



ACE arwico COLLECTORS EDITION

HAUPTKATALOG 2019

Exklusive Sammlermodelle für die Schweiz


ACE
arwico
COLLECTORS
EDITION
Hürlimann
SG 123
COPYRIGHT: © GEROLD RÖTHLIN

Liebe Sammler von ACE Modellen



Wussten Sie, dass in der Schweiz über 100 verschiedene Traktorenhersteller aktiv waren?

Eine Zahl die selbst in unserem Team grosses Erstaunen auslöste. Natürlich verfügen die grossen Namen wir Hürlimann, Bührer oder Bucher über einen hohen Bekanntheitsgrad - auch wenn die meisten schon seit geraumer Zeit nicht mehr produzieren oder in grosse Konzerne integriert wurden. Unter den ehemaligen Herstellern finden sich Marken wie Schilter, Rapid oder Köpfli die Konstruktionen und Erfindung in die mechanisierte Landwirtschaft brachten, die heute noch ihre Gültigkeit haben. Und gerade diese Spezialitäten machen eine Modell-Sammlung besonders attraktiv, da sie Fahrzeuge darstellen, die sich ausserhalb der gängigen Vorstellungen befinden.

So werden Sie den berühmten Armee Saurer 2DM nicht mehr als Truppen und Materialtransporter mit Plane, sondern als Dreiseiten-Kipper finden. Natürlich auch in der Berna 2VM Version im Mstb. 1:43. Dasselbe Ziel verfolgen wir auch bei den zivilen LKWs indem wir den Saurer D330B Frontlenker nicht nur als Kipper und Betonmischer produzieren lassen, sondern auch in den spezielleren Varianten wie Welaki oder sogar mit Betonmulde. Und als Krönung einer Sammlung lässt sich sicherlich die strenge Limitierung der eben erwähnten LKW-Modelle benennen; liegt diese doch bei nur 150 Exemplaren pro Variante. Natürlich mit durchnummeriertem Zertifikat!

Auch in der Aviatik kann man den roten Faden in der Modellpalette gut erkennen. Neben den üblichen Standardversionen lassen sich einige Sonderversionen ausmachen. Flugzeuge oder Helikopter mit Jubiläumsbemalung, Staffelabzeichen, oder individuellem Aufdruck machen einfach eine Freude in jeder Sammlervitrine.

Die Modell-Entwicklung in der Baugrösse 1:87, bzw. H0 werden wir weiter vorantreiben. In den letzten beiden Jahren wurde uns ein grosser Erfolg zuteil, den wir gerne in die Zukunft transferieren.
Dem Zugpferd „Armeefahrzeuge“ stellen wir somit weitere zivile Fahrzeuge zur Seite. Selbstverständlich alle mit Schweizer Vorbildcharakter. Für das Jahr 2019 werden dies Baustellen-LKW’s auf Basis des Saurer D330B Frontlenkers sein. Und weitere werden folgen….

Viel Freude und grossen Spass an unserem schönen Hobby wünscht

Euer ACE-Product-Manager

Daniel Gasser

INHALTSVERZEICHNIS

Traktoren 1:32	4
Busse / Post Schweiz 1:87	10
Post Schweiz 1:87	12
LKW’s Schweiz 1:87	13
Busse & LKW 1:50 / 1:43	16
Flugzeuge 1:72	20
Militär 1:87	30
Militär 1:43	41
Swiss Classic Bikes 1:18	42

ACE arwico COLLECTORS EDITION

LEGENDE / LOGOS

NEUHEIT	Neuheit / Nouveauté
I / 2019	Ungefähres Erscheinungsdatum Quartal / Jahr
1:72	Massstab
K	Modell aus Kunststoff
M	Modell vorwiegend aus Metall
R	Modell aus Resin


Est. 1917
MOTOREX
Motor Oil
Köpfli
DAMALS WIE HEUTE:
DAS OEL KOMMT VON MOTOREX.
REGULAR
– SAE 30 –
1L
RUNNING IN
– SAE 30 –
1L
SUPREME
– SAE 30 –
1L
HEAVY DUTY
SAE 20W/50
5L
EVOTEC
– SAE 10W/30 –
5L
ACE arwico COLLECTORS EDITION
TRAKTOREN 1:32

Schweizer Traktoren

Etwa seit den 1970er Jahren finden sich in der Schweiz, in Deutschland und in Östereich verstärkt Traktorenliebhaber, die alte Traktoren und die dazugehörigen Anbaugeräte restaurieren und wieder fahrfähig machen. Diese Traktorenliebhaber finden sich oft in Interessengemeinschaften oder Vereinen zusammen, und dazu gehört auch das Sammeln von Modellen nach Original-Vorbildern.

Die Schweiz hat im Traktorenbau eine lange Tradition und Firmen wie Hürlimann, Bucher, Bührer oder Köpfli haben mit ihren Innovationen im Traktorenbau Geschichte geschrieben. Viele dieser Firmen existieren in der ursprünglichen Form nicht mehr oder wurden in Grosskonzerne wie zum Beispiel den Traktorenhersteller SAME integriert.

Für uns und für alle Traktorenliebhaber leben die „Legenden“ weiter. Grund genug also, die Traktoren nach schweizerischem Vorbild auch im Modellmassstab 1:32 gebührend zu würdigen.

Die Serie wird laufend mit neuen Modellen ergänzt. Alle Modelle sind in der Produktion limitiert und werden nur einmal hergestellt.

ACE arwico COLLECTORS EDITION

ACE arwico COLLECTORS EDITION

NEUHEIT
I / 2019



Hürlimann D-200 S 1971 mit Motoregge **85.003011**

R 1:32

NEUHEIT
I / 2019



Köpfli Trumpf 1955 **85.003007**

R 1:32



Bucher 1800 Traktor 1956 **85.003012**

R 1:32



ACE arwico COLLECTORS EDITION

COPYRIGHT: © GEROLD RÖTHLIN



Bucher KT10 mit Güllefass 1957 **85.003010**

Werkseitig ausverkauft Ⓡ 1:32

Der Bucher KT10 von 1957

Bei der Bucher-Guyer AG in Niederweningen entschied man sich erst 1944 auch mit der Produktion von Einachsern zu beginnen und stellte der breiten Öffentlichkeit erstmals den Motormäher mit der Bezeichnung «Bucher Rekord» vor. Bei vielen Kleinbauern die keinen Traktor vermochten, wurden die Einachser zum Mähen, Ziehen, Pflügen, Eggen und für den stationären Antrieb eingesetzt. So kam seitens der Landschaft relativ schnell der Wunsch nach einem stärkeren und grösseren Einachser auf.

