

märklin

Novità 2017



Più alto carico al traino

Locomotiva a vapore T12 della KPEV (Gruppo 74.4-13)

I carichi di trazione più elevati nonché una maggiore frequenza dei treni nel traffico vicinale di Berlino (ma anche altrove) verso il principio del 20° secolo resero necessaria presso le Ferrovie Prussiane dello Stato (KPEV) la costruzione di una locomotiva-tender a tre assi accoppiati. Già nel 1902 la Union-Gießerei di Königsberg consegnò le prime quattro macchine 1°C della Categoria T 12 – allora classificata ancora come T 10 – per l'esercizio di prova sulle ferrovie di Berlino, urbana, circolare (del «Ring») e vicinali. Queste locomotive erano equipaggiate con la nuova tecnologia del vapore surriscaldato ed avevano ricevuto a questo scopo dei surriscaldatori in camera a fumo del tipo costruttivo Schmidt. A scopo di confronto vennero create le macchine a vapore saturo della Categoria T 11, largamente identiche. Comunque delle estensive corse di prova dimostrarono la superiorità della T 12 con dei rilevanti risparmi riguardo al carbone e al consumo d'acqua e pertanto si poté giustificare una loro ulteriore costru-

zione. A partire dal 1905 vennero fornite 41 ulteriori macchine a vapore surriscaldato, da allora in poi classificate come T 12, le quali ricevettero tra l'altro una camera a fumo allungata, un maggiore diametro dei cilindri ed un più lungo camino di ventilazione. A partire dal 1911 fu alla fine trovata la forma definitiva della T 12. Entro il 1916 la Ferrovia Prussiana dello Stato aveva già acquisito 934 macchine. Le forniture di serie furono sottoposte sino ad allora a costanti miglioramenti, tra gli altri mediante l'installazione di nuovi regolatori a valvola, compressori dell'aria a due stadi, slitte di Kuhn e preriscaldatore a superficie. Le T 12 andarono inoltre alle Ferrovie del Regno di Alsazia-Lorena, alla Ferrovia Lubeca-Büchen (LBE), alla Ferrovia Halberstadt-Blankenburg (HBE) e nel 1921 Borsig consegnò ancora una volta 40 esemplari alla Direzione Compartimentale di Berlino. Con questo, considerando tutto, vennero immesse in servizio 1.014 T 12, alla costruzione delle quali presero parte Union, Borsig, Hohenzollern e Grafenstaden. Con 732 esemplari, Borsig costituì in questo la quota di gran-

lunga più grande. La DRG prese in consegna nell'anno 1925 ancora 899 locomotive con i numeri di servizio 74 401-543 e 545-1300 nel loro definitivo programma di riclassificazione. Dopo la «grande elettrificazione» delle linee della ferrovia urbana di Berlino parecchie macchine erano colà superflue ed andarono a depositi locomotive in tutto quanto il Reich. Là esse si guadagnarono il pane nel servizio di manovra e di linea. Anche dopo la seconda guerra mondiale numerose locomotive erano ancora nell'esercizio in entrambe le parti della Germania. Comunque poiché tanto la DB come anche la DR impiegavano le loro T 12 prevalentemente nel servizio di manovra, la conversione al Diesel di queste provvide ad un relativamente rapido declino del loro parco rotabili. L'«ultima dei Moicani» presso la DB fu la 74 1070 del DL di Düren, la quale terminò il servizio l'11 maggio del 1966. Circa nello stesso periodo scomparvero anche presso la DR le ultime T 12. Con le 74 1192 e 1230 in Germania, nonché la precedente 74 1234 in Polonia, tre esemplari rimangono preservati per la posterità.



88957 Locomotiva a vapore T12

Prototipo: Locomotiva a vapore T12 della Reale Amministrazione della Ferrovia Prussiana (KPEV) impiegata nel traffico vicinale di Berlino. Condizioni di esercizio attorno al 1915.

Modello: Segnale di testa a 2 fanali con Led a luce bianca calda. Tutti gli assi motori azionati dalla trasmissione. Biellismi finemente dettagliati atti al funzionamento. Riproduzione di freni, tubi di caduta della sabbia, vomeri scaccia sassi. Targa di destinazione del treno applicata sulla testata. Gancio di sistema da entrambi i lati. Piattelli dei respingenti maggiorati. Raffinata e preziosa colorazione ed iscrizioni. Lunghezza ai respingenti 55 mm.

Serie che non sarà ripetuta per l'Iniziativa dei rivenditori Märklin.

Highlights:

- Telaio e sovrastruttura della locomotiva di metallo.
- Biellismi/distribuzione finemente dettagliati.
- Riproduzione delle apparecchiature dei freni e dei para-sassi.
- Segnale di testa con diodi luminosi (LED) a luce bianca calda.
- Locomotiva con gancio a dentello di materiale sintetico da entrambi i lati.

Targa di percorrenza del treno applicata separatamente
Segnale di testa a LED a due fanali



87041

88957



87041 Gruppo di carrozze passeggeri della KPEV consistente in 4 carrozze

Prototipo: 4 carrozze passeggeri della KPEV nelle condizioni dell'Epoca I. 1x bagagliaio (Pw3 Pr 02) con 3 assi con ruote con sopralzo del capotreno. 1x carrozza a scompartimenti di 3ª classe (C3 Pr 04) con 3 assi con ruote e garitta del frenatore, 1x carrozza a scompartimenti di 2ª/3ª classe (BC3 Pr 03) con 3 assi con ruote e garitta del frenatore, 1x carrozza a scompartimenti di 3ª classe (C3 Pr 04) con 3 assi con ruote e garitta del frenatore.

Modello: 1 bagagliaio e 3 carrozze a scompartimenti. Tutte le carrozze con differenti numeri di servizio. Raffinata colorazione e dettagliate iscrizioni. Carrozze in esecuzione straordinaria non disponibili separatamente. Lunghezza complessiva circa 230 mm.

Serie che non sarà ripetuta per l'Iniziativa dei rivenditori Märklin (MHI).



Il nostro modello Insider 2017

88803 – Locomotiva Diesel DB Gruppo V 80

Come progettazione in collaborazione dell'Ufficio Centrale della Ferrovia di Monaco nonché dell'industria nacque la concezione della V 80: una locomotiva Diesel a carrelli con cabina centrale collocata in alto. Sotto l'avancorpo più corto erano alloggiati gli impianti completi di riscaldamento, sotto quello più lungo il motore, l'impianto di raffreddamento ed il serbatoio del combustibile. La trasmissione si trovava al centro del rotabile sotto la cabina di guida. Carrelli, telaio e sovrastruttura erano completamente saldati. Come motori c'erano a disposizione inizialmente due complessi da 800 CV (589 kW) di Daimler-Benz o rispettivamente di MAN nonché una macchina da 1.000 CV (736 kW) di Maybach. Negli anni 1951/52 da Maffei e da MaK vennero consegnate cinque V 80 per ciascuna. Quali innovative antesignane di una nuova generazione di locomotive, esse vennero provate esaurientemente e naturalmente dovettero anche lasciare attuare su di sé diversi miglioramenti. Delle importanti modifiche furono la

