

# Schuco

NEUHEITEN I · NEW RELEASES I/2021



# Neuheiten 2021 · New Releases 2021

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

wir freuen uns sehr, Ihnen anhand unseres Neuheiten-Kataloges 2021 wieder eine Vielzahl interessanter und absolut spannender Schuco- Modell-Neuheiten in den verschiedensten Maßstäben und Themengebieten vorstellen zu dürfen.

Im großen Sammlermaßstab 1:18 stellen der legendäre Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer und der Mercedes-Benz „Kurzhauber“, der L911 als Pritschen-LKW, komplette Neuentwicklungen im Bereich der Metallmodelle dar und werden sicherlich für viele Sammler eine sinnvolle Erweiterung ihrer Modellsammlung darstellen.

In der Serie Pro.R18, also bei den Resin-Modellen im Maßstab 1:18, erscheinen unter anderem so legendäre Klassiker wie das Porsche 356 Gmünd Cabriolet, der britische Roadster Triumph TR5 oder das Opel Kadett B „Kiemencoupe“. Weitere Highlights der diesjährigen Schuco Pro.R18-Neuheiten werden sicherlich auch der BMW Z1 und die frühen Porsche 911-G-Modelle der 70er-Jahre sein. Nicht verschweigen wollen wir aber an dieser Stelle die beiden großen Traktor-Modelle des IHC 1455 XL und des SAME Hercules 160.

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 präsentiert Schuco mit dem SAME 265, dem Lamborghini Traction 265 und dem legendären LKW IFA W50 gleich drei vollkommen neu entwickelte Metallmodelle. In der Serie Pro.R32 werden Kleinserien-Resin-Modelle vom Schlage eines SAME Dinosaurio, eines Schlüter Super 1500 TV oder eines Fortschritt ZT 300-GB, unsere Freunde landwirtschaftlicher Fahrzeuge erfreuen und den Weg in die Sammlervitrinen finden.

Im nach wie vor sehr beliebten Sammlermaßstab 1:43 werden die neu entwickelten Metallmodelle des Porsche 911 Targa der F-Serie und die Simson S51 hoffentlich großen Anklang bei unseren Kunden finden. Das Ford Granada Coupe, der Triumph TR6 und der Renntransporter des amerikanischen Rennteams „John Edgar Enterprises“ werden im Rahmen unserer Pro.R43 Modellserie erscheinen.

Auch in den Schuco-Editionen 1:87 und 1:64 werden im Jahr 2021 wieder eine Vielzahl spannender Neuheiten anrollen. Stellvertretend seien hier für die Edition 1:64 der VW T2, der BMW M3 der Baureihe E36 oder der ursprünglich in Resin geplante Porsche Renntransporter genannt, der aufgrund der großen Nachfrage nun doch als Metallmodell umgesetzt werden wird. In der im Vorjahr präsentierten 1:64-Sammelserie Pro.R64 präsentieren wir den Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo der stetig wachsenden Anhängerschaft des immer populärer werdenden Maßstabs 1:64.

Im Maßstab 1:87 werden unsere diesjährigen PKW-Neuentwicklungen, die Mercedes Baureihe W123 als Limousine und T-Modell und das neu entwickelte Porsche 356 A Coupe zur Auslieferung kommen. Für die Nutzfahrzeugfreunde im kleinen Maßstab 1:87 werden in diesem Jahr die LKW's der Tatra-Baureihen T138 und T148 und der Mercedes-Benz L319 als hochwertige Metallmodelle umgesetzt werden. Aber auch die, in den vergangenen Jahren, vom Sammlermarkt sehr positiv aufgenommene Military 1:87-Serie wartet mit der Transall C160D und dem neuen UTF als 6- und 15-Tonner mit wahrhaft großen Neuheiten auf.

Auch die im letzten Jahr neu gestartete Linie Pro.R35 wird mit dem VW Iltis und dem VW Typ 181 Kübelwagen weiter ausgebaut. Fahrzeugikonen wie der Land Rover 80 und der VW Käfer des Baujahrs 1963 werden im großen Sammlermaßstab 1:12 in der Reihe Pro.R12 erscheinen.

Als erste Modelle im wirklichen „Kingsize“-Maßstab 1:8 wird Schuco den legendären Volkswagen T1 Samba-Bus in sehr exklusiven, kleinen Auflagen präsentieren.

Für die Freunde unserer Schuco Aviation-Flugzeugmodelle wird die leicht überarbeitete DO-X ihren Wiedereinzug ins Schuco-Programm feiern.

Nachdem sich Schuco vor zwei Jahren mit den Modellen der „My 1st Schuco“-Linie erfolgreich bei den jüngsten Kunden zurückmeldete, erhalten die beiden bisherigen Modelle „Racer“ und „Roadster“ nun Gesellschaft in Form eines My 1st Schuco Land Rovers, dem „Landy“.

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 2021.

Ihr Schuco-Team

Dear Schuco collectors and Schuco friends,

We are very pleased to be able to present you with a large number of interesting and absolutely exciting Schuco model novelties in a wide variety of scales and subject areas on the basis of our 2021 novelties catalog.

In the large 1:18 collector scale, the legendary Mercedes-Benz 300 SL Gullwing and the Mercedes-Benz „Kurzhauber“, the L911 as a flatbed truck, represent complete new developments in the field of metal models and will certainly be a meaningful addition to their model car collection for many collectors.

The Pro.R18 series, i.e. the 1:18 scale resin models, will feature such legendary classics as the Porsche 356 Gmünd Cabriolet, the British Triumph TR5 roadster and the Opel Kadett B „gill coupe“. Other highlights of this year's Schuco Pro.R18 novelties will certainly include the BMW Z1 and the early Porsche 911-G models of the 1970s. At this point, however, we do not want to overlook the two large tractor models of the IHC 1455 XL and the SAME Hercules 160.

Schuco is also unleashing a veritable fireworks display of new products this year in the 1:32 scale agricultural models with the Edition 1:32 and Pro.R32 product lines. Here, Schuco is presenting three completely newly developed metal models: the SAME 265, the Lamborghini Traction 265 and the legendary IFA W50 truck. In the Pro.R32 series, small-series resin models such as a SAME Dinosaurio, a Schlüter Super 1500 TV or a Fortschritt ZT 300-GB will delight our friends of agricultural vehicles and find their way into collectors' showcases.

In the still very popular 1:43 collector scale, the newly developed metal models of the Porsche 911 Targa of the F series and the Simson S51 will hopefully find great favor with our customers. The Ford Granada Coupe, the Triumph TR6 and the racing transporter of the American racing team „John Edgar Enterprises“ will appear as part of our Pro.R43 model series.

The Schuco 1:87 and 1:64 editions will also see the arrival of a large number of exciting new models in 2021. For the 1:64 edition, these include the VW T2, the BMW M3 from the E36 series, and the Porsche racing transporter, which was originally planned in resin but will now be produced as a metal model due to high demand. In the 1:64 collector series Pro.R64 presented last year, we are presenting the Mercedes-Benz-AMG Vision Gran Turismo to the steadily growing following of the increasingly popular 1:64 scale.

In 1:87 scale, our new passenger car developments this year, the Mercedes W123 series as sedan and estate, and the newly developed Porsche 356 A Coupe will be available for delivery. For the commercial vehicle friends in the small scale 1:87 this year the trucks of the Tatra series T138 and T148 and the Mercedes-Benz L319 will be realized as high-quality metal models. But also the Military 1:87 series, which has been very well received by the collector market in the past years, comes up with truly great novelties with the Transall C160D and the new UTF as 6- and 15-ton trucks.

The Pro.R35 line, which was launched last year, is also being further expanded with the VW Iltis and the VW Type 181 Kübelwagen. Vehicle icons such as the Land Rover 80 and the 1963 VW Beetle will appear in the large 1:12 collector scale in the Pro.R12 line.

Schuco will present the legendary Volkswagen T1 Samba bus in very exclusive, small editions as the first model in the true „king size“ scale of 1:8.

For the friends of our Schuco Aviation aircraft models, the slightly revised DO-X will celebrate its re-entry into the Schuco program.

After Schuco successfully returned to the youngest customers two years ago with the models of the „My 1st Schuco“ line, the two previous models „Racer“ and „Roadster“ now get company in the form of a My 1st Schuco Land Rover, the „Landy“.

We very much hope that we have created interesting Schuco novelties for you again this year and now hope you enjoy reading about our Schuco novelties 2021.

Your Schuco team



# Inhalt · Contents

Classic .....	04
Piccolo.....	07
My1stSchuco .....	08
Edition 1:43 .....	10
Pro.R43 .....	19
Edition 1:32 .....	24
Pro.R32 .....	33
Edition 1:18 .....	38
Pro.R18 .....	48
Pro.R12 .....	57
Pro.R8 .....	60
Edition 1:10 .....	64
Edition 1:64 .....	70
Pro.R64 .....	75
Edition 1:87 .....	76
Military 1:87 .....	79
Military Pro.R35 .....	82
Aviation 1:72 .....	84
Service .....	86
Vertriebspartner/Distributors .....	87



Exklusives Sondermodell der Märklin Händler-Initiative. Die Märklin Händler-Initiative ist eine internationale Vereinigung mittelständischer Spielwaren- und Modellbahn-Fachhändler (MHI INTERNATIONAL). Dieses Modell wird in einer einmaligen Serie nur für die Märklin Händler-Initiative (MHI) gefertigt.

*Exclusive special model for the Märklin Dealer Initiative. The Märklin Dealer Initiative is an international association of mid-sized toy and model railroad specialty dealers (MHI International). These model is produced in a one-time series only for the Märklin Dealer Initiative (MHI).*

↔ Länge/length \* Vorserienmodell/pre-production sample  
 Gewicht/weight \*\* Originalfoto/original photo

Alle Rechte liegen bei Dickie-Spielzeug GmbH & Co. KG. Jedwede Weiterverarbeitung, insbesondere Herstellung und Verkauf von Kopien, Nachgüssen sowie Umbauten oder Verbreitung von in Farbe, bzw. Beschriftung oder sonstigen Merkmalen veränderten Schuco-Modellen ist untersagt und wird im Falle der Zuwiderhandlung zivilrechtlich und strafrechtlich verfolgt. Modell- und Farbänderungen vorbehalten.

*All rights reserved by Dickie-Spielzeug GmbH & Co. KG. Any type of reproduction, including manufacture and sale of copies, imitation castings, remodelling or distribution of Schuco models by modifying colour, inscription or other details is prohibited. Violations will be prosecuted in the civil and criminal courts in accordance with German law. Schuco reserves the right to modify its models and colours.*



Als Schuco im Jahre 1939 den Examico, das „Fahrschulauto für groß und klein“, vorstellte galt er als kleine technische Sensation auf dem Spielwarenmarkt. Der einem BMW 328 Roadster nachempfundene Examico 4001 verfügt über eine voll funktionsfähige 4-Gang-Schaltung samt Rückwärtsgang und Kupplung, einer Handbremse und kann mit dem Lenkrad zentimetergenau manövriert werden. Auch heute noch ist der Schuco Examico eine tolle Geschenkidee sowohl für große als auch kleine Autobillisten.

When Schuco presented the Examico, the „driving school car for young and old“, in 1939, it was considered a small technical sensation on the toy market. The Examico 4001, modelled on a BMW 328 Roadster, has a fully functional 4-speed transmission including reverse gear and clutch, a handbrake and can be manoeuvred with centimetre precision using the steering wheel. Even today, the Schuco Examico is still a great gift idea for both large and small car enthusiasts.



LIMITED EDITION 500



Examico 4001, perlweiss/blau \*  
 Examico 4001, white/blue

45 018 6500 | ↔ 145mm | 187g | 89,99 €



LIMITED EDITION 500



Examico 4001, perlweiss/rot \*  
 Examico 4001, pearl-white red

45 018 6600 | ↔ 145mm | 187g | 89,99 €

Der 4. Juli 1954 ist für den deutschen Sport nicht nur der Tag des sogenannten „Wunders von Bern“. An diesem Tag kehrte Mercedes-Benz mit seinen Silberpfeilen vom Typ W196 auch auf die internationalen Grand-Prix Rennstrecken zurück. Beim Großen Preis von Frankreich in Reims erlangte Mercedes-Benz mit der Stromlinienversion des W196 an diesem Tag einen eindrucksvollen Dreifach-Sieg und gewann in der Folge in den Jahren 1954 und 1955 mit dem legendären Juan Manuel Fangio als Fahrer die Weltmeisterschaft. Als Hommage an diesen einzigartigen Mercedes-Benz Rennwagen legt Schuco nun den Schuco Studio VII in einer limitierten Auflage von 1000 Exemplaren als Montagekasten auf.

*July 4, 1954 is not only the day of the so-called „Miracle of Bern“ for German sport. On this day, Mercedes-Benz also returned to the international Grand Prix race tracks with its Silver Arrows Type W196. At the French Grand Prix in Reims on that day, Mercedes-Benz achieved an impressive triple victory with the streamlined version of the W196 and subsequently won the world championship in 1954 and 1955 with the legendary Juan Manuel Fangio as driver. As a tribute to this unique Mercedes-Benz racing car, Schuco is now releasing the Schuco Studio VII in a limited edition of 1000 as construction kit.*



LIMITED EDITION 1000



Studio VII Mercedes-Benz W196 Montagekasten, dunkelrot\*  
Studio VII Mercedes-Benz W196 construction kit, dark red

45 060 3900 | ↔ 190mm | 190g | 89,99 €

CLASSIC

# MicroRacer



LIMITED EDITION 1000



Micro Racer Montagekasten VW Rallye-Käfer #53 | Micro Racer Construction Kit VW Rallye-Käfer #53

45 017 7800 | ↔ 110mm 📦 125g | 69,99 €



LIMITED EDITION 1000



Micro Racer Montagekasten Midget Racer 1041 + 1042 | Micro Racer Construction Kit Midget Racer 1041 + 1042 \*

45 016 2000 | ↔ 80mm 📦 95g | 89,99 €

# piccola



*Happy Birthday*



LIMITED EDITION 1000

GT 40 „Happy Birthday 2021“ \*

45 014 4400 | 16,99 €



**NOCH** LIMITED EDITION 500

Cadillac Eldorado „The King“ mit Figur \*  
Cadillac Eldorado „The King“ with figure

45 014 3400 | 19,99 €



**NOCH** LIMITED EDITION 500

Citroen HY „Vespa“ mit Vespa und Fahrer mit Sozia \*  
Citroen HY „Vespa“ with Vespa and driver with passenger

45 059 2900 | 26,99 €



**NOCH** LIMITED EDITION 500

Mercedes-Benz 190 SL „Rosemarie N.“ mit Figur \*  
Mercedes-Benz 190 SL „Rosemarie N.“ with figure

45 012 5200 | 19,99 €



LIMITED EDITION 500

Land Rover mit Hänger und Jaguar E-Type „British Classic Car Service“  
Land Rover with trailer and Jaguar E-Type „British Classic Car Service“

45 050 2900 | 35,99 €



LIMITED EDITION 500

VW T1 „Vespa Service“ mit Vespa \*  
VW T1 „Vespa Service“ with Vespa

45 056 3600 | 26,99 €



**mhi**  
märklin Händler-Initiative

LIMITED EDITION 1000

Montagekasten Porsche 914/6 „Jägermeister“ \*  
Construction kit Porsche 914/6 „Jägermeister“

45 056 0600 | 22,99 €



**Schuco**

# 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. In diesem Jahr wird die erfolgreiche My 1st Schuco-Spiellinie mit dem My 1st Landy ergänzt. Das Dach des Landy ist leicht abnehmbar und ermöglicht so zusätzliche Spielmöglichkeiten. Die Fahrzeuge „Pink-Peggy“, „Blue-Ben“, „Green-Glenn“ und „Brown-Bobby“ werden so zusätzliche, fröhliche Farbe in viele Kinderzimmer bringen.

*Schuco, in the past one of the world's leading toy manufacturers, has now developed into one of the leading manufacturers of high-quality collector's models. With the newly created product line „my 1st Schuco“ Schuco wants to offer again high-quality and special toy cars for the smallest customers. This year, the successful My 1st Schuco toy line will be expanded with the My 1st Landy. The roof of the Landy can be easily removed to allow for additional play options. The vehicles „Pink-Peggy“, „Blue-Ben“, „Green-Glenn“ and „Brown-Bobby“ will bring additional, color into many children's rooms.*



Blue - Ben



12M+



Landy „Blue-Ben“ \*

45 098 7900 | ↔ 156mm 📦 190g | **19,99 €**



Pink - Peggy



12M+



Landy „Pink-Peggy“ \*

45 098 8000 | ↔ 156mm 📦 190g | **19,99 €**



German Design *Flüsterräder*  
 12 M+ Freilauf  
 Kindgerechte Form



*Brown - Bobby*



12M+



Landy „Brown-Bobby“ \*

45 098 8100 | ↔ 156mm 190g | 19,99 €



*Green - Glenn*



12M+



Landy „Green-Glenn“ \*

45 098 8200 | ↔ 156mm 190g | 19,99 €

# EDITION 1:43

**METAL**  
+ PLASTIC PARTS

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

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



LIMITED EDITION 750



BMW Isetta mit Autoporter Anhänger „Wintersport“  
BMW Isetta with Autoporter trailer „Wintersport“

45 026 8200 | **54,99 €**

Um Mercedes-Benz auch im Bereich der großen Reise-Coupés und Luxus-Cabrios die Stirn bieten zu können, stellte BMW 1955 zusammen mit dem 507 Roadster auch die vollkommen neu entwickelte 503-Baureihe vor. Wie der 507, so wurde auch der 503 von Graf Goertz design und erreichte mit seinem 3,2-Liter-8-Zylinder-Alu-Guss-Motor eine Spitzengeschwindigkeit von immerhin 190 km/h. Schuco setzt den BMW 503 im Maßstab 1:43 aus Zinkdruckguss um.

*To square up to Mercedes-Benz in the field of large GT coupés and luxury convertibles, in 1955, BMW presented, along with the 507 Roadster, the completely newly developed 503 range. Like the 507, the 503 was designed by Graf Goertz and, with its 3.2-litre, 8-cylinder, cast aluminium engine, achieved a top speed of 190 km/h (119 mph). Schuco presents the die-cast BMW 503 with hardtop in 1:43 scale.*



LIMITED EDITION 750



BMW 503, blau/weiß \*  
BMW 503, blue/white

45 027 5600 | **39,99 €**

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

*Designed in its „original form“ in the early 1960s by Ferry Porsche's eldest son, Ferdinand Alexander Porsche, known as „Buzzi“, the 911 was presented to an enthusiastic public in 1963 as the successor to the legendary Porsche 356. The 911 was the first production Porsche to be equipped with a completely newly developed, air-cooled 6-cylinder boxer engine. Improved and developed over the years, the high-quality and finely detailed Schuco metal model on a scale of 1:43 corresponds to a Porsche 911 Targa built in 1971.*



LIMITED EDITION 1000



Porsche 911 S Targa, geminiblau \*  
Porsche 911 S Targa, gemini blue

45 036 7700 | **39,99 €**



LIMITED EDITION 1000



Porsche 911 S Targa „Skiurlaub“, silbermetallic\*  
Porsche 911 S Targa „Skiurlaub“, silver

45 036 7800 | 49,99 €

Entstanden aus einer Kooperation zwischen der Volkswagen AG und Porsche wurden vom Porsche 914, im Volksmund auch „VW-Porsche“ genannt, insgesamt knapp 120.000 Exemplare gebaut. Ein Großteil davon, über 115.000 Stück, liefen bei Karmann in Osnabrück von den Bändern. Der unserem Schuco-Modell zugrundeliegende Porsche 914/6 war mit dem 2 Liter großen 6-Zylinder aus dem Porsche 911 ausgestattet und wurde im Porsche Stammwerk in Zuffenhausen produziert.

*The Porsche 914, popularly known as the „VW Porsche,“ was the result of a cooperation between Volkswagen AG and Porsche and almost 120,000 units were built. The majority of these, more than 115,000 units, rolled off the production lines at Karmann in Osnabrück. The Porsche 914/6 on which our Schuco model is based was equipped with the 2-liter 6-cylinder from the Porsche 911 and was produced at Porsche's main plant in Zuffenhausen.*



LIMITED EDITION 500



Porsche 914/6 „Jägermeister“ #78\*

45 029 0600 | 39,99 €

Ab Herbst 1992 wurde der VW Käfer 1600i der hiesigen Käferfängemeinde über verschiedene Vertriebskanäle wie Baumärkte, Supermarktketten oder auch dem ein oder anderen kleineren Direktimporteure 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 cm<sup>3</sup> große Boxermotor verhalf dem 1600i zu, für Käfer-Verhältnisse, recht ordentlichen Fahrleistungen.

