

Un'auto geniale

Dal 26 al 28 agosto Château-d'Oex ospiterà il 22° raduno di Maggiolini, il più grande della Svizzera. Siamo andati alla ricerca del segreto della longevità di questa automobile.

TESTO RAFFAELA BRIGNONI FOTO SANDRO MAHLER

«Durante gli studi volevo un'auto che non costasse troppo e che fosse meccanica per poterci mettere mano. Le americane mi piacevano ma erano troppo care, i Maggiolini invece erano abbordabili. Nel 2000 andai al meeting di Château-d'Oex per cercarne uno e fui consigliato bene, perché quel Maggiolino azzurro del 1968 è quello che guido ancora oggi. Più tardi, scorrendo le fotografie di famiglia, ho scoperto che il mio bisnonno ticinese aveva lo stesso modello dello stesso colore. La passione è andata crescendo con gli anni, e ora possiedo anche due bus VW» racconta Raphaël Berger, che nel frattempo è anche diventato vicepresidente del Lemania Club, che organizza il meeting di Maggiolini di Chateau-d'Oex, il più grande della Svizzera e uno dei maggiori d'Europa.

L'effetto simpatia

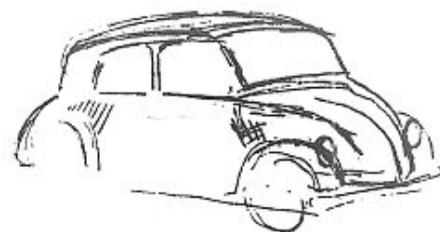
Il meeting esiste dal 1991, e, in caso di bel tempo, oltre 1.500 i Maggiolini si danno appuntamento nella campagna vodese. La passione per questa VW e il successo dei suoi raduni, Raphaël Berger li spiega con l'effetto simpatia: «Anche chi non si interessa di automobili, quando vede passare un Maggiolino, sorride. Tutti in Svizzera conoscono qualcuno che ne ha avuto uno. Spesso è legato a ricordi d'infanzia, viaggi in famiglia... e c'è chi ha visto il film *Un Maggiolino tutto matto*. E i meeting piacciono perché attirano gente

di ogni estrazione sociale, con budget ed età molto diversi. È una cosa particolare, che la distingue dalle altre oldtimer».

Ne è convinto anche Paolo Antognini, che nel 2007 ad Agno ha aperto un'officina specializzata in riparazioni di Maggiolini, in tutti i suoi derivati: dalla Karmann Ghia, al furgoncino, passando dal Buggy. «Ho amici in tutta Europa, conosciuti proprio durante i meeting. In più di trent'anni ho percorso centinaia di migliaia di chilometri con vari Maggiolini e ho partecipato a quasi tutti i raduni europei. Il mio primo è stato nel 1989 in Germania. Ci ero andato anche per trovare pezzi di ricambio, all'epoca non c'era internet. Oggi ci vado un po' per farmi pubblicità, ma soprattutto perché mi piace guidare il mio "Paco" e per incontrare gli amici e conoscere gente che condivide la mia passione».

Una storia di 80 anni

Anche Paolo Antognini si avvicina ai Maggiolini giovanissimo, alla ricerca di un'auto da armeggiare. «A casa mia, di Maggiolini ce ne sono sempre stati. Quando ero apprendista meccanico, a 16 anni, "rubavo" quello di papà, dopo aver staccato il cavo del contachilometri. Non capiva perché consumasse così tanto - ricorda divertito -. I giovani meccanici sono terribili...». La passione vera e propria si afferma a quell'età. «Avevo adocchiato un bellissimo → **Pagina 46**



1930

Esce il progetto precursore di quello che diventerà il Maggiolino, firmato dall'ingegnere Josef Ganz. Fu poi Ferdinand Porsche a completare i primi modelli dell'auto.



FOTO AMAG

1938

Nasce il maggiolino nella Germania nazista. Cessa la produzione durante la guerra, ma appena terminata, è la prima auto ad essere fabbricata.



1948

In aprile arriva il primo contingente di 25 Maggiolini in Svizzera.

Paolo Antognini con il suo Maggiolino "Paco". Non si contano le ore di lavoro che ha impiegato per sistemarlo.

