



# UNA COLLEZIONE MADE IN USA

**Tra le macchine d'epoca di Andrea Zerbini a Fosdondo (Re) spiccano alcuni bolidi americani. Ma non mancano altre "chicche"**

■ di **Francesco Bartolozzi**

«Fosdondo è uno di quei paesi dove sono nate le prime feste dell'agricoltura all'inizio degli anni '80, di conseguenza siamo in una terra di appassionati. Quindi, anche se il mio lavoro non ha molto a che vedere con l'agricoltura, la passione è quasi inevitabile».

**Andrea Zerbini**, titolare di un'impresa per il commercio e l'import di carni e bestiame, da buon reggiano ha da sempre la passione per i motori, e per i trattori in particolare. Cosa che lo ha portato da una decina d'anni a questa parte a collezionarne alcuni. Oggi è a quota 20 macchine e la prima cosa che si nota (anche perché non sono proprio piccoli...) sono dei trattori americani. Non particolarmente "vecchi", ma sicuramente singolari. «Mi piacciono le macchine un po' strane -

conferma Zerbini - come appunto questi trattori americani, che ovviamente da noi non si trovano. Ma oggi con Internet si arriva dappertutto. E poi mi interessano anche altri pezzi, dai testa calda ai trattori da "montagna", dai vigneto-frutteto ai motori fissi».

di zavorra per ruota, per un peso complessivo superiore ai 70 quintali. Largo 3 m, adesso sviluppa 178 CV di potenza». Il 5020 originale, infatti, prodotto tra il 1965 e il 1972, aveva un motore 6 cilindri da 8,7 litri, per "soli" 141 CV di potenza: con trasmissione parzialmente sincronizzata, 8 marce avanti e 2 indietro, da sempre è stato considerato un trattore da pulling.

Altra perla americana è un Farmall M McCormick che arriva dal Messico (praticamente la versione row-crop del W-6 del 1952), equipaggiato con contagiri come le macchine da corsa. «Di particolare ha il motore 8 cilindri modificato per il tractor pulling -



■ Andrea Zerbini vicino al John Deere 5020.

conferma Zerbini -. Il propulsore originale International Harvester era un 4 cilindri da 50 cavalli che arrivava a 2.000 giri, adesso invece c'è questo 160 CV che fa quasi i 100 km/ora (contro i 40 km/h originali) e arriva a 6.000 giri».

Terzo gigante è il Farmall 806 che arriva dal Canada e risale al 1963: motore International Harvester da 87 cavalli, versione row crop, 5,9 litri di cilindrata, Zerbini lo ricorda anche per averlo usato in occasione di due matrimoni.

Quarto e ultimo bolide è di nuovo un John Deere, modello 730 LP (liquid petroleum) funzionante a gpl. «Già negli anni '50 veniva alimentato con il biogas prodotto dalle aziende agricole - ricorda Zerbini - e ha un motore John Deere bicilindrico, 5,9 litri di cilindrata, per 53 CV di potenza». Ne furono prodotti 3.262 esemplari tra il 1958 e il 1961.

## Dalla vaporiera alla carioca

Chiuso il capitolo dei giganti americani, passiamo alle altre particolarità della collezione di Zerbini. Come ad esempio una macchina a vapore del 1880: si tratta di una Merlin Vierzon, con caldaia placcata in ottone e mogano, motore monocilindrico da 8 cavalli. «È una delle prime



■ Steyr 182. Nel riquadro i sedili posteriori con alcuni adesivi dei raduni.



■ Carioca Ferrari.



■ Robusta HSCS G-35. A destra il sollevatore posteriore aggiunto.



Merlin ancora con assale in legno – spiega Zerbini – e con regolatore a due palle (che dal 1900 in poi sono diventate tre); trainata da buoi o cavalli serviva ad azionare la trebbiatrice in cascina. È il pezzo più vecchio in assoluto della mia collezione, ovviamente ancora funzionante».

Altro pezzo speciale è una Robusta HSCS G-35 del 1943 (cinque anni prima



■ Pompa Appia della Goldoni (a sinistra). Nella collezione di Zerbini si trova anche qualche trattore italiano, tra cui (ovviamente) diversi Landini (nella foto l'L45) e un Fiat 55C cingolato.



■ Macchina a vapore Merlin Vierzon del 1880.

che la fabbrica di Budapest venisse nazionalizzata), comprata in Ungheria da un contadino che la utilizzava ancora. «Per usarla aveva montato le ruote in gomma e anche il sollevatore con il distributore idraulico».

