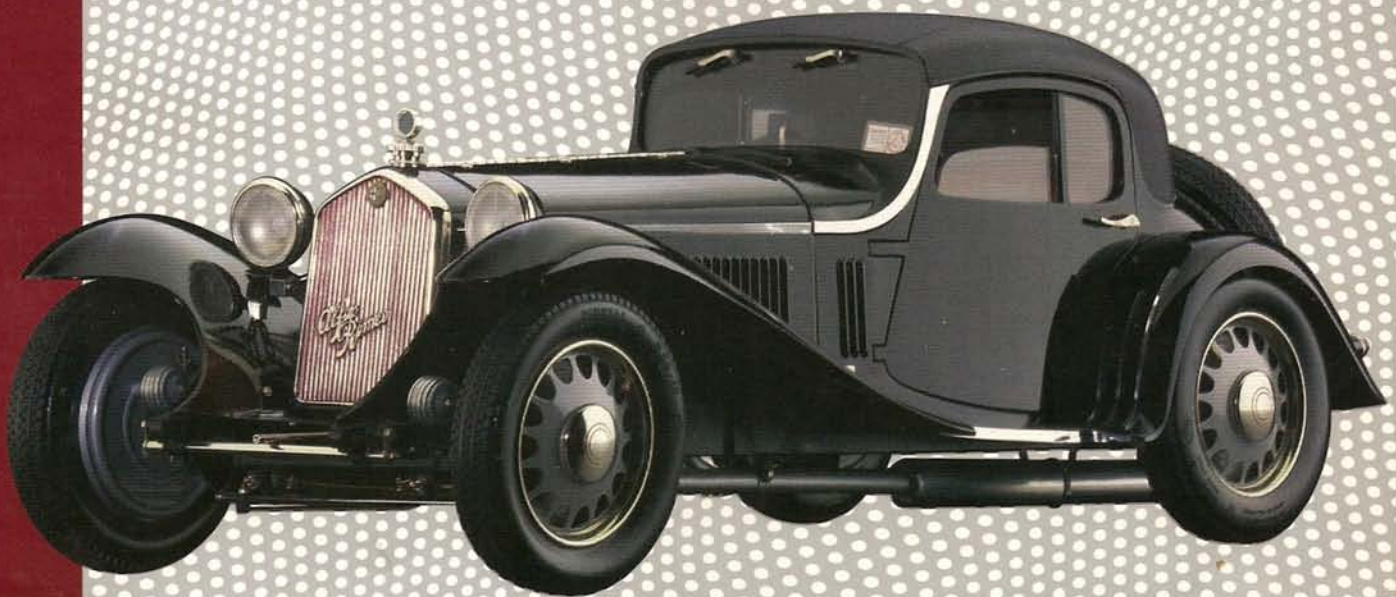




POCHER

scale 1/8



1997

POCHER Classic



 Under this product category you will find the famous oldtimer models. The speciality of these kits is the number of parts (as many as 2900) with realistic re-production of moveable engine parts, roll-down windows, functioning brake and steering systems, spoke wheels.

Pocher Classic — construction kits for model enthusiasts who love perfection of detail and who enjoy to dedicate time for their hobby.

 Vous y trouverez les plus célèbres „OLDTIMER" d'autrefois. Dans cette série, les kits vont très loin dans le détail et la perfection: nombreuses pièces à assembler (jusqu'à 2900) et de fonctionnalité très réaliste telle que moteur articulable, vitres de fenêtre mobiles, système de freinage et de direction reproduit fidèlement.

Il est à souligner que le montage de la gamme POCHER Classic ne demande pas de connaissance particulière. Un objet de rêve pour tous ceux qui apprécient la perfection et l'esthétisme.

 In dieser Produktlinie sind die berühmten Oldtimer-Modelle zusammengefaßt. Herausragende Merkmale dieser Bausätze sind die Vielzahl der Bauteile (bis zu 2900) und die damit bis ins Detail realistisch nachzubauenden Funktionselemente, wie z.B. bewegliche Motorteile, versenkbare Türfenster, vorbildgetreue Brems- und Lenksysteme, Speichenräder.

Pocher Classic — Bausätze für Modellbau-Liebhaber, die die Perfektion im Detail lieben und denen es Freude bereitet, ihrem Hobby viel Zeit zu widmen.

 In questa linea sono raggruppati i famosi modelli anni '30. Le caratteristiche tipiche di questi kits sono l'elevato numero di parti di montaggio (fino a 2.900) e gli elementi funzionanti riprodotti realisticamente nei minimi dettagli; per esempio le parti del motore, i vetri abbassabili, il sistema di frenaggio e guida e le ruote a raggi.


Pertanto possiamo dire che la linea Pocher Classic è destinata a quei modellisti che ricercano la perfezione nel dettaglio e che amano dedicare molto tempo al loro hobby.

 In deze groep vindt U de modellen van beroemde klassieke auto's. Wat deze modellen zo bijzonder maakt is het grote aantal onderdelen (tot wel 2900), de realistische motor met bewegende zuigers, neerdraaiende ramen, werkende stuurinrichting, gedetailleerd remsysteem, enz.

Pocher Klassiek — bouwdozen voor alle mensen die van superdetailering houden en graag veel tijd aan hun hobby besteden.

POCHER PRESTIGE



 In this category Pocher introduces various modern, attractive sports cars.

The concept of this line is a highly polished painted metal body and body parts. The other parts are made of steel, brass and various plastic materials. Doors, bonnet, boot, headlight are moveable, the steering mechanism is functioning. The relatively easy and not very time consuming assembly is with screws push and snap assembly. No glue and paint have to be used.

Pocher Prestige — attractive models you can build with little difficulty.

 Il s'agit, cette fois-ci, d'une série tout-à-fait nouvelle inaugurée avec automobiles sportives. Quels en sont les caractéristiques:

- carrosserie en partie métallique recouverte d'une épaisse laque brillante,
- acier, cuivre et différentes matières synthétiques rentrant dans la composition de cette série,
- les portes, le capot, les phares, la direction, etc...sont mobiles.


La technique de montage est simplifiée au maximum et relativement rapide. Celui-ci se fait par vissage et agrafage. Le collage et la peinture ne sont pas indispensables.

POCHER Prestige: une série magnifique et relativement simple à monter.

 In dieser Produktlinie präsentiert Pocher verschiedene berühmte Ferrari-Modelle. Das Konzept dieser Linie: eine hochglanzlackierte Karosserie und Karosserieteile aus Metall. Die weiteren Bausatzteile sind aus Stahl, Messing und verschiedenen Kunststoffteilen. Türen, Hauben und Scheinwerfer sind beweglich, die Lenkung ist funktionsfähig. Die relativ einfache und nicht sehr zeitaufwendige Montage der Bausatzteile erfolgt durch Schrauben und Stecken; Kleben und Lackieren ist nicht erforderlich.

Pocher Prestige — Bausätze aus denen mit wenig Mühe attraktive Modelle entstehen.

 In questa linea Pocher presenta modelli di macchine sportive moderne. La carrozzeria completamente in metallo e la raffinatezza della verniciatura sono le caratteristiche essenziali. Gli altri elementi sono in acciaio, ottone e differenti tipi di plastica. Le portiere, i cofani e lo sterzo sono funzionanti; i fari si possono aprire. Il montaggio, estremamente semplice è attuabile in breve tempo, può essere effettuato semplicemente con un cacciavite; non è richiesto né l'impiego di colla né la verniciatura. Pocher Prestige è la linea destinata ai modellisti che, avendo poco tempo da destinare al loro hobby, possono comunque realizzare modelli di prestigio.

 In deze categorie introduceert Pocher moderne Sportwagens.

De modellen in deze groep hebben een in kleur gespoten metalen carrosserie. De overige onderdelen zijn van staal, messing en verschillende kunststoffen. Deuren, motorkap, kofferdeksel en koplampen zijn beweegbaar en de stuurinrichting is functioneel.

De constructie is betrekkelijk eenvoudig en kost niet veel tijd doordat de onderdelen geschroefd of vastgeklit worden. Lijm en verf zijn niet noodzakelijk.

Pocher Prestige — aantrekkelijke en eenvoudige te bouwen modellen.

K/86 Bugatti 50T Surprofilé 1932

A/86 Built-up model / Modèle monté / Fertigmodell / Modello montato / Gebouwd model



POCHER Classic

 In the spring of 1932 the Bugatti 50T Coupé was introduced. At the autumn 1932 Paris automobile show the 50T was shown with a streamlined body which received the nick-name „SURPROFILE“. Chassis and engine (8-cylinder, in-line compressor-charged 4972 cc, 200 HP) were identical with the 50T version. The Bugatti 8-cylinder engines are extra-ordinary achievements of the thirties. No other engine exceeded their elastic and quiet running features. Typical for the series 50T is the 30° tilted windshield which, together with its aerodynamic rear section, gave the car a very sporty appearance. Bugatti was one of the first car manufacturers supplying wheels made of a light metal alloy. Our model is an exact replica of the Bugatti 50T „SURPROFILE“ which many operating features, such as steering mechanism, engine with moveable parts, wheel suspension, brakes etc.

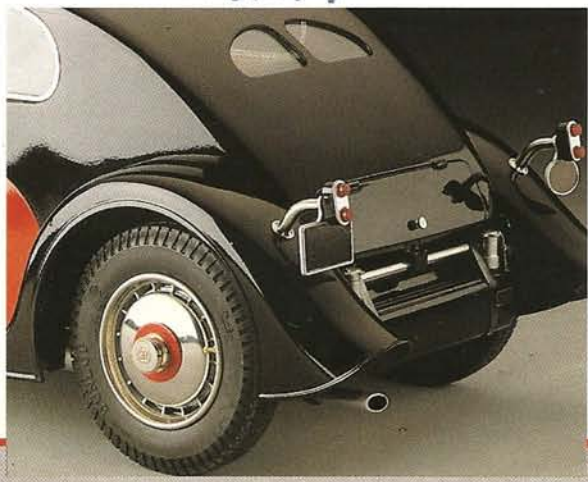
 La Bugatti 50T coupé a été introduite au printemps 1932. A l'automne de la même année, une version carénée était présentée au Salon de Paris et cette version se fit appeler «SURPROFILE». Le chassis et le moteur étaient identiques sur les 2 modèles: 8 cylindres en ligne, 4 972 C.C., 200 chevaux. La souplesse et le silence du 8 cylindres Bugatti n'a pas d'équivalent dans les années 30. Le design de la carrosserie, en particulier l'arrière de celle-ci, et le pare-brise incliné à 30 degrés, confèrent à cette automobile un air particulièrement sportif. Bugatti a été un des premiers fabricants à utiliser des roues faites d'un alliage de métal léger. Notre modèle POCHER est la réplique très minutieuse de la BUGATTI 50T SURPROFILE. Elle comporte de nombreuses pièces mobiles dans le moteur, la direction, la suspension, le freinage etc...

 Auf den im Frühjahr 1932 vorgestellten Typ Bugatti 50T Coupé folgte auf dem Autosalon von Paris im Herbst 1932 ein 50T mit überarbeiteter, stromlinienförmiger Karosserie, der den Beinamen „Surprofilé“ erhielt. Das Chassis und der Motor (8-Zylinder in Reihe mit Kompressoraufladung, 4972 ccm, 200 PS) waren weitgehend identisch mit dem Typ 50T. Die Bugatti 8-Zylinder-Motoren stellen Meisterleistungen für die 30er Jahre dar, sie wurden in ihrer Elastizität und Laufruhe von keinem anderen Motor jener Zeit übertroffen. Typisch für die Serie 50T ist die extrem flache Windschutzscheibe (30° geneigt) die zusammen mit dem aerodynamischen Heck dem Wagen ein sehr sportliches Image gab. Unser Modell ist eine genaue Nachbildung des Bugatti 50T „Surprofilé“ mit vielen funktionierenden Details, wie Lenkung, Motor mit beweglichen Zylindern, Kurbelwelle und Nockenwelle, Radaufhängung, Bremsen etc. Abbildung: lackiertes Modell

 La Bugatti 50T Coupé fu presentata nella primavera del 1932. Al Salone dell'Auto di Parigi, sempre nello stesso anno, fu presentata con una carrozzeria molto profilata, che le procurò il soprannome „Surprofilé“. Il telaio ed il motore (8 cilindri in linea con compressore, 4972 cc 200 HP) erano identici a quelli della versione 50T. I motori 8 cilindri Bugatti sono stati tra i più straordinari degli anni '30. Nessun altro motore poteva superarli nelle loro caratteristiche di elasticità e di silenziosità di funzionamento. Tipica della serie 50T è l'inclinazione di 30° del parabrezza anteriore che, insieme alla aerodinamicità della parte posteriore della vettura, dava a questa automobile un aspetto molto sportivo. Bugatti fu uno dei primi costruttori di automobili a dotare le sue vetture di ruote in lega leggera. Il nostro modello è un'esatta replica della Bugatti 50T „Superprofilé“, con molti particolari funzionanti, come per es. il meccanismo dello sterzo, il motore con le sue parti interne mobili, le sospensioni, i freni, etc.

 De Bugatti 50T Coupé werd in het voorjaar van 1932 geïntroduceerd. In de herfst van datzelfde jaar werd op de Parijse Autosalon de 50T met een gestroomlijnde carrosserie getoond, die de bijnaam „SURPROFILE“ kreeg. Het chassis en de motor (8-cylinder in lijn van 1972 cc. met compressor) waren hetzelfde als die van de gewone 50T. De Bugatti 8 cylinder motoren waren wonderen van techniek in de dertiger jaren en geen enkele ander motor overtrof hun soepelheid en rustige loop. Typisch voor de 50T serie is de voorruit die onder een hoek van 30 graden staat; samen met de aerodynamische achterkant gaf dit de wagens een zeer sportief uiterlijk. Bugatti was een van de eerste fabrikanten die zijn auto's voorzagen van lichtmetalen wielen. Ons model is een exacte nabootsing van de Bugatti 50T „SURPROFILE“ en heeft details als werkende stuurinrichting, motor met bewegende delen, werkende vering, remmen enz.

19.695-



Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari **1600**
 Length/Longueur/Länge/Lunghezza/Lengte: 65,0 cm
 Width/Largeur/Breite/Larghezza/Breedte: 24,0 cm
 Height/Hauteur/Höhe/Altezza/Hoogte: 21,0 cm

K/74 Mercedes Benz 500K /AK Cabriolet 1935

A/74 Built-up model / Modèle monté / Fertigmodell / Modello montato / Gebouwd model



POCHER *Classic*

 Instantly recognizable as a Mercedes, this particular series is one of the rarest cars ever built. Only two were constructed, and our model is a faithful reproduction of the surviving example.

The cars were fast, excellently engineered and as intriguing as ever with that unique-to-Mercedes optional supercharger feature. The auto sported some of the most dramatic and sweeping body lines of the period. The external exhaust pipes in chromium plated flexible steel, the big headlamps, the proud radiator topped with a three-pointed star and the rakish windshields were all Mercedes trademarks of the turbulent thirties.

Though only two of this particular series were built, the 500 K class Mercedes autos were built from 1933 to 1936 in Germany.

 Reconnaissable au premier coup d'oeil comme étant une Mercedes, cette série particulière est parmi les automobiles jamais construites, l'une des plus rares.

Ils en furent réalisés seulement deux et notre modèle est une fidèle reproduction de l'exemplaire subsistant.

Ces voitures étaient rapides, parfaitement conçues et plus intrigantes que jamais, avec cette particularité propre à Mercedes du compresseur facultatif. La voiture exhiba l'une des carrosseries la plus extravagante et majestueuse de l'époque.

Tuyau d'échappement extérieur en acier chromé flexible, phares énormes, radiateur superbe et surmonté d'une étoile à trois branches, pare-brise panoramique, telles furent les marques de fabrique Mercedes des années 30 si tourmentées.

Bien que deux modèles, les Mercedes 500 K classiques furent fabriquées du 1933 jusqu'à 1936 en Allemagne.

 Dieser Wagen zählt zu den seltensten Autos, die je gebaut wurden. Nur 2 Exemplare wurden hergestellt, und das POCHER-Modell ist eine naturgetreue Nachbildung des beeindruckenden Originals. Der typische freigestellte Mercedes-Kompressor fesselte jeden Bewunderer. Das Auto trägt mit Stolz eines der aufregendsten und schwungvollsten Wagenchassis seiner Ära. Unter dem Mercedes-Qualitätszeichen der Dreißigerjahre sind die außen verlaufenden, aus verchromtem Biegestahl geschaffenen Auspuffrohre und der prächtige Kühler mit seinem dreispitzigen Sternsymbol und auch die schnittige Windschutzscheibe unvergeßlich geblieben.

Während vom 500 K/AK nur 2 Fahrzeuge gebaut wurden, produzierte man vom 500 K Serienfahrzeug zwischen 1933 und 1936 größere Stückzahlen.

 Riproduzione esatta di un prototipo da 9.900 cc. di cilindrata che la DAIMLER-BENZ ha costruito in due soli esemplari nel 1935.

Questo modello è stato da noi realizzato secondo disegni originali dell'epoca, che la DAIMLER-BENZ ci ha gentilmente messo a disposizione, nonché grazie alla collaborazione del collezionista che ne è l'attuale proprietario e che ha messo la vettura a nostra completa disposizione per ben due anni. Prima di iniziare la produzione di serie di questa vettura la DAIMLER-BENZ ha costruito due prototipi e, per quanto si sa, soltanto un esemplare esiste ancora.

 Dit type es één van de meest zeldzame auto's die ooit gebouwd werden. Er zijn er maar twee gemaakt en ons model is een getrouwe kopie van het enige overgebleven exemplaar.

De wagens waren snel, uitstekend geconstrueerd en konden naar keuze voorzien worden van de unieke Mercedes compressor.

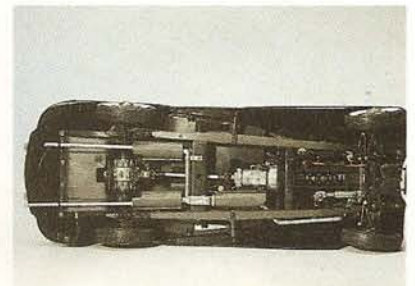
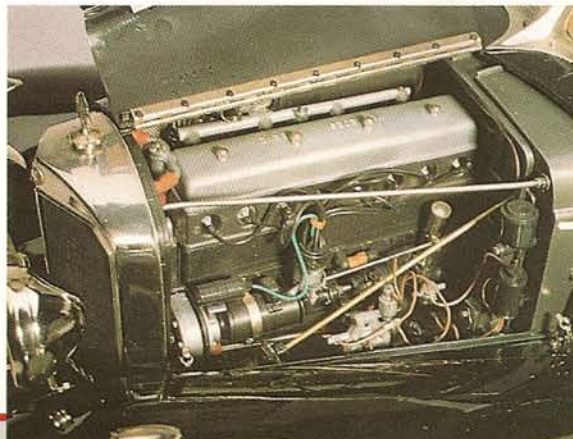
De carrosserie was een van de meest elegante uit die tijd. De buitenvallende verchromde uitlaatpijpen, de grote koplampen, de radiator met de bekende ster en de hellende voorruit waren allemaal Mercedes handelsmerken uit die periode.

