

2009

www.tuttotreno.it

Numero Speciale
Inserto AV/AC Firenze-Bologna

TUTTO TRENO

LO SPETTACOLO DEI TRENI

ROTABILI

Le locomotive R 301

PRIVATE

Il ritorno della Lollo

MODELLISMO

Spettacolare
trifase in H0

DICEMBRE N° 236

NUMERO SPECIALE
84 PAGINE

ANNO XXII - N° 236 - DICEMBRE 2009 - EDITRICE PONTI & NICOLÒ (PADOVA) Poste Italiane SpA - Spedizione in Abb. Post. - DL 353/2003 (Conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DCB Padova - 7,50 Euro



9 771124 423006

90236



Märklin 150° la saga dell'H0

di Alberto Pedrini - Märklinfan Club foto Märklinfan seconda parte

Torniamo sulla storia della "mamma" del fermodellismo mondiale che ha da poco festeggiato i 150 anni dalla fondazione, con un articolo che tratta del più grande successo della ditta tedesca: la scala H0.

Sono passati 74 anni dalla presentazione dei primi modelli in scala 00, la storia e la cronologia degli sviluppi dei modelli è stata tracciata in decine di libri, riviste, giornali e documenti, ma qual è il segreto del successo che mantiene ancora oggi Märklin leader del mercato nonostante la crisi? Qual è l'ingrediente misterioso che rende accettabile, se non

indispensabile, l'antiestetico pattino sotto alle locomotive al Märklinista doc? Il segreto è probabilmente

In alto: la E 424 FS (3035), prodotta dal '60 all'86 in castano Isabella, in seguito, modificata nello stampo, proposta nelle versioni navetta e XMPR. Dietro due UIC X (4063) in lamierino, in catalogo dal '72 al '76. Dietro la stazione di Friedrichshafen, in lamierino, prodotta dal 1937 al 1956 cod. 418/1 (nella rara versione .9 del '56).

"il sistema" nel suo complesso, il giusto mix di funzionalità, estetica, robustezza e giocabilità. Märklin presenta i nuovi modelli definendoli "ferrovia da tavolo", nien-

A lato: la Nohab danese MY 1100, prodotta dal 1964 al 1993 in sette versioni. Autentica passione di ogni collezionista è l'esame delle varianti nei diversi lotti produttivi della stessa macchina. In questo caso la scritta DSB più o meno sottile.





In alto: la vaporiera BR 01 codice HR800 versione .3 del 1940. La serie 800 è tra le più ricercate e oggetto di contraffazione. Al centro: ancora di questa serie la riproduzione della E 18 codice HS800 versione .2 del 1940. Si nota la leva di inversione di marcia manuale, non indispensabile data la presenza del relè interno "Perfekt" a 4 posizioni.

te di straordinario, altre marche stavano facendo lo stesso, ma la nostra lo fa con alle spalle un'esperienza notevole nelle scale 1 e 0. Se si sfoglia il catalogo a colori del 1935, anno della presentazione, si resta sbalorditi dall'offerta di modelli nelle scale maggiori, a queste si affiancano pagine e pagine di accessori che rendono completo il sistema e consentono di riprodurre in miniatura tutto quanto ruota intorno e giustifica il sistema ferroviario. Non a caso con i primi due semplici convogli vengono proposti immediatamente gli edifici e gli accessori indispensabili a un corretto esercizio ferroviario e l'anno seguente una confezione iniziale con una locomotiva, carrozze passeggeri e carri merci, binari, scambi, stazione, pensilina, scalo merci, ponte, galleria, passaggio a livello e sistema di segnali era già presente sul catalogo. Märklin tiene conto delle esigenze dei suoi potenziali clienti, sembra una banalità, ma

In basso: il "Capitole" francese prodotto dal '68 al '71 fa bella mostra di sé sul plastico di Roberto Camorali. Questo modello è molto raro e ricercato, tanto che quest'anno Märklin ne propone una confezione replica.



Settembre 2009: la festa per i 150 anni di Märklin

Si è svolto nei giorni 19 e 20 settembre il tributo ai 150 anni della Märklin con una sostenuta partecipazione di appassionati da tutto il mondo, proprio nel momento in cui la storica casa modellistica è in cerca di un nuovo acquirente. Le vicende commerciali non hanno per nulla turbato la fastosa celebrazione predisposta con la consueta efficienza teutonica su quattro distinte aree della città di Göppingen, tutte raccordate da un sistema circolare di navette. L'area A vedeva alcuni capannoni, con plastici espositivi di tutte le scale (1, Z, H0) e stand dedicato delle DB (!), oltre alla partecipazione di numerose fir-

