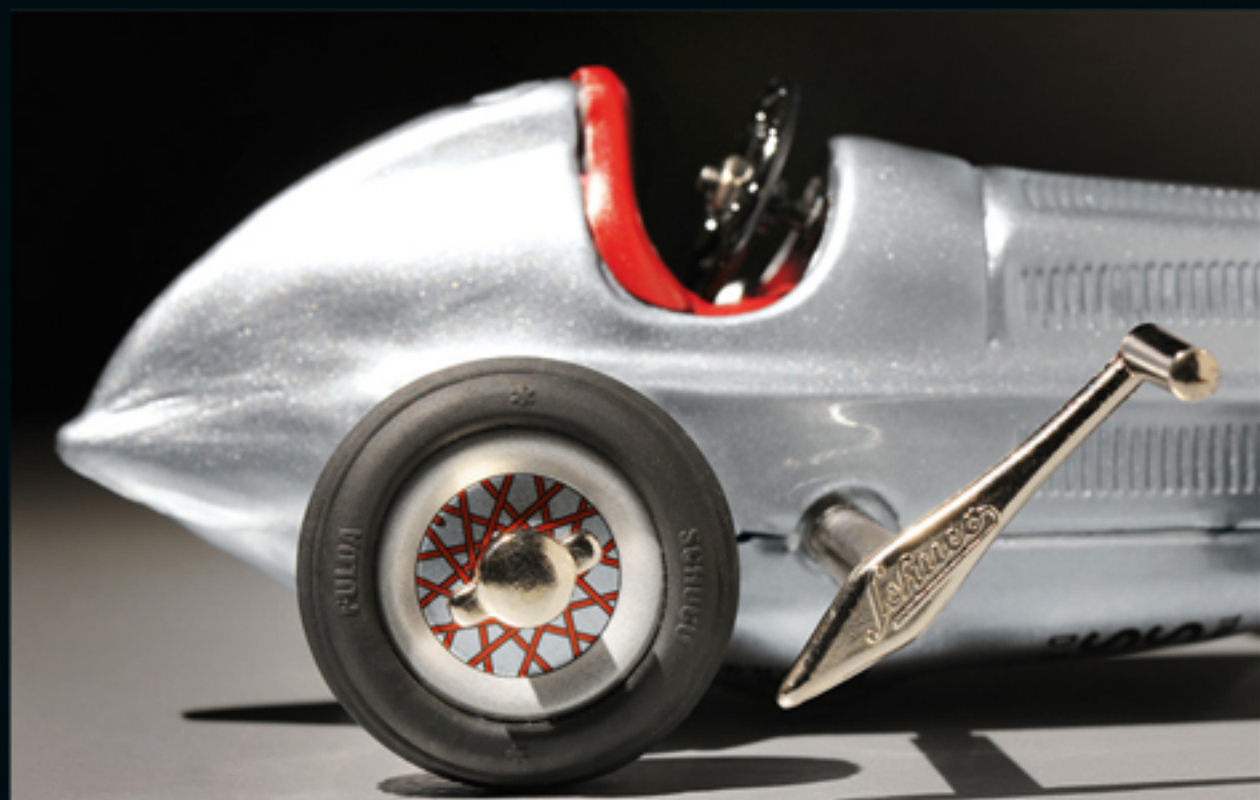


Schuco[®]

Die Schuco-Saga

100 JAHRE VOLLER WUNDERWERKE



DK

DELIUS KLASING

Grußwort Michael Sieber	6
-------------------------	----------

KALEIDOSKOP



Teil 1	7
Teil 2	47
Teil 3	167

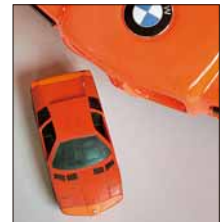
DIE SCHUCOGRAFIE

1912 – 1937	15
1938 – 1962	32
1963 – 1987	129
1988 – 2012	146
2012 – ?	160
Meilensteine	163

