

Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



**XVI. INTERNATIONALE SPIELWARENFACHMESSE
NURNBERG 1965 · 2. TEIL (K-Z)**

1. Teil siehe
Heft 4

MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

5 BAND XVII
26. 3. 1965

J 21 28 2 E
Preis 2,- DM

2. Teil und Schluß

Anmerkung: Die Bildausbeute an Neuheiten und Motiven war – trotz einer gewissen Auslese – so groß, daß wir auch den diesjährigen Messebericht auf zwei Hefte verteilen mußten. Da wir uns bei diesem Bericht im allgemeinen an eine alphabetische Reihenfolge halten, umfaßt dieser zweite Teil also gleichwertig die Neuheiten der Firmen K–Z. In diesem Sinne also weiter im Messebericht!

KLE-WE

Modellspielwaren

Dieter Blattmann, Emmendingen

Zu den Ende vergangenen Jahres bereits gelieferten Gebäude-Bausätzen in N-Größe – Old-Timer-Stellwerk (siehe Heft 14/XVI) und ländliche Güterhalle –

ist ein in Stil und Ausführung passendes (offenbar maßstabgerechtes) Bahnhofsgebäude hinzugekommen. Als Vorbild diente das Empfangsgebäude in Renchen (bei Offenburg). Die Fachwerkteile werden zweifarbig in Plastik gespritzt. Der angebaute Bahnsteig hat eine Überdachung; außerdem ist ein Stellwerksanbau mit im Bausatz (7,80 DM) enthalten. Die Grundfläche des Empfangsgebäudes beträgt 170 x 100 mm, die Höhe 70 mm (Abb. 119 u. 120).

Neu ist auch eine Packung N-Ladegut, das bisher



Abb. 119. Ein typisch ländliches Empfangsgebäude ist „Renchen“, das ohne weiteres auch in einer „preußischen“ Gegend stehen könnte. Äußerst zierlich ausgefallen: die offensichtlich maßstäblich richtig hohen Bahnhofsleuchten-Attrappen.

Heft 6/XVII ist spätestens 3.5.1965 in Ihrem Fachgeschäft!

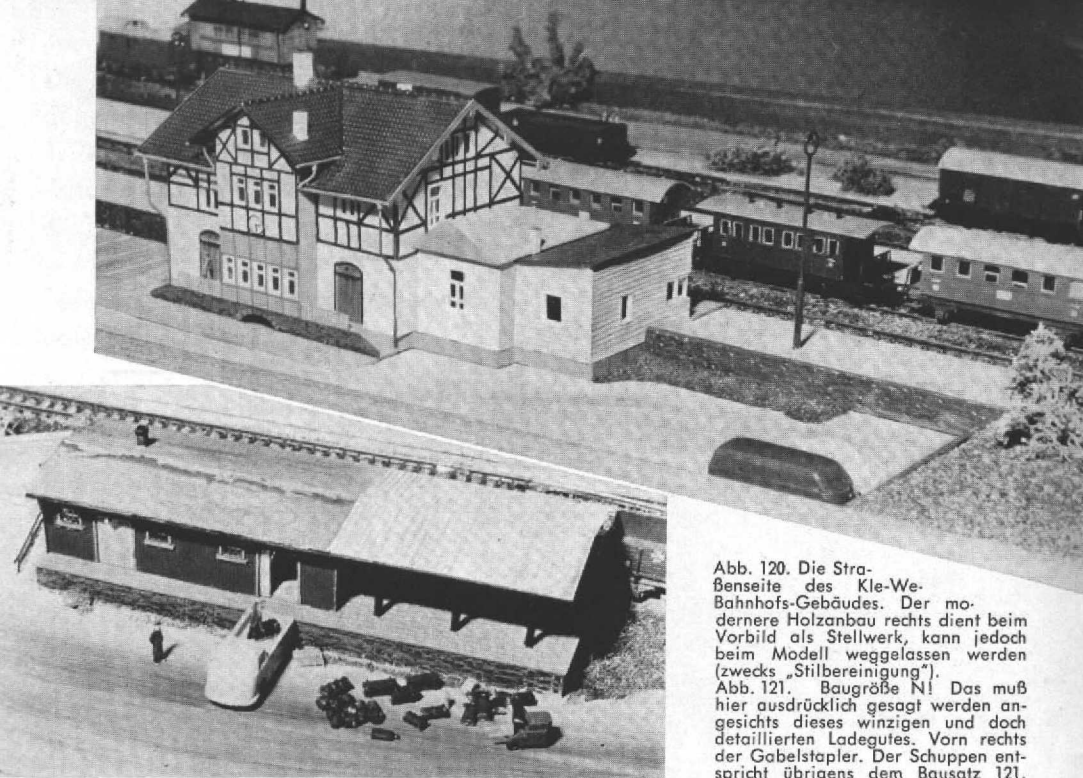


Abb. 120. Die Straßenseite des Kle-We-Bahnhofs-Gebäudes. Der modernere Holzanbau rechts dient beim Vorbild als Stellwerk, kann jedoch beim Modell weggelassen werden (zwecks „Stilbereinigung“).

Abb. 121. Baugröße N! Das muß hier ausdrücklich gesagt werden angesichts dieses winzigen und doch detaillierten Ladegutes. Vorn rechts der Gabelstapler. Der Schuppen entspricht übrigens dem Bausatz 121.

auf dem Markt gefehlt hat: Säcke, Kisten, Bierfässer, Ölfässer, Milchkannen usw. in verschiedenen Farben und Formen. Außerdem ist bei jeder Packung ein kleiner Gabelstapler dabei (Abb. 121).