Diesen Wünschen wurde der Bucher KT 10 gerecht, welcher erstmals im Jahr 1950 auf den Markt kam. Für diesen starken Einachstraktor waren alle Anbaugeräte erhältlich, wie sie auch für einen Traktor erhältlich waren. Nach einigen Jahren wurden jedoch die schweren Einachser mit Triebachsanhängern von den zeitgemässeren und modernen Transportern abgelöst.

So wurde der Bucher KT10 nur bis ins Jahr 1962 produziert, erreichte aber eine sehr stolze Stückzahl von 4705 Exemplaren.

NEUHEIT
II / 2019



Rapid Cargotrac beladen mit Rapid Spez mit Messerbalken **85.003013**

2er-Set Ⓡ 1:32

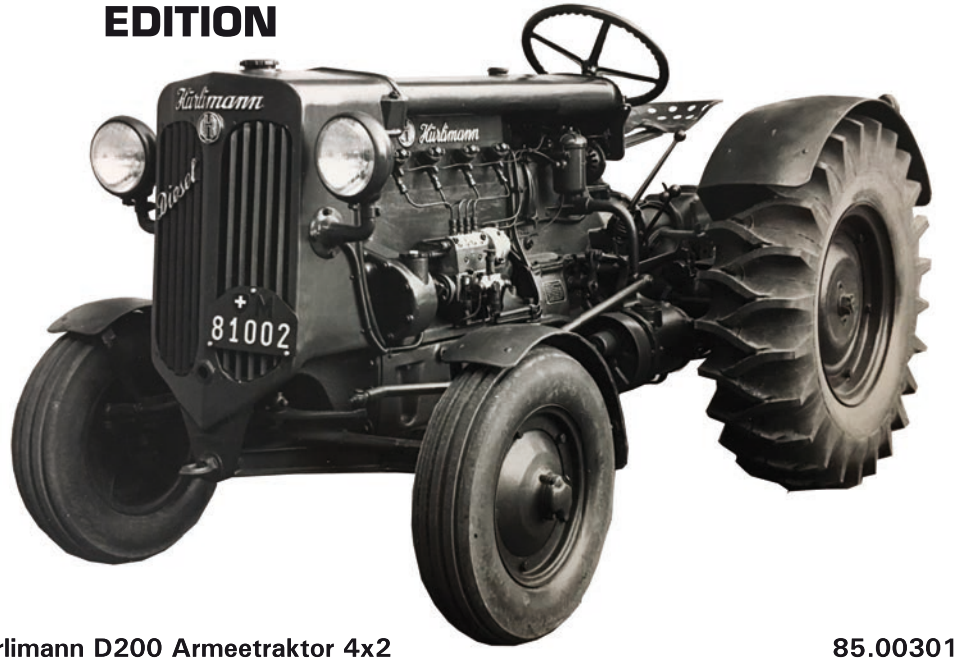


Traktor Bührer Spezial 6135 1964 **85.003006**

Werkseitig ausverkauft Ⓡ 1:32

ACE arwico COLLECTORS EDITION

NEUHEIT
IV / 2019



Hürlimann D200 Armeetraktor 4x2 **85.003015**

Jg. 1950 R 1:32

Hürlimann D200 - Das Schweizer Urgestein

Die ersten D-Modelle führte Hürlimann kurz nach dem 2. Weltkrieg ein. Bis in die 70er Jahre wurden Traktoren mit der Bezeichnung ‚D' produziert. Hierbei gab es unterschiedliche Ausführungen. Den Hürlimann D100 gab es z.B. im Zeitraum von 1946 bis 1971 in den Varianten D100 S, D100 L oder D100 SSP sowie als Hinterrad-Ausführung oder als Allradschlepper.

Der Hürlimann D100 wurde zum beliebtesten Modell, sein sparsamer Verbrauch machte gute Werbung für die Firma und damit auch volle Auftragsbücher. Ein weiteres Modell der D200 mit grösserer Bereifung und der Typ D300 mit 65 PS Motor kamen auf den Markt. Der Hürlimann D200 war abgesehen von seiner Motorleistung, mit dem Modell D150 S identisch. Zusätzlich zur Standard-Ausführung konnte ab dem Jahr 1967 eine Allrad-Variante geordert werden.

NEUHEIT
III / 2019



Bührer OP17 Allrad **85.003009**

R 1:32

NEUHEIT
IV / 2019



Hürlimann D200 mit Motoregge **85.003016**

Jg. 1952 R 1:32

Ein Model entsteht

Als Sammler von Modellautos oder auch Modellflugzeugen freuen wir uns immer wieder über die Vielfalt der verschiedenen Modelle die angeboten werden. Was steckt aber eigentlich hinter der Entwicklung und der Herstellung eines solchen Modelles ?

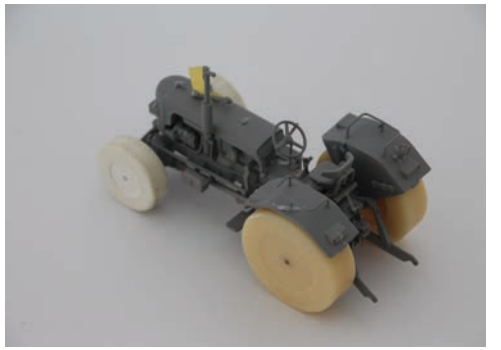
Am Anfang steht die Idee, ein Modell herzustellen. Sei dies auf Wunsch von vielen Kon



Herstellung des Prototypen in Fernost.

sumenten oder aber aufgrund einer eigenen Marktabklärung. Mit der Idee werden gleichzeitig auch Machbarkeit bei den Herstellern abgeklärt, Stückzahlen festgelegt sowie eine erste Kalkulation erstellt. Dieser fast ausschliesslich administrative aber doch sehr wichtige Prozess nimmt in der Regel 4 – 8 Wochen Zeit in Anspruch.

