MAN MAGAZINE

N°2 2019

+ Go digital
Il mondo MAN nella nuova dimensione

#Trasporto urbano

Cosa vogliono le città

Modello Parigi: come i bus migliorano la qualità della nostra vita

LA NAZIONALE TEDESCA DI CALCIO SI AFFIDA A MAN

L'autista Christian Hochfellner in un'intervista esclusiva

SALUTI DA HOLLYWOOD

"The World of Hans Zimmer" in tour con l'orchestra

Continental
The Future in Motion

People

You‘re responsible for your passengers.

We help keep them safe.

If you‘re in the business of transporting the most valuable cargo of all, then your top priorities are safety and comfort. Just as they are for the people portfolio from Continental, our latest Generation 3 tires, which have been specifically designed for coaches. Our innovative tire technologies mean better performance for you, your passengers and your business.

GENERATION 3. DRIVEN BY YOUR NEEDS.

For more information visit
www.continental-truck-tires.com

Conti Coach HA3 Conti CityPlus HA3

Sommario

Parola d'ordine:

TRASPORTO URBANO

08 Una giornata a Parigi
I bus MAN plasmano l'immagine di Parigi. Sì, perché la metropoli punta su veicoli puliti. Alla fiera Busworld Europe erano esposte le migliori soluzioni per un trasporto urbano sostenibile.

busworld EUROPE BRUSSELS 18-23 OCT 2019

05 Sound of Hollywood
In giro per l'Europa con la musica di Hans Zimmer e due NEOPLAN Tourliner.

16 Uno sguardo al futuro
Quattro dipendenti raccontano come stanno sviluppando le nuove concezioni e le nuove tecnologie MAN.

30 La Nazionale tedesca di calcio a bordo
Christian Hochfellner parla del lavoro di conducente di autobus per la DFB (Deutscher Fußball-Bund) e del suo nuovo MAN Lion's Coach.

+

Il mondo MAN è ora online con un nuovo sito

Video, racconti fotografici, reportage e "customer case": tutto sul mondo MAN a disposizione sul nuovo sito web **www.mantruckandbus.com**

ON THE ROAD In Brasile i bus sono il mezzo di trasporto pubblico più importante. Il reportage fotografico racconta la realtà di tre metropoli.

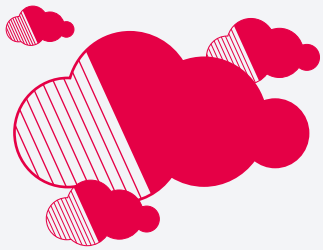
PARIGI IN BUS Molti luoghi della capitale francese possono essere conosciuti meglio in autobus. I nostri suggerimenti per visitare cinque attrazioni

SEMPRE PRONTI In una videointervista, Sandra Reich di MAN parla del futuro della mobilità e delle donne attive nel settore.

RUBRICHE

04 News
06 Route
20 Moments
21 Colophon
22 Mercato
34 Zoom

FOTOGRAFIE: Constantin Mirbach (sopra, sotto al centro, cover); Roman Pawlowski (al centro a sinistra, sotto a destra); MAN (al centro a destra); Gustavo Minas (sotto al sinistra)



Dal 2008 MAN ha ridotto di oltre un quarto le emissioni di CO_2 dei propri stabilimenti.

ANNIVERSARIO

100 anni di Plauen

La produzione di autobus MAN a Plauen festeggia il suo centenario. A partire dal 1919, la VOMAG vi realizzò i primi telai per autobus. L'acquisizione di NEOPLAN Omnibus GmbH da parte di MAN Truck & Bus nel 2001 ha avviato la fase di riorganizzazione dello stabilimento. Nel frattempo vi lavorano diversi tecnici incaricati degli sviluppi, con l'obiettivo di dare il proprio contributo allo studio di attrezzature speciali e soluzioni innovative per autobus e furgoni.

COMMERCIAL VEHICLE AWARD

Bus of the Year

100% elettrico, 100% convincente: il nuovo MAN Lion's City E è stato nominato "Bus of the Year" in occasione del premio sloveno Commercial Vehicle Award 2019. L'autobus urbano a emissioni zero è stato premiato dalle riviste specializzate "Transport & Logistika" e "Mehanik in Voznik" per la sostenibilità del suo progetto. MAN Truck & Bus ha vinto il "Bus of the Year" per la terza volta consecutiva.

2,5

MILIONI DI EURO SONO STATI INVESTITI NEL MAN TRUCK & BUS CENTER MONTENEGRO.

Dopo sette mesi di lavori e investimenti pari a 2,5 milioni di euro, nei pressi della capitale Podgorica è stato realizzato il primo MAN Truck & Bus Center in Montenegro. Il Center è dotato di tre aree di transito e può vantare attrezzature all'avanguardia per la manutenzione di tutti i veicoli MAN, dal furgone MAN TGE al bus turistico premium NEOPLAN Cityliner.

FOTOGRAFIE: Archivio Vomag Christian Suhr (sopra); MAN

SOUND OF HOLLYWOOD

16.000 chilometri, 86 persone, due NEOPLAN Tourliner, **UN'UNICA MISSIONE**: questo il risultato di un viaggio all'insegna della musica più popolare.

Testo —— **Elena Berhausen**

Cos'hanno in comune il pirata Jack Sparrow, il supereroe Batman e il leoncino Simba? Milioni di persone in tutto il mondo sanno di quale personaggio si tratta non appena sentono la melodia dei titoli di testa del film. E molti conoscono il nome dell'autore della colonna sonora di questi e di molti altri blockbuster di Hollywood: Hans Zimmer.

NEOPLAN movingART Music accompagna il tour "The World of Hans Zimmer – A Symphonic Celebration" in tutta Europa. A bordo, tra gli altri, 70 musicisti e 16 coristi del Bol'shoj Opera Belarus' e il coro della Radiotelevisione di Minsk. La loro casa temporanea: due Tourliner NEOPLAN che MAN Truck & Bus ha messo a disposizione in esclusiva per il tour.

La seconda parte del tour inizierà a novembre. Il programma prevede anche tappe a Milano, Amsterdam e Stoccolma. In primavera i musicisti hanno attraversato già oltre venti città in due mesi: da Amburgo e Monaco di Baviera a Cracovia, Londra, Dublino, Parigi, Lisbona e Barcellona. La maggior parte delle esibizioni ha registrato il tutto esaurito. Inoltre, va segnalato come i Tourliner di NEOPLAN movingART Music abbiano suscitato grande interesse anche alla fiera Busworld Europe di Bruxelles. Ovunque passino i due autobus, attirano subito l'attenzione. Il design insolito e creativo delle fiancate non lascia dubbi: è in arrivo il grande cinema. Al centro campeggia la scritta "The World of Hans Zimmer": un nome che, già da solo, è tutto un programma. La scritta è inserita in una grafica dorata che ricorda le frequenze sonore.

Oltre all'esclusivo design esterno dei veicoli, l'ampia e personale dotazione interna è un vero e proprio highlight. Gli autobus offrono così ai musicisti una seconda casa: un luogo di riposo e relax. Questo perché un'atmosfera accogliente è un requisito fondamentale perché gli artisti possano garantire un'eccezionale performance musicale in occasione dei numerosi concerti previsti. MAN Truck & Bus ha quindi progettato gli interni del NEOPLAN Tourliner a due assi con sedili regolabili in morbida pelle, luci di lettura, tende, impianto di climatizzazione, una cucina attrezzatissima e un moderno sistema di infotainment.

Rilassati all'esibizione

"Ognuno ha organizzato il posto a sedere secondo i propri gusti con cuscini, coperte e libri", racconta il direttore d'orchestra Wilhelm Keitel. "La cosa pratica è che ogni sedile è dotato di attacco per i cavi di ricarica, per cui nessuno smartphone è mai scarico durante il viaggio. L'autobus è momentaneamente diventato la nostra casa", riferisce Keitel. Il direttore è già in trepidante attesa della seconda parte del grande viaggio attraverso l'Europa con il NEOPLAN Tourliner: "Coinvolgere le persone con la musica, vedere posti nuovi, esibirsi con grandi artisti e vivere il viaggio organizzato con perfezione tedesca, tutto il nostro team è grato di questa opportunità".

FILM

Le tre migliori partiture

Tre musiche da film di compositori tedeschi assolutamente da non perdere:

THE DARK KNIGHT

INCEPTION

PIRATI DEI CARAIBI 2

Ancora più bus turistici

Viaggiare comodamente e in tutta sicurezza: NEOPLAN Tourliner, NEOPLAN Skyliner e MAN Lion's Coach sono stati protagonisti alla fiera

busworld EUROPE BRUSSELS 18-23 OCT 2019

FOTOGRAFIE: Frank Embacher

Asfalto lucente —

Crepuscolo Al tramonto l'architettura moderna di Brasilia si immerge in una luce magica. La città si scopre meglio a bordo di un autobus. Basta salire e mettersi comodi.

