

# UN GIOVANE MECCANICO CON I MOTORI NEL SANGUE

**Omar Baschetti ha solo 34 anni. E già da 8 ha la passione per le macchine d'epoca**

■ di **Cristiano Riciputi**

**U**n giovane appassionato di trattori antichi. **Omar Baschetti**, 34 anni di Bellaria (Rimini) si è innamorato di questo mondo da 8 anni. I giovani, in questo settore, non sono molti e la maggior parte di questi hanno ereditato la passione dal padre. Per lui invece è diverso: «Non ho nessuno in famiglia a cui piacciono i trattori d'epoca - ci dice - e io mi sono appassionato senza un motivo particolare. Mi piace molto la meccanica in quanto di professione so-

no meccanico di automobili e mi è sempre piaciuta la campagna, dato che i miei nonni avevano la terra. Tutto qui. Il resto è venuto da solo».

Baschetti non ha una collezione sterminata, data la sua giovane età, però si dà molto da fare per cercare nuovi pezzi, scambiarli, comprarli, venderli. Uno dei primi modelli in cui ci si imbatte, visitando la sua collezione, è un Allis Chalmers degli anni '20. «È un trattore americano - spiega - che veniva importato, ma in maniera contingente. Io l'ho recuperato in Centro Italia. Era totalmente bloccato, il motore era inchiodato, ma, con oltre tre anni di lavoro, sono riuscito a sbloccarlo e a farlo ripartire, previo smontaggio totale. È una macchina piuttosto rara: al momento, in Italia, di Allis Chalmers di questo modello si hanno notizie solo di tre esempla-



■ Omar Baschetti vicino al Fiat Boghetto.

ri, compreso il mio». Si tratta perciò di una macchina rara, di 30 cavalli, con avviamento (a benzina) a manovella e poi petrolio. Dal punto di vista della carrozzeria, Baschetti pensa di intervenire presto, ma solo con un restauro di tipo conservativo: «Toglierò la patina di ossido e poi darò una mano di trasparente. Una macchina del genere non voglio di certo riverniciarla».

Proseguendo ci si imbatte in un altro trattore fuori dal comune: un Amog 40 diesel di fine anni '50, primi anni '60. La Amog era una ditta costruttrice di Lugo di Romagna (Ra), una delle tante che fiorirono, nel do-



■ La ditta Amog era di Lugo di Romagna.

poguerra, fra Ravenna e Ferrara. La richiesta di trattori, durante il boom economico era altissima e allo stesso tempo vi era una grande quantità di materiale bellico (jeep, carri armati, camion) in disuso e soprattutto la fantasia di meccanici e carrozzieri. I soldi



■ Allis Chalmers degli anni Venti.



■ Gli esemplari di Allis Chalmers noti in Italia sono tre.



■ L'Amog 40 doppia trazione.



■ Sgranatrice per mais con sistema cardanico aggiunto.



■ Carro agricolo romagnolo dipinto, datato 1931, decorato da Maddalena Venturi..

erano pochi e allora tante officine meccaniche, quelle più evolute, diventarono costruttori utilizzando motori di demolizione oppure motori nuovi. Stessa cosa per i cambi e così facevano dei trattori adatti allo scopo a costo inferiore rispetto a quelli delle grandi ditte.

«Il mio Amog – continua il collezionista – è un 40 cavalli a doppia trazione con motore Vm. Magari non è un trattore bellissimo, ma è italiano, della mia terra e non molto diffuso, quindi



■ Fiat Boghetto cingolato.

rientra nella mia mentalità collezionistica».

Non manca poi un classico delle collezioni, vale a dire un Same 25 doppia trazione. Restaurato anche nella verniciatura.

### Attrezzi in legno

Tralasciando per un attimo i trattori, ci si imbatte in due attrezzi in legno: il primo è una sgranatrice per mais degli anni '50 della ditta costruttrice Carra di Suzzara (Mn). La particolarità è che certamente è stata utilizzata almeno fino agli anni '70-'80, dato che è stato fatto un adattamento: è stato applicato un sistema cardanico per utilizzare, come forza motrice, la presa di potenza di un trattore moderno invece della puleggia con cinghia di un trattore testa calda. In più si nota che è stata



■ Il Venieri 40 cavalli a tre cilindri.

saldata su un vecchio telaio di automobile: segno che doveva essere trasportata per lunghi tragitti come se fosse utilizzata da una sorta di contoterzista dell'epoca.

