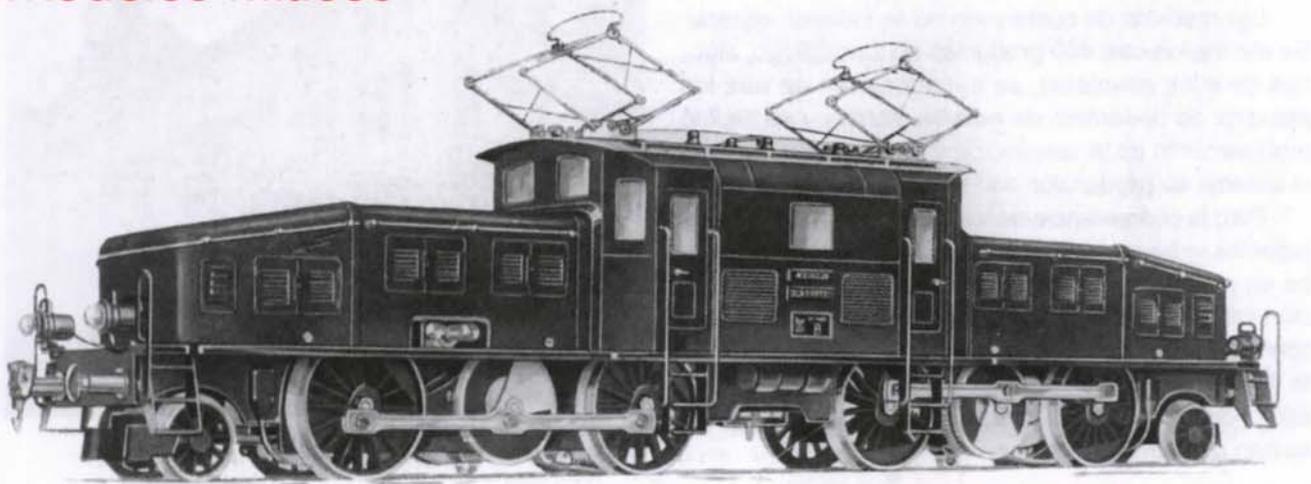


Universo Märklin

Modelos míticos



Si preguntásemos a cualquier aficionado, ya sea novel o experimentado, seguidor de Märklin sobre su modelo preferido, probablemente obtendríamos respuestas muy diferentes en relación con sus apetencias o gustos en sus piezas de culto.

No es sencillo elegir un modelo en miniatura que represente la longevidad, la tradición o la cultura de Märklin a lo largo de toda su historia. Pero lo que sí es

indudable es que algunas piezas han marcado hitos bien por su diseño, bien por su innovación o bien por su desarrollo tecnológico al reproducir el tren de escala real.

Modelos ya míticos que han entrado en las vitrinas o que han servido de interminables horas de afición, los hay a decenas, y por poner varios ejemplos, mencionaremos las reproducciones del Hamburgües



Elenco de "cocodrilos" de diversas épocas y de diferentes escalas, una locomotora emblemática de la marca.

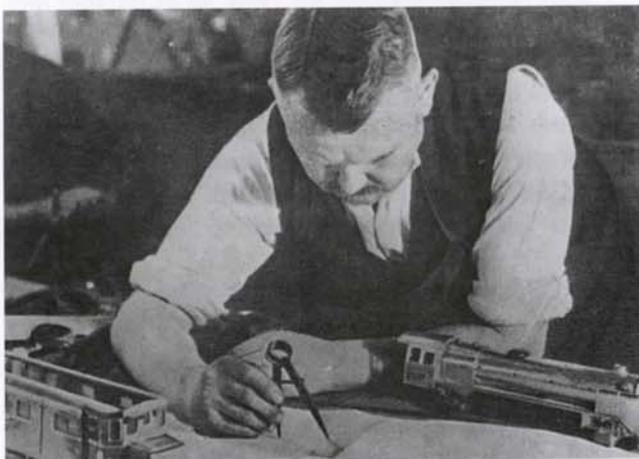
Volador de 1936, o de la BR01 (serie HR 7000) de 1937, la S870 de 1951, la DA800 de 1954, el increíble modelo carenado de la SK800 o todas las series y sub-series relativas a la P8 prusiana, la Insider del año 2000 (BR10 001) en material vapor, junto a la Re 4/4 y todo lo relativo al material suizo, la E/P 5, cualquier modelo de "cocodrilo" suiza, o los automotores eléctricos actuales. Sin olvidarnos del material diésel que con profusión desde los años de la década de 1950 ha ido engrosando los catálogos de la marca.