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



LIMITED EDITION 500



VW Käfer 1600i „Summer“ mit Eriba Puck Anhänger  
VW Beetle 1600i „Summer“ with Eriba Puck trailer

45 026 8300 | 49,99 €

# EDITION 1:43 | Historische PKW · Historic cars

Der in den 30er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts vom Stuttgarter Konstruktionsbüro Porsche im Regierungsauftrag entwickelte Volkswagen entwickelte sich im Laufe seiner 65-jährigen Produktionszeit zum meistgebauten Automobil der Welt und überholte so den bisherigen Rekordhalter, das „Tin Lizzy“ genannte Ford T-Modell. Der „Käfer“, dessen 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“.

*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".*



LIMITED EDITION 750



VW Brezel-Käfer mit Faltdach, dunkelrot \*  
VW Pretzel Beetle with folding roof, dark red

45 026 8400 | 39,99 €

„Camping mit dem Auto – ganz einfach und flexibel mit einem Dachzelt!“ - Mit Werbesprüchen wie diesem warben verschiedene Hersteller von Dachzelten in den 50er-Jahren für Ihre Konstruktionen. Die Vorteile lagen auf der Hand. Sowohl schnell auf- als auch abgebaut stellte die Kombination aus eigenem PKW und einem Dachzelt seinerzeit eine wahre Alternative zu Wohnwagen und klassischem Zelt dar.

*„Camping with the car - very easy and flexible with a roof tent!“ - With advertising slogans like this, various manufacturers of roof tents advertised their designs in the 1950s. The advantages were obvious. Both quickly assembled and disassembled, the combination of your own car and a roof tent represented a true alternative to caravans and classic tents at the time.*



LIMITED EDITION 750



VW Käfer Ovali mit Dachzelt, rot  
VW Käfer Ovali with roof tent, red

45 037 7500 | 44,99 €

## Motorräder · Motorbikes

Eine tolle Ergänzung zu jeder Modellfahrzeugsammlung im Maßstab 1:43! Das Schuco-Roller-3er-Set bestehend aus einer Simson S51 und den Zweirad-Klassikern Schwalbe und Roller GS. Wie ihre beiden berühmten Vorbildfahrzeuge, verfügen die beiden Miniaturen der Schwalbe und die Simson S51 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 Simson S51 and the two-wheel classics, the Schwalbe and Roller GS. Like their two famous originals, the two miniatures of the Schwalbe and the Simson S51, even as models to the collector scale of 1:43, have a stable frame in metal, real rubber tyres and folding stands.*



LIMITED EDITION 1000



3er-Set Schwalbe, Simson S51, Roller GS \*  
Set of 3 Schwalbe, Simson S51, Roller GS

45 038 0200 | 29,99 €

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 Service-Bus erscheint er nun im Maßstab 1:43 als Fahrzeug des „Simson-Schwalbe-Kundendienstes“ mit einer Schwalbe KR51 und als Pritschenwagen in Simson-Ausführung und einer S51 als flottem Ladegut.

While the VW T1 was the most successful van in West Germany in the 1950s and 1960s, the Barkas B1000 was the most successful van in the German Democratic Republic from 1961. The Barkas B1000, which was announced as a „fast transporter“, was produced in the years 1961–1990 in the VEB Barkas factory in Karl-Marx-Stadt, today's Chemnitz. As a service bus, it now appears in 1:43 scale as a vehicle of the „Simson-Schwalbe customer service“ with a Schwalbe KR51 and as a flatbed truck in Simson design and an S51 as a snappy load.



LIMITED EDITION 750



Barkas B1000 Bus „Schwalbe Werkstatt“ mit Schwalbe \*  
Barkas B1000 bus „Schwalbe Werkstatt“ with Schwalbe

45 036 5400 | 49,99 €



LIMITED EDITION 750



Barkas B1000 Pritsche „Simson“ mit Simson S51 \*  
Barkas B1000 pick-up „Simson“ with Simson S51

45 036 7300 | 49,99 €

Ab 1946 begann man bei Daimler-Benz die Vorkriegskonstruktionen des Nutzfahrzeugprogramms grundsätzlich zu überarbeiten. Nachdem man sich anfänglich mit mittleren und schweren LKW's und mit Bussen am Markt etabliert hatte, begannen die Stuttgarter über einen Wiedereinstieg ins Geschäft mit kleineren Transportern nachzudenken. Ergebnis war der 1956 vorgestellte Mercedes-Benz L319. In den Jahren 1956 bis 1968 knapp 125.000 mal produziert, stellte er einen großen kommerziellen Erfolg für die Daimler-Benz AG dar.

From 1946 onwards, Daimler-Benz began to fundamentally revise the pre-war designs of its commercial vehicle program. After initially establishing itself on the market with medium and heavy trucks and with buses, the Stuttgart company began to think about re-entering the business with smaller vans. The result was the Mercedes-Benz L319, introduced in 1956. Produced almost 125,000 times between 1956 and 1968, it represented a major commercial success for Daimler-Benz AG.



LIMITED EDITION 500



Mercedes-Benz L319 mit Autoanhänger und Mercedes 300SL \*  
Mercedes-Benz L319 with car trailer and Mercedes 300SL

45 025 3900 | 89,99 €

# EDITION 1:43 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

Zugunsten des Güterverkehrs der staatlichen Deutschen Bundesbahn erließ man in den 50er Jahren drastische Maß- und Gewichtsbeschränkungen für den Lastkraftverkehr. Die Konstrukteure bei Daimler Benz waren so gezwungen trotz der beschränkten Außenabmessungen möglichst große Ladeflächen auf den LKW's zu erzielen. Die sogenannte Frontlenker-Bauweise kam den neuen Vorgaben am besten entgegen. Da man in Stuttgart jedoch befürchtete, dass es sich bei den Frontlenkern nur um eine vorübergehende Modeerscheinung handeln könnte, entschied man sich auf der identischen technischen Basis sowohl den Frontlenker als auch den „Kurzhauber“ anzubieten.

*In the 1950s, drastic dimensional and weight restrictions were imposed on trucks for the benefit of the freight traffic of the state-owned Deutsche Bundesbahn. The designers at Daimler Benz were thus forced to achieve the largest possible loading areas on the trucks despite the limited external dimensions. The so-called forward control design best met the new specifications. However, since Stuttgart feared that the cab-over-engine design might only be a passing fad, it was decided to offer both the cab-over-engine and the „Kurzhauber“ on the identical technical basis.*



LIMITED EDITION 500



Mercedes-Benz LP911 Pritsche/Plane „Märklin“ \*  
Mercedes-Benz LP911 pick-up with tarpaulin „Märklin“

45 030 9900 | 44,99 €

Nachdem Mercedes-Benz 1954 mit seinen Silberpfeilen vom Typ W196 wieder in der Grand-Prix-Zirkus zurückgekehrt war, benötigte man ein schnelles Transportfahrzeug um einzelne Rennfahrzeuge zumindest innerhalb Europas möglichst zügig an ihren Einsatzort in Monza, Monaco, Spa oder den Nürburgring, aber auch zu notwendigen technischen Arbeiten zurück ins Werk transportieren zu können. Es entstand der Mercedes-Benz Rennwagen-Schnelltransporter. Das in aufwendiger Handarbeit hergestellte Unikat verfügte über den Motor des 300 SL Flügeltürers und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 170 Stundenkilometern. Dies brachte ihm auch den Namen „Blaues Wunder“ ein.

*After Mercedes-Benz had returned to the Grand Prix circuit in 1954 with its W196 Silver Arrows, a fast transport vehicle was needed to transport individual racing cars as quickly as possible, at least within Europe, to their place of use in Monza, Monaco, Spa or the Nürburgring, but also back to the factory for necessary technical work. The Mercedes-Benz racing car fast transporter was born. This one-of-a-kind vehicle, which was elaborately handcrafted, had the engine of the 300 SL Gullwing and reached a top speed of 170 kilometers per hour. This also earned it the name „Blue Wonder“.*



LIMITED EDITION 500



Mercedes-Benz Rennwagen Schnelltransporter  
Mercedes-Benz racing car express transporter

45 025 3800 | 39,99 €

Da bereits im frühen Stadium des deutschen Wirtschaftswunders die Nachfrage nach günstigen und vielseitig einsetzbare 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. Schuco widmet dem VW T1 Samba ein Modell im Maßstab 1:43 mit Westfalia Anhänger und Skier. Außerdem wird ein VW T1b Camper, sowie ein VW T1b Pritsche mit Anhänger und VW Käfer #53 im Maßstab 1:43 als Neuheit 2021 erscheinen.

Since already in the early stage of the German economic miracle, the demand for inexpensive and versatile transport vehicles had increased sharply, Volkswagen began in 1950 with the production of the so-called VW Type 2. The all-rounder, now affectionately called „VW Bulli“ by its numerous fans, developed into the outstanding mule of the economic boom in Germany in the 1950s. Schuco dedicates a 1:43 scale model with Westfalia trailer and skis to the VW T1 Samba. There will also be a 1:43 scale VW T1b Camper, as well as a VW T1b flatbed with trailer and VW Beetle #53 as a 2021 novelty.



LIMITED EDITION 750



VW T1b Samba mit Westfalia Anhänger „Wintersport“ \*  
VW T1b Samba with Westfalia trailer „Wintersport“

45 025 4600 | 54,99 €



LIMITED EDITION 750



VW T1b Camper, rot/weiß \*  
VW T1b Camper, red/white

45 037 7900 | 37,99 €

Da bereits im frühen Stadium des deutschen Wirtschaftswunders die Nachfrage nach günstigen und vielseitig einsetzbaren Transportern sprunghaft angestiegen war, begann man bei Volkswagen im Jahr 1950 mit der Produktion des sogenannten VW Typ2. Der von seinen zahlreichen Fans bald, liebevoll „VW Bulli“ bezeichnete Alleskönner entwickelte sich sehr schnell zum herausragenden Lastesel des wirtschaftlichen Aufschwungs im Deutschland der 1950er-Jahre. Dem VW T1b Pritschenwagen mit Plane widmet Schuco ein Miniaturmodell im Maßstab 1:43 mit Roller GS.

Since a huge leap in demand for economic and versatile means of transport arose right at an early stage of the German economical miracle, production of the VW type 2 transporter began at Volkswagen in 1950. This all-rounder lovingly called a „VW Bulli“ by its numerous fans rapidly became an outstanding workhorse of the economic upswing in Germany during the 1950s. Schuco is going to produce a miniature model of this VW T1b pick-up with tarpaulin to a scale of 1:43 with scooter GS.



LIMITED EDITION 750



VW T1b Pritsche „Scooters & Parts“ mit Roller GS \*  
VW T1b pick up „Scooters & Parts“ with scooter GS

45 035 8400 | 49,99 €



LIMITED EDITION 750



VW T1b Pritsche mit Hänger und VW Käfer #53  
VW T1b pick up with trailer and VW Beetle #53

45 027 5800 | 79,99 €

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

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



LIMITED EDITION 750



VW T4a California mit Hubdach  
VW T4a California with lifting roof

45 027 5700 | 44,99 €

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 cm<sup>3</sup> großen, luftgekühlten Dieselmotor mit einer Leistung von 180 PS. Typisch für das sogenannte „Tatra-Konzept“ war auch sein Zentralrohrrahmen und der Allradantrieb. Der Tatra 138 wurde bis 1972 in über 48.000 Exemplaren produziert und in über 40 Länder exportiert.

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



LIMITED EDITION 750



Tatra T138 Feuerwehr „DDR“ \*  
Tatra T138 fire brigade „DDR“

45 028 4900 | 59,99 €

Erstmals 1968 produziert löste der Tatra 148 im Jahre 1972 seinen Vorgänger, den Tatra 138, erst nach dessen Produktionseinstellung richtig ab. 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.

*First produced in 1968, the Tatra 148 only really took over from its predecessor, the Tatra 138, in 1972, when its production was stopped. 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.*



LIMITED EDITION 750



Tatra T148 Muldenkipper, rot/orange \*  
Tatra T148 dump truck, red/orange

45 028 5000 | 59,99 €



LIMITED EDITION 750



Tatra T148 Kranwagen, blau/gelb \*  
Tatra T148 crane truck, blue/yellow

45 028 5100 | 69,99 €

# EDITION 1:43 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

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

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



LIMITED EDITION 750



Unimog 406 mit Holzladung\*  
Unimog 406 with wood load

45 031 4800 | 54,99 €



LIMITED EDITION 750

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

*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.*



Unimog 406 mit Plane\*  
Unimog 406 with tarpaulin

45 031 4900 | 44,99 €



# PRO.R43

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

*Like the BMW M8 Coupé, the BMW 850i Convertible is clearly one of those BMW studies that unfortunately never found its way onto public roads. Developed as a competitor model for the new Mercedes-Benz SL series R129, which was also presented at the International Motor Show in 1989, this beautiful and unique BMW convertible unfortunately did not make it to series production. Thus, only 3 prototypes of the so-called BMW 850Ci based on the E31 series were built and subjected to extensive test drives before the decision was made in Munich to discontinue the 850Ci Cabriolet project for fear of economic failure.*



LIMITED EDITION 500



BMW 850 Ci Cabriolet, schwarz-metallic  
BMW 850i Cabriolet, black metallic

45 091 4900 | 69,99 €



LIMITED EDITION 500



BMW 850 Ci Cabriolet, grün-metallic  
BMW 850i Cabriolet, green metallic

45 091 5000 | 69,99 €



Als Landmaschinenfabrik Glas bereits im Jahre 1883 in Pilsting gegründet, war die Hans Glas GmbH in Dingolfing Anfang der 50er-Jahre mit der Produktion des Goggo-Rollers in das lukrative Zweiradgeschäft eingestiegen. 1955 wurde dann mit großem Erfolg das Goggomobil, ein Kleinwagen zum Preis von 3000,00 DM mit Platz für eine vierköpfige Familie, eingeführt. Im Laufe der folgenden Jahre entwickelte sich Glas mehr und mehr zum ernstzunehmenden Automobilhersteller. So wurde auf der IAA 1965 der Glas 2600 V8 vorgestellt.

Ein sehr elegantes, von Frua gezeichnetes Reisecoupé ausgestattet von einem, von Glas selbst entwickelten V8-Motor. Dieses wunderschöne, auch als „Glaserati“ bezeichnete, Sportcoupé entwickelte sich leider nicht zu einem kommerziellen Erfolg und so wurde Glas im Jahre 1966 an die BMW AG verkauft. Dort wurde das Coupé, nach einigen leichten Überarbeitungen am Design und der Technik noch einige Zeit als BMW Glas 3000 V8 weiterproduziert.



LIMITED EDITION 500



Glas 2600 V8 weiß \*  
Glas 2600 V8 white

45 091 3300 | 89,99 €



Founded in 1883 in Pilsting as an agricultural machinery factory, Hans Glas GmbH of Dingolfing entered the lucrative two-wheel business at the start of the 1950s with the production of its Goggo scooter. A small car known as the Goggomobil was then launched in 1955 with great success, offering space for two adults and two children and costing 3,000 DM. In the years that followed, Glas evolved more and more into a serious manufacturer of cars. This led to the launch of the Glas 2600 V8 at the Frankfurt Motor Show (IAA) in 1965.

A very elegant coupé with coachwork designed by Frua and a V8 engine developed by the Glas company itself. This beautiful sports coupé, also nicknamed the „Glaserati“, unfortunately did not prove to be a commercial success and consequently Glas was sold to BMW AG in 1966. There, production of the coupé continued for a while as the BMW Glas 3000 V8 after some minor revisions were made to the design and features.



LIMITED EDITION 500



BMW Glas 3000 V8, blau \*  
BMW Glas 3000 V8, blue

45 091 3200 | 89,99 €



1972 auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt, war der Granada genannte Nachfolger der Ford Baureihe 20- und 26M in drei Karosserievarianten erhältlich. Als Kombi, dem sogenannten Granada Turnier, als Coupé und als klassische Limousine. Die seinerzeitige Topvariante, der Ford Granada GXL, mit einem hervorragenden 3-Liter V6-Motor ausgestattet, zählt heutzutage zu den gesuchten und gut bezahlten Youngtimern der 70-er-Jahre.

Presented at the Geneva Motor Show in 1972, the successor to the Ford 20- and 26M series, called Granada, was available in three body styles. As a combi, the so-called Granada Tournament, as a coupe and as a classic Limousine. The top variant at that time, the Ford Granada GXL, equipped with an outstanding 3-liter V6 engine, is today one of the most sought-after and well-paid youngtimers of the 1970s.



LIMITED EDITION 500



Ford Granada Coupe, blaumetallic  
Ford Granada Coupe, blue metallic

45 091 4200 | 89,99 €



LIMITED EDITION 500



Ford Granada Coupe, goldmetallic

45 091 4300 | 89,99 €



Nicht umsonst erhielt der Mercedes-Benz 300 CE 6.0 AMG den Spitznamen „Hammer“. So umschrieb das Fachmagazin AutoBild dieses in lediglich 12 Exemplaren gebaute 4-sitzige Coupé auch mit den Eigenschaften... kantig, düster und unglaublich stark! So erreichte das auf der Mercedes-Benz Baureihe C124 basierende Coupé bereits 1988 eine Höchstgeschwindigkeit von 289 Stundenkilometern und auch der damalige Preis von 335.550 Mark war ein absoluter Spitzenwert.



LIMITED EDITION 500



Mercedes-Benz 300 CE 6.0 AMG (C124), weiß \*  
Mercedes-Benz 300 CE 6.0 AMG (C124), white

45 091 4000 | 89,99 €



*It is not for nothing that the Mercedes-Benz 300 CE 6.0 AMG was nicknamed the „Hammer“. This is how the specialist magazine AutoBild described this 4-seater coupé, which was built in only 12 units, with the characteristics... angular, dark and unbelievably strong! As early as 1988, the coupé based on the Mercedes-Benz C124 series reached a top speed of 289 kilometers per hour and the price of 335,550 marks at that time was also an absolute top value.*



LIMITED EDITION 500



Mercedes-Benz 300 CE 6.0 AMG (C124), anthrazitgrau-metallic \*  
Mercedes-Benz 300 CE 6.0 AMG (C124), grey-metallic

45 091 4100 | 89,99 €

Nachdem bereits am 8. Juni 1948 per Einzelgenehmigung der erste Porsche-Sportwagen, der sogenannte Porsche No.1, die Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr erhalten hatte, präsentierte Porsche im März 1949 auf dem Genfer Automobilsalon seinen ersten Seriensportwagen, den legendären Porsche 356. Zwischen 1949 und 1950 wurden von den sogenannten „Gmünd Porsche 356“ insgesamt 44 Coupés und 8 Cabriolets in reiner Handarbeit gefertigt. Im Jahre 1950 zog Porsche wieder zurück in sein Stammwerk Stuttgart-Zuffenhausen in dem bis zum Produktionsende des Typ 356 im April 1965 knapp über 76.000 Exemplare dieser Sportwagen-Ikone hergestellt wurden.

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



LIMITED EDITION 500



Porsche 356 Gmünd Cabriolet, silber metallic \*  
Porsche 356 Gmünd Cabriolet, silver metallic

45 091 3100 | 89,99 €

# PRO.R43 | Historische PKW · Historic cars

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

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



LIMITED EDITION 500



Triumph TR5 mit offenem Surrey Top, british-racing-green \*  
Triumph TR5 with open surrey top, british-racing-green

45 088 6900 | 79,99 €

Der Triumph TR6 ist ein von 1968 bis 1976 produzierter Roadster des britischen Autoherstellers Triumph. Dank seines guten Preis-Leistungs-Verhältnisses verkaufte sich der TR6 über 94.600 Mal. Die europäische Version des TR6 hat einen 6-Zylinder-Reihenmotor mit 2,5 Liter Hubraum und mit einer mechanischen Saugrohreinjection. Dieser leistet 143 PS, die über ein 4-Gang-Schaltgetriebe übertragen werden. Dem Triumph TR 6 widmet Schuco ein Modell mit geschlossenem und offenem Surrey Top im Maßstab 1:43 aus Resin.

