

Da domenica 6 aprile 2003 abbonamento 1,29 euro

Il Sole

24 ORE

Ventiquattro

IL MAGA

La Morgan
costruisce automobili che
sembrano giocattoli,
la Märklin treni in miniatura
che sembrano veri.
Rigorosamente a mano,
da cent'anni

Toy stories



PRIMA CLASSE



Partono da Goeppingen, una cittadina alle porte di Stoccarda, e sfrecciano sui binari

(in miniatura) di tutto il mondo. Sono i più famosi. I più venduti. Con locomotive e vagoni, ricorda **Andrea Malan**, che riproducono alla perfezione, nei minimi dettagli, i treni veri

DA PICCOLO IO AVEVO I RIVAROSSÌ. Bellissimi. Ricordo un merci americano con una locomotiva interminabile, e un treno locale italiano. E poi il gioiello: il Trans Europ Express, color crema e bordeaux. Ma i Märklin, loro, erano diversi. Il cugino ricco, il figlio del dentista, aveva i Märklin. Già allora erano le Mercedes dei trenini elettrici. E già allora ce n'erano anche di piccolissimi - grandi come un sigaro - ma perfetti. Così tipicamente tedeschi nella loro perfezione.

Sono gli adulti i veri appassionati di questo "gioco". Sono loro a costruire plastici delle dimensioni di un campo da tennis. O a installare una linea ferroviaria in giardino

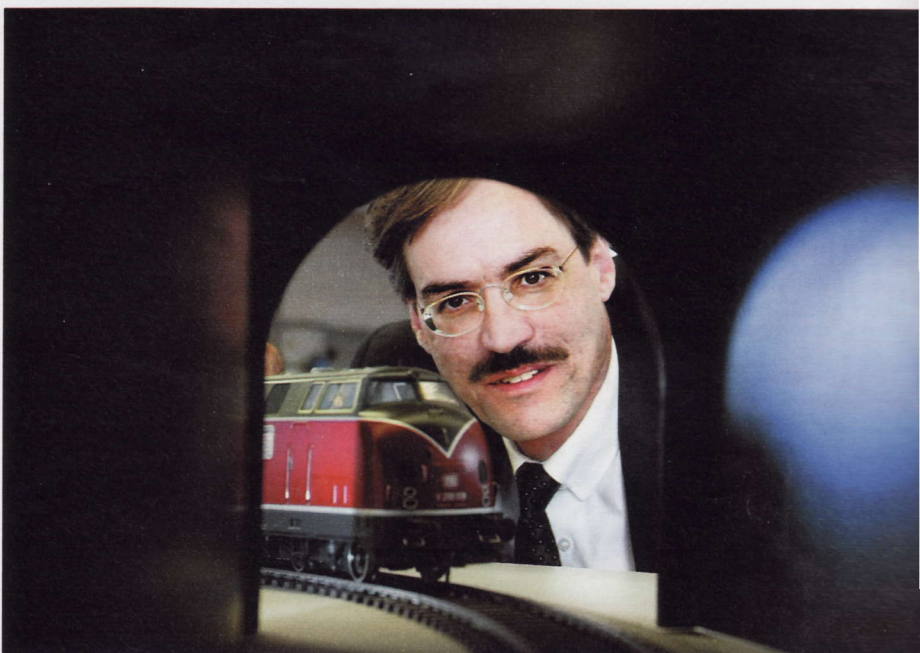
Il mito dura ancora oggi. La Rivarossi è fallita da tempo, assorbita dalla rivale Lima. E anche quest'ultima è in gravi difficoltà. Ma i treni di prima classe della Märklin, i più venduti, i più famosi, sfrecciano sempre sui binari (in miniatura) di tutto il mondo. Partendo da Goeppingen, un paesino alle porte di Stoccarda, la città della Porsche e della Daimler (e da dove, sennò?).

Arrivando, a Goeppingen, la statale si trasforma presto nello stradone che divide il centro storico. Ai due lati i capannoni industriali, per lo più di aziende che producono componenti per l'industria dell'auto. Ce ne sono di nuovi e di vecchi. Quelli della Märklin rientrano nella seconda categoria: «Il primo edificio risale al 1895, quello attuale è del 1910», spiega compiaciuto il portavoce della società, Roland Gaugele.