METROPOLEXPRESS

Da Brasilia a Rio de Janeiro

DISTANZA: 1.412 CHILOMETRI

TEMPO DI PERCORRENZA: 17 ORE

PUNTO PIÙ ALTO: 2.787 METRI

PERCORSO: TRAFFICO CITTADINO, MONTAGNA, VALLI FLUVIALI

Architettura moderna, spiagge mondane, favelas povere, foreste pluviali incontaminate, alte montagne: il Brasile è terra di contraddizioni e vaste distese. Il modo migliore per viaggiare tra le metropoli di Brasilia, São Paulo e Rio de Janeiro senza auto è in autobus, visto che nel quinto Paese più grande del mondo i collegamenti ferroviari non sono molto diffusi. Il fotografo di viaggi Gustavo Minas ha attraversato il Paese in lungo e in largo. La sua macchina fotografica ha catturato momenti magici del Brasile urbano.

ON THE ROAD

FOTOSTORY

Il fotografo di viaggi Gustavo Minas mostra le mille sfumature della vita in Brasile:
go.man/219busroute

LA GRAPPE D'OR
TUBORG

Una giornata a Parigi

Parigi passa a mezzi di trasporto puliti. L'azienda di trasporto urbano punta anche su autobus moderni: sono affidabili, rispettosi dell'ambiente ed economicamente vantaggiosi. Un reportage della città sulle rive della Senna.

Testo —— **Florian Sievers**
Fotografia —— **Constantin Mirbach**

Dal 18eme al 20eme arrondissement, l'autobus 60 attraversa tre quartieri a Nord della città. 1 I parigini possono salire e scendere in quasi dodicimila fermate. 2 Sempre in una direzione: la capitale francese è famosa per le sue strade a senso unico. 3 Da provare assolutamente: La pasticceria "À la Mère de Famille" vende specialità di cioccolato dal 1761. 4 Dal Panthéon all'"École nationale vétérinaire d'Alfort" di Maisons-Alfort: l'autobus 24 collega il centro alla periferia

1

Panthéon
24
SALON PÂTISSERIE
14 15 16 17 JUIN 2019
MAN
DW-270-V

2

À LA MÈRE DE FAMILLE
À LA MÈRE DE FAMILLE

3

4

5 Il Pantheon, monumento funebre nazionale francese e luogo di sepoltura di diverse personalità francesi, è la fermata di molte linee di autobus. 6 In qualità di direttore tecnico, Marc Lemercier è responsabile della manutenzione degli autobus della RATP a Parigi. Quasi un quarto della flotta è costituito da autobus MAN, per un totale di circa 1.100 veicoli. La RATP sta attualmente preparando il passaggio all'elettrico per gran parte della sua flotta. 7 Ballerini di breakdance intrattengono i passanti davanti all'Opéra Garnier, uno dei due teatri della città.

U

Una bella veduta del centro di Parigi, dove le case si susseguono in continuità: a Nord della collina di Montmartre, protetta da portoni e sbarre, si apre una grande piazza vuota. Tutt'attorno la circondano i tipici vecchi edifici parigini, abitati da gente che osserva dai balconi le diverse file di stalli numerati, lunghi come tre auto. Qui, in Rue Championnet, l'azienda parigina di trasporti pubblici Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) gestisce uno dei suoi 25 depositi di autobus. Ogni mattina, circa 250 autobus partono dal deposito alla volta delle vie della capitale francese. Ora, durante il giorno, è possibile vederne circolare nelle livree di color verde giada, bianco e grigio scuro della RATP, e tra di essi si contano numerosi autobus MAN Lion's City con trazione diesel, a gas naturale o ibrida.

Direttamente accanto al deposito, la RATP gestisce l'officina principale degli autobus per la città di Parigi. In un'enorme capannone, un autobus snodato MAN lungo 18 metri fluttua in aria per l'ispezione, sollevato da tre enormi martinetti. Degli altri veicoli è rimasta solo la carrozzeria, poiché il resto è già stato smontato. "Qui possiamo contare su specialisti in grado di ricostruire virtualmente un autobus da zero", afferma Marc Lemercier con orgoglio. In qualità di direttore della RATP nel dipartimento "Matériel Roulant Bus", egli è responsabile degli acquisti e delle specifiche tecniche degli autobus.

Lemercier conosce bene il suo lavoro: la particolare conformazione della struttura urbana di Parigi pone sfide complesse al trasporto pubblico locale. La città, la cui area metropolitana ospita dodici milioni di persone, è progettata perché tutto porti verso il centro. Il centro città è quindi il più densamente popolato d'Europa, con il doppio degli abitanti per metro quadrato di Berlino. La RATP trasporta i passeggeri principalmente attraverso linee metropolitane a forma di stella (Métro), treni suburbani (RER) e linee tramviarie ad anello.

Tutto porta verso il centro

In questa struttura, gli autobus fungono da rapidi mezzi di trasporto e da flessibili elementi di collegamento: tanto più lontani sono dal centro, quanto più frequentemente sono utilizzati. "Ecco perché i nostri bus sono così importanti per noi", spiega Lemercier: "Essi formano una rete che raccoglie i passeggeri e li accompagna verso altri mezzi di trasporto. In totale, gli autobus della RATP trasportano ogni anno più di un miliardo di persone. È un numero che continuerà a salire, visto che il volume di traffico è in aumento, e non solo a Parigi, ma in molte città in Europa e nel mondo. Sempre più persone si affollano nei centri urbani. La popolazione è in crescita. Il numero di pendolari è in aumento. Le consegne sono in piena espansione, non da ultimo per effetto del commercio online. Anche il turismo cittadino continua a svilupparsi. È necessario poter contare su un forte trasporto pubblico locale per evitare che le metropoli rimangano intrappolate in ingorghi permanenti. Autobus e treno.

In quest'ambito Parigi è pioniera e modello di riferimento per altre città. La RATP ha implementato un concetto di trasporto apprezzato dai parigini. Secondo i calcoli dell'economista Frédéric Héran dell'Università di Lille I, tra il 1990 e il 2015 la quota di tram, autobus e treni nel traffico urbano è aumentata del 30%. Non c'è da ›

CITY SOLUTIONS

Busworld con MAN

MAN ha presentato alla fiera Busworld Europe i veicoli e i servizi più innovativi dedicati al trasporto urbano.

Completamente elettrico

Il MAN Lion's City E è sinonimo di zero emissioni. La batteria può contare su un'invidiabile e affidabile autonomia: da 200 a 270 chilometri in condizioni ottimali.

Tutti i tipi di trazione

Dal gasolio al gas naturale fino all'EfficientHybrid, la gamma MAN Lion's City offre propulsori ideali per tutte le esigenze.

Più passeggeri

Con una lunghezza di 18,75 metri, il nuovo Lion's City 19 offre quattro posti in più di un Lion's City 18 in una configurazione simile.

Meno gas combusti

Il motore diesel D1556 LOH, con una potenza fino a 360 CV, viene ora utilizzato anche per il MAN Lion's Intercity. È conforme alla norma Euro 6d.

VOCI DI PARIGI

“PREFERISCO GLI AUTOBUS PERCHÉ GUARDANDO FUORI DAL FINESTRINO POSSO VEDERE MOLTO DI PIÙ DELLA MIA CITTÀ.”

Bruno Senouf, 53

“PRENDO IL BUS OGNI GIORNO PERCHÉ MI CONSENTE DI SALIRE E SCENDERE FACILMENTE ANCHE SE HO LE ANCHE ANCHILOSATE. L'AUTOBUS MI AIUTA A RIMANERE IN MOVIMENTO.”

Madeleine Giraud, 68

“QUANDO VADO IN CITTÀ DURANTE IL WEEKEND, GLI AUTOBUS GIRANO ANCHE NEGLI ORARI IN CUI IL MÉTRO NON È PIÙ ATTIVO DA TEMPO.”

Jeanne Hagenbach, 35

stupirsi che, secondo l'autorità statistica dell'UE Eurostat, a Parigi il numero di persone che utilizzano i trasporti pubblici sia superiore a quello di quasi tutti gli altri Paesi europei. La società di consulenza gestionale Deloitte giunge a conclusioni simili, elogiando Parigi per il suo sistema di trasporto passeggeri versatile ed efficiente come parte del suo “City Mobility Index”.

Dietro questo successo c'è la volontà politica. Il sindaco di Parigi, Anne Hidalgo, è la principale sostenitrice del passaggio ad autobus e ferrovia. Ha detto al quotidiano “Journal du Dimanche” di voler “dimezzare approssimativamente il numero di auto private in città, dannose per l'ambiente”. Questo perché le stesse sono responsabili di gran parte delle emissioni. Il passaggio a trasporti pubblici puliti per lei ha “priorità assoluta”.

La RATP, di proprietà statale, sosterrà questo cambiamento con interessanti proposte. Tra di esse veicoli moderni, ecologici e silenziosi e reti efficienti. Recentemente, ad aprile, l'azienda di trasporto pubblico ha riorganizzato l'intera rete di autobus dell'area metropolitana parigina, composta da 300 linee e più di 12.000 fermate, adattandola alla domanda attuale con nuove linee e tratte.

