



*arwico*  
COLLECTORS  
EDITION



# Hauptkatalog 2024

Modelle nach Schweizer Vorbild

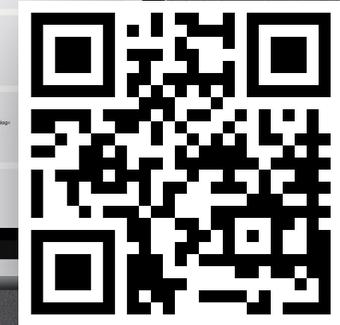
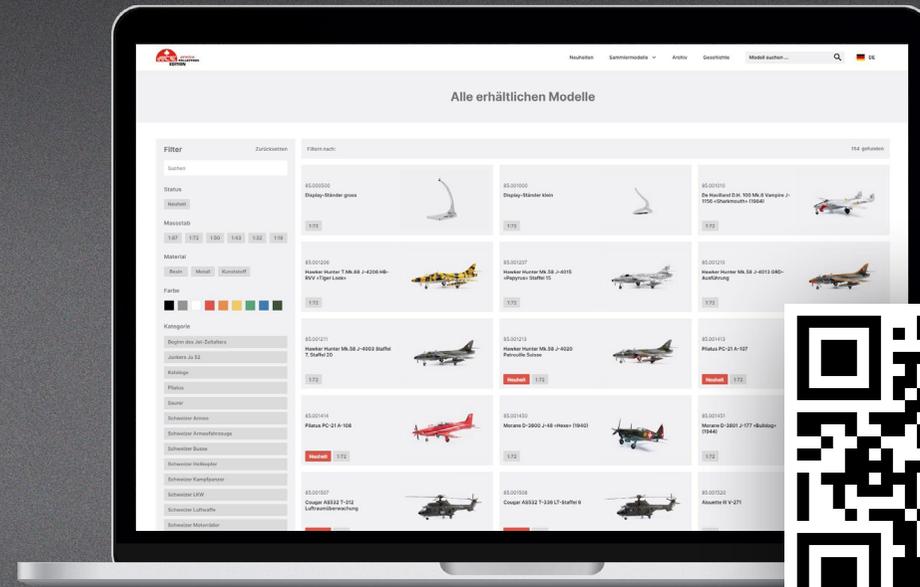
# UNSERE WEBSEITE

BESUCHEN SIE UNS UNTER:

SCAN MICH  
MIT DEM  
SMARTPHONE

[WWW.ACE-COLLECTION.CH](http://WWW.ACE-COLLECTION.CH) 🔍

- » WEITERE MODELLINFORMATIONEN
- » HOCHAUFLÖSENDE BILDER
- » VOLLSTÄNDIGES ARCHIV





Liebe Sammler von ACE Modellen

Unser Hobby bietet eine Vielzahl von Vorteilen. So ermöglicht es uns Sammlern, unsere Leidenschaft für Fahrzeuge, oder Flugzeuge auszuleben, ohne diese im Original besitzen zu müssen. Wir eignen uns häufig Kenntnisse über Auto- oder Traktormarken, Flugzeugtypen oder Raupenfahrzeuge an, die in Gesellschaft immer wieder, so etwas wie Bewunderung bei unseren Gesprächspartnern hervorrufen.

Geschichtliche Kenntnisse, auch im Zusammenhang von Fahr- oder Flugzeugen mit historischen Ereignissen lassen das Gegenüber häufig staunen; «Was Du nid alles weisch ...» – Viele Sammler und Enthusiasten hören das immer wieder.

Umso mehr spornt das unser Entwicklungsteam an, auf unserer Sammler-Webseite [www.ace-collection.ch](http://www.ace-collection.ch) neben den Modellbildern, zusätzlich Hintergrundinformationen zu liefern. Sei es in Form von Bildern und Berichten aus der Modellentwicklung, oder mit einem Infoblock zum Original, bis hin zu einem kurzen Video, welches das im Idealfall noch vorhandene Original in Bewegung zeigt.

Viel Freude und grossen Spass an unserem schönen Hobby wünscht

Euer ACE-Produktentwickler  
Daniel Gasser

## INHALTSVERZEICHNIS

1:87

Schweizer Postfahrzeuge	4
Schweizer Busse	8
Schweizer Einsatzfahrzeuge	10
Schweizer LKW	14
Schweizer Landwirtschaftsfahrzeuge	22

Schweizer Armeefahrzeuge	23
--------------------------	----

1:200

Schweizer Flugzeuge: Zeitgenössische Jets	34
---	----

1:72

Schweizer Flugzeuge: Warbirds	36
-------------------------------	----

Schweizer Flugzeuge: Beginn des Jet-Zeitalters	39
--	----

Schweizer Flugzeuge: Zeitgenössische Jets	46
---	----

Schweizer Flugzeuge: Pilatus	47
------------------------------	----

Schweizer Flugzeuge: Junkers JU 52	59
------------------------------------	----

Schweizer Helikopter	60
----------------------	----

1:50

Schweizer LKW	62
---------------	----

1:43

Schweizer Einsatzfahrzeuge	64
----------------------------	----

Schweizer LKW	67
---------------	----

Microlino	72
-----------	----

Schweizer Armeefahrzeuge	74
--------------------------	----

1:32

Schweizer Traktoren	80
---------------------	----

1:18

Schweizer Motorräder	86
----------------------	----

## LEGENDE

Neuheit

Neuheit

Limited Edition

Limited Edition

1:87

Massstab

III-IV

Passend zur Epoche

M

Modell aus Metall

K

Modell aus Kunststoff

R

Modell aus Resin

# MSTB. 1:87



# SCHWEIZER *POSTFAHRZEUGE*

Grosse Schweizer Marken wie Saurer, Berna, oder FBW sind untrennbar mit dem Begriff des Postautos verbunden. Auch die SBB und die PTT verliessen sich über Jahrzehnte fast ausschliesslich auf Schweizer Fabrikate. Dies aufgrund eines Gesetz-Erlasses aus den 1920er Jahren, der die Beschaffung von Fahrzeugen aus Schweizer Produktion vorschreibt. Im Jahr 1966 wurde dieser dann letztendlich aufgehoben und Fabrikate aus dem meist Europäischen Raum fanden ebenfalls Zugang zu den staatsnahen Betrieben der Schweiz.



Volvo FH Gl. XL Elektro-LKW

85.002504

Die Post AG

1:87 VI K

Neuheit

\*Vorserienmuster



Kyburz DXP Zustellfahrzeug mit Anhänger

85.008705

Die Post AG

1:87 VI R

Neuheit

\*Vorserienmuster



Kyburz Anhänger Set mit 2 Stück

85.008706

Die Post AG

1:87 VI R



NEFAG Elektro-Schlepper mit Anhänger

85.008701

Version PTT

1:87 IV R



NEFAG Elektro-Schlepper 3-Rad mit zwei Anhängern

85.008703

Version SBB

1:87 IV R



Gepäckwagen-Set

85.008702

Version PTT

1:87 IV R



NEFAG Elektro-Schlepper 3-Rad mit zwei Anhängern

85.008704

Version PTT

1:87 IV R



Der Alpenwagen IIIa war der erste Fahrzeugtyp mit dem charakteristischen Glasdach und dem markanten Lufteinlass über der Windschutzscheibe, der einer zusätzlichen Belüftung des Fahrgastraumes diente. Insgesamt wurden 41 Fahrzeuge dieses Typs von der PTT beschafft. Zeitgleich waren dies auch die letzten Normallenker-Fahrzeuge der PTT, welche dann in der Folge von der Frontlenker-Generation abgelöst wurde.

Der Saurer L4C fand seinen Einsatz hauptsächlich auf den Sommersaisonlinien in den Alpen. Wohl kein anderes Modell der sogenannten Schnauzen-Postautos verfügte über mehr Komfort, Rundumsicht und eine derart schöne Linienführung.