Pero en algo en lo que muchos seguidores de la firma sí pueden ponerse de acuerdo, es que existe una pieza muy común y muy querida por varias generaciones de modelistas. La modesta BR 89, con referencia 3000 y otras anteriores (o con la actual denominación 30000) es un modelo clave para entender lo que ha sido y es Märklin.

Evolución de los materiales y los elementos de fabricación

Por sus cualidades intrínsecas, la hoja de lata constituía el material más adecuado para la fabricación en un proceso industrial de trenes en miniatura en los comienzos del siglo XX.

Su facilidad para elaborar planchas y poder darles impresión con los motivos deseados, junto al relativo sencillo corte de la hoja conforme al dibujo, hacían de este material algo natural y a la vez muy común en los juguetes de aquella época.



Diseño de modelos en escala 0. Año 1937.



La locomotora BR 89, una histórica de la iniciación. Catálogo 1966-1967

Con una tirada, en todas sus referencias, variaciones, moldes y producciones de casi 6.000.000 de ejemplares, ha creado a lo largo de los años ilusiones y aficiones a muchísimos seguidores. Concebida como un modelo normal de catálogo, su desarrollo ha sido integrado en estuches de circuitos, sets de iniciación y unidades por separado, ya que, su precio, aunque modesto, es de los que crean afición. Y aún continúa en catálogo.



Una de las primeras locomotoras fabricadas por la marca en el año 1892.



La curvatura manual o con maquinaria adecuada y el relieve de los detalles mediante prensado a vapor, o posteriormente con prensa hidráulica, permitían trabajar la hojalata con facilidad. Pese a todo ello, los trenes eléctricos necesitaban un aislamiento no metálico por la polaridad de sus componentes en el motor.

Antes de la llegada del motor eléctrico, la tracción de los primeros modelos se realizaba por cuerda, es decir, que se le daban vueltas a una llave y el resorte alcanzaba un tope que al soltar la locomotora sobre la vía la hacía moverse hasta que finalizaban las vueltas, quedando entonces parada.

Al introducirse la batería y los motores eléctricos, que permitían que la tracción fuese continua, las locomotoras rodaban hasta la finalización de la carga de la propia batería. Este sistema no duró mucho porque la popularización de la corriente eléctrica en los hogares llegó también al tren en miniatura.

