

→ **La squadra tedesca**, fiore all'occhiello del mondo-Volkswagen, e l'operazione Dzeko-Milan
→ **Una storia di pallone e industria** cominciata nel '34 con l'«auto del popolo» voluta da Hitler

«Wolfsburg» Quei campioni che viaggiano in Maggiolino

«Volkswagenlandia» è campione di Germania e la stella, il bosniaco Edin Dzeko, è nelle mire del Milan. L'ultima parola sull'affare alla casa automobilistica che in 75 anni ha costruito una città, un impero e uno stadio.

FRANCESCO CAREMANI

sport@unita.it

Dici Wolfsburg e pensi alla Volkswagen, l'auto del popolo, il cui progetto Hitler affidò all'ingegnere austriaco Ferdinand Porsche il 22 giugno del '34. Dici Wolfsburg e pensi agli emigranti italiani che dagli anni Sessanta hanno continuato ad arrivare in treno per diventare oggi una comunità numerosa, l'8% della popolazione, capace anche di avere propri rappresentanti in consiglio co-

In Europa

La squadra di Barzagli e Zaccardo è arrivata in Champions League

munale. Dici Wolfsburg e pensi ai campioni del mondo Barzagli e Zaccardo, freschi di Bundesliga con una squadra che per la prima volta ha vinto il campionato e l'accesso alla Champions League. Dici Wolfsburg e pensi a Edin Dzeko, bosniaco di Sarajevo, che potrebbe diventare l'ariete del Milan targato Leonardo, squadra per la quale fa il tifo fin da ragazzino. Anche se sull'affare ci sono versioni contrastanti: il suo procuratore Relzepagic invita i rossoneri a sbrigarsi, l'allenatore Armin Veh lo considera «incredibile». La Volkswagen, sponsor munifico, che ha dato il nome anche allo sta-

dio, ha investito 10 milioni di euro l'anno per raggiungere questo risultato e per portare una squadra senza tradizione nell'élite del calcio europeo. Il colosso che nel 2005 ha fatturato 95 miliardi di euro vive un connubio assoluto con la città e i suoi abitanti, finanziando le attività culturali, il tempo libero e lo sport. Lì dove un tempo c'era solo una fabbrica. Hitler, infatti, era pronto a concedere sovvenzioni statali per produrre un'auto che doveva costare solo 990 Reichsmark, ma nessuna casa automobilistica pareva interessata, così decise di costruire una fabbrica dal nulla, intorno alla quale è cresciuta poi una città che oggi conta poco più di 120.000 abitanti. Inizialmente chiamata «Città dell'auto KdF» presso Fallersleben, prese poi il nome di una fortezza vicina, sorgendo lungo un canale artificiale che collega, tra gli altri, il Reno, l'Elba e l'Oder, a pochi passi dall'autostrada Berlino-Hannover, all'epoca del Muro un piccolo avamposto dell'Ovest tra confini militari disegnati a tavolino. Distrutta in gran parte dai bombardamenti, oltre alle macchine vi erano stati prodotti anche i razzi V1, furono gli inglesi a riportarla a nuova vita per riparare gli automezzi bellici.

TRENI DALL'ITALIA

La ripresa industriale e il boom del Maggiolino hanno fatto il resto, con necessità di manodopera straniera e con l'arrivo dei primi treni speciali dall'Italia, quelli che portavano gli operai più qualificati e poi gli italiani a Wolfsburg, o come si chiamava, erano di casa già nel '38. Tanto da decidere, per evitare contrasti tra etnie diverse, di limitare l'immigrazione facendo sorgere una Little Italy a pochi chilometri dal confine con la Ddr che



Edin Dzeko contrastato da Michael Gravgaard dell'Amburgo

EMIGRAZIONE ITALIANA

Treni dal Brennero
La «Lupo Martini»
squadra degli operai

WOLFSBURG ■ La «U.S.I. Lupo Martini» milita nella Bezirk Oberliga, che corrisponde alla nostra Eccellenza, ed è la squadra italiana di Wolfsburg, una volta aveva addirittura più tifosi degli attuali campioni di Germania. Una storia iniziata quando i titolari dell'azienda erano preoccupati di come gli immigrati italiani passavano le domeniche, tanto da cambiare lo statuto della Bassa Sassonia che impediva alle squadre dilettanti di avere stranieri e permettere alla neonata «ISC Lupo», italienischer Sport Club, d'iscriversi alla corrispettiva Terza categoria. Un

passatempo, per evitare che gli italiani corressero dietro le donne tedesche. Le partite erano vere e proprie battaglie, un continuo Italia-Germania duro e senza esclusione di colpi tra chi solo qualche decennio prima si era sparato addosso durante l'occupazione nazifascista. Il campo di terra battuta faceva il resto e la tensione che si sprigionava era tale che la Volkswagen aveva previsto un servizio d'ordine. Spesso le squadre tedesche, dopo aver vinto, scappavano senza nemmeno farsi la doccia. Negli anni '70 sono arrivati in squadra anche turchi e tunisini, negli anni '80 la fusione con l'US Martini, oggi la società con dirigenza italiana, quella della prima generazione, ha un settore giovanile con nove squadre e i ragazzi in campo parlano tedesco.