

Cuando los primeros catálogos de precios de Koll's salieron de la imprenta en diciembre de 1978, hubo cierto riesgo, porque la escena de los coleccionistas de ferrocarriles en miniatura todavía era tan clara que seguía viendo a las mismas personas y se conocía, al menos por aparias .

En este momento, las subastas de juguetes de Willy von der Warth ya se estaban llevando a cabo en Uerdinger Burgstrasse, que fue la primera en Europa en subastar juguetes antiguos en 1969. En ese momento, Von der Warth también organiza subastas de H0 puro. En 1972, la empresa de Weinheim Rossig & Richter - de 1978 Rolf Richter - siguió con subastas de juguetes.

Después de que los amigos de los juguetes viejos, especialmente los del ferrocarril, se reunieron en mesas redondas informales, se establecieron los primeros "intercambios de intercambio", presumiblemente en 1968 en Weinheim. Dr. En junio de 1971, Jürgen Griebel y Manfred Kip organizaron una reunión en el casco antiguo de Colonia, en el mercado de pescado, que en ocasiones tuvo que evadir debido a las inundaciones. Más de una cosa se encuentra en el "Fiel Húsar".

En mayo de 1975, los aficionados al ferrocarril se reunieron en el restaurante de la estación de "Hauptbahnhof" Wuppertal-Barmen en Mr. Müller y Graeber's. El "Frankfurt" Carl Ernst Baecker, Horst Blüm, Dr. Otto Gros, Dieter Haas y Botho Wagner con su "encuentro de intercambio".

In Munich comenzó alrededor de 1976 con Josef Lorenz y Christian Selzer, primero en el "MTV-Halle", luego en el "Waldheim" y más tarde en el restaurante "Heide Volm" con juguetes viejos. En 1977 Herwig Pötzel invitó a los coleccionistas a Langen al "Lammchen".

Dado que las dos casas de subastas más antiguas se dedicaron cada vez más a los grandes calibres desde cero, Klaus Graeber de Wuppertal de 1977 y Alfred Krieg de Stuttgart de 1978 probaron específicamente con los pequeños calibres. Graeber quedó encantado con más de 80 postores en su primera subasta en el acogedor restaurante de la estación de tren de Wuppertal-Ottenbruch. Después de años de mucho éxito como subastador y organizador de la bolsa de valores, Graeber se declaró en quiebra. El subastador war también dejó de trabajar mientras tanto.

La primera bolsa de valores de Nuremberg, organizada por Tucher & Walther en octubre de 1978, tuvo lugar en Langwasser. Ese mismo año, Clemens Pothmann inició su intercambio de intercambio de Gelsenkirchen. Desde noviembre de 1978, Klaus Tacke estableció el primer mercado de intercambio de juguetes Inntal en Raubling / Alta Baviera.

El evento inaugural de Wolfram Aschmann y Kurt Pagga en octubre de 1979 en Essen se llamó "Essen Railway, Toy and Photo Exchange". En los Países Bajos, el Dr. Hobma en noviembre de 1979, el primer intercambio de intercambio de modelos de ferrocarril en Holanda.

André Vercauteren inició su primera subasta ferroviaria en Bélgica en junio de 1980. Klaus Benkmann dirigió el primer intercambio Rhein-Sieg en abril de 1980 en Troisdorf. En el mismo mes, los amigos de los juguetes viejos se reunieron en Stuttgart-Bad Cannstatter Kursaal en el Dr. Rolf Theurer y Hans Willi Walter. El primer intercambio europeo de juguetes antiguos del sur de Alemania comenzó en Weingarten en septiembre de 1980, una reunión que fue organizada por Willi Siegele durante dos días desde el inicio y luego se trasladó a Bruchsal. El primer intercambio de juguetes de Austria tuvo lugar en noviembre de 1980 en Salzburgo. Erich Hamminger fue el organizador. También en noviembre de 1980, la Eisenbahnfreunde Taunus inició su intercambio de modelos en Eschborn con Michael Sauer.

Por cierto, a nadie se le hubiera ocurrido poner nuevos productos sobre la mesa en la década de 1970. El Northlander fue una excepción, pero fue despreciado por la mayoría de los coleccionistas debido a su tacto plástico. Incluso los vagones de plataforma de hojalata se consideraron demasiado nuevos en ese momento y se comercializaron por alrededor de 20 marcos alemanes a mediados de los setenta.

