Altogether 5,387,862 Minis were produced during its entire production period from 1959 to 2000.



Porsche 356 Carrera Coupé, schiefergrau/grey 45 201 7900

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

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



VW Golf GTI, silber/silver 45 201 8000

Nachdem der VW Käfer Anfang der siebziger Jahre doch sehr in die Jahre gekommen war, wurde im Frühjahr 1974 sein Nachfolger, der VW Golf vorgestellt. Anfänglich sowohl mit 50, als auch mit 70 PS angeboten, folgte bereits 1975 der heute noch als Urvater der sportlichen Kompaktlimousinen geltende VW GTI. Sein 110 PS starker 1,6-Liter-Einspritzmotor und die damit verbundenen Fahrleistungen machten den GTI zum Traum- und Kultfahrzeug einer ganzen Generation.

After the VW Beetle was really beginning to age at the start of the 1970s, its successor, the VW Golf, was launched in the spring of 1974. Initially offered with a choice of 50 PS or 70 PS, by 1975 it was soon followed by the VW GTI, today still considered the forefather of compact sports saloons. Its 1.6 litre injection engine producing 110 PS and the associated driving performance made the GTI the dream- and cult vehicle of an entire generation.



VW Käfer, resedagrün/beige 45 201 6800



VW Käfer, „Marienkäfer“ 45 201 6900

Im Auftrag der Regierung entwickelte der geniale Automobil-Konstrukteur Ferdinand Porsche ab dem Jahre 1934 in seinem Konstruktionsbüro in Stuttgart den deutschen „Volkswagen“. Die für damalige Zeiten revolutionäre Konstruktion mit ihrem luftgekühlten 4-Zylinder-Boxermotor und stromlinienförmiger Karosserie, wurde später als „Käfer“ weltberühmt und entwickelte sich im Laufe seiner Produktionszeit mit mehr als 22 Millionen hergestellter Exemplare zum erfolgreichsten Fahrzeug der Automobilgeschichte.



VW Käfer „Reisezeit“, dunkelrot 45 201 7000

At the behest of the government, the highly gifted automotive engineer Ferdinand Porsche developed the German „people's car“ at his design office in Stuttgart from 1934 onwards. With an air-cooled 4-cylinder boxer engine and streamlined body, its design was revolutionary for those times. Later famous globally as the „Beetle“, it became the most successful vehicle in automotive history with more than 22 million units produced.

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

Since a huge leap in demand for economic and versatile means of transport arose right at an early stage of the German economical miracle, production of the VW type 2 transporter began at Volkswagen in 1950. This all-rounder lovingly called a „VW Bulli" by its numerous fans rapidly became an outstanding workhorse of the economic upswing in Germany during the 1950s.



VW T1 Bus, rot-beige/red beige 45 201 7100



VW T3 Bus, blau-perlweiß/blue perl white 45 201 7200

Wie die Fahrzeugbezeichnung schon sagt, war der VW T3 die dritte Transportergeneration des Volkswagen-Konzerns. Produziert zwischen 1979 und 1992 war der T3 auch die letzte VW-Baureihe die mit einem luftgekühlten Heckmotor, dem Antriebskonzept welches bis auf den VW Käfer zurückging, ausgestattet war. Vom Luxus-Bus über den Kastenwagen, den Pritschenwagen bis hin zu den Camping-Varianten wurde der VW T3 in zahlreichen Varianten hergestellt.



VW T3 „Joker" mit Hochdach/with high roof, braun/brown 45 201 8200

As the vehicle designation already indicates, the VW T3 was the third generation of transporters from the Volkswagen Group. Produced between 1979 and 1992, the T3 was also the last VW production series equipped with an air-cooled rear engine, a drive concept that went back as far as the VW Beetle. The VW T3 was manufactured in numerous variants from luxury bus, transporter van and pick-up truck right through to the camping variants.



Mercedes-Benz Unimog U 406 „Feuerwehr" 45 201 7300

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

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



Lanz Bulldog, blau/blue 45 201 7400

Bereits im 19. Jahrhundert gegründet, entwickelte sich die Heinrich Lanz AG in Mannheim sehr schnell zu einem der führenden Landmaschinenhersteller Deutschlands. Ab den 1920er-Jahren stieg Lanz in die Produktion von Ackerschleppern ein und leistete so einen erheblichen Beitrag zur Motorisierung der deutschen Landwirtschaft. Unter der Bezeichnung Lanz Bulldog wurden mit großem Erfolg Ackerschlepper mit Einzylinder-Glühkopfmotoren produziert. Im Laufe weniger Jahre wurde die Bezeichnung „Bulldog" so zum umgangssprachlichen Begriff für einen Ackerschlepper.