Ofschoon er maar twee wagens van dit type gebouwd zijn, werd de 500 K serie van Mercedes gebouwd van 1933 tot 1936.

ITEM OUT OF STOCK IN FACTORY -
ARTICLE HORS DU STOCK DANS
L'USINE - ARTIKEL NIET MEER
VERFUGBAR AM BETRIEBSLAGER
- ARTICOLO ESAURITO IN FABBRICA -
NIET LEVEREAAR IN LAGER.

18.890,-

17000



Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari **2378**


Length/Longueur/Länge/Lunghezza/Lengte: 65 cm
Width/Largeur/Breite/Larghezza/Breedte: 25 cm
Height/Hauteur/Höhe/Altezza/Hoogte: 23 cm

K/82 Mercedes Benz 540K Cabrio Special

A/82 Built-up model / Modèle monté / Fertigmodell / Modello montato / Gebouwd model



POCHER *Classic*

 After the extremely successful model 500 K, in 1936 Mercedes developed the new prototype 540 K, whereby the chassis was almost completely unchanged and only the compressor engine was increased from 5019 ccm to 5401 ccm.

The 540 K, due to its modern techniques as well as the elegance of its lines, became one of the most comfortable and fast but also most expensive cars of its time (max. speed 175 km/h).

Mercedes Benz built 9 different chassis versions of the 540 K; in addition to that a number of cars was built for private customers with special bodies by specialized companies.

Our model represents the 540 K Sport Roadster convertible, which has as a speciality a 2-seater replacing the boot.

 Sur la base du modèle de grande succès 500 K en 1936 Mercedes a construit la version 540 K dont le chassis a été repris pratiquement sans changement, seulement la cylindrée du moteur compression était augmentée de 5019 ccm à 5401 ccm.

La technique raffinée et la carrosserie élégante de cette nouvelle voiture en font une des plus rapides (175 km/h) et chères de son temps.

Mercedes Benz a construit 9 carrosseries différentes pour le 540 K. Pour des clients quelques privés exemplaires de cette voiture ont été munis d'une carrosserie spéciale par des ateliers spécialisés.


Notre modèle possède presque toutes les caractéristiques du 540 K Sport Roadster Cabrio. Cette modèle a, comme spécialité, un siège pliant pour 2 personnes à l'arrière au lieu d'un coffre.

 Aus dem Erfolgsmodell 500 K entwickelte Mercedes im Jahre 1936 den Typ 540 K, wobei das Fahrgestell fast unverändert übernommen und der Hubraum des Kompressormotors von 5019 ccm auf 5401 ccm vergrößert wurde.

Der 540 K war durch seine moderne Technik sowie durch die Eleganz seiner Linie einer der bequemsten, schnellsten (Höchstgeschwindigkeit 175 km/h) und auch teuersten Reisewagen seiner Zeit.

Mercedes Benz baute 9 verschiedene Karosserieversionen des 540 K; weiters wurde eine Anzahl dieser Wagen von Spezialfirmen für Privatkunden mit Sonderkarosserien versehen.

Unser Modell entspricht weitgehend dem 540 K Sport Roadster Cabrio, das als Besonderheit einen Klappsitz für 2 Personen im Heck anstelle eines Kofferraumes besitzt.

 Basandosi sul modello di successo degli anni 30, la 500 K, Mercedes Benz presentò nell'anno 1936 il tipo 540 K.

Questo modello utilizzava un telaio molto simile ed un motore di cilindrata aumentata da 5019 cc a 5401 cc.

Con le soluzioni tecniche avanzate e l'eleganza della sua linea, la 540 K fu una delle autovetture più confortevoli, veloci (velocità mass. 175 km/h), ma anche più care della sua epoca.

Mercedes Benz costruì 9 diverse versioni della carrozzeria della 540 K inoltre venne costruito un certo numero di queste vetture fuoriserie da ditte specializzate per clienti privati.

Il nostro modello è basato sul tipo 540 K Sport Roadster Cabrio, munito di un sedile ribaltabile a due posti nella parte posteriore della carrozzeria, al posto del bagagliaio.

 In 1936 ontwikkelde Mercedes het type 540 K uit het succesvolle model 500 K. Hierbij bleef het chassis practisch ongewijzigd en werd de cylinderinhoud van de met een compressor uitgeruste motor van 5019 naar 5401 cc. gebracht.

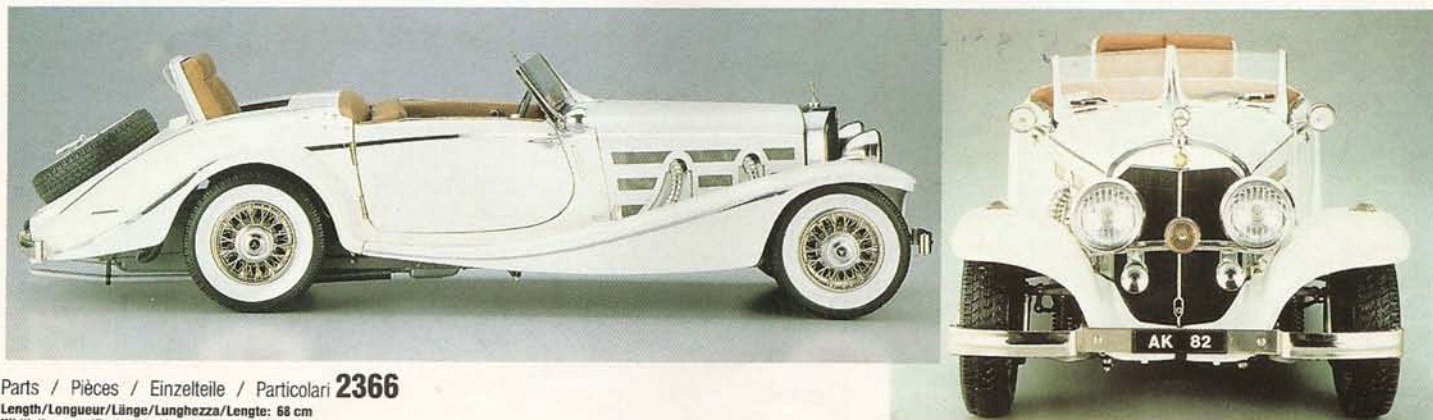
De 540 K was zowel door zijn moderne techniek als door de elegantie van het ontwerp een van de gerieflijkste, snelste (topsnelheid 175 km/u) maar ook duurste wagens van zijn tijd.

Mercedes Benz bouwde zelf negen verschillende koetswerken voor de 540 K en ook werd een aantal van deze wagens in opdracht van hun eigenaars door gespecialiseerde bedrijven van een andere carrosserie voorzien.

Ons model is afgeleid van de 540 K Sport Cabriolet, die als bijzonderheid 2 zitplaatsen op een klapstoel in de kofferruimte heeft.

19.900

ITEM OUT OF STOCK IN FACTORY - ARTICLE HORS DU STOCK DANS L'USINE - ARTIKEL NICHT MEHR VERFUGBAR AM BETRIEBSLAGER - ARTICOLO ESAURITO IN FABBRICA - NIET LEVEREAAR IN LAGER




Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari **2366**


Length/Longueur/Länge/Lunghezza/Lengte: 68 cm
Width/Largeur/Breite/Larghezza/Breedte: 25 cm
Height/Hauteur/Höhe/Altezza/Hoogte: 23 cm

K/30 Porsche „933”



 The story of the Porsche dates back to 1949. The boom with this type of sport vehicles starts in 1952 with the 356A type. In 1963 the 911 model appears on the market. This supercar has been produced, through the years, in a quantity of 400.000 units. In 1993, on the occasion of the 30th Anniversary of the 911, the super car "993" was presented. This model is a complete redesign of the legendary 911. The basic idea to create the ultimate in sport cars has been unchanged since 30 years. The 993 has a completely new body. The best feature of the Porsche 911 has been and still is the engine with his remarkable power and torque figures, with great smoothness even at low engine rpm. The 6 cylinder air-cooled engine develops 285 hp at 6100 rpm. The car reaches a max speed of 275 km/h.

 L'histoire de la Porsche remonte à l'année 1949. En 1952 la création du type 356A, provoqua le boom de ce type de voiture. Porsche lança sur le marché en 1963 le type 911, une supervoiture construite, pendant les années, en 400.000 exemplaires. A l'occasion de son 30ème Anniversaire, en 1993, Porsche a développé une supervoiture: la "993", un modèle complètement redessiné dans la légendaire série des 911. L'idée de base de créer le maximum dans le domaine des voitures de sport n'a pas changée depuis les 30 dernières années. La carrosserie de cette voiture est tout à fait nouvelle. Depuis toujours le point de force de la Porsche 911 est son moteur capable de fournir d'excellentes données de puissance et de couple jointes à une grande élasticité des un départ à faible régime. Le très célèbre moteur à 6 cylindres, refroidi à air, est capable d'une puissance de 285 hp à 6100 t/m. Ce coupé peut atteindre une vitesse maximale de 275 km/h.

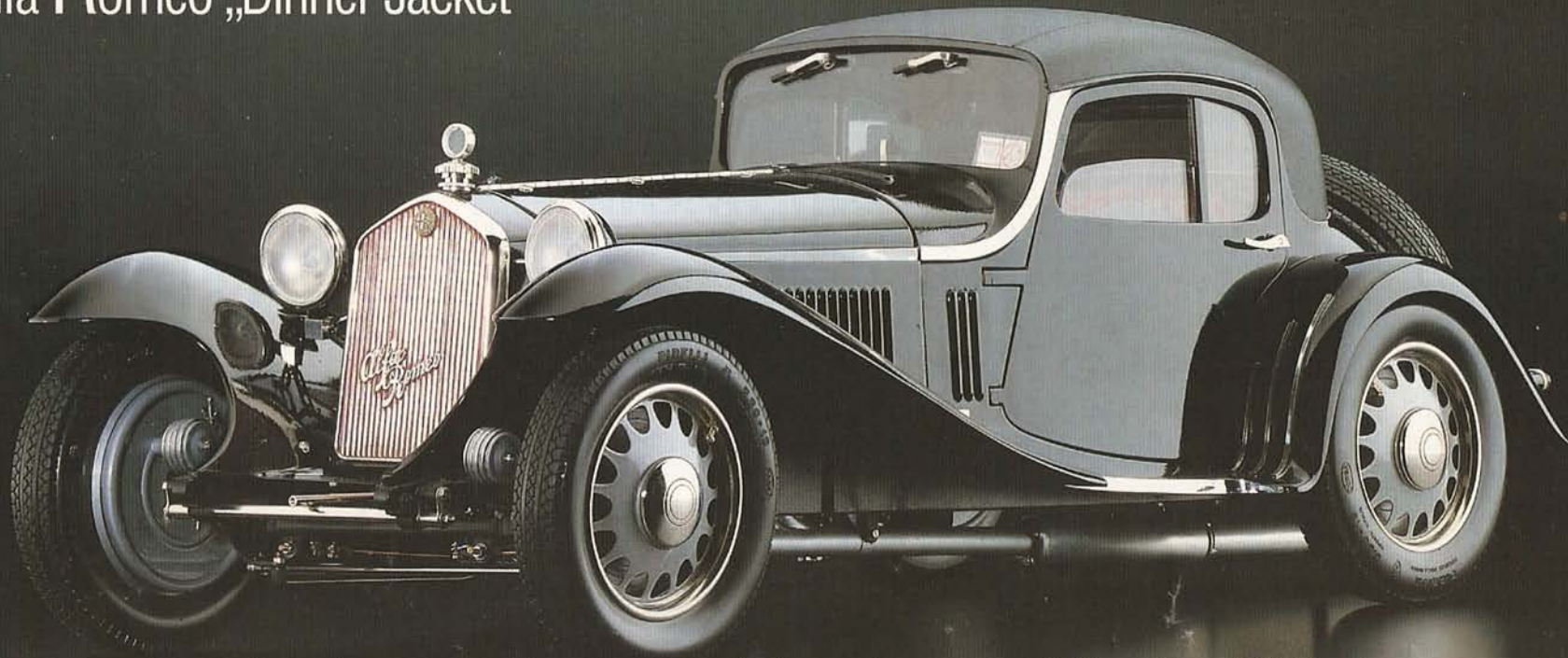
 Die Geschichte der Porsche reicht in das Jahr 1949 zurück. Als Porsche 1952 den 356A herausbrachte, war das der Beginn einer boomenden Nachfrage nach derartigen Sportwagen. 1963 brachte Porsche den 911 auf den Markt. Dieses Spitzenauto ist seitdem über 400.000 mal gebaut worden. 1993 wurde aus Anlaß des 30. Geburtstages des 911 der Porsche 993 präsentiert. Dieses Modell ist eine komplette Rekonstruktion des legendären 911. Die Grundidee, nämlich den ultimativen Sportwagen zu entwickeln, war seit 30 Jahren geblieben. Der 993 hat eine völlig neue Karosserie. Das herausragende Merkmal des Porsche 911 war und ist der 6-Zylinder-Motor mit seiner bemerkenswerten Kraft, seinem Drehmoment, sowie seinen ruhigen Laufeigenschaften sogar bei niedrigen Drehzahlen. Der 6-Zylinder luftgekühlte Motor entwickelt 285 PS bei 6100 U/min. Das Auto erreicht eine maximale Geschwindigkeit von 275 km/h.

 La storia della Porsche inizia nel 1949. Nel 1952 con l'uscita del tipo 356A nasce il boom delle vetture sportive. Il modello 911, introdotto nel 1963, si rivela una super vettura di grande successo e, nel corso degli anni, viene prodotta in ben 400.000 esemplari. In occasione del Trentesimo Anniversario della nascita della 911, viene presentato al pubblico un nuovo eccezionale modello: la "993". Una vettura completamente nuova nel design ma nel rispetto della linea della leggendaria serie 911. La carrozzeria è completamente nuova. Il punto di forza delle Porsche 911 (993) è da sempre il motore, in grado di fornire ragguardevoli valori di potenza e di coppia, con grande elasticità anche a bassi regimi di rotazione. Il collaudato motore a 6 cilindri raffreddato ad aria è in grado di erogare 285 cavalli. La velocità massima è di 275 km/h.

 De geschiedenis van de Porsche sportwagens gaat terug tot 1949. De hausse begon in 1953 met het type 356A, dat in 1963 werd opgevolgd door de 911. Van deze laatste werden door de jaren heen 400.000 stuks geproduceerd. In 1993 werd ter gelegenheid van het 30 jarig bestaan van de 911 de "super" sportwagen type 993 gepresenteerd. Dit model is een geheel opnieuw ontworpen versie van de legendarische 911. De 993 heeft een compleet nieuwe carrosserie. Het glanspunt van de 911 was altijd al - en is nog steeds - de motor met zijn opmerkelijke vermogen en souplesse. De 6 cylinder luchtgekoelde motor ontwikkeld 285 pk. bij 6100 omw./min. en de wagen bereikt een topsnelheid van 275 km/u.

NEW

K/92 Alfa Romeo „Dinner Jacket”



 Around the middle of the thirties the famous coach-builder Touring of Milan created this very elegant Coupé, based on an Alfa Romeo chassis. The black version was intended for particularly refined customers and gave to the car great elegance and a tone of exclusivity. The sporting temper and the classical elegant lines let merge together in this car the big tradition of the Alfa Romeo, which made its name in competitions, and the Italian style, always admired and appreciated all over the world. This marvellous Coupé, equipped with a 2300 cc straight 8 engine, supercharged by a Roots compressor, could reach a speed of 170 km/h, which was a really considerable performance for that time.

 La fameuse Carrosserie Touring de Milan crea, dans la moitié des années '30, ce très élégant Coupé sur la base d'un chassis Alfa Romeo. Destinée à une clientèle particulièrement raffinée, la version en couleur noire, donnait à la voiture une grande élégance et un ton d'exclusivité. Le caractère sportif et les lignes d'une élégance classique, mêlaient dans cette voiture la grande tradition d'une marque, que des compétitions avait fait son drapeau, avec le style italien, depuis toujours admiré et apprécié dans tout le monde. Equipé d'un moteur de 2300 cc à 8 cylindres en ligne suralimenté par un compresseur Roots, ce splendide Coupé était capable d'atteindre une vitesse 170 km/h, vitesse, à l'époque, de tout respect.

 Mitte der 30er Jahre entwickelte der berühmte Karosseriebauer Touring in Mailand dieses elegante Coupé, das auf einem Alfa Romeo Chassis basiert. Diese schwarze Version war für einen exklusiven Kundenkreis gedacht und gab dem Auto Eleganz und einen Hauch von Luxus. Der sportliche Ausdruck und die klassisch elegante Linie verbinden in diesem Wagen die Tradition des Alfa Romeo mit dem in der ganzen Welt bekannten und bewunderten, italienischen Design. Dieses wunderbare Coupé ist ausgestattet mit einem 2300 ccm 8-Zylinder-Motor mit Roots Kompressor und kann eine Geschwindigkeit von 170 km/h erreichen, die zu jener Zeit eine beachtliche Leistung war.

 La famosa carrozzeria Touring di Milano creò, intorno alla metà degli anni '30, su telaio Alfa Romeo, questo elegantissimo Coupé. Destinata ad una clientela di particolare raffinatezza, la versione in colore nero donava alla vettura una grande eleganza ed un tono d'esclusività. Il carattere sportivo rivestito da linee d'eleganza classica, fondevano in quest'automobile la grande tradizione di una marca che delle competizioni aveva fatto la sua bandiera, con lo stile italiano, da sempre ammirato ed apprezzato in tutto il mondo. Dotato di un motore da 2300 cc ad 8 cilindri in linea superalimentato da un compressore Roots, questo splendido Coupé era in grado di raggiungere ben 170 km/h, velocità, per l'epoca, di tutto riguardo.

 In het midden van de dertiger jaren ontwierp de beroemde carrosseriebouwer Touring uit Milaan deze zeer fraaie coupé op het chassis van de Alfa Romeo 8C 2300. De zwarte kleur was bedoeld voor een paar speciale liefhebbers en gaf deze wagen een elegante en exclusieve uitstraling. Het sportieve karakter en de klassieke lijnen zorgden voor een auto met het typische Alfa Romeo imago van Italiaanse stijl en wedstrijdgeest. Deze schitterende coupé behaalde met zijn 2300 cc. 8 cilinder motor met Roots compressor een snelheid van 170 kilometer per uur, hetgeen in die tijd een bijzondere prestatie was.

Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari **1150**

Length/Longueur/Länge/Lunghezza/Lengte: 49,0 cm
Width/Largeur/Breite/Larghezza/Breedte: 21,5 cm
Height/Hauteur/Höhe/Altezza/Hoogte: 19,0 cm

11.990.-

NEW

K/90 Mercedes 540K „Rumble Seat”

A/90 Built-up model / Modèle monté / Fertigmmodell / Modello montato / Gebouwd model



POCHER *Classic*

 In October, Mercedes Benz at the Paris Automobile Show, for the first time introduced in sports car series 540K (K = Compressor). Chassis and engine are very similar to the 500K model. The displacement of the 8-cylinder engine was increased to 5400 ccm, which amounted to an extra 20 HP.

In those days the big car manufacturers fulfilled practically all special requests of their customers. Therefore a great number of body styles were produced, some by Mercedes Benz, some by special Body Shops. Altogether 51 »Roadster« 540K were built.

Only a few are still existing today, and are in great demand by today's classic car collectors.

 Lors du Salon de l'Auto Parisien d'octobre 1936, Mercedes Benz présenta pour la première fois la série de voitures de sport 540-K (K pour compresseur). Le système de traction et le moteur correspondaient en grande partie à ceux des 500-K, mais la cylindrée du moteur 8 cylindres passait de 5 000 à 5 400 cc, ce qui constituait une augmentation de puissance d'environ 20 chevaux. A cette époque, presque tous les grands constructeurs automobiles se pliaient aux exigences particulières de leurs clients. Une grande variété de carrosseries a donc été créée, en partie par Mercedes-Benz même, et en partie par des sous-traitants. Il a été construit en tout 51 exemplaires de la 540-K »Roadster«, dont il ne reste aujourd'hui qu'un petit nombre.

 Auf dem Pariser Autosalon im Oktober 1936 präsentierte Mercedes Benz erstmals die Sportwagenreihe 540K (K= Kompressor). Fahrwerk und Motor entsprachen weitgehend dem Typ 500K, der Hubraum des Achtzylindermotors wurde auf 5400cc erhöht, was einer Leistungserhöhung von ca. 20 PS entsprach. In jener Zeit entsprachen auch große Automobilfabriken fast allen Sonderwünschen ihrer Kunden, daher wurde eine große Anzahl von Karosserievarianten hergestellt, teilweise durch Mercedes Benz selbst, teilweise durch Fremdfirmen. Vom 540K »Roadster« wurden insgesamt 51 Exemplare gebaut, von denen heute nur noch wenige existieren.

 Al Salone di Parigi, nell'Ottobre 1936, la Mercedes Benz presentò per la prima volta la serie di auto sportive tipo 540K (K= compressore). Il telaio era quasi identico a quello della 500K, mentre il motore venne aumentato a 5400 cc portando così la potenza della macchina a 180 CV. A quell'epoca si cercava di soddisfare la richiesta del cliente più esigente e di conseguenza anche le ditte più grandi, come la Mercedes Benz, produssero varie versioni dello stesso modello. Del modello 540K Roadster vennero costruiti 51 esemplari dei quali solo alcuni sono attualmente esistenti e naturalmente richiestissimi dai collezionisti.

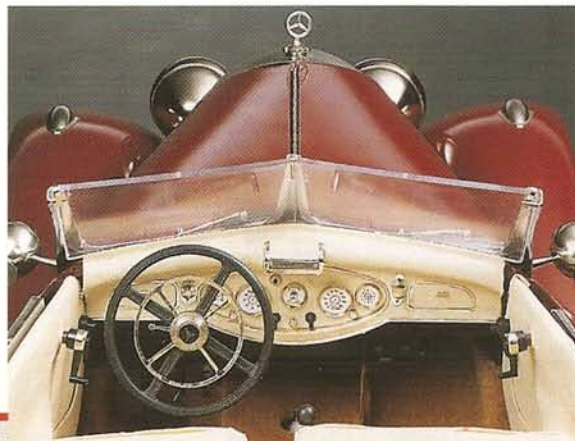
 Op de Parijse Autosalon in Oktober 1936 presenteerde Mercedes-Benz voor het eerst de sportwagenreeks 540K (K= kompressor). Het onderstel en de motor waren grotendeels identiek aan die van de 500K serie, maar de cilinderinhoud was tot 5400 cc. vergroot, hetgeen een vermogenswinst opleverde van 20 pk.

In die tijd kwamen ook de grote autofabrikanten tegemoet aan alle bijzondere wensen van hun klanten, zodat er een groot aantal carrosserievarianten ontstond; deels gemaakt door Mercedes-Benz zelf, deels door andere carrosseriebouwers.

Van de 540K »Roadster« werden er in totaal 51 stuks gebouwd, waarvan er vandaag nog slechts een paar bestaan.

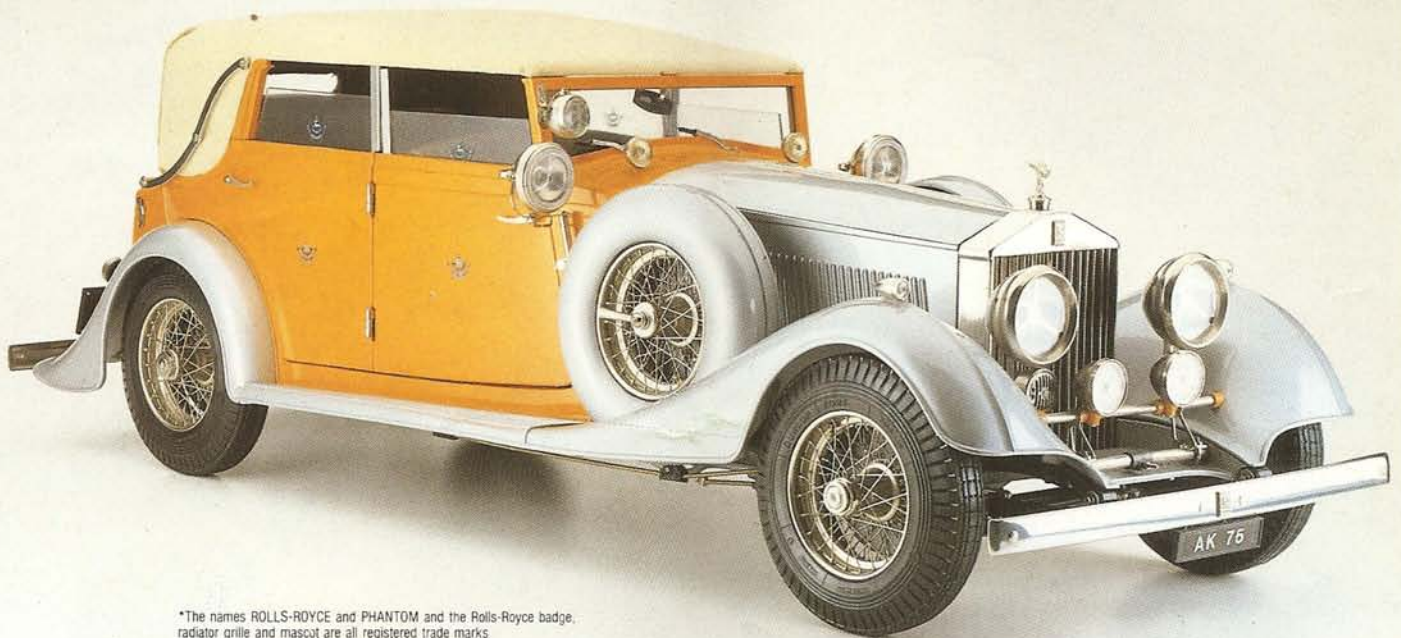
Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari **2368**

Length/Longueur/Länge/Lunghezza/Lengte: 68 cm
Width/Largeur/Breite/Larghezza/Breedte: 25 cm
Height/Hauteur/Höhe/Altezza/Hoogte: 23 cm



K/75 Rolls-Royce Torpedo Phantom II* Convertible 1934

A/75 Built-up model / Modèle monté / Fertigmodell / Modello montato / Gebouwd model



*The names ROLLS-ROYCE and PHANTOM and the Rolls-Royce badge, radiator grille and mascot are all registered trade marks used by FUCHER under license.

FUCHER *Classic*

 A one-of-a-kind car, this particular auto was built in 1934 specifically for the Rajkot Maharajah, to replace his 1908 Silver Ghost. The flamboyant torpedo body was constructed by Thrupp & Maberley, an outstanding English coachbuilder, and has highly polished aluminium wings and bonnet where as the rest of the body is colored saffron, a colour which has religious meaning in India. The Maharajah's logo displayed on the doors and windows contains his motto: "Dharm praja raja" (an imperial ruler of all men of all faiths). Also, the two Rolls-Royce crossed R badges have the black color scheme in honor of Sir Henry Royce, who died at the time the car was constructed. This famous Phantom II has taken part in many rallies throughout Europe and has been constantly judged the most outstanding vehicle.

 Existant à un unique exemplaire, cette voiture particulière fut construite spécialement en 1934 pour le Maharadja Rajkot, afin de remplacer sa Silver Ghost de 1908. Le carrosserie flamboyante de cette Torpédo fut construite par Thrupp & Maberley, éminent carrossier anglais. Les ailes et le capot sont en aluminium polis, tandis que le reste de la carrosserie était peint en jaune safran, cette couleur ayant une signification religieuse en Inde. L'emblème du Maharadja apposé sur les portes et les vitres mentionnait sa devise: «Dharm praja raja» (un souverain impérial de tous les hommes de toutes croyances). De même, les deux R entrelacés de la marque Rolls Royce étaient peints en noir, en l'honneur de Sir Henry Royce qui venait de mourir au moment de la construction de la voiture.

 Dieses Auto wurde 1934 als Sonderanfertigung für den rajkotischen Maharajah gebaut, um seinen 1908er „Silver Ghost“ zu ersetzen. Dieses einmalige Torpedokabriolett wurde von Thrupp & Maberley, einem berühmten englischen Wagenbauer, konstruiert. Motorhaube und Stoßstangen sind aus glänzendem Aluminium, während das restliche Gehäuse saffrangelb lackiert wurde, eine Farbe, die religiöse Bedeutung in Indien hat. Das Maharajahwappen befindet sich auf den Türen und Seitenfenstern und lautet „Dharm praja raja“ (ein unparteiischer Herrscher von Menschen unterschiedlicher Glaubenskonfessionen). Das gekreuzte Rolls-Royce-Wappen ist schwarz gefärbt, um Sir Henry Royce zu würdigen, der während der Bauzeit des Autos verstarb. Dieser berühmte Phantom II beteiligte sich an vielen Rallyes überall in Europa.

 Questa superba vettura fu commissionata dal Maharajah di Rajkot nel 1934 per sostituire il suo precedente modello Silver Ghost del 1908. Questo magnifico torpedo-cabriolet fu costruito appositamente da Thrupp & Maberley Ltd., i famosi carrozzieri di quel tempo ed ha cofano e parafranghi in alluminio lucidato, mentre il resto della carrozzeria è verniciato color zafferano, un colore che ha un significato religioso in India. Lo stemma con il motto del Maharajah figura a caratteri colorati su tutte le 4 portiere. Esso dice: „Dharmi praja raja“ (un Sovrano imperiale di tutti i popoli di tutte le fedi). Il marchio Rolls Royce con le due RR incrociate è già di colore nero in segno di lutto per la morte di Sir Henry Royce.

 Deze unieke auto werd in 1934 speciaal gebouwd voor de Rajkot Maharajah als vervanger voor diens 1908 Silver Ghost. De carrosserie werd gebouwd door Thrupp & Maberley, Engelse carrosseriebouwers van naam, en heeft spatborden en motorkap van gepolijst aluminium. De rest van het koetswerk is saffraangeel, een kleur met religieuze betekenis in India. Het motto van de Maharajah is afgebeeld op de deuren en ruiten en luidt: „Dharm praja raja“ (een keizerlijk heerser voor alle mensen van ieder geloof). Ook zijn de twee letters „R“ in het Rolls Royce embleem zwart, ter ere van Sir Henry Royce, die stierf in de tijd dat de wagen gebouwd werd. Deze beroemde Phantom II nam deel aan vele oldtimer-evenementen door geheel Europa en werd voortdurend beoordeeld als de meest uitzonderlijke auto.

21,750

19575



Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari **2905**

Length/Longueur/Länge/Lunghezza/Lengte: 72 cm
Width/Largeur/Breite/Larghezza/Breedte: 25 cm
Height/Hauteur/Höhe/Altezza/Hoogte: 24 cm



K/83 Rolls-Royce „Ambassador“ 1933

A/83 Built-up model / Modèle monté / Fertigmodell / Modello montato / Gebouwd model



*The names ROLLS-ROYCE and PHANTOM and the Rolls-Royce badge radiator grille and mascot are all registered trade marks used by POCHER under license.

POCHER Classic

 „Phantom II is not intended to compete with racing or ultra-sporting types of cars, nevertheless it will more than maintain the position the „Phantom“ has achieved amongst its owners of being the fastest genuine touring car in the world“. — Rolls-Royce Limited, 1929 catalogue.

The „Phantom II“, which was introduced in 1929, was the third in a line of large Rolls-Royce cars founded in 1906 with the introduction of the 40-50 h.p. „Silver Ghost“. Within a year or so that model had swept its makers from relative obscurity to the leading position in the world luxury-cars class by setting standards of quality overall that few of its rivals and contemporaries ever approached.

Our 1933 Rolls-Royce short-chassis „Continental Phantom II“, a cabriolet de ville with coachwork to H.R. Owen's design, was built by Barker. The car belonged to the Greek Ambassador to the Court of St. James, and it has now been completely restored to original specification by its present owner.

 „La PHANTOM II ne cherche pas, c'est exact, à concurrencer des voitures de course ou des voitures de sport extrêmement rapides, contrairement à ce qu'en pensent les actuels propriétaires de ce véhicules... et pourtant, la PHANTOM II est réellement la voiture de tourisme, la plus rapide au monde.“ Extrait du catalogue 1929 de la firme Rolls-Royce Ltd.

La PHANTOM II est sortie en 1929, elle était le 3ème modèle d'une série de grosses Rolls Royce, série apparue en 1906 avec la „Silver Ghost“ 40-50 PS.

Cette série est devenue célèbre dans le monde entier en moins d'une année grâce à son standard de qualité élevé, que peu ont pu depuis approcher.

La „Continental Phantom II“, Rolls Royce, à court châssis de 1933: un Cabriolet de Ville conçu par Barker. Ce véhicule de grand prestige a appartenu à l'ambassadeur grec de Grande-Bretagne. Il fut à l'époque restauré par son propriétaire selon les plans originaux.

 „Der „Phantom II“ ist nicht gebaut, um mit Rennautos oder reinen Sportwagen zu konkurrieren. Trotzdem wird er die Position, der Welt schnellster echter Tourenwagen zu sein, die der „Phantom I“ bei seinen Besitzern errungen hat, mehr als nur behaupten.“ Rolls Royce LTD., Katalog 1929.

Der Phantom II, 1929 erstmals vorgestellt, war der dritte einer Serie von großen Rolls-Royce-Wagen, die 1906 mit dem Erscheinen des 40-50 PS „Silver Ghost“ begonnen wurde.

Ungefähr innerhalb eines Jahres brachte es der Erzeuger von vergleichsweise Unbekanntheit zum Weltmarktführer in der Luxuswagenklasse.

Unser 1933 Rolls-Royce Kurz-Chassis „Continental Phantom II“, ein Cabriolet De Ville, wurde von Baker nach einem Entwurf von H.R. Owen gebaut.

Der Wagen gehörte dem griechischen Botschafter beim englischen Königshof und wurde von seinem derzeitigen Besitzer nach den ursprünglichen Plänen restauriert.

 „Il Phantom II non è stato concepito per competere con macchine ultra-sportive o da corsa ma, nonostante questo, manterrà la posizione acquisita dal „Phantom I“ con i suoi proprietari, cioè quella di essere l'auto „Touring“ pura più veloce del mondo.“ — Questo testo si trova nel catalogo della Rolls-Royce Ltd edizione 1929. Il Phantom II, introdotto nell'anno 1929, fu il terzo modello della gamma di macchine di grande prestigio della Rolls-Royce iniziata nell'anno 1906 con il „Silver Ghost“ (40-50 c.v.). Con questo modello la Rolls-Royce acquistò in brevissimo tempo la fama mondiale di produttore di macchine di lusso.

Il nostro modello riproduce la Rolls-Royce Continental II 1933 a passo corto, un Cabriolet de Ville, con la carrozzeria disegnata da H.R. Owen e costruita da Barker. La macchina venne acquistata dall'ambasciatore Greco alla corte di St. James, e fu restaurata dal proprietario attuale allo stato originale.

 „De Phantom II is niet bedoeld om te wedijveren met racewagens of andere ultra-sportieve auto's. Desondanks handhaaft de Phantom de plaats die hij bij zijn eigenaren heeft veroverd als de snelste reiswagen ter wereld.“ aldus de Rolls Royce catalogus van 1929.

De Phantom II, die in 1929 werd geïntroduceerd, was het derde model dat de in 1906 opgerichte Rolls Royce fabriek op de markt bracht. Het eerste model was de „Silver Ghost“, die de fabriek binnen een paar jaar een leidende positie bezorgde in de klasse van luxe automobielen.

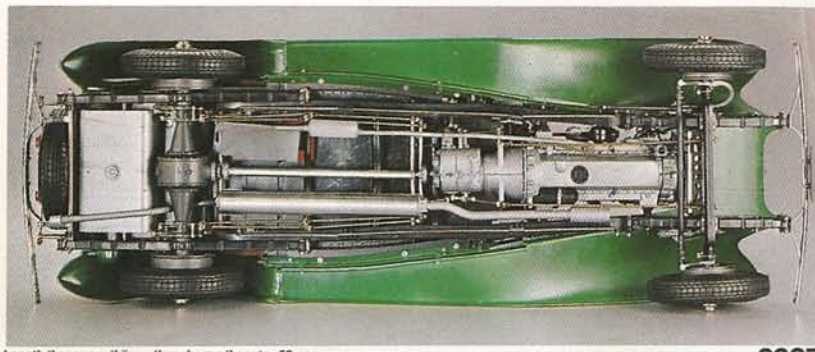
Ons model van de 1933 Rolls Royce Phantom „Continental Phantom II“ met kort chassis is een „Cabriolet de Ville“.

Het koetswerk is een ontwerp van H.R. Owen en het werd gebouwd door Barker.

