



TESTACALDA DA SEMPRE

Domenico Massaroni, ex-meccanico di Bellaria (Rn), li riparava da giovane. E oggi ne ha in collezione oltre 60 esemplari

■ di **Cristiano Riciputi**

Cos'è la passione? È una malattia che ti fa acquistare per 150mila lire al pezzo, dagli anni '60, quel che tutti considereranno solo 'ferrovecchio' e custodirlo fino a oggi. E non ti importa se ora lo stesso pezzo ha un valore di 40mila euro. Tanto la passione ti impedisce di vendere.

Questa è la sintesi della vita collezionistica di **Domenico Massaroni**, che custodisce la sua collezione di oltre 60 testacalda a Bellaria, in provincia di Rimini. Una passione che è approvata, anzi, condivisa, anche dalla moglie, per cui in tutti questi anni collezionare trattori antichi, così come motori agricoli e nautici, è stata 'roba di famiglia'. «Quando lavoravo, facevo il meccanico - spiega Massaroni, che si è trasferito in Romagna, da San Benedetto del Tronto (Ap), negli anni '50 - e aggiustare i testacalda è sempre stata la

mia prerogativa. Poi, quando si sono imposti i motori a 4 tempi, non riuscivo a concepire la distruzione di questi mezzi che avevano affiancato l'agricoltore in tanti lavori. Perciò ho iniziato a recuperarli».

Massaroni all'inizio otteneva alcuni pezzi gratuitamente, altri li pagava cifre basse, mentre per altri ancora doveva chiedere dei prestiti «perché i soldi erano comunque pochi». Oggi vanta una collezione che, per un semplice meccanico, è di certo una fra le più complete in Italia. Uno degli ultimi pezzi arrivati è un lo-



■ Domenico Massaroni mostra la vaporiera di costruzione ungherese.

comobile Landini tipo E dei primi del '900. Sviluppa 16-18 cavalli a 400 giri e il raffreddamento avviene ad acqua, la quale cade in una vasca di raccolta e in questo modo abbassa la temperatura. Davanti all'uscio di casa Massaroni fa bella mostra di sé una 'vaporiera' ungherese, la C213 Hof-



■ La scritta Landini sul locomobile.

Bubba e Orsi in prima linea

«Ho una grande passione per i Bubba e gli Orsi - dice il collezionista - pur senza togliere nulla alle altre case. Il Bubba, quando è in moto, lo senti subito. Rispetto agli altri il pistone dà colpi meno secchi. La sua è quasi una musica». Fra gli altri, spiccano due cingolati Bubba, l'Ariete da 40 CV e il Centauro da 50 CV, entrambi degli anni '40. «L'Ariete - precisa Massaroni frugando nei suoi ricordi di meccanico - rischiava di rompere la testata abbastanza frequentemente, se sottoposto a sforzi prolungati. E questo a causa del raffred-

■ In tutto sono più di 60 i trattori della collezione, assieme ad alcune decine di motori nautici e agricoli.

feherr-Schranz di fine '800. È perfettamente funzionante e, affinché possa entrare a regime e il vapore abbia abbastanza forza da mettere in moto la puleggia, occorre alimentare la bocca di combustione per quasi un'ora con legna o carbone.



■ Veduta parziale della collezione Massaroni.



■ Locomobile Landini dei primi del '900.



■ Il logo Bubba.



■ Una bella targa della Orsi.



■ Cingolato Centauro della Bubba.

damento poco efficiente. Si pose allora rimedio nel Centauro, dove un tubo di raffreddamento supplementare immette acqua

sulla testata». Proseguendo nel grande piazzale che ospita tutti i trattori, coperti da semplici teloni, si arriva alla sezione Orsi, con 9 esemplari. Uno di questi è il Super Orsi RV, cioè a regolatore variabile. Sotto sforzo si aprivano le masse in modo da far arrivare più nafta e migliorava il

rendimento. Il più potente fra gli Orsi della collezione è l'Argo 50 CV. L'Argo Maremma Orsi, dal cui nome si capisce subito per quale zona d'Italia era principalmente stato pensato, ha l'assale anteriore leggermente piegato per permettere un miglior rendimento in fase di aratura. «Io ho sempre pensato – dice Massaroni – che il Landini sia stato progettato da un fabbro e l'Orsi da un ingegnere. Il Landini è semplice, affidabile, ma anche rude ed elementare. L'Orsi è più ricercato, in tutto. La trasmissione è studiata nei minimi dettagli anche se, nel complesso, è più delicata rispetto a quella del Landini». E proprio fra i Landini conta



■ La 'carta d'identità' del locomobile.

tanti esemplari. Una decina di 35, altrettanti di 45. Ma ci tiene a sottolineare che ogni trattore è diverso, o per la velocità di avanzamento (non c'è un Landini testa calda che sia uguale a un altro, in questo) o per la leva del gas o per la sterzata, così come per i freni, il cambio, il tubo di scarico. Ogni Landini, pur fatti in serie, in pratica era un pezzo a sé. Uno degli ultimi Landini 40 CV è stato il /8: in una sola leva aveva 8 marce. Ma nella lunga storia collezionistica di Massaroni, non c'è neppure una "fregatura"? «Eh sì – risponde – almeno una c'è. Si tratta di questa Robusta 30-35 della ungherese Hscs. Non ha mai funzionato, e tuttora non funziona, bene. L'ho presa a scatola chiusa scambiandola con un Landini». Altri esemplari degni di nota sono gli Oto Melara, fra cui un 18 che non ha il



■ L'Orsi Ariete sviluppava 40 cavalli di potenza.



■ Oto Melara 18 in fase di riparazione e restauro.



■ L'Argo Maremma della Orsi.

differenziale. In pratica, ha la frizione di un cingolato ed era diffusissimo nelle colline marchigiane sino alla fine degli anni '40. La sua peculiarità era la trazione ottimale anche in pendenza. Massaroni possiede anche un Oto Melara 30, un pezzo piuttosto raro degli anni '60.

Motori marini

Riguardo al restauro, Massaroni non ha dubbi: «lo rivernicio solo se il pezzo è un pugno di ruggine. Altrimenti do solo una ripulita e poi mantengo tutto "unto", in modo da proteggere la carrozzeria e i motori dall'aria del mare. Rispetto,



■ Robusta Hscs, trattore costruito in Ungheria.

ma non condivido, chi rivernicia tutto per far sembrare la macchina nuova come appena uscita di fabbrica». Impressionante è la collezione di motori marini che, negli anni, Massaroni ha accumulato. Bellaria è vicino al mare e tanti pescatori si sono sempre rivolti a lui per le riparazioni. Poi,



■ La targa esplicativa di un motore a gasogeno.

quando sostituivano il motore vecchio per uno nuovo, glielo cedevano volentieri. Molti di questi motori sono dei Lombardini, utilizzati in agricoltura ad esempio per i motocoltivatori, così come i Ruggerini. Particolari, infine, alcuni esemplari di motori a gasogeno utilizzati per saldare. ■