*The Triumph TR6 is a roadster produced by the British car manufacturer Triumph from 1968 to 1976. Thanks to its good price-performance ratio, the TR6 sold over 94,600 units. The European version of the TR6 has a 6-cylinder in-line engine with a displacement of 2.5 liters and with a mechanical intake manifold injection. This produces 143 hp, which is transmitted via a 4-speed manual transmission. To the Triumph TR 6 Schuco dedicates a model with closed and open Surrey Top in 1:43 scale made of resin.*



LIMITED EDITION 500



Triumph TR6 mit geschlossenem Surrey Top (silber), weinrot \*  
Triumph TR6 with closed surrey top (silver), wine red

45 091 2900 | 79,99 €



LIMITED EDITION 500



Triumph TR6 mit offenem Surrey Top, british-racing-green \*  
Triumph TR6 with open surrey top, british-racing-green

45 091 3000 | 79,99 €



LIMITED EDITION 500



Triumph TR6 mit offenem Softtop, weiß \*  
Triumph TR6 with open softtop, white

45 091 5100 | 79,99 €

Das John Edgar Racing Team war eine bekannte Größe und auch eine der treibenden Kräfte auf den Amerikanischen Rennstrecken der 1950er-Jahre. Mit Sportwagen der Marken MG, Ferrari, Maserati, Alfa Romeo und auch einigen Porsches erzielte das Team mit berühmten Fahrern wie Phil Hill, Carroll Shelby, Pete Lovely oder auch Joakim Bonnier zahlreiche Erfolge. So wird auch der aluminiumfarbene Auflieger mit seiner typischen GMC-Zugmaschine sicherlich eine willkommene Ergänzung zu jeder Renntransporter-Sammlung im Maßstab 1:43 darstellen.

*The John Edgar Racing Team was a well-known name and also one of the driving forces on the American race tracks of the 1950s. With sports cars of the brands MG, Ferrari, Maserati, Alfa Romeo and also some Porsches the team achieved numerous successes with famous drivers like Phil Hill, Carroll Shelby, Pete Lovely or also Joakim Bonnier. The aluminum-colored trailer with its typical GMC tractor will certainly be a welcome addition to any 1/43 scale race transporter collection.*



LIMITED EDITION 500



Renntransporter „John Edgar Enterprise“ \*  
Racing transporter „John Edgar Enterprise“

45 091 3400 | 149,00 €



*When, in the early days of the German economic miracle, the demand and the need for an inexpensive and universally usable van became ever greater, Volkswagen had exactly the right vehicle in its range with its VW Transporter. And after successful advertising in the 1950s was based on a strong customer focus, resourceful advertisers soon discovered the VW van, which was omnipresent on the roads at the time, as a rolling and, thanks to its unmistakable design, very appealing advertising medium. During the period of production, from 1955 to 1962, a total of 161,360 Isettas were produced.*

Als in der Frühzeit des deutschen Wirtschaftswunders die Nachfrage und der Bedarf nach einem günstigen und universell einsetzbarem Kleintransporter immer größer wurde, hatte Volkswagen mit seinem VW Transporter genau das richtige Fahrzeug im Angebot. Und nachdem erfolgreiche Werbung auch schon in der 50er-Jahren auf ausgeprägter Kundennähe basierte, entdeckten findige Werbeleute den im damaligen Straßenverkehr omnipräsenten VW Bulli sehr bald auch als rollenden und aufgrund seines unverwechselbaren Designs auch durchaus sympathisch wirkenden Werbeträger.



LIMITED EDITION 500



VW T1 Werbewagen „Märklin“  
VW T1 advertising car „Märklin“

45 091 2200 | 99,00 €

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

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



LIMITED EDITION 2000



Deutz-Fahr 8280 TTV \*\*

45 078 4800 | ↔ 170mm | 500g | **64,99 €**

Er ist ein wahrer Kult-Youngtimer - der CASE IH 1455 XL. Sowohl in Neuss als auch im englischen Doncaster von 1981 bis 1996 produziert, eroberte der CASE IH 1455 XL eine große und zufriedene Kundschaft. Der mit einem 6586 cm<sup>3</sup> großen Sechszylinder ausgestattete und 146 PS starke Schlepper stellte auch das letzte Modell dar, das von IH (International Harvester) in Eigenregie entwickelt wurde, ehe die Firma von CASE übernommen wurde. Besonderes Merkmal des CASE IH 1455 XL ist vor allem der zuverlässige Allrad-Antrieb. Neben anderen Vorzügen sicherlich einer der Hauptgründe für die beachtlichen Verkaufszahlen, denn in den 15 Jahren Fertigungsdauer wurde die stolze Stückzahl von 7.621 Stück des CASE IH 1455 XL verkauft. Schuco präsentiert den CASE IH 1455 XL als hochwertige Metall-Miniatur im Sammler-Maßstab 1:32.

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



LIMITED EDITION 2000



CASE 1455 XLA, schwarz  
CASE 1455 XLA, black

45 078 0900 | ↔ 150mm | 400g | 49,99 €

Er erscheint nun mit doppelt bereifter Hinterachse in der Schuco-Edition 1:32 – der mittlerweile zum wahren Kult-Youngtimer gereifte IHC 1455 XL. Sowohl in Neuss als auch im englischen Doncaster in den Jahren 1981 bis 1996 hergestellt, eroberte der 1455er sehr schnell eine treue Fan-Gemeinde und Kundschaft. Der mit einem 6586m<sup>3</sup> großen 6-Zylinder ausgestattete und 146 PS starke Schlepper stellte gleichzeitig das letzte Modell dar, das von International Harvester in Eigenregie entwickelt wurde, ehe die Firma von Case übernommen wurde. Besonderes Merkmal des IHC 1455 XL ist vor allem der extrem zuverlässige Allrad-Antrieb. Neben anderen Vorzügen sicherlich auch einer der Hauptgründe für die beachtlichen Verkaufszahlen, denn in den 15 Jahren Fertigungsdauer wurde die stolze Stückzahl von 7.621 Exemplaren des 1455 an den Mann gebracht.



*It now appears with a double-tyred rear axle in the Schuco 1:32 edition - the IHC 1455 XL, which has now matured into a true cult youngtimer. Manufactured both in Neuss and in Doncaster, England, between 1981 and 1996, the 1455 very quickly gained a loyal fan base and clientele. Equipped with a 6586m<sup>3</sup> 6-cylinder and 146 hp, the tractor was also the last model developed by International Harvester under its own management before the company was taken over by Case. A special feature of the IHC 1455 XL is the extremely reliable four-wheel drive. In addition to other advantages, this is certainly one of the main reasons for the remarkable sales figures, because in the 15 years of production, the proud number of 7,621 units of the 1455 were sold.*

LIMITED EDITION 2000



IHC 1455 XL mit Doppelbereifung  
IHC 1455 XL with double tires

45 078 0800 | ↔ 150mm | 550g | 49,99 €

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



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



LIMITED EDITION 1000



Fortschritt ZT 323 mit 3 Figuren\*  
Fortschritt Edition with 3 figures

45 078 2600 | ↔ 160mm | 300g | 89,99 €



Die als Zugtraktor konzipierte ZT 300 Baureihe wurde in den Jahren 1967 bis 1984 im DDR-Kombinat Fortschritt Landmaschinen – VEB Traktorenwerk Schönebeck produziert. Die 300er-Baureihe löste bei Fortschritt die extrem erfolgreiche Famulus-Baureihe ab. Von der gesamten Baureihe wurde die für einen Schlepper wahrlich unglaubliche Stückzahl von 72.382 Exemplaren hergestellt. Stellte der ZT 300 das sogenannte Basismodell der Baureihe dar, so sah man den ZT 304 als Universaltraktor für die Industriebetriebe der ehemaligen DDR vor. Im Jahre 1984 wurde die ZT 300-Baureihe dann von der Baureihe Fortschritt ZT 320 abgelöst.

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



LIMITED EDITION 1500



Fortschritt ZT 304

45 078 2700 | ↔ 260mm | 800g | 64,99 €

Wie der Trabant oder der Wartburg, so war auch der IFA W50 einer der prägenden Erscheinungen im Straßenverkehr der Deutschen Demokratischen Republik, kurz DDR. In den Jahren 1965 bis 1990 bei den Automobilwerken Ludwigsfelde in einer schier unglaublichen Stückzahl von über 570.000 Exemplaren gebaut, war der IFA W50 so populär, dass er sogar auf der Rückseite des 5-Mark-Scheins der DDR verewigt wurde. Bereits im Jahre 1959 hatte man im Kraftfahrzeugwerk „Ernst Grube“ in Werdau mit der Entwicklung für den Nachfolger des IFA S4000 begonnen. Daher auch die Typenbezeichnung W50 in der das „W“ für Werdau und die „50“ für 5 Tonnen Nutzlast standen.



LIMITED EDITION 1500



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

45 078 6100 | ↔ 190mm | 450g | 64,99 €

*Like the Trabant or the Wartburg, the IFA W50 was one of the defining features of road traffic in the German Democratic Republic, or GDR for short. Built between 1965 and 1990 at the Automobilwerke Ludwigsfelde in an almost unbelievable number of over 570,000 units, the IFA W50 was so popular that it was even immortalized on the back of the GDR's 5-mark bill. Development work on the successor to the IFA S4000 had already begun in 1959 at the „Ernst Grube“ motor vehicle plant in Werdau. Hence the type designation W50 in which the „W“ stood for Werdau and the „50“ for 5 tons payload.*



LIMITED EDITION 1500



IFA W50 SHA Kipper \*\*  
IFA W50 SHA dump truck

45 078 6200 | ↔ 170mm | 450g | 59,99 €

# EDITION 1:32 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

Produziert in den Jahren 1989 bis 1991, war der John Deere 4755 ein erfolgreiches Mitglied der 55er-Baureihe. Der 160 PS starke Traktor war eines der sogenannten John Deere „Breitrahmen-Modelle“ die sich untereinander lediglich durch ihre unterschiedlichen Motorleistungen unterscheiden. Der 4755 verfügte über einen 7634m<sup>3</sup> großen 6-Zylinder Reihenmotor und hatte bei einem Eigengewicht von 7271 kg ein zulässiges Gesamtgewicht von 12000 Kilogramm. Er erscheint nun in der Schuco-Edition 1:32 mit einer doppelt bereiften Hinterachse.

*Produced from 1989 to 1991, the John Deere 4755 was a successful member of the 55 series. The 160 hp tractor was one of the so-called John Deere „wide frame models“ which differed from each other only by their different engine outputs. The 4755 had a 7634m<sup>3</sup> 6-cylinder in-line engine and had a gross vehicle weight of 12000 kilograms with a curb weight of 7271 kg. It now appears in the Schuco 1:32 edition with a double-tired rear axle.*



LIMITED EDITION 1000



John Deere 4755 mit Doppelbereifung  
John Deere 4755 with double tires

45 077 8900 | ↔ 188mm | 650g | **84,99 €**

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



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



LIMITED EDITION 2000



John Deere 7810 ohne Fronthydraulik  
John Deere 7810 without front hydraulics

45 077 6200 | ↔ 160mm | 400g | **79,99 €**



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 Einschiebtbetrieb 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 1000



Kirovets K-700A

45 078 4400 | ← 220mm | 560g | 84,99 €

# EDITION 1:32 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

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.

*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.*



LIMITED EDITION 1000



Lanz Bulldog mit Dach  
Lanz Bulldog with roof

45 078 3600 | ↔ 110mm | 450g | 59,99 €

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



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

LIMITED EDITION 1000



Leiterwagen  
Ladder wagon

45 078 4100 | ↔ 280mm | 170g | 29,99 €



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

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



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

45 078 5500 | ↔ 135mm | 300g | 29,99 €



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

45 078 5600 | ↔ 135mm | 300g | 29,99 €

Da bereits im frühen Stadium des deutschen Wirtschaftswunders die Nachfrage nach günstigen und vielseitig einsetzbaren Transportern sprunghaft angestiegen war, begann man bei Volkswagen im Jahr 1950 mit der Produktion des sogenannten VW Typ 2. Der von seinen zahlreichen Fans bald, liebevoll „VW Bulli“ bezeichnete Alleskönner entwickelte sich sehr schnell zum herausragenden Lastesel des wirtschaftlichen Aufschwungs im Deutschland der 1950er-Jahre. Dem VW T1 Pritschenwagen mit Plane widmet Schuco ein zweier Miniaturmodell Set „Feuerwehr“ mit einem passenden VW Käfer im Maßstab 1:32 aus Zinkdruckguss.

Since already in the early stage of the German economic miracle, the demand for inexpensive and versatile transporters had increased sharply, Volkswagen began in 1950 with the production of the so-called VW Type 2. The all-rounder, soon affectionately called „VW Bulli“ by his numerous fans, developed very quickly into the outstanding mule of the economic boom in Germany in the 1950s. To the VW T1 flatbed truck with tarpaulin Schuco dedicates a two miniature model set „Fire Department“ with a matching VW Beetle in 1:32 scale made of die-cast zinc.



LIMITED EDITION 1000



2er Set Feuerwehr, VW Käfer und VW T1 Pritsche/Plane, rot-weiß  
Set of 2 firefighters, VW Beetle and VW T1 tarpaulin, red-white

45 077 4300 | 59,99 €

# PRO.R32

**RESIN**  
+ PLASTIC PARTS

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

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



LIMITED EDITION 500

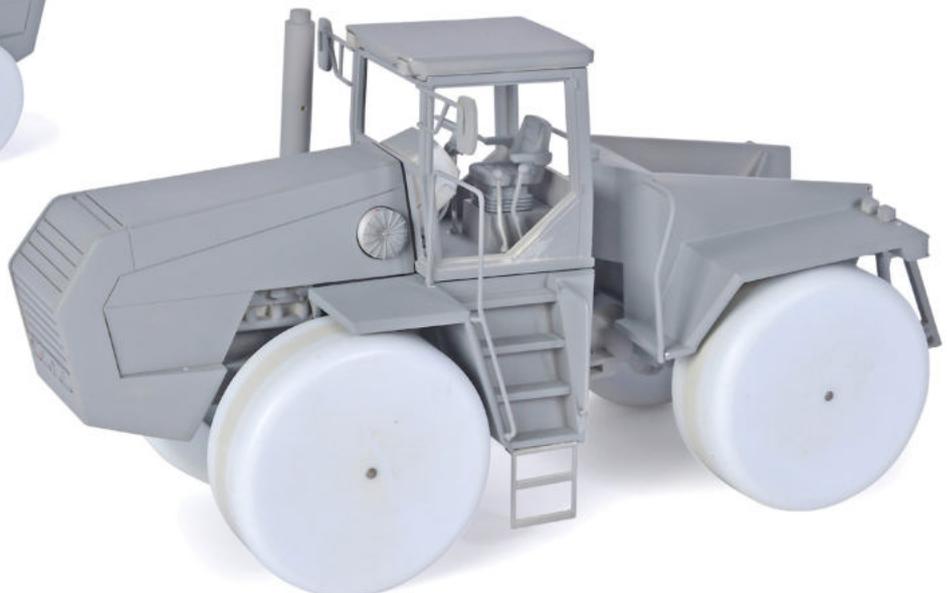


Charkow T-150 K, rot/weiß\*  
Charkow T-150 K, red/white

45 091 3500 | <-> 185mm | 230g | 119,00 €

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

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



LIMITED EDITION 750



Horsch K 735, rot\*  
Horsch K 735, red

45 091 2300 | <-> 226mm | 600g | 149,00 €

# PRO.R32 | Nutzfahrzeuge · Utility vehicles

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

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

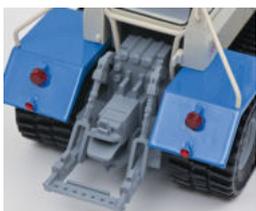


LIMITED EDITION 750



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

45 089 7400 | ↔ 180mm | 250g | 119,00 €



LIMITED EDITION 750



Fortschritt ZT 300-GB, blau \*  
Fortschritt ZT 300-GB

45 090 9900 | ↔ 180mm | 250g | 119,00 €

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 Kricklenker wurde ab 1968 in nicht unerheblichen Stückzahlen auch in die damalige DDR exportiert. Für seine extreme Zuverlässigkeit bekannt und speziell auf großen landwirtschaftlichen Flächen sehr effizient, konnte durch den Einsatz eines K-700 gegenüber dem Fortschritt ZT 300 die Arbeitsproduktivität um das Dreifache gesteigert werden.

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



LIMITED EDITION 750

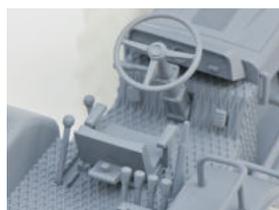


Kirovets K 700, rot \*  
Kirovets K 700, red

45 091 2100 | ↔ 200mm 📦 600g | 139,00 €

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. Mitte der sechziger Jahre, im Juli 1965 präsentierte SAME den Same Dinosaurio V8, ein wahrhaftig schwergewichtiger Hochleistungstraktor ausgestattet mit einem knapp 10 Liter großen und 160 PS starkem V8-Zylinder-Motor. Laut unbestätigter Aussagen wurden vom Dinosaurio V8 lediglich 10 Exemplare hergestellt.

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



LIMITED EDITION 1000



Same Dinosaurio \*

45 091 4500 | ↔ 155mm 📦 300g | 119,00 €

Bereits im Jahre 1898 gründete Anton Schlüter in Freising bei München seine Schlüter Motorenwerke. Um an dem, in den 30er-Jahren immer lukrativer werdenden Markt für landwirtschaftliche Traktoren teilhaben zu können, stellte Schlüter im Jahre 1937 mit dem Schlüter DZM 25 seinen ersten Traktor vor. Ab dem Jahr 1964 konzentrierte man sich in Freising ausschließlich auf den Bau von Großschleppern und machte so dem seinerzeitigen Schlüter-

Werbeslogan „Kraft soviel Sie brauchen“ alle Ehre. Zugehörig zur Schlüter Super Reihe stellten die Freisinger 1970 den Schlüter 1500 TV vor. Sein wassergekühlter Viertakt-Reihen-Sechszylinder mit einem Hubraum von 7128 cm<sup>3</sup> leistete 135 PS die über ein ZF-Wechsel-Gruppengetriebe auf alle vier Räder übertragen wurden.



LIMITED EDITION 750



Schlüter Super 1500 TV \*\*

45 091 4600 | <—> 150mm | 350g | 119,00 €

Anton Schlüter founded his Schlüter Motorenwerke in Freising near Munich as early as 1898. In order to participate in the increasingly lucrative market for agricultural tractors in the 1930s, Schlüter presented its first tractor, the Schlüter DZM 25, in 1937. From 1964 onwards, the Freising plant concentrated exclusively on the construction of large tractors, thus living up to the Schlüter advertising slogan of the time, „Power as much as you need“. As part

of the Schlüter Super series, the Freising-based company introduced the Schlüter 1500 TV in 1970. Its water-cooled four-stroke in-line six-cylinder engine with a displacement of 7128 cm<sup>3</sup> produced 135 hp, which was transmitted to all four wheels via a ZF change-speed group transmission.



LIMITED EDITION 750



Schlüter Super 1500 TVL-LS \*

45 091 4700 | <—> 150mm | 350g | 129,00 €

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

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



LIMITED EDITION 750



Schlüter Super 5000 TV \*\*

45 091 5400 | ↔ 200mm 📦 560g | **129,00 €**

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

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



LIMITED EDITION 750



Volvo BM 814 mit Kabine \*  
Volvo BM 814 with cabin

45 091 4800 | ↔ 140mm 📦 250g | **119,00 €**

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

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



LIMITED EDITION 1000



BMW Isetta „Wintersport“ mit Heckträger, Koffer und Skiern, türkis-weiß  
BMW Isetta „Wintersport“ with rear carrier, suitcase and skis, turquoise-white

45 004 1400 | ↔ 152mm | 270g | **99,00 €**

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 automobile Design-Ikone bezeichnete „Mercedes-Benz-Pagode“ wurde in ihren verschiedenen Entwicklungsstufen zwischen 1963 und 1971 in knapp 50.000 Exemplaren produziert und zählt heute zu den gesuchten Klassikern mit hohem Gebrauchswert.

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



LIMITED EDITION 1000



Mercedes-Benz 280 SL Pagode, weinrot  
Mercedes-Benz 280 SL Pagode, dark red

45 003 5800 | ↔ 240mm | 850g | **99,00 €**

Er ist der deutsche Sportwagen der Nachkriegszeit schlechthin, der Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer. Als Rennsport-Prototyp im Frühjahr 1952 vorgestellt bewies dieses Sportcoupe noch vor dem Beginn seiner Serienproduktion bei zahlreichen motorsportlichen Wettbewerben seine Ausnahmestellung. In den Jahren 1954 bis 1957 wurden in Stuttgart-Untertürkheim genau 1400 Stück dieses 29.000,- DM teuren Traumwagens hergestellt. Ausgestattet mit einem 3 Liter großen 6-Zylinder-Reihenmotor erreichte der Flügeltürer, je nach gewählter Hinterachsübersetzung, eine für damalige Zeiten sagenhafte Höchstgeschwindigkeit von 260 Stundenkilometern.



