



# UN'ALTERNANZA DI STORIA E CULTURA

**La collezione di Renato Ambrogio, uomo dalle mille risorse, cerca di riannodare i fili della nostra memoria**

■ di **Mirco Vela**

**P**arlare di **Renato Ambrogio** non è cosa semplice, né tanto meno di facile illustrazione: incominciamo a dire che è una persona positiva e propositiva, vivace e ottimista per temperamento, spontanea e aperta nei rapporti interpersonali, intraprendente, capace di avere successo in tutto quello che fa, in ogni cosa nella quale si cimenta.

La sua intelligenza caratterizzata da grande capacità intuitiva, la sua naturale predisposizione alla condivisione e all'amicizia, la sua determinazione di fronte alle difficoltà lo aiutano a concretizzare in maniera dinamica e costruttiva la sua vocazione di imprenditore e la sua passione per il collezionismo di

macchine agricole "storiche". Titolare dell'omonima azienda, Renato è nato a Fossano (Cn) dove vive con la moglie Claudia e le tre figlie; marito e padre premuroso e amorevole, da anni si occupa di manutenzioni industriali, trivellazione pozzi agricoli, industriali e domestici, impianti sollevamento acqua e, nel suo laboratorio attrezzato di tutto punto, di restauro trattori e macchine agricole d'epoca. Legato alle proprie origini, ci racconta di come la passione per il suo lavoro l'abbia appresa dal padre, che negli anni 1965/70 gestiva una piccola officina da fabbro con attrezzature in parte costruite artigianalmente. «Con il suo innato spirito di innovazione, mio padre modificò

un'auto Fiat 1100E e, con un sistema di tubi molto rudimentale, iniziò la perforazione del terreno per impiantare pozzi».

Grazie all'esperienza acquisita con la pratica e alcune basilari conoscenze di meccanica, "Ambreus cit" ha saputo portare l'azienda al passo con i tempi, con attrezzature idonee, e ha dato vita a un laboratorio dove la sua passione diventa terreno prezioso anche e soprattutto grazie alla sua capacità umana di coinvolgimento e di condivisione; con Renato esiste sempre un confronto dialettico a volte vivace eppure sempre aperto, confidenziale, spontaneo, ogni problematica viene affrontata in funzione di nuove sintesi, nuove prospettive, nuove soluzioni. «Essere legati alle proprie origini, mantenere viva la tradizione, il mondo cambia così velocemente che dobbiamo impegnarci a lavorare su quello che c'è stato, riannodare i fili della nostra memoria e accendere nuovi orizzonti, traman-



■ Renato Ambrogio, per gli amici Ambreus cit e/o Ambrusot.

dare ai nostri figli, ai giovani di oggi la nostra storia. Senza cambiamento continuo, senza innovazione non c'è futuro, ma il futuro è appunto frutto del passato: senza gli insegnamenti di mio padre e il suo saper fare io oggi non sarei quello che sono, non avrei saputo mantenere una linea unitaria che collega i diversi campi in cui opero».

## Bottega artigianale

Nella sua "bottega artigianale", dotata di tutto ciò che serve, si svolgono, con efficacia organizzativa e competenza, i lavori di restauro dei trattori oggetto della sua collezione. «Ogni mezzo ha una storia. Quando un trattore arriva nel cortile, mio padre lo analizza con il suo occhio da intenditore e inizia a raccontarmi che, nel tale anno, la tale cascina lo usava per



■ Mietitrezza Class Comet. Salvata dai rovi «quest'anno, 2015, scenderà in campo a trebbiare il grano nella cascina S. Martino». Franz Claas aveva una piccola azienda agricola, ma la sua vera passione era la meccanica: da una piccola trebbiatrice a mano costruita a 14 anni nacque un impero.



■ I “magnifici tre”, messi a nuovo, orgogliosi del loro marchio OM che attualmente è usato nella produzione di carrelli elevatori.