Ein weiteres Zubehör-Sortiment für N-Bahnen enthält Spannwerksimulationen (für Weichen- und Signal-Seilzüge), Leitern und Leuchtenattrappen. Alle Neuheiten werden ab August lieferbar sein.

Liliput
Spielwarenfabrik

Walter Bücherl, Wien

Wie in Heft 2/XVII, S. 52 angekündigt, gibt es den reizenden Postwagen nun auch mit einer DR-Beschriftung („Deutsche Reichspost“ und Posthorn), wie sie vor über „tausend“ Jahren üblich war (Bahnpostamt Graz, siehe Abb. 126). Doch nachdem dieses Modell nicht mehr als Neuheit zählt, wenden wir uns dem wirklich Neuen zu: dem Modell der schweizer Ellok Be 4/4 der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn und dem Personenwagenmodell der ÖBB. Man fragt sich unwillkürlich, warum Liliput zu diesem Personenwagen nicht gleich eine ÖBB-Ellok gewählt hat, nachdem die erwähnte Be 4/4 der österreichischen 1170.201-241 doch sehr stark ähnelt und die gleiche Loktype in Deutschland als E 45^t ebenfalls bekannt

ist. Wir wollen unseren schweizer Freunden keinesfalls nahe treten, aber auf diese Weise hätte Liliput eine komplette Zugeinheit gehabt (was umgekehrtermaßen ebenfalls der Fall wäre, wenn ein entsprechender Personenwagen der erwähnten schweizer Bahnlinie herausgegeben worden wäre).

Wie dem auch sei, das Modell der Be 4/4 scheint – soweit wir dies am noch nicht ganz fertiggestellten Anschauungsmodell feststellen konnten – sehr gut zu geraten, zumal Liliput sehr ins Detail geht (sogar die Fensterrahmen der Stirnseiten sind originalgetreu mit hochstehendem T-Profil nachgebildet). Die Treibräder weisen Federtopfimulationen auf, obwohl diese kaum zu sehen sind. Alle diese Feinheiten nehmen nicht wunder, wenn man erfährt, daß der Lokführer der Be 4/4 in Wien zu Gast war und Herrn Bücherl mit Wort und Bild beraten hat! Auf jeden Fall hat Liliput mit diesem Modell einem Ellok-Veteranen ein Denkmal gesetzt, der heute trotz 30jähriger Dienstzeit noch immer treu und brav im Einsatz ist, aber vielleicht in Bälde aufs Altenteil gesetzt wird. Dies wollen wir trotz unserer „Einwände“ anerkennen. Außerdem kommt mit ihm ein Ellok-Old-Timer auf den Markt, der Modellbahnbelangen – kurze Drehgestell-Lok für den Mittelgebirgseinsatz – besonders

Abb. 122. Unsere schweizer Modellbahnfreunde werden sich über diesen Ellok-Veteran besonders freuen. Nur noch das Problem der indirekten Plexiglasbeleuchtung der freistehenden Laternen ist zu lösen (vorausichtlich à la Märklin-V 60), dann wird das Modell in Kürze auf dem Markt sein. Es erhält speziell für diesen Typ gefertigte Pantographen.

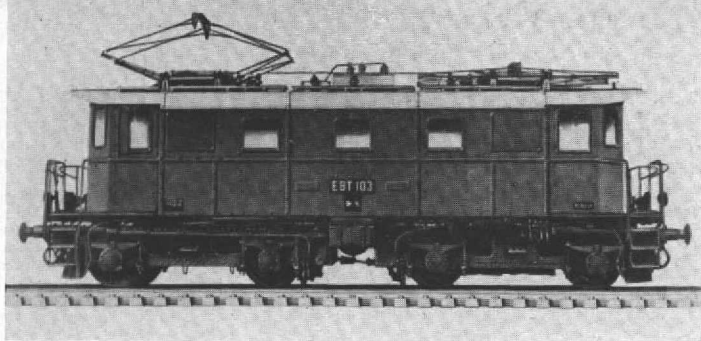


Abb. 123. Der Glt 23 mit seiner LÜP von 16,6 cm und seinem 9,6-cm-Achstand ist ein prachtvolles Güterwagenmodell und nunmehr in zwei Ausführungen erhältlich: in Rotbraun mit graffitifarbenem Dach bzw. in Dunkelblau mit gelber und weißer Beschriftung und silbernem Dach (s. Bild).

Abb. 124. Handmuster des ÖBB-Personenwagens mit 7 cm Achsstand, Gasbehälter, feinem Sprengwerk, Leitern an beiden Stirnseiten, zierlichen Bremschlauch-Attrappen und Inneneinrichtung.

