

Schuco

NEUHEITEN I · NEW RELEASES I/2020



Neuheiten 2020 · New Releases 2020

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 17 verschiedene Schuco-Produktlinien erscheinen zur diesjährigen Spielwarenmesse knapp über 200 Schuco-Modellneuheiten.

Die Schuco-Kult-Sammlerserie „Schnuco-Piccolo“ wird in diesem Jahr unter anderem mit einem neuen Nürburgring-Rennspiel und zwei neuen Piccolo Montagekästen ergänzt.

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 International 533 mit Verdeck und Mähbalken, den beiden Fortschritt-Anhängern HW80 SHA und HA und dem VW T1 gleich drei neu entwickelte Metallmodelle. In der Serie Pro.R32 werden Kleinserien-Resin-Modelle vom Schlage eines Hürlimann H-6160, eines Doppstadt 200, eines IFA RS03 Aktivist oder dem russischen Großtraktor Kirovets K-700 unsere Freunde landwirtschaftlicher Fahrzeuge erfreuen.

Im großen Sammlermaßstab 1:18 stellen der Unimog U 406 und der Steyr Puch Haflinger jeweils komplette Neuentwicklungen dar und werden sicherlich für viele Sammler eine sinnvolle Erweiterung ihrer Modellautosammlung darstellen.

In der Serie Pro.R18, also bei den Resin-Modellen im Maßstab 1:18, erscheinen unter anderem so legendäre Klassiker wie das Opel Diplomat A Coupe, der Bitter CD oder der Brezelkäfer. Highlights der diesjährigen Pro.R18-Neuheiten werden aber sicherlich auch der Mercedes-Maybach Vision Ultimate Luxury und der Mercedes Vision Simplex sein. Ein Novum in dieser Serie stellen aber auf jeden Fall auch die beiden Traktor-Modelle des Fortschritt ZT 300 und des John Deere 7810 dar.

Auch in den Schuco-Editionen 1:87 und 1:64 werden im Jahr 2020 wieder eine Vielzahl spannender Neuheiten erscheinen. Stellvertretend seien hier in der Edition 1:64 nur der BMW 2002, der legendäre Ponton-Mercedes 180 D und „die kleine Heckflosse“, der Mercedes-Benz 200D genannt. In der neu geschaffenen 1:64-Sammelserie Pro.R64 präsentieren wir das Mercedes-Maybach Vision 6 Coupe, den großen Porsche Renntransporter und den VW T1 Renntransporter „Continental Motors“ der stetig wachsenden Anhängerschaft der kleinen Modelle im Maßstab 1:64.

Im Maßstab 1:87 werden unsere diesjährigen Neuentwicklungen Porsche Carrera S (992) und Porsches erster vollelektrischer Sportwagen, der Porsche Taycan Turbo S, dazu beitragen, wichtige Lücken in vielen Porsche-Sammlungen zu schließen. Für die Nutzfahrzeugfreunde im kleinen Maßstab 1:87 werden in diesem Jahr der Hanomag F55 Pritschen-LKW und der Zweibegebagger Liebherr A 922 Rail als hochwertige Metallmodelle umgesetzt 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 M-109 G und dem lange erwarteten Lastkraftwagen der Bundeswehr, dem MAN 630 L2A weiter ausgebaut.

Ganz neu im Schuco-Sortiment erscheinen in diesem Jahr unsere ersten Militär-Fertigmodelle im Maßstab 1:35. Im Rahmen der Serie Pro.R35 werden im Laufe des Jahres der legendäre Bell UH-1D Bundeswehr-Hubschrauber und der Unimog 404 S in Bundeswehr-Ausführung an unsere Sammler hochwertiger Bundeswehr-Modelle ausgeliefert werden.

Für die Freunde unserer Schuco Aviation-Flugzeugmodelle haben wir uns auch in diesem Jahr wieder einen ganz besonderen Leckerbissen ausgedacht. Nach unserem Erstlings-Werk im großen Flugzeug-Maßstab 1:72, der Ju-52, wird in diesem Jahr die legendäre Lockheed Super Constellation L1049G, die sogenannte „Super-Connie“, erscheinen.

Mit der Serie „My 1st Schuco“ meldete sich Schuco im vergangenen Jahr bei den kleinsten Kunden zurück. Die knuffigen und aus hochwertigsten Materialien gefertigten „Studio Racer“ kamen bei unseren jüngsten Kunden ab dem zweiten Lebensjahr auch so gut an, dass in diesem Jahr ein weiteres Modell der Serie „My 1st Schuco“ folgen wird, der „My 1st Schuco“ Roadster. Auch der Roadster begeistert durch seine hochwertige Verarbeitung, seine Robustheit und seine tollen Rolleigenschaften.

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 2020.

Ihr Schuco-Team

Dear Schuco collectors and Schuco friends,

This year Schuco is once again launching a wide range of interesting and exciting new models at the Nuremberg International Toy Fair.

Over 200 new Schuco models in 10 different scales and 17 product ranges will be launched at this year's Toy Fair.

The „Schnuco-Piccolo“ cult collector's range will feature a new Nürburgring racing game and two new Piccolo construction kits.

Another highlight of this year's new arrivals is the 1:32 agricultural models in the 1:32 and Pro.R32 product ranges. This includes three new metal models – the International 533 with a roof and cutter bar, the Fortschritt trailers HW80 SHA and HA, and the VW T1. The Pro.R32 range has been expanded with a number of small series resin models of agricultural vehicles including the Hürlimann H-6160, Doppstadt 200, IFA RS03 Aktivist and the Kirovets K-700 Russian heavy tractor.

The large 1:18 collector's range also features two brand new models – the Unimog U 406 and the Steyr Puch Haflinger, which will make an exciting addition for collectors.

The Pro.R18 series, which features a range of 1:18 resin models, will include a number of new additions, including legendary classics such as the Opel Diplomat A Coupe, the Bitter CD and the Beetle. Other new highlights of the Pro.R18 range include the Mercedes-Maybach Vision Ultimate Luxury and the Mercedes Vision Simplex. This range will also feature two new tractor models – the Fortschritt ZT 300 and the John Deere 7810.

2020 will also see the launch of a wide range of new models for the 1:87 and 1:64 ranges. Highlights of the latest additions to the 1:64 range include the BMW 2002, the legendary Ponton Mercedes 180 D and the Mercedes-Benz 200D, also known as the „Small fintail“. The newly launched 1:64 Pro.R64 collector's range, which includes small 1:64 models for a growing fan base, features the Mercedes-Maybach Vision 6 Coupe, the large Porsche Racing Transporter and the VW T1 „Continental Motors“ Racing Transporter.

This year's new 1:87 models include the Porsche Carrera S (992) and the Porsche Taycan Turbo S – Porsche's first fully electric sports vehicle, which will help to fill the holes in many Porsche collections. For commercial vehicle fans, we have designed the Hanomag F55 Pritschen truck and the Liebherr A 922 Rail excavator in a 1:87 premium metal model.

The Military 1:87 range, which has been very well received by collectors in recent years, is being expanded with a number of new models, including the M-109 G howitzer and the long-awaited truck used by the Bundeswehr, the MAN 630 L2A.

This year also heralds the arrival of our first 1:35 scale military models. Over the course of the year, the legendary Bell UH-1D Bundeswehr helicopter and the Unimog 404S will be delivered to our collectors of premium Bundeswehr models as part of the Pro.R35 range.

We also have something special in store for fans of Schuco aviation and aeroplane models. Following the launch of our first large 1:72 aeroplane model, the Ju-52, this year will see the arrival of the legendary Lockheed Super Constellation L1049G, the so-called „Super-Connie“.

Last year, we launched the „My 1st Schuco“ range for our youngest customers. Made from the best quality materials, the cuddly „Studio Racer“ proved very popular among our youngest customers aged 2 and above. As a result, this year we have decided to launch a new model in the „My 1st Schuco“ range – the „My 1st Schuco“ Roadster. The Roadster sports a premium, robust design and excellent manoeuvrability.

We hope that you will enjoy reading about our new and exciting 2020 Schuco models.

Your Schuco team



Inhalt · Contents

PICCOLO.....	04 - 05
My1st Schuco.....	06 - 08
EDITION 1:43.....	09 - 19
PRO.R43.....	20 - 28
EDITION 1:32.....	29 - 37
PRO.R32.....	38 - 42
EDITION 1:18.....	43 - 51
PRO.R18.....	52 - 57
EDITION 1:10.....	58 - 63
EDITION 1:64.....	64 - 66
PRO.R64.....	67
EDITION 1:87.....	68 - 71
MILITARY 1:87.....	72 - 74
MILITARY PRO.R35.....	75-76
AVIATION 1:72.....	77-78
VERTRIEBSPARTNER/DISTRIBUTORS.....	79

↔ Länge/length

📦 Gewicht/weight

* Vorserienmodell/pre-production sample

** Originalfoto/original photo



Einmal selbst ein Rennen auf dem legendären Kurs des Nürburgrings fahren, welcher Automobil und Motorsportfan träumt davon nicht? Mit dem Großen Piccolo-Nürburgring-Rennen wird dieser Traum Wirklichkeit. Legendäre Streckenabschnitte wie „Hatzenbach“, „Fuchsröhre“, „Kesselchen“ oder das „Karussell“ sind nur einige der Streckenabschnitte des „Rings“, die all dein fahrerisches Können und auch das notwendige Quäntchen Glück verlangen um als erster die schwarzweiß karierte Zielflagge zu sehen.

A race on the legendary Nürburgring track – a dream for any car or motor sports fan. This Piccolo Nürburgring racing set allows you to make this dream come true. Legendary track sections such as “Hatzenbach”, “Fuchsröhre”, “Kesselchen” and the “Karussell” will require all of your driving skills as well as a stroke of good luck if you want to be the first to see the black and white finishing flag!

LIMITED EDITION 1000

„Das große Piccolo-Nürburgring-Rennen“ Brettspiel/board game mit/with 4 Piccolo Rennwagen/racing cars

45 051 3700

Happy Birthday



LIMITED EDITION 1000

Jaguar E-Type „Happy Birthday 2020“

45 016 8200



LIMITED EDITION 500

Citroën 2CV 007

45 015 1700



LIMITED EDITION 500

VW Brezelkäfer/VW Beetle with split window

45 054 0400

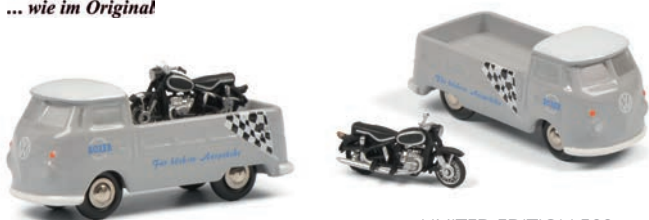


LIMITED EDITION 500

Opel Blitz Pritschenwagen/pick-up „Vespa Servico“ mit/with 2 Vespas

45 058 6800

NOCH
... wie im Original



LIMITED EDITION 500

VW T1 Pritschenwagen/pick-up „Motorrad Service“
mit BMW Motorrad/with BMW motorcycles

45 056 3500



LIMITED EDITION 500

Set „Volkspolizei“ Barkas Bus und/and Trabant 601

45 053 4800



LIMITED EDITION 500

VW T1 DoKa mit Anhänger/ with trailer und/and VW Käfer #53

45 055 7500



LIMITED EDITION 2222

„Der kleine Cabrio-Monteur“ VW Käfer Cabrio
Piccolo Montagekasten/construction kit

45 055 7800



LIMITED EDITION 1000

„Porsche-Renndienst“ VW T1 Bus mit Anhänger/with trailer und/and Porsche 356
Montagekasten/construction kit

45 055 7900

My 1st Schuco



Schuco, in der Vergangenheit einer der weltweit führenden Spielzeughersteller hat sich mittlerweile zu einem der führenden Hersteller von hochwertigen Sammlermodellen entwickelt. Mit der neu geschaffenen Produktlinie „my 1st Schuco“ möchte Schuco nun auch wieder hochwertige und besondere Spielautos für die kleinsten Kunden anbieten. Dem im Vorjahr vorgestellten Studio Racer folgt nun der schnittige „my 1st Schuco“ Roadster. Geeignet für Kinder ab 12 Monaten wird auch „Roadster“ aus hochwertigsten Kunststoffen gefertigt, verfügt über eine absolut kindgerechte Form und besondere Flüsterräder mit tollen Rolleigenschaften. „Designed in Germany“ werden die „Roadster“ „Red - Carlo“, „Blue - Paul“, „Green - Gary“ und „White-Willi“ sowohl kleine als auch große Kinder zu begeistern wissen.

Previously known as one of the world's leading toy manufacturers, Schuco has now become a leading provider of premium collector models. "My 1st Schuco" is a new product range that offers premium, uniquely designed toy cars for our youngest customers. The "my 1st Schuco" Roadster follows on from the Studio Racer, which was released last year. Designed for children aged 12 months and above, the "Roadster" is made from the best quality plastic materials and features a child-friendly design and quiet wheels with excellent rolling capabilities. Designed in Germany, the „Red - Carlo“, „Blue - Paul“, „Green - Gary“ and „White-Willi“ Roadsters are guaranteed to impress children of all ages.





GERMAN DESIGN
FLÜSTERRÄDER
KINDGERECHTE FORM
FREILAUF 12M+



Roadster „White - Willi“ *

45 098 7400

↔ 160mm 📦 172g



GERMAN DESIGN
FLÜSTERRÄDER
KINDGERECHTE FORM
FREILAUF 12M+



Roadster „Red - Carlo“ *

45 098 7600

↔ 160mm 📦 172g



GERMAN DESIGN
FLÜSTERRÄDER
KINDGERECHTE FORM
FREILAUF 12M+



Roadster „Blue – Paul“ *

45 098 7700

↔ 160mm 📦 172g



GERMAN DESIGN
FLÜSTERRÄDER
KINDGERECHTE FORM
FREILAUF 12M+



Roadster „Green – Gary“ *

45 098 7500

↔ 160mm 📦 172g



Dem immer größer werdenden Drang nach Mobilität im Wirtschaftswunder-Deutschland der 50er-Jahre folgend, präsentierten die Bayerischen Motorenwerke 1955 das zweiseitige „MotoCoupé“ BMW Isetta. Der durch seine rundliche Grundform auch als „Knutzkugel“ 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.

BMW Isetta „Picknick“, blau/blue

LIMITED EDITION 750

45 027 0000



LIMITED EDITION 750

Mercedes-Benz 300 SL Roadster „Skiurlaub“, rot/red *

45 026 8900

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 und Mercedes-Benz offerierte für seine betuchte Kundschaft im Zubehörprogramm sogar ein passendes Kofferset, einen Transportbehälter für das Golf-Besteck und einen Ski-Träger.

Presented in 1957 as successor to the legendary 300 SL Gullwing, the Mercedes-Benz 300 SL Roadster was produced from 1957 to 1963 with a total run of 1858 cars. Equipped with a 3-litre, in-line six-cylinder engine and depending on the gearing, this breathtaking convertible could achieve top speeds as high as 260 km/h (163 mph), making it one of the fastest and most fascinating cars of its time. Mercedes-Benz offered a range of accessories for its well-heeled customers, including a matching suitcase set, a container for golf equipment and a ski rack.



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.

Porsche 356 A Cabrio „Golf“, weinrot/red *

LIMITED EDITION 750

45 026 8800







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

LIMITED EDITION 750

Porsche 356 A Coupé „Wasserski“

45 026 9000



LIMITED EDITION 750

Porsche 911 S Coupé, blutorange/orange

45 027 0700

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

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



LIMITED EDITION 500

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

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

VW Käfer/beetle 1600i, snap-orange *

45 026 9400





LIMITED EDITION 750

VW Brezel-Käfer/pretzle-beetle „Schlittenpartie“

45 027 0900

Was gab es schöneres für viele Kinder, als am lange ersehnten Winterwochenende zusammen mit den Eltern und dem Familien-VW-Käfer aufs Land zu einer gemeinsamen Schlittenpartie zu fahren? So werden viele VW Käfer und Schuco-Freunde nostalgische Erinnerungen mit diesem VW Brezelkäfer samt fein detailliertem Dachgepäckträger und Schlittenbeladung verbinden.

