

# OPEL OLYMPIA 1952

## *Limousine*

### **Un'auto di famiglia che incarnò la speranza**

La gamma Olympia della Opel fu presentata nel 1935 con un motore da 1,3 litri. La sua commercializzazione iniziò immediatamente perché l'importante evento sportivo cui i creatori avevano fatto riferimento per assegnarle un nome era già in programma per l'anno successivo: le Olimpiadi di Berlino. Si trattava della prima carrozzeria autoportante di gran serie in questa categoria e rappresentò a lungo la concorrente diretta della Volkswagen Maggiolino.



**La nostra vettura** ► Si tratta di una Opel Olympia 1952 Limousine, di proprietà del signor Riccardo Schlee di Bellinzona. È l'ultima evoluzione della serie dopo quella del 1938 (con il nuovo motore da 1,5 litri e 37 CV DIN, poi ripresa praticamente uguale nel 1947) e quella del 1950. È spinta da un motore 4 cilindri in linea, a 4 tempi, raffreddato ad acqua con circolazione forzata. I suoi

motorino d'avviamento e di indicatori di direzione a freccetta, illuminati, posti a metà delle fiancate. La vettura è stata inoltre equipaggiata, dopo il restauro e per evidenti ragioni di sicurezza, con indicatori di direzione lampeggianti anteriori poco appariscenti, mentre sul posteriore è stata assegnata una doppia funzione alle luci dei freni (un sistema molto diffuso sulle macchine di serie degli anni

l'arco di congiunzione ed i montanti con i vetri laterali erano parte integrante della carrozza e quindi inamovibili: ecco perché veniva chiamata Cabriolet-Limousine e non semplicemente Cabriolet.

**L'epopea** ► La nostra Olympia fu costruita nel 1952 e venduta ad Oscar e Ida Schlee, i nonni dell'attuale proprietario, nel mese di giugno dello stesso anno dalla General Motors Suisse, tramite il Garage Moderno dei Fratelli Ulrich di Bellinzona. ► Fino al 1962, quando il padre di Riccardo, a 37 anni, poté finalmente acquistare la sua prima automobile, rimase l'unica vettura di casa e fu usata, secondo precisi accordi familiari, dai nonni (anche la nonna già la guidava) dai genitori e dalle zie Margherita e Isabella. Fotografie d'altri tempi, di cui ci parla Riccardo Schlee: «I nonni l'avevano soprannominata "Lisetta" e la utilizzavano anche per recarsi al mare, a Cesenatico e ad Alassio. Ebbe mete persino lontane; i miei genitori, Alfonso ed Elba, la condussero nei loro viaggi, a Roma nel 1953, Madrid nel 1955 e Vienna nel 1956. Trasferite puntualmente immortalate con una 8 millimetri su pellicole che tutt'ora possiedo». L'auto divenne una presenza familiare insostituibile che ha accompagnato Riccardo Schlee per tutta la sua vita. Sin dall'inizio, quando fu utilizzata per portarlo a casa, neonato, dall'Ospedale di Bellinzona. Era il dicembre del 1952.



39 cavalli, il peso contenuto di 900 chili, il cambio meccanico a tre rapporti e la trazione sull'asse posteriore, le permettono di raggiungere "ben" 112,5 km/h (accelerazione da 0 a 100 km/h in 43 secondi). Fu costruita fino all'inizio del 1953, seguita dalla prima Olympia Rekord con carrozzeria Ponton. La versione berlina a due porte, detta Limousine, fu prodotta in più di 80mila esemplari. Il frontale americaneggiante è frutto delle direttive imposte dalla General Motors, cui la Opel fu venduta per l'80% nel 1929 e completamente nel 1931. Assomiglia molto a quello della coetanea Chevrolet Bel Air... Sembra sorridere, esprimendo lo spirito gioioso e pieno di speranza dell'immediato dopoguerra. ► L'equipaggiamento di serie è spartano, secondo le possibilità finanziarie dei suoi potenziali acquirenti dell'epoca. La semplicità tecnico-costruttiva non rappresentava però un grosso problema perché i clienti potevano godere di un'apprizzata e rinomata affidabilità, con costi di manutenzione ben sopportabili. Per la prima volta il vano bagagli fu reso accessibile dall'esterno; nei modelli precedenti era necessario passare dall'interno, ribaltando lo schienale posteriore. ► La Opel dispone di un impianto elettrico a 6 Volt, di un

'50 e '60 e prima dell'introduzione degli indicatori di direzione separati).