DIE WUNDERWERKE



Die Blech-Klassiker	56
Das Müller-Gedicht	68
Der Junge mit dem BMW Turbo	70
Walter de Silva und der Schuco-Passat	74
Werbung mit Punch	84
Der englische Patient	86
Die 1:66-Sammlung	88
Die zweite Luft des Turbo	94
Die historischen piccolos	96
Die piccolos der zweiten Generation	100
Der Uhr-quattro	104
100 Jahre Qualität	106
Vier Köpfe	118
Der verschollene Käfer	124



Epilog	174
--------	------------

*„Wer auf der Stelle tritt,
kann nur Sauerkraut fabrizieren.“*

Sir Peter Ustinov

Unser Marken-Juwel

Als mein Vater Fritz Sieber und ich 1982 Simba-Toys gründeten und wir mit fünf Mitarbeitern Spielzeuge entwickelten, da hätte sich niemand träumen lassen, dass heute unter dem Dach der Simba-Dickie-Group 15 verschiedene Marken vereint sind, die in der Branche einen unverwechselbaren Ruf genießen.

Seit 1999 gehört Schuco dazu. Ich kann mich noch genau erinnern, dass meine Gefühle damals bei der Übernahme sich zwischen etwas Stolz bewegten, ein solches Marken-Juwel aus der Spielwarenindustrie zu besitzen, und dem Respekt vor der Aufgabe, den großen Namen weiterzuentwickeln und ihm neue Perspektiven zu eröffnen.

Schuco ist heute eigentlich keine Spielzeugmarke im klassischen Sinn mehr, sondern bedient sehr anspruchsvolle Kunden mit seinen maßgeschneiderten Sammlerstücken. Das bedeutet höchste Qualität und verlangt nach innovativen Ideen und guter Marktkennntnis.

Auch die Spielzeugwelt der anderen Marken unseres Familienunternehmens kann von diesen Anforderungen lernen. Umgekehrt profitiert Schuco in vielerlei Hinsicht von den Möglichkeiten der Simba-Dickie-Group. Schuco ist für uns so etwas wie Bugatti im Volkswagen-Konzern. Und: Der Zukunft von Schuco neue Möglichkeiten zu eröffnen ist für mich eine Herzensangelegenheit, die ich zusammen mit meinem Team mit großem Engagement verfolge.

Eine Stärke von Schuco ist sicherlich die lange Tradition der Marke. Deshalb freut es mich persönlich umso mehr, dass in unserem Jubiläumsjahr ein neues Buch erscheint, das sich der Historie der Marke ganz besonders widmet. Trotzdem treten die wunderbaren Spielzeuge aus 100 Jahren Schuco nicht etwa in den Hintergrund, sondern tauchen in überraschend gestalteten Reportagen ins Rampenlicht.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß bei der Lektüre und beim Sammeln.



