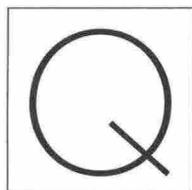


T VEICOLI COMMERCIALI FORD TRANSIT

I SEGRETI DEL SUO SUCCESSO

Il nome Transit, attribuito per la prima volta a un mezzo da lavoro della Ford tedesca, nel 1965 passò a quello noto a tutti, sviluppato fra Inghilterra e Germania. Il concetto di furgone da lì fu rivoluzionato. Ne hanno venduti oltre 8 milioni fino a oggi

Testo di **Maurizio Schifano**



Quando, all'inizio degli anni 50, la Ford tedesca decise di sviluppare un veicolo commerciale in concorrenza diretta col Volkswagen Transporter, appena lanciato,

l'ufficio tecnico di Colonia poté avvalersi dello stesso progettista. Nel frattempo infatti, Alfred Haesner, il valente ingegnere che pochi anni prima aveva dato vita al mitico Typ 2, era divenuto il capo dell'ufficio tecnico della Ford tedesca. Una circostanza alquanto fortunata, che permise alla Casa di Colonia di realizzare un veicolo sotto certi aspetti più evoluto e razionale. Valutati i punti deboli del

Volkswagen Typ 2, Haesner, mantenendo il versatile telaio a piattaforma, optò per un più tradizionale schema a trazione posteriore col motore anteriore, montato in posizione arretrata, tra i sedili, per garantire maggior spazio in cabina, oltre che nel vano di carico, senza sacrificare la compattezza del veicolo.

D'aspetto moderno e piacevole, il nuovo veicolo commerciale Ford, battezzato FK 1000 e presentato al Salone di Francoforte del marzo 1953, all'esordio era equipaggiato col motore 1200 da 38 CV della Taunus 12M; dal 1955 fu offerto anche col 1500 da 55 CV (60 dal 1963) della Taunus 15M. Nel gennaio 1961 assunse la nuova denominazione di Taunus Transit e alla fine del 1965 uscì di pro-

duzione, senza aver mai eguagliato il successo del Volkswagen Transporter, ma totalizzando comunque 255.832 esemplari, nelle sue numerose versioni.

UNIRE LE FORZE

Per fare di meglio occorreva distinguersi maggiormente, perciò la Ford, già nel 1961, aveva varato il progetto Redcap (il nome pare venga dal colore del libro contenente i capitoli di produzione), portato avanti congiuntamente, per la prima volta e non senza iniziali riluttanze, dalla filiale Ford tedesca e da quella inglese, che per conto suo dal 1957 al 1965 aveva prodotto, con un buon riscontro nelle vendite, il Thames 400E, di imposta-

L'antenato

Nel gennaio 1961 il Ford FK 1000, lanciato nel 1953, prese il nome di Taunus Transit, dando origine alla stirpe di uno dei più versatili e apprezzati veicoli commerciali leggeri. Diretto concorrente del Volkswagen Transporter, il Taunus Transit nella versione furgone vantava un portellone posteriore più ampio, che si apriva a filo del paraurti.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Progetto Redcap

La prima serie del Transit vero e proprio, lanciata nel 1965, era nata dal progetto battezzato Redcap e sviluppato congiuntamente dalle filiali Ford inglese e tedesca. La lunghezza ridotta del muso, che ne caratterizzava la fisionomia, era stata resa possibile dall'adozione di compatti motori V4.

136166

T FORD TRANSIT



Furgone



Furgone Speciale



**Autocarro
doppia cabina**



Autobus



Kombi



Autocarro



Versatile

Molte le versioni proposte: standard o personalizzate; a passo corto, con ruote singole, e a passo lungo, con retrotreno a ruote gemellate. Per il mercato italiano la prima serie, all'esordio, aveva motori V4 1200, 1500 e 1700, rispettivamente con potenza di 54, 67 e 72 CV.

Autobus Panorama



Anche diesel

L'adozione, da subito per l'Inghilterra, di un motore diesel 4 cilindri in linea, obbligò ad allungare il muso, dando origine alla versione soprannominata appunto "pig snout" (sopra). A sinistra, Robert A. Lutz, responsabile del settore veicoli industriali Ford, davanti al milionesimo Transit, un Kombi a benzina prodotto nel 1976 a Southampton.

