

# la memoria

## Modellini mitici

È una svolta epocale. L'azienda simbolo del **made in Germany**, che ha coperto con i suoi binari una volta e mezzo la distanza tra la Terra e il suo satellite, è in crisi. Il giro d'affari è in calo del 3,5 per cento. E per abbattere i costi delle storiche locomotrici la produzione si sposta nell'area orientale del Paese e in Ungheria

# Märklin, il trenino che andò sulla luna

ANDREA TARQUINI

BERLINO

*Nate come giocattoli le miniature si sono trasformate in costosi e ricercati oggetti da collezionismo*

**S**i fa presto a dire Märklin. Il mondo dei giochi e del modellismo sembra fatto apposta per dare spazio a nomi che diventano un mito. Per chi ha bambini, e per chi ancora ricorda una bella infanzia, Märklin è molte emozioni insieme. Il fascino del giocattolo che cammina da solo e la seduzione della miniatura, il prestigio della precisione made in Germany e l'aria di leggenda della ferrovia, il primo mezzo di trasporto dell'era moderna.

Si fa presto a dire Märklin, ma nel mondo nuovo dove elettronica e videogiochi scacciano i balocchi, il numero uno mondiale dei trenini affronta un mo-

mento difficile. Il fatturato è calato del 3,5 per cento, il giro d'affari dei produttori di trenini in generale è sceso del 7,5 per cento. A mali estremi estremi rimedi. Parte dei posti di lavoro, 360 su oltre duemila, saranno o soppressi o delocalizzati. Via dalla ricca Goeppingen nel prospero sudovest tedesco: si fa rotta verso Sonneberg in Germania orientale, o Gyoer in Ungheria. Dove i locali stabilimenti Märklin avranno più lavoro.

«È un momento difficile ma ce la faremo, resteremo il numero uno mondiale, un marchio-simbolo del made in Germany», promette Paul Adams, capo dell'azienda. C'è da credergli. Un tedesco su dieci possiede un trenino. E l'hobby più costoso del mondo fa proseliti nei paesi di nuova ricchezza, dalla Cina alla Corea del Sud, o nei paesi europei come la Spagna dove il ceto medio cresce più veloce che

altrove. Ma nell'era globale non sarà facile rincorrere gusti e interesse della borghesia colta urbana, da sempre clientela d'eccellenza.

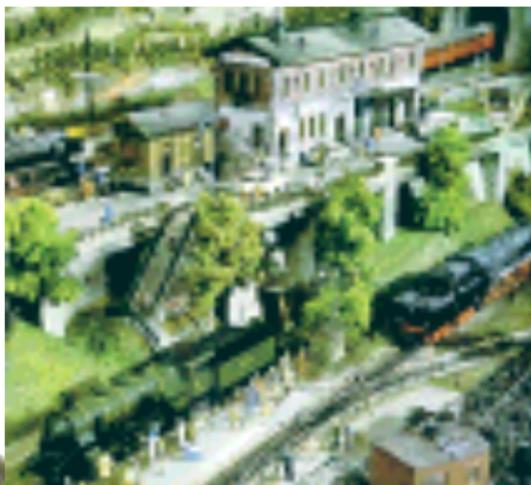
Il trenino elettrico che è a una svolta nella sua storia di prodotto viene da lontano. Nasce appunto in Germania. Tutto cominciò nel 1859 con una ricca e bella vedova del sudovest, Caroline Märklin, che aveva fretta d'idee e successo per mantenere i figli. Il secondo marito, Theodor Friedrich Wilhelm Märklin, fondò con lei una fabbrica di bambole e cassette per le bambole. Ma morì presto anche lui. Fu di Caroline l'idea di costruire un trenino-giocattolo domestico.

Innamorata delle tradizioni ma anche delle "magnifiche sorti e progressive" dell'epoca moderna, la Goeppingen di allora ricordava molto le pagine in cui Robert Musil o Stefan Zweig descrissero la



### I PLASTICI

Un tedesco su dieci possiede un trenino. L'hobby più costoso del mondo ha fan anche in Italia dove leader di mercato è stata per anni la Lima erede della celebre Rivarossi. La società sta per essere acquistata dagli inglesi



Marco Paolini, attore ed esperto di modellismo

## “Sarà la sconfitta di una passione”

PAOLO RUMIZ

«**L**a storia della Märklin ricalca la sconfitta del modellismo italiano. Parlo del fallimento recente della Lima, erede della gloriosa Rivarossi. L'hanno rilevata gli inglesi, offrendo il doppio rispetto a una cordata italiana. Ma poi che han fatto? Hanno tenuto solo marchio e stampi, cioè quello che vale. Il resto niente: macchine, personale, fabbrica, magazzino. Tutto finito, chiuso. E la produzione è volata in Cina».

