



NEL SEGNO DEL TORO

A Funo di Argelato (Bo) si trova il Museo Ferruccio Lamborghini. Dove i trattori rivestono un ruolo di primaria importanza

■ di **Francesco Bartolozzi**

Questa rubrica è tradizionalmente dedicata ai collezionisti di trattori e macchine agricole d'epoca. Ma se si tratta di raccontare una realtà d'eccellenza in questo settore, lo strappo alla regola è sempre ben accetto.

È già successo in altre occasioni (vedi *Macchine e Motori agricoli* n. 9/2012 e 7_8/2013) e ci ripetiamo su questo numero con uno storico marchio italiano, simboleggiato da un toro "scatenato". Parliamo di Lamborghini, ovviamente, e in particolare del museo intestato a **Ferruccio Lamborghini**, fondatore della grande azienda che oggi ha sede a Sant'Agata Bolognese (Bo), ma che ebbe origine in quel di Cento (Fe). «Il museo di famiglia Ferruccio Lamborghini – ci spiega il direttore **Fabio Lamborghini**, nipote dello zio fondatore – ha inaugurato la sua prima struttura nel

maggio del 1995, esattamente due anni dopo la morte di Ferruccio. Per espresso desiderio della famiglia, e del figlio Tonino in primis, fu infatti costruito per celebrare il ricordo di questo geniale imprenditore e si trovava a Dosso S. Agostino, in provincia di Ferrara. Dal 27 maggio di quest'anno, però, la sede si è trasferita a Funo di Argelato (Bo) e in questo "contenitore" sono rappresentate tutte le variegate produzioni industriali di Ferruccio: dal 1947 quando, figlio di agricoltori, si improvvisò imprenditore e iniziò a produrre il famoso "Carioca", il trattore economico, detto anche "il trattore per tutti", fino ad arrivare, attraverso bruciatori, caldaie, depuratori, pannelli solari, vini, golf car e prodotti oleodinamici (pompe e distributori di potenza), alle auto sportive, il prodotto che più gli ha dato visibilità e che ha



■ Fabio Lamborghini, direttore del museo, con la foto di Ferruccio Lamborghini sullo sfondo.



■ La Carioca in versione 6 cilindri, sopra, e 4 cilindri.



diffuso il brand Lamborghini nel mondo».

In altre parole, questo è il miglior luogo al mondo per conoscere la storia di Ferruccio Lamborghini. Tra l'altro, con il cambio di sede gli spazi si sono decisamente allargati, perché dai 1.200 mq originari si è passati a 5.000 mq, e la scelta di venire in provincia di Bologna è stata dettata soprattutto dall'esigenza di avere più spazio, perché sono tante le "chicche" che meritano di essere viste. Ma la prima sorpresa che ci coglie dalla chiacchierata con Fabio Lamborghini è questa. «È ovvio che qui le auto la facciano

da padrone – ci racconta il direttore – ma con sorpresa, e devo ammettere anche piacevole, arrivano anche molti appassionati di trattori e il loro primo obiettivo è quello di vedere proprio i trattori storici Lamborghini. Per assurdo qualcuno si porterebbe a casa un trattore piuttosto che una macchina».

Il trattore per tutti

Nel museo chiaramente non ci sono tutti i model-



■ L'ingresso del museo a Funo di Argelato. Per visite e informazioni: www.museolamborghini.com.



■ Da sinistra L33, DL25 e DL15.

li prodotti da Lamborghini, ma si trova comunque una parte rappresentativa per periodi, quindi dal 1947, anno del primo "Carioca", al 1973, quando Same acquisì l'azienda. In questo museo, infatti, si ripropone solo ed esclusivamente la storia industriale di Ferruccio Lamborghini e di quando lui era proprietario delle sue aziende.

