2/2017

MANmagazine
Italia

VIAGGIARE MEGLIO

Interni ed esterni completamente nuovi: Il MAN Lion's Coach è efficiente e sicuro come non mai

Un classico senza tempo.

50 ANNI DI SKYLINER. UN MITO PER TUTTI I DUE PIANI.
Lo Skyliner ha conquistato clienti e passeggeri in tutto il mondo negli ultimi 50 anni. Primo veicolo a due piani a essere presentato nel 1967, è diventato modello di riferimento in termini di capacità di trasporto, produttività e flessibilità di impiego. Con oltre 5.000 unità consegnate, non convince solo come autobus da turismo ma anche negli impieghi di linea, come mezzo per le visite guidate in città o in allestimento speciale. Ieri come oggi e per i prossimi 50 anni.

www.neoplan.com/skyliner

NEOPLAN

MANmagazine
Italia

CONTENUTO

04 Il cuoco e il suo autobus
Nell'autobus d'epoca MAN i bambini imparano a cucinare in modo sano.

06 Un giovanotto di città
Il nuovo Lion's City si presenta.

08 Il pieno di innovazione
Il MAN Lion's Coach è stato ulteriormente sviluppato. Completamente nuovo dentro e fuori.

14 E improvvisamente la forma diventò importante
L'eredità dei bus elettrici di linea degli anni '30 perdura ancora oggi.

18 Notizie dall'Italia
Fatti, interviste, testimonianze dal mercato italiano

26 Skyliner da 50 anni
Uno special per l'anniversario

28 "Allora nessuno credeva al successo"
L'intervista all'inventore dello Skyliner Konrad Auwärter

30 Aneddotti di mezzo secolo fa
Remake sorprendenti e storie curiose

36 Solo un team può vincere
La finale del MAN Service Quality Awards

COLOPHON
MANmagazin è pubblicato due volte l'anno in 16 lingue. **EDITORE** MAN Truck & Bus, Stefan Klatt (V.i.S.d.P.), Dachauer Straße 667, 80995 München **CAPO REDATTORE & RESPONSABILE** Joachim Kelz, Tel.: +49. 89. 1580-1175, magazin@man.eu, www.man.eu **CASA EDITRICE** C3 Creative Code and Content GmbH, Heiligegeistkirchplatz 1, 10178 Berlin, www.c3.co **CONTENT DIRECTOR** Klaus-Peter Hilger **REDAZIONE** Matthias Oden (Ltg.), Cedric Arnaud, Carola Rönneburg; autori liberi: Klaus Mergel **REDAZIONE IN ITALIA** Alessandro Smania, Alberto Mondinelli **GESTIONE DEL PROGETTO** Daniel Fink **GRAFICA** Christian Kühn, Ravi Satpute **REDAZIONE GRAFICA** Elke Maria Latinovic, Samantha Taruvinga **COPERTINA** Bernhard Huber **LETTORATO** Dr. Michael Petrow (Ltg.), Jutta Schreiner **PRODUZIONE** C3 Creative Code and Content GmbH **STAMPA** Gotteswinter und Aumaier GmbH, Joseph-Dollinger-Bogen 22, 80807 München **RISTAMPA** con citazione della fonte ammessa. Le modifiche sono da concordare con la Redazione. **SERVIZIO ABBONAMENTI** Thomas Mahler GmbH, Postfach 500465, 80974 München, Tel.: +49. 89. 1580-3724, thomas.mahler-gmbh@t-online.de **INSERZIONI PUBBLICITARIE** Zeitzeichen Vertriebs GmbH, Radka Neumann, Tel.: +49. 8323. 9984630, radkaneumann@zeitzeichen.de
COPYRIGHT ©2017 presso MAN e C3 Creative Code and Content GmbH

Doppio formato: avendo avuto un enorme successo, ecco che poco tempo fa per il cook bus sono arrivati i rinforzi: il bake bus.

La salute prima di tutto: avvicinare i bambini a un'alimentazione di qualità, giocando. Il concetto del cook bus è tanto semplice quanto efficace.

"Per i bambini è naturalmente un'esperienza".

Martin Schneider, manager e autista del cook bus

MY MAN

Mangiare sulle ruote

Martin Schneider lavora per la società Schul-Caterer Menüpartner di Berlino come manager, cuoco di eventi e autista. Dal 2008, la sua azienda propone a scuole ed asili di tutta la Germania di avvicinare i bambini alla preparazione di cibi sani. Schneider arriva con il cook bus e insegna a classi di scuole e asili come si fanno le creme da spalmare sul pane oppure come si prepara uno stufato, verdure a pezzetti incluse. Fatta eccezione per le vacanze estive, Schneider è in viaggio da Pasqua a novembre e ha quattro–cinque appuntamenti alla settimana. Con il cook bus percorre ogni anno quasi 15.000 chilometri.

Signor Schneider, che tipo di autobus guida? Si tratta di un MAN SD 200, anno di costruzione 1974. Recentemente abbiamo richiesto un'immatricolazione per veicoli d'epoca. Prima non era possibile perché internamente l'abbiamo rifatto in misura massiccia.

E funziona ancora perfettamente? L'autobus è vecchio, ma tecnicamente è ancora abbastanza valido. MAN l'ha concepito allora per il trasporto di linea a Berlino. È a due marce e arriva a una velocità massima di 75 km/h. In città è più che sufficiente, ma sull'autostrada, oppure in montagna, si arriva subito al limite. Ecco perché cerco, per quanto possibile, di deviare sulle provinciali.

Alla società Menüpartner, tutto ruota attorno al cibo. Come è diventato autista? Semplice: quando abbiamo acquistato l'autobus, io ero l'unico in grado di guidarlo avendo una patente per camion. Non occorre altro perché l'autobus non viaggia con passeggeri. Naturalmente, per i bambini è comunque un'esperienza: un autobus così non arriva tutti i giorni nel cortile della scuola. E il fatto che dentro possano anche cucinare, è qualcosa di fantastico.

C'è stato qualche momento particolare per lei e il suo MAN? Soprattutto per la mia responsabile. Poco tempo fa si trovava bloccata in coda prima di Chemnitz. Il traffico procedeva lentamente salendo su per la montagna, apparentemente senza motivo. Alla fine è riuscita a vedere la testa della coda ed era il mio autobus verde che si arrampicava, sfidando coraggiosamente la salita. A quel punto, tutto è diventato chiaro. E poco dopo è iniziata la discesa.

Cucina a bordo: dell'originario arredamento interno del bus di linea di Berlino non è rimasto quasi nulla. Ecco perché l'immatricolazione per veicoli d'epoca è disponibile solo ora.

© Elisabeth Schoepe

NUOVO IN CITTÀ

FINORA HA VIAGGIATO IN INCOGNITO, ora è anche visibile. Da settembre, il nuovo MAN Lion's City è in uso presso alcune aziende selezionate di trasporto pubblico per la prova sul campo. L'autobus urbano è stato completamente sviluppato ex novo. Si parte dal linguaggio del design che naturamente si ritrova anche nel nuovo Lion's Coach (cfr. pag. 08) e si finisce con i dettagli come l'illuminazione a LED, che può vantare una durata di 10.000 ore di esercizio. Per i designer, l'efficienza è stata una priorità, accanto al comfort e all'ergonomia. Il Lion's City non si limita quindi a soddisfare tutte le norme presenti, già in vigore, e quelle di un prossimo futuro, ma fissa anche inediti criteri per gli interni grazie al suo nuovo concetto colori e finiture, il quale attribuisce grande importanza alla luminosità e funzionalità, all'insegna della comodità. L'introduzione nel mercato è prevista per la primavera 2018.

In vetta: la posizione del sedile nell'abitacolo, completamente rinnovato, è più alta, consentendo così all'autista di non trovarsi più in basso rispetto ai passeggeri che salgono sul veicolo.

Un classico in una veste nuova: il MAN Lion's City parla chiaramente il nuovo linguaggio del design degli autobus: fanali a LED pronunciati, calandra nera e fregi cromati.

Per maggiori informazioni sul nuovo Lion's City vedi online sul sito
> www.bus.man/lions-city

© MAN

Collaudato, molto meglio

Il MAN Lion's Coach è la spina dorsale ultramoderna di ogni flotta di autobus. Ora è disponibile in una nuova versione sia estetica che tecnica. Il risultato ammiratelo voi stessi.

© Bernhard Huber

Eccolo: il Lion's Coach segna l'introduzione di un nuovo design per gli autobus MAN.

L'evoluzione di un classico è sempre qualcosa di molto emozionante. Dalla sua messa in servizio nel 1996, il Lion's Coach si è affermato come un autobus da turismo e per il trasporto interurbano affidabile e sicuro. Lo sviluppo del nuovo Lion's Coach era, quindi, tutt'altro che una questione banale: in gioco c'erano niente di meno che la reputazione e la credibilità del fiore all'occhiello degli autobus MAN.

Ma già a prima vista è chiaro che tutto è stato fatto a regola d'arte. Infatti, l'autobus presentato al pubblico, per la prima volta, al Busworld di Kortrijk è, senza dubbio un MAN.

"Il nostro obiettivo era quello di implementare le innovazioni tecniche ed estetiche in modo tale che un MAN restasse innegabilmente tale, ma con una tecnologia d'avanguardia, afferma Florian Rott, che lavora nel Marketing prodotti come Launch Manager per il nuovo MAN Lion's Coach. Tra le caratteristiche irrinunciabili di un MAN annoveriamo l'affidabilità, l'economicità e la sicurezza, qualità possedute anche dal nuovo Lion's Coach".