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

METAL + PLASTIC PARTS



Edition 1:64 Kit „Porsche 356“ 45 201 9900





Eine tolle Geschenkidee für große und kleine Automobilfreunde - die neuen Schuco Edition 1:64 Kit's. Mit wenigen Handgriffen lassen sich mit Hilfe des mitgelieferten Schraubendrehers die detailgetreuen Schuco 1:64-Modelle zusammenbauen und auch wieder demontieren. Als erste Schuco 1:64-Bausätze erscheinen in diesem Jahr der Mercedes-Benz Unimog 406, der legendäre Sportwagenklassiker Porsche 356 und der Kult-Transporter Volkswagen T1 Bus.

A great gift idea for both big and small fans of model cars - the new Schuco Edition 1:64 Kits. In just a few steps the accurately reproduced Schuco 1:64 models can be assembled or disassembled using the screwdriver included in the delivery. Appearing this year as the first Schuco 1:64 assembly kits are the Mercedes-Benz Unimog 406, the legendary Porsche 356 classic sports car and the cult Volkswagen T1 Transport Bus.





Edition 1:64 Kit „VW T1 Bus“ 45 202 0000





Edition 1:64 Kit „Mercedes-Benz Unimog 406“ 45 201 9800



Jaguar E-Type Coupé* 45 263 9800



Land Rover 88* 45 264 4100



Mercedes-Benz 300SL Coupé* 45 263 9300



Mercedes-Benz 300SL Roadster* 45 263 9400



Mercedes-Benz -/8 45 263 9500



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



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



Mini Cooper 45 263 9200



Porsche 356 Cabrio 45 264 4200



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



Porsche 2.7 RS 45 263 9900



VW Käfer 45 264 0200



VW Käfer „Deutsche Bundespost“ 45 264 0300



VW T1c „Deutsche Bundespost“ 45 264 1100



VW T1b Pritsche-Plane/ pick-up with tarpaulin 45 264 4300



VW T1b Pritschenwagen/ pick-up „Deutz Service“ 45 264 1000



VW T1c Kastenwagen/box van „VW Kundendienst“ 45 264 4600



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



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



VW T3b „Joker“ Campingbus 45 264 4500

EDITION 1:87

METAL + PLASTIC PARTS



Dutra D4K ohne Kabine/ without cabin* 45 264 1300



Dutra D4K mit Kabine/with cabin* 45 264 1200



Fendt Favorit 622 LS 45 264 1600



IHC 1455 XL 45 264 1800



Kärcher MC 130 Winterdienst/ winter service 45 262 8900



Kärcher MC 130 Kehrmaschine/ street sweeper 45 262 9000



MB trac 1800 45 264 1700



Mercedes-Benz Unimog 406 45 264 1900



Porsche Standard** 45 264 1500



Steyr 1300 System Dutra* 45 264 1400



Airbus Helicopter H145 „DRF“ 45 263 8400



Airbus Helikopter H145M „KSK“ 45 264 3700

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

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



Ladegutpackung/loading package 8x Citroën 2 CV 45 264 0100
(ohne Schienen und Autotransporter/without tracks and car transporter)



Ladegutpackung/loading package 8x VW T1 45 264 0800

METAL + PLASTIC PARTS



Panzerhaubitze 2000, flecktarn/ 45 264 2000
self-propelled gun, camouflaged „Bundeswehr“**

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

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



Puma Schützenpanzer, flecktarn/ 45 264 2100
infantry combat vehicle, camouflaged „Bundeswehr“**

Der als Nachfolger des „Marder“ seit 2015 an die Bundeswehr ausgelieferte Schützenpanzer Puma ist derzeit der schwerste und aufgrund seines MTU-V10-Dieselmotors mit einer Leistung von 1090 PS auch der stärkste Schützenpanzer weltweit. Das von KMW und Rheinmetall entwickelte und produzierte Fahrzeug erreicht mit drei Mann Besatzung und einem bis zu 6-köpfigen Schützentrupp an Bord eine Reichweite von bis zu 600 Kilometern

The Puma armoured infantry fighting vehicle (IFV) supplied to the German armed forces since 2015 as a successor to the Marder, is currently the heaviest and also the most powerful IFV worldwide by virtue of its MTU-V10 diesel engine which outputs 1,090 PS. The vehicle developed and produced by KMW and Rheinmetall achieves a range of up to 600 kilometres with a three-man crew and a squad of up to six infantry men on board.