sostituzione dell'originaria caldaia di riscaldamento con un apparato Vapor-Heating e la sostituzione dei motori originari tramite il tipo MTU MB 12V 493 con una potenza di 1.100 CV (810 kW). Dopo una sperimentazione non soddisfacente nel servizio di manovra, seguì un impiego nel traffico vicinale degli agglomerati urbani di Francoforte e Norimberga, spesso persino con treni reversibili. Le esperienze dell'esercizio mostrarono presto che la V 80 non era da utilizzare quale macchina universale. Per il servizio dei treni passeggeri su linee principali la sua potenza non era sufficiente e nel servizio di manovra essa si era dimostrata troppo poco maneggevole e costosa. A partire dall'autunno 1963 il DL di Bamberg ospitava tutte le V 80, dove esse entravano in azione in pressoché tutti i servizi sulle ferrovie principali e locali del luogo. Tali locomotive, a partire dal 1968 gestite in modo informatizzato quali Gruppo 280, vennero radiate dal servizio tra il 1976 ed il 1978 quale Gruppo sporadico. La 280 010 andò nel 1977 alla ferrovia circondariale di Hersfeld. Successivamente, con l'eccezione della

280 002, essa seguì verso l'Italia le rimanenti macchine, le quali vi trovarono una nuova redditività presso ferrovie private ed in testa a treni cantiere. Come locomotiva del Museo DB rimase dapprima preservata la V 80 002, che tuttavia durante l'incendio del deposito del Museo a Norimberga-Gostenhof il 17 ottobre 2005 venne danneggiata così pesantemente, che i suoi resti dovettero venire demoliti. Comunque nell'ottobre 2005 in seguito all'acquisto da parte di un collezionista privato la V 80 001 tornò indietro dall'Italia e venne nel frattempo completamente rielaborata tecnicamente ed esteticamente nello stile DB degli anni Settanta. Come sostituzione per la V 80 002 il Museo DB nel giugno 2008 ha potuto acquistare la V 80 005, che entro aprile 2013 l'Officina Locomotive a vapore di Meiningen ha restaurato esteriormente nella verniciatura originaria quale 280 005. Tale girotondo nell'agosto 2013 lo ha completato la V 80 007, la quale è stata riacquistata dalla Ferrovia Privata Tedesca Ludger Guttweins S.r.l. ed attualmente risplende di nuovo esteticamente quale gioiello nel rosso DB.



88803 Locomotiva Diesel-idraulica per servizio promiscuo V 80 DB Ep. III

Prototipo: Locomotiva Diesel per servizio promiscuo Gruppo V 80 della Ferrovia Federale Tedesca (DB) nella colorazione di base rossa dell'Epoca III. Versione con un fanale singolo in alto e fanali doppi in basso. Condizioni di esercizio attorno al 1957.

Modello: Progettazione completamente nuova, nella versione dell'Epoca III con respingenti di metallo tondi. Telaio di rotolamento di

metallo/materiale sintetico, sovrastruttura di materiale sintetico. Piattelli dei respingenti maggiorati. Tutti gli assi azionati dal motore, nuova generazione di motori, illuminazione di testa a tre fanali con LED a luce bianca calda commutati secondo il senso di marcia. Cerchioni delle ruote in nichelatura scura. Riproduzione dell'arredamento della cabina di guida. Lunghezza ai respingenti circa 58 mm.

Highlights:

- Progettazione completamente nuova.
- Nuova generazione di motori.
- Illuminazione di testa a Led.

Produzione che non sarà ripetuta soltanto per gli associati al Club Insider.

Illuminazione di testa a LED commutata secondo il senso di marcia bianca/bianca



87530

88803



87530 Confezione di treno per traffico vicinale della DB consistente in 4 pezzi di carrozze ricostruite 4-a

Prototipo: 2 carrozze ricostruite di 2ª classe B4yge, 1 carrozza ricostruita di 1ª/2ª classe AByge, 1 carrozza ricostruita di 2ª classe con comparto bagagli BPw4yge. Carrozze in esecuzione verde bottiglia dell'Epoca IIIb.

Modello: 4 carrozze a carrelli ricostruite in una realistica colorazione e stampigliatura. Equipaggiate con ganci di accoppiamento corti e arredamento interno.

Lunghezza complessiva ai respingenti circa 360 mm.

Highlights:

- **Realistica colorazione e stampigliatura.**
- **Ganci di accoppiamento corti.**
- **Riproduzione dell'arredamento interno.**

Tale confezione 87530 viene prodotta una sola volta solo per gli associati Insider.



© Helmut Dahlhaus



Questo modello viene prodotto in una serie che non sarà ripetuta, soltanto per l'Iniziativa dei Rivenditori Märklin (MHI). 5 anni di garanzia su tutti gli Articoli MHI e Articoli dei Club (Märklin Insider e Trix Club) a partire dal 2012. Condizioni di garanzia, si vedano a pagina 193. Spiegazioni dei simboli e dati riguardo l'età si veda a pagina 192.

Treni merci degli anni Sessanta



81371 Confezione di treno merci pesante

Prototipo: Locomotiva a vapore Gruppo 44 con deflettori parafumo Witte e tender a carbone, 6 carri a scarico automatico di tipo costruttivo Ootz 43 della Ferrovia Federale Tedesca (DB) nelle condizioni dell'Epoca III.

Modello: Locomotiva esteticamente migliorata equipaggiata con motore a 5 poli. Sovrastruttura della locomotiva e telaio di rotolamento di metallo, tutti gli assi motori azionati dalla trasmissione. Distribuzione finemente dettagliata completamente atta al funzionamento, riproduzione delle imitazioni dei freni, segnale di testa a tre fanali. Locomotiva con tracce di invecchiamento. Tutti i carri con numeri di servizio individuali e tracce di invecchiamento.

Lunghezza complessiva ai respingenti circa 360 mm.

Limitato a 499 pezzi. Fornitura con certificato di autenticità.

Highlights:

- **Modelli finemente dettagliati con tracce di invecchiamento.**
- **Locomotiva esteticamente migliorata.**
- **Limitato a 499 pezzi.**
- **Fornitura con certificato di autenticità.**

*Tutti i rotabili con invecchiamento
Limitato a 499 pezzi con certificato di autenticità numerato*





81699 Confezione di treno «Treno merci leggero» della DB

Prototipo: Locomotiva Diesel V 100.20 della DB. 2 carri a sponde basse X 05, uno con garitta del frenatore ed uno con piattaforma del frenatore. 2 furgoni Tempo Hanseat con sovrastruttura a baule in differenti colori di fornitura. Tutti i rotabili nelle condizioni dell'Epoca III.

Modello: Tutti gli assi della locomotiva azionati dal motore. Segnale di testa a tre fanali e fanali di coda rossi commutati secondo la direzione di marcia. Illuminazione con diodi luminosi esenti da manutenzione. 2 carri a sponde basse X 05 finemente dettagliati con ruote a disco in nichelatura nera, ciascuno caricato con un Tempo Hanseat con sovrastruttura a baule di metallo. Il modello del Tempo è atto a circolare. Lunghezza complessiva ai respingenti circa 140 mm.



