

## COVERSTORY

Salzburgkaefer: il Maggiolone da corsa

**P**er tre anni, dal 1971 al 1973, i Maggioloni della VW Porsche Austria di Salisburgo (da cui il nome Salzburgkaefer) imperversarono nei rally di tutta Europa guidati dagli specialisti di lingua tedesca Fischer, Jaenger, Wittmann, Gruendsteidl e Wurz, ma anche dai piloti più in vista dell'epoca come gli svedesi Bjorn Waldegaard e Harry Kaeallstroem. Il tedesco Achim Warmbold, l'inglese Tony Fall e anche l'italiano Luciano Trombotto ottennero una serie di affermazioni, la più importante senza dubbio quella al Rally dell'Isola d'Elba del 1973 contro le allora fortissime Lancia Fulvia HF, Fiat 124 Spider, Alpine Renault A110 e Porsche 911S. L'idea di trasformare in vettura da corsa il pacioso Maggiolone venne ad un austriaco, Pauli Schwarz, che cominciò per gioco a mettere le mani sul 4 cilindri boxer di 1.600 cc da 50 CV per tirarne fuori circa 130. Il resto venne a... ruota! Della trentina di vetture da corsa costruite dalla VW Porsche di Salisburgo nei modelli 1302S (vetro piatto) e nel successivo 1303S (vetro bombato), tutte rigorosamente di colore grigio metallizzato con i cofani neri e la fascia biancorossa della bandiera austriaca, oggi ne restano, tra originali e repliche conformi, non più di sette che calcano ancora i tracciati dei più importanti rally storici.

### Maggiolone tricolore

In Italia un esemplare del Maggiolone 1303S "Salzburgkaefer" è a Monza e appartiene ad Alberto Bergamaschi, pilota dalla lunghissima esperienza nei rally e in pista. "La scelta di una vettura storica nella maggior parte dei casi

