

VW Typ 3: l'auto che non si fermò davanti a nulla



Erano gli anni de “Il sorpasso”, capolavoro cinematografico reso immortale da quella magnifica Lancia Aurelia B24 Spider che fu sintesi di libertà, ma anche delle Alfa Romeo Giulia, delle Renault Dauphine, delle Ford Taunus, delle Fiat 1500 e d’innomerevoli altri frammenti di creatività che, conditi da una buona dose d’ottimismo, avrebbero predisposto il frenetico mondo del quale abbiamo familiarità. Anche nella Germania dei Sessanta, insanabilmente lacerata dalla spartizione postbellica, ferveva l’estro evolutivo. In quel di Wolfsburg, alla Volkswagen, malgrado nulla avrebbe potuto adombrare il primato della Typ 1 (il Maggiolino per intenderci), discretamente si facevano largo altri piccoli gioielli che ne costituivano la discendenza sul piano ingegneristico ma che avevano caratteristiche distinte. Tra loro la squisita Typ 3.

Prodotta tra il 1961 e il 1973, nacque proprio dall’idea di concedere un erede lievemente più lussuoso al Maggiolino,

il cui progetto risaliva agli anni Trenta e che, si pensava, dovesse essere aggiornato soprattutto nei tratti estetici. Non si volevano tuttavia introdurre modifiche tecniche troppo radicali, continuando a riferirsi a un quattro cilindri boxer sul retrotreno (di chiara ispirazione “1’200”), a un telaio in acciaio con trave centrale, alla trazione posteriore e a sospensioni indipendenti con barre di torsione. ► Presentata in occasione del 40esimo Salone di Francoforte, e consegnata il 7 settembre 1961, la Typ 3 degli esordi fu svelata col nome commerciale di Volkswagen 1500 in onore del 1’493 cm³ (44 CV) di cui era dotata. Le configurazioni erano due: Berlina a 3 volumi e Variant (ossia station wagon). ► Grazie ad un sistema di raffreddamento di nuova concezione, che prevedeva una ventola radiale montata direttamente sull’estremità posteriore dell’albero motore (e non più in posizione sopraelevata come nel Maggiolino), il propulsore aveva un ingombro verticale ridotto e permetteva di ricavare due vani per i bagagli nonché, sulla Variant, un piano di carico poste-

riore senza scarti. Il radiatore dell’olio, inoltre, fu installato orizzontalmente e non ostacolò più il raffreddamento del terzo cilindro (anteriore sinistro), che tendeva a surriscaldarsi con possibili gravi conseguenze. ► La Typ 3, che si distingueva per comodità, robustezza, ottima ripresa, affidabilità ed eccellente livello delle finiture, fu anche il primo modello di fascia media della VW; malgrado non ne avesse le credenziali in termini di dimensioni e prezzo (quando apparve costava 6’400 marchi, soltanto 1’100 in più rispetto al Maggiolino), aveva una cilindrata relativamente importante.

Una famiglia allargata

Nel 1963 venne lanciata la 1500 S (solo berlina), con motore potenziato a 54 CV (4’200 giri/min). Un incremento di prestazioni che poté essere ottenuto con l’adozione di due carburatori invertiti Solex 32 PDSIT e a un rapporto di compressione di 8.5 : 1. Aveva un cambio a quattro rapporti sincronizzati e freni a tamburo su tutte le ruote. Soltanto lievi furono le differenze estetiche, sia interne sia



esterne. ► Nel 1966, in occasione di un restyling, nacque la Volkswagen 1600 TL con carrozzeria fastback. Anche le 3 volumi e le Variant accolsero, in alternativa al 1'500, un 1'584 cm³ da 54CV abbinato a un allestimento più ricco denominato L. Nel 1968 la versione "E" fu la prima auto sul mercato tedesco ad avere un'iniezione elettronica Bosch D-Jetronic di serie. Lo stesso anno fu introdotto un cambio automatico a 3 rapporti. Tutta la gamma fu ulteriormente aggiornata nel 1970. ► Pur avendo una linea più moderna, la Typ 3 non riuscì mai a raggiungere la popolarità del Maggiolino. Non appena la Volkswagen si concentrò su motore e trazione anteriori, la produzione cessò, prima nell'impianto di Wolfsburg e poi anche in quello di Emden.

LA NOSTRA VETTURA

Si tratta di una graziosissima, quanto affidabile e robusta VW Typ 3 1500 S del 1963. Un esemplare molto raro perché

appartiene a una pre-serie creata per pochi mesi nell'estate del '63: malgrado mantenga gli stupendi dettagli estetici del primo lotto, è già equipaggiato con la meccanica installata sul modello 1964. Ce ne ha parlato il proprietario nonché presidente dello Schweizer Motor Veteranen Club (SMVC), sezione Ticino, Marco Bernasconi. «Fin da bambino ritenevo a memoria anche i più piccoli dettagli delle vetture che circolavano nel mio Comune natio, Vezia. Sviluppai un'autentica passione, prediligendo alcune marche piuttosto che altre. Le VW, ad esempio, sono sempre state di famiglia, in particolare i Maggiolini (fu la mia prima guida) nonché i furgoni che, quasi novantenne, mio papà ancora usa. Con l'andare dell'età ho poi voluto riscoprire queste mie memorie, acquistando qualche vettura che da ragazzo mi era parsa affascinante». Bernasconi, nel 2011, comprò una Spider dell'inglese Sunbeam. Fu poco dopo che un amico lo invitò