La frequenza è serrata

Così gli autobus urbani dalla livrea verde giada, bianca e grigia scura, dei quali la RATP gestisce un totale di 4.700 esemplari, si vedono costantemente e ovunque a Parigi. Circolano nell'affollata rotatoria di Place Charles de Gaulle, corrono quasi silenziosamente oltre il pittoresco parco Jardin du Luxembourg o si fanno strada tra le strette vie del vecchio quartiere Marais. La frequenza è molto serrata e alcuni autobus utilizzano corsie proprie per rispettare gli orari.

Chi si trova sul ciglio della strada nella capitale francese non dovrà aspettare a lungo per vedere un bus MAN. Dopo tutto, MAN è uno dei più importanti fornitori dell'azienda di trasporto pubblico parigina. Quasi un quarto della flotta della RATP è costituito da autobus MAN, per un totale di circa 1.100 unità. Tra questi, il MAN Lion's City in diverse versioni: con trazione diesel, a gas naturale e ibrida, come autobus standard da 12 metri o articolato da 18 metri. Il gestore dei trasporti utilizza quindi tutti i tipi e le lunghezze disponibili di questo modello di successo per trasportare i propri passeggeri in modo affidabile ed ecologico, a fronte del minor costo possibile. In futuro il MAN Lion's City sarà disponibile anche in lunghezze fino a 18,75 metri e in versione completamente elettrica, a partire dalla seconda metà del 2020.

L'ultima generazione di autobus urbani ha potuto essere provata in diretta con tutti i modelli alla fiera Busworld Europe 2019. La filiale internazionale RATP Dev si affida al Lion's City M. Nella capitale saudita Riyadh operano, tra gli altri, midi bus di questo tipo. Per RATP, MAN sta attualmente producendo un nuovo lotto di autobus a gas naturale, che entrerà in servizio a partire dal 2020.

"La RATP è un cliente esigente, con molta esperienza e competenza", afferma Stéphane Lorho, Key Account Manager responsabile di MAN France. "Questo cliente viene da noi con le sue richieste e le sue idee: insieme abbiamo già sviluppato diversi progetti e dettagli tecnici su misura".

Progetto "Bus2025"

L'azienda parigina di trasporto pubblico fa un uso estremamente intensivo dei propri autobus. "Abbiamo veicoli che alla fine del loro ciclo di vita hanno percorso diversi milioni di chilometri", dichiara il responsabile RATP Marc Lemercier in officina, appoggiandosi sul pannello laterale in lamiera di un veicolo. Secondo quanto afferma, il suo datore di lavoro acquisterebbe un autobus nuovo ogni giorno. Al momento, tuttavia, questa cifra è raddoppiata, passando a due autobus nuovi al giorno.

Il motivo: nell'ambito del progetto Bus2025, RATP sta passando ai motori elettrici e a gas naturale. L'obiettivo è quello di proteggere la salute degli abitanti del centro di Parigi, riducendo l'inquinamento atmosferico e le emissioni sonore. "Per noi è importante utilizzare i migliori gruppi propulsori disponibili per ridurre al minimo le emissioni", sottolinea Lemercier. La necessaria conversione dei depositi di autobus in corso d'opera è "già quasi come una rivoluzione".

Lemercier si riferisce soprattutto al passaggio all'elettromobilità: una tecnologia completamente nuova per la RATP. La società di trasporto pubblico ha già messo in servizio i primi autobus elettrici. Entro il 2025, due terzi della flotta dovrà disporre di un motore elettrico. La RATP vuole far circolare gli autobus tutto il giorno, senza dover interrompere le corse per ricaricarli.

Anche MAN si affida a questa tecnologia con il Lion's City E. Il nuovo autobus elettrico, presentato anche alla fiera Busworld, è dotato di batterie particolarmente potenti: garantirà una buonissima autonomia di 200 chilometri, e nel caso di favorevoli condizioni generali potrà percorrere fino a 270 chilometri. Nel secondo semestre del 2020, l'eBus passerà alla produzione in serie, inizialmente nella variante da 12 metri, sei mesi dopo in quella da 18 metri. "Ciò offrirà agli operatori dei trasporti come la RATP la possibilità di viaggiare in città completamente a zero emissioni. I mezzi inoltre non avranno bisogno di alcuna riorganizzazione dei percorsi grazie alla notevole autonomia", ha dichiarato Isabel Jeschek, Product Launch Manager per Lion's City E. "Non credo si possa immaginare una mobilità del futuro più confortevole e flessibile di questa".

Che si parli di veicoli alimentati a gasolio, gas naturale o molto presto di motore elettrico a zero emissioni, gli autobus offrono soluzioni per la mobilità di oggi e di domani. La triade di gruppi propulsori offre alle municipalità l'opportunità di attuare progetti di viabilità su misura per le proprie esigenze, a tutto vantaggio della qualità della vita dei cittadini: un vero e proprio plus anche in una città come Parigi, di per sé già una delle più vivibili al mondo.

PARIGI IN BUS

PANORAMICA Con queste linee è possibile esplorare al meglio i luoghi d'interesse della città:
go.man/219parisbybus

Più sicurezza

Il sistema di sterzo attivo rileva gli utenti della strada anche nell'angolo cieco. Avvisa acusticamente e visivamente dei pericoli.

Collegamento via terra

Quanto agli autobus per il trasporto extraurbano e gli scuolabus, nel proprio portafoglio prodotti MAN può contare sul Lion's Intercity, con un massimo di 53 posti.

Minibus flessibili

Con il bus eTGE ad alimentazione completamente elettrica e MAN TGE City, accessibile ai disabili, sono disponibili due nuovi minibus.

Concetti forti

Gli esperti di MAN Transport Solutions forniscono alle flotte di trasporto persone una consulenza completa rispetto alle loro esigenze di mobilità.

Ancora più bus

Queste e altre soluzioni innovative sono state presentate da MAN alla fiera

busworld
EUROPE BRUSSELS
18-23 OCT 2019

“LA DIGITALIZZAZIONE STA CAMBIANDO LE NOSTRE VITE E LA QUOTIDIANITÀ LAVORATIVA. VOGLIAMO DARE FORMA A QUESTO PERCORSO.”

Dr. Sandra Reich
Chief Digital Officer

SEMPRE PRONTI

VIDEO Sandra Reich parla del futuro della mobilità e del ruolo delle donne nel settore:
go.man/219changemaker

Uno sguardo al futuro —

Processi flessibili, soluzioni innovative, tecnologie moderne: il **PASSAGGIO AL DIGITALE** sta cambiando la vita lavorativa quotidiana di tutti in modo rapido e sostenibile. Quattro dipendenti MAN hanno avuto il coraggio di fare qualcosa di nuovo e raccontano come loro e l'azienda si stanno preparando per il futuro.

Testo —— **Rebecca Lorenz**
Fotografia —— **Roman Pawlowski**

Thomas Watson, capo di IBM, nel 1943 stimò che nel mondo vi sarebbe stato bisogno di forse cinque computer: una previsione che non avrebbe potuto essere più errata. Una cosa è chiara: il computer sta cambiando la vita delle persone, più velocemente e in modo più duraturo rispetto a quasi tutte le invenzioni precedenti.

Modelli di business apprezzatissimi, strumenti collaudati e persino l'interazione quotidiana: a quasi 60 anni dalla morte di Watson, la trasformazione digitale mette tutto in discussione. E l'economia mondiale viene rivoluzionata nel profondo, anche perché trasforma il mercato con i suoi prodotti, processi e attori a un ritmo sempre più veloce.

Proprio per questo molte aziende non sono ancora certe di cosa si celi dietro l'espressione “trasformazione digitale”. La trasformazione digitale è un processo? Una soluzione tecnica? Un modo di pensare? O è solo una sensazione? “A riguardo non c'è una risposta precisa, ma molte interpretazioni possibili e soprattutto infinite chance di realizzazione. Ecco perché per me era importante definire chiaramente la direzione in cui vogliamo svilupparci”, afferma Sandra Reich, Chief Digital Officer di MAN Germany. ›

Il risultato sono tre pilastri tematici che garantiscono ai dipendenti di potersi orientare al meglio per quanto attiene alla digitalizzazione nel quotidiano: in primo luogo vi è la digitalizzazione dei veicoli, per esempio per utilizzarne i dati o sviluppare nuovi concetti di mobilità. In secondo luogo, la trasformazione dei processi di comunicazione interna e di lavoro e, in terzo luogo, lo sviluppo di nuovi modelli e soluzioni di business digitali pensati su misura alle esigenze dei clienti per semplificarne l'attività.