Fa bella mostra di sé anche un carro agricolo romagnolo, del 1931, imponente e dipinto, costruito a Granarolo faentino e decorato dalla famosa Maddalena Venturi. All'epoca fra Forlì e Faenza vi erano almeno 25 aziende che costruivano carri in legno. In zona i carri agricoli ben conservati rappresentano un oggetto molto ambito e la quotazione raggiunge parecchie migliaia di euro a seconda dell'epoca, del grado di decorazione o, addirittura, degli intarsi.

Tornando ai trattori, «Uno dei pezzi migliori – ci tiene a precisare Baschetti – è questo Fiat Boghetto del 1940. È un cingolato non molto diffuso, il cui motore fu progettato dall'ingegner Boghetto, da qui il nome. Il motore è a bassa compressione, sia con candele sia con iniettori. La messa in moto è a manovella e si accende a benzina; poi si apre la pompa di iniezione per la nafta. Le candele funzionano con continuità».

Per rimanere nel campo dei cingolati, Baschetti ha un imponente Fiat 52 del 1948. È una macchina pesantissima con motore Om a 16 valvole. Lo ha recuperato in campagna ed

era rimasto 30 anni all'aperto. La sua particolarità sta nel sistema a ponte che permetteva di alzare la lama apripista. «All'epoca non vi erano ancora pompe idrauliche efficienti, per cui era stata montata questa impalcatura che, tramite argano posto sul retro, e cavo d'acciaio che arrivava fino al davanti, permetteva di sollevare l'apripista. Per abbassarlo invece se ne sfruttava il peso. Tale sistema, per questa macchina, era stato costruito dai Fratelli Mazzotti di Ravenna. Il motore è completamente bloccato e la mia prossima sfida è farlo ripartire. So che impiegherò qualche anno ma sono certo di riuscirci». Questi meccanismi erano applicati per lo più in macchine Caterpillar per i cantieri edili e stradali e quasi mai in agricoltura. Poi, ad un certo punto, anche il settore agricolo cominciò a richiedere macchine in grado di spostare la terra e allora si applicarono sistemi, come quello appena descritto, a trattori



■ Il Fiat 52 visto da dietro. In basso si notano arco e lama apripista.



■ Il logo Venieri impresso nel blocco cambio.





■ Fiat 52 (1948) cingolato col sistema per alzare l'apripista.

che fino a quel momento erano stati utilizzati solo per la forza trainante dei grandi aratri da scasso. Non a caso, insieme a questa Fiat 52 Baschetti ha acquistato un aratro che viaggiava sempre insieme alla trattrice. Altre macchine interessanti sono un Venieri 40 cavalli a 3 cilindri degli anni

'60, pure questo a cingoli e un Lombardini TL 25, sempre degli anni '60. Il Lombardini, che Baschetti vuole restaurare al più presto, ha due pedali per i singoli freni, 1 pedale per il bloccaggio di entrambe le ruote, la frizione e un pedale per il bloccaggio del differenziale. «Quando ci si sale non so mai che pedale de-



■ Il Lombardini TL 25 ancora da restaurare.

vo premere» scherza il collezionista. La ditta Lombardini utilizzava molto l'alluminio e infatti il cruscotto e altre parti sono realizzate con questo metallo. Così era garantita la durata nel tempo e l'effetto estetico era migliore rispetto al ferro. Il TL 25 in questione è un due cilindri a V. I pistoni hanno una corsa molto

lunga e questo creava dei problemi di affidabilità. «Nonostante la differenza di età – conclude Omar Baschetti – ho tanti amici collezionisti con cui mi trovo benissimo. Grazie alla loro esperienza ottengo tante informazioni che mi sono indispensabili per orientarmi in questo affascinante mondo». ■