LIMITED EDITION 1000



Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer, silber \*  
Mercedes-Benz 300 SL gullwing, silver

45 004 5000 | ↔ 240mm 📦 710g | **99,00 €**

*The Mercedes-Benz 300 SL with gullwing doors was the first German sports car of the post-war era. Launched in 1952 as a racing car prototype, the sports coupe showcased its capabilities at numerous motor sports competitions before the start of mass production. Between 1954 and 1957, the Mercedes factory in Stuttgart produced 1400 models of this dream car, which came with a price tag of 29,000 Deutsche Marks. Equipped with a 3-litre, 6-cylinder in-line engine, the gullwing could reach speeds of up to 260 km/h depending on the rear axle ratio – very impressive for its time.*



LIMITED EDITION 1000



Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer, grau \*  
Mercedes-Benz 300 SL gullwing, grey

45 004 5100 | ↔ 240mm 📦 710g | **99,00 €**

# EDITION 1:18 | Historische PKW · Historic cars

Während der gesamten Bauzeit des Porsche 356 wurden in den Jahren 1948 bis 1965 mehr als 76000 Exemplare dieses Sportwagenklassikers produziert. Der 356er-Porsche wurde als Coupe, Cabrio, Hardtopcoupe und auch als besonders sportlicher und leichter Speedster an seine begeisterte Kundschaft ausgeliefert. Entstanden war der spartanisch ausgestattete Speedster auf Anregung des Deutsch-Amerikaners Max Hoffmann, dem damaligen Porsche Importeur für die Vereinigten Staaten. Max Hoffmann war es übrigens auch, der während eines Abendessens Ferry Porsche davon überzeugte doch ein einprägsames Markenemblem für seine Sportwagen zu schaffen um so die Markenidentität zu steigern. Ergebnis seiner Bemühungen war das heute so berühmte Porsche-Wappen.

*During the entire construction period of the Porsche 356, more than 76000 units of this classic sports car were produced between 1948 and 1965. The 356 Porsche was delivered to its enthusiastic clientele as a coupe, convertible, hardtop coupe and also as a particularly sporty and lightweight speedster. The sparsely equipped Speedster was developed at the suggestion of the German-American Max Hoffmann, the Porsche importer for the United States at the time. Incidentally, it was Max Hoffmann who, during a dinner, convinced Ferry Porsche to create a memorable brand emblem for his sports cars in order to enhance the brand identity. The result of his efforts was the Porsche Crest that is so famous today.*



LIMITED EDITION 1000



Porsche 356 Speedster Hardtop Outlaw \*

45 003 1700 | ↔ 220mm 📦 460g | **99,00 €**



LIMITED EDITION 1000



Porsche 356 Speedster, blau metallic \*  
Porsche 356 Speedster, blue metallic

45 003 1800 | ↔ 220mm 📦 450g | **99,00 €**

Unter der Bezeichnung Porsche 901 wurde im September 1963 auf der IAA in Frankfurt der lange erwartete Nachfolger für den ersten Seriensportwagen der Marke aus Zuffenhausen, den Porsche 356, vorgestellt. Da dreistellige Zifferbezeichnungen mit einer Null in der Mitte bereits von Peugeot geschützt waren und somit Einspruch gegen die Bezeichnung „901“ erhoben wurde, entschied man sich bei Porsche kurzerhand den Wagen unter der Bezeichnung 911 auf den Markt zu bringen. Eine Modellbezeichnung, die schon sehr bald eine magische Wirkung auf die Motorwelt und alle Sportwagenenthusiasten ausüben sollte. Im Motorraum befindet sich eine feine

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



LIMITED EDITION 1000



Porsche 911 S Coupe, blau metallic  
Porsche 911 S Coupe, blue metallic

45 003 9100 | ↔ 235mm 📦 550g | **99,00 €**

The long-awaited successor to the Zuffenhausen car brand's first production sports car, the Porsche 356, was presented in September 1963 at the IAA in Frankfurt under the name Porsche 901. Since three-digit number designations with a zero in the middle were already copyrighted by Peugeot and, as a result, an objection had been made to the "901" designation, Porsche decided without further ado to release the car onto the market under the name Porsche 911. A model name which very soon started to have a magical effect on the motor world and all sports

car enthusiasts. A fine miniature version can be found in the engine bay of the air-cooled, 2.4-litre, 6-cylinder boxer engine which produced an impressive 190HP in the original and made the Porsche 911 S, with its maximum speed of 230km/h, one of the fastest sports cars of its time. The likewise very finely detailed interior of the miniature Porsche is based on its full-size model and shares many details, like the five circular instruments typical of the 911 and the equally characteristic orange-coloured needles.



LIMITED EDITION 1000



Porsche 911 S Targa, orange

45 003 9200 | ↔ 230mm 📦 515g | **99,00 €**

# EDITION 1:18 | Historische PKW · Historic cars

Um Mitte der 70er-Jahre ein siegfähiges Porsche-Rennfahrzeug nach dem FIA-Reglement der Gruppe 4 und den damit verbundenen Wettbewerben der Deutschen Rennsport-Meisterschaft DRM, amerikanischen IMSA GT-Serie und der Sportwagen-Weltmeisterschaft, anbieten zu können, wurde der Porsche 934 entwickelt. Gleichzeitig entwickelten die Zuffenhausener auch den Porsche 935 für die Gruppe 5 und den Porsche 936 für die Gruppe 6 der Sportwagen-Weltmeisterschaft. Waren der 935 und der 936 ursprünglich nur für Einsätze des Porsche-Werksteams vorgesehen, sollte der Porsche 934 auch privaten Rennställen angeboten werden. Wegen des Gruppe-4-Reglements waren

Änderungen an der Karosserie gegenüber der Serie nur in sehr begrenztem Umfang erlaubt. So sind die aufgenieteten Kotflügelverbreiterungen und die tief nach unten gezogene, mit großen Lufteinlässen bestückte Frontschürze optisch die deutlichsten Unterscheidungsmerkmale zum Basisfahrzeug Porsche 930 Turbo. Das in liebevoller Handarbeit hergestellte Schuco-Modell des Porsche 934 verfügt über zahlreiche Funktionen und lädt aufgrund einer Vielzahl motorsportlicher Details zu einer wahren Entdeckungsreise in die Rennsporttechnik der 70er-Jahre ein.



LIMITED EDITION 1000



Porsche 934 RSR, monacoblau \*  
Porsche 934 RSR, monaco blue

45 003 4100 | ↔ 245mm | 680g | 99,00 €

*In the mid-seventies, in order to be able to offer a Porsche racing car capable of winning according to the FIA regulations of Group 4 and the associated competitions of the German Motor Racing Championship, the American IMSA GT series and the World Sportscar Championship, the Porsche 934 was developed. At the same time, the Zuffenhausen company also developed the Porsche 935 for Group 5 and the Porsche 936 for Group 6 of the World Sportscar Championship. While the 935 and 936 were originally only intended for use by the Porsche works team, the Porsche 934 was also to be offered to private racing stables. Because of the Group 4 regulations, only very limited*

*changes to the bodywork relative to a production car were allowed. Thus, the riveted wing extensions and the front skirt extended close to the ground and with large air inlets are the most visible characteristics distinguishing the car from the Porsche 930 Turbo on which it is based. The painstakingly hand-produced Schuco model of the Porsche 934 has numerous functions and, with its many racing details, is an invitation to a real voyage of discovery through the racing technology of the 1970s.*



LIMITED EDITION 1000



Porsche 934 RSR Jägermeister #24 1000km Nürburgring 1976 \*

45 003 4200 | ↔ 245mm | 680g | 99,00 €

Als Nachfolger der Porsche 911-Baureihe 997 stellt die auf der Frankfurter IAA 2011 vorgestellte 911-Baureihe 991 bereits die 7. Generation der Sportwagenlegende aus Stuttgart-Zuffenhausen dar. Aufgrund steigender Sicherheits- und Komfortansprüche das Fahrzeuggewicht der Vorgängerbaureihen stetig gestiegen. Aus diesem Grund war der 991 der erste Porsche der in einer neuartigen Aluminium-Stahl-Mischbauweise hergestellt wurde. Als Zwischenstufe zwischen dem Carrera S und dem GT3 stellte Porsche 2014 die Carrera-GTS-Modelle vor. Sowohl mit Heckantrieb

als auch als allradgetriebenen Carrera 4 waren die Karosserievarianten Coupe, Cabriolet und Targa als GTS auf Basis des 991.1 mit einer Leistung von 430 PS auch leistungsmäßig zwischen dem Carrera S und dem GT3 angesiedelt. Die beiden Schuco-Metal-Modelle des Carrera GTS Coupes und des Carrera GTS Targa bestechen durch eine Vielzahl an tollen Funktionen und Modelldetails. Ein Sammlermodell wie es sein soll!



LIMITED EDITION 500



Porsche 911 Carrera GTS Coupe (991.1), achatgray  
Porsche 911 Carrera GTS Coupe (991.1), agate gray

45 003 9600 | ↔ 250mm | 1100g | 139,00 €

As the successor to the Porsche 911 series 997, the 911 series 991 presented at the Frankfurt IAA 2011 already represents the 7th generation of the sports car legend from Stuttgart-Zuffenhausen. Due to increasing safety and comfort requirements, the vehicle weight of the predecessor series has risen steadily. For this reason, the 991 was the first Porsche to be manufactured using a new type of aluminum-steel composite construction. As an intermediate stage between the Carrera S and the GT3, Porsche introduced the Carrera GTS models in 2014. Available both

with rear-wheel drive and as an all-wheel-drive Carrera 4, the Coupe, Cabriolet and Targa body variants as the GTS based on the 991.1 with an output of 430 hp were also positioned between the Carrera S and the GT3 in terms of performance. The two Schuco metal models of the Carrera GTS Coupe and the Carrera GTS Targa impress with a variety of great features and model details. A collector model as it should be!



LIMITED EDITION 500



Porsche 911 Carrera 4 GTS Targa (991.1), karminrot  
Porsche 911 Carrera 4 GTS Targa (991.1), carmine red

45 003 9300 | ↔ 250mm | 1000g | 139,00 €



Im Frühjahr 2015 auf dem Genfer Automobil-Salon vorgestellt, stellt der Porsche Cayman GT4 die Speerspitze der intern 981c genannten Cayman Baureihe dar. Sein 3,8 Liter-Sechszylinder-Motor gibt 385 PS an die Hinterachse ab und verleiht diesem Mittelmotorsportwagen Fahrleistungen die schon sehr nahe an die Performance eines Porsche 911 GT3 heranreichen. Schuco setzt den Porsche 911 Cayman GT4 im Maßstab 1:18 aus Zinkdruckguss um. Wie von Schuco Modellen gewohnt, sind eine Vielzahl Details exakt nachgebildet und mit höchster Präzision verarbeitet worden.

*In early 2015, at the Geneva Salon de l'Auto, the Porsche Cayman GT4 was presented as the spearhead of the Cayman range, known internally as 981c. Its 3.8-litre, six-cylinder engine delivers 385 hp to the rear axle and gives this mid-engined sports car a driving performance that comes very close to that of a Porsche 911 GT3. Schuco presents the die-cast Porsche 911 Cayman GT4 in 1:18 scale. As is expected of Schuco models, a number of key features have been reproduced exactly with the greatest attention to detail.*



LIMITED EDITION 500



Porsche Cayman GT4 (981), indischrot  
Porsche Cayman GT4 (981), red

45 004 0300 | ↔ 230mm 📦 920g | **139,00 €**



Da bereits im frühen Stadium des deutschen Wirtschaftswunders die Nachfrage nach günstigen und vielseitig einsetzbaren Transportfahrzeugen sprunghaft angestiegen war, begann man bei Volkswagen im Jahr 1950 mit der Produktion des sogenannten VW Typ2. Der von seinen zahlreichen Fans mittlerweile liebevoll „VW Bulli“ bezeichnete Alleskönner entwickelte sich zum herausragenden Lastesel des wirtschaftlichen Aufschwungs im Deutschland der 1950er-Jahre. Ob als geschlossener Kastenwagen, als Pritschenwagen, als Bus oder als Luxus-Bus in der sogenannten „Samba“-Ausführung, der VW T1 wusste in allen seinen Einsatzbereichen durch eine hohe technische Zuverlässigkeit und einen hohen Nutzwert zu überzeugen. Ein hervorragend ausgebautes Volkswagen-Händler- und Service-Netz sorgte zusätzlich für eine außerordentliche Kundenzufriedenheit und eine große Verbreitung des VW Transporters sowohl bei kleinen, mittelständischen als auch größeren Unternehmen. Sein sympathisches und unverwechselbares Design trug ebenfalls zum heutigen Kult-Status des VW Bulli bei.

*Since there was a sharp rise in the demand for flexible, multi-use transport vehicles in the early stages of the German economic miracle, Volkswagen started production of the VW Type 2 in 1950. This all-rounder, which was affectionately known as the „VW Bulli“ by its many fans, developed into the outstanding workhorse of the economic upturn in the Germany of the 1950s. Whether as a closed panel van, flatbed truck, bus or deluxe bus in the „Samba“ version, the VW T1 was characterised in all areas of application by its outstanding reliability and versatility. A comprehensive Volkswagen dealer and service network also ensured high levels of customer satisfaction and widespread use of the VW Transporter by small, medium-sized and larger companies. Its likeable and unmistakable design have also contributed to the vehicle's cult status today.*



LIMITED EDITION 1000



VW T1b Samba \*

45 003 7800 | ↔ 230mm 📦 1000g | **99,00 €**

In vielen Ländern des Nahen Ostens und Afrikas ist er noch heute im Einsatz und gilt dort nach wie vor als Sinnbild des leistungsfähigen und zuverlässigen Mercedes-Benz LKW's – der Mercedes-Benz L911, besser bekannt als „Mercedes-Kurzhauber“. Bereits Ende der Vierzigerjahre zeichnete sich der Trend im Automobil-Design ab, weg von der klassischen Linienführung mit langer Motorhaube und freistehenden Kotflügeln – hin zur modernen Pontonform. Dies galt sowohl für die Entwicklung bei den PKW's als auch bei den Lastkraftwagen. Aus diesem Grunde entwickelte sich auch die Form der herkömmlichen Hauben-Lastwagen hin zu einer moderneren, der Pontonform ähnlichen Formgebung. Als Trendsetter galt seinerzeit der bereits 1952 präsentierte Opel Blitz, dessen typisches Erscheinungsbild sich gleich mehrere Lastwagenhersteller zum Vorbild nahmen. Die Daimler-Benz AG trug dieser Entwicklung und auch den seinerzeit zu Gunsten des Güterverkehrs der Deutschen Bundesbahn eingeführten Längen- und Gewichtsbeschränkungen für Lastkraftwagen Rechnung und stellte im Jahre 1959 mit den Typen Mercedes-Benz L322 und L327 die heute noch als „Kurzhauber“ bekannte und sehr erfolgreiche LKW-Baureihe vor.

*In many countries of the Middle East and Africa, it is still in use today and is still regarded there as the symbol of the powerful and reliable Mercedes-Benz truck - the Mercedes-Benz L911, better known as the „Mercedes short truck“. As early as the end of the 1940s, the trend in automobile design became apparent, away from the classic lines with a long engine hood and free-standing fenders - towards the modern pontoon shape. This applied to the development of both passenger cars and trucks. For this reason, the shape of conventional hooded trucks also evolved toward a more modern design similar to the pontoon shape. The Opel Blitz, which was presented as early as 1952, was considered a trendsetter at the time, and several truck manufacturers took its typical appearance as a model. Daimler-Benz AG took account of this development and also of the length and weight restrictions for trucks introduced at the time in favor of freight transport by the German Federal Railroad, and in 1959 introduced the Mercedes-Benz L322 and L327 models, the very successful truck series still known today as the „Kurzhauber“.*



LIMITED EDITION 1000



Mercedes-Benz L911 \*\*

45 001 6400 | ↔ 385mm | 1800g | 149,00 €



Ursprünglich als „Universal-Motor-Gerät“ entwickelt war der Unimog anfänglich ausschließlich für den Einsatz in der Landwirtschaft vorgesehen und erdacht. Ab dem Jahr 1949 serienmäßig produziert, wurde dieser wahre Alleskönner sehr schnell in der Land- und Forstwirtschaft, im militärischen Bereich und auch im starken Maße für kommunale Aufgaben eingesetzt. Anfänglich bei der Boehringer GmbH in Göppingen produziert, wurde die Fertigung 1951 nach Gaggenau verlegt. Seit 2002 wird die Unimog-Reihe im Daimler-Benz Nutzfahrzeug-Werk in Wörth hergestellt.

*Originally developed as an „Universal-Motor-Gerät“, the Unimog was, to begin with, intended and conceived exclusively for use in agriculture. Mass produced from 1949, this true jack of all trades was very quickly adopted in agriculture, forestry, in the military field and, in large measure, for local authority tasks. Initially produced at Boehringer GmbH in Göppingen, production was transferred to Gaggenau in 1951. Since 2002, the Unimog range has been manufactured in the Daimler-Benz utility vehicle factory in Wörth.*



LIMITED EDITION 1000



Mercedes-Benz Unimog 401

45 001 7500 | ↔ 195mm | 610g | 119,00 €



In der Frühzeit des Motorsports wurden Rennfahrzeuge noch auf ihren eigenen Achsen zu den Rennen in Le Mans, Monza, der Targa Florio oder der Mille Miglia transportiert. Durch die Professionalisierung des Motorsports ab den 50er Jahren und die umfangreichere Ausstattung nutzten damalige Rennteams bald geeignete Transportfahrzeuge. Um zusätzlich die nötigen Ersatzteile wie Motoren, Getriebe und Karosserieteile transportieren zu können, ließ sich die Firma Porsche Mitte der 60er Jahre zwei speziell auf die Bedürfnisse des Motorsports zugeschnittene Transportfahrzeuge erstellen. Als technische Basis für die neuen Porsche-Renntransporter diente der Mercedes-Benz O317 Hochflur-Omnibus, der von 1957 bis 1972 produziert wurde. Durch seine selbsttragende Bauweise war er besonders gut für den aufwändigen Umbau durch die Karosseriefirma Robert Schenk aus Stuttgart-Feuerbach geeignet.

*In the early days of motor sport, racing cars were still transported under their own steam to races in Le Mans and Monza or to the Targa Florio or the Mille Miglia. However, the increasing professionalism of motor sport in the 1950s and the growing amount of equipment which was needed led the racing teams of the day to start using transport vehicles. In the mid-60s, Porsche came up with the idea for two transport vehicles that were specially designed to meet the requirements of motor sport and able to transport the additionally required engines, gearboxes and chassis parts. The technical basis for the new Porsche racing transporter was the Mercedes-Benz O317 underfloor-engine bus, produced between 1957 and 1972. Its self-supporting design meant it was ideal for the complex conversion by the Stuttgart-based company Robert Schenk.*

LIMITED EDITION 500



Rennttransporter „Rothmans-Porsche“ \*  
Race transporter „Rothmans-Porsche“

45 003 2800 | ↔ 550mm | 5100g | 499,00 €

Wenn man heute von automobilen Legenden, wie dem VW Käfer, dem klassischen Mini, dem VW Bulli oder dem Porsche 911 spricht, darf in einer derartigen Auflistung der Unimog von Mercedes-Benz auf keinen Fall fehlen. Innerhalb der langen Unimog-Geschichte stellt der Mercedes-Benz U 406 für viele Unimog-Freunde das Sinnbild des Unimog dar. Ursprünglich als „Universal-Motor-Gerät“ entwickelt war der Unimog anfänglich ausschließlich für den Einsatz in der Landwirtschaft vorgesehen und erdacht. Ab dem Jahr 1949 serienmäßig produziert, wurde dieser wahre Alleskönner sehr schnell in der Land- und Forstwirtschaft, im militärischen Bereich und auch im starken Maße für kommunale Aufgaben eingesetzt. Anfänglich bei der Boehringer GmbH in Göppingen produziert, wurde die Fertigung 1951 nach Gaggenau verlegt. Seit 2002 wird die Unimog-Reihe im Daimler-Benz Nutzfahrzeug-Werk in Wörth hergestellt.

*When talking about automotive legends today, such as the VW Beetle, the classic Mini, the VW Bulli or the Porsche 911, the Unimog from Mercedes-Benz should definitely not be missing from such a list. Within the long Unimog history the Mercedes-Benz U 406 represents for many Unimog friends the symbol of the Unimog. Originally developed as an „Universal-Motor-Gerät“, the Unimog was, to begin with, intended and conceived exclusively for use in agriculture. Mass produced from 1949, this true jack of all trades was very quickly adopted in agriculture, forestry, in the military field and, in large measure, for local authority tasks. Initially produced at Boehringer GmbH in Göppingen, production was transferred to Gaggenau in 1951. Since 2002, the Unimog range has been manufactured in the Daimler-Benz utility vehicle factory in Wörth.*



LIMITED EDITION 1000



Unimog U406 mit Plane, kieselgrau \*\*  
Unimog U406 with tarpaulin, grey

45 004 4600 | ↔ 230mm | 950g | 99,90 €



Der Porsche Diesel Junior 108 stellte ab 1957 das Einstiegsmodell in die Porsche-Traktoren-Familie dar, die seinerzeit aus den Baureihen Junior, Standard, Super und Master bestand. Sein 822 ccm großer Einzylinder-Dieselmotor leistete 14 PS, welche von einem ZF-Getriebe mit 6 Vorwärts- und zwei Rückwärtsgängen übertragen wurden. Mit mehr als 23.000 verkauften Exemplaren in den Jahren 1957 bis 1961 war der Junior der meistverkaufte Porsche-Traktor und somit ein großer Verkaufserfolg. Das mit vielen feinen Details ausgestattete Schuco-Metallmodell des Porsche Junior stellt somit eine wunderschöne Ergänzung zu jeder Traktoren- und auch Porsche-Modellsammlung dar.