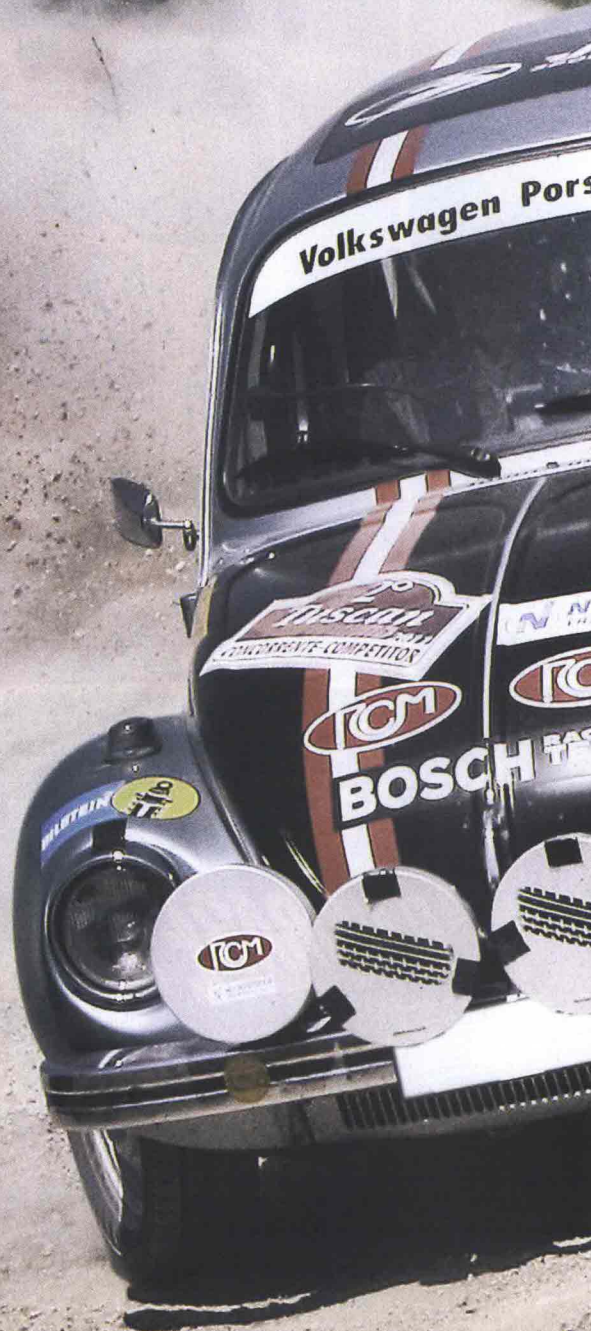
# Salzburgkaefer

## Maggiolone

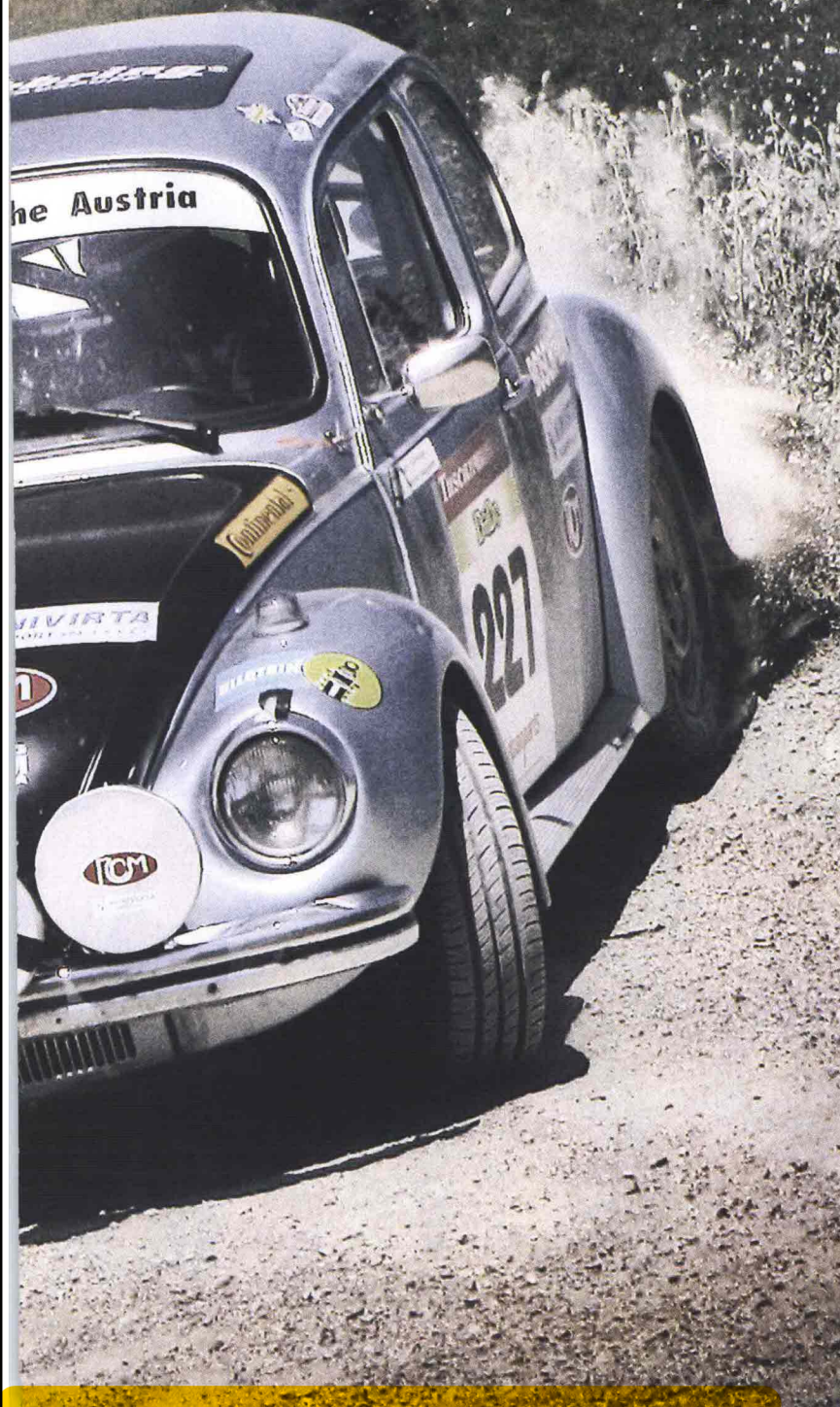
*racing bug*

**I Maggioloni hanno un importante trascorso nei rally; qui, all'inizio degli anni '70, hanno ottenuto numerose affermazioni. Attualmente tra originali e repliche conformi ne restano sette, una delle quali l'abbiamo scovata a Monza**