LA CARATTERISTICA CHE PIÙ COLPISCE del nuovo MAN Lion's Coach è chiaramente il nuovo linguaggio del design. Parte anteriore, parte posteriore, fianchi: l'intero aspetto dell'autobus, rivisitato, ha acquisito forme e linee moderne che, ciononostante, mostrano il fascino senza tempo, tipico di MAN. E la parte anteriore del veicolo è quella che meglio evidenzia le nuove migliorie apportate: i fanali frontali, la calandra nera e il fregio cromato, tutto è innegabilmente MAN, ma in una chiave moderna mai sperimentata prima. Si tratta dello stesso stile di design che si riflette nel nuovo Lion's City (cfr. pag. 6) e che caratterizzerà l'aspetto delle flotte di bus MAN in tutto il mondo negli anni a venire.

I nuovi sistemi di produzione e i materiali riducono il peso, migliori possibilità di manutenzione abbassano i costi del ciclo di vita, il miglioramento dell'aerodinamica contribuisce a un netto risparmio sul combustibile e "inoltre, nel nuovo Lion's Coach c'è una catena cinematica ottimizzata con una strategia di cambio marcia rivisitata e sistemi di assistenza", afferma Rott.

PER DIVERSI ANNI, il team ha lavorato allo sviluppo. Il modello precedente è sul mercato dal 2003. "Naturalmente abbiamo preso il feedback dei nostri clienti estremamente sul serio", riferisce Rott. "È proprio quando il progetto funziona già nel suo complesso che i dettagli acquisiscono un'importanza enorme". Dettagli, come per esempio le luci a LED - per la prima volta di serie nella parte posteriore - più luminose delle luci alogene di circa il 50%, che vantano una durata nettamente maggiore. Degno di nota sul nuovo fanale è il proiettore della luce diurna, che funge anche da lampeggiante.

E naturalmente, il nuovo stile si ritrova anche nella parte più importante di un autobus, vale a dire gli interni.

Innanzi tutto, i designer del team hanno provveduto a mettere le cose in chiaro. Separando il vano autista dalla zona passeggeri e quindi distinguendo visivamente i due segmenti, trasmettono un messaggio molto semplice che, però, in un autobus da turismo

Collegato in rete: su richiesta è possibile montare gli allacciamenti USB su tutti i sedili dei passeggeri.

Prima assoluta: per la prima volta, le luci LED assicurano luminosità all'interno.

© Bernhard Huber

Un nuovo volto: la parte frontale del veicolo è la caratteristica che più colpisce del design.

Abbiamo preso estremamente sul serio il feedback dei nostri clienti".

Florian Rott, Launch Manager MAN Lion's Coach

significa tutto: lavoro e divertimento non devono mescolarsi. I passeggeri devono potersi rilassare e godere il proprio viaggio. Affinché ciò avvenga ai massimi livelli, il team si è fatto venire qualche idea.

Si parte dai colori che devono essere luminosi e accoglienti, ma anche discreti e non così delicati al punto che con l'utilizzo possano dare l'impressione di usurato. Con il nuovo concetto di colori e finiture esistono schemi cromatici, in grado di soddisfare queste esigenze e, grazie a una striscia a LED continua, il soffitto è ora immerso in una luce calda, importante per il benessere. A portare una ventata di aria fresca anche le chiusure, di nuova concezione, dei ripiani per i bagagli. Sono state allungate in avanti verso il parabrezza anteriore: "Ciò assicura una sensazione di maggiore ampiezza", afferma Rott.

ULTERIORI COMODITÀ impiegate per la prima volta: le luci LED assicurano luminosità e su tutti i sedili dei passeggeri è ora possibile installare, su richiesta, gli allacciamenti USB.

"Naturalmente abbiamo pensato anche all'autista", spiega Rott. "Abbiamo rivisitato la sua postazione di lavoro concentrandoci su ergonomia, praticità e aspetto visivo". Ecco perché, tra le altre cose, abbiamo riposizionato gli interruttori e riconfigurato la zona deposito, a sinistra dell'autista.

Al momento dell'introduzione nel mercato, il MAN Lion's Coach è disponibile nelle lunghezze di 10 metri, 12 metri e poi 13,36 metri e 13,90 metri rispettivamente a due e tre assi. A fine anno, come quarta lunghezza, si aggiungerà il 13 metri su due assali con i suoi 13,09 metri. Con i suoi sei posti in più rispetto alla versione da 12 metri, si tratta di un veicolo particolarmente versatile ed economico. Nella versione con la toilette offre posto a 59 passeggeri. La capacità del bagagliaio è compresa tra 11,7 e 14,3 metri cubi, a seconda del modello.

MA TUTTI QUESTI CAMBIAMENTI sarebbero incompleti se non fosse stato fatto qualcosa anche nella tecnica e, di fatto, il Lion's Coach mostra la propria superiorità anche sotto questo aspetto.

La motorizzazione Euro 6, ottimizzata, ha 20 cavalli in più e una coppia maggiore di 200 Newton per metro. Inoltre, si è montato il freno motore potenziato EVBec, il quale - grazie al controllo elettronico della contropressione dei gas di scarico - consente un'azione frenante migliore sull'intero campo di regime di esercizio, assicurando quindi un'elevata potenza frenante anche a basse velocità.

La nuova funzione di cambio marcia SmartShifting assolve un ruolo chiave quando si tratta di creare l'equilibrio ottimale tra efficienza e comfort durante le operazioni di cambio. Essa combina un nuovo processo rapido di cambio velocità in tutte le marce, il supporto nel passaggio a una marcia più alta nonché la strategia di cambio velocità, adatta alla situazione di guida.

Per l'impiego efficiente su un terreno impegnativo oppure con elevato dislivello, il nuovo motore D26 garantisce una marcia briosa e potenza sufficiente in tutte le situazioni. Idle Speed Driving consente di viaggiare comodamente a un numero di giri minimo senza azionare il pedale dell'acceleratore, alle marce basse, fino a 15 chilometri orari. "La nuova funzione consente all'autobus di scivolare agevolmente, a frizione chiusa, attraversando il traffico che fatica a scorrere", promette Rott. Inoltre, sono disponibili alcuni sistemi di assistenza: il Tempomat MAN EfficientCruise, basato sulla topografia, per esempio con la "modalità sailing" EfficientRoll, il Tempomat di regolazione della distanza ACC, il sistema di avviso di deviazione dalla corsia LGS e MAN Attention Guard. Il freno MAN Emergency Brake Assist (EBA) frena in caso di emergenza, fino a 80 chilometri orari fino all'arresto, qualora l'autista non reagisca a un ostacolo. "Così facendo, andiamo ben oltre la prescrizione di legge e questo superamento è addirittura di serie" afferma Rott.

Anche in caso di leggera pendenza, la funzione marcia in folle EfficientRoll garantisce un vantaggio in termini di efficienza perché l'autobus avanza con perdite di attrito ridotte al minimo nella catena cinematica. "Già con la generazione EfficientCruise è stato possibile risparmiare fino al 6%", racconta Rott. "Le innovazioni consentono di potenziare ulteriormente l'uso efficiente del carburante".

Più spazio: l'abitacolo dell'autista è stato rivisitato in termini ergonomici ed estetici.

Interni da sogno: colori gradevoli, luminosi e forme moderne.

Una nuova generazione di ammortizzatori e l'ottimizzazione dell'assetto del telaio assicurano un comfort maggiore e un migliore comportamento alla guida.

Efficienza da un lato e sicurezza dall'altro. Da novembre 2017, per tutti gli autobus di nuova immatricolazione della classe II e III si applica la direttiva ECE R66.02. Essa prescrive che, in caso di ribaltamento, la scocca deve essere molto più resistente rispetto a prima. "In MAN si provvede quindi a integrare componenti d'acciaio ad elevata resistenza nella scocca del veicolo", afferma Rott. "Inoltre, ci avvaliamo della nostra tecnologia brevettata "tubo-in-tubo" per il rollbar nell'area del montante B e nella parte posteriore. Il Lion's Coach è ora in grado di assorbire il 50% di energia d'urto in più rispetto a prima. Si tratta di un enorme miglioramento".

Affinché l'autobus non perda però in carico utile, in un altro punto sono installati nuovi materiali più leggeri. Le maschere, anteriori e posteriori, sono nettamente più leggere, il solo cofano del vano motore pesa 15 kg in meno.

"Siamo orgogliosi dei risultati raggiunti", riassume Rott. Anche se gli ingegneri MAN non vogliono mai adagiarsi sugli allori e già pensano al prossimo perfezionamento: ora largo al Lion's Coach e buon viaggio!

Tutte le informazioni sul nuovo Lion's Coach sono disponibili sul sito
> www.bus.man/lions-coach

50%

di energia d'urto

in più che Lion's Coach riesce ad assorbire rispetto al suo predecessore, grazie al miglioramento di materiali e struttura.

Ora di serie: LED come luci posteriori.

Una soluzione pulita

Il nuovo servizio di consulenza Transport Solutions supporta le imprese di trasporti nel passaggio a mobilità alternative.

Vivibili: per poter rimanere tali, le metropoli - qui nella foto Parigi - devono ridisegnare completamente il traffico.

L'uomo del cambiamento: Stefan Sahlmann guida il team Transport Solutions.

Sono le metropoli il luogo dove si decide il nostro futuro. Città come Londra, Amsterdam, Parigi oppure Amburgo. Gli urbanisti lavorano sotto forte pressione per stabilizzare l'equilibrio tra traffico, attività e vita nei centri a elevata concentrazione. Infatti: già nel 2050, le metropoli rappresentano lo spazio vitale per il 70% della popolazione, con un volume di traffico in aumento. I decision-maker e i progettisti lo sanno: la parola magica è "a bassa emissione". Essenziale quando il vivere urbano deve restare vivibile sul lungo termine.