For many children, nothing was more fun than going on a sledding trip to the countryside in a VW Beetle. This VW Beetle model features an intricately detailed roof rack and sledge and is sure to conjure up nostalgic memories among VW and Schuco fans.



LIMITED EDITION 750

VW Brezel-Käfer mit Anhänger/pretzle beetle with trailer „Auto-Porter“

45 026 9200

Zusammen mit einem Auto-Porter stellte dieser VW Brezelkäfer in den frühen 50er-Jahren des letzten Jahrhunderts das fast perfekte Fahrzeugespann für die sommerliche Urlaubsreise in den sonnigen Süden dar. Sowohl der Brezelkäfer als auch der kleine Anhänger verfügen über zahlreiche, liebevolle Details und stellen auch ein Stück Wirtschaftswunderzeit dar. Wie von Schuco Modellen gewohnt, sind eine Vielzahl Details exakt nachgebildet und mit höchster Präzision verarbeitet worden.

In the early 50s of the last century, together with a Auto-Porter, this VW split window Beetle represented the almost ideal combination for summer holiday journeys to the sunny south. Both the Beetle and the little trailer have numerous affectionate details and represent yet another side of the times of the economic miracle. Schuco presents the die-cast VW split window Beetle with Auto-Porter in 1:43 scale. As is expected of Schuco models, a number of key features have been reproduced exactly with the greatest attention to detail.



Sie sind die beiden Ur-Väter des Erfolges der Marke Volkswagen – der VW Käfer, intern VW Typ 1 und der VW Bus, intern VW Typ 2 genannt. In einer hochwertigen Klarsicht-Sammlevitrine erscheinen diese beiden wahren Automobil-Ikonen in einem weltweit auf 500 Exemplare limitierten Schuco-Sammler-Set. Beide Modelle überzeugen durch eine Vielzahl liebevoller Details und sind in der Vitrine staubdicht geschützt.

The VW Beetle (known internally as VW Type 1) and VW Bus (known internally as VW Type 2) were the forefathers to Volkswagen's success. Just 500 copies were made of this limited edition Schuco collector's set, which shows these two iconic vehicles in a premium transparent collector's case. Both models feature a range of intricate details and are protected against dust

2er-Set VW Ovali-Käfer und/and VW T1 Samba

LIMITED EDITION 500

45 026 9300



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

45 037 6500

Motorräder · Motorbikes

Eine tolle Ergänzung zu jeder Modellfahrzeugsammlung im Maßstab 1:43! Das Schuco-Roller-3er-Set bestehend aus einer Kreidler Florett und den 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 Kreidler Florett and the 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, PX, Kreidler Florett

LIMITED EDITION 1000

45 038 0100



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

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 a box van, it now appears to a scale of 1:43 as a „Schwalbe Customer Service“ vehicle with a Schwalbe KR51 as its dashing load. The 1:43 model of this flatbed truck is a replica of a customer service vehicle for the 'Schwalbe' moped, which was manufactured by the East German company Simson. It comes with a Schwalbe KR51 moped and a Simson technician.



LIMITED EDITION 750

Barkas B 1000 „Simson Kundendienst“ mit Schwalbe und Figur/with Schwalbe and figure

45 036 4700



War der VW T1 für Westdeutschland der erfolgreichste Kleintransporter der 1950er und 1960er-Jahre, so stellte dies ab dem Jahre 1961 der Barkas B1000 für die Deutsche Demokratische Republik dar. Der als „Schnelltransporter“ angekündigte Barkas B1000 wurde in den Jahren 1961–1990 im VEB Barkas-Werk in Karl-Marx-Stadt, dem heutigen Chemnitz hergestellt. Unter anderem kam der „Barkas“ mit Kofferaufbau beim Ministerium für Staatssicherheit, kurz STASI, auch als Gefangenentransporter zum Einsatz und erscheint nun im Maßstab 1:43 als fein detailliertes Sammlermodell zusammen mit einer passenden Figur.

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 a box van it now appears to a scale of 1:43 with figure. The „Barkas“ box van was used by the Ministry for State Security (also known as the Stasi) to transport prisoners. It is now available as an intricately detailed 1:43 collector's model with a matching figure.

LIMITED EDITION 500

Barkas B 1000 Kofferverwan/box van with figure „Stasi“ mit Figur/with figure **

45 036 5600

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

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



LIMITED EDITION 500

Mercedes-Benz L1000 „Schreyer & Co“ *

45 029 2600



LIMITED EDITION 500

Phänomen Granit „Rotkäppchen-Sekt“

45 030 0500

Heute ist es die beliebteste Sektmarke Deutschlands – der Rotkäppchen Sekt. Bereits seit dem Jahre 1894 produziert zählt „Rotkäppchen-Sekt“ mittlerweile zu den populärsten Marken Deutschlands. Bereits in den 30er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts verfügte die Sektellerei Kloss & Foerster über einen umfangreichen Fuhrpark an Lieferfahrzeugen. Einem zeitgenössischen Fahrzeug dieser Zeit entspricht auch der Phänomen Granit 25 aus der Schuco Edition 1:43. Dieser 1,5 Tonne verfügte über die Phänomen typische Luftkühlung und wurde in großen Stückzahlen auch bei der Deutschen Reichspost eingesetzt. Das Modell verfügt über viele liebevolle Details und erscheint in einer limitierten Auflage von 500 Stück.

Rotkäppchen Sekt is Germany's most popular brand of Sekt (sparkling wine). Founded in 1894, it has become one of Germany's most well-known brands. In the 1930s the Sekt producer manufactory Kloss & Foerster owned an extensive fleet of delivery vehicles. One typical vehicle from this era was the Phänomen Granit 25, which is now available as part of the Schuco 1:43 range. This 1.5 tonne vehicle featured the typical Phänomen air-cooled engine and was used extensively by the Reichspost. The model has numerous elaborate details and is available in a limited edition of 500 copies.

Nachdem Opel bereits in den 30er-Jahren des letzten Jahrhunderts große Verkaufserfolge mit seinem 1,5-Tonner Blitz-Lastkraftwagen feiern konnte, löste der 1,75 Tonne Opel Blitz im Jahre 1952 die Vorkriegskonstruktion ab. Mit seiner, dem amerikanischen Designtrend im Automobilbau folgenden Formgebung galt der Opel Blitz als wahrer Trendsetter in der Entwicklungsgeschichte deutscher Nachkriegs-LKW's. Sein 2,5-Liter-Sechszylinder leistete immerhin 58 PS und verhalf dem Blitz zu einer Höchstgeschwindigkeit von knapp 100 Stundenkilometern. Aufgrund seiner ausgereiften und äußerst zuverlässigen Konstruktion wurde der Blitz 1,75t unter anderem bei der Deutschen Bundespost, vielen Behörden, in der Privatwirtschaft aber auch in der Porsche Rennabteilung eingesetzt. Zwischen 1952 und 1960 wurden knapp 90.000 Fahrzeuge dieser Baureihe verkauft.

Following the huge success of the 1.5 tonne Opel Blitz truck in the 1930s, in 1952 Opel launched a 1.75 tonne model to replace its pre-war predecessor. With its American-inspired design, the Opel Blitz was a true trendsetter in the history of German post-war trucks. Its 2.5 litre, 6-cylinder 58 hp engine helped the Blitz to reach a maximum speed of almost 100 kilometres per hour. Thanks to its sophisticated and extremely reliable design, the Blitz 1.75 T was used by the Deutsche Bundespost (German Federal Post Office), government authorities and the private sector, as well as the Porsche racing service. Almost 90,000 vehicles of this series were sold between 1952 and 1960.



LIMITED EDITION 750

Set Opel Blitz „Porsche“ mit/with Porsche 356 Coupé

45 030 9200

Nachdem man bei Volkswagen bereits im Jahre 1975 damit begonnen hatte ein Nachfolgemodell für die extrem erfolgreiche VW T2-Transporter-Baureihe zu entwickeln, präsentierte Volkswagen im Mai 1979 als Nachfolger die VW T3-Baureihe. Ursprünglich stand im Lastenheft für den T3 bereits ein Frontmotor mit Frontantrieb. Aufgrund der seinerzeit angespannten finanziellen Lage des VW-Konzerns wurde im Laufe der Entwicklung deshalb die notwendig gewordene Entwicklung einer komplett neuen Motorengeneration allerdings verworfen und der T3 erhielt wie seine beiden Vorgänger einen luftgekühlten Heckmotor.

Volkswagen's efforts to develop a successor to the extremely successful VW T2 Transporter series began in 1975, culminating in the launch of the VW T3 series in May 1979. Originally, the T3 specifications included a front engine with a front-wheel drive. However, due to the tight financial circumstances of the VW Group, the development of an all-new engine generation was abandoned and the T3 was equipped with an air-cooled rear engine like both of its predecessors.



LIMITED EDITION 750

VW T3a Westfalia „Joker“ mit Faltdach/with folding roof

45 036 3100



LIMITED EDITION 500

VW T3a Kastenwagen/box van „Märklin“

45 036 3200





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



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

LIMITED EDITION 500

VW T2a Pritschenwagen/pick-up „Vintage Scooter Service“ mit/with PX

45 033 3000

Für Insider besitzen diese drei VW-Transporterbaureihen schon längst absoluten Kultstatus. Es ist die Rede von den Baureihen VW T1, T2 und T3 – die allesamt von luftgekühlten 4-Zylinder-Boxermotoren angetrieben wurden. „Die luftgekühlten“ erscheinen nun in einem auf lediglich 500 Exemplare limitierten Sonderset, verpackt in einer staubdichten und hochwertigen Klarsichtvitrine. Eine tolle Bereicherung jeder VW-Transporter-Sammlung.

For VW fans, these three Transporter series have enjoyed cult status for many years. The VW T1, T2 and T3 all featured an air-cooled 4-cylinder boxer engine. Just 500 copies were made of this limited edition „Air Cooled“ set, which showcases the three models in a premium dustproof transparent case. A must-have addition to any VW Transporter collection!



LIMITED EDITION 500

3er-Set „Die luftgekühlten“ VW T1b, VW T2a, VW T3a, blau-creme/blue creme

45 037 4400



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

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



LIMITED EDITION 1000

Tatra T138 „Wasserwerfer“ *

45 037 6000



LIMITED EDITION 500

Tatra T148 „Feuerwehr“ CSSR

45 037 5400

Erstmals 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 Dreiaxser 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 1000

Tatra T148 Pritschenwagen Militär/pick up military CSSR *

45 037 5800



LIMITED EDITION 750

Tatra T148 Kranwagen Militär/crane vehicle military CSSR

45 037 6100

Erstmals 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 Dreiaxler 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 500

Porsche 356 SC Coupé, rubinrot-schwarz/red black

45 087 9400

„Am Anfang schaute ich mich um, konnte aber den Wagen, von dem ich träumte, nicht finden. Also beschloss ich, ihn mir selbst zu bauen.“ Mit diesem berühmten Ausspruch von Ferry Porsche begann eine der beeindruckendsten Erfolgsgeschichten der Automobilgeschichte. Angefangen mit dem Porsche No.1 aus dem Jahr 1948 bis hin zu seiner höchsten Entwicklungsstufe, dem Porsche 356 SC, wurden von 1948 bis zu seiner Produktionseinstellung im Jahre 1965 mehr als 76.000 Exemplare dieses ersten Porsche Seriensportwagens hergestellt. Der 356 SC schöpfte aus seinem 1,6 Liter großen, luftgekühlten 4-Zylinder-Boxer-Motor eine Leistung von 95 PS und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 185 Stundenkilometern.

"In the beginning, I looked around but couldn't see the car I'd been dreaming of. So I decided to build it myself." With this famous remark by Ferry Porsche, one of the most impressive success stories in automotive history began. Starting with the Porsche No.1 from 1948 up to its highest stage of development, the Porsche 356 SC, more than 76,000 units of this first Porsche series sports car were produced from 1948 onwards, until it ceased production in 1965. The 356 SC produced an output of 95 hp from its 1.6 litre, air-cooled 4-cylinder Boxer engine and reached a top speed of 185 kilometres per hour.



LIMITED EDITION 500

Porsche 356 SC Coupé, schiefergrau-rot/grey red

45 087 9500



LIMITED EDITION 750

Porsche 911 „Röhr x 911“ *

45 091 2000

Für viele Motorsportfans weltweit ist er der beste Autofahrer aller Zeiten - Walter Röhr. 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-Zylinder-Boxermotor angetriebene Fahrzeug und über 300 PS starke Rallye-Auto wurden von Walter Röhr persönlich mit 911 Unterschriften versehen. Diesem legendären Porsche 911 „Röhr x 911“ widmet Schuco ein auf 750 Stück limitiertes Miniaturmodell im Maßstab 1:43 in der Linie PRO.R. Mit dieser Serie hat sich eine Kleinserienmodell-Linie aus „Resin“ etabliert, welche für außergewöhnliche und sehr filigrane Modelle steht. Dank diesem hochwertigen Modellwerkstoff ist es möglich, sehr seltene und exotische Vorbildfahrzeuge in perfekter Qualität auch in geringen und exklusiven Auflagen zu fertigen.

For many motor sport fans worldwide, he is the best car driver of all time - Walter Röhr. 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 Röhr and, as a strictly limited edition from Schuco, will certainly soon be a gem in any Porsche model collection. Schuco is going to produce in a limited edition of 750 pieces a miniature model of this legendary Porsche 911 „Röhr x 911“ to a scale of 1:18 in the PRO.R line. This line, consisting of resin as the material, stands for exceptional and highly filigree small series models. By means of this highgrade model material, it is possible to produce very rare and exotic exemplary vehicles in perfect quality and also in low and exclusive production runs.



LIMITED EDITION 500

Triumph TR 250, british racing green

45 088 0800

Der Triumph TR 5 war ab Sommer 1967 der Nachfolger des Triumph TR 4A. Der von Michelotti in Italien entworfene Roadster unterschied sich äußerlich von seinem Vorgänger nur durch zusätzliche, seitliche Chromleisten und einige andere, kleiner Details. Um auf dem extrem wichtigen US-Markt den damaligen Abgasnormen zu entsprechen wurde der TR5 in den USA anstatt mit Benzineinspritzung mit 2 Stromberg-Vergasern unter der Modellbezeichnung TR 250 angeboten. Auffälligstes optisches Merkmal des TR 250 war eindeutig der quer verlaufende Rallye-Streifen auf der Motorhaube der ihn bis heute unter den Triumph-Roadstern unverwechselbar macht.

As of the summer of 1967, the Triumph TR 5 became the successor to the Triumph TR 4A. The roadster, designed by Michelotti in Italy, differed from its predecessor externally only through the additional chrome trim on its sides and a few other small details. In order to meet the exhaust emission standards of the extremely important US market at that time, the TR5 was offered in the US with two Stromberg carburetors instead of petrol injection, under the model designation TR 250. The most conspicuous optical feature of the TR 250 was definitely the transverse rally strip on the bonnet, which makes it unmistakable among Triumph roadsters to this day.



LIMITED EDITION 500

Triumph TR 250 Surrey-Top, blau/blue

45 088 0900





Nachdem der russische Staatspräsident Wladimir Putin sowohl von der Technik als auch dem Design seiner früheren ZIL Staatslimousine nicht sehr begeistert war, kamen in seinem Fuhrpark jahrelang Mercedes-Benz Fahrzeuge zum Einsatz. Um zukünftig wieder auf ein russisches Fabrikat zurückgreifen zu können, entwickelte das in Moskau ansässige Motoren-Entwicklungs-Institut NAMI im Regierungsauftrag und unter der Verwendung staatlicher Fördermittel die neue Repräsentationslimousine Aurus Senat. Mit der Unterstützung von Porsche Engineering entstand so ein topmoderner V8-Hybridantrieb von dem auch ein 2-Liter-Vierzylinder-Hybrid abgeleitet wurde der in Zukunft bei Lada zum Einsatz kommen wird. Erstmals bei der Amtseinführung Wladimir Putins im Mai 2018 der Öffentlichkeit präsentiert, ist der Aurus Senat in den Ausführungen S600 mit 5,63 Metern Länge und 3,30 Meter Radstand als auch in der Stretchversion als 700S mit 6,63 Meter Länge und 4,30 Meter Radstand, lieferbar.

