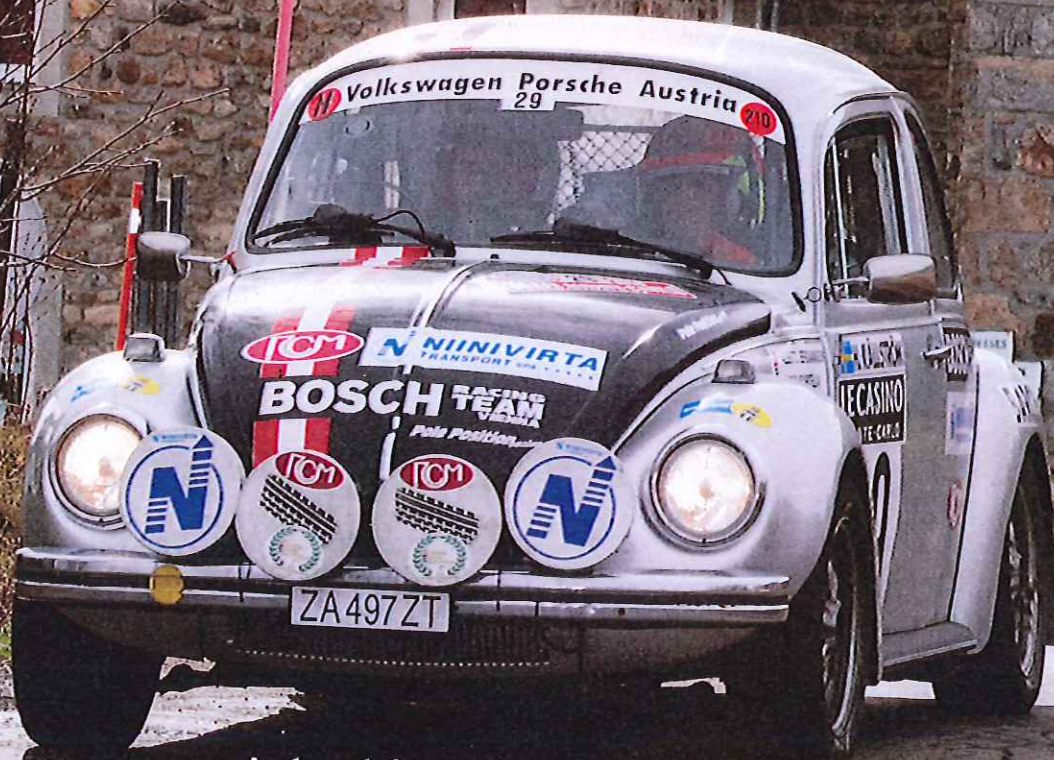


La sorpresa nell' "uovo"



Con le vetture storiche bisogna sempre stare all'erta, anche se l'aspetto estetico si presenta impeccabile: le sorprese spesso **si nascondono dietro a strati di stucco e vetroresina**. Non sempre è tutto oro quel che luccica, anche nelle curatissime auto d'epoca da competizione

Mai capitato di trovare un'auto da corsa, moderna o storica, darle un'occhiata accurata, verificare che scocca e carrozzeria siano in buono stato e decidere di conseguenza di acquistarla? Con le vetture moderne da corsa è abbastanza facile azzeccarci, sono pressochè nuove, l'importante è capire che non abbiano subito incidenti gravi che abbiano indebolito la resistenza torsionale della scocca. Con le storiche, invece, la cosa si fa un po' più complicata. Si parla infatti di vetture che contano una trentina di anni e più, di cui non si conosce il vissuto, che hanno passato diversi proprietari, che hanno comunque tanti chilometri sulle spalle, cioè sulla scocca. E poi bisogna vedere se la macchina ha un passato storico da corsa o se è stata trasformata da pochi anni partendo da un "usato sicuro", che di "sicuro" si sa solo che ha già avuto una lunga vita pregressa come vettura di uso quotidiano, cioè esposta a intemperie e a tutto lo sporco ed i detriti che la strada ha trasmesso alla scocca in anni e anni di utilizzo. Certo, può capitare di imbattersi in auto perfettamente restaurate, ma spesso ciò che appare ad un controllo anche accurato non è sempre confermato poi quando si "scava" a fondo. E allora che fare? L'unica soluzione è mettersi il cuore in pace e, una volta acquistata una mac-



china che può anche sembrare in ordine, avere il coraggio e la voglia di smontarla ed esaminare per bene i punti critici. E spesso ci troviamo di fronte a non belle sorprese.