© Otto Blaschke



La confezione per la costruzione della ferrovia



81451 Confezione di treno cantiere della DB costruzioni ferroviarie

Prototipo: Treno cantiere della DB Gruppo costruzioni ferroviarie, consistente in una locomotiva Diesel Gruppo 233 «Tiger», 1 carro con stanti di tipo costruttivo Res 687 della DB AG e 2 carri a scarico laterale con saracinesche rotanti Fcs 092 della DB AG.

Modello: Locomotiva equipaggiata con motore a 5 poli. Tutti gli assi azionati dal motore. Segnale di testa a tre fanali e fanali di coda rossi commutati secondo la direzione di marcia. Illuminazione con diodi luminosi esenti da manutenzione a luce bianca calda e rossi. Riproduzione dell'arredamento della cabina di guida. Tutti i carri con numeri di servizio individuali ed equipaggiati ciascuno con un inserto di merce da carico pietrisco.

Lunghezza complessiva ai respingenti circa 275 mm.

Highlights:

- **Modelli finemente dettagliati.**



Tutti i carri con inserto di merce da carico pietrisco



Le locomotive-tender del Gruppo 80 facevano parte del primo programma di tipizzazioni della DRG ed erano previste per il servizio di manovra nelle grandi stazioni passeggeri. Durante la loro progettazione si sarebbe dovuto risparmiare sulla massa quanto più possibile in favore di una caldaia di alte prestazioni. In luogo delle ruote accoppiate originariamente previste con un diametro di 1.250 mm, queste vennero ridotte a 1.100 mm. Poiché venivano richiesti solo 45 km/h come velocità massima, il diametro prescelto per le ruote accoppiate appariva come sufficiente. Degli ulteriori risparmi di massa poterono venire effettuati nel caso dei cilindri, assi con ruote e meccanismo motore. Un grande problema lo presentava il sistema di sospensione in presenza del basso telaio, comunque in definitiva le balestre di supporto poterono ancora venire collocate al disotto dei cuscinetti degli assi con ruote, per garantire in tal modo la libertà del profilo

anche in caso di cerchioni delle ruote allontanati. Il programma dei tipi standardizzati rese possibile il fatto che quattro diverse aziende (Hohenzollern, Union, Hagans/Wolf e Jung) tra il 1927 e il 1929 fornirono complessivamente 39 macchine (80 001-039), le quali assunsero subito il loro servizio in numerose stazioni in tutto quanto il territorio del Reich. Tutte le locomotive sopravvissero alla seconda guerra mondiale: 22 pervennero alla DR, 17 rimasero presso la DB. Le «Bulli» immatricolate nel parco rotabili della DR a partire dal 1962/63, con la fornitura delle nuove locomotive Diesel da manovra del Gruppo V 75, divennero sovrabbondanti. Almeno 20 «tre assi» trovarono tuttavia una nuova occupazione come locomotive industriali in svariate officine di riparazione. Quale ultima sopravvisse in questi servizi la 80 019, la quale solo nel novembre 1984 venne accantonata nell'officina riparazioni di Engelsdorf e venne demolita nel maggio 1987. Con la 80 009

(di proprietà privata a Berlino) nonché 023 (SEM a Chemnitz) due locomotive DR possono ancora venire ammirate dai posteri. A partire dal 1946 tutte le 17 locomotive in seguito della DB (80 005, 013-016, 028-039) si trovavano nel Compartimento ferroviario di Norimberga. Alla fine della loro carriera le Gruppo 80 erano ancora assegnate solamente a Schweinfurt e come ultima la 80 031 dovette lasciare il servizio il 15 aprile 1964. Dieci esemplari ricevettero una nuova possibilità quali locomotive industriali presso stabilimenti di estrazione mineraria e miniere di carbone nella Renania del Nord/Vestfalia e in Bassa Sassonia. Quale ultima, rimase in vapore la precedente 80 039 sino ad agosto 1977 presso la Ruhrkohle AG. Con le 80 013 (DDM), 014 (SEM Heilbronn), 030 (DGEG), 036 (VSM Olanda) e 039 (Hammer EF) cinque di queste "Bulli" delle miniere di carbone hanno potuto venire preservate.



88001 Locomotiva a vapore da Museo Gruppo 80 del Museo di Bochum-Dahlhausen

Prototipo: Locomotiva-tender a vapore da Museo Gruppo 80 030 del Museo Ferroviario di Bochum. Versione con segnale di testa a 2 fanali, casse dell'acqua saldate, portello della camera a fumo senza chiusura centrale, sopralzo della carboniera, turbodinamo a sinistra del camino e campana dietro al camino.

Modello: Tale modello della locomotiva a vapore Gruppo 80 è dettagliato in modo straordinariamente fine e realistico, costruito in metallo. Motore di elevate prestazioni incorporato, finestrini della cabina di guida con vetri, illuminazione di testa con LED commutati con il senso di marcia. Raffinati elementi dei biellismi e della distribuzione completamente atti al funzionamento. Riproduzione delle imitazioni dei freni, vomeri scaccia sassi e piattelli dei respingenti maggiorati. Tale modello viene fornito in una cassetta di vero legno con certificato di autenticità. Esso costituisce la battuta d'avvio di una serie sciolta di famose locomotive da Museo tedesche.

Lunghezza ai respingenti circa 44 mm.

Highlights:

- Telaio di rotolamento e mantello di metallo.
- Illuminazione di testa a LED.
- Biellismi/distribuzione finemente dettagliati, atti al funzionamento.
- Riproduzione dei ceppi dei freni.
- Motore di elevate prestazioni della nuovissima generazione.
- Fornitura in cassetta di vero legno con certificato di autenticità.
- Serie limitata a 499 pezzi.

Serie che non sarà ripetuta limitata a soli 499 pezzi.

Limitata a 499 pezzi
Disponibile in un'esclusiva scatola di legno



Autobus su rotaie di Uerdingen

Indimenticabili automotrici da ferrovie secondarie.