■ OM 45R DT, 45 cv, molto raro, della seconda metà degli anni Cinquanta, è tra i pochi esemplari con trasformazione Manuel Selene per la doppia trazione.



■ I “magnifici tre” esposti a cura dell'Associazione Trattori & Trattoristi il 19 aprile 2015 a Torino presso Industrial Village, in occasione della 2° Edizione History & Glory, con altri numerosi mezzi a marchio Fiat-OM.

questi o quei lavori. Il calore con cui mi descrive alcuni dettagli meccanici è musica per le mie orecchie, sono veramente fortunato. Faccio un lavoro che mi piace, o meglio, in realtà faccio due cose: l'imprenditore e il ricercatore di opere d'arte... La mia passione per la meccanica e la carrozzeria è amore per questi mezzi, per il loro restauro. Quando li trovo abbandonati negli angoli più nascosti, penso immediatamente a come possono diventare belli: a me interessa solo che il motore sia funzionante, dopo di che il restauro di carrozzeria e l'impianto elettrico è pane per i miei denti».

Nella collezione di Renato si può dire che di trattori non ne manca nessuno ed è difficile descriverli tutti: non segue una linea mono-marca come succede per molti collezionisti, ma cerca di avere i principali modelli a suo tempo presenti nel Cuneese e forse il marchio più importante, non tanto qualitativamente quanto per numero di esemplari venduti in zona, è Fiat/OM. «La sigla OM - precisa Renato - sta per Officine Meccaniche (Soc. Anonima Officine Meccaniche Miani Silvestri Comi Grondona e c. Milano) e la sua prima uscita risale al 1899 con un tram. Per diversi anni, infatti, si dedicò al settore ferroviario



■ I “magnifici tre” in partenza da Fossano per Torino.

e solo intorno agli anni '20 acquistò la ditta Züst di Brescia, dedicandosi così ad altri campi. Alla fine degli anni '30 la OM a Milano costruiva treni, trattori e motori ed è in quel periodo che nacque il primo testacalda (un 30 cavalli), mentre a Brescia continuava la produzione di camion e auto (le auto OM ex-Züst nel 1927 vinsero la prima edizione della Mille-Miglia). Nel 1933 venne acquistata dalla Fiat e poi accorpata alla Mais - Meccanica Agricola Industriale Suzzarese - di Suzzara (Mn), che costruiva trebbiatrici e altre macchine. Sulla griglia anteriore il marchio OM rimase fino a metà anni '70, dopo di che i trattori vennero marchiati Fiat. Penso che per l'epoca fossero

macchine molto valide soprattutto come motore, compatte, potenti e allo stesso tempo maneggevoli. Alcune di loro sono ancora in uso nelle nostre campagne dopo 50 anni dalla produzione e per me la loro storia ha un grande fascino». Nella collezione di Ambrogio troviamo, perfettamente tirato a lucido, un mitico OM 35/40 con frizione a mano e motore diesel da 3.770 cm<sup>3</sup>, un 45 R DT, mezzo molto raro, con doppia trazione Manuel Selene, ditta del Torinese che si occupava di trasformazioni di trattori, pratica diffusa all'epoca (tra le altre creazioni Manuel c'è il Ford Major DT), un Super OM o 512 e il più innovativo, un OM 513. Parlando sempre di trattori di “casa nostra” non



■ McCormick-Deering 22-36: restauro impeccabile, solo la grande passione e la costanza di Renato “Ambreus cit” possono arrivare a tanta perfezione e cura dei minimi particolari.