De wagen was eigendom van de Griekse ambassadeur in Engeland en is door zijn huidige eigenaar volledig volgens de originele specificaties gerestoreerd.

18,900,-

80512040



Length/Longueur/Länge/Lunghezza/Lengte: 69 cm
Width/Largeur/Breite/Larghezza/Breedte: 24 cm
Height/Hauteur/Höhe/Altezza/Hoogte: 22 cm


Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari **2327**



Mercedes 540K „The true Roadster”



POCHER PRESTIGE

 When, in the middle of the Thirties, the Mercedes Benz Company introduced the 540K "Roadster" type, the first models of this luxurious car had a body different from the one of the following. The car, in fact, was without the side glass-windows on the doors and the doors themselves had a peculiar curved shape giving a particular grace to the external line. The engine, displacing 5400 cc, was a straight 8 cylinders supercharged (K=Kompressor) which supplied 180 HP and enabled the car to reach a maximum speed of 175 Km/h. Our model doesn't need any painting because fenders and body are already realised in the right colour.

 Lorsque, à la moitié des années '30, la Compagnie Mercedes Benz présenta le modèle 540K "Roadster", les premiers exemplaires de cette luxueuse voiture avaient une carrosserie différente de celle des exemplaires suivants. La voiture, en effet, n'avait pas les fenêtres latérales et les portes avaient une forme incurvée caractéristique donnant une particulière grâce à la ligne. Le moteur, de 5400 cc, était un 8 cylindres en ligne superalimenté (K=Kompressor) et, avec ses 180 CV, permettait à la voiture d'atteindre une vitesse max de 175 Km/h. Notre modèle n'a pas besoin d'être verni etant donné que les ailes et la carrosserie sont déjà réalisés dans le juste couleur.

 Als Mercedes Benz in der Mitte der 30er Jahre den 540K "Roadster" auf den Markt brachte, hatten die ersten Modelle dieses luxuriösen Autos eine andere Karosserie als die heutigen Wagen. Das Auto hatte tatsächlich keine Seitenscheiben an den Türen, und die Türen selbst hatten eine außergewöhnlich geschwungene Form, die der äußeren Linie eine besondere Eleganz verlieh. Der 5400 cc 8-Zylinder-Motor (K=Kompressor) mit 180 PS brachte den Wagen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h. Unser Modell braucht keinen Anstrich, da Kotflügel und Karosserie bereits in der richtigen Farbe realisiert wurden.

 Quando, verso la metà degli anni '30, la Mercedes Benz presentò il tipo 540K "Roadster", i primi esemplari di questa lussuosa automobile avevano una carrozzeria diversa da quella degli esemplari successivi. La vettura, infatti, non aveva i vetri alle porte e le porte stesse presentavano una forma ricurva caratteristica che dava una particolare grazia alla linea esterna. Il motore, da 5400 cc, era un 8 cilindri in linea superalimentato (K=Kompressor) erogava 180 CV e permetteva alla vettura di raggiungere una velocità massima di 175 Km/h. Il nostro modello non necessita di verniciatura dato che i parafranghi e la carrozzeria sono già realizzati nel giusto colore.

 Toen Mercedes Benz in het midden de dertiger jaren de 540K Roadster introduceerde, hadden de eerste modellen van deze luxueuze auto een andere carrosserie dan de latere uitvoeringen. De wagen had géén zijruit in de deuren en de deuren zelf hadden een eigenaardige golving die de lijn van de carrosserie een bepaalde gracie verleenden. De 8-cylinder lijnmotor met een inhoud van 5400 cc leverde met behulp van de compressor (K staat voor Kompressor) een vermogen van 180 pk., wat de wagen een topsnelheid van 175 km./u. gaf. Het is niet nodig ons model te schilderen, daar de carrosserie al in de juiste kleur uitgevoerd is.

NEW CONCEPTION OF WHEELS

No more 135 parts for each wheel, but only 4!!

NOUVELLE CONCEPTION DES ROUES

Les roues ont été simplifiées et ne comportent plus que 4 pièces ont au lieu de 135.

NEUE KONZEPTION DER REIFEN

Jetzt nur noch 4 anstelle von 135 Teilen pro Reifen.

RUOTE DI NUOVA CONCEZIONE

Non più 135 pezzi per ogni ruota, ma solamente 4!!

NIEUW ONTWERP SPAAKWIELEN

Nu nog slechts 4 onderdelen in plaats van 135!



Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari 1516

Length/Longueur/Länge/Lunghezza/Lengte: 64,0 cm
Width/Largeur/Breite/Larghezza/Breedte: 24,0 cm
Height/Hauteur/Höhe/Altezza/Hoogte: 18,0 cm

16.990-
A



K/51 Ferrari Testarossa

A/51 Built-up model / Modèle monté / Fertigmodell / Modello montato / Gebouwd model



POCHER *PRESTIGE*



The Testarossa was designed by Pininfarina, the well known Italian stylist. Since its presentation in 1984, this coupé has become an absolute hit. Due to this low cx-value of 0.33 and a 12-cylinder-engine of 4942 cc, 400 hp at 6300 rpm, this car reaches a max. speed of more than 300 km/h. The Testarossa has a phantastic acceleration of 5.8 sec from 0-100 km/h, the reason being a very low weight/power ratio of 3.75 kg/hp. Due to the enormous success on the world markets, customers have to wait up to 2 or 3 years to get their dream car which is produced at a rate of 4 units a day.

Our model features operating steering mechanism, a special door key, opening headlight covers etc. The metal parts include the body, doors headlight covers, hood and bonnet lids, bumper etc. Other parts are made of steel, brass, fiberglass, nylon, polystyrene, ABS and other materials. Metalized lettering and self-adhesives serve for decorations.



Avec la Testarossa, dont la carrosserie a été dessinée par Pininfarina, le styliste italien très connu, Ferrari était certain de présenter la voiture de rêve des années '80. Depuis son annonce en 1984, ce coupé a connu un immense succès. Au bénéfice d'un cx de 0.33 et propulsé par un moteur „boxer“ de 12 cylindres à 4 soupapes par cylindre, d'une cylindrée de 4942 cc développant une puissance de 400 CV à 6300 tours-minute, ce coupé rêve peut atteindre une vitesse maximale supérieure à 300 km/h. La demande pour ce modèle est si importante que, malgré une production de 4 pièces par jour, le délai de livraison est de 2 à 3 ans.

Ce modèle reproduit très fidèlement la réalité: direction mobile, clés de voiture, phares mobiles, etc... On peut observer que de nombreuses parties de la carrosserie sont en métal: les portes, les clapets de phares, le coffre et le capot, etc... Par ailleurs, l'acier, le cuivre, ainsi que plusieurs matières synthétiques rentrent également dans la composition de ce véhicule.



Mit dem Testarossa, dessen Linie von Pininfarina, dem bekannten italienischen Auto-Stylisten, entworfen wurde, ist es Ferrari gelungen, ein Traumauto der 80er Jahre zu präsentieren. Durch den geringen cx-Wert von 0,33 und einen 12-Zylinder Boxermotor mit 4 Ventilen/Zylinder von 4942 ccm, 390 PS bei 6300 U/min, erreicht dieser Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 290 km/h. Das Leistungsgewicht beträgt nur 3,75 kg/PS; dies gibt dem Coupé die phantastische Beschleunigung von 5,8 sec. auf 100 km/h.

Unser Modell hat funktionierende Lenkung, Spezialschlüssel für die Türen.

Die Metallteile außer der Karosserie sind:

Türen, Scheinwerferabdeckungen, Kofferraum- und Motordeckel, Stoßstange u.a.

Weiters sind Bestandteile aus Stahl, Messing, Nylon, Polystyrol, ABS und anderen Werkstoffen enthalten. Metallisierte Beschriftungen und Selbstklebeetiketten dienen zur Dekoration.



La carrozzeria della Testarossa fu disegnata dal famoso stilista italiano Pininfarina e in poco tempo questa macchina è diventata il sogno degli anni '80. Con il suo basso CX di 0.33 ed il suo motore a 12 cilindri di 4942 cc (400 cv, 6300 giri al minuto), questa vettura raggiunge la velocità massima di oltre 300 km/h. A causa dell'enorme successo ottenuto in tutto il mondo, i clienti devono aspettare fino a 2 - 3 anni per avere la macchina dei loro sogni, anche perché la Testarossa è prodotta in soli 4 esemplari al giorno.

Il nostro modello ha uno sterzo funzionante, porte che si aprono mediante chiavi, fari a scomparsa (con movimento), ecc.

Oltre alla carrozzeria, anche le seguenti parti sono in metallo:

Porte, copri-fari, cofano vano motore e baule posteriore, paraurti, ecc. Altri materiali utilizzati sono: acciaio, ottone, fibra di vetro, polistirolo, ABS, ecc.

Stemmi e marchi sono in materiale metallizzato o riprodotti su adesivi.



De Testarossa is door de bekende Italiaanse ontwerper Pininfarina getekend. Ferrari speelde het klaar de droomwagen van de Tachtiger Jaren te produceren. Sinds zijn presentatie in 1984 werd deze coupé een absolute hit.

Door de lage cw-waarde van 0.33 en de 12-cylinder motor van 4922 cc., die 400 pk. levert bij 6300 omw./min., bereikt deze wagen een snelheid van meer dan 300 km./u. Door het enorme succes op de wereldmarkt moeten kopers 2 tot 3 jaar wachten voordat zij hun wagen krijgen, daar er slechts 4 per dag gebouwd worden.

Het model heeft een werkende stuurinrichting, een speciale deursleutel, wegklappende koplampen enz.

De gehele carrosserie, inclusief deuren, motorkap, differdeksel en bumper, is van metaal en in kleur gespoten.

De overige onderdelen zijn van verschillende materiaalsoorten zoals staal, messing, fiberglas, nylon, polystyreen, abs enz.

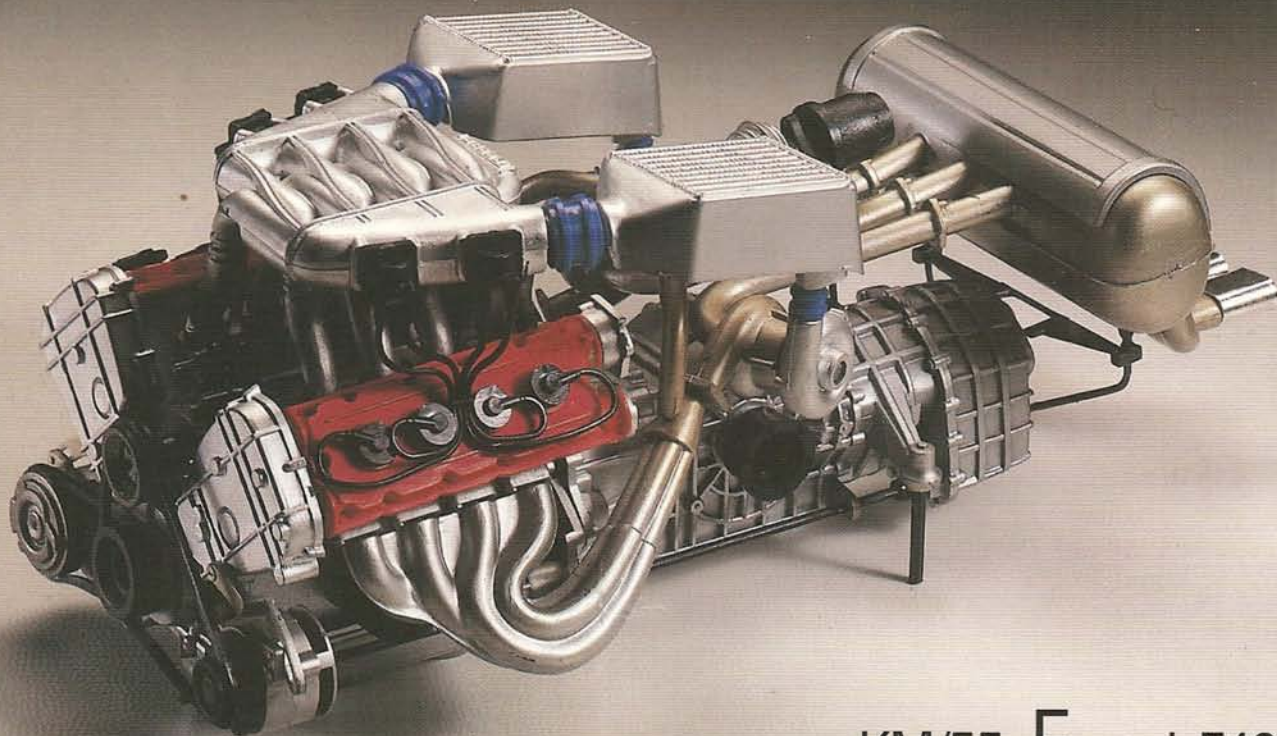
De naam- en merkstickers zijn gemetalliseerd en zelfklevend.

Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari 480


Length/Longueur/Länge/Lunghezza/Lengte: 56,0 cm
Width/Largeur/Breite/Larghezza/Breedte: 24,8 cm
Height/Hauteur/Höhe/Altezza/Hoogte: 14,3 cm

9,900-





KM/55 Ferrari F40

 Una nuova linea di motori automobilistici in scala 1:8 in scatola di montaggio.

Si tratta dei quattro motori che equipaggiano le seguenti vetture:


Ferrari F40: 8 cilindri a V di 90° turbocompresso da 2.936 cc. e 478 CV a 7.000 giri/min.

Ferrari Testarossa: 12 cilindri contrapposti aspirato da 4.942 cc. e 400 CV a 6.300 giri/min.

Bugatti 50T: 8 cilindri in linea con compressore volumetrico da 4.972 cc. e 200 CV.

Volvo F16: 6 cilindri in linea diesel turbocompresso intercooler da 16.000 cc. e 465 CV a 1.200 giri/min.

I motori sono completi di tutti i dettagli esterni ed i pezzi componenti sono stampati nel giusto colore.

 A new line of 1:8 scale car and truck engines in kit. Pocher presents four engines of the following vehicles:


Ferrari F40: 90° V 8 cylinders, 2 turbo compressors with intercooling, 2936 cc., 478 HP at 7.000 r.p.m.

Ferrari Testarossa: Flat 12 cylinders, 4.942 cc., 400 HP at 6.300 r.p.m.

Bugatti 50T: straight 8 cylinders, Roots supercharger, 4.972 cc., 200 HP.

Volvo F16: straight 6 cylinders, turbo compressor, intercooler, 16.000 cc., 465 HP at 1.200 r.p.m.

The engines are equipped with all the external details and the parts are moulded in the right colour.

 Une nouvelle collection de moteurs pour voitures et camions en kit au 1/8^{ème}

Pocher présente quatre moteurs pour les véhicules suivants:


Ferrari F40: 2 cylindres en V de 90° 2 turbo compresseurs 2.936 cc. 478 CV à 7.000 Tr/mn.

Ferrari Testarossa: 12 cylindres opposés 4.942 cc. 400 CV à 6.300 Tr/mn.

Bugatti 50T: 8 cylindres en ligne avec compresseur Roots 4.972 cc. 200 CV.

Volvo F16: 6 cylindres diesel en ligne turbo compresseur intercooler 16.000 cc. 465 CV à 1.200 Tr/mn.

Ces moteurs sont réalisés avec tous les détails extérieurs, et les pièces sont moulées dans la couleur réelle.

 Eine neue Bausatzlinie von PKW- und LKW-Motoren im Maßstab 1:8.

Pocher präsentiert 4 Motoren der folgenden Fahrzeuge:

Ferrari F40: 90° V 8 Zylinder, 2 Turbo-Kompressoren mit Intercooling, 2936 ccm, 478 PS bei 7000 UpM.

Ferrari Testarossa: Flacher 12 Zylinder, 4942 ccm 400 PS bei 6300 UpM.

Bugatti 50T: Reihen 8 Zylinder, Roots Supercharger, 4.972 ccm, 200 PS.

Volvo F16: 6 Zylinder, Turbo Kompressor, Intercooler, 16000 ccm, 465 PS bei 1200 UpM.

Die Maschinen sind mit allen Originaldetails ausgestattet und die Teile besitzen die Originalfarben.

KM/51 Ferrari Testarossa 985-



KM/76 Bugatti 50T 1840-



KM/87 Volvo F16 985



K/54 Testarossa „Sportster“

A/54 Built-up model / Modèle monté / Fertigmodell / Modello montato / Gebouwd model



POCHER PRESTIGE

 A number of Testarossa Coupés has been converted to a Spider/Cabriolet by various so-called «Tuners». This is a considerable undertaking, because the whole car structure has to be changed. No longer is the full body of the Testarossa an integral part of the body/chassis structure. The Spider's chassis has to be re-enforced to give the same stability as the Coupé. Our model is designed by Pininfarina and painted in the typical basic red Ferrari colour.

Mechanically, the Spider is almost identical to the Coupé with its extraordinary 12 cylindre 4942 cc engine, which produces 390 HP at 6800 RPM.

Body and body parts are made of a die-cast metal alloy with several layers of paint coating. Metal parts include body, doors, headlight covers, bonnet and rear deck lid, bumper etc.

The model features operating steering mechanism, opening headlight covers, moveable bonnet and boot. Other parts are made of various plastic materials, fabrique etc.

 Nombre de Testarossa Coupé ont été transformées en Spider/Cabriolet par différents «convertisseurs». Cela constitue une entreprise d'envergure, toute la structure de l'automobile devant être modifiée. En effet, la carrosserie de la Testarossa n'est plus alors dans sa totalité partie intégrante de la structure carrosserie/châssis. Le châssis de la Spider doit être renforcé pour obtenir la même stabilité que le Coupé. Notre modèle est conçu par Pininfarina, et peint du rouge franc de Ferrari. La carrosserie et les pièces sont constituées d'un alliage métallique renforcé, couvert de plusieurs couches de peinture. Les pièces métalliques comprennent la carcasse, les portières, les couvre-phares, capot avant et arrière, pare-chocs, etc...

Le modèle dispose de commandes d'ouverture des phares, du capot et de la malle. Les autres pièces sont constituées de différentes matières plastiques, etc... La voiture a également des adhésifs décoratifs.

 Eine Anzahl von Testarossa Coupés wurde von speziellen Tuningfirmen in Spider/Cabriolets umgebaut. Da beim Coupé die Karosserie tragendes Element im Festigkeitskonzept darstellt, müssen bedeutende Veränderungen vorgenommen werden, um beim Cabrio dieselbe Stabilität und Steifigkeit zu erreichen. Unser Modell wurde vom italienischen Designer Pininfarina entworfen und ist im typischen Ferrari-Rot lackiert.

