

QUATTORRUOTE

PERIODICO MENSILE Spediz. in abbon. post. - Gruppo 3°/70 N. 3 - MARZO 1978 L. 1500

NOVITA'

**Le Fiat "131"
seconda serie:
come sono
e come vanno**



IN REGALO

il secondo numero di

**Tutto
Turismo**

Borsa Viaggi per Italia ed Estero

Le crociere di primavera-estate

La Puglia con occhi nuovi

Prova albergo

In Argentina per i « Mondiali »

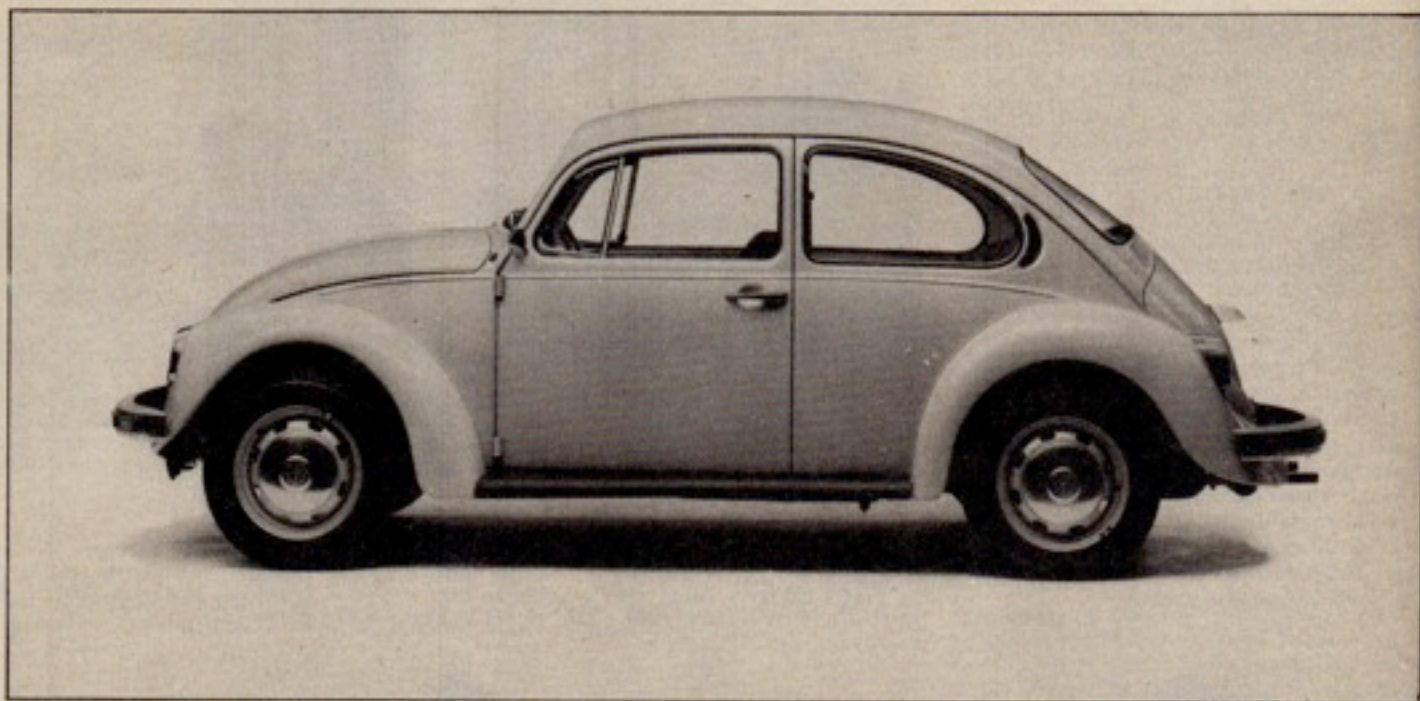
Guida alle Terme

PROVA

**Autobianchi
"Nuova A 112"**

**Si chiamano
"RITMO"
le nuove FIAT
1100-1300-1500**

Lettera a un Maggiolino mai avuto

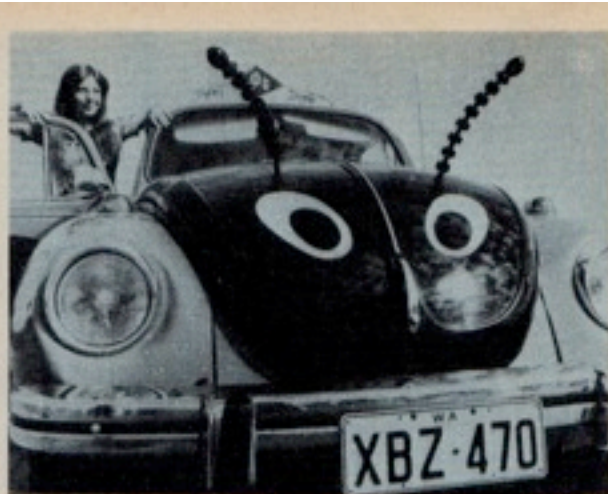


Quel giorno seppi che c'eri. Che m'aspettavi in garage. Me ne stavo con gli occhi sbarrati davanti al Capo che m'aveva appena confermato quello che sospettavo da un po': «così avrai un Maggiolino». Avevo lo stomaco chiuso. Mi mancava il coraggio per rispondere che non ti volevo. Che avevo paura di averti. Cerca di capirmi: avevo preso la patente da poco; non avevo mai avuto una macchina mia; la guida ancora m'intimoriva senza che me ne spiegassi il motivo; Milano, che ancora non conoscevo, mi sembrava un labirinto fatto a gironi, bastioni e circonvallazioni, davvero una gran confusione. Una volta che avevo viaggiato con te, guidava un collega, avevo avuto l'impressione di essere

seduta sul fondo di uno scatolone dal bordo del quale scorgevo appena la strada: davanti c'era il rigonfiamento del tuo cofano a impedirmi la vista, dietro la gobba della tua schiena. Non vedevo dove cominciavi e dove finivi. Qualcuno proprio per questo motivo, ricordo, applicava sui tuoi parafranghi anteriori una bandierina tanto per avere un'idea dell'ingombro. Però tutto questo avevo paura di confessarlo al mio Capo. Lui che è tutto lavoro e automobili. Lui che crede nella civiltà dell'automobile. Lui che vuole almeno un'automobile in ogni famiglia. Come facevo a dirgli che non potevo, che non ti volevo? Che avevo paura? Ci riuscii.

Ti spiego i motivi come li spiegai a lui: la corona del tuo volante gira-

