1990

Wertvolle Sammlerstücke aus den 50er und 60er Jahren. Unvergeßlich für jeden Autoliebhaber. Limitierte Auflagen im Maßstab 1:43

Die Traumautos der 50er und 60er Jahre

In Amerika wird der Rock'n'Roll geboren und breitet sich aus wie ein Fieber. Bill Haley rockt aus der Music-Box um die Uhr und Elvis singt "Return to sender". Die Jugend genießt eine nie gekannte Freiheit und Halbstarken-Gangs mit ihren frisierten Autos prägen das Bild auf den Straßen. James Dean fährt mit seinem Porsche Rennen und verunglückt tödlich.

In Deutschland sitzt die Wirtschaftswunder-Generation um den Nierentisch und holt sich die Welt mit dem Schwarz/Weiß-Fernseher direkt ins Wohnzimmer. Erst kommen Petticoats und "Elvis-Tolle", sind Peter Kraus und Conny Froboess das Traumpaar der deutschen Jugend, dann kommen die Beatles und bringen mit neuer Musik auch neue Frisuren. Eine total verrückte Zeit!

So faszinierend wie diese Zeit sind auch ihre Autos - mit neuen Formen, neuem Luxus und neuer Leistung. Ende der 50er ist die Heckflosse in Amerika ein Muß, die Kühlergrills werden immer auffallender und der gute alte Käfer verliert sein Brezel-Fenster. In den 60ern kommen lange "Schnauzen" und Fließheck auf.

DINKY läßt die Autos dieser Epoche authentisch auferstehen. Detailgetreu bis hin zur Lackierung markiert die DINKY-Kollektion ein wichtiges Kapitel der Autogeschichte.

DINKY - für Sammler und für alle, die diese Zeit erlebt haben, aber auch für die Jugend, auf die die Symbole dieser Epoche eine besondere Faszination ausüben.

Die exklusive Kollektion im klassischen Maßstab 1:43

Authentisch bis ins Detail, zeitgetreu bis in die Lackierung stellen die Modelle ein einzigartiges Abbild der Originale dar. Ab 1990 wird die Serie noch exklusiver! Alle Modelle versprechen bei jetzt nur noch limitierter Auflage eine hohe Wertsteigerung. Die bestehende Kollektion wird im Jahre 1990 um neun Neuheiten erweitert. Sechs völlig neue Modelle stehen auf dem Programm, zwei Modellvarianten und eine Sonderedition. Die Serie 1989 wird nicht mehr nachproduziert. Diese Modelle werden nur noch solange erhältlich sein, wie der Vorrat reicht.

KOLLEKTION '89

DY-1 E-Type Jaguar

Für viele Jahre war er der absolute Endpunkt an Eleganz und Technik: der "E"Type Jaguar. 1961 wurde die Serie 1 eingeführt, die aus dem Le-Mans-Gewinner des Typs "D" von 1955 und 1957 hervorging. Seine Mitgift technischer Delikatessen damals: 6-Zylinder-Motor, 4.235 cm³, 265 PS, 232 km/h, Radstand 2,44 m. Das Modell 1968 mit seinen speziell gestylten Scheinwerfern und der typischen Windschutzscheibe als Jaguar Type "E", Serie 1 1/2, gilt nicht nur bei Enthusiasten als Meilenstein schlechthin in der Entwicklung rassiger Sportwagen. Maßstab 1:43

DY-3 1965 M.G.B. GT

Die dynamische Generation Mitte der 60er Jahre erfüllte ihre Sportwagenträume unter dem magischen Kürzel M.G.B. Als 1965 der M.G.B. GT eingeführt wurde, zu einem Preis von nur 998 Pfund Sterling, war er das Thema auch auf Deutschlands Straßen. Der M.G.B. GT hatte einen fast ebenso begehrten Vorgänger, den M.G.A. der 50er und Anfang 60er Jahre, war jedoch deutlich schneller, obwohl er schwerer war. Sein 4-Zylinder-O.Hm.V.-Motor mit 1798 cm³, Doppelvergaser, 98 PS bei 5.400 U/min war ein Motor ganz nach den Wünschen der wachsenden Sportwagengemeinde der 60er Jahre. Maßstab 1:43

DY-2 1957 Chevrolet Bel Air, 2türiges Sportwagen-Coupé

Nicht nur die amerikanische Jugend der 50er Jahre war in ihn verliebt. Alle, die sich jünger fühlen wollten, stiegen in dieses Coupé, dessen Namen im Song "Bel Air" besungen und ein Hit wurde. Es gab 5 Motoren zur Auswahl, bis zur Stärke von 283 nahezu unüberwindlichen PS. Nach 1/4 Meile war es bereits auf 124 km/h, hatte bereits eine Turbo-3-Gang-Automatikschaltung und war überhaupt das erste Automobil der amerikanischen Automobilindustrie, das eine PS-Leistung von 6 auf 100 cm³ hatte. Maßstab 1:43

