

Il 16 maggio 1981 la Volkswagen di Mexico, filiale della Volkswagen di Wolfsburg, annuncio l'uscita dalle catene di montaggio dello stabilimento di Puebla del 20 milionesimo «Maggiolino». Smentendo tante pessimistiche previsioni, il «Maggiolino» — che dal 1978 non viene più costruito in Germania — ha conservato la forma e lo stile della classica Volkswagen degli anni attorno al 1935, ed è stato via via perfezionato sul passo del progresso della tecnica automobilistica. È diventato campione del mondo.

A proposito di produzione in grande serie, il «Maggiolino» ha avuto un predecessore, il modello «T» della Ford costruito negli Stati Uniti dal 1907 al 1927. Ma come spesso avviene per i primati, anche questo record è stato battuto.

Grazie alla sua popolarità e alla simpatia che ha saputo suscitare, il «Maggiolino», è stato dovunque battezzato con un vezzeggiativo. Beetle (America, Gran Bretagna), Cocinelle (Francia), Escarabajo (Messico), Maggiolino (Italia), Fusca (Brasile), Bube (Jugoslavia) e Käfer in Germania.

Il «Maggiolino» è figlio deling. Ferdinando Porsche che

«Vólano» per il mondo 20 milioni di Maggiolini

ne inizio lo studio del progetto nel 1934 concludendolo nel giro di due anni: i tempi, dopo lo sfascio della prima guerra mondiale, erano maturi anche in Germania per una motorizzazione popolare e l'ing. Porsche riuscì a centrare tutti gli obiettivi che il ministero del traffico tedesco, sostenitore dell'iniziativa, gli aveva dettato. Secondo i concetti del progettista una Volkswagen (ver-tura del popolo) non doveva essere piccola, di prestazioni ri-

dotte e di longevità contenuta. Al contrario doveva essere affidabile e completa.

Nel 1938 la vettura ebbe la sua forma definitiva: con la potenza di 24 cv, del motore progettato dallo stesso Porsche ritruffato ad aria la VW era diventata affidabile per l'im-piego autostradale e raggiungeva una velocità massima di 105 km/h. Il «Maggiolino» veniva provato in autostrada perché la Germania aveva messo a punto, fin da allora, un com-

pleto ammodernamento della rete stradale priva di incroci intersecanti e senza impedimenti causati dal traffico lento.

La stampa e il pubblico che parteciparono alle presentazioni svoltesi ad ogni occasione opportuna (il ministero della propaganda nazista era maestro in queste cose) accolsero con entusiasmo la nuova automobile dotata di una carrozzeria aerodinamica fuori dal comune.

Con lo scoppio della guerra, il 1° settembre 1939, il progetto autovetture del popolo subiva un implacabile alt. Dagli stabilimenti della nuova fabbrica di Wolfsburg uscivano le vetture realizzate secondo il progetto Porsche ma con altri tipi di carrozzeria, destinati ai vari fronti di guerra. Venne prodotta anche una 4x4 fuoristrada leggera ed in seguito anche un cingolato: durante il periodo bellico dagli stabilimenti di Wolfsburg uscirono ben 56.000 macchine.

Il 9 maggio 1945 la fabbrica era distrutta per circa due terzi. Bisognava ricominciare daccapo. Considerando quindi il 1945 come inizio dell'era del «Maggiolino» la vettura si è affermata in 140 Paesi del mondo, con una «frittatura» di oltre ventimilioni di unità.

Quando l'industria automobilistica europea paventa timore per il costante aumento delle percentuali di vendita di autovetture asiatiche e giapponesi, non fa che rispecchiare i numeri di vendita: nei primi otto mesi di quest'anno la quota di vetture provenienti dall'industria giapponese è salita dal 10,6 per cento dello scorso anno all'11,8 classificandosi alle spalle del gruppo Fiat, leader in Europa e della Volkswagen.