ad entrare nell'SMVC. All'inizio scettico, si lasciò convincere e, nel 2013, con la moglie, s'aggregò al Club. Dopo molte uscite in ottima compagnia e una piccola rivoluzione di vertice avvenuta nel 2019, ne ha addirittura assunto la carica di presidente. «L'interesse che mi spinge a promuovere questo settore è legato all'aspetto culturale che i veicoli d'epoca racchiudono, ossia una forte testimonianza della nostra storia recente, anche su un piano strettamente personale. Ricordo di come le auto costituissero una voce importante nel budget delle famiglie e di quanti sacrifici e discussioni casalinghe fossero oggetto». ► Bernasconi cercò a lungo la Typ 3, quasi introvabile perché alle nostre latitudini esse deperivano abbastanza in fretta e venivano rottamate. Dopo alcuni tentativi ne trovò una nel 2014, venduta da un commerciante di articoli vintage del Canton Turgovia. «Andai a valutarla con mio padre, che se ne intende, e dopo averla alzata sul lift notai che era praticamente nuova malgrado fosse completamente originale. Un fatto sorprendente che, ad acquisto avvenuto, mi spinse ad indagarne la sto-

ria». In particolare, presentava fanalini anteriori bianchi (per la Svizzera avrebbero dovuto essere arancioni) indice del mercato italiano. «Scoprii che era stata importata e risanata da un appassionato siciliano residente a Küssnacht che, regolarmente, si recava nel suo paese natio alla ricerca di auto d'epoca. Il clima di quell'entroterra l'aveva conservata in perfetta forma e io doveti eseguire soltanto piccoli interventi». ► Come si guida un'auto del genere nel traffico odierno? Bernasconi: «È relativamente parca nei consumi, a differenza del Maggiolino, perché i collettori dei carburatori sono più corti e non permettono alla benzina di condensare. Dal punto di vista della sicurezza, è chiaro, presenta standard d'altri tempi, con quattro freni a tamburo che rendono l'arresto lungo e instabile. I 54 cavalli che offre non sono molti ma sui passi alpini s'arrampica a meraviglia e non teme la concorrenza delle colleghe moderne. L'adopero tanto spesso da faticare a rimanere nei 3mila chilometri annui previsti dalla legge: ai raduni che organizziamo, nei weekend ma, se il tempo è bello, pure in settimana durante gli impegni di lavoro verso



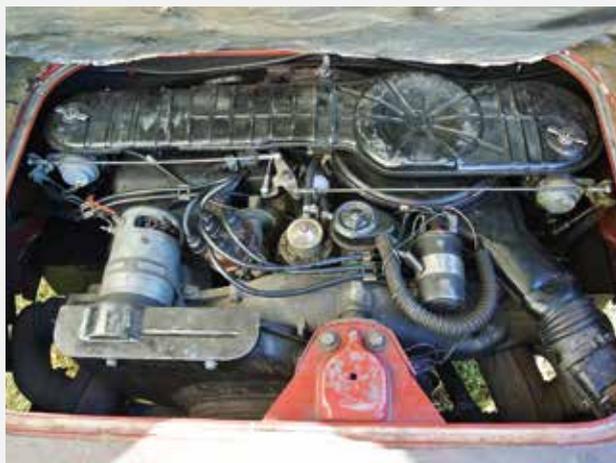
la Svizzera tedesca. Il suo sistema di areazione dell'abitacolo, con i deflettori sia anteriori che posteriori, la rendono perfetta anche con il gran caldo». ► La Typ 3, oltre ad essere incredibilmente poetica, è bellissima, solida al punto da recepire il suo incedere tranquillo e docile come indice d'estrema affidabilità. La compagna di viaggio perfetta anche quando, in una sera di grande maltempo... «Viaggiavo verso Friburgo. Scelsi la

strada che passa per il Brünig e Interlaken. Pioveva tanto che la carreggiata, in un punto, era addirittura interrotta da una frana. L'impervia deviazione lungo il fiume era completamente inondata d'acqua. Ma lei, la minuscola auto venuta dagli anni Sessanta, non si fermò mai arrivando a destinazione senza nemmeno farci sentire troppo affaticati».

di Elias Bertini



SCHEDA TECNICA - Modello: VW Typ 3 1500 S



Carrozzeria: berlina a 5 posti
 Data di produzione: 07.1963
 Motore: 4 cilindri boxer, posteriore, raffreddato ad aria
 Cilindrata: 1'493 cm³
 Alesaggio x corsa: 83 x 69
 Rapporto di compressione: 8.5 : 1
 Potenza massima: 54 CV a 4'200 giri/min.
 Alimentazione: 2 carburatori invertiti Solex 32 PDSIT
 Cambio: 4 marce sincronizzate + retro
 Trazione: posteriore
 Freni: a tamburo sulle quattro ruote
 Passo: 2.40 m
 Carreggiata: 1.31 m anteriore, 1.35 m posteriore
 Lunghezza: 4.22 m
 Larghezza: 1.6 m
 Altezza: 1.47m
 Peso a vuoto: 880 kg
 Capacità serbatoio: 40 l (+ 5 l riserva)