DY-4 1950 Ford E 83 W 10 VAN

1938 brachte Ford diesen kurzhaubigen Truck auf den Markt, der sich ab dem ersten Jahr seiner Markteinführung gleich großer Beliebtheit erfreute. Die Konstrukteure des LKW brachten durch geschickte Anordnung aller Bedienungselemente an der Seite neben dem Motor eine Ladeflächenlänge von 2,03 m. Schon zu diesem Zeitpunkt erkannte man die Notwendigkeit, daß man umso wirtschaftlicher operieren kann, je mehr Nutzraum verfügbar ist. Knapp 20 Jahre im Vertriebsprogramm, wurde er 1957 aus der Serie genommen. Maßstab 1:43

DY-5 1950 Ford V 8 Pilot

Nach Ende des zweiten Weltkrieges stieg die Nachfrage nach Automobilen ständig. Die jährlichen Zuwachsraten wurden teilweise in zweistelligen Prozentzahlen gemessen. Der 3,6-Liter-Motor des "Pilot" entwickelte 85 PS, und schaffte trotz seines Eigengewichtes von 1.540 kg eine maximale Geschwindigkeit von 130 km/h. Maßstab 1:43

DY-6 1951 Volkswagen "Export"

Nach mehreren Prototypen, deren Entwicklung schon 1934 begann, stand 1938 das Serienmuster des Volkswagens fest. Für die Produktion entstand eigens in Wolfsburg ein Automobilwerk. Die eigentliche Massenherstellung begann 1945. Der Volkswagen, der wegen seines typischen Aussehens den Spitznamen "Käfer" erhielt, wurde bis in die frühen 80er Jahre in verschiedenen Ländern produziert. Weltweit ist er bis dahin das am meisten gebaute Serienauto. Noch heute wird er in kleinen Stückzahlen in Mexiko für den heimischen Bedarf gebaut. Insgesamt liefen bis Mitte 1988 20.727.960 "Käfer" von den Produktionsbändern. Der VW von 1951 hatte einen 1.131 cm³ luftgekühlten Boxermotor, der 25 PS entwickelte. Maßstab 1:43

DY-7 1959 Cadillac Coupé de Ville

In den 50er Jahren avancierte der Cadillac zum prestigeträchtigsten Auto, das man in den USA erwerben konnte. Das 59er Coupé de Ville mit seinem außergewöhnlichen Styling und den auffälligen Heckflossen trug diesem Ruf Rechnung. Mit einer Länge von 5.715 m und einem Gewicht von 2.300 kg war es ein stattliches Fahrzeug. Als Triebwerk hatte es einen mächtigen V8-Motor mit 325 PS bei 6,4 Litern Hubraum. Diese Cadillac-Version ist eine der großen amerikanischen Autoklassiker. Maßstab 1:43

DY-8 1948 Commer-8-CWT Van

Der Commer-8-CWT-Lastwagen wurde bei der Rootes Motor Company hergestellt, die in ihrer Fahrzeugpalette noch so bekannte Namen wie Humber, Hillmann und Sunbeam hat. Wesentliche Fahrzeugelemente des Commer wurden von dem Typ Hillmann Minx übernommen. Der Wagen erfreute sich - dank seiner technischen Zuverlässigkeit - großer Beliebtheit. Dazu gehörten u.a. die hydraulische Bremsanlage und leistungsfähige Motoren. Maßstab 1:43

DY-9 1948 Land Rover

Nach einer Entwicklungszeit von nur 18 Monaten wurde 1948 der "Land Rover" auf dem Amsterdamer Autosalon der Öffentlichkeit vorgestellt. Rover deckte damit die Nachfrage nach einem leichten, allradangetriebenen Fahrzeug ab. Abnehmer waren die Landwirtschaft und die britischen Kolonien. Bis heute wurden rund 1,6 Mio. Land Rover hergestellt, die in über hundert Länder der Erde exportiert werden. Der Land Rover von 1948 hat einen 4-Zylinder-Motor mit 1.595 cm³, der 50 PS auf vier Vorwärts- und zwei Rückwärtsgänge brachte. Maßstab 1:43

Sonderedition 1989

DY-10 1950
Mercedes Benz Reise- und Konferenz-Omnibus

Die unvergeßlichen 50er: Das Wirtschaftswunder nahm seinen Lauf und die Deutschen entdeckten Italien. Der Mercedes Benz Bus wurde rasch zum Symbol für Perfektion und Komfort auf Reisen. Mit seinem 6-Zylinder Diesel, 4,6 Litern Hubraum und 90 PS (66kW) fuhr er seine Passagiere zum Ziel ihrer Urlaubsträume. Und während auf seinem Gepäckdach die Koffer die wieder offen gewordenen Grenzen Europas passierten, zogen an den gewölbten Panoramafenstern des Luxusbusses von damals die lange nicht mehr gesehenen Berge der Schweiz und der Toscana vorbei.

