

Maggiolino ATTO PRIMO

Faceva parte, in origine, di un lotto di circa 2.000 esemplari allestiti tra fine 1945 e aprile 1946, prima che la produzione si potesse davvero definire "in serie". Ma oggi le "11" **si contano sulle dita di una mano**



Una di pochissime
La Typ 1-11 del 1946 attraversa una foresta norvegese. L'auto, oggi di Øystein Asphjell, è una delle sole quattro o cinque sopravvissute, a quanto si sa, di questa serie: quasi tutte sono andate distrutte dopo pochi anni di gravoso utilizzo



Dama sconosciuta
Chi sarà la signora a fianco della Typ 1-11? Forse la compagna di un militare inglese. Sotto, evidenti gli anelli metallici applicati nell'alloggiamento dei fari per consentire il montaggio di quelli, più piccoli, della Kübelwagen

SI DOVEVA FARE IN FRETTA. LA VW SAREBBE RISORTA SOLO IN SEGUITO ALLA COSTRUZIONE DI MILLE AUTO AL MESE

Ha senso collezionare qualcosa che è stato prodotto in più di venti milioni di esemplari? Dipende, anche su di un totale così vasto di pezzi, ci sono versioni e serie rarissime e assolutamente degne di essere rimesse a nuovo e conservate per sempre. Come la Typ 11 che ha rimesso in moto la fabbrica della Volkswagen ed è servita a trasportare le truppe inglesi di stanza a Berlino nell'immediato dopoguerra. Non un Maggiolino qualsiasi, quindi. Anzi, non si chiamava ancora Maggiolino, nomignolo che sarebbe arrivato solo vent'anni dopo.

Il norvegese Øystein Asphjell, poi, ha una passione viscerale per la VW fin da quando aveva sedici anni, e ha accumulato una teoria di scaffali

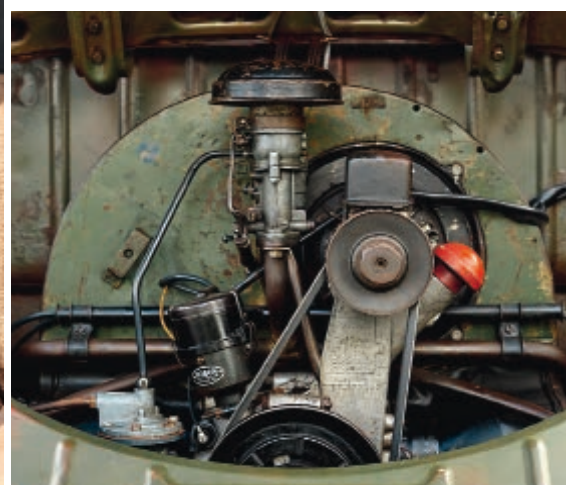
di ricambi e parti varie che ha dell'incredibile. Avrebbe potuto farsi scappare una rarissima "11" realizzata durante l'occupazione britannica della fabbrica di Wolfsburg?

QUASI TUTTE DISTRUTTE

Della Typ 11, il futuro Maggiolino, il collezionista norvegese apprezza la semplicità delle soluzioni meccaniche, che la rendono affidabile oltre la norma e semplice da riparare in caso di necessità. Questa particolare versione, poi, la cosiddetta "Hirst Volkswagen", è quella che ha sancito la rinascita dello stabilimento per mano del maggiore Ivan Hirst, appassionato di auto, che si era opposto all'iniziale decisione del comando alleato di radere al suolo la fabbrica. La sua volontà fu accolta, a patto che si riuscisse, dal 1946, a produrre almeno 1.000 VW al mese. Obiettivo rispettato, grazie agli operai italiani e francesi prigionieri, che furono incaricati della ricostruzione a tempo di record; già a fine 1945, il 27 dicembre, le prime "11" lasciarono la catena di montaggio. Il 14 ottobre del 1946 si festeggiarono le prime 10.000 auto assemblate dalla

fine della guerra. Nonostante la consistente produzione, però, gran parte delle Typ 11 è andata ben presto distrutta, sia per l'inesistente manutenzione sia per l'impiego gravoso, oltre al fatto che si trattava di auto con la guida a sinistra usate in un Paese con la circolazione a destra, esattamente il contrario di quanto era familiare ai militari che le impiegarono...