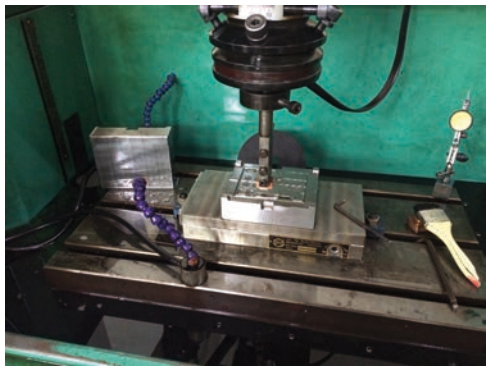
Ist die Idee dann zum „Definitiven Konzept" geworden, werden nochmals rund 3 Monate mit der Informationsbeschaffung von Massen, Grössen, Farben und Fotos benötigt. Hier arbeiten wir eng mit den Herstellern der Originalfahrzeuge, mit Fachspezialisten aber auch mit der Schweizerischen Armee oder



Der erste Prototyp ist fertig. Nun folgen noch zahllose kleine Anpassungen.

Museen zusammen. Sind Pläne dann endlich vorhanden, rund 500 Detailaufnahmen vom Vorbild gemacht sowie genaue Farbabklärungen vorgenommen, kann mit der Erstellung der CAD-Daten und einem ersten Prototypen begonnen werden. Dieser meist in Fernost getätigte Prozess dauert dann in der Regel bis zum ersten Prototypen rund 3 – 4 Monate.

Anhand der ersten Prototypen werden dann nochmals Korrekturen vorgenommen, bis das Modell soweit fertig ist, sodass mit der eigentlichen Produktion begonnen werden kann. Gleichzeitig wird mit dem Verpackungsdesign wie auch mit



Formenbau für ABS-Teile

der Deko/Artwork des Modells begonnen.

Nach vielen Korrekturen beim Prototypen, bei der Verpackung aber auch beim finalen Deko-Muster startet dann die Produktion beim Hersteller in Fernost mit anschliessender Montage von Hand und Lackierung. Bis das Modell dann per Schiff in die Schweiz versendet werden kann, sind nochmals rund 3 Monate vergangen.



Viel Zeit braucht es beim Casting der Formenteile. Hier ist sauberes und exaktes Arbeiten von höchster Wichtigkeit.

Alles in allem kann bei einem normalen Verlauf der einzelnen Entwicklungs- und Produktionsstufen mit einer Gesamtzeit von rund 12 – 15 Monaten gerechnet werden, bis aus der Idee ein vorbildrichtiges Modell entstanden ist.





Verschiedene Stadien des Prototyps, hier am Beispiel des Saurers 2DM, welcher im Jahr 2017 zur Auslieferung kam.



Jedes Resinteil wird von Hand gesäubert und fein geschliffen.



Handlackierung der einzelnen Teile.



ACE arwico COLLECTORS EDITION

Busse / Post Schweiz 1:87

COPYRIGHT: © HEIKO LAMBACH

Die Geschichte von FBW.

Ab 1918 wurden in Wetzikon Lastwagen und Autobusse unter dem Markennamen FBW hergestellt. FBW war ein sehr innovatives Unternehmen. So stellte FBW bereits 1954 das halbautomatische Planetengetriebe vor, welches seiner Zeit weit voraus war. Nach der Ölkrise ging der Verkauf von Nutzfahrzeugen ab 1974 zurück, 1978 wurde FBW vom Oerlikon-Bührle-Konzern übernommen. Etwa zur gleichen Zeit wurden 22 Busse FBW 40VH für die Schweizerische Post sowie die FBW 50U gebaut.

1982 wurde schliesslich FBW mit der Adolph Saurer AG zur Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon (NAW) zusammengeschlossen. 1985 verliess der letzte FBW das Werk.



Postauto FBW C40U Haifisch PTT **85.002202**

Ⓜ HO 1:87



Postauto Saurer L4C Alpenwagen PTT mit gelber Haube **85.002008**

P.2188 Bj.1953 - erster von der PTT eingesetzter Alpenwagen dieses Typs

Ⓜ HO 1:87



Reisebus FBW NL40 der Auto AG Rothenburg **85.002006**

Ⓜ HO 1:87



Reisebus Saurer 3DUK Version PTT **85.002604**

Ⓜ HO 1:87



Reisebus FBW 50U-55L der VZO **85.002605**

Ⓜ HO 1:87

Der PTT Elektro-Schlepper

Welcher Schweizer kennt Sie nicht, die gelben Elektroschlepper vom Typ TR-5047e mit manchmal bis zu 8 angehängten Gepäckwagen der PTT. Vor allem in den Sommer- und Skiferien konnte man diese mit viel Gepäck beladenen gelben Schleppwagen-Kombinationen auf den Bahnsteigen der SBB und BLS sehen. Erstmals in unserem Sortiment werden die beiden H0 Sets in einer limitierten Auflage von jeweils 750 Stk. in Resin hergestellt.



NEUHEIT
II / 2019

PTT Elektro-Schlepper mit Anhänger **85.008701**

Typ TR-5047e (Abbildung zeigt Modell im Mstb. 1:22.5)

R HO 1:87

ACE arwico COLLECTORS EDITION

NEUHEIT
II / 2019



PTT Gepäckwagen Set **85.008702**

R HO 1:87



VW Käfer der PTT **85.002501**

M HO 1:87



VW Golf der PTT **85.002502**

M HO 1:87



LKW Saurer 5DM Kipper **08.937534**

Kommunalfahrzeug

Ⓚ HO 1:87



LKW Saurer 5DM Kipper **08.937533**

Stefan Rubin Transporte

Ⓚ HO 1:87

ACE arwico COLLECTORS EDITION



LKW Saurer 5DM Welaki **08.937536**

Firma Senn in Brunnen

Ⓚ HO 1:87



Saurer D330B F8x4

Vierachsige LKWs waren lange Zeit ein schweizerisches Phänomen. Die eidgenössische Gesetzgebung verhinderte lange Zeit die Anwendung von Drei- und Vierachsern. Erst mit dem geänderten Strassenverkehrsgesetz von 1973 erhöhte sich das Gesamtgewicht für dreiachsige Fahrzeuge auf 25 Tonnen, dasjenige von Vierachsern auf 28 Tonnen - gleichviel wie für Anhängerzüge. So wurden die Saurer und Berna Vierachser schnell eine gute Alternative zum LKW mit Anhänger. Als Solofahrzeug, vor allem im Baustellenbetrieb waren die D330er kaum zu übertreffen. Die Handlichkeit in Verbindung mit der hohen Nutzlast, aber auch anerkannt gute und umweltfreundliche Motoren, gutes Drehmoment bei tiefen Touren, gute Achslastverteilung, torsionssteifer Rahmen; all dies führte auch zu einem kommerziellen Erfolg, der mit über 1'000 gefertigten Exemplaren gekrönt wurde.