El Wachenburg en Weinheim fue un capítulo en sí mismo. Podría hacer un frío espantoso cuando subiste por las serpentinadas del castillo a las 7 am parahabenrar un lugar de estacionamiento aceptable o llovía cruelmente y apenas te atreviste a salir del cálido auto. Los días cálidos y soleados eran raros y seducían a los coleccionistas a un fuerte frenesí de compras. El baúl ofrecía tesoros largamente buscados. Aquellos que querían ver la offera de la subasta en el salón de los caballeros tuvieron muchos problemas con la iluminación atmosférica. Aquí se han pasado por alto algunas peculiaridades. Cuando el caos del tráfico se hizo cada vez más impenetrable, en 1984 Rolf Richter no tuvo más remedio que bajar a Weinheim. Ahora había mucho espacio para estacionar, pero desafortunadamente el estado de ánimo cayó en el camino.

Los coleccionistas de la primera hora se dedicaron exclusivamente a los calibres 0 y 1, preferiblemente la marca Märklin, más raramente la marca Bing, pero casi ninguna otra empresa como Schoenner, Rock and Graner, Hess, Doll, Carette o Bub.

El colector de calibre 1 miró al colector de calibre 0, éste al H0er y el otro al colector N, si es que existía. Los coleccionistas de Märklin sonrieron a Bing o Trix o cualquier otra marca loca que hubiera. Esto ha cambiado un poco hoy. Sin embargo, la apreciación de los calibres aún se refleja en los precios de coleccionista. Un cocodrilo Märklin de calibre 1 de 1935 cuesta actualmente 35.000 euros. En la pista 0 a 20.000 EUR. En el gálibo H0, una copia de 1948 cuesta 7.500 euros. Es similar con los carros y accesorios.

En los años setenta, el precio de venta al público de los modelos discontinuados se redujo drásticamente. Por supuesto, esa era una buena oportunidad para comprar productos de movimiento lento, que eran la mayoría de los modelos extranjeros, a un precio razonable. Los modelos antiguos pudieron reconocer inmediatamente por las viejas cajas de cartón. Los comerciantes, por supuesto, estaban felices de que estos extraños coleccionistas mantuvieran los estantes ordenados. El autor aún recuerda un viaje de negocios a Francia. En París fue al Passage du Havre, a "La Maison des Trains" y se sorprendió al ver la rara locomotora de vapor danesa 3045 en una vitrina. Eso fue, por supuesto, un bonito recuerdo. Se sabe desde hace mucho tiempo que los fanáticos de los ferrocarriles en miniatura prefieren comprar modelos cuyos prototipos llegan a la estación de tren de su casa. Pero mientras que en el pasado los modelos nacionales estaban a la venta casi exclusivamente en el país respectivo, durante muchos años ha habido coleccionistas en todo el mundo que están particularmente interesados en locomotoras y vagones exóticos. Aseguran que las cantidades sean económicas para los países pequeños. Sin el compromiso de los recolectores, la gran cantidad de modelos de exportación no sería rentable en absoluto.

El aumento de la participación de los coleccionistas en las ventas de modelos de ferrocarriles de Märklin se desprende del hecho de que, en algunas metrópolis y estados, los distribuidores oficiales de Märklin están en la parte superior de las listas de ventas, que tienen su origen en la escena del coleccionista y todavía tienen un sentimiento por esta cosa tan especial hoy en día propio segmento de mercado.

Después de que los coleccionistas se hicieron claramente visibles en el comercio, el comportamiento de los distribuidores cambió cuando se conocieron los modelos descontinuados. Koll's Info for Insider, el servicio de información que se ha publicado desde 1981, publicó una lista de eliminación anticipada y una locomotora al revés. In Göppingen se podía decir que se había leído la información, porque el error provocó una intensa actividad por parte del comercio, que estaba reordenando en gran medida el "modelo descatálogo".

En los años setenta y ochenta la demanda del modelo de ferrocarril cambió de manera muy significativa. Debido a que la tasa de natalidad se redujo drásticamente, se vendieron menos juegos de iniciación y accesorios. Por otro lado, los ferroviarios modelo se ocuparon cada vez más del tema en la edad adulta. Hicieron mayores exigencias sobre la gama de productos y asesoraron al comercio. Los grandes almacenes no podría seguir el ritmo aquí.