All'interno, poco sembra cambiato da allora. Macchinari verde bottiglia che risalgono agli anni Cinquanta, vecchi torni, frese: la catena di montaggio è un concetto lontano anni luce. Ogni locomotiva, ogni vagone, viene montato a mano da operai che assomigliano ad artigiani, con elementi che possono essere piccoli quanto una capocchia di spillo. Come i perni delle ruote della serie N, che misurano meno di due millimetri. I componenti che escono dagli stampi vengono in primo luogo rifiniti, per eliminare le imperfezioni. E poi assemblati, sempre a mano, pezzo dopo pezzo, e verniciati nei più piccoli dettagli di carrozzeria. Märklin ha 1.200 fornitori esterni, ma moltissime lavorazioni sono "fatte in casa". Perché «solo noi sappiamo farle».

Quando è pronta, ogni nuova locomotiva si avvia al "circuitato di test": un plastico (neanche troppo grande: diciamo due metri per tre) con un computer e il classico "otto" di binari con una serie di scambi. «Vede - spiega Gaugele - questo scambio è quello dove di solito i treni deragliano. Se supera questo, vuol dire che va bene». Qualche secondo e, sia pure con uno scossone, la prova è superata.

Passando accanto a un anonimo scaffale, Gaugele indica orgoglioso: «Questo è un po' il nostro tesoro». Sono gli stampi per i pezzi più grandi, che possono arrivare a costare anche 50mila euro l'uno, ma vengono spesso utilizzati per decenni. Com'è facile immaginare, la Märklin cerca di innovare conservando un'anima profondamente tradizionale. «Metà del nostro fatturato viene da prodotti che sono in catalogo da meno di due anni», afferma il presidente della



Nella pagina precedente, alcuni modelli di trenini Märklin. Sopra, Paul Adams, presidente della società.

società, Paul Adams. Ma il prodotto più "anziano" - la locomotiva della serie 3000 - ne ha una cinquantina, ed è stata realizzata in cinque milioni di pezzi. D'altra parte, un modellino dell'ultima versione dell'Ice tedesco (l'equivalente del nostro Pendolino) vende meno di una vecchia locomotiva.

Märklin è il maggior produttore di treni in miniatura. Ha il 50% del mercato tedesco ed è appunto leader mondiale, nonostante una presenza ancora insufficiente negli Stati Uniti. «Possiamo fare di più, anche se gli appassionati americani - spiega Adams - sono abituati a prezzi e livelli di dettaglio inferiori ai nostri». L'ultimo fatturato disponibile, quello del 2001, è stato di 163,9 milioni di euro, un livello appena superiore al precedente record del 1999. I dipendenti sono 2.100 sparsi in quattro stabilimenti, di cui uno in Ungheria. Come per molte aziende di giocattoli, il 40% del fatturato è concentrato negli ultimi due mesi dell'anno.

Un tempo Märklin voleva effettivamente dire giocattoli, e non solo trenini. L'azienda nasce nel 1859, quando Theodor Friedrich Wilhelm Märklin avvia a Goeppingen la produzione di bambole e cucine per bambole. È il figlio a presentare oltre trent'anni dopo, nel 1891, il primo modello di treno (a molla). I progressi della tecnologia sono rapidi, e già nel 1895 arrivano convogli a vapore ed elettrici. Per decenni, Märklin prospera come produttore di treni e altri giochi e giocattoli, dai modellini di auto e navi al glorioso Meccano. Nel 1935 fa la sua apparizione il primo treno in scala H0 - la scala 1:87, quella più diffusa - ma è solo nel secondo dopoguerra che prevale la specializzazione.

La Märklin del Duemila è una GmbH, una società a responsabilità limitata, non quotata. La proprietà è in mano a due dozzine di azionisti, parenti del fondatore, che non hanno voce in capitolo nella gestione. L'ultimo mana-

I soci dell'Insider Club Märklin sono più di centomila. E a decine di migliaia si ritrovano ogni due anni per scambiarsi esperienze e consigli, per ammirare le novità, per discutere nuove soluzioni tecnologiche

ger imparentato con i "padroni" risale a oltre vent'anni fa. Da allora i soci si limitano a incassare i dividendi e ad ascoltare ogni due mesi la relazione sull'andamento dell'azienda. «Penso sia una buona cosa che i proprietari non si occupino direttamente della gestione», dice Adams.

