1/2015

MANmagazine

Italia

100 Years
MAN Truck and Bus

Muoversi in città con i bus verdi

Stoccolma viaggia senza inquinare

Scopri tanto

di più su MANmagazine nella versione digitale per tablet.

Basta scaricare l'app gratuita:

PER ANDROID

PER iOS

Il meglio del mondo MAN

QUALI SONO LE TAPPE della storia centenaria di MAN nella progettazione di mezzi commerciali? Perché Stoccolma è all'avanguardia nel trasporto pubblico con bus ecologici? E perché il MAN Lion's City GL CNG è stato nominato "Bus of the Year 2015"? Il terzo numero di MANmagazine risponde a queste e tante altre domande. È uno spaccato del mondo MAN: un mondo pieno di tecnologia, ricco di argomenti affascinanti tratti dalle storie dei nostri autocarri e dei nostri autobus. Ci auguriamo che questa edizione di MANmagazine vi piaccia. È possibile scaricare anche la versione gratuita per tablet, disponibile per iOS e Android.

COLOPHON

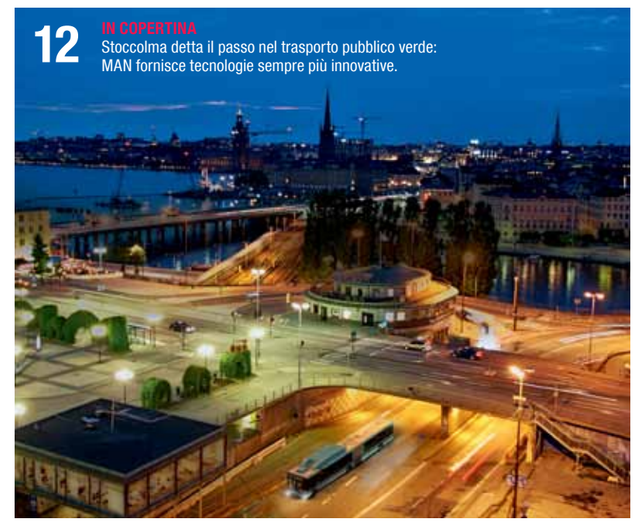
La rivista **MAN MAGAZINE** viene pubblicata due l'anno in 16 lingue.

PUBBLICATA DA MAN Corporate Communications Andreas Lampersbach (V.i.S.d.P.), Ungererstraße 69, 80805 Monaco, Germania
REDATTORE RESPONSABILE E RESPONSABILE DI PROGETTO Joachim Kelz, Tel.: +49. 89. 1580-1175, magazin@man.eu, www.man.eu
REDAZIONE ITALIA Alessandro Smania
EDITORE C3 Creative Code and Content GmbH, Heiligegeistkirchplatz 1, 10178 Berlino, Germania
Tel.: +49. 30. 44032-0, www.c3.co,
Azionisti di C3 Creative Code and Content GmbH sono Burda (Società a responsabilità limitata), Offenburg, e KB Holding GmbH, Berlino, ciascuno con una quota del 50%. Azionista unico di Burda (Società a responsabilità limitata) è la holding Hubert Burda Media (Società in accomandita semplice), Offenburg. Azionisti di KB Holding GmbH sono il sig. Lukas Kircher (Amministratore, Berlino) e il sig. Rainer Burkhardt (Amministratore, Berlino) ciascuno con una quota del 50%.
REDATTORI E AUTORI Klaus-Peter Hilger (resp.), Yasmine Sailer (vice). Autori freelance: Tobias Birzer, Dott. Wolfgang Hörner, Sarah Paulus, Marcus Schick, André Schmidt-Carré, Miryam Torrecilla
REDAZIONE INTERNAZIONALE Peritus Precision Translations, Inc.
DIRETTORE EDITORIALE Sara Austen
CONCEPT Stefan Lemle, A New Kind (collaboratore freelance)
GRAFICA Micheline Pollach, Andrea Hüls, Christian Kühn, Anna-Sophie Werner (collaboratore freelance)
REDATTORE GRAFICO Elke Latinovic, André Kirsch (collaboratore freelance)
IMMAGINE DI COPERTINA Daniel Blom
PRODUZIONE C3 Creative Code and Content GmbH
STAMPA Gotteswinter und Aumaier GmbH, Joseph-Dollinger-Bogen 22, 80807 Monaco, Germania
RIPRODUZIONE consentita solo con indicazione della fonte.Eventuali modifiche devono essere concordate con la redazione.
AGENZIA PUBBLICITARIA Zeitzeichen Vertriebs GmbH, Radka Neumann, Tel.: +49. 8323. 9984630, radkaneumann@zeitzeichen.de
COPYRIGHT ©2015 MAN e C3 Creative Code and Content GmbH

FSC www.fsc.org MIX Paper from responsible sources FSC® C018312

Foto: APPLE INC. Pr

MANmagazine Italia



SOMMARIO

04 **Inviati ecologici**
In Spagna, Alberto Gómez e José Luis Soria guidano autobus verdi a trazione ibrida.

06 **Pronti per il futuro**
Le tappe fondamentali della centenaria tradizione MAN nella produzione di veicoli commerciali.

12 **Välkommen ombord! Stoccolma lancia la carica**
Nella capitale svedese autobus ibridi e a biogas hanno conquistato la città.

18 **Un fuoriclasse**
L'autobus della squadra del Bayern Monaco è nato nello stabilimento turco di Ankara.

22 **Nuovo arrivo in famiglia**
Un Lion's Intercity si aggiunge alla gamma MAN per il trasporto interurbano.

24 **A un passo dal cielo**
Comfort, efficienza, design e sicurezza: le speciali caratteristiche del NEOPLAN Skyliner.

28 **News dall'Italia**
Fatti, interviste, testimonianze dal mercato italiano.

36 **Il verde vince**
MAN Lion's City GL CNG incoronato "Bus of the Year 2015".

Comodi e silenziosi: l'autista José Luis Soria apprezza il comfort e la bassa rumorosità degli autobus ibridi.

MY MAN

Inviati ecologici

La società di trasporti spagnola Aisa si serve di due Lion's City Hybrid ecocompatibili per i trasporti pubblici nelle città di Valdemoro e Aranjuez. Gli autisti José Luis Soria e Alberto Gómez ci parlano della propria routine quotidiana a bordo dei loro nuovi autobus.

Cosa pensate dei nuovi autobus ibridi? Alberto Gómez: È un vero piacere guidarli. La cabina è molto comoda, soprattutto il sedile, rendendo il mio lavoro più piacevole.

Quali sono le peculiarità di questi veicoli? José Luis Soria: È incredibile quanto siano silenziosi e agevoli da manovrare.

Quali tratte coprite con i vostri autobus? José Luis Soria: Gli autobus operano nei centri cittadini di Valdemoro e Aranjuez, non lontano da Madrid. La velocità media è ridotta, con molte fermate e un numero considerevole di passeggeri. Sui percorsi di linea come questi, la tecnologia ibrida si rivela particolarmente utile.

Come hanno reagito i passeggeri ai nuovi autobus? José Luis Soria: Sono molto soddisfatti, soprattutto le persone anziane, per la facilità di accesso. L'autobus può essere rapidamente abbassato di un bel po' alle fermate per facilitare le operazioni di salita e discesa. Molto apprezzati sono stati anche gli ampi sedili con braccioli.

Sono necessari corsi di formazione speciali per guidare il MAN Lion's City Hybrid? Alberto Gómez: Sì. Abbiamo inizialmente partecipato a un corso sulla tecnologia ibrida e le misure di sicurezza. Quindi abbiamo seguito alcune lezioni di guida.

Quanto si risparmia sui consumi con questi autobus rispetto ai diesel tradizionali? José Luis Soria: In media, si risparmia il 25%, che si traduce in una riduzione delle emissioni di CO_2. Puntiamo a ricavare il massimo del risparmio dalla tecnologia ibrida, anche tenendo i mezzi su strada più a lungo.

Che importanza assume l'ambiente per lei a titolo personale? Alberto Gómez: L'ambiente per me è una questione molto importante e sono contento di offrire il mio contributo alla tutela del clima guidando un mezzo ecocompatibile.

25 %

MENO CONSUMI

Con la loro tecnologia ibrida, gli autobus MAN Lion's City di Aisa generano un risparmio sui consumi diesel del 25%.

Foto: Juan Caraballo

Per amore dell'ambiente: Alberto Gómez è orgoglioso di poter offrire il suo contributo alla salvaguardia dell'ambiente guidando un autobus "pulito".

100 Years
MAN Truck and Bus

Pronti per il futuro

Il Gruppo MAN vanta 250 anni di storia e quest'anno celebra un altro importante anniversario: cento anni nella produzione di veicoli commerciali. Passiamo in rassegna le principali tappe di questo cammino.

Con la ragione sociale "Lastwagenwerke M.A.N.-Saurer", il 21 giugno 1915 la nuova società viene iscritta presso il registro delle imprese della città di Norimberga. La società nasce come una joint venture tra Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG e Saurer, produttore svizzero di veicoli commerciali. Poco tempo dopo, il primo autocarro da tre tonnellate di MAN-Saurer esce dallo stabilimento comune di Lindau, Germania, sul Lago di Costanza, seguito dai primi autobus Gran Turismo utilizzati dall'Ufficio postale imperiale per il trasporto di posta, pacchi e passeggeri. Questi erano gli albori della produzione di veicoli commerciali presso MAN, la cui storia, costellata di successi, ha lasciato il segno non solo per l'azienda. Infatti, con i suoi progressi e le sue innovazioni, spesso rivoluzionarie, MAN ha sostanzialmente influenzato lo sviluppo di autocarri e autobus negli ultimi 100 anni, una missione che viene confermata anche oggi.