Convertire un'azienda di trasporti pubblici oppure un parco autocarri all'elettromobilità è senz'altro un lavoro immane. Affinché un comune oppure un'azienda possa gestire questo mutamento, MAN ha creato un team di consulenti specializzato. Gli esperti aiutano i clienti MAN a trovare soluzioni personalizzate ed economiche, un'offerta gratuita per il gestore di flotte.

IL COUNTDOWN È INIZIATO: ad Amsterdam si lavora dal 2007 a una city senza emissioni. A partire dal 2026, tutto il traffico urbano sarà in assenza di emissioni. Dal 2020, anche la città di Amburgo non acquisterà più alcun veicolo con motore a combustione per il traffico locale pubblico. Entro il 2032 sarà completato il passaggio all'azionamento elettrico. "Le direttive arrivano dalla politica, tutti gli utenti del traffico devono osservarle", afferma Stefan Sahlmann, Responsabile del team di consulenza Transport Solutions. L'ingegnere gestionale, 43 anni, opera nel settore dei veicoli commerciali da 15 anni e da un anno si occupa intensamente di soluzioni per la conversione della flotta: un campo di attività nuovo e complesso. Al momento ha completato la formazione della propria squadra di sei persone: urbanisti, specialisti in batterie, professionisti della logistica. "Tutti giovani che hanno già acquisito esperienza", spiega. Prevede che la sua squadra si allargherà rapidamente per via del crescente fabbisogno. Principalmente si lavora nel nuovo FutureLab di MAN, un'unità di lavoro creata proprio per approcci innovativi e creativi. Un collegamento in rete con tutte le divisioni assicura che l'intera competenza aziendale sia sfruttata in modo ottimale.

Insieme al cliente, il team sviluppa soluzioni di trasporto intelligenti e su misura, supportandolo nell'implementazione dei concetti con un approccio globale: "Noi

0 %

di emissioni

prodotte: è questo il target del traffico urbano di Amsterdam dal 2026.

© Henning Bock/Gallerystock, Dominik Gigler

Nuovi ritmi: poiché caricare i bus elettrici richiede più tempo che fare il pieno, occorre spesso adattare gli impieghi.

Noi esaminiamo a fondo tutti gli aspetti di un passaggio dalla tecnologia diesel alla tecnica di azionamento alternativa".

Stefan Sahlmann, Responsabile Transport Solutions presso MAN

esaminiamo a fondo tutti gli aspetti del passaggio dalla tecnologia diesel alla tecnica di azionamento alternativa", afferma Sahlmann. Il motore a gas sarebbe sicuramente un argomento, ma l'attenzione si concentra chiaramente sull'elettromobilità. E quella deve funzionare agevolmente nel quotidiano. "Non si può dire ai passeggeri: adesso ci fermiamo dieci minuti perché l'autobus deve essere ancora caricato" così Sahlmann descrive la sfida.

Nel 2019, l'autobus urbano elettrico di MAN sarà prodotto in serie. Alla fine del 2018, ad impiegare i veicoli di preserie saranno alcuni clienti selezionati, tra cui le città di Amburgo, Monaco, Wolfsburg e gli operatori di autobus, come per esempio l'azienda lussemburghese Voyages Emil Weber. Il team di consulenza è già oggi al tavolo con questi clienti. Anche l' eTruck di MAN, già presentato, sarà testato sul campo dai partner.

LE SFIDE sono già immense da sole per via delle dimensioni: le aziende dei trasporti pubblici di Amburgo dispongono di 1000 veicoli, l'MVV di Monaco di 375 autobus. Anche per gli spedizionieri e le aziende artigianali si pongono questioni importanti quando si tratta di convertire la loro flotta a emissioni zero.

"L'autonomia rappresenta naturalmente un aspetto significativo", afferma Sahlmann. I consulenti eseguono analisi al riguardo: fin dove arriva il cliente lungo il proprio tragitto? Quante persone o merci trasporta in media? In caso di un impiego della durata di circa 20 ore, un autobus trascorreva finora solo quattro ore in deposito. Troppo poco per caricare: quindi occorre riorganizzare il tragitto con altri veicoli e scegliere i moduli batteria e di movimentazione adatti.

Inoltre si pone un altro problema: ci sono merci refrigerate da trasportare? Occorre un condizionatore? Ciò richiede corrente, quindi si torna al discorso autonomia. Per i clienti in Scandinavia valgono parametri diversi dai clienti in Spagna. "Ci avvaliamo delle soluzioni tecniche che abbiamo in casa MAN. E le conciliamo al meglio per i clienti", riferisce Sahlmann.

Anche gli interventi in deposito sono adattati. "Prima, i veicoli diesel erano pronti dopo un'ora, puliti e con il pieno fatto. Oggi

Il team Transport Solutions di MAN

L'unità di consulenza che fa capo al **RESPONSABILE STEFAN SAHLMANN,** 43 anni, è un team di sei persone, composto da urbanisti, addetti alla logistica nonché esperti in batterie e gestione carica. Gli specialisti consigliano i clienti in loco e sviluppano soluzioni personalizzate per il passaggio all'elettromobilità. Inoltre, gli esperti comunicano intensamente con la politica per trasferire le evoluzioni in tema di elettromobilità nel trasporto su autobus e nel traffico merci ai clienti. Il servizio di consulenza è offerto ora gratuitamente per le aziende di trasporto passeggeri, gli spedizionieri e i gestori di flotte.

occorre prevedere una permanenza di più ore per le operazioni di carico", spiega Sahlmann. Un esempio: gli autobus con le batterie scariche per metà sono caricati solo più tardi, in giornata, per ottimizzare la potenza di carica totale della flotta.

ANCHE SE IL PASSAGGIO all'elettromobilità comporta dei costi, i consulenti MAN sono di supporto al risparmio, con un'analisi del fabbisogno energetico e una gestione della carica intelligente. Ciò consente a uno spedizioniere di spostare per esempio i propri tempi di carico in orari in cui la rete non è satura e la corrente costa meno. Per questo non esiste ancora una app. Ma con le conoscenze accumulate dal team di Sahlmann si schiuderebbero campi di applicazione interessanti per la consorella di VW RIO.

Un altro argomento del quale i neofiti dell'elettromobilità devono occuparsi è l'infrastruttura di carica. Attualmente, per esempio si sta realizzando a Monaco un nuovo deposito per bus, già adattato ai veicoli elettrici. Al posto delle colonne di rifornimento ci saranno, in futuro, le stazioni di carico alle quali gli autobus resteranno agganciati per diverse ore. Ciò significa anche: una fornitura elettrica più potente con cavi di maggiore spessore, un cambiamento nella formazione del parco veicoli. Sembra banale, ma di fatto ci sono alcuni aspetti da valutare durante la realizzazione. Tuttavia, il team di consulenti MAN va ancora oltre pensando al funzionamento successivo. Firmando contratti di manutenzione e garanzia, il cliente non deve per esempio più preoccuparsi della velocità con cui le sue batterie invecchiano. Il suo vantaggio: un calcolo affidabile dei costi.

Molti clienti dispongono però di officine in proprio e provvedono personalmente alla manutenzione. Se così stanno le cose, allora nel caso dei veicoli elettrici occorrerà una specifica formazione nella tecnologia dell'alto voltaggio per motivi di sicurezza. "Già oggi eseguiamo questo addestramento in officina", afferma Sahlmann. Ciò consente di mantenere i posti di lavoro anche tra il personale d'officina con l'ausilio di una tecnica pulita e innovativa.

Lavoro di squadra: solo la sinergia di diversi ambiti di competenza garantisce una visione d'insieme del compito da svolgere.

© MAN, Dominik Gigler

Amalia Colaceci, Presidente di Cotral, alla guida del nuovo NEOPLAN Skyliner.

Due piani di efficienza, comfort e affidabilità

Sono entrati in servizio i primi NEOPLAN Skyliner di Cotral, il primo vettore di trasporto pubblico su gomma extraurbano d'Italia, che opera nell'hinterland di Roma e nel Lazio.

La consegna del primo NEOPLAN Skyliner risale alla fine dello scorso anno, una data importante perché si inaugurava la fornitura dei 40 bus previsti nel 2017, nell'ambito dell'accordo quadro che ne prevede 100 nei prossimi quattro anni, la più importante commessa firmata in Italia (e una delle più significative in assoluto) per questa tipologia di autobus. All'evento era presente il Presidente della Regione Lazio Nicola Zingaretti, che ha passato il testimone alla Presidente di Cotral Amalia Colaceci per la più significativa consegna dell'importante lotto del 2017, celebrata a Fiano Romano nella nuova sede del MAN Center di Roma, dove un'area è proprio dedicata all'assistenza dei nuovi due piani di Cotral.

Un evento atteso da ben dieci anni, tanto ha dovuto aspettare Cotral per rinnovare la propria flotta con 420 nuovi autobus. Veicoli di ultima generazione, ecologici e confortevoli, che consentiranno di mandare progressivamente in pensione i più vecchi ancora in circolazione. L'acquisto dei nuovi bus è stato possibile grazie a un investimento di 81 milioni di euro, di cui 51 finanziati dalla Regione Lazio, 15 dal Ministero dei Trasporti, 8 dal Ministero dell'Ambiente e 7 autofinanziati da Cotral per l'acquisto dei bus bipiano.

