

IL RISCATTO DEL LAVORATORE

La seconda generazione dei veicoli commerciali Volkswagen derivati dal Maggiolino era molto diffusa anche in Italia. Parecchi sono stati sfiniti e poi demoliti, ma per quelli rimasti si è aperta la caccia: sono simpatici, alla moda e... cari.

Testo di Riccardo Tosi - foto di Paolo Carlini



Si ringrazia la Fonderia Lamperti di Castellanza (VA) per aver messo a disposizione la propria sede per il servizio fotografico. La fonderia è aperta al pubblico e visitabile: fonderielamperti.com

Il T2, versione completamente rinnovata del T1 nato nel 1949, debutta ad agosto 1967. Inevitabile che diventi il beniamino dei "figli dei fiori"...

L'estate del 1967 è una di quelle che verranno ricordate per sempre. In California si radunano oltre 100.000 ragazzi per celebrare quella che viene chiamata la "Summer of Love", un lungo happening di musica e incontri che si ripete anche in varie parti d'Europa e che getterà le basi per il movimento dei "figli dei fiori". Ad Hannover, in quegli stessi giorni, la festa è invece dedicata a un nuovo arrivo che, inevitabilmente, presto andrà a raggiungere quei ragazzi in California; si tratta della prima evoluzione del Typ 2, nome in codice, T2.

Il veicolo commerciale Volkswagen, strettamente imparentato con il sempreverde Maggiolino, è in produzione ormai da 18 anni e un sostituto è diventato più che necessario. La sua progettazione risale agli anni 40 e si vede: i concorrenti sono tutti ormai rinnovati, a partire dal Ford Transit che, con la sua seconda versione entrata in pro-

duzione nel 1965, ha reso il vecchio VW un oggetto superato. Come da tradizione tedesca i prototipi per sostituire il T1 circolano ormai da tempo, perché il nuovo arrivato dovrà essere migliore in tutto, pur mantenendo praticamente gli stessi ingombri della prima versione. Il debutto sul mercato avviene nell'agosto 1967 e il nuovo "Transporter" ha immediatamente un successo travolgente su ogni mercato, grazie anche alla gamma completissima: da subito infatti sono proposti il furgone, il pulmino in tre diversi tipi di finitura, il camioncino a tre o sei posti e il camper, il cui allestimento è curato da Westfalia.

LA VARIANTE ADATTA A VOI C'È

Le versioni "speciali" proposte poi si sprecano, offrendo a professionisti e aziende veicoli dedicati anche molto particolari.

Nel nostro Paese la parte del leone la fanno come sempre le versioni base da lavoro ed è a queste che dedichiamo il servizio, ai veicoli che hanno faticato per gran

parte della loro vita, ma che erano anche capaci di accompagnare in vacanza la famiglia e magari essere trasformati in camper nelle mani di secondi o terzi proprietari intraprendenti.

La motorizzazione più comune in Italia rimase sempre la 1600, perfetto connubio tra economia e prestazioni; per un certo periodo e per ragioni fiscali da noi venne proposto anche un 1300, ma ebbe poco successo. In occasione di uno dei primi lievi restyling, nel 1971, venne introdotto un motore 1700 di tipo "piatto", lo stesso che equipaggiava la VW-Porsche 914 e che in seguito crebbe sino a sfiorare i due litri di cubatura. Cilindrate che però da noi venivano scelte assai raramente, più che altro per muovere rapidamente le ambulanze, anch'esse allestite direttamente in fabbrica.

Il mercato italiano, come accennato, era povero di accessori e versioni speciali, ma si distingueva per le scelte cromatiche vivaci, del tutto assenti nel panorama attuale dei veicoli commerciali, o perlomeno non più



Nel loro ambiente
All'interno della Fonderia Lamperti, che realizza e restaura le tipiche fontanelle pubbliche milanesi, i "Transporter" si trovano a proprio agio: sembrano pronti per ricominciare a lavorare. Il furgone e il Kombi sono dello stesso anno.



Furgone tuttofare

La versione furgonata del Typ 2A era molto diffusa anche in Italia. Spesso, dopo la carriera lavorativa, diventava il mezzo ideale per giovani in cerca di viaggi avventurosi.