Abbiamo seguito da vicino le fasi di **restauro del Volkswagen Maggiolone 1303 S** che già più di una volta abbiamo ospitato sulle pagine di Auto Tecnica negli scorsi anni come protagonista del Rallye di MonteCarlo Historique. Dopo quattro anni di impiego in Italia in rally e

gare di regolarità sport, qualche infiltrazione d'acqua sul pianale e piccole "fioriture" sulla carrozzeria hanno raccomandato un'ispezione accurata dal carrozziere. Ed è partita una storia infinita...

Ma cominciamo dall'inizio. Il Maggiolone 1600 oggetto del nostro servizio "nasce" nel 1973 in Germania, nello stabilimento di Wolfsburg, e per un po' di anni svolge il proprio onesto mestiere di portare in giro il proprietario e la sua famiglia sulle

La possibilità di separare carrozzeria da telaio, tipica del Maggiolino e di poche altre vetture dell'epoca, consente interventi radicali e sostanzialmente semplici sui punti vitali e di maggiore sollecitazione.

strade tedesche. Dopo un certo numero di chilometri e qualche primavera la macchina passa di mano e si trasferisce in Belgio. Continua il suo impiego stradale ma poi, pian piano col passare del tempo, riduce la sua presenza sulle strade fino a restare ferma in un garage. A metà anni '90 viene acquistata a Liegi da un appassionato di gare di regolarità, che la prepara per questa specialità: controllo visivo della scocca e del telaio, che appaiono subito a posto, assetto gara con ammortizzatori Koni, fari supplementari di profondità, sedili Recaro, cambio corto del modello 1200 cc, preparazione del motore con sostituzione dell'asse a camme, bilanciatura, due carburatori doppio corpo Weber 36, scarico 4 in 1 per una potenza che sale dagli originari 50 a 75 cavalli, radiatore dell'olio supplementare montato sotto il paraurti anteriore per assicurare migliore raffreddamento. Da allora il Maggiolone rivive una seconda vita sulle strade di mezza Europa, con una puntatina anche in Africa, su asfalto, terra e neve. Quando arriva in Italia a fine 2010 ha 15 anni di gare di regolarità sulle spalle, tutte seguite da una manutenzione



accurata. Al controllo visivo la macchina appare in buono stato generale, necessita solo di una "iniezione" di cavalli e di un aggiornamento dei componenti di sicurezza per poter partecipare ai più impegnativi rally storici.

Si lavora quindi solo sulla meccanica, da cui si tirano fuori ben 140 cavalli, sulla trazione, montando un cambio a rapporti ravvicinati ed il differenziale autobloccante, e sugli allestimenti da corsa. La vettura viene omo-



