

LA STAMPA

Numero 346. Giovedì 21 Dicembre 1989 •• 5

tutto *dove*



SETTIMANALE DEL VIAGGIO DELLA BUONA TAVOLA

Vicino a Stoccarda c'è la fabbrica dei più famosi vagoni e locomotive in miniatura

Su quei banchi Babbo Natale sceglie i trenini

Artigiani e computer per i sogni dei bimbi e le collezioni di papà

LA fabbrica dei sogni di Natale di alcune generazioni di ragazzi e oggi di migliaia di collezionisti è a Göppingen, tra Stoccarda e Ulm, ai piedi delle colline del Württemberg, terra di generosi vini rossi e di piccole e grandi industrie metalmeccaniche. Si chiama Märklin e produce giocattoli: automobiline, trenini ed elementi per costruzioni meccaniche.

E' una ditta antichissima, forse la più famosa nel campo dei giochi. «Noi regaliamo sogni dal 1859» dice Dieter Wölz, uno dei gran capi della Märklin. Fu quell'anno che Theodor Märklin decise di dedicarsi alla costruzione di accessori in metallo per case di bambole, attività che, alla sua morte, fu ampliata dalla moglie Carolina e poi dal figlio Eugen. I trenini arrivarono alla fine del secolo e la loro apparizione alla Fiera di Lipsia fu uno straordinario successo.

Un successo che continua an-

cora oggi e che ha trasformato la Märklin in una società dalla rispettabili dimensioni. Tre stabilimenti, un museo che viene visitato ogni anno da 50 mila persone, 1.600 dipendenti, un fatturato di circa 160 milioni di marchi (quasi 120 miliardi di lire). Il reparto progetti, che «copia» i piani dei treni veri, ha 200 tra tecnici e ingegneri.

La Märklin costruisce ogni giorno tremila macchine (locomotive, locomotori, Diesel, automotrici, ciascuna composta da 200-300 parti), 15 mila vagoni e 30 mila tra binari e accessori. Visitando la fabbrica principale, nel centro di Göppingen, ci si rende conto di quanta cura sia dedicata a questi «giocattoli» in metallo e plastica. Ciascuno è rifinito con estrema attenzione grazie a un sistema costruttivo che fonde artigianato e tecnologie avanzate (computer, sofisticate apparecchiature per stampi — ar-

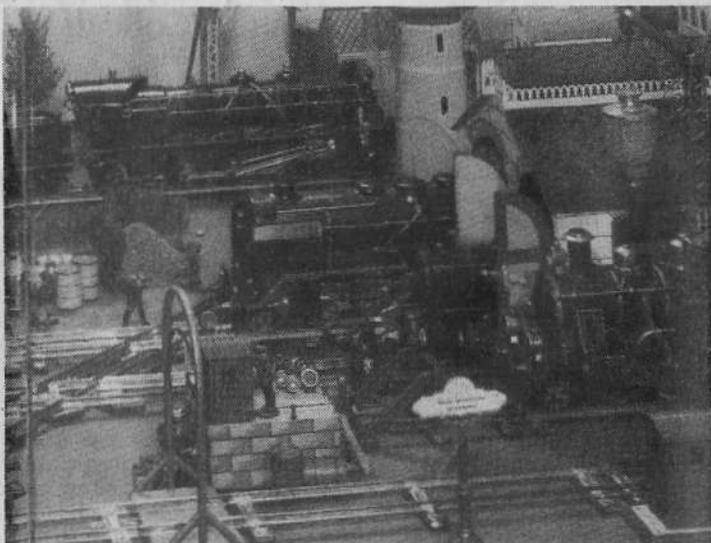
rivano a costare sino a un milione di marchi — e fusioni, verniciatura) e che ha per obiettivo la qualità. C'è un reparto — in cui prevale la manodopera femminile — in cui ogni macchina viene collaudata su banchi a rullo (10 minuti di marcia avanti e dieci indietro) e su particolari percorsi. Qualcosa non va? Ecco una specialista intervenire con pinzette da orologiaio e piccoli cacciaviti.

Spiega Wölz: «L'80 per cento della produzione rimane in Germania, il resto va all'estero». Aggiunge: «Il 30-40 per cento dei nostri clienti è composto da collezionisti. Li rispettiamo, ma amiamo di più chi gioca con i nostri trenini, chi fa il plastico con rotaie e scambi e costruisce prati, stazioni e cassette, chi sogna insomma».

La Märklin vende in 40 Paesi e distribuisce ogni anno un milione di cataloghi della sua produzione. E' spesso in ritardo

con la distribuzione delle novità. I prezzi di certe macchine e di certi vagoni hanno raggiunto quotazioni da capogiro. Non parliamo dei deliziosi trenini in metallo con movimento a orologeria dei primi del Novecento o di esemplari elettrici degli Anni Trenta, che valgono decine di milioni e che sono oggetto di aste miliardarie, ma di prodotti del dopoguerra.

Un caso per tutti. Il locomotore snodabile delle Ferrovie Svizzere, siglato «CCS 800» e famoso ormai come «Coccodrillo» (quello reale trainava i convogli merci per il Gottardo), vale nella versione in scala H0 uscita nel 1947 ben 3.200 marchi (2.400.000 lire). La quotazione è del Koll's edizione 1990, un librone che è un po' la Bibbia dei collezionisti di tutta Europa (ma certi pezzi, in realtà, risultano introvabili, costo a parte). Nel '79 il «Coccodrillo» era a quota mille marchi. Ma, in ge-



Viaggi in miniatura. Uno dei modellini fabbricati a Göppingen

nerale, tutti i prodotti della «Serie 800» fanno tremare i polsi ai patiti della Märklin.

La Casa ha predisposto uno speciale reparto restauro per questi clienti un po' particolari, disposti alle peggiori bassezze per conquistare, ad esempio, una aerodinamica locomotiva in metallo «SK 800» e noiosi fino all'esasperazione nel volere anche la scatola originale con-

tenente il pezzo (quelle rosse del dopoguerra sono ambitissime). C'è gente che aspetta sei mesi pur di riavere un locomotore come nuovo. Antiquariato dei trenini. Alla Märklin sorridono con lieve imbarazzo. I sogni di Natale dei bimbi fanno più tenerezza, ma sono i padri che spendono.

Michele Fenu