Because Russian President Vladimir Putin wasn't very enthusiastic about either the technology or design of his former ZIL state saloon, Mercedes-Benz vehicles were used in his fleet for years. In order to be able to go back to a Russian make again in the future, the Moscow-based engine development institute NAMI designed a new representative saloon, the Aurus Senat, on behalf of the government and using state subsidies. With the support of Porsche Engineering, a state-of-the-art V8 hybrid drive system was created, from which a 2-litre, four-cylinder hybrid was derived, which will be used by Lada in the future. Presented to the public for the first time at Vladimir Putin's inauguration in May 2018, the Aurus Senat is available in a S600 version with a length of 5.63 metres and a wheelbase of 3.30 metres, as well as in the 700S stretch version with a length of 6.63 metres and a wheelbase of 4.30 metres.



Aurus Senat „Staatslimousine Russland“, schwarz/black *

LIMITED EDITION 1000

45 091 0000



Aurus Senat, weiß/white *

LIMITED EDITION 1000

45 091 0100



„Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury – Exclusives Reisen auf höchstem Niveau“ So umschreibt Mercedes-Benz die im Jahre 2018 auf der „Auto China“ in Peking vorgestellte Studie eines Crossovers aus einer exklusiven High-end-Limousine und einem SUV. Das Showcar kombiniert so den Komfort und die typischen Stärken beider Karosserievarianten. Der Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury ist als Elektrofahrzeug mit vier kompakten Permanentmagnet-Synchron-Elektromotoren und vollvariablem Allrad-Antrieb konzipiert. So beträgt die Spitzenleistung dieses Konzept-Autos liegt bei 550 kW / 750 PS, was für eine Spitzengeschwindigkeit von 250 km/h sorgt. Der im Unterboden des Autos verbaute Akku hat eine Kapazität von 80 kWh und sorgt für eine Reichweite von bis zu 500 Kilometern.

“Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury – exclusive travel at the highest level”. This is how Mercedes-Benz describes its trial of a crossover between an exclusive high-end saloon and an SUV, which it presented at the Auto China Show in Beijing in 2018. The show car thus combines the comfort and typical strengths of both chassis variants. The Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury is designed as an electric car with four compact, permanent-magnet synchronous electric motors and fully variable all-wheel drive. The top performance of these concept cars is 550 kW / 750 hp, which enables a top speed of 250 km/h. The battery installed in the underbody of the car has a capacity of 80 kWh and provides a range of up to 500 kilometres.

LIMITED EDITION 750

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

45 090 9700

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

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



LIMITED EDITION 500

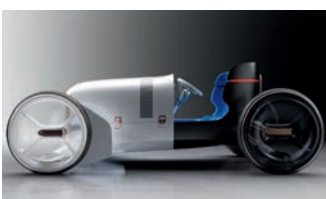
Mercedes-Maybach Vision 6 Cabriolet mit Verdeck/with closed top, blau/blue **

45 090 9800

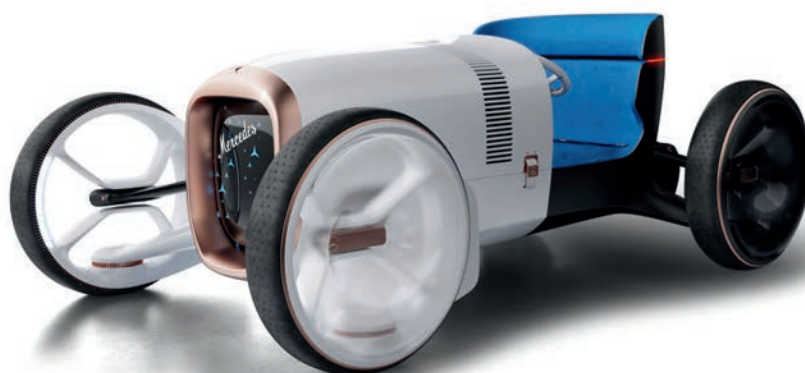
Concept cars



Mit dem „Vision Mercedes Simplex“ präsentierte Mercedes-Benz im Sommer 2019 bei den Design Essentials in Nizza eine automobilen Skulptur, die sinnbildlich für die Herkunft und Zukunft der Marke Mercedes-Benz steht. Diese hochinteressante Studie soll den Übergang in eine neue Ära des Automobildesigns und der automobilen Technologien verkörpern. Gleichzeitig ist sie eine Hommage an das historische Erbe und die Geburtsstunde der Marke Mercedes, da im Frühjahr des Jahres 1901 bei der Rennwoche von Nizza erstmalig ein Mercedes 35 PS von Emil Jellinek eingesetzt wurde. Benannt nach seiner geliebten Tochter Mercedes fuhr dieses erste Mercedes genannte Rennfahrzeug seinerzeit herausragende Erfolge ein und trug so zum glänzenden Image der noch jungen Marke bei. Die Skulptur „Vision Mercedes Simplex“ erinnert an dieses historische Ereignis und trägt somit den Pioniergeist und die Designmerkmale von damals weit ins 21. Jahrhundert.



At Design Essentials 2019 in Nice, Mercedes-Benz presented the „Vision Mercedes Simplex“, an automobile sculpture that embodies the heritage and future of the Mercedes-Benz brand. This highly interesting concept symbolises the transition to a new era of automobile design and technology. It is also a tribute to the historical legacy and birth of the Mercedes brand following the launch of the Mercedes 35 PS, which was first used by Emil Jellinek at the Nice Race Week in early 1901. Named after his beloved daughter Mercedes, this first Mercedes racing car was a resounding success for its time and contributed to the glamorous image of the young brand. The „Vision Mercedes Simplex“ sculpture recalls this historic event and carries the pioneering spirit and design characteristics of Mercedes' first car into the 21st century.



LIMITED EDITION 500

Mercedes Vision Simplex **

45 091 1900







Sie gehören mittlerweile zu den gesuchten und begehrten Sportwagenikonen der jüngeren Automobilgeschichte – die luftgekühlten Porsche 911 Modelle der Baureihen 930, 964 und 993. Bei Porsche-Sammlern am beliebtesten sind diese Fahrzeuge vorzugsweise in perfektem Original-Zustand. Ganz anders verhält es sich bei den Anhängern des Tuning-Stils der japanischen Tuning-Ikone Akira Nakai. Seit knapp 15 Jahren betreibt der Japaner in der Nähe von Tokyo unter seinem Markennamen Rauh Welt RWB einen der weltweit exklusivsten und individuellsten Tuningbetriebe.

Rauh Welt RWB 964, rot/red

LIMITED EDITION 500

45 091 1300



LIMITED EDITION 500

Rauh Welt RWB 964, blaumetallic/blue

45 091 1400



Nakai San's Kreationen werden aufgrund ihrer teilweise recht überhöhten und grob wirkenden Designs in der Porsche-Welt recht kontrovers diskutiert. Für die einen stellen seine, an das Rennwagen-Design der 70er- und 80er-Jahre angelehnten Wide-Body-Race-Kits die Zerstörung eines wertvollen Original-Fahrzeuges dar. Für seine stetig wachsende Fangemeinde allerdings ist ein Rauh-Welt 964 oder 993 der Inbegriff von automobilier Coolness und Exklusivität. Bei vielen jüngeren Sportwagen- und Porsche-Enthusiasten genießen Rauh-Welt Porsches' mittlerweile absoluten Kultstatus und sind auch bei den weltweit stattfindenden Marken-Treffen gern gesehene Eye-Catcher.



The 930, 964 und 993 models from the air-cooled Porsche 911 range are some of the most sought-after roadsters in recent automobile history. Porsche collectors prefer these vehicles in their original condition. Fans of the Japanese car tuning icon Akira Nakai would beg to differ. Nakai founded the car tuning company Rauh Welt RWB almost 15 years ago. Based near Tokyo, Rauh Welt RWB is one of the world's most exclusive and individual tuning brands.

Rauh Welt RWB 993, lila/purple

LIMITED EDITION 500

45 091 1600



LIMITED EDITION 500

Rauh Welt RWB 993, grün/green

45 091 1700

Nakai's bold and radical designs are highly controversial among Porsche fans. For some people, his wide-body race kits inspired by racing car designs from the 1970s and 1980s are an abomination of the original vehicle. However, among his steadily growing fan community, the Rauh-Welt 964 and 993 are the epitome of coolness and exclusivity. Rauh-Welt Porsches enjoy cult status among many young sports car and Porsche enthusiasts and are real eye-catchers at Porsche gatherings worldwide.



Auf Basis des Volkswagen Käfer stellte die in Thun im Schweizer Kanton Bern beheimatete Firma Beutler in den 50er-Jahren handwerklich hochwertige Umbauten her. So entstanden unter anderem auf Käfer-Basis Kombi-, Transporter- und Pickup-Varianten als Alternative zum etwas größeren VW Bulli.

Based on the Volkswagen Beetle, the Beutler company, based in Thun in the Swiss canton of Berne, produced conversions of the highest quality and craftsmanship in the 1950's. On the basis of the Beetle, Beutler developed, among others, estate car, van and pickup truck versions as an alternative to the slightly larger VW Bulli.

LIMITED EDITION 500

VW Käfer Beutler-Pritsche/beetle with beutler pick-up „VW-Service“
mit VW T1 Motor/with VW T1 engine *

45 091 1500

Seit der Carrera Panamericana im Jahre 1952 beteiligte sich Mercedes-Benz wieder am internationalen Rennschesen. 1954 stiegen die Stuttgarter dann wieder in den Grand-Prix-Zirkus ein und waren bei Ihrem ersten Start beim Großen Preis von Frankreich gleich mit einem Doppelsieg durch Juan Manuel Fangio und Karl Kling erfolgreich. Um die Rennwagen der Typen W196 und 300 SLR mitsamt der umfangreichen Ausstattung der Mercedes-Benz Rennabteilung an die jeweiligen Rennstrecken transportieren zu können unterhielt man einen umfangreichen Rennabteilungs-Fuhrpark. Eines dieser Sonderfahrzeuge war der, unserem Schuco-Modell im Maßstab 1:43 zugrundeliegende, Mercedes-Benz O3500 auf Basis des O3500 Omnibusses. Gleich drei Exemplare dieses Fahrzeuges gehörten der Rennabteilung an.



As of the Carrera Panamericana in 1952, Mercedes-Benz started to take part again in international racing events. In 1954, the Stuttgart-based company then re-entered the Grand Prix circus and was successful at its very first start at the French Grand Prix with a one-two victory by Juan Manuel Fangio and Karl Kling. In order to be able to transport the W196 and 300 SLR racing cars to the respective race tracks – along with the Mercedes-Benz racing division's huge amount of equipment – a large racing division fleet was maintained. One of these special vehicles was the Mercedes-Benz O3500 on the basis of the O3500 omnibus, on which our Schuco model, at a scale of 1:43, is derived. No less than three examples of this vehicle belonged to the racing division.



LIMITED EDITION 1000

Mercedes-Benz O3500 „Mercedes-Benz Rennabteilung“ **

45 090 9400



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.



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



LIMITED EDITION 500

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

45 090 9300



Da bereits im frühen Stadium des deutschen Wirtschaftswunders die Nachfrage nach günstigen und vielseitig einsetzbaren Transportfahrzeugen sprunghaft angestiegen war, begann man bei Volkswagen im Jahr 1950 mit der Produktion des sogenannten VW Typ 2. Der von seinen zahlreichen Fans mittlerweile, liebevoll „VW Bulli“ bezeichnete Alleskönner entwickelte sich zum herausragenden Lastesel des wirtschaftlichen Aufschwungs im Deutschland der 1950er-Jahre.

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



VW T1b Samba, rot/red-beige *

45 078 5200

↔ 135mm 📦 300g



VW T1b Kastenwagen/box van, blau/blue *

45 078 5000

↔ 135mm 📦 300g



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

45 078 5100

↔ 135mm 📦 300g



Da bereits im frühen Stadium des deutschen Wirtschaftswunders die Nachfrage nach günstigen und vielseitig einsetzbaren Transportfahrzeugen sprunghaft angestiegen war, begann man bei Volkswagen im Jahr 1950 mit der Produktion des sogenannten VW Typ 2. Der von seinen zahlreichen Fans mittlerweile, liebevoll „VW Bulli“ bezeichnete Alleskönner entwickelte sich zum herausragenden Lastesel des wirtschaftlichen Aufschwungs im Deutschland der 1950er-Jahre.

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



VW T1b Kastenwagen/box van „MÄRKLIN“ *

45 078 5400

←→ 135mm 📦 300g





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

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

Deutz-Fahr 9310 TTV Agrotron *

45 077 7700

↔ 170mm 📦 600g



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

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

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

45 078 4000

↔ 170mm 📦 700g



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

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



Fendt Favorit 626 LSA mit Doppelbereifung/with twin wheels

45 078 1400

↔ 180mm 📦 600g



Mittlerweile zählt auch er zu den Kult-Youngtimern der Traktoren-Szene – der International 1255. Im Jahre 1979 vorgestellt und erstmalig ausgeliefert, wurden vom International 1255 bis zu seinem Produktionsende im Jahr 1992 insgesamt knapp über 1400 Exemplare produziert. Sein IH-6-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor schöpfte aus 5,9 Liter Hubraum eine Dauerleistung von 125 PS und verfügte über eine Direkteinspritzung und Turboaufladung. Mit einem Eigengewicht von 5550 Kilogramm verfügte der 1255er über ein zulässiges Gesamtgewicht von 7 Tonnen. Ab dem Baujahr 1983 wurden unter der Typenbezeichnung 1255 nur noch Export-Versionen ohne Kabine produziert. Das dem fein detaillierten Schuco-Modell im Maßstab 1:32 zugrundeliegende Fahrzeug entspricht einem International 1255 der Baujahre 1979 bis 1983.



International 1255

45 078 1200

↔ 150mm 📦 600g

The International 1255 is another cult youngtimer on the tractor scene. Launched in 1979, just over 1400 vehicles in this series were produced before production was discontinued in 1992. Its IH 6-cylinder four-stroke engine has a capacity of 5.9 litres that delivers a continuous output of 125 hp. It also features a direct fuel injection system and a turbocharger. Weighing 5550 kilograms, the 1255 has maximum permissible gross laden weight of 7 tonnes. From 1983, only export versions were produced without a cabin. The intricately detailed 1:32 Schuco model is a replica of the 1979 to 1983 version of the International 1255.

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

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

International 533 mit Verdeck und Mähbalken/with roof and cutter bar **

45 077 9500

↔ 110mm 📦 250g



Das in den Jahren 1989 bis 1992 gebaute John Deere-Spitzenmodell der 55er-Baureihe war der John Deere 4955. Der 4955er war eines der sogenannten „Breitrahmen-Modelle“ die sich untereinander lediglich durch ihre unterschiedlichen Motorleistungen unterschieden. So leistete der 7634ccm3 große 6-Zylinder-Reihenmotor des John Deere 4955 ganze 230 PS. Mit einem Eigengewicht von 8332 Kilogramm hatte dieser große John Deere Traktor ein zulässiges Gesamtgewicht von sage und schreibe 12 Tonnen.

Produced from 1989 to 1992, the John Deere 4955 was John Deere's top-of-the-range 55-series model. The 4955 belonged to the wide-frame range of models, which differed only in terms of their engine output. Featuring a 7634 cm³ in-line 6-cylinder engine, the John Deere 4955 could deliver 230 hp. It weighed 8332 kilograms and had an impressive maximum permissible gross laden weight of 12 tonnes.