Hasta 1980, el modelo de ferrocarril tenía precios de venta fijos. Después de eso, las recomendaciones de precios del fabricante fueron prohibidas y surgió una competencia de precios parcialmente ruinosas, que fue promovida por el negocio de pedidos por correo de ferrocarriles modelo a través de anuncios en la prensa especializada. Como resultado de la caída en los precios de los modelos de ferrocarriles, los grandes almacenes más pequeños cerraron sus departamentos de modelos de ferrocarriles. Inicialmente, el tren de juguete se convirtió en una gama pura de invierno, luego la gama Märklin fue reemplazada por una gama Primex, y finalmente las velas se cancelaron por completo. Muchas tiendas de juguetes clásicos siguieron este ejemplo. El número de jugueterías se redujo drásticamente. Las tiendas más grandes de Frankfurt y Colonia, respectivamente, cerraron. Pero también cerraron tiendas de modelos de ferrocarriles puros. En general, el número de puntos de venta de Märklin se redujo significativamente.

Las ventas de modelos de ferrocarriles no solo cayeron porque el número de compradores disminuyó debido al menor número de nacimientos o porque los comerciantes de bajo precio atrajeron a los clientes, sino que también se redujeron porque el mercado sel juguetes unahora more of systems of juego. También hubo una fuerte competencia de los juegos de computadora. En los últimos años también se han producido cambios estructurales en el mundo del trabajo con la consecuencia de un aumento de la pérdida de puestos de trabajo. Por parte de los fabricantes de modelos ferroviarios, todo esto provocó cambios de propiedad en Jouef en Francia, Hornby en Inglaterra, Lima y Rivarossi en Italia, Liliput y Roco en Austria, Arnold, Trix y Märklin en Alemania. El fabricante de ferrocarriles para jardín de Nuremberg, Lehmann, también se declaró en quiebra y Märklin se hizo cargo de él.

Pero hubo otro efecto que causó dificultades a algunos fabricantes de ferrocarriles en miniatura. La prensa especializada se sintió casi sin excepción como el portavoz del "ferroviario modelo serio" y exigió cada vez más refinamientos de los modelos de la industria, así como una selección de, que en parte se basaba en intereses marginales. La demanda "¡Salga de los caminos trillados!" a dimensiones que se interponen en el camino de una operación segura. ¡Más de 15 sistemas de vías lucharon por el cliente solo en el ancho H0!

La reunificación de Alemania no resultó automáticamente en mayores ventas para Märklin, porque no hubo presencia en el Este durante 50 años. Mientras tanto, el mercado oriental del ancho H0 se había convertido en un mercado de corriente continua y, en el este de Alemania, el ancho TT desempeñaba un papel importante. Así que la gente de Göppingen tuvo que empezar de nuevo allí.

Si bien había 3,000 distribuidores de Märklin en Alemania en 1980, Märklin vende ahora a menos de 800 distribuidores. Alrededor de 750 socios comerciales de MHI realizan alrededor del 90% de las ventas de Märklin. La tendencia es hacia modelos ferroviarios especiales. El ferroviario de juguete de antaño se convirtió en el grupo objetivo: ferroviarios a escala, coleccionistas de ferrocarriles a escala y ferroviarios de juegos. Estos grupos de compradores son deseos muy diferentes.

El modelo de ferrocarriles quiere comprar locomotoras y vagones de una época determinada. Quiere características de conducción perfectas, los detalles más finos, ruedas pulidas, acoplamiento realmente estrecho, control digital, discusiones de expertos en el concesionario y, por supuesto, quiere la mayor cantidad posible de modelos de ferrocarril por su dinero. Convierte vehículos y los envejece. Los contamina para que luzcan lo más naturales posibles. Sin embargo, estos modelos ya no se pueden vender a un coleccionista más adelante.

Por otro lado, Spielbahner concede gran importancia a la construcción sin problemas del sistema, modelos robustos, tecnología transparente, asesoramiento en caso de problemas y precios bajos. Los juegos de iniciación económicos satisfacen sus necesidades.