Michael Sieber

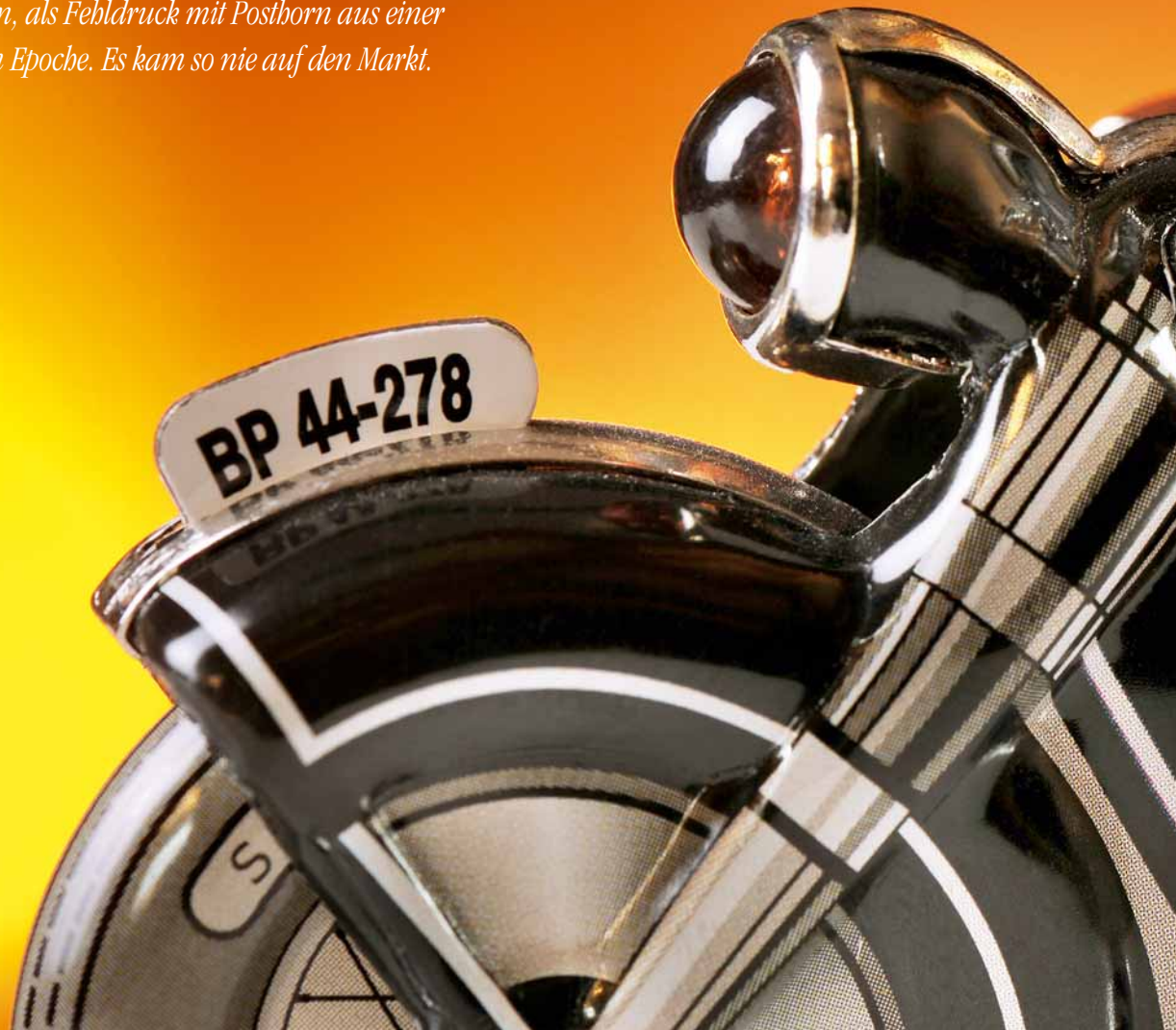
Wie ein Füllhorn der Wunderwerke Kaleidoskop: 1. Teil

Ja, manchmal in seiner langen Geschichte legte sich Schuco rasant in die Kurve.



Da geht die Post ab

Ein Motodrill-Motorrad, ursprünglich aus den 1950ern, als Febldruck mit Posthorn aus einer falschen Epoche. Es kam so nie auf den Markt.



SCHUCO

KALEIDOSKOP 1



Mit Saus und Maus: Die Erfolgsgeschichte der Marke Schuco begann mit Tieren, die schon früh Uhrwerksfunktionen besaßen, und führt heute zu millimetergenauen Miniaturen, die mithilfe von modernsten Computertechniken gefertigt werden.



Mit Mäusen Mäuse machen: Die Rollmaus mit Uhrwerk avancierte ab den 1930ern zum Schuco-Topseller



In den 1990ern begann Schuco mit seinem Traktorenprogramm, hier im Bild ein Schlepper von Porsche

Das Comeback auf den Weltmeeren
feierte Schuco mit der „Queen 1“
aus Blech zwischen 1999 und 2001



Schuco macht die Welle: Vorsicht, Eisberg Süd-Südwest voraus! Aber keine Angst, der Kapitän von Schucos „Queen 1“ weiß ganz genau, was er zu tun hat, er steht ja schließlich nicht auf der Brücke der schicksalhaften Titanic.



