



# LA FESTA DEL PAPÀ

*Mentre arrivano nuove versioni del Ford F-Max, abbiamo messo il modello attuale a confronto col genitore Transcontinental degli anni '70, fresco di restauro. Per l'occasione riuniti sulla tratta valdostana della mitica rotta mediorientale*



**Q**uart, periferia est di Aosta. Negli anni Settanta l'A5 terminava qui, e i camion proseguivano per il traforo del Monte Bianco sulla statale 26. Poco più in là l'autoporto era crocevia di camionisti italiani, olandesi, francesi, svizzeri, tedeschi. Impegnati nei trasporti europei ma anche sulla rotta mediorientale, che si era aperta nei primi anni Settanta dopo che le guerre israeliano-arabe avevano bloccato il canale di Suez. E che durerà anche dopo la sua riapertura: gli ultimi viaggi per Iran e Pakistan sono dei primi anni Ottanta.

### UN CONDOMINIO

Specialisti di quelle strade, trasportatori entrati nella leggenda, lo svizzero Friderici con i suoi camion americani o il francese Stouff che viaggiava con Berliet e Magirus. Ogni tanto una cabina svettava di mezzo metro sopra le altre: era quella di un Ford Transcontinental. Gli autisti italiani lo chiamavano "il condominio", quelli tedeschi "il muro viaggiante".

Oggi quel modello, che non ha avuto eredi per tanti anni, ne ha finalmente uno nell'F-Max. Abbiamo fatto incontrare padre e figlio come nella famosa canzone di Cat Stevens, *Father and son*. Per capire come un prodotto nuovo, di un costruttore assente dal mercato per decenni, sia già stato accolto alla stregua di una presenza abituale nel panorama dei pesanti, e stia compiendo un percorso altrettanto lineare, fatto di integrazioni progressive della gamma - sono in arrivo trattori a passo lungo e aggiornamenti alla connettività dei ➔

### Speciale lunare

È stata annunciata la versione speciale Blackline dell'F-Max, con verniciatura grigio opaco "polvere di luna", dettagli di carrozzeria e interno dei fari neri, rivestimenti sportivi anch'essi neri con impunture e dettagli azzurri e volante rivestito in pelle con cuciture a contrasto.





**Come guidavamo**  
Qui a sinistra, il posto guida dell'F-Max Blackline. Più a sinistra quello del Transcontinental, con il classico cruscotto lineare dell'epoca. Il volante in legno è un accessorio aftermarket anni Settanta, prodotto dalla torinese Ruspa.



**Lavoro e passione**  
Beppe Salussoglia (qui sopra) e Paolo Rean (a destra) fotografati sui loro camion e (più a destra) all'arrivo a Courmayeur. Beppe è stato camionista per poco tempo, negli anni Settanta; Paolo lo è ancora. Entrambi sono accomunati dalla grande passione per la strada e la meccanica.



la non più a cavallo del motore, ma sopra. Oggi l'imponenza dell'F-Max (anche lui col tunnel motore appena accennato) è la norma. Quanto alla filosofia costruttiva, la Ford è ancora anticonformista, ma al contrario: ha sviluppato tutto in casa tranne il cambio, ZF Traxon. Entrambi i modelli puntano alla robustezza, con telai ben dimensionati anche se più pesanti di alcuni concorrenti.

### DUE MITI, UN TRIBUTO

Il Transcontinental che ha accompagnato l'F-Max nella rievocazione della rotta mediorientale da Aosta a Courmayeur appartiene a Beppe Salussoglia. Che è stato camionista per un breve periodo in gioventù, quando risiedeva nella natia Vercelli. Diventato commerciante, ha continuato a portare i camion nel cuore viaggiando, fotografandoli, raccogliendo libri e riviste, scambiando immagini e informazioni con gli amici. Il Transcontinental era il suo mito, in coabitazione con quello della rotta del Medio Oriente. A quei camionisti dell'impossibile la Fiat aveva dedicato nel 1975 un filmato promozionale, *Rotta Karachi*, che al Salone del veicolo industriale di quell'anno folgora un Beppe neanche ventenne. Per questo nel 2015, trovato un Transcontinental in vendita, lo ha fatto re-

veicoli - ed edizioni limitate come l'F-Max Blackline. La ragione è probabilmente nella reputazione del Transcontinental.