A tirare la volata all'industria giapponese c'è indubbiamente la Toyota, un colosso che si è consolidato al terzo posto fra i grandi produttori mondiali. Se infatti al primo posto troviamo le americane General Motors e Ford, la Toyota è ben dinanzi nel mondo a Volkswagen-Audi, Nissan, Renault, Fiat e Peugeot-Citroen.

Quella della Toyota, che quest'anno compie 50 anni, è stata un'ascesa straordinaria tanto più che si è sviluppata in appena 20 anni, da quando cioè l'industria automobilistica giapponese ha cominciato a diventare grande per poi esplodere in un boom che dura tuttora. Inizialmente nel 1935 si era unicamente dedicata alla costruzione di autocarri, in quantità limitatissima; prima ancora era conosciuta come piccola impresa per la fabbricazione di macchine tessitrici.

La prima vettura Toyota (il nome era quello del proprietario Kijichiro Toyota) è dunque apparsa nel 1936: un modello di grandi dimensioni, con motore a sei cilindri di tre litri e mezzo, chiaramente ispirato alle macchine americane dell'epoca.

Nell'immediato dopoguerra la Toyota sceglie la strada dei mezzi pesanti di cui il Giappone ha tremendamente bisogno, per la ricostruzione. Alle autovetture comincia a pensare ver-

Inarrestabile scalata della giapponese Toyota

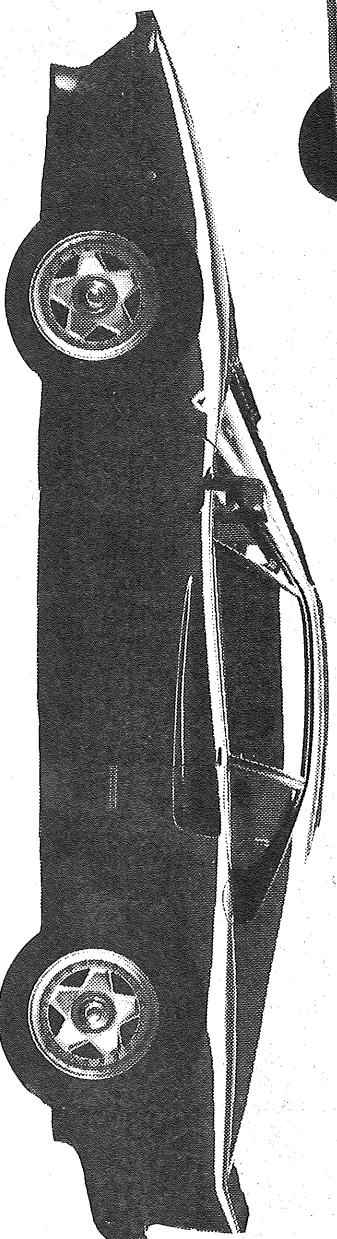
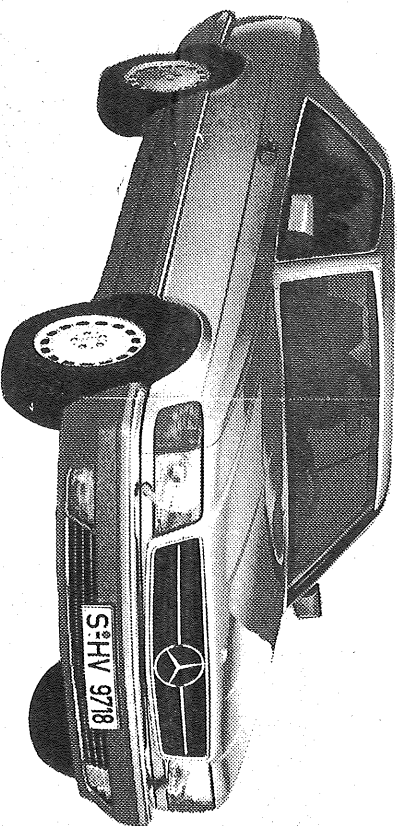
so la metà degli anni cinquanta e da allora il grafico di produzione dell'azienda è sempre più in ascesa.