John Deere 4955

45 076 4900

↔ 160mm 📦 400g



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



John Deere 4850 mit Doppelbereifung/with twin wheels

45 076 3300

↔ 160mm 📦 600g



Der John Deere 7610 ist ein 140 PS starker Standardtraktor aus der John Deere-Baureihe 7010. Er wurde in den Jahren 1997 bis 2002 gebaut. Rein optisch hatte sich gegenüber der Vorgänger-Baureihe nicht viel geändert. Die John Deere Ingenieure hatten allerdings viel Zeit in die technische Aufwertung der neuen Baureihe investiert. So leistete der im John Deere 7610 verbauten 6,8 Liter Reihen-6-Zylinder-Motor 140 PS bei einer Nenndrehzahl von 2100/min. Sein Leergewicht beträgt 6193 Kilogramm und das zulässige Gesamtgewicht liegt bei 11.500 Kilogramm.

The John Deere 7610 is a 140 hp standard tractor from the John Deere 7010 range. It was built between 1997 and 2002. Optically, it looked very similar to its predecessor. However, John Deere's engineers invested a significant amount of time in technical upgrades to the new range. The John Deere 7610's 6.8 litre, 6-cylinder in-line engine could deliver 140 hp at a rated speed of 2100 rpm. It had an unladen weight of 6193 kg and maximum permissible gross laden weight of 11,500 kg.



John Deere 7610

45 077 6100

↔ 160mm 📦 400g

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



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



John Deere 6300 mit Frontlader / with front loader

45 077 3300

↔ 200mm 📦 425g



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.



Lanz Bulldog mit Kotflügel / with fender

45 078 3500

↔ 110mm 📦 450g

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.



Bereits im Jahre 1888 gründete der Schmiedemeister Johannes Fuchs sein Unternehmen, das sich zunächst mit der Produktion von Landmaschinen und Stalleinrichtungen beschäftigte. Erst nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges begann man bei Fuchs in Ditzingen mit der Herstellung von Baggern und Kränen da für derartige Maschinen aufgrund des notwendigen Wiederaufbaus eine riesige Nachfrage bestand. So wurden vom klassischen „Fuchs-Bagger 301“ ab 1957 insgesamt mehr als 15000 Exemplare produziert. Heute gehört das Unternehmen zur amerikanischen TEREX-Gruppe. Das sehr fein detaillierte Schuco-Metal-Modell des Fuchs Universalbaggers 301 verfügt über einen Gitterausleger und der Schrottgreifer kann am Modell gegen eine Abrissbirne getauscht werden.

Fuchs was founded by the blacksmith Johannes Fuchs in 1888. To begin with, the company specialized in the production of agricultural machines and barn equipment. After the end of the Second World War, Fuchs started to manufacture excavators and cranes at its factory in Ditzingen in response to the huge demand for such machines created by postwar reconstruction efforts. Over 15,000 Fuchs Bagger 301 vehicles were produced following the start of production in 1957. Today, the company belongs to the American TEREX group. This intricately detailed Schuco metal model of the Fuchs Bagger 301 features a lattice boom as well as an interchangeable scrap grapple and wrecking ball.



Fuchs Bagger mit Schrottgreifer und Abrissbirne/ with scrap grapple and wrecking ball *

45 077 6700

↔ 300mm 📦 600g

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

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



Fortschritt HW 80 HA **

45 078 3100

↔ 220mm 📦 350g



Fortschritt HW 80 SHA **

45 078 3000

↔ 220mm 📦 400g



4 007864 038169



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, and centre-pivot steering, from 1968, the numbers exported to the GDR were also not insignificant. Known for its extreme reliability and very efficient, especially on large agricultural areas, using a K-700 could triple productivity compared with the Fortschritt ZT 300. However, to be able to make the best, economical use of a Kirovets K-700 in the state-controlled agriculture of the GDR, separate fields had to be joined up to form large acreages. It was also calculated that a K-700 had to be worked for at least 1400 hours per year to be profitable. Since this was impossible with single-shift working, a two-shift system was introduced for agricultural production collectives equipped with the K-700.

LIMITED EDITION 500

Kirovets K700, grau/grey **

45 091 1100



↔ 200mm 📦 600g

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

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



LIMITED EDITION 1000

Doppstadt Trac 200 **

45 091 1200

↔ 160mm 📦 230g



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

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



LIMITED EDITION 750

IFA RS 03 Aktivist *

45 091 1000

↔ 90mm 📦 170g



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



LIMITED EDITION 1500

International 4166

45 091 0900

↔ 154mm 📦 380g

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



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

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



LIMITED EDITION 500

Hürlimann H-6160 **

45 091 0400

↔ 140mm 📦 350g

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

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



LIMITED EDITION 500

Lamborghini 1556 DT **

45 091 0500

↔ 140mm 📦 350g

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

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



Same Hercules 160 **

LIMITED EDITION 500

45 091 0300

↔ 140mm 📦 350g



Same Hercules 160 GOLD **

LIMITED EDITION 400

45 091 0600

↔ 140mm 📦 350g



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 so viel Sie brauchen“ alle Ehre. Ab dem Herbst 1967 wurde in Freising der Schlüter Super 950 V als Nachfolger des 900 V produziert. Ausgestattet mit einem von Schlüter selbst produzierten 6-Zylinder Diesellagregat mit 6,6 Liter Hubraum und 95 PS zählte der Super 950 V seinerzeit zu den großen Ackerschleppern. In der Zeit von November 1967 bis August 1974 wurden von diesem Schlüter-Modell 252 Exemplare hergestellt.

The Schlüter engine plant was founded in 1898 by Anton Schlüter in the town on Freising near Munich. In order to join the increasingly lucrative market for agricultural tractors in the 1930s, Schlüter launched its first tractor in 1937 – the Schlüter DZM 25. From 1964, the company focused exclusively on the production of large tractors, staying true to its slogan “As much power as you need”. The Schlüter Super 950 V was produced in Freising from 1967 as a successor to the 900 V. Equipped with a Schlüter 6-cylinder diesel engine with a 6.6 litre capacity and 95 hp, the Super 950 V was one of the largest tractors on the market at the time of its launch. 252 of these Schlüter vehicles were produced between November 1967 and August 1974.



LIMITED EDITION 500

Schlüter Super 950 V **

45 091 0700

↔ 137mm 📦 300g



LIMITED EDITION 500

Schlüter Super 950 V mit Kabine/with cabin

45 091 0800

↔ 137mm 📦 300g



Dem immer größer werdenden Drang nach Mobilität im Wirtschaftswunder-Deutschland der 50er-Jahre folgend, präsentierten die Bayerischen Motorenwerke 1955 das zweiseitige „MotoCoupé“ BMW Isetta. Der durch seine rundliche Grundform auch als „Knutschkugel“ bezeichnete, äußerst beliebte Kleinwagen aus München wurde von einem 12 PS starken Motorradmotor angetrieben. Aufgrund seines lediglich 250ccm großen Motors konnte die Isetta auch von Besitzern des Motorradführerscheins der Klasse IV gefahren werden. Mit einem Kaufpreis von 2.580,- DM stellte die Isetta für viele ehemalige Motorradfahrer den Einstieg in ein automobiles Leben dar. Während der gesamten Produktionszeit der Isetta, zwischen 1955 und 1962 wurden insgesamt 161.360 Isetten produziert. Einige Exemplare der Isetta waren bis Ende der 60er-Jahre auch bei verschiedenen Polizei-Direktionen im Einsatz und gehören heute zu den gesuchtesten Sammlerstücken der Isetta-Szene.

LIMITED EDITION 1000

BMW Isetta Export „Polizei“, grün/green

45 004 1200

↔ 152mm 📦 270g

To meet the ever increasing demand for mobility during the famous German economic miracle of the 1950s, BMW presented the two-seater „MotoCoupé“ BMW Isetta in 1955. Also known as the „bubble car“ due to its round shape, this hugely popular microcar from Munich was powered by a 12-horsepower motorcycle engine. Due to its 250cc engine, the Isetta could also be driven on a motorcycle licence. Costing roughly 2,580 German marks, the Isetta helped draw many former motorcyclists into the world of cars. At total of 161,360 Isettas were manufactured between 1955 and 1962. Until the end of the 1960's, a few examples of the Isetta were also used by various police departments and are now among the most sought-after collector's items on the Isetta scene.

MHI!!!



LIMITED EDITION 500

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

45 004 1300

↔ 152mm 📦 270g



Im März 1963 stellte Mercedes-Benz auf dem Genfer Auto-Salon die neue SL-Baureihe, den heute aufgrund seines nach innen gewölbten Hardtops, weitläufig als „Pagode“ bekannten 230 SL vor. Der Nachfolger des berühmten 190 SL war die erste SL-Baureihe bei der bewusst zahlreiche Sicherheitsmaßnahmen realisiert wurden. So waren eine versteifte Fahrgastzelle, Knautschzonen, Gürtelreifen, Scheibenbremsen und auch optional verfügbare Sicherheitsgurte erstmals in einem SL erhältlich. Die heute oftmals als automobiler Design-Ikone bezeichnete „Mercedes-Benz-Pagode“ wurde in ihren verschiedenen Entwicklungsstufen zwischen 1963 und 1971 in knapp 50.000 Exemplaren produziert und zählt heute zu den gesuchten Klassikern mit hohem Gebrauchswert.

The new Mercedes-Benz SL series debuted at the Geneva motor show in March 1963, and the 230 SL is now referred to as the „Pagode“ model due to its distinctive hardtop roof. Its successor, the famous 190 SL, was the first SL series that consciously incorporated numerous safety features. It was the first time that an SL model had offered a reinforced passenger cell, crumple zones, radial tyres, disc brakes and also optionally available seat belts. Often hailed as a design icon today, roughly 50,000 models of the „Mercedes-Benz Pagode“ were manufactured during various stages of development between 1963 and 1971, now making it a truly sought-after classic car that fetches high prices.



LIMITED EDITION 1000

Mercedes-Benz 280 SL mit Verdeck/with top, moosgrün metallic/green *

45 003 5700

↔ 240mm 📦 850g



„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.

„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 356A Coupé „Skiurlaub“, weinrot/burgund *

45 003 0000

↔ 230mm 📦 450g



Auf der technischen Basis des Porsche 356 begann man bei Porsche in Stuttgart-Zuffenhausen im Jahr 1952 mit der Entwicklung des ersten reinen Porsche Rennwagens – des Porsche 550 Spyder. Dieser Mittelmotorwagen war mit einer Leichtmetallkarosserie ausgestattet und verfügte über einen 1,5 Liter großen 4-Zylinder-Boxermotor, dem sogenannten „Fuhrmann-Königswellenmotor“. Das lediglich 550 Kilogramm schwere Fahrzeug war so bestens geeignet für die noch junge Marke Porsche das Image des leichten, zuverlässigen und effizienten Sportwagens weiter auszubauen. Das Fahrerduo Polenski/von Frankenberg erreichte bei den 24 Stunden von Le Mans 1955 mit einem 550 Werks-Spyder einen hervorragenden 4. Platz im Gesamtklassement und siegte unter anderem in der Klasse der Fahrzeuge bis 1500ccm. Aufgrund der sehr hohen Nachfrage seitens vieler Sportfahrer und gut betuchter Porsche-Enthusiasten aus den USA erhielt der 550 Spyder sehr bald auch eine Straßenzulassung und konnte zu einem Preis von 24.600,- DM bei den Porsche-Händlern bestellt werden.

Porsche started to develop its first racing car in 1952 at its headquarters in Stuttgart-Zuffenhausen. This culminated in the launch of the Porsche 550 Spyder, which was based on the specs of the Porsche 356. This mid-engined car was equipped with a lightweight metal chassis and sported a 1.5-litre, 4-cylinder boxer engine known as the 'Fuhrmann' engine. Weighing just 550 kg, the Porsche 550 Spyder helped the fledgling brand to develop its reputation as a manufacturer of lightweight, reliable and efficient sports cars. At the 24 Hours of Le Mans in 1955, the 550 Spyder was driven by the racing duo Polenski/von Frankenberg, who came fourth overall and first in the 1500 ccm vehicle class. Due to very high demand from racing drivers and well-heeled Porsche enthusiasts from the US, the 550 Spyder soon received approval for road use and could be ordered for 24,600 German marks at Porsche dealers.



LIMITED EDITION 1000

Porsche 550 Spyder #37 Le Mans 1955, Polenski / von Frankenberg, silber/silver *

45 003 3400

↔ 210mm 📦 740g

Mit dem Cooper T51 leitete John Cooper mit seiner Cooper Car Company mit Sitz in Surbiton/Surrey die Ablösung der Monoposto Rennwagen mit Frontmotor ein. Würden bisher von den großen Werksteams wie Maserati, Ferrari, Mercedes-Benz oder Vanwall ausschließlich Formel-Fahrzeuge mit Frontmotor eingesetzt so war der T51 das erste Fahrzeug mit einem direkt hinter dem Fahrer angeordneten Mittelmotor. So gewann der Australier Jack Brabham in der Saison 1959 nicht nur den Formel 1-Weltmeistertitel sondern das Cooper-Werksteam sicherte sich aufgrund seiner Überlegenheit auch den Konstrukteurstitel. WM-Dritter in diesem Jahr wurde kein geringerer als Stirling Moss, der ebenfalls einen Cooper Climax T51 pilotierte. Mit seinem Cooper T51 mit der Startnummer 12 gewann der spätere Weltmeister Jack Brabham unter anderem auch den britischen Heim-Grand-Prix in Aintree. Angetrieben von einem 2,5 Liter Climax-4 Zylinder-Motor wurde der T51 auch noch zu Beginn der 1960er Formel 1-Saison eingesetzt. Im Laufe der Saison durch den T52 abgelöst, trug er aber auch im Jahr 1960 zum erneuten Gewinn des Fahrertitels durch Jack Brabham und der erfolgreichen Verteidigung des Konstrukteurstitels bei.

The Cooper T51 was produced by the Cooper Car Company, which was founded by John Cooper in Surbiton, Surrey. The launch of this new vehicle heralded the beginning of the end for single-seater front-engined racing cars. Unlike previous Formula racing vehicles used by large factory teams such as Maserati, Ferrari, Mercedes-Benz and Vanwall, which were exclusively front-engined vehicles, the T51 was the first vehicle to feature a mid-engine directly behind the driver. In 1959, in addition to the Australian driver Jack Brabham becoming the Formula 1 world champion, the Cooper factory team also won the Constructors Championship for its outstanding performance. Third place was won by Stirling Moss, who also drove a Cooper Climax T51. The world champion Jack Brabham also won the British Grand Prix in Aintree, where he drove a Cooper T51 with start number 12. Driven by a 2.5-litre Climax 4-cylinder engine, the T51 was also used at the beginning of 1960 Formula 1 season. Although it was replaced by the T52 over the course of the season, the T51 still contributed to Jack Brabham's second consecutive victory and Cooper's successful defence of the Constructors Championship.



LIMITED EDITION 1000

Cooper T51 #12 British GP Aintree 1959, J. Brabham *

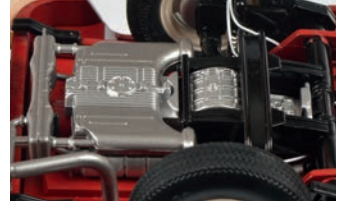
45 003 2700

↔ 210mm 📦 300g



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

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



LIMITED EDITION 1000

VW T1b Kastenwagen/box van „Porsche-Rennendienst“

45 002 9900

←→ 230mm 1000g

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



LIMITED EDITION 1000

VW T3a Bus, rot-weiß/red-white *

45 003 8100

↔ 253mm 📦 1000g

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



LIMITED EDITION 1000

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

45 003 8800

↔ 253mm 📦 1070g



In der Frühzeit des Motorsports, zu Beginn des 20. Jahrhunderts bis weit in die 1930er-Jahre wurde ein Großteil der hochgezüchteten Rennboliden noch auf eigener Achse von den Werken zu den berühmten Rennstrecken von Le Mans, Monza, dem Nürburgring oder der berühmten Targa Florio auf Sizilien transportiert. Mit der beginnenden Professionalisierung des Sports, ab etwa Mitte der dreißiger Jahre begann man mit der Entwicklung von speziellen Transportfahrzeugen, den sogenannten Renntransportern. So ließ sich auch die Firma Porsche Mitte der 60er Jahre zwei speziell für die Bedürfnisse der Rennabteilung zugeschnittene Transportfahrzeuge auf Basis des Mercedes-Benz Busfahrgestells des O317 erstellen. Die beiden Renntransporter wurden von der Porsche Rennabteilung bis in die 80er Jahre eingesetzt und im Laufe der Jahre auch mehrfach dem Design des entsprechenden Hauptsponsors angepasst. Aufgrund ihres doch recht kastenartigen Designs wurden die Porsche Renntransporter bald etwas spöttisch auch als „Möbelwagen“ bezeichnet. Der unserem fein detaillierten Schuco Modell zugrundeliegende, weiß lackierte Transporter des MARTINI-Porsche Rennteams wurde ab Mitte der siebziger Jahre eingesetzt und löste seinen silberfarbenen MARTINI-Racing-Vorgänger ab.