SCHUCO

WUNDERWERKE, DIE GESCHICHTEN SCHREIBEN

100 Jahre voller Präzision



Auch beim Spielzeug entsteht echte Qualität nur durch echte Hingabe.

Glanz & Gloria

Es gibt normale Autos und die Solitäre von Maybach, normales Spielzeug und die Blechkunstwerke von Schuco.



Haltet den Dieb! Mit dem Elektro-Razzia Car jagte Schuco ab 1958 die Langfinger der Wirtschaftswunderzeit.

Traumwagen sind zwar fast immer aus Blech geformt, können aber trotzdem ganz unterschiedlich aussehen. So etwa die legendären Zeppeline von Maybach, wie sie zwischen 1930 und 1937 gebaut wurden. Kaum einer gleicht dem anderen, jeder einzelne ist ein chromglänzender Solitär, herabgestiegen aus dem automobilen Olymp. Wendeauto, Examico, Ingenico, Fex, Studio, Razzia Car, Kommando-Auto – so deklinieren sich die aus Blech geformten Traumwagen von Schuco, die seit den 1930er-Jahren den unvergleichlichen Ruf des Spielzeugproduzenten aus dem Fränkischen begründeten. Beide Ahnengale-





Das Vorbild des Kommando-Autos von Schuco war ein Maybach SW 35 mit Autenrieth-Karosserie

Wunderwerke mit pochenden Blechherzen



Oben Studio Racer, Sonder-Examico für BMW und der Höllenraser Fex, unten Alfa Romeo mit Dalli-Kopf

rien führt diese Geschichte zusammen. Denn im Neumarkter Museum für historische Maybach-Fahrzeuge parken stets zwischen 18 und 20 der automobilen Monumente mit dem doppelten M in der Kühlerfigur und trafen zum Fototermin auf die heiß begehrten Blechlegenden in miniature, die wichtigsten Tin-Plate-Spielzeuge aus dem Stammbaum von Schuco.

Unendliche, elegant aus Blech gepresste Radien verschmelzen mit perfekt platziertem Chromzierat. Makellose Verarbeitung und technische Brillanz geben sich hier ebenso ein reizvolles Stelldichein wie Kreativität und ein Luxus, der wie selbstverständlich wirkt und keiner Begründung bedarf. Das gilt übrigens für beide, die stolzen Luxusliner im Maßstab 1:1 und die Bubenträume, die seit Urzeiten in Kinderzimmern auf der ganzen Welt ihre Spuren hinterließen.

Egal ob Prachtwagen oder Miniatur, hinter beiden Ahnenga-

lerien stecken große Männer, deren Ideen die Welt veränderten. Der König der Konstrukteure, Wilhelm Maybach, lieb seinen Automobilen nicht nur den Namen, sondern auch technische Finessen, die seiner Fantasie als Automobilbauer entsprungen waren.

Heinrich Müller war bis zu seinem Tod im Jahre 1958 der Mann hinter dem großen Namen Schuco, ein zuverlässig sprudelndes Füllhorn an ausgetüftelten Ideen, die er zielstrebig mit seinem Team an treuen Mitarbeitern in die Spielzeugrealität umsetzte. Während Sohn Karl Maybach die Ideen seines Vaters nahtlos weiter vorantrieb, war dies Werner Müller leider nicht vergönnt. Sowohl die Maybach-Juwelen als auch die Blech-Kleinodien von Schuco haben unzweifelhaft eines gemeinsam: Sie haben den Ruf der großen Marken begründet und bis heute unvergesslich gemacht.