All'inizio di quest'anno, il 17 gennaio, la Toyota ha festeggiato l'uscita della sua 50 milionesima vettura una berlina «Crown» 3000. Nel 1985 la sua produzione globale (compresi cioè quasi 1 milione 400 mila veicoli industriali) è stata di circa 4.080.000 unità: nuovo record della marca; le esportazioni sono salite a quasi due milioni, senza contare le 200 mila unità assemblate fuori del Giappone.

L'«invasione» dei mercati europei ha avuto inizio nel 1961 quando le prime Toyota sbarcano in Finlandia e subito dopo in Danimarca: è la testa di ponte in Europa che subirà in pochi anni un'autentica invasione commerciale, e non soltanto da parte della Toyota, ma anche della Nissan, Mitsubishi, Subaru, etc.

Successivamente le esportazioni Toyota si estendono al Sud Africa e finalmente negli Usa, cominciando dalla California. Ormai i modelli della casa di Toyota City, città posta nel centro industriale del Giappone, si estendono su una gamma vastissima.

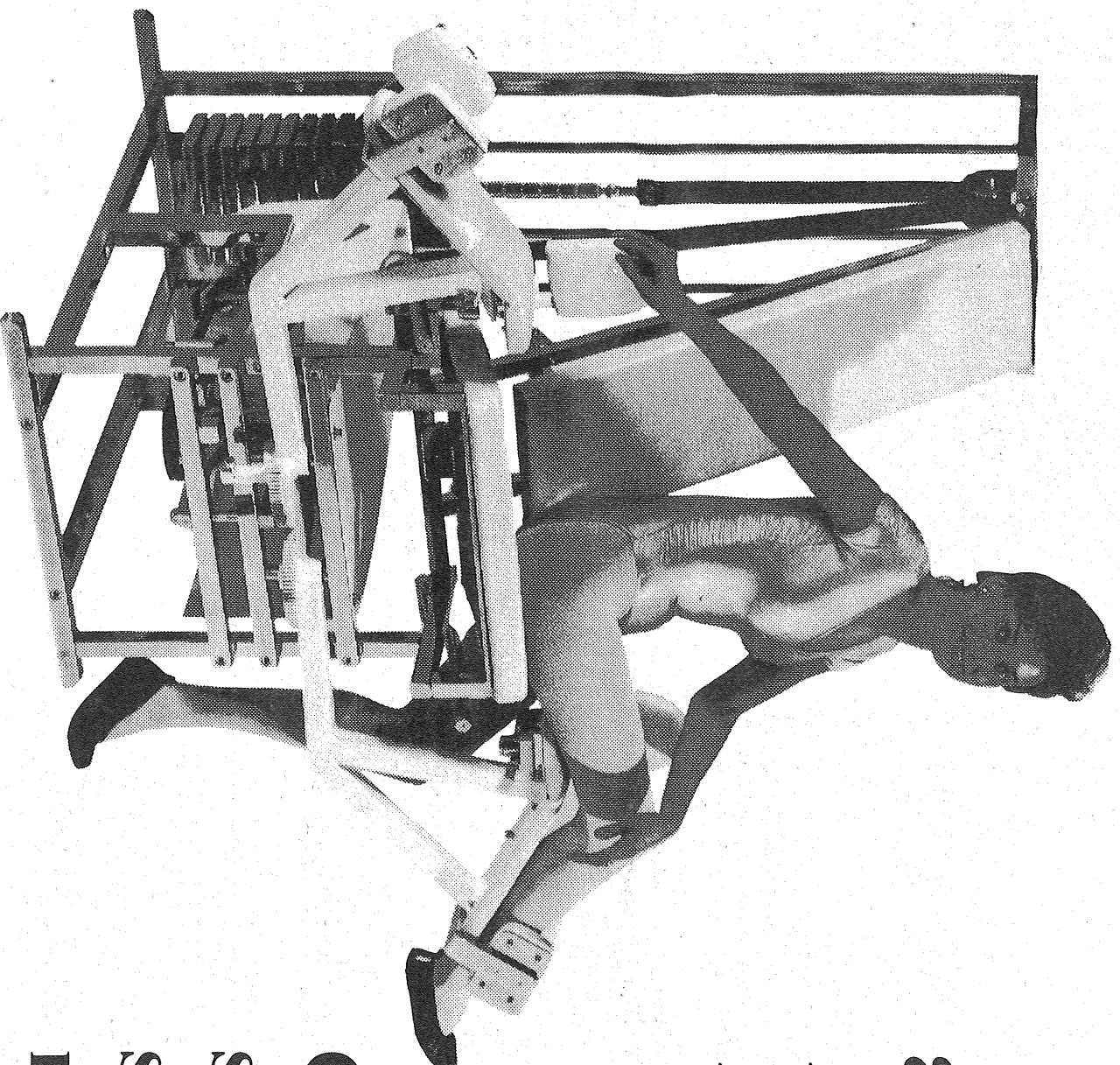
Auto Sport Varese s.r.l.