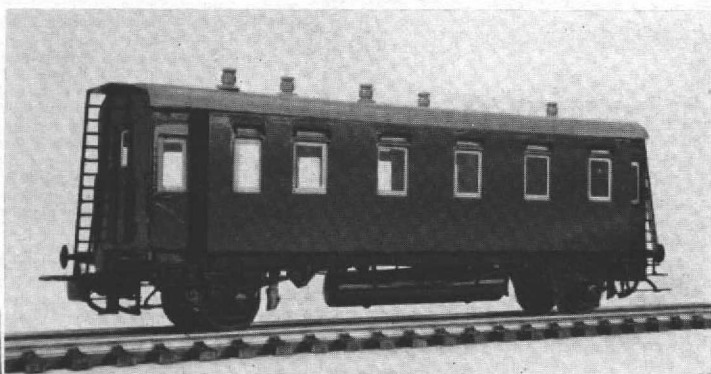
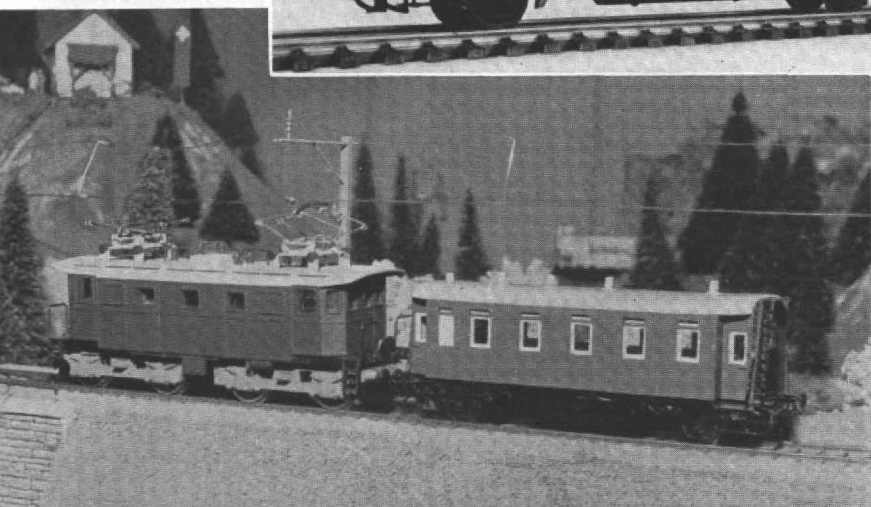


Abb. 125. Das noch laternenlose Ellok-Modell und der Personenwagen in Alleinfahrt auf der Vorführanlage.



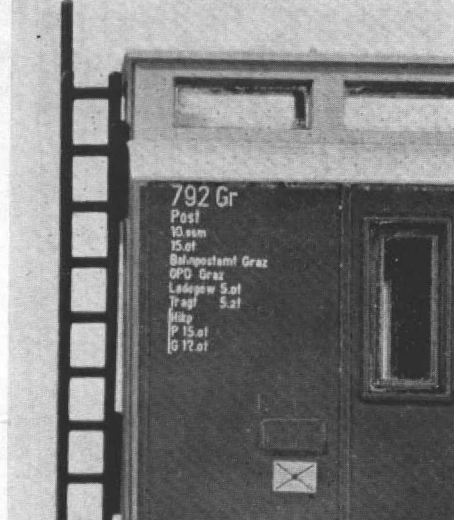


Abb. 126. Die etwas mehr als doppelte Vergrößerung des einen Endes der deutschen Postwagen-Version fördert nicht nur „Bahnhofstamt Graz“ zutage, sondern auch, wie fein die Beschriftung im Grunde genommen ist!

LIMA S.p.A. - HO-Fahrzeuge

Vicenza/Ital. Via A. Massaria 30

Der im vergangenen Jahr erstmals vorgestellte niederländische Reisezugwagen 1. Klasse mit Mitteleinstieg hat „Partner“ in Form eines zu dieser Bauart gehörenden 2.-Klasse- und eines Speisewagens bekommen, desgleichen der belgische 1./2.-Klasse-Wagen einen kombinierten Pack-Personenwagen (2. Klasse) mit 25 cm Länge (Abb. 128). Außerdem wurden das Modell eines italienischen UIC-D-Zugwagens der Serie Az, graphitgrau und 25,5 cm lang, der einem deutschen 26,4-m-Wagen zum Verwechseln ähnlich sieht, sowie ein UIC-Postwagen der Serie Utz vorgestellt. Ebenfalls neu: ein zweifarbiges ital. Personenzugwagen 2. Klasse mit eingezogenem Mitteleinstieg.

Mit zwei vielachsigen Spezialwagen (Abb. 129 u. 130) dürfte Lima ein Coup besonderer Art gelungen

entgegenkommt. Ein Drehgestell des Modells wird angetrieben; seine beiden Achsen erhalten (zwecks Erhöhung der Zugkraft) Haftreifen. Der Umschalter für Ober- bzw. Unterleitungsbetrieb befindet sich im (imitierten) Werkzeugkasten in der Mitte unter dem Fahrgestell. Sieht das kleine rote Hebelchen unten hervor, ist auf Oberleitungsbetrieb umgeschaltet, wird es zur Seite gedreht, bis es gänzlich „verschwindet“, ist auf Unterleitungsbetrieb umgeschaltet. Dieses Modell soll bereits in wenigen Wochen zum Preis von 59,- DM ausgeliefert werden.

Der bereits genannte ÖBB-Nebenbahn-Personenwagen (Abb. 124) ist ein Abteilwagen mit Seitengängen, hat einen Achsstand von 7 cm (im Modell), eine Inneneinrichtung und unter dem Rahmen einen Gasbehälter. Zweifelsohne wird Liliput alles daran setzen, auch diesen Wagen zu einem bestens detaillierten Supermodell in gewohnter Qualität zu machen. Wie nett er sich auf einer Anlage ausnimmt (obwohl noch nicht 100 %ig durchgearbeitet und noch ohne die III. Klasse-Schilder), offenbart Abb. 125. Er soll im Juni bzw. Juli lieferbar sein; der Preis ist noch nicht bekannt.

Abb. 123 zeigt nochmals den letzten Jahr nur halbfertig vorgestellten Glt 23 als schmucken Privatwagen in blau mit gelber und weißer Beschriftung. Trotz des großen Achsstandes von 9,6 cm ist dank der sich radial einstellenden Lenkachsen ein guter Kurvenlauf möglich. Ansonsten gibt es bereits bekannte Modelle mit verschiedenen neuen Dekors.

sein, da auf diese interessanten Modelle wohl gar mancher in- und ausländische Modellbahner „scharf“ sein dürfte!