Leopard 2A1 Kampfpanzer, infantry combat vehicle „Bundeswehr“ 45 264 2200

Seit 1979 produziert, ist der Kampfpanzer Leopard 2 bei der Bundeswehr der Nachfolger des Leopard 1. In verschiedenen Varianten und Entwicklungsstufen bei Krauss-Maffei-Wegmann hergestellt ist die aktuellste Variante der Leopard 2A7. Der dem Schuco-Modell zugrundeliegende Leopard 2A1 wurde zwischen 1982 und 1984 in 750 Exemplaren gebaut, wog 60 Tonnen und erreichte, angetrieben von einem 1500 PS starken 12-Zylinder-Dieselmotor eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 70 Stundenkilometern.

Produced since 1979 and in service with the German armed forces, the Leopard 2 battle tank is the successor to the Leopard 1. It is manufactured in different variants and stages of development at Krauss-Maffei-Wegmann, the latest variant being the Leopard 2A7. The Leopard 2A1 on which the Schuco model is based was built between 1982 and 1984 (750 were made), weighed 60 tons and, driven by a 1,500 PS 12-cylinder diesel engine, reached a top speed of about 70 km/h .



Serval ISAF „KSK“, flecktarn/camouflaged 45 264 2300

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

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



Mercedes-Benz LG 315 Tank-LKW/tank truck „Bundeswehr“ 45 264 2400

Als Ergebnis eines Ausschreibungsverfahrens erhielten sowohl MAN als auch Daimler-Benz den Auftrag für den Bau eines Bundeswehr 5t-Lastkraftwagens. Der Mercedes-Benz LG 315 verfügte mit seinem zuschaltbaren Vorderradantrieb über eine ordentliche Geländegängigkeit, wog im Leerzustand 7,7 Tonnen und wurde von einem 6-Zylinder-Vielstoffmotor mit 8,3 Liter Hubraum und einer Leistung von 145 PS angetrieben.

As the result of a tendering process, MAN and Daimler-Benz were commissioned to build a 5-ton truck for the German armed forces. With additionally engageable front-wheel drive, the Mercedes-Benz LG 315 had decent rough terrain capability, weighed 7.7 tons unladen and was powered by an 8.3 litre, 6-cylinder multifuel engine outputting 145 PS.



Mercedes-Benz O302 Bus „Bundeswehr“ 45 264 2500

Der bundeswehrintern, KOM gr, Kraftomnibus groß, bezeichnete Mercedes-Benz O302 wurde bereits ab Mitte der 60er-Jahre von der Bundeswehr beschafft. Fahrzeuge wie der O302 kommen immer dann zum Einsatz, wenn größere Personengruppen über größere Strecken sowohl wirtschaftlich als auch bequem transportiert werden müssen. Auf Basis des Mercedes-Benz O302 wurden auch Varianten beschafft, die sich ohne großen Aufwand zu Krankenkraftwagen (KrKw gr) umrüsten ließen.

Under the internal designation KOM gr (a long-distance coach), the Mercedes-Benz O302 was procured by the German armed forces as far back as the mid 1960s. Vehicles such as the O302 are used whenever large numbers of people need to be transported over long distances in comfort as well as economically. Variants based on the Mercedes-Benz O302 were also procured that could be converted into ambulances (KrKw gr) without great effort.

METAL + PLASTIC PARTS



Wolf G, flecktarn/camouflaged „Bundeswehr“ 45 264 2700

Als Nachfolger sowohl für den LKW 0,5 t gl, den VW Iltis, als auch für den PKW 0,4 t, den VW Typ 181 Kübelwagen vorgesehen, wurde der Wolf im Jahre 1988 bei Daimler-Benz und seinem österreichischen Entwicklungspartner Steyr-Puch in Auftrag gegeben. Der auf der Mercedes-Benz G-Klasse basierende Wolf LKW 0,5t gl „Wolf“ wurde in knapp 12.000 Exemplaren in knapp 50 verschiedenen Varianten, aufgeteilt auf die drei Radstände 2.400, 2.850 und 3.120 mm, an die Bundeswehr geliefert.