Per chi apprezza la differenza

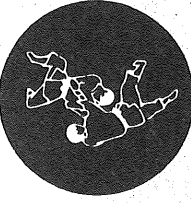
Via Tamagno 1 - Tel. 264523

**CIAO, abbiamo aperto una
nuova palestra di Body Building
a Gallarate in Via Ristori 7**



**Ti
aspettiamo
Manchi
solo tu
Quote
scontate
sino a tutto
novembre**

Troverai una palestra di 300 mq attrezzata con macchine tecnologicamente all'avanguardia, un ambiente unico nel suo genere in tutta la nostra provincia ed istruttori che diverranno subito tuoi amici. La ventennale esperienza della Fuji Yama in tutti i settori ginnici sarà per te e per i tuoi familiari una fondamentale garanzia di serietà ed alta professionalità.


FUJI-YAMA
CENTRO SPORTIVO

GALLARATE, via Ristori 7 - tel. 0331/799191

GALLARATE, via Pegoraro 1 - tel. 0331/792164

CASTELLANZA, via Asti 5 - tel. 0331/631720

(fine via Gozzano - Busto A.)

VARESE, via Bertini 4 - tel. 0332/289550

MOLTO INTERESSE DEI GIOVANI
VERSO LE «NONNINE»
E LE «ZIE» DELLE VETTURE DOGGI

«Gams» a Gallarate vuol dire auto storiche

Auto d'epoca a Gallarate vuole dire Gams. L'associazione, che è nata nel 1984, ha come scopo principale quello di raggruppare tutti gli appassionati di questi «gioielli» meccanici scampati al passare del tempo. Altro fine è quello di far conoscere alla gran parte della popolazione tutti quegli aspetti storici che le autoventure, simbolo di un secolo di continue innovazioni tecnologiche, custodiscono nelle loro più svariate parti meccaniche.

Nonostante la tenera età dell'associazione il numero degli iscritti è in continuo aumento:

questo fatto è determinato da un diverso atteggiamento, soprattutto da parte della componente giovanile, verso quello che possono essere considerate come le «nonne o le zie» delle attuali autoventure che quotidianamente circolano sulle nostre strade.

La caratteristica più importante dell'associazione, oltre a raggruppare tutti gli «aficionados», risiede nell'interesse esclusivamente rivolto a quelle autoventure che, con opportuni ritocchi, si possono considerare viaggianti; a questo proposito i suoi soci possono avvalersi di opportuni consigli su determinate operazioni, co-

me la messa a punto di determinate parti meccaniche, da parte di persone pienamente affidabili.

Solitamente il proprietario dell'auto d'epoca svolge tutti i lavori necessari per proprio conto chiedendo al limite degli aiuti ad altri appassionati in grado di dare opportuni consigli circa parti «oscure» del mezzo meccanico: è proprio qui che si va ad inserire l'attività dell'associazione gallaratese che assicura ai propri soci un'azione di controllo verso eventuali errori al momento del restauro.