► di Leo van Assen



# fer: il da corsa



rimanda ad un discorso affettivo" inizia Bergamaschi. "Per me è stato un ritorno alle origini, quando iniziai in autocross nel 1971 con un Maggiolino per poi passare ai rally nel 1974 con un Maggiolone 1303: da lì partì la mia fantastica avventura nelle competizioni, che prosegue tuttora con il Salzburgkaefer nei rally storici". Bergamaschi, infatti, alterna le gare in pista con le vetture moderne ai rally storici con il Maggiolone: **Rallye di Monte Carlo 2013 e 2012** (ne abbiamo parlato su Elaborare n° 182 e 163), **Coppa Dalla Favera 2013 e 2011**, **Rally Legend 2012**, **Rally Tuscan Rewind 2011**, **Rally 4 Regioni 2011 e Ronde Hivernale de Serre Chevalier 2011** con un 3° posto assoluto al debutto della vettura. "Il Maggiolone senz'altro non passa inosservato nelle gare, perché per sua natura è esattamente l'opposto di ciò che l'immaginario collettivo identifica con una macchina da corsa; proprio per questo è simpatico e ben voluto dagli spettatori. La simpatia diventa però meraviglia e incredulità quando lo si vede sfrecciare lungo le prove speciali, con un rombo da far invidia alle più potenti auto in gara" prosegue Bergamaschi. Certo, trasformare una tranquilla auto da famiglia da 50 CV (erogati dal 1.600 cc perché il 1.200 cc ne "produce" solo 36!) in una vettura da corsa non è impresa facile né, soprattutto, economica. "Acquistai la vettura in

Belgio, dove partecipava a gare di regolarità, per farne la replica del Maggiolone di Harry Kaellstroem, uno dei più veloci e stravaganti piloti svedesi da rally del tempo, un 'figlio dei fiori' col casco in testa e il volante tra le mani" prosegue Bergamaschi. "Poi, documenti e carte dell'epoca alla mano, ho iniziato il lungo lavoro di preparazione delle parti non conformi al modello Salzburgkaefer, in primis la meccanica. L'incontro con Robert Bernauer, motorista tedesco con sede proprio vicino a Salisburgo, specialista riconosciuto di propulsori boxer Volkswagen, ha consentito un lavoro di scrupolosa ricostruzione meccanica con prestazioni addirittura superiori ai modelli ufficiali del tempo grazie ai materiali moderni più performanti". Il motore del 1303S da rally, infatti, eroga al banco 144 CV a 5.800 g/m, con una coppia di 20,1 Kgm a 3.800 g/m contro gli originali 10,8 kgm a 2.000 g/m, grazie ad una serie di lavorazioni quali il rinforzo del monoblocco, la sostituzione dei pistoni originali con altri in alluminio stampato, la lavorazione delle teste, il montaggio di valvole di diametro maggiorato, l'aumento del rapporto di compressione, la lavorazione dei condotti di aspirazione, la modifica dell'asse a camme, l'impiego di bielle speciali e l'alleggerimento di albero motore e volano. Per "sfamare" il boxer così elaborato ci sono voluti due carburatori doppio