Wolf G Militärpolizei „Feldjäger“ 45 264 2800

Daimler-Benz and its Austrian development partner Steyr-Puch were commissioned to build the Wolf in 1968 as a successor to both the VW Iltis (LKW 0.5 t gl) and the VW Type 181 Kübelwagen (PKW 0.4 t). Based on the Mercedes-Benz G-Class, around 12,000 of the Wolf LKW 0.5t gl vehicles were supplied to the German armed forces in about 50 different variants, divided among the three wheelbases of 2,400, 2,850 and 3,120 mm.



VW 181 Kübelwagen, flecktarn/skip car, camouflaged „Bundeswehr“* 45 264 3000

Ursprünglich nur für den Einsatz bei der Bundeswehr entwickelt und produziert, wurden vom VW Typ 181 Kurierwagen in den Jahren 1969 bis 1979 exakt 15.275 Fahrzeuge des „Pkw 0,4 t tmil 4×2“ (Pkw, 0,4 Tonnen Nutzlast, teilmilitarisiert, vier Räder, davon zwei angetrieben) an die deutschen Streitkräfte geliefert. Der oft auch als VW Kübelwagen bezeichnete Typ 181 wurde später auch Behörden und Privatkunden zum Kauf angeboten. In den USA erlang der 181er sehr schnell Kultstatus und erhielt dort auch seinen Spitznamen „The Thing“.



VW 181 Kübelwagen/skip car „Bundeswehr“* 45 264 2900

Originally developed and produced for use by the German army, exactly 15,275 of the VW Type 181 partially militarised courier cars (Pkw 0.4 t tmil 4×2) (2 of 4 wheels driven and 0.4 ton payload) were supplied to the German armed forces between 1969 and 1979. The Type 181 often also referred to as the VW Kübelwagen (bucket-seat car) was later also offered for sale to authorities and private customers. In the USA, the Type 181 very quickly acquired cult status and was nicknamed „The Thing“.



VW Käfer 1200 „Bundeswehr“ 45 264 3100

Bei der Bundeswehr gehörte der VW 1200 zur PKW-Klasse 1 und kam vor allem beim Heer und der Luftwaffe zum Einsatz. Dort stand er als „Kompanie-Käfer“ meistens als Chef-Fahrzeug dem Kompanie-Chef, dem Kompanie-Feldwebel oder dem Kompanie-Truppführer zur Verfügung.

The German armed forces classified the VW 1200 as a class 1 motor car 1 and it was used primarily by the army and the air force. There, as the „company Beetle“, it was mostly at the disposal of the company leader, the sergeant-major or troop leader.



VW T5 Bus „Bundeswehr“ 45 264 2600

Der am häufigsten eingesetzte Rüstsatzträger bei der deutschen Bundeswehr ist nach wir vor der Volkswagen T4 Transporter. Nach und nach kommt aber auch dessen Nachfolger, der VW T5 zum Einsatz.

The kit carrier most commonly used by the German armed forces continues to be the Volkswagen T4 Transporter. But it is gradually being replaced by its successor, the VW T5.



METAL + PLASTIC PARTS



Bell UH 1D Rettungshubschrauber/rescue helicopter „SAR“ 45 264 3200

Als leichter Transport- und Mehrzweckhubschrauber konzipiert, erhielt die Bundeswehr im Frühjahr 1966 ihre ersten vier Exemplare des Bell UH-1D. Von den insgesamt 352 Bell UH-1D der Bundeswehr wurden 345 im Rahmen einer Lizenzproduktion bei der Firma Dornier hergestellt. 132 Stück wurden an die deutsche Luftwaffe ausgeliefert. Mit über 7.000 gebauten Exemplaren ist der Bell UH-1 der mit Abstand meistgebaute Drehflügler der Luftfahrtgeschichte.

Designed as a multirole, lightweight transportation helicopter, the German armed forces received their first batch of four Bell UH-1Ds in the spring of 1966. Of altogether 352 Bell UH-1Ds in service with the German armed forces, 345 were manufactured under license at Dornier. 132 of them were delivered to the German Air Force. With over 7,000 units of the Bell UH-1 built, it is by far the most numerous rotary-wing aircraft in aviation history.