Motor:	11'950 ccm, 6 Zylinder Turbo
Leistung:	315 PS
Gänge:	16
Gewicht:	12'580 Kg
Gesamtgewicht:	32'000 Kg
Gesamtlänge:	8'008 cm
Gesamtbreit:	2'300 cm
Baujahr:	1981



NEUHEIT
II / 2019



Saurer D330B F8x4 Betonmulde **85.002301**

Frischknecht Herisau

K HO 1:87

ACE arwico COLLECTORS EDITION

NEUHEIT
II / 2019



Saurer D330B F8x4 Kipper **85.002302**

Reto Vils AG

K HO 1:87



NEUHEIT
II / 2019



Saurer D330B F8x4 Welaki **85.002303**

Waser Birsfelden

K HO 1:87

ACE arwico COLLECTORS EDITION



NEUHEIT
II / 2019

Saurer D330B F8x4 Betonmischer **85.002300**

Reto Vils AG

K HO 1:87





ACE arwico COLLECTORS EDITION

Busse und LKW 1:50 / 1:43



LKW Saurer D330B F8x4 Kipper **85.005510**

Version der Firma Reto Vils AG / Werkseitig ausverkauft

R 1:43



LKW Berna D330B F8x4 Kipper **85.005507**

Version der Firma Blaser AG, Hasle bei Burgdorf

R 1:43

NEUHEIT

I / 2019



LKW Saurer D330B F8x4 Welaki **85.005511**

Version der Firma Waser Birsfelden

R 1:43



NEUHEIT

II / 2019

LKW Saurer D330B F8x4 Betonmischer **85.005513**

Version der Firma Nüssli AG, Agasul

R 1:43

arwico COLLECTORS EDITION

NEUHEIT
II / 2019



LKW Saurer D330B F8x4 Beton-Muldentransport **85.005512**

Version der Firma Dozza Transport AG, Küsnacht

R 1:43



NEUHEIT
III / 2019



Saurer D-330B Hauben-Kipper **85.005520**

Version der Firma Dozza Transport AG, Küsnacht

R 1:43

NEUHEIT
III / 2019



Saurer D-330B Hauben-Kipper **85.005521**

Version der Firma Stuag, Schweiz

R 1:43

SAURER L4C Alpenwagen IIIa
Baujahr 1952 - 1955

Charakteristisch für dieses Fahrzeug war das durchgehend verglaste Dach mit dem markanten Lufteinlass über der Windschutzscheibe, der einer zusätzlichen Belüftung des Fahrgastraumes diente. Kein anderes Modell der sogenannten Schnauzen-Postautos verfügte über mehr Komfort, Rundumsicht und eine derart schöne Linienführung wie der Alpenbus Typ L4C. Diese von den Chauffeuren oft als „Glaswagen" bezeichneten Schnauzen-Postautos waren die letzten von der PTT-Regie angeschafften Normallenker. Mit über 22cm Gesamtlänge wird der Alpenbus in unserer Serie sicherlich zu den grössten Modellen gehören.

Hochwertiges Modell aus Resin (Kunststoff) mit ABS Anbauteilen. Reifen aus TPR-Gummi, Räder rollbar sowie detailgetreue Inneneinrichtung.

Kunststoff-Showbox mit ABS-Sockel bedruckt.

Innenliegendes Booklet mit Durchnummerierung und Zertifikatsnummer.

ACE arwico COLLECTORS EDITION



Schweizer Postauto Saurer Alpenbus L4C vom Typ IIIa — **85.004100**

Ausführung mit Flügelbalken Logo - Limitierte Auflage

R 1:43



Schweizer Postauto Saurer Alpenbus L4C vom Typ IIIa — **85.004101**

Ursprungsversion mit gelbem Nummernschild - Limitierte Auflage

R 1:43



Postauto Mercedes Benz Citaro O530NL — **85.004005**

Postauto-Strecke Lenzerheide - Davos

M 1:50



ACE arwico COLLECTORS EDITION

Flugzeuge 1:72

COPYRIGHT: © VBS



Vampire DH-100 Mk6 der Schweizer Luftwaffe **85.001010**

J-1156 mit Haifischzähne-Bemalung 1984 Ⓜ 1:72

De Havilland Vampire

Der VAMPIRE erhielt bei den Erprobungen in der Schweiz und in England fast durchwegs gute Noten. Feuerkräftig, robust und einfach in der Wartung. Gerühmt wurde auch die ausserordentlich gute Sicht.

Am 12. Juni 1990 wurden die letzten VAMPIRE auf dem Flugplatz Emmen anlässlich einer Feier aus der Pilotenschule verabschiedet. Für ein Kampfflugzeug war Ende der Vierzigerjahre ein maximales Alter von zehn Jahren vorausgesagt worden. Der VAMPIRE hat uns eines Besseren belehrt.

Die von F+W Emmen, Doflug Altenrhein und Pilatus AG in Stans in Lizenz gebauten Vampire waren von 1951 bis 1988 im Einsatz. Die J-1080 bis 1082 wurden am Schluss von F+W Emmen aus noch vorhandenen Ersatzteilen zusammengebaut.

In den Jahren 1974/1975 wurden insgesamt 65 Flugzeuge modifiziert. Diese erhielten moderne Instrumentenflugsysteme und der bisher runde Rumpfbug wurde durch die aus den Venom-Flugzeugen stammenden Spitznasen ersetzt.



Vampire DH-100 der Schweizer Luftwaffe **85.001009**

J-1111 Biene Maja / Version „Spitznase“ Ⓜ 1:72





85.000500
Metallständer gross



85.001000
Metallständer klein

gross: Passend zu Pilatus PC-6, Cougar AS 532 und F/A-18
klein: Passend zu Vampire DH-100, Pilatus PC-2, Pilatus PC-7, Pilatus PC-21, Morane D-3800 und Hunter Mk 58 Ⓜ



Pilatus Porter PC-6 Turbo Patrouille Suisse **85.001605**

V-622 „Felix“

Ⓜ 1:72

PILATUS PC-6 Turbo-Porter

Seine robuste Bauart sowie die Kurzstart- und Landeeigenschaften ermöglichen auch Einsätze ab Behelfslandeplätzen im Gelände. Heute dienen die Porter Flugzeuge hauptsächlich für Personen- und Materialtransporte und für das Absetzen der Fallschirmaufklärer.