I PROPRIETARI

SGUARDI FELICI

La felicità di possedere un Volkswagen Typ 2 T2 è evidente sui volti dei tre proprietari ritratti qui a lato. Dall'alto, Paolo, di Milano, che non considera affatto storico il suo Kombi e continua a fargli percorrere migliaia di chilometri per l'Europa; Davide, di Bergamo, che ha lo splendido furgone trovato in buono stato e comunque poi restaurato integralmente; Riccardo, di Milano, che possiede il rarissimo doppia cabina, verniciato in un allegro arancione tipicamente anni 70.



VERSIONI SPECIALI

CI PENSAVA LA CASA



Con l'introduzione del T2, Volkswagen ripropose agli acquirenti professionisti la completissima gamma di veicoli speciali che aveva caratterizzato anche l'era del T1. Questi "Transporter" erano costruiti su richiesta e sono ora assai rari; tra le versioni più conosciute c'erano il furgone e il pulmino per i Vigili del Fuoco, l'ufficio mobile per la polizia, l'ambulanza e il Kombi per il pronto intervento. Ma non mancavano il camioncino a cassone ribaltabile, lo scuolabus, il furgone isotermico, il negozio mobile, il furgone delle Poste, l'emoteca e molti altri ancora. Furono persino costruiti prototipi a trazione integrale e a propulsione interamente elettrica. Lo stabilimento di Hannover era comunque in grado di eseguire qualsiasi modifica e di soddisfare moltissime richieste uniche, delle quali si ha testimonianza grazie all'ampia documentazione cartacea conservata.

Il motore posteriore derivato dal Maggiolino causava una grossa irregolarità nel vano di carico, ma questo non spaventava i tanti fan del T2

privilegiata dagli acquirenti nostrani.

Il bellissimo Kombi verde appartiene da quasi dieci anni a Paolo Colombo, milanese classe 1978, che ha dedicato i primi anni di possesso del veicolo ad un restauro totale e filologico, rendendo il suo T2A (così si chiamano in gergo i "Transporter" fino al 1972, comprendendo i cosiddetti T2A+B) uno dei migliori in Italia, certamente molto aderente a come si presentava il pulmino da nuovo. Dopo una vita passata a sognarlo e un'altra a cercarlo, ha trovato questo model year 1969, costruito nell'estate 1968, a Genova dove ancora apparteneva al primo proprietario, ormai inutilizzato da qualche anno. Si trattava di un mezzo sempre usato per lavorare e poi per andare in vacanza d'estate, come testimoniano gli adesivi di località turistiche sul lunotto; Paolo continua a regalare questa vita on the road al suo T2, usandolo ancora per viaggi anche molto lunghi in Europa, incurante del clima e dei chilometri. La forma arrotondata dei paraurti, i fanalini posteriori piccoli, le frecce anteriori ancora "basse" caratterizzano anche il furgone chiuso di Davide, carrozziere di Bergamo con la passione per le automobili classiche. Queste caratteristiche estetiche identificano i "Bay Window" (soprannome americano del T2) della prima serie T2A, costruiti dal 1967 al 1971, che sono i più ricercati dai collezionisti.

Durante questi cinque anni di produzione la Volkswagen apportò modifiche costanti ai suoi "Transporter", tanto che un esperto del modello è in grado di riconoscere facilmente l'anno di produzione dalla forma di una maniglia, dal colore del cruscotto o dallo stile dei cerchi. Nel 1972 i cosiddetti T2A+B montarono i fanali posteriori grandi, conservati poi anche sui T2B. Le differenze tra il verde "L512" a nove posti e il bianco "L282" furgone però non ci sono, essendo entrambi dello stesso anno. Apprendo però la porta laterale del "panelvan" si nota subito qualcosa che i sedili del pulmino invece nascondevano: il motore posteriore. È ovvio che sia lì, in una Volkswagen.

INGRESSO LATERALE

Questo però era un Tallone d'Achille per un veicolo da carico, obbligava infatti a rinunciare a gran parte della zona posteriore e rendeva i carichi pesanti accessibili solo lateralmente, attraverso una o due porte scorrevoli. Un grave handicap che apparentemente non spaventava gli acquirenti di questi veicoli, almeno a giudicare dai numeri di vendita: a fine carriera, nel 1979, il T2 contava infatti oltre tre milioni di esemplari prodotti.

