

# BULLDOG argentino

*Per costruire il loro trattore nazionale, gli Argentini nel 1950 non trovarono di meglio che copiare spudoratamente un vecchio e obsoleto Lanz*



meccanica nazionale per metterla in condizioni di produrre trattori e attrezzature da proporsi sul mercato in alternativa a quelle provenienti dal Nord America. Ne derivò che la "Iame", acronimo di "Industrias aeronauticas y mecanicas del estado", una piccola organizzazione industriale gestita da militari e specializzata nella revisione di aerei iniziò, intorno al 1950, a costruire in un fabbricato all'interno dell'aeroporto di Cordoba un trattore, un testacalda identico in tutto e per tutto al tedesco Lanz "Bulldog" da 55 cavalli, mezzo che secondo alcuni autori tedeschi era stato costruito fra il 1948 e il 1949 ed esportato in Cile, dove si presume che gli argentini lo abbiano acquistato per riprodurlo. **Pochissime le differenze**

**L**a repubblica Argentina uscì a pezzi dalla Seconda Guerra Mondiale ma, paradossalmente, non a causa del Conflitto. Per anni, infatti, l'Argentina aveva strizzato l'occhio ad entrambi i contendenti vendendo senza distinzioni grano e carni e solo nel marzo del 1945, quando ormai era chiaro chi avrebbe vinto la Guerra, si era decisa di schierarsi contro Germania e Giappone, così da accattivarsi le simpatie degli Alleati. Questi, alcuni mesi dopo la fine del Conflitto, le fecero però sapere di non voler più acquistare il suoi prodotti in quanto, col ritorno

della pace e dei militari alle rispettive case, ogni singolo Paese aveva riorganizzato le proprie produzioni. Per il Paese sud americano le conseguenze furono tragiche. Lavoratori disoccupati, industrie chiuse, centinaia di navi ferme nei porti... Iniziò una **crisi economica gravissima** che il neo presidente della repubblica Juan Domingo Peron tentò di arginare re-industrializzando il Paese e, in particolare, favorendo la meccanizzazione agricola. Offrì da un lato aiuti e agevolazioni alle imprese straniere per invitarle a costruire in Argentina nuovi impianti di produzione e stimolò l'industria





fra le due macchine, praticamente riscontrabili sono nella scritta sul frontale, che recava in fusione il marchio "Pampa", e nei parafranghi posteriori, dalla sagoma angolare anziché ricurva. Nonostante la vetustà del modello e grazie al suo **prezzo competitivo** il mercato premiò lo sforzo di lame che nel 1952 firmò un accordo con Fiat per la costruzione di un nuovo e più grande stabilimento, posto al di fuori del perimetro dell'aeroporto di Cordoba. Fiat doveva solo progettare e gestire i lavori con personale direttivo proveniente da Torino, ma nel 1955, a stabilimento quasi ultimato, Peron venne defenestrato da un golpe militare che decise di vendere l'impianto. Questi fu così acquistato da

Fiat tramite una società, la "Dinfia", acronimo di "Dirección nacional fabricaciones investigaciones aeronauticas", costituita da Agrimeccanica, la filiale Fiat in Argentina, e Someca, la filiale Fiat in Francia. Obiettivo della nuova struttura non era tanto il continuare a produrre il vecchio obsoleto testacalda, quanto la costruzione di nuovi modelli, trattori che però non impedirono al "Pampa" di continuare a scendere dalle catene di montaggio **fino ai primi mesi del 1957** con poche e marginali modifiche rispetto al progetto originale. Il 10 di ottobre del 1956 uscì infatti dallo stabilimento l'esemplare numero cinque mila le cui parti in fusione che avevano subito qualche modifica erano siglate con la

nuova dicitura, mentre le altre continuavano con la vecchia in quanto non valeva la pena costruire nuovi stampi. Diversi inoltre i parafranghi, ma solo perché una volta terminati quelli di tipo avvolgente la nuova gestione trovò economico e più conveniente montare quelli previsti sul trattore Someca "50" già commercializzato in Francia e in predica-to di essere costruito in loco per il mercato sudamericano con il marchio Fiat.

William Dozza

### IN ARGENTINA COSTA POCO

Il "Pampa" era azionato da un motore testacalda monocilindrico di dieci mila 338 centimetri cubi ottenuti con un alesaggio di 225 millimetri e una corsa di 260. La potenza resa disponibile era di 55 cavalli erogati a 750 giri e il cambio si proponeva con tre marce e una retro. La presenza di un riduttore permetteva di lavorare a una velocità minima inferiore ai quattro all'ora, la massima era di 22 all'ora e il peso di tre mila 500 chili distribuiti su una lunghezza di tre metri e 39 e una larghezza di un metro e 78. Troppo identico al Lanz per destare un interesse collezionistico, il "Pampa" rientra comunque di diritto nel parco degli specializzati testacalda, collocato accanto all'"Ursus" polacco, altra copia del Lanz. E' disponibile a buon mercato in Argentina, ma una volta trasportato in Europa e reso funzionante raggiunge quotazioni che vanno dai sette mila 500 ai nove mila 500 euro.