From 1957, the Porsche Diesel Junior 108 represented the entry-level model in the Porsche tractor family, which at the time consisted of the Junior, Standard, Super, and Master series. Its 822 cc single-cylinder diesel engine produced 14 hp, which was transmitted by a ZF transmission with 6 forward and two reverse gears. With more than 23,000 units sold between 1957 and 1961, the Junior was the best-selling Porsche tractor and thus a great sales success. The Schuco metal model of the Porsche Junior, equipped with many fine details, is thus a wonderful addition to any tractor and also Porsche model collection.



LIMITED EDITION 1000



Porsche Junior

45 002 6700 | ↔ 145mm 📦 220g | 129,00 €

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

*Like the BMW M8 Coupé, the BMW 850i Convertible is clearly one of those BMW studies that unfortunately never found its way onto public roads. Developed as a competitor model for the new Mercedes-Benz SL series R129, which was also presented at the International Motor Show in 1989, this beautiful and unique BMW convertible unfortunately did not make it to series production. Thus, only 3 prototypes of the so-called BMW 850Ci based on the E31 series were built and subjected to extensive test drives before the decision was made in Munich to discontinue the 850Ci Cabriolet project for fear of economic failure.*



LIMITED EDITION 500



BMW 850 Ci Cabriolet, silber  
BMW 850 Ci Cabriolet, silver

45 002 5500 | ↔ 265mm 📦 900g | **149,00 €**

Bereits im Jahre 1936 hatte Opel den ersten „Kadett“ der Öffentlichkeit vorgestellt. Erst im Jahr 1962 erschien die zweite Kadett-Baureihe der Rüsselsheimer, der Kadett A. Dieser wurde wiederum bereits im Jahr 1965 vom Kadett B abgelöst. Wie seine Vorgänger war auch der B-Kadett mit längs eingebautem Frontmotor und Hinterradantrieb ausgestattet. Bis zu seiner Ablösung 1973 wurden insgesamt mehr als 2,7 Millionen B-Kadetts an eine zufriedene und sehr markentreue Kundschaft ausgeliefert. Mit seinen, an der C-Säule angeordneten Lüftungsschlitzen ist das sogenannte „Kiemencoupe“ heute die wohl gesuchteste Variante der gesamten Baureihe. Besonders gut erhaltene Exemplare des Rallye Kadett Coupe's sind heute bei Opel-Freunden begehrt, aber auch äußerst rar und nur noch sehr schwer zu finden.

*Opel presented the first „Kadett“ to the public as early as 1936. It was not until 1962 that the second Kadett series from Rüsselsheim appeared, the Kadett A. This in turn was replaced by the Kadett B as early as 1965. Like its predecessors, the B-Kadett was equipped with a longitudinally mounted front engine and rear-wheel drive. Until it was replaced in 1973, a total of more than 2.7 million B-Kadetts were delivered to a satisfied and very loyal clientele. With its air vents indicated on the C-pillar, the so-called „gill coupe“ is probably the most sought-after variant of the entire series today. Particularly well preserved examples of the Rallye Kadett Coupe are coveted by Opel enthusiasts today, but are also extremely rare and very hard to find.*



LIMITED EDITION 500



Opel Kadett B Coupe, cremeweiß \*  
Opel Kadett B Coupe, white

45 002 3400 | ↔ 232mm 📦 600g | **159,00 €**

LIMITED EDITION 500



Opel Kadett B Rallye-Coupe, silber \*  
Opel Kadett B Rallye-Coupe, silver

45 002 3300 | ↔ 232mm 📦 600g | **159,00 €**

Seit dem BMW 315 und dem berühmten BMW 328 waren zweisitzige Roadster stilprägend für das Image der Münchner Autobauer. Nach dem Krieg setzte der nur 254 mal gebaute BMW 507 diese Tradition erfolgreich fort. Es sollte allerdings bis zur IAA 1987 dauern bis BMW einen legitimen Nachfolger in Form des BMW Z1 vorstellte. Der sowohl als Image- als auch Technologie-Träger konzipierte Z1 wurde vom späteren Porsche-Designchef Harm Lagaay entworfen und besaß einen 2,5 Liter großen 6-Zylinder-Reihenmotor.

Sein hinter der Vorderachse gelagerter Motor verhalf dem Z1 zu einer herausragenden Straßenlage und ermöglichte ihm extreme Kurvengeschwindigkeiten. Eine Vielzahl anderer technologischer Leckerbissen wie sein in einem Stück vollverzinktes Chassis, seine Karosserieteile aus thermoplastischem Kunststoff und nicht zuletzt seine versenkbaren Türen machten den Z1 von Anfang an zu einem besonderen Automobil. Der Z1 wurde in reiner Handarbeit gebaut und in den Jahren 1989 bis 1991 in exakt 8000 Exemplaren hergestellt.



LIMITED EDITION 500



BMW Z1 geschlossen, grün \*\*  
BMW Z1 closed, green

45 002 6500 | ↔ 217mm 📦 800g | 159,00 €

*Ever since the BMW 315 and the famous BMW 328, two-seater roadsters had been style-defining for the image of the Munich carmakers. After the war, the BMW 507, built only 254 times, successfully continued this tradition. However, it would take until the 1987 IAA for BMW to present a legitimate successor in the form of the BMW Z1. Conceived as both an image and technology vehicle, the Z1 was designed by Harm Lagaay, who later became Porsche's design chief, and featured a 2.5-liter inline 6-cylinder engine.*

*Its engine, mounted behind the front axle, helped the Z1 achieve outstanding roadholding and enabled it to reach extreme cornering speeds. A host of other technological tidbits, such as its chassis fully galvanized in one piece, its body parts made of thermoplastic material and, last but not least, its retractable doors, made the Z1 a special automobile from the very beginning. The Z1 was built purely by hand and exactly 8000 units were produced between 1989 and 1991.*



LIMITED EDITION 500



BMW Z1 offen, rot \*\*  
BMW Z1 open, red

45 002 6400 | ↔ 217mm 📦 800g | 159,00 €

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

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



LIMITED EDITION 500



Porsche 356 Gmünd Cabriolet offen, dunkelrot \*  
Porsche 356 Gmünd Cabriolet open, dark red

45 002 5800 | ↔ 220mm 📦 800g | **159,00 €**



LIMITED EDITION 500



Porsche 356 Gmünd Cabriolet geschlossen, beige \*  
Porsche 356 Gmünd convertible closed, beige

45 002 9600 | ↔ 220mm 📦 800g | **159,00 €**

Für viele Motorsportfans weltweit ist er der beste Autofahrer aller Zeiten - Walter Röhrl. Der zweimalige Rallyeweltmeister und viermalige Sieger der Rallye-Monte-Carlo hat seit Jahrzehnten ein besonderes Faible für die Sportwagenlegende aus Zuffenhausen, den Porsche 911. In Zusammenarbeit mit der Firma Diez Classic entstand so ein nach dem Reglement der ehemaligen Gruppe 4 aufgebautes Rallyefahrzeug auf Basis eines Porsche 911 G-Modells des Baujahres 1974. Das von einem luftgekühlten 4-Liter-6-Zylinders Boxermotor angetriebene Fahrzeug und über 300 PS starke Rallye Auto wurden von Walter Röhrl persönlich mit 911 Unterschriften versehen. Diesem legendären Porsche 911 „Röhrl x 911“ widmet Schuco ein auf 911 Stück limitiertes Miniaturmodell im Maßstab 1:18 in der Linie PRO.R mit Walter Röhrl Figur.

For many motor sport fans worldwide, he is the best car driver of all time - Walter Röhrl. The twice world rally champion and four times winner of the Monte Carlo Rally, has for decades had a particular weakness for the legendary sports car from Zuffenhausen, the Porsche 911. It was through collaboration with restoration firm Diez Classic that a rally car based on a 1974 Porsche 911 G model was built to meet the former Group 4 regulations. The powerful rally car with over 300 PS on tap from an air-cooled 4-litre 6-cylinder boxer engine bears 911 signatures added personally by Walter Röhrl and, as a strictly limited edition from Schuco, will certainly soon be a gem in any Porsche model collection. Schuco is going to produce in a limited edition of 911 pieces a miniature model of this legendary Porsche 911 „Röhrl x 911“ to a scale of 1:18 in the PRO.R line with Walter Röhrl figure.



LIMITED EDITION 911



Porsche 911 „Röhrl x 911“ mit Figur Walter Röhrl \*  
Porsche 911 „Röhrl x 911“ with figure Walter Röhrl

45 002 4900 | <—> 240mm 📦 830g | 159,00 €



# PRO.R18 | Historische PKW · Historic cars

Unter der Bezeichnung Porsche 901 wurde im September 1963 auf der IAA in Frankfurt der lange erwartete Nachfolger für den ersten Seriensportwagen der Marke aus Zuffenhausen, den Porsche 356, vorgestellt. Da dreistellige Zifferbezeichnungen mit einer Null in der Mitte bereits von Peugeot geschützt waren und somit Einspruch gegen die Bezeichnung „901“ erhoben wurde, entschied man sich bei Porsche kurzerhand den Wagen unter der Bezeichnung 911 auf den Markt zu bringen. Eine Modellbezeichnung, die schon sehr bald eine magische Wirkung auf die Motorwelt und alle Sportwagenenthusiasten ausüben sollte.



LIMITED EDITION 500



Porsche 911 Coupé (1977), rot \*  
Porsche 911 Coupé (1977), red

45 002 5600 | ↔ 240mm 📦 830g | 159,00 €

*The long-awaited successor to the Zuffenhausen car brand's first production sports car, the Porsche 356, was presented in September 1963 at the IAA in Frankfurt under the name Porsche 901. Since three-digit number designations with a zero in the middle were already copyrighted by Peugeot and, as a result, an objection had been made to the "901" designation, Porsche decided without further ado to release the car onto the market under the name Porsche 911. A model name which very soon started to have a magical effect on the motor world and all sports car enthusiasts.*



LIMITED EDITION 500



Porsche 911 Coupé (1977), blau \*  
Porsche 911 Coupé (1977), blue

45 002 9700 | ↔ 240mm 📦 830g | 159,00 €

Unter der Bezeichnung Porsche 901 wurde im September 1963 auf der IAA in Frankfurt der lange erwartete Nachfolger für den ersten Seriensportwagen der Marke aus Zuffenhausen, den Porsche 356, vorgestellt. Da dreistellige Zifferbezeichnungen mit einer Null in der Mitte bereits von Peugeot geschützt waren und somit Einspruch gegen die Bezeichnung „901“ erhoben wurde, entschied man sich bei Porsche kurzerhand den Wagen unter der Bezeichnung 911 auf den Markt zu bringen. Eine Modellbezeichnung, die schon sehr bald eine magische Wirkung auf die Motorwelt und alle Sportwagenenthusiasten ausüben sollte.

*Under the designation Porsche 901, the long-awaited successor to the first production sports car of the brand from Zuffenhausen, the Porsche 356, was presented at the IAA in Frankfurt in September 1963. Since three-digit designations with a zero in the middle were already protected by Peugeot and thus objections were raised against the designation „901“, Porsche decided without further ado to launch the car on the market under the designation 911. A model designation that was soon to have a magical effect on the motoring world and all sports car enthusiasts.*



LIMITED EDITION 500

Porsche 911 Targa (1977), silber\*\* 45 002 9800 | ↔ 240mm 830g | **159,00 €**  
Porsche 911 Targa (1977), silver

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



LIMITED EDITION 500

Porsche 911 Targa, weiß\*\* 45 002 5700 | ↔ 240mm 830g | **159,00 €**  
Porsche 911 Targa, white

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



LIMITED EDITION 500



Triumph TR5 mit geschlossenem Surrey Top, rot\*  
Triumph TR5 with closed surrey top, red

45 002 4600 | ↔ 215mm 660g | **159,00 €**

Auch heute gilt er für viele Fans britischer Automobilkultur noch als Sinnbild des kernigen, ehrlichen englischen Roadsters – der Triumph TR5. Er wurde im Sommer 1967 als Nachfolger des Triumph TR4A vorgestellt. Der von der italienischen Designschmiede Michelotti entworfene, klassische Roadster unterschied sich äußerlich von seinem Vorgänger nur durch zusätzliche, seitliche Chromzierleisten und einige andere, kleinere Details. Unter seiner langen Motorhaube verfügte der TR5 nun allerdings über einen langhubigen Reihensechszylinder mit 2,5 Liter Hubraum und einer Benzineinspritzung von Lucas. Von Juli 1967 bis September 1968 wurden in Coventry von diesem 143 PS starken Roadster alter Schule lediglich 2947 Exemplare hergestellt, was ihn heute zur automobilen Rarität und gesuchtem Sammlerstück macht.



*Even today, many fans of British automotive culture still regard it as a symbol of the gritty, honest English roadster - the Triumph TR5. It was presented in the summer of 1967 as the successor to the Triumph TR4A. Designed by the Italian design studio Michelotti, the classic roadster differed externally from its predecessor only by additional chrome trim on the sides and a few other minor details. Under its long hood, however, the TR5 now featured a long-stroke inline six-cylinder engine with 2.5 liters of displacement and a Lucas fuel injection. From July 1967 to September 1968, only 2947 examples of this 143-hp old-school roadster were produced in Coventry, making it an automotive rarity and sought-after collector's item today.*

LIMITED EDITION 500



Triumph TR5 mit offenem Surrey Top, schwarz\*  
Triumph TR5 with open surrey top, black

45 002 4700 | <—> 215mm 📦 660g | 159,00 €

Wegen der Saugrohreinjection entsprach der TR5 nicht mehr den amerikanischen Abgasbestimmungen. Für den US-Markt wurde der TR5 daher zum TR250 modifiziert. Der Motor wurde mit zwei Stromberg-Vergasern versehen. Damit leistete er 77 kW und beschleunigte den Wagen von 0 auf 100 km/h in 10,6 sek. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 172 km/h. Der TR250 verkaufte sich deutlich besser als der TR5. Vom Triumph TR 250 wurden 8484 Exemplare verkauft.

*Because of the intake manifold injection, the TR5 no longer complied with the American emissions regulations. The TR5 was therefore modified to the TR250 for the US market. The engine was equipped with two Stromberg carburetors. It had a power output of 77 kW and accelerated the car from 0 to 100 km/h in 10.6 sec. The top speed was 172 km/h. The TR250 sold significantly better than the TR5. The TR250 sold much better than the TR5. 8484 units of the Triumph TR 250 were sold.*



LIMITED EDITION 500



Triumph TR 250 mit geöffnetem Softtop, british-racing-green\*\*  
Triumph TR 250 with open soft top, british-racing-green

45 002 4800 | <—> 215mm 📦 660g | 159,00 €

Er ist ein wahrer Kult-Youngtimer - der CASE IH 1455 XL. Sowohl in Neuss als auch im englischen Doncaster von 1981 bis 1996 produziert, eroberte der CASE IH 1455 XL eine große und zufriedene Kundenschaft. Der mit einem 6586 cm<sup>3</sup> großen Sechszylinder ausgestattete und 146 PS starke Schlepper stellte auch das letzte Modell dar, das von IH (International Harvester) in Eigenregie entwickelt wurde, ehe die Firma von CASE übernommen wurde. Besonderes Merkmal des CASE IH 1455 XL ist vor allem der zuverlässige Allrad-Antrieb. Neben anderen Vorzügen sicherlich einer der Hauptgründe für die beachtlichen Verkaufszahlen, denn in den 15 Jahren Fertigungsdauer wurde die stolze Stückzahl von 7.621 Stück des CASE IH 1455 XL verkauft.

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



LIMITED EDITION 750



IHC 1455 XL \*

45 002 6600 | ↔ 263mm 📦 900g | 199,00 €



Das Unternehmen SAME (Società Accomandita Motori Endotermici) wurde im Jahre 1942 von den Brüdern Francesco und Eugenio Cassani in Treviglio in Nord-Italien gegründet. Heute ist SAME ein Teil der SDF-Gruppe, zu der auch die bekannten Marken Deutz-Fahr, Lamborghini, Hürlimann und Grégoire gehören. Ende der 70er Jahre führte Same den Großtraktor Hercules 160 ein. Der Schlepper besaß einen Sechszylinder-Dieselmotor mit Turbolader und 6,2 Liter Hubraum, der eine Leistung von 160 PS bei 2200 Umdrehungen in der Minute erreichte. Das Triebwerk des Hercules 160 war mit 12 Vorwärts- und 4 Rückwärts-Gängen ausgestattet und man konnte zwischen einer 25 km/h- sowie einer 30 km/h-Version wählen. Der Hercules 160 wurde von 1979 bis 1983 produziert.

*SAME (Società Accomandita Motori Endotermici) was founded in 1942 by the brothers Francesco and Eugenio Cassani in the northern Italian town of Treviglio. Today, SAME belongs to the SDF Group, which also includes the well-known brands Deutz-Fahr, Lamborghini, Hürlimann and Grégoire. The Hercules 160 tractor was launched by SAME at the end of the 1970s. It featured a six-cylinder diesel engine with a turbo charger and a 6.2 litre capacity that could deliver 160 hp at 2200 rpm. The Hercules 160 was equipped with 12 forward and 4 reverse gears and was available in a 25 km/h and 30 km/h version. It was produced from 1979 to 1983.*



LIMITED EDITION 750



Same Hercules 160 \*

45 002 5900 | ↔ 265mm 📦 900g | 199,00 €



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

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



LIMITED EDITION 500



Lamborghini 1556 DT \*

45 002 4400 | ↔ 265mm 📦 900g | 199,00 €

# PRO.R12

RESIN  
+ PLASTIC PARTS

Im Nachkriegs-England des Jahres 1945 bestand ein erheblicher Bedarf an einem geländegängigen Fahrzeug mit solider Technik und der Möglichkeit mit diesem Fahrzeug auch landwirtschaftliche und andere Güter transportieren zu können. So machten sich im Jahre 1946 die Gebrüder Maurice und Spencer Wilks daran, nach dem Vorbild des amerikanischen Willy Militär Jeeps ein derartiges Fahrzeug zu entwickeln.

Aufgrund der damaligen Stahlknappheit in England entschied man sich kurzerhand für den Bau der Karosserie auf Aluminiumbleche aus dem Flugzeugbau zurückzugreifen. Diese waren nach dem Ende des Krieges in ausreichenden Mengen verfügbar, da die Produktion von militärischen Flugzeugen massiv zurückgefahren wurde.

Auf der Amsterdamer Motorshow im April 1948 stellten die beiden Brüder dann ihre Entwicklung als Land Rover erstmals der Öffentlichkeit vor und eine einzigartige Erfolgsgeschichte begann. So wurden in den Jahren 1948 bis 2016 mehr als 2 Millionen dieses Land Rover Ur-Typs hergestellt, der ab dem Jahr 1990 unter der Typenbezeichnung Land Rover Defender vermarktet wurde. Schuco widmet dieser englischen Ikone der Automobilgeschichte eine hochwertige Miniatur des legendären Land Rover 80 in zwei streng limitierten Auflagen im Maßstab 1:12.