El coleccionista suele conocer la gama mejor que el distribuidor. Por tanto, no necesita ningún consejo. Para él es importante que el modelo y la caja adjunta estén en perfectas condiciones. Con una serie especial, no le importa si el modelo está equipado con la última tecnología. Si la serie es lo suficientemente pequeña, también aceptará impresiones de menor gusto. Pero sería un error creer que se le podría vender todo mientras lleva impreso el nombre de Märklin. Cada vez es más exigente y quisquilloso. Dado que esto está atento a un posible aumento de valor, compra donde es más barato. Si un modelo escasea, el coleccionista va de distribuidor en distribuidor y genera una demanda supuestamente enorme, pero al final solo compra un modelo. Luego, el comercio se queja de la cantidad insuficiente de artículos.

También hay varios especuladores entre los coleccionistas. Usted compra una gran cantidad de modelos con la esperanza de poder venderlos nuevamente y obtener ganancias si su valor aumenta. Si bien eso solía funcionar con Northlander, por ejemplo, hoy en día casi no es posible porque la demanda de rarezas modernas se ha vuelto significativamente más cautelosa.

Después de que las copias del primer catálogo de precios de Koll's para Märklin 00 / H0 ya se hubieran agotado a principios de 1979, se imprimió una pequeña reimpresión, que también se agotó. Este primer "Koll" era puramente información textual sobre tiempo de construcción, variantes y precio de coleccionista, y fue escrito a máquina de escribir para minimizar costos. Ofreció al coleccionista una visión general rápida y con sus 84 páginas era lo suficientemente delgada como para ser llevada a los mercadillos sin ningún problema. Por cierto, el diseño básico del título se ha conservado hasta el día de hoy.

A finales de 1979 salió al mercado el segundo catálogo de precios de Koll para Märklin 00 / H0: la edición de 1980. Ahora también

contiene fotografías en blanco y negro y en color de modelos interesantes, así como fotografías detalladas de acoplamientos, cojinógrafos., Cojinógrafos de eje. y bogies. La parte de la imagen se imprimió en papel artístico y el volumen aumentó a 264 páginas, sobre todo debido a la información de fondo más detallada.

En la 3ª edición, el catálogo de 1981, los accesorios se mostraban por primera vez en color y las rarezas, como el E 800 LMS inglés, podía mostrarse en color. El volumen creció a 344 páginas. El catálogo de 1982 ya contenía alrededor de 700 fotos y el número de páginas aumentó a 472.

El riesgo de tener un catálogo de coleccionista impreso y tener que venderlo en un período limitado era limitado porque el autor y el editor pueden hacer la mayor parte del trabajo por sí mismos, excepto la impresión. Trabajando como director de arte en una agencia de publicidad internacional (Ogilvy), el diseño y concepción del catálogo, así como la publicidad del mismo, para el "pan de cada día" y también la dirección fotográfica para fotógrafos profesionales de bodeguitones y litografía. La coordinación de impresión formaba parte del área de trabajo normal. Este pequeño márgenes, por supuesto, fue aprobado por los jefes, porque las reuniones en Capital, FAZ, Spiegel, Welt y otros medios no pueden pasarse por alto.

En 1983, la editorial se mudó de Frankfurt am Main a Bad Homburg y ahora pudo desarrollarse aún mejor. Una edición de lino encuadernado en hilo del catálogo de precios de Koll apareció por primera vez en 1983. Algunos casos, la edición económica y encuadernada a la perfección no pudo soportar las demandas de la vida cotidiana de los coleccionistas, se ha podido elegir entre un precio asequible y características elegantes.

Dado que el catálogo de 1983 había crecido a 496 páginas mientras tanto, las bolsas de valores y los mercados de pulgas eran un poco molestos. Por eso, el catálogo compacto de Koll se publicó por primera vez como complemento, especialmente para la "fuerza de ventas". Era solo la mitad del tamaño y, por lo tanto, cabía muy bien en el bolsillo de una chaqueta. A favor de un precio bajo, prescindió de las ilustraciones.

La edición de 1984 contenía un tema especial actual: "Los 125 años de la historia de Märklin", que ofrecía una descripción general de las otras actividades de Märklin en 35 páginas. En 1985, el tema especial fue: "Historia del aniversario 50 años de Märklin 00 / H0". Los títulos del catálogo de Märklin marcaron los pasos del desarrollo.

Debido a que el catálogo de precios de Koll crecía cada vez más, y esto también traía consigo problemas técnicos, el área de modelos especiales, vehículos publicitarios, prototipos se eliminó en 1986 y el catálogo especial de Koll podría de ahora en adelante tema. Inicialmente tenía 208 páginas. En el mismo año, el autor terminó su trabajo en la agencia y ahora tenía suficiente tiempo para la producción del libro. En el editorial, la era de las computadoras comenzó con la nueva Mac.