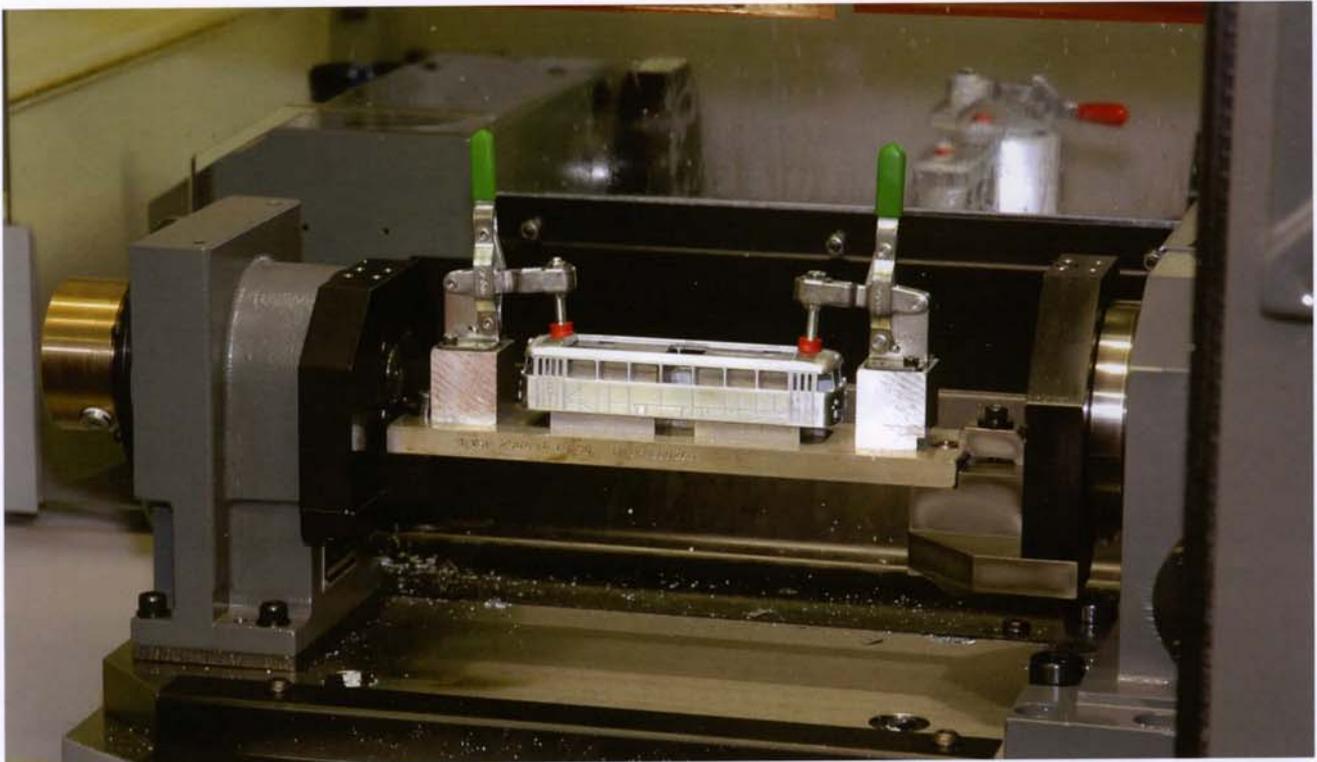


Baste decir que en la década de 1910 se alimentaban los circuitos del tren de juguete (puesto que el espacio físico para concebir maquetas en los hogares con escalas tan grandes como la III, II y I era inexistente) mediante la tensión común, anticipándose en este aspecto al *hobby* actual.

Con la normalización en 1926 de la tensión que llega a la vía en 20 voltios, puede decirse que comienza la moderna concepción del transformador que alimenta el circuito, y con ello la posibilidad de poder gobernar una locomotora a voluntad, con diferentes velocidades por la variación de tensiones de alimentación años más tarde. Todo el material y los accesorios, junto a los componentes eléctricos, se hacían en chapa.

El lacado de la hojalata mejoró notablemente, así como su grosor, en la década de 1930, permitiendo reproducciones de gran calidad y belleza que han sido admiradas, hasta hoy mismo, por varias generaciones.

Pero con la llegada de los derivados del petróleo, y más concretamente del plástico, el fin de la "era del juguete de chapa" tenía los días contados.



Imágenes del proceso de fabricación de las carcasas en fundición de metal en la actualidad.





Diferentes fases de montaje de la locomotora DB serie 05, modelo exclusivo del año 2007, para los socios del Club Insider.



En 1954 se presentan los primeros modelos de inyección en plástico, concretamente en material móvil de pasajeros SNCF (curiosamente su homónimo real eran los coches de chapa de aluminio que por aquel entonces circulaban en vías francesas.)

Este material presentaba bastantes más ventajas que la chapa troquelada. El coste de fabricación, la inyección en un molde con múltiples copias, la facilidad de reacción al calor y, sobre todo, la posibilidad de reproducción en masa hacían que este material fuera el prometedor elemento para su inicio en el modelismo ferroviario del futuro.

No todas las piezas para reproducir a escala, en estos momentos, llevaban plástico, ya que incluso los bastidores de diverso material móvil continuaban fabricándose con hojalata (no así su carcasa), pero poco a poco fue ganando terreno excepto en el material de tracción, en donde la fabricación con una base de aleación de zinc (y en otros pequeños porcentajes con varios componentes metálicos) seguiría siendo la espina dorsal de la técnica Märklin.