Der PC-6 Porter entstand aus einer privaten Initiative der Pilatus Flugzeugwerke als Arbeitsflugzeug mit Kurzstarteigenschaften (STOL). Grundlage für die Konstruktion war der Pilatus P-4, welcher als Prototyp im Jahre 1948 flog und bereits eine sehr ähnliche Auslegung wie der PC-6 hatte. Die Entwicklungsarbeiten am Porter wurden 1957 aufgenommen.

Am 4. Mai 1959 konnte der erste von fünf Prototypen der Porter (Zivile Zulassung: HB-FAN, geflogen von Rolf Böhm) seinen Erstflug absolvieren. Die Schweizer Luftzulassung wurde im August 1959 erteilt. Im Dezember 1959 übernahm der bekannte Gletscherpilot Hermann Geiger als Vertreter des Aero-Clubs der Schweiz Sektion Wallis den dritten Prototyp HB-FAP. Von da an wurde der Porter bei unzähligen Versorgungs- und Rettungsflügen auch in den Bergen eingesetzt. Auch Air America setzte Flugzeuge vom Typ PC-6 und PC-6C in Burma, Kambodscha, Thailand und Laos ein.



Pilatus Porter PC-6 Turbo **85.001606**

HB-FDU Air-Glaciers

Ⓜ 1:72



Pilatus Porter PC-6 Turbo **85.001603**

V-631 Swiss Air Force

Ⓜ 1:72



Pilatus Porter PC-6 Turbo **85.001604**

V-632 Swiss Air Force

Ⓜ 1:72



Pilatus PC-21 **85.001407**

A-104 Swiss Air Force

Ⓜ 1:72

PILATUS PC-21

Als Ausgangspunkt der Entwicklung kann man die im November 1997 durchgeführten Versuche mit einem modifizierten PC-7 Mk.II ansehen, an dem beispielsweise neue Tragflächen und eine 1190 kW starke PT6-Propellerturbine getestet wurden. Die eigentlichen Konstruktionsarbeiten an dem praktisch komplett neu entwickelten PC-21 begannen dann Anfang 1999, wobei moderne CAD-Entwurfsverfahren zum Einsatz kamen. Der Bau des ersten Prototyps begann 2001 und am 1. Mai 2002 feierte Pilatus dessen Rollout; zwei Monate später erfolgte der Erstflug mit Bill Tyndall. Die Maschine wurde noch im selben Monat bei der RIAT und der Farnborough Air Show präsentiert. Ende 2004 erhielt Pilatus das Typzertifikat vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) für den PC-21, der somit bereit für die Serienproduktion war. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden 200 Mio. Franken in die Entwicklung investiert.

Den grossen Durchbruch schaffte der PC-21 Anfang November 2006, als die Luftwaffe von Singapur 19 Exemplare für rund 500 Millionen Franken bestellte. Die Schweizer Luftwaffe unterzeichnete am 22. Januar 2007 den Kaufvertrag über sechs Flugzeuge für ihr Jetpiloten-Ausbildungsprogramm (JEPAS).



Pilatus PC-21 **85.001408**

A-105 Swiss Air Force

Ⓜ 1:72



Pilatus PC-21 **85.001409**

A-106 Swiss Air Force

Ⓜ 1:72



NEUHEIT
II / 2019



Pilatus P-2-05 **85.001551**

A-124 Silberbronze (1963) M 1:72

NEUHEIT
II / 2019



FOTO: © LICENCED BY ALAMY

Pilatus P-2-05 **85.001550**

A-126 Erstversion mit gelben Flügeln (1949) M 1:72

PILATUS

ACE arwico COLLECTORS EDITION

Pilatus P-2

Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges bemühte man sich bei Pilatus, die Lizenzrechte für die italienische S.A.I 7 oder die deutsche Arado 96B zu erhalten, beides konnte jedoch nicht verwirklicht werden. In der Folge entschloss man sich, selbst ein Trainingsflugzeug zu entwickeln und zu bauen, die P-2. Der Vorentwurf wurde 1942 bei der Schweizer Luftwaffe eingereicht, wo man von dem Vorhaben begeistert war, da deren eigene Trainingsflugzeuge bereits an Überalterung litten.

Die Entwicklung des Prototyps der P-2 begann gegen Ende des Jahres 1943, der Typ erhob sich am 27. April 1945 erstmals in die Luft. Die P-2 wurde dann durch die Fliegertruppe erprobt und es wurde der Serienbau beantragt. Der erste Prototyp ist heute auf dem Werksgelände von Pilatus ausgestellt.

In den folgenden Jahren wurden insgesamt 54 Maschinen gefertigt, die alle an die schweizerischen Fliegertruppen geliefert wurden. Nach ihrer Ausmusterung im Jahr 1981 fanden viele davon den Weg in die Warbird-Szene. In zahlreichen Filmen spielte die Maschine die Rolle eines Jagdflugzeuges aus dem Zweiten Weltkrieg, meistens in den Farben der deutschen Luftwaffe. Den berühmtesten Auftritt hatte sie in Steven Spielbergs Indiana Jones im Jahr 1989.



FOTO: © LICENCED BY ALAMY



FOTO: © LICENCED BY ALAMY

NEUHEIT

III / 2019

PC-7 Pilatus PC-7 Team Schweiz / grosse Nummer 1 A-912	**85.001701**
PC-7 Pilatus PC-7 Team Schweiz / grosse Nummer 2 A-917	**85.001702**
PC-7 Pilatus PC-7 Team Schweiz / grosse Nummer 3 A-918	**85.001703**

Swiss Air Force - PC-7 Team

Ⓜ 1:72



Bis ins Jahr 2008 flogen die PC-7 der Schweizer Armee im orangen Farbkleid. Hier im Bild die A-935 zusammen mit der A-926, welche noch in der Versuchsfarbgebung schwarz/weiss gehalten ist.

PILATUS PC-7 und NCPC-7

Der Pilatus PC-7 Turbo Trainer ist ein für militärische und zivile Flugausbildung konstruiertes zweisitziges Turboprop Flugzeug mit einziehbarem Fahrwerk. Die beiden hintereinander angeordneten Cockpits sind mit Flug- und Navigationsinstrumenten ausgerüstet, welche eine fortgeschrittene Instrumentenflugausbildung erlauben.

In den Jahren 2008 und 2009 wurden die 28 Pilatus PC-7 der Schweizer Luftwaffe modernisiert. Die markantesten Änderungen sind die neue, in den Schweizer Landesfarben rot-weiss gehaltene, Bemalung, das moderne Glaskockpit, das GPS und der Autopilot. Somit ist die PC-7 auch für zivile Flüge nach Instrumentenflugregeln zertifiziert.