Nel 1916, la produzione passa allo stabilimento MAN di Norimberga e, dopo la scissione da Sauer, avvenuta due anni dopo, la società assume il nome "M.A.N. Lastwagenwerke". Nel 1924, MAN lancia il primo autocarro con il motore diesel a iniezione diretta: la tecnologia su cui si baserà il trionfo dei motori diesel per gli autocarri prodotti da quell'anno in poi. Questi mezzi garantivano fino al 75% di risparmio sui costi operativi rispetto ai tradizionali motori a benzina del tempo. Come oggi, anche allora, risparmio ed efficienza costituivano

1897

Affiancato dagli ingegneri MAN, Rudolf Diesel sviluppa il primo motore diesel.

1915

Insieme a Saurer, MAN sviluppa i primi autocarri e autobus a Lindau, nella Germania settentrionale. L'anno successivo, la produzione passa allo stabilimento MAN di Norimberga.

1924

MAN sviluppa il primo motore per veicoli diesel a iniezione diretta, dando il via al trionfante successo di questo motore negli autocarri, che continua tutt'oggi.

1932

Con 140 cv, il MAN S1H6 è l'autocarro diesel più potente al mondo. Un anno dopo, MAN commercializza un modello che genera 150 cv.

Foto: Archivio storico di MAN Truck & Bus

1951

L'autocarro MAN F8 con il suo motore V8 da 180 cv diventa la punta di diamante del cosiddetto "miracolo economico" dell'emergente Germania.

1951

Il primo motore tedesco per autocarri dotato di turbocompressore a gas di scarico raggiunge prestazioni maggiorate del 35% rispetto ai motori tradizionali: il MAN 1546 GT con motore a sei cilindri genera 175 cv invece dei normali 130 cv.

1955

La produzione di autocarri, autobus e motrici si sposta da Norimberga al nuovo stabilimento di Monaco. Il primo autocarro a lasciare la catena di montaggio è un MAN 515 L1, il cui motore viene ancora prodotto a Norimberga.

1961

Con il 750 HO, MAN introduce sul mercato il primo autobus con telaio modulare per mezzi urbani e regionali, così come per autobus Gran Turismo.

due obiettivi costanti nella fase di sviluppo per MAN. Nello stesso anno, MAN produce il primo autobus a pianale e telaio ribassati. Fino ad allora gli autobus sviluppati da MAN erano basati su un telaio per autocarri.

NEL 1928, MAN PRESENTA il suo primo autocarro a tre assi, precursore dei mezzi pesanti MAN. Nel 1932, l'autocarro S1H6 viene equipaggiato con un motore diesel D4086 che genera 140 cv: il più potente al mondo per l'epoca. Una nuova pietra miliare in ambito tecnico viene posata nel 1937, con lo sviluppo di un motore diesel a iniezione diretta, estremamente efficiente nei consumi e con l'introduzione della trazione integrale.

Dopo la Seconda Guerra Mondiale, il fabbisogno di autocarri per le opere di ricostruzione crebbe notevolmente. Negli anni '50, il MAN F8 con il suo motore V8 da 180 cv diventa la punta di diamante del miracolo economico vissuto dall'ancora giovane Repubblica Federale di Germania. Nel 1951, MAN dava prova delle sue capacità innovative introducendo il primo motore tedesco per autocarri con turbocompressore a gas di scarico. Il sei cilindri raggiungeva 175 cv con una cilindrata di 8,72 litri e prestazioni migliorate del 35%. Nel 1955, MAN sposta la produzione di autocarri e autobus presso la sua nuova sede di Monaco, mentre lo stabilimento di Norimberga viene convertito in un centro di sviluppo motori.

MAN ha ripetutamente confermato le proprie capacità di innovazione anche nello sviluppo di autobus. Nel 1961, la società introduce sul mercato il 750 HO, il primo autobus modulare, che prevedeva l'installazione di diverse varianti progettuali su un telaio standard, sia sugli autobus di linea e regionali, sia su quelli Gran Turismo.

Con l'acquisizione di Büssing Automobilwerke e del relativo stabilimento nel 1971, MAN ne adotta la tecnologia con il motore montato nel sottopianale, così come il logo quale sua nuova identità commerciale. Da allora, il Leone di Brunswick stilizzato orna la griglia del radiatore di tutti i veicoli commerciali prodotti da MAN. Verso la fine degli anni '70, MAN avvia la collaborazione con Volkswagen nel segmento autocarri leggeri che durerà fino al 1993, producendo congiuntamente mezzi da sei e otto tonnellate. Oggi, MAN fa parte del Gruppo Volkswagen.

I FIORI ALL'OCCHIELLO per MAN sono sempre stati gli autocarri a cofano corto per l'edilizia e gli autocarri con cabina avanzata per il trasporto pesante, tra cui il tipo 19.280, il primo autocarro MAN a ricevere il premio "Camion dell'anno" nel 1978. I premi si sono succeduti numerosi, come nel caso dell'F90 di MAN che già a un anno dal suo debutto nel 1986, viene nominato "Truck of the year", soprattutto per la sua spaziosa cabina. Anche oggi, l'ergonomia e il comfort dell'autista rivestono grande importanza per i progettisti MAN. Il modello di autocarro di maggiore successo degli anni '90 è stato l'F2000. Serie di mezzi pesanti che, già nel 1994, proponeva come motore standard il modello a iniezione elettronica.

Anche gli autobus MAN hanno avuto la loro buona dose di traguardi importanti. Nel 1992, MAN ha presentato il Lion's Star, un autobus Gran Turismo il cui nome aprirà la strada a tutti gli altri autobus MAN futuri. Con un coefficiente di resistenza pari a 0,41, l'autobus a lungo raggio con pianale rialzato era particolarmente aerodinamico e, pertanto, economico nei consumi.

Il nuovo millennio ha segnato l'introduzione di altre innovazioni. Nel 2000, la serie "Trucknology Generation A" o in breve TGA, ha imposto nuovi standard in termini di comfort ed ergonomia, così come nuove tecnologie, quali MAN TipMatic o MAN Comfort Shift, per cambi di marcia ottimizzati. L'acquisizione del

140

CAVALLI VAPORE

Nel 1932, il MAN S1H6 con il suo motore da 140 cv era l'autocarro diesel più potente al mondo. Un anno dopo viene commercializzata una versione ancora più potente da 150 cv.

Foto: Archivio storico di MAN Truck & Bus

"Il successo di MAN, passato e presente, si basa su competenza settoriale, centralità del cliente e propensione per l'innovazione."

Henning Stibbe, Direttore dell'Archivio storico, MAN Truck & Bus

1971

MAN acquisisce la società ÖAF and Büssing Automobilwerke. Il leone della Büssing viene adottato quale logo di MAN.

1977

Inizia la collaborazione con Volkswagen Nutzfahrzeuge per sviluppare un veicolo leggero da 6-10 tonnellate. La produzione della cosiddetta serie congiunta Volkswagen-MAN ha inizio nel 1979.

1978

MAN si aggiudica per la prima volta il premio "Truck of the year" con il modello 19.280.

1986

MAN introduce sul mercato la serie F90, dotata di una cabina completamente nuova.

1992

L'autobus Gran Turismo MAN Lion's Star debutta sul mercato e viene insignito del premio "Bus of the year".

2000

L'introduzione del TGA (Trucknology Generation A) è il punto di partenza di un'importante gamma di prodotti.

2001

MAN acquisisce i marchi NEOPLAN, ERF e Star.

marchio NEOPLAN nel 2001 ha consolidato la posizione di MAN nel segmento degli autobus Gran Turismo di livello superiore.

La tecnologia motoristica ha raggiunto un nuovo traguardo nel 2004 con l'introduzione dei motori D20, dotati del sistema a iniezione Common Rail. MAN è stato il primo produttore di veicoli commerciali ad adottare in tutti i suoi motori questo tipo di iniezione elettronica, economico ed ecompatibile. MAN ha anche modernizzato le serie di veicoli di gamma leggera e media, introducendo il TGL e TGM nel 2005. Per soddisfare Euro 4, lo standard in tema di emissioni inquinanti dell'epoca, era necessario combinare il ricircolo dei gas di scarico e filtri antiparticolato senza l'ausilio di alcun additivo, come AdBlue. Due anni dopo, due modelli succedono il TGA nella serie degli autocarri pesanti: se il TGX è studiato per il trasporto a lungo raggio, il TGS viene impiegato per la trazione e distribuzione pesante. Entrambi i modelli MAN vengono nominati per la settima volta "Truck of the year": un record nel settore.

Nel 2010, MAN inizia la produzione in serie degli autobus urbani a trazione ibrida, il Lion's City Hybrid. Grazie alla sua tecnologia innovativa, il veicolo risparmia fino al 30% di carburante. Il modello ha un immediato successo e viene insignito del premio ÖkoGlobe nel 2011 e del premio Green Bus Award nel 2012 per la sostenibilità del suo concept.

LO SVILUPPO di veicoli che rispettano risorse e ambiente è stato sempre uno dei principali obiettivi di MAN Truck & Bus. L'omologazione con Euro 6, lo standard più recente sui gas inquinanti, MAN l'ha ottenuta nel 2012 con la sua ultima generazione di veicoli TG, che adempiono agli obblighi più rigorosi con massima efficienza dei consumi. Nell'autunno 2014, MAN ha introdotto l'ultima generazione di motori D38, il culmine di 100 anni di sviluppo motoristico per i veicoli commerciali. Grazie a un turbocompressore a due stadi, i parsimoniosi motori diesel Euro 6 raggiungono 640 cv.

"Questa storia secolare di successi ha gettato le basi per un futuro ricco di idee e di spirito innovativo."

Dott. Georg Pachta-Reyhofen, CEO, MAN SE

FATTORI TRAINANTI nello sviluppo dei prodotti sono gli obiettivi in tema di sostenibilità e ambiente aziendale, così come il quadro politico e la carenza di carburanti fossili. A tal fine, MAN sta esaminando lo sviluppo avanzato di vari concept di trazione alternativi. In futuro, la trazione ibrida nei veicoli commerciali sarà parte integrante della concezione di sistemi di trazione in tutte le aree applicative. Gli autobus urbani già usano trazione ibrida diesel/elettrica. Nel settore dei veicoli commerciali, MAN ha introdotto il TGX Hybrid all'IAA del 2014 come concept destinato alla trazione ibrida degli autocarri a lungo raggio per ottimizzarne il TCO. MAN ha attualmente in fase di sperimentazione il veicolo di ricerca Metropolis, un autocarro pesante a totale azionamento elettrico e dotato di un sistema per estendere l'autonomia (Range Extender) negli ambienti urbani.