"In passato per la fase di sviluppo eravamo fortemente guidati dalla tecnologia", ricorda Sandra Reich. "Le innovazioni erano basate sull'idea di ciò di cui i clienti avrebbero avuto bisogno in futuro. Oggi tutto è diverso, anche perché nella fase iniziale coinvolgiamo alcuni selezionati clienti pilota. "La 'core competence' di MAN si identifica nei veicoli, quelle dei nostri clienti nei loro specifici settori, come la cantieristica o i trasporti su lunghe distanze. Se combiniamo queste conoscenze e pensiamo insieme come dovrebbero essere sia i prodotti sia le soluzioni, creiamo vantaggi competitivi".

Lo stesso dicasi per la trasformazione interna. "In questo caso, il segreto è rendere la nostra comunicazione e i nostri metodi di lavoro più semplici, snelli ed efficienti", afferma Reich. Una sfida immensa, soprattutto in aziende con una lunga tradizione e una routine collaudata. "Nella competizione digitale, con i processi decisionali convenzionali non siamo abbastanza rapidi", dichiara con certezza Reich, la quale invita a utilizzare i metodi flessibili di lavoro delle startup come linee guida, in quanto "portano tutti gli esperti direttamente a discutere a un unico tavolo e a proporre diverse varianti che poi testano insieme agli utenti al fine di decidere se vogliono migliorare ulteriormente una soluzione o rifiutarla in toto".

Accelerare i processi

Un modello di riferimento, anche per la digitalizzazione delle vendite e del servizio clienti. "È sempre più evidente che stiamo passando dall'essere semplici produttori di veicoli a fornitori di soluzioni", afferma Reich. Un esempio è MAN DigitalServices, con cui i clienti possono migliorare l'analisi e le prestazioni dei veicoli e la gestione della manutenzione. "Per avere successo nella digitalizzazione, dobbiamo pensare in modi nuovi. Riconoscere precocemente ciò che deve essere

cambiato nel prodotto è estremamente importante, con un unico imperativo: costruire, provare, apprendere, in cicli il più possibile rapidi", sottolinea Sandra Reich. "Sì, perché se aspettiamo sempre che il prodotto completo sia pronto, abbiamo perso il treno".

Boris Koller, che lavora da otto anni nel reparto IT di MAN ed è responsabile della visualizzazione di contenuti 3D, è d'accordo: "È importante usare il potenziale e gli strumenti esistenti il più diffusamente possibile". Koller si riferisce soprattutto a soluzioni nei settori della Realtà Virtuale (VR) e della Realtà Aumentata (AR), che lo affascinano da oltre dieci anni.

In MAN, per esempio, queste soluzioni vengono utilizzate nello sviluppo di interfacce uomo-macchina per la simulazione dei processi di montaggio e nella progettazione dei veicoli. Koller è responsabile di quest'ultima. "L'immaginazione è regina: le bozze di progetto sono realizzate di default come modelli in legno o argilla per verificarne l'effetto. Ciò non è solo costoso, ma anche dispendioso in termini di tempo", dice Koller. Oggi, i progetti possono essere valutati anche virtualmente: un'opportunità disponibile presso tutte le succursali. Con l'aiuto degli occhiali VR, i designer possono percepire i veicoli con i dati attuali in dimensioni reali, confrontare facilmente le versioni e quindi prendere decisioni a basso rischio. Il risultato: sviluppi più rapidi e qualitativamente migliori.

Ciò premesso, però, non sono solo i nuovi ausili tecnici a fornire un valido supporto nella vita lavorativa quotidiana: anche formazione e perfezionamento professionale regolari garantiscono che dipendenti e aziende siano all'altezza delle sfide del futuro. Ne è il miglior esempio Katharina Wiest.

In veste di tecnico di veicoli commerciali presso MAN Austria, lavora principalmente sugli autobus della società di servizi di Vienna-Leopoldsdorf, e l'anno scorso ha completato la formazione professionale come tecnico dell'alta tensione. "Per me, l'elettromobilità è il futuro", dichiara. "Poiché si tratta di una tecnologia completamente nuova, tuttavia, si deve imparare il mestiere da zero", aggiunge. "I veicoli elettrici sfruttano l'alta tensione. Ecco perché devi sapere esattamente cosa stai facendo", spiega Wiest. Per evitare incidenti, i veicoli elettrici MAN possono essere sottoposti a manutenzione solo da personale appositamente addestrato.

Dare forma al cambiamento

Anche per Christoph Herr, responsabile Strategia e Gestione Prodotti MAN, la mobilità elettrica rappresenta il futuro. Tuttavia, egli stesso sostiene che un altro elemento può esercitare un influsso ancor maggiore sul settore dei trasporti verso un diverso sviluppo: "Nell'ambito della digitalizzazione, la guida autonoma cambierà il modo in cui i veicoli commerciali sono utilizzati e gestiti più di qualsiasi altra tecnologia. Herr sostiene che prima del 2030 non si dovrebbe prevedere un utilizzo diffuso dei veicoli a guida autonoma nel traffico misto, ma nel traffico hub-to-hub non tarderanno a vedersi i primi impieghi. "La situazione del traffico lungo le autostrade, tra magazzini o terminal è meno complessa rispetto a quanto lo sia nel traffico misto", dice Herr, "quindi è più facile da automatizzare". Il progetto TruckPilot di Amburgo fa intravedere i primi risultati positivi. A partire dalla metà del 2020, due camion a guida autonoma effettueranno alcune prove su una tratta di 70 chilometri dell'autostrada A7 e su un terminal chiuso nel porto di Amburgo, aprendo la strada a trasporti completamente automatizzati. Christoph Herr è fiducioso: "Se affrontiamo attivamente i cambiamenti, saremo in grado di dominarli, proprio come abbiamo sempre fatto negli ultimi 250 anni".

Anche Sandra Reich è persuasa che MAN sarà in grado di gestire con successo il cambiamento e, soprattutto, di dargli forma in modo ottimale. Per lei, i dipendenti svolgono un ruolo centrale. "Ogni volta che i nostri dipendenti vincono nuove sfide, anche l'azienda cresce. Abbiamo l'opportunità di sviluppare la mobilità del futuro: un futuro che inizia oggi".

Gas naturale olimpico

In gara rispettosi per l'ambiente: In occasione dei Giochi Olimpici del 1972, gli atleti viaggiavano a bordo di **BUS ECOLOGICI** MAN alimentati a gas naturale.

1972

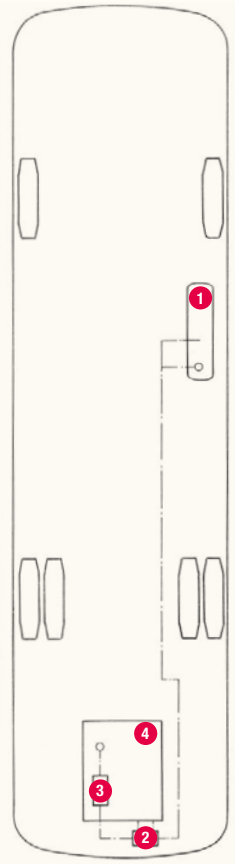
STAZIONE DI SERVIZIO, MONACO DI BAVIERA

In collaborazione con Linde, i bus MAN venivano riforniti a gas naturale liquido.

Quando Monaco di Baviera ospitò i Giochi Olimpici nel 1972, si presentò una sfida logistica nel settore dei trasporti. Oltre ai quattro milioni di visitatori, la città fu invasa da circa 7.000 atleti e dai loro allenatori. Gli autobus a gas naturale MAN, dal canto loro, accompagnarono gli atleti alle competizioni, contribuendo così a presentare agli occhi del mondo la Germania quale Paese tecnologicamente avanzato. "L'alimentazione a gas naturale ha rappresentato anche una reazione all'inizio della crisi petrolifera", ricorda Hans Hagen, all'epoca responsabile dello sviluppo MAN. Gli autobus, inoltre, si distinsero per il loro rispetto per l'ambiente. Molti giornali parlarono con entusiasmo della tecnologia MAN. Purtroppo l'evento sportivo ebbe uno sviluppo terribile a causa dell'attacco terroristico perpetrato contro la squadra israeliana, che causò la morte di undici ostaggi e un poliziotto. Per dare un segnale di solidarietà reciproca tra i popoli, i giochi furono portati avanti comunque. Da allora, l'esperienza dell'azienda nel settore del gas naturale è stata costantemente perfezionata. Oggi, con il Lion's City G, MAN è leader di mercato nel settore degli autobus a gas naturale in Europa. Poter contare su un gruppo propulsore affidabile ed economico gioca un ruolo importante per la mobilità pulita del futuro.

"L'USO DEL GAS NATURALE È STATO ANCHE UNA RISPOSTA ALLA CRISI PETROLIFERA."

Dr. Hans Hagen
Impiegato MAN in pensione



› Zero emissioni
Nel 1 serbatoio criogenico, il gas naturale raffreddato a meno 160 gradi Celsius viene trasportato in forma liquida. Nello 2 scambiatore di calore evapora il gas. Nel 3 miscelatore questo viene mescolato con aria di aspirazione e convogliato verso il 4 motore, dove brucia senza emissioni solide.