Das Modell der ital. Elok E 646 kann mit dem gleichen Rivarossi-Modell (allein schon aus preislichen Gründen) nicht konkurrieren.

Erst im Herbst dieses Jahres wird das Modell der belgischen TEE-Elok BB 150 (blau-schwarz) lieferbar sein (Abb. 127). Das Gehäuse ist zwar reichlich detailliert, doch ist zumindest bei dem ausgestellten Muster die qualitative Ausführung noch nicht ganz befriedigend. Der Preis dieser Lok – mit Wechsellicht – ist allerdings niedrig: voraussichtlich 28,- DM.

Zum gleichen Zeitpunkt etwa wird es auch noch den (an der Messe noch nicht anwesenden) französischen TEE-Zug mit Co'Co'-Elok CC 40100 (sogar 25,5 cm lang) und Mittelwagen geben (gleiches Vorbild wie bei Jouef, daher nicht nochmals abgebildet). Alle Lima-Fahrzeuge, auch die bisher im Programm enthaltenen, sind bekanntlich nunmehr mit Metallrädern ausgestattet.

Lima-Interessenten müssen sich vorerst an die Firma direkt wenden, da z. Z. kein deutscher Importeur namhaft gemacht werden kann.

Abb. 127. Das Lima-Modell der belgischen Dreifrequenz-TEE-Elok mit Einbein-Stromabnehmern.

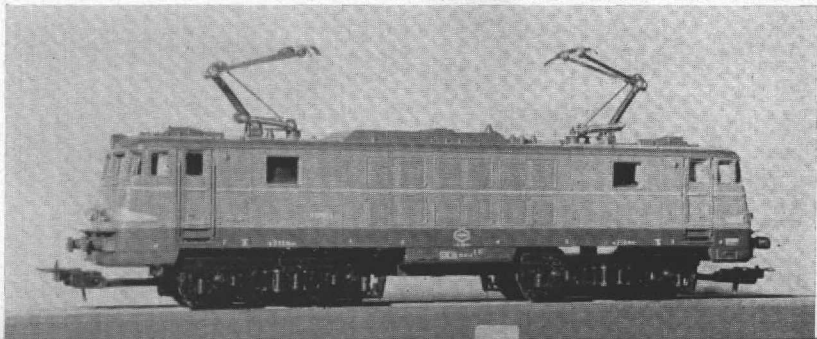


Abb. 128. Kombi-
nierter Pack-Per-
sonenwagen, pas-
send zum letztjäh-
rigen belgischen
Mittelseinstiegwa-
gen (LüP 25 cm).

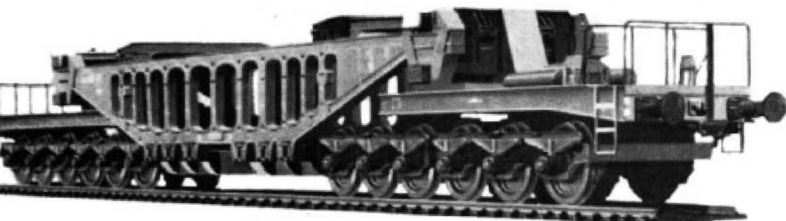
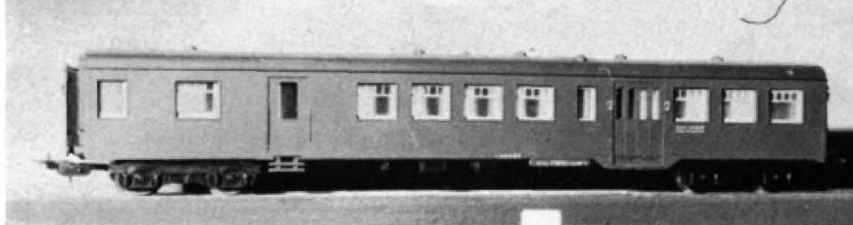


Abb. 130. Nicht
minder faszinie-
rend dürfte die-
ses 22 cm lange
Modell eines
zehnnachigen
französischen
Spezialwagens
für den Trans-
port von flüssi-
gem Eisen sein.
Preis für beide
Modelle noch un-
bekannt.

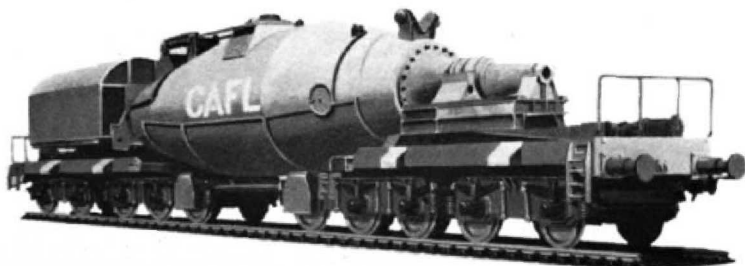


Abb. 129. Mit
33 cm Länge ist
dieser zwölfach-
sige Schwertrans-
portwagen zwei-
fellos ein impo-
santes und höchst
interessantes
Fahrzeug! Vor-
bild ist ein ita-
lienischer 150-t-
Wagen.