Los catálogos de Koll de 1987 para los primeros en crearse con Mac Plus. Una vez que se registró todo, esto, por supuesto, facilitó considerablemente el trabajo.

Fue posible celebrar los 10 años del catálogo de precios de Koll en 1988. Por primera vez, ahora había gráficos que mostraban la evolución de los precios de los modelos seleccionados.

En 1989, el catálogo de precios de Koll contenía el tema especial "Caja original: ¿una palabra mágica?"

En 1990 uno podía preguntarse con el tema: "Gleis, ¿cómo has cambiado?". Especialmente las vías de la preguerra y el primer periodo de posguerra eran desconocidas para algunos entusiastas de los ferrocarriles. Y debido a que lo mejor de lo bueno es el enemigo, a partir de ahora estaba la edición de lino con los marcadores útiles de libros.

En 1991 el tema especial fue: "De la idea a la serie piloto". Mostró los muchos pasos involucrados en la creación de un modelo de locomotora de ferrocarril. Dado que el volumen había aumentado mientras tanto a 960 páginas, fue necesario dividir la edición estándar en dos volúmenes.

En 1992 se debatió la tecnología de propulsión: "Cómo cambian y funcionan. Las locomotoras Märklin y su tecnología".

En 1993 se reveló el secreto: "La verdad sobre la fundición a presión" eliminó algunos de los cuentos de hadas que se contaban entre los coleccionistas.

A partir de 1994 el tema actual del momento: "El gran mundo de los modelos de exportación".

En 1995 se revisó e ilustró el área de accesorios con 143 imágenes en color.

En 1996, aparecieron por primera vez dos catálogos para la vía Märklin Z. Un número se dedicó al programa normal en aproximadamente 220 páginas y un catálogo especial para la publicidad y los modelos especiales comprendía alrededor de 280 páginas.

En 1997 se publicaron las segundas ediciones actualizadas del miniclub con un alcance ampliado, alrededor de 580 páginas en total. Por el momento, no se planea ninguna nueva edición de las ediciones Z-gauge.

Cada año se actualizaban los catálogos, se amplía el número de fotografías, se sustituyen las imágenes antiguas por otras nuevas y se sustituye la reprografía convencional por un escáner. Las nuevas ediciones se publicaban habitualmente en diciembre.

Desde el principio, no hubo escasez de competidores en el catálogo de precios de Koll. Sin embargo, el acompañamiento nunca ha sido permanente. La mayoría de las veces se ha sobrestimado el número posible de compradores y se han subestimado los problemas de fabricación.

¿Cómo está la situación hoy? Se ha extendido la idea de coleccionar viejos modelos de vías férreas; especialmente entre los amigos de Märklin. La idea aún es poco conocida por el público en general.

Los coleccionistas que coleccionan todo son ciertamente una minoría. Hoy, la mayoría se limita a áreas definidas con precisión. Primero está el área "Modelos Antiguos de 1935 a 1956", es decir los modelos de las series 700 y 800. Algunos de ellos

ciertamente no trazarán la línea hasta 1970. Otros solo comenzarán de nuevo con la serie de súper modelos a partir de 1947 en adelante.

Hasta alrededor de 1980, la gama todavía permite una colección completa y era fácil hacer un seguimiento de las cosas. Sabía los números de artículo y podía imaginar algo por debajo de 3086 o 4075. Esto fue seguido por una expansión constante del programa, lo que hizo que fuera cada vez más difícil de llevar a cabo. Los modelos de exportación y las series especiales se incorporaron al programa de catálogo habitual. Hoy en día, se han agregado a estas gamas de productos más series especiales de las asociaciones comerciales. La serie especial única ya no es la excepción, sino la norma.

It por eso que los coleccionistas ahora seleccionan modelos de su elección de la amplia gama que se ofrece. Al hacerlo, no solo confía en los distribuidores de Märklin con una tienda o una empresa de venta por correo, sino que también puede elegir entre más de 400 mercados y subastas de juguetes anuales, lo que es particularmente indispensable para los modelos antiguos. En Alemania, más de 10 casas de subastas se ocupan de juguetes y trenes. La gama de revistas especializadas ofrece más de 10 títulos en alemán, pero casi ninguna tiene una tirada de 30,000.