UN MOTORE PULITO ALL'INSEGNA DELLA TRADIZIONE

PANORAMICA Gli attuali bus a gas naturale MAN sono caratterizzati dalle seguenti caratteristiche:
go.man/219busmoments

Colophon

Editore: MAN Truck & Bus SE, Stefan Klatt (responsabile ai sensi del diritto di stampa), Dachauer Straße 667, 80995 Múnich (Alemania) | Capo redattore & responsabile: Joachim Kelz | Contatto: +49 89 15801175, man-magazin@man.eu, www.man.eu | Redazione Italia: Erica Zaffaroni, MAN Truck & Bus Italia S.p.A.

Casa editrice/realizzazione: muehlhausmoers corporate communications gmbh, Invalidenstraße 112, 10115 Berlín, info@muehlhausmoers.com | Business Director: Stefanie Moers, Hans-Jürgen Moers | Project Management: Lisa Pommerenke, Stefanie Lysk, Dagmar Puh, Kseniia Zaichenko | Redazione: Wilfried Lülsdorf, Felix Enzian, Matea Prgomet | Creative Director: Anja-Martina Hamann, Pascal Schöning | Grafica: Conrad Wegener, Sophie Feist | Redazione grafica: Jan Steinhauer, Charlotte Zellerhoff | Collaboratori di questa edizione: Britta Klasen, Rebecca Lorenz, Angela Nguyen, Florian Sievers | Traduzione: Proverb | Produzione: muehlhausmoers corporate communications gmbh

Stampa: Kunst- und Werbedruck, Bad Oeynhausen (Alemania) | Ristampa con citazione della fonte ammessa. Le modifiche sono da concordare con la Redazione.

Servizio abbonamenti: Thomas Mahler GmbH, apartado de correos 50 04 65, 80974 Múnich (Alemania), Contatto: +49 89 15803724, thomas.mahler-gmbh@t-online.de

Inserzioni pubblicitarie: Daniel Jäger Medienservice,Gewürzmühlenstraße 19, 80538 Múnich (Alemania), contatto: +49 89 21269054, dj@jaeger-medienservice.de

Copyright: ©2019 presso MAN e muehlhausmoers corporate communications gmbh. MAN Magazine è pubblicato due volte l'anno in 16 lingue. I servizi inclusi nella rivista sono protetti dal diritto d'autore. | MAN Magazine è stampato in modo ecosostenibile su carta proveniente da una gestione forestale esemplare.

carbon neutral
natureOffice.com | DE-149-583544
print production

FSC
www.fsc.org
MIX
Paper from responsible sources
FSC® C011291

FOTOGRAFIE: archivo histórico de MAN Truck & Bus AG (sinistra); particular (sopra a destra); MAN (sotto a destra); ritratto (privato)

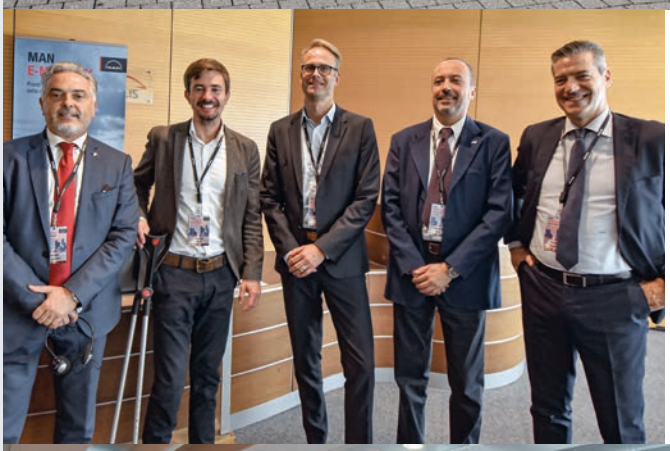
Sommario

22 Le “Transport Solutions” dell’eMobility MAN
Un convegno per presentare le innovazioni MAN in tema eMobility

24 Pronta consegna? Sì, ma in sei mesi!
Personalizzare un nuovo bus per il trasporto pubblico richiede tempo

26 Cosa c’è meglio del MAN Lion’s Coach?
La Cooperativa SVAP di Aosta ha scelto MAN Lion's Coach per i servizi turistici

28 Anche in Sicilia si viaggia in MAN e NEOPLAN
Cinque MAN Lion's Coach e tre NEOPLAN Skyliner per la palermitana SIAS



Museo Nicolis All'ingresso un MAN Lion's City Hybrid accoglieva i partecipanti.

Relatori Da sinistra: Tiziano Gavardini, Florian Rott, Michael Voll, Giovanni Tosi e David Siviero.

Transport Solutions I temi trattati hanno suscitato molto interesse tra i numerosi partecipanti.

MUSEO NICOLIS

LE "TRANSPORT SOLUTIONS" DELL'EMOBILITY MAN

Presentate in un affollato **CONVEGNO** alle flotte di trasporto pubblico italiane le innovazioni MAN in tema eMOBILITY con il supporto di **TRANSPORT SOLUTIONS**.

L'affascinante sede del Museo Nicolis di Villafranca, alle porte di Verona, ha fatto da cornice all'incontro di un nutrito gruppo di manager in rappresentanza di una quarantina di aziende del trasporto pubblico locale in Italia. Tema dell'evento era la presentazione delle "Transport Solutions" di MAN, non solo come ente preposto ad affiancare le aziende nel complesso passaggio verso le trazioni elettriche, ma anche come impegno della casa tedesca sul fronte dell'efficienza energetica e ambientale applicata al trasporto pubblico di persone.

Il Museo Nicolis, con le sue splendide auto storiche e altri oggetti di automobilia vintage, non poteva essere la sede migliore per sottolineare questo passaggio tra una tradizione eccezionale, ma ormai superata, e il nuovo che avanza. Ed è stato proprio questo il tema del benvenuto che David Siviero, Direttore vendite e prodotto Bus di MAN Truck & Bus Italia, ha rivolto agli oltre settanta partecipanti tra manager TPL e giornalisti del settore.

Consulenza eMobility a 360°

È stato Tiziano Gavardini, Responsabile vendite bus pubblico Italia, a introdurre l'intervento di Michael Voll, Direttore network analysis di MAN Transport Solutions, che ha ribadito come il passaggio alla trazione elettrica ponga molte nuove sfide alle flotte TPL, in termini di autonomia del veicolo, infrastrutture di ricarica, durata e peso delle batterie. L'intervento si è focalizzato sull'analisi della rete, con l'organizzazione delle linee in base alle esigenze di portata e autonomia dei nuovi veicoli, ma anche topografia e condizione climatica. "Una ripianificazione sistemica del servizio consente un passaggio sicuro dalla trazione diesel a quella elettrica e, grazie all'utilizzo di eventuali pause per la ricarica in deposito, si incrementa l'autonomia per coprire il servizio" ha ricordato Voll.

L'intervento di Michael Voll si è poi concentrato sulla presentazione di un caso specifico: lo studio di fattibilità per Autoservizi SAF di Udine per l'elettrificazione tramite veicoli MAN Lion's City E della linea 1 della città friulana. Una trattazione che da sola meriterebbe un articolo, ma ci limitiamo a riassumere i risultati finali: la linea può essere elettrificata con 9 eBus (un veicolo in più rispetto agli attuali bus CNG in servizio), la ricarica solo in deposito è possibile con un eBus che effettua un'unica ricarica aggiuntiva durante il giorno, sono necessari quattro caricabatterie da 150 kW in deposito (4 gruppi e 9 prese di ricarica) con un picco massimo di energia di circa 667 kW in deposito in condizioni operative normali. Il risparmio è dell'ordine di quasi il 50% all'anno.

MAN Lion's City E, lo stato dell'arte

Il nuovo MAN Lion's City E è stato presentato allo IAA 2018 destando grande clamore. A fare il punto sugli sviluppi intercorsi dalla prima apparizione ad oggi ci ha pensato Florian Rott, Lauch management nuovi prodotti di MAN AG, che volutamente ha parlato di scenari futuri molto "elettrizzanti". Partendo dalle esigenze del cliente dell'eMobility (flessibilità, affidabilità, compatibilità e consulenza sull'esempio dei servizi di Transport Solutions), Rott ha confermato che dal 2020 il MAN Lion's City E di 12 metri, con una capacità fino a 88 passeggeri, sarà prodotto in serie e gli farà seguito, l'anno seguente, il modello da 18 metri per il trasporto fino a 120 passeggeri. Infatti, già oggi sono regolarmente in circolazione presso flotte tedesche 15 veicoli demo.

Quello che più interessava ai partecipanti era l'autonomia e Rott ha precisato: "Fino a 270 Km di autonomia in condizioni favorevoli, 200 km in tutte le stagioni e per tutta la vita delle batterie, quindi con la massima copertura del servizio con la ricarica in deposito". Parlando di ricarica e tempi, anche qui risposte precise: al massimo tre ore per il 100% con prese standardizzate, solitamente posizionate nella parte anteriore del veicolo.

