

SKYLINER DUE PIANI DI ECCELLENZA

Giunto alla sua quinta generazione, lo Skyliner Euro VI di Neoplan si impone per la modernità dell'estetica, il comfort per i passeggeri e la sicurezza su strada

Quasi 50 anni di storia. È quanto può vantare lo Skyliner di Neoplan. Era infatti il 1967 quando ne fu presentata la prima versione da 12 metri.

Per decenni è stato il cavallo di battaglia della famiglia Auwärter, fino ad essere portato in dote con tutta la gamma (assieme ai modelli di Man Bus) nel nuovo gruppo Neoman nel 2001, poi integrato in MAN Nutzfahrzeuge nel 2008 e quindi in Man Truck & Bus.

Venduto in tutto il mondo in oltre 4.000 esemplari, il due piani Skyliner è stato rilanciato alla IAA del 2010 in veste di prototipo di quinta generazione per poi iniziare il suo rientro sul mercato nel 2012.

Con la nuova versione Euro VI, è quindi tornato tra i maggiori competitor europei per dire la sua in questo segmento di mercato degli autobus turistici che assorbe in Europa circa 400 veicoli l'anno.



Le carte le ha tutte in regola. Il Neoplan Skyliner ha una linea estetica moderna e slanciata che riduce l'impatto visivo della sua mole (14 metri di lunghezza per 4 di altezza). Il frontale è caratterizzato dal classico grande parabrezza diviso per linee orizzontali e dallo scudo frontale in tipico stile Neoplan con i fari dal taglio appuntito. La parte superiore panoramica del parabrezza è inclinata di circa 25 gradi per ottimizzare l'aerodinamica e si

collega in diagonale con la fascia dei finestrini laterali del piano inferiore creando una continuità dinamica. Così come la colorazione scura dei primi montanti crea un effetto avvolgente delle vetrate attorno al posto guida. All'interno c'è posto per 82 passeggeri più accompagnatore. Al piano basso si accede da due porte da circa 900 millimetri di larghezza, l'altezza utile interna è di 1,81 metri e l'allestimento prevede 21 posti a sedere con

NEOPLAN	SKYLINER
Lunghezza mm	14.000
Larghezza mm	2.550
Altezza mm	4.000
Passo mm	6.700+1.470
Sbalzo anteriore mm	2.690
Sbalzo posteriore mm	3.140
Diametro di volta mm	23.280
Bagagliera m ³	11
Posti a sedere	83+1
Motore	MAN D2676 LOH 32
Cilindrata cc	12.419
Potenza kW (cv)/giri	371 (504) / 1.800
Coppia Nm/giri	2.300 /930-1.400
Cambio	ZF AS-tronic
Peso totale kg	25.650





quattro coppie di sedili vis-à-vis attorno a due tavoli di grande dimensione, cucina di bordo, frigo da 56 litri e toilette.

Sopra ad ogni sedile vi sono i set di servizio composti da bocchette di ventilazione cilindriche girevoli, luci di lettura LED regolabili singolarmente e pulsante di chiamata hostess

a cui si aggiungono tre monitor LCD da 10,2 pollici.

Al piano superiore l'altezza utile è di 1.680 millimetri, i posti passeggero sono 61 e i monitor sono due da 19 pollici più tre da 10,2. La climatizzazione è a regolazione separata per i due piani, inferiore e superiore, con po-

tenza di raffreddamento di 51 kW (83,3 kW in riscaldamento), fornita da un impianto Konvekta HLK, integrato da due evaporatori da 9 kW ciascuno per il piano inferiore e un frontbox per il piano superiore. La portata dell'aria è stata aumentata del 25% rispetto ai modelli precedenti raggiungendo ora i 13.800

m³/h. Per l'autista c'è un frontbox separato da 5 kW mentre il riscaldamento supplementare è fornito dai convettori a parete alimentati dallo Spheros da 35 kW.

Grazie al razionale posizionamento dell'impianto di