■ Non tutto è perfezione! Questi trattori sono in attesa di essere restaurati o semplicemente ripuliti per passare nella sala espositiva.

mancano alcuni Fiat, per cui si possono ammirare sia un 411R che un 312R, oltre al gigante degli anni '60, l'imponente 80R. Non tralasciamo, poi, i più piccoli del periodo: "la Piccola Fiat 18", il 211R diesel e il modello 211RB con motore a benzina; logicamente tra questi non può mancare un doppia

trazione, precisamente il 241R, mezzi, ad eccezione del 211RB, dotati di motore diesel due cilindri con cambio a 6 marce avanti e 2 retromarce. «Nella primavera del 1957 a Verona la Fiat lanciò il trattore più venduto degli anni '50, il Fiat 18 la "Piccola" - così esordisce Renato e nei suoi occhi brilla una luce particolare che ci fa capire quanto sia orgoglioso di avere in casa alcuni pezzi che sono la storia dell'industria italiana - mio padre ricorda ancora la pubblicità che diceva "l'utilitaria dei campi, con i suoi 40 attrezzi fa tutto, passa dappertutto", costava 870mila lire ed era ideale per le aziende agricole che avevano una superficie non superiore ai 10 ettari».

### Ferguson e Allis-Chalmers

Descrivere, ma soprattutto raccontare dei mezzi di "Ambrusot" non è cosa semplice: sono molti, tutti bellissimi, ognuno racchiude molti se e perché, dobbiamo quindi limitarci a parlare di quelli che maggiormente hanno colpito la nostra attenzione. Ecco

allora due fantastici Ferguson, uno diesel e l'altro a benzina/petrolio, con aratro bisolco e cavalletto brevetto Ferguson che Renato descrive come «mezzi poco costosi, spartani, leggeri che dopo la seconda guerra mondiale hanno sostituito la forza animale in molte aziende agricole, oltre 500.000 esemplari costruiti e venduti in tutto il mondo. Molto presenti nelle zone del Cuneese, praticamente dietro ogni pagliaio c'è un piccolo trattore grigio. A questo ho applicato il suo cavalletto come avevano un tempo». I Ferguson infatti montavano un particolare optional capace di sollevare il mezzo per rendere più agevoli le operazioni sulle ruote, allargare o stringere la carreggiata in base ai lavori da eseguire nelle diverse coltivazioni o per tenere sollevato il trattore nei periodi di non utilizzo onde evitare l'appiattimento delle gomme. Di notevole interesse, molto rari almeno per la zona in cui ci troviamo, sono un Allis-Chalmers benzina, costruzione Usa anni 50, perfettamente restaurato e funzionante, e un Farmall Regular con motore 4 cilindri in linea, valvole in testa con aste e bilancieri in grado di sviluppare 13,27 hp alla barra e 20,05 hp alla puleggia, alimentato a benzina/petrolio, con frizione monodisco a secco, 3 marce avanti e retromarcia, le due ruote anteriori accoppiate, unica strumentazione l'indicatore della pressione dell'olio posto sotto il serbatoio.



■ Ferguson TH 20, "il piccolo trattore grigio", con il suo innovativo sollevatore idraulico a tre punti con sforzo controllato ancora oggi utilizzato sui moderni trattori per l'attacco e il controllo degli attrezzi.



■ Nella foto un robusto, quanto leggero, Allis-Chalmers, motore a scoppio 4 cilindri, raffreddamento ad acqua, cambio a 4 rapporti, esemplare ben restaurato con aratro.

Ammirando questi "esotici" ci viene spontaneo domandare a Renato perché nella sua collezione vi siano gli stranieri: «Questi mezzi venivano usati per la trebbiatura - ci spiega - li ho trovati da ex-trebbiatori della zona ormai in pensione, sono macchine mitologiche, poco conosciute, che però hanno contribuito a scrivere parte della nostra storia agricola». Tutti allineati, perfettamente restaurati vediamo un italianissimo Motomeccanica Balilla tipo B50, un Fahr D90, uno Steyr 80, un Porsche Diesel A 111, un Super 308 e un leggendario Allgaier AP17 "System Porsche",



■ Porsche Diesel 111, anno 1959, frutto di meticoloso restauro.