Saurer L4C Alpenwagen Gold

85.002009

Limited Edition

Limited Edition 1:87 III M

Neuheit

\*Bildretusche



Saurer L4C-Alpenwagen IIIa

85.002011

Version PTT

1:87 III-IV M

Neuheit

\*Vorserienmuster



Saurer L4C-Alpenwagen IIIa

85.002012

BVB Bex-Villars-Bretaye

1:87 III-IV M

Neuheit

\*Vorserienmuster



Saurer L4C-Alpenwagen IIIa

85.002013

Autoverkehr Thun-Heiligenschwendi

1:87 III-IV M

Neuheit

\*Bildretusche



FBW C40U-Alpenwagen «Haifisch»

85.002014

Version PTT

1:87 III-IV M

Neuheit

\*Bildretusche



FBW C40U-Alpenwagen «Haifisch»

85.002015

AWA Autobetrieb Weesen-Amden

1:87 III-VI M

Neuheit

\*Bildretusche



FBW C40U-Alpenwagen «Haifisch»

85.002016

Schweizer Armee

1:87 III-IV M

# SCHWEIZER EINSATZFAHRZEUGE

Aufgrund der föderalistischen Struktur in der Schweiz, betreibt jeder Kanton sein eigenes Polizeicorps. In der optischen Wahrnehmung äussert sich dies etwa in den Uniformen, die sich je nach Kanton unterschiedlich darstellen, oder noch deutlicher sichtbar: in der Gestaltung und dem Design der Polizeifahrzeuge. Für den Sammler oder den H0-Modellbahner eine grosse Chance, die Präsentation auf dem Diorama oder in der Vitrine noch attraktiver zu gestalten. Selbstverständlich gehören Fahrzeuge grosser Kantone, wie z.B. der Kanton Zürich, dessen Polizeicorps über 3000 Mitarbeiter zählt dazu, sowie auch optische Leckerbissen wie Fahrzeuge der Seepolizei Kanton Schwyz.



BMW 5er Touring

85.005112

Kantonspolizei Aargau

1:87 VI K



BMW 5er Touring

85.005119

Kantonspolizei Zürich

1:87 VI K



BMW 5er Touring

85.005113

Kantonspolizei Uri

1:87 VI K



**WV T3 Polzeibus**

Kantonspolizei Bern

85.005111

1:87 IV K



**VW T6 Transporter**

Kantonspolizei Tessin

85.005118

1:87 VI K



**VW T6 Transporter**

Seepolizei Schwyz

85.005116

1:87 VI K



**VW T6 Transporter**

Kantonspolizei Schwyz

85.005115

1:87 VI K



VW T6 Transporter

Alpine Air Ambulanz

85.002506

1:87 VI K



VW T6 Transporter

Version SBB Feuerwehr

85.005117

1:87 VI K



VW Crafter

Alpine Air Ambulanz

85.002507

1:87 VI K



MB Sprinter 516 Cdi 4x4 SBB Einsatzleitung

Version SBB

85.002505

1:87 VI K



MB Sprinter Lieferwagen

85.005121

Coop@home

1:87 VI K



MB Antos Tankfahrzeug

85.005120

Coop

1:87 VI K



# SCHWEIZER LKW

Die Schweizer Nutzfahrzeugindustrie ist untrennbar mit einem grossen Namen verbunden: Adolph Saurer. Sein Vater Franz Saurer gründete 1853 in St. Georgen bei St. Gallen eine Giesserei wo allerlei Gegenstände des Alltags, wie Gartenmöbel oder Geländerpfosten produziert wurden.

Nach dem Umzug der Firma nach Arbon, entstand in den mechanischen Werkstätten ein weiterer Zweig; die Herstellung von Textilmaschinen. Heute noch der wichtigste Bereich im Saurer Konzern.

1896 übernahm dann sein Sohn Adolph die Führung des Unternehmens und führte es Schritt für Schritt in die Entwicklung von Motorfahrzeugen. Viele seiner Pionierleistungen fanden weltweit grosse Anerkennung. Nicht zuletzt auch dank der damals populären Wettbewerbsfahrten bei denen ganze Kontinente durchquert werden mussten. Dies notabene zu Bedingungen wie wir sie uns heute kaum mehr vorstellen können. Aber nichtsdestotrotz: die Saurer Lastwagen gingen meistens als Sieger hervor! Unter der Ägide von Adolph Saurer entstand in Arbon unter persönlicher Mitwirkung von Rudolf Diesel der erste schnelllaufende Fahrzeug-Dieselmotor der Welt.

Nach dem Tod von Adolph Saurer 1920 übernahm sein Sohn Hippolyt – seines Zeichens Enkel des Firmengründers das Unternehmen. Er führte dieses im Sinne seiner Vorfahren weiter und förderte neben der Entwicklung des Werks in Arbon vor allem auch die Lizenzvergaben. So gelangte Saurer dank Produktionsstätten in Österreich, Frankreich, England und den USA auch international zu beachtlichem Ruhm.



Saurer S4C Pritsche mit runden Fenstern (1963)

85.002362

Brauerei Farnsburger

1:87 III-VI K



Saurer S4C Pritsche mit eckigen Fenstern (1956)

85.002363

Carba Gas

1:87 III-IV K



Saurer S4C Plane

85.002364

Migros

1:87 III-IV K



Saurer S4C Pritsche

85.002365

Lostorfer Mineralquelle

1:87 III-IV K



Saurer S4C Kipper

85.002366

Amstein Fuhrhalterei Willisau

1:87 III-VI K

Neuheit

\*Vorserienmuster



Saurer D330B N4x4 Kipper

85.002335

Baudepartement Kanton Aargau

1:87 IV-V K

Neuheit

\*Vorserienmuster



Saurer D330B N4x4 Kipper

85.002337

Amstein Willisau

1:87 IV-V K



Saurer D330B N4x4 Kipper

85.002332

Stuag AG

1:87 IV-V K

Neuheit

\*Vorserienmuster



Saurer D330B 4x4 Kipper

85.002336

Hector Egger AG Langenthal

1:87 IV-V K



Saurer D330B N6x6 Kipper

85.002334

Spross

1:87 IV-V K



Saurer D330B N6x6 Kipper

85.002333

KIBAG Baustoffe

1:87 III-V K



Saurer D330B F8x4 Kipper

Spross

85.002308

1:87 IV-V K



Berna D290B F8x4 Kipper

Wutrich

85.002309

1:87 IV-V K



Saurer D330B F8x4 Kipper

Marti

85.002312

1:87 IV-V K



Saurer D330B F8x4 Welaki

Dähler AG

85.002307

1:87 IV-V K



Saurer D330B F8x4 Betonmischer

85.002304

Hector Egger Langenthal

1:87 IV-V K



Saurer D330B F8x4 Betonmulde

85.002310

VonArx Peseux

1:87 IV-V K



Saurer D330B F8x4 Kipper

85.002311

VonArx Peseux

1:87 IV-VI K

Neuheit

\*Vorserienmuster



Saurer D290B F4x2 Frigo

85.002387

Coop

1:87 IV-V K



Berna D290B F4x2 Frigo

85.002384

Coop

1:87 IV-V K



Saurer D290B F6x2 Frigo

85.002385

Saurer Clubfahrzeug

1:87 IV-V K

Neuheit

\*Vorserienmuster



Saurer D330B F6x2 Frigo

85.002390

Haldengut Bier

1:87 IV-V K

Neuheit

\*Vorserienmuster



Berna D250B F4x2 Frigo

85.002386

Migros-Beck

1:87 IV-V K

Neuheit

\*Vorserienmuster



Saurer D250B F6x2 Frigo

85.002389

Migros

1:87 IV-V K

# SCHWEIZER *LANDWIRTSCHAFTS- FAHRZEUGE*

Zwei Ikonen aus der Mechanisierung der Schweizer Landwirtschaft. Was mit Beginn der Wirtschaftswunderzeit und den folgenden Jahrzehnten alles an Fahrzeugen entstand, war einfach grossartig. Dank Erfindergeist, Pragmatismus und einem ausgesprochenen Empfinden für Qualität gingen Erzeugnisse hervor, die das Bild entlang der Bahnlinien in der ganzen Schweiz über Jahrzehnte prägten.



Hüllimann D210 Synchro

85.008731

1:87 III-VI K



Rapid Special mit Anhänger inkl. Figur

85.008732

1:87 III-VI K

# SCHWEIZER *ARMEEFAHRZEUGE*

Die Darstellung von militärischen Szenen in der Baugrösse 1:87, bzw. H0 widerspiegelt den Alltag wie wir ihn häufig wahrnehmen wenn wir im Mittel-land einige Kilometer der Autobahn entlang oder im Zugabteil nach links oder rechts schauen. Ebenso gehören auch landwirtschaftliche Szenen oder grosse Logistikbetriebe mit bekannten Speditionen zum Bild das wir kennen. All dies kann und soll der Modellbahner auf seiner Eisenbahnanlage darstellen können. Je detaillierter das Szenario, umso mehr Spass hat er an seinem Hobby.