Il gas metano e i biogas sono già un'alternativa concreta. I motori a metano possono essere alimentati anche da biogas in regime di quasi assenza delle emissioni di carbonio, come esemplificato dal nuovo autobus articolato a metano Lion's City GL CNG, insignito del premio "Bus of the year 2015". Alla consolidata gamma di autobus urbani a metano nel 2016 si aggiungerà l'offerta di autocarri alimentati allo stesso modo.

Gli analisti delle prospettive tecnologiche esaminano le megatendenze a livello globale e delineano la direzione per lo sviluppo delle generazioni future di veicoli. MAN è nella fase di pre-sviluppo di un veicolo che esime l'autista dall'eseguire particolari operazioni, come nel caso dei veicoli di sicurezza che proteggono i cantieri delle autostrade. Queste e altre idee innovative continueranno a promuovere il progresso di MAN Truck & Bus nello sviluppo di veicoli commerciali evoluti.

250 anni di storia MAN

Sebbene MAN costruisca veicoli commerciali da un secolo, le radici storiche del Gruppo MAN di oggi possono essere fatte risalire a tre momenti storici: la fondazione della ferriera di St. Antony a Oberhausen nel 1758, così come la Sandersche Maschinenfabrik nel 1840 e l'istituzione di Eisengießerei und Maschinenfabrik Klett & Comp a Norimberga nel 1841. Nel 1878, la ferriera di St. Antony si fonde con altre due nell'area della Ruhr per formare "Gutehoffnungshütte" (GHH), mentre le precedenti due società della Germania meridionale si fondono per formare Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG nel 1898, abbreviata poi con MAN. In questa fabbrica, dal 1893 al 1897, Rudolf Diesel sviluppa il primo motore diesel: il punto di partenza per generazioni di motori utilizzati nella produzione dei veicoli commerciali MAN. Nel 1921, MAN e GHH si fondono per formare la società attuale che, dal 2011, fa parte del Gruppo Volkswagen.

2004

L'introduzione della serie di motori Common Rail D20 propone la tecnologia innovativa dell'iniezione elettronica.

2005

Il lancio sul mercato dei modelli TGL e TGM di gamma leggera e media (da 7,5 a 26 t) completa la serie MAN Trucknology Generation.

2007

Nella gamma pesante, il TGA evolve nei modelli MAN TGS e TGX. Entrambi sono insigniti del titolo di "Truck of the year 2008" dalla stampa di settore.

2010

Si avvia la produzione in serie dell'autobus urbano MAN Hybrid.

2011

Il ritorno di una leggenda: l'autobus a due piani NEOPLAN Skyliner torna sul mercato.

2012

I MAN TG Euro 6 fanno il loro debutto con le serie TGL, TGM, TGS e TGX.

2014

I nuovi motori D38 Euro 6 vengono proposti per la gamma MAN TGX da 520 a 640 cv.

2015

L'autobus articolato a metano Lion's City GL CNG viene nominato "Bus of the year".

Foto: Archivio storico di MAN Truck & Bus

Una pioniera: la società per il trasporto municipalizzato di Stoccolma si affida a carburanti rinnovabili. Infatti, numerosi dei suoi autobus urbani sono alimentati a metano e a trazione ibrida.

Välkommen ombord!

Stoccolma lancia la carica

Stoccolma è una metropoli in cui ambientalismo, crescita economica e qualità della vita convivono in totale armonia. La capitale svedese è all'avanguardia nelle soluzioni di trasporto urbano, prediligendo autobus MAN alimentati con carburanti alternativi.

Foto: ALIMDI.NET / Erich Fend

"Gli autobus MAN mi piacciono. Sono efficienti per l'ambiente e per noi autisti."

Eva Svensson, autista di autobus a Stoccolma

94%

DI AUTOBUS MAN

Quasi tutti gli autobus gestiti da Keolis a Stoccolma sono a marchio MAN che, tra i modelli a trazione ibrida e a metano, raggiunge il 98%.

Pur essendo circondata da acqua, la capitale svedese è una città con i piedi ben piantati a terra. Neppure durante la stagione delle lunghe notti, quando il sole fa capolino solo per metà del tempo, si pensa ad andare in letargo nella "Venezia del nord". Stoccolma è una città poliedrica in qualsiasi stagione dell'anno, ma allo stesso tempo moderna, storica, disinvolta e rilassata. Questa metropoli è riuscita a fondere con successo ambientalismo, crescita economica e qualità della vita. Nel 2010, la Commissione europea l'ha nominata capitale verde d'Europa, la prima a ricevere questo titolo, e a ragione.

Da tempo, le aziende di trasporto pubblico locali si sono dimostrate all'avanguardia nell'utilizzo dei carburanti rinnovabili. I primi veicoli alimentati a etanolo sono entrati in servizio agli inizi degli anni '90, seguiti dalle piattaforme a biogas e biodiesel, lanciate rispettivamente nel 2004 e nel 2010, per giungere ai primi veicoli a trazione ibrida nel 2014. Visitatori e cittadini possono contare su una rete ben articolata di autolinee che attraversano i 14 distretti urbani, senza contare le linee della metropolitana. Autobus di colore rosso o blu, identificati da numeri a due o tre cifre, servono l'area comunale e periferica. Gli autobus blu della linea centrale "Blåbusslinjer" sono numerati da 1 a 4 e utilizzano modelli autosnodati da 18 metri. Trasportando circa 65.000 passeggeri nei giorni feriali, la linea 4 è la più frequentata in città. L'aspetto interessante dell'approccio di Stoccolma? L'intero parco autobus a metano viene alimentato esclusivamente con i biogas generati dalle acque reflue cittadine. Come nella fiaba di Tremotino dei fratelli Grimm, questa regione dell'Europa settentrionale riesce a trasformare paglia in fili d'oro.

"Stoccolma gestisce il parco autobus a biogas e ibridi più vasto al mondo" dichiara Magnus Åkerhielm, Presidente del Consiglio d'Amministrazione di Keolis Sverige. La società è la seconda per grandezza in Svezia, nonché il più grande operatore di autobus di linea per il trasporto pubblico di Stoccolma. "Entro la fine del 2015, il nostro intero parco mezzi opererà completamente senza combustibili fossili" aggiunge il suo collega del CdA Karl Orton, che dirige le operazioni tecniche. Già leader di mercato nel settore del trasporto municipalizzato in Svezia con una quota del 44%, MAN ha fornito i suoi Lion anche a questa flotta. "Ben il 94% di tutti gli autobus gestiti da Keolis nella città di Stoccolma è MAN" spiega Orton. Se si considerano gli autobus a gas e ibridi, tale rapporto sale al 98%. Ciò significa che il leone MAN ha conquistato il trasporto pubblico di Stoccolma, surclassando qualsiasi altro marchio. Questa stretta collaborazione, a detta di Åkerhielm, risale al 2004 e da allora MAN ha non solo fornito veicoli affidabili, molto apprezzati dagli autisti, ma ha anche offerto pacchetti di condizioni e servizi molto competitivi.

MAN HA RICEVUTO IL SUO ULTIMO ORDINE da Keolis per 52 autobus ibridi, 72 a biodiesel e 71 a metano tutti della classe Lion's City nel dicembre 2013. Inoltre, questi autobus sono superaccessiorati. "La variante ibrida è dotata di serie di un sistema pensato per autobus urbani impiegati su tratte difficili" riferisce Robert Staimer, un esperto delle trazioni alternative MAN. Include un condensatore ad alta potenza, denominato "Ultracap", per accumulare energia ed è alimentata da un motore diesel a sei cilindri da 250 cv. Sebbene l'autobus MAN Lion's City Hybrid sia giunto sul mercato nel 2010, MAN ha alle spalle decenni di tradizione nel settore degli autobus a metano. Il primo autobus MAN alimentato a gas dell'azienda municipalizzata ha fatto il suo debutto nel 1943, seguito dall'SL202 nel 1992. Gli attuali motori a metano montano un iniettore avanzato che impone nuovi standard in termini per precisione dei dosaggi e densità del gas. Entrambe le varianti sono conformi con gli standard Euro 6.

Foto: Daniel Blom

Tutti a bordo! A bordo del suo autobus a metano MAN della linea 2, Eva Svensson trasporta i passeggeri attraversando il centro di Stoccolma.

Seguiamo il percorso di un MAN Lion's City nel suo giro quotidiano nella metropoli svedese: partenza dal deposito degli autobus nel distretto di Södermalm, uno dei tre gestiti da Keolis nel centro di Stoccolma. Qui è dove una parte dei MAN a metano viene parcheggiata, rifornita di combustibile, lavata e ispezionata. Questa struttura è anche il punto d'incontro di tutti gli autisti degli autobus rimessati qui. Keolis impiega più di 1.250 autisti nell'area urbana di Stoccolma, di cui circa il 13% sono donne. Una di queste, assolutamente a suo agio al volante di un bestione da 18 metri, è Eva Svensson. "Mio padre era un autista di autobus. E a me è sempre piaciuto guidare, soprattutto auto grandi" racconta la signora nativa di Stoccolma, nel richiamare alla memoria la sua scelta professionale fatta 29 anni prima. Il suo desiderio da ragazza era creare un mondo migliore. E ancora oggi continua a considerarsi non solo un'autista di autobus, ma una sorta di "operatore ambientale", dice. Keolis non solo ha affidato alla Svensson il compito di provare la variante ibrida MAN, ma l'ha anche selezionata per uscire dal deposito di Södermalm con il primo autobus a metano MAN per il regolare servizio di linea. È entusiasta della nuova tecnologia, soprattutto della dolcezza del cambio di marcia e del sistema di frenata intelligente. "E che dire della pace: quelle porte così silenziose sono un sogno."