I nuovi NEOPLAN Skyliner, in versione interurbana con 90 posti a sedere e cabina autista protetta, garantiscono efficienza e basse emissioni grazie alla collaudata catena cinematica costituita dal motore MAN D26 turbodiesel Common Rail Euro 6 a sei cilindri in linea di 12,4 litri per una potenza superiore ai 500 cv abbinato al cambio automatizzato MAN TipMatic a 12 rapporti. I 40 NEOPLAN Skyliner sono entrati in servizio sulle linee a più alta frequentazione, garantendo oltre 1600 posti a sedere in più. Quattro colori vestiranno la livrea dei bus con il nuovo logo Cotral, rinnovato nella grafica.

AMALIA COLACECI È DAL 2014 PRESIDENTE DI COTRAL SPA, avvocato e madre di due figli, la cinquantaduenne manager vanta una lunga esperienza amministrativa: dal 2003 al 2013, prima come assessore alle Politiche del Territorio e poi ai Trasporti della Provincia di Roma. A lei il compito di presentare Cotral: "Cotral è il primo vettore di trasporto pubblico su gomma extraurbano d'Italia. L'azienda impiega 3.205 dipendenti, di cui 2.406 autisti, con una flotta di 1.559 autobus. I nostri mezzi percorrono oltre 200 mila chilometri al giorno, collegando fra loro 376 comuni del Lazio (escludiamo solo le isole di Ponza e Ventotene) e 17 comuni di regioni limitrofe, per un totale di 8.472 corse giornaliere. In 20 ore d'attività, ogni giorno portiamo a destinazione oltre 200 mila passeggeri e pendolari, ogni anno più di 70 milioni di persone salgono sui nostri autobus di linea. Da questi numeri si capisce quanto sia importante il rapporto con i nostri clienti che si è profondamente trasformato negli ultimi anni. Oggi Cotral è

> **"Cotral è il primo vettore di trasporto pubblico su gomma extraurbano d'Italia"**
> Amalia Colaceci, Presidente di Cotral Spa

© MAN.

420

nuovi autobus

questi i numeri dell'importante piano di rinnovo della flotta Cotral nei prossimi anni.

un'azienda molto attenta alle esigenze della propria clientela con cui ha istaurato un dialogo costante. Il dato più significativo è stato rilevato nel 2016 con un balzo in avanti di tutti gli indicatori di livello del servizio. Tra le richieste più pressanti ci sono sicuramente la regolarità e frequenza delle corse, ma a questo si aggiunge anche la valutazione del comfort di viaggio e l'attenzione all'impatto ambientale. Proprio per questo è stata molto apprezzata la progressiva entrata in servizio dei nuovi NEOPLAN Skyliner dallo scorso dicembre, sulle tratte a lunga percorrenza e ad alta frequentazione. Oggi 14 mezzi coprono la tratta Roma-Rieti, 13 la Subiaco-Roma e 13 la Sora-Roma. Tutti sono stati accolti con grande soddisfazione dai conducenti e dagli utenti per l'elevato comfort di viaggio e i dispositivi di ausilio alla guida. Grande apprezzamento è stato espresso anche per il design dell'autobus."

GIUSEPPE FERRARO È UN INGEGNERE DEI TRASPORTI, ha 49 anni e dal 2015 è il Direttore delle Manutenzioni di Cotral. Si occupa di Ingegneria della manutenzione, manutenzione operativa e gestione dei magazzini. Dirige una squadra di 20 tra tecnici e ingegneri, oltre a 200 operatori della manutenzione delle officine Cotral. A un tecnico è giusto chiedere come mai l'originale scelta di un autobus bipiano per un servizio di linea? "Cotral si è orientata su questa tipologia di veicoli dieci anni fa con l'acquisto di 31 autobus NEOPLAN Centroliner. Quindi, nel 2014 ha intrapreso un importante piano di rinnovo della flotta che vedrà in produzione entro la metà del prossimo anno 420 nuovi veicoli. In tale contesto l'azienda, con la scelta di questi bus ad alta capacità, ha inteso offrire ai cittadini un servizio calibrato sulle esigenze della domanda dei principali collettori di traffico, con l'obiettivo di incrementare l'offerta per indurre

Alla presenza dei vertici di MAN Truck & Bus, Amalia Colaceci, Presidente di Cotral Spa, (seconda da sinistra) festeggia la consegna dell'ultimo lotto dei primi 40 NEOPLAN Skyliner.

© MAN,

I nuovi NEOPLAN Skyliner con la livrea Cotral nel MAN Center Roma.

su tali direttrici uno split modale positivo dal principale competitor, il traffico privato. Attualmente sono in esercizio i 40 NEOPLAN Skyliner del contratto applicativo firmato con MAN Truck & Bus Italia. Le prospettive future relativamente all'accordo quadro sono legate, da un lato, ai riscontri che saranno rilevati dall'esercizio della nostra attuale flotta ad alta capacità e, dall'altro, alla possibilità di attingere a canali di finanziamento o autofinanziamento per nuovi investimenti nella flotta. Più in generale, e indipendentemente da fonti di finanziamento esterne, la volontà dell'azienda è comunque quella di continuare con il circolo virtuoso determinato dagli investimenti in nuovi bus che determinano la riduzione dei costi di gestione e consentono di liberare risorse utili per nuovi investimenti.

Del resto, come ha già sottolineato la Presidente Colaceci, i veicoli sono stati accolti in maniera estremamente positiva sia dagli autisti sia dai clienti. Mentre i primi hanno apprezzato prevalentemente gli standard elevati dello Skyliner rispetto ai veicoli normalmente impiegati per il servizio di linea, in particolare la presenza dei dispositivi di ausilio alla guida, i secondi si sono prevalentemente concentrati sugli evidenti aspetti estetici e di comfort dello Skyliner in allestimento Cotral."

L'ultima domanda è d'obbligo: i NEOPLAN Skyliner stanno rispettando le vostre aspettative? E la risposta, pur diplomatica, lascia trasparire la soddisfazione: "Per esperienza è estremamente prematuro esprimere un giudizio tecnico analitico sulla fornitura a pochi mesi dalla messa in servizio del primo veicolo. Possiamo però per adesso confermare le positive impressioni riscontrate già in fase di prove tecniche, auspicando che vengano ulteriormente comprovate nel pesante "field test" rappresentato dall'esercizio quotidiano di Cotral."

La cerimonia di consegna del primo Skyliner con Giuseppe Ferraro, dirigente Cotral, primo a sinistra e Nicola Zingaretti, Presidente della Regione Lazio, secondo da destra.

Cresce la Rete MAN Truck & Bus Italia

Lo staff al completo del nuovo MAN Center Roma di Fiano Romano.

Dopo Brescia, ecco il MAN Center Roma di Fiano Romano e si consolida anche il presidio della Sicilia con la GR Truck di Termini Imerese.

L'ambizione di MAN Truck & Bus Italia è dichiarata: portare la Casa del Leone a recitare anche in Italia il ruolo di primo piano che ha sul mercato europeo, dove è il secondo produttore di veicoli industriali. Un elemento fondamentale per raggiungere questo traguardo è lo sviluppo e rafforzamento, sia in termini di capillarità sia di qualità, della rete commerciale e assistenziale e su questo target è al lavoro Giampaolo Dal Lago, Direttore Sviluppo Rete MAN Truck & Bus Italia, e la sua squadra, in particolare con il progetto dei nuovi MAN Center.

"L'OBIETTIVO DEI MAN TRUCK & BUS CENTER è individuare le aree strategicamente più importanti, dove magari la presenza MAN è meno radicata, e creare un presidio diretto che costituisca un riferimento per tutti gli imprenditori dell'autotrasporto di quella zona - spiega Dal Lago. Dopo il primo MAN Center di Brescia, con l'insediamento di Fiano Romano siamo già al secondo step di questo processo e stiamo valutando i prossimi passi. Un progetto che è anche un chiaro segnale dell'impegno di MAN per essere sempre più vicina agli autotrasportatori italiani e supportarli al meglio, non solo con veicoli affidabili con un TCO da primato, ma anche con un servizio di consulenza e assistenza altrettanto professionale. I MAN Truck & Bus Center garantiscono una presenza ancora più gratificante e qualificata sul territorio e quindi rappresentano uno stimolo e un fondamentale supporto per i dealer e le officine autorizzate nelle loro immediate vicinanze, che hanno in loro un punto di riferimento".

"Oggi la rete di MAN Truck & Bus Italia conta 17 concessionarie e 83 officine private a totale copertura del territorio nazionale - prosegue Dal Lago -. Un'ottima base di partenza sulla quale dobbiamo lavorare per migliorare sotto tutti i punti di vista. Per farlo, oltre ai MAN Truck & Bus Center, stiamo sviluppando nuove partnership con consolidate realtà che operano da anni in questo settore e possono mettere la loro competenza ed esperienza a disposizione del nostro brand. Dall'inizio dell'anno sono entrati a far parte del network

di MAN Truck & Bus Italia tre nuovi concessionari: Boccia a Salerno, Rizzo Veicoli Industriali a Surano (Lecce), GR Truck a Termini Imerese (Palermo), ma c'è da registrare anche l'inaugurazione della nuova sede di Eurocars a Sala Consilina (Salerno)".

LA NUOVA SEDE DEL MAN CENTER ROMA di Fiano Romano si sviluppa su una superficie complessiva di circa 14 mila mq, dei quali 10 mila sono di piazzale e 3 mila dedicati all'officina, dove lavorano sei meccanici, tutti con una lunga esperienza nell'ambito dei veicoli industriali e trasporto passeggeri; in totale ci sono nove postazioni di lavoro bus, otto truck e quattro van. Il magazzino occupa un'area di poco inferiore ai 500 mq, mentre un secondo magazzino è riservato ai ricambi Cotral (la società che gestisce il trasporto pubblico di persone in tutta la provincia laziale), che avrà a disposizione anche un tecnico dedicato alla manutenzione dei suoi bus. Completano l'insediamento 350 mq degli uffici e delle aule training per clienti e formazione del personale.