Wir möchten mit unseren Miniaturen aus dem Themenbereich Militaria aber nicht nur den Modelleisenbahner ansprechen, sondern auch den Modellautosammler, der dank dem kleineren Mstb. 1:87 eine deutlich grössere Vielfalt in seiner Vitrine platzieren kann als in der Baugrösse 1:43 oder 1:18. Und natürlich möchten wir auch alle die Gelegenheitskäufer für ein Modell begeistern, dass den meisten aus der RS, dem WK oder aus sonstigen Erlebnissen in besonders guter Erinnerung geblieben ist.

Der Erfolg den wir mit den Ikonen unter den Schweizer Raupenfahrzeugen erzielten, hat uns bestärkt auf diesem Feld noch weiter aktiv zu werden. So haben wir mittlerweile über die verschiedenen Epochen hinweg, aus jedem Jahrzehnt die wichtigsten Panzer in unserem Sortiment.



BMW 5er Touring

85.005114

Militärpolizei

1:87

VI

K



Opel Omega B 2,5 V6i

85.005107

Militärpolizei

1:87

V-VI

K



Set mit zwei Willys Jeep M38A1

85.005105

1:87 III-VI K



Set mit zwei Willys Jeep M38A1 PAK 58 Panzer-Abwehr Kompanie BAT

85.005106

1:87 III-VI K



Willys Jeep M38A1 mit Aebi Gelpw Anh 68

85.005102

1:87 III-VI K



WV T3 Militärtransporter

85.005110

1:87 IV K



Saurer D330B N6x6 Kipper mit Schneeräumer

85.002331

1:87 III-V K



Saurer 2DM 4x4 Plane geschlossen

85.005150

1:87 III-VI K



SIG Infanterie-Anhänger offen (1973)

85.005162

1:87 III-VI K



SIG Infanterie-Anhänger mit Plane (1973)

85.005163

1:87 III-VI K



Henschel HS 3-14 HA CH 8,2 t gl 6x6 mit Infanterie-Anhänger offen

85.005134

1:87 III-V K

# HENSCHEL 6×6

Die Schweizer Armee beschaffte den HS 3-14 HA aus dem 1961 neu vorgestellten LKW-Programm in zwei grossen Tranchen. In einer ersten Serie von 205 Fahrzeugen wurden 1964 die Genietruppen ausgerüstet. Mit der Henschel-Flotte wurde der Transport der Schlauchbootbrücke 61 in alle Landesteile sichergestellt. In den Jahren 1969 bis 1971 wurden nochmals 427 Fahrzeuge für die Schweiz produziert. Diese gingen in der Folge ebenfalls an die Genietruppen, sowie an die Panzertruppen als Ersatzteilwagen für Gross- und Kleinteile.

Die Typen mit offener Ladebrücke führten i. d. R. Grossteile. Diejenigen mit geschlossener Plane wiesen auf der Ladebrücke ein Kanistergestell auf, das mit 20-Liter Treibstoffkanister bestückt wurde. Die Version mit Rotzler Laded Kran – mit fast 9 m langen Auslage – stand der Truppe für den Munitionsumschlag bereit. Der äusserst zuverlässige Henschel stand bei den Truppen bis ins Jahr 2004 im Einsatz.



Henschel HS 3-14 HA CH 8,2 t gl 6x6 Plane geschlossen

85.005130

1:87 III-V K



Henschel HS 3-14 HA CH 8,2 t gl 6x6 offene Ladefläche

85.005104

1:87 III-V K



Henschel HS 3-14 HA CH 8,2 t gl 6x6 mit Hydraulik-Kran

85.005131

1:87 III-V K



M113 Kranpanzer 63

85.005036

Zusatzteile für Ladekran offen und geschlossen

1:87 III-IV K



M113 Geniepanzer 63

85.005040

Museum Burgdorf

1:87 III-IV K



M113 Feuerleitpanzer 63

85.005041

1:87 III K



M113 Kommandopanzer 63

85.005033

1:87 III-IV K



M113 Übermittlungspanzer 63

85.005035

1:87 III-IV K



M113 Kommandopanzer 63/89 KAWEST

85.005044

1:87 III-V K



M113 Schützenpanzer 73 K-Nr. 212

85.005030

1:87 III-IV K



M113 Schützenpanzer 63/89 KAWEST

85.005045

1:87 III-V K



M113 Kommandopanzer 73 K-Nr. 300

85.005032

1:87 III-IV K

# M-109 PANZERHAUBITZE

Zur Zeit des Kalten Krieges in den 1950er Jahren begann die Entwicklung dieser Panzerhaubitze. Das amerikanische Verteidigungsministerium und die US Army formulierten den dringenden Bedarf an einem selbstfahrenden und stark gepanzerten Artilleriegeschütz.

Letztendlich entstand die M-109 als Ergebnis eines längeren Entwicklungsprozesses und wurde 1963 von Allison Division (General Motors) an die US Streitkräfte ausgeliefert.

Zu der Zeit befand sich die Schweiz in einer Evaluationsphase zur Beschaffung einer Vollkettenhaubitze mit geschlossenem Kampfraum. Die Wahl fiel relativ schnell auf die M-109, nicht zuletzt auch wegen der Militztauglichkeit. Auch dass es sich um ein sehr langlebiges Waffensystem handelt das über Jahrzehnte im Einsatz bleibt, spielte wohl auch eine grosse Rolle.

Um die M-109 leichter und Lufttransportierbar zu machen, bekam sie ein Aluminiumchassis. Bei einer Dicke von 31,75 mm hatte die Wanne genügend Stabilität, den Rückstoss beim Abfeuern der Hochleistungskanone auszuhalten. Das Vorderteil der einfachen und schachtelartigen Wanne, enthielt den Fahrerstand auf der linken und der Motorenraum auf der rechten Seite. Im hinteren Bereich, befand sich ein voll abgeschlossener Kampfraum mit einem 360° drehbarem Geschützturm. Über dem Fahrerplatz war eine auffällige Luke mit angebauten Periskopen. Eines davon konnte durch ein Infrarotnachtsichtgerät ersetzt werden. Die Hauptbewaffnung war eine 155mm Haubitze M126 mit Rauchabsauger und einer doppelten Mündungsbremse. Bei der Benutzung der Standartmunition M795 lag die maximale Schussdistanz 14,6 km und bei der M549 HERA (Explosivgeschoss mit Rakentreibsatz) sogar bei 19,3 km.



Panzerhaubitze M-109 Jg 66 Kurzrohr K-Nr. 201

85.005010

1:87 III-V K



Panzerhaubitze M-109 Jg 66 Kurzrohr K-Nr. 202

85.005015

1:87 III-V K



Panzerhaubitze M-109 Jg 79 Langrohr K-Nr. 304 Tarnmuster

85.005016

1:87 III-V K



Panzerhaubitze M-109 Jg 74 Langrohr K-Nr. 302

85.005017

1:87 III-V K



Panzerhaubitze M-109 Jg 74 Langrohr K-Nr. 303

85.005013

1:87 III-V K



Pz 87 Leopard WE mit Schalldämpfer K-Nr. 231

85.005142

1:87 IV-VI K



Spz 2000 CV9030 MkII Hägglunds K-Nr. 436

85.005171

1:87 V-VI K



Pz 87 Leopard WE ohne Schalldämpfer

85.005143

1:87 IV-VI K



Pz 57/60 Centurion 10,5 cm Rohr

85.005020

1:87 III-IV K



L Pz 51 AMX-13 K-Nr. 221

85.005201

Kooperation mit Artitec

1:87 III-IV K



Kampfpanzer Pz 68

85.005008

1:87 III-V K



L Pz 51 AMX-13

85.005202

Kooperation mit Artitec

1:87 III-IV K

# MSTB. 1:200



Swiss F-35 Supporters



[www.swissf35supporters.ch](http://www.swissf35supporters.ch)

©Swiss F-35 Supporters

# LOCKHEED MARTIN *F-35A LIGHTNING II*

Militärisch gesehen ist der F-35A ein Glücksfall, weil er mit Abstand das beste Kampfflugzeug für die Schweiz repräsentiert. Eine Wahl, die jedem Faktencheck standhält. Nicht nur punkto Leistung, sondern auch vom Preis her. Der F-35A ist zudem ein «Game-Changer» bezüglich Sensoren und Kommunikation. Damit ist er allen Konkurrenten, vom Luftpolizeidienst bis zur Luftverteidigung überlegen.