I giganti blu: gli autobus delle linee 1 - 4 operano nel centro cittadino di Stoccolma.

SONO LE 14.46 alla fermata di Spårvägsmuseet, non lontano dal deposito. Svensson arriva puntuale col suo autobus blu alimentato a metano. Oggi è assegnata alla linea 2 che collega Barnängen a Norrtull, una delle sue tratte preferite. "I passeggeri sono comunque numerosi, ma non tanti quanto sulla linea 4." Questo pomeriggio, tra i passeggeri c'è Matilda Johansson che, da Karlskrona, viene a stu-

Una flotta pulita: l'autobus a metano (sinistra) e gli autobus ibridi MAN sostengono la vocazione ambientalista di Stoccolma.

Zero emissioni: gli autobus di Stoccolma sono alimentati con biogas.

diare a Stoccolma. Lei prende l'autobus tutti i giorni "perché per l'ambiente è meglio se condividiamo un solo mezzo di trasporto, invece di viaggiare separatamente". Il viaggio continua attraverso il distretto storico di Gamla Stan per continuare verso Östermalm, Norralm e finire a Vasastan. L'autobus è pieno e quasi tutti i posti sono occupati. La maggior parte dei passeggeri si serve dell'autobus per brevi tratti, cinque fermate al massimo. Per andare e tornare da lavoro, come Daniel Öström. Oppure per andare a prendere i bambini, come la cinese Emily Andy, che si è trasferita a Stoccolma per amore. Entrambi apprezzano la possibilità di viaggiare su un mezzo moderno ed ecocompatibile. "Sebbene sia ancora più importante che gli autobus siano puntuali." Fredrik Åkesson, che ha scelto l'autobus perché l'auto è dal meccanico, ritiene sì importante che gli autobus siano alimentati a biogas o con trazioni ibride, ma il costo dei biglietti è troppo alto.

IN OGNI CASO, PUÒ L'INVESTIMENTO in autobus ecocompatibili considerarsi ancora ragionevole? Dopo tutto, l'acquisto di veicoli a metano e ibridi è tra il 15% e il 30% più caro dell'acquisto di autobus diesel tradizionali.

"Entro la fine del 2015, il nostro parco autobus opererà senza combustibili fossili."

Karl Orton, Responsabile tecnologico di Keolis Sverige AG

La resa dell'investimento a lungo termine dipende non ultimo dalla manutenzione, dalle accise sui carburanti e dai costi delle emissioni tossiche e dell'inquinamento sonoro. Raggiungere una visione d'insieme è difficile. Robert Staimer condivide nuovamente la sua esperienza personale: "Con gli autobus ibridi, la riduzione del consumo di gasolio e delle emissioni di CO_2 è pari a circa il 25% sulla media annua." I requisiti di manutenzione sono solo moderatamente più elevati rispetto agli autobus a gasolio tradizionali, soprattutto considerando che la vita utile degli Ultracap coincide con quella del veicolo in sé, senza necessità di sostituzioni, come invece accade per i modelli concorrenti. Nel caso degli autobus a metano, i calcoli sono un po' più complicati, poiché la redditività è legata al tipo e al costo del metano utilizzato. Se poi si considerano solo le emissioni di CO_2 le differenze sono abissali: i carburanti derivati da gas naturali fossili offrono già un risparmio del 20% rispetto al gasolio, tuttavia con i biogas il risparmio supera il 95% – un valore toccato solo dai veicoli esclusivamente elettrici alimentati da fonti rinnovabili. I dirigenti di Keolis, Åkerhielm e Orton, riassumono così: "L'idea di riciclare e di produrre energia senza combustibili fossili è un chiodo fisso in Svezia." Pertanto, la loro decisione di investire negli autobus MAN Lion è da considerarsi a lungo termine, basata su una collaborazione duratura e sostenibile.

Foto: Daniel Blom

Economia fa rima con ecologia.
Bus of the Year 2015.

Maggiore capacità, minori emissioni. MAN kann.

Il MAN Lion City GL CNG è stato eletto Bus of the Year 2015 da una giuria internazionale. L'eccellente combinazione di un motore a gas naturale e le 5 comode porte di accesso lo rendono particolarmente ecologico ed economico grazie ai minori tempi di imbarco e al risparmio di carburante. La soluzione perfetta per il trasporto urbano.
www.man.it/bus

MAN kann.

100 Years MAN Truck and Bus

MAN

Un fuori classe

L'autobus del Bayern Monaco, nato nell'avanzato stabilimento di Ankara, trasporta in comfort e sicurezza il portiere Neuer e la squadra ai match di campionato.

Nuvole di fumo fluttuano sul palco vuoto, mentre la figura di un autobus si delinea dietro la misteriosa tenda. Tra mille bagliori, il palco viene inondato da una luce abbagliante. In un attimo, l'illusionista Julius Frack tira la tenda ed ecco che appare il protagonista: un MAN Lion's Coach S Supreme rosso fiammante, il nuovo mezzo destinato alla squadra del Bayern Monaco. Con questo show spettacolare, nel mese di agosto 2014, MAN ha consegnato il veicolo di gran lusso ai campioni tedeschi. Circa 300 invitati, tra cui la leggenda del Bayern Paul Breitner, il due volte campione Thiago Alcántara, il membro del consiglio e direttore sportivo Matthias Sammer, hanno assistito alla presentazione sull'Esplanade dell'Allianz Arena. "L'autobus è un elemento importante per la squadra e siamo felici di iniziare la stagione con questo nuovo veicolo" spiega Sammer. Ma prima di ar-

Foto: MAN

Lo stabilimento di autobus MAN di Ankara è rinomato per il suo livello di eccellenza, come sanno i giocatori del Bayern Monaco.

"L'autobus offre tutto ciò che i giocatori potrebbero desiderare."

Paul Breitner, Brand Ambassador del FC Bayern Munich

Cerca nell'app il filmato sulla costruzione del veicolo ad Ankara.

rivare qui, l'autobus ha fatto molta strada: è stato costruito a quasi 2.000 km di distanza, nello stabilimento MAN di Ankara, in Turchia.

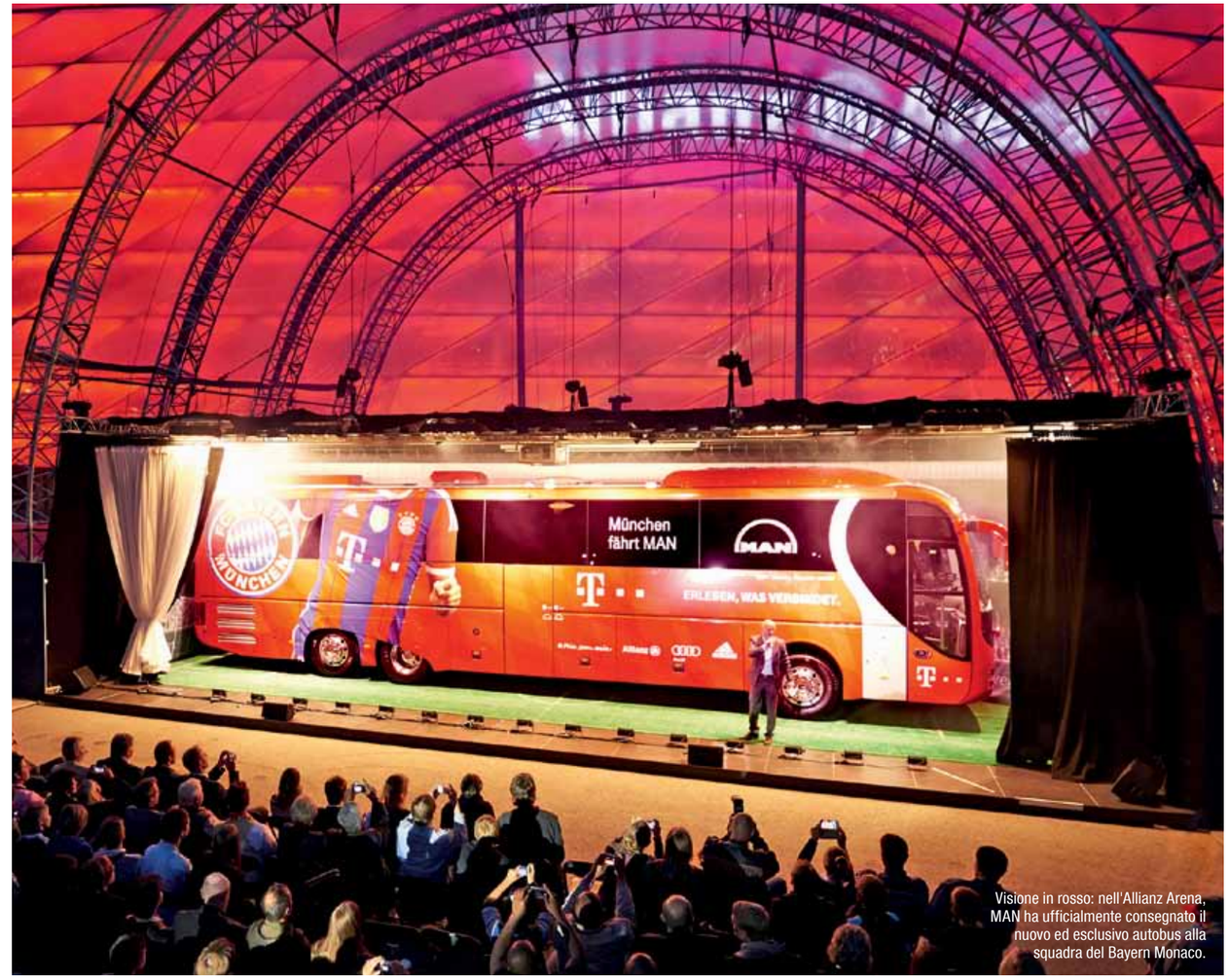
LA PRODUZIONE MAN di veicoli commerciali in questo Paese risale al 1966, quando l'impianto di Istanbul divenne il primo sito per la produzione di autocarri fuori dalla Germania. Con oltre 1.600 dipendenti, oggi lo stabilimento di Ankara è la struttura MAN più grande e più moderna per la produzione di autobus. Il montaggio degli autobus targati MAN e NEOPLAN - urbani, interurbani e Gran Turismo - occupa una superficie di circa 320.000 metri quadrati. Anche il Lion's Coach S Supreme del Bayern nasce da questa linea, dove è entrato il 21 marzo 2014. Per circa due anni, tutti gli autobus, dal modello di prestigio destinato alla squadra tedesca fino ai bus più modesti delle aziende municipalizzate, sono stati prodotti su una sola linea. Ciò rende la produzione particolarmente flessibile ed efficiente. Il completamento di un veicolo richiede circa 22 giorni. Nel complesso, l'impianto ha una capacità di 3.400 veicoli all'anno.