"Gli obiettivi che ci siamo posti sono principalmente due - spiega il Responsabile della struttura Marcello Tulli: rafforzare ulteriormente l'offerta assistenziale di MAN Truck & Bus nella parte Nord della provincia romana e potenziare l'attività commerciale in un'area che costituisce il principale polo logistico della Capitale. Qui hanno sede importanti flotte truck, i principali corrieri e presto aprirà l'hub Amazon per il Centro-Sud d'Italia. Se a questo aggiungiamo che distiamo solo due chilometri dal casello dell'Autostrada del Sole, si intuisce quanto la nostra sede sia strategica per tutti i clienti MAN e NEOPLAN impegnati sulle rotte nazionali: si calcola che qui transitino circa mille veicoli industriali al giorno. Inoltre, verrà gestita la manutenzione e assistenza dei NEOPLAN Skyliner di Cotral che prevede un contratto "Global Service" di 10 anni".

GR TRUCKS SRL, la nuova concessionaria MAN Truck & Bus in Sicilia, può contare sull'esperienza del suo amministratore unico Rosario Graziano, un autentico "figlio d'arte". "Lavoro in questo settore da 25 anni - spiega Rosario Graziano, da quando ho affiancato mio padre Salvatore che era da tempo titolare di un'attività commerciale e assistenziale per veicoli industriali. Dal 2014 mi sono messo in proprio e da alcuni mesi ho acquisito il mandato da MAN Truck & Bus Italia: un passaggio fondamentale per la mia azienda. La nostra struttura è recente e moderna, l'ideale per promuovere un brand dai grandi contenuti tecnologici, ancora non sufficientemente conosciuti in questo territorio. In Sicilia ci sono molti autotrasportatori di piccole dimensioni, spesso monoveicolari, che hanno un rapporto molto stretto e competente con il loro camion e certamente non potranno non apprezzare i plus dei modelli MAN".

La nuova sede sorge nell'agglomerato industriale di Termini Imerese, a pochi chilometri da Palermo, sulla strada di grande comunicazione che collega il capoluogo a Catania, in una posizione ben visibile, ideale anche per intercettare il traffico pesante di passaggio. Nella nuova struttura troveranno posto sia attività commerciali, sia l'officina che potrà contare su sette postazioni di lavoro. Nello specifico l'area coperta è di 2 mila mq, dei quali quasi la metà occupati proprio dall'officina, 300 mq dal magazzino su due livelli e il resto da showroom e uffici, a cui si aggiungono 4 mila mq di piazzale. "Come dicevo in Sicilia abbiamo poche flotte di medio-grandi dimensioni, ma un fiorente tessuto di "padroncini" che vivono il proprio camion e il proprio lavoro con grande passione - conclude Rosario Graziano. Anche il trasporto in conto proprio è molto sviluppato e tutto questo fa capire come poter promuovere l'offerta a tutto range di MAN, dal TGE al TGX, è un importante vantaggio competitivo. Sono molto fiducioso e determinato".

"L'obiettivo dei MAN Center è creare un presidio diretto nelle aree più importanti"

Giampaolo Dal Lago, Direttore Sviluppo Rete MAN Truck & Bus Italia

Giampaolo Dal Lago, Direttore Sviluppo Rete MAN Truck & Bus Italia

Uno scorcio dell'insediamento del MAN Center Roma di Fiano Romano.

© MAN.

Il "Gran Turismo" come missione

Solo il nome, Sorrento, già evoca paesaggi mediterranei, sole e mare. In questa location la vocazione turistica è quasi d'obbligo e la famiglia Starace ha risposto creando la Starbus.

Il NEOPLAN in un centro storico italiano. Il turismo è la vocazione della Starbus.

© MAN.

Come spesso succede, alla base di una storia imprenditoriale di successo c'è sempre una scelta coraggiosa. Ed è proprio quello che Giuseppe Starace fece nel febbraio del 1991 quando, con i due figli Emanuele e Vittorio, diede vita alla Starbus. Fin dagli anni Sessanta Giuseppe Starace aveva operato come autista e vettore in collaborazione con agenzie di viaggio della penisola sorrentina e questo gli garantiva la competenza necessaria, mentre la passione dei figli assicurava sulla volontà di dare continuità e aggiungere nuove risorse all'iniziativa. Gli ingredienti per un'impresa destinata a durare e crescere c'erano tutti, e così è stato.

"SIAMO PARTITI CON TRE BUS che svolgevano prevalentemente servizi turistici locali nella penisola sorrentina e sulla costiera amalfitana - racconta Emanuele Starace. A metà degli

anni Novanta avevamo però già avviato una serie di collaborazioni con importanti tour operator che ci hanno permesso di allargare il nostro raggio d'azione, sempre in ambito turistico. Fin da allora abbiamo tenuto in grande considerazione la comodità e la sicurezza dei passeggeri, scegliendo sempre bus dotati di tecnologie strutturali e meccaniche attente al comfort di viaggio e anche alle nuove normative antinquinamento che all'epoca cominciavano a imporsi. Un anno importante fu il 1998 durante il quale, attraverso l'acquisizione di piccole società di noleggio, incominciammo a imporci anche sul mercato internazionale, toccando nuove mete come Norvegia, Danimarca, Inghilterra e successivamente un po' tutte le nazioni europee, incrementando i rapporti anche con nuovi tour operator. Le acquisizioni furono importanti anche per creare una rete di sedi staccate in posizioni strategiche per poter contare su una presenza capillare sul territorio: così oggi alla sede centrale di Sorrento, affianchiamo altri quattro presidi a Sant'Agnello, Vico Equense, Meta e Torre del Greco, tutti in provincia di Napoli".

SEMPRE NEL 1998 c'è da registrare l'ingresso nella compagine societaria della famiglia Russo, che va così a completare un articolato organigramma che ruota attorno ai due nuclei familiari, con il fondatore Giuseppe Starace a fare da riferimento. A Emanuele Starace spetta il compito di coordinatore e pianificatore, mentre Vittorio Starace segue più da vicino la flotta e la sua manutenzione e, all'occorrenza, non esita a tornare al volante. La sorella Felicia Starace cura l'operatività quotidiana.

"Oggi la flotta Starbus si compone di 32 veicoli tra autobus, la maggioranza, e vetture - interviene Vittorio Starace. La sua evoluzione si è sviluppata di pari passo con la domanda del mercato, sempre con un'attenzione particolare al comfort e alla sicurezza dei nostri passeggeri. Così tutti i nostri veicoli sono Euro 6 o Euro 5 e sono dotati delle più recenti misure di sicurezza, anche se non sempre i tour operator sanno cosa siano la frenata assistita o quella d'emergenza, il radar o il controllo del salto di corsia; sono più interessati alle dimensioni dei posti, alle dotazioni di lettori di dvd e relativi display e alle misure della toilette.

I fratelli Emanuele e Vittorio Starace che, con la sorella Felicia, sono alla guida della Starbus.

In ogni caso il nostro impegno è quello di fornire il meglio in assoluto ed è proprio per questo che da circa cinque anni abbiamo scelto i bus MAN E NEOPLAN, rispettivamente i modelli Lion's Coach e Tourliner, quelli che a mio parere hanno segnato un grande passo avanti nell'offerta della casa tedesca nel settore dei bus granturismo e dobbiamo ringraziare gli uomini di MAN Truck & Bus Italia della nostra area che ce li hanno fatti conoscere e ci seguono con tanta attenzione. Le nostre scelte sono dettate anche dall'evoluzione delle normative, non solo quelle antinquinamento ma, per esempio, da quasi 10 anni sulla costiera amalfitana è vietato l'accesso ai bus sopra gli otto metri di lunghezza. Poi ci sono le diverse esigenze dei turisti, ancora come esempio, quelli cinesi e quelli americani hanno priorità molto diverse. Fondamentale, oltre alla qualità dei veicoli, è anche la disponibilità e professionalità di tutto il nostro personale, dagli autisti a coloro che operano negli uffici, e noi sappiano di contare su competenze molto elevate. Il nostro obiettivo è di accontentare tutti i nostri clienti, ma non solo: vogliamo sorprenderli con la qualità dei nostri veicoli e del nostro servizio. La crescita costante della Starbus è un bel segnale per credere di essere sulla strada giusta".

"il nostro impegno è quello di fornire il meglio in assoluto"

Vittorio Starace di Starbus

50 ANNI SKYLINER

Innumerevoli premi, sette generazioni,
due piani, un'idea e mezzo secolo.
Un omaggio a un autobus straordinario.

© MAN

50 anni Skyliner

L'autobus sightseeing di Berlino come base

A Berlino, negli anni '60, la famiglia Auwärter costruiva già autobus a due piani con il piano superiore in vetro per consentire ai turisti di guardare oltre il muro. Questi veicoli costituiscono la base per la realizzazione del primo Skyliner con appena 50 posti per motivi di omologazione.

Una qualità collaudata migliaia di volte

Ci sono anniversari che devono essere necessariamente festeggiati: per esempio quando lo Skyliner NEOPLAN N° 1000 esce dalla catena di montaggio. Per il battesimo in Schillerplatz a Stoccarda arriva anche il Ministro dell'Economia del Baden-Württemberg, Martin Herzog (a destra), il quale conferisce allo Skyliner un nome pienamente meritato: quello del Bundesland nel quale è stato inventato, ovvero Baden-Württemberg.