Gehäuse und Gehäuseteile sind beim Pocher Modell aus einer Druckgußmetall-Legierung hergestellt und haben mehrere Lackschichten. Die Metallteile umfassen das Gehäuse, Türen, Scheinwerferdeckel, Motorhaube, Kofferraumdeckel, Stoßstange etc.

Das Modell hat funktionierenden Lenkungsmechanismus, zu öffnende Scheinwerferdeckel, aufklappbare Kofferraumdeckel und Motorhaube. Die anderen Teile sind aus verschiedenen Plastikmaterialien hergestellt. Außerdem sind Selbstklebeetiketten für die Dekoration beigelegt.

 Alcuni Testarossa Coupé sono stati trasformati in Spider/Cabriolet da carrozzerie specializzate; ciò comportò un lavoro notevole in quanto tutta la struttura della macchina dovette essere modificata, non essendo più la carrozzeria parte integrante della struttura portante. Il telaio della Spider dovette essere rinforzato per ottenere la stessa rigidità del Coupé.

Il nostro modello fu disegnato da Pininfarina e verniciato nel tipico rosso Ferrari.

La carrozzeria e le parti metalliche sono fatte di zama con più mani di vernice. Le parti metalliche includono la carrozzeria, le portiere, i copri-fari, il cofano anteriore e quello posteriore, i paraurti, ed il cofano motore. Il nostro modello ha lo sterzo funzionante, portiere e cofani apribili, fari a scomparsa (con movimento) e sospensioni funzionanti con molle in acciaio. Altri materiali utilizzati sono: acciaio, ABS, etc. Stemma e marchi sono in materiale metallizzato o riprodotti su adesivi.

 Een aantal Testarossa Coupé's is door gespecialiseerde bedrijven omgebouwd tot Spider/Cabriolet. Dit is een hele onderneming; de wagen moet in zijn geheel veranderd worden omdat het dak bij de Coupé een geïntegreerd deel van de carrosserie is. Het chassis van de Spider moet versterkt worden om de wagen dezelfde stabiliteit te geven als de Coupé.

Ons model van de Spider is naar een ontwerp van Pininfarina en heeft de typische rode Ferrari kleur. De carrosserie van het model is van die-cast metaal en met verschillende lagen lak gespoten. De metalen delen omvatten de body, deuren, koplampkleppen, motorkap, kofferdeksel, bumper enz.

Het model heeft een werkende stuurinrichting, openende deuren, motorkap, kofferdeksel en koplampen. Verder gebruikte materialen zijn plastic, metaal, vinyl enz. Ook worden zelfklevende bekleding en transfers meegeleverd.

ITEM OUT OF STOCK IN FACTORY -
ARTICLE HORS DU STOCK DANS
L'USINE - ARTIKEL NIET MEHR
VERFUGBAR AM BETRIEBSLAGER
- ARTICOLO ESAURITO IN FABBRICA
- NIET LEVEREAAR IN LAGER.



Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari **472**

Length/Longueur/Länge/Lunghezza/Lengte: 56,0 cm
Width/Largeur/Breite/Larghezza/Breedte: 24,8 cm
Height/Hauteur/Höhe/Altezza/Hoogte: 13,5 cm

K/53 Ferrari Testarossa „Black Star”

A/53 Built-up model / Modèle monté / Fertigmodell / Modello montato / Gebouwd model



POCHER **PRESTIGE**

 The Ferrari Testarossa was first unveiled in the autumn of 1984 as a replacement for the Ferrari BB512i or Berlinetta Boxer as it was known.

Early in 1985, soon after its introduction, the flat-12 Ferrari Testarossa was already enjoying its new found status as the world's fastest production sports car. The Testarossa accelerates from 0 to 100 km/hr in 5.5 seconds, covers the quarter mile in 13.4 seconds and tops out at approximately 300 km per hour.

Body and body parts are made of a die-cast metal alloy with several layers of paint coating. Metal parts include body, doors, headlight covers, bonnet and rear deck lid, bumper etc.

The model features operating steering mechanism, opening headlight covers, moveable bonnet and boot. Other parts are of various plastic materials, fabrique etc.

Also included are self-adhesive stickers for decoration.

 La Ferrari Testarossa a été lancée en automne 1984, en remplacement de la Ferrari BB512i ou, comme on l'appelait, la Berlinetta Boxer.

Début 1985, peu après son apparition, la Ferrari Testarossa Flat 12 jouissait déjà de son nouveau statut de voiture de série la plus rapide du monde, la Testarossa accélère de 0 à 100 km/h en 5,5 secondes, couvre ¼ de mile en 13,4 secondes, et culmine à environ 300 km/h. Bien que ceci soit sans aucun doute une performance de voiture de course, elle n'a pas été obtenue au détriment de l'élégance, du luxe ou du confort.

La carrosserie et les pièces sont constituées d'un alliage métallique renforcé couvert de plusieurs couches de peinture. Les parties métalliques comprennent la carcasse, les portières, les couvre-phares, les capots avant et arrière, les pare-chocs, etc...

Le modèle dispose de commandes d'ouverture des phares, du capot et de la malle. Les autres pièces sont constituées de diverses matières plastiques, etc...

 Der Ferrari Testarossa wurde das erste Mal im Herbst 1984 vorgestellt. Er wurde als Nachfolger für den Ferrari BB 512; besser bekannt unter dem Namen »Berlinetta Boxer« geschaffen.

Bereits 1985, bald nach seiner Einführung, erfreute sich der Testarossa an dem neu gefundenen Status als der schnellste Serien-Sportwagen der Welt.

Der Testarossa beschleunigt von 0 bis 100 km/h in 5,5 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h.

Das ansprechende Karosserie-Styling von Pininfarina macht den Testarossa einzigartig.

Unter den neuesten Verbesserungen findet man neue Zylinderköpfe mit 48 Ventilen (4 pro Zylinder). Zylinderblock und Zylinderköpfe sind aus einer speziellen leichten Aluminiumlegierung hergestellt. Die Zylinderköpfe sind rot lackiert wie beim Namensvetter der 50er Jahre: Dem Ferrari Testa Rossa (Rotkopf)

 La Ferrari Testarossa fu presentata nell'autunno 1984 in sostituzione della BB512i, meglio conosciuta come »Berlinetta Boxer«.

Poco dopo la presentazione la Ferrari Testarossa ottenne immediatamente la fama di essere l'auto di serie più veloce del mondo. Raggiunge i 100 km/h in 5,5 secondi e la sua velocità massima è di 300 km/h.

Pur offrendo caratteristiche di una macchina da corsa, mantiene tuttavia l'eleganza, il confort e il lusso di una macchina da gran turismo. Nel nostro modello la carrozzeria completamente in metallo, è realizzata in zama verniciata a più mani. Oltre alla carrozzeria, la altri parti in metallo verniciato sono: le portiere, i copri-fari, i cofani anteriore e posteriore, il paraurti ed il coperchio motore.

Il nostro modello ha lo sterzo funzionante, portiere e cofani apribili, fari a scomparsa (con movimento) e sospensioni funzionanti con molle in acciaio. Altri materiali utilizzati sono: plastica, acciaio, adesivi e decals.

 De Ferrari Testarossa werd voor het eerst getoond in de herfst van 1984 als de opvolger van de Ferrari BB512i (Berlinetta Boxer).

In het begin van 1985, kort na de introductie, was de Ferrari Testarossa al bekend als de snelste productie sportwagen ter wereld. De Testarossa accelereert van 0 tot 100 km/u. in 5,5 seconden, doet 13,4 seconden over de kwart-mijl en heeft een topsnelheid van 300 km/u. Ofschoon dit duidelijk de prestaties zijn van een racewagen, is dit niet ten koste gegaan van stijl, luxe en comfort.

De carrosserie van het model is van die-cast metaal en met verschillende lagen lak gespoten. De metalen delen omvatten de body, deuren, koplampkleppen, motorkap, kofferdeksel, bumper enz.

Het model heeft een werkende stuurinrichting, openende deuren, motorkap, kofferdeksel en koplampen. Verder gebruikte materialen zijn plastic, metaal, vinyl enz. Ook worden zelfklevende bekleding en transfers meegeleverd.



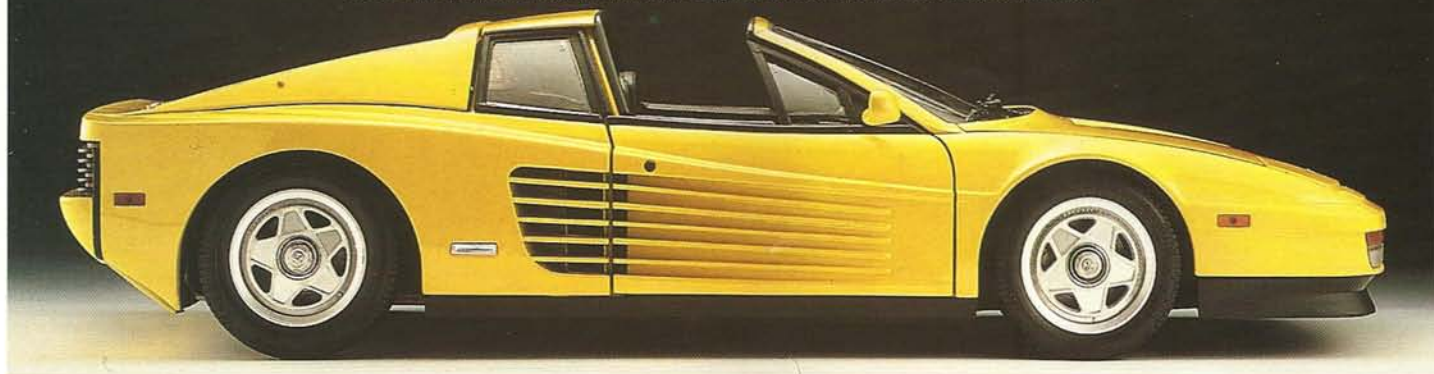
Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari

Length/Longueur/Länge/Lunghezza/Lengte: 56,0 cm
Width/Largeur/Breite/Larghezza/Breedte: 24,8 cm
Height/Hauteur/Höhe/Altezza/Hoogte: 14,3 cm

480

K/59 Ferrari Testarossa Coupé Convertible

A/59 Built-up model / Modèle monté / Fertigmôdel / Modello montato / Gebouwd model



POCHER PRESTIGE

 Coach-builders specialized in sport cars have realized some prototypes by modifying the standard Ferrari Testarossa, in order to make them, if possible, even more attractive.

The model represents one of these elaborations in which the production coupé has been converted in a spyder car. The central section of the roof has been removed, giving the car a spyder look, but leaving the beautiful original line unchanged.

The mechanical features of the model are in all similar to the coupé version.

 Certains carrossiers spécialisés en voitures de sport ont modifié le modèle de base de la Ferrari Testarossa, pour essayer de la rendre encore plus belle. Le modèle représenté est le résultat de la modification du coupé standard en cabriolet par la suppression de la section centrale du toit. Ce qui lui donne le look d'un cabriolet sans altérer la ligne d'origine. Les caractéristiques techniques restent identiques à celle de la version coupé.

 Namhafte Karosserie-Designer für Sportwagen haben einige Prototypen entwickelt, um aus dem Basismodell Ferrari Testarossa nach Möglichkeit ein noch attraktiveres Fahrzeug anzubieten. Das vorliegende Modell ist ein Beispiel des Umbaus, um aus dem Werks-Coupé einen hübschen Spider zu schaffen. Der zentrale Teil des Daches wurde entfernt, die wunderschönen Linien des Originals blieben aber erhalten. Die mechanischen Teile sind praktisch gleich wie bei der Coupé-Version.

 Alcune carrozzerie specializzate in vetture sportive, hanno realizzato dei prototipi modificando le Ferrari Testarossa di serie per renderle, se possibile, ancora più attrattive. Il modello presenta una di queste elaborazioni che trasforma il coupé di serie in una vettura spider. Infatti la porzione centrale del tetto è stata asportata, dando così alla vettura le caratteristiche di una spider pur lasciando assolutamente inalterata la splendida linea originale.

Dal punto di vista meccanico il modello ripete tutte le caratteristiche della versione coupé.

 Diverse gespecialiseerde carrosse-riebouwers op het gebied van sportwagens hebben de Ferrari Testarossa verbouwd tot een "spyder".

Hier toe is het middendeel van het dak weggenomen en de carrosserie aangepast; de karakteristieke vormgeving van de Testarossa is echter behouden.

Technisch is het model hetzelfde als de coupé.



Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari

481

Length / Longueur / Länge / Lunghezza / Length: 56,0 cm
Width / Largeur / Breite / Larghezza / Breadth: 24,8 cm
Height / Hauteur / Höhe / Altezza / Hoogte: 14,3 cm

ITEM OUT OF STOCK IN FACTORY - ARTICLE
HORS DU STOCK DANS L'USINE - ARTIKEL
NICHT MEHR VERFUGBAR AM BETRIEBSLAGER
- ARTICOLO ESAURITO IN FABBRICA - NIET LE-
VEREAAAR IN LAGER.

K/55 Ferrari F40

A/55 Built-up model / Modèle monté / Fertigmodell / Modello montato / Gebouwd model



POCHER PRESTIGE



In 1987, at the occasion of the 40th anniversary of the sports car manufacturer Ferrari in Italy, this super car was produced in a limited quantity of 1230 units. It is basically a race car to be used on the roads with impressive performance features: Engine: 8 cylinder V, with 2936 cc charged by 2 Turbo compressors, 478 HP at 7000 RPM. Acceleration: in 12 seconds to 200 km/h. The body is made of carbon-fibre, the basic chassis is a tubular frame.

Our model kit has the following technical features: working steering, openable doors with key, moving headlights, working suspension, openable rear and front hood, etc.

The following parts are made of painted metal: body, doors, front and rear hood, front and rear bumper, headlight covers, rear spoiler, etc.

Other materials used are: steel, fiberglass, polystyrene, ABS, etc. Letters and decoration are made out of metalized self-adhesives.



A l'occasion de son 40^{ème} anniversaire, Ferrari a développé en 1987 une super-voiture construite à 1230 exemplaires seulement. Il s'agit, en l'occurrence, d'une voiture de course construite pour la route. Elle présente les caractéristiques techniques suivantes: Moteur: 8 cylindres en V de 2'936 ccm avec 2 turbocompresseurs. La puissance développée est de 478 CV à 7'000 tours/minute.

Accélération: 200 km/h en 12 secondes. La carrosserie, en fibres de carbone, repose sur un châssis tubulaire. Notre kit à monter FERRARI F-40 présente les caractéristiques suivantes: Volant articulé, portières mobiles avec la clef du véhicule, phares mobiles, suspension active, capot et coffre en état de fonctionnement.

Le métal peint rentre pour beaucoup dans la composition de ce véhicule prestigieux: en font partie la carrosserie, les portes, le capot et le coffre, les pare-choc avant et arrière, les masques de phare, enfin le spoiler arrière etc...



Aus Anlaß des 40jährigen Ferrari-Jubiläums 1987 wurde dieses Superauto entwickelt und in einer begrenzten Stückzahl von 1230 Exemplaren gebaut. Es handelt sich hierbei um einen für den Straßenverkehr gebauten Rennwagen mit beeindruckenden Leistungen: Motor: 8 Zylinder V, mit 2936 ccm aufgeladen durch 2 Turbokompressoren. Leistung: 478 PS bei 7000 U/m. Beschleunigung: in 12 sec auf 200 km/h. Die Karosserie besteht aus Kohlefaser, die auf einem Rohrrahmenchassis aufgebaut ist.

Unser Modell besitzt folgende technische Details: funktionierende Lenkung, mit Schlüssel zu öffnende Türen, bewegliche Scheinwerfer, funktionierende Radaufhängung, zu öffnende Motor- und Fronthaube.

Folgende Teile sind aus mehrschichtlackiertem Metall: Karosserie, Türen, Front- und Motorhaube, vordere und rückwertige Stoßstange, Scheinwerferabdeckungen, Spoiler etc.



In occasione del quarantesimo anniversario della fondazione della fabbrica Ferrari veniva presentata nel 1987 al pubblico questa macchina eccezionale. Il numero di esemplari prodotti viene limitato a ca. 1230. In realtà si tratta di una macchina da corsa che è stata adattata per il traffico su strada normale ma mantenendo prestazioni sportive. Motore: 8 cilindri V con, 2936 ccm, alimentato da 2 turbocompressori. Potenza: 478 CV a 7000 giri al minuto. Straordinaria accelerazione: in 11 secondi da 0 a 200 km/ora, velocità massima: oltre 320 km/h. La carrozzeria è in fibra di carbonio su un telaio tubolare. Questa macchina sarà probabilmente fra alcuni anni tra le macchine più preziose di tutti i tempi. Il nostro modello ha uno sterzo funzionante, porte che si aprono mediante chiavi, fari a scomparsa (con movimento), sospensioni funzionanti ecc. Oltre alla carrozzeria, anche le seguenti parti sono in metallo: Porte, copri-fari, cofano vano motore, cofano anteriore, paraurti, ecc.



In 1987 maakte Ferrari ter gelegenheid van het 40-jarig bestaan van het merk deze super sportwagen in een beperkte productie van 1230 stuks. Het is eigenlijk een racewagen die geschikt is voor gebruik op de weg met de volgende indrukwekkende technische eigenschappen: De motor is een 8-V met een inhoud van 2936 cc., uitgerust met 2 turbocompressoren en met een vermogen van 478 pk. bij 7000 omw./min. De acceleratie van 0—200 km./u. gaat in een tijd van 12 seconden. De wagen heeft een carrosserie van koolstofvezels en een buizenframe.

Ons model heeft de volgende technische details: werkende stuurinrichting, opende deuren (met een sleutel), motorkap, kofferdeksel en koplampen, werkende vering enz. De carrosserie van het model is van die-cast metaal en met verschillende lagen lak gespoten. De metalen delen omvatten de body, deuren, koplampkleppen, motorkap, kofferdeksel, voor en achterbumper, achterspoiler enz.



Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari 515


Length/Longueur/Länge/Lunghezza/Lengte: 55,4 cm
Width/Largeur/Breite/Larghezza/Breedte: 24,7 cm
Height/Hauteur/Höhe/Altezza/Hoogte: 14,0 cm

K/56 Ferrari F40 „Yellow“

A/56 Built-up model / Modèle monté / Fertigmodell / Modello montato / Gebouwd model



POCHER PRESTIGE

 "Born" in 1987 to commemorate the 40th anniversary of the Ferrari factory, the F-40 at once became a world-wide myth to all sports car lovers.

This car incorporates all elements of a true race car: its enormous power (478 HP/3000 cc), extensive use of special materials which combine sturdiness with light weight, high speed tyres (320 km/h) and special aerodynamic features.