■ Farmall Regular F10, produttore International Harvester, ruote in ferro, motore 4 cilindri benzina, sterzo manuale con inserimento automatico di freni di svolta, conservato, perfettamente funzionante.

apparso sul mercato nel 1950 con le sue grandi innovazioni tecniche come il raffreddamento ad aria, la frizione oleodinamica e il prezzo d'acquisto senza pari. Da un angolo spunta un simpatico trattorino anni cinquanta che richiama la nostra curiosità: è uno Scoiattolo D.V.A. 800, motore Slanzi diesel a 4 tempi, 12 hp, non a quattro zampe, ma a ruote, costruito dalla "Peschiera & Folli" di Casalmaggiore (Cr), che non venne mai usato in agricoltura, ma come traino per carrelli. «Questo non è mai andato per boschi o per campi, ha sempre lavorato in fornace - precisa Renato - e



■ Fiat 600 e, a sinistra, trattatrice Man.



■ Carioca Del Monte, motore Slanzi D.V. 8B, 8 cv, avviamento a sigaretta: tra le carioche, quelle costruite dai fratelli Del Monte di Parma sono tra le più conosciute.



■ Buon lavoro Renato! Questo McCormick Deering 17-30 necessita veramente di una grande opera di restauro.

si muove con agilità, cioè è estremamente maneggevole, anche se piuttosto pesante rispetto alle sue misure ridotte proprio per avere un grande grip al suolo. È stato il primo pezzo che ho restaurato, era il lontano 1988, ricordo i miei nipotini, ora ingegneri trentenni, che chiavi inglesi alla mano volevano dare il loro contributo».

### McCormick-Deering

Forse il più maestro della collezione è un McCormick-Deering 22-36 che arriva da oltre oceano, costruito dalla International Harvester - Milwaukee Works - Usa nel lontano 1929, a cherosene, con raffreddamento ad acqua, utilizzato, come i suoi predecessori Titan e Mogul, principalmente come motore di trazione per lavori di aratura e trebbiatura, ammirato per la sua imponenza e bellezza da appassionati e non. «Era un ammasso di ruggine, ma abbiamo recuperato ogni sua parte: dapprima ci siamo dedicati al ripristino e ricostruzione della carrozzeria, poi con grande meticolosità

siamo passati alle parti meccaniche e per ultima abbiamo sistemato la verniciatura ricercando i suoi colori originali - ci spiega Renato con orgoglio -. Abbiamo inoltre ricoperto le sue ruote in ferro con ceppi in legno per consentire il suo spostamento e il motore è stato pulito e revisionato, ora è un vero gioiello...». Mentre ci parla, aziona la monovella e al quarto di giro lo sentiamo in moto, la sua sonorità sembra una sinfonia di altri tempi. «Se mi seguite vi faccio vedere il suo predecessore il McCormick-Deering 17-30». Mentre Renato parla, giriamo i nostri sguardi



■ Same Super Cassani D.A. 38 diesel e D.A. 47 stradale con freni ad aria in attesa che "Ambreus cit" si dedichi anche a loro.

incuriositi alla ricerca del mezzo, ma non vediamo nulla che assomigli a un trattore. «Vedete queste casse? Contengono il Deering 17-30, molto probabilmente del 1927, tutto smontato, in fase di restauro e quanto prima, spero per fine 2015, di metterlo in moto; il lavoro non mi manca, il mio obiettivo è dare una degna sistemazione alle mie opere d'arte».

Oltre ai trattori citati troviamo alcuni Steyr, Oto Melara, John Deere, Landini, Fordson, Nuffield, Same, Marshall, una mietitrebbia Claas Comet e molti attrezzi agricoli minori. Una collezione, tanta passione, tante storie rappresentate, tante proposte per ricordare, tramandare un mondo che a poco a poco va scomparendo davanti alla tecnologia "senz'anima" del terzo millennio: dal mezzo minimo al mastodontico Deering passando per case italiane, tedesche, inglesi e americane, da ieri a oggi in un'alternanza di storia e cultura rianodando i fili della nostra memoria e accendendo nuove luci sulla strada sospesa e incerta del nostro tempo. ■