Un visionario guarda al passato

All'età di appena 27 anni, Konrad Auwärter pose le basi per una storia di successo singolare: come tesi di laurea sviluppò il primo autobus a due piani da turismo al mondo. Un'intervista su un'invenzione che è diventata leggenda.

Signor Auwärter, come è arrivato a concepire un autobus a due piani per l'impiego nel turismo? Allora, la società Büssemeier di Gelsenkirchen era alla ricerca di un autobus moderno da turismo con poltrone e appoggiapiedi estremamente comodi. Il figlio aveva vissuto per qualche tempo negli USA e poi aveva convinto suo padre del fatto che gli autobus da turismo hanno bisogno di arredi confortevoli, come per esempio una toilette e una disposizione dei posti a sedere 2+1. Dal punto di vista economico, ciò era possibile solo con un autobus a due piani ed è così che è nata l'idea. A partire dal 1963/64 avevamo già costruito autobus a due piani di linea, tra gli altri l'autobus sightseeing per Berlino, completamente di vetro in alto, per poter guardare oltre il muro di Berlino. Avevamo quindi una base. Dal momento che, allora, i veicoli a due assi potevano pesare solo dieci tonnellate, nell'autobus a due piani da turismo, lungo dodici metri, abbiamo potuto disporre appena 50 sedute, ma per motivi di peso abbiamo dovuto rinunciare alla tecnologia per sicurezza e comfort. A partire dal quarto Skyliner, l'installazione di un terzo asse ha segnato la nascita del concetto di Skyliner con tutte le strutture per la sicurezza e il comfort, così come lo conosciamo fino ad oggi.

E la cosa è stata subito accolta con entusiasmo? Allora nessuno credeva che un autobus a due piani potesse viaggiare in autostrada senza ribaltarsi. Noi, però, abbiamo ben presto convinto la gente del contrario con un viaggio dimostrativo da Stoccarda a Bruxelles.

© MAN

Padre della leggenda:
Konrad Auwärter, 77 anni.

Quando oggi vedo uno Skyliner, ho la conferma del fatto che quel passo coraggioso era quello giusto".

Konrad Auwärter, inventore dello Skyliner

Quale Skyliner ricorda con particolare piacere? Sono infiniti gli sviluppi realizzati nel corso degli anni e ciascuno di essi di grande effetto. In particolare, ricordo quanto succedeva al cambio di turno presso BMW a Dingolfing: allora c'era un convoglio di 50 - 60 Skyliner NEOPLAN che viaggiava in autostrada. Wow! Ma per me, la cosa più straordinaria sono stati i veicoli a quattro assi, lunghi 15 m, che abbiamo costruito per Cape Canaveral, impiegati nei giri turistici per i visitatori all'interno della stazione spaziale.

Esiste un concetto che avrebbe voluto realizzare, ma che si è rivelato impossibile? Una cosa che non siamo mai riusciti a fare è il tram-bus su rotaia, quindi un autobus in grado di viaggiare su strada e rotaia, naturalmente con entrambi i sistemi, elettrico e con motore a combustione. Si tratta di un tema ancora oggi di estrema attualità.

Quale era ed è - secondo lei - la ricetta del successo dello Skyliner? Con questo veicolo si aveva per la prima volta un autobus turistico a lunga percorrenza, di lusso, che consentiva di installare agevolmente toilette, cucina e altre dotazioni per il comfort. Ciò corrispondeva esattamento allo spirito degli anni del miracolo economico. E noi abbiamo realizzato questi veicoli ai massimi livelli artigianali: facevamo parte di cinque corporazioni artigianali. È così che si è affermato lo Skyliner NEOPLAN. Ora MAN porta avanti questa eredità con successo.

Lei è cresciuto in una famiglia di imprenditori e lo Skyliner ha plasmato la sua vita. Ha mai desiderato fare qualcosa d'altro? I miei fratelli e io siamo sempre stati legati alla società e integrati in essa. Nel caso mio e di mio fratello era chiaro che avremmo imparato un mestiere; siamo stati chiamati, nel vero senso della parola, a lavorare in azienda e a prendercene carico. Le mie sorelle hanno ricevuto una formazione commerciale e apportato le loro capacità. Un colpo di fortuna particolare è stato mia sorella Else, la quale ha rilevato la direzione commerciale, sedendo letteralmente alla cassa. Tenere in ordine le finanze rientrava tra le sue responsabilità.

Quando, oggi, vede uno Skyliner che cosa prova? Quando vedo uno Skyliner, ho la conferma del fatto che quel passo coraggioso, compiuto 50 anni fa, era assolutamente giusto. La quota di mercato degli autobus a due piani cresce continuamente nei parchi veicoli e praticamente non esiste un'azienda di trasporto persone famosa che non abbia uno oppure più di un autobus a due piani nel proprio parco veicoli.

50 anni Skyliner

L'autobus che fissa un nuovo standard

Quella che viene presentata nel 1996 è una vera e propria novità mondiale: il primo N 122/3 L, uno Skyliner su tre assi, lungo 13,65 metri. Quella che nel corso degli anni resta la caratteristica distintiva di NEOPLAN, è diventata, nel frattempo, lo standard per via della sua particolare economicità.

Lo Skyliner più anziano è in servizio a Berlino

Immatricolato fin dall'8 marzo 1984, nei primi anni, lo Skyliner ha viaggiato come un autobus da turismo assolutamente normale presso Tempelhofer, operatore turistico di Berlino. Ma solo alla fine degli anni '90 acquisì la propria forma definitiva: l'azienda lo trasforma, di propria iniziativa, in un autobus scoperto. Da allora, nei mesi estivi è in servizio permanente, mentre in inverno è sottoposto a interventi di manutenzione e mantenimento in efficienza. Anche adesso che vanta 33 anni di uso, questa attenzione gli consente di viaggiare ancora in condizioni tecniche perfette ed estetiche impeccabili e fa di questo Skyliner il più anziano in servizio.

Il quartier generale: qui, Keke Rosberg si preparava per le gare.

STORIE DI CLIENTI

La cameretta di Nico Rosberg

Keke Rosberg, padre del Campione del Mondo, correva pure lui in Formula 1, e per recarsi alle gare, utilizzava uno Skyliner altamente tecnologico.

IL TALENTO AL VOLANTE e la passione per le auto particolari fanno parte del patrimonio genetico della famiglia Rosberg. Nel 2016, Nico Rosberg ha coronato la propria carriera in Formula 1 con il titolo di Campione del Mondo, seguendo così le orme del padre Keke, il quale lo aveva conquistato nel 1982. Ma fin qui è storia nota. Pochissimi sanno però che i Rosberg intrattenevano e intrattengono un rapporto molto intimo non solo con i bolidi da corsa, ma anche con i prodotti di fabbricazione NEOPLAN.

Keke Rosberg amava viaggiare comodo quando andava alle gare. Nel 1995 costituì la propria scuderia e ordinò uno Skyliner da 379 cavalli. Il mezzo doveva fungere da veicolo di lusso per il team da corsa per il Campionato Tedesco Turismo e altre corse europee. Papà Rosberg si è presentato più volte in fabbrica per assistere personalmente alla costruzione. Il quartier generale del team Rosberg disponeva di sei televisori, un impianto satellitare, un generatore elettrico e la postazione del team manager per la telemetria. Oggi, si parlerebbe di dotazione standard, allora era alta tecnologia. In tre sale conferenze, Keke Rosberg si preparava alle gare con gli ingegneri. Potevano staccare e rilassarsi nell'area lounge di lusso e sul grande terrazzo: un motorhome, in cui anche Rosberg junior poteva scatenarsi liberamente. L'inventore dello Skyliner, Konrad Auwärter, ricorda l'autobus con piacere: "Ha rappresentato l'arte di costruire gli autobus ai massimi livelli! I collaboratori erano molto orgogliosi di questo autobus".

TUTTO SOMMATO, lo Skyliner era, quindi, veramente degno di un Campione del Mondo, senior o junior che fosse. Ancora oggi viaggia, del resto, come oggetto d'esposizione e può anche essere affittato come veicolo per eventi.

© MAN

STORIE DI CLIENTI

Un piccolo autobus per un grande successo

Che cosa si fa quando in Giappone ci si imbatte in una lacuna in materia di omologazione? Si finisce nel libro dei Guinness perché si sta costruendo lo Skyliner più piccolo al mondo.

IL GIAPPONE È UN PAESE PIENO DI curiosità. L'Impero è la patria dei cocomeri di forma quadrata, delle tavolette del water riscaldabili e dei caffè per gatti. Quasi ogni giorno compare, per contro, un'invenzione creata in casa NEOPLAN per il mercato locale, ma che fino ad oggi continua a detenere un record mondiale. Per l'appunto l'autobus a due piani da turismo più piccolo al mondo.

Dieci anni dopo che l'invenzione di Konrad Auwärter era arrivata sul mercato, la sua fama si era diffusa fino in Asia, al punto che, un giorno, in Germania si presentò un operatore di autobus giapponese che voleva ordinare uno Skyliner NEOPLAN. Da zelante imprenditore, naturalmente il padre Albrecht Auwärter prese subito contatto con le autorità giapponesi per chiarire le condizioni per l'importazione. Le prescrizioni erano severe: esigevano, tra le altre cose, un'altezza massima di 3,80 metri, due porte d'emergenza, la conversione per la circolazione a sinistra e molto altro. Ma ciò non fermò Auwärter: ancora lo stesso anno, il primo Skyliner, pronto per entrare in servizio in Estremo Oriente, viaggiò sulle proprie ruote verso Bremerhaven, dove fu imbarcato per il Giappone e consegnato al cliente.