Orgoglio meritato: alcuni operai MAN di Ankara indossano la maglietta del Bayern durante il montaggio dell'autobus.

Per la squadra del Bayern, MAN ha riunito ad Ankara un gruppo speciale di nove progettisti, che ha seguito l'autobus in ogni fase costruttiva. La produzione inizia con la costruzione della struttura, passaggio in cui vengono saldati gli elementi di ciò che diverrà lo scheletro del mezzo, sul quale saranno quindi montate le lamiere interne ed esterne. Per il controllo delle misurazioni, tutti i giorni un veicolo viene scelto a caso e analizzato nel reparto 3D: un puntatore laser confronta ben 700 punti di misurazione su tutta la struttura, con una precisione al decimo di millimetro. Nel reparto di verniciatura a immersione catodica, uno dei più avanzati d'Europa, l'autobus del Bayern viene trattato con un rivestimento anticorrosione, seguito dalla vera e propria verniciatura con i colori portabandiera del team. A mettere alla prova i verniciatori è stata la particolare sfumatura di rosso, che ha richiesto varie mani prima di ottenere l'effetto desiderato. Poi lo scheletro è passato alla stazione di pre-montaggio, dove vengono montati i finestrini oscurati, il sistema di condizionamento, gli assali e il motore Euro 6 da 480 cv proveniente dallo stabilimento di Norimberga. Prima dell'installazione del motore, però, sono stati dislocati i complicati cablaggi per i sofisticati interni, seguiti dalle pannellature dell'abitacolo, il cruscotto e l'esclusiva selleria in pelle. Dopo i ritocchi conclusivi, il Lion's Coach S Supreme è stato nuovamente controllato da cima a fondo con numerosi test e, infine, inviato al reparto vendite per l'ultima tornata di ispezioni. Prima della consegna, il veicolo è stato sottoposto a ben sette controlli di qualità.

IL NUOVO AUTOBUS DEL BAYERN era pronto per essere consegnato in Germania agli inizi di maggio 2014, risultato del lavoro di 1.000 dipendenti MAN del sito di Ankara. Naturalmente tutti orgogliosi che una squadra prestigiosa come il Bayern Monaco viaggi su una loro creazione. "Nei due anni in cui ho vissuto a Monaco, l'autobus di origini "bavaresi" mi stava molto a cuore," afferma Kartal Erköy, direttore di produzione del reparto accessori. "A volte la costruzione di veicoli così complessi richiede di lavorare giorno e notte, ma lo facciamo con piacere e tanta motivazione" spiega. "Le caratteristiche high-tech di questo veicolo rispecchiano appieno la maestria calcistica del Bayern."

Foto: MAN



Visione in rosso: nell'Allianz Arena, MAN ha ufficialmente consegnato il nuovo ed esclusivo autobus alla squadra del Bayern Monaco.

Prima della sfarzosa cerimonia di presentazione presso la Allianz Arena, il Lion's Coach S Supreme ha ricevuto il suo esclusivo allestimento interno, che include una stazione multimediale completa, schermi LCD da 19", WLAN, impianto audio, tavolini retraibili, poggiapiedi e una cucina di bordo completamente attrezzata. Infine, sono state applicate manualmente le decalcomanie relative al campionato in corso, con i lati abbelliti dal logo della squadra e da un'enorme maglia del Bayern.

Il veicolo di lusso è stato accolto con grande entusiasmo dai giocatori e dai manager della squadra del Bayern. "Non c'è confronto con i modelli precedenti. Questo autobus offre tutto ciò che i nostri giocatori potrebbero desiderare o richiedere," ha commentato Paul Breitner. Un autobus di prestigio per una squadra altrettanto prestigiosa. Un risultato possibile anche grazie all'impegno e alla passione dei dipendenti dello stabilimento MAN di Ankara.

Il video del montaggio dell'autobus del Bayern nell'impianto MAN di Ankara è disponibile all'indirizzo > www.man.eu/discovermanfcbayernbus

3.400

VEICOLI

Il sito produttivo MAN di Ankara produce 3.400 autobus all'anno: dalle versioni piccole per trasporti urbani fino al modello esclusivo ideato per il Bayern Monaco.

Nuovo arrivo in famiglia

La richiesta di autobus Gran Turismo è in crescita, ma le condizioni operative continuano a porre sfide. Il nuovo MAN Lion's Intercity è stato messo a punto per rispondere alle esigenze di questo segmento di mercato.

Foto: MAN

Il nuovo MAN Lion's Intercity è stato progettato per i servizi interurbani e a lungo raggio, nonché per il trasporto scolastico.

Offrire ai clienti soluzioni su misura è sempre stato un cardine della filosofia commerciale MAN. Il segmento degli autobus a lungo raggio sta registrando una rapida crescita in tutta Europa, ma i clienti presentano esigenze specifiche non sempre facili da soddisfare. Le richieste includono servizi tipici per questa tipologia di autobus, come un bagagliaio spazioso o linee aerodinamiche, mentre il prezzo dei veicoli deve restare invariato, se non diminuire. Per questo motivo, MAN ha sviluppato un prodotto specifico che risponde a queste esigenze: MAN Lion's Intercity.

"Nella fase di sviluppo del MAN Lion's Intercity ci siamo concentrati sui costi operativi generali, anche definiti TCO o costi generali di gestione," spiega Florian Rott, Marketing prodotto autobus di MAN Truck & Bus. "I nostri clienti apprezzano un veicolo leggero, praticità di manutenzione e riparazione, nonché economicità nei consumi." Una delle caratteristiche che permette di raggiungere questi obiettivi è il nuovo motore MAN Common Rail D08, più piccolo e quindi più leggero con una cilindrata di 6,9 litri. Questa unica modifica ha fatto risparmiare almeno 450 chili di peso. Il nuovo sistema di condizionamento, particolarmente efficiente, contribuisce a ridurre il peso del veicolo di altri 65 chili. Poiché resistenza dell'aria e consumo di carburante giocano un ruolo importante nel trasporto a lunga distanza, a differenza del traffico urbano, gli ingegneri MAN si sono concentrati sugli aspetti aerodinamici. Tra le altre caratteristiche, il Lion's Intercity presenta un lunotto panoramico anteriore arcuato, leggermente inclinato, e un bordo posteriore rialzato.

ROBUSTEZZA E AFFIDABILITÀ sono valori normalmente associati a MAN, ma nel caso di questi autobus ricoprono un'importanza ancora maggiore. "Il MAN Lion's Intercity è pensato per un utilizzo giornaliero intensivo" spiega Florian Rott. L'affidabilità è certamente la sua carta vincente, ma viene apprezzato anche per gli interni estremamente pratici: materiali e accessori utilizzati sono resistenti alla sporcizia, e le superfici lisce, compreso il piano di calpestio, rendono le pulizie meno complesse, consentendo di ridurre il TCO. L'area passeggeri e la cabina del conducente sono state create pensando a comfort e praticità. Per i veicoli della categoria di appartenenza del MAN Lion's Intercity, i clienti non si attendono un WC interno o una cucina di bordo, che invece sono presenti nel MAN Lion's Regio. Inoltre, la pedana opzionale rimovibile consente di ospitare comodamente persone disabili su sedia a rotelle e carrozzine.

Considerando che MAN Lion's Intercity viene normalmente impiegato per il trasporto scolastico, la sicurezza è stata messa al primo posto. Di serie il veicolo è dotato di diverse funzioni di sicurezza, tra cui sistema elettronico di frenata, assistente alla frenata di emergenza, programma elettronico di stabilità e sistema antincendio. "Su richiesta, è possibile montare sul MAN Lion's Intercity tutti i sistemi di sicurezza messi a disposizione da MAN" sottolinea Florian Rott. Inoltre, il concetto costruttivo della carrozzeria del MAN Lion's Intercity è già certificato per la direttiva ECE R66.02, obbligatoria dal 2017, che garantisce maggiore sicurezza in caso di ribaltamento: è il primo autobus a farlo nella sua classe.

Maggiori dettagli su design, allestimenti e le funzioni di sicurezza del MAN Lion's Intercity sono sul nostro sito Web interattivo
> www.man.eu/lionsintercity

290
CAVALLI VAPORE

Un efficiente motore Common Rail D08 è il cuore dell'autobus a due assali targato MAN.

A un passo dal cielo

Autobus con vista: gli ampi finestrini panoramici del NEOPLAN Skyliner offrono ai passeggeri una vista a tutto tondo.

Viaggio notturno: diretto a Milano, il NEOPLAN Skyliner di Giosy Tours oltrepassa il Lago di Lugano.

Il ritorno di una leggenda: giunto alla sua quinta generazione, l'autobus NEOPLAN Skyliner torna sulle scene nel 2015. Operatori di autobus turistici, autisti e passeggeri sono tutti piacevolmente colpiti dalle straordinarie doti di economicità, sicurezza, design e comfort, per non parlare delle spettacolari viste.