Only a limited number has been produced (1230 units), all hand-assembled, but customer demand has by far exceeded this quantity. Originally produced in Ferrari red, the car was also made — upon customer's request — in a yellow version.

It was our idea to produce a model in this colour which makes the myth of this car even more fascinating.

The model features functioning steering mechanism, doors which can be opened with a key, opening headlights, functioning wheel suspension etc. Body, doors, headlights covers, hood, trunk, bumpers and spoilers are all made in metal.

 La Firma Ferrari devait célébrer son 40ème anniversaire en 1987 lançant une voiture de sport, la F-40, devenue immédiatement la référence absolue des amateurs du monde entier. La F-40 intègre tous les ingrédients et caractéristiques d'une vraie voiture de course: sa puissance considérable de 478 chevaux, (3000 cm³), l'utilisation généralisée de matériaux composites, à la fois légers et résistants, des pneumatiques à haute performances, (320 km/h), enfin un aérodynamisme à toute épreuve.

La fabrication de la F-40 a été limitée à 1230 pièces, entièrement montées à la main, et ceci bien que la demande ait été considérablement supérieure.

Cela a eu pour effet d'augmenter considérablement sa valeur de marché, pour le plus grand profit de ses rares propriétaires.

Livrée en couleur rouge, la Ferrari a été également proposée en jaune, à la demande.

Le modèle rédoil Pocher est fonctionnel: direction, portes et phares mobiles, suspension active, etc. ... La carrosserie: portes, ouvertures de phares, le coffre, le capot, les spoilers, est entièrement en métal.

 Im Jahre 1987 vorgestellt, wurde der F-40 bald zum Mythos für alle Sportwagenenthusiasten. Der Name erinnert an den vierzigsten Jahrestag der Gründung des Ferrariwerkes. Dieses Auto besitzt viele Merkmale eines richtigen Rennwagens: die außergewöhnliche Leistung (478 PS aus nur 3000 ccm), die Verwendung von Composite-Materialien, die hohe Steifigkeit mit geringem Gewicht verbinden, Hochgeschwindigkeitsreifen für 320 km/h und eine spezielle Aerodynamik. Die Originalfarbe ist Ferrarirot, auf Kundenwunsch wurden einige Exemplare jedoch in Gelb geliefert. Poche hat dies zum Anlaß genommen, um ebenfalls einen F-40 in Gelb zu präsentieren.

Unser Modell hat funktionierende Lenkung; Türen, Front- und Motorhaube können geöffnet werden; bewegliche Scheinwerfer; funktionierende Radaufhängung etc.

Folgende Teile sind aus lackiertem Metall: Karosserie, Türen, Scheinwerferabdeckung, Fronthaube, Motorhaube, Stoßstangen, Spoiler, Heckflügel und Seitenspoiler.

 Nata nel 1987 per commemorare il 40° anniversario dalla fondazione degli stabilimenti Ferrari, l'F-40 è diventata subito un mito per gli appassionati di automobili sportive di tutto il mondo. Infatti in questa vettura sono presenti tutti gli elementi distintivi di una vera automobile da corsa: dall'enorme potenza (478 CV per una cilindrata di 3.000 c.c.), all'esteso uso di materiali compositi per un'ottima resistenza abbinata ad una grande leggerezza, dai pneumatici per le alte velocità (320 km/h) all'aerodinamica particolarmente studiata.

Nata in colore rosso Ferrari, questa vettura è stata anche prodotta in pochi esemplari su richiesta dell'acquirente in colore giallo.

Anche noi abbiamo pensato di produrre il modello in questo colore. Il modello ha uno sterzo funzionante, porte che si aprono mediante chiavi, fari a scomparsa (con movimento), sospensioni funzionanti ecc.

Oltre alla carrozzeria, anche le seguenti parti sono in metallo: Porte, copri-fari, cofano vano motore, cofano anteriore, paraurti, spoiler, alettone, fianchetti.

 Ter herdenking van het 40-jarig bestaan van de Ferrari fabriek werd in 1987 de F-40 ontwikkeld, die onmiddellijk een mythe werd bij alle sportwagenliefhebbers ter wereld.

Deze wagen bezit alle kenmerken van een echte racewagen: het enorme vermogen (478 pk. / 3000 cc.), de veelzijdige toepassing van speciale materialen die sterkte combineren met een laag gewicht, banden voor hoge snelheden (tot 320 km/u.) en speciale aerodynamische vormgeving. Er zijn slechts 1230 stuks geproduceerd, allen met de hand gebouwd.

De F-40 werd normaal in de rode Ferrari kleur geleverd. Echter zijn er ook enkele die, op verzoek van de eigenaar, in gele kleur gespoten zijn.

Wij hebben daarom ook een model in de gele kleur uitgebracht. Het model heeft een werkende stuurinrichting, functionerende deuren, motorkap en bagageklep, opklappende koplampen, werkende wielophanging enz.

Alle carrosseriedelen zijn van metaal en in kleur gespoten.

Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari **515**

Length/Longueur/Länge/Lunghezza/Lengte: 55,4 cm
Width/Largeur/Breite/Larghezza/Breedte: 24,7 cm
Height/Hauteur/Höhe/Altezza/Hoogte: 14,0 cm

10.990.-



K/57 Ferrari F 40 G.T.

A/57 Built-up model / Modèle monté / Fertigmodell / Modello montato / Gebouwd model



POCHER *PRESTIGE*

 Some Ferrari F 40 have been prepared in order to take part to national Gran Touring championships and club races. The parts mainly involved in these preparations are the safety devices, i.e. fire extinguishers, safety belts, etc. Big rims have also been added to the wheel for a better disk brake cooling. The models, which have the same technical features as the standard model, represent a Dutch prototype (K/57) and the winner of the Italian G.T. championship in 1992 (K/58).

 Quelques Ferrari F 40 ont été préparées pour pouvoir participer au championnat national de Grand Tourisme et à courses de club. Les modifications techniques ont été axées surtout sur les facteurs de sécurité tels que extincteur de course, harnais de sécurité, jantes plus larges permettant un meilleur refroidissement des freins. Ce modèle a les mêmes caractéristiques techniques que le modèle d'origine et est disponible en version prototype du championnat des Pays-Bas (K/57) et en version du championnat Grand Tourisme d'Italie, vainqueur du championnat 1992 (K/58).

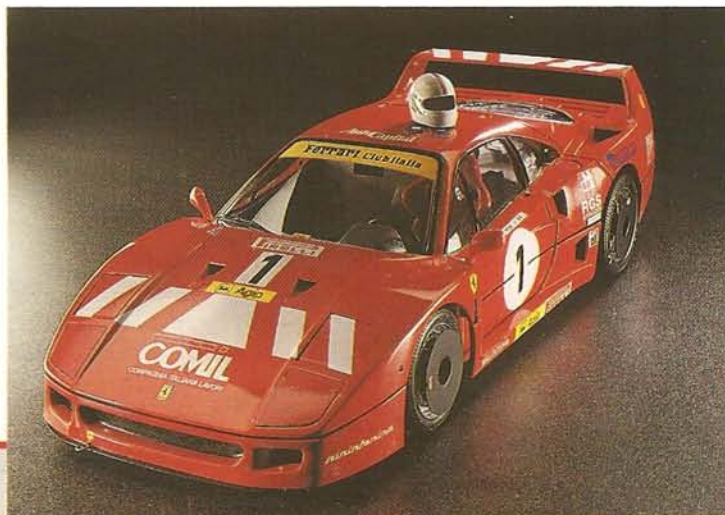
 Einige Ferrari F 40 wurden rennmässig so prepariert, um an nationalen Gran Turismo Meisterschaften und Club-Rennen teilzunehmen. Die hauptsächlichsten Umbauteile bestehen im Sicherheits-Bereich, z.B. Feuerlöscher, Sicherheitsgurten etc. Die Räder wurden mit grösseren Felgenreifen versehen, um die Kühlung der Scheibenbremsen zu verbessern. Die beiden neuen Modelle haben die gleichen technischen Spezifikationen wie das Basis-Modell; sie entsprechen einem niederländischen Prototyp (K/57) und dem Gewinner der italienischen Meisterschaft 1992 (K/58).

 Strettamente derivate da vetture di serie, alcune Ferrari F 40 sono state elaborate per partecipare a campionati nazionali Gran Turismo ed a gare di club. Le elaborazioni riguardano soprattutto le dotazioni di sicurezza delle vetture. Tra le modifiche più vistose i grandi cerchi applicati alle ruote per migliorare la ventilazione dei dischi dei freni. I modelli, con caratteristiche tecniche identiche al modello di serie, rappresentano un prototipo olandese (K/57) ed uno vincitore del campionato G.T. 1992 in Italia (K/58).

 Een paar Ferrari F 40's zijn speciaal geprepareerd om deel te nemen aan clubraces en nationale G.T. kampioenschappen. De wijzigingen omvatten hoofdzakelijk de veiligheidsvoorzieningen, waaronder betere koeling voor de schijfremmen, brandblussers en veiligheidsgordels. Technisch zijn de modellen hetzelfde als het standaard model. De K/57 is afgeleid van een Nederlands prototype en de K/58 van de winnaar van de Italiaanse kampioenschappen in 1992.

K/58 Ferrari F40 G.T.

A/58 Built-up model / Modèle monté / Fertigmodell / Modello montato / Gebouwd model



Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari **525**

Length / Longueur / Länge / Lunghezza / Lengte: 55,4 cm
Width / Largeur / Breite / Larghezza / Breedte: 24,7 cm
Height / Hauteur / Höhe / Altezza / Hoogte: 14,0 cm

K/87 Volvo F16 Globetrotter

A/87 Built-up model / Modèle monté / Fertigmodell / Modello montato / Gebouwd model



POCHER Truck

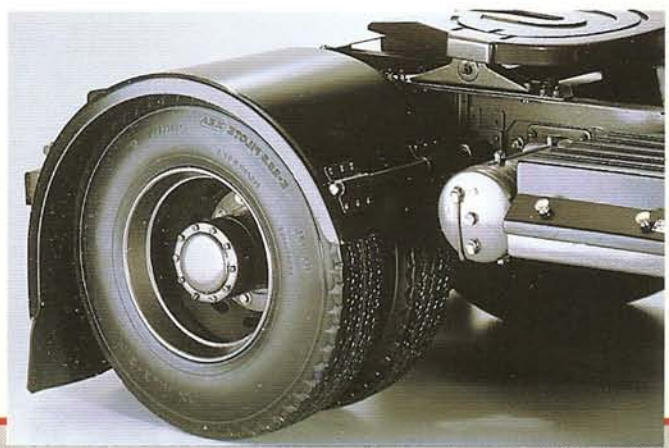
 About ten years after the release of the F-12, and because of its success with it, Volvo launched the new F-16 with its state-of-the-art features. Equipped with heavy-duty chassis, the truck features extensive hauling capacity, low fuel consumption and high travel comfort combined with a reliable and powerful engine which make it a leader in its category. The characteristics of its 6 cylinder turbo-compressed 16000 cc Intercooler engine are an output of 465 hp at 120 rpm. Of the various versions offered by Volvo our model represents the 2-axle tractor variant with the high (Globetrotter) cabin. The quality of this kit can be seen by the materials used: polished and burnished steel, brass; plastics; rubber and other materials. Following details are functioning true-to-scale: fully detailed cabin which can be titled and taken off; functioning steering mechanism; doors can be opened through door handles; sprung shock absorbers and real steel springs; "saddle" with functioning lock.

 Après 10 années de succès avec le camion Volvo F-12, cette marque a lancé le nouveau modèle F-16 dont les caractéristiques sortent de l'ordinaire. Un chassis destiné à supporter les charges les plus lourdes, une capacité de traction améliorée, une faible consommation de gas-oil alliée à une motorisation puissante et un grand confort. Le moteur 6 cylindres turbo-compressé de 16000 cm³ Intercooler développe 465 chevaux à 1200 tours/minute. Ce kit représente l'une des variantes proposées par Volvo: le tracteur: équipé de 2 axes et de la cabine en hauteur Globetrotter. Tous les détails ci-dessous sont fonctionnels et reproduits strictement à l'échelle: cabine de conduite basculante, amovible et entièrement aménagée; direction mobile avec transmission de direction fonctionnelle; portes ouvrantes au moyen des poignées correspondantes; suspensions avec 8 ressorts à lames et amortisseurs mobiles; attachée de remorque et verrouillage de sécurité.

 Ungefähr 10 Jahre nach Einführung des F-12 und auf Grund dessen Erfolges brachte Volvo den neuen F-16 mit modernsten technischen Details heraus. Ausgestattet mit einem besonders stabilen Chassis, besitzt dieser LKW außerordentliche Transportkapazitäten, niedrigen Treibstoffverbrauch und hohen Fahrkomfort. Der F-16 ist mit einem starken Motor ausgestattet, der ihn zum Leader seiner Kategorie macht. Charakteristisch für seinen 6-Zylinder 16-l-Turbo-Intercooler-Motor ist eine Leistung von 465 PS bei 1200 U/min. Von den verschiedenen Versionen die Volvo anbietet, stellt unser Modell die zweiachsige Sattel-schlepper-Variante dar. Folgende Details sind funktionierend und maßstabgetreu ausgebildet: Fahrerhaus kipp- und abnehmbar; bewegliche Lenkung mit Gelenksübertragung; Türen lassen sich mit Türgriffen schließen und öffnen; Aufhängung aus Blattfedern und beweglichen Stoßdämpfern; Sattelaufleger — Kupplung mit Verriegelungsvorrichtung.

 A dieci anni circa dall'uscita dell'F-12, la Volvo, sulla spinta del successo di questo modello, ha immesso sul mercato nel 1988 il nuovo F-16. Una grande capacità di trasporto, un telaio robusto e di grande efficacia, bassi consumi di carburante, comfort di viaggio, ergonomia dell'abitacolo, uniti ad un motore affidabile e di grande potenza rendono questo modello insuperabile nella sua classe. Eccezionali sono anche le caratteristiche del suo 6 cilindri turbo-compresso intercooler di 16.000 c.c. di cilindrata che croga ben 465 CV di potenza massima ed una enorme coppia pari a 2.015 Nm a 1.200 giri/minuto. I seguenti dettagli sono costruiti, pienamente funzionanti — conforme alla scala: cabina arredata sganciabile e ribaltabile; sterzo funzionante con trasmissione a giunti cardanici; portiere apribili tramite le relative maniglie; sospensioni con molle a balestra funzionanti e ammortizzatori scorsevoli; ralla d'attacco „trailer“ con apparecchiatura d'aggancio.

 Ongeveer 10 jaar na het uitbrengen van de succesvolle F-12, heeft Volvo de nieuwe, aan deze tijd aangepaste, F-16 op de markt gebracht. Het lage brandstofgebruik en hoge comfort in combinatie met een zwaar chassis en een betrouwbare, sterke motor geven deze truck uitgebreide gebruiksmogelijkheden en maken hem een leider in zijn klasse. De 6-cilinder motor van 16000 cc. met turbo en intercooler levert een vermogen van 465 pk. bij 1200 cmw./min. Van de verschillende varianten die Volvo van deze truck maakt, hebben wij gekozen voor de 2-assige uitvoering met de verhoogde Globetrotter cabine. De kwaliteit van de bouwdoos komt duidelijk tot uiting in de gebruikte materialen en volgende werkende details: complete ingerichte, kantelbare en afneembare cabine; sturende voorwielen; openen dichtgaande deuren; ophanging voorzien van echte bladveren en bewegende schokbrekers; schotel met blokkeerinrichting.



ITEM OUT OF STOCK IN FACTORY - ARTICLE HORS DU STOCK DANS L'USINE - ARTIKEL NICHT MEHR VERFUGBAR AM BETRIEBSLAGER - ARTICOLO ESAURITO IN FABBRICA - NIET LEVE-REAAAR IN LAGER.

Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari 1074

Length/Longueur/Länge/Lunghezza/Lengte: 68,0 cm
Width/Largeur/Breite/Larghezza/Breedte: 2310 cm
Height/Hauteur/Höhe/Altezza/Hoogte: 47,5 cm



RIVAROSSİ S.p.A. - DIVISIONE POCHEP
Via Pio XI, 157/159 - 22100 COMO - Italy

K/61 Ferrari Testarossa „Silver Special”

A/61 Built-up model / Modèle monte / Fertigmodell / Modello montato / Gebouwd model



POCHER *PRESTIGE*

 In 1986 the famous Italian designer Pininfarina created this very special spider on the basis of the Ferrari Testarossa.

Strengthening the chassis, cutting the roof and modifying the design of the trunk, Pininfarina obtained a car with a splendid line, which joins together the aggressiveness of the normal model to the refinement and distinction of a very luxury spider.

A very few units of this type were created and, being the prototype rare, Pocher thought to realize the model as symbol for its 25th Anniversary.

 En 1986, le fameux designer italien Pininfarina créa ce modèle spider très spécial, sur la base de la Ferrari Testarossa.

En renforçant le châssis, en coupant le toit et en modifiant les formes du capot, Pininfarina a obtenu une voiture d'une ligne splendide qui allie l'agressivité du modèle d'origine au raffinement et à la distinction d'un spider très luxueux.

Très peu d'exemplaires de ce modèle furent créés, et, devenant ainsi un prototype rare, POCHER a pensé réaliser ce modèle comme le symbole de son 25^{ème} anniversaire.

 1986 entwarf Pininfarina diesen außergewöhnlichen Spider, auf Basis des Ferrari Testarossa. Das Fahrgestell wurde verstärkt, das feste Dach abgeschritten und die Motorhaube modifiziert.

Pininfarina entwickelte einen Sportwagen mit besonderer Linienführung und es gelang ihm mit diesem wunderschönen Spider die Verbindung von aggressiver Sportlichkeit und luxuriöser Ausstattung.

Nur wenige dieser Modelle wurden im Auftrag gebaut. Die Exklusivität dieser raren Sammlerstücke veranlaßte Pocher, diesen Spider als limitierte Serie zum 25-jährigen Pocher-Jubiläum aufzulegen.

 Nel 1986 il celebre designer italiano Pininfarina creò sulla base della Ferrari Testarossa questo particolarissimo spider.

Rinforzando il telaio, tagliando la capote rigida e modificando il disegno del cofano posteriore Pininfarina ottenne una vettura con una splendida linea che univa l'aggressività del modello normale alla ricercatezza e signorilità di uno spider di gran lusso. Pochissimi esemplari di questo tipo vennero realizzati e, data la rarità del prototipo, la Pocher ha pensato di realizzarne il modello ed utilizzarlo come simbolo del suo 25^o anniversario.

 In 1986 tekende de beroemde Italiaanse ontwerper Pininfarina deze zeer speciale spider op basis van de Ferrari Testarossa.