va esattamente davanti ai miei occhi come una benda, la parte alta cioè mi nascondeva la strada: per vederci dovevo allungare il collo o abbassare la testa. Non era un sistema. Avevo pensato anche di rialzare il sedile del posto guida con un cuscino, ma chissà perché l'impressione di una ridotta visibilità non mi lasciava. Insomma portarti a spasso m'intimoriva. E se ti facevo male e se mi facevo male e se facevamo male a qualcuno? Il fatto di non vederci non era colpa tua Maggiolino, ma della mia statura. Certo, ai tuoi conazionali, questo problema non si era posto: quasi tutti grandi e grossi avevano il volante all'altezza prevista tra lo stomaco e il collo. Anche un'amica non più alta di me sostene-



va che le mie erano fisime, che a lei non importava niente vedere la tua fine e il tuo principio, tanto eri robusto e, caso mai, ai posteggi erano le altre auto ad avere la peggio. Che in quanto a robustezza non temevi rivali.

Queste rassicurazioni non mi bastavano. Averti mi responsabilizzava. Pur amandoti avevo paura ad averti. Forse le mamme in attesa devono avere del figlio che arriva una paura del genere. Forse dovevo provare. Dicono che quando il bambino è nato le mamme dimentichino subito angosce e timori. Non avevo neppure un marito cui chiedere eventualmente aiuto e conforto. Ero una automobilista-madre e tu, Maggiolino senza padre, avresti corso un mucchio di pericoli. Sì, potevo leggere il manuale del perfetto automobilista o l'altro come si diventa meccanico, per evitare gli errori più pericolosi e prestarti le cure adatte. I primi mesi per una vettura, si sa, sono importanti. E' dagli errori commessi in questo periodo che derivano gli anomali comportamenti di dopo. Le mie paure si moltiplicavano. E se non ti avessi scaldato bene prima di partire? E se ti avessi lasciato con poco olio o ingolfato con troppa benzina? E se gli spazzoloni del lavaggio automatico fossero stati troppo duri per la tua pelle di vernice? Lavarti direttamente io? E se poi non ti avessi asciugato bene e ti ritrovavo col morbillo della ruggine?