Maßstab 1:50 (Strikt limitierte Auflage)

KOLLEKTION '90
- Limitierte Auflagen -

DY-11 1948 Tucker Torpedo

Preston Tucker, Ingenieur aus Chicago, war besessen von der Idee, ein eigenes Auto zu entwickeln und zu produzieren. Es sollte das fortschrittlichste Auto der Welt werden. Knautschzone, mitlenkender Mittelscheinwerfer, Einzelradaufhängung, Scheibenbremsen, Heckmotor und stufenlose Getriebeautomatik waren revolutionär. Das aerodynamische Fahrzeug erreichte mit einem wassergekühlten Helikopter-Motor von 166 PS eine Spitzengeschwindigkeit von 190 km/h bei einem durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von nur 14 1/100 km. Die Automobilkonkurrenz trieb Tucker in einer einzigartigen Verleumdungskampagne in die Pleite. Nur 51 Tucker-Torpedo verließen die Fabrikhalle.

Abbildung ist erste Veröffentlichung des Handmodells
(Lieferbar ab August 1990)

DY-12 1955 Mercedes-Benz 300 SL

Mit dem Mercedes-Benz 300 SL wollte das Unternehmen an die lange Tradition der Sportwagen aus Untertürkheim anknüpfen. Schon Ende der vierziger Jahre entstanden die ersten Pläne für einen Sportwagen, der an Langstreckenrennen teilnehmen sollte. 1952 gewann das Werk mit einem der Vorläufer das berühmte Langstreckenrennen, die Carrera Panamericana in Mexico. Der Mercedes-Benz 300 SL war von der Technik her ein aufwendiges Auto. Ein filigraner Gitterrohrrahmen war die Basis und der Grund, warum man die Flügeltüren (Gullwing) zum Einstieg baute. Ursprünglich sollte der 300 SL aufgrund seiner Türkonstruktion keine Zulassung bekommen, aber Rennleiter Alfred Neubauer setzte sich beim Kraftfahrtbundesamt mit der Zulassung des Autos durch! Der 300 SL hatte einen 6-Zylinder-Motor mit 215 PS. Diese verliehen dem Wagen je nach Hinterachsübersetzung eine Geschwindigkeit von 235-260 km/h. Nur 3.258 Fahrzeuge wurden gebaut und zum Neupreis von 29.000,-- Mark verkauft.

Abbildung ist erste Veröffentlichung des Handmodells
(Lieferbar ab September 1990)

DY-13 1955 Bentley R-Type Continental

Nur 208 Bentley R-Type Continental verließen die Werkshallen des Karosseriespezialisten H.J. Mulliner. Der Continental hatte im Gegensatz zum Serien-Bentley einen geringfügig größeren Hubraum von 4887 cm³. Der Sechszylinder leistete 155 PS und verlieh dem eleganten Fahrzeug eine Spitzengeschwindigkeit von über 190 km/h. Der Bentley R-Type Continental galt als eins der schönsten Fahrzeuge seiner Zeit.

Abbildung ist erste Veröffentlichung des Handmodells
(Lieferbar ab Oktober 1990)

DY-14 1946 Delahaye 145

Delahaye gehört zu den klassischen französischen Automobilmarken, die jedoch ihre Glanzzeit in den dreißiger Jahren hatten. Man baute großvolumige, schwere Fahrzeuge mit geschwungenen Linien. Sie waren schön anzusehen und auch erfolgreich. Langstreckenrennen und Rallyes waren ihre Domäne. Dieser herrliche Delahaye 145 hatte eine Reisegeschwindigkeit von 175 Stundenkilometern und wurde von einem V 12 Motor mit fast fünf Litern Hubraum angetrieben. Die Karosserie wurde - wie es so oft üblich war - von einem speziellen Karosseriedesigner gefertigt. In diesem Fall war es Henri Chapron.

Abbildung ist erste Veröffentlichung des Handmodells
(Lieferbar ab Dezember 1990)

DY-15 1953 Austin A40

Die A40 Baureihe gehörte beim britischen Hersteller Austin zu den erfolgreichsten überhaupt. Von 1947 bis weit in die 60er Jahre verließen verschiedene Versionen die Fließbänder. Es gab in dieser Baureihe neben Limousinen auch Cabrios und die beliebten Lieferwagen. Bis zum Modelljahrgang 1953 wurde die Karosserie auf ein Kastenrahmenchassis gesetzt. Der A40 Lieferwagen hatte einen Hubraum von 1200 cm³ und entwickelte 43 PS.