### FILOSOFIE OPPOSITE

La ragione dell'altezza del Ford degli anni Settanta non era il pavimento quasi piatto o un'abitabilità fuori del comune, effetti collaterali graditi da chi faceva lunghi viaggi, ma la filosofia progettuale. Designato internamente come serie H, il "Transconti" introduceva in Europa un modo di costruire americano: l'assemblaggio di compo-

nenti di varia origine, in un periodo in cui gli europei sviluppavano all'interno ponti e cambi. Il gigante Ford nasceva in 72 metri di linea di montaggio nello stabilimento di Amsterdam: qui convergevano, su un telaio di derivazione Ford Usa, il cambio Eaton, i ponti Rockwell, la frizione Spicer, l'avantreno anch'esso Ford e soprattutto la cabina Berliet KB2400, da "sposare" al 6 in linea Cummins d 14 litri, decisamente più alto del V8 francese per cui era nata. I progettisti Ford avevano disegnato ancoraggi e sospensioni a quattro punti per sistemar-

NOVITÀ

## PASSO LUNGO E LEGACY 6X2

Ford Trucks ha annunciato una versione dei Legacy 6x2 stradali (sotto) con un nuovo asse sterzante comandato posteriore che riduce del 6% il raggio di curvatura. Per l'F-Max c'è il trattore passo lungo (più in basso) che permette l'installazione di serbatoi da 1350 litri. Su tutti gli F-Max si aggiunge il programma di guida Eco+ Mode, che limita la potenza da 500 a 450 CV e la velocità massima a 85 km/h. La connettività viene potenziata con nuove funzionalità di controllo remoto ConneTruck, l'app My Ford Trucks e la piattaforma digitale Web Portal



**Dogana saudita**  
Il Transcontinental porta sulla calandra una fedele riproduzione del simbolo dell'approvazione dell'ente doganale saudita, necessario per circolare nel Paese del Golfo, altra meta classica dell'epica rotta mediorientale.



### Scorte per il viaggio

Sul tetto, casse in legno per ricambi e attrezzi e in alluminio per i viveri (altri si trovavano in cabina), oltre a un fusto in alluminio della birra che funge da riserva (estrema) d'acqua.

staurare con livrea e preparazione ispirate a quella del trasportatore olandese Rynart, protagonista del film Fiat. Oggi è una presenza fissa ai raduni di camion storici, e suscita la curiosità di appassionati e addetti ai lavori. Come Paolo Rean, titolare di un'azienda di trasporti di Aosta e acquirente del primo F-Max arrivato in Valle la prima settimana di febbraio, ex veicolo dimostrativo del concessionario WLF Trucks di Piacenza. Appena firmato il contratto, Paolo ha chiamato Beppe per fare incontrare "padre" e "figlio". Da *routier* navigato, ha

subito apprezzato il lavoro di restauro, le soluzioni tecnologicamente avanzate del capostipite, l'abitabilità e la silenziosità della cabina. Caratteristiche che ritrova sull'F-Max, utilizzato su tratte internazionali; il confort acustico gli sembra la migliore.

### MIGLIORAMENTI IN ARRIVO

L'unica critica va allo sterzo meno morbido da manovrare di quello di altri concorrenti. Ma i tecnici Ford assicurano che una versione migliorata del servosterzo entrerà presto in produzione. Quan-

do nacque il Transcontinental, la Ford era assente dal segmento dei pesanti per lungo raggio. Gli errori dell'epoca non furono tecnici: il camion era potente e affidabile, e diversi affinamenti durante la carriera lo resero ancora più performante e robusto e fecero recuperare in parte il gap di peso con i concorrenti. Mancava una rete di assistenza strutturata; errore che la F-Trucks Italia non vuole ripetere, con la sua politica di espansione graduale per coprire bene il territorio prima di condurre campagne di vendita aggressive. II