In der Schweizer Luftwaffe wird die PC-7 in der Grundausbildung, für die Auswahl neuer Militärpiloten, für Verbindungsflüge und natürlich für die Vorführungen des PC-7 TEAM's eingesetzt.

NEUHEIT

III / 2019



Doppelset Pilatus PC-7 mit Prototyp A-926 und Armee A-935	**85.001700**

Einmalig limitierte Sonderserie (Prototyp)

Ⓜ 1:72



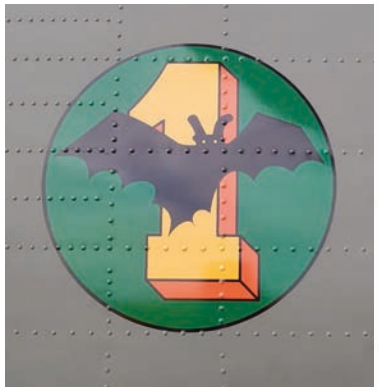
NEUHEIT
II / 2019

ACE arwico COLLECTORS EDITION

AS532 Cougar der Schweizer Luftwaffe **85.001505**

Version mit Immatrikulation T-332

M 1:72





NEUHEIT
II / 2019

AS532 Cougar Schweizer Luftwaffe **85.001506**

T-331 „la une“ Staffel 1

M 1:72

Escadrille TA „la une“ / LT Staffel 1

Die «Fledermaus» ist das Wappen der Lufttransport Staffel 1, die in Payerne stationiert ist. Sie wurde 1965 ins Leben gerufen und ist die einzige Helikopterstaffel der Westschweiz. Sie besteht aus 18 Berufs- und Milizpiloten, die mit Super Puma, Cougar und EC635 fliegen.

Ihre Hauptaufgaben sind der Lufttransport zugunsten der Truppen der Armee und der Transport von Waren an der Lastenschlinge. Bei Bedarf unterstützt die Staffel ausserdem die zivilen Behörden z. B. bei Polizeieinsätzen, im Kampf gegen Waldbrände oder bei Evakuierungen aufgrund von Lawinen und die Grenzwacht bei Überwachungsflügen.

Wieso hat die Staffel eine Fledermaus als Wappen? Ihre Piloten sind sowohl am Tag als auch in der Nacht gewandt, wie ihr namengebendes Tier. Dort wo sich die Fledermaus mit ihren Ultraschalllauten zurechtfindet, können sich die Staffelmitglieder auf die Nachtsichtgeräte und Navigationsgeräte ihrer Helikopter verlassen. Aus diesem Grund hat die LT 1 dieses nachtaktive Tier für ihr Logo ausgesucht.



AS532 Cougar Schweizer Luftwaffe **85.001504**

T-338 EUFOR

M 1:72

Hunter Mk.58 - Schweizer Armee

Die beiden Flugzeuge in fantastischer Sonderbemalung stammen aus Beständen der Schweizer Luftwaffe welche die Hunter im Jahr 1994 ausser Dienst stellte. Der berühmte weisse Papyrus Hunter gehört dem Hunterverein Obersimmental und ist auf dem Flugplatz St. Stephan stationiert.

Der „Tiger-Hunter“ steht im Fliegermuseum Altenrhein. Beide Flugzeuge sind in perfektem Zustand, privat immatrikuliert und überzeugen heute noch regelmässig an Airshows mit ihren Flugkünsten.



Hunter Mk.58 Patrouille Suisse **85.001209**

J-4026 Pilot Dani Hösli - Sonderlackierung „30 Jahre Patrouille Suisse“

Ⓜ 1:72



Hunter Mk.58 Fliegerstaffel 15 Schweizer Luftwaffe **85.001207**

J-4015 Sonderlackierung „Papyrus“

Ⓜ 1:72



Hunter Mk.68 HB-RVV - Doppelsitzer **85.001206**

J-4206 Tiger Look - Oris Watch

Ⓜ 1:72

F/A-18 Hornet - Schweizer Luftwaffe

In Payerne (FR) im September 2014 fand die grösste Airshow statt welche die Schweiz je gesehen hat. Anlässlich ihres 100 jährigen Jubiläums hat die Schweizer Luftwaffe zum grossen Fest eingeladen. Und es kamen eine viertel Million Fliegerfans! Gezeigt wurde Luftakrobatik auf höchstem Niveau. Einer der Publikumslieblinge war mit Sicherheit die F/A-18 mit Air14-Sonderbemalung. Ein attraktiv bemalter Kampfjet der mit eingesetztem Nachbrenner senkrecht gegen den Himmel donnert sodass die Erde bebt, lässt niemanden kalt.



F/A-18C Hornet Air14 Payerne Airshow **85.001803**

J-5014 Single-Seater - Jäger Einsitzer

Ⓜ 1:72



F/A-18C Hornet Swiss Air Force **85.001800**

J-5009 Single-Seater - Jäger Einsitzer

Ⓜ 1:72



F/A-18D Hornet Swiss Air Force **85.001802**

J-5234 Double-Seater - Doppelsitzer mit Flunt

Ⓜ 1:72

Morane D-3800

Die Schweiz erhielt im Jahr 1938 die Lizenz zum Bau der MS.406 und nannte sie D-3800.

Eine Vorproduktion von acht Maschinen wurde bei der Adolph Saurer AG hergestellt. Neben dem neuen verstellbaren EW-V3-Propeller von Escher-Wyss wurden auch schweizerische Instrumente und Waffen eingebaut. Nach der Vorproduktion folgten bis August 1940 74 Maschinen, welche von der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte Thun und Emmen sowie den Dornierwerken Altenrhein hergestellt wurden.

Die Hispano-Suiza-Motoren wurden von Saurer und SLM geliefert. 1942 wurden zwei weitere Maschinen aus Restteilen zusammengesetzt. Bei Kriegsende dienten die meisten D-3800 als Trainer und wurden 1954 ausser Dienst gestellt.

Im Jahr 1941 erhielt die Schweiz eine unfertige 412 und modifizierte diese zur D-3801 durch die Eidg. Flugzeugwerke (F + W) Emmen, die Doflug Altenrhein und die SWS, Schlieren. Bis 1945 wurden dann 207 Maschinen dieses Typs hergestellt. Diese Flugzeugflotte bildete während des Aktivdienstes 1939–1945 die Hauptstütze der schweizerischen Fliegertruppe.