Osservando le foto del tempo, è facile imbattersi in campi di demolizione colmi di "11" da rottamare. Ecco perché, pare, oggi gli esemplari rimasti si possono contare sulle dita di una mano. La "11", tra l'altro, è stata la prima VW, dopo la KdF Wagen del 1939, dotata di un telaio a piattaforma e una carrozzeria espressamente concepiti per il trasporto confortevole di passeggeri, e non per impiego militare; questo sebbene, di fatto, le prime vetture destinate alla vendita ai privati risalgano al 1948 e siano quindi successive. L'auto di Asphjell è la numero 1-0 55460, costruita il 27 marzo 1946 e consegnata al 552° Coy Royal Army Service Corps. Tutte le "11" riportavano sui cofani il numero di telaio e il reparto di assegnazione, per cui



Conforme all'originale

Sopra, i sedili recuperati fortunatamente in Norvegia, appartenenti a un esemplare identico finito in fondo al mare. Nelle altre foto, il motore boxer 1.100, avviabile anche a manovella, lo scarno cruscotto con lo stemma Volkswagen e il serbatoio della benzina che, assieme alla ruota di scorta, occupa gran parte del bagagliaio anteriore





Pronta alla partenza
Sotto, la "55460" sulle strade della Norvegia; per l'attuale proprietario, ogni auto deve essere perfettamente funzionante e in grado di partire per un viaggio in qualsiasi momento. Qui sopra, il numero di matricola sul cofano, riportato anche in coda, come si vede nell'altra pagina

HA TRASPORTATO PECORE PER ANNI, POI È STATA ABBANDONATA, PRIVA DEL MOTORE E DEI SEDILI

■ questa era identificata come "M6255460". Dopo qualche anno di intenso servizio per le truppe di occupazione britannica, la "55460" fu venduta nel 1951 a un militare americano che, trasferito in Islanda, la portò con sé. Col passare del tempo, la nostra "Hirst Volkswagen" fu adibita a mezzo agricolo per il trasporto delle pecore di una fattoria, una volta smontate le porte per favorire salita e discesa degli ovini. Sopravvisse così fino al 1980, poi fu abbandonata sull'aia.

LA PARCELLA DELL'IDRAULICO

Il proprietario della fattoria, trent'anni dopo, fece fare dei lavori di idraulica nell'edificio, per un conto di 8.000 euro; non aveva, però, denaro per saldarlo, per cui propose in pagamento quattro veicoli fra quelli di sua proprietà, concordando una valutazione di 2.000 euro l'uno. L'idraulico accettò, portandosi via anche la "Hirst Volkswagen". Presto la mise in vendita online e fortunatamente Asphjell vide subito l'annuncio, battendo sul tempo gli altri collezionisti che si sarebbero poi interessati alla "55460". Il clamore suscitato fece comprendere

all'ignaro idraulico di non essersi portato a casa il relitto di un banale Maggiolino; la sua idea di monetizzare i 2.000 euro convenuti con il fattore islandese, pertanto, si convertì in quella di mettersi in tasca una bella somma. Quanto, Asphjell non ce lo ha detto. "Ma ne è valsa comunque la pena", ci assicura, "perché si tratta di una di quelle occasioni che si presentano una sola volta".

All'avviamento, ecco il familiare borbottio del boxer Volkswagen; sebbene chiunque riconoscerebbe la "11" come un Maggiolino, non c'è praticamente un pezzo in comune con le successive VW civili che tutti conosciamo. Il volante è quello della Kübelwagen, per esempio, i sedili sono specifici e, alla guida, scopriamo che il cambio non ha sincronizzatori, per cui è necessaria la doppietta per innestare le marce. A 60 all'ora il frastuono è assordante, anche perché non ci sono pannelli isolanti; se consideriamo i 77 anni dell'auto, però, la genialità del progetto di Porsche appare evidente. Un gesto la accomuna a tutta la sua discendenza: per favorire la chiusura delle porte, si abbassa un poco il finestrino. **R**



LA STORIA DEVE LA RINASCITA AI SUOI NEMICI

La Volkswagen, in condizioni pietose dopo i bombardamenti del tempo di guerra, **avrebbe dovuto essere rasa al suolo**. Ma la caparbietà di un ufficiale inglese la riportò in vita e alla produzione civile

La Volkswagen, si sa, fu voluta da Adolf Hitler per motorizzare la Germania nazista, offrendo una vettura capace di trasportare 4-5 persone a un costo ragionevole, con un consumo non esagerato, a oltre 100 all'ora. Il prezzo non avrebbe dovuto superare i 1.000 marchi. Il nuovo modello, progettato da Ferdinand Porsche, fu presentato al pubblico al Salone di Berlino del 1939 e riscosse subito un grande successo, ma lo scoppio del conflitto azzerò la produzione civile.