L'impeccabile e candido furgone è stato trovato da Davide in provincia di Udine, dove era stato usato per trasporti leggeri ed era dunque ancora in buono stato d'origine.





La mania della perfezione però ha fatto sì che il suo nuovo proprietario abbia deciso di procedere per un restauro totale e minuzioso, coinvolgendo ogni aspetto del mezzo per renderlo quanto più aderente possibile alle specifiche di fabbrica. Il risultato è il "Kastenwagen" (furgone chiuso, in tedesco) forse migliore in tutta Italia.

È grazie allo squillante arancione "L20B" del camioncino doppia cabina di Riccardo, un collezionista milanese, che scopriamo cosa diventarono i T2 dopo il grande restyling del model year 1973, che è anche l'anno di produzione di questo esemplare. Le frecce vennero spostate in posizione più alta e visibile, facendo ora i pari con i fanali posteriori grandi, già introdotti l'anno precedente. I paraurti divennero più alti e squadrati e il mezzo assunse un'aspetto più serio, più in linea con i tempi che stavano cambiando. Anche le dotazioni di sicurezza vennero implementate per adeguarsi alle norme Usa e ai motori di più grossa cubatura che sul mercato nordamericano erano diventati standard.

La versione doppia cabina rimase, lungo tutto il corso della produzione, quella meno diffusa sul mercato, rendendo questo veicolo un'autentica rarità al giorno d'oggi. Il tipo di

carrozzeria del camioncino a sei posti era stato introdotto da Volkswagen alla fine degli anni 50, per accontentare le richieste di aziende con dipendenti che dovevano trasportare materiale e persone insieme. Non era dunque quasi mai il mezzo del piccolo artigiano che se ne prendeva cura, ma piuttosto dell'azienda che lo dava in uso a mani diverse, e anche per questo i doppia cabina hanno quasi sempre avuto vita assai difficile, tanto che il tasso di sopravvivenza di questa versione è il più basso di tutta la gamma. Non è dunque un caso che, quando il proprietario di questo veicolo lo ha trovato in vendita, già restaurato e pronto all'uso, non si sia lasciato sfuggire l'occasione. Un autocarro nato per portare una squadra di operai e qualche quintale di materiale per anni e anni è ora una simpatica alternativa a un'auto classica più convenzionale e, con la sua forma insolita ed un colore ormai dimenticato, è una calamita per sorrisi e fotografie da parte di chiunque incroci sulla strada. Proprio come qualsiasi altro "Bay Window", per lungo tempo alternativa economica ai costosi T1, ma ora definitivamente entrato nel cuore dei collezionisti di tutto il mondo, soprattutto di quelli che nell'estate del 1967 non erano ancora nati.



CARATTERISTICHE

Dati del furgone: da parentesi i dati delle altre versioni

Motore posteriore, longitudinale - 4 cilindri boxer
 Alésaggio 85,5 mm - Corsa 69 mm
 Cilindrata 1584 cm³
 Potenza 50 CV a 4000 giri/minuto
 Coppia 8,8 kgm a 3000 giri/minuto
 Raffreddamento ad aria
 Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio a 4 marce
 Frizione monodisco a secco
 Leva di comando centrale
 Pneumatici 700 x 14

Corpo vettura Furgone 4 porte: 3 posti (pulmino 4 porte 9 posti, camioncino doppia cabina 3 porte 6 posti)
 Carrozzeria in acciaio
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci oscillanti, barre di torsione trasversali
 Sospensioni post. a ruote indipendenti, bracci oscillanti, barre di torsione trasversali, balestre semielittiche longitudinali
 Ammortizzatori idraulici
 Freni anteriori a disco posteriori a tamburo, servofreno a richiesta
 Sterzo a cremagliera
 Capacità serbatoio carburante 60 litri

Dimensioni e peso Passo 2400 mm
 Carreggiate ant. 1400 mm (1585 camioncino doppia cabina) - post. 1460 mm (1439 camioncino doppia cabina)
 Lunghezza 4420 mm (4505 camioncino doppia cabina) - Largh. 1765 mm (1720 camioncino doppia cabina)
 Peso a vuoto 1230 kg (pulmino 1335, camioncino doppia cabina 1280)

Prestazioni Velocità 110 km/h
 Consumo medio 10,4 litri/100 km

Quotazione AB 7000 euro (pulmino 12000, camioncino doppia cabina 6500)