In the early days of motor sport, from the beginning of the 20th century to well into the 1930's, the majority of souped-up racing cars were still transported on their own four wheels from the factories to the famous racetracks of Le Mans, Monza, the Nürburgring or the infamous Targa Florio in Sicily. As the sport began to become professionalised, from about the middle of the 1930's, the development of special transport vehicles, the so-called racing transporters, began. In the mid-1960's, Porsche too had two transport vehicles based on the Mercedes-Benz O317 bus chassis built specifically for the needs of its racing division. The two racing transporters were used by the Porsche racing division until the 1980's and, over the years, were also adapted several times to the design of the corresponding major sponsor. Due to their really quite box-like design, the Porsche racing transporters were soon somewhat mockingly called "furniture vans". The white painted transporter of the MARTINI Porsche racing team on which our finely detailed Schuco model is based was used from the mid-seventies onwards and replaced its silver-coloured MARTINI Racing predecessor.



Beispielfotos / Sample pictures



LIMITED EDITION 1000

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

45 003 2400

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

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



Setra S6, beige-grün/green *

LIMITED EDITION 750

45 003 4800

↔ 380mm 📦 1700g



Until the mid-1930s, agricultural tractors were only to be found on larger farms. This circumstance changed significantly when the Deutz company, based in the Cologne suburb of Deutz, introduced the Deutz F1 M414. The Deutz, commonly known as the "farmer's tractor", thus played a major role in the motorisation of small and medium-sized farm businesses. At the same time, it increasingly took over from horses. With an initial purchase price of only 2,300 Reichsmarks, the F1 M414 was considered very cheap. It's water-cooled Deutz 11 HP diesel engine, type F1M414, lent its name to the type designation at the same time. Its transmission had 3 forward gears and one reverse gear. In addition a belt pulley, a PTO shaft, a mower drive and pneumatic tyres were among its features. The Deutz was very popular with farmers, as the sales figures also reflect. Up until 1942, approx. 10,000 units had been sold, making it the most successful German tractor before World War II. After the war, production resumed in the almost completely destroyed Deutz factory. In the beginning, tractors were assembled simply out of spare parts that had survived the war. Later, the F1M414 received a fourth forward gear, a foot brake and a foot throttle. After 1950, its power output increased from 11 to 12 HP. From 1945 up until 1951, approx. 9,000 units were produced, meaning that 19,000 Deutz F1 M414 units were built altogether.

Bis Mitte der 1930er-Jahre waren landwirtschaftliche Traktoren nur auf größeren Höfen zu finden. Dieser Umstand änderte sich deutlich, als die in Köln Deutz ansässige Firma Deutz den Deutz F1 M414 vorstellte. Der allgemein auch als „Bauernschlepper“ bekannte Deutz hatte so einen wesentlichen Anteil an der Motorisierung von kleinen und mittleren landwirtschaftlichen Betrieben. Gleichzeitig löste er mehr und mehr das Pferd ab. Mit einem anfänglichen Kaufpreis von lediglich 2.300 Reichsmark galt der F1 M414 als sehr günstig. Sein wassergekühlter Deutz Dieselmotor vom Typ F1 M414 mit 11 PS war gleichzeitig auch der Namensgeber für die Typenbezeichnung. Das Getriebe hat 3 Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang. Zudem gehörte eine Riemenscheibe, eine Zapfwelle, ein Mähtrieb und Luftbereifung zur Ausstattung. Er war bei den Landwirten sehr beliebt, was auch die Verkaufszahlen zeigen. Bis 1942 wurden ca. 10.000 Stück verkauft, somit war er der erfolgreichste deutsche Schlepper vor dem 2ten Weltkrieg. Nach dem Krieg wurde die Produktion im fast komplett zerstörten Deutz Werk wieder aufgenommen. Anfangs wurden die Schlepper nur aus Ersatzteilen, die den Krieg überlebt hatten, zusammengebaut. Später erhielt der F1 M414 einen 4ten Vorwärtsgang und eine Fußbremse sowie Fußgas. Die Leistung stieg ab 1950 von 11 auf 12 PS. Nach 1945 wurden bis 1951 ca. 9.000 Stück produziert, so dass insgesamt 19.000 Exemplare des Deutz F1 M414 gebaut wurden.



Deutz F1 M414

LIMITED EDITION 500

45 002 2800

↔ 125mm 📦 220g



STEIB landwirtschaftlicher Anhänger/agricultural trailer *

LIMITED EDITION 500

45 002 2900

↔ 296mm 📦 560g



Im Jahre 1956 beschloss man beim österreichischen Bundesheer die Anschaffung eines kleinen, geländegängigen Fahrzeuges, welches besonders für den Einsatz im mittelschweren Gelände und in mittleren Gebirgsregionen geeignet sein sollte. Weiterhin sollte das Fahrzeug über eine Nutzlast von mindestens 500 Kilogramm und ein möglichst geringes Eigengewicht verfügen. Unter der technischen Leitung von Chefingenieur Dr. Erich Ledwinka begann man bei Steyr-Puch in Graz mit der Entwicklung dieses, später als „Haflinger“ berühmt gewordenen Geländewagens. Während der Produktionszeit des „Haflinger“, in den Jahren 1959 bis 1974, wurden insgesamt 16647 Exemplare dieses extrem geländegängigen Alleskönners im Steyr-Puch-Werk in Graz produziert. Bemerkenswert ist, dass mehr als 13000 Haflinger in exakt 110 verschiedene Länder dieser Erde ausgeliefert wurden. Schuco präsentiert nun erstmalig diesen Klassiker der Fahrzeuggeschichte als hochwertiges Metallmodell im Maßstab 1:18.

In 1956, the Austrian Armed Forces decided to purchase a small all-terrain vehicle, which was intended to be particularly suitable for use in moderately-heavy terrain and in medium-size mountain regions. Furthermore, the vehicle should have a payload of at least 500 kilograms and as low a dead weight as possible. Under the technical direction of chief engineer Dr. Erich Ledwinka, Steyr-Puch in Graz began to develop this off-road vehicle, which later became famous as the "Haflinger". During the production period of the "Haflinger", from 1959 to 1974, a total of 16,647 units of this ultra off-road all-rounder were produced at the Steyr-Puch plant in Graz. It's remarkable that more than 13,000 Haflinger were delivered to exactly 110 different countries around the world. Schuco now presents this classic of vehicle history for the first time as a high-quality metal model in a scale of 1:18.

LIMITED EDITION 2000

Steyr-Puch Haflinger, grün/green **

45 004 4000

↔ 230mm 📦 850g



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 und wird nun mit einem fein detaillierten Schuco-Metallmodell im Sammlermaßstab 1:18 gewürdigt.

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 and is now being honoured with a finely detailed Schuco metal model in a collector's scale of 1:18.

LIMITED EDITION 1500

LIMITED EDITION 1500

Unimog 406 Cabriolet, grün/green **

45 004 4500

↔ 230mm 📦 850g

Unimog 406, blau/blue **

45 004 4400

↔ 230mm 📦 850g



In den frühen 70er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts kombinierte Erich Bitter solide und tausendfach bewährte Opel-Technik mit extravaganter und exotischem Karosseriedesign. Das Ergebnis dieser Entwicklung war der Bitter CD, ein von Herbst 1973 bis Ende 1979 hergestellter Sportwagen der amerikanischen und deutschen Technik mit italienischem Karosseriedesign. In enger Zusammenarbeit mit der Stuttgarter Karosseriebaufirma Baur entwickelt, wurde der Bitter CD auf der IAA 1973 in Frankfurt einem begeisterten Publikum vorgestellt. Technisch auf dem Opel Diplomat B basierend verfügte der Bitter über einen 5,4 Liter großen 8-Zylinder-Motor von Chevrolet und eine Leistung von 230 PS. Bis zu seiner Produktionseinstellung im Jahre 1979 wurden von diesem äußerst eleganten Sportcoupé exakt 395 Exemplare zu einem Basispreis von 60.000,- DM verkauft. Mehr als die Hälfte der seinerzeit gebauten und gut 210 Stundenkilometer schnellen Bitter CD's sind heute noch fahrbereit und befinden sich in der Regel in festen Sammlerhänden.

In the early 1970s Erich Bitter combined tried and tested Opel technology with an extravagant and exotic chassis design. The result was the Bitter CD, a sports automobile which was produced from autumn 1973 to the end of 1979 and combined American and German technology with Italian chassis design. Designed in close collaboration with the Stuttgart chassis manufacturer Baur, the Bitter CD was presented to an enthusiastic audience at the IAA 1973 in Frankfurt. The mechanical parts were based on the Opel Diplomat B and included a 5.4 litre 8-cylinder engine with 230 hp. By the end of production in 1979, a total of 395 of this elegant sports coupé had been sold for a base price of DM 60,000. The Bitter CD can reach speeds of up to 210 kilometres per hour, and more than half are still on the road today, mostly owned by collectors.



LIMITED EDITION 500

LIMITED EDITION 500

Bitter CD, gold metallic **

45 002 2200

↔ 270mm 📦 985g

Bitter CD, blau/blue metallic **

45 002 2100

↔ 270mm 📦 985g

Das in den Jahren 1965 bis 1967 gebaute Opel Diplomat Coupé war Mitte der 60er-Jahre die absolute Krönung des seinerzeitigen Opel-Programms. Mit einer Länge von knapp fünf Metern und seinem 230 PS starken 5,4 Liter V8-Motor brauchte der elegante Rüsselsheimer keinen Vergleich mit den damaligen Mercedes-Benz-Spitzenmodellen aus Untertürkheim scheuen. Bei seiner Einführung im Februar 1965 kostete dieses Opel-Spitzenmodell exakt 25.500,- DM und befand sich somit auf einer preislichen Ebene mit Luxusfahrzeugen vom Schlage eines Mercedes-Benz 280 Pagoden-SL oder eines Porsche 911. Leider erfüllten die Verkaufszahlen nicht die erhofften Erwartungen und so wurden bis Juli 1967 lediglich 347 Exemplare dieses wunderschönen Automobils bei Karmann in Osnabrück hergestellt. Heute ist das Opel Diplomat A Coupé eine gesuchte und hoch bezahlte Sammler-Rarität und wird in gutem Zustand mit Preisen jenseits der 200.000,- Euro bezahlt.

Built between 1965 and 1967, the Opel Diplomat Coupé was Opel's crowning achievement of the mid-1960s. With a length of almost 5 metres and a 230 hp 5.4 litre V8 engine, it could easily give the top-of-the-range Mercedes-Benz models a run for their money. At its launch in 1965 it cost DM 25,500, placing it in the same price category as luxury vehicles like the Mercedes-Benz 280 Pagoden-SL or the Porsche 911. Unfortunately, the sales figures did not meet expectations and only 347 of these splendid vehicles were produced at the Karmann facility in Osnabrück before production was discontinued in July 1967. Today, the Opel Diplomat A Coupé is highly sought after among collectors – vehicles in good condition fetch a price tag of more than 200,000 euros.



LIMITED EDITION 500

LIMITED EDITION 500

Opel Diplomat A Coupé, silber/silver **

45 002 1900

↔ 275mm 📦 1005g

Opel Diplomat A Coupé, grün/green metallic **

45 002 2400

↔ 275mm 📦 1005g

Der in den 30er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts vom Stuttgarter Konstruktionsbüro Porsche im Regierungsauftrag entwickelte Volkswagen entwickelte sich im Laufe seiner 65-jährigen Produktionszeit zum meistgebauten Automobil der Welt und überholte so den bisherigen Rekordhalter, das „Tin Lizzy“ genannte Ford T-Modell. Der „Käfer“, dessen herausragenden technischen Merkmale seine, für damalige Zeiten, revolutionäre Stromlinienform, der luftgekühlte 4-Zylinder-Boxermotor, sein neuartiger Plattformrahmen und die neu entwickelte Drehstabfederung waren, wurde im Laufe der Jahre einem ständigen Entwicklungs- und Verbesserungsprozeß unterzogen. Es ist belegt, dass am VW Käfer in den Jahren 1948 bis 1974 nicht weniger als 78.000 technische

Änderungen durchgeführt wurden. 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 Resin-Modell des VW Brezelkäfers besticht durch eine Vielzahl liebevoller Details welche dieses Modell zu einer Bereicherung jeder VW-Käfer- und Modellautosammlung machen.



LIMITED EDITION 500

VW Brezel-Käfer/prezel beetle, blau/blue *

45 002 6000

↔ 230mm 📦 557g

Developed for a government contract in the 1930s by the Stuttgart design office Porsche, the VW Beetle became the world's best-selling car over the course of its 65-year production history, overtaking the previous record holder, the Ford T model known as "Tin Lizzy". The most outstanding features of the "Beetle" were its revolutionary streamlined shape, an air-cooled 4-cylinder boxer engine, a cutting-edge platform chassis and a newly developed torsion bar suspension. Continuous improvements were made to the series over the years. Evidence shows that no less than 78,000 technical changes were made to the VW Beetle from 1948 to 1974. During a meeting to discuss the

VW Beetle in 1954, the former Managing Director of the Volkswagen plant, Heinrich Nordhoff, remarked: "We are convinced that salvation lies not in new designs, however bold and magnificent they may be, but in the consistent and never-ending development of even the smallest details to maturity and perfection. This is the key to truly surprising success". The all-new 1:18 resin model of the VW Beetle also sports a wide range of intricate details and is an essential addition to every VW beetle and model car collection.



LIMITED EDITION 500

VW Brezel-Käfer/prezel beetle, dunkelrot/dark red *

45 002 6100

↔ 230mm 📦 557g



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

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



Mercedes-Maybach Vision 6 Cabriolet mit Verdeck/with roof

LIMITED EDITION 500

45 001 8300

↔ 315mm 📦 1100g

„Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury – Exclusives Reisen auf höchstem Niveau“ So umschreibt Mercedes-Benz die im Jahre 2018 auf der „Auto China“ in Peking vorgestellte Studie eines Crossovers aus einer exklusiven High-end-Limousine und einem SUV. Das Showcar kombiniert so den Komfort und die typischen Stärken beider Karosserievarianten. Der Vision Mercedes-Maybach Ultimate Luxury ist als Elektrofahrzeug mit vier kompakten Permanentmagnet-Synchron-Elektromotoren und vollvariablem Allrad-Antrieb konzipiert. So beträgt die Spitzenleistung dieses Concept-Cars 550 kW / 750 PS, was für eine Spitzengeschwindigkeit von 250 km/h sorgt. Der im Unterboden des Autos verbaute Akku hat eine Kapazität von 80 kWh und sorgt für eine Reichweite von bis zu 500 Kilometern.