- Textauszug eines Schreibens von Korpskommandant Thomas Süssli, Chef der Schweizer Armee. (Quelle: F-35 Supporters)

Neuheit

\*Vorserienmuster



Lockheed Martin F-35A Lightning II J-6024

85.001807

Schweizer Luftwaffe

1:200 M

\*Vorserienmuster



\*Vorserienmuster



\*Vorserienmuster



# *MSTB. 1:72*



# SCHWEIZER FLUGZEUGE: *WARBIRDS*

Die Entwicklung des ersten Pilatus P-2 Prototypen geht auf das Jahr 1943 zurück und wurde mit einem erfolgreichen Erstflug am 27. April 1945 gekrönt. Die Bezeichnung dieses Modells war erwartungsgemäss P-2-01. In der Folge entstanden Änderungen und Verbesserungen die sich über den gesamten Produktionszeitraum bis hin zum Typ P-2-06 hinzogen. Bei der Wahl unseres Modells haben wir uns für die Varianten aus den Jahren 1947 und 1948 entschieden. Baulich gut erkennbar an den Unterschieden bei der Propellerspitze und der Lufthutze vor dem Cockpit. Und selbstverständlich auch an der Bemalungsvariante.



Pilatus P-2-05 A-124 (1963)

85.001551

passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M



Pilatus P-2-06 U-134 (1970)

85.001552

passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M



Pilatus P-2-05 A-126 (1949)

85.001550

passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M



Morane D-3800 J-48 «Hexe» (1940)

85.001450

passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M



Messerschmitt Me 109 G-6 J-705 (1945)

85.001555

mit Display-Ständer

1:72 M



Morane D-3801 J-177 «Bulldog» (1944)

85.001451

passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M



North American P-51 D Mustang J-2113 (1948)

85.001556

mit Display-Ständer | Museum Dübendorf

1:72 M

# SCHWEIZER FLUGZEUGE: *BEGINN DES JET-ZEITALTERS*

Einer der grössten Schritte in der Aviatik wurde durch den Einsatz von Strahlflugzeugen vollzogen. Steigfähigkeit, Schallgeschwindigkeit, Reichweiten wie nie zuvor; das waren Kriterien von denen auch die Militärs in allen Ländern profitieren wollten. Selbst in der Schweiz plante man den Bau von eigenen Kampjets.



De Havilland Vampire DH-100 Mk.6 J-1001 Zielflugzeug «Haifisch»

85.001011

passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M



De Havilland Vampire DH-100 Mk.6 J-1005 «Rundnase»

85.001013

Erste Vampire der CH-Luftwaffe | passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M



De Havilland Vampire DH-100 Mk.6 J-1191 «Spitznase»

85.001012

passender Display-Ständer 85.001000

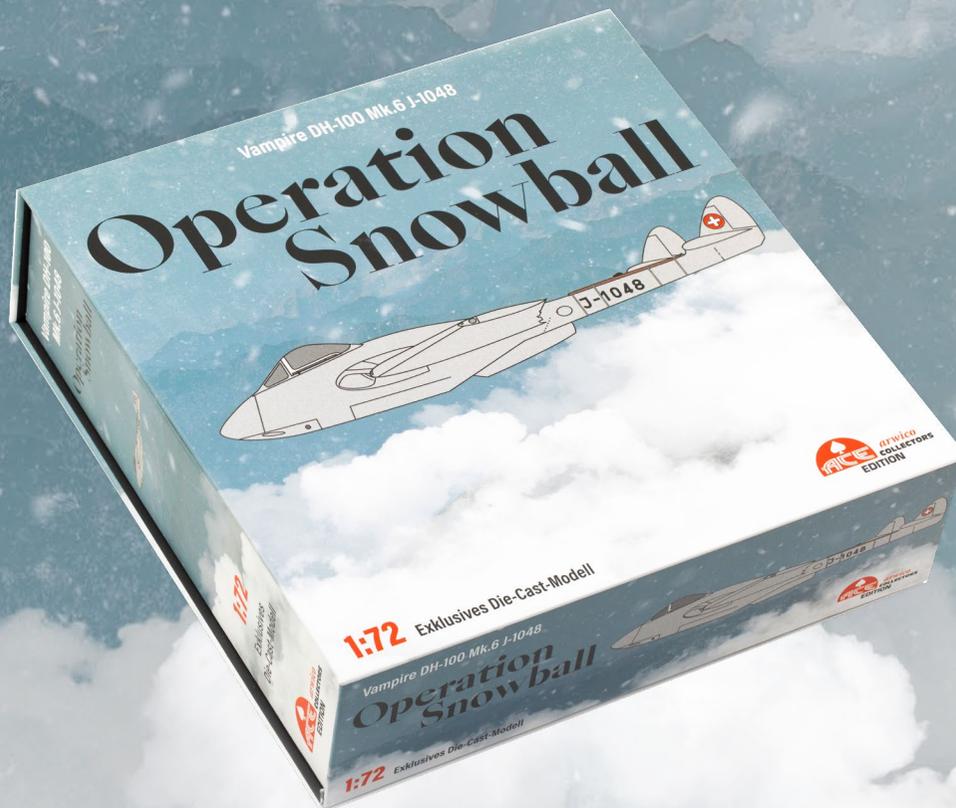
1:72 M

Vampire DH-100 Mk.6 J-1048

Neuheit

# Operation Snowball

EINSCANNEN  
UND VIDEO AUF  
YOUTUBE  
ANSEHEN!



Mit der Beschaffung des De Havilland D.H. 100 Vampire begann bei der Flugwaffe das Jet-Zeitalter und die Schweiz fand Anschluss an den internationalen Standard. Die Erprobung dieses Flugzeugtyps erfolgte im Jahr 1946 mit dem Typ Mk.I. Die Auslieferung an die Truppe begann ab 1949 mit dem Typ Mk.VI in einer Auflage von 75 Einheiten mit den Immatrikulationen J-1005 bis J-1079 und erstreckte sich über gut 2 Jahre. Weitere 100 Exemplare mit den Nummern J-1101 bis J-1200 wurden ab 1951 in Emmen als Lizenzbau von De Havilland produziert.

Die Ablieferung der Maschinen aus der ersten Tranche erfolgte in Form eines Überflugs von Hatfield (GB) dem Hauptsitz der De Havilland Aircraft Company nach Emmen. Der damalige Chefpilot im Flugzeugwerk war John Cunningham. Im zweiten Weltkrieg ein absolutes Ass unter den Jagdfliegern der Royal Air Force. So führte er mit Abstand die Rangliste der britischen Piloten bezüglich Abschüsse von feindlichen Flugzeugen an. Ein Mann mit heldenhaftem Mut und Einfallsreichtum.

Letzterer diente ihm auch beim Auftrag, im Februar 1950 die Vampire mit der Kennung J-1048 in die Schweiz zu überführen. Beseelt von der Aussicht, ein paar Tage in der Schweiz, genauer in St. Moritz zu verbringen, schmiedete er den Plan seine Ski doch gleich mit auf die Reise zu nehmen. Doch wie kriegt man ein paar Ski in das Cockpit eines Kampffjets? Gar nicht. In typisch englischer Manier band er die Ski jeweils an einem der beiden Heckausleger fest und liess den Schriftzug «Operation Snowball» auf der Turbinenhaube anbringen. Auf diese Weise entstand eine der skurrilsten Geschichten in der über 100-jährigen Geschichte der Schweizer Luftwaffe.

Die J-1048 blieb fast 2 Dekaden im Einsatz und wurde erst 1969 liquidiert.

Neuheit



De Havilland Vampire DH-100 Mk.6 J-1048 «Operation Snowball»

85.001014

passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M





FFA P-16 X-HB-VAD

85.001620

passender Display-Ständer 85.000500

1:72 R



N-20 Aiguillon Prototyp (1953)

85.001640

passender Display-Ständer 85.000500

1:72 R



FFA P-16 Jet X-HB-VAC Camo

85.001621

passender Display-Ständer 85.000500

1:72 R



# FEHLSTART J-4075

Flugplatz Interlaken; es war der 8. März 1962. Die Triebwerke des Hunter Mk.58 mit der Immatrikulation J-4075 liefen bereits. Der Kontrollturm erteilte dem Piloten die Startfreigabe. Die Maschine bewegte sich von der Parkposition auf die Startbahn zu. Nach dem Erreichen der Piste drückte der Pilot den Schubhebel nach vorne, der Kampfjet beschleunigte. Doch irgendetwas ging schief. Startabbruch! Die Maschine raste mit gut 200 km/h durch das Fangnetz (Pistenkopf Wilderswil), über die BOB Bahnlinie, sowie über die Hauptstrasse. Nach ein paar Hundert Metern kam das Flugzeug zum Stillstand. Selbst das Geleise der Bahn wurde beim Vorfall verbogen. Das Fahrwerk des Hunters komplett abgerissen und weitere gravierende Schäden am Flieger wurden festgestellt. Wie durch ein Wunder kamen keine Personen zu Schaden. Unschwer vorzustellen; Dieser Vorfall ist natürlich in die Geschichte von Interlaken einhergegangen. Von einer Reparatur des Hunters, wurde aus Kostengründen vorerst abgesehen.