**Le altre configurazioni** ► La Opel Olympia 1951-52 si poteva ottenere anche in versione aperta (detta Cabrio-Limousine e prodotta in soli 6'036 esemplari), oppure quale familiare (Kombiwagen) o furgone (Kastenwagen) di cui, in totale, ne vennero assemblate più di 22mila. Nel modello aperto, togliendo la capote,

► «A voler essere puntigliosi, un breve stacco di 24 ore ci fu: verso il 1965 mio padre la vendette a persone di poco riguardo che, dopo averla trainata a lungo nel vano tentativo di avviarla, la riportarono l'indomani, pretendendo la restituzione dei 500 franchi pagati. Così, per mia fortuna, l'Olympia tornò a casa e non se ne andò mai più. Avevo tredici anni e ricordo che ne fui davvero felice. L'aneddoto mi ricorda, per certi versi, i capricci quasi



umani di Herbie (il maggiolino tutto matto creato da Walt Disney) nel voler rimanere attaccato a tutti i costi ad un solo padrone». ► Solo successivamente, purtroppo, constatarono che il motore era stato irrimediabilmente danneggiato. Venne così sostituito con uno del 1950, usato ma ben funzionante, recuperato da una Opel Olympia del modello precedente già finita da Giuliani a Riazzino per la rottamazione. Nel 1973 questo secondo motore fu totalmente revisionato da Giuseppe Bruner, già collaboratore dell'Agenzia Opel dei signori Ulrich, poi resosi indipendente. Portava però impresso il suo anno di costruzione che non corrispondeva con quello dello chassis. Inoltre, era leggermente meno potente (di 2 CV DIN). ► «Debbo dire che questo piccolo neo mi lascia tutt'ora insoddisfatto anche se, nel frattempo, sono riuscito a reperire due propulsori originali del 1952 di cui uno, già scomposto, sostituirà quello "errato" del 1950 dopo un'accurata revisione».

**Il restauro** ► Gli episodi che hanno forgiato lo stato attuale della vettura seguono una trama piuttosto complessa e interessante, che fonda le sue radici in un passato lontano. Va premesso che il risanamento della Opel Olympia Limousine è indissolubilmente legato alla rinascita di una sua stretta parente in versione aperta, una Cabrio-Limousine che Riccardo Schlee acquistò nel 1974 da Romano e Luigi Garbani, figli di Oscar Garbani, il macchinista delle FFS che l'aveva comprata nello stesso garage di Bellinzona soltanto un mese prima di quella della famiglia Schlee. «Ne venni informato un giorno in cui ero di passaggio nel Locarnese a bordo dell'Olympia in compagnia di Deanna, colei che sarebbe poi divenuta mia moglie. Giaceva in un'autorimessa in fondo alla Valle di Vergeletto». ► I pezzi per i restauri (quello della Cabrio-Limousine iniziò subito e fu portato a termine nel 1978 grazie anche al prezioso e decisivo aiuto, nel tempo libero, dell'amico Leonardo Rosini) vennero così ordinati in doppio, presso la Matz Autoteile di Flensburg (D). «Com-

prai le parti originali legate alla carrozzeria (cromature e guarnizioni di gomma in particolare) ai prezzi degli anni Cinquanta, oltre a due assali anteriori nuovi, completi di tamburi, ammortizzatori a braccio, freni, molle elicoidali. Mi costarono soltanto 160 marchi ognuno». ► Nel 1982 la vettura fu fatta riverniciare perché Riccardo Schlee, negli anni Sessanta, l'aveva attualizzata con un colore "Marinablau" delle VW Maggiolino di cui si pentì. La Olympia fu smontata e denudata dei suoi due strati di vernice. Dopo alcune piccole saldature, fu ritinteggiata a regola d'arte con vernice a due componenti (come già di fabbrica) nel colore originale Opel 104 Sandgrau, da Guelfo Dendena presso la Carrozzeria Passoni SA di Giubiasco. ► Contemporaneamente, fu fatta riprodurre la stoffa secondo il disegno originale dall'Alt-Opel-Interessengemeinschaft (il Club del marchio) e, in particolare, grazie all'impegno di Diethelm Jakoby, persona di riferimento per le Opel Olympia 1938-53. La Selleria d'auto Snozzi di Bellinzona rinnovò il rivestimento degli interni. I sedili rimasero poi immagazzinati in un locale asciutto fino al 2012, pronti al reinserimento nella vet-