LIMITED EDITION 500



Land Rover 80 mit geschlossenem Softtop \*\*  
Land Rover 80 with closed soft top

45 004 6700 | ↔ 305mm | 1500g | 299,00 €

*In post-war England in 1945, there was a considerable need for an off-road vehicle with solid technology and the possibility to transport agricultural and other goods with this vehicle. So in 1946, the brothers Maurice and Spencer Wilks set about developing such a vehicle based on the model of the American Willy military jeep.*

*Due to the shortage of steel in England at the time, it was decided to use aluminum sheet from aircraft construction for the body. These were available in sufficient quantities after the end of the war, as production of military aircraft had been massively cut back.*

*At the Amsterdam Motor Show in April 1948, the two brothers then presented their development as the Land Rover to the public for the first time, and a unique success story began. Between 1948 and 2016, more than 2 million of this Land Rover original type were produced, which was marketed from 1990 under the type designation Land Rover Defender. Schuco dedicates a high-quality miniature of the legendary Land Rover 80 in two strictly limited editions on a scale of 1:12 to this English icon of automotive history.*



LIMITED EDITION 500



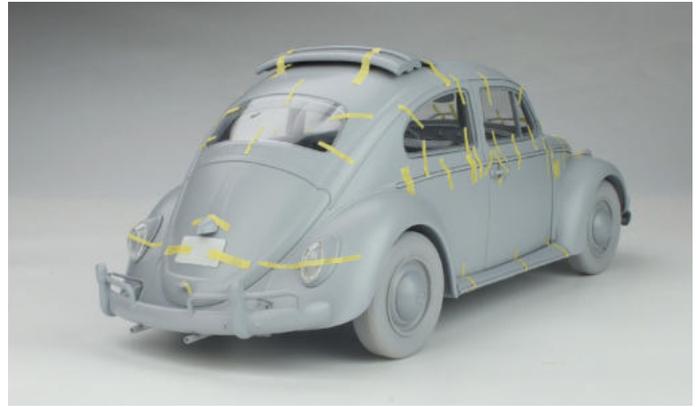
Land Rover 80 offen \*\*  
Land Rover 80 open

45 004 6800 | ↔ 305mm | 1500g | 299,00 €

# PRO.R12 | Historische PKW · Historic cars

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

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



LIMITED EDITION 500



VW Käfer Faltdachlimousine „1963“ \*  
VW Beetle folding roof „1963“

45 004 6300 | ↔ 345mm | 1200g | 299,00 €



LIMITED EDITION 1000



VW Käfer „Rallye #53“ \*  
VW Beetle „Rallye #53“

45 004 6200 | ↔ 345mm | 1200g | 299,00 €



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

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

© 2019 Sony Interactive Entertainment Inc. Developed by Polyphony Digital Inc. „Gran Turismo“ logos are registered trademarks or trademarks of Sony Interactive Entertainment Inc.



LIMITED EDITION 500



Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, iridiumsilber \*  
Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, silver

45 004 6400 | ↔ 400mm | 1600g | 269,00 €

© 2019 Sony Interactive Entertainment Inc. Developed by Polyphony Digital Inc. „Gran Turismo“ logos are registered trademarks or trademarks of Sony Interactive Entertainment Inc.



LIMITED EDITION 500



Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, matt schwarz \*  
Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, black

45 004 6500 | ↔ 400mm | 1600g | 269,00 €

© 2019 Sony Interactive Entertainment Inc. Developed by Polyphony Digital Inc. „Gran Turismo“ logos are registered trademarks or trademarks of Sony Interactive Entertainment Inc.



LIMITED EDITION 500



Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, dunkelsilber \*  
Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, dark silver

45 004 6600 | ↔ 400mm | 1600g | 269,00 €

Es sind wahrhaft majestätische Modelle – die neuen Groß-Modelle der Edition Schuco Pro.R8 im Maßstab 1:8. Jedes Modell ist streng limitiert und wird in hunderten von Arbeitsschritten in akribischer Handarbeit gefertigt. Alleine schon die von Hand aufgebrachte, mehrschichtige Hochglanzlackierung der Pro.R8-Modelle wird bis hin zur abschließenden Handpolitur in mehr als 15 einzelnen Arbeitsschritten aufgebracht. Die aus dem speziellen Modellbau-Werkstoff Resin gefertigten Miniaturen gleichen in Ihrer, zum Modell gehörigen, hochwertigen Einzel-Vitrine einem automobilen Denkmal Ihrer ikonenhaften Vorbildfahrzeuge. Die ebenfalls von Hand gefertigte Präsentations-Vitrine besteht aus hochwertigem Acrylglas-Material und sichert dem Modell einen 100 %ig staubdichten Standplatz. Aufgrund Ihrer beeindruckenden Größe stellen diese Modelle im großen Sammlermaßstab 1:8 auch eine wunderschöne und repräsentative und äußerst stilvolle Dekoration in Ihrem Wohnzimmer, Ihrem Büro oder anderen Räumlichkeiten dar.

Im Rahmen der Schuco-Serie Pro.R8 werden im Laufe der kommenden Jahre Legenden der Automobilgeschichte des 20. Jahrhunderts erscheinen. Den Anfang dieser wahrlich „großen“ Sammlerserie von Schuco macht der Volkswagen T1 „Samba“. Jedes der Modelle wird in einer exklusiven Auflage von 111 Exemplaren mit seiner eigenen und somit einmaligen Seriennummer ausgeliefert werden.

*They are truly majestic models - the new large-scale models of the Schuco Pro.R8 edition in 1:8 scale. Each model is strictly limited and is meticulously handcrafted in hundreds of steps. The hand-applied, multi-layer high-gloss paint finish of the Pro.R8 models alone is applied in more than 15 individual work steps, right up to the final hand polishing. The miniatures, made of the special modeling material resin, look like an automotive monument of your iconic prototype vehicles in their high-quality individual display case belonging to the model. The presentation showcase, which is also handmade, is made of high-quality acrylic glass material and ensures the model a 100% dust-proof stand. Due to their impressive size, these models in the large collector scale 1:8 also represent a beautiful and representative and extremely stylish decoration in your living room, your office or other premises.*

*As part of the Schuco Pro.R8 series, legends of 20th century automotive history will appear over the coming years. The Volkswagen T1 „Samba“ will mark the beginning of this truly „great“ collector series from Schuco. Each of the models will be delivered in an exclusive edition of 111 with its own and thus unique serial number.*

## MASSTÄBE · SCALES

1:87



1:64



1:43



1:32



1:18





\* Modell dient als Beispiel für die Darstellung der Maßstäbe | Model serves as an example for the representation of the scales



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

Ob als geschlossener Kastenwagen, als Pritschenwagen, als Bus oder als Luxus-Bus in der sogenannten „Samba“-Ausführung, der VW T1 wusste in allen seinen Einsatzbereichen durch eine hohe technische Zuverlässigkeit und einen hohen Nutzwert zu überzeugen. Ein hervorragend ausgebautes Volkswagen-Händler- und Service-Netz sorgte zusätzlich für eine außerordentliche Kundenzufriedenheit und eine große Verbreitung des VW Transporters sowohl bei kleinen, mittelständischen als auch größeren Unternehmen. Sein sympathisches und unverwechselbares Design trug ebenfalls zum heutigen Kult-Status des VW Bulli bei.

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

*Whether as a closed panel van, flatbed truck, bus or deluxe bus in the „Samba“ version, the VW T1 was characterised in all areas of application by its outstanding reliability and versatility. A comprehensive Volkswagen dealer and service network also ensured high levels of customer satisfaction and widespread use of the VW Transporter by small, medium-sized and larger companies. Its likeable and unmistakable design have also contributed to the vehicle's cult status today.*



LIMITED EDITION 111



VW T1b Samba Bus, türkis/grün\*  
VW T1b Samba bus, turquoise/green

45 005 1000 | ↔ 536mm | 5500g Modell | 9500g mit Vitrine | 1399,00 €



LIMITED EDITION 111



VW T1b Samba Bus, beige/rot\*  
VW T1b Samba bus, beige/red

45 005 1100 | ↔ 536mm | 5500g Modell | 9500g mit Vitrine | 1399,00 €



LIMITED EDITION 111



VW T1b Samba Bus, schwarzbraun/rot\*  
VW T1b Samba bus, black brown/red

45 005 1200 | ↔ 536mm | 5500g Modell | 9500g mit Vitrine | 1399,00 €

Mit mehr als 1,5 Millionen gebauten Exemplaren war die NSU Quickly, genauso wie der VW Käfer, eine der Triebfedern für die Entwicklung der Massenmotorisierung während der Zeit des deutschen Wirtschaftswunders der 50er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts. Erstmals auf der Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung (IFMA) 1953 präsentiert wurden bis Ende 1954 bereits mehr als 100.000 Quickly's an ihre begeisterten Kunden ausgeliefert, welche mit ihren Mopeds und einer vergleichsweise geringen Leistung von 1,4 PS und einem Verbrauch von unter 2 Litern trotzdem recht flott und doch extrem sparsam unterwegs waren. Mit frechen Werbesprüchen wie „Nicht mehr laufen, Quickly kaufen!“ oder „Wohl dem der eine Quickly hat!“ hatte die NSU-Werbeabteilung zusätzlich für viel Sympathie für das kleine Zweirad gesorgt.

Heute ist die Quickly längst zum Kultobjekt vieler, jüngerer Motorrad- und Moped-Enthusiasten geworden. So hat sich auch eine richtiggehende Customizing-Szene rund um dieses Kult-Moped entwickelt. Dieser Entwicklung Rechnung tragend, stellt Schuco nun die NSU Quickly Custom I im Maßstab 1:10 vor. In einer einmalig limitierten Auflage von 1000 Exemplaren produziert wird die NSU Quickly Custom I für einen frischen und jugendlichen Wind in den Modell-Vitrinen sorgen.

*With more than 1.5 million units built, the NSU Quickly, like the VW Beetle, was one of the driving forces behind the development of mass motorization during the German economic miracle of the 1950s. Presented for the first time at the International Bicycle and Motorcycle Exhibition (IFMA) in 1953, by the end of 1954 more than 100,000 Quickly's had already been delivered to their enthusiastic customers, who with their mopeds and a comparatively low power output of 1.4 hp and a consumption of less than 2 liters were nevertheless quite nippy and yet extremely economical on the road. With cheeky advertising slogans like „Don't run anymore, buy a Quickly!“ or „Good things come to those who have a Quickly!“ the NSU advertising department had additionally ensured a lot of sympathy for the little two-wheeler. Today, the Quickly has long since become a cult object for many, younger motorcycle and moped enthusiasts. A real customizing scene has developed around this cult moped. Taking this development into account, Schuco now presents the NSU Quickly Custom I in 1/10th scale. Produced in a unique limited edition of 1000 pieces, the NSU Quickly Custom I will provide a fresh and youthful wind in the model showcases.*



LIMITED EDITION 1000



NSU Quickly, Custom I \*

45 066 2900 | 79,99 €

In den Jahren 1954 bis 1957 wurde in der damals größten Motorradfabrik der Welt, den NSU-Werken in Neckarsulm als Nachfolgerin der sehr erfolgreichen NSU Lux die NSU Super Lux produziert. Im Vergleich zur Lux verfügte die Super Lux über eine, von 8,6 auf 11 PS gestiegene Motorleistung und erreichte so auch die imageträchtige Höchstgeschwindigkeit von 100 Stundenkilometern, nachdem die Lux dieser damalige Schallmauer nur knapp mit 95 km/h verpasst hatte. Um bei der gestiegenen Motorleistung keine Einbußen bezüglich der Reichweite hinnehmen zu müssen hatten die NSU-Ingenieure gleichzeitig den Tank von 11 auf 14 Liter Tankvolumen vergrößert. Um bei den gestiegenen Fahrleistungen gegenüber der Lux für eine ausreichende Verzögerung zu sorgen, griff man bei der Super Lux auf Vollnabenbremsen aus Aluminium zurück. Nach der schwarzen Super Lux legt Schuco das Motorrad nun in elegantem Farbton „Christianiablau“ mit weißen Linierungen auf.

*From 1954 to 1957, the NSU Super Lux was produced in the world's largest motorcycle factory at the time, the NSU-Werke in Neckarsulm, as the successor to the very successful NSU Lux. Compared to the Lux, the Super Lux had an increased engine output from 8.6 to 11 hp and thus also achieved the image-boosting top speed of 100 kilometers per hour, after the Lux had only just missed this then sound barrier with 95 km/h. The Super Lux was also a very popular motorcycle. In order not to have to accept any losses in terms of range with the increased engine power, the NSU engineers had at the same time increased the tank capacity from 11 to 14 liters. In order to provide sufficient deceleration for the increased performance compared to the Lux, the Super Lux was equipped with full hub brakes made of aluminum. After the black Super Lux, Schuco now presents the motorcycle in the elegant color „Christiana blue“ with white lines.*



LIMITED EDITION 1000



NSU Superlux, blau \*\*  
NSU Superlux, blue

45 066 7500 | 79,99 €

# EDITION 1:10 | Motorräder · Motorcycles

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

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



LIMITED EDITION 1000



Simson Schwalbe KR51/1, hellblau  
Simson Schwalbe KR51/1, light blue

45 066 3100 | 79,99 €



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

*More and more, the Simson Schwalbe has become a popular customizing vehicle in recent years. A huge scene has developed around the conversion of the cult moped for conversions and corresponding accessories. Schuco is now also taking this development into account and is bringing the second „pimped“ Schwalbe onto the market with the Simson Schwalbe Custom II. Painted in noble brown metallic, only 1000 copies of this „hot“ Schwalbe.*

LIMITED EDITION 1000



Simson Schwalbe KR51/1, Custom II  
 Simson Schwalbe KR51/1, Custom II

45 066 3600 | 79,99 €



Als günstiges Transportmittel für das Italien der Nachkriegszeit entwickelt gehört die „Vespa“ mittlerweile zu den Stil-Ikonen unserer mobilen Welt. Nachdem der „Ur-Typ“ aller Vespas, die Vespa 98 im Jahre 1946 in Rom zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, entwickelte sich der Begriff „Vespa“ in den Folgejahren weltweit sehr schnell zum Synonym für den Motorroller schlechthin. Die im Jahre 1977 in Mailand vorgestellte Vespa PX verfügte auch nach 30 Jahren Vespa-Entwicklungsgeschichte noch über die wichtigsten Eigenschaften der Ur-Vespa von 1946. Für Piaggio ein Grund mehr, zum 70. Geburtstag der Vespa zwei Sondermodelle auf Basis der Vespa PX aufzulegen. So erschien im Jubiläumsjahr 2016 die legendäre Vespa PX als PX 125 und PX 150 Settantesimo in der speziell für diesen Anlass kreierten Sonderfarben Azzuro 70 und Grigio 70.



LIMITED EDITION 1000



Vespa PX 125, blau metallic mit Windschild und Gepäckträger „70 Jahre“ \*  
Vespa PX 125, blue metallic with windshield and luggage rack „70 years“

45 066 7100 | 79,99 €



*Developed as an inexpensive means of transport for post-war Italy, the „Vespa“ is now one of the style icons of our mobile world. After the „original type“ of all Vespas, the Vespa 98, was presented to the public for the first time in Rome in 1946, the term „Vespa“ quickly became synonymous with the motor scooter par excellence. The Vespa PX, presented in Milan in 1977, still had the most important features of the original Vespa from 1946, even after 30 years of Vespa development history. For Piaggio, this was one more reason to launch two special models based on the Vespa PX to mark the 70th anniversary of the Vespa. Thus, in the anniversary year 2016, the legendary Vespa PX appeared as PX 125 and PX 150 Settantesimo in the special colors Azzuro 70 and Grigio 70, created especially for this occasion.*



LIMITED EDITION 1000



Vespa PX 125, silber metallic mit Gepäckträger „70 Jahre“  
Vespa PX 125, silver metallic with luggage rack „70 years“

45 066 7200 | 79,99 €



BMW M3 (E36), blau metallic \* | 45 202 7200 | **11,99 €**  
BMW M3 (E36), blue metallic

Anders als sein legendärer Vorgänger, der BMW M3 E30, wurde der zweite M3, basierend auf der Baureihe E36 nicht vordringlich für den Motorsport entwickelt. Dies tat man um mit dem neuen BMW M3 eine noch breitere Zielgruppe anzusprechen. Produziert in den Jahren 1992 bis 1999 ist der mit einem fantastischen Reihensechszylinder ausgestattete BMW M3 E36 mittlerweile zum gesuchten und hoch gehandelten Youngtimer gereift.

*Unlike its legendary predecessor, the BMW M3 E30, the second M3, based on the E36 series, was not developed primarily for motorsport. This was done in order to address an even broader target group with the new BMW M3. Produced in the years 1992 to 1999, the BMW M3 E36 equipped with a fantastic in-line six-cylinder has now matured into a sought-after and highly traded youngtimer.*



BMW M3 (E36) Lightweight, weiß \*\* | 45 202 7300 | **11,99 €**  
BMW M3 (E36) Lightweight, white

Anders als sein legendärer Vorgänger, der BMW M3 E30, wurde der zweite M3, basierend auf der Baureihe E36 nicht vordringlich für den Motorsport entwickelt. Dies tat man um mit dem neuen BMW M3 eine noch breitere Zielgruppe anzusprechen. Produziert in den Jahren 1992 bis 1999 ist der mit einem fantastischen Reihensechszylinder ausgestattete BMW M3 E36 mittlerweile zum gesuchten und hoch gehandelten Youngtimer gereift.

*Unlike its legendary predecessor, the BMW M3 E30, the second M3, based on the E36 series, was not developed primarily for motorsport. This was done in order to address an even broader target group with the new BMW M3. Produced in the years 1992 to 1999, the BMW M3 E36 equipped with a fantastic in-line six-cylinder has now matured into a sought-after and highly traded youngtimer.*



Land Rover Defender, blau-weiß | 45 202 7500 | **9,99 €**  
Land Rover Defender, blue-white

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

*For many years, its name has been a synonymous with off-road capability - the Land Rover. Badged as the Land Rover Defender since 1990, it is one of the few vehicles that for decades has been produced in its 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. This makes the „Landy“ a true classic of automotive history.*



Mercedes-Benz 300 SL, blau | 45 202 7600 | **9,99 €**  
Mercedes-Benz 300 SL, blue

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

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



Mercedes-Benz 200 Heckflosse „POLIZEI“, weiß-grün | 45 202 7800 | **11,99 €**  
Mercedes-Benz 200 tail fin „Police“, white-green

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.*



Porsche 356 Carrera 2 C Coupé #46, silber \* | 45 203 2000 | **10,99 €**  
Porsche 356 Carrera 2 C Coupe #46, silver

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 911 Turbo 3.6 (964), silber \*\* 45 202 7000 | **11,99 €**  
 Porsche 911 Turbo 3.6 (964), silver

Als Nachfolgemodell des berühmten Porsche 911 G-Modells kam im Jahr 1989 die 911-Baureihe 964 auf den Markt. Der 911 Turbo dieser Baureihe verfügte anfänglich noch über den 3.3 Liter Turbo-Motor des Vorgängers. Ab dem Modelljahr 1993 erhielt der Turbo dann den 360 PS starken 3.6-Liter Motor und erreichte so einen Top-Speed von 280 km/h. Heute ist der 3.6 Turbo aufgrund seiner sehr geringen Produktionszahl von nur 1437 Exemplaren ein hochbezahltes Sammlerfahrzeug.

*The 911 series 964 was launched in 1989 as the successor to the famous Porsche 911 G model. The 911 Turbo of this series initially still had the 3.3-liter turbo engine of its predecessor. From the 1993 model year onwards, the Turbo was given the 360 hp 3.6-liter engine and thus achieved a top speed of 280 km/h. Today, the 3.6 Turbo is a highly prized collector's car due to its very low production number of only 1437 units.*



Porsche 911 GT2 (993), rot \*\* 45 202 7100 | **11,99 €**  
 Porsche 911 GT2 (993), red

Der Porsche 911 GT2 der Baureihe 993 war die Sportversion des 3.6-Liter Turbos und setzte sich vom normalen Turbo, optisch ganz deutlich mit seinen aufgenieteten Kotflügelverbreiterungen und dem vom Porsche 993 RS Clubsport übernommenen großen Heckflügel, von diesem ab. In den Jahren 1995 bis 1997 wurde der 430 PS starke GT2 lediglich 172 mal hergestellt und zu Preisen ab 268.000,- DM seiner rasanten Kundschaft angeboten.

*The Porsche 911 GT2 of the 993 series was the sports version of the 3.6-liter turbo and set itself apart from the normal turbo, visually quite clearly with its riveted fender extensions and the large rear fender adopted from the Porsche 993 RS Clubsport. In the years 1995 to 1997 the 430 HP strong GT2 was manufactured only 172 times and offered at prices starting from 268,000 DM to its rapid clientele.*



VW Golf GTI, schwarz 45 202 7700 | **9,99 €**  
 VW Golf GTI, black

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

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



VW Käfer Custom Lowrider, mattgrau metallic 45 202 6900 | **9,99 €**  
 VW Beetle Custom Lowrider, matte gray metallic

Das erfolgreichste Fahrzeug der Automobilgeschichte, der VW Käfer, erscheint hier in einer weiteren Ausführung als Custom-Lowrider mit Porsche-Fuchs-Felgen und in Zweifarblackierung

*The most successful vehicle in automobile history, the VW Beetle, now appears as a custom-lowrider with Porsche Fuchs rims and in two tone paint.*



VW T1 Camper mit offenem Klappdach, beige-braun 45 202 6600 | **11,99 €**  
 VW T1 Camper with open folding roof, beige-brown

Der Volkswagen T1 Transporter, besser bekannt auch als VW Bulli, gehörte vor einigen Jahren als VW Bus bereits zu den ersten Modellen der neuen Schuco Edition 1:64. Nach dem VW Bus und dem Kastenwagen erscheint nun auch der VW T1 Camper in zwei Versionen. Mit geöffnetem und geschlossenem Camping-Klappdach.