Le esperienze con tali autobus su rotaie monomotore del Gruppo VT 95 (in seguito Gruppo 795), sviluppati dalla Fabbrica Materiale Rotabile Uerdingen, dimostrarono l'adeguatezza di massima di questi rotabili per la modernizzazione urgentemente necessaria del traffico sulle ferrovie secondarie. Tuttavia la loro motorizzazione su linee acclivi si dimostrò troppo debole, in particolare nel caso di esercizio con rimorchio. Di conseguenza seguirono, già un anno più tardi, tre prototipi di autobus su rotaie Gruppo VT 98.9 (più tardi Gruppo 798.9), equipaggiati con due motori Büssing da 150 CV (110 kW). Questi adempirono ampiamente alle aspettative riposte in loro. Invero tali tre rotabili sperimentali possedevano ancora degli agganci centrali Scharfenberg e dei leggeri paraurti

a molle ricurve per la protezione dal contatto con rotabili con normali respingenti. La consegna degli autobus su rotaie di serie a due motori del Gruppo 98.95 (in seguito Gruppo 798.5) incominciò a partire dal 1955. Questi rotabili, costruiti in 329 esemplari, ricevettero a differenza dalle automotrici di prova dei telai di rotolamento di nuova elaborazione con caratteristiche di marcia migliorate ed anche dei ganci a vite, respingenti a manicotto ed un impianto frenante di tipo costruttivo normale. Questo consentiva a tali automotrici potentemente motorizzate eventualmente anche il trasporto al seguito di carri merci da consegnare. Oltre a ciò le VT 98 avevano ricevuto un comando multiplo, il quale consentiva non soltanto l'esercizio di treni reversibili, bensì anche il comando a distanza di un ulteriore carrozza motrice all

altra estremità dal treno. In corrispondenza a queste automotrici vennero immesse in servizio anche delle adatte carrozze pilota (VS 98) e carrozze rimorchiate (VM 98). Tali composizioni in rosso porporino determinarono rapidamente l'immagine sulle linee delle ferrovie secondarie tedesche, mentre esse in breve tempo sostituirono i treni in precedenza ancora trainati a vapore. Le composizioni di autobus su rotaie di Uerdingen si impressero durevolmente nel ricordo nel caso di numerosi viaggiatori in ferrovia: le rosse automotrici furono lungo vari decenni il sinonimo della mobilità nelle regioni rurali. Così anche oggi il cuore di numerosi utenti della ferrovia è ancora attaccato a queste amabili salvatrici delle ferrovie secondarie, come tali esse erano state, appena messe in servizio.



88166 Carrozza motrice di autobus su rotaie VT 98

Prototipo: Carrozza motrice VT 98 della DB in rosso porpora dell'Epoca III.

Modello: Finissima stampigliatura della carrozza motrice con, ad esempio, la «Losanga di Uerdingen», i bordi di gomma delle porte a libro, anelli dei fanali stampigliati ecc. Ricostruita con la nuova generazione di motori, riproduzioni dei respingenti fedeli al prototipo. Arredamento interno, ruote con cerchioni in nichelatura scura.

Lunghezza ai respingenti 62 mm.

Acclusa riproduzione di metallo di una «Losanga di Uerdingen».

Highlights:

- Modello rielaborato.
- Motore di nuova generazione.
- Riproduzione dell'arredamento interno.

**Acclusa riproduzione di metallo di una
«Losanga di Uerdingen»**



88171 Carrozza pilota di autobus su rotaie VS 98

Prototipo: Carrozza pilota VS 98 della DB in rosso porpora dell'Epoca III.

Modello: Finissima stampigliatura della carrozza motrice con, ad esempio, la «Losanga di Uerdingen», i bordi di gomma delle porte a libro, anelli dei fanali stampigliati ecc. Riproduzioni dei respingenti fedeli al prototipo. Illuminazione interna, ruote con cerchioni in nichelatura scura.

Lunghezza ai respingenti 62 mm.



88171

88166



88955 Locomotiva-tender a vapore Gruppo 74

Prototipo: Locomotiva a vapore Gruppo 74.

Modello: Locomotiva a vapore Gruppo 74. Progettazione estesamente riveduta, finemente dettagliata. Sovrastruttura della locomotiva e meccanismo di rotolamento di metallo. Riproduzione dei freni, vomeri para-sassi ecc. nella zona sotto cassa della locomotiva. Distribuzione e biellismi

finemente dettagliati. Piattelli dei respingenti maggiorati. Davanti equipaggiata ora con gancio a dentello di materiale sintetico. Segnale di testa a 3 fanali con diodi luminosi (LED) a luce bianca calda. Locomotiva con motore a 5 poli. Tutti i 3 assi accoppiati azionati dal motore. Ruote in nichelatura nera. Lunghezza ai respingenti circa 55 mm.

Highlights:

- ✦ Telaio e sovrastruttura della locomotiva di metallo.
- ✦ Biellismi/distribuzione finemente dettagliati.
- ✦ Riproduzione delle apparecchiature dei freni e dei para-sassi.
- ✦ Motore a 5 poli.
- ✦ Segnale di testa con diodi luminosi (LED) a luce bianca calda.
- ✦ Locomotiva con gancio a dentello di materiale sintetico da entrambi i lati.



Nuovi biellismi/distribuzione rielaborati

Dimensioni originali



Una delle più potenti locomotive a vapore tedesche

Locomotiva a vapore Gruppo 043

Per il pesante servizio dei treni merci già nel 1923, nel primo programma di tipizzazione degli Uffici di Unificazione della DRG, era prevista una pesante locomotiva a tender separato con cinque assi accoppiati. Le fabbriche di locomotive Borsig ed Henschel in collaborazione con tale Ufficio di Unificazione dovettero elaborare progetti per delle pesanti locomotive da treni merci 1'E in esecuzione a cilindri gemelli nonché come locomotiva a tre cilindri e locomotiva a quattro cilindri a doppia espansione. Similmente al caso delle locomotive per treni rapidi, nel 1926/27 vennero poi consegnate dieci locomotive di prova ciascuna del tipo 1'E nel tipo costruttivo a due o rispettivamente tre cilindri (Gruppi 43 e 44), per acquisire una indicazione circa la forma costruttiva più appropriata.

Inizialmente le Gruppo 43 si dimostrarono più economiche in confronto alle Gruppo 44, il loro consumo di vapore era notevolmente più ridotto. Pertanto, dopo le prime dieci locomotive prototipo

della variante a tre cilindri gemelli, venne dapprima ulteriormente acquisita la variante a due cilindri del Gruppo 43 con 25 esemplari. Comunque la sorte si mutò a favore della locomotiva a tre cilindri: le elevate forze allo stantuffo, che si determinavano in seguito al grande diametro dei cilindri di 720 mm, conducevano nel caso delle Gruppo 43 a danni al meccanismo motore e al telaio di rotolamento. I risparmi del tipo costruttivo più semplice venivano assorbiti a causa del maggiore dispendio per manutenzione. Pertanto poi, a partire dal 1937, entrò comunque in produzione di serie la locomotiva a tre cilindri gemelli del Gruppo 44. Entro il 1944 vennero create complessivamente 1.753 locomotive di questo Gruppo per la DRG.

Nel pesante servizio dei treni merci la Gruppo 44 rispose pienamente in tutta quanta la Germania alle aspettative in essa riposte. Dopo la seconda guerra mondiale rimasero presso la DB 1.242 esemplari, la DR disponeva di 335 locomotive. Oltre a queste,

delle macchine circolavano in Polonia, in Cecoslovacchia, in Austria, in Francia, in Belgio e persino nella Turchia. Nel caso di entrambe le Ferrovie dello Stato tedesche il Gruppo 44 fu ancora per molti anni indispensabile. Di conseguenza esse non solo vennero tenute ulteriormente in completa efficienza, bensì in parte anche trasformate. La DB nel 1950 provvide alcune macchine con delle camere di combustione e a partire dal 1955 complessivamente 32 locomotive con combustione primaria a nafta, cosicché si poté registrare un incremento di potenza di circa 190 CV (140 kW). Le locomotive a nafta dal 1968 portarono la classificazione di Gruppo 043. Sino alla fine della trazione a vapore presso la DB nell'ottobre 1977 le ultime Gruppo 043 si trovavano in esercizio presso il DL di Rheine e dovevano dare buona prova di sé tra l'altro in doppia trazione in testa a treni di minerale pesanti 4.000 tonnellate. Numerose macchine sono rimaste preservate quali locomotive da Museo e da monumento.



