

La Manovella



RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO



ASI ASI
MOTO MOTO
SHOW SHOW



Uno spettacolo Internazionale

IL MENSILE DI MOTORISMO STORICO PIÙ DIFFUSO IN ITALIA

N. 6 - GIUGNO 2013 - EURO 5,50 - MENSILE - ANNO LIII
TARIFFA R.O.C. (EX 207B). POSTE ITALIANE SPA - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE
D.L. 353/2003 (CONV. 27.02.2004 N° 46) - ART. 1 COMMA 1, DGTORINO



Catena di montaggio della fabbrica Deutz a Colonia nel 1930. A destra, una serie di riconoscimenti ottenuti dai motori della "Gasmotoren-Fabrik Deutz" realizzati su brevetto della "Otto's Neuer Motor".



L'EPOPEA della DEUTZ

Trattori e camion hanno fatto la storia di questa celebre Casa tedesca. È nata sulle fondamenta di una fabbrica di motori fondata da August Nikolaus Otto. L'azienda italiana Same ha acquistato la sezione trattori nel 1995.

di Filippo Zanoni

Nel leggere la storia della Deutz sembra di vivere in un altro Paese e in un'altra Europa. Pare di essere in un'Italia forte, dove oltre alla creatività c'è la capacità di fare i passi giusti al momento giusto, mantenendo costantemente sotto controllo la situazione finanziaria. E pare di lavorare in un Continente dove ogni Nazione europea collabora, condividendo risorse e capacità, aiutandosi a vicenda. La Deutz realizza il suo primo trattore nel 1894: oltre due secoli fa. Nel 101° anno da quel passo significativo, nel 1995, ha venduto la sua divisione di mezzi agricoli all'italiana Same. L'unione delle due aziende ha fatto nascere il quarto gruppo mondiale produttore di questi macchine per l'agricoltura. Per scoprire le origini della Deutz occorre risalire a quelle del motore a scoppio a 4 tempi, le cui sperimentazioni sono state compiute da August Nikolaus Otto nel 1875. Esperienza poi sfruttata da Gottlieb Daimler e Wilhelm Maybach per realizzare il primo motore a scoppio a 4 tempi veramente efficace. Il tutto, occorre ricordarlo per orgoglio nazionale, era stato preceduto dal lavoro svolto, in tema

di esperimenti sulla combustione interna, da padre Eugenio Barsanti e Felice Matteucci, "fissato" in un documento depositato il 5 giugno 1853 presso l'Accademia dei Georgofili. Un lavoro riconosciuto anche in un'apposita cerimonia dal prestigioso Deutsche Museum nell'ottobre del 2004. Otto, nato il 10 giugno del 1832 a Holzhausen, cittadina tedesca nella regione del Taunus, ha fondato nel 1864 con Eugen Langen la N.A. Otto & Cie, la prima fabbrica di motori al mondo oggi Klockner-Humboldt-Deutz AG. Il "ciclo otto", altra definizione utilizzata per definire i motori a 4 tempi, deve il suo nome proprio a questo geniale tedesco. Il nuovo propulsore muove i suoi "primi passi" anche in campo agricolo, utilizzato soprattutto in modo "stazionario". Nel 1894 la Deutz realizza il suo primo trattore, equipaggiato con motore a benzina da 26 CV. È messo a punto dalla filiale statunitense di Philadelphia. Il primo con motore diesel è il modello MTH 222 con propulsore della potenza di 14 cavalli vapore.

Nove anni dopo viene presentata la trattrice agricola, il primo esempio di piccolo mezzo prodotto in serie. Un modello della potenza di 11 CV, creato per soddisfare le necessità delle aziende agricole.

Risale al 1949 il primo trattore Deutz con propulsore diesel raffreddato ad aria. In quell'anno sono presentati anche i modelli F1L 514 e F2LS 514.

Nel 1961 inizia la collaborazione con la Fahr AG (quest'ultima sigla è il nostro equivalente di S.p.A) tramite la partecipazione di minoranza della KHD (Kloekner Humboldt Deutz), l'insieme delle fabbriche che produce auto, aerei, camion, trattori e anche sommergibili.

Il boom è nel 1967, con l'inizio della produzione dei trattori della serie 06. Hanno un grandissimo successo: sono 380.000 gli esemplari prodotti.

Nel 1968, con l'acquisizione della maggioranza del capitale azionario di Fahr da parte di KHD, nasce il marchio Deutz-Fahr, azienda nella quale confluiscono l'insieme delle attività in campo agricolo.