Marco Paolini, attore fanatico di treni e modellista in casa («Mio padre era macchinista, ho imparato da lui ad amare i nostri treni e il nostro paesaggio ferroviario»), fiuta una brutta aria. È come se l'Europa vendesse un pezzo della sua anima al "pianeta" dove macchine e operai si clonano in un lampo.

«In Cina, se un articolo costa 200, le macchine, i materiali e l'ammortamento degli stampi costano undici. Mal'inverso-simile è che la manodopera costa uno!

Uno su duecento! Profitti incredibili...». **Ma i cinesi non hanno tradizione.**

«Loro se ne fregano delle nostre tradizioni! Hanno complessi grandi come città, capaci di fare trenini e asciugacapelli con la stessa disumana precisione. E di passare come niente da un prodotto all'altro».

**Come funziona?**

«Si rivolgono a un'agenzia di intermediazione che gli trova un progettista, un esperto in stampi e un mini-team che gli elabori il sistema. In un mese il progetto è fatto, in quattro mesi la produzione è avviata...».

**Tempi da paura.**

«È un'implacabile organizzazione per nuclei, che lavora sempre e riproduce perfettamente i progetti altrui fornendo il "made in China"».

**E la qualità com'è?**

«Eccellente. Arrivano cose impensabili fino a poco tempo fa, specialmente a noi italiani, che ci accontentavamo di prodotti meno sofisticati rispetto a Francia, Svizzera o Germania».

**Dunque roba buona.**



### IL COCCODRILLO PLATINUM

Coccodrillo serie Platinum, così si chiama la versione più lussuosa del modello Märklin della celebre locomotiva elettrica di montagna svizzera. È costruita in platino. La serie limitata è stata prodotta a metà degli anni Novanta, e messa in vendita, su prenotazione, a oltre 6000 marchi tedeschi a pezzo. Se volete comprarla oggi aggiungete almeno uno zero a quella cifra e pagatela in euro

### BIG BOY A VAPORE

Così i macchinisti americani chiamarono la più grande e potente locomotiva a vapore mai costruita. Con 8000 cavalli di potenza e 400 tonnellate di peso, trainava a 100 orari da costa a costa convogli merci di oltre cento vagoni. Nella versione Märklin la locomotiva della vittoria alleata, tutta in metallo, pesa 1,2 chili, fuma, riproduce i rumori di caldaia, stantuffi e fischio Costa 799 euro con elegante cofanetto

### BINARI: DALLA TERRA ALLA LUNA

Dai primi trenini di fine Ottocento a oggi, la Märklin ha prodotto e venduto circa 450 mila chilometri di binari per i suoi trenini elettrici: una distanza pari a circa una volta e mezza quella tra la Terra e la Luna. Il binario Märklin, nella sua ultima versione, trasmette ogni comando digitale alle locomotive. Si distingue da quelli delle altre marche perché trasmette corrente alternata da punti di contatto centrali



FOTO: B. GHIOTTI / CONTRASTO - MODELING. AMAR, TORINO

### LE QUOTAZIONI

La ricchezza e la specificità delle riproduzioni ferroviarie è costituita dalla cura degli stampi e dei dettagli meccanici di ciascun vagone. Le miniature in serie limitata possono raggiungere quotazioni di mercato superiori ai 10mila euro

società borghese-illuminata del Mitteleuropa. In quel clima Eugen e Carl, due dei figli di Caroline, presentarono nel 1891, alla Fiera di Lipsia, il primo modello di trenino con motore a molla. Fu una svolta nel costume. E con la rapida diffusione dell'elettricità nelle case borghesi l'azienda, oraribattezzata "Fratelli Märklin & C.", offrì trenini mossi non più da molle bensì da piccoli motori elettrici. Alimentati da un trasformatore, per proteggere i bimbi dalle scosse.

Il trenino nacque così come giocattolo per ricchi. S'impose come moda capace di sopravvivere alla grande catastrofe della prima guerra mondiale. Ed a giocattolo si trasformò in modello. E del 1935 la prima versione del Coccodrillo, la più mitica locomotiva Märklin. Si chiamava così la potentissima locomotiva elettrica svizzera, verde e snodata come il rettile,

costruita dal 1919 per trainare sulle Alpi pesanti convogli merci o lussuosi espressi internazionali. I Coccodrilli-modello più rari valgono tra i 5 e i 50mila euro.