VW T1 Camper geschlossen mit Wohnwagen, gelb-beige 45 202 6700 | **17,99 €**  
 VW T1 Camper closed with caravan, yellow-beige

*The Volkswagen T1 Transporter, better known as VW Bulli, was already one of the first models of the new Schuco Edition 1:64 as VW Bus a few years ago. After the VW Bus and the panel van, the VW T1 Camper now also appears in two versions. With open and closed camping folding roof.*



VW T1 Kastenwagen „Porsche-Rennendienst“ Lowrider, rot \* 45 202 6800 | 9,99 €  
 VW T1 box van „Porsche-Rennendienst“ lowrider, red

Der Volkswagen T1 Transporter, besser bekannt auch als VW Bulli, gehörte vor einigen Jahren als VW Bus bereits zu den ersten Modellen der neuen Schuco Edition 1:64. Nach dem VW Bus, dem Camper und dem Kastenwagen erscheint nun der VW T1 Lowrider mit „tiefergelegtem“ Fahrwerk im Porsche-Renndienst-Design.

*The Volkswagen T1 Transporter, better known as VW Bulli, was already one of the first models of the new Schuco Edition 1:64 as VW Bus a few years ago. After the VW Bus, the panel van and the camper the VW T1 now appears as a „Lowrider“ in the Porsche-Renndienst design.*



VW T2 Bus, rot-weiß \* 45 203 0300 | 11,99 €  
 VW T2 Bus, red-white

Der T2 war gegenüber seinem Vorgänger, dem T1 „Bulli“ eine komplette und konsequente Neuentwicklung. Mit seinem „neuen Gesicht“ der durchgehenden Windschutzscheibe konnte der Volkswagen T2 nahtlos an die im Jahre 1950 begonnene Erfolgsgeschichte des VW Transporters anschließen.

*Compared to its predecessor, the T1 „Bulli“, the T2 was a complete and consistent new development. With its „new face“ of the continuous windshield, the Volkswagen T2 was able to seamlessly continue the success story of the VW Transporter that had begun in 1950.*



VW T2 Camper geschlossen, blau-weiß \* 45 203 0400 | 11,99 €  
 VW T2 Camper closed, blue-white

Der T2 war gegenüber seinem Vorgänger, dem T1 „Bulli“ eine komplette und konsequente Neuentwicklung. Mit dem neu entwickelten 1,6 Liter-Motor mit kraftvollen 47 PS, der überarbeiteten Einzelradaufhängung, einer aufwändigen Schräglenker-Doppelgelenkachse verfügte der T2 über ein ausserordentlich gutmütiges Fahrverhalten, welches mit dem Fahrverhalten zeitgenössischer Pkw's ohne weiteres mithalten konnte.

*Compared to its predecessor, the T1 „Bulli“, the T2 was a complete and consistent new development. With the newly developed 1.6-liter engine with a powerful 47 hp, the revised independent suspension, and an elaborate double-articulated trailing arm axle, the T2 had exceptionally good handling that could easily keep up with the handling of contemporary passenger cars.*



VW T3 Kastenwagen „Feuerwehr“, rot-weiß 45 202 7900 | 10,99 €  
 VW T3 box van „Fire brigade“, red-white

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.*





Renntransporter „Martini Racing“, silber \*  
Racetransporter „Martini Racing“, silver

45 202 7400 | 34,99 €

Der Renntransporter wurde von der Karosseriefabrik Schenk auf dem Chassis des Mercedes Benz O 317 aufgebaut. Im Einsatz für die Porsche-Flotte war dieses Gefährt ab 1970 in rot-lackierter Porsche Ausführung und anschließend im neuen Design, als Martini Racing Transporter. In der Edition 1:64 von Schuco sind die legendären Transporter als hochwertig detailgetreue Nachbildungen erhältlich. Schuco setzt in dieser Baureihe historische Serien- und Rennsportfahrzeuge, aber auch Traktoren und Nutzfahrzeuge mit äußerster Genauigkeit um. Mit Vorbildmodellen weltweit bekannter Herstellernamen wie Porsche, Volkswagen und vielen anderen ist es möglich, stets herausragende und sehr interessante Modellneuheiten zu realisieren.

The racing transporter was built by the Schenk body factory on the chassis of the Mercedes Benz O 317. This vehicle was used for the Porsche fleet from 1970 in the red-painted Porsche version and then in the new design as the Martini Racing Transporter. In the 1:64 Schuco edition, the legendary transporters are available as high-quality, detailed replicas. In this series, Schuco recreates historical production and racing vehicles, as well as tractors and commercial vehicles, with extreme accuracy. With prototype models of worldwide known manufacturer names such as Porsche, Volkswagen and many others, it is always possible to realize outstanding and very interesting model novelties.



Renntransporter „Porsche“, rot \*  
Race transporter „Porsche“, red

45 202 6100 | 34,99 €

In der Frühzeit des Motorsports wurden Rennfahrzeuge noch auf ihren eigenen Achsen zu den Rennen in Le Mans, Monza, der Targa Florio oder der Mille Miglia transportiert. Durch die Professionalisierung des Motorsports ab den 50er Jahren und die umfangreichere Ausstattung nutzten damalige Rennteams bald geeignete Transportfahrzeuge. Um zusätzlich die nötigen Ersatzteile wie Motoren, Getriebe und Karosserieteile transportieren zu können, ließ sich die Firma Porsche Mitte der 60er Jahre zwei speziell auf die Bedürfnisse des Motorsports zugeschnittene Transportfahrzeuge erstellen. Als technische Basis für die neuen Porsche-Renntransporter diente der Mercedes-Benz O317 Hochflur-Omnibus, der von 1957 bis 1972 produziert wurde. Durch seine selbsttragende Bauweise war er besonders gut für den aufwändigen Umbau durch die Karosseriefirma Robert Schenk aus Stuttgart-Feuerbach geeignet.

In the early days of motor sport, racing cars were still transported under their own steam to races in Le Mans and Monza or to the Targa Florio or the Mille Miglia. However, the increasing professionalism of motor sport in the 1950s and the growing amount of equipment which was needed led the racing teams of the day to start using transport vehicles. In the mid-60s, Porsche came up with the idea for two transport vehicles that were specially designed to meet the requirements of motor sport and able to transport the additionally required engines, gearboxes and chassis parts. The technical basis for the new Porsche racing transporter was the Mercedes-Benz O317 underfloor-engine bus, produced between 1957 and 1972. Its self-supporting design meant it was ideal for the complex conversion by the Stuttgart-based company Robert Schenk.



# 1:64 PAPERBOX EDITION



<b>1</b>	PAPERBOX EDITION BMW 2002, BLAU METALLIC PAPERBOX EDITION BMW 2002, BLUE METALLIC	45 203 1000 9,99 €	<b>6</b>	PAPERBOX EDITION MINI, GELB-SCHWARZ PAPERBOX EDITION MINI, YELLOW-BLACK	45 203 1200 9,99 €
<b>2</b>	PAPERBOX EDITION CITROËN 2 CV, ORANGE PAPERBOX EDITION CITROËN 2 CV, ORANGE	45 203 0800 9,99 €	<b>7</b>	PAPERBOX EDITION PORSCHE TURBO (930), WEISS PAPERBOX EDITION PORSCHE TURBO (930), WHITE	45 203 1300 9,99 €
<b>3</b>	PAPERBOX EDITION LAND ROVER DEFENDER, ROT-WEISS PAPERBOX EDITION LAND ROVER DEFENDER, RED-WHITE	45 203 0700 9,99 €	<b>8</b>	PAPERBOX EDITION VW GOLF, GRÜN PAPERBOX EDITION VW GOLF, GREEN	45 203 1400 9,99 €
<b>4</b>	PAPERBOX EDITION MERCEDES-BENZ -/8, HELLGRÜN PAPERBOX EDITION MERCEDES-BENZ -/8, LIGHT GREEN	45 203 0600 9,99 €	<b>9</b>	PAPERBOX EDITION VW KÄFER, WEISS-BLAU PAPERBOX EDITION VW BEETLE, WHITE-BLUE	45 203 1900 9,99 €
<b>5</b>	PAPERBOX EDITION MERCEDES-BENZ 300 SL, ROT PAPERBOX EDITION MERCEDES-BENZ 300 SL, RED	45 203 1100 9,99 €	<b>10</b>	PAPERBOX EDITION VW T1 BUS, BEIGE-BLAU PAPERBOX EDITION VW T1 BUS, BEIGE-BLUE	45 203 0900 9,99 €
<b>11</b>	DISPLAY „PAPERBOX EDITION“ (20 ST./2-FACH SORT.) DISPLAY „PAPERBOX EDITION“ (20 PCS./2 ASSORTED)	45 203 1500 199,00 €			

# PRO.R64

RESIN  
+ PLASTIC PARTS

Mercedes AMG Vision Gran Turismo. Extreme Proportionen, sinnliche Konturen und präzise Grafiken verschmelzen zu einem Fahrzeug, das atemberaubende Performance optisch erlebbar macht. So lautet die Beschreibung dieser Studie auf der Homepage von Mercedes-Benz. Und treffender kann man dieses, im Jahre 2013 auf der Los Angeles Autoshow vorgestellte Fahrzeug auch nicht beschreiben. Der Mercedes AMG Vision Gran Turismo wurde als visionäres Konzept eines Supersportwagens für das PlayStation-Rennspiel Gran Turismo 6 entwickelt und stellt als fein detailliertes Kleinserienmodell im immer wichtiger werdenden, Sammlermaßstab 1:64 sowohl ein äußerst dekoratives Einzelstück als auch eine tolle Ergänzung zu jeder Sportwagen- und Mercedes-Benz-Sammlung dar.

*Mercedes AMG Vision Gran Turismo. Extreme proportions, sensuous contours and precise graphics coalesce in a vehicle that makes breathtaking performance come alive. That's how this concept car is described on Mercedes-Benz's homepage. And this is the most apt way of describing this vehicle which was launched at the Los Angeles Autoshow in 2013. The Mercedes AMG Vision Gran Turismo was designed as a visionary super sports concept car for the Gran Turismo 6 Playstation racing game. As a finely detailed limited edition in the increasingly favoured 1:64 scale, it is an extremely decorative single item or a great addition to any collection of sports- and Mercedes-Benz cars.*



LIMITED EDITION 500

Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, silber \* 45 200 1600 | 44,99 €  
Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, silver



LIMITED EDITION 500

Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, matt-schwarz \* 45 200 1700 | 44,99 €  
Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, matt black



LIMITED EDITION 500

Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, dunkel-silber \* 45 200 1800 | 44,99 €  
Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo, dark silver



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 T1 Renntransporter Continental Motors rot/schwarz \*  
VW T1 racing transporter Continental Motors red/black

45 200 1000 | 74,95 €

*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 T1 Renntransporter Continental Motors, beige/silber \*  
VW T1 racing transporter Continental Motors, beige/silver

45 200 1400 | 74,95 €

# EDITION 1:87

**METAL**  
+ PLASTIC PARTS



45 266 1300 **9,99 €**  
Audi Quattro Rallye Portugal 1984



45 266 1100 **9,99 €**  
BMW 320i Gruppe 5 | BMW 320i Group 5



45 266 1200 **9,99 €**  
BMW M1 Procar \*



45 265 9400 **9,99 €**  
Fiat 500



45 265 9500 **24,99 €**  
Land Rover 88 mit Hänger und Mini | Land Rover 88 with trailer and mini



45 266 2200 **9,99 €**  
Land Rover 88 „PTT“



45 265 9600 **9,99 €**  
Mercedes-Benz -/8



45 266 2600 **9,99 €**  
Mercedes-Benz 280 E (W123) \*



45 266 2700 **9,99 €**  
Mercedes-Benz 280TE (W123) \*



45 265 8000 **9,99 €**  
Porsche 356A Coupé



45 265 9700 **9,99 €**  
Porsche 944 \*



45 265 9800 **9,99 €**  
Porsche 911 Carrera 3.2 Cabrio



45 265 9900 **9,99 €**  
Porsche 911 (991) Carrera S Coupé



45 266 0000 **9,99 €**  
Porsche 911 (991) GT3 RS



45 266 0100 **9,99 €**  
Porsche 911R (991)



45 266 0200 **9,99 €**  
VW Golf I \*



45 266 2800 **9,99 €**  
VW Käfer | VW Beetle



45 266 1800 **14,99 €**  
VW T1c Bus mit Anhänger „Feuerwehr“ | VW T1c bus with trailer „Fire brigade“





45 266 0400  
VW T1c Camper



9,99 €

45 266 0500  
VW T2a Kastenwagen Deutsche Post | VW T2a box van Deutsche Post



9,99 €

45 266 0600  
VW T3b Camper



9,99 €



45 266 1400  
Hanomag Kurier „Vespa Service“ mit 2 Vespas \*  
Hanomag courier „Vespa Service“ with 2 Vespas



19,99 €



45 266 2300  
Mercedes-Benz O321 „Jägermeister“



20,99 €



45 266 1500  
Mercedes-Benz L319 Kastenwagen | Mercedes-Benz L319 box van \*



9,99 €



45 266 1600  
Mercedes-Benz L319 Pritsche/Plane | Mercedes-Benz L319 tarpaulin van \*



9,99 €



45 266 1700  
Mercedes-Benz L319 Autotransporter mit 300 SEL \*  
Mercedes-Benz L319 car transporter with 300 SEL



19,99 €



45 266 2900  
Tatra T138 Muldenkipper | Tatra T138 dump truck \*



17,99 €



45 266 3000  
Tatra T148 Pritsche/Plane | Tatra T148 flatbed / tarpaulin \*



17,99 €



45 266 3100  
Tatra T138 Kranwagen | Tatra T138 crane truck \*



19,99 €



45 266 3200  
Tatra T148 „Feuerwehr“ \*



19,99 €

# EDITION 1:87



45 266 0800  
Case 1455 XL



14,99 €



45 266 2100  
Deutz Fahr 9340 TTV Warrior



14,99 €



45 266 2000  
Fendt Vario 724



14,99 €



45 266 2400  
Liebherr Radlader 550 | Liebherr wheel loader 550



19,99 €



45 266 0900  
Unimog 406



14,99 €



45 266 0700  
Kärcher MC 130 Kehmaschine | Kärcher MC 130 sweeper



19,99 €



45 266 3300  
Bell UH 1D „Luftrrettung“



24,99 €



45 266 3400  
Unimog 406 Zweiwegefahrzeug | Unimog 406 two-way vehicle \*\*



29,99 €



Ladegutpackung VW Golf I  
Loading package VW Golf I

45 266 0300 | 54,99 €



Gepard Flakpanzer | 45 265 8800 | **20,99 €**  
Gepard flak tank

Der Flugabwehrkanonenpanzer, kurz FlakPz Gepard ist ein autonomer, allwetterkampffähiger Flak-Panzer. Bereits in den 1970er-Jahren entwickelt und produziert, bildete er für lange Zeit einen Eckpfeiler der Flugabwehr des Heeres der Bundeswehr und anderer Staaten.

*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.*



M113 Transportpanzer, flecktarn | 45 265 8100 | **22,99 €**  
M113 infantry transport vehicle, camouflaged

Da es der deutschen Rüstungsindustrie nach dem Ende des zweiten Weltkrieges nicht mehr gestattet war, eigene Panzer zu entwickeln, beschaffte die Bundeswehr nach ihrer Gründung im Jahre 1955 vorerst Panzertypen aus amerikanischer und britischer Fertigung. So wurde ab 1962 auch der ursprünglich als Mannschaftstransportwagen (MTW) konzipierte, amerikanische M113 in erheblichen Stückzahlen beschafft.

*Since the German arms industry was no longer allowed to develop its own tanks after the end of the Second World War, the German Armed Forces, after its foundation in 1955, initially purchased tank models made in America or Britain. Thus, the American M113, originally designed an armoured personnel carrier (APC), was also purchased in substantial quantities from 1962. I*



Fenek Panzerspähwagen, flecktarn | 45 265 8300 | **19,99 €**  
Fenek armored car, camouflaged

Bei der Bundeswehr ist der im Jahre 2003 eingeführte Panzerspähwagen Fenek der Nachfolger des Spähpanzers Luchs. Der vierrädrige Fenek ist ein leichter Spähwagen und gleichzeitig das Hauptwaffensystem der Heeresaufklärungstruppe. Seine Besatzung besteht aus 3 Soldaten. Das Fahrzeug verfügt über eine besondere Sensorik zu Beobachtungs- und Aufklärungszwecken.

*The Fenek armored reconnaissance vehicle, introduced in the German Armed Forces in 2003, is the successor to the Lynx armored reconnaissance vehicle. The four-wheeled Fenek is a lightweight armored reconnaissance vehicle and, at the same time, the major weapons system of the army's reconnaissance force. Its crew consists of 3 soldiers. The vehicle is equipped with special sensors for observation and reconnaissance purposes.*



YAK Radfahrzeug Sanka, flecktarn\* | 45 265 8400 | **19,99 €**  
YAK service vehicle Sanka, camouflaged

Unter dem Namen Rheinmetall YAK ist das Fahrzeug bei der deutschen Bundeswehr als Truppentransporter, Feldjägerfahrzeug (Militärpolizei) und Ambulanz im Einsatz. Der YAK verfügt über ein in seiner Klasse bislang unerreicht hohes Niveau bezüglich Insassenschutz. Das Fahrzeug gewährleistet seiner Besatzung Schutz gegen ballistische Bedrohung und verfügt darüber hinaus über einen integrierten Minschutz.

*The vehicle is used by the German Army as a troop transporter, military police vehicle and ambulance under the name of Rheinmetall YAK. The YAK has a high degree of passenger protection which has previously never been achieved in its class. The vehicle provides its occupants with protection from ballistic threat and also has integrated protection from mines.*



MAN 7t KAT.1 Kipper, flecktarn\*\* | 45 265 8700 | **24,99 €**  
MAN 7t KAT.1 dump truck, camouflaged

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 Abgasturbolader und Ladeflurkühlung. Diese Lkw's kamen sowohl als Pritschenfahrzeug, Geräteträger für Aufklärungsdrohnen, Trägerfahrzeug für das leichte Artillerie-Raketen-System LARS, Containertransportfahrzeug und auch als Dreiseitenkipper zum Einsatz.

*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, air-cooled 320 BHP Deutz engine with an exhaust turbocharger and charge air cooling. These trucks were used as flatbed vehicles, equipment carriers for reconnaissance drones, carrier vehicles for the LARS light artillery rocket system, as container transporters and also as three-sided tippers.*



MAN 10t GL Lkw „Bundeswehr“, flecktarn | 45 265 8500 | **22,99 €**  
MAN 10t GL Lkw „Bundeswehr“, camouflaged

Der vierachsige MAN 10t gl LKW stellt den Abschluss der MAN KAT-I-Familie dar. Ausgerüstet mit einem 320-PS-Deutz-Motor, Abgasturbolader und Ladeflurkühlung wird dieser LKW von den Versorgungseinheiten der Divisionen, Brigaden und Korpsverbänden des Heeres seit November 1976 eingesetzt. Durch die verlängerte Ladefläche wird dieses Fahrzeug für den Transport von Mengenverbrauchsgütern wie Munition und Kraftstoff genutzt und dient der Versorgung der Kampfseinheiten.

*The 4-axle MAN 10t gl truck completes the MAN CAT-I family. Equipped with a 320 BHP Deutz engine, an exhaust turbocharger and charge air cooling, this truck has been used by the supply units of the armed forces divisions, brigades and corps groups of the army since November 1976. Because of the extended loading surface, this vehicle is used to transport bulk consumables such as ammunition and fuel, and supplies the combat units. .*

# MILITARY 1:87



Mercedes-Benz LG 315 TLF 2400 „Feuerwehr“ 45 265 8600 | **20,99 €**

Ab 1955 war es eine wichtige Aufgabe die noch junge Bundeswehr mit zuverlässigen 5-Tonner-LKW's auszurüsten. Aus einer recht umfangreichen Ausschreibung gingen letztendlich MAN und Mercedes-Benz als Sieger hervor. Ab Mitte 1958 wurde der 315er von Daimler-Benz ausschließlich noch mit dem Einheitsfahrerhaus und faltverdeck produziert. Angetrieben wurde der Langhauber von einem 6-Zylinder-Vielstoffmotor mit 8.276 cm³ Hubraum und 145 PS Leistung. Sein Leergewicht betrug stattliche 7,7 Tonnen. In einigen, wenigen Exemplaren kam der LG 315 auch als Tanklöschfahrzeug TLF 2400 auf Bundeswehrflughäfen zum Einsatz.