Door het chassis te verstevigen, het dak te verwijderen en een speciale motorkap aan te brengen, verkreeg Pininfarina een auto met een prachtige lijn die de agressieve uitstraling van de standaard Testarossa verenigde met het raffinement en de distinctie van een zeer luxueuze spider.

Er werden slechts enkele stuks van dit model gebouwd en gezien dit aspect van zeldzaamheid, besloot Pocher dit model uit te brengen ter gelegenheid van Pocher's 25-jarig jubileum.

9.900-



Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari **487**

Length/Longueur/Länge/Lunghezza/Lengte: 56,0 cm
Width/Largeur/Breite/Larghezza/Breedte: 24,8 cm
Height/Hauteur/Höhe/Altezza/Hoogte: 13,5 cm




K/73 Alfa Romeo Spider Touring Gran Sport 1932

A/73 Built-up model / Modèle monté / Fertigmodell / Modello montato / Gebouwd model




POCHER *Classic*

 The 8 C 2300 Alfa Romeo racer (our kit K/71) was a popular attraction during the 1930s, and many people wanted to own one as a touring car. In answer to this demand, Alfa Romeo constructed a limited number of spider body touring versions of this racer during the years 1931–1934.

Many of these cars were entered in races, most notably the "Mille Miglia" (thousand mile race), and won a substantial number of these races (32 times in first place, 25 times in second place, and 16 times in third place).

Of the 188 Spider touring cars constructed, it is reported that 101 are still extant today, primarily in museums, but also driven by the vintage car enthusiasts. The structural elegance of the engine, together with brilliant acceleration and fine body shape, made this Alfa Romeo a legendary car.

 L'Alfa Roméo 8 C 2300 (notre kit K/71) est une voiture de compétition qui connut un grand succès populaire pendant les années 30. De nombreuses personnes désirèrent en acquérir en tant que voiture de tourisme.

En réponse à cette demande, Alfa Roméo construisit entre 1931 et 1934 une série limitée de cette voiture, en version tourisme.

Beaucoup de ces voitures firent également de la compétition, principalement les «Mille Miglia» (course de Mille Miles), et remportèrent un nombre important de victoires, gagnant 32 fois la première place, 25 fois la seconde, 16 fois la troisième.

On dit que sur les 188 Spider version tourisme construites, 101 subsistent encore à l'heure actuelle, principalement dans des musées, mais également conduites par des passionnés de vieilles voitures. Un moteur splendide, de brillantes accélérations et une superbe carrosserie ont fait de cette Alfa Roméo une voiture légendaire.

 Der 8 C 2300 Monza war in den Dreißigerjahren das beliebteste Sportmodell. Einen besonderen Reiz hatte seine zweiseitige Ausführung.

Viele dieser Autos nahmen an Rennen teil, unter anderem am „Mille Miglia“, dem 1000-Meilen-Rennen, und konnten dabei eine große Anzahl von Siegen für sich verbuchen (32 erste, 25 zweite und 16 dritte Plätze). Von den 188 Spider-Tourenwagen, die gebaut wurden, existieren noch 101 Modelle, die hauptsächlich in Museen zu besichtigen sind. Nur wenige Oldtimerenthusiasten fahren den Spider noch heute. Das elegante Gefüge seines Motors mit einer glänzenden Beschleunigungsleistung und die schwungvolle Linie der Karosserie machten den Alfa Romeo zu einem äußerst beeindruckenden Wagen.

 Il modello realizzato rappresenta la versione Spider a due posti della versione 8 C 2300 costruito dall'Alfa Romeo in una piccola serie negli anni 1931–1934 per una scelta clientela italiana ed estera, desiderosa di possedere una vettura con caratteristiche essenzialmente sportive.

Queste macchine parteciparono a molte gare, fra l'altro anche alla memorabile Mille Miglia, ed ottennero un numero eccezionale di successi (32 vittorie, 25 secondi posti e 16 terzi).

Ai possessori di questo modello, farà piacere sapere che su 188 vetture prodotte dal 1931 al 1934, ben 101 sono tuttora esistenti nel mondo.

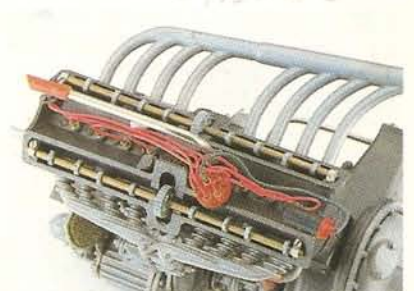
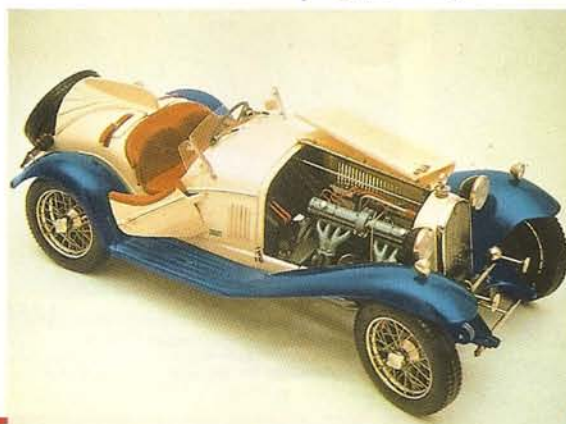
 De 8 C 2300 Alfa Romeo racewagen (onze bouwdos K/71) was zeer populair in de 30-er jaren en veel mensen wilden er graag een hebben als sportwagen. Als antwoord op deze vraag maakte Alfa Romeo gedurende de jaren 1931–1934 een beperkt aantal open sportwagens met als basis de 8 C.

Veel van deze wagens namen deel aan races, waarvan als bekendste de „Mille Miglia“ (1000 km. race) en wonnen hierin vele malen — 32 eerste, 25 tweede en 16 derde plaatsen.

Van de 188 gebouwde Spiders bestaan er nog 101. Ze staan hoofdzakelijk in musea; maar sommige worden nog steeds door liefhebbers bereden.

13915-

12525

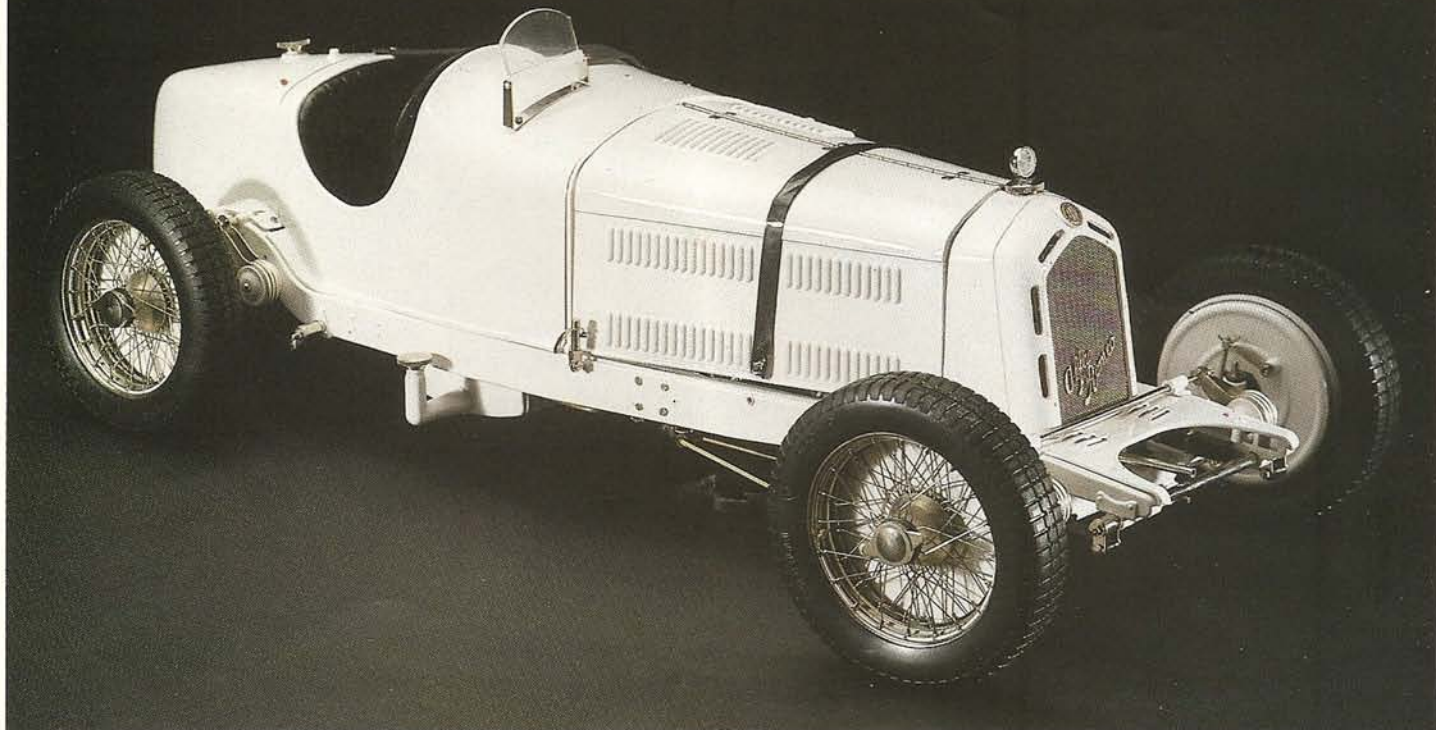


Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari 1954

Length/Longueur/Länge/Lunghezza/Lengte: 51 cm
Width/Largeur/Breite/Larghezza/Breedte: 22 cm
Height/Hauteur/Höhe/Altezza/Hoogte: 17 cm

K/78 Alfa Romeo 8C 2300 Monza „Muletto”

A/78 Built-up model / Modèle monté / Fertigmodell / Modello montato / Gebouwd model



POCHER *Classic*

 In 1931, when new auto racing regulations were implemented, ALFA ROMEO resolved to develop a new 8 cylinder racer. For power, they selected the proven veteran 165 hp motor with 5400 rpm. The engine was housed in a completely new body designed in accordance with the new regulations then in effect.

Its debut at the 9th Grand Prix of Italy brought ALFA ROMEO a fabulous success and the trail of victories continued throughout 1931 and 1932. Through additional technical improvements which increased the engine output to 178 hp, speeds of up to 225 km/h could be achieved.

Probably the best known driver of this model was Caracciola. In 1932 he captured 2nd place at the Monaco Grand Prix, just 3 seconds behind Nuvolari. That proved to be the beginning of a long series of triumphal successes: 2nd place at the Avus Race, winner at the Eifel and Polish Grand Prix.

As an honor to the car's stamina, Caracciola nicknamed the car "Muletto".

 En 1931, lorsque les nouveaux règlements des courses automobiles furent appliqués, Alfa Roméo décida de produire une nouvelle voiture de course à moteur 8 cylindres.

Pour la puissance, Alfa Roméo choisit l'ancien moteur de 165 chevaux et 5400 tours/minute qui avait déjà largement fait ses preuves. Le moteur fut logé dans une carrosserie tout à fait nouvelle, conçue suivant les nouvelles réglementations alors en vigueur.

Son début au 9^{ème} Grand Prix d'Italie apporta un fabuleux succès à Alfa Roméo et la série de victoires se poursuivit pendant les années 1931 et 1932.

Par l'apport des progrès techniques qui portèrent la puissance du moteur à 178 chevaux, la vitesse de 225 km/h peut être atteinte. Le plus célèbre pilote de ce modèle fut certainement Caracciola. En 1932, il remporta la 2^{ème} place du Grand Prix de Monaco, juste trois secondes derrière Nuvolari.

En l'honneur de la résistance de la voiture, Caracciola la surnomma «Muletto».

 Als im Jahre 1931 neue Bestimmungen für den Rennsport in Kraft traten, beschloß ALFA ROMEO einen neuen 8-zylindrigen Rennwagen herzustellen. Bei der Auswahl des Motors griff man auf einen schon erprobten 165-PS-Motor mit 5400 Umdrehungen/Min. zurück, während die Karosserie für dieses Modell gemäß den damals gültigen Bestimmungen für den Rennsport neu entworfen wurde.

Das Debut beim 9. Großen Preis von Italien brachte einen großartigen Erfolg für ALFA ROMEO, und der Siegeszug dieser Rennwagen dauerte während der Jahre 1931 und 1932 weiterhin an.

Durch weitere Verbesserungen gelang es, die Leistung des Motors auf 178 PS zu erhöhen, wodurch Spitzengeschwindigkeiten bis zu 225 km/h erzielt werden konnten. Der wohl bekannteste Fahrer dieses Modells war Caracciola.

Aufgrund seines außergewöhnlichen Durchhaltevermögens bekam dieser Rennwagen von Caracciola den Beinamen „Muletto" (Maulesel).

 Con l'entrata in vigore nel 1931 della nuova formula libera, l'Alfa Romeo decise di presentarsi ai Gran Premi con la nuova monoposto 8 cilindri. Il motore poteva disporre di una potenza di 165 CV a 5400 g/min.

Dopo il debutto vittorioso al 9° Gran Premio d'Italia la serie dei successi continuò anche durante il 1931 ed il 1932 e nel frattempo Jano perfezionò le prestazioni del motore, ne aumentò la potenza sino a 178 CV e la velocità passò da 210 a 225 km/h.

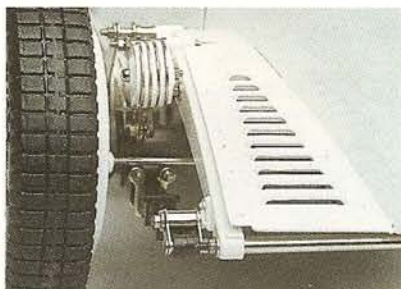
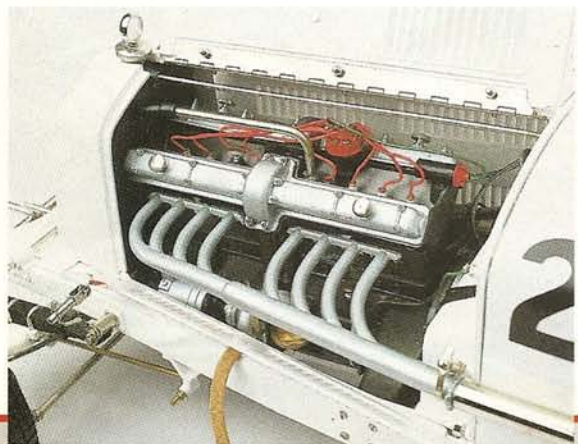
Probabilmente il pilota più famoso di questo modello fu Caracciola: secondo al GP di Monaco a 3 secondi da Nuvolari, secondo all'Avus, a 194 km/h, die media, a meno di 4 secondi da Brauchitsch su Mercedes, e vittorie al Gran Premio dell'Eifel e di Polonia.

In onore alla solidità della vettura, Caracciola la soprannominò „Muletto".

 In 1931, to en er nieuwe regels voor de autorace-rij van kracht werden, besloot Alfa Romeo een nieuwe racewagen te ontwikkelen. Als krachtbron koos men de beproefde 165 pk. motor. Zijn debuut in de 9^e Grand Prix van Italië was een grandioos succes en hierna volgde een hele reeks overwinningen in 1931 en 1932.

Door diverse verbeteringen, die het vermogen van de motor op 178 pk. brachten, konden snelheden tot 225 km/u. gehaald worden.

De bekendste coureur die deze wagen bestuurde was waarschijnlijk wel Caracciola. In 1932 behaalde hij de 2^e plaats in de Grand Prix van Monaco, slechts 3 seconden achter Nuvolari. Hierna behaalde hij nog veel meer successen: 2^e in de Avus Race achter de Mercedes van Brauchitsch met een gemiddelde snelheid van 194 km/u.; 1^e in de Eifel Race en de Grand Prix van Polen en 1^e in de bergaces van Kesselberg en Mont Verdoux. Als eerbewijs aan het uithoudingsvermogen van de wagen gaf Caracciola hem de bijnamen „Muletto" (Muilezel).



Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari 1450

Length/Longueur/Länge/Lunghezza/Lengte: 50 cm
Width/Largeur/Breite/Larghezza/Breedte: 22 cm
Height/Hauteur/Höhe/Altezza/Hoogte: 14 cm




K/81 Alfa Romeo 8C 2600 Mille Miglia – Scuderia Ferrari

A/81 Built-up model / Modèle monté / Fertigmodell / Modello montato / Gebouwd model



POCHER *Classic*


 In 1930 the first prototype of the 8C 2300 series was produced which became famous as a race- and sport-car during those years.

Originally the body was designed for 2 people, however some units were produced with 4 seats. This race car was used by the Alfa Romeo factory team as well as by the private Ferrari Racing Team, which later became the most famous sport car factory Ferrari.

The first victories in very important races were achieved in the years 1931/32 and especially the "Mille Miglia" and "Targa Florio" as well as "Le Mans" in France were the outstanding races.

After the retreat of factory teams in 1933 the remaining cars were bought by the Ferrari stable. Ferrari extended the motor to 2556 cc which achieved a higher powered engine from 165 to 178 HP.

This race car had the description 8C 2600 and won the "Mille Miglia" 1934 as well as other important races.

 C'est en 1930 que fut fabriqué le premier prototype de la série 8C 2300 qui en tant que voiture de course et de sport fut réputé au fil des années.

A l'origine, la carrosserie avait été conçue pour 2 personnes. Néanmoins, certains modèles à 4 places ont été fabriqués.

Cette voiture de course a été utilisée, non seulement par l'équipe d'Alfa Romeo, mais aussi par l'équipe privée Scuderia Ferrari, qui devint plus tard la marque de voitures de sport bien connue: Ferrari.

Les premières victoires dans des courses importantes furent remportées en 1931/32 en particulier, «Mille Miglia» et «Targa Florio» en Italie, ainsi que «Le Mans» en France.

Après le retrait de la compétition en 1933, les dernières voitures furent achetées par la «Scuderia Ferrari» qui porta leur cylindrée à 2556 cm³, c'est-à-dire, une augmentation de puissance de 165 à 178 chevaux.

Cette voiture de course appelée 8C 2600 gagna la course de «Mille Miglia» en 1934 ainsi que d'autres courses importantes.


 Im Jahre 1930 wurde der erste Prototyp der Serie 8C 2300 erzeugt, die als Renn- und Sportwagen in jenen Jahren berühmt wurde. Ursprünglich war die Karosserie nur für zwei Personen konzipiert. Es wurden jedoch auch einige Exemplare mit 4 Sitzplätzen produziert. Dieser Rennwagen wurde sowohl vom Alfa Romeo Werksteam als auch vom privaten Team „Scuderia Ferrari“ verwendet, aus dem später die berühmte Sportwagenmarke „Ferrari“ entstand.

