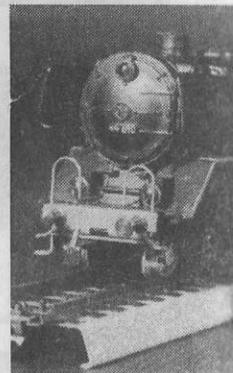


Le quotazioni di alcune locomotive in miniatura superano i 40 milioni Il re degli hobby viaggia in treno

Preziose rotaie, piacciono anche a Patrese



QUANDO è nervoso, o stanco, pensa ai suoi trenini e si rilassa. Poi, magari, sale in auto e spicca un gran tempo. Riccardo Patrese, uno dei campioni di Formula 1, vive con i bolidi da 300 l'ora, ma ama le ferrovie in miniatura. E a Padova si è comprato un appartamento per ospitare, in bacheche che vanno dal pavimento al soffitto, la sua stupenda collezione di modelli della Märklin, la Ferrari dei trenini.

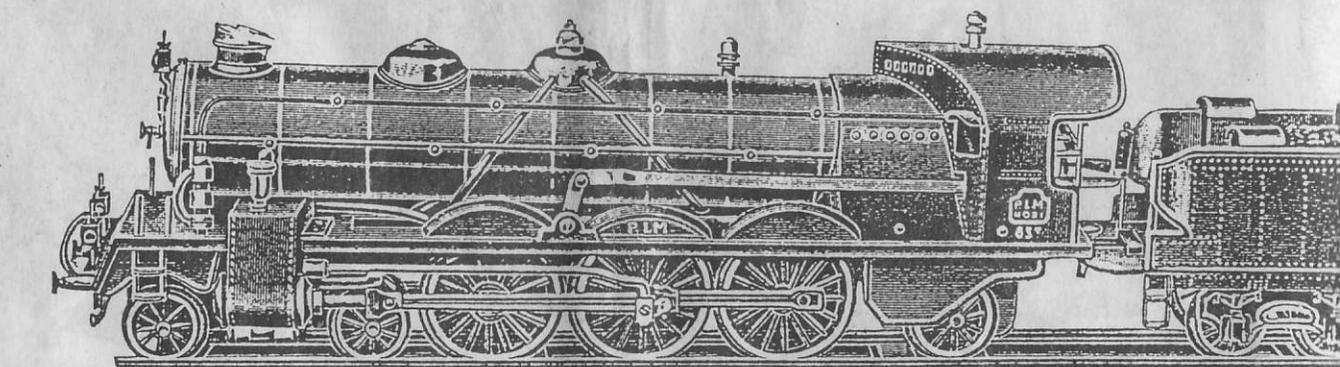
E' in buona compagnia: l'ex presidente Ronald Reagan, ad esempio, l'attore Kirk Douglas, il cantante Gilbert Bécaud. E poi manager, professionisti, tecnici, fotografi, commercianti. Ma l'amore per una bella locomotiva tocca un po' tutti, senza riguardo a cultura e censo, con una differenza: alcuni «giocano» anche con i modellini, costruendosi un plastico, altri, i collezionisti puri, si limitano ad ammirarli, tenendo al massimo un piccolo ovale per provare ogni tanto i pezzi migliori. Sono centinaia le ditte, piccole e grandi, che producono trenini. Né mancano raffinati artigiani che costruiscono mini serie o esemplari unici, generalmente in ottone, nelle varie scale (il rapporto fra le dimensioni della riproduzione e quelle dell'oggetto reale) del modellismo ferroviario. Tra le più fa-

COLLEZIONI
mose, le tedesche Märklin, Trix e Fleischmann, le svizzere Fulgorex, Lemaco e Metropolitan, le italiane Lima e Rivarossi.

In effetti, tale tipo di collezionismo ha conosciuto in questi anni un vero boom - è stato un fiorire di aste miliardarie (famosa quella di Londra del conte Giansanti Coluzzi), borse mercato, negozianti specializzati - che ha toccato soprattutto i prodotti della Märklin. E per un motivo assai semplice: è la più antica del settore (fondata nel 1859, fabbricava accessori in latta per case di bambole), è stata la prima a presentare un sistema treno-binari (a fine '800 alla Fiera di Lipsia), ha saputo progredire rimanendo fedele alla tradizione.