Ein paar Jahre später wurde trotzdem der Entscheid gefällt, das Flugzeug wieder einsatzfähig zu machen. Eine Gruppe von Enthusiasten setzte sich ein, dass anlässlich der letzten Kontrolle, am Seitenleitwerk das Wappen von Interlaken angebracht wurde. Ebenfalls ein Meilenstein in der Schweizer Aviatik. Der J-4075 wurde noch mit dem FL RGT 3 Staffelwappen an der linken Cockpitseite versehen und verrichtete seinen Dienst noch bis ins Jahr 1995, als er ausgemustert und nach England überführt wurde.

[www.huver.ch](http://www.huver.ch)

Seit der Gründung des Interlakener Huntervereins am 8. Mai 1992 ist es das Ziel der Mitglieder, ihr grosses Know How zu erhalten und interessierten Personen zugänglich zu machen. Der Huver ist auch im Besitz eines eigenen Hunters mit der Kennung J-4007. Dieser trug die erste halb offizielle Spezialbemalung „blue Hunter“ und war der Star an der 1989 ausgetragenen Air Show POPAY in Payerne, anlässlich des 75 Jahre Jubiläums der Schweizer Luftwaffe.



Hawker Hunter Mk.58 J-4075 Interlaken Fl Rgt 3

85.001215

passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M



Hawker Hunter Mk.58 J-4152 Robin Hood

85.001216

passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M



Hawker Hunter Mk.58 J-4015 «Papyrus»

85.001207

Staffel 15 | passender Display-Ständer 85.000500

1:72 M



Hawker Hunter T.Mk.68 J-4206 HB-RVV «Tiger Look»

85.001206

Zweisitzer-Version | passender Display-Ständer 85.000500

1:72 M



Hawker Hunter Mk.58 J-4003

85.001211

Staffel 7, Staffel 20 | passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M



Hawker Hunter Mk.58 J-4013 GRD-Ausführung

85.001210

passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M



Hawker Hunter Mk.58 J-4009 Agressor

85.001212

passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M



Hawker Hunter Mk.58 J-4020 Patrouille Suisse

85.001213

passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M



Hawker Hunter Mk.58 J-4064 FFA last flight (1993)

85.001214

passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M



Hawker Hunter Mk.68 J-4201 HB-RVR Amici Del Hunter

85.001217

Zweisitzer-Version | passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M

# SCHWEIZER FLUGZEUGE: *ZEITGENÖSSISCHE JETS*

Bei der J-5001 handelt es sich um die erste in der Schweiz immatrikulierte F/A-18 C in der Geschichte unserer Luftwaffe. Sie gilt in gewisser Weise auch als Primus inter Pares. Denn keine andere Hornet kann auf eine derartige Anzahl abgeschossener radargelenkter Luft/Luft-Lenk Waffen AMRAAM zurückblicken. Das gleiche gilt auch für die an den Flügeln angebrachten 9X Sidewinder. Nur die J-5001 verfügt auch über Messgeräte für die Armasuisse, welche die scharfen Einsätze auswertet.

An den sogenannten Lifefirings kommen alle diese Komponenten zum Einsatz. So zeugt auch das Logo aus dem Jahr 2019 unter dem Cockpit von einem dieser Einsätze. Ähnlich den Warbirds aus der vergangenen Epoche, verfügt auch die J-5001 über die Symbole der abgeschossenen Drohnen und Lenk Waffen. Diese «Nose-Art» befindet sich traditionell auf der linken Seite unter dem Cockpitfenster und ist bei unserem Modell akkurat dargestellt.



F/A-18C Hornet J-5001

85.001805

passender Display-Ständer 85.000500

1:72 M



F/A-18C Hornet J-5017 Falcons

85.001804

Staffel 17 | passender Display-Ständer 85.000500

1:72 M

# SCHWEIZER FLUGZEUGE

## *PILATUS*

**PILATUS**  
AUTHORISED MERCHANDISE

Die Geschichte von Pilatus als Hersteller neuer Flugzeugtypen begann in den 40er-Jahren mit dem SB-2 Pelikan. Nachhaltigen Erfolg erzielte Pilatus dann aber mit dem in unserem Katalog weiter vorne vorgestellten Flugzeugtypen P-2 der in der damaligen Schweizer Flugwaffe zum Einsatz kam.

Der wirkliche Durchbruch gelang 1959 mit dem Pilatus Porter PC-6. Dieses Mehrzweckflugzeug bestach durch seine ausserordentliche Robustheit und seine STOL-Eigenschaften (Short Take Off & Landing), seine Fähigkeit auf ganz kurzen Pisten zu starten und zu landen. Rasch wuchs der Absatz auf dem internationalen Flugzeugmarkt – die Nachfrage nach dem PC-6 hält bis zum heutigen Tag an.



**Pilatus P-3 A-829**

**85.001301**

Version P-3.05, Museum Altenrhein HB-RCJ | inkl. Display-Ständer

1:72 M



**Pilatus P-3 A-801**

**85.001300**

Version P-3.02, Museum Dübendorf | inkl. Display-Ständer

1:72 M



**Pilatus P-3 A-873**

**85.001302**

Version P-3.05, HB-RCL | inkl. Display-Ständer

1:72 M

# SWISS DHAULAGIRI EXPEDITION 1960

## PC-6 PORTER YETI

Zweifellos war das Projekt Pilatus Commercial Nr. 6, also der PC-6 Porter, das Flugzeug, welches den Namen Pilatus in alle Welt hinausgetragen hat. Seinen Erstflug hatte der Porter im Jahr 1959 und noch im gleichen Jahr präsentierte Pilatus die Maschine am Aéro-salon in Paris, was einem Startschuss für eine internationale Karriere gleichkam. Im März 1960 unterstützte Pilatus die Schweizer Himalaya-Expedition mit dem auffällig bemalten PC-6 namens Yeti. Das sorgte für eine weltweite Werbewirkung. Vor allem die Landungen im Himalaya Gebiet auf 5700 m Höhe. Dies sorgte für einen bis heute gültigen Weltrekord und einem Eintrag im Guinness Buch der Rekorde.

2023: und erneut wird wieder Geschichte geschrieben! Der letzte noch flugfähige Kolbenmotor-Porter wurde von den USA in die Schweiz zurückgeholt. Das Team um die beiden Unternehmer Peter Daetwyler und Beat Roos unterzogen das Flugzeug einer zweijährigen Totalrevision. Weit über 6000 Stunden wurden von dem achtköpfigen Team investiert, mit dem Ziel, den Porter mit der Immatrikulation HB-FAN «Yeti» wieder in die Luft zu kriegen. Da es sich bei allen um Perfektionisten handelt, ist dieses Vorhaben auch auf Anhieb gelungen. Der Yeti ist seither eine Attraktion auf zahlreichen Airshows.

[www.yetiflyers.ch](http://www.yetiflyers.ch)

Auch die Schweizer Flugwaffe beschaffte 12 von den mit einem Kolbenmotor ausgerüsteten PC-6 auf das Jahr 1966 (V-612 bis V623). Bei den Truppen bekam die Maschine Aufgaben aus den Bereichen Transport, Fallschirmspringer, Aufklärung, Verbindung und Rettung zugeteilt, wo sie während 14 Jahren ihren Dienst mit grosser Zuverlässigkeit verrichteten. Im Jahr 1981 wurden alle Militärmaschinen mit den leistungsstärkeren Propellerturbinen ausgerüstet, das heisst zum PC-6 Turbo Porter mit längerer Motorhaube umgebaut. Weit über 500 Einheiten verliessen das Werk in Stans und kamen in der ganzen Welt, sowohl zivil als auch militärisch zum Einsatz. Erst im Jahr 2023 wurde die Produktion eingestellt.