En 1969 se retoma la fabricación de la escala I con los primeros modelos en chapa troquelada de gran calidad y elementos de zinc. Para entonces las mejoras técnicas en la producción de moldes en plástico eran enormes. Detallado de componentes, finura en acceso-

rios y facilidad de montaje hacían que la mayoría de la producción en las diferentes escalas se volcara en este último material.

Pero, siguiendo con la tradición, Märklin no renuncia al molde de metal en las piezas de tracción (modelos de locomotoras y automotores a vapor, eléctricos o diésel) sino que mantiene su apuesta por él.

En 1972 aparece en el mercado la escala Z (Mini Club) con una producción mayoritaria de las piezas en plástico con motores adecuados a su reducido tamaño y una gran calidad de reproducción.

Aunque la producción en serie de material en chapa metálica terminó con el mítico Rheingold en la década de 1980, de vez en cuando la firma realiza réplicas de reproducciones que ya son un clásico en la casa. Como motivo de una celebración de la marca u onomástica aparece en catálogo, y por tirada limitada, alguna realización de su historia. Cocinas, estufas, dirigibles, coches de caballos, automóviles y camiones, calderas y turbinas, barcos, máquinas fijas de vapor y algún que otro tren de lustros anteriores a la Segunda Guerra Mundial, que hacen un pequeño guiño, sirviendo de homenaje a una época dorada y a la historia de un material que dio muchas ilusiones a varias generaciones de amantes del juguete de hojalata.

El patín, elemento diferenciador

Si bien es cierto que Märklin no ha sido, ni es en la actualidad, la única marca usuaria con el sistema del "tercer carril" o con toma de corriente eléctrica "de carril central", sí es cierto que es la única que se ha mantenido desde su inicio con la captación de corriente desde el punto central con retorno hacia los dos carriles de rodadura y con alimentación en corriente alterna (CA o AC) hasta la llegada del sistema digital (con referencia principalmente a la escala H0).

La práctica totalidad de los fabricantes, desde finales del siglo XIX hasta la década de 1950, usaban este sistema de alimentación en las diferentes escalas de reducción (III, II, I, 0 y 00/H0).

La llegada de los moldes de plástico, las mejoras y notables reducciones en los circuitos eléctricos y la enorme popularidad de la escala H0, junto al nacimiento de numerosas marcas alemanas tras la Segunda Guerra Mundial que adoptaban, o iban adoptando, el sistema "dos carriles" con alimentación en corriente continua (CC o DC), y que buscaban un mayor realismo en la reproducción de modelos, incluyendo vías y traviesas, hicieron de Märklin prácticamente la única firma que se mantenía con la alimentación clásica y al patín como elemento distintivo de un sistema que, durante todos estos años, la marca supo potenciar y quiso aplicar a su propia publicidad, puesto que ha sido su lema y emblema: "Sistema Märklin, sistema claro, sistema sencillo".



Un gran patín en una locomotora de los años 1960.

Patín en una locomotora de última generación, 2009.



Su enorme divulgación durante las décadas de 1960, 1970 y 1980 sobre todo en Alemania, en donde muchísimas familias germanas, y de otros lugares del mundo, tenían "un tren Märklin" hizo plantearse a las marcas de corriente continua sacar en sus catálogos versiones de sus propios modelos en el sistema Märklin, tímidamente en un principio, pero con gran asiduidad después, con el fin de poder satisfacer también a los seguidores de la firma de Göppingen.

La llegada de los sistemas digitales, en el último cuarto del siglo xx, en donde la corriente ya no es analógica sino digita denomina al sistema Märklin, "3C", frente a los fabricantes de "dos carriles" con nomenclatura "2C", posibilitando con bastante sencillez la fabricación en ambos sistemas, con reducidas diferencias entre ambos: ruedas y ejes aislados, o no, dependiendo del sistema, junto al patín y sus perfiles específicos con cotas levemente contrapuestas.