me modellistiche (tra cui BraWa e Sommerfeldt). L'area B era la stazione ferroviaria con quasi tutti i binari, tranne quelli di corsa per i servizi ordinari, dedicati al materiale d'epoca:



diverse locomotive a vapore (serie 01, 23 - con breve corsa in cabina, 41, 44, 50, 52, e 75), due schienenbus (con servizio a spola con l'area successiva), materiale elettrico (tra

cui E 94) e numerose carrozze a corredo. Nell'area C era situato il Museo-Negoziò Märklin con possibilità di acquisti "stile outlet" particolarmente vantaggiosi. Da ultimo, nell'area D, era possibile visitare

la ditta Leonhard Weiss, specializzata in manutenzione dell'infrastruttura, con esposizione di rotabili Diesel ed elettrici (tra cui una V100 e un 141) e plastici artigianali. Il tutto condito alla maniera tedesca con numerose postazioni per il ristoro e migliaia di entusiasti operatori ed appassionati di tutte le età a sottolineare che il modellismo ferroviario a tre rotaie è tutt'altro che una nicchia. *I. d'ottavi*



MÄRKLIN



In alto: la riproduzione più famosa tra le locomotive, il "Cocodrillo" svizzero Ce 6/8, qui nella versione .10 del 1964 con codice 3015. Questa locomotiva è oggetto da sola di intere collezioni. Nasce come CCS800 nel 1947, da subito vengono apportate piccole modifiche che si susseguono in undici varianti fino al 1978. Le quotazioni vanno dagli 8.000 euro per la prima versione ai 450 della .11. (Fonte Koll's 2009)
A lato: il modello del cocodrillo in scala zero CCS66/12920, struttura in lamierino, prodotto dal 1933 al 1940. Le quotazioni di tutti i modelli variano secondo le loro condizioni. Questo vale dai 25.000 euro se in condizioni pari al nuovo, fino al minimo di 5.000 euro per un modello con evidenti tracce di usura. (Fonte Schiffmann 2008)

filosofia guida le scelte della casa da sempre, il gioco è il fulcro attorno al quale ruota tutto quanto. E il gioco deve essere divertente, quindi i treni devono funzionare sempre in modo impeccabile, anche se tolti dalla scatola una volta all'anno a Natale. Sono banditi i deragliamenti e tutti gli accessori devono funzionare appoggiati sul piano del tavolo senza danneggiarlo. Se sono necessari compromessi, si parte dall'eliminazione di particolari estetici, mentre vengono privilegiati gli aspetti più tecnici più interessanti come il sistema di sgancamento automatico sulle locomotive o i

non è così. La scala 00/H0 è destinata a tutti, deve potere essere montata sul tavolo di casa nei giorni di festa in tempi rapidi e funzionare in modo impeccabile. I modelli devono essere dettagliati, ma maneggevoli, robusti e viaggiare sicuri senza deragliamenti o mancanza di contatto elettrico. Ecco quindi il binario in metallo, fornito di massicciata e di una giunzione meccanica elettrica robusta e sicura. La linea aerea, che può essere velocemente montata e smontata, arriva tre anni dopo, nel 1938. Alla fiera di Lipsia del 1939 l'offerta è or-

mai completa, gli accessori sono numerosi e offerti nelle versioni manuali ed elettrici. Abbiamo gru, piattaforme girevoli, stazioni, rimesse, segnali e personaggi. Ogni accessorio può essere tolto dalla scatola, montato e usato semplicemente disponendo di un grosso tavolo. Tutto il traffico ferroviario può essere simulato senza l'obbligo di costruire un plastico. Questa

A lato: la nostra 236 (codice 3142), con cassa in plastica, qui proposta in confezione con due cisterne in livrea "OLIO FIAT" codice 2842, una serie speciale prodotta solo nel 1984, ma dal prezzo accessibile.



A lato: stazione del plastico modulare vintage del Marklinfan Club Italia in una ripresa notturna. Tutto il materiale di armamento, segnali, catenaria, luci ed edifici sono originali d'epoca. Il treno austriaco in lamierino, livrea avorio-arancio, al traino della ÖBB 1141 cod. 3166. Fuori dalla stazione un filobus EHEIM attende i passeggeri in arrivo. In basso: è quotata 2.000 euro la BR 1100 delle NS (SEWH 800), prodotta dal '52 al '54.