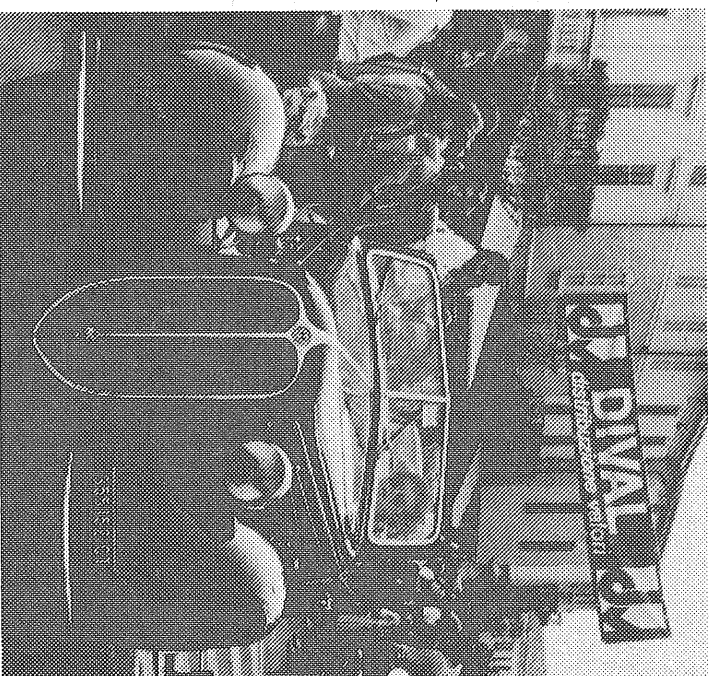
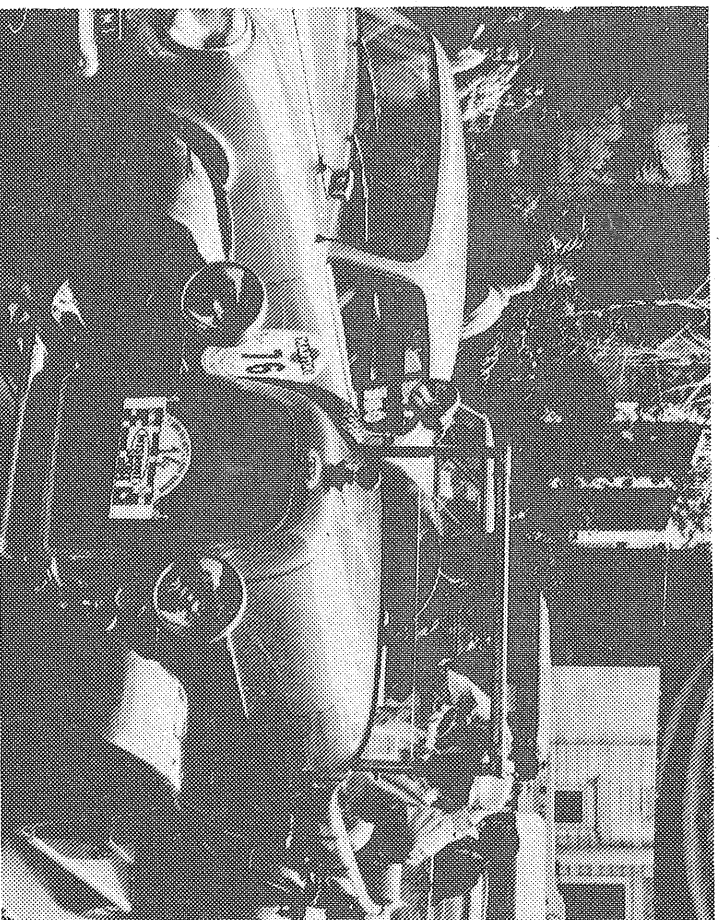
La passione per l'auto d'epoca costa, oltre ad un'impe-

go finanziario non quantificabile, molto tempo e fatica: l'appassionato deve trovare dapprima l'autovettura, soggetta oramai, visto il grande interesse che le circola attorno, a vertiginosi aumenti di prezzo, dopo di che deve informarsi, studiare, catturare tutte le notizie e le fotografie disponibili circa quel modello di autovettura per vedere tutti i ritocchi necessari per portarla effettivamente alle condizioni originarie.