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

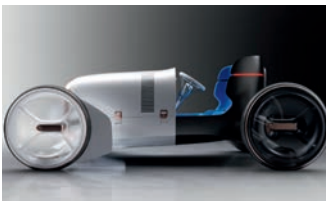


Mercedes-Maybach Vision Ultimate Luxury, rot/red **

LIMITED EDITION 500

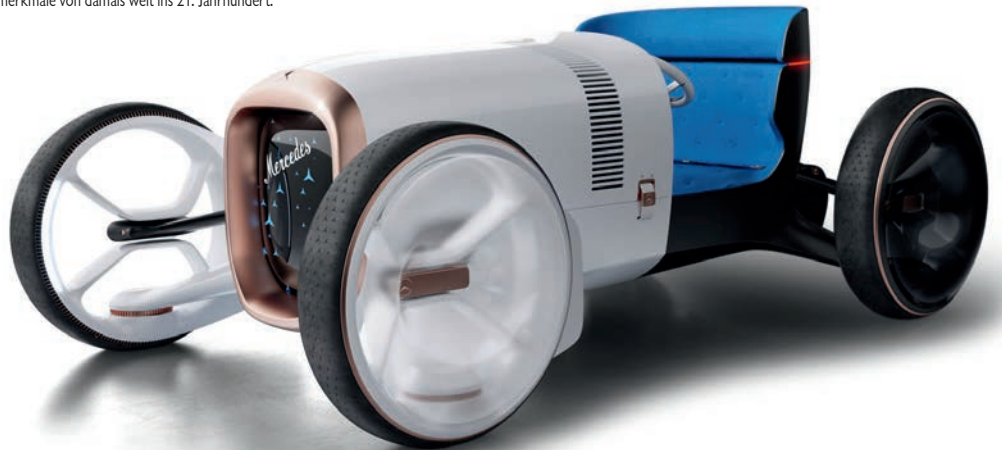
45 001 8400

↔ 295mm 📦 1200g



Mit dem „Vision Mercedes Simplex“ präsentierte Mercedes-Benz im Sommer 2019 bei den Design Essentials in Nizza eine automobile Skulptur, die sinnbildlich für die Herkunft und Zukunft der Marke Mercedes-Benz steht. Diese hochinteressante Studie soll den Übergang in eine neue Ära des Automobildesigns und der automobilen Technologien verkörpern. Gleichzeitig ist sie eine Hommage an das historische Erbe und die Geburtsstunde der Marke Mercedes, da im Frühjahr des Jahres 1901 bei der Rennwoche von Nizza erstmalig ein Mercedes 35 PS von Emil Jellinek eingesetzt wurde. Benannt nach seiner geliebten Tochter Mercedes fuhr dieses erste Mercedes genannte Rennfahrzeug seinerzeit herausragende Erfolge ein und trug so zum glänzenden Image der noch jungen Marke bei. Die Skulptur „Vision Mercedes Simplex“ erinnert an dieses historische Ereignis und trägt somit den Pioniergeist und die Designmerkmale von damals weit ins 21. Jahrhundert.

At Design Essentials 2019 in Nice, Mercedes-Benz presented the „Vision Mercedes Simplex“, an automobile sculpture that embodies the heritage and future of the Mercedes-Benz brand. This highly interesting concept symbolises the transition to a new era of automobile design and technology. It is also a tribute to the historical legacy and birth of the Mercedes brand following the launch of the Mercedes 35 PS, which was first used by Emil Jellinek at the Nice Race Week in early 1901. Named after his beloved daughter Mercedes, this first Mercedes racing car was a resounding success for its time and contributed to the glamorous image of the young brand. The “Vision Mercedes Simplex” sculpture recalls this historic event and carries the pioneering spirit and design characteristics of Mercedes’ first car into the 21st century.



LIMITED EDITION 500

Mercedes Vision Simplex **

45 091 1800

↔ 170mm 📦 600g

Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

Nachdem Opel bereits in den 30er-Jahren des letzten Jahrhunderts große Verkaufserfolge mit seinem 1,5-Tonner Blitz-Lastkraftwagen feiern konnte, löste der 1,75 Tonner Opel Blitz im Jahre 1952 die Vorkriegskonstruktion ab. Mit seiner, dem amerikanischen Designtrend im Automobilbau folgenden Formgebung gehörte galt der Opel Blitz als wahrer Trendsetter in der Entwicklungsgeschichte deutscher Nachkriegs-LKW's. Sein 2,5-Liter-Sechszylinder leistete immerhin 58 PS und verhalf dem Blitz zu einer Höchstgeschwindigkeit von knapp 100 Stundenkilometern. Aufgrund seiner ausgereiften und äußerst zuverlässigen Konstruktion wurde der Blitz 1,75t unter anderem bei der Deutschen Bundespost, vielen Behörden, in der Privatwirtschaft aber auch in der Porsche Rennabteilung eingesetzt. Zwischen 1952 und 1960 wurden knapp 90.000 Fahrzeuge dieser Baureihe verkauft.



Following the huge success of the 1.5 tonne Opel Blitz truck in the 1930s, in 1952 Opel launched a 1.75 tonne model to replace its pre-war predecessor. With its American-inspired design, the Opel Blitz was a true trendsetter in the history of German post-war trucks. Its 2.5 litre, 6-cylinder 58 hp engine helped the Blitz to reach a maximum speed of almost 100 kilometres per hour. Thanks to its sophisticated and extremely reliable design, the Blitz 1.75 T was used by the Deutsche Bundespost (German Federal Post Office), government authorities and the private sector, as well as the Porsche racing service. Almost 90,000 vehicles of this series were sold between 1952 and 1960.



LIMITED EDITION 500

Opel Blitz 1,75t Kastenwagen/box van „Porsche“ *

45 001 7900

↔ 315mm 📦 1500g



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

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

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



Fortschritt ZT 300 *

LIMITED EDITION 500

45 002 6200

↔ 260mm 📦 800g

Under the motto „Race on Sunday - Sell on Monday“, numerous so-called „Club Races“ took place in the USA in the 1950s and enjoyed great popularity among those actively involved as well as spectators. In these races, motor-sport-enthusiast private drivers were able to probe their driving skills and simultaneously push their mainly production-line sports cars to the limit, legally. The corresponding vehicle dealers also put on suitable transport vehicles in support of

their customers' vehicles at race tracks like Laguna Seca, Eagle Mountain or Elkhart Lake. For example, Volkswagen and Porsche dealer „Continental Motors“ of Fort Lauderdale in Florida operated an elegant and remarkable vehicle-trailer combination, consisting of an original VW T1 tractor unit and the associated trailer. Thus vehicles such as the Porsche 550 Spyder or the Porsche 718 Spyder were able to be transported.



LIMITED EDITION 500

VW T1b Renntransporter/racing transporter „Continental Motors“, goldbeige-weiß/white

45 002 1800

↔ 440mm 📦 2000g

Bereits im Jahre 1837 von dem Hufschmied John Deere im US-Bundesstaat Illinois gegründet, ist Deere & Company mit seiner Hauptmarke „John Deere“ heute der Weltmarktführer im Bereich der landwirtschaftlichen Nutzfahrzeuge. Bereits kurz nach dem Ende des 1. Weltkriegs begann Deere & Company mit der Herstellung der ersten Traktoren-Modelle. Als die Firma in der Zeit der Weltwirtschaftskrise 1931 bis 1933 auf die Rückzahlung bereits erbrachter Lieferungen von zahlungsunfähigen Landwirten verzichtete bescherte ihr dieses großzügige Verhalten im Nachhinein viele Neukunden und eine extrem hohe Kundentreue. Der unserem Schuco-Modell zugrundeliegende John Deere 7810 ist ein schwerer Traktor mit über 11 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, der in den Jahren 1997 bis 2003 produziert wurde. Von den Ingenieuren bei John Deere für schwerste Geländeeinsätze konzipiert ist der 7810 auch mehr als 15 Jahre nach seinem Produktionsende noch sehr beliebt und häufig im Einsatz.

Deere & Company was founded in Illinois in 1837 by the blacksmith John Deere. Today, John Deere is the world's leading manufacturer of agricultural vehicles. The first tractor models were built by Deere & Company shortly after the end of the First World War. During the Great Depression from 1931 to 1933, the company allowed farmers who could not afford to make repayments to keep their purchases. With hindsight, this generosity helped the company to acquire many new customers and ensure a high level of customer loyalty. The John Deere 7810, which was the inspiration for our Schuco model, is a heavy-duty tractor with a maximum permissible weight of 11 tonnes. It was produced from 1997 to 2003. Conceived by John Deere engineers for the heaviest off-road terrain, the 7810 is very popular and is still widely used more than 15 years after the vehicle was discontinued.



LIMITED EDITION 500

John Deere 7810 *

45 002 6300

↔ 265mm 📦 950g

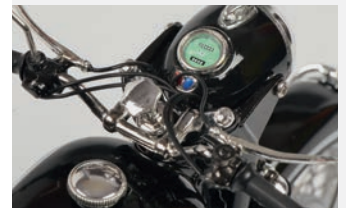






Ihre Vorgängerin, die BMW R 50 S war bereits in die Jahre gekommen als BMW 1960 das neue Topmodell, die BMW R 69 S vorstellte. Der 595 ccm³ große, luftgekühlte 2-Zylinder-Boxermotor der R 69 S leistete 42 PS und ermöglichte dem stolzen Besitzer laut der BMW-Bedienungsanleitung Höchstgeschwindigkeiten von 175 Stundenkilometer bei liegendem und 160 Stundenkilometer bei aufrecht sitzendem Fahrer. Dies machte die R 69 S zu einem der schnellsten Straßenmotorräder der sechziger Jahre. Als erstes Motorrad in der BMW-Motorradgeschichte konnte die R 69 S auf Kundenwunsch auch in edlem Farbton Elfenbein bestellt werden. Bis zu Ihrer Produktionseinstellung im Jahre 1969 wurden von der im Jahre 1960 mit einem Preis von 4.030,- DM eingeführten R 69 S über 11.000 Exemplare verkauft.

Its predecessor, the BMW R 50 S, was already becoming outdated when BMW introduced the new top model, the BMW R 69 S, in 1960. The R 69 S's 595 ccm³, air-cooled, 2-cylinder boxer engine produced 42 HP and, according to the BMW manual, enabled its proud owner to reach top speeds of 175 kilometres per hour when the rider was recumbent and 160 kilometres per hour when they were sitting upright. This made the R 69 S one of the fastest street motorcycles of the sixties. As the first motorcycle in BMW's motorcycle history, the R 69 S could also be ordered in an elegant ivory colour at the customer's request. Introduced in 1960 at a price of 4,030 German marks, over 11,000 units of the R 69 S had been sold before it ceased production in 1969.



BMW R 69S, schwarz/black *

45 066 5800



Wie die Hercules K 50 RL, so gehörte auch die Zündapp KS 50 Super Sport zu Beginn der 70er-Jahre zu den bevorzugten Jugendträumen vieler motorradbegeisterter Jungs. Auch die Zündapp verfügte über einen 49 cm³ großen, luftgekühlten Zweitaktmotor der mit dem seinerzeit üblichen Benzin-Öl-Gemisch im Verhältnis 1:50 betankt werden musste. Die amtliche Höchstgeschwindigkeit lag wie bei allen Kleinkrafträdern bei exakt 85 km/h. Nachdem Zündapp 1958 mit seiner Motorradproduktion von Nürnberg nach München umgezogen war, wurde die KS 50 Super Sport von 1970 bis 1972 in erheblichen Stückzahlen in der bayerischen Metropole produziert.

Like the Hercules K 50 RL, at the beginning of the 1970's the Zündapp KS 50 Super Sport also ranked among the favourite childhood dreams of many boys passionate about motorcycles. The Zündapp also had a 49 cc, air-cooled two-stroke engine which had to be refuelled with a petrol-oil mixture in a ratio of 1:50 that was customary for the time. The official top speed was, like with all mopeds, exactly 85 km/h. After Zündapp shifted its motorcycle production in 1958 from Nuremberg to Munich, the KS 50 Super Sport was produced from 1970 to 1972 in significant quantities in the Bavarian metropolis.



Zündapp KS 50 Super Sport, rot/red

45 066 1900

4 007864 030033



Mit mehr als einer Million produzierten Exemplaren ist die Simson Schwalbe bezüglich der Produktionsmenge das erfolgreichste Zweirad der deutschen Zweiradgeschichte. Hergestellt im „Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk Ernst Thälmann“, den Simson-Werken in Suhl war die Schwalbe ab 1964 das erste Modell der neu entwickelten Vogel-Serie bei Simson. Fahrzeuge wie die „Spatz“, „Star“, „Sperber“ und „Habicht“ wurden in Suhl ebenfalls in erheblichen Stückzahlen hergestellt. Die Simson Schwalbe KR 51/1 ist ein Highlight aus der hochwertigen und mit größter Präzision hergestellten Motorrad-Klassiker Edition 1:10 von Schuco. Die Serie erfüllt höchste Qualitätsansprüche und begeistert durch ihre authentische Hochglanzlackierung. Features, wie drehbare Räder und eine Funktionsfederung sind fester Bestandteil dieser Reihe und machen diese so beliebt unter den Zweiradsammlern.

In terms of production quantity, the Simson Swallow is the most successful two-wheeler in Germany's history with over a million units produced. Manufactured in the „Fahrzeug- und Jagdwaffenwerk Ernst Thälmann“ division within the Simson company in Suhl, from 1964 onwards the swallow was the first model of Simson's newly developed series with bird names. Mopeds such as the „sparrow“, „starling“, „sparrow-hawk“ and „hawk“ were also produced in Suhl in considerable numbers. The Simson Swallow KR 51/1 is a brand highlight in the high quality and precision performance Classic Motorcycle Edition 1:10 from Schuco. The series meets the highest quality standards and wows fans with its authentic high-gloss finish. Features such as rotating wheels and fully functional suspension are an integral part of these models and have established them as a firm favourite with motorcycle enthusiasts.

Simson Schwalbe KR 51/1, hellgrün/light green

45 066 3800

Mehr und mehr hat sich die Simson Schwalbe in den letzten Jahren zum beliebten Customizing-Fahrzeug entwickelt. Rund um den Umbau des Kult-Mopeds hat sich eine riesige Szene für Umbauten und entsprechendes Zubehör entwickelt. Dieser Entwicklung trägt auch Schuco nun Rechnung und bringt mit der Simson Schwalbe Custom I die erste „gepimpte“ Schwalbe auf den Markt. In edlem Gunpowder-Metallic lackiert, werden von dieser „heißen“ Schwalbe nur 1000 Exemplare produziert werden.

In recent years, the Simson Swallow has developed more and more into a popular customised vehicle. A huge scene for conversions and corresponding accessories has developed around the conversion of cult mopeds. Now Schuco has taken this development into account and is launching the first "pimped" Swallow on the market with the Simson Swallow Custom I. Painted in fine gunpowder metallic, only 1000 units of this "hot" Swallow are being manufactured.



LIMITED EDITION 1000

Simson Schwalbe KR 51/1 „Customized“

45 066 3700



BMW Isetta „Landespolizei“

45 202 1600

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 160.000mal produziert. Wegen ihrer kugelförmigen Form ist die Isetta heute noch als die „Knutschkugel“ bekannt und war bis in die 60er-Jahre bei einigen Polizei-Direktionen auch noch als wendiges Polizeifahrzeug unterwegs.

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 and was still used by some police departments as a manoeuvrable police car until the 1960s.



BMW 2002, orange *

45 202 2700

Pünktlich zum 50. Firmenjubiläum stellten die Bayerischen Motoren Werke im Jahr 1966 ihre sogenannte 02er-Baureihe mit dem BMW 1600 vor. Der 02er entwickelte sich sehr schnell zum Sinnbild der sportlichen, kompakten Limousine. Heute zählt der 02er zu den Klassikern der jüngeren Automobilgeschichte und besitzt bei seinen zahlreichen Fans absoluten Kultstatus.

Just in time for the company's 50th anniversary, the Bayerische Motoren Werke (BMW) unveiled its so-called 02 series with the BMW 1600 in 1966. The 02 series very quickly developed into the symbol of a sporty, compact saloon. Today, the 02 is considered one of the classics of recent automobile history and has absolute cult status among its many fans.



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

45 202 1700

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.



Land Rover Defender „Safari“ **

45 202 1800

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.

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



Mercedes-Benz 180 D Ponton, grau/grey

45 202 2100

Als erste komplette PKW-Neuentwicklung nach dem Kriege stellte Mercedes-Benz 1953 den Mercedes 180, der Baureihe W120 vor. Auch als „Ponton-Mercedes“ bezeichnet war der 180er ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse und löste die Vorkriegskonstruktion des 170V ab. Gleichzeitig war der „Ponton“ der erste Mercedes mit selbsttragender Karosserie. Der 1954 vorgestellte 180 D fand als zuverlässiges Taxi weltweite Verbreitung und machte den Einsatz des Dieselmotors in Personenkraftwagen populär.