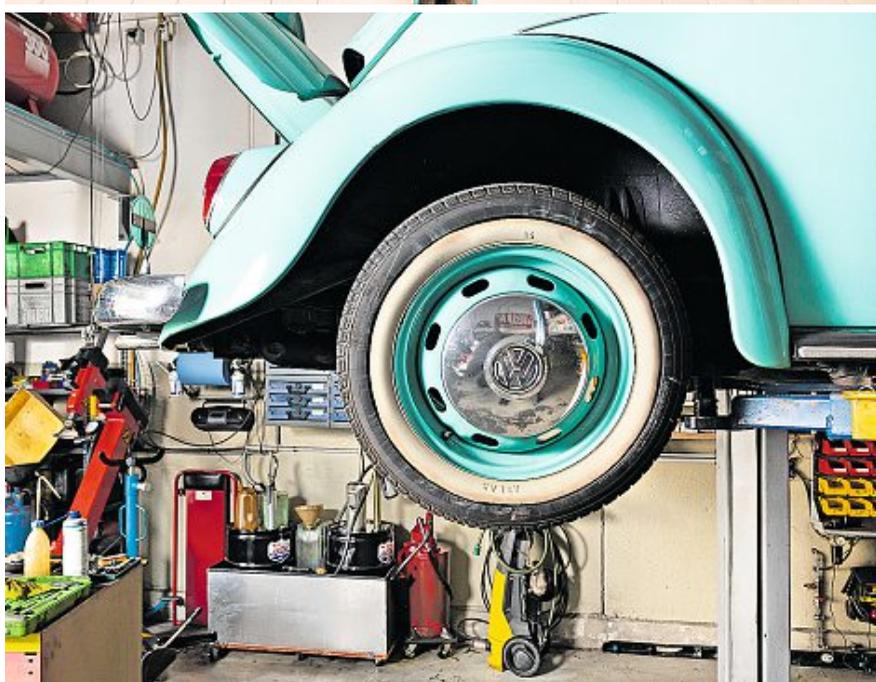
1955

Esce dalla catena di montaggio il milionesimo Maggiolino. Per celebrarlo, viene presentato un modello in color oro metallizzato e velluto e broccato rosso per gli interni.

→ modello bianco con gli interni rossi, esposto in un garage della zona. Mi ero avvicinato e avevo visto che non aveva il motore. Il titolare mi disse che se ero interessato e avevo due ore di tempo, un sabato mattina mi avrebbe mostrato come fare per montarlo e me lo avrebbe venduto. Rimasi folgorato. Mi ero detto: “o quel meccanico è un genio o quella è un’auto della Madonna!” Ora posso dirlo: è una macchina geniale! In giro non ne vedi un’altra con una storia di 80 anni, che puoi ancora usare come una piccola utilitaria».

Un sogno di gioventù

Non nasconde il suo entusiasmo parlando dei suoi due Maggiolini (Paco, rifatto completamente e in ottimo stato, e un altro in cantiere) e della Karmann Ghia bicolore rossa e nera. «Quest’ultima è per me la realizzazione da adulto di un sogno che avevo da giovane. È la stessa Karmann Ghia che avevo desiderato a 18 anni, ma allora non avevo i mezzi per comprarla. Per un caso del destino era di nuovo in vendita 11 anni più tardi, e mi ero detto: bene, adesso me la posso permettere! Ma per ora non prenderò altri Maggiolini, non sono più un ragazzo. All’epoca, a un certo punto il nostro giardino sembrava una bidonville; recuperavo i pezzi che le officine si apprestavano a rottamare. Avevo la smania del collezionatore, ma mi mancavano soldi e competenza... E mio papà era disperato» sorride.



Il “computer di bordo” di un Maggiolino è ridotto all’essenziale, così come l’auto in generale. Questo non vuol dire che ripararle sia sempre facile...

1968

Esce il film
Un Maggiolino tutto matto.



1972

Il 17 febbraio, il precedente record di produzione detenuto dalla Ford Model T viene battuto con il 15.007.034° Maggiolino prodotto.

1978

L’ultimo Maggiolino costruito in Germania esce dalla linea di produzione dello stabilimento di Emden il 19 gennaio. Complessivamente, in Germania furono costruiti 16.255.500 Maggiolini.





Oggi, invece, Paolo ha accumulato esperienza e ne fa tesoro con altri appassionati e con i clienti. «Chi un po' se ne intende, si diverte con la meccanica ma ha qualche problema con il suo Maggiolino, può venire qui e, se sono troppo occupato per ripararlo io stesso, gli spiego come fare. Il mio mestiere è anche questo: condividere la mia passione. Per me non c'è niente da fare: dove c'è benzina c'è poesia. Altri clienti mi chiedono consulenza prima dell'acquisto di un'auto. Non si diventa milionari e non si contano le ore... a volte danno molti grattacapi, ma ridare vita a una vecchia macchina è un'enorme soddisfazione. Forse come per uno scultore dare vita a un pezzo di legno o di granito. Si tratta anche di testare i miei limiti, vedere fino a dove riesco ad arrivare».

Prendere o lasciare

Parlando dei suoi Maggiolini e di quelli dei suoi clienti, gli occhi di Paolo luccicano. «Ci sono la mia infanzia e la mia adolescenza in queste lamiere. Certo non è comoda come quelle di oggi, il volante è duro, se stai dietro non hai posto per le gambe, il baule è minuscolo, il motore è rumoroso, non ha l'aria condizionata, i passanti ti salutano sorridenti, magari proprio mentre sei fermo sotto la stecca del sole e grondi di sudore. Ma cosa ci vuoi fare? Se ti piace, la prendi così com'è. Prendere o lasciare. Lei è così, e viaggia da 80 anni!». ●

FOTO GETTY IMAGES, MAD

1983

Il 31 marzo viene consegnato l'ultimo Maggiolino in Svizzera.

Viene presentata la prima reinterpretazione del Maggiolino al salone dell'auto di Detroit, la Concept One.



2003

Cessa anche la produzione del Maggiolino in Messico, la "Ultima Edición".