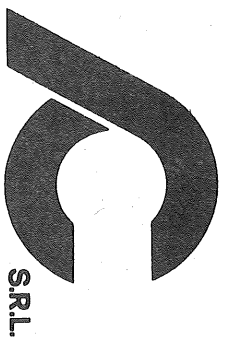
Qual è il motivo che differenzia un'autovettura d'epoca da un'altra? L'interesse è rivolto a quelle macchine la cui produzione abbia fatto storia o

che abbiano segnato un particolare tentativo di innovazione tecnica e che possano essere considerate come simbolo di una serie di evoluzioni che attraverso il tempo ci possono indicare quale è stata la base di partenza degli attuali autoveicoli.

Le marche maggiormente presenti su questo particolare mercato sono la Fiat per l'Italia, la Citroen per ciò che riguarda il mercato transalpino e la Mercedes per la Germania; sono però particolarmente ricercati quei modelli d'auto costruiti da aziende che nel corso degli anni sono sparite dal mercato (bisogna ricordare che negli anni Venti le case produttrici erano più di cento); proprio a questo proposito l'associazione gallaratese dispone dell'unico esemplare viaggiante, tra i quattro esistenti in Italia, simbolo del primo tentativo di costruzione di autovettura per il popolo: una Tempefino a motore bicilindrico costruita a Torino nel 1920.



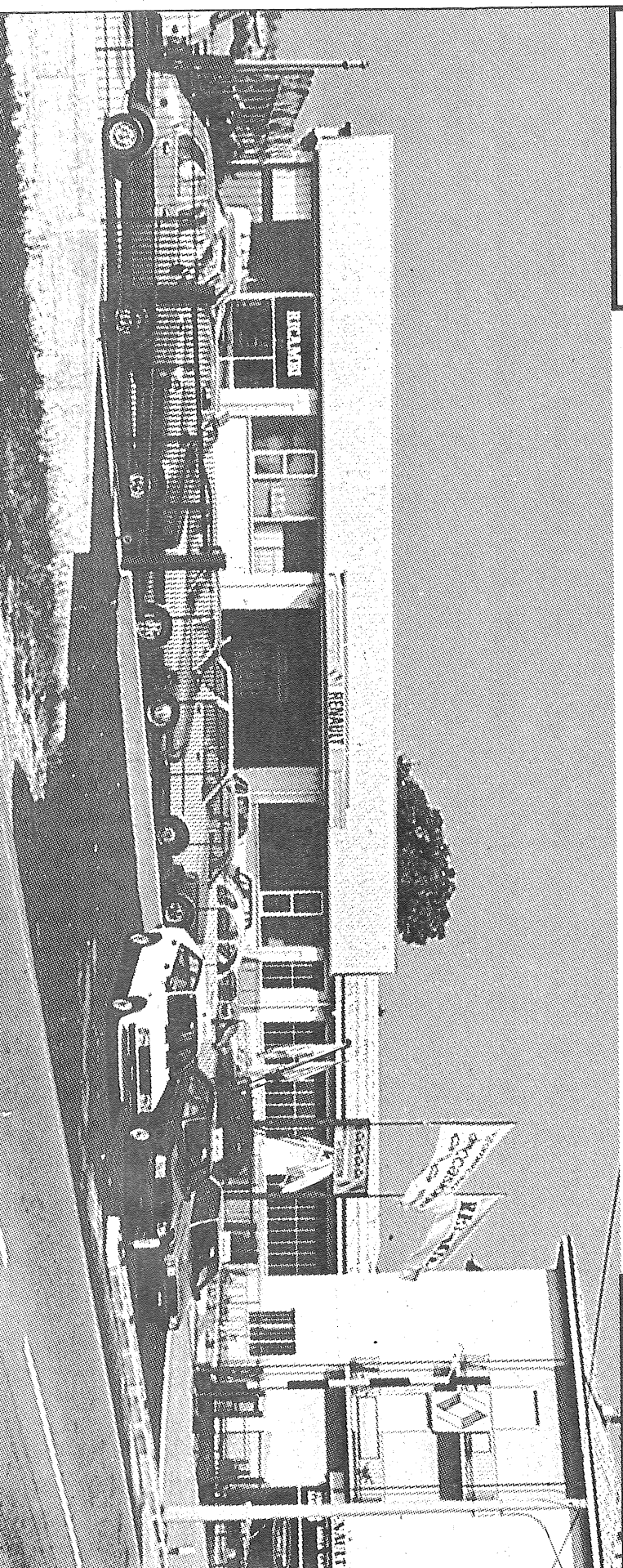
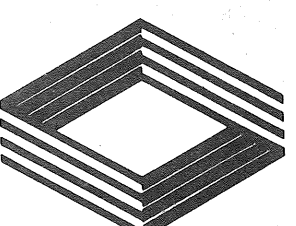
Isola pedonale in festa a Gallarate per la sfilata delle auto storiche. Il «Gams» ha suscitato molto interesse specie nella gioventù.