Abbildung ist erste Veröffentlichung des Handmodells
(Lieferbar ab Dezember 1990)

DY-16 1967 Ford Mustang GT 2+2 Fast Back Coupé

Der Ford Mustang wurde 1964 der Öffentlichkeit vorgestellt. Vater dieses schon jetzt legendären Autos ist kein geringerer als Lee A. Iacocca, der später Präsident bei Ford und bei Chrysler werden sollte. Er wollte ein "volume car", also ein Auto mit hohen Produktionszahlen auf die Räder stellen. Das gelang mit dem Mustang gleich im ersten Jahr: Vom April 1964 bis Januar 1965 wurden 680.989 Mustangs verkauft. Eine Rekordzahl, die bis heute nicht mehr erreicht wurde. Mit dem Modelljahrgang 1967 konnten die Käufer erstmals einen großvolumigen sogenannten "big block" ordern. Der 6,4 Liter Motor leistete 320 PS und verlieh dem Auto eine Höchstgeschwindigkeit von 200 Stundenkilometern.

Abbildung ist erste Veröffentlichung des Handmodells
(Lieferbar ab Oktober 1990)

DY-19 1973 M.G.B. GT V8

Der MGB begann seine Karriere 1962 als Nachfolger der MGA, der seit 1955 gebaut wurde. Zunächst nur mit Vierzylinder-Motoren geliefert, wurden am 15. August 1973 die ersten Fotos eines V8 in der Britischen Presse veröffentlicht. Dieses Auto war für den US-Export vorgesehen, wurde aber dort nie verkauft. Der Motor mit 3528 cm³ leistete 137 PS, was dem kleinen Auto zu guten Fahrleistungen verhalf, 200 km/h Spitze waren möglich. Noch besser die Elastizität: Ruckfrei ließ er sich im größten Gang aus Schrittgeschwindigkeit beschleunigen. Vom MGB GT V8 wurden nur 2591 Exemplare hergestellt. Das Auto war einfach zu teuer.

(Lieferbar ab Juni 1990)

Sonderedition 1990

DY-18 1967 Jaguar E-Type

"Sexy" finden ihn die meisten Leute, den roten Traumsportwagen der 60er Jahre. Wenn man die Katze von der Seite betrachtet, muß man ihnen recht geben! In den ersten Produktionsjahren wurde der E mit einem 3,8 Liter Triebwerk ausgerüstet. 1965 wurde der Hubraum auf 4,2 Liter erhöht, 265 PS machten den Wagen über 230 km/h schnell. Unser Modell gehört zur Serie 1 1/2, die von 1967 bis 1969 gebaut wurde, zu erkennen ist dies in der fehlenden Abdeckung der Frontscheinwerfer, die bei vorhergehenden Baumustern mit einer Plexiglasscheibe verkleidet waren. Das Verdeck des roten Cabrios wurde gegenüber dem DY-1 "geöffnet", so kommt die ganze Schönheit des Jaguar E-Type zur Geltung.

(Lieferbar ab Juni 1990)

DY-17 1937 Triumph Dolomite

Bereits 1902 stieg Triumph in das Geschäft mit Fahrzeugen ein. Man produzierte Motorräder. Aber erst 1923 wagte man den Sprung in die automobile Welt. Schon der erste Wagen - ein sportlicher Zweisitzer - wurde ein Verkaufserfolg. Unter dem Namen Dolomite kamen 1937 4- und 6-Zylinder-Modelle als Cabrios und Limousinen auf den Markt. Sie waren Nachfolger eines nicht in Serie gegangenen Modells mit gleichem Namen, aber einem 8-Zylinder-Motor, der in der Produktion zu teuer gekommen wäre. Der 4-Zylinder leistete 62 PS, während die größere Ausführung 75 PS freisetzte. In der Karosserieform paßte sich das Fahrzeug dem damals herrschenden Geschmack an. Die Kühlerfront war reich verziert und die Ornamente fanden sich auf der Seite der Motorhaube wieder. Der DY-17 paßt eigentlich nicht in die Serie der DINKY-Kollektion, jedoch soll er als Hommage an die lange Tradition der Dinky Toys gelten. Er war das letzte, aber nicht mehr durchgeführte Projekt vor der Übernahme durch Matchbox. In einer Sonderedition bekommt er jetzt den ihm zustehenden Platz.

Abbildung ist erste Veröffentlichung des Handmodells
(Lieferbar ab November 1990)