Actualmente, dos casas de subastas dominan la escena H0. Georg Brockmann en Munich, que ahora se ha entregado a Christian Wrede, y la casa de subastas Worms, dirigida por Kevin Enser (Erich Lösch había vendido). Willy von der Warth entregó su casa de subastas a Heinz-Dieter Lankes y Rolf Richter también se retiró de los eventos en Weinheim. Hace unos años, Christian Selzer se estableció por primera vez en Geisenheim, junto a la catedral, con un enfoque en grandes vestigios, y luego se mudó a su propio domicilio en Rüdesheim. Las subastas de Götz Seidel en Ladenburg y las subastas de Alino AG también contienen modelos H0. El punto de contacto en Suiza es la casa de subastas zum Dorenbach con Stefan Stöckli, anteriormente Hermann Ostermayer. En Bélgica, el Sr. Baeyens celebró subastas H0 en Amberes. En el Dorotheum de Austria también puede encontrar material H0 de vez en cuando. Lo mismo se aplica a las casas de subastas de Londres, donde Christie's ya no ofrece modelos de trenes. En Suecia, los trenes en miniatura se puede anunciar una y otra vez en Stockholms Auktionsverk.

¿Cómo seguirá? El interés de los aficionados a los ferrocarriles por modelos muy antiguos de Märklin se mantiene estable. Continúa la tendencia hacia la mejor conservación, si es posible con la caja original. Las locomotoras con carcasas de fundición hasta la década de 1970 son, si están como nuevas, solicitadas a precios reducidos. Los viejos vagones de hojalata y modelos de fundición ya no pueden encontrar fácilmente un nuevo comprador. Por otro lado, los modelos de plástico de la primera vez parecen estar perdiendo el favor de la calle y los modelos de ferrocarriles, porque hoy se prefieren el acoplamiento estrecho y el control digital. Sin embargo, es posible que los coleccionistas no puedan hacer frente a la gran cantidad de modelos de plástico antiguos, lo que ya ha provocado una caída de los precios.

Muchos amigos de la historia no construyen sistemas ferroviarios basados en épocas prototípicas, sino basados en períodos de Märklin. Con material de pista de antes de la guerra y accesorios adecuados, por supuesto, es un desafío particular hacer que los modelos antiguos funcionen. Un diseño de 1954 también puede ser atractivo, con las orugas modelo de la serie 3900 y el diseño de la estación 419 G / 6. Igual de imaginable es una escena de 1958 o 1965.

En Märklin se acabaron los días de los modelos de coches de hojalata. Sin embargo, este periodo no puede describirse como un espacio cerrado, porque de vez en cuando hay otra serie especial para complacer a los coleccionistas.

La pista de metal es ahora una cosa del pasado y el motor C-Sinus solo dio una breve aparición como invitado. Aunque fue un disco excelente, también fue muy complejo de fabricar. La cantidad relativamente pequeña de artículos encareció la producción, por lo que hubo que despedirse de esta excelente unidad de nuevo.

Los problemas con la capacidad para entregar la primera generación de la estación central y otras influencias llevaron a una fuerte caída de las ventas en Märklin. Los bancos vendieron préstamos de Märklin a otras partes interesadas. Lote 22 accionistas de las familias Märklin, Friz y Safft, que dirigieron la empresa durante casi 150 años, no pudieron rescatar las reclamaciones. Por tanto, vendieron sus acciones a un grupo de inversores en 2006.

El futuro de la empresa Märklin (y Trix, Lehman, Hübner) estaba controlado por un nuevo equipo, que, sin embargo, finalmente no tuvo éxito y tuvo que declararse en quiebra el 4 de febrero de 2009. El administrador concursal Michael Pluta con el director gerente delegado Dr. Kurt Seitzinger pudo reorganizar la empresa Göppingen y devolverla a la zona de beneficios. Desde 2012, las ventas se situaron en torno a los 109 millones de euros y los beneficios en torno a los 10 millones de euros. La administración concursal vendió el grupo de modelos de ferrocarriles el 21 de marzo de 2013 a los propietarios de Simba-Dickie (Fürth) Michael y Florian Sieber. Esto asegura el futuro de Märklin y podemos esperar seguir disfrutando del modelo de ferrocarril durante mucho tiempo. Esto convierte al Grupo Simba-Dickie en el mayor fabricante de juguetes de Alemania.