Der NH 90 (Nato Helicopter 90) wurde als leichter, allwettertauglicher und nachtflugfähiger Mehrzweckhubschrauber entwickelt. Da der Rumpf größtenteils aus Faserverbundstoffen besteht, verfügt dieser Hubschrauber über einen weitaus geringeren Radarquerschnitt als andere Hubschrauber. Das Aufgabengebiet des NH 90 reicht als Mehrzweckhubschrauber vom Material- und Personentransport über den Transport von Spezialkräften bis zur Evakuierung von Verletzten vom Gefechtsfeld.

The NH 90 (Nato Helicopter 90) was designed as a lightweight, all-weather and night-time multirole helicopter. Since the fuselage consists mainly of fibre composites, this helicopter has a far smaller radar cross section than other helicopters. As a multirole helicopter, the NH90's spectrum of missions ranges from transportation of material and personnel, especially special forces, through to the evacuation of casualties from the battlefield



NH90 Helikopter, flecktarn/camouflaged „Bundeswehr“ 45 264 6600

Gemäß der Heeresstruktur 4 wurde ab Herbst 1981 das Panzerbataillon 543 (PzBtl) ausgestellt. Eine Panzerkompanie bestand seinerzeit aus drei Panzerzügen mit jeweils vier Kampfpanzern und einem Kampfpanzer für den Kompaniechef. Ergänzt wurde die Kompanie durch einen Mannschafttransportpanzer wie dem M113, einem LKW und einem VW Bus. Der Panzerzug der Schuco Military 1:87-Serie stellt einen typischen Zug des PzBtl 543 dar.

From the autumn of 1981, in accordance with the Army Structure 4, the Tank Battalion 543 (TkBtl) was issued. A tank company consisted at that time of three tank platoons, each with four battle tanks as well as a battle tank for the company commander. The company was supplemented by a crew transport tank such as the M113, a truck and a VW bus. The Schuco Military 1:87 Series Tank Platoon constitutes a typical TkBtl 543 platoon.





Panzerkompanie/tank companie „Bundeswehr“, 45 264 3300
4x M48G, 1xM113, 1xMAN 5t GL, 1x VW Bus T3

AVIATION 1:600

METAL + PLASTIC PARTS



Lockheed Super Constellation „KLM“ Flying Dutchmann** 40 355 1696

Sie ist das wohl bekannteste Passagierflugzeug der 50er-Jahre, die Lockheed Super Constellation, besser bekannt als „Super Connie“. Ausgestattet mit vier luftgekühlten 18-Zylinder-Doppelsternmotoren mit jeweils 55 Liter Hubraum erzielte die „Super Connie“ eine Reisegeschwindigkeit von 480 Stundenkilometern und eine Reichweite von ca. 6500 Kilometern. Zwischen 1951 und 1958 wurden von sämtlichen Bau-Varianten 579 Exemplare bei Lockheed gebaut.

It is probably the most well-known passenger aircraft of the 1950's: the Lockheed Super Constellation, better known as the "Super Connie". Equipped with four air-cooled, 18-cylinder, double radial engines, each with a 55 litre displacement, the "Super Connie" reached a cruising speed of 480km per hour and had a range of approximately 6500km. 579 were made at Lockheed of all versions between 1951 and 1958.

AVIATION 1:250

METAL + PLASTIC PARTS



Concorde „Air France“ Test livery 40 355 1697

Mit einer Höchstgeschwindigkeit von knapp über 2.400 Stundenkilometern war die Concorde das erste Überschallflugzeug im Linienflugdienst. So konnte zum Beispiel die Flugzeit von Paris nach New York von sechseinhalb auf drei- bis dreieinhalb Stunden reduziert werden. 1976 in Dienst gestellt, waren die Concorde bis zum Jahr 2003 sowohl bei der Air France als auch bei British Airways im Einsatz.

With a maximum speed of just over 2,400km per hour, the Concorde was the first supersonic jet aircraft in scheduled air service. This meant the flying time from Paris to New York, for instance, could be reduced from six-and-a-half to three-and-a-half hours. Put into service in 1976, Concordes were in operation with both Air France and British Airways until 2003.