Nel passare in rassegna le rarità trattoristiche che affollano questo museo abbiamo sfruttato anche la fortunosa casualità di aver incontrato in occasione della nostra visita un esperto collezionista di trattori Lamborghini, **Alfio Alberghini** di Corporeno (Fe), che ci ha fornito preziose informazioni. Il primo esemplare da citare è ovviamente quello delle origini, il "Carioca" del 1947, co-

struito con motore, cambio e pezzi di recupero bellici, successivamente assemblati. «Ne fece parecchi esemplari – ci spiega Fabio Lamborghini – motorizzati Morris, alcuni a 4 cilindri (25cv, 2005 cc di cilindrata) e altri a 6 cilindri (35cv, 3600 cc). Dato che la benzina costava tanto e quindi non si poteva proporre all'agricoltore un carburante del genere, l'intuizione di mio zio fu quella di inventare il vaporizzatore, grazie al quale il trattore si avviava sfruttando poche gocce di benzina e poi funzionava a petrolio».

Accanto al Carioca si trova l'**L33**, il primo trattore vero e proprio costruito da Lamborghini nel 1951. Equipaggiato con lo stesso motore Morris, proponeva un cambio diverso e soprattutto prevedeva già il carro in fusione. L'anno dopo fu la volta del **DL15**, equipaggiato con un motore particolare, un Nanni Lanova da 15 cavalli a 2 cilindri contrapposti, e con avviamento a manovella. Se, infatti, sul motore Morris l'avviamento era elettrico, in questo caso si volle rendere il trattore ancora più semplice. Il DL15 era, in realtà, un trattorino nato per il frutteto, caratterizzato da un motore compatto e da dimensioni ridotte.



■ Lamborghinetta. Dal 1957 in poi tutti i trattori Lamborghini montarono il motore della casa ferrarese.

Ma soprattutto era basso, in modo da poter girare tra i filari dei frutteti e dei vigneti, e molto pesante sul posteriore per aumentare l'aderenza. Il DL15 sarà seguito dal modello più grande (20 cv) DL20, non presente nel museo e primo a essere motorizzato MWM. Dopo i Morris, infatti, Ferruccio Lambor-

ghini si appoggiò ai motori tedeschi della MWM (Motoren Werke Mannheim), riuscendo con fatica – ci spiega Fabio Lamborghini – a farsi dare la licenza per produrre questi propulsori in Italia.

Il boom del DL25

Il modello successivo, il



■ Universal, primo trattore multiuso ad avere un piano di carico, con lo stesso motore della Lamborghinetta.



■ Carioca ancora da restaurare (sopra) e DL 45 senza cofano del 1956.





■ Lamborghini 1R.



■ Modelli a cofanatura bianca: da destra in primo piano C230S, R340, R340DT e C452L.



■ Lamborghini 2R e, a destra, la versione cingolata 5CTL.

DL30, nel 1952, all'inizio costruito con motorizzazioni diverse da 30 cavalli, venne prodotto in pochi esemplari (compresa la versione DL30 Super da 32 cv). Aveva però la particolarità del differenziale sem-

pre bloccato, per cui quando doveva andare dritto come nel caso dell'aratura, le ruote erano sempre in trazione, mentre quando si girava lo sterzo una leva sbloccava il differenziale in automatico. Nello stesso

periodo del DL30 fu prodotto anche il DL40, ma fu la serie successiva a raggiungere una grande "tiratura": si tratta del **DL25** da 25 cavalli, del 1953, con alcuni modelli che uscirono con motore MWM, altri con motore Lamborghini. «Il DL25 è stato il trattore che ha avuto commercialmente il successo maggiore – commenta Fabio Lamborghini – anche perché la potenza più richiesta nei primi anni 50 nelle nostre campagne era proprio quella». Dopo il DL 40 (1953), non presente in museo, fu la

volta della **Lamborghini**, nel 1957, un trattorino che registrò un vero e proprio boom, perché si trattava di una macchina semplice e poco costosa. Fu il primo trattore Lamborghini con motore raffreddato ad aria, un bicilindrico da 22 cavalli di potenza: leggero (solo 10 q di peso), si dimostrò molto valido dal punto di vista anche degli avviamenti, soprattutto a basse temperature.