R. Marx-Lüder

Elektrotechnische Fabrik Gemmrigheim/Neckar

Die Folgen der letztjährigen „schlaflosen Messe-
nächte des Herrn Marx“: Klein-Richard ist da! Nein,
nicht etwa – aber, aber meine Herren! –, sondern
gemeint ist natürlich das im Vorjahr bereits ange-
kündigte kleinere Universal-Getriebe namens „mini-
Richard“ (Abb. 131). Es ist im Prinzip etwa gleich auf-
gebaut wie sein größerer Bruder, doch oben in den
Abmessungen so reduziert, daß es mit dem Marx-
Milliperm-Motor zu einer kompakten Einheit zusam-
mengegebaut werden kann. Es wird sowohl solo (wie
Herr Marx an dieser Messe) als auch mit ange-
flanschem Milliperm-Motor geliefert. Die sechs
Übersetzungsstufen (3:1/6:1/12:1/16:1/32:1/60:1) könn-
en sogar während des Laufes geschaltet werden.
Die Schaltknocken lassen sich durch einen Drehring
verriegeln. Das gleichzeitige Einrücken von zwei
Schaltstufen ist bei einigermaßen sorgfältiger Hand-
habung nicht möglich. Antriebs- und Abtriebswelle
sind zentrisch fluchtend in wartungsfreien Sinter-
lagern gelagert. Das Getriebegehäuse ist 35 mm lang
und hat einen Durchmesser von 25 mm. Der ange-
spritzte Befestigungsflansch hat eine Grundfläche
von 25 x 30 mm. Die größte Höhe des kompletten

Getriebes beträgt 28,5 mm. Die Ausführung mit an-
geflanschem Milliperm-Motor (6 V) ist insgesamt
60 mm lang. Preise: solo 7,20 DM, m. Motor 14,– DM.

Wenn dieses Getriebe vielleicht auch nicht in
allen Fällen für den Einbau in Modellbahnfahrzeuge
geeignet ist, so kann es doch für alle möglichen An-
triebszwecke (z. B. Drehscheibe, Schiebebühne usw.)
mit herangezogen werden. Da man bei der Solo-

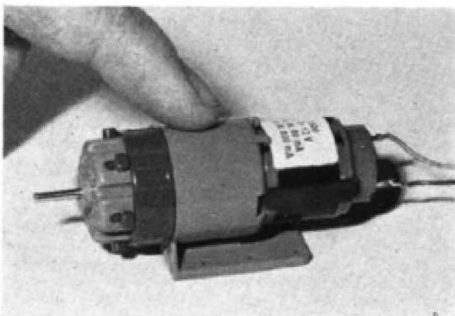


Abb. 131. Nicht viel größer als der angeflanschte
Marx-Milliperm-Motor ist das neue mini-Richard-
Getriebe.



Abb. 133. Eine schnittige Zugskomposition auch im Modell: der vierteilige TEE-Triebwagenzug der NS und SBB in Bordeauxrot und Elfenbein, insgesamt – obwohl verkürzt – immerhin 94 cm lang (s. a. Titelbild).

MÄRKLIN **Gebr. Märklin & Cie., Fabrik feiner Metallspielwaren Göppingen/Württ.**

Wiederum rankten sich um die Märklin-Neuheiten Gerüchte noch und noch. Doch sie platzten schließlich – bis auf ein „halbes“ – wie die Seifenblasen. Es ist also auch heuer weder eine Märklin-N-Bahn noch ein neues Gleichstromsystem noch sonst eine grundlegende Änderung der Märklin-Linie zu verzeichnen, ja, nach der nunmehrigen Herausgabe einer hauseigenen Zeitschrift („Märklin-Magazin“) wohl kaum, zumindest nicht so schnell zu erwarten.

Doch bleiben wir auf dem Boden der konkreten

Tatsachen und da sind die neu konstruierten Modelle der DB-Elloks E 10' und E 40 (Abb. 140) nicht zu übersehen! Auch diese sind wiederum bestens gelungen. Stirnfenster und das mittlere Seitenfenster sind eingesetzt; letzteres hat auch den Mittelsteg, während bei den Stirnfenstern die Scheibenwischer-Imitationen nicht vergessen wurden. Die Pufferbohlen sind – wie seit jeher bei Märklin – fest; an den Stirnseiten der Gehäuse sind die markanten Doppellampen modelliert. Besonders hervorzuheben: die Ausführung der

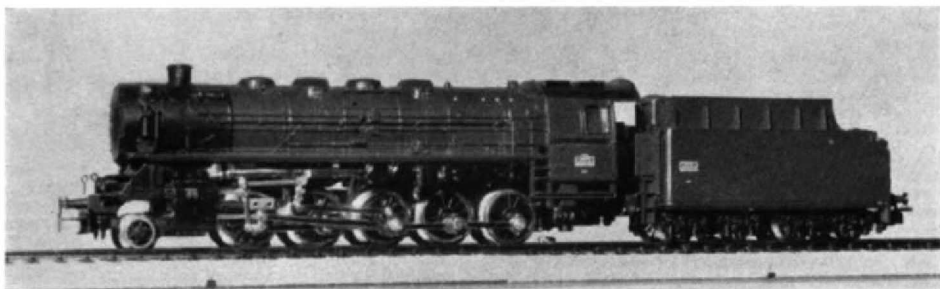


Abb. 134. Unzweifelhaft ist die „44“ in dieser französischen Version (ohne Windleitbleche, mit nur einem Führerstandfenster und mit schwarzen Rädern) als solche kaum mehr wiederzuerkennen.

(Marx-Lüder...)