Im März 1936 kreuzten sich die Linien der beiden ersten Adressen für ausgeklügelte Mechanik zum ersten Mal. Heinrich Müller kaufte

Oxidieren um die Wette: Schuco 1001
Patentauto auf dem Kotflügel des
Maybach DS 8 aus der Sowjetunion



SCHUCO

WUNDERWERKE, DIE GESCHICHTEN SCHREIBEN

Die Mercedes-Benz 230 SL Pagode
lieferte Schuco 1966 das Vorbild für
dieses Elektro-Fernlenkauto





sich damals bei Maybach das Chassis-Nr. 1674, Typ SW35 und ließ es dann in Darmstadt bei der Firma Autenrieth mit einer Stromlinienkarosserie versehen. Das Vorbild für diesen Aufbau lieferte eines der genialen Blechspielzeuge von Schuco, der Kommando-Wagen. Noch einmal zum Mitschreiben: Eines der innovativsten Spielzeugautos der frühen Ära nach Wendeauto, Akustico oder Studio I, das Kommando-Auto, erhielt nachträglich sein passendes Original. Waren die Auto-Erstlinge aus Blech immer nur an Originale angelehnt, der Examico etwa dem BMW 328 aus dem Gesicht geschnitten und der Studio Racer eine Hommage an den ersten Mercedes-Silberpfeil Typ W25, so kaufte sich der Schuco-Gründer jetzt sein passendes Original des Kommando-Wagens einfach selbst hinzu. Leider hat dieses Chassis nicht überlebt. Es ging nach dem Krieg vermutlich in die Vereinigten Staaten, dann verliert sich dort seine Spur. So bleibt nur das Spielzeug als Zeitzeuge für den Strom-

Virtuose Getriebe-Technik parkt im Kofferraum

linienaufbau, der damals gewirkt haben muss, als sei er einem Zukunftsroman entsprungen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg änderte Schuco übrigens seine Designstrategie. Schon der Ingenico mit Elektroantrieb und zahlreichen Spielmöglichkeiten lehnte



Gangschaltung der Elektro-Pagode (rechts) und der Mercedes 170 V mit Holzvergaser (darüber)

Ingenico: acht Spielzeuge in einem



**Der Alleskönner Ingenico (ganz oben),
der Synchronomatic mit Drucktasten-
steuerung und Plastik-Heckflossen**

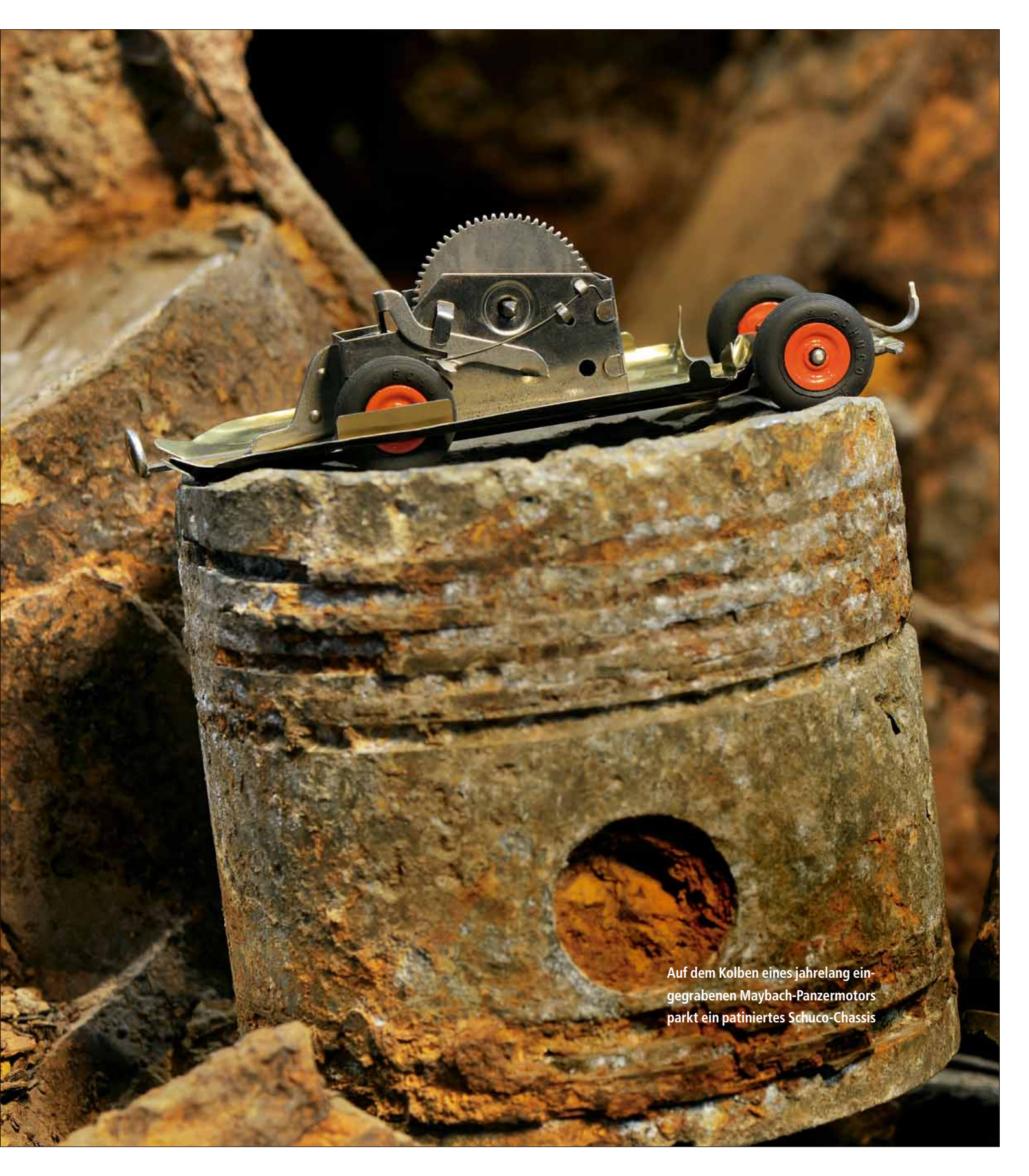
sich an einen Buick Sedanette aus den 1940er-Jahren an. Der 190 SL Roadster als Blechauto startete zwar 1955 noch unter dem Decknamen Elektro-Phänomenal, hieß als Elektro-Fernlenkauto dann aber schon wieder Mercedes 190 SL. Den weltberühmten Stern trug er in beiden Fällen unübersehbar im Kühlergrill, auch in seiner späteren Polizei-Variante als weltberühmtes „Razzia Car“.