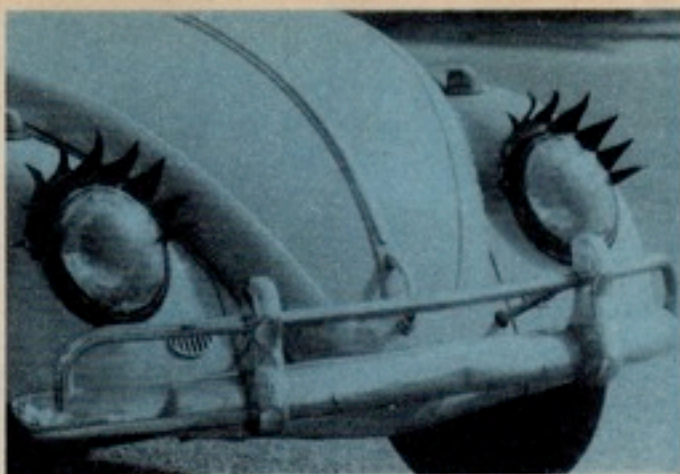
Comunque quel giorno, quando seppi che m'aspettavi in garage, scesi a vederti. Tu eri tutto rosso io mi rammento, solo avevi del grigio nell'interno com'era il panno del rivestimento. Sedetti anche al posto guida e subito mi sentii come sprofondata, col volante alto come un'aureola che invece di spuntare dietro la testa,



nasce davanti alla faccia. E subito mi ritrovai con l'onda solida del tuo cofano gonfia davanti ai miei occhi; girai pronta la testa all'indietro, ma dal bordo del tuo lunotto non vidi niente. Sì, sapevo che in fondo c'era il baluardo del paraurti, un paraurti, con me alla guida, destinato a troppe prove di « crash » nei posteggi d'Italia. Eppure mi piacevi. Certo ti mancava una certa grazia, però ti dipingevano a colori vitali: l'arancione del sole, il rosso dei papaveri, il verde dei prati. Sapevo inoltre che le

tue qualità morali, quelle che nascondi nel chiuso della tua carrozzeria, erano di tutta affidabilità. Sapevo insomma che non mi avresti mai lasciata per strada. Che saresti stato sempre pronto a partire. Anche con la neve. L'avevo visto su un tuo depliant pubblicitario. Me lo confermeva ogni mattina un tizio che abitava davanti a casa mia. Senz'altro ero in piena nevrosi.

Nascevi infatti a centinaia, migliaia, milioni di esemplari. Un boom delle nascite. Al di fuori di qualsiasi



controllo. In tutto il mondo uomini e donne decidevano senza tanti problemi di avverti ed erano pazzi di gioia quando ti avevano sotto casa. In America soprattutto. Arrivavano foto che documentavano senza ombre di dubbio quanto tu fossi coccolato, viziato, personalizzato. Sì, avevi trovato proprio l'America. Ti designavano le ciglia intorno agli occhi dei fari; il naso sul radiatore, la bocca a cuore sopra i paraurti. Ti dipingevano sulle fiancate i soggetti più naïf, più pop, più decò. Ti cambiavano i connotati: due frontali, uno al posto giusto davanti, l'altro al posto sbagliato, di dietro, e così di primo acchito non si capiva se stavi avanzando o retrocedendo. Un caso il tuo quasi « siamese », con la differenza che, mentre in tutto il mondo i siamesi si cerca di dividerli con audaci operazioni chirurgiche tu, al contrario, subivi il raddoppio degli organi. Una volta ti hanno prima allungato e poi messo quattro portiere su ogni fiancata. Altre volte ti hanno aggiunto parafranghi, musci anteriori e parti posteriori, alettoni, tettucci di tegole, vasi di fiori dietro i paraurti che fungevano da ringhiera. Con la stessa disinvoltura ti denudavano fino a lasciarti solo il pianale, le ruote e i sedili. Qualcun altro, bastian contrario, ti rivestiva, dentro e fuori, di calda pelliccia. Ti nobilitavano decorandoti con l'ordine della Rolls Royce, per cui ti ritrovavi con la statuetta alata della Silver Lady sul radiatore facendo fremere, per opposti motivi, inglesi e tedeschi; ti consacravano alla musica collocando in mezzo al tuo cofano la testa di Beethoven e inserendo nel clacson le prime note della « quinta » che non si confonde neppure nel concerto dei rumori del traffico. Ti hanno camuffato da cereale facendoti una seconda pelle di ceci, fagioli, lenticchie e altri semi. Hanno fatto di te, a seconda delle necessità, una « pulce » del deserto o simulata una monoposto di « for-