88974 Locomotiva a vapore con tender separato Gruppo 043 alimentata a nafta

Prototipo: Pesante locomotiva per treni merci Gruppo 043 della Ferrovia Federale Tedesca (DB). Versione con combustione a nafta e deflettori parafumo Witte. Impiego per pesanti treni merci. Condizioni attorno al 1975, numero di servizio 043 364-9, DL di Rheine, Compartimento di Hannover.

Modello: Modello estensivamente rielaborato. Trasmissione su tutti gli assi accoppiati. Cerchioni delle ruote ed elementi dei biellismi scuriti. Nuovi biellismi/distribuzione completi atti al funzionamento. Riproduzione dei freni, vomeri scaccia sassi, Indusi. Piatti dei respingenti maggiorati. Colorazione ed iscrizioni fedeli al prototipo. Lunghezza ai respingenti circa 112 mm.

Highlights:

- **Sovrastruttura della locomotiva di metallo.**
- **Biellismi/distribuzione conformi al prototipo.**
- **Riproduzione dei freni, Indusi e vomeri scaccia sassi.**
- **Tutti gli assi azionati dalla trasmissione.**
- **Segnale di testa con illuminazione a LED a luce bianca calda.**

Edizione per la prima volta di una Gruppo 043 con tender a nafta



IV  15 +

82189 Gruppo di carri con carri cisterna per gas EVA e VTG immessi in servizio presso la DB

Prototipo: 6 carri merci a carrelli per il trasporto di gas. 3 carri del noleggiatore di carri merci EVA e 3 carri cisterna per gas con tettoia parasole dell'azienda di logistica ferroviaria VTG S.r.l. nell'Epoca IVa.

Modello: Tutti i carri in esecuzione speciale con ganci a dentello corti. Non disponibili separatamente. 3 carri con tettoia parasole. Tutti i carri nel gruppo con numeri di servizio individuali. Colorazione ed iscrizioni fedeli al prototipo.

Lunghezza ai respingenti circa 450 mm.

82189 si adatta tra l'altro ad esempio per la locomotiva a vapore 88974.



82189

88974

Fedele al prototipo



88340 Locomotiva elettrica Gruppo 115

Prototipo: Locomotiva elettrica Gruppo 115 della Ferrovia Tedesca S.p.A. (DB AG) nella decorazione dell'Epoca VI.

Modello: Versione dell'Epoca VI con griglie di aerazione Klatte e finestrini del comparto macchinari rettangolari. Vite di commutazione per l'esercizio con linea aerea spostata verso l'interno. Entrambi i carrelli azionati dal motore. Illuminazione di testa a tre fanali con diodi luminosi (LED) a luce bianca calda, commutati con il senso di marcia. Cerchioni delle ruote in nichelatura scura. Lunghezza ai respingenti 76 mm.

Modello con griglie di aerazione Klatte



88874 Automotrice a salone SVT 137

Prototipo: Treno automotore della Ferrovia Tedesca del Reich (DR) con rodiggio 2'Bo'2', anno di costruzione dal 1935 quale SVT 137 per la Compagnia della Ferrovia Tedesca del Reich (DRG), esecuzione in beige/rosso rubino. Impiego: sino al 1975 come automotrice a salone del governo della DDR. A partire dal 1975 quale rotabile da Museo per viaggi straordinari.

Modello: Modello rielaborato. Automotrice con motore a 5 poli. Un carrello con entrambi gli assi azionati dalla trasmissione. Carrello Jacobs quale collegamento tra le due unità accoppiate tra loro in modo fisso. Illuminazione di testa a 3 fanali con diodi luminosi esenti da manutenzione (LED) a luce bianca calda, commutati secondo il senso di marcia con dei fanali di coda rossi. Unità senza trasmissione con illuminazione interna. Lunghezza del treno 202 mm.

Serie che non sarà ripetuta.

Riproduzione fedele al prototipo dell'equipaggiamento del tetto



Spiegazioni dei simboli e dati riguardo l'età si veda a pagina 192.



80727 Carro con stanti Kkml 431

Prototipo: Carro con stanti Kkml 431 della DB con una catasta di tubi come merce da carico.

Modello: Adatto per la tematica acciaio, o rispettivamente lavorazione dell'acciaio. Raffinata colorazione ed iscrizioni. Con merce da carico rimovibile «catasta di tubi».

Lunghezza ai respingenti 56 mm.

Una catasta di tubi invecchiata come merce da carico



82541 Gruppo di carri merci con 3 carri

Prototipo: 3 carri merci scoperti a carrelli di tipo Eanos-x 052 con carrelli Y 25 e leva di azionamento del freno con staffa di protezione tipo ORE, della Ferrovia Tedesca S.p.A. (DB AG).

Modello: Progettazione completamente nuova. Sovrastruttura del carro di materiale sintetico finemente dettagliata e stampigliata, con iscrizioni fedeli al prototipo. Leva di conversione freno applicata. Carrelli Y 25 con aggancio corto. Lunghezza complessiva ai respingenti circa 252 mm.

Highlights:

- Nuova progettazione.

Con leva di conversione freno e serbatoio aria compressa applicati



Consegna di legname



86238 Gruppo di carri merci-consegna di legname

Prototipo: 2 carri merci scoperti Omm 52 senza frenatura manuale, 1 carro merci scoperto Omm 52 con garitta del frenatore, 1 carro a tetto scorrevole Kmmks 51 della Ferrovia Federale Tedesca (DB).

Modello: Nuova progettazione del tipo di carro Omm 52. Tutti i carri in una complessa colorazione, iscrizioni e con numeri di servizio individuali. Assi con ruote di metallo in nichelatura nera. Carri merci scoperti caricati ciascuno con una catasta di legname da miniera. Lunghezza ai respingenti circa 190 mm.

Highlights:

- Tipo di carro Omm 52 come nuova progettazione.
- Carri merci scoperti con una catasta di legname da miniera.

Carri merci scoperti con una catasta di legname da miniera come carico

Sostegni per nuove gallerie





86602 Gruppo di carri «Trasporto bovini» 2 x carri merci chiusi G 10

Prototipo: 2 x carri merci chiusi del tipo costruttivo unificato G 10 secondo il foglio A2, uno con frenatura manuale ed uno senza frenatura manuale con garitta del frenatore smantellata. 1 rampa di carico per bovini con 2 barriere.