NEUHEIT

III / 2019

Morane D-3800 1940 **85.001450**

J-48 Hexe

Ⓜ 1:72



NEUHEIT

III / 2019

Morane D-3801 1944 **85.001451**

J-177 Bulldog

Ⓜ 1:72



arwico COLLECTORS EDITION

Militär 1:87 Schweizer Armee

COPYRIGHT: © M. WERREN



Kampfpanzer Pz 68 **85.005005**

Farbgebung Camouflage

K HO 1:87



Kampfpanzer Pz 68 **85.005008**

Farbgebung Feldgrün

K HO 1:87

NEUHEIT

I / 2019



Kampfpanzer Pz 57/60 Centurion **85.005020**

mit Schürzen / mit 10.5cm Rohr

K HO 1:87

Panzertransporte bei der SBB-CFF

In Zusammenarbeit mit PIKO ist auch der Panzertransportwagen vom Typ Sllmmnps mit einem Panzer 57 Centurion ohne die speziellen seitlichen Schürzen entstanden.

Diese Variante ist exclusiv nur mit dem PIKO-Modell des Panzertransportwagens erhältlich.

SBB Transportwagen Typ Slmmnps mit Pz 57/60 Centurion **05.96683**

Panzer ohne seitliche Schürzen

M K HO 1:87



ACE arwico COLLECTORS EDITION

Die Panzer vom Typ M-113

Der M-113 ist eine Weiterentwicklung der Firma Ford and Kaiser Aluminium and Chemical Co, aus den späten 50iger Jahren. Er wurde aus dem M59 APC und dem M 75 APC entwickelt. Der M-113 war der erste moderne Truppentransportpanzer. Vom M-113 wurden ca. 80000 Stück in diversen Varianten hergestellt.

Die Schweizer Armee beschaffte 1963 eine Serie von 800 Stück des M-113 und erhielt die Bezeichnung Schützenpanzer 63. Zu einem späteren Zeitpunkt, kamen nochmals über 700 Stück hinzu. Gefordert war der Kauf eines Kampfschützenpanzer, jedoch erfüllte der M-113 die Forderung überhaupt nicht.

Der SPz war nicht wie ursprünglich gefordert ein Kampfschützenpanzer, sondern ein Transportfahrzeug. Um den Kampfwert zu steigern, wurde Anfang der 70iger Jahre 625 SPz 63 mit einem Schwedischen Turm ausgerüstet. Darin eingebaut war eine 20mm Maschinenkanone, die aus den Vampire und Venom Flugzeugen stammen. Sie erhielten nun neu die Bezeichnung Spz 63/73.



NEUHEIT
IV / 2019

Kommandopanzer 73 **85.005032**

K HO 1:87

ACE arwico COLLECTORS EDITION



NEUHEIT
IV / 2019

Kommandopanzer 89 **85.005038**

K HO 1:87



NEUHEIT
IV / 2019

Schützenpanzer 73 **85.005030**

K HO 1:87



NEUHEIT
IV / 2019

Kranpanzer 63 **85.005036**

K HO 1:87



NEUHEIT
IV / 2019

Geniepanzer 63 **85.005040**

mit Räumschild

K HO 1:87



NEUHEIT
IV / 2019

Schützenpanzer 63 **85.005033**

K HO 1:87



NEUHEIT
IV / 2019

Übermittlungspanzer 63 **85.005035**

K HO 1:87



NEUHEIT
II / 2019

Pz 87 Leopard mit Schalldämpfer Nummer 333 **85.005140**

mit spezieller schweizerischen Auspuffanlage

K HO 1:87



NEUHEIT
II / 2019

Pz 87 Leopard ohne Schalldämpfer Nummer 04 **85.005141**

Version Kampfwertsteigerung

K HO 1:87

ACE arwico COLLECTORS EDITION



NEUHEIT
III / 2019

Spz 2000 Hägglunds **85.005170**

CV9030 Mk II

K HO 1:87

NEUHEIT
III / 2019



Kdo Spz 2000 Hägglunds **85.005172**

CV 9030 MK II

K HO 1:87



Panzerhaubitze M-109 Jg. 66 **85.005010**

Kurzrohr unifarbig / #201 Ⓚ HO 1:87



Panzerhaubitze M-109 Jg. 74 **85.005013**

Langrohr unifarbig / #303 Ⓚ HO 1:87



Panzerhaubitze M-109 Jg. 79 **85.005014**

Langrohr camo / #301 Ⓚ HO 1:87



Panzerhaubitze M-109 Jg. 66 **85.005015**

Kurzrohr unifarbig / #202 Ⓚ HO 1:87



Panzerhaubitze M-109 Jg. 79 **85.005016**

Langrohr camo / #304 Ⓚ HO 1:87



Panzerhaubitze M-109 Jg. 74 **85.005017**

Langrohr unifarbig / #302 Ⓚ HO 1:87



Saurer 2 DM Militärlastwagen 4.9t **85.005150**

mit geschlossener Plane

Ⓚ HO 1:87



Saurer 2 DM Militärlastwagen 4.9t **85.005151**

mit seitlich und hinten geöffneter Plane

Ⓚ HO 1:87

NEUHEIT

I / 2019



Infanterie-Anhänger SIG 1973 offen **85.005160**

Ⓜ HO 1:87

NEUHEIT

I / 2019



Infanterie-Anhänger SIG 1973 Plane hoch

Ⓜ HO 1:87

ACE arwico COLLECTORS EDITION

NEUHEIT
I / 2019



arwico COLLECTORS EDITION

Henschel LKW HS 3-14 mit Infanterieanhänger offen **85.005134**

mit offener Ladefläche **Limitierte Sonderserie** K HO 1:87

NEUHEIT
I / 2019



Henschel LKW HS 3-14 6x6 **85.005130**

Plane geschlossen K HO 1:87

NEUHEIT
I / 2019



Militär LKW Henschel HS 3-14 6x6 **85.005104**

mit offener Ladefläche K HO 1:87

NEUHEIT
I / 2019



Militär LKW Henschel HS 3-14 6x6 **85.005131**

mit Hydraulikkran K HO 1:87

Der Henschel HS 3-14

Zur Geschichte von Henschel: 1785 gegründete Georg Christian Henschel die Giesserei Henschel. 1848 begann der Lokomotivbau und 1925 erschien der erste Henschel- Lastwagen. 1964 wurde Henschel von Rheinstahl Hanomag übernommen, die Lastwagenmarken wurden zu Hanomag Henschel verbunden. 1968 wurde Hanomag Henschel von Mercedes-Benz übernommen und im Sommer 1974 wurde der letzte Henschel-Lastwagen produziert. Im ehemaligen Henschel-Werk wurde fortan die Mercedes-Achsenproduktion ausgebaut. Die Henschel Wehrtechnik GmbH wurde als separate Firma ausgegliedert.