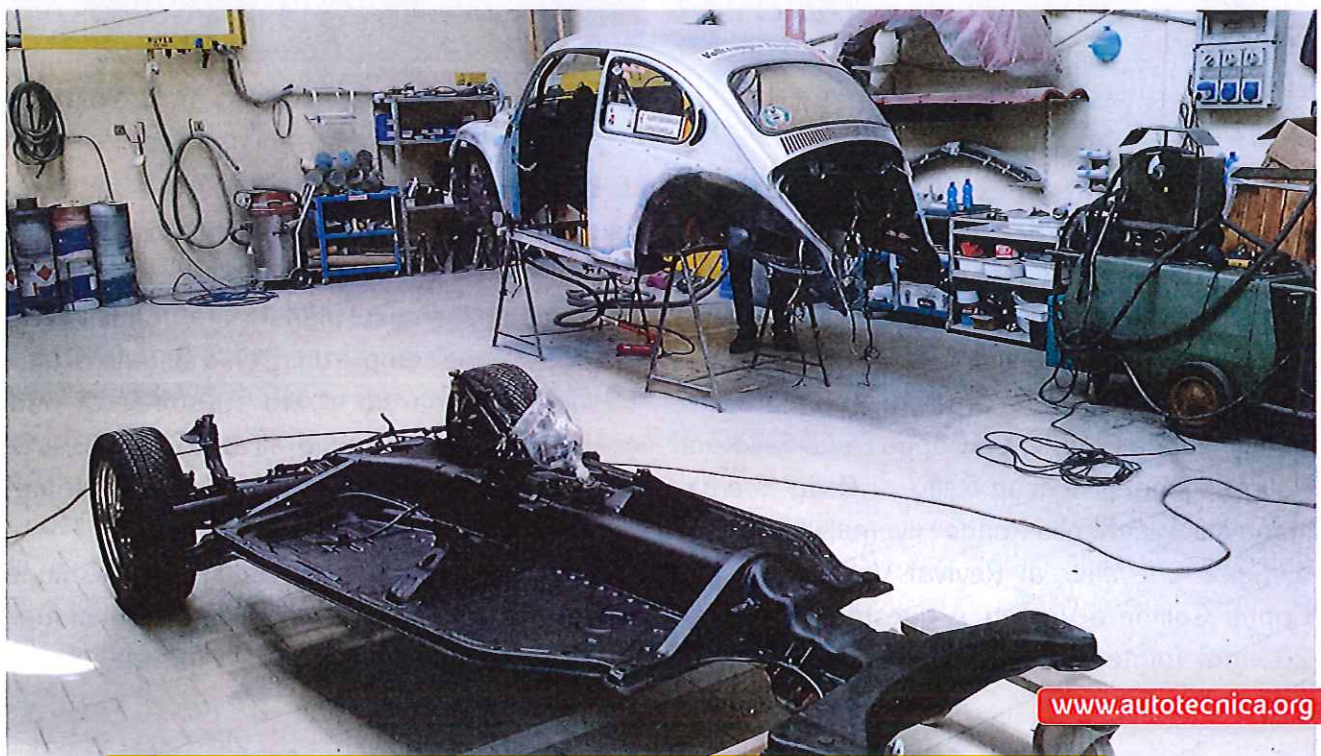
Ecco come si presentava (sopra) la carrozzeria nella zona dell'attacco del crick di sollevamento, completamente devastata da ruggine passante. Sotto: il restauro completato, con i rinforzi e la protezione all'attacco, indispensabili per l'uso su una vettura da rally.



Il pianale perforato e corroso dai frequenti impatti col fondo stradale. Sotto: la stessa zona, ora ripulita, risagomata e preparata per il restauro.



Qui sotto, in primo piano il pianale ora completamente restaurato e trattato con vernice anticorrosione resistente agli agenti chimici. Sullo sfondo sui cavalletti la carrozzeria messa a nudo in fase di ripristino generale.





Lavorazione del passaruota posteriore tirato a lamiera dopo l'asportazione dello strato di antirombo (sopra), con ripasso delle saldature e risagomatura delle parti danneggiate dalla ruggine. Sotto: il restauro completato. Si notino le finestre ricavate sui codini per agevolare l'accesso alle candele e ai collettori di aspirazione a motore montato



La zona ampiamente rimaneggiata del passaruota anteriore con l'apporto di fazzoletti di rinforzo in lamiera e ripasso delle saldature sull'attacco dell'ammortizzatore e risagomatura del duomo. Ecco come si presenta invece (sotto) il lavoro di restauro terminato