Ausführung praktisch jeden der für den Modellbahn-Fahrzeugselbstbau infrage kommenden Motoren an-koppeln kann, läßt sich mit diesem Schaltgetriebe durch einen einfachen Versuchsaufbau auch die richtige Übersetzung eines Fahrzeugtriebes wenigstens angenähert ermitteln, und zwar unter Last (!), die man bei einer Berechnung kaum richtig berücksichtigen kann.

Zwei neue Gleichstrommotoren – Monoperm-Spezial und Milliperm-Spezial – haben einen 5poligen Trommelanker, speziell überdrehte Kollektoren und selbsteinstellende und wartungsfreie Kugel-Kalotten-Sinterlager. Wegen ihrer Größe (30 mm Φ , 37,5 mm lg. bzw. 22 mm Φ , 32,5 mm lg.) kommen sie wohl nur für den Einbau in größere H0-Loks bzw. für ortsfeste, verdeckte Antriebe infrage (Abb. 132). Die Drehzahlen betragen je nach Belastung etwa 5000-10000 U/min.

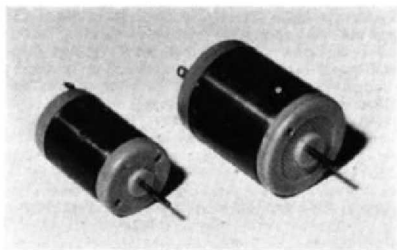


Abb. 132. Die beiden neuen Marx-Motoren Milliperm-spezial (links; 9,- DM) und Monoperm-spezial (rechts; 9,80 DM). Lieferbar nur in 6-Volt-Ausführung.

Abb. 135. Bei diesem Bild kommt es weniger auf die deutlich erkennbaren Details der norwegischen Diesellok an (s. Text), sondern mehr auf den Schlußwagen des TEE mit dem Führerstand für „Rückwärtsfahrt“. Die Kopfform entspricht der des Maschinenwagens, aber ansonsten bestehen wesentliche Unterschiede (vergl. Titelbild).

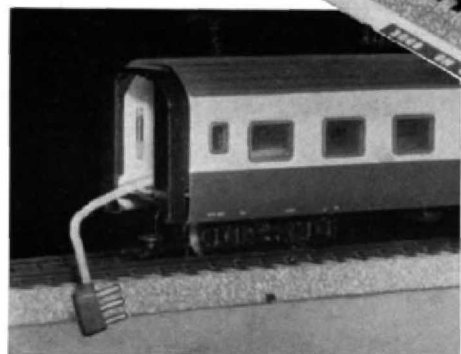
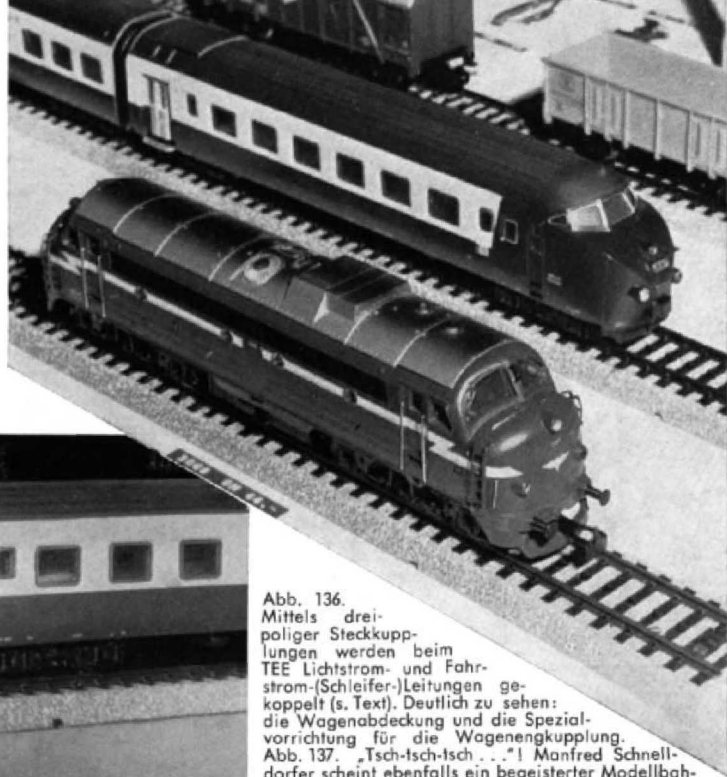


Abb. 136. Mittels dreipoliger Steckkupplungen werden beim TEE Lichtstrom- und Fahrstrom-(Schleifer-)Leitungen gekoppelt (s. Text). Deutlich zu sehen: die Wagenabdeckung und die Spezialvorrichtung für die Wagenengkopplung.
Abb. 137. „Tsch-Isch-Isch...“! Manfred Schnelldorfer scheint ebenfalls ein begeisterter Modellbahner zu sein – seiner Mimik (und seinen eigenen 17 Loks) nach zu schließen!

Dachdetails mit Isolatoren, „freien“ Leitungen usw. Selbstverständlich kann die Stromabnahme wahlweise durch Unter- bzw. Oberleitung (Umschalter) erfolgen. Das Dreilicht-Spitzensignal wird mit der Fahrtrichtung umgeschaltet. Das E 40-Modell ist übrigens anders untergesetzt als die E 10 und dadurch (als Güterzugloks) lobenswerterweise auch langsamer.