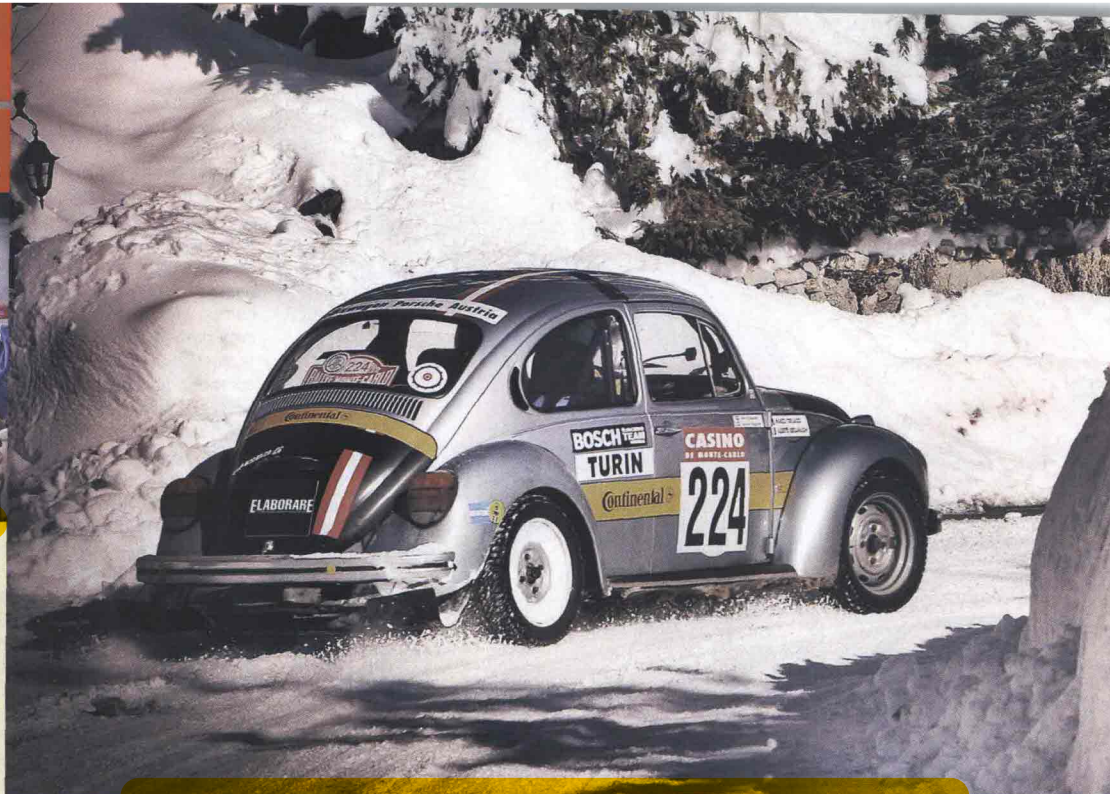
## COVERSTORY

Salzburgkaefer: il Maggiolone da corsa

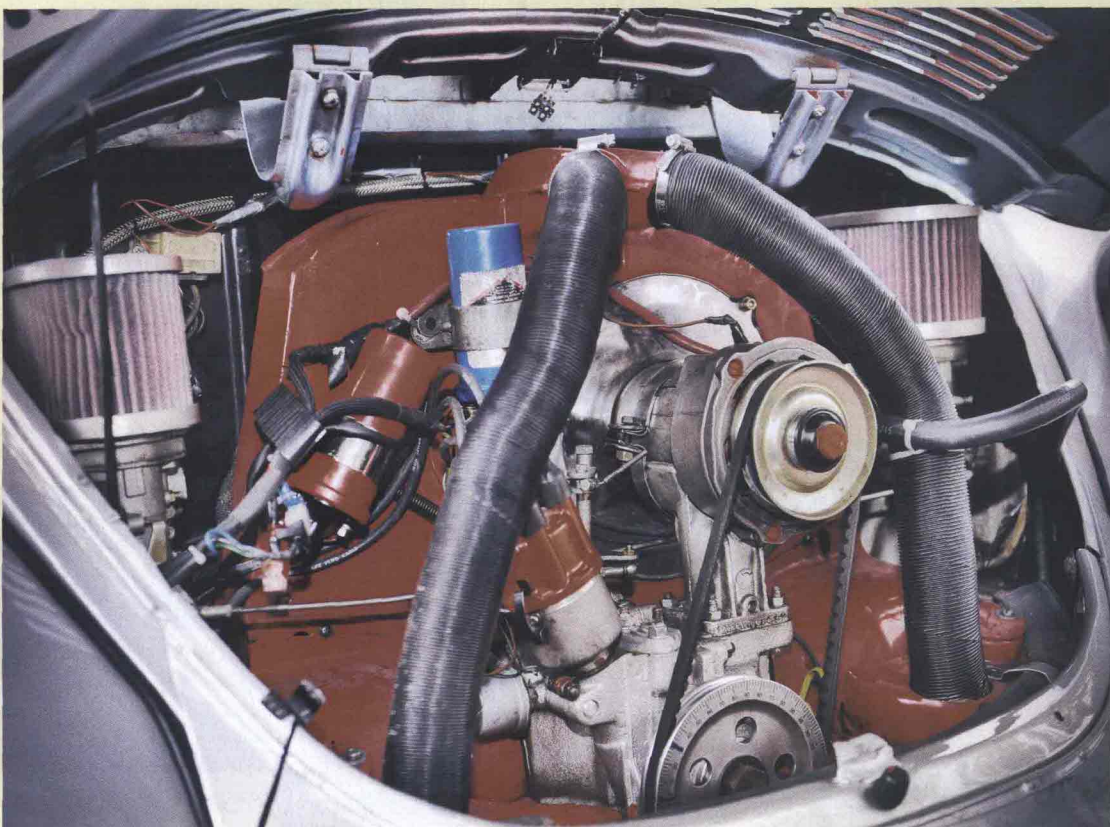


corpo Weber da 46 al posto del monocorpo Solex da 34, oltre al montaggio di due pompe elettriche da 90 l/min per il carburante al posto di quella meccanica. Lo scarico è ora di tipo racing in acciaio 4 in 1 al posto del "barilotto" originale, mentre la lubrificazione si avvale di una pompa dell'olio maggiorata RMB e un radiatore dell'olio supplementare posizionato anteriormente sotto il paraurti, per una capacità totale del circuito di lubrificazione di 6,5 litri contro gli originali 2,5. "E' stato un lavoro radicale di ricostruzione del propulsore per renderlo potente e affidabile" continua Bergamaschi,

"che alla fine è venuto a costare intorno agli €8.000, mille più o... mille più". Del cambio originale a 4 rapporti sono stati modificati gli ingranaggi della prima e della seconda marcia, per ridurre il calo dei giri in fase di cambiata e tenere il motore sempre in "tiro". La coppia conica originale ha lasciato il posto a quella corta del modello 1.200; inoltre è presente un differenziale autobloccante Torsen per consentire una perfetta motricità anche sui terreni più infidi. Partendo dai componenti originali, il cambio ravvicinato con finale corto e autobloccante è valso l'investimento di altri 3.500 €. Poi è stata



# MENO DI 815 KG POCO PIU' DI 4 KM/L





## dal 1971 al 1973 imperversarono nei rally di tutta Europa

la volta dell'impianto elettrico: altri 2.000 € per rifare praticamente tutto (al netto dei 4 megafari di profondità); montare la strumentazione, l'alternatore maggiorato, la bobina Bosch ad alta prestazione e lo spinterogeno speciale col limitatore di giri motore. A parte il costo del Tripmaster Branz, necessario al navigatore per una corretta gestione della gara. "Meno complicato e dispendioso si è rivelato l'aspetto legato alla telaistica e carrozzeria"

questo modo la regolazione dell'altezza da terra dell'assetto è immediata, intervenendo solo sui piattelli delle molle anziché sostituire ogni volta il blocco molle-ammortizzatori anteriori e agire sulla difficile taratura della barra di torsione posteriore. In ultimo la carrozzeria che resta strettamente di serie, e l'abitacolo dotato dei normali componenti di sicurezza FIA obbligatori: roll-bar a gabbia, cinture di sicurezza a 4 punti, estintore, staccabatteria. I



conclude Bergamaschi.