Pilatus PC-6 Porter HB-FAN «Yeti»

85.001630

passender Display-Ständer 85.000500

1:72 M



Neuheit

\*Vorserienmuster



Pilatus PC-6 Porter V-612 (Erster Pilatus PC-6 der CH-Luftwaffe)

85.001631

passender Display-Ständer 85.000500

1:72 M

Neuheit

\*Vorserienmuster



Pilatus PC-6 Porter V-615 Museum Dübendorf

85.001632

passender Display-Ständer 85.000500

1:72 M

\*Vorserienmuster



\*Vorserienmuster



\*Vorserienmuster



# PILATUS PC-6 TURBOPORTER

Im Rahmen der Weiterentwicklung des PC-6 war man sich in Stans bewusst, dass sich der 340 PS starke Lycoming Kolbenmotor an der Leistungsgrenze befand. Aber; stärkere Triebwerke die sich einbauen liessen, waren auf dem Markt zu dem Zeitpunkt nicht erhältlich.

Das änderte sich mit dem Erscheinen der ersten Propellerturbinen. Allerdings wogen diese nur etwa die Hälfte eines Kolbenmotors. Dies hatte zur Folge, dass die Turbine aus Schwerpunktgründen weiter nach vorne versetzt werden musste. So verlängerte sich der Rumpf des Porters um ca. 80 cm auf insgesamt 11 Meter und die Leistung steigerte sich auf 520 PS.

Was sich durch verbesserte Start- und Landeeigenschaften, Steigleistung und Reisegeschwindigkeit bemerkbar machte. Der Turboporter fand dadurch international grosse Beachtung und ist ab 1964 auch kommerziell richtig durchgestartet.



Pilatus PC-6 V-634 Haifischmaul Swiss Air Force

85.001614

passender Display-Ständer 85.000500

1:72 M



Pilatus PC-6 HB-FCF Flugversuche GRD

85.001616

passender Display-Ständer 85.000500

1:72 M



Pilatus PC-6 V-620 Lufttransport Staffel 7 Swiss Air Force

85.001615

passender Display-Ständer 85.000500

1:72 M

# PARACENTRO LOCARNO

Viele Besucher des Tessins kennen das Paracentro von der Fahrt nach Locarno. Kaum fährt man über den Fluss Ticino, erkennt man linkerhand das Hinweisschild und die Gebäude. Seit über 50 Jahren besteht dieses professionelle Fallschirmzentrum in Gordola/Tenero. Ein Dutzend Mitarbeiter und über 30 Freelancer betreiben die Schule auf einem Niveau, dass zu einem enorm grossen Bekanntheitsgrad führte. Seit Jahren verlassen sich die Piloten auf den bewährten PC-6 Turboporter, von denen sich zwei Maschinen vor allem in den Sommermonaten im Dauereinsatz befinden.

Auf der Website [www.ace-collectors.ch](http://www.ace-collectors.ch) befinden sich Videoclips, die einem das Gefühl vermitteln, bei den Absprüngen wirklich mit dabei zu sein.



Neuheit



Pilatus PC-6 HB-FKH Paracentro Locarno

85.001617

passender Display-Ständer 85.000500

1:72 M

Neuheit



Pilatus PC-6 HB-FKM Paracentro Locarno

85.001618

passender Display-Ständer 85.000500

1:72 M



# **DER PARA-SPORT-CLUB TRIENGEN**

**STELLT SICH VOR**

SEIT 1958

# DIE VEREINSGESCHICHTE



Der Para-Sport-Club Triengen (PSC), gegründet am 9. November 1958 im Bären Langenthal, fand über den Aargauer Flugplatz Sisseln sowie via Lommis sein vorläufiges zu Hause auf dem Flugplatz Sitterdorf.

Mit Eröffnung der Flying Ranch verlagerte der Club im Jahr 1970 den Sprungbetrieb auf den Flugplatz Triengen. Zuerst stand eine mit einem Kolben-Motor betriebene Pilatus Porter der Flying Ranch dem Sprungbetrieb zur Verfügung, später die clubeigene Cessna 206 «O'Henry».

1981 musste der Club gezwungenermassen ein neues Flugzeug erwerben, da eine Modifikation der Cessna auf ein Turbinen-Triebwerk nicht gelang. Der damalige Präsident erwarb kurzerhand für 50 000 DM aus dem deutschen Ruhrgebiet eine schon in die Jahre gekommene Kolben-Pilatus Porter (Serie-Nr. 516).

Diese Pilatus konnte dank grosszügigen Mitglieder-Darlehen sowie einer Bankbelehrung auf ein Turbinen-Triebwerk umgerüstet und als HB-FAF im schweizerischen Flugzeugregister registriert werden. Ein glimpflich verlaufener Unfall mit Totalschaden am 3. Oktober 1982 drängte die Beschaffung eines Ersatzflugzeugs auf.

BIS ZU

10

SPRINGER PRO FLUG

8000

SPRÜNGE IM JAHR



Eine mit Turbine ausgerüstete Porter (Serie-Nr. 658 – Luftfahrzeugregistrierung HB-FDH) welche im Agrar-Sprüheinsatz der «Ciba Pilatus Aerial Spraying Company» eingesetzt wurde, konnte erworben und für Sprungbetrieb umgerüstet werden.

Im Jahr 1987 wurde eine neu revidierte turbinengetriebene Porter B2H4, – mit wenig Flugzeug-Zellen-Stunden und mit höherem Abfluggewicht – beim Hersteller Pilatus mit Serien-Nr. 844 übernommen. Das langjährige «Regenbogen»-Design wurde 2001 durch das heutige einzigartige «Night Flight»-Design ersetzt. Neu mit IFR-Ausrüstung bestückt, folgte bald darauf das 4-Blatt-Propeller-up-grade.

Im Jahr 2009 wurde die standardmässig eingebaute 27er-Turbine durch die stärkere 34er ersetzt, welche es – vollbeladen mit 10 Springern – bei jeder Aussentemperatur ermöglicht, innert 15 min. 4270 m ü. Meer zu erreichen.

Der Fallschirmsport – insbesondere die Ausbildung – ist der zentrale Fokus des PSC. Triengen bietet Tandem-, AFF-Freifall- und Reissleinen-Erstsprünge an und ist sowohl für Team-Trainings, Schweizer Meisterschaften, Wing-Suit-Flüge, als auch einfach für «Fun-Sprünge» der ideale und familiäre Ort.

**65**

**JAHRE**

**200**

**MITGLIEDER**

**Neuheit**



Pilatus PC-6 HB-FKC Para Sport Club Triengen

85.001619

passender Display-Ständer 85.000500

1:72 M

**WEBSEITE**

**WWW.PSCTRIENGEN.CH**

# UNSER MODELL

PILATUS PC-6



215 MM SPANNWEITE

243 GRAMM

4-BLATT-PROPELLER

EINZIGARTIGES  
NIGHT FLIGHT DESIGN

VOLL-METALL-RAHMEN

OPTIONALER  
DISPLAY-STÄNDER





Pilatus PC-7 Swissair HB-H00

85.001715

passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M



Pilatus PC-7 A-931 Ursprungsbemalung orange

85.001716

passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M



Pilatus PC-7 A-917 PC-7 TEAM Nr. 2

85.001702

Version Payerne Air14 | passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M



Pilatus PC-7 A-932 Ursprungsbemalung orange

85.001717

passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M



Pilatus PC-7 A-918 PC-7 TEAM Nr. 3

85.001703

Version Payerne Air14 | passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M