Non manca una carioca nella collezione di Zerbini, che risale al 1946, cioè nell'immediato dopoguerra, quando iniziò il recupero di

questo tipo di mezzi. «Si tratta di un Ferrari, che costruivano a Sesso di Reggio Emilia, piccolino da 6 cavalli. È raro perché da 6 CV ne hanno fatti pochissimi esemplari. Successivamente hanno fatto l'8 cavalli, poi il 9, il 12 fino al 16 CV, che erano più comuni anche perché più utilizzabili. Come altre carioche è fatta con pezzi militari di recupero come ad esempio il differenziale Bedford, ed è stato uno dei primi che ho com-

prato. Ho dovuto metterci un cambio nuovo perché avevano perso la leva, ma fino a 12 anni fa è stato usato in un caseificio».

### Settore specialistici

Cambiamo ancora genere e spostiamoci sullo "specializzato". In questo ambito troviamo uno Steyr 182 recuperato nel Parmense, originale austriaco, del 1956, con motore bicilindrico da 36 CV, 2.661 cc di cilindrata e "cresta" sul cofano. «È l'ideale per girare sulle strade di montagna» – racconta Zerbini nel mostrarci il bell'adesivo del primo raduno sul Passo dello Stelvio del 2010 per trattori d'epoca. E a proposito di raduni, Zerbini è da quest'anno consigliere Gamae con l'incarico proprio di organizzare raduni e feste. «Quest'anno abbiamo già organizzato la



■ Lanz Bulldog D1306.



■ Farmall 806.



■ John Deere 730 LP.

gita alla pietra di Bismantova nel Reggiano e siamo riusciti anche ad andare al mare a Pesaro. Una bellissima giornata tutti insieme lungo la panoramica di Gabicce per finire a mangiare il pesce. È difficile organizzare le gite, in particolare quelle in montagna sullo Stelvio, perché c'è un limite massimo di trattori e i posti si esauriscono in pochissimo tempo. Perciò ci stiamo già muovendo per il raduno dell'anno prossimo e stiamo cercando di raccogliere nominativi di chi vuole aderire come Gammae, in modo da far partecipare anche gente delle nostre parti. Perché lo Stelvio sui trattori è comunque una cosa incredibile, un'esperienza assolutamente da fare».



■ Hanomag R27.

### I modelli da restaurare

Chiudiamo con i modelli da restaurare, partendo dalla Germania con un Lanz Bulldog D1306, con motore due tempi semidiesel, che Zerbini usa ancora per piccoli lavori in azienda, e un Hanomag R 27 del 1953, con motore Hanomag da 27 cavalli, 3 cilindri, 4 tempi. Questo modello, successivo all'R22, era un modello cosiddetto Combitrac, cioè dotato di cambio a 5 marce e sistema che meglio ripartiva gli sforzi e lo sfruttamento della potenza del motore. È di colore rosso, a indicare che era un modello destinato ai mercati esteri. Altro pezzo interessante è un Renault R3042 del 1949, con motore 4 cilindri a benzina (614 F), da 30 CV a 1.800 giri/min, 4 marce avanti e 1 indietro, per una velocità di 22 km/h, freni a pedali sulle ruote posteriori. Praticamente fu il modello più venduto della gamma e di serie aveva il sistema di sollevamento idraulico. Oltre al fratello maggiore del Lanz Bulldog D1306 (il



■ McCormick Farmall M. A destra il contagiri.



2806), troviamo poi un Fendt Dieselross F28 con barra falciante, del 1950, con motore bicilindrico da 28 CV, 2,3 litri di cilindrata, 5 marce avanti e 1 indietro, 20 km/h di velocità, che Zerbini "vede bene" sulle strade del Tirolo, e un particolarissimo trattore da vigneto della Société Française Vierzon. Si tratta di un Super



■ Due chicche francesi da restaurare: Renault R3042 (a sinistra) e Vierzon Super 204.

204, del 1959, 27 cavalli, monocilindrico, 3,2 litri di cilindrata, 2 tempi, semidiesel. Molto raro, soprattutto in Italia, è l'ultimo modello tutto Vierzon ancora in verde chiaro e giallo, perché dal 1964 con Case, che era diventata azionista principale, il colore diventerà arancio e beige. Viene citato a volte anche come l'ultimo modello di trattore testa calda della storia. Zerbini ha, infine, una piccola raccolta (una ventina)

di motori fissi, solo quelli che costruivano a Reggio Emilia e dintorni (Slanzi, Ruggerini, Goldoni), e come tutti ha qualche sogno ancora non realizzato. «Tanto per rimanere in tema di giganti mi piacerebbe un Oil Pull americano degli anni 20, oppure una Merlin locomobile semovente. Ma sono macchine costose e soprattutto difficili da gestire come ingombri. Comunque, mai dire mai...».