PASSEGGERI ED OPERATORI erano ugualmente entusiasti del design moderno, dell'ottima tenuta di strada e del comfort. Ma dal momento che l'aspirazione all'efficienza è fortemente spiccata in entrambi i paesi, si partorì ben presto qualche idea per ulteriori ottimizzazioni. Se i primi veicoli furono consegnati ancora con motori europei, Auwärter propose poi l'installazione di prodotti giapponesi. Ciò facilitava l'assistenza, dal momento che qualsiasi officina per veicoli commerciali era in grado di eseguire la manutenzione su un motore di costruzione locale. Ora, lo Skyliner era la simbiosi perfetta tra la costruzione tedesca moderna dell'autobus e la tecnologia giapponese della grande serie. Anche la distribuzione fu ampliata: l'acquirente dei primi autobus diventò rappresentante generale ed importatore dei veicoli NEOPLAN in Giappone.

Tuttavia, Albrecht Auwärter ravvisava il potenziale per ulteriori ottimizzazioni. Durante un viaggio in Giappone compiuto nel 1984 venne, per l'appunto, a conoscenza del fatto che per gli autobus fino a nove metri di lunghezza non occorreva alcuna concessione, un'occasione normativa da non perdere! In Germania esisteva già il Clubliner N 122/2, un autobus a due assi, lungo 10,7 metri. L'area lounge al piano inferiore era uno statement di esclusività e godeva di grande popolarità presso i tour operator tedeschi. Su questa base ebbe inizio il remake: l'area lounge al piano inferiore cedette il posto a sedute regolari e solo tre mesi più tardi fu completato il primo Skyliner NEOPLAN, lungo nove metri. Era nato l'autobus a due piani da turismo più corto al mondo, del quale per il Giappone è stata costruita una serie di 50 veicoli.

50

Esemplari

dello Skyliner più piccolo sono stati ordinati in Giappone.

Una furbata: poiché gli autobus fino a nove metri di lunghezza in Giappone non avevano bisogno di alcuna concessione, NEOPLAN sviluppò l'autobus a due piani più corto al mondo.

50 anni Skyliner

Fast Food nel vero senso della parola

In collaborazione con il tour operator Geisberger, in Svizzera, nel 1998, McDonald's implementa l'idea del McBus: hamburger, patatine fritte e bibite, anche la colazione è servita al tavolo e Ronald McDonald non può naturalmente mancare.

Così tanti Skyliner come da nessun'altra parte

Il 2002 è l'anno della svolta: l'agenzia di viaggi a lungo raggio di Potsdam, Holiday International, acquistò il proprio 180° Skyliner, diventando così il principale cliente di Skyliner della Germania. Avendo acquistato il primo nel 1987, Holiday International ha quindi ordinato una media di dodici Skyliner l'anno!

STORIE DI CLIENTI

Grande macchina

Giro in barca a vela oppure viaggio in auto? Non sempre si deve prendere una decisione: uno Skyliner rifatto unisce il meglio di due mondi.

Benvenuti a bordo: sei letti, doccia, cambusa, sala da pranzo: c'è tutto. E anche il tetto apribile.

CERTO, FARE VELA in senso stretto con lo Road-yacht non è possibile. Ma, volendo, si può starsene seduti sul piano superiore e guardare il sole al tramonto, proprio come si fa a bordo di un vero e proprio yacht. Sì, il Road-yacht è un sogno di libertà diventato autobus, ma è molto di più: pezzo unico, veicolo d'epoca, camper, palco per presentazioni, veicolo promozionale, consolle per DJ e naturalmente: Skyliner NEOPLAN. L'idea per uno dei remake più strambi di uno Skyliner venne a Günter Erhart, un appassionato di auto, il quale - per amore del fai da te - portò a termine una formazione come meccanico di autoveicoli e anche dopo, quando ancora lavorava come macchinista, continuò a rimettere in sesto vecchi veicoli come hobby. Poi, in Germania del Nord si imbatté in uno Skyliner di undici anni. Gli Skyliner gli erano sempre piaciuti "perché avevano una personalità più spiccata rispetto ad altri veicoli", afferma Erhart. L'autobus era in vendita per 3000 marchi e si trovava in uno stato penoso: motore danneggiato, accessori strappati, cablaggio a brandelli, vetri rotti, generatore e compressore rubati. La carrozzeria era invece impeccabile.

SEGUIRONO ANNI DI RESTAURO INTENSO fino al 1986. Erhart segò via la carrozzeria in alto e realizzò, egli stesso, la costruzione del tetto. Sostituì il motore guasto con un motore Henschel. All'inizio degli anni '80, quando un nuovo modello dello Skyliner arrivò sul mercato, ricevette da NEOPLAN i pezzi di ricambio di cui aveva bisogno, provenienti dalle giacenze di magazzino. Quando l'autobus fu pronto fino alla carrozzeria, ricevette l'omologazione TÜV. Ora, Erhart avrebbe potuto vendere lo Skyliner come involucro vuoto, realizzando un profitto, ma continuava a cullarsi nel sogno del Road-yacht. Il senso della guida durante i suoi viaggi di prova entusiasmò così tanto l'appassionato di veicoli, al punto di voler assolutamente tenersi l'autobus. Il telaio fu revisionato come meglio si poteva. È sicuramente a questa meticolosità e al parcheggio invernale in Italia, al riparo dal sale, che si deve il perfetto stato in cui il telaio si trova da ormai 30 anni.

E, nel frattempo, dal sogno dell'hobbista è scaturita anche un'idea commerciale: il Road-yacht poteva essere noleggiato. Da mar-

© MAN, roadyachting.com (3)

My coach is my castle: anche dall'esterno, il Road-yacht ha un aspetto imponente.

zo a ottobre offre a sei viaggiatori un posto per dormire e un lusso fuori dal comune. Dalle aree lounge per dormire, le finestre panoramiche offrono viste uniche dei cieli di giorno oppure di notte. Le altre aree godono, per l'appunto, di molta luce diurna, altrimenti c'è tutto quello che si può desiderare: sala da pranzo e cambusa, al piano intermedio WC e bagno come installazioni fisse. Gli spazi possono essere separati da pareti scorrevoli oppure tende. Ma soprattutto: il tetto posteriore è apribile e qui è possibile disporre fino a 25 posti a sedere, l'ideale per eventi di natura insolita. E cosa che naturalmente è anche un valore di per sè: il Road-yacht esercita un vero e proprio richiamo. "Se siete presenti a un evento, sia esso un roadshow oppure una festa aziendale, avete subito qualcosa di cui parlare", afferma Erhart. "Qualcuno arriva persino a sospettare che l'autobus sia di provenienza americana e, allora, dico orgoglioso: No, no, l'ho fatto io!"

"Qualcuno arriva persino a sospettare che l'autobus sia di provenienza americana e, allora, dico orgoglioso: No, no, l'ho fatto io".

Günter Erhart, inventore del Road-yacht

Palcoscenico all'aperto: se si apre il tetto posteriore, 25 persone trovano posto sul piano più in alto.

50 anni Skyliner

Più viaggi, più Skyliner

Nel 2012, la deregolamentazione del mercato del trasporto tedesco su autobus a lungo raggio comporta un netto ampliamento dell'offerta di viaggi su autobus via terra. Una delle aziende che ha tratto maggiore vantaggio da questa rivoluzione è Flixbus, la quale, naturalmente, offre ai propri clienti le comodità degli Skyliner.

Con un autobus di lusso sul ghiaccio

Con la stagione 2015/16 nuovo arrivo NEOPLAN in casa della Lega tedesca di hockey sul ghiaccio: i Kölner Haie viaggeranno con uno Skyliner e arriveranno sempre belli rilassati alle partite, grazie all'eccellenza del comfort e alla sicurezza ai massimi livelli.

STORIE DI CLIENTI

Guardati con stupore dalla dogana

Le anteprime sul mercato sono sempre un momento memorabile. In Belgio lo sono ancora di più.

FIN DAL PRIMO MOMENTO Francis Delmuelle, nel 1968 titolare dell'agenzia viaggi belga Voyages Leroy, era entusiasta dello Skyliner: "Avevo visto un autobus spettacolare e dovevo assolutamente averlo per la nostra azienda!". E il 1973 è stato l'anno della grande svolta: l'azienda acquistò il primo Skyliner consegnato in Belgio, una pietra miliare per l'industria belga del turismo.

Emanuelle Delmuelle segue oggi le orme del padre e ricorda bene quando hanno scelto questo autobus: "Eravamo sempre un passo avanti quando si trattava di lasciare i passeggeri senza fiato in termini di comfort e design in grande stile. Lo Skyliner era magia pura! Ci offriva la fantastica possibilità di avere un ruolo più incisivo". Un altro motivo per acquistarlo era rappresentato dall'elevata economicità: 80 passeggeri con un autista e un veicolo, fino a quel momento qualcosa di impensabile. "Lo Skyliner ci ha aperto nuovi mercati. La nostra immagine ha tratto vantaggio dal comfort dell'autobus e noi abbiamo fruito di una visibilità nettamente maggiore", continua Delmuelle. "Molti dei nostri concorrenti hanno deriso la nostra decisione ed erano dell'opinione che avremmo corso un rischio troppo elevato. L'autobus costava allora 3,5 milioni di franchi belgi".