También es cierto que el patín no ha tenido siempre el mismo diseño. En este tema también se ha evolucionado. Los primeros patines eran "captadores" o "frotadores" de un solo codo, incluso con su propia evolución, como lo demuestra el hecho de que se incidía en la mejora sobre la articulación y en el punto de apoyo del patín tras la Segunda Guerra Mundial.

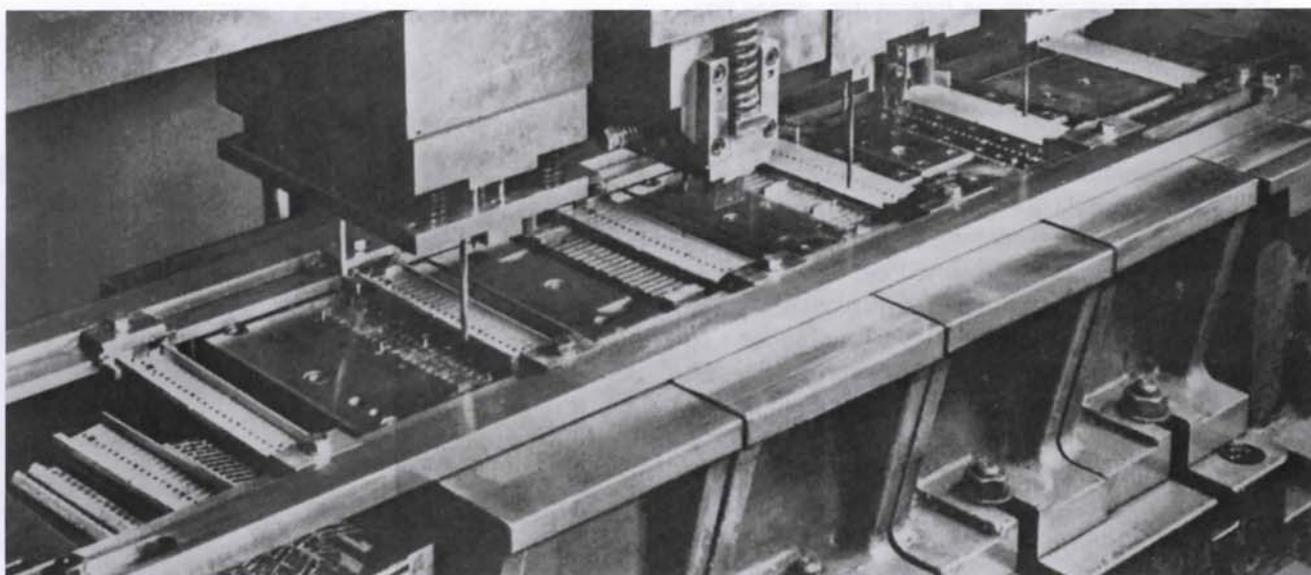
Desde 1970, y en adelante, la preocupación principal ha sido el ruido de este elemento cuando incide sobre el tercer carril (o puntos metálicos en el centro de la vía) y la trasmisión de la corriente para la iluminación y el cableado de funciones posibilitando la eliminación del patín. En la actualidad, los patines contemporáneos prácticamente han suprimido el ruido provocado por el roce con el punto central, y los contactos eléctricos entre material rodante de los convoys para dar luz a los coches y otras funciones que se transmiten con enganches portacorriente. Aunque, eso sí, al menos un solo elemento del material rodante debe tener patín captador, o comunicar corriente a través de la locomotora con el enganche trasmisor, porque el retorno por los ejes no representa ningún problema.

Vías con "tercer carril"

El sistema de vías con contacto eléctrico entre los railes es una de las características esenciales de los trenes en miniatura Märklin a escala H0. Estas vías se han caracterizado por tener el balasto incorporado, una forma efectiva de dotarlas de solidez, además de camuflar el "carril" central. En la página contigua reproducimos su evolución hasta la actualidad.



Proceso de fabricación de vías de hojalata tipo M en los años 1960.





1935



1936-1940



1947-1949



1949-1950



1950-1951



1952-1955



1956



1957



1969
Via K



1980



1996
Via C



2000
Fin via M