mula 1 ». Infine, come per tutte le personalità di successo, il cinema consacrava il tuo trionfo e diventavi protagonista di film dove te ne andavi per cielo, per terra, per mare. E in un film dissero che eri « tutto matto ». Con quello che combinavi l'aggettivo era azzeccato.

Pensa « Maggiolino », nascesti per un capriccio. Il capriccio di un folle che in un raro momento di lucidità decretò che tutto il popolo tedesco doveva avere l'automobile. Sì, « Maggiolino », fu Hitler che ti ordinò di nascere. E fu Ferdinand Porsche, quell'eccezionale ingegnere ricco di intelligenza e talento, che ti diede forma. Ricordiamo un po' la tua storia? Generalmente lo si fa sempre quando qualcuno viene a mancare. Come purtroppo è il tuo caso. Un po' di storia, dunque, qualche data e un po' di tecnica perché tu sei una creatura meccanica.

Anno 1934. C'erano le prime avvisaglie del conflitto che sarebbe esploso più tardi, e che avrebbe ritardato la tua nascita ufficiale di oltre dieci anni. Porsche ti disegnò subito con la linea a uovo (una sua idea giovanile che risaliva al 1900) che ti avrebbe caratterizzato per tutta la vita. Non fu una questione di originalità, ma di aerodinamica: ancora oggi dopo tanti anni il tuo coefficiente di penetrazione ti rende competitivo con altre vetture più moderne. Un anno dopo i primi due prototipi siglati « V1 » e « V2 ». Nel '36 seguirono i « V3 »: le prime tre Volkswagen della storia. I tuoi progenitori, Maggiolino! Come ben sai, avevano: motore posteriore a 4 cilindri contrapposti con raffreddamento ad aria, 985 cc, distribuzione a valvole in testa mosse da aste e bilancieri, cambio a 4 velocità e sospensioni a 4 ruote indipendenti. Motore di 23,5 CV a 3000 giri/min. Marciano quei tuoi progenitori ognuno per 50.000 chilometri e, trattandosi di un collaudo che doveva provare la loro robustezza, dovettero percor-



rerli nel tempo stabilito di due mesi. Arrivarono al traguardo freschi e riposati. Seguì subito un'altra serie di trenta prototipi « VW 30 » (l'officina dell'ingegner Porsche era troppo piccola e li costruì la Daimler Benz) e quella volta i chilometri furono complessivamente 2.400.000. La lunga marcia si concluse dando i risultati previsti. Gli esperti dissero che i « Maggiolino » erano robusti. Robusti per affrontare la vita.

Così ti costruirono la culla, lo stabilimento di Fallersleben a ottanta chilometri da Hannover. Fioccarono subito le ordinazioni. Purtroppo inutili. Era il 1940; nascevi in piena guerra e bisognò cambiare il programma. Addirittura fosti arruolato appena nato e modificato per uso militare. Ti aiutarono anche con un motore più potente: 1131 cc invece di 985, perché avessi più energia nell'affrontare i sentieri di guerra. Ricordi? Ci fu anche una tua versione anfibia. Anni brutti. Il fronte lo hai conosciuto bene. Anche tu avrai viaggiato con soldati che cantavano Lili Marlen. Nel '45 finalmente gli americani. I complessi industriali furono rimessi in piedi prima di tutto il resto. Fu così anche in Germania. La zona del tuo stabilimento venne ribattezzata Wolfsburg e iniziarono gli anni della ricostruzione. Lentamente verso la normalità. Ed ecco il 1948, un anno decisivo per te: Heinrich Nordhoff, uomo dotato di un eccezionale talento organizzativo, prese la direzione della Volkswagen. Fu lui che ti aprì le vie del successo. In-



sieme conquistate l'Europa prima e l'America dopo. Insieme di vittoria in vittoria. Diventi un fenomeno. Un fenomeno dibattuto a tutti i livelli. Ovunque un successo.