Il terzo e ultimo argomento del convegno lo ha presentato Giovanni Tosi, Product marketing Bus di MAN Italia: la nuova generazione MAN Lion's City, con un focus particolare sul sistema Efficient Hybrid. Un 18 metri ibrido era all'ingresso del Museo Nicolis, e con un giro dimostrativo di tutti gli ospiti si è concluso il convegno.

VERONA

PRONTA CONSEGNA? SÌ, MA IN SEI MESI!

Dall'ordine alla consegna di un **BUS PER SERVIZI PUBBLICI** possono passare anche sei mesi, tutti dedicati all'**ALLESTIMENTO PERSONALIZZATO** dei singoli veicoli.

› **Personalizzazioni** Giovanni Tosi spiega in questo articolo perché i tempi di consegna dei bus TPL sono dilatati dalle personalizzazioni.

I tempi possono lasciare perplessi, ma i sei mesi che di solito passano dall'ordine, quindi dall'assegnazione della gara d'appalto, alla consegna di un bus per il trasporto pubblico, sia questo urbano o extraurbano, sono il tempo medio necessario. E questo pur ottimizzando al meglio le varie fasi che seguono all'emissione dell'ordine. "Sono tempi tecnici che non possono essere ridotti anche per non compromettere, con interventi troppo rapidi sull'impiantistica, le elevate e apprezzate doti di affidabilità dei bus MAN - spiega Giovanni Tosi, 48 anni triestino, Product Marketing Bus di MAN Truck & Bus Italia -. Un bus TPL è differente da quelli turistici, che sono maggiormente standardizzati e vengono allestiti già in catena di montaggio, secondo le indicazioni ricevute dai clienti, sia che si tratti di personalizzazione degli interni sia della driveline. Un veicolo per il trasporto pubblico necessità di numerosi interventi che vengono eseguiti qui in Italia per adattarlo e personalizzarlo secondo le esigenze delle diverse flotte municipalizzate. Solitamente si

> **"L'ALLESTIMENTO DI UN BUS TPL È DIVERSO DA QUELLO DI UN MODELLO TURISTICO"**
>
> **Giovanni Tosi**
> Product Marketing di MAN Truck & Bus Italia

tratta di lavorazioni molto specifiche che devono essere realizzate in Italia presso le nostre strutture preposte: i MAN Center".

Parlare di lavoro sartoriale è certamente esagerato ma, nonostante questo, sono necessarie una serie di personalizzazioni per rendere il bus pronto a prendere servizio.

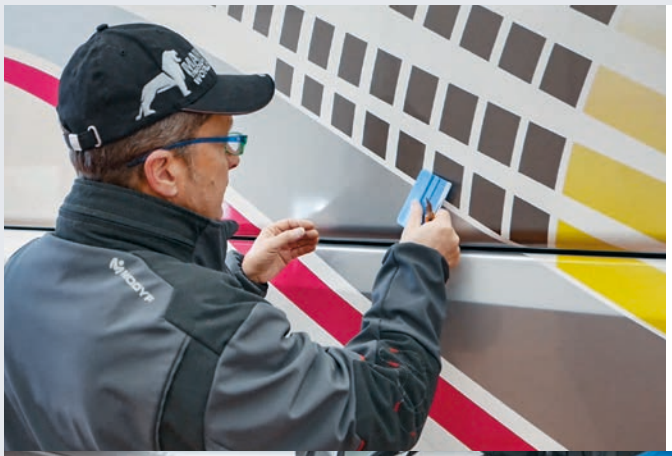
Un bus su misura

"Ancora più sorprendente - prosegue Tosi -, è che la produzione propriamente detta richiede poco più di un mese, una quarantina di giorni compreso il trasporto presso il MAN Center destinatario della consegna. Ma è qui che si entra nella seconda parte dell'iter che porta a sfiorare i sei mesi citati prima e, altro aspetto non di secondaria importanza, a far lievitare i costi fino al 10% dell'importo complessivo. A chi ci chiede perché queste lavorazioni siano eseguite in Italia e non in catena di montaggio, forniamo la seguente semplice risposta: perché sono tutte dotazioni che rispondono a standard aziendali che cambiano da municipalizzata a municipalizzata e quindi non sono uniformi neppure a livello nazionale, figuriamoci a livello internazionale. Per questo motivo è fondamentale l'organizzazione di MAN Truck & Bus Italia che può contare su cinque MAN Center a Milano, Roma, Brescia, Venezia e Forlì, a cui presto si aggiungerà un centro specializzato per i bus a Bologna (Valsamoggia). Solo così è possibile garantire e fornire un prodotto perfettamente rispondente alle esigenze delle aziende di trasporto pubblico che, contestualmente, hanno un riferimento diretto per ogni altra loro esigenza. Si tratta di una rete destinata a crescere ulteriormente, ma già così garantisce una copertura nazionale capillare e ben articolata. Ovviamente, mentre vengono effettuati tutti gli ulteriori allestimenti, di pari passo si portano a compimento anche le operazioni burocratiche di immatricolazione del veicolo".

Una risposta a tutte le esigenze

Ma quali sono le dotazioni che si richiedono in un intervento supplementare così complesso? "In realtà sono molte più di quanto si possa pensare - ribadisce Tosi -. La stessa personalizzazione con i colori della flotta non è un'operazione così banale come si potrebbe pensare, perché va studiata sul design del veicolo: se non è il primo veicolo l'operazione è più semplice, ma per i nuovi modelli si deve decidere un look mirato, rispettoso dei colori aziendali, ma anche del design del bus. A questo si aggiungono tutti gli apparati di bordo, che sono sempre più numerosi e diversi per ogni singolo operatore. Si va dai vari display che indicano percorso e fermate agli impianti di annuncio sonoro, più complessa è l'installazione dei sistemi di localizzazione che devono essere compatibili con quelli di monitoraggio e gestione della flotta in uso in azienda. Le richieste dei vari operatori sono le più disparate e per ognuna devono essere predisposte le dotazioni indicate, dai 'conta passeggeri' alle videocamere di sorveglianza. Il tutto ovviamente deve essere montato nel pieno rispetto e in ottemperanza all'impiantistica originale del veicolo, perché tutte le garanzie devono essere salvaguardate".

"Come si può ben capire si tratta di un lavoro complesso che richiede una profonda conoscenza del veicolo e della sua impiantistica - conclude Tosi -. È per questo che deve essere eseguito in Italia e a stretto contatto con il committente che giustamente vuole che il bus sia corrispondente al capitolato della gara e che tutto sia montato in maniera perfetta. È qui che entra in gioco la competenza dei tecnici dei nostri MAN Center, un'ulteriore garanzia!"



› **Dettagli** Anche la livrea del veicolo richiede un attento lavoro di personalizzazione.

› **In Italia** Tutti gli interventi sulle richieste delle singole aziende municipalizzate di trasporto pubblico sono eseguiti nei MAN Center italiani.

AOSTA

COSA C'È MEGLIO DEL MAN LION'S COACH?

La **COOPERATIVA SVAP** di Aosta ha scelto due fiammanti **MAN LION'S COACH** per i propri servizi turistici in tutta Europa, ma soprattutto nelle **VALLI ALPINE**.

Tre moschettieri
I tre MAN Lion's Coach posano davanti al municipio di Aosta tra la curiosità generale. Molto apprezzata la colorata livrea con le Alpi stilizzate.

Definirli fiammanti forse non è appropriato, perché sui tre MAN Lion's Coach, che catturano l'attenzione di passanti e turisti in piazza Chanoux, proprio di fronte al Municipio, quelle che spiccano sulle fiancate non sono fiamme bensì delle coloratissime Alpi stilizzate, le stesse che fanno da cornice alla città di Aosta. È qui che la Società cooperativa SVAP opera dagli anni Settanta garantendo i servizi di trasporto urbano con una ventina di linee che collegano la città e l'hinterland, ed è qui che da qualche anno è stato riattivato il servizio di autonoleggio con bus granturismo. "Una quindicina di anni fa avevamo deciso di concentrarci sui servizi urbani perché nel settore dell'autonoleggio c'era troppa concorrenza - spiega Mirko Dayné, Presidente della Cooperativa SVAP -. Più recentemente abbiamo riattivato il servizio a fronte di precise richieste da parte di vari soggetti pubblici e privati e ora abbiamo una flotta di cinque bus turistici tre dei quali sono MAN Lion's Coach, punta di diamante della nostra offerta. L'eccellente esperienza con il primo di questi veicoli ci ha convinto, anche su insistenza dei nostri autisti che ne sono entusiasti, ad acquistarne altri due. Il nuovo modello ha un design davvero accattivante e quindi non abbiamo avuto dubbi nella nostra scelta".