«Noi - dice con un sospiro Wolfgang Stein, responsabile del prodotto Märklin - ameremmo che la gente giocasse di più con i nostri treni, i padri con i figli, anche per creare un logico ricambio di mercato, ma naturalmente rispettiamo il collezionismo. Abbiamo, ad esempio, un servizio di restauro che ogni anno tratta migliaia di nostri pezzi antichi».

La Märklin, che è situata a Göppingen, nei pressi di Stoccarda, ha 1.750 dipendenti, produce mezzo milione di macchine e un milione di vagoni all'anno per un valore di 122 mi-



Nella foto in alto, due esemplari della Märklin: riproducono il treno ST800 e la locomotiva 3047 delle Ferrovie tedesche. Qui sopra, la vaporiera «Pacif

liardi di lire, nell'88 ha immesso sul mercato 149 nuovi articoli. «Troppi, li ridurremo a una cinquantina» promette Stein, che sa bene come le consegne siano perennemente in ritardo, con disappunto dei collezionisti che hanno il problema di inseguire i vecchi pezzi e di non perdere quelli nuovi, almeno i più belli.

«Ormai la scala più diffusa è quella HO, con un rapporto di 1:87 - spiega Giuseppe Artuffo, che ha fatto del suo negozio nella vecchia Torino un piccolo centro di appassionati -. La gente si prenota con mesi di anticipo, ma non sempre è possibile accontentare tutti. Ci sono certi esemplari, costruiti in serie limitate, che spariscono dal mercato. Adesso, c'è grande attesa per un treno americano

composto da tre elementi che viene prodotto solo nel '90 e che in Italia sarà disponibile a metà novembre». E si che le locomotive, i locomotori, i vagoni, realizzati in metallo o in plastica con i colori delle varie compagnie ferroviarie, non sono davvero regalati («Ah, il marco, ah i sistemi di distribuzione italiani») borbottano gli appassionati: 200-300 mila lire per un bel pezzo sono una spesa normale. Il treno Usa - un poderoso Diesel di 52 cm di lunghezza, sigla «GM EMD F7» - dovrebbe costare sul mezzo milione.

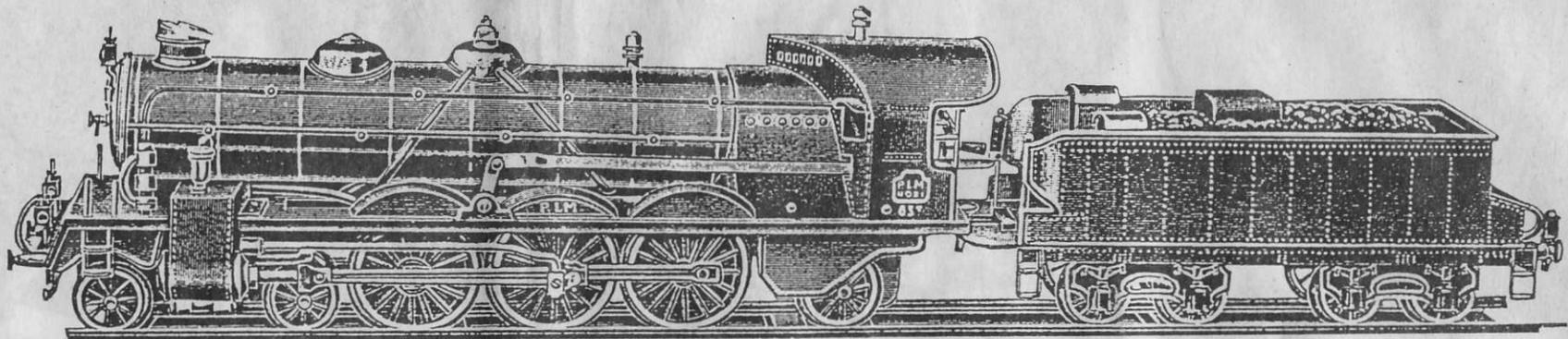
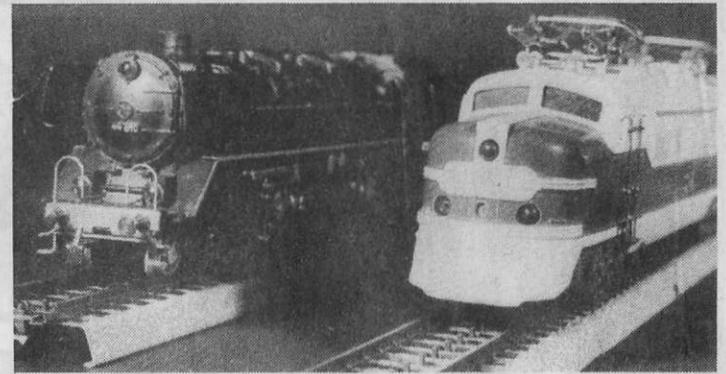
Ma il gioco diventa più pesante (e affascinante) quando si entra nel campo dell'antico. Cesare Gaudenzi, collezionista di Bologna diventato commerciante quasi per caso, dice: «Al-