Gli annunci dall'altoparlante metallico si diffondono dalla piattaforma 2. Nel brulichio del parcheggio della stazione ferroviaria di Lugano, annunciano a gran voce la partenza dei treni a lunga percorrenza per Chiasso o Milano Centrale. È dal 1874 che da Lugano, città collocata nell'angolo più meridionale della Svizzera italiana, partono i treni diretti a sud verso l'Italia o a nord attraverso la Galleria stradale del San Gottardo. L'assenza di collegamenti ferroviari con l'aeroporto di Milano Malpensa, tuttavia, induce i passeggeri dei voli a mettersi in fila alla fermata dell'autobus di Giosy Tours in Piazzale Besso, appena dietro la stazione. Ubicata a Cadenazzo, non troppo lontano da qui, l'operatore d'autobus del Ticino offre numerose linee regolari giornaliere verso Malpensa. Quando l'autobus arriva alla fermata, i viaggiatori sono esterrefatti: fiore all'occhiello della Giosy Tours, questo NEOPLAN Skyliner è un autobus Gran Turismo a due piani rosso fiammante, alto 4 metri, lungo 15 e largo 2,55. La curvatura tridimensionale del parabrezza, la liscia e uniforme scocca, così come le portiere a filo, conferiscono al mezzo da 505 cv una silhouette straordinariamente aerodinamica.

"È SEMPRE UN MOMENTO SPECIALE quando lo Skyliner giunge alla fermata" commenta Corrado Bernasconi. L'autista si diverte a os-

Foto: Claudio Bader

505

CAVALLI VAPORE

Il NEOPLAN Skyliner è potente ed efficiente. La trasmissione MAN TipMatic e un coefficiente di resistenza di 0,41 favoriscono la riduzione dei consumi.

App: viaggia insieme a Corrado Bernasconi e ai suoi passeggeri sul NEOPLAN Skyliner.

Linea fluida: rispetto ad altri autobus a due piani privi di design aerodinamico, lo Skyliner riduce i consumi del 5%.

servare la reazione dei passanti mentre si voltano per guardare questo autobus. "Mi piacciono il design e i tanti dettagli funzionali della mia postazione di lavoro" aggiunge entusiasta l'autista. Il 50enne apprezza in modo particolare gli elevati standard di sicurezza, che sono anche una priorità per i passeggeri, dice. Oggi, i viaggiatori a bordo sono accompagnati dal fondatore e amministratore delegato di Giosy Tours. Lino Bassi accoglie i viaggiatori con un classico "Salve" e li aiuta con entusiasmo a mettere via il bagaglio. Oggi 83enne, ha fondato la società 35 anni fa ed è solo da due anni che ne ha ceduto le redini al figlio Matthias. Meccanico specializzato, il 44enne Matthias ha creato una flotta moderna, composta da 15 mezzi con capacità da nove a 79 posti. "Abbiamo la proposta adatta per soddisfare tutte le esigenze di viaggio" afferma. Matthias Bassi ha visto per la prima volta lo Skyliner dal vivo al salone di Rimini ed è stato "amore a prima vista": "Doveva essere questo, nessun altro." Subito dopo, ha acquistato il suo modello preferito, il primo NEOPLAN Skyliner a operare in Svizzera.

Gli autobus a due piani sembra siano una tradizione per la famiglia Bassi. Molti anni fa, Lino Bassi ha introdotto il primo autobus a due piani nel Canton Ticino. "Ospitava 50 passeggeri con arredi alla moda sul piano inferiore e posti con tavolino" ricorda. "Ciononostante, non c'è proprio paragone con la tecnologia e il comfort di oggi." L'imprenditore di autobus turistici Matthias Bassi giustifica la scelta dello Skyliner principalmente per l'efficienza della trazione MAN: il suo potente motore con un elevato valore di coppia, i 505 cv e la cilindrata da 12,4 litri. Ad averlo colpito è stata anche la trasmissione MAN TipMatic, che semplifica i cambi di marcia massimizzando il risparmio sui consumi. Lo Skyliner ha un coefficiente di resistenza paragonabile a quello di un furgone di categoria media e Bassi considera l'autobus a due piani "un veicolo economico ad elevata sostenibilità ambientale." Dai sondaggi svolti sui clienti regolari, Matthias Bassi ha potuto determinare che la soddisfazione dei passeggeri si basa su varie caratteristiche di qualità offerte dagli autobus Gran Turismo NEOPLAN. "Un fattore cruciale è il senso di sicurezza, unito al design sportivo e aerodinamico, la visuale, la comodità dei posti a sedere e la spaziosità. I nostri clienti apprezzano tutti questi aspetti" dice Bassi.

"È sempre un momento speciale quando lo Skyliner giunge alla fermata."

Corrado Bernasconi, autista di Giosy Tours

Capiente vano di stivaggio: l'autobus Gran Turismo NEOPLAN offre tanto spazio per i bagagli dei passeggeri.

Foto: Claudio Bader

Viaggio in tutto relax: sul piano superiore i passeggeri possono rilassarsi e godersi straordinarie vedute.

INIZIA IL VIAGGIO verso l'aeroporto. A quattro metri dal livello stradale, sul piano superiore si ha la sensazione di viaggiare ad alta quota. Gli ampi finestrini panoramici offrono ai passeggeri una vista a tutto tondo. "Questa è l'attrattiva principale dello Skyliner" dichiara Bassi. La sensazione di essere più vicini al cielo. A sinistra, Monte Brè e Monte San Salvatore, i rilievi di Lugano, s'inerpicano nel cielo. Lungo il percorso, la fredda giornata d'inverno avvolge con una coltre di foschia scintillante il Lago di Lugano. Viaggiando sull'autostrada E35, il panorama è offuscato da nuvole basse e nebbia, ma brevi folate di vento talvolta consentono di sbirciare dietro il manto di nubi offrendo un colpo d'occhio delle montagne e delle colline innevate, sulle cui falde sono immersi borghi e deliziose ville di campagna. Anche una giornata bigia come questa offre un viaggio che vale la pena per chi desidera gustarsi l'esperienza.

"Terminal uno", annuncia Bernasconi al microfono di bordo, mentre lo Skyliner si approssima alla fermata dell'aeroporto di Milano Malpensa. Apre il bagagliaio e porge ai passeggeri borse e valige. Una ragazza lo premia con un saluto sorridente. "Sono contento quando i passeggeri sono contenti" dice l'autista, riassumendo così il suo rapporto con lo Skyliner. "E loro apprezzano viaggiare in un veicolo unico, comodo e sicuro come questo."

L'intervista con Matthias Bassi e Corrado Bernasconi nel NEOPLAN Skyliner è su
> www.man.eu/discoverman

Il nuovo NEOPLAN Skyliner: comfort al massimo livello

NEOPLAN ha lanciato la sua gamma a due piani nel 1967 che, al momento, conta più di 4.000 Skyliner in servizio in tutto il mondo. Con il lancio sul mercato previsto per il terzo trimestre del 2015, la prossima generazione include diverse novità tecnologiche

- Efficiente trazione Euro 6 con sistema di controllo EfficientCruise a comando GPS
- 371 kilowatt / 505 cv
- 6 cilindri / 12,4 cm³
- Coppia massima 2.300 N m da 1.000 a 1.400 giri/minuto
- Trasmissione automatica TipMatic
- Assistente alla frenata di emergenza (EBA) e sospensioni a regolazione elettronica CDS
- Design a pianale ribassato per il trasporto senza barriere accessibile ai passeggeri

Tutto il bello del servizio

Il MAN BusTop Service è nato per offrire agli operatori del trasporto passeggeri un servizio di primo livello, adeguato ai plus dei bus MAN e NEOPLAN.

La sede del MAN BusTop Service si trova a Reggio Emilia, nel cuore della regione dove il trasporto passeggeri italiano è nato e ha prosperato.

Che i clienti bus e i clienti truck siano diversi, è ormai un fatto consolidato. Sono diverse le esigenze, sono differenti i veicoli e, soprattutto, le mission. Il trasporto passeggeri si assume la responsabilità di far viaggiare oltre 50 persone, non solo nella massima sicurezza, ma anche in totale comfort. Un obiettivo imprescindibile se si vuole far crescere il business, diventare un riferimento sicuro per le agenzie di viaggio e, soprattutto, essere apprezzati dai propri clienti che solo così torneranno a scegliere quel servizio.

Tutto questo si traduce nella necessità per un costruttore di predisporre strutture dedicate per incontrare i clienti e i titolari delle flotte, per definire l'allestimento dei veicoli, ma anche per seguirne le fasi di consegna e poi la vita e la gestione negli anni di utilizzo. In altre parole organizzare un servizio dedicato che metta il bus al centro di ogni attenzione.

È SULLA BASE DI QUESTE esigenze che a metà del 2013 è nato il MAN BusTop Service a Reggio Emilia. La location non è stata scelta a caso, proprio al centro di quel triangolo del trasporto passeggeri, una sorta di "Bus Valley", che racchiude il territorio tra le province di Bologna, Modena e, per l'appunto, Reggio Emilia. È qui che per anni sono fiorite le più importanti carrozzerie bus italiane, è qui che si possono trovare competenze professionali di alto livello e strutture dedicate. E proprio dalla partnership con NGV Bus, officina autorizzata MAN e NEOPLAN, è stato strutturato il nuovo MAN BusTop Service. Frutto di una ben precisa scelta strategica della direzione di

3.000
METRI QUADRI
Questa è l'area coperta, oltre a 15 mila mq di piazzale, dall'imponente ed efficiente MAN BusTop Service.

Il MAN BusTop Service segue le fasi finali della consegna, alle quali è spesso abbinato un corso di formazione per gli autisti.

Dalle grafiche alla macchinetta del caffè, dai cerchi in lega all'impianto wifi, tutto viene montato in questa sede.

MAN Truck & Bus Italia, che ha voluto nella sede centrale veronese gli uffici amministrativi e commerciali, ma ha scelto di delocalizzare nel cuore della "Bus Valley" il braccio operativo, la struttura che in primis si confronta e dialoga con i clienti per conoscerne le esigenze.