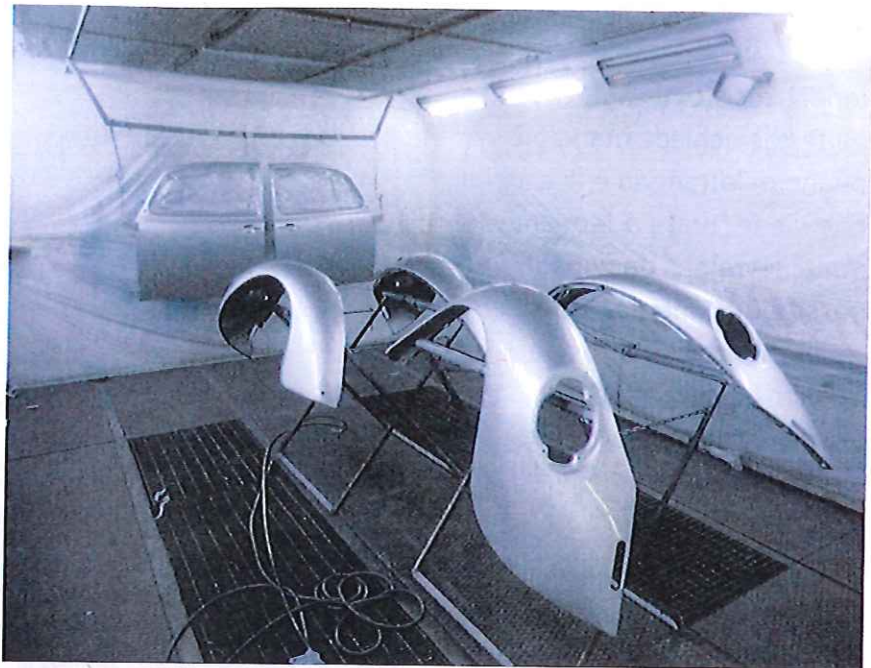


logata come "replica" del Maggiolone ufficiale della Volkswagen-Porsche Austria di Salisburgo pilotato dall'asso svedese Harry Kaellstroem nel campionato europeo rally del 1973. In questa livrea partecipa, in 5 anni, a 4 Rallye di MonteCarlo Historique, a 2 Rally 4 Regioni Amarcord, a 2 Rally Insubria Classic, a 2 Coppa Dalla Favera, al Rally Legend, al Tuscan Rally, al Rally Internazionale dei Laghi, alla Ronde Hivernale Historique di Serre Chevalier, al Revival Valpantena, alla Coppa Colline e Vigneti. A questo punto, dopo 20 anni ininterrotti di gare, appare doverosa

un'ispezione accurata alla scocca e al telaio, dato che la carrozzeria evidenzia qualche "fioritura" nei punti più esposti e, quando si corre su neve, dell'umido penetra sul pianale. D'altronde la corrosione rimane sempre un rischio su auto di oltre 40 anni che hanno girato su strade di ogni genere, sottoposte anche all'azione devastante del sale che viene impiegato in inverno per prevenire la formazione del ghiaccio.

La carrozzeria Pole Position Garage di Morazzone, in quel di Varese, si prende l'incarico di una revisione generale ad un prezzo forfettario con-

cordato con l'amico Claudio, grande appassionato di auto storiche e pilota anch'egli, nei momenti liberi. Si comincia con l'asportazione di tutto il materiale insonorizzante e lo stucco, e qui cominciano già le prime sorprese. L'aspetto apparentemente "in ordine" della scocca appare in tutta la sua brutale realtà appena si scava sotto lo stucco: lamiere marce riassettate alla bella e meglio, ruggine passante con buchi attraverso cui passa addirittura una mano nella zona dei passaruota. Si rende necessario allora smontare tutta la macchina pezzo-pezzo, staccando il telaio dalla carrozzeria per un intervento radicale. E più si va a fondo, più aumentano le sorprese: sale, agenti chimici e anni e anni di percorsi su strade accidentate hanno lasciato segni terribili sia sul pianale che sulla carrozzeria. E il prezzo concordato con Claudio, pur restando "da amico", lievita di 2, 3, 4 volte col passare dei mesi. Il telaio, rimosso motore, cambio e avantreno, sta ora da una parte in officina, la carrozzeria, completamente smontata dal pianale, come solo con i Maggiolini è possibile fare, appoggia sulle quattro zanche del ponte, la meccanica è ricoverata in magazzino insieme agli interni. In questo modo è più agevole intervenire a fondo sulle parti vitali da ripristinare. Vengono sostituiti i lamierati del pianale nella zona su cui poggia la batteria, che



ha fatto i suoi bei danni, e nella parte sotto i sedili anteriori, in prossimità della pedaliera e del poggiatesta del navigatore, nonché sotto il tunnel, praticamente consumato e aperto come una scatola di sardine a causa delle numerose "spanciate" sul terreno. Poi tutto il telaio, una volta sabbiato, viene riverniciato con ma-

Ultima fase, dopo l'assemblaggio della carrozzeria al pianale, la verniciatura a forno delle parti mobili (in alto) e della scocca (in basso) nel colore VW Silbergrau originale. Il passo conclusivo sarà la decorazione con i colori e gli adesivi ufficiali della VW Porsche Austria.