cuni pezzi sono quasi introvabili. E non sto certo a parlare dei primi treni a orologeria o delle grandi locomotive degli Anni 30 con il loro corredo di stazioni e accessori dipinti a mano: la produzione anteguerra ha valori da antiquariato. Ma anche molti modelli costruiti negli Anni 40 e 50 sono ormai autentici tesori. Li trovo soprattutto in Germania, dove c'è un ricco mercato e si svolgono numerose aste».

Senza arrivare ai vertici di una «E 800 LMS» del 1938 - una locomotiva in metallo lunga 25 centimetri che il catalogo Koll's, bibbia dei collezionisti Märklin, valuta, più o meno, 60 mila marchi (45 milioni) - o di altre rarità, la lista di vecchi pezzi di valore è ampia. C'è chi è disposto a far follie per una

piccola «TP 800» o per un componente «SK 800», due porriere, chi per un «Coccodrillo» motore svizzero versione di cui esistono diverse versioni), chi per un «super treno» canadese giallo e blu credibile «ST 800», una fantasia prodotta in rosso o blu o verde. I prezzi variano da pochi milioni. Ma il collezionismo che non riprende, perché le quotazioni in continuo aumento negli anni '70 l'«ST» si trova a 300 mila lire, oggi si aggira a milioni) e le eventuali quotazioni non comportano perdite accade in altri settori. «Però attenzione - non Artuffo e Gaudenzi - non anche laboratori di

Alcune locomotive in miniatura superano i 40 milioni di dollari Il hobby viaggia in treno Le collezioni, piacciono anche a Patrese



Nella foto in alto, due esemplari della Märklin: riproducono il treno ST800 e la locomotiva 3047 delle Ferrovie tedesche. Qui sopra, la vaporiera «Pacific» della linea Parigi-Lione-Marsiglia

COLLEZIONI

tedesche Märklin, Trix, Hornby, le svizzere Fulgur, Lima e Rivarossi.

«...», tale tipo di collezione ha conosciuto in questi anni un vero boom - è stato il caso di aste miliardarie come quella di Londra del 1995 (curata da Ansanti Coluzzi), borse di collezionisti e negozianti specializzati in questo settore. E il mercato è toccato soprattutto i modelli della Märklin. E il motivo è molto semplice: è un hobby del settore (fondato nel 1859, fabbricava accendini e giocattoli per case di bambola), la prima a presentarsi in formato treno-binari (a Lipsia), ha una lunga tradizione.

«...», dice con un sospiro Giuseppe Stein, responsabile del settore Märklin - ama molto la gente giocasse di questi treni, i padri di famiglia, anche per creare un ambiente di mercato, ma noi rispettiamo il principio. Abbiamo, ad esempio, un servizio di restaurazione di pezzi antichi».