Modello: 2 pezzi di carri merci G 10 con porte a scorrimento apribili e graticci da anteporre. Nuove porte con aspetto ligneo lavorate a laser e verniciate. Nel vano interno graticcio anteposto incorporato per il trasporto di bovini. Acclusa scatola di montaggio di una rampa di carico per bovini e 2 barriere di cartone tagliato a laser. Lunghezza dei carri ai respingenti circa 80 mm.



2 pezzi di carri merci G 10 con porte a scorrimento apribili e graticci da anteporre
Porte di legno autentico



Spiegazioni dei simboli e dati riguardo l'età si veda a pagina 192.

Esecuzione straordinaria

IV  15 +

82041 Gruppo di carri merci della DR consistente in 4 carri

Prototipo: 2 carri merci chiusi Gs 1204, 1 carro cisterna a 2 assi Uhk 0700 ed 1 carro a sponde alte a 2 assi El 5044 senza frenatura manuale della Ferrovia Tedesca del Reich Est (DR) nelle condizioni dell'epoca IV.

Modello: 2 carri merci Gs 1204, dei quali 1 carro con leggere tracce di invecchiamento, l'altro carro non invecchiato, 1 carro cisterna Uhk 0700 ugualmente con leggere tracce di invecchiamento, 1 carro a sponde alte El 5044 (Ex-Omm 52) senza frenatura manuale. Tutti i carri con differenti

numeri di servizio. Tutti i carri in esecuzione straordinaria non disponibili separatamente.

Lunghezza complessiva circa 200 mm.

Comprese macchie di riparazioni e di invecchiamento



Carri con realistiche tracce di esercizio





88195 Locomotiva elettrica ES 64 F4

Prototipo: Locomotiva rapida per treni merci ES 64 F4 (Gruppo 189) della MRCE Dispolok S.r.l. noleggiata alla SBB Cargo International. Condizioni di esercizio a partire dal 2014.

Modello: Raffinata ed elaborata colorazione, trasmissione su tutti gli assi di entrambi i carrelli. Segnale di testa a luce bianca calda e fanali di coda rossi con LED. Cerchioni delle ruote con nichelatura scura. Sul tetto entrambi i pantografi più interni elettricamente atti al funzionamento. Equipaggiata con ganci a dentello di sistema lunghi. Ganci a dentello di sistema corti contenuti nel corredo di fornitura. Lunghezza ai respingenti 87 mm.

Highlights:

- Tutti gli assi azionati dal motore.
- Illuminazione di testa a LED a luce bianca calda in commutazione con fanali di coda rossi.



Con differenti pantografi per il traffico dei treni che oltrepassano i confini



Illuminazione di testa a LED a luce bianca calda in commutazione con fanali di coda rossi

Perfetti accessori



80417 Carro di Pasqua in Z del 2017

Prototipo: Carro frigorifero.

Modello: Carro in decorazione pasquale.
Lunghezza ai respingenti 54 mm.

Tale carro di Pasqua 2017 viene presentato in un coniglio di Pasqua trasparente. Esso arriva in una cesta di Pasqua che è rivestita di erba pasquale.

Serie esclusivamente del 2017 che non sarà ripetuta.

Comprendente cesta e confezione



89759 Ponte per canale di drenaggio a semplice binario

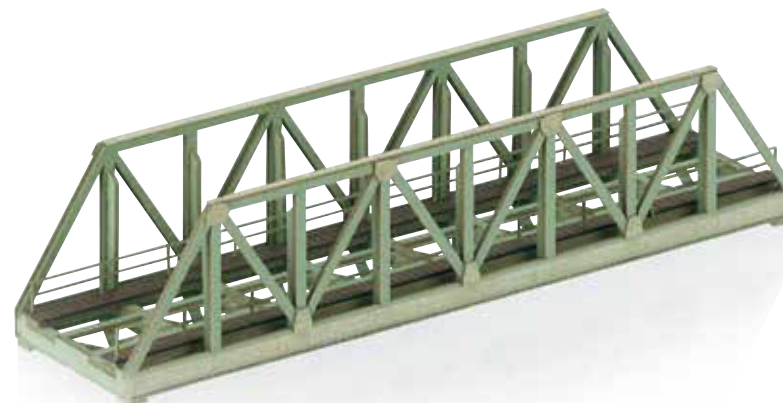
Ponte per canale di drenaggio verde con aspetto acciaio.

Scatola di montaggio di ponte per canale di drenaggio a semplice binario. Con spallette senza piloni. La scatola di montaggio è tagliata a laser con precisione da pregiato cartoncino per architettura. Riproduzione dei rivetti sulle lamiere dei nodi sulle travi longitudinali e trasversali, passerella pedonale con incisione delle assi. Tale scatola di montaggio può venire costruita con i collanti reperibili in commercio.

Dimensioni: Lungh. 110 mm x Largh. 25 mm x Alt. 28 mm.

Highlights:

➤ **Finissime incisioni.**



Spiegazioni dei simboli e dati riguardo l'età si veda a pagina 192.



48117 Gruppo con carro del Museo H0 2017

Prototipo: Carro con stanti a due assi del tipo costruttivo Rlms, quale carro per conduttore di contatto con piattaforma del frenatore e stanti ad innesto. Carro privato della ditta Sommerfeldt, Hattenhofen, immesso in servizio presso la Ferrovia Federale Tedesca (DB). Condizioni di servizio attorno al 1964.

Modello: Carico con 2 rocchetti per conduttore di contatto, cassoni, una scaletta ed un'incastellatura di guida per la stesura del conduttore di contatto. Sono acclusi 20 stanti da innestare. Lunghezza ai respingenti 15,7 cm. Asse con ruote per corrente continua E700580.



80028 Gruppo con carro del Museo in Z del 2017

Prototipo: Carro merci chiuso GI 11 della DB con iscrizione pubblicitaria della ditta Sommerfeldt Modelli Ferroviari, Hattenhofen. Furgone per consegne Tempo a tre ruote con sovrastruttura a cofano.

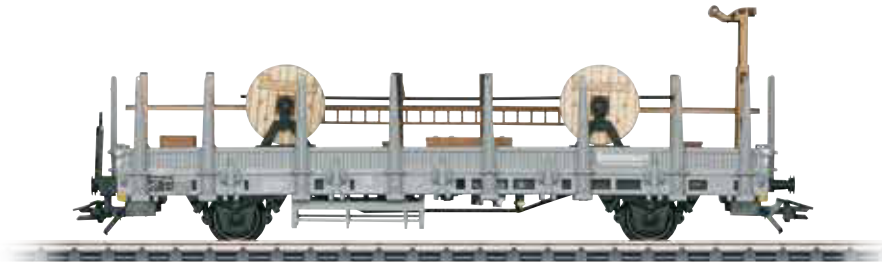
Modello: Carro merci chiuso GI 11 in una preziosa colorazione e con iscrizione pubblicitaria della ditta Sommerfeldt, Hattenhofen. Lunghezza ai respingenti 53 mm.



58423 Gruppo con carro del Museo del 2017 in scartamento 1

Prototipo: Carro con stanti del tipo costruttivo unificato (R 10) con freno manuale e garitta del frenatore, equipaggiato per la costruzione della linea aerea (cosiddetto carro con rocchetti) della ditta Sommerfeldt, Hattenhofen presso Göppingen, immesso in servizio presso la DB. Numero di servizio 512 523 P.