S.R.L.

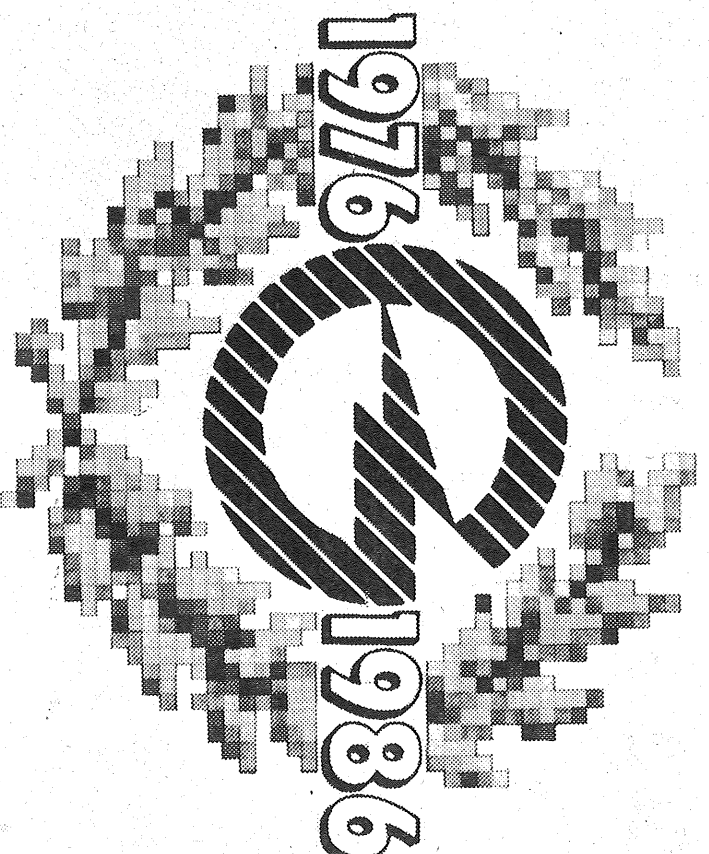
CONCESSIONARIA

REDCARS



ESPOSIZIONE • VENDITA • ASSISTENZA • RICAMBI: Corso Sempione 27/A - Tel. 0331/295293 - CASORATE SEMPIONE
PROSSIMA APERTURA • ESPOSIZIONE • VENDITA: Viale Milano, 2 - Tel. 0331/796668 - GALLARATE

GEMINI ELETTRON SISTEMI DI ALLAI



GEMINI ELETTRONICA ringrazia
i collaboratori esterni ed interni,
i fornitori, i clienti e tutti quanti
hanno contribuito con il loro
concreto apporto al raggiungimer
della professionalità
che contraddistingue la nostra Az
Professionalità che ci ha permes:
di diventare azienda leader
nel settore a soli dieci anni
dalla fondazione

GEMINI EL

21020 Bodio Lomnag
Tel. 0332 / 948670 - 94