Pilatus PC-21 A-107

85.001413

passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M



Pilatus PC-21 A-108

85.001414

passender Display-Ständer 85.001000

1:72 M





Pilatus PC-12 NGX HB-FQI

85.001681

Pilatus Werke | passender Display-Ständer 85.000500

1:72 M



Pilatus PC-24 HB-VXA Rollout-Version

85.001660

Pilatus Werke | passender Display-Ständer 85.000500

1:72 M



Pilatus PC-12 HB-FOG

85.001680

Armasuisse | passender Display-Ständer 85.000500

1:72 M



Pilatus PC-24 T-786 Bundesrat-Jet

85.001661

passender Display-Ständer 85.000500

1:72 M



Junkers Ju 52/3 A-702 Tarnmuster

85.001559

mit Display-Ständer | Kooperation mit Corgi

1:72 M



Junkers Ju 52/3 HB-HOS IWC

54.AA36910

mit Display-Ständer | Kooperation mit Corgi

1:72 M



Junkers Ju 52/3 HB-HOP JU-AIR

85.001558

mit Display-Ständer | Kooperation mit Corgi

1:72 M



Cougar AS532 T-315 UNHCR

Schweizer Luftwaffe

85.001510

1:72 M



Cougar AS532 T-312 Luftraumüberwachung

Schweizer Luftwaffe

85.001507

1:72 M



Cougar AS532 T-335 KFOR

Schweizer Luftwaffe

85.001509

1:72 M



Cougar AS532 T-336 LT-Staffel 6

Werkseitig ausverkauft | Schweizer Luftwaffe

85.001508

1:72 M

Neuheit



Alouette III V-201

85.001522

Schweizer Luftwaffe

1:72 M

Neuheit



Alouette III HB-XDF

85.001523

Rega | mit Rettungskorb und Seilwinde

1:72 M

# ACE DISPLAY-STÄNDER



Display-Ständer gross

85.000500

P-16 | N-20 | F/A-18 | PC-6 | PC-12 | PC-24  
Cougar | Hunter 1206, 1207

1:72 M



Display-Ständer klein

85.001000

P-02 | Morane | Vampire | PC-7 | PC-21  
Hunter 1210, 1211, 1212, 1213, 1214, 1217 | Alouette III

1:72 M

**MSTB. 1:50**



Neuheit



Pinzgauer 712M 6x6

Schweizer Armee

85.006504

1:50 R

Neuheit



Saurer S4C Pritsche-Plane

Peter Wolf Chur

85.006503

1:50 R

Neuheit



Saurer 2DM 4x4

Schweizer Armee

85.006500

1:50 R

Neuheit



Saurer D290 F4x2 Frigo

Migros Kühlkette

85.006502

1:50 R

**MSTB. 1:43**



# FEURWEHR STEINEN

Nach zahlreichen Armeevarianten, werden in den nächsten Produktionszyklen vermehrt Feuerwehrvarianten des Pinzgauers in der Baugrösse 1:43 produziert. Sowohl der 710er als auch der 712er wird in verschiedenen Ausführungen dargestellt. Den Beginn machte das Fahrzeug der Feuerwehr Davos, welches nun um den 6x6 der freiwilligen Feuerwehr aus Steinen (SZ) ergänzt wird.

Steinen ist eine Gemeinde in der Nähe des Lauerzersees, mit etwas über 6000 Einwohnern, welche auf die Bereitschaft von rund 60 Feuerwehrangehörigen rund um die Uhr zählen kann.

Bei grösseren Ereignissen können auch die Feuerwehren der umliegenden Gemeinden aufgeboden werden, sodass sich die Zahl der Einsatzkräfte nochmals erhöht.



Pinzgauer 710 M 4x4

85.005543

Feuerwehr Davos

1:43 R



Pinzgauer 712 M 6x6

85.005554

Feuerwehr Steinen

1:43 R



Neuheit

Opel Omega A2

85.005557

Militärpolizei

1:43 R



Neuheit

Opel Omega A2

85.005558

Police cantonale de Genève

1:43 R



Neuheit

Opel Omega A2

85.005559

Kantonspolizei Aargau

1:43 R



Saurer D290 Kehrrichtwagen

85.005549

Ochsner

1:43 R





Saurer 2DM Kipper

85.005548

VonArx Peseux

1:43 R



FBW 5AS Kipper

85.005538

Sulzer AG

1:43 R



Berna 2VM Kipper

85.005547

Blaser Hasle-Rüeggsau

1:43 R



FBW 80N E6A 6x2 Kipper

85.005522

Nüssli

1:43 R



Berna D290B F8x4 Kipper

85.005545

Wuthrich La Neuveville

1:43 R



Saurer D250B F4x4 Pritsche-Plane

85.005524

Peter Wolf Chur

1:43 R



Saurer D330B F8x4 Kipper

85.005544

Eberhard

1:43 R



Saurer D250B F4x4 Pritsche-Plane

85.005525

Saurer Original Ersatzteile

1:43 R



Saurer D330B Frontlenker Sattelzug

85.005526

Feldschlösschen

1:43 R



Die Entwicklung des Sattelmotorfahrzeugs und seines Aufliegers geht zurück in die Anfänge des 20. Jahrhunderts, wo in den USA die ersten Versuche stattfanden.

Da Europa und vor allem die Schweiz bereits über ein dichtes Schienennetz verfügte, fand der Güterverkehr vorerst hauptsächlich über die Bahn statt. So hat sich der Sattelschlepper erst ab den 60er Jahren etabliert. In der Schweiz kam er in den 70ern flächendeckend zum Einsatz.

Vor allem für Komplettladungen die nur an eine oder wenige Lieferadressen bestimmt waren, eignete sich dieser Fahrzeugtyp hervorragend. Das grössere Ladevolumen war ideal um z.B. Depositäre, oder Grossfilialen anzusteuern. Die Feinverteilung fand weiterhin mit den wendigeren Pritschenlastwagen statt. Von den aktuell rund 41'000 in der Schweiz immatrikulierten Lastwagen, fallen ca. 10'000 Fahrzeuge in die Kategorie Sattelschlepper.



### Saurer D290B Frontlenker Sattelzug

85.005527

Coop

1:43 R

# m-cro

M I C R O L I N O

**DER MICROLINO KOMBINIERT RETRO-DESIGN MIT FORTSCHRITTLICHER TECHNOLOGIE UND STEHT FÜR DIE ZUKUNFT DER URBANEN MOBILITÄT.**

Inspiziert von den ikonischen Microcars der 1950er-Jahre, besticht der Elektroflitzer durch sein kompaktes Format. Auf gerade mal 2,5 Metern Länge und 1,5 Metern Breite verbirgt sich ein erstaunlich geräumiger Innenraum, der bequem Platz für zwei Personen und 230 Liter Gepäck bietet. Mit einer Reichweite von bis zu 230 Kilometern und einem Top-Speed von 90 km/h ist der Microlino ideal für den Stadtverkehr, verbraucht dabei 60% weniger Energie als herkömmliche E-Autos und zeichnet sich durch seine umweltfreundliche Produktion und Betrieb aus. Effizient, praktisch und voller Charme!

# MICROLINO – THIS IS NOT A CAR!



## PARKEN

### QUERPARKEN EMPFOHLEN

Der Microlino kann mit lediglich 2,5 m Länge quer geparkt werden. Dank der Fronttür hast du nie Schwierigkeiten mit dem Aussteigen, denn du trittst unmittelbar auf den Bürgersteig.

## UMWELTFREUNDLICH

### 60% WENIGER ENERGIEVERBRAUCH

Durch das leichte Gewicht braucht der Microlino rund 60% weniger Energie für Produktion und Nutzung als ein normales Elektroauto. Ganz zu schweigen von der Grösse des Unterschieds zu einem grossen SUV mit Verbrennungsmotor.





## SONNENDACH

### HERE COMES THE SUN

Das serienmässige Schiebedach sorgt für frische Luft und eine angenehme Sommerbräune. Vergiss die Sonnencreme nicht! (Exkl. Urban Edition)

## AUFLADEN

### STECKDOSENFREUNDLICH

Kein spezielles Ladegerät nötig! Einfach und unkompliziert lässt sich der Microlino in nur 4 Stunden an einer gewöhnlichen Steckdose aufladen.



Neuheit

\*Vorserienmuster

Microlino 2.0 Urban «Santorini White»

85.005560

geschlossenes Verdeck

1:43 R



Neuheit

\*Vorserienmuster

Microlino 2.0 Dolce «Zurich Blue»

85.005561

offenes Verdeck

1:43 R

# SCHWEIZER *ARMEEFahrZEUGE*

Dank dem Resin-Guss, einem Herstellungsverfahren das sich deutlich vom Metallspritzguss unterscheidet, sind wir heute in der Lage Kleinserien herstellen zu lassen ohne gewaltige Investitionen in Werkzeugbau und Spritzgussformen zu tätigen. Letztere fordern ein Herstellungsvolumen von mehreren Tausend Stück pro Modell um die hohen Investitionskosten wieder zu amortisieren. Grundsätzlich lassen sich Miniaturmodelle in dieser Grössenordnung und nach Schweizer Vorbild absetzen, aber fast ausschliesslich in der Baugrösse H0, bzw. 1:87. Bei den Massstäben 1:43 oder 1:32 sieht dies allerdings etwas anders aus. So zählt hier vor allem die Authentizität, die exakte Darstellung des Originals bis ins kleinste Detail, die Einhaltung von genauestens vorgegebenen Schriftzügen, Nummernschildern, oder Farbangaben. Auf diesem Niveau lässt sich natürlich keine Gross-Serie zu einem vorteilhaften Preis herstellen.