tura. Qualche anno dopo, lo stesso Club tedesco si occupò di far riprodurre pure i rivestimenti di gomma e di tappeto per il fondo interno che Schlee acquistò ed immagazzinò preventivamente per le due Olympia. ► La "Lisetta" trascorse molto tempo, troppo, appartata nella penombra di diverse autorimesse, con la nuova vernice sempre ben protetta ed in attesa di venir un giorno finalmente completata con quei pezzi di ricambio acquistati nel 1974 che, a loro volta, giacevano disposti in buon ordine su alcune scansie. ► «Con Alfredo Cattani, un altro appassionato di queste Opel, iniziai una decina di anni fa a rimontarla con cura, ma presto l'amico dovette rinunciarvi per motivi di salute e tutto fu nuovamente sospeso. Nel 2012, prendendo spunto dal sessantesimo compleanno sia dell'Olympia sia mio, sono riuscito finalmente a completare l'assemblaggio dei vetri, delle parti cromate, della fanaleria, delle guarnizioni di gomma e di una miriade di altre componenti. Non ce l'avrei mai fatta senza il prezioso contributo di Willy e Mario Ulrich di Flüelen, anche loro appassionati proprietari di una Opel Olympia Limousine di origini bellinzonesi





▲ Il restauro è terminato nell'ottobre del 2012 grazie al prezioso aiuto di professionisti, amici e appassionati.

e da poco rimessa a nuovo con parecchie ore di loro personale impegno». ► La rinomata selleria d'auto di Pascal Snozzi a Carasso ha poi reinserito, con cura e passione, gli interni. L'elettrauto Alfio Grassi di Arbedo si è occupato con dedizione all'applicazione delle luci supplementari intermittenti di direzione e di emergenza nonché del complesso abbinamento elettrico del nuovo impianto con quello delle freccette laterali originali (il cui funzionamento è stato mantenuto). Grassi ha poi siglato il suo ottimo lavoro con una scrupolosa e personale messa a punto

dell'accensione del motore. ► Ad ottobre il restauro è stato finalmente completato. La Opel, dopo un'accurata verifica della parte meccanica effettuata da Giordano Regusci dell'omonimo Garage di Giubiasco, è stata collaudata come veicolo d'epoca e ora porta le targhe TI 11591 come già alla sua prima messa in circolazione.

di Riccardo Schlee e Elias Bertini  
Foto: Athos Passoni

*Un riconoscente ringraziamento ad Athos Passoni per le belle immagini.*



#### SCHEDA TECNICA

##### Modello

Opel Olympia 1952 Limousine

**Anni di produzione** 1951-53

**Cilindrata** 1'488 ccm

**Numero dei cilindri** 4 in linea

**Alesaggio x corsa** 80 x 74 mm

**Potenza** 39 PS a 3700 giri/minuto

**Coppia** 9,0 mkg a 2000 giri/minuto

##### Carburatore

1 Opel (licenza Carter) a cascata

##### Raffreddamento

pompa meccanica (8,8 litri d'acqua)

##### Trasmissione

ad albero, sulle ruote posteriori

**Comando** leva al volante

**Frizione** monodisco a secco

**Cambio** a 3 marce

**Sincronizzazione** sulla 2a e sulla 3a

##### Telaio

carrozzeria autoportante in acciaio

**Freno a pedale** idraulico a tamburi

**Passo** 2'395 mm

**Carreggiate** 1'203/1'262 mm

##### Dimensioni

4'020 x 1'564 x 1'580 mm

**Peso a vuoto** 920 kg

**Peso totale** 1'270 kg

**Velocità massima** 112 km/h

**Accelerazione 0-100 km/h** 43 sec.

**Consumo** 10 l./100 km

**Serbatoio** nel baule, capienza 35 litri

##### Prezzo CH

dal cat. A.R. febbraio 1952: Frs. 7.200.-