Inizia anche un processo di espansione che porta il gruppo ad assorbire nel 1970 la fabbrica per macchine agricole Kodel & Bohm GmbH, Lauingen produttrice di mietitrebbie. La Deutz-Fahr si distingue per le innovazioni, creando i primi abitacoli provvisti di sospensioni elastiche e isolamento acustico. Non tutte hanno lo stesso successo. Alcune soluzioni, come per esempio le trasmissioni idrostatiche a regolazione continua, sono forse fin troppo avanzate. Cercando di conquistare anche il mercato statunitense, la Deutz-Fahr compie un passo falso, acquistando la rete di vendita e le attività del settore trattori del gruppo Allied Chalmers. Nasce così una nuova società, la Deutz-Allis. La fabbrica di Colonia viene totalmente rinnovata con macchinari a elevata automazione. L'operazione non ha però esito felice per via del cambio monetario sfavorevole: il marco in quel momento storico è una moneta forte, men-

tre il dollaro è debole. I venditori statunitensi non appoggiano la politica industriale dell'azienda perché ritengono i prodotti troppo cari.

In poco tempo la strategia per conquistare il mercato americano fallisce. Con esso sfuma anche il "kriegsschatz", l'elevata quantità di denaro (1 miliardo di marchi) accumulata negli anni di successo. Questo non ferma la tendenza all'innovazione. I tecnici si mettono al lavoro pensando alla Agrostar, una serie di trattori dal cofano fortemente inclinato per favorire la visibilità. Anche nell'elettronica ci sono significativi passi in avanti: per cambiare marcia o azionare il sollevatore basta schiacciare un pulsante. Tra i fornitori c'è anche l'azienda italiana SLH (Same-Lamborghini-Hurlimann), che fornisce ai tedeschi ponti e trasmissioni di potenza. Aumenta anche il comfort, con un livello di insonorizzazione mai raggiunto prima. I conti però non vanno bene perché la rete di vendita è costretta a una aggressiva politica di sconti.

Tutto il gruppo KHD non naviga in acque tranquille. La Deutsche Bank, l'azionista di riferimento, insiste per un risanamento. Un primo passo viene compiuto con la cessione del settore camion (la Magirus) alla New Holland del gruppo Fiat.

Per l'acquisto delle parti rimanenti si fa avanti anche la AGCO, composta dagli ex manager della Deutz-Allis. È interessata soprattutto alle mietitrebbie. Ai manager della Deutz-Fahr non piace però l'idea di essere acquistati dai dirigenti che hanno contribuito al fallimento dell'operazione USA. Anche l'idea dell'assorbimento da parte del gruppo New Holland non piace, perché l'autonomia della Deutz-Fahr e del suo management sarebbe destinata a scomparire. A questo punto Gerald Hampel, l'amministratore delegato dell'azienda tedesca parla con Vittorio Carozza e con Marco Vitale, il consigliere di amministrazione che ha sempre contribuito a dirigere il gruppo Same-Lamborghini-Hurlimann nei momenti più difficili. Rispetto alle precedenti acquisizioni (Lamborghini e Hurlimann) da parte di Same, il passo è più importante. L'azienda di Treviglio si troverebbe a raddoppiare il proprio fatturato. Le due aziende sono perfettamente complementari sia dal punto di vista geografico sia dal punto di vista della gamma prodotto: Same è forte nell'Europa centro-meridionale e Deutz-Fahr in quella centro-settentrionale. Inoltre la gamma di trattori di potenza medio-alta dell'azienda tedesca che si vuole acquisire si integra con quella di macchine prodotte dalla Deutz-Fahr.

Inizia così un nuovo capitolo dell'affascinante storia della Deutz. Proiettata, grazie alla Same, in una nuova realtà.



Il modello MTH 222 del 1927 è il primo trattore prodotto dalla Deutz. Equipaggiato con un propulsore orizzontale monocilindrico, aveva una potenza di 14 CV. Inizialmente concepito come motore semovente per le macchine da lavoro stazionarie, è stato prodotto in 330 esemplari.



Il Deutz F1L 514 del 1949 il modello più piccolo della serie 514. È il primo trattore della Deutz sul quale è stato montato un propulsore diesel raffreddato ad aria, motore in grado di erogare su questa versione 15 CV.



Un dépliant della gamma della Deutz-Allis, con tre diverse versioni di trattori in evidenza. Lo slogan dice "Prendi le redini dei nuovi cavalli a motore del Nord America".



Il Magirus 85 D 10 del 1963 esposto in occasione della mostra sui 150 anni dell'Unità d'Italia al Fiat Industrial Village.

DUE SITI PER CAPIRE LA STORIA

Sul sito www.samedeutz-fahr.com/italy/ l'appassionato di storia dei trattori può trovare - nella sezione "Storia" - molte informazioni. Una volta entrati in questo settore si può vedere una linea dove sono indicate diverse date. Sotto ci sono tre quadratini verdi: "cliccando" si accede alle sezioni dedicate ai trattori Deutz-Fahr, Lamborghini e Hurlimann. L'affascinante vicenda di padre Eugenio Barsanti e Felice Matteucci è invece visibile sul sito www.barsantiematteucci.it.

I marchi della Deutz utilizzati dall'azienda dalle origini fino ad oggi.