Duplizität der Ereignisse – oder es muß in der Luft gelegen haben: Auch bei Märklin fanden wir ein Modell der niederländischen NS-Co'-Elloks 1200 (Abb. 138), ebenfalls vom „Scheitel bis zur Sohle“ ausgezeichnet modelliert. Die Fenster mit plastischen Rahmen sind eingesetzt und an den Stirnfenstern Scheibenwischer-Imitationen vorhanden. Sehr fein graviert sind auch die Lüfterblenden und bei den dreiachsigen Drehgestellen hat man sogar die Fangketten mit modelliert. Obgleich das Vorbild dieser Lok (nach amerikanischen Plänen erbaut und als Modell deshalb eventuell auch für die „Pseudo-Yankees“ zwecks Umbau und Umlackierung von

Abb. 138. Ausgezeichnet detailliert: das wuchtige NS-Elloksmodell.



Interesse) in Deutschland weitgehend unbekannt ist, wird diese wuchtige Lok dennoch auch hier ihre Käufer finden.

Eine weitere Version des „Kartoffelkäfers“ ist die Co'Co'-Diesellok Di 3 der Norwegischen Staatsbahn (Abb. 135). Der Grundtyp dieser Diesellok scheint sich im europäischen Ausland als eine Art Einheitslok eingebürgert zu haben und wird von den jeweiligen

Bahnverwaltungen nur entsprechend den „örtlichen Gegebenheiten“ leicht modifiziert. Die norwegische Lok unterscheidet sich von den im Märklin- bzw. Hama-Programm enthaltenen Modellen (Belgien, Dänemark, Luxemburg) durch eine andere Farbgebung, einen zusätzlichen Dachaufbau, Leitern und Griffstangen an den Lok-„Nasen“ und das Signalhorn zwischen den Stirnfenstern.

Abb. 139. A4üm der DB in Blechausführung, jedoch mit eingesetzten Plastikfenstern (teilweise geöffnet).

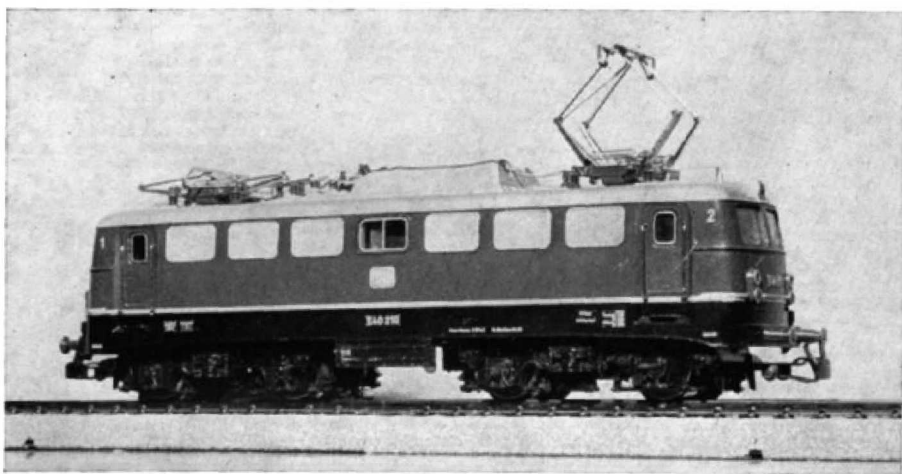
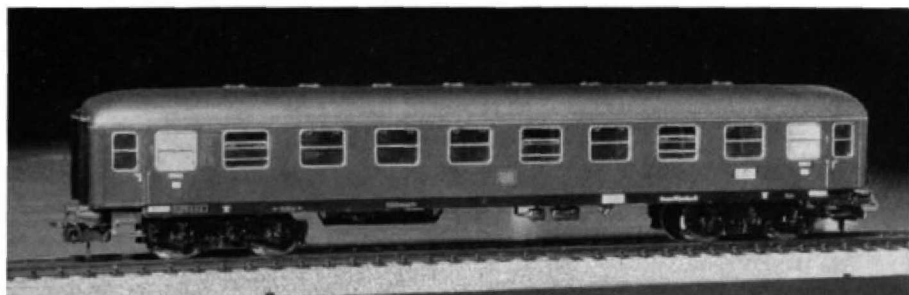


Abb. 140. Das einschließlich Dach und Drehgestelle ausgezeichnet detaillierte E 40-Modell. Die E 40 ist für schweizer Modellbahner insofern ebenfalls von Interesse, als die Deutsche Bundesbahn Maschinen dieses Typs zeitweise an die SBB ausgeliehen hat. Länge des E 40-Modells über Puffer: 18,1 cm (desgleichen die E 10).
Abb. 141. Die beiden neuen DB-Güterwagen Tnamehs 59 (links) und G1mmehs 57 (rechts); letzterer hier noch mit dunklem Dach.





Abb. 142. Der KKt 57 (links), ein besonders wirkungsvoller Wagentyp, wird beim Vorbild vorwiegend zur Beförderung witterungsempfindlicher Schüttgüter eingesetzt, der OQtz 50 (rechts) dagegen für unempfindliche (wie Kohle, Erz usw.). Man beachte die feine Modellbeschriftung! LÜP der Wagen je 13,3 cm.

Man mußte tatsächlich zweimal hinsehen, um in der schweren französischen Güterzug-Schleppenderlok 150 X 29 die gute alte „44“ zu erkennen (Abb. 134). Was doch eine andere Farbgebung, die fehlenden Windleitbleche und ein „zugemauertes“ Führerstandsfenster ausmachen! Dieses Lokmodell ist aber nun keineswegs ein Phantasieprodukt, denn die deutsche „44“ ist in dieser Form tatsächlich während und nach dem Krieg in Frankreich so gebaut worden bzw. dort zurückgeblieben. Das Rauchkammerende des Kessels ist schwarz gespritzt, die übrige Lok jedoch in dunklem SNCF-Grün. Räder und Treibstangen sind schwarz ausgelegt; die Beschriftung entspricht dem französischen Vorbild. Beim Modell wurden auch die Führerstandsfenster verglast und links neben der Rauchkammer eine Speisewasserpumpe montiert. Die (rauchende) 150 X 29 kostet 65,- DM.