«Ricordo ancora il fascino dei binari nascosti in cantina durante la guerra», racconta Wolfgang Schaeuble, ex braccio destro di Helmut Kohl. «Quando vennero i soldati americani, furono conquistati». Negli anni ruggenti del dopoguerra, col Piano Marshall e il boom economico, il trenino Märklin divenne un giocattolo di massa. Cambiò anche volto. Divenne piano piano riproduzione in scala ultraprecisa, oggetto del desiderio dei collezionisti. Tra cui anche vip come Ronald Reagan. Le locomotive Märklin in scala H0 oggi costano ognuna dai 220 agli 800 euro. Sempre in metallo, verniciate con quattro strati nei toni più fedeli. Mosse da uno o più motori, arricchite delle più pic-

cole scritte spesso ammirabili solo con la lente d'ingrandimento. Camminano governate da un sistema digitale, con diverse funzioni: viaggiano fino a 80 insieme sul circuito con fari spenti o accesi, rumore del motore diesel o a vapore, fumo, "fischio", illuminazione interna, frenata lenta o brusca, pantografi che si alzano o scendono a comando elettronico.

Ma 800 euro sono troppi per un giocattolo di massa. Anche i collezionisti preferiscono spendere meno, ma non rinunciano assolutamente alla qualità: la delocalizzazione s'impone. L'esame di ogni nuovo prodotto da parte delle riviste specializzate è più spietato di una prova su strada. E i concorrenti, cioè i giapponesi di Kato, gli americani di Bachmann, gli austriaci di Roco, gli spagnoli di Electrotren, forniscono a meno prezzo modelli prodotti in Estremo Oriente.

I Märklin di oggi sono riproduzioni iperdettagliate di macchine leggendarie. Troppo belli per giocarci se non sei un adulto benestante. Come il Trans Europ Express Vt-11, il rapido di lusso tedesco che dopo la storica riconciliazione tra Konrad Adenauer e il generale de Gaulle collegò Bonn a Parigi. Riproduce il rombo dei motori diesel Mercedes, fischia, l'illuminazione interna si estende persino alle abat-jour sui tavolini del vagone ristorante. Ma Märklin, che vende il 70 per cento dei prodotti sul mercato tedesco dove la congiuntura è debole, finora ha un catalogo dove i modelli di treni tedeschi sono prevalenti. I concorrenti hanno diversificato l'offerta. Ai ricchi cinesi Bachmann offre anche locomotive del Gigante rosso. Forse, Märklin coglierà presto la nuova sfida: dopo il mercato americano, dovrà puntare sulla superpotenza di domani.



### IL COLLEZIONISTA

Un padre macchinista e un parco di modellini ferroviari invidiabile, l'attore Marco Paolini è un appassionato di trenini vecchi e nuovi

«Decisamente. Oggi nessuno arriccias il naso di fronte al made in China. Anche nel top di gamma del modellismo». **Figurarsi cosa avverrà nel manifatturiero... emigrerà tutto.**

«Il destino del modellismo mi provoca cortocircuiti bestiali con quello che succede sulla Riviera del Brenta. Pezzi interi del distretto della calzatura fuggono a Oriente, con accelerazioni da brivido...».

**Dicono di non avere paura della Cina.**

«Il problema è la febbre speculativa che ci fa usare il Pianeta come il quartiere di una città, con le sue favelas e i suoi discount... Chiediamoci: se i nostri operai non lavorano, come terranno in piedi la domanda? Non diventeremo più poveri? Credo proprio di sì. E la domanda del superfluo salterà per prima...».

**I trenini, per esempio.**

«Ovvio. Con un bene voluttuario il ragionamento vale il doppio. I trenini non costeranno di più, vero. Ma noi avremo meno soldi per comprarli. Diventeranno un giocattolo per ricchi. Evento ineluttabile?»

«Una settimana fa parlavo con un bravissimo artigiano fer-modellista di Catania. Mi diceva della sua lotta per resistere, per farsi i pezzi in casa. Anche lui non si rassegna...»

**Come difendersi?**

«Anni fa, quando la Lima comprò, oltre alla Rivarossi la francese Jouef e la tedesca Arnold, si fece dare dal governo di Berlino un finanziamento per il rilancio. Quando ebbe i soldi, chiuse e concentrò la produzione in Italia. Ma gli operai non restarono a guardare».

**Che fecero?**

«Presero a martellate gli stampi dei modellini, quelli cui avevano dedicato la loro vita. Distrussero il nucleo del valore aziendale e la furbizia dei nuovi padroni. Un suicidio d'amore, in piena regola. O no?».

**Nell'Ottocento si chiamava luddismo.**

«Il destino del modellismo è esemplare. Dimostra che questa concentrazione della produzione mondiale in un unico Paese può far imballare il sistema. Temo un boomerang che farà molto male.»



### IL MERCATO

Il giro d'affari del ferro-modellismo, ovvero delle aziende produttrici di trenini, è in calo del 7,5 per cento. La locomotiva da antico giocattolo si è trasformata tra gli europei in oggetto da collezionismo di qualità. E i prezzi lievitano fino a oltre 10000 euro