Set „Junkers Ju52/3m“ Luftwaffe & Sanitätsbereitschaft 40 355 1698

Basierend auf der einmotorigen Junkers Ju 51/1m wurde im Jahr 1932 die dreimotorige Ju 52/3m, heute besser bekannt als „Tante Ju“ vorgestellt. Legendär durch ihre sehr hohe technische Zuverlässigkeit und den für damalige Zeiten recht hohen Passagier-Komfort wurde die Ju 52/3m sowohl im zivilen als auch im militärischen Flugbetrieb eingesetzt. Besonders charakteristisch für diese, in über 4800 Exemplaren produzierte Flugzeug-Ikone sind ihre Wellblechbeplankung und die drei Sternmotoren.

Based on the single-engined Junkers Ju 51/1m, the three-engined Ju 52/3m, better known today as "Aunty Ju", was introduced in 1932. Legendary for its high level of technical reliability and very high (for those days) standard of passenger comfort, the Ju 52/3m was used both in civil and military flight operations. Particularly characteristic of these iconic aircraft, of which over 4,800 were manufactured, are their corrugated metal sheeting and three radial engines.

METAL + PLASTIC PARTS

Basierend auf der einmotorigen Junkers Ju 51/1m wurde im Jahr 1932 die dreimotorige Ju 52/3m, heute besser bekannt als „Tante Ju“ vorgestellt. Legendär durch ihre sehr hohe technische Zuverlässigkeit und den für damalige Zeiten recht hohen Passagier-Komfort wurde die Ju 52/3m sowohl im zivilen als auch im militärischen Flugbetrieb eingesetzt. Besonders charakteristisch für diese, in über 4800 Exemplaren produzierte Flugzeug-Ikone, sind ihre Wellblechbeplankung und die drei Sternmotoren. Nach der Dornier Do X 1929 ist die Ju 52/3m nun das zweite Modell der Schuco Aviation 1:72 Edition. Im großen Flugzeug-Modell-Maßstab 1:72 erreicht die „Tante Ju“ eine Spannweite von knapp über 40 cm und wird wie die Do X aus hochwertigem Zinkdruckguss produziert. Die Serie Schuco Aviation 1:72 wird im Laufe der nächsten Jahre durch weitere Flugzeug-Ikonen der Luftfahrtgeschichte ergänzt werden.

Based on the single-engined Junkers Ju 51/1m, the three-engined Ju 52/3m, better known today as “Aunty Ju”, was introduced in 1932. Legendary for its high level of technical reliability and very high (for those days) standard of passenger comfort, the Ju 52/3m was used both in civil and military flight operations. Particularly characteristic of this iconic aircraft, of which over 4,800 were manufactured, are their corrugated metal sheeting and three radial engines. After the Dornier Do X 1929, the Ju 52/3m is now the second model from the Schuco Aviation 1:72 Edition. In the large model aircraft scale of 1:72, the “Aunty Ju” reaches a wingspan of just over 40cm and, like the Do X, is made from high-quality die-cast zinc. The Schuco Aviation 1:72 Series will be complemented over the next few years by other aircraft icons of aviation history.





Junkers Ju52/3m „Amicale Jean-Baptiste Salis“* 40 355 1900

260mm 900g



Junkers Ju52/3m „Manfred von Richthofen“* 40 355 1800

260mm 900g



Für viele Kinder wurde er zum wohlgehüteten Begleiter für ein ganzes Spiel-Leben - der Schuco Studio Rennwagen. Bereits im Jahre 1936 vorgestellt ist er mittlerweile zum wahren Spielzeug-Klassiker und zur Produkt-Ikone unserer Marke Schuco gereift. Mit der neu geschaffenen Produktlinie „my 1st Schuco" möchte Schuco nun auch wieder hochwertige Spielautos für die kleinsten Kunden anbieten. Geeignet für Kinder ab dem 2. Lebensjahr wird das erste Modell der neuen Serie, der „Studio Racer" aus hochwertigsten Kunststoffen gefertigt und entsprechend der Spielzeugrichtline EN71 hergestellt. „Designed in Germany" werden die Studio Racer „Red - Enzo", „Blue - Pierre", „Green - Lewis" und „Silver - Max" sowohl kleine als auch große Kinder zu begeistern wissen.