Scelti dagli autisti

I tre MAN Lion's Coach R07 a due assi, 12 metri di lunghezza e 53 posti a sedere, hanno in comune la motorizzazione affidata al collaudato turbodiesel MAN D2676, il sei cilindri in linea Euro 6 di 12,4 litri e 420 cv (309 kW) di potenza con una coppia di 2.100 nm da 930 a 1.350 giri/min. Diverse invece le scelte per quanto riguarda il cambio: "Ogni autista ha le sue preferenze - prosegue Dayné -, così il primo Lion's Coach ha il cambio automatizzato MAN TipMatic, il secondo il manuale ZF EcoShift e il terzo il nuovo cambio automatico ZF EcoLife che ritengo sia perfetto per le nostre esigenze. Come si può ben immaginare molto spesso questi bus sono impegnati su percorsi di montagna, con molti tornanti e passaggi stretti e le qualità tecniche del cambio automatico si sono rivelate subito fondamentali".

"Altri plus che hanno conquistato soprattutto i nostri passeggeri - prosegue Dayné -, sono il pavimento senza gradini, le grandi cappelliere, la comodità dei sedili e la luminosità delle ampie vetrate di giorno, completata dall'eccellente illuminazione a led nelle ore notturne. Così, dalla gita scolastica alla trasferta in Nord Europa, siamo in grado di accontentare e fornire un servizio di qualità a tutti i nostri clienti. Anche parlando di consumi possiamo ritenerci soddisfatti: nonostante i due nuovi Lion's Coach, in particolare quello automatico, sono in servizio da troppo poco tempo per avere dei riscontri attendibili, la prima sensazione è che rispetto al primo si siano fatti ulteriori passi avanti".

Oltre ai cinque bus granturismo, tra cui i tre MAN Lion's Coach, la flotta della SVAP di Aosta si compone di una sessantina di bus da 7,5 a 10,50 m, dei quali 30 a metano, con i quali si garantisce la copertura di 19 linee urbane e cinque linee extraurbane. La Cooperativa, che è stata fondata nel 1973 gestendo all'inizio cinque linee urbane, negli anni è cresciuta e oggi conta circa 80 dipendenti.

Servizi turistici La Cooperativa SVAP di Aosta con i tre MAN Lion's ha affiancato i servizi turistici a quelli di linea del capoluogo valdostano.

La consegna Da sinistra, Tiziano Gavardini, Responsabile vendite Bus pubblico di MAN Italia, e Mirko Dayné, Presidente della Cooperastiva SVAP di Aosta.

La consegna Da sinistra: Giuseppe Orlando, Area manager bus di MAN Italia; Vincenzo Graffagnini, Presidente SAIS Autolinee; Gerhard Mayrl, Responsabile vendite bus di MAN Italia.

PALERMO

ANCHE IN SICILIA SI VIAGGIA IN MAN E NEOPLAN

La palermitana **SAIS AUTOLINEE** ha aggiunto alla propria flotta cinque **MAN LION'S COACH** per le linee regionali e tre **NEOPLAN SKYLINER** per le tratte nazionali.

Garantire i collegamenti nell'affascinante, ma al contempo complesso, territorio siciliano e da lì al resto della penisola italiana è una mission che richiede un grande impegno. Farlo garantendo i massimi standard di qualità del servizio e comfort di viaggio impone un'organizzazione accurata, autisti preparati e bus affidabili e confortevoli. Ecco perché SAIS Autolinee ha affidato a cinque nuovi MAN Lion's Coach e tre fiammanti NEOPLAN Skyliner l'asse portante della propria flotta.

Dalla Sicilia verso tutta l'Italia

SAIS Autolinee nasce nel 1926 grazie all'intraprendenza dell'ingegner Antonio Scelfo che ottiene la concessione dell'autolinea "Enna-Scalo Ferroviario", dando così vita al primo nucleo di quella che sarebbe diventata una importante realtà nel panorama del trasporto pubblico su gomma siciliano prima e italiano poi. Oggi come allora, cortesia, puntualità, attenzione alla qualità del servizio e un'accurata manutenzione della flotta fanno di SAIS Autolinee un riferimento per il trasporto pubblico in Sicilia e dall'isola verso il resto d'Italia. Attenzione alla pulizia e manutenzione accurata, grazie ai periodici controlli effettuati dalle officine interne, garantiscono viaggi sicuri e in totale comfort.

Oggi le linee regionali coprono i collegamenti tra i principali capoluoghi siciliani e verso l'aeroporto di Catania, mentre i collegamenti nazionali permettono di raggiungere da Palermo e Catania tutte le principali città della penisola italiana, da Napoli fino a Milano. I cinque nuovi MAN Lion's Coach, quattro R10 e un R7, vengono impiegati per gestire le linee regionali Palermo-Catania, Palermo-Messina ed Enna-Catania, mentre ai tre NEOPLAN Skyliner sono affidati i collegamenti nazionali, in particolare da Palermo verso Roma e Milano.

Attenzione al servizio

Consapevoli che la soddisfazione dei clienti è l'elemento fondamentale per il successo aziendale, Sais Autolinee ha scelto i MAN Lion's Coach e i NEOPLAN Skyliner proprio per garantire il massimo comfort ai propri passeggeri. I quattro MAN Lion's Coach R10 di 13 metri, con motore turbodiesel D26 Euro 6c a sei cilindri in linea di 12,8 litri e 460 cv, cambio automatizzato AS-Tronic e sistema EfficentRoll per ridurre ulteriormente i consumi, hanno un allestimento con 55 posti a sedere, oltre a quelli di autista e hostess, mentre tra le dotazioni di bordo spiccano il locale toilette, la selleria con poggiatesta e bordino in pelle, prese USB ogni due posti e cerchi in lega. Il MAN Lion's Coach R07 di 12 metri ha la stessa driveline del modello R10 ma un motore da 440 cv; simile anche la dotazione, con allestimento a 53 posti a sedere, oltre a quelli di hostess e autista. In tutti è previsto anche il bagno.

Per le lunghe tratte viene impiegato il bus a due piani NEOPLAN Skyliner P06 di 14 metri con 76 posti a sedere, in aggiunta a quello di autista e hostess. Oltre al locale toilette il veicolo dispone anche di un angolo cucina e sedili che offrono tutti i principali comfort di bordo. La drivline è affidata al turbodiesel D26 qui nella versione da 500 cv con cambio automatizzato AS-Tronic e sistema EfficentRoll. A supporto dell'autista una ricca dotazione di pacchetti di sicurezza: oltre al sistema frenante elettronico EBS con freni a disco autoventilanti su tutti gli assi (funzione ABS/ASR integrata), l'Electronic Stability Program (ESP), il sistema di mantenimento della carreggiata (LGS), Emergency Brake Assist (EBA) e il sistema di regolazione della velocità in funzione della distanza di sicurezza (ACC). I passeggeri di SAIS Autolinee possono davvero viaggiare tranquilli, cullati dai nuovi MAN e NEOPLAN.

Lunghe tratte Sui percorsi a più ampio raggio sono impiegati i bus a due piani NEOPLAN Skyliner di 14 metri con 76 posti per i passeggeri.

Sicurezza In supporto all'autista i bus dispongono di una ricca dotazione di pacchetti di sicurezza.

DFB a bordo

Da questa primavera, la Nazionale tedesca di calcio viaggia a bordo di un MAN Lion's Coach. Christian Hochfellner, autista del team **DFB (Deutscher Fußball-Bund)**, parla del suo lavoro quotidiano, del nuovo autobus, della disposizione dei posti e di una trasferta indimenticabile con la squadra.

Intervista —— **Britta Klasen**

LA MIA PRIMA TRASFERTA DEL 2014 NON LA DIMENTICHERÒ MAI.

CHRISTIAN HOCHFELLNER

Il trentacinquenne di Limburg an der Lahn lavora dal 2012 come autista di autobus per la Federcalcio tedesca (DFB). La prima trasferta di Christian Hochfellner al seguito della Nazionale risale al 2014. Nel 2016, ha preso il posto del padre Wolfgang, autista della squadra dal 1992, in qualità di primo autista.

Signor Hochfellner, suo padre l'ha preceduto come autista a servizio della Nazionale di calcio. Scommetto che prendere il posto di suo padre sia sempre stato il suo sogno fin da bambino?

HOCHFELLNER A dire il vero, no. È stata una piacevole coincidenza. Sono sempre stato interessato ai veicoli di grandi dimensioni e prima di tutto volevo solo ottenere la patente per il camion. Il mio istruttore di guida mi ha poi chiesto se volessi prendere subito anche quella per l'autobus. La cosa aveva ovviamente senso, se si pensa che in famiglia gestiamo una ditta di trasporti con bus da oltre cinquant'anni. Alla DFB poi sono arrivato tramite mio padre.

A quando risale il primo viaggio al servizio della Federcalcio tedesca?