Modello: Carro con stanti con numerosi dettagli riportati, come condutture e serbatoio dell'aria compressa, ferri di cattura, azionamento e triangolo del freno. Preziosa colorazione. Come merce di carico un veicolo per costruzione della linea aerea di legno autentico ritagliato a laser. Lunghezza ai respingenti 37,5 cm.



Serie che non sarà ripetuta. Disponibile soltanto nel Museo Märklin a Göppingen.

Highlights:

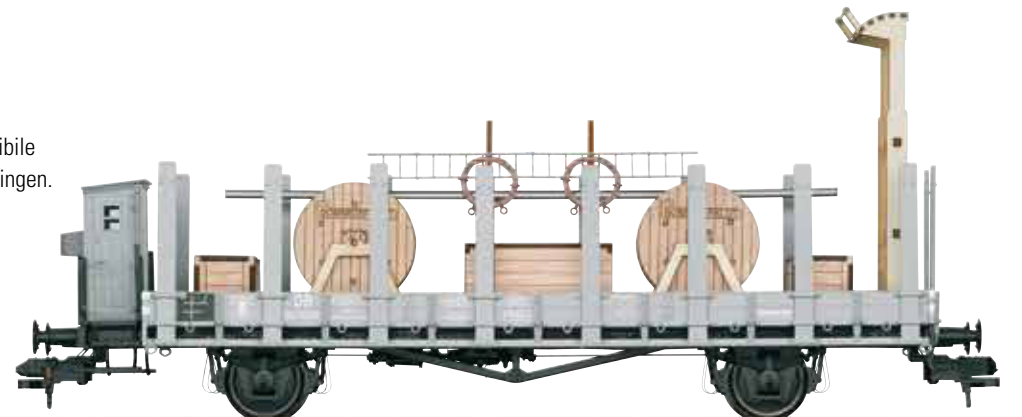
- Attrante confezione in una scatola metallica quale riproduzione di una cassetta di attrezzi.

Accluso modello di un furgone atto a circolare Tempo a tre ruote con sovrastruttura a cofano con pneumatici di gomma, ugualmente nei colori della ditta Sommerfeldt. Il modello Tempo è fabbricato in metallo.

Serie che non sarà ripetuta. Disponibile soltanto nel Museo Märklin a Göppingen.



Serie che non sarà ripetuta. Disponibile soltanto nel Museo Märklin a Göppingen.





48167 Carro dell'anno Insider H0 2017

Prototipo: Carro a tetto scorrevole/pareti scorrevoli a due assi del tipo costruttivo Tbes-t-68 della Ferrovia Federale Tedesca (DB). Con piattaforme sulle testate. Condizioni di esercizio attorno al 1963.

Modello: Piattaforme di testa applicate separatamente. Lunghezza ai respingenti 16,1 cm. Asse con ruote per corrente continua E700580.

Serie 2017 che non sarà ripetuta soltanto per gli associati Märklin Insider.



80327 Carro dell'anno Insider in scartamento Z del 2017

Prototipo: Carro merci chiuso a 2 assi tipo GI 11 con garitta del frenatore della Ferrovia Tedesca (DB), con marcatura DB/Brit-US-Zone. Esecuzione in colorazione di base giallo zinco con iscrizione pubblicitaria «ALAK» delle Officine Spangenberg, Amburgo.

Modello: Sovrastruttura del carro di materiale sintetico finemente dettagliata e stampigliata, con iscrizioni conformi al prototipo. Ruote a disco in nichelatura nera. Lunghezza ai respingenti circa 56 mm.

Serie del 2017 che non sarà ripetuta soltanto per gli associati Märklin-Insider.





44231 Happy Birthday Wagen

Vorbild: 2-achsiger Niederbordwagen der Bauart Kklm 505 in farbenfroher Gestaltung.

Modell: Beladen mit einem hochwertigen Modell aus Metall. Darüber hinaus verfügt der Wagen über ein Zahlenset zum Einstecken am Wagen. Wagen mit Relex-Kupplungen.

Länge über Puffer 11,5 cm. Gleichstromratsatz E700580.

Auf einen Blick:

- Das hochwertige Modell aus Metall lädt zum Spielen ein.
- Ein ideales Produkt als Geburtstagsgeschenk.

€ 26,99 *

Zahlenset



Beladung kann variieren



48517 Märklin Magazin-Jahreswagen HO 2017

Vorbild: 2-achsiger Muldenkippwagen Bauart F-z 120 (ex Ommi 51). Privatwagen des Märklin Magazins, Göppingen, eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn (DB). Mit Handbremse und Bremsenstand, mit Schienenzangen. Betriebszustand um 1990.

Einmalige Serie.

€ 34,99 *



märklin
HO



80827 Märklin Magazin-Jahreswagen Spur Z 2017

Vorbild: Offener Seitenkippwagen Fas 126, als Privatwagen des Märklin Magazins. Betriebszustand um 2011.

Modell: Wagenaufbau aus Kunststoff fein detailliert und bedruckt. Länge über Puffer ca. 57 mm.

Einmalige Serie 2017.

€ 35,99 *



märklin
Z

von Kurswagen heraus. Zu erwähnen sind hier vor allem die Züge in Ostniedersachsen, die jahrzehntelang Kurswagen zwischen dem Harz und Hamburg sowie zwischen dem Rhein-Main-Gebiet und Flensburg mit sich führten. Hinsichtlich des Wagenmaterials unterschieden sich die Heckeneilzüge grundsätzlich nicht von den übrigen Ferneilzügen mit durchaus hochwertiger Wagenausstattung. Standen anfangs Eilzugwagen der Vorkriegsbauarten und gelegentlich ältere Schnellzugwagen zur Verfügung, fanden in den 1960er-Jahren rasch die damals vielfach auch in Schnell-

zügen laufenden „Silberlinge“ ein neues Betätigungsfeld bei den Heckeneilzügen. Sogar moderne Schnellzugwagen bereicherten ab und an das Bild. Waren zur Bespannung anfangs nur Dampflok vorhanden, kamen ab Mitte der 1960er-Jahre vermehrt Dieselloks der Baureihen V 100, V 160 und V 200 zum Zuge, unter Fahrdracht natürlich Elektroloks. Die zunehmende Stilllegung von Nebenbahn in großem Umfang in den 1970er-Jahren sowie der Aufbau von Taktverkehren auf durchrationalisierten Strecken ließ bald keinen Platz mehr für die Heckeneilzüge. Mit der Einstellung des

berühmten „Kleber-Express“ (München – Buchloe – Memmingen – Kißlegg – Aulendorf – Sigmaringen – Tuttlingen – Donaueschingen – Neustadt/Schwarzwald – Freiburg/Breisgau) im Dezember 2003 war dann das Kapitel der Heckeneilzüge endgültig abgeschlossen.