For many children, he became a closely-guarded companion for a whole playing lifetime – the Schuco Studio Racing Car. Already introduced in 1936, it has now matured into a veritable toy classic and a product icon of our Schuco brand. With the newly created product line "My 1st Schuco", Schuco now wants to offer high-quality toy cars once more for our smallest customers. Suitable for children aged 2 years and over, the first model of the new series, the "Studio Racer", is made from the highest-quality plastics and manufactured in accordance with the EN71 toy safety standard. The Studio Racers "Red – Enzo", "Blue – Pierre", "Green – Lewis" and "Silver – Max" are "designed in Germany" and know how to enthral children of all ages.





Studio Racer „Silver-Max“ 45 098 7000

160mm 172g



Studio Racer „Red-Enzo“ 45 098 7100

160mm 172g





Studio Racer „Blue-Pierre“ 45 098 7200

160mm 172g





Studio Racer „Green-Lewis“ 45 098 7300

160mm 172g

Hauptsitz • Headquarters

Germany
Dickie Spielzeug GmbH & Co. KG
Werkstraße 1
90765 Fürth
Tel. +49.9 11.97 65-02
Fax +49.9 11.97 65-415
schuco@schuco.de
www.schuco.de

Hong Kong
Dickie Toys (Hong Kong) Ltd.
19/Fl, Prudential Tower
The Gateway, Harbour City
21 Canton Road
Tsim Sha Tsui, Kowloon,
Tel. +852.27 30 81 24
Fax +852.27 35 59 06
dickie@dickie-toys.com.hk

SIMBA DICKIE GROUP
Werkstraße 1
D-90765 Fürth
Germany
Tel. +49-911-97 65-01
Fax +49-911-97 65-120
info@simbatoys.de
www.simba-dickie-group.de

Internationale Vertriebspartner • International Distributors

Andorra
Basar Valira
Jugueteria / Jouets
Avenue de les Escoles n° 9
AD700 Escalades-Engordany
phone (+376) 821 459
fax (+376) 821 549
e-mail: info@basarvalira.com
www.totlego@basarvalira.com

Argentina
Maxifun Hobbies SRL
Paraguay Str. 4725
RA-1425 Buenos Aires
phone / fax (+54) 11 4 773 9189
e-mail: modeltime@fibertel.com.ar
www.maxi-fun.com.ar

Australia
Die Cast Distributors Australia PTY Ltd.
25 Gassman Drive
4027 Yatala, Queensland
phone (+61) 7 3801 8895
fax (+61) 7 3801 8896
e-mail: john@ddaus.com.au

Austria
Simba Toys
Handels-GmbH & Co.KG
Jochen-Rindt-Str. 25
A - 1230 Wien
phone (+43) 1 616 74 50-0
fax (+43) 1 616 74 50-22
e-mail: office@simbatoys.at
www.simba-dickie-group.de

Belgium
De Kleine Benelux B.V.
Postbus 121
NL-7940 AC Meppel
phone (+31) 522 25 14 00
fax (+31) 522 26 15 93
e-mail: info@dekleinemeppel.nl
www.dekleinemeppel.nl

Bulgaria
SIMBA TOYS Bulgaria Eood
ul. Rozova Gradina Nr. 17
1588 Krivina (obst. Sofia)
phone +359 (2) 9625859
fax +359 (2) 9624579
e-mail: m.regoci@simbatoys.bg

Canada
Yoma´s Hobby & Die-Cast model Ltd
103-15345 56
V3Z 0G4 Surrey BC
phone +778 682 2636
e-mail: bjdxtm@hotmail.com

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

Colombia
International Export Burea
Carrera 100 5-169 Local 317
Unicento Cali
48-81 Cali
phone +57 2 3 74 70 32
fax +57 2 5 58 52 56

France
MOMACO
Modeles Reduits
54, rue Marc Sangnier – BP 307
F- 94709 Maisons-Alfort Cedex
phone (+33) 01 43 76 44 15
fax (+33) 01 43 75 66 85
e-mail: bhue-momaco@orange.fr

Great Britain
John Ayrey Die-Casts Ltd.
Bentley House, 202 Market Street
Shipley, West Yorkshire
GB - BD18 2BY
phone (+44) 1274 594119
fax (+44) 1274 531505
e-mail: AYREY@msn.com