Il successo però non ti cambiò. Sempre uguale, sempre riconoscibile, sempre sicuro mentre piccole necessarie modifiche continuano a migliorarti nel corso degli anni. Nel '53 i nuovi paraurti tipo America e il lunotto senza divisione centrale. Fu Pininfarina cui venne richiesta una consulenza a rispondere: «Lasciatelo così com'è, ingranditegli solo il lunotto». E il consiglio del grande stilista italiano fu ascoltato. Nel '49 intanto era uscita, accolta da uno strepitoso consenso, la tua versione cabriolet (carrozzata dalla Karmann). Il grafico del tuo successo è in costante ascesa. Nel '55 è la volta della tua versione coupé (disegnata dall'italiano Ghia). Nel '57 ti si schiudono nuovi orizzonti: lunotto e parabrezza aumentano di dimensione. Nel '60 aumentano a 34 i CV del motore. Nel '61 ti affiancano altri modelli, ma tu resti il numero uno della produzione. Nel '62 diventi di moda anche in Italia sull'onda del martellante slogan che ti accompagna.

Ci sono un mucchio di validi motivi perché questo avvenga e lo illustra con foto stupende una tra le più belle campagne pubblicitarie che

abbia mai sostenuto una vettura. Perché in 136 Paesi del mondo si preferisce il «Maggiolino»? Perché in un «Maggiolino» niente può bollire e niente può gelare (sei raffreddato ad aria); perché puoi arrampicarti anche sulla neve e sul ghiaccio pur non mettendo le catene (hai il motore e la trasmissione posteriori); perché puoi viaggiare su qualsiasi strada anche dove la strada non esiste (hai le ruote grandi e le sospensioni a barra di torsione); perché la strada è il tuo garage (quattro strati di vernice ti proteggono); perché sei rimasto sempre fedele alla tua idea originale. E potrei continuare sull'onda dei ricordi che la pubblicità indelebilmente mi ha lasciato. Il tempo passa e tu migliori col crescere. Nel '65 i tuoi finestrini sono diventati più grandi; il tuo parabrezza assume una leggera curvatura; i montanti si riducono. Nel '68 i tuoi tradizionali fari rotondi diventano quasi verticali e un po' incassati nei parafranghi. Nel '70 si accentua il rigonfiamento della linea del cofano anteriore e di quello motore; nuove sospensioni anteriori, tre cilindrate («1200», «1300», «1500»), bagagliaio più ampio. Dovresti chiamarti «Maggiolone», ma tutti continuano a chiamarti «Maggiolino». Come quei ragazzi che diventati adulti continuano ad essere

chiamati col diminutivo. Nel '72 il primo grande record: esce dalle catene di Wolfsburg il 15.007.034 «Maggiolino» e superi così il record di produzione della leggendaria Ford «T» che, rimasta in produzione circa 20 anni, aveva raggiunto un'unità in meno.

Seguono altri anni di soddisfazione. La tua famiglia s'ingrandisce, esigenze di mercato chiedono nuovi modelli, le tue sorelle più giovani si chiamano «Polo», «Golf», «Passat»; nascono altre versioni sportive, altre versioni commerciali. E tu cammini, cammini, cammini finché un giorno dello scorso gennaio, siamo nel 1978, annunciano la tua uscita di scena e un altro tuo record di produzione irraggiungibile per qualsiasi altra vettura presente e futura: circa 20 milioni di esemplari. Ma i tuoi fans non si danno per vinti. Non puoi volare via per sempre. E, infatti, ti resta un alito di vita lontano, lontano, lontano in quei Paesi oltreoceano dove ti hanno mandato. Non nascerai più made in Germany. Ciao «Maggiolino». Mi resta il rammarico di non averti voluto. Il rammarico di una sciocca paura. Paura giovanile di provare. Ora so che ti avrei voluto. Sì, un «Maggiolino» tutto mio: cabriolet, verde, con la capote chiara.

CLELIA d'ONOFRIO