Set mit 2 Willy's Jeep Schweizer Armee **85.005105**

Ⓚ HO 1:87



Set mit 2 BAT-Jeep und PAK58 Pakw 10.6cm gl 4x4 **85.005106**

Wiederauflage mit neuen Fahrzeug-Nummern

Ⓚ HO 1:87



Steyr Puch Pinzgauer Typ 710 4x4 **85.005100**

Ⓜ HO 1:87



Armee-Jeep Willys M38A1 mit „Aebi" Gelpw Anh 68 **85.005102**

Ⓚ HO 1:87



Steyr Puch Typ 700 AP Haflinger **85.005101**

Ⓜ HO 1:87







Helikopter EC-635 Swiss Air Force Police (Romandie) **85.007002**

Limitierte Serie

Ⓜ HO 1:87



Helikopter EC-635 Swiss Air Force Polizei **85.007003**

Limitierte Serie

Ⓜ HO 1:87



Helikopter EC-635 Swiss Air Force **85.007001**

in der Standard-Armeeversion ohne Einsatzbeschriftung

Ⓜ HO 1:87



Helikopter EC-635 Swiss Air Force SAR **85.007004**

Limitierte Serie

Ⓜ HO 1:87



Militär 1:43
Schweizer Armee

COPYRIGHT: © MARKUS HOFMANN



Steyr Puch Typ 700 AP Haflinger **85.005502**

BANTAM

R 1:43



Steyr Puch Pinzgauer Typ 712 6x6 **85.005504**

R 1:43



Pinzgauer Sanität 712T 4gl 6x6 **85.005514**

R 1:43

NEUHEIT

I / 2019



Saurer 2DM Militär Kipper 4x4 **85.005515**

R 1:43



Henschel HS 3-14 6x6 Militär LKW **85.005508**

R 1:43

NEUHEIT

I / 2019



Berna 2VM Militär Kipper 4x4 **85.005509**

R 1:43

Der bekannte Schnauzen-Kipper der Schweizer Armee

Der Saurer 2 DM ist ein allradgetriebenes (4x4) Lastwagenmodell, das die Adolph Saurer AG ab 1959 herstellte. Es handelt sich um einen Rechtslenker mit einer Nutzlast von 4,9 Tonnen.
Die Schweizer Armee setzte ihn ab 1964 ein. Unter anderem auch in mehreren Spezialausführungen, wie dem Muldenkipper, Schneepflug oder Flugzeugtankwagen. Fast baugleich war das Modell Berna 2VM von Berna. Ab 1964 wurden ca. 3200 Stück gebaut.



ACE arwico COLLECTORS EDITION

Swiss Classic Bikes 1:18

COPYRIGHT: © MARKUS HOFMANN

CONDOR - Motorräder der Schweizerischen Armee

Die Schweizer Motorradmarke Condor wurde 1893 vom Franzosen Edouard Scheffer in Courfaivre (Delsberg) als Werkzeugmaschinenfabrik für Uhrmacherwerkzeuge gegründet. Nahe am Bahnhof neben den Fluss Sorne wurde ein leerstehendes Gebäude gemietet. Dort entstand 1893 mit seinem Bruder Jules die Fabrik „Scheffer Frères“ (Gebrüder Scheffer). Zu Anfang wurden noch keine Motorräder hergestellt, ab 1904 wurden Fahrräder für die Post und das Militär produziert.

Während der Jahrhundertwende wurde die Firma reorganisiert; sie verwendete seitdem ein neues Firmenzeichen, einen Kondor. 1901 wurde der Name in “Manufacture Suisse des Cycles et Motos” später in “Condor-Werke-AG” geändert.

Der Zweite Weltkrieg verkomplizierte die Produktion. Für die Armee wurde in kleinen Stückzahlen eine Einzylindermaschine, die A540 und in Zusammenarbeit mit Universal/Oberrieden die V2-A680 gebaut. Noch während des Zweiten Weltkrieges verlangte die Schweizer Armee nach einem Motorrad mit Boxermotor nach deutschem Vorbild wie Zündapp und BMW. Daraufhin wurde 1944/45 ein Motorrad mit Kardanantrieb sowie einem seitengesteuerten Boxermotor entwickelt und 1945 als EC580 auf der Mustermesse Basel vorgestellt. Die Maschiene wurde komplett von Condor entwickelt. Für den zivilen Gebrauch wurde die Version C580 gebaut, für die Armee die Version A580. Das 4-Gang Getriebe hatte auf Wunsch der Armee ein Vorgelege mit Untersetzer. Es wurde eine schwere und äusserst solide Maschine mit 195 kg Leergewicht, später 213 kg. Das A steht für Armee. 1951 wurden die Motoren überarbeitet, Leichtmetall-Zylinderköpfe und Hydrostössel wurden eingeführt. Zudem wurde eine Teleskopgabel eingebaut. Das Armee-Modell hiess nun A580-1.

Ein schweizerischer Hersteller mit jahrzenhntelanger Tradition und ein Motorrad, welches vielen Wehrpflichtigen in der Schweiz in Erinnerung bleiben wird ist für uns Grund genug, die A580-I zum Auftakt einer neuen Serie an SWISS CLASSIC BIKES zu machen.



Motorrad Condor A580-1 Schweizer Armee **85.006003**

R 1:18



Motorrad Condor A250 Schweizer Armee **85.006001**

R 1:18

NEUHEIT

I / 2019



Motorrad Condor A350 Schweizer Armee **85.006002**

R 1:18

arwico COLLECTORS EDITION

IHR FACHHÄNDLER:

85.992019
ACE HAUPTKATALOG 2019

Herstellung und Vertrieb:
ARWICO AG, Brühlstrasse 10, 4107 Ettingen BL - Switzerland
Tel. +41 (0)61 722 12 22 verkauf@arwico.ch www.arwico.ch

Änderungen, Liefermöglichkeiten und alle Rechte vorbehalten. Daten, Massangaben und Abbildungen ohne Gewähr. Nachdruck, auch auszugsweise verboten.