Hong Kong
Toysmart
Shop No. 148, 1/F,
In's Point Plaza, 53 ...
Kowloon, Hong Kong
e-mail: charles@ultramates.com.hk

Toyeast Limited -HK
Rm B, 1/F, Mow Hing Factory Building
Wai Yip Street 2015
Kwun Tong,
Kowloon, Hong Kong
phone (+852) 2389 9310
fax (+852) 2389 8779
e-mail: pinky@toyeast.com

Indonesia
Miniature Hobby Indonesia Co. Ltd.
Bulevar Raya Blok CN 3 no. 21
Jakarta 14240 – Indonesia
phone +62 818 168868
fax +62 21 4786 8644
e-mail: jeni tj@cbn.net.id

Ireland
Irish Decal Products Ltd.
Unit C3, Network, Enterprise Park
Kilcoole, Co Wicklow
phone (+353) 1 2011016
fax (+353) 1 2819113
e-mail: info@idpshop.com

Italy
La Mini Miniera s.a.s.
di Casati Piergiorgio & C.
Via Cesare Vinaj, 25,
I-12100 Cuneo
phone (+390) 171 34 44 20
fax (+390) 171 34 44 54
e-mail: info@miniminiera.com
www.miniminiera.com

Japan
Kokusai Boeki Kaisha,
25-12 Yotsugi 5-Chome
Katsushika-Ku
JAP-Tokyo 124-8503
phone (+81) 3 36 94-72 81
fax (+81) 3 36 94-77 42
e-mail: modelcar@kokusaiboeki.co.jp
www.kokusaiboeki.co.jp

Luxembourg
De Kleine Benelux B.V.
Postbus 121
NL-7940 AC Meppel
phone (+31) 522 25 14 00
fax (+31) 522 26 15 93
e-mail: info@dekleinemeppel.nl
www.dekleinemeppel.nl

Netherlands
De Kleine Benelux B.V.
Postbus 121
NL-7940 AC Meppel
phone (+31) 522 25 14 00
fax (+31) 522 26 15 93
e-mail: info@dekleinemeppel.nl
www.dekleinemeppel.nl

New Zealand
Model Barn Ldt.
PO Box 714
Thames 3540
phone (+64) 7 867 5340
fax (+64) 7 867 5064
e-mail: modelbarn@extra.co.nz
www.modelbarn.co.nz

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

Models4u sp z o.o.
Podmiejska
44-207 Rybnik
phone (+48) 789 368 794

Portugal
HD -Hélder Duarte-
Importacao e Exportacao Lda
Rua Mariano Pina 13-A
P-2740-134 Porto Salvo
phone (+351) 21 421 83 46
fax (+351) 21 421 83 47
e-mail: geral@hdlda.com

Singapore
Miniatur Hobby Indonesia Co. Ltd.
Bulevar Raya Blok CN 3 no 21
Jakarta 14240 – Indonesia
phone: (+62) 818 16 88 68
fax: (+62) 121 44786 8644

South Africa
Manjos Trading
156 Main Reef Rd. Benrose
2011 Johannesburg
ZA Südafrika
phone (+27) 11 618 4728
fax (+27) 11 618 4729
e-mail: manjos@manjos.co.za

South Korea
GN Trade Co.
the 1st floor, Jin building 43
Nonhyeon-ro 71-gil, Gangnam-gu
03702 Seoul
phone (+82) 708 621 0021
mobile (+82) 1053 760021

Suisse
Märklin Vertriebs AG
Ausserfeldstrasse 9
CH 5036 Oberentfelden
phone (+41) 62 738 33 00
fax (+41) 79 392 96 65
e-mail: rene.treier@maerklin.ch

Thailand
Kump (1971) Co. Ltd.
36/4-5 1Fl., Soi Aree, Phalayotin Rd
Samsaenai, Phayatai
10400 Bangkok
TH Thailand
phone +66 2 271-2212
fax +66 2 617-0607
e-mail: vkunplin@yahoo.com

USA
Sunrich Toys & Hobby
3949 Schaefer Avenue
USA-Chino CA 91710
phone (+1) 909 287 0655
fax (+1) 909 287 0658
e-mail: info@sunrichtoy.com

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.

Weitere Internationale Vertriebspartner finden Sie unter www.schuco.de.

You will find more international sales partners at www.schuco.de.

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











43 650 0901
4 007864 024131

SIMBA · DICKIE · GROUP