Mercedes-Benz 180 D Ponton „Polizei“

45 202 2300

In 1953, Mercedes-Benz unveiled the Mercedes 180, from the W120 series, as its first completely new passenger car redesign since the war. Also known as the „Ponton Mercedes“ (the „Ponton Mercedes“), the 180 was a car for the upper middle class and replaced the pre-war 170V design. The „Ponton“ was also the first Mercedes with a self-supporting chassis. The 180 D, introduced in 1954, became popular all over the world as a reliable taxi and was responsible for making the use of diesel engines in passenger cars popular.



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

Als Nachfolger des berühmten Ponton-Mercedes, dem W120, präsentierte Mercedes-Benz 1961 die auch als „kleine Heckflosse“ bekannte Baureihe W 110. Mit dem Design-Element der sogenannten Heckflossen machte die eher als konservativ bekannte Mercedes-Benz Designabteilung, Zugeständnisse an das seinerzeit vorherrschende amerikanische Automobil-Design. Mercedes bezeichnete diese jedoch als „Peilstege“, da sie beim rückwärts einparken deutlich das Fahrzeugende markierten.

As a successor to the famous Ponton Mercedes, the W120, Mercedes-Benz introduced in 1961 the W110 series, also known as the "little tail fin". With the so-called "tail fin" design feature, the Mercedes-Benz design department, previously known for its conservatism, made a concession to the American automobile design prevailing at the time. Mercedes, however, called them "Peilstege", as they clearly marked the end of the vehicle when reverse parking.



Mini Cooper, braun/brown metallic 45 202 1900

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. car today.



Porsche 930 Turbo, silber/silver metallic 45 202 2400

In seiner „Urform“ Anfang der sechziger Jahre vom ältesten Sohn Ferry Porschens, Ferdinand Alexander Porsche, genannt „Buzzi“ entworfen, wurde der 911er im Jahre 1963 als Nachfolger des legendären Porsche 356, einem begeisterten Publikum vorgestellt. Seine erste größere optische Überarbeitung erfuhr der Porsche 911 erst zum Modelljahr 1974. Beim sogenannten G-Modell wurden zur Erfüllung dieser Auflagen komplett neu gestaltete Stoßfänger mit den typischen schwarzen Faltenbälgen verwendet. Porsche stellte den „Turbo“ als Spitzenmodell im Oktober 1974 auf dem Pariser Salon vor.

In its "Original shape" at the beginning of the 1960's and designed by the oldest son of Ferry Porsche, Ferdinand Alexander Porsche, known as "Buzzi", the 911 was introduced to the enthusiastic public in 1963 as the successor to the legendary Porsche 356. The Porsche 911 did not have its first major visual revision until model year 1974. In the so-called G model, completely new bumpers with the typical black folding bellows were used to fulfil these requirements. In October 1974, at the Geneva Salon de l'Auto, the Porsche „Turbo“ was presented as the top model.



Porsche 356 Carrera Coupé „Ski-Urlaub“, gelb/yellow * 45 202 2900

Er war nicht nur der Vorgänger des berühmten Porsche 911, er war gleichzeitig auch der erste in Serie gebaute Sportwagen der Firma Porsche, der Porsche 356. Während seiner gesamten Produktionszeit, von 1948 bis 1965, wurden von den verschiedenen Entwicklungsstufen des 356ers mehr als 76000 Exemplare hergestellt. Unser Porsche 356 aus der Edition 1:64 entspricht einem Porsche Carrera 2 des Baujahrs 1962 und wird in unserem Modell auf dem Weg in den Skiurlaub dargestellt.

It wasn't just the predecessor of the famous Porsche 911, it was also the first sports car built in series by Porsche: the Porsche 356. During its entire production period, from 1948 to 1965, more than 76,000 of the 356's various development stages were produced. Our Porsche 356 from the Edition 1:64 corresponds to a 1962 Porsche Carrera 2 and in our model is shown on its way to a skiing holiday.



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

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.

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.



VW Käfer mit ES-Piccolo-Wohnwagen/with ES-Piccolo caravan, türkis/turquoise *

45 202 2500

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.

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.

Besonders in den amerikanischen Sonnenstaaten Florida und Kalifornien hatte der VW T1 Bus in den 60er und 70er-Jahren absoluten Kultstatus bei Surfern und Anhängern der Flower-Power Szene. Das dem fein dekorierten Schuco-Modell der Edition 1:64 zugrunde liegende Fahrzeug entspricht einem Vorbildfahrzeug dieser Zeit.

Especially in the American sunshine states of Florida and California, the VW T1 bus enjoyed absolute cult status in the 60's and 70's, both with surfers and followers of the flower power scene. The vehicle on which the finely decorated Schuco model from the Edition 1:64 is based corresponds to a full-sized vehicle from that time.



VW T1b Bus „Surfer“, grün-grau/green grey *

45 202 2800



VW T3a Campingbus, blau/blue *

45 202 2000

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.

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. 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.



LIMITED EDITION 500

Mercedes-Maybach Vision 6 Coupé, rot/red *

45 200 1200

Beim Gipfeltreffen der edelsten klassischen Automobile im kalifornischen Pebble Beach präsentierte Mercedes-Benz im August 2016 das Vision Mercedes-Maybach 6 Coupé. Der Zweisitzer ist zugleich eine Hommage an die glorreiche automobiler Haute Couture der handgefertigten, exklusiven Automobile. Das Vision Mercedes-Maybach 6 Coupé ist als Elektroauto konzipiert. Die Leistung des Antriebs beträgt 550 kW (750 PS). Der flache Akku im Unterboden ermöglicht Reichweiten von über 500 Kilometern.

Mercedes-Benz presented the Mercedes-Maybach 6 Coupé vision at the summit of the most sophisticated classic cars in Pebble Beach, California, in August 2016. At the same time, the two-seater is homage to the glorious car Haute Couture of the hand-made exclusive convertibles. The Vision Mercedes-Maybach 6 Coupé is designed as an electric car. The output of the drive is 550 kW (750 BHP). The flat battery in the underfloor makes it possible to travel more than 500 kilometres.



LIMITED EDITION 500

Mercedes-Maybach G650 Landulet, blau metallic/blue metallic *

45 200 1300

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

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



LIMITED EDITION 500

Renntransporter/racing transporter „PORSCHE“ *

45 200 1100

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

The corresponding vehicle dealers also put on suitable transport vehicles in support of their customers' vehicles at race tracks like Laguna Seca, Eagle Mountain or Elkhart Lake. For example, Volkswagen and Porsche dealer „Continental Motors“ of Fort Lauderdale in Florida operated an elegant and remarkable vehicle-trailer combination, consisting of an original VW T1 tractor unit and the associated trailer. Thus vehicles such as the Porsche 550 Spyder or the Porsche 718 Spyder were able to be transported.



LIMITED EDITION 500

VW T1b Renntransporter „Continental Motors“ *

45 200 1000

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

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



BMW Isetta „Feuerwehr“ 45 264 8700



BMW 3.5 CSL #59 ** 45 264 8800



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



Citroën 2CV Charleston 45 265 1400



Fiat 500 Giardiniera 45 265 1500



Jaguar XK 120 45 265 1600



Land Rover 88 Safari 45 265 1700



Mercedes-Benz /8 Coupé 45 264 9400



Mercedes-Benz 300 SEL 6.8 AMG #1 45 264 9500



Opel Manta A GT/E 45 265 1800



Porsche 356 A Speedster 45 264 9800



Porsche 924 „Polizei“ 45 265 0000



Porsche 935 „Jägermeister“ #8 45 265 0100



Porsche 911 Carrera S Coupé (992) ** 45 265 3600



Porsche 911 Carrera S Coupé (992) ** 45 265 3700



Porsche 911 S 45 264 9900



Porsche 911 Carrera 3.2 Coupé * 45 265 6300



Porsche 911 Carrera 3.2 Targa * 45 265 6400



Porsche 911 Turbo (930) * 45 265 6200



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



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



VW Golf I GTI 45 265 1200



VW Karmann Ghia 45 265 1100



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



VW T1c Samba 45 265 0600



VW T1b Pritsche-Plane/
pick-up with tarpaulin #53 * 45 265 0300



VW T1b Pritschenwagen/pick-up
„Servizio Vespa“ mit/with 2 Vespas 45 265 0400



VW T1c Bus „John-Deere-Lanz“ * 45 265 0500



VW T2a Bus 45 265 0800



VW T2a Kastenwagen/
box van „Schlüter“ 45 265 0700



VW T3b Bus L 45 265 0900



VW T3b „Audi Sport“ mit Anhänger und/with trailer and Audi Quattro * 45 265 1000



Hanomag Kurier „Mini-Service“
und/with Mini Cooper 45 264 9000



Hanomag F55 Pritsche-Plane/pick-up with tarpaulin 45 264 8900



Mercedes-Benz L911 „Mercedes-Benz“ 45 264 9700



Mercedes-Benz LG 315 LF „Feuerwehr“ *

45 264 9600



Mercedes-Benz O302 „Deutsche Post“

45 264 9300



Liebherr A 922 Rail Zweibegebagger/two way excavator

45 264 7000



Liebherr PR 744 Planierraupe/caterpillar

45 265 3500



Ladegutpackung/loading package „Porsche 911“ (6 x 911 S, 2 x Carrera 2.7 RS) (ohne Schienen und Autotransporter/without tracks and car transporter) *

45 265 0200



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

45 265 5400



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

45 265 5300



16er-Display „Märklin“ T1c Kasten, T1b Pritsche/Plane, T2a Kasten, T3a Kasten, je 4x *

45 265 3800



KPz Leopard 1A1, flecktarn/camouflaged

45 265 2300

Produktionsbeginn für den Leopard war im Herbst 1965. Bis Juni 1966 wurde das erste Baulos von 400 Stück fertiggestellt. Der Leopard wurde zum Zwecke der Kampfwertsteigerung ständig weiterentwickelt. Der Typ Leopard 1A1 wurde zwischen 1975 und 1977 hergestellt.

Production for the Leopard commenced in the autumn of 1965 and the first lot of 400 units was completed by June 1966. The Leopard was constantly being further developed to boost its combat effectiveness. The Leopard 1A1 model was manufactured between 1975 and 1977.



KPz Leopard 2A6, flecktarn/camouflaged *

45 265 6500

Der Kampfpanzer Leopard 2A6 ist eine Weiterentwicklung auf Basis der Leopard 2A5. Hauptziel dieser Weiterentwicklung von Krauss-Maffei war die Erhöhung der Feuerkraft. Die Umrüstung am Panzer betraf daher vorwiegend die Waffenanlage. Im Detail wurden so für die neue 120-mm-Glatrohrkanone L/55 die Rohr-Rücklaufbremse und die Schildzapfenlagerung verstärkt, sowie die Feuerleit- und Waffennachführanlage angepasst.

The Leopard 2A6 battle tank is a further development on the basis of the Leopard 2A5. The main objective of this further development by Krauss Maffei was to increase its firepower. The modifications to the tank therefore primarily concerned its weapons systems.



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

45 265 1900

Bis zu ihrer Ablösung durch die Panzerhaubitze 2000 im Jahr 2007 war die M109 auch bei der Bundeswehr im Einsatz. Seit ihrer Indienststellung erfuhr die M109 eine Vielzahl von Kampfwertsteigerungen. Mit einer Gesamtzahl von über 5000 produzierten Exemplaren ist die M109 eine der meistproduzierten Panzerhaubitzen weltweit. Knapp 600 Exemplare der M109 wurden ab 1961 auch von der Bundeswehr angeschafft. In der Ausführung M109G stellte die 24,4t schwere Panzerhaubitze bis Ende der neunziger Jahre die Standardwaffe der Panzerartillerieverbände des Heeres dar. Jedes Panzerartilleriebataillon verfügte über 18 Fahrzeuge.

From 1962, the M109 became a substantial part of many countries' artillery, as well as NATO's standard howitzer. It was also used by the German military until it was replaced by the PzH 2000 in 2007. Numerous upgrades were made to the M109 following its introduction. With a total of more than 5000 vehicles, the M109 is one of the world's bestselling howitzers. From 1961, almost 600 M109 howitzers were purchased by the German armed forces. Sold as the M109G, the 24.4 tonne howitzer was the standard weapon in the German army's self-propelled artillery. Each self-propelled artillery regiment had 18 vehicles.



SPz Marder 1A2 BW, flecktarn/camouflaged *

45 265 6600

Der Schützenpanzer Marder ist ein gepanzertes Vollkettenfahrzeug und das Hauptwaffensystem der Panzergrenadiere. Der Marder verfügt über eine feste Besatzung von drei Soldaten. Die besondere Effektivität der Panzergrenadiertruppe manifestiert sich in der Möglichkeit, schnell die Kampfweise zwischen auf- und abgessenenem Kampf wechseln zu können. Der Marder verfügt über einen 600 PS starken MTU-Dieselmotor und erreicht Geschwindigkeiten von bis zu 65 Stundenkilometern bei Reichweiten von 200 Kilometern im Gelände und bis zu 500 Kilometern im Straßenbetrieb.

The Marder armoured personnel carrier is an armoured fully tracked vehicle and the main weapon system of the mechanised infantry. The special effectiveness of the mechanised infantry manifests itself in the ability to quickly switch between fighting on and off the vehicle. The Marder has a 600 BHP MTU diesel engine and reaches speeds of up to 65 kilometres per hour with a range of 200 kilometres overland and up to 500 kilometres on the road.



TPz Boxer, flecktarn/camouflaged

45 265 2400

Das GTK „Boxer“ ist ein von der deutschen Firma ARTEC GmbH entwickelter Radpanzer. Die Bezeichnung GTK steht hierbei für „gepanzertes Transport-Kraftfahrzeug“. Der 8-rädrige Boxer kann als Gruppentransportfahrzeug, Sanitätsfahrzeug und als Führungsfahrzeug eingesetzt werden. Eine Besonderheit des allradangetriebenen Fahrzeuges ist seine Modular-Bauweise.

The GTK "Boxer" is a light-wheeled tank developed by the German company ARTEC GmbH. The name GTK stands here for "armoured transport vehicle". The 8-wheel boxer can be deployed as a troop transporter, ambulance or as a command vehicle. A special feature of this 4-wheel-drive vehicle is its modular construction.



MAN 7t gl, flecktarn/camouflaged

45 265 2500

Vom 7-Tonner MAN KAT 1 LKW fertigte MAN zwischen 1977 und 1985 insgesamt 3500 Stück für die Bundeswehr. Gegenüber dem 2-achsigen 5-Tonner verfügt der 3-achsige 7-Tonner über einen stärkeren, luftgekühlten 320-PS-Deutz-Motor mit Abgasurbolader und Ladeluftkühlung. Die Aufbauten entsprechen denen des 5-Tonnners.

MAN manufactured a total of 3500 of the 7-ton MAN CAT 1 trucks for the German Army between 1977 and 1985. Compared to the 2-axle 5-tonner, the 3-axle 7-tonner has a more powerful, aircooled 320 BHP Deutz engine with an exhaust turbocharger and charge air cooling. The attachments are the same as those of the 5-tonner.



LKW 5 t gl (MAN 630 L2A) Koffer **

45 265 2000

In der noch jungen Bundeswehr bestand ab 1955 großer Bedarf an einem zuverlässigen 5-Tonner-LKW. Dieser erhebliche Bedarf bildete dann die Grundlage für eine sehr umfangreiche Ausschreibung an der sich die deutsche LKW-Industrie beteiligen konnte. Letztendlich gingen aus dieser Ausschreibung Mercedes-Benz und MAN als Sieger hervor. In der Folge wurde der MAN 630 in den Varianten MAN 630 L2A und MAN 630 L2AE ab 1958 an die Bundeswehr ausgeliefert. Die Bezeichnung L2AE bedeutete hierbei, dass es sich um ein Fahrzeug mit Einfachbereifung handelte. Insgesamt wurden gut 20.000 Exemplare dieses Typs von der Bundeswehr beschafft. Sowohl der MAN 630 L2A als auch der L2AE waren hochgeländegängige LKW's mit Allradantrieb, die mit einem 136 PS starken Vielstoffmotor mit 8,275 Litern Hubraum ausgerüstet waren.



