

DURO A MORIRE

Arriva in Italia il Legacy, multiruolo di casa Ford con l'ennesima reincarnazione della cabina Cargo. È robusto, semplice, economico e con una catena cinematica al passo con i tempi. Lo abbiamo guidato per primi nella versione trattore

Potenza di un progetto nato bene: il Ford Cargo è del 1981 e i suoi eredi sono in produzione ancora oggi. Negli anni si è chiamato Ford Cargo (in Europa, Turchia, Usa e Sudamerica), Freightliner e Sterling Cargo (negli Usa), Ashok Leyland Stallion (in India), JMC Weilong (in Cina) e Ford Legacy, come nel caso del protagonista di queste impressioni di guida, proprio per rimarcare un'eredità gloriosa.

Sotto la cabina ha avuto motori Ford, Cummins e Iveco ed è stato prodotto anche da gruppi concorrenti: gli Sterling nascevano dalla cessione del segmento dei

pesanti Ford a Freightliner (quindi Daimler); gli Ashok Leyland dal trasferimento delle linee a una (all'epoca) consociata Iveco indiana dopo che la stessa Iveco aveva acquisito gli stabilimenti Ford inglesi; la JMC è una licenziataria non partecipata dalla Casa dell'Ovale Blu. Con il ritorno dei camion Ford, strada aperta dall'ammiraglia F-Max, il Cargo torna a percorrere le strade d'Europa. È prodotto in Turchia dalla Otosan, azienda del gruppo Koç, che negli anni ha ridisegnato più volte il frontale; l'ultimo restyling ha interessato la zona dei fari, ora tutti singoli, tondi e incassati. Insieme al lavoro già fatto prima sulla zona della mascherina, il

IN BREVE

Modello	Legacy 1848 T Euro 6
Versione	Trattore 4x2, passo 3.000 mm
Motore	6 cil. Ecotorq - 12,7 litri - 480 CV
Cambio	ZF Traxon 12 marce
Pesi	Tara 7.092 kg Complesivo 44.000 kg





Solido e concreto

I rivestimenti dei sedili sono robusti e antimacchia, il cruscotto è quasi lineare con console inclinata e plastiche piacevoli al tatto, mentre il volante è di grande diametro e dal rivestimento piuttosto rigido; sul tunnel motore ci sono solo portaoggetti aperti.



► nuovo design crea un effetto complessivo piacevole e molto personale, esaltato dai colori brillanti come il rosso del veicolo provato. Sulle porte sono rimasti i canali ottici sotto i finestrini che consentono il controllo del bordo della strada, elementi iconici del primo Cargo.

UN MULO SENZA FRONZOLI

In Italia il Legacy viene commercializzato in tre gamme: carri per distribuzione regionale (4x2, 6x2 e 8x2), trattori e cantieristici. Anche a causa del Covid, il suo esordio è avvenuto in sordina: ne avevamo incontrato uno nel giro del Nord Italia con l'F-Max; grazie alla Euromotori di Basiliano (UD), una delle poche concessionarie monomandatari Ford, a metà dicembre abbiamo potuto prendere in mano un 1848 T con cabina lunga extra-alta. Decidendo di metterlo alla prova con una missione che gli sarà tipica: il traino di un semirimorchio ribaltabile su percorso misto in cava e su statale per l'approvvigionamento di un cantiere. Il Legacy appare subito come un multiruolo vecchio stile: concreto, solido e con una cabina derivata dai medi, coeren-

IL LEGACY È UN'ALTERNATIVA ALL'USATO CHE OFFRE PROPULSORE E CAMBIO MODERNI, CABINA E INTERNI SEMPLICI MA NON CHEAP

temente con la filosofia dell'offrire tanto con poco che è alla base della decisione di importarlo in Europa occidentale. Non ha praticamente concorrenti diretti, si rivolge a chi ha apprezzato modelli come il Renault Premium o il Mercedes-Benz Axor o a chi sta valutando l'acquisto di un usato. Il successo sarà certo determinato dal listino, che si annuncia interessante.

ALLOGGIO IN QUOTA

L'abitabilità non è proprio al top se si deve pernottare a bordo, a causa della cabina larga 2200 mm, oltretutto montata piuttosto in alto su una base larga 2540, con una sistemazione che ricorda un po' i moduli verticali del Renault Magnum. Qualche dettaglio è facilmente migliorabile con un investimento ridotto, come i corrimano per la salita un po' troppo corti e la plastica

del volante piuttosto rigida al tatto (piacevole, invece, quella morbida del cruscotto). Gli appunti, però, finiscono qui. Altri dettagli riportano indietro nel tempo, come il cronotachigrafo sulla consolle centrale, ormai insolito ma decisamente comodo, anche se costringe chi volesse un navigatore in plancia a montare un sistema di infotainment per slot Din con schermo a scomparsa anziché quelli con schermo fisso grande. L'ergonomia del posto guida è buona, anche se la console con i comandi secondari non è troppo avvolgente.

MOTORI FATTI IN CASA

Decisamente *vintage* anche il comando del cambio automatico sul tunnel motore, scelta che stupisce se si pensa che agisce su un'unità di ultima generazione come lo ZF Traxon (a frizione singola); completa il mix



Vintage solo la leva

Il comando del cambio automatico, a leva con pulsante laterale, riporta indietro nel tempo ma agisce su un moderno ZF Traxon. Due le cucette, ma con una larghezza di 2200 mm esterni l'abitabilità è un poco sacrificata.

il pulsante sul pomello per la selezione manuale, ripreso dagli automatici dei Transit. Il gruppo a 12 rapporti gestisce la coppia di un motore Ford. È una delle unità Euro 6 che hanno sostituito i Cummins ed FPT usati sino ai Cargo Euro 5 (che in Europa occidentale non erano praticamente arrivati, eccetto un piccolo lotto nel Regno Unito) e appartiene alla stessa serie Ecotorq che equipaggia gli F-Max, sviluppata e costruita dalla Ford Otosan. Oltre al nuovo Ecotronic in abbinamento al 9 litri da 330 CV e a due versioni del Traxon 12 (TX 2210 e 2620) accoppiati al 12,7 (tarato a 420 o

480 CV) ci sono tre manuali a nove marce, due ZF e un Eaton. Il motore è generosissimo sia in potenza sia in coppia, il cambio ha buone strategie di cambiata e assicura partenze dolci anche nelle condizioni peggiori (veicolo scarico, fondo scivoloso e brusca richiesta di potenza).

MEGLIO COL RALLENTATORE

Il freno motore a due tacche è efficiente ma irruente specie a camion scarico; il retarder a cinque posizioni optional è vivamente consigliato. Lo sterzo è preciso in curva e richiede poche correzioni nel-

la marcia rettilinea su fondi irregolari, un indubbio pregio in condizioni on-off road come quelle in cui abbiamo provato il 1848 T. Quanto alle cabine, oltre alla versione lunga provata, abbinabile anche al tetto basso o a quello alto, è disponibile quella a giorno con tetto basso. Molti modelli della gamma da distribuzione e il trattore 1848 T hanno in opzione il telaio Lowliner destinato agli allestimenti granvolume e a tutti quelli che, come le furgonature, le celle isothermiche o gli allestimenti antincendio, necessitano di un abbassamento del piano di carico e del baricentro. 11