Mit der Vorstellung des Modells vom niederländisch-schweizerischen TEE-Triebwagenzug (Abb. 133, 135 u. Titelbild) wurde wenigstens ein Gerücht hinsichtlich der Märklin-Neuheiten halbwegs bestätigt („man“ rechnete stark mit dem deutschen TEE (VT 12)-Zug!). Der dreiteilige Zug – Motorwagen, Speisewagen und Steuerwagen mit Salon-Abteil – ist 70 cm lang und kostet 115,- DM. Im Großbetrieb wird dieser Zug jedoch meist mit vier Einheiten gefahren; der entsprechende Mittelwagen (mit 1.-Klasse-Abteilen) kostet als Märklin-Modell 24,50 DM. Alle Wagen dieses Zuges werden mittels den im Vorjahr eingeführten Leuchtstäben beleuchtet. Erstmals hat dieser Zug auch eine automatische Schleiferumschaltung im Sinne unserer mehrfachen Anregungen, d. h. der Fahrstrom wird immer über den Schleifer des an der Spitze befindlichen Wagens abgenommen. Dadurch hält der Zug in jeder Fahrtrichtung stets vor dem Signal. Der Motorwagen ist sechsschsig; die drei Achsen des hinteren Drehgestells werden angetrieben, zwei davon sind mit Haftreifen versehen. Mittel- und Steuerwagen sind vierachsig; am Wagenboden sind die Apparate der Klimaanlage, Werkzeugkästen usw. plastisch nachgebildet. Beim Motorwagen kann man durch die eingesetzten Fenster sogar die Führersitze erkennen. Die Wagen (bei denen die Inneneinrichtung leider fehlt) sind so miteinander gekuppelt, daß in der Geraden nur ein Zwischenraum von 9 mm zwischen den Wagenkästen vorhanden ist, der jedoch durch Gummiwulstattrappen

(um eine Vertikalachse federnd drehbar) ausgefüllt ist (Abb. 136). Sie passen sich bei der Fahrt durch Kurven aneinander an und gleiten bei S-Kurven aneinander vorbei. Wenn auch der Durchblick zwischen den Wagen mit dieser Konstruktion weitgehend vermieden wurde, so bleibt bei der Fahrt durch enge Kurven außen doch noch eine leicht klaffende Lücke. Die Detaillierung der aus Plastik bestehenden Wagenkästen ist auch bei diesem Zug sehr gut. Leider sind die Fahrzeuge aber stark verkürzt.

Die D-Tenderlok der Baureihe 81 wird nunmehr grundsätzlich mit Telex-Kupplung geliefert. Ansonsten sind bei diesem Modell keine wesentlichen Änderungen erfolgt.

Das Modell des 1.-Klasse-D-Zugwagens A 4üm der DB hat zwar eingesetzte Fenster mit plastischen Rahmen, jedoch wieder einen Wagenkasten aus Blech (was man aber kaum bemerkt). Das abnehmbare Dach ist – erstmals bei Märklin – dunkelgrau.

Dem deutschen Omm 52 (Märklin 4602) ähnlich sind die offenen Güterwagen der belgischen und niederländischen Eisenbahnen, jedoch haben sie auf jeder Seite zwei Türen (Omm 52 nur eine). Ein neuer Wagentyp im Märklin-Programm ist das Modell des Gimmehs 57 der DB (Europ.-Ausführung) mit aluminiumfarbenen Lüfterklappen (Abb. 141). Bei diesem Wagen wie auch dem daraus entstandenen DB-Bananenwagen (Tnomes 59, Märklin 4637, Abb. 141) ist das Dach silbern gespritzt; der Wagenkasten ist bei beiden Wagen braun. In der Form bereits bekannt, jedoch mit neuer Beschriftung (Transfesa) wird der zweischsige moderne Kühlwagen mit weißem Wagenkasten geliefert (s. Titelbild).

Zwei weitere neue Güterwagenmodelle sind der OQtz 50 und der KKt 57 (Abb. 142), beides Großraumwagen für Schüttgüter und vierachsig. Die Grundform ist bei beiden Wagen nahezu identisch, jedoch hat der KKt 57 an der Oberseite 12 Klappdeckel, die auch beim Märklin-Modell geöffnet werden können. Eine (automatische) Entlademöglichkeit ist jedoch bei diesen Wagenmodellen nicht vorhanden.

Für die Speisung von Lämpchen und elektromagnetischen Artikeln usw. wird ein Zusatztrafo mit 50 VA (Watt) Leistung geliefert. Dieser Trafo ist VDE-geprüft, hat einen selbsttätig wirkenden Kurzschlußschalter und gibt ca. 16 V/3 A Wechselspannung ab.

Das heutige Titelbild

ist ein kleiner Ausschnitt aus einem der Märklin-Neuheiten-Tableaus. Im Mittelpunkt steht hier der niederländisch-schweizerische TEE-Zug mit seinem zwar ungewohnten, aber doch irgendwie interessant wirkenden Motorwagen; rechts daneben die „81“ mit Telex-Kupplung. Hinter dieser spitzt noch die französische 150 X 29 (aus der BR 44 entstanden) hervor. Links am Bildrand ein Teil der neuen Güterwagen (vorn der Transfesa-Kühlwagen mit braunen Ringen und Streifen).