Verschiedene Inneneinrichtungen



87549 Wagenpackung „Heckeneilzug“ der DB

Vorbild: Sogenannter „Heckeneilzug“ der DB im Zustand der Epoche IV, bestehend aus Umbauwagen 2. Klasse Byg 514 in Chromoxydgrün, Nahverkehrswagen 2. Klasse Bnb 719 in Silber/Ozeanblau, Mitteleinstiegswagen 2. Klasse Bym 421 in Ozeanblau/Elfenbein.

Modell: Alle Fahrzeuge in realistischer Farbgebung und Bedruckung. Ausgestattet mit Kurzkupplungshaken und jeweils unterschiedlichen Inneneinrichtungen. Gesamtlänge über Puffer ca. 420 mm.

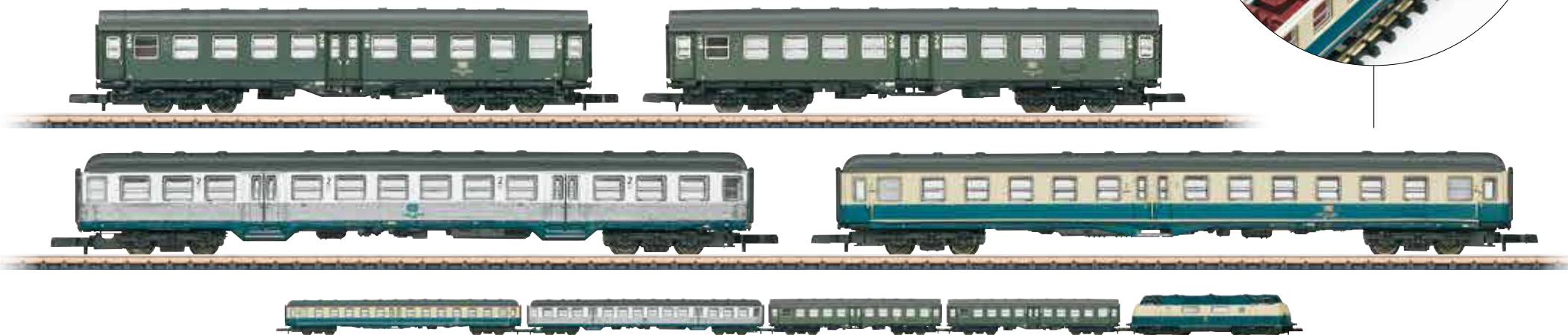
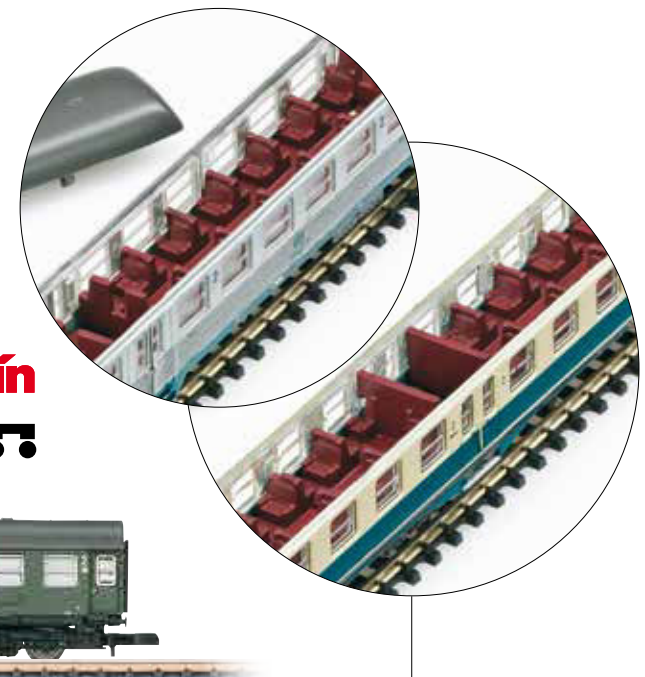
Auf einen Blick:

- Realistische Farbgebung und Bedruckung.
- Kurzkupplungshaken.
- Nachbildung Inneneinrichtung.

Passendes Wagen-Set zur Lok 88202.

Das Set 87549 wird einmalig nur für die Märklin Händler-Initiative (MHI) hergestellt.

€ 159,99 * (4 Wagen)



87549

88202

Dieses Modell wird in einer einmaligen Serie nur für die Märklin Händler-Initiative (MHI) gefertigt. 5 Jahre Garantie auf alle MHI-Artikel und Club-Artikel (Märklin Insider und Trix Club) ab 2012. Garantiebedingungen siehe Seite 35. Erläuterung Symbole und Altersangabe siehe Seite 35.



88202 Diesellokomotive BR 220 in Farbgebung Ozeanblau/Hellelfenbein

Vorbild: Schwere dieselhydraulische Mehrwecklokomotive der Baureihe BR 220 (frühere V 200.0) der Deutschen Bundesbahn (DB) in der auffälligen Farbgebung Ozeanblau/Hellelfenbein. Betriebszustand um 1980.

Modell: Lokomotive mit Antrieb auf alle Achsen. Dunkle Radreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen/roten Leuchtdioden im Wechsel mit der Fahrtrichtung. Nachbildung der Maschinenraumeinrichtung, feine vollständige Farbgebung. Länge über Puffer 84 mm.

Das Modell 88202 wird im Jahr 2017 in einer einmaligen Serie für die Märklin Händler-Initiative (MHI) gefertigt.

€ 199,99 *





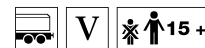
82423 Güterwagen Res 687

Vorbild: 4-achsiger Flachwagen Typ Res 687 der Deutschen Bahn AG (DB AG).

Modell: Feine vorbildgerechte Farbgebung und Beschriftung. Oberseite des Wagenaufbaus und Stirnborde des Rungenwagens vorbildgerecht lackiert, außerdem mit **leichten Alterungsspuren** versehen. Fahrzeugboden aus Metall. Länge über Puffer 92 mm.

Auch passend zu 81451 und 82424.

€ 32,99 *



82424 Güterwagen Res 687

Vorbild: 4-achsiger Flachwagen Typ Res 687 der Deutschen Bahn AG (DB AG).

Modell: Feine vorbildgerechte Farbgebung und Beschriftung. Oberseite des Wagenaufbaus und Stirnborde des Rungenwagens vorbildgerecht lackiert, außerdem mit **leichten Alterungsspuren** versehen. Fahrzeugboden aus Metall. Länge über Puffer 92 mm.

Auch passend zu 81451 und 82423.

€ 32,99 *



Das wünsch ich mir...



82302 Ergänzungswagen-Set Weihnachten

Vorbild: US-Box Car und US-Caboose in weihnachtlicher Gestaltung.

Modell: Box Car und Caboose in weihnachtlicher Gestaltung ausgerüstet mit schwarzen Scheibenrädern. Länge Box Car 72 mm, Länge Caboose 51 mm.

€ 64,99 * (2 Wagen)

Auf einen Blick:

➤ Passendes Wagen-Set u.a. zu 81845, 81846.



Erläuterung Symbole und Altersangabe siehe Seite 35.

82302

81845