HOCHFELLNER In luglio 2012 ho potuto guidare per la prima volta per la DFB in un viaggio a due ›

FOTOGRAFIE: MAN (sinistra); DFB/Philipp Reinhard (destra)

DOTAZIONE

Comfort a richiesta

Potente e confortevole, ma non eccessivamente lussuoso: ecco come il MAN Lion's Coach è stato equipaggiato secondo le esigenze della DFB. 1 Il nuovo autobus turistico della Nazionale tedesca ha un motore di 500 CV. Su un autobus di 13,4 metri di lunghezza sono presenti 36 posti a sedere con sedili in pelle di alta qualità. 2 I calciatori della squadra tedesca salgono sul loro MAN Lion's Coach. Tra le altre cose, a bordo li attende un impianto audio per l'intrattenimento in viaggio. Diversi altoparlanti supplementari migliorano ulteriormente il sound. 3 Quattro tavolini vis à vis offrono molto spazio per le gambe. Il logo DFB è presente più volte all'esterno e all'interno dell'autobus.

autisti. Naturalmente assieme a mio padre. Quella volta portammo a Vienna la squadra, reduce da un incontro ad Hannover per disputare un'altra partita.

Qual è stata la trasferta più strabiliante con la nazionale?

HOCHFELLNER La mia prima trasferta non la dimenticherò mai. Sono andato a prendere i giocatori il 15 luglio 2014 all'aeroporto berlinese di Tegel, quando avevano appena vinto il Mondiale! Mio padre era sull'aereo da Rio, così io ho portato l'autobus della squadra a Berlino e, sorprendentemente, ho dovuto portare i giocatori verso il camion aperto con il quale hanno poi girato per la città. È stato solo grazie alla scorta della polizia che siamo riusciti a farci strada tra la calca di gente. Poi ho seguito con l'autobus il camion a circa 200 metri dallo stesso e ho riportato il team all'aeroporto di Tegel dopo la celebrazione partendo dalla Porta di Brandeburgo. Per le strade a festeggiare c'era gente ovunque: un'esperienza fantastica.

Per molti tifosi il bus è strettamente legato alle emozioni anche al di là dei Mondiali di calcio. Come reagiscono le persone quando vedono l'autobus della Nazionale?

HOCHFELLNER Il bus è sempre e comunque motivo di entusiasmo. La gente prende lo smartphone e scatta foto, gli automobilisti suonano il clacson e salutano. Naturalmente, in quanto autisti è necessario essere preparati a tutto ciò e attendersi comportamenti particolari da parte degli altri utenti della strada. Ma è ovvio: molti vogliono cogliere l'occasione unica di vedere l'autobus della Nazionale. Ogni volta che faccio una pausa durante i viaggi più lunghi, le persone spesso chiedono se la squadra è sull'autobus e se possono dare un'occhiata.

La maggior parte del tempo, però, lei lo trascorre in autobus da solo. Perché?

HOCHFELLNER Nella maggior parte dei casi la squadra viaggia in aereo per le lunghe distanze. Prima di tutto io mi occupo di condurre il bus da Francoforte fino al luogo della partita e accompagno la squadra dall'aeroporto o dalla stazione in hotel, all'allenamento, al campo di gioco e agli altri appuntamenti in programma.

Come trascorre il tempo durante le lunghe trasferte, quando deve stare molto da solo in bus?

HOCHFELLNER Adoro ascoltare musica, in particolare il rock, i vecchi successi o la musica degli

anni Ottanta e Novanta. Il più delle volte mi creo una playlist. Tramite la rete wifi del bus è possibile usufruire di diversi servizi streaming senza dover mettere e togliere cassette come succedeva in passato. In generale mi piace viaggiare e godermi i paesaggi.

In che modo i giocatori trascorrono i viaggi più lunghi in bus?
HOCHFELLNER I giocatori, come tutti gli altri passeggeri, ascoltano musica, giocano a carte e parlano tra loro.

C'è un ordine fisso dei posti a sedere o a ogni nuovo viaggio cambia sempre tutto?
HOCHFELLNER La staff tecnico e il team al seguito hanno i loro posti fissi. I giocatori meno, si scambiano spesso.

Com'è l'atmosfera prima e dopo la partita a bordo?
HOCHFELLNER Prima dell'incontro regnano calma e concentrazione. Solitamente a bordo non si sente parlare. L'atmosfera dopo la partita ovviamente dipende dal risultato. In caso di vittoria, il volume della musica può essere anche un po' più alto, così come le voci. Dopo le sconfitte, a volte, c'è il massimo silenzio.

Guarda le partite della Nazionale allo stadio?
HOCHFELLNER Sì, se il tempo lo consente mi siedo assieme al resto del team dietro alla squadra sulle tribune. Una decina di minuti prima della fine della partita, mi dirigo verso l'autobus e preparo tutto: coordino la partenza con gli organizzatori o con la Polizia, carico i bagagli, accendo il riscaldamento o l'aria condizionata. Per questo non ho mai vissuto in prima persona il fischio finale all'interno dello stadio.

Cosa distingue il nuovo MAN Lion's Coach? Quali particolari elementi di comfort offre ai giocatori e a lei come autista?
HOCHFELLNER I giocatori sono particolarmente comodi grazie al notevole spazio tra i sedili, alle imbottiture per le gambe, al rivestimento in pelle e a molto altro ancora. Per esempio, è anche dotato di un impianto audio da 5.000 Watt. Per me come autista, sono presenti tutte le ultime funzionalità per la sicurezza come BirdView e cambio automatico. E sono l'unico in tutto il bus ad avere un sedile riscaldato e raffreddato (ride).

IL BUS PRENDE FORMA

VÍDEO Ecco come è stato montato ed equipaggiato il MAN Lion's Coach per la DFB: **go.man/219dfb**

FOTOGRAFIE: MAN

FATTI L'UNO PER L'ALTRO

Noi abbiamo i prodotti* che creano vantaggi alla vostra azienda

FINANZIAMENTO

Soluzioni di finanziamento tagliate su misura

LEASING

Leasing per veicoli ai massimi livelli

ASSICURAZIONE

Arrivare sempre a destinazione sani e salvi

MAN | Financial Services

*Vi preghiamo di tenere presente che i prodotti e le condizioni possono variare nei diversi paesi.

Cosa fa viaggiare piacevolmente

Le sospensioni indipendenti si sono affermate negli autobus a pianale ribassato, low entry e a due piani. Sono particolarmente adatte ai veicoli con baricentro alto. Nelle sospensioni indipendenti, il nostro componente assicura che i movimenti di ruota e sospensione, quando passano su superfici stradali irregolari, siano trasmessi solo minimamente alla scocca. Come si chiama il componente misterioso?

Partecipate e vincete!

Tra le risposte corrette pervenuteci mettiamo in palio un fitness tracker Fitbit Inspire HR corredato di potenti batterie. Inviateci la vostra soluzione via e-mail a: **zoom@man.com**

Giusto! Nello scorso numero si parlava della pinza del freno.
I vincitori del concorso sono Julia Barz, Klaus-Rüdiger Fangerow, Matthias Nolte, Ulrike Renz, Heiko Seibel

Termine per l'invio è il 15/12/2019. È escluso il ricorso a vie legali. **Condizioni per la partecipazione:** saranno premiate tutte le soluzioni corrette. Per poter notificare i vincitori, è necessario indicare il recapito corretto del partecipante. È escluso un pagamento in contanti di premi materiali. In caso di vincita, il partecipante accetta che il proprio nome venga reso pubblico. I vincitori saranno informati per iscritto. Sono esclusi dalla partecipazione i dipendenti di MAN Truck & Bus SE, nonché i loro familiari e i fornitori di servizi esterni che siano stati o siano coinvolti nell'indizione del concorso a premi. **Tutela della privacy:** I partecipanti accettano che i propri dati personali possano essere raccolti, conservati e utilizzati ai fini dello svolgimento e dell'elaborazione del concorso. I dati saranno utilizzati solo per il concorso a premi e saranno eliminati dopo il sorteggio. Con l'invio di un'e-mail partecipando al concorso, l'utente accetta le condizioni di partecipazione.

FOTOGRAFIE: MAN; Fitbit (sotto)

Made of highlights.

COMFORT DOUBLED.

The Skyliner opens up a new dimension in luxurious VIP travel on two decks with its extraordinary highlights. It raises the bar considerably when it comes to experience, comfort and safety. Its extra-large capacity makes it both environmentally friendly and economical. The new digital mirror cam system: safety and a perfect view guaranteed.

www.neoplan-bus.com

NEOPLAN

EFFICIENZA ALLA TERZA.

MAN Lion's City: una gamma per ogni missione a basse emissioni.

Il traffico nelle nostre città cresce e con ciò crescono anche le sfide. Occorrono quindi soluzioni alternative, in particolare per il trasporto pubblico urbano di persone. MAN vi offre il programma ideale di veicoli: la nuova generazione MAN Lion's City circola silenziosa, a basso impatto ambientale e consumo energetico grazie alle propulsioni a metano, elettrica o ibrida. In tal modo ci avviciniamo sempre di più ad un futuro a zero emissioni. Scopri di più su **www.bus.man**

MAN