A dispetto del nome, il presidente non è anglosassone. Gli antenati britannici gli hanno lasciato anche l'aspetto da gentiluomo di campagna, ma lui è nato in Germania e prima di approdare alla fabbrica di trenini si è fatto le ossa alla Bosch e poi alla Metabo, un produttore di macchine utensili. Sembra un mestiere completamente diverso, anche se in realtà, stando a sentire lui, non è poi così vero: «La distribuzione, tanto per fare un esempio, è la stessa, con grossisti altamente specializzati». Certo, è difficile immaginare una collezione di trapani o di torni. O una riunione dei clienti come quella che la Märklin organizza ogni due anni a Goeppingen. Con decine di migliaia di appassionati che si ritrovano per scambiarsi esperienze, consigli, e ammirare le ultime novità in fatto di rotaie e trenini. Gli iscritti all'Insider Club sono oltre 100mila. Un vero e proprio esercito.

I club sono un potente strumento di marketing. Märklin ne ha fondato anche un altro qualche anno fa, che si chiama Father & Son, per sfruttare una delle leve più potenti per la vendita di questo gioco: il rapporto padre-figlio. «A una certa età torna la voglia di giocare. E cosa c'è di meglio di un trenino per giocare con i propri figli»? Già. Anche mio padre giocava con i trenini più di quanto non facessi io. E sono i grandi i veri "drogati" dei trenini, quelli che costruiscono plastici delle dimensioni di un campo da tennis. O che installano una linea ferroviaria in giardino.

Di questi plastici,

al museo della Märklin ce ne sono diversi. I treni spariscono dentro montagne di cartapesta, si fermano nelle classiche stazioni di campagna, superano dislivelli rispettabili. C'è perfino una stazione sotterranea in stile U-Bahn. E un tecnico onnipotente che - cacciavite in mano - sperimenta nuovi passaggi e nuove soluzioni. Anche se il cacciavite spesso non basta più. Ormai per costruire plastici del genere servono *software* dedicati che comandano gli scambi e guidano i treni. E ogni trenino ha a bordo un *chip* multifunzione, che gestisce velocità, suoni e altri effetti speciali sempre più realistici. I *chip* sono prodotti da colossi dell'elettronica



Un plastico con linee ferroviarie della Märklin esposto al Museo dei trasporti Ogliaresi di Ranco, in provincia di Varese.

come Motorola o National. Ma i programmi vengono elaborati qui. Al giorno d'oggi si può collegare il proprio plastico al computer di casa e gestirlo come farebbe un capostazione vero, replicando in toto la complessa realtà di un sistema di trasporto.

Anche i convogli in miniatura sono più sofisticati e ricchi di dettagli rispetto a quelli di venti o trent'anni fa. «D'altronde dobbiamo stare al passo con la realtà. E lei non ha idea di quanto siano pignoli i nostri appassionati. Ce ne sono tanti che, prima di comprare una locomotiva controllano con la lente se i particolari sono davvero identici a quelli dei treni sui quali viaggiano». Tutto questo richiede un continuo sforzo di innovazione. E infatti chi direbbe che Märklin investe in ricerca e sviluppo il 10% del fatturato? È più di quanto a volte fanno i produttori di treni veri. Il presidente mostra con fierezza l'ultimo passo in avanti della tecnologia: «Vede il sistema di aggancio delle rotaie? Lo abbiamo cambiato cinque anni fa, e ci è costato dieci milioni di euro. Ma adesso il collegamento è molto più semplice e sicuro».

Eppure tutto ciò non basta a rendere il trenino un prodotto moderno. Anzi. Cosa c'è di più *démodé*? È lo stesso Adams ad ammetterlo, quando contrappone ai videogiochi il treno giocattolo, simbolo del «buon vecchio mondo». Chi compra un trenino non cerca qualcosa di moderno, di nuovo. Ma è uno svantaggio o un vantaggio? In fondo i trenini sono tanto tradizionali da non temere la recessione. Adams non ha dubbi: «Quando le cose vanno male la gente tende a ripiegarsi su se stessa, a rinchiudersi nel proprio guscio. È vero, taglia le spese, ma spende più in casa che fuori. E i nostri trenini sono un elemento essenziale del bozzolo». Viaggiare in treno, di questi tempi, sembra quasi essere tornato di moda. Anche in scala 1:87. ●