Märklin, che è situata a Göppingen, nei pressi di Stoccarda, ha 1.750 dipendenti e un fatturato di 1,2 miliardi di lire, nell'88 ha im-

messo sul mercato 149 nuovi articoli. «Troppi, li ridurremo a una cinquantina» promette Stein, che sa bene come le consegne siano perennemente in ritardo, con disappunto dei collezionisti che hanno il problema di inseguire i vecchi pezzi e di non perdere quelli nuovi, almeno i più belli.

«Ormai la scala più diffusa è quella H0, con un rapporto di 1:87 - spiega Giuseppe Artuffo, che ha fatto del suo negozio nella vecchia Torino un piccolo centro di appassionati - La gente si prenota con mesi di anticipo, ma non sempre è possibile accontentare tutti. Ci sono certi esemplari, costruiti in serie limitate, che spariscono dal mercato. Adesso, c'è grande attesa per un treno americano

composto da tre elementi che viene prodotto solo nel '90 e che in Italia sarà disponibile a metà novembre». E si che le locomotive, i locomotori, i vagoni, realizzati in metallo o in plastica con i colori delle varie compagnie ferroviarie, non sono davvero regalati («Ah, il marchio, ah i sistemi di distribuzione italiani» borbottano gli appassionati): 200-300 mila lire per un bel pezzo sono una spesa normale. Il treno Usa - un poderoso Diesel di 52 cm di lunghezza, sigla «GM EMD F7» - dovrebbe costare sul mezzo milione.

Ma il gioco diventa più pesante (e affascinante) quando si entra nel campo dell'antico. Cesare Gaudenzi, collezionista di Bologna diventato commerciante quasi per caso, dice: «Al-

cuni pezzi sono quasi introvabili. E non sto certo a parlare dei primi treni a orologeria o delle grandi locomotive degli Anni 30 con il loro corredo di stazioni e accessori dipinti a mano: la produzione anteguerra ha valori da antiquariato. Ma anche molti modelli costruiti negli Anni 40 e 50 sono ormai autentici tesori. Li trovo soprattutto in Germania, dove c'è un ricco mercato e si svolgono numerose aste».

Senza arrivare ai vertici di una «E 800 LMS» del 1938 - una locomotiva in metallo lunga 25 centimetri che il catalogo Koll's, bibbia dei collezionisti Märklin, valuta, più o meno, 60 mila marchi (45 milioni) - o di altre rarità, la lista di vecchi pezzi di valore è ampia. C'è chi è disposto a far follie per una

piccola «TP 800» o per una imponente «SK 800», due nere vaporiere, chi per un «CCS», più noto come «Coccodrillo» (un locomotore svizzero verde o marrone di cui esistono numerose versioni), chi per un «Northlander», un supertreno con i colori canadesi giallo e blu o per l'incredibile «ST 800», un pezzo di fantasia prodotto con livrea rossa o blu o verde. Si parla di svariati milioni. Ma è un collezionismo che non riserva sorprese, perché le quotazioni sono in continuo aumento (negli anni '70 l'«ST» si trovava per 2-300 mila lire, oggi siamo a 4 milioni) e le eventuali cessioni non comportano perdite, come accade in altri settori.

«Però attenzione - concordano Artuffo e Gaudenzi, che hanno anche laboratori di restauro.

- Conta lo stato di conservazione, la freschezza del pezzo. E incide la presenza o no della sua scatola originale, di cartone rosso nei modelli più vecchi, qualcuna addirittura in legno. Occhio anche ai falsi. C'è chi piglia una macchina di valore medio e la rivernicia con i colori di una versione molto più rara».

Insomma, anche collezionare treni non va fatto alla leggera. Quale papà affiderà mai alle ruvide manine del proprio pargolletto una mini-locomotiva d'annata? Si rischierebbe l'infanticidio. Per non parlare di eventuali divorzi da mogli gelose e, magari, preoccupate del conto in banca, anche se questi trenini valgono più dell'oro.

Michele Fenu