Persino la dogana belga era sbalordita, allora, dall'aspetto innovativo dell'autobus a due piani. "Arrivavamo da Stoccarda e volevamo attraversare il confine tedesco-belga con il nostro Skyliner nuovo di zecca, quando la dogana ci ha fermati. I funzionari fissarono l'autobus per più di un'ora. Non avevano la più pallida idea di cosa pensare. Alla fine, in serata, chiamarono il Ministero dei Trasporti per accertarsi che si trattasse veramente solo di un autobus", ricorda Emanuelle Delmuelle.

Si è persino telefonato al Ministero dei Trasporti quando, nel 1973, il primo Skyliner voleva entrare in Belgio.

OGGI, GLI AUTOBUS A DUE PIANI sono parte integrante del traffico turistico, come pure del parco veicoli di Voyages Leroy. Nel 1985, la società acquistò il secondo Skyliner, il quale allungava ancora il passo in tema di sicurezza e comfort: per la prima volta si trovavano a bordo le toilet e un sistema video. Nel 1988, in cortile c'erano già quattro autobus a due piani, ai quali seguirono altri sei Skyliner, un Megaliner e, da ultimo, nel 2011, due Starliner.

Dal momento che il Belgio è un mercato piccolo rispetto alla Germania, all'inizio era più difficile trovare qualcuno per la manutenzione. "Mio padre era tanto folle da recarsi spesso, personalmente, per l'assistenza, a Stoccarda da NEOPLAN, dove riceveva pieno supporto dai collaboratori del posto".

Il primo autobus a due piani risalente al 1973 fu congedato dopo 17 anni di servizio, dopo aver raggiunto il ragguardevole chilometraggio di tre milioni di chilometri e naturalmente è stato sostituito da uno Skyliner.

© MAN

THREE TIMES UNIQUE.

R:01™
TRIATHLON

Pirelli introduces a three times versatile tyre. Along regional roads, long-haul roads, under extreme weather conditions, what you need is **R:01 Triathlon**. Thanks to its high mileage, low fuel consumption and guaranteed grip even on snowy roads, R:01 Triathlon is the right choice for your business.

PIRELLI

pirelli.com

Trovate cosa non va

Con il Service Quality Award 2016/17, MAN Truck & Bus organizza per l'ottava volta il proprio campionato di assistenza interno. Meccanici, elettricisti e magazzinieri provenienti dall'Europa e dal Medio Oriente si scontrano in una feroce competizione per aggiudicarsi il titolo di "Migliore officina MAN del mondo". Un report della grande finale.

Questa volta a Vienna. Dopo aver fatto tappa a Monaco, Berlino ed Hannover, il MAN Service Quality Award si svolgerà, per la prima volta, fuori dalla Germania. L'obiettivo resta quello di garantire e migliorare la qualità delle officine MAN. Il 27 giugno, 20 squadre provenienti da otto nazioni si sono date appuntamento a Leopoldsdorf bei Wien per l'ultimo round. Poco meno di 80 esperti in materia di assistenza, provenienti da ogni angolo del mondo - dalla Svizzera all'Arabia Saudita, passando per la Macedonia - si sono ritrovate nei dintorni della metropoli sul Danubio per misurarsi con i colleghi ed eleggere le tre officine MAN migliori al mondo. L'atmosfera è da Olimpiadi!

La strada verso Vienna non è stata affatto facile: su 1415 officine MAN presenti in tutto il mondo, 770 si sono iscritte all'SQA 2016/17. A seguire una competizione ad esclusione a più stadi: test a risposta multipla, colloqui, chiamate a sorpresa e... solo nove mesi dopo

Alta concentrazione: il Team "Austria 2" cerca disperatamente le magagne nel camion test.

© Achim Bieniek

sono usciti i nomi dei finalisti e ora si decide nella teoria e nella prassi chi può definirsi campione di assistenza.

PER IL TEAM "GERMANY 7" del Truck-Center di Coburgo, la giornata inizia con una prova di teoria sul tema "Pezzi originali MAN". Come all'università, anche qui un esaminatore presta attenzione allo svolgimento corretto del test: "Avete 40 minuti di tempo per 15 risposte. In bocca al lupo". Primo compito: "Individuare il codice prodotto del compressore d'aria nell'impianto del freno per il veicolo A21-B098". Per il membro del team Erhard Neubauer un compito risolvibile, in fondo dirige la divisione Pezzi di ricambio nell'azienda locale. Dopo aver dato un'occhiata esperta al catalogo dei pezzi di ricambio online MANTIS, ecco trovata la risposta. Il punto successivo: "Individuare il software" necessario per modificare la lingua di visualizzazione 1 nell'autobus ed impostare il finlandese. Complicato, su due piedi nessuno lo sa. Ma il team si consulta brevemente e si mette alla ricerca della soluzione. A fianco, dai sauditi, stessa scena: facce concentrate, si sfoglia frettolosamente tra i documenti, uno stato febbrile collettivo.

PASSIAMO ALLE STAZIONI PRATICHE: in un capannone della MAN Academy locale, proprio il team "Germany 3" sta mettendo sotto la lente un camion blu. Eseguono il modulo "Troubleshooting Truck". Il veicolo è stato approntato con diverse schermate di errore, il motore non si mette più in moto dopo un intervento successivo. I meccanici affrontano sì il problema, ma nell'ambito del controllo di collaudo emergono altri difetti. L'esaminatore spiega bisbigliando dove sta la sfida: "Con 35 domande e tre compiti pratici è la stazione della competizione di maggiore impegno. Il tempo di elaborazione è molto ristretto, qui conta davvero lo spirito di squadra". Inoltre non ci si può permettere di buttare via il tempo. Chi si sofferma troppo a lungo su un problema, è spacciato. Il cronometro scorre senza pietà ed è prossimo allo zero, dopo 40 minuti qualcuno dice: "Penne giù". I membri di "Germany 3", del Centro Assistenza MAN di Neuenstein, confermano - ansimando - l'importanza del lavoro di squadra. "Se si pensa di

mettere in scena un one-man-show, non si ha alcuna chance. Le soluzioni vanno cercate insieme, esattamente come facciamo anche nella vita lavorativa di tutti i giorni", afferma il membro del team Mike Gerlach.

FINE DEL PRIMO TEMPO, tre sono le stazioni che le delegazioni hanno superato fino alla pausa di mezzogiorno, ne mancano ancora tre. Mentre gli esperti MAN in tema di assistenza si rifocillano al buffet, Jan Elke Witt, Senior Vice President After Sales e promotore del Service Quality Award, spiega l'obiettivo della competizione: "Ogni anno, due milioni di veicoli passano attraverso le nostre officine. Questo numero evidenzia la grande importanza che la qualità dell'assistenza riveste per la soddisfazione dei nostri clienti. Con il Service Quality Award vogliamo portare avanti l'argomento e promuoverlo continuamente". Inoltre, occorre incoraggiare le officine a restare al passo con i tempi: i veicoli hanno sistemi di assistenza innovativi, si perfezionano i motori e si impiegano cambi nuovi. "Ecco perché dobbiamo lavorare, in via permanente, alla qualifica della nostra manodopera di manutenzione, per quanto riguarda le questioni tecniche e l'assistenza ai clienti", afferma Witt. L'Award è solo uno strumento tra tanti, ma contribuisce in modo determinante a portare la motivazione per un'assistenza di qualità ed eccellente nelle officine".

Il pomeriggio, il sole è molto caldo, ma la complessità dei compiti continua a richiedere la massima attenzione. "Dopo pranzo abbiamo pensato che la fase più dura fosse ormai alle spalle", afferma Erhard Neubauer, il quale partecipa alla gara già per la terza volta. "Ci siamo sbagliati. Ma è giusto così: qui ci si confronta a livello mondiale, non è una scampagnata. Ma le domande sono nettamente più difficili degli anni scorsi".

DOPO L'ULTIMO COMPITO, tutti i partecipanti sono accompagnati in una event location, nel Volksgarten di Vienna, per la premiazione, mentre gli organizzatori della competizione valutano scrupolosamente i questionari. L'atmosfera è vivace, i volti sembrano soddisfatti. Ci sono anche i vincitori dell'anno scorso, provenienti dai Paesi Bassi: "back again" si legge sul retro della loro polo MAN. "Non penso che riusciremo a difendere il titolo, ad alcune domande non abbiamo neppure risposto purtroppo. Ma ci siamo veramente divertiti", afferma Günther Pothmann dell'officina Rosiervandenbosch.

Quando il sole cala dietro il magnifico parco, Wolfgang Handrich, Vice President Parts & Service, svela l'esito della gara. Il terzo posto va alla filiale per la distribuzione e manutenzione di Innsbruck (Austria), il secondo posto alla filiale per l'assistenza MAN di Podolsk (Russia) ... and the winner is "Germany 3 di Neuenstein".

I tre team vincitori si incontreranno ben presto, di nuovo, non per una competizione in tema di assistenza, ma in occasione di una vacanza avventurosa in Finlandia: quattro giorni a Kittilä/Lapponia. Un training superveloce per autisti sui laghi ghiacciati a meno 30 gradi. Il premio perfetto per i migliori meccanici di MAN.

Dare tutto: i migliori esperti dell'assistenza MAN devono dimostrare le proprie capacità in tutte le discipline, come qui nella verifica dell'autobus.

"La qualità dell'assistenza è un tema centrale per i nostri clienti".

Jan Elke Witt, Senior Vice President After Sales Management

Informazioni e risultati nonché un video dell'SQA 2016/17 sono disponibili online, sul sito:

> www.sqa.man.eu

© Achim Bieniek

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.

Conti Coach HA3 Conti CityPlus HA3

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

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

Welcome
to the Next
150 Years

VOITH
Inspiring Technology
for Generations