So bilden sich nach und nach Sammler-Szenen wie z.B. diejenigen von Traktormodellen oder Freunde von Militärfahrzeugen, die bereit sind einen höheren Preis zu entrichten, dafür aber Resin-Guss Replikas von Schweizer Fahrzeugen besitzen die auf dem internationalen Markt keine Chance hätten produziert zu werden.



Willys Jeep M38A1 offen

85.005534

1:43 R



Land Rover 109 Serie III

85.005546

1:43 R



MB Unimog D 401 4x4 (1952)

85.005518

1:43 R



Steyr-Puch 230 GE Hochdach Kommandofahrzeug

85.005540

1:43 R



Steyr-Puch 230 GE Plane

85.005539

1:43 R



Saurer 2DM mit Räumschild Boschung

85.005528

1:43 R



Pinzgauer 710 M 4x4 mit Räumschild

85.005542

1:43 R



Berna 2VM mit Räumschild orange

85.005529

1:43 R

Neuheit

\*Vorserienmuster



Pinzgauer 712 M 6x6

Schweizer Armee

85.00555

1:43 R



Berna 4 UM 5.0t 4x4 «Vierlivier» Blachenwagen (1950)

85.00536

Plane geschlossen

1:43 R



Saurer 5 CM 5.0t 4x4 «Vierlivier» Kipper

85.00537

1:43 R



Saurer 2DM 4x4 Kipper

85.005515

1:43 R



Henschel HS 3-14 HA CH 8,2 t gl 6x6

85.005508

1:43 R



MB Unimog S 404 mit L Flab 54

85.005517

1:43 R



M113 Geniepanzer 63

85.005533

1:43 R



M113 Schützenpanzer 89

85.005532

1:43 R



M113 Kommandopanzer 73

85.005531

1:43 R

# MSTB. 1:32



# SCHWEIZER *TRAKTOREN*

Industrietraktoren von Hürlimann wurden fast ausschliesslich direkt ab Werk verkauft. Nur so konnten die vielen individuellen Wünsche der Käufer berücksichtigt werden. Das Ausstatten der Fahrzeuge mit einem stärkeren Motor oder einer Seilwinde waren mitunter die Hauptwünsche. Vor allem die Seilwinde war fast an der Tagesordnung, da viel Fahrzeuge für den Forsteinsatz vorgesehen waren. Die fest montierte Doppelseilwinde diente nicht nur zum Rausziehen der Baumstämme, sondern auch zum Verladen derselben auf den Langholzanhänger. Nicht selten war der Industrietraktor auch Helfer in der Not indem er steckengebliebene Fahrzeuge und Anhänger aus dem Morast zog. Ob Fuhrhalter, Nahrungsmittelfabrik, oder Zirkus; wähen Jahrzehnten fanden sich Käufer aus allen Bereichen von Industrie und Gewerbe. Dank der geschlossenen Kabine und der für die damalige Zeit z. T. luxuriösen Ausstattung, fanden viele Industrietraktoren auch den Weg ins Ausland, wo sie den Ruf dieser erstklassigen und typisch Schweizerischen Fahrzeuge festigten.



QR-Code mit dem Smartphone scannen, um das Video anzusehen.



Hürlimann Industrietraktor D-500 Set mit Anhänger

85.003018

1:32 R

Neuheit

\*Vorserienmuster



Bührer BD4 Traktor mit Messerbalken (1952)

85.003025

1:32 R



Bührer FFD6 Industrietraktor

85.003019

1:32 R

Neuheit

\*Vorserienmuster



Bührer BD4 (1952)

85.003026

1:32 R



Hürlimann D-500 Industrietraktor

85.003020

1:32 R



Köpfler Trampf (1955)

85.003007

1:32 R



Vevey 560 mit Pflug und Motoregge

85.003021

1:32 R



Hürlimann D-200 4x2 mit Motoregge (1948)

85.003016

1:32 R

Neuheit



Bührer MFD 4/10

85.003027

1:32 R

Neuheit



Bührer MFD 4/10 mit Pflug

85.003028

1:32 R

Neuheit

\*Vorserienmuster



Rapid Special mit 2-fach Pflug

85.003031

1:32 R

# RIGITRAC

Seit gut 20 Jahren baut die hochkarätige Firma in Küssnacht am Rigi innovative Traktoren – und das in einem hart umkämpften Umfeld in dem internationale Grosskonzerne dominieren.

Worin liegt der Unterschied zwischen einem Rigitrac und einem Traktor der gängigen Marken aus Europa oder den USA? Als erstes ist sicherlich der tiefe Schwerpunkt und der Fahrzeugrahmen mit zentral angeordnetem Drehgelenk zu nennen, der das Gefährt hangtauglich macht und die Kippgefahr drastisch reduziert.

Die Motor- und Getriebeeinheit sind vibrationsfrei in den Fahrzeugrahmen integriert. Deshalb sind keine teuren Chassisverstärkungen notwendig und der Traktor wird um einiges leichter als Konkurrenzmodelle. Was vor allem in Zeiten mit hohen Kraftstoffpreisen ein weiteres Argument ist.

Das stufenlose Fahren, die Vierradlenkung, das Wenden auf kleinstem Raum und vor allem der sog. Hundegang, der ein seitliches Fahren mit Anbaugeräten erlaubt, sind weitere Argumente die für einen Rigitrac sprechen. Und nicht zuletzt das optimale Abstimmen auf Kundenwünsche verschafft der Firma den nötigen Vorsprung gegenüber standardisierten Modellen der Konkurrenz. Die vier gleich grossen Räder und das moderne Design mit dem markanten Logo tun ihr Übriges, um das Fahrzeug sofort als Rigitrac – Made in Switzerland zu erkennen.

**RIGI**  **TRAC**

Neuheit

\*Vorserienmuster



Rigitrac SKH75

85.003029

1:32 R

Neuheit

\*Vorserienmuster



Rigitrac SKH75 Kommunalfahrzeug

85.003030

1:32 R

# ***MSTB. 1:18***



# SCHWEIZER *MOTORRÄDER*

Wie bei so vielen Motorradherstellern gehen auch bei Condor die Anfänge auf die Herstellung von Fahrrädern zurück. Die Firma aus Courfaivre nahe Delémont erhielt schon Anfang des letzten Jahrhunderts Aufträge der Armee und der Post, bei denen sich ein grosser Bedarf an robusten Fahrrädern abzeichnete.

Der gute Ruf von Condor festigte sich umso mehr, als in den darauffolgenden Jahren erste motorisierte Armeemaschinen gebaut wurden. In der Nachkriegszeit erlebte die Firma ihre absolute Blütezeit: Von der berühmten A 580 wurden 2850 Exemplare an die Schweizer Armee geliefert. Von der A 350 sogar deren 3000!



Condor A 580-1 (1951)

85.006003

Schweizer Armee

1:18 R



Condor A 250 (1959)

85.006001

Schweizer Armee

1:18 R



Condor A 350 (1972)

85.006002

Schweizer Armee

1:18 R

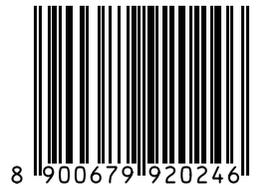


*arwico*  
**COLLECTORS  
EDITION**

[www.ace-collection.ch](http://www.ace-collection.ch)

Ihr Fachhändler:

85.992024  
ACE Hauptkatalog 2024



**ARWICO**

Herstellung und Vertrieb Schweiz:  
Arwico AG  
Brühlstrasse 10  
4107 Ettingen BL  
Schweiz

Kontakt:  
+41 61 722 12 22  
[verkauf@arwico.ch](mailto:verkauf@arwico.ch)  
[www.arwico.ch](http://www.arwico.ch)



Vertrieb Europa:  
Gebr. FALLER GmbH  
Kreuzstrasse 9  
78148 Gütenbach  
Deutschland

Kontakt:  
+49 7723 651-0  
[info@faller.de](mailto:info@faller.de)  
[www.faller.de](http://www.faller.de)

Änderungen, Liefermöglichkeiten und  
alle Rechte vorbehalten. Daten, Masse  
und Abbildungen ohne Gewähr. Ver-  
vielfältigung und Nachdruck verboten.