*From 1955 onwards it was an important task to equip the new German army with reliable 5-ton trucks. Following a very comprehensive tendering process, MAN and Mercedes-Benz emerged as the winners. From mid-1958 the Daimler-Benz 315 was exclusively produced with the standard driver's cab and a folding soft top. The long-bonnet vehicle was powered by a 6-cylinder multifuel engine with a capacity of 8276 cm and output of 145 BHP. Its unladen weight was a respectable 7.7 tons. A few of the LG 315s were also used as TLF 2400 tank fire-fighting vehicles at German military airports.*



Unimog 406, flecktarn  
Unimog 406, camouflage 45 265 8900 | **15,99 €**

Mit einer produzierten Stückzahl von knapp über 37.000 Exemplaren war der Unimog 406 die erste mittelschwere Baureihe die von Daimler-Benz in den Jahren 1963 bis 1989 hergestellt wurde. Neben dem Unimog S404 kamen bei der Deutschen Bundeswehr und einigen anderen Armee auch Fahrzeuge der Baureihe U 406 zum Einsatz.

*With a production volume of just over 37,000 units, the Unimog 406 was the first medium-heavy series produced by Daimler-Benz between 1963 and 1989. In addition to the Unimog S404, vehicles of the U 406 series were also used by the German Bundeswehr and some other armies.*



Das Ungeschützte Transportfahrzeug (UTF) hat bei der Bundeswehr die seit über 40 Jahren eingesetzte MAN KAT1 Baureihe abgelöst. Bis Ende des Jahres 2018 hat die Bundeswehr bereits über 2000 Fahrzeuge dieses neuen Lastkraftwagens erhalten. Optisch den Vorgängerfahrzeugen sehr ähnlich deckt die UTF-Baureihe die militärischen Nutzlastklassen von 5 bis zu 15 Tonnen ab und verfügt sowohl über ein geländetaugliches ABS als auch über ein Automatikgetriebe. Hergestellt von Rheinmetall MAN Military Vehicles (RMMV) verfügt das UTF über einen 10,5 Liter großen 6-Zylinder-Diesel-Reihenmotor mit einer Leistung von 440 PS.



UTF 15t 8x8 \*\* 45 265 9200 | **29,99 €**



UTF 5t 6x6 \*\* 45 265 9300 | **29,99 €**



*The Unprotected Transport Vehicle (UTF) has replaced the MAN KAT1 series used by the Bundeswehr for over 40 years. By the end of 2018, the Bundeswehr had already received more than 2,000 vehicles of this new truck. Visually very similar to its predecessor vehicles, the UTF series covers military payload classes from 5 to 15 tons and features both off-road ABS and an automatic transmission. Manufactured by Rheinmetall MAN Military Vehicles (RMMV), the UTF features a 10.5-liter inline 6-cylinder diesel engine rated at 440 hp.*



Entwickelt und produziert vom Deutsch/Französischen Konsortium TRANSporter ALLianz wurden von der Transall C-160 zwischen 1965 und 1985 exakt 214 Exemplare an die Luftstreitkräfte Frankreichs, der Türkei und Deutschlands ausgeliefert. Die als taktisches Transportflugzeug ausgelegte Transall wird seit 2013 durch den Airbus A400M ersetzt. Die Typenbezeichnung C-160 setzte sich aus dem Einsatzzweck – C für Cargo – und der Flügelfläche der Transall von 160 m<sup>2</sup> zusammen. Das Schuco Metallmodell der C-160 verfügt über eine Spannweite von immerhin 460mm und eine zu öffnende Ladeklappe am Flugzeugheck.

*Developed and produced by the German/French consortium TRANSporter ALLianz, exactly 214 examples of the Transall C-160 were delivered to the air forces of France, Turkey and Germany between 1965 and 1985. Designed as a tactical transport aircraft, the Transall has been replaced by the Airbus A400M since 2013. The type designation C-160 was composed of the mission purpose - C for Cargo - and the Transall's wing area of 160 m<sup>2</sup>. The Schuco metal model of the C-160 has a wingspan of 460mm and an opening tailgate.*



Transall C160D Luftwaffe LTG 62 Norm 72\*\*  
Transall C160D Air Force LTG 62 Standard 72

45 265 9000 | 99,00 €



Transall C160D Luftwaffe LTG 63 Norm 83 Schema A\*\*  
Transall C160D Air Force LTG 63 Standard 83 Schema A

45 265 9100 | 99,00 €



3er Set Military „SAR“; EC 145, MB G-Modell und MB Wolf  
Set of 3 Military „SAR“, EC 145, MB G model and MB Wolf

45 266 3500 | 49,99 €

Seine offizielle Fahrzeugbezeichnung bei der Bundeswehr lautete „Pkw 0,4 t tml 4x2“ (Pkw, 0,4 Tonnen Nutzlast, teilmilitarisiert, vier Räder, davon zwei angetrieben). Bei VW wurde der Typ 181 auch „Kurierwagen“ genannt. Die Amerikanischen Fans bezeichneten ihn aufgrund seiner etwas skurrilen Formgebung auch als „The Thing“. In den Jahren 1969 bis 1979 erhielt die Bundeswehr insgesamt 15275 Exemplare als Nachfolger für den in die Jahre gekommenen DKW Munga.



LIMITED EDITION 500



PKW 0,4t VW 181

45 091 3900 | ↔ 109mm 📦 125g | **115,00 €**

*Its official vehicle designation at the Bundeswehr was „Pkw 0,4 t tml 4x2“ (passenger car, 0.4 ton payload, partially militarized, four wheels, two of them driven). At VW, the Type 181 was also called a „courier car.“ American fans also referred to it as „The Thing“ due to its somewhat bizarre styling. Between 1969 and 1979, the Bundeswehr received a total of 15275 units to replace the aging DKW Munga.*



LIMITED EDITION 500



LKW 0,5t leicht ILTIS

45 091 3700 | ↔ 111mm 📦 125g | **115,00 €**

Als Nachfolger des VW Typ 181 schaffte die Bundeswehr ab 1979 den LKW 0,5 t mit *gl* an, wobei der Zusatz *gl* für geländegängig stand. Nachdem bereits der DKW Munga in Ingolstadt entwickelt und produziert wurde, vertraute man der Volkswagen-Tochter Audi auch das Projekt ILTIS an. Bei der Bundeswehr kam der ILTIS sowohl als Führungs- und Fernmeldefahrzeug aber auch als Trägerfahrzeug für Panzerabwehrwaffen, für den Verwundetentransport und beim allgemeinen Transport von Personen zum Einsatz. Für die Entwickler bei Audi war der allradgetriebene ILTIS auch die Inspiration für den Bau eines allradgetriebenen Straßenfahrzeuges.



LIMITED EDITION 500



LKW 0,5t leicht ILTIS

45 091 3600 | <—> 111mm | 125g | 115,00 €

As a successor to the VW Type 181, the German armed forces purchased the 0.5 t *mit gl* truck from 1979 onwards, with the suffix *gl* standing for all-terrain. After the DKW Munga had already been developed and produced in Ingolstadt, the Volkswagen subsidiary Audi was also entrusted with the ILTIS project. The ILTIS was used by the Bundeswehr as a command and communications vehicle, but also as a carrier vehicle for anti-tank weapons, for transporting the wounded and for the general transport of personnel. For the developers at Audi, the all-wheel-drive ILTIS was also the inspiration for the construction of an all-wheel-drive road vehicle.



LIMITED EDITION 500



PKW 0,4t VW 181

45 091 3800 | <—> 109mm | 125g | 115,00 €

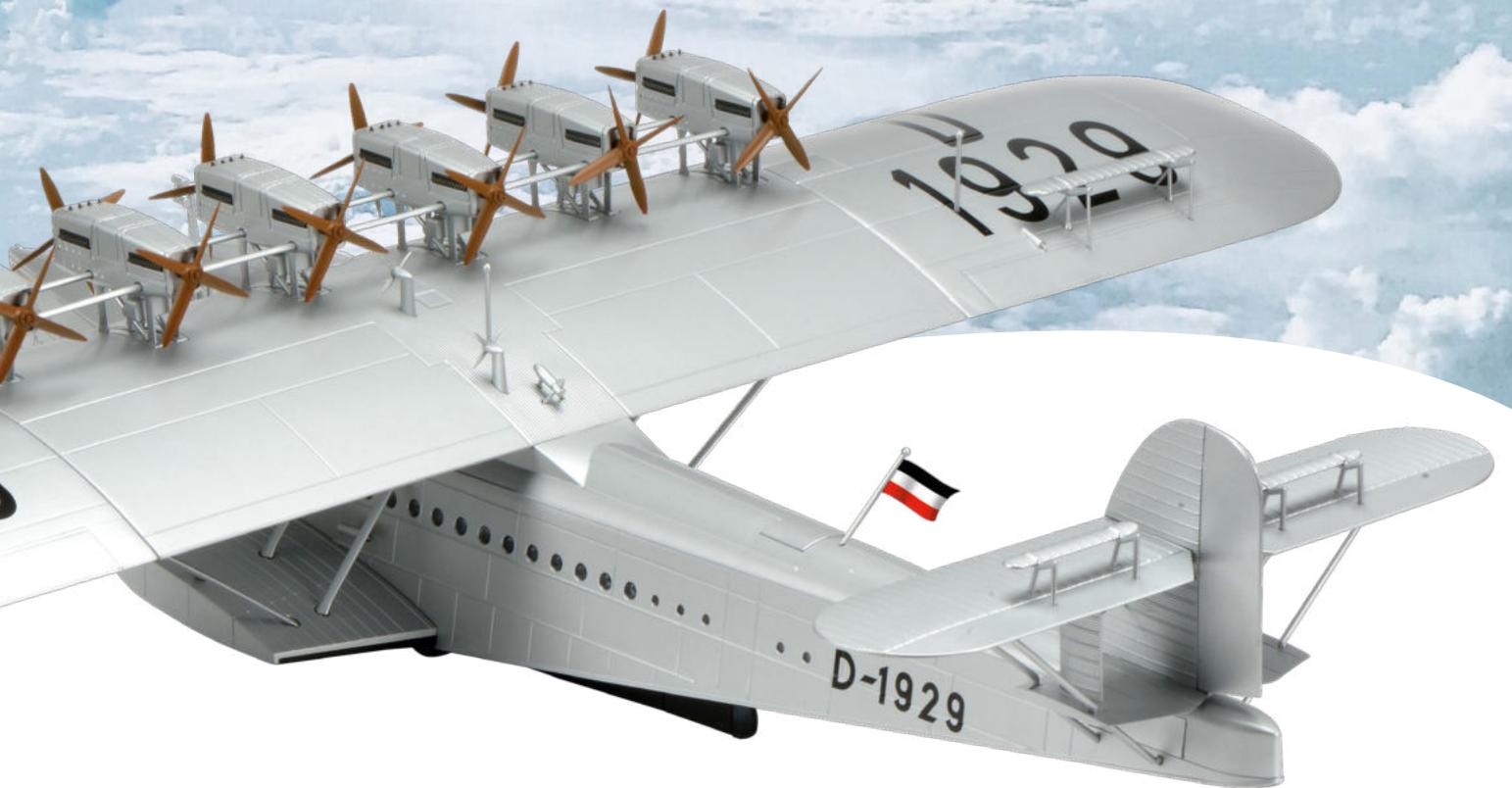
# AVIATION 1:72

**METAL**  
+ PLASTIC PARTS



Die zwölfmotorige Dornier Do X, mit dem bis dahin stärksten, jemals in einem Flugzeug verbauten Antrieb, war als transatlantisches Passagierflugzeug entworfen worden. Obwohl sie mit zwölf Sternmotoren, von denen jeder neun Zylinder hatte, ausgestattet war, konnten die Flugeleistungen für die angedachten langen Flugrouten nicht überzeugen. Ihre Reisegeschwindigkeit von 175 km/h erreichte die Do X in einer Höhe von 1.000 Metern. Dafür wurden allerdings 14 Minuten benötigt. Diese Einschränkungen sowie die hohe Anzahl an nötigen Zwischenstopps zum Auftanken, versagten diesem beeindruckenden Flugzeug den kommerziellen Erfolg. Dennoch war Dornier ein richtungweisendes Meisterwerk des Flugzeugbaus gelungen. Viele spätere Entwicklungen profitierten von den Erfahrungen mit diesem Technologieträger. Nach drei Jahren Einsatz beendete das größte jemals gebaute Wasserflugzeug seine Laufbahn in einem Berliner Museum, wo es im zweiten Weltkrieg bei einem Angriff zerstört wurde.

*The twelve-engine Dornier Do X, with the most powerful engine ever installed in an aircraft up to that time, was designed as a transatlantic passenger aircraft. Although it was equipped with twelve radial engines, each of which had nine cylinders, its flight performance was not convincing for the intended long routes. The Do X reached its cruising speed of 175 km/h at an altitude of 1,000 meters. However, this required 14 minutes. These limitations, as well as the high number of stops required for refueling, denied this impressive aircraft commercial success. Nevertheless, Dornier had succeeded in creating a trend-setting masterpiece of aircraft design. Many later developments benefited from the experience gained with this technology carrier. After three years of service, the largest seaplane ever built ended its career in a Berlin museum, where it was destroyed in an attack during World War II. propellers and wheels are movable. The supplied display stand can be used for a perfect product presentation.*

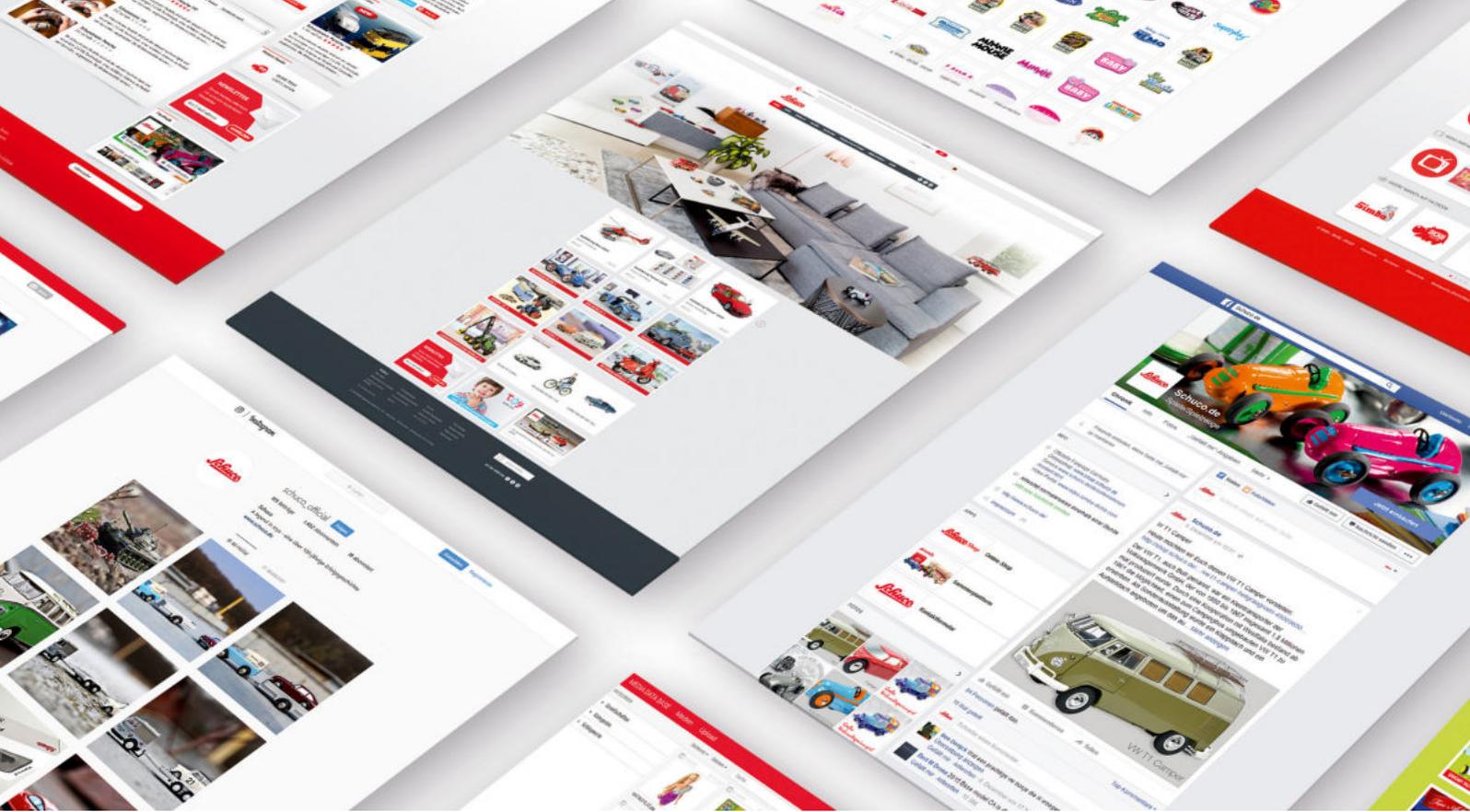


LIMITED EDITION 750



Dornier Do X 1929 \*

40 355 2100 | ↔ 550mm | 5000g | 199,00 €



## Unser Service für Sie.

Bilddaten, Videos, Produktbeschreibungen, Kataloge, Logos und vieles mehr.  
Schnell und einfach. In höchster Qualität. Mit nur einem Klick.

## Our Service.

Images, videos, product descriptions, catalogues, logos and much more.  
Fast and easy. Highest quality. Just one click.



### Media Data Base [mdb.simbatoy.com](http://mdb.simbatoy.com)

Finden Sie alle unsere Bilddaten und Grafiken auf unserer Mediendatenbank. / Access all our images and graphics on our media data base.



### Catalogs [catalogs.simba-dickie.com](http://catalogs.simba-dickie.com)

Blättern Sie durch alle unsere Kataloge auch online auf unserer Webseite, Ihrem Tablet oder Smartphone. / Browse all our catalogues online on our website, your tablet or smartphone.



### Website [www.schuco.de](http://www.schuco.de)

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Webseite. Visit our website for additional information.



### Videos [video.simba-dickie.com](http://video.simba-dickie.com)

Alle TV-Spots und Filme im Überblick. Einfaches Einbinden aller Videos auf ihren Online Kanälen. / Get an overview of all our TV-spots and movies. Embed all videos on your online channels.



### Logos [logos.simba-dickie.com](http://logos.simba-dickie.com)

Alle Logos auf einen Blick, in bester Qualität. An overview of all logos in the highest quality.



### Social Media [facebook.com/schuco.de](https://facebook.com/schuco.de)

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Facebook Seite. Visit our Facebook page for additional information.



**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**

**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 nº 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@dekleinemoppel.nl  
www.dekleinemoppel.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**

Keng Fai Car Model Products Co., Ltd  
No.3 Lishan 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**

John Ayrey  
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**

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  
pinkyt@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

Trains & Hobby Center  
Jl. Matraman Raya No. 208 2nd floor  
Jakarta Timur / 13320  
+62 816 198 6467 | +6221 8591  
3652-53  
www.tokokereta.com

**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@dekleinemoppel.nl  
www.dekleinemoppel.nl

**Netherlands**

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

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 -Hélder 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

**Türkei**

Simba Oyuncak Paz.Ltd.Sti.  
Içerenköy Mahallesi  
Huzur Hoca Caddesi  
Piramit Grup Is Merkezi No. 57 Kat 2  
34752 Atasehir  
Phone: 0090 216 575 2755  
muhasebe@simbatoy.com.tr

**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

Simba Toys (Thailand) Co. Ltd  
172 Moo 4, Soi Wat Praifah, Bang-  
kok-Patumthani Rd.  
12000 Bangdua, Muang  
Phone: 006629783300  
info@simbathailand.com

**USA**

ACME Trading Company  
Po Box 1783  
Winder GA 30680  
phone 678-975-3093  
mat.long@acmediecast.com

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

# 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 0200



Alle Rechte liegen bei Dickie-Spielzeug GmbH & Co. KG. Jedwede Weiterverarbeitung, insbesondere Herstellung und Verkauf von Kopien, Nachgüssen sowie Umbauten oder Verbreitung von in Farbe, bzw. Beschriftung oder sonstigen Merkmalen veränderten Schuco-Modellen ist untersagt und wird im Falle der Zuwiderhandlung zivilrechtlich und strafrechtlich verfolgt. Modell- und Farbänderungen vorbehalten.

*All rights reserved by Dickie-Spielzeug GmbH & Co. KG. Any type of reproduction, including manufacture and sale of copies, imitation castings, remodelling or distribution of Schuco models by modifying colour, inscription or other details is prohibited. Violations will be prosecuted in the civil and criminal courts in accordance with German law. Schuco reserves the right to modify its models and colours.*

**SIMBA · DICKIE · GROUP**