La prima serie, prodotta dall'agosto del 1965 all'agosto 1977, con un facelift intermedio nell'estate del 1971, fu la più longeva



Passo lungo

Il facelift del 1971 si limitò principalmente a un restyling della calandra, per rendere meno americaneggiante e più moderno il frontale. A sinistra, la versione autobus a passo lungo da 14 posti.

Passo corto

Sopra, la versione autobus a passo corto da 9-12 posti, sempre della prima serie post facelift del 1971. Sotto, a sinistra, la stessa versione della cosiddetta seconda serie, lanciata nell'agosto 1977 e prodotta fino al 1986.



L'ULTIMA EVOLUZIONE

Dal 1995 la versione autobus si chiama Tourneo. Il nuovo Tourneo Custom Plug-In Hybrid è stato presentato, in anteprima nazionale, ad **Auto e Moto d'Epoca** a Padova, confermando la capacità del Transit di anticipare le esigenze degli utenti. Ford è la prima Casa a proporre la tecnologia ibrida plug-in nel segmento dei veicoli commerciali da una tonnellata.



zione analoga a quella dell'FK 1000. Implementato da Vernon Preston con la collaborazione di Gordon Bird e favorito dalla diplomazia di Ed Baumgarten, project planning manager della Casa madre americana, il progetto Redcap aveva l'ambizione di realizzare un veicolo che stabilisse nuovi standard nella sua classe. Avvantaggiati dal fatto di poter ripartire da zero, i tecnici incaricati centrarono l'obiettivo; difatti il nuovo Transit, presentato nell'ottobre 1965 e prodotto inizialmente nello stabilimento di Langley della Ford britannica e quasi subito anche in quello di Gent (Belgio) della Ford tedesca, era robusto, spazioso per via delle carreggiate piuttosto larghe e di facile manutenzione, grazie all'ottima accessibilità del motore, montato a sbalzo all'anteriore. In più presentava caratteristiche esclusive: l'adozione di compatti motori V4, all'epoca fiore all'occhiello delle filiali Ford europee, aveva consentito non solo di limitare la lunghezza del muso, conferendo al veicolo una fi-

sionomia caratteristica, ma anche di annullarne l'ingombro in cabina; la comodità dei sedili, la corretta inclinazione del piantone dello sterzo e le finiture quasi lussuose dell'abitacolo davano l'impressione di essere al volante di un'automobile, solo più ingombrante; un'impressione accentuata da una facilità di guida e da un comportamento dinamico, anche a vuoto, che nessuno dei suoi concorrenti dell'epoca poteva vantare. Il riuscito design americaneggiante dava poi quel tocco in più per renderlo estremamente appetibile; l'accoglienza fu talmente favorevole che, da quel momento, tutta la concorrenza dovette sforzarsi per eguagliarne le caratteristiche.

BENZINA E DIESEL

Al lancio il nuovo Transit era offerto con motori V4 Taunus 1200, 1500 o 1700 dalla Ford tedesca, e V4 Essex 1700 o 2000 dalla Ford britannica, che proponeva pure un 4 cilindri in linea diesel Perkins 1600. Sette gli allestimen-

ti base, più un autotelaio cabinato e uno nudo per allestimenti speciali, con passo di 2692 o 2997 mm e portate utili da 640 a 1710 kg. Nel 1966 arrivò un più potente diesel Perkins 1760 e nel 1972 finalmente l'ancora più potente diesel Ford York 2400. Fin dal 1966 l'adozione del motore diesel aveva richiesto l'allungamento del muso, che era valso alla versione a gasolio il soprannome di "pig snout" (musetto di maiale). Nel 1971 le versioni a benzina avevano beneficiato di un restyling della calandra. Nell'agosto 1977 fu lanciata la seconda serie, con un frontale allungato e quindi meno originale, unificato per le versioni benzina e diesel, in quanto adatto ad accogliere nuovi motori a 4 e a 6 cilindri in linea, oltre che V6. Negli anni successivi, il Ford Transit, in produzione ancora oggi, che ha totalizzato oltre 8 milioni di esemplari venduti, avrebbe beneficiato di moltissimi miglioramenti e restyling, rimanendo uno dei veicoli commerciali più apprezzati e diffusi. **R**