Prima di passare all'angolo della serie R, fa bella mostra di sé nel museo il **DL30 CTL**, versione cingolata del DL30 del 1956, dove TL sta per telaio largo: equipaggiato con motore raffreddato ad acqua, del 1956, era stato preceduto nel 1954 anche dalla versione cingolata del DL25. I primi modelli della serie R, invece, arrivarono nel 1961 (1R, 2R e 4R, rispettivamente da 26, 39 e 48 cv) e poi nel 1966 (7R da 52 cv). Nel museo si trovano l'**1R**, modello monocilindrico raffreddato ad aria, da 26 cv, e il **2R**, sempre raffreddato ad aria, da 24 cv. Del 2R venne prodotta anche la versione cingolata, il **5CTL**, ma va precisato che tra l'1R e il 2R venne

DODICI PEZZI UNICI

A parte i trattori, che ovviamente sono la parte che più interessa i lettori di questa rivista e che hanno fatto diventare industriale Lamborghini, foraggiando anche economicamente la crescita delle altre aziende, è importante sapere che in mezzo a questa collezione c'è tutto il mondo Lamborghini. «Abbiamo in questo museo ben 12 pezzi unici al mondo – sottolinea con orgoglio Fabio Lamborghini – primo fra tutti la MiuraSV personale di Ferruccio Lamborghini, la più importante delle 762 costruite. La sua quotazione, ammesso che un'asta riuscisse ad accaparrarsela, partirebbe da una quotazione di 10 milioni di euro, mentre una Miura "normale" oggi ne vale circa 2. Tra i prototipi, abbiamo anche un motoscafo Riva Aquarama di mio zio, che lo tenne dal 1968 al 1988 e lo equipaggiò con due

motori Lamborghini. Era praticamente un missile, tanto che vinse 4 record del mondo di velocità media sull'acqua, e dopo diverse vicissitudini è stato restaurato a nuovo nei cantieri Riva e rimotorizzato con due motori Lamborghini. È arrivato dal Nord Europa e starà qui fino a fine anno». **FB.■**



■ La MiuraSV che appartenne a Ferruccio Lamborghini.

prodotto nel 1959 il 3352 (3 cilindri, 35 cv, 2 ruote motrici, uscito poco dopo la Lamborghinetta) e nel 1960 il 2241, molto simile all'1R, ma con diverse migliorie.

Il cofano bianco

L'ultimo gruppo di trattori presente in museo è caratterizzato dalla co-



■ Lamborghini fu tra i primi negli anni 50 a produrre il cambio con 4-8-12 marce sincronizzate.

fanatura bianca. Dopo il 7R, infatti, nel 1967 arrivò l'R226, il primo e unico modello con cofano arrotondato e bianco: un trattore economico, simile alla Lamborghinetta, con mascherina frontale a griglia orizzontale anziché verticale, senza scritta nel mezzo, e cambio tedesco a 6 marce. Il motore era lo stesso della Lamborghinetta, ma con pompa immersa e non in linea. Dal 1968 la cofanatura divenne squadrata e bianca e il museo espone 4 esemplari interessanti di questa tipologia: un **R340** del 1966, con motore 3 cilindri da 40 cv, presente anche nella versione doppia trazione (**R340 DT**); un **C230S**, cingolato detto anche "vigneron", con motore bicilindrico da 30



■ DL30 (a sinistra) e versione cingolata a telaio largo (DL30CTL).

cv del 1967 (a quei tempi probabilmente il trattore più stretto sul mercato, solo 75 cm, proprio per poter agevolmente girare tra i filari dei frutteti e dei vigneti); un **C452L**, cingolato largo con motore 4 cilindri da 52 cavalli del 1969.

«C'è voluto tanto tempo per recuperare tutti questi esemplari – conclude Fabio Lamborghini – perché alcuni erano già di proprie-

tà di famiglia, ma altri Tonino Lamborghini in persona è andato a recuperarli dagli agricoltori nelle campagne. In effetti, l'idea del museo nacque già quando Ferruccio Lamborghini, ormai anziano, allestì una sorta di "pre-museo" a Panicale in Umbria nella sua tenuta vinicola. E 25 anni dopo la sua dipartita ecco quello che siamo riusciti a metter su. E non è ancora finita...».