NEL MAN BUSTOP SERVICE sono quindi concentrate tutte le fasi della vita iniziale del veicolo, quelle che hanno come obiettivo principale la soddisfazione del cliente, in pratica tutta l'operatività. È qui che i venditori hanno a disposizione una sala riunioni dove sono allineati i diversi modelli di sedili, ma anche tutti i campioni di materiali che devono essere selezionati per garantire un allestimento davvero su misura, quindi non solo stoffe e pelli, ma anche tutte le varianti di colore. La definizione dell'ordine e del nuovo veicolo nasce da un'attenta disamina di tutte le possibilità offerte dal ricco catalogo, sia con un ordine "ad hoc", sia scegliendo una macchina a stock che dovrà poi essere adattata alle esigenze del suo futuro proprietario. In ogni caso, il completamento dell'allestimento è sempre curato nella sede di Reggio Emilia: dalle grafiche alla macchinetta del caffè, dai cerchi in lega all'impianto wifi, è tutto montato qui. Ovviamente la trattativa commerciale prevede spesso il ritiro di un usato e quindi il MAN TopUsed ha un piazzale alle spalle dei capannoni dell'officina dove, proprio di fronte ai nuovi bus in attesa della consegna, sono allineati i veicoli offerti ricondizionati e garantiti.

IL MAN BUSTOP SERVICE segue anche le fasi finali della consegna, a cui è solitamente abbinato un corso di formazione per i futuri autisti, della durata di un giorno, per le singole consegne; più articolato quando si tratta di flotte e quindi di un numero maggiore di autisti e veicoli.

I dati positivi di vendita del 2014 (commentati nella news più avanti) di MAN e NEOPLAN in Italia, confermati dai risultati del primo trimestre del 2015, dimostrano numeri alla mano che il MAN BusTop Service funziona, eccome!

Le eccellenze dell'Officina autorizzata NGV Bus

Una lunga storia alle spalle, che nasce dall'originaria officina truck convertita ai bus dall'incontro con la Carrozzeria Autodromo, marchio storico del trasporto passeggeri italiano, e da allora rimasta fedele a questo ambito e a MAN in particolare. La nuova sede, inaugurata nel 2007, si sviluppa sui 3 mila mq dei due capannoni dell'officina e del magazzino a cui si aggiungono i 15 mila mq di piazzale. Una struttura importante che è stata individuata da MAN Truck & Bus Italia per creare il suo nuovo MAN BusTop Service. Una partnership che ha portato fortuna a entrambi, perché anche NGV Bus sta conoscendo un periodo di grande sviluppo, con una rapida crescita del personale da 20 a 30 tecnici in pochi anni e i contratti di manutenzione per le più importanti flotte di municipalizzate dell'Emilia Romagna, oltre a essere un solido riferimento per le flotte dei bus turistici MAN e NEOPLAN di tutta Italia.

La sicurezza e il comfort dei passeggeri viene assicurato dai controlli eseguiti con competenza tecnica e tecnologie all'avanguardia.

Dai sedili fino ai rivestimenti in tutte le varianti di colore, il magazzino offre un campionario completo per l'allestimento "ad hoc" del bus.

Alle spalle dei capannoni dell'officina, si trova il piazzale con i nuovi bus in attesa della consegna e, nella foto, quelli di MAN TopUsed ricondizionati e garantiti.

Efficienti e puliti, la lezione di Bergamo

Nella classica livrea giallo-rossa, ATB Bergamo ha introdotto nella sua flotta 21 nuovi MAN Lion's City, 10 a metano e 11 a gasolio.

La recente consegna ad ATB di 21 MAN Lion's City a metano e a gasolio ha offerto l'opportunità di approfondire la conoscenza dell'azienda bergamasca e delle sue scelte strategiche.

Tutto nuovo per l'ATB di Bergamo, nuovi veicoli ma anche nuova livrea per l'entrata in servizio dei 21 MAN Lion's City, 10 a metano e 11 a gasolio, vestiti con i colori giallo e rosso della città.

Non nasconde la sua soddisfazione Gianni Scarfone, Direttore di ATB: "L'azienda vuole essere un punto di riferimento nel trasporto collettivo di persone e nei sistemi della mobilità integrata. L'ampliamento delle attività e il miglioramento del servizio, anche attraverso soluzioni tecnologiche innovative, sono il principale stimolo alla base degli investimenti del Gruppo. Dalla tramvia T1 Bergamo-Albino ai nuovi bus a metano, l'azienda è sempre più orientata all'innovazione tecnologica al servizio dell'utente, come dimostra anche la nuova App ATB Mobile che consente ai nostri passeggeri di navigare nel mondo ATB".

"In questi mesi abbiamo messo a punto un sistema di attività finalizzate a migliorare la qualità dei servizi gestiti da ATB a Bergamo - prosegue Gianni Scarfone -. L'obiettivo è di facilitare gli spostamenti in città ai molti turisti che la visiteranno nel periodo di Expo e ai cittadini che la vivono tutto l'anno.

Oggetto di particolari studi è l'area della stazione cittadina, che rappresenta per Bergamo un luogo strategico per la presenza di numerosi terminal di trasporto. Grazie a un sistema di orientamento sviluppato tramite strutture segnaletiche polifunzionali per pedoni (wayfiding), cittadini e viaggiatori possono facilmente acquisire informazioni aggiornate sui servizi di trasporto e muoversi più facilmente tra i principali luoghi di interesse della città".

"LA FLOTTA DI ATB è attualmente composta da 148 bus - interviene Renato Biggi, Responsabile dell'area programmazione, servizio e manutenzione flotta di ATB -. Nel corso del 2015 si completerà la fornitura di 25 bus MAN Lion's City dei quali 10 alimentati a metano e 15 alimentati a gasolio; per ATB è la prima fornitura importante di veicoli MAN.

Tutti i bus ATB sono utilizzati sull'intera rete aziendale e i nuovi veicoli sono assegnati ai servizi giornalieri di maggiore durata. Quelli alimentati a metano vanno ad aggiungersi ad altri 26 con il medesimo tipo di alimentazione, incrementando significativamente l'impiego di tale carburante che viene utilizzato per il 32% circa delle percorrenze prodotte.

I nuovi MAN Lion's City, conformi alle più recenti direttive europee in materia, sono do-

Chi è ATB

Fondata nel 1907, ATB opera a Bergamo e in 27 comuni limitrofi offrendo servizi per il trasporto pubblico (autobus, funicolari e tram) e la mobilità sostenibile (infomobilità, pianificazione, bike sharing, educazione alla mobilità) a migliaia di persone ogni giorno. ATB si è strutturata negli anni in un Gruppo composto da diverse società (la principale è ATB Servizi) e opera su una rete di 220 km per una popolazione di circa 320 mila persone; ogni anno i suoi veicoli percorrono complessivamente oltre 6 milioni di chilometri trasportando quasi 30 milioni di persone.

"I nuovi MAN offrono tutti i plus ai massimi livelli."

Gianni Scarfone, Direttore di ATB

I nuovi MAN Lion's City di ATB Bergamo

I MAN Lion's City recentemente consegnati ad ATB misurano 12 m di lunghezza e sono mossi rispettivamente da un motore E2876 a metano da 310 cv e da un propulsore D0836 a gasolio da 290 cv. Entrambe le versioni sono equipaggiate con cambio automatizzato di ultima generazione.
In particolare, i Lion's City CNG possono trasportare comodamente fino a 27 passeggeri seduti e fino a 71 in piedi, mentre i modelli a gasolio possono ospitare 25 persone sedute e fino a 78 in piedi.
All'interno l'allestimento prevede l'illuminazione a led per un ambiente sempre luminoso e sedili ergonomici di materiale resistente e facile da pulire; grazie al pianale ribassato e alla funzione di "kneeling", che abbassa ulteriormente di 80 mm il lato destro del veicolo, viene favorita la salita e la discesa del passeggero. Per un miglior flusso ogni autobus è dotato di tre porte, la prima e la terza rototraslanti interne e la seconda a scorrimento esterno. Massima attenzione è rivolta alle persone con disabilità, grazie all'equipaggiamento della rampa per carrozzelle ad azionamento manuale. Ulteriori dotazioni che elevano il comfort di marcia e la sicurezza dei MAN Lion's City sono l'impianto di climatizzazione per passeggeri e autista con regolazione indipendente, il sistema informativo e di videosorveglianza di bordo e i sistemi di sicurezza EBS, ABS e ASR.

tati dei più moderni apparati per la sicurezza e fruibilità e, dalle segnalazioni pervenute ad ATB, si registra una positiva valutazione da parte degli utenti, in particolare per il comfort di marcia e la silenziosità. Anche gli autisti li hanno valutati positivamente, in particolare per la dolcezza di marcia, la silenziosità, la manovrabilità e l'organizzazione del posto guida, particolarmente importante perché è sostanzialmente l'ambiente di lavoro del conducente".

"Oggi noi chiediamo a un bus urbano affidabilità, comfort per i passeggeri e per l'autista, consumi contenuti, innovazione tecnologica dei diversi sottosistemi e che sia gradevole anche dal punto di vista estetico - conclude Gianni Scarfone -. Tutti plus che i nuovi MAN offrono ai massimi livelli; in particolare i MAN Lion's City CNG hanno avuto un'ottima accoglienza. Infatti, l'apprezzamento dei cittadini che utilizzano i nostri servizi, confermato anche dai giudizi della "customer satisfaction 2014", hanno attribuito significativi punti ad ATB in termini di sensibilità ambientale e attenzione ai temi ecologici".

I Lion's City CNG possono trasportare comodamente fino a 27 passeggeri seduti e fino a 71 in piedi, mentre i modelli a gasolio possono ospitare 25 persone sedute e fino a 78 in piedi.