teriale resistente agli acidi. La parte che richiede maggiore impegno di latorneria è la scocca, che viene "tirata a lamiera" nei punti nevralgici da ripristinare: i passaruota anteriori sono così malridotti dalla corrosione che è necessario addirittura ricostruire i pezzi che verranno poi saldati con i relativi rinforzi, mentre vengono risagomati e rinforzati con punti di saldatura i "codini" del vano motore, oggetto di ruggine passante. I duomi delle sospensioni anteriori vengono praticamente rifatti ex novo inserendo un doppio piattello di rinforzo sulla battuta superiore dove attacca l'ammortizzatore. L'apposizione di piastre supplementari all'interno del passaruota e il ripasso delle saldature contribuisce a creare maggiore robustezza e rigidità nella zona della sospensione. Anche gli attacchi posteriori della barra di torsione alla scocca, completamente corrosi da ruggine passante, vengono rifatti ex novo e rinforzati, dati gli enormi carichi a cui vengono sottoposti in gara. Di vitale importanza è anche l'attacco della scatola guida, sottoposta sempre a grandi sollecitazioni principalmente su sterrato, e la barra di ancoraggio inferiore dell'avantreno: qui sono le piastre di rinforzo ed alcune modifiche di adattamento col ripasso delle saldature a creare i giusti rinforzi,

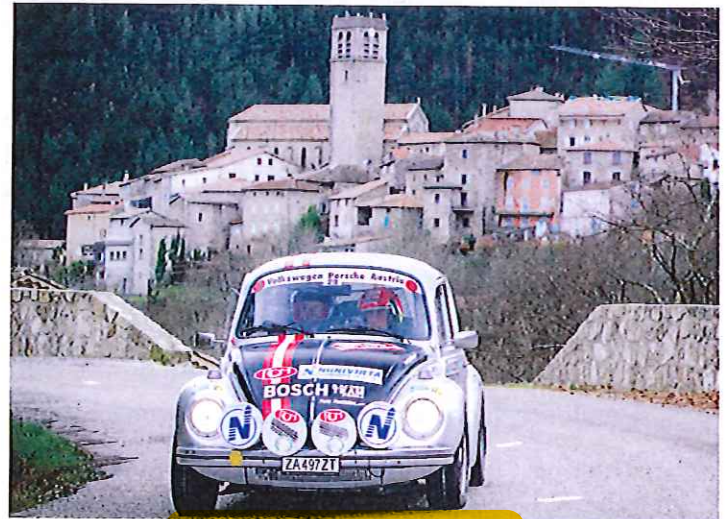


una volta rimossi i punti di ruggine e risagomati i giusti alloggiamenti. Asportando le pedane poggiatepiedi era emerso lo stato veramente pietoso dei punti di attacco della carrozzeria al telaio: è sintomatica l'immagine della mano che passa interamente attraverso i buchi creati dalla ruggine. Tutta la zona viene rifatta con lamiera sagomata, e si approfitta dell'occasione anche per rimodellare i punti di attacco

del crick di sollevamento con una robusta lamiera per la protezione da urti che possano danneggiare l'attacco. Anche le piastre di ancoraggio del roll-bar vengono rivisitate e rinforzate, in particolar modo rimodellando gli attacchi con apporto di scatolati proprio per impedire lo sfondamento prodotto dalle sollecitazioni sui terreni più difficili. Il lavoro di ripristino dei fondi delle porte, piuttosto che la ri-



La verifica della buona riuscita dei lavori la si ha con le impressioni di guida in gara (qui al Rallye di MonteCarlo Historique 2016), dove risalta la maggiore rigidezza torsionale e la migliorata precisione di inserimento e mantenimento della traiettoria



mozione della ruggine sulle giunte della carrozzeria e sui parafranghi, diventano a questo punto giochi da ragazzi, cioè ordinaria amministrazione nelle operazioni di lattaieria. Resta soltanto, ora, da rimontare la scocca al pianale già trattato e riverniciare il tutto, dopo di che si provvederà a riassembleare la meccanica e avantreno e retrotreno. Pole Position Garage ha fatto la sua, sono passati quasi 4 mesi da quando si è cominciato a smollare il primo bullone, ora la macchina può andare in mano al preparatore per verificare che, tra smontaggi e rimontaggi, tutto sia perfettamente a punto, impianto elettrico compreso, prima di col-

laudare il tutto alla prossima gara. L'unica remora ce l'ha ora Claudio, che deve presentare un conto che, nato come intervento "da amico", è diventato "da paura". Ma, in fin dei conti, quando ci metti dentro più di 800 ore di sola mano d'opera, senza parlare del materiale di consumo, per bene che tratti gli amici, gli devi pur far venire un po' di "coccolone".

Si ringrazia per la consulenza tecnica:

Pole Position Garage di Claudio Locatelli

Via per Castronno, 1 - Morazzone (Va)

www.polepositiongarage.com **(THE END)**