Immer wieder lieferten die Originale den Entwicklern aus Fürth jetzt die Vorlage für technische Highlights in den Verkleinerungen. Als sich Ende der 1950er-Jahre in der Oberklasse auch in Deutschland immer mehr Automatikgetriebe durchsetzten, stellte Schuco etwa sein Hydro Car vor. Die Blechverkleinerung in Form eines Mercedes-Benz 220 S besaß jetzt eine flüssigkeitsgesteuerte Kupplung. Nach der Mechanik und der Elektrik hatte nun also auch die Hydraulik Einzug in die Wunderwerke der Technik gehal-

ten. Auf Basis derselben Karosserie, aber in Coupé-Form, debütierte 1960 der Rollfix. Im Body hatten die Schuco-Mechaniker ein nicht weniger als 50 Zentimeter langes Stahlseil versteckt, das für einen reibungsarmen Schwungradantrieb des Mercedes sorgte.

Eine H-Schaltung, originalgetreu bedienbar über den Schaltknüppel auf dem Getriebetunnel, feierte bei den Franken mit dem „Sport“-Fernlenkauto ihre Premiere. Das Vorbild lieferte Mercedes mit seiner berühmten Pagode vom Typ 230 SL. Wer wollte, der konnte die stattliche Armada an Zahnradern im Heck bewundern, wenn er die Kofferraumhaube öffnete.

Noch verrückter trieben es in den 1950ern ja bekanntlich die Amis bei ihren Straßenkreuzern. Das empfand Schuco mit seinem Synchronomatic nach, einem fünf-sitzigen Convertible mit angesetzten Heckflossen aus verchromtem Plastik, dessen Antrieb sich über kleine Tasten in der Armaturentafel steuern ließ – genauso wie bei den Originalen aus Detroit.



Auf dem Kolben eines jahrelang eingegrabenen Maybach-Panzer-motors parkt ein patiniertes Schuco-Chassis