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

45 265 2100

Following its establishment in 1955, the Bundeswehr (German armed forces) was in desperate need of a reliable 5-tonne truck. This led to a extensive tendering process in the German truck industry, from which Mercedes-Benz and MAN emerged as the ultimate victors. The MAN 630 L2A and MAN 630 L2AE variants of the MAN 630 were subsequently delivered to the Bundeswehr starting in 1958. The L2AE variant was equipped with single tyres. Approximately 20,000 models of this variant were purchased by the Bundeswehr. Both the MAN 630 L2A and L2AE were all-wheel drive trucks suitable for high terrain and featured a 136 hp multi-fuel engine with an 8.275 litre capacity.



MAN 5t GL LKW, flecktarn/camouflaged *

45 264 7500

Der MAN 5t gl KAT 1 wurde ebenfalls für die Bundeswehr entwickelt und ersetzte ab 1976 mehr und mehr die älteren Lkws der Bundeswehr-Gründungszeit. Angetrieben von einem Deutz-V8-Dieselmotor mit 256 PS wurde der 5-Tonner ab 1976 eingeführt. Hauptsächlich dienten diese Fahrzeuge als Pritschenlastkraftwagen mit und ohne Plane für Personen- und Materialtransport, als Trägerfahrzeug für die Kabine II und als Trägerfahrzeug des Feuerleitradars.

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



Unimog S404 Pritsche-Plane flecktarn/pick-up with tarpaulin, camouflaged

45 265 2700

Mit knapp 65.000 gebauten Einheiten ist der Unimog 404 die bis heute erfolgreichste Unimog-Baureihe. Allein die Bundeswehr beschaffte vom U404 über 36.500 Exemplare. Dort kam er hauptsächlich als geländegängiger 1,5 Tonnen-Lastkraftwagen mit den verschiedensten Aufbauten und Rüstätzen zum Einsatz. Herausragend für radgetriebene Fahrzeuge war die extrem hohe Geländetauglichkeit des Unimog S. Steigungen von 100% konnten ohne Winde oder fremde Hilfe überwunden werden. Die Wadfähigkeit des Unimog 404 betrug ansehnliche 800 mm. Für die Bundeswehr produzierte Daimler-Benz ab dem Produktionsbeginn im Januar 1956 den Unimog S hauptsächlich in der Grundausführung mit der Lastpritsche von 3.000 x 2.000 mm und dem offenen Fahrerhaus mit Allwetter-Faltverdeck.



Unimog S404 Koffer, flecktarn/camouflaged *

45 265 2800

With almost 65,000 units produced, the Unimog 404 is Unimog's most successful model. Over 36,500 vehicles were purchased by the Bundeswehr (German armed forces), where it was mainly used as an all-terrain 1.5 tonne truck with a wide range of bodies and retrofit kits. One of the most outstanding features of the Unimog S was its off-road capability – it could overcome gradients of 100% without external assistance. The Unimog 404 also had an impressive 800 mm fording capability. Daimler-Benz commenced production of the Unimog S in January 1956. Most of the models sold to the Bundeswehr were the basic version with a 3000 x 2000 mm flatbed and an open-top cab with an all-weather folding top. However, there were also many vehicles with box bodies.



Liebherr Radlader 550, uni *

45 265 2900

Als sogenannte Erdarbeitsgeräte kommen Radlader auch bei der Bundeswehr zum Einsatz. Die von der Bundeswehr angeschafften Liebherr Radlader entsprechen weitestgehend der zivilen Ausführung und werden hauptsächlich von der Pioniertruppe für Straßenbauarbeiten im Rahmen von Auslandseinsätzen eingesetzt.

Wheel loaders are also used by the Bundeswehr. One such model is the Liebherr wheel loader, which looks very similar to the civilian version. It is mainly used by combat engineers for road works on overseas missions.



„Als leichter Transport- und Mehrzweckhubschrauber konzipiert, ist der Bell UH-1H mittlerweile der wohl bekannteste militärische Hubschrauber der Luftfahrtgeschichte. Mit über 7000 gebauten Exemplaren ist der Bell UH-1 auch der mit großem Abstand meistproduzierte Drehflügler der Welt. Ein Großteil dieser Stückzahl wurde an die US-Army und die US-Airforce ausgeliefert.

Designed as a lightweight transport and multi-purpose helicopter, the Bell UH-1H is one of the most famous military helicopters in the history of aviation. Over 7000 units were produced, which makes the Bell UH-1 the world's bestselling rotorcraft by a considerable margin. The majority of these helicopters were sold to the US Army and the US Air Force.

Bell UH-1H US Army

45 265 3100

Genauso, wie es bei der Bundeswehr eine eindeutige Definition für die richtige Farbgebung und die entsprechenden Tarnschemen für sämtliche Bundeswehrfahrzeuge gibt, so ist auch die korrekte Wintertarnung in einer Bundeswehrvorschrift festgelegt – der TDv 0037. Es besteht aber auch bei der Bundeswehr ein Unterschied zwischen den Dienstvorschriften und dem realen Truppenalltag. So bestehen seit Jahren gerade beim Thema Wintertarnung gewisse Ermessensspielräume was die Auslegung der Wintertarnung anbelangt. So wurden die Fahrzeuge unseres limitierten Set's „Winter-Tarnung“ auch eher dem realen Alltag bei der Bundeswehr nachempfunden.

The mandatory colours and camouflage schemes for military vehicles are clearly defined by the Bundeswehr. This includes the winter camouflage scheme, which is specified in the technical regulation 0037. However, the reality on the ground often differs from these regulations. For years, a certain amount of discretion has been allowed with regard to the interpretation of winter camouflage. The vehicles in our limited edition "Winter camouflage" set have been designed based on real-life scenarios in the Bundeswehr.



Set „Winter-Tarnung“ M113, M47, Unimog S404, VW Kübel *

45 265 3000



LIMITED EDITION 500

Bell UH-1D Bundeswehr „Heer“ *

45 091 2500

↔ 363mm Rumpf | 485mm mit Rotor 350g

Vollkommen neu im Schuco-Sortiment ist die Produktlinie Pro.R 35. In diesem typischen Maßstab für Militärmodelle erscheint nun auch ein hochwertiges und mit vielen tollen Details ausgestattetes Fertigmodell des berühmten Bell UH 1D Hubschraubers. Als leichter Transport- und Mehrzweckhubschrauber konzipiert, erhielt die Bundeswehr im Frühjahr 1966 ihre ersten vier Exemplare des Bell UH-1D. Von den insgesamt 352 Bell UH-1D der Bundeswehr wurden 345 im Rahmen einer Lizenzproduktion bei der Firma Dornier hergestellt. 132 Stück wurden an die deutsche Luftwaffe ausgeliefert. Mit über 7.000 gebauten Exemplaren ist der Bell UH-1 der mit Abstand meistgebaute Drehflügler der Luftfahrtgeschichte.



LIMITED EDITION 500

Bell UH-1D Bundeswehr „SAR“ *

45 091 2600

↔ 363mm Rumpf | 485mm mit Rotor 350g

The Pro.R 35 product line is an entirely new addition to the Schuco range. It includes a premium, highly detailed model of the famous Bell UH 1D helicopter in a typical size for military models. Conceived as a lightweight transport and multipurpose helicopter, the German armed forces obtained their first four Bell UH-1D helicopters in early 1966. Of the 352 Bell UH-1D helicopters used by the German armed forces, 345 were manufactured under license by the German aircraft manufacturer Dornier. 132 were delivered to the German Air Force. Over 7000 of these helicopters were built, making the Bell UH-1 the most produced helicopter in aviation history by a significant margin.

MILITARY PRO.R35



LIMITED EDITION 500

Unimog 404 S Pritsche-Pickup with tarpaulin **

45 091 2700

↔ 141mm  175g

Mit knapp 65.000 gebauten Einheiten ist der Unimog 404 die bis heute erfolgreichste Unimog-Baureihe. Allein die Bundeswehr beschaffte vom U404 über 36.500 Exemplare. Dort kam er hauptsächlich als geländegängiger 1,5-Tonnen-Lastkraftwagen mit den verschiedensten Aufbauten und Rüstsets zum Einsatz. Herausragend für radgetriebene Fahrzeuge war die extrem hohe Geländetauglichkeit des Unimog S. Steigungen von 100% konnten ohne Winde oder fremde Hilfe überwunden werden. Die Wadfähigkeit des Unimog 404 betrug ansehnliche 800 mm. Für die Bundeswehr produzierte Daimler-Benz ab dem Produktionsbeginn im Januar 1956 den Unimog S hauptsächlich in der Grundauführung mit der Lastpritsche von 3.000 x 2.000 mm und dem offenen Fahrerhaus mit Allwetter-Faltverdeck. In erheblichen Mengen kamen aber auch die verschiedenen Ausführungen mit Kofferaufbauten zum Einsatz. Das Spektrum reichte hier von Allzweckkoffern für Instandsetzungs- oder Geschäftszimmeraufgaben, über verschiedene Ausführungen als Funkkoffer und Einheitskoffern für Sanitätsdienst bis hin zu Feuerlöschaufbauten.



LIMITED EDITION 500

Unimog 404 S Koffer/box van **

45 091 2800

↔ 141mm  175g

With a fleet of almost 65,000 units, the Unimog 404 is Unimog's most successful vehicle series. More than 36,500 U404 models were purchased by the German armed forces, who primarily used the vehicle as an all-terrain 1.5-tonne truck with a range of different bodies and conversion kits. The Unimog S offered outstanding off-road capability for a wheeled vehicle – it could conquer gradients of 100% without external assistance. The Unimog 404 was also able to ford water depths of up to 800 mm.

Daimler-Benz commenced production in January 1956. Most of the Unimog S models purchased by the German armed forces featured the basic configuration with a 3000 x 2000 mm platform and an open cab with an all-weather folding top. However, a significant number of other configurations with box bodies were also used. These included all-purpose boxes for maintenance or office tasks, radio communications boxes, and boxes for medical and firefighting services.

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

Das fein detaillierte Sammlermodell von Schuco im Maßstab 1:72 wird aus hochwertigem Zinkdruckguss sowie Kunststoff produziert. Die Propeller und Räder sind beweglich und für die optimale Präsentation kann der mitgelieferte Präsentationsständer verwendet werden.

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

This finely detailed Schuco collector's model in 1:72 scale is made of high-quality die-cast zinc and plastic. Its propellers and wheels are movable. The supplied display stand can be used for a perfect product presentation.



Die Lockheed Super Constellation, besser bekannt als „Super Connie“ war das zweite Baumuster der sogenannten Lockheed Constellation Baureihe mit deren Produktion bereits im Jahre 1943 begonnen wurde. Innerhalb der Constellation-Baureihe war die „Super Connie“ neben dem Starliner und der Constellation das erfolgreichste Modell. Sie bildete zusammen mit den Konkurrenzmodellen Douglas DC-6 und Douglas DC-7 den technischen Höhepunkt der Ära der Langstreckenflugzeuge mit Kolbenmotorantrieb. Nachdem die Super Constellation am 13. Oktober 1950 ihren Erstflug absolviert hatte, erfolgte die offizielle Indienststellung im Dezember 1951. Von zahlreichen internationalen Fluggesellschaften im Langstreckenverkehr erfolgreich eingesetzt, wurden in den Jahren 1951 bis 1958 insgesamt 579 Exemplare hergestellt. Ihre gestreckte, besonders elegante Form, die vier wuchtigen Triebwerke und ihr dreiteiliges Seitenleitwerk machen die „Super Connie“ zu einer der Ikonen der Luftfahrtgeschichte.

The Lockheed Super Constellation – better known as “Super Connie” – was the second model in the Lockheed Constellation range. Production was commenced in 1943. The “Super Connie” was the most successful model in the Constellation range, which also included the Starliner and the Constellation. Along with its competitor models the Douglas DC-6 and Douglas DC-7, it represented the zenith of piston technology for long-range aircraft. It was officially commissioned in December 1951 after completing its maiden flight on 13 October 1950. Used by numerous international airlines, a total of 579 of these aircraft were built between 1951 and 1958. Its stretched, elegant shape, four powerful engines and triple-tail design made the “Super Connie” one of the defining icons of aviation history.



Lockheed Super Constellation L1049G „KLM“ Flying Dutchman **

40 355 2001



Lockheed Super Constellation L1049G „Lufthansa“ **

40 355 2000



Germany
Dickie Spielzeug GmbH & Co. KG
Werkstraße 1
90765 Fürth
phone +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/FI, Prudential Tower
The Gateway, Harbour City
21 Canton Road
Tsim Sha Tsui, Kowloon,
phone +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
phone +49-911-97 65-01
fax +49-911-97 65-120
info@simbatoy.com
www.simba-dickie-group.de

Internationale Vertriebspartner • International Distributors

Andorra

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

Argentina

Maxifun Hobbies
Paraguay Str. 4719
RA - (1425) Buenos Aires
phone (+54) 11 4 773 9189
adrian.muradian@maxi-fun.com.ar
www.maxi-fun.com.ar

Australia

Die Cast Distributors Australia PTY Ltd.
25 Gassman Drive
4027 Yatala, Queensland
phone (+61) 7 3801 8895
diecast@ddaus.com.au

Austria

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

Belgium

De Kleine Benelux B.V.
Postbus 121
NL-7940 AC Meppel
phone (+31) 522 25 14 00
fax (+31) 522 26 15 93
info@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
m.regoci@simbatoy.com

Canada

Yoma's Hobby & Die-Cast model Ltd
103-15345 56
Ave V3S 0X9 Surrey BC
phone +1 604-998-1816
yoma@yomastore.ca

China

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

Colombia

International Export Burea
Carrera 100 5-169 Local 367
Unicento Cali
48-81 Cali
phone +57 2 3 74 70 32
fax +57 2 5 58 52 56

France

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

Great Britain

Unit 8a, Sapper Jordan Rossi Park
Otley Road
Baildon
West Yorkshire
GB - BD17 7AX
phone (+44) 1274 594119
fax (+44) 1274 531505
ayrey@msn.com

Hong Kong

TheToysmart
Shop No. 148, 1/F,
In's Point Plaza, 53 ...
Kowloon, Hong Kong
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
pinky@toyeast.com

Indonesia

Miniature Hobby Indonesia Co. Ltd.
Bulevar Raya Blok CN 3 no. 21
Jakarta 14240 – Indonesia
phone +62 21 4515209/10
fax +62 21 4516312
jenitj@cbn.net.id

India

Simba Toys India Pvt Ltd.
808, Windfall, Sahar Plaza
Complex
Andheri - Kuria Road
Andheri (East)
Mumbai 400059
phone +91 2242081234
info.india@simbatoy.com
india.simba-dickie-group.com

Italy

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

Japan

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

Luxembourg

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

Netherlands

De Kleine Benelux
Scherpemaat 7
7942 JV Meppel
phone: +31 522 25 14 00
www.dekleinemeppel.nl

New Zealand

Model Barn Ltd.
PO Box 714
Thames 3540
phone (+64) 7 867 5340
fax (+64) 7 867 5064
info@modelbarn.co.nz
www.modelbarn.co.nz

Poland

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

Poland

Lantas sp o.o.
Podmiejska 69
44-207 Rybnik
Polen
phone1 +48 789 368 794
phone2 +48 519 625 557
info@models4u.pl
biuro.lantas@gmail.com

Portugal

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

South Africa

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

South Korea

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

Suisse

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

Thailand

Kump(1971) Co., Ltd
36/4-5, 1st. Fl., Soi Aree, Phaholyotin Rd.
Phayatai, Phayatai
10400. Bangkok
phone +66 2 271-2212
fax +662 617-0608
kump1971@aim.com

USA

Märklin, Inc.
1406 Creek Trail Drive
Jefferson City, MO 65109-9238
phone 573-635-1093
fax 573-564-4708

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 re-production, 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.

Schuco

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



43 650 0900



SIMBA · DICKIE · GROUP