metria del primo tipo e adotta i punti di contatto del secondo. Forse il binario modello era troppo costoso, forse la nuova geometria delle curve, sebbene più realistica, richiedeva spazi di montaggio di cui non tutti disponevano, di fatto si fece un passo indietro. Nel 1969 al

vo binario C, semplice da montare e smontare riceve tutti gli accessori necessari. Gli scambi possono essere attrezzati con motori, decoder digitali e lanterne sottopancia, in questo modo si possono comporre circuiti automatizzati e comandare il tutto dalla centralina senza la necessità di fili di collegamento, alimentazione e comando passano dai binari. Il 1999, nel 140° anniversario di attività, Märklin introduce sul mercato il nuovo motore C sinus, con caratteristiche costruttive innovative e rendimento di marcia straordinario. Il nuovo statore ha nove avvolgimenti e costituisce la parte fissa del motore che genera un campo magnetico rotante attorno a cui ruota il rotore a campana provvisto di 12 magneti permanenti. La potenza generata è elevatissima già a un basso numero di giri con consumi di corrente più che dimezzati. Con le proprie apparecchiature di controllo il modellista può raddoppiare il numero di

dispositivi fumogeni. Il sistema di binari subisce continue piccole modifiche e miglioramenti, ma rimane sostanzialmente invariato nella geometria e nel sistema di giunzione. Nel 1953 viene proposto un nuovo tipo di binario il "modell" senza rotaia centrale, sostituita da punti di contatto. Il binario è sempre di metallo, ma ha un sistema di isolamento acustico, un profilo migliorato, scambi slanciati, interasse tra i binari di 50 mm. e curve ad ampio raggio da 60 cm. Resta in catalogo con la precedente versione fino al 1956 quando vengono entrambe sostituite dalla nuova serie che prende la geo-

binario metallico si affianca la versione modellistica K che continua ad essere prodotta ancora oggi insieme alla versione attuale con massiciata in plastica C. L'innovazione continua con la presentazione del sistema digitale nel 1984, semplice ed affidabile tanto da resistere per 20 anni sostanzialmente immutato. La filosofia della ferrovia da tavolo però non viene mai abbandonata, il nuo-

A lato: la E 94 (3022), prodotta dal 1964 al 1981. Il progetto non risente degli anni, è infatti proposta ancora oggi in molte varianti con pochi aggiornamenti. In basso: la SK800 versione verde è la riproduzione della carenata BR 06. Questa versione è la prima, del 1939, molto rara, vale circa 6000 euro; le ultime del 1973 sono quotate 550 euro. Indispensabile una estrema competenza prima di avventurarsi in un acquisto.



A sinistra: la banchina sud del porto del plastico modulare vintage del Marklinfan Club Italia ripreso al "Model Expo Italy" 2009 di Verona (modulo di Enrico Ferrari). In evidenza due delle quattro gru con magnete presenti, (Märklin articolo 7051).



Giuseppe J. Rocchia racconta... il furto al museo Märklin

Giuseppe Rocchia è ben noto agli addetti ai lavori. La sua cortesia d'altri tempi ha portato lustro a Märklin, ditta per la quale ha lavorato con passione (come agente per l'estero) dal '70 fino al pensionamento avvenuto pochi anni fa. Oggi Giuseppe regala ai nostri lettori due aneddoti succosi sulle vicende dell'azienda. Lasciamogli la parola...

«Il furto nel Museo Märklin avvenne nella notte di lunedì, 17 e le prime ore di martedì, 18 gennaio 2005. A quel tempo il Museo era situato nella Holzheimerstr., 8. I ladri bloccarono il sistema di allarme con un prodotto chimico che si usa nell'industria edile, una schiuma bianca che a contatto con l'aria diventa dura. In seguito, dopo aver scassato la porta di un'uscita di emergenza, entrarono, ed in fretta, rompendo le vetrine, presero tutti i modelli storici (principalmente quelli in scala 1 e 0), navi, sottomarini, battelli... molto rari, fabbricati prima del 1910, la prima locomotiva Märklin fabbricata nel 1891 denominata "Storchen Bein" e certamente anche il "coccodrillo" in scartamento 1. Un fatto molto strano è che non presero il Coccodrillo di platino in H0 fabbricato nel 2000 di un valore di circa 63.000 euro. Ciò fece subito capire e pensare che i ladri non fossero conoscitori dei prodotti e si sono limitati a prendere tutto ciò che era "vecchio". Comunque, il valore delle 187 unità rubate si aggirava a oltre 1,7 milioni di euro. La Märklin offrì un compenso di 200.000 euro per il ricupero dei modelli rubati. In seguito giunsero informazioni d'ogni genere da tutte le parti del mondo riguardanti eventuali notizie con-

cementi il furto.