Die ersten Siege in wichtigen Rennen trafen 1931/32 ein, wobei besonders „Mille Miglia“ und „Targa Florio“ in Italien sowie „Le Mans“ in Frankreich herausragen. Nach dem Rückzug des Werkteams 1933 wurden die restlichen Wagen von der „Scuderia Ferrari“ erworben, die bei allen den Motor auf 2556 cm³ erweiterte, was eine Leistungssteigerung von 165 auf 178 PS ergab. Dieses Rennauto bekam die Bezeichnung 8C 2600 und gewann die „Mille Miglia“ 1934 sowie weitere wichtige Rennen.

 Nell'anno 1930 entrava in produzione il primo prototipo della famosa serie di macchine sportive e da corsa Alfa Romeo 8C 2300.

Queste macchine da corsa furono utilizzate sia dalla squadra ufficiale Alfa Romeo, sia dalla „Scuderia Ferrari“ un team privato dal quale negli anni seguenti nasceva la oggi più famosa fabbrica di macchine sportive „Ferrari“.

Le prime vittorie in corse importanti furono conquistate negli anni 1931/32, come per esempio la „Mille Miglia“ e la „Targa Florio“ in Italia e la 24 ore di „Le Mans“ in Francia. Nell'anno 1933 dopo la decisione dell'Alfa Romeo di sospendere la partecipazione alle corse, la „Scuderia Ferrari“ acquistò le macchine rimaste, e, aumentando l'alesaggio da 65 a 68 mm, la cilindrata diventava 2556 cmc con un incremento di potenza da 165 a 178 cv. Questo automobile da corsa venne denominato 8C 2600 e vinse con Varzi la 8. Mille Miglia 1934 e numerose altre corse da rilievo.

 In 1930 werd het eerste prototype gebouwd van de serie 8C 2300, waaruit in latere jaren beroemde sport- en racewagens voort zouden komen.

Het oorspronkelijke ontwerp was voor een 2-zits wagen, maar er werden later ook enige wagens met 4 zitplaatsen gebouwd. De racewagens werden zowel door het Alfa Romeo fabrieksteam als door het particuliere raceteam „Scuderia Ferrari“ gebruikt.

Uit dit laatste team ontstond later de wereldberoemde sportwagenfabriek „Ferrari“.

De eerste overwinningen werden in 1931/32 behaald, waarbij die in de „Mille Miglia“, de „Targa Florio“ en „Le Mans“ het meeste aanspraken.

Na het terugtrekken van het fabrieksteam in 1933 werden de resterende wagens door „Scuderia Ferrari“ overgenomen. Van al deze wagens werden de motoren tot 2556 cc. vergroot, waardoor het motorvermogen van 165 op 178 pk werd gebracht. Deze wagens werden bekend onder de typeaanduiding 8C 2600 en wonnen in 1934 de „Mille Miglia“ en andere belangrijke races.



Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari **1817**
 Length/Longueur/Länge/Lunghezza/Lengte: 51 cm
 Width/Largeur/Breite/Larghezza/Breedte: 22 cm
 Height/Hauteur/Höhe/Altezza/Hoogte: 17 cm



14.900 - 13410

K/89 Alfa Romeo 8C 2300 Coupé Elegant

A/89 Built-up model / Modèle monté / Fertigmodel / Modello montato / Gebouwd model



POCHER *Classic*



Only very few units of this car were built by the Alfa Romeo in years 1931-1934. The body, made by the coach-builder Touring of Milan, gives the car an extremely refined and classical elegance.

The chassis and the mechanical parts are those of the Gran Sport model, famous in the thirties for its great performances, as it was derived from a race car.

The coupé elegant could reach a speed of 170 km/h with its 142 HP at 5000 rpm.

The straight 8 cylindre double overhead camshaft engine was fed by a Roots supercharger. The transmission was equipped with a 4 speed gear-box.



Seuls quelques modèles de cette voiture ont été produits par Alfa Romeo pendant la période 1931-1934. La carrosserie produite par le carrossier Touring de Milan a réussi à lui donner un air d'élégance très raffiné.

Le chassis et les éléments mécaniques sont ceux du modèle Gran Sport, modèle réputé des années trente par ses performances dérivées de celles de la voiture de course.

Le coupé atteignait une vitesse de 170 km/h avec ses 142 cv à 5000 tr/m. Son 8 cylindres en ligne à double arbre à cammes en tête était alimenté par un compresseur Roots. La transmission était équipée d'une boîte à 4 vitesses.



Von diesem Modell baute ALFA ROMEO in den Jahren 1931-1934 nur wenige Einheiten. Die Karrosserie des Mailänder Spezialisten Touring verleiht dem Wagen eine raffinierte und klassische elegante Eleganz. Das Chassis und die mechanischen Teile stammen vom Gran Sport Modell, einer Abart des berühmten Rennwagens aus den '30er Jahren. Das 'Coupé Elegant' erreichte mit 142 PS bei 5000 T/m etwa 170 km/h. Ein Roots-Kompressor sorgte am Linien-8 Zylinder-Motor mit DOHC Nockenwellen für die bullige Kraft über das 4-Gang-Getriebe auf die Räder.



Solo pochissimi esemplari di questa vettura vennero costruiti dall'Alfa Romeo tra gli anni 1931-1934. La carrozzeria, della milanese Touring, dona alla vettura un'eleganza classica estremamente raffinata.

Il telaio e la meccanica sono quelle del modello Gran Sport, famoso negli anni '30 per le sue notevoli prestazioni; era infatti a sua volta derivato da una vettura da competizione. Questa vettura, con i suoi 142 HP a 5000 giri era in grado di raggiungere i 170 km/h.

Il motore, a 8 cilindri in linea e con doppio albero a cammes in testa, è alimentato da un compressore Roots. Il cambio è a 4 marce.



In de jaren 1931-1934 zijn er slechts enkele van deze modellen door Alfa Romeo gebouwd. De carrosserie was van carrosseriebouwer Touring uit Milaan en gaf de wagen een bijzonder klassiek en elegant uiterlijk.

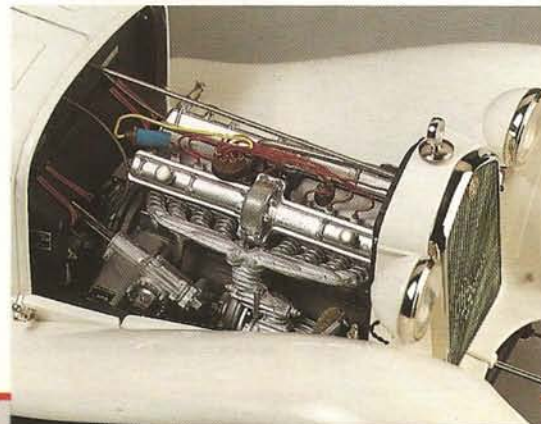
Het chassis en motorische gedeelte waren identiek aan die van het Gran Sport model, dat beroemd was in de dertiger jaren. Deze laatste was afgeleid van de racewagen uitvoering. De Coupé Elegant bereikte een snelheid van 170 km/u.

De 8 cylinder motor met dubbele bovenliggende nokkenassen en een Roots compressor had een vermogen van 142 pk. bij 5000 omw/min.; de transmissie liep via een 4-versnellings bak.

18.900,-

Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari **2011**

Length / Longueur / Länge / Lunghezza / Lengte: 49,0 cm
Width / Largeur / Breite / Larghezza / Breedte: 21,5 cm
Height / Hauteur / Höhe / Altezza / Hoogte: 19,0 cm




K/88 Fiat F2 130 HP Racer

A/88 Built-up model / Modèle monté / Fertigmodel / Modello montato / Gebouwd model



POCHER *Classic*

 During the vintage years of auto racing, Fiat was a name to be reckoned with. One of their classic cars from that period was the F2, a 130 HP racer.

The car's motor was based on the earlier Fiat 110 HP Gordon Bennet model which performed so excellently at the 1904 Grand Prix de France.

The F2 was constructed under the supervision of Carlo Cavalli especially for the 1907 Grand Prix de France. With Felice Nazzaro at the wheel, this early racer captured first place an average speed of 113.612 km/h.

The Fiat F2 has been viewed as the vanguard motor car for this period and posted speeds of up to 160 km/h. The car is now on display at the Turin Automobile Museum.

 Fiat fut un nom avec lequel il fallut compter pendant les belles années de la course automobile. Une de leurs classiques fut à cette époque la F2, une voiture de course de 130 chevaux.

Son moteur était basé sur le précédent modèle, Fiat Gordon Bennet 110 chevaux, qui s'était comporté si brillamment au Grand Prix de France en 1904.

La F2 fut spécialement construite pour le Grand Prix de France 1907, sous la haute supervision de Carlo Cavalli.

Avec Felice Nazzaro au volant, la dernière née remporta la première place à une moyenne de 113,612 km/h. La Fiat F2 fut considérée comme la voiture d'avant-garde de l'époque. Sa vitesse fut ensuite portée à 160 km/h. Elle est maintenant exposée au Musée de l'Automobile de Turin.

 In der Pionierzeit des Automobilrennsports war der Fiat F2 vom Gegner gefürchtet und vom Fahrer geliebt. Der Motor dieses Autos stammte aus der bekannten 110 PS starken "Gordon-Bennet Serie", die schon 1904 im großen Preis von Frankreich Aufsehen erregte.

1907 war es soweit. Der Fiat F2 gewann mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 113,612 km/h den GP von Frankreich.

Seine Höchstgeschwindigkeit betrug bereits 160 km/h.

Der Konstrukteur, Dr. Carlo Cavalli und der Fahrer, Felice Nazzaro, gingen als glorreiche Sieger in die Automobilgeschichte ein.

Der F2 wurde zum Vorbild des Automobilbaues. Das Original ist in Automuseum in Turin zu besichtigen.

 La Fiat F2 fu una macchina d'avanguardia per la sua epoca; lo dimostra la possibilità di raggiungere velocità superiori ai 160 km/h. Il motore fu derivato dalla nota Fiat 110 HP Gordon Bennet, che aveva dato ottimi risultati nel Grand Prix de France del 1904.

Questa macchina venne realizzata sotto la direzione di Carlo Cavalli per partecipare al Grand Prix de France nel 1907. Guidata da Felice Nazzaro conquistò il primo posto assoluto raggiungendo una media di 113,612 km/h.

L'originale di questa vettura si trova attualmente al Museo dell'Automobile di Torino.

 Tijdens de vroege jaren van het autoracen was Fiat een naam waar rekening mee gehouden werd. Een van de klassieke wagens uit die periode was de F2 met z'n motor van 130 pk. Deze motor was gebaseerd op de eerdere 110 pk. motor van Fiat's Gordon Bennet model, die het zo uitstekend deed in de 1904 Grand Prix van Frankrijk.

De F2 werd speciaal gebouwd voor de 1907 Grand Prix van Frankrijk onder toezicht van Carlo Cavalli.

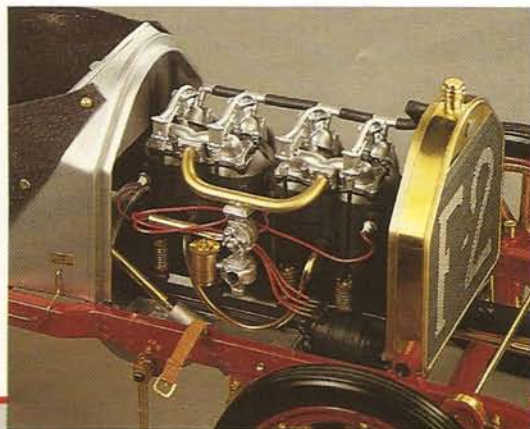
Met Felice Nazzaro aan het stuur ging deze wagen als eerste over de finish met een gemiddelde snelheid van 113,612 km/u.

De Fiat F2 wordt wel beschouwd als de beste racewagen uit die tijd; hij kon een snelheid halen van 160 km/u. De wagen is nu te bezichtigen in het automobielmuseum van Turijn.

Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari **903**

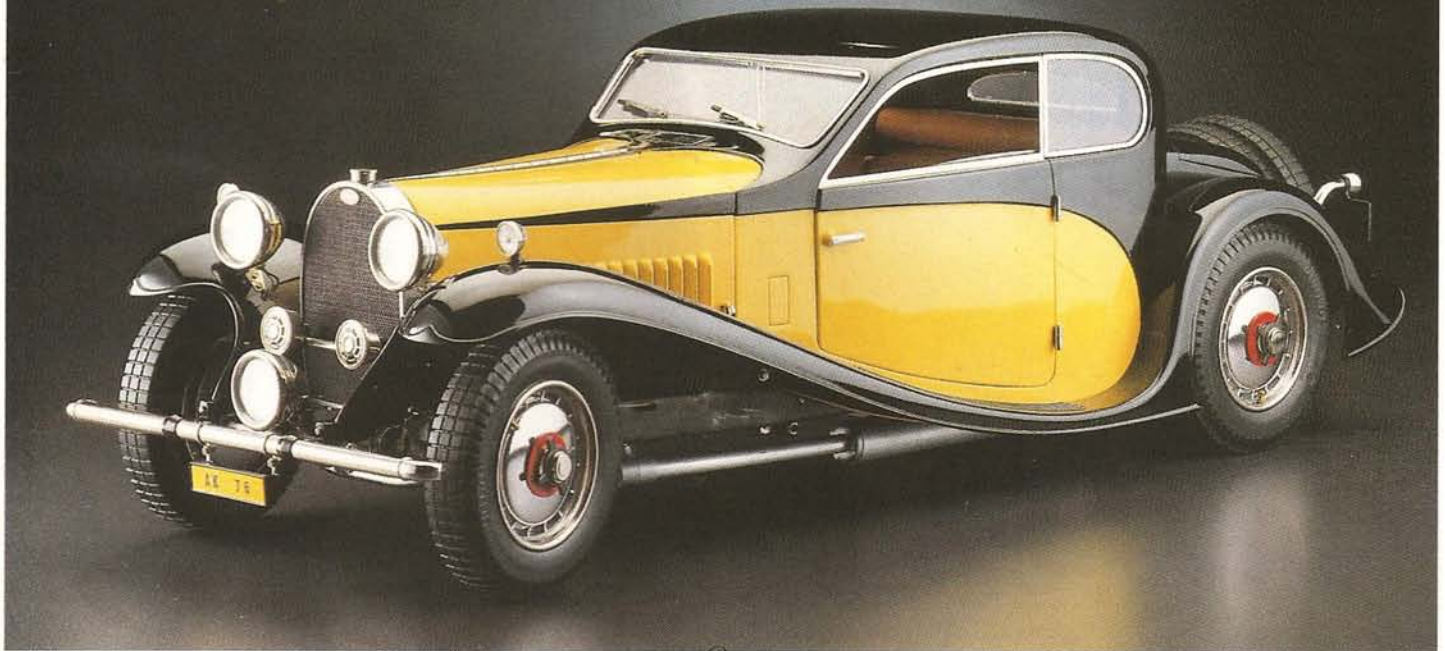
Length / Longueur / Länge / Lunghezza / Lengte: 51.0 cm
Width / Largeur / Breite / Larghezza / Breedte: 21.5 cm
Height / Hauteur / Höhe / Altezza / Hoogte: 20.3 cm

14.265-



K/76 Bugatti 50T 1933

A/76 Built-up model / Modèle monté / Fertigmodell / Modello montato / Gebouwd model



POCHER *Classic*

 One of the finest French cars of the 1930s, the Bugatti 50 T reflects, perhaps better than all other Bugatti autos, the real character of the Bugatti father-son team.

Ettore Bugatti, the father, can be seen in the refined technics and simplicity of mechanical components, while Jean Bugatti, the son, can be seen in the elegant styling and perfect symmetry of these fascinating cars.

The prototype of our model was built in March 1933 and is still in existence. The car may be viewed at the French Automobile Museum in Saint Dizier. The car has been fully restored and is in operating condition.

 L'une des meilleures voitures françaises de tourisme des années 1930, la Bugatti 50 T reflète, peut-être mieux que toute autre automobile Bugatti, le vrai caractère de l'équipe Bugatti père et fils.

On reconnaît Bugatti père dans les techniques raffinées et la simplicité des pièces mécaniques, et on retrouve Jean Bugatti le fils, dans le style élégant et la parfaite symétrie de ces fascinantes automobiles.

Le prototype de notre modèle fut construit en Mars 1933 et existe encore à l'heure actuelle. La voiture peut être vue au Musée Automobile de Saint-Dizier; elle a été complètement restaurée et se trouve en état de marche.

 Einer der edelsten französischen Tourenwagen der 30er Jahre, der Bugatti 50 T, spiegelt mehr als alle anderen Bugattiwagen die wahren Charaktere der bugattischen Vater-und-Sohn-Mannschaft. Ettore Bugatti, der Vater, dessen Stärke auf dem Gebiet der verfeinerten Techniken und der mechanischen Einfachheit lag, während sich Jean Bugatti, der Sohn, bei der eleganten Linienführung und der vollkommenen Symmetrie dieses faszinierenden Autos verwirklichen konnte.

Das Vorbild für unser Modell wurde im März 1933 gebaut und existiert heute noch. Es befindet sich im französischen Automuseum bei Saint Dizier. Das Auto wurde völlig wiederhergestellt und ist fahrbereit.

 Il modello 50 T è quello che meglio di tutti rispecchia il „vero“ carattere dei due Bugatti padre e figlio e cioè: la potenza, la tecnica raffinata e la semplicità delle parti meccaniche di ETTORE BUGATTI; l'eleganza e la perfezione delle linee di JEAN BUGATTI.

Il prototipo del nostro modello è stato costruito nel 1933 e attualmente si trova a Saint Dizier presso il „Musée de l'Automobile Française“.

 De Bugatti 50 T is één van de mooiste sportwagens uit de 30-er jaren.

In deze auto komt, misschien beter dan in alle andere Bugatti's, het echte karakter tot uiting van het vader-zoon team Bugatti.

Ettore Bugatti, de vader, zorgde voor de verfijnde techniek en zoon Jean tekende de elegante lijnen van deze fascinerende auto.

Het prototype, waarnaar ons model gemaakt is, werd in Maart 1933 gebouwd en bestaat nog steeds.

Men kan de geheel gerestaureerde auto zien in het automuseum van Saint Dizier.

Abbildung: lackiertes Modell

19.695.-



Parts / Pièces / Einzelteile / Particolari **1635**

Length/Longueur/Länge/Lunghezza/Lengte: 65 cm
Width/Largeur/Breite/Larghezza/Breedte: 24 cm
Height/Hauteur/Höhe/Altezza/Hoogte: 21 cm



1795