Buona performance per MAN Truck & Bus Italia nel 2014

LA FILIALE ITALIANA del Costruttore tedesco ha chiuso il 2014 con una serie di risultati positivi in un anno che ha comunque registrato ulteriori contrazioni nei mercati di riferimento. Un successo che premia sicuramente il continuo e costante processo di rinnovamento a 360 gradi portato avanti con grande impegno ed entusiasmo dal Managing Director Giancarlo Codazzi (nella foto) e dalla sua affiatata squadra di collaboratori.

In particolare nel settore Truck è stata registrata la migliore performance dal 2007 dove, in un contesto indiscutibilmente difficile, MAN ha incrementato la propria quota di quasi un punto percentuale. Ma è tra i bus che MAN e NEOPLAN hanno centrato un risultato storico che fa dell'Italia un "best bus market". Infatti, l'apprezzamento per gli autobus MAN e NEOPLAN si consolida anno dopo anno e nel 2014 ha quasi raddoppiato la quota totale, superando il 10%, grazie ad affermazioni importanti sia nel segmento Turistico (14,6%) sia nel segmento Urbano (8,5%). Risultati che portano il costruttore tedesco a raggiungere la miglior performance di sempre e a ricoprire un ruolo di assoluto protagonista sul mercato italiano. La prevalenza nelle decisioni di acquisto delle flotte private ha premiato la qualità dei prodotti MAN e NEOPLAN che hanno saputo conquistare i titolari di azienda per la loro affidabilità ed economia di esercizio, e i clienti finali, i passeggeri, per il moderno design esterno e i raffinati e confortevoli allestimenti interni.

MAN protagonista all'UITP di Milano

NON C'È NEPPURE BISOGNO di tradurre lo slogan che accompagna l'appuntamento con l'UITP World Congress and Exhibition che terrà la sua edizione biennale a Milano, durante l'Expo, dall'8 al 10 giugno prossimi. Infatti "Smile in the City" è l'augurio che ognuno di noi, che viva o meno in una metropoli, si augura e sappiamo bene quanto i trasporti, in particolare quelli pubblici, rivestano un ruolo fondamentale nel migliorare la qualità della vita in una città. Proprio di questo si discuterà nella tre giorni milanese, che offrirà ai partecipanti l'occasione unica di conoscere tutte le ultime novità in tema di trasporto pubblico, grazie all'incontro di tutte le realtà di questo settore: aziende produttrici, ma anche esperti del settore e ricercatori, nonché autorità politiche provenienti da tutto il mondo che si confronteranno in una fitta serie di seminari e incontri. Un atteso evento internazionale che vedrà la presenza di MAN quale primario produttore mondiale di bus e sistemi di trasporto pubblico; un Gruppo al quale è ampiamente riconosciuto un ruolo di innovatore e protagonista del processo di sviluppo e crescita del servizio pubblico per un città sempre più sorridente.

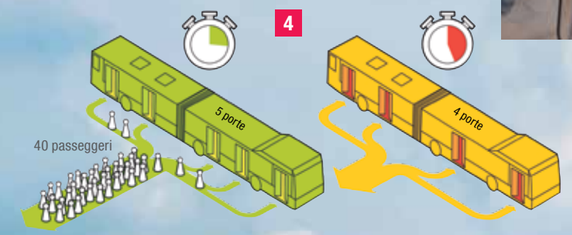
MAN Truck & Bus Italia sempre più "social"

SONO OLTRE 10 MILA I FAN sulla pagina Facebook di MAN Truck & Bus Italia e il trend è in costante crescita.. Un successo legato alla grande passione che lega autisti di camion e bus ai loro veicoli e, in particolare, con MAN e NEOPLAN. La popolarità della pagina di Facebook è sintomatica del nuovo modo di comunicare creato dai "social network", non solo tra amici e vecchi compagni di scuola, ma soprattutto tra le comunità che hanno solidi rapporti legati al lavoro o alle passioni e, pertanto, alle problematiche e alle sensibilità che questi sviluppano. Certamente gli autisti, ma anche i titolari delle flotte e i singoli "padroncini", costituiscono una "community" che non è stata scoperta da Facebook, ma è già stata cementata in anni di solidarietà e attaccamento al proprio lavoro; ai social deve andare semmai il merito di aver dato un nuovo strumento di comunicazione e di interazione che è stato subito sfruttato per creare una simbiosi ancora più stretta tra i rapporti. Ecco perché la pubblicazione quotidiana di informazioni sul mondo MAN di Facebook diventa un momento di approfondimento, ma anche di svago, e viene a costituire un elemento di ulteriore crescita professionale: sapere in anticipo di una novità tecnica, di un nuovo servizio o di una promozione semplicemente consultando il proprio smartphone o tablet è un importante contributo anche per migliorare l'efficienza della propria attività. Senza però dimenticare i momenti di svago e divertimento che non mancano mai tra le news pubblicate.

Il verde vince

MAN Lion's City GL CNG votato "Bus of the Year 2015". Un motore a basse emissioni e un design elegante a cinque porte, anziché quattro, hanno contribuito a far incoronare questo autobus autosnodato.

Cinque porte, per agevolare l'ingresso e l'uscita dei passeggeri, e un'eccezionalmente pulita alimentazione a metano: sono queste le caratteristiche che hanno fatto vincere al MAN Lion's City GL CNG, veicolo autosnodato da 18,75 metri, il titolo di "Bus of the year 2015" conferito da una prestigiosa giuria di giornalisti di settore europei. "Il veicolo sfrutta al massimo lo spazio disponibile e il suo funzionamento rispetta l'ambiente," afferma il presidente della giuria Stuart Jones. "L'insieme di innovazioni proposte da MAN ha convinto tutti". Con il Lion's City GL CNG, MAN ha creato un veicolo veramente ecologico: il motore a metano è conforme alle rigide disposizioni Euro 6 sulle emissioni e rilascia il 17% in meno di CO_2 rispetto ai veicoli diesel della stessa categoria. Gli esperti notano un ritorno alle soluzioni con impiego di metano. "Il metano è un'alternativa efficace ed economica per la riduzione di CO_2 aspettando che l'alimentazione elettrica diventi commercialmente interessante" afferma Rudi Kuchta, Direttore vendite autobus di MAN. Utilizzando biogas o metano sintetico (e-gas), il modello CNG è già quasi totalmente privo di CO_2 e presenta fino al 97% in meno di emissioni rispetto a un motore diesel di pari livello. Questo valore lo pone sullo stesso livello di un veicolo a tra-



Specifiche del MAN Lion's City GL CNG: 1 All'obliteratrice i passeggeri possono scansionare i biglietti acquistati via smartphone. 2 Il soffietto translucido tra le carrozze crea un ambiente piacevole e ben illuminato. 3 La zona per sedie a rotelle e carrozzine assicura mobilità senza barriere architettoniche. 4 La quinta porta agevola la salita e la discesa dei passeggeri.

Cinque è il numero perfetto: un numero maggiore di passeggeri può salire e scendere dalle cinque porte del veicolo autosnodato.

Foto: MAN

MAN magazin

Scopri il video del MAN Lion's City GL CNG nell'app.

97 %

CO_2 IN MENO

Utilizzando biogas al 100%, il motore a metano del MAN Lion's City GL CNG emette il 97% in meno di CO_2 rispetto a veicoli diesel di pari categoria.

zione totalmente elettrica. Inoltre, è incredibilmente economico. Grazie ai minori costi di carburante rispetto a un autobus diesel della stessa classe, il MAN Lion's City GL CNG risparmia circa il 15% dei costi di gestione su un periodo di 10 anni.

Ciò che ha colpito la giuria è il nuovo concetto costruttivo dell'autobus destinato al trasporto urbano con flussi elevati di passeggeri: con una capacità di 142 persone, il mezzo autosnodato è il solo sul mercato ad avere cinque porte. Ne consegue la possibilità di far transitare un numero superiore di passeggeri in salita e discesa rispetto ai veicoli tradizionali,riducendo sensibilmente i tempi di attesa alle fermate. La struttura snodata riduce i tempi di viaggio e, di conseguenza, anche il numero di veicoli necessari. Nell'ora di punta il conducente può bloccare in modo elettronico tre sedili abbattibili, liberando spazio per i passeggeri in piedi.

INTERNAMENTE L'AUTOBUS OFFRE svariati servizi per i viaggiatori: la convalida mediante scansione del biglietto elettronico memorizzato sullo smartphone, nonché accesso a Internet tramite WLAN durante il viaggio. I moderni allestimenti sono resi ancora più accoglienti da un'illuminazione efficiente, più che in altri autobus: lo snodo a soffietto translucido rende più accogliente l'area di passaggio tra le carrozze, mentre le botole in vetro e le file di LED illuminano gli interni in modo uniforme creando un'atmosfera piacevole. Tutte caratteristiche molto apprezzate. "I passeggeri adorano questo autobus" conferma Thomas Köhn, autista di Amburgo. Agli occhi del conducente il nuovo modello è molto più che soddisfacente. "È fantastico guidare un mezzo così moderno, che mi aiuta nel lavoro di tutti i giorni" dice ammirato Köhn. Le tre porte posteriori si aprono solo quando i passeggeri premono il pulsante apposito e si chiudono automaticamente, mentre tutti gli specchietti interni ed esterni possono essere regolati con comando elettrico. Ciò consente all'autista di concentrarsi completamente sulla guida, per condurre i passeggeri a destinazione in modo rapido e sicuro.

Guarda il video del nuovo MAN Lion's City GL CNG su > www.man.eu/boty

Modello premiato: il Lion's City GL CNG è attento all'ambiente grazie all'alimentazione a metano ed è progettato per ospitare un elevato numero di passeggeri.

Foto: MAN

Economical Across the Line.

The DIWA efficiency package for your citybuses: with the new DIWA.6 automatic transmission plus topography-dependent gear shifting program SensoTop you ensure lower fuel consumption and higher driving comfort. In combination with the telemetric system DIWA SmartNet you are in control of your maintenance costs and increase your availability. Get to your destination more economically and comfortably – with the DIWA efficiency package.

Give us a call on +49 7321 37-8579
www.voith.com

VOITH
Engineered Reliability