FABBRICA A RATE

Il nuovo stabilimento della Volkswagen, edificato a Wolfsburg grazie anche alle quote versate settimanalmente come anticipo da migliaia di lavoratori tedeschi, per essere messi in lista d'attesa della nuova KdF Wagen (Kraft durch Freunde Wagen, ossia auto della forza attraverso la gioia), sigla ufficiale Typ 1, fu convertito alla produzione

bellica dopo sole 630 Typ 1-KdF prodotte. In tempo di guerra lo stabilimento fu pesantemente bombardato, ma buona parte delle attrezzature e dei macchinari era stata nascosta in rimesse e capannoni privati, pertanto era recuperabile. L'originario piano delle forze

armate britanniche, che prevedeva di completare la demolizione della fabbrica, subì una svolta. La struttura, sotto il controllo inglese da maggio 1945, fu affidata al 29 enne maggiore Ivan Hirst per essere ricostruita e impiegata per la produzione

di automobili destinate a ufficiali e soldati britannici, che ne avevano grande bisogno per ripristinare una celere mobilità, con un ordine che suonava così: "Vada a Wolfsburg, trovi quella fabbrica e se ne occupi". Detto, fatto: a fine 1945 iniziava la costruzione delle prime 55 Typ 1.



Fatta a modo suo

Alcune immagini delle Typ 1 costruite per le truppe alleate britanniche in Germania. La produzione di questa versione militare, siglata Typ 1-11, iniziò nel 1945 e terminò nel 1947. Le vetture non erano identiche alle precedenti KdF volute da Adolf Hitler e realizzate prima della guerra, ma nemmeno alle successive Typ 1 civili



IL RESTAURO QUEL CHE C'ERA ERA ORIGINALE

Tutt'altro che semplice, rimettere a nuovo una VW di questo tipo. A volte, però, **la fortuna aiuta gli audaci**, e infatti un motore e i sedili anteriori sono stati ritrovati grazie a due veri colpi di fortuna

La Typ 11 di Øystein Asphjell, matricola 55460, era di colore rosso con l'interno celeste, quando fu recuperata nell'estate del 2010. Non era completa, e Asphjell iniziò la ricerca delle parti mancanti. Era consapevole di non essere alla ricerca di ricambi di un

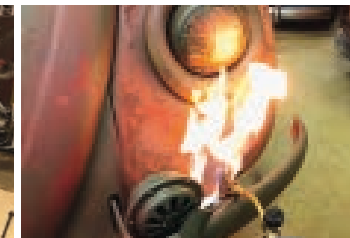
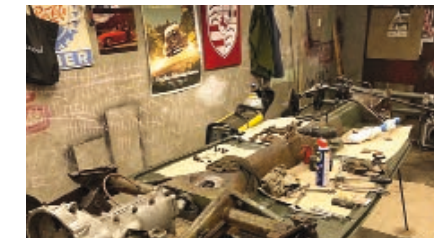
Maggiolino qualunque, ma determinato ad arrivare al traguardo. "Buona parte dell'auto era ancora originale", racconta Asphjell, "Per esempio i quattro cerchi con la data del 1946 stampigliata sopra; ma mancavano alcuni 'dettagli', fra i quali il motore. Ne ho

trovato uno, incredibilmente, anni dopo in Austria, costruito il 28 marzo 1946: la mia Typ 1-11, secondo i registri di produzione, è del giorno prima!". Altra grave mancanza, i sedili anteriori: "Ho trovato pure quelli, in una casa galleggiante del Nord-Ovest della Norvegia: erano



Finalmente libera

Qui sopra, la Typ 1 viene recuperata nella fattoria dove era rimasta per anni, utilizzata come mezzo agricolo e poi abbandonata. Nelle altre foto, la plancia dipinta di azzurro e varie fasi del restauro, per scelta il più conservativo possibile



utilizzati come poltrone e provenivano da una '11' uguale alla mia. Tra l'altro, erano in ottime condizioni di conservazione; peccato per l'auto donatrice, che era stata buttata a mare...".

LIVREA FANTASIOSA

Tutte le Typ 1-11 nascevano di color verde oliva opaco, steso sopra una mano di fondo rosso, come per ogni veicolo militare. I proprietari della "55460", nel tempo, avevano coperto il colore d'origine con un rosso simile al primer, mentre all'interno si erano aggiunte altre mani di arancione e infine di celeste. Queste sono state semplici da eliminare, ma all'esterno, volendo effettuare un restauro il più possibile conservativo, le cose erano complicate. Asphjell si è rivolto a "The great leif", pittore e tatuatore svedese, che ha riempito di vaselina ogni screpolatura e cavità della vernice. Rimosso il rosso superficiale ed eliminata la vaselina, è riapparso il verde d'origine, con la vernice di fondo che fa capolino qua e là. I fari anteriori, come su altre "11", sono quelli della fuoristrada Kübelwagen, molto più piccoli. Le fabbriche di Bosch e Hella, infatti, erano state bombardate e non erano in grado di produrre ricambi. Questi fanali richiedevano una spessa cornice metallica per essere mantenuti in sede sul muso della Typ 1; Asphjell ha fatto ricostruire tali anelli di ottone in Svezia, sulla base dei disegni originali.