"Praticamente qui tutto è di serie, freni compresi (gli anteriori sono già a discon-dr), e il robusto telaio non richiede ulteriori interventi di rinforzo e saldatura: solo un massiccio salva coppa e un assetto adeguato". In effetti non è proprio così: di serie sono i freni, ma l'impianto ora utilizza tubazioni aeronautiche. Per l'assetto, all'anteriore sono stati modificati gli attacchi del McPherson, rinforzandoli tramite una barra antiavvicinamento dei duomi, e montati gli ammortizzatori Bilstein da competizione con molle coassiali regolabili in altezza. Sul posteriore il lavoro è stato più radicale: barra di torsione regolata sulla taratura originale, ammortizzatori da competizione Bilstein abbinati a molle aggiuntive coassiali regolabili in altezza tramite piattello, e montaggio di una barra antirollio supplementare; in

sedili sono quelli sportivi dell'epoca, che equipaggeranno negli anni seguenti in serie i modelli GTI della Golf. Le ruote di quel periodo erano in lamiera, col canale allargato a 5,5" (originale 4,5"); per diritto di replica, anche oggi il Maggiolino 1303S "Salzburg" monta cerchi in ferro, con pneumatici 195/50 R15 Uniroyal RainSport2 per asfalto, 185/55 R15 Continental IceContact per neve e ghiaccio e 185/60 R15 Continental ProContact per sterrato. In assetto di gara la vettura, replica del VW 1303S di Kaellstroem-Billstam, pesa poco meno di quella stradale, 815 kg contro 850 kg, percorre 175 km con il pieno di benzina 98-100 ottani (quasi 4 km/litro) e ha una velocità di uscita massima in 4° col rapporto corto di 176 km/h. L'assistenza dell'auto è curata dalla BD Racing di Davide Bernasconi a Crosio della Valle (VA).

## Fun Cup Il Maggiolino... non Maggiolino

di L.v.A.

Abbiamo parlato spesso dei Maggiolini della Fun Cup: ebbene quel Maggiolino in realtà non lo è! Di originale, infatti, conserva solo il parabrezza anteriore, mentre il resto è tutto artigianale: telaio in tubi, carrozzeria in 3 gusci di vetroresina (sezione anteriore, abitacolo, sezione posteriore), alette posteriore, parti sospese della Golf II GTI, motore posteriore centrale, cambio posteriore a sbalzo dell'Audi A4 e guida centrale. Da 15 anni la Fun Cup è l'unico Maggiolino da corsa in servizio attivo. Nel tempo la sua meccanica si è evoluta: dal 1.8 benzina da 125 CV si è passati al diesel BluMotion da 170 CV, per ritornare ora al benzina 2 litri da 165 CV con cambio sequenziale. Ciò ha comportato un notevole aumento dei costi, che ha contribuito ad allontanare un po' di simpatizzanti: dai 25.000.000 di lire necessari per acquistare una vettura nel 1998, si è arrivati infatti ai 38.000 Euro di oggi. Fun Cup in Italia, dal 2000 al 2010, ha corso in gare Endurance in pista

e dal 2003 al 2010, con 2 anni di interruzione, in gare su ghiaccio. Alberto Bergamaschi, 5 volte Campione italiano Fun Cup e 3 volte Campione italiano Fun Ice Trophy racconta le ragioni del successo di questa serie: "La livrea anticonformista e simpatica del Maggiolino ha suscitato subito la curiosità dei piloti. Quando poi hanno messo il sedere sulla Fun Cup, non lo hanno più tolto. Le gare sono impegnative ma non stressanti e ci sono tutti gli ingredienti delle gare Endurance a prezzi decisamente accessibili. E poi c'è la macchina, unica trazione posteriore low-cost, difficile e pesante da guidare - o meglio, da domare: sprovvista com'è di servofreno e servosterzo, senza alcun congegno elettronico, equipaggiata con pneumatici strettamente stradali. È veramente un piacere guidarla, l'effetto "fun" è decisamente assicurato, ancor più se si corre su ghiaccio. Ne sono la dimostrazione le centinaia di vetture ancor oggi al via della grande kermesse internazionale della 25 Ore di metà luglio".

