



# Maggiolino Volkswagen: l'auto perfetta



**Il Maggiolino Volkswagen è senza dubbio l'auto più famosa di tutti i tempi; a nostro parere, anche la più bella. Peccato, non si sia riusciti a perpetuarne il fascino nella nuova edizione, compiendo uno tra gli svilimenti stilistici più clamorosi della storia. Il perfetto equilibrio di cui è scrigno, avrebbe dovuto rappresentare un elemento inviolabile; snaturarlo, ha significato commettere un errore imperdonabile.**

Un fiore tanto lucente nacque in un contesto arido, come spesso accade, quasi l'universo fosse governato da una sottile ironia di fondo. La stessa ironia che permise al Maggiolino, malgrado fosse stato Adolf Hitler a volerne fortemente la realizzazione, di diventare uno tra i simboli più conosciuti in fatto di trasgressione giovanile, indipendenza e liberazione dai poteri forti.

**La penna che lo rese immortale** ► Fu quella di Ferdinand Porsche che, all'inizio degli anni Trenta, aveva aperto uno studio tecnico a Stoccarda, in Kronenstrasse. Tra i brevetti rivoluzionari che concepì, v'era il cosiddetto "Progetto

12"; la macchina del popolo, per tutti e di tutti, diversa da ogni altra in circolazione.

**L'ascesa nell'olimpio** ► Avvenne quasi per caso. Nell'inverno del 1933, Hitler introdusse alcuni importanti provvedimenti che avrebbero dovuto agire da catalizzatore per il mercato dell'auto e per l'infrastruttura stradale. Immaginò pure una vettura che avesse un prezzo accessibile a tutte le famiglie tedesche. In realtà, la nuova Opel, venduta a 1'500 marchi, svolgeva già tale funzione, ma non accontentava il cancelliere. Lo dichiarò in pubblico, incoraggiando indirettamente Porsche a svelargli i suoi





piani. Nel maggio del 1934 Hitler concesse la sua approvazione, ma solo in parte. Pretese dei miglioramenti su due aspetti: il consumo, che non avrebbe dovuto superare i sette litri per 100 chilometri, e il prezzo, non oltre i mille marchi. Un vero e proprio grattacapo: la realizzazione risultò più difficoltosa del previsto, soprattutto per quanto riguardava il contenimento dei costi (Porsche arrivò ad impiegare ben quaranta ingegneri per raggiungere l'obiettivo). Due propulsori vennero scartati e la tanto attesa primogenita non fu pronta in tempo per l'apertura del Salone di Berlino del 1935.

**La realizzazione del mito** ► Quando ormai tutta l'industria di settore pensava, con sollievo, che il progetto non si potesse portare a compimento, il 12 ottobre 1936, con ampio ritardo, arrivarono i primi prototipi: due berline e una cabriolet. Vennero effettuati test severi, da cui emerse una relazione alquanto negativa. In realtà, a Hitler, queste lungaggini fecero comodo perché gli permisero di attaccare l'incapacità dell'intero establishment e preparare il terreno per mettere la Volkswagen nelle mani del partito nazista. Probabilmente, questo fu il suo obiettivo fin dall'inizio. ► Una rappresentanza dei costruttori tedeschi si propose di sostituirsi a Porsche nella prosecuzione dello sviluppo tecnico, ma ancora una volta fu il cancelliere - che già aveva mal sopportato il fatto di dover annunciare al Salone del 1937 che non sarebbe stato possibile commercializzare la nuova nata prima del 1939 e che temeva la concorrenza della Opel (ormai

proprietà della statunitense General Motors) - ad agire da gran burattinaio: decise che l'intero piano Volkswagen sarebbe stato consegnato alla KdF (Kraft durch Freude, la forza attraverso la gioia), l'organizzazione di dopolavoro del partito nazista. ► Quest'ultima, avrebbe sostenuto i costi per la costruzione di un nuovo stabilimento, attingendo da fondi propri costituiti dai versamenti mensili dei lavoratori tedeschi. La vettura sarebbe stata venduta direttamente, senza intermediari, e il prezzo sarebbe rimasto al di sotto degli agognati 1'000 marchi, perché non vi era bisogno di farvi rientrare i costi di sviluppo, le commissioni, gli ammortamenti e i profitti industriali. ► Il nuovo stabilimento sarebbe stato costruito a Fallersleben, vicino a Berlino, in un'area agricola in Bassa Sassonia, sovrastata dal castello di Wolfsburg. La posa della prima pietra avvenne il 26 maggio 1938. Al Salone di Berlino del febbraio 1939 la KdF-Wagen (il nome "Maggiolino" le fu dato soltanto nel 1967) fece la sua apparizione ufficiale, e il successo fu immediato. I trecentomila tedeschi che corsero a prenotarla non potevano però immaginare che nessun esemplare sarebbe stato ultimato durante il Terzo Reich. La guerra, scatenata nel settembre del 1939, portò all'immediata conversione bellica di tutta la produzione civile e la stessa Volkswagen cominciò la sua esistenza fabbricando la Kubelwagen, ossia la versione militare della macchina del popolo. ► Alla fine del conflitto, Wolfsburg era quasi completamente distrutta dai bombardamenti. Gli alleati