Nel frattempo l'Interpol era attiva ed investigava qualsiasi particolare in concomitanza con il furto. Anche la Polizia di Göppingen indagava, e la sera del 17 gennaio aveva notato una macchina sospetta targata Vienna nelle vicinanze del Museo. Circa due mesi dopo l'avvenuto furto, l'Interpol telefonò a Göppingen dicendo che aveva saputo che a Vienna alcuni loschi individui avevano intenzione di vendere modelli d'epoca di trenini. Il signor Roland Gaugele, a quel tempo responsabile

MÄRKLIN

del Museo, volò subito a Vienna e si mise in contatto con questi individui comprando un prototipo del Coccodrillo in scala 0 non verniciato. Il motivo dell'acquisto era quello di accertarsi se si trattava dei modelli rubati al Museo di Göppingen. Infatti, dopo aver riconosciuto che si trattava di un autentico modello Märklin, disse: "io ed alcuni miei amici siamo interessati a comperare altri modelli antichi" e fissò un appuntamento con gli stessi individui per due settimane più tardi. Nel frattempo in collaborazione con la Polizia di Göppingen e quella di Vienna si scoprì che la macchina vista nelle vicinanze del Museo a Göppingen la sera del 17 gennaio 2005 apparteneva ad un individuo già conosciuto dalla Polizia viennese nell'ambiente "a luci rosse". Il Signor Gaugele si recò all'appuntamento con due poliziotti civili e dopo aver acquistato alcuni modelli i poliziotti arrestarono i due

ladri. Lo stesso giorno alla frontiera di Trieste un terzo ladro cercava di andare in Croazia. Nel baule della sua macchina aveva un Coccodrillo verde in scala 1 ed una nave Viktoria, modelli d'alto valore. Anche questo individuo fu arrestato dalla Polizia italiana. I tre ladri furono processati e condannati. Dato che la refurtiva non era ancora stata venduta, Märklin poté recuperare quasi tutti i modelli, ad eccezione di una loco e due carri in scartamento 0. Come potrete constatare con una visita al Museo, i modelli "rubati" hanno subito notevoli danni alla vernice a causa del maltrattamento da parte dei ladri non fermodellisti! Dopo diversi colloqui, alla Märklin decisero di non restaurare i modelli danneggiati dal furto ma di conservarli come sono, quale testimonianza di quanto era successo nella notte tra il 17 ed il 18 gennaio 2005. Märklin può considerarsi molto fortunata avendo potuto recuperare questi preziosissimi modelli che documentano la storia dei primi 100 anni di fondazione della Casa. Infatti, la Direzione esprime la sua grande riconoscenza e gratitudine alla Polizia di Göppingen, di Vienna e a quella italiana invitando, ad intervalli, i rispettivi Commissari ed i loro colleghi a visitare lo stabilimento. In tale occasione io ebbi l'onore di fare da guida ai singoli gruppi di Polizia, compreso quello della delegazione italiana, ed approfittai dell'opportunità per ringraziare vivamente, anche a nome dei Märklinisti italiani, dell'ottimo lavoro svolto che ha permesso il recupero dei preziosi "gioielli"». G. Rocchia

treni in circolazione. Il motore è privo di spazzole ed esente da manutenzione, non sono necessari volani di inerzia, la classica cascata di ingranaggi trasmette il moto alle ruote in modo diretto e consente che la massa inerziale della loco muova il motore in fase di fermata. Questo particolare lo rende perfetto per un uso anche su circuiti analogici e imbattibile sui digitali. Un eventuale mancanza di segnale durante la marcia non viene assolutamente avvertita. Oggi però questo motore ha lasciato il posto al soft drive sinus, più compatto e meno costoso del precedente, adeguandosi alla progettazione che vede il motore centrale e trasmissione a cardano su entrambi i carrelli. Nel 2000 sono proposte ancora due novità di rilievo, la grande gru ferroviaria "Goliath" a comando interamente digitale e una nuova carrozza con a bordo una microtelecamera in grado di trasmettere via radio le immagini del modello in movimento sul plastico. Ancora nel 2003 Märklin riusciva a sorprendere presentando il modello della DB BR 103 con i pantografi a comando digitale mossi da motori piezoelettrici. Ma l'innovazione tecnologica non è sufficiente se non è affiancata all'attenzione per il cliente, questa è sempre stata un vanto per Märklin e si è concretizzata in due importanti aspetti, offrire nuovi prodotti sempre compatibili con il sistema precedente in uso e garantire pezzi di ricambio e assistenza quasi senza limiti. Ancora oggi Märklin può vantare un catalogo ricambi composto da più di 33.000 pezzi che copre decenni di produzione, una garanzia per il proprio investimento. Questo è stata la filosofia che

A destra: una MAK ÖBB 2070 traina un treno nel paesaggio del plastico modulare digitale del Märklin Club Italia ripreso a "Trenini in mostra" Carnate 2008 (modulo di Piero Chionna).



... e il carro del Museo: una rarità... per caso!

"L'idea di vendere un carro speciale al Museo venne in realtà in seguito a certi avvenimenti: i märklinisti sanno che la Casa nel 1984 ha festeggiato il 125° anniversario. Nell'ambito delle diverse manifestazioni, fu organizzato anche un concorso fotografico per i dipendenti. Ossia, chi lo desiderava e aveva la passione per la fotografia -come il sottoscritto- poteva scattare alcune foto di soggetti in relazione con il 125° anniversario ed inviare alla Direzione al massimo 5 foto che, dopo le festività, una speciale giuria avrebbe premiato con tre premi. Però, a chi non ebbe la fortuna di essere stato scelto nei primi tre, venne dato come compenso per aver partecipato al concorso, un carro con garitta di colore marrone, fissato su rotaia di presentazione con la scritta " Erinnerung An Den Fotowettbewerb 1984 Gebr. Märklin & Co. Göppingen ", (in ricordo al concorso fotografico 1984) unito ad una lettera di accompagnamento della Direzione di ringraziamento per la partecipazione. Personalmente non credo siano molti i collezionisti che sono a conoscenza dell'esistenza di questo carro e forse neanche il

sig. Koll non l'ha mai fotografato. Si suppone che siano stati pochi i dipendenti della Ditta amanti della fotografia e quindi si ritiene assai limitato il numero di persone che abbiano partecipato a tale concorso fotografico. Come sapete la Märklin in quei tempi apparteneva ancora a tre famiglie e le loro diramazioni di origine sveva, persone che lavoravano, risparmiavano e non buttavano via niente, ossia, sfruttavano tutto quanto era in buone condizioni. Nell'autunno 1985 erano a magazzino ancora alcuni carri rimasti dal concorso fotografico dell'anno precedente. Quindi utilizzando lo stesso carro con garitta, però provvisto di un'altra stampa venne messo in vendita al Museo verso la metà di ottobre 1985: il famoso Carro del Museo 1985, in vendita a 19 marchi. Purtroppo poche persone fortunate seppero di quel carro in vendita, quindi la vendita effettuata sino a fine dicembre 1985 fu assai limitata. Quando però nei primi mesi del 1986 i collezionisti vennero a sapere che un tale carro era stato prodotto, non potete immaginare quante richieste arrivarono. Il prezzo arrivò a toccare i 2.000 marchi! Però il carro

non era più disponibile e quelle poche persone che hanno avuto la fortuna di comperarlo lo conservano ancora oggi gelosamente. Visto il successo avuto con il Carro del Museo 1985, venne messo in vendita nel 1986 un altro carro Museo in HO. Però dato che la quantità prodotta era superiore a quella del carro dell'anno precedente, il carro 1986 non ebbe il successo di quello del 1985. Seguirono nel 1987 inoltre al carro in HO anche quello in scala Z. Nel 1988 fu messo in vendita anche quello in scala I e nel 1996 seguì il carro MAXI. I carri del Museo TRIK in scala N e HO furono offerti a partire dall'anno 1997, anno in cui la Märklin acquisì la TRIK di Norimberga. Il gruppo di carri del Museo 2009 è molto richiesto e nel Museo se ne vendono molti. Forse molte persone pensano che fra alcuni anni il prezzo di questi carri aumenterà notevolmente dato che portano la sigla " 150 Jahre Märklin ". Personalmente credo che anche se aumenteranno di prezzo, essi non raggiungeranno mai quello realizzato dal carro del 1985: vedremo...

G. Rocchia

ha consentito all'azienda di esistere per 150 anni, e le difficoltà attuali sono vissute dagli appassionati con apprensione. La crisi è stata causata da una serie di noti e sfortunati eventi concatenati che non voglio esaminare in questa sede, la speranza, condivisa con migliaia di fans da tutto il mondo, è che passi presto e che Märklin resti sempre al suo posto di leadership, a produrre i nostri amati treni all'insegna di quel mix di tradizione e innovazione che l'ha resa unica.

In basso: parata di stelle sul plastico vintage di Paolo Pancioli. Da sx una SK800 nera con carrozze in lamierino serie 346, un ST800 rosso a 5 elementi, un CCS800 con cisterne e carri telonati in zama, ancora rarissimi carri in zama al traino di una TT800, poi un ST800 blu a 3 elementi e la SEWH800 con un bagagliaio 4021. Notevoli gli accessori e gli edifici in produzione dal 1935 agli anni '50.