avevano in mente di completare la demolizione, ma Ivan Hirst, un ufficiale inglese, ingegnere meccanico particolarmente esperto nel campo, ne propose il salvataggio per costruire mezzi destinati all'esercito inglese. Prima di far ritorno in patria, nominò un direttore tedesco: la scelta cadde sull'ex Opel Heinz Nordoff, il più grande oppositore di Porsche, che ne prese le redini riuscendo abilmente a incrementare il ritmo produttivo fino a raggiungere le 50mila unità del 1949 (ben 22 milioni, una cifra da record, in termini globali). L'ideatore del Maggiolino, Ferdinand Porsche, accusato nel 1947 di crimini di guerra, fu arrestato e incarcerato in Francia, dove poi venne liberato. Morì il 30 gennaio del 1951, lasciando a suo figlio Ferdinand "Ferry" Porsche la guida della sua casa automobilistica.

## LA NOSTRA VETTURA

Si tratta di un superlativo Maggiolino Volkswagen Typ 1, modello Deluxe, del 1958 (monta il classico propulsore boxer a benzina da 1'192 cm<sup>3</sup> raffreddato ad aria). «Lo comprai 8 anni fa da un signore di Ascona, per 3mila franchi», ci spiega il proprietario, Hysni Jupa. «Era in pessime condizioni, dipinto di un colore grigio che non gli apparteneva e dotato di parecchi accessori non originali (in particolare sedili e fari). È stato il primo di una lunga serie; sono ancora emozionato a parlarne. Mi ero appena sposato e volevo dimostrare a mia moglie, restaurandolo, di saper realizzare qualcosa di particolare». ► Hysni Jupa lo portò a casa a traino: «Quando fummo a Lo-





l'avviamento manuale, proprietà dei modelli molto più datati rispetto al 1958. Poco tempo dopo, un carrozziere aggiunse che la vettura avrebbe dovuto possedere un lunotto posteriore (il famoso ovale) di dimensioni più ridotte rispetto a questo. Ne fui perplesso e mi dissi che, magari, avevo concluso un pessimo affare». ► Hysni Jupa non si perse d'animo e iniziò a condurre accurate ricerche. Scopri che, in realtà, si trattava di un'edizione speciale firmata, nientemeno, che da Pininfarina. Nel 1958 i tecnici della Volkswagen si erano infatti rivolti a Battista Farina, il fondatore, per rivedere il design. Un compito che fu affidato al figlio Sergio. L'ingegnere studiò a fondo l'automobile e chiese: «È perfetta così, perché volete cambiarla?». Il consiglio fu solo di ampliare il lunotto posteriore per migliorare la visibilità. Si decise anche di rimontare l'avviamento a mano a complemento di quello principale (perché spesso v'erano problemi). ► Ora, tutto corrispondeva e il restauro ebbe inizio: «La riportai al colore originale, un luccicante "Fjord Blue", revisionai il motore, rifeci la capote e intervenimmo sui sedili. Ricostruimmo pure le originalissime frecce a bandiera e ritrovai i fari originali». Un lavoro durato tre anni, con un risultato davvero sorprendente.

di Elias Bertini



## SCHEDA TECNICA

Modello: Volkswagen Typ 1  
Anno: 1959  
Colore: L 434 "Fjord Blue"  
Corpo vettura: berlina a 4 posti

Motore: posteriore, 4 cilindri, boxer  
Cilindrata: 1'192 cm<sup>3</sup>  
Alesaggio x corsa: 77 x 64 mm  
Potenza: 30 CV DIN a 3'400 giri/min.  
Rapporto di compressione: 6,1:1  
Coppia: 7,7 kgm a 2'000 giri/min.  
Alimentazione: carburatore Solex 23 PCI  
Cambio: 4 marce con la prima non sincronizzata  
Freni: idraulici a tamburo

Dimensioni (in millimetri):  
Lunghezza: 4'070  
Larghezza: 1'540  
Altezza: 1'500  
Passo: 2'400  
Peso a vuoto: 740 kg  
Velocità massima: 112 km/h

caro, ad un semaforo, pigiai sui freni, pensando fossero efficaci. Mi sbagliavo: andai a tamponare mio padre, che mi precedeva dall'altro capo della fune, e piegai completamente il paraurti. Compiuta l'intricata trasferta, feci un esame accurato, ma subito notai qualcosa di strano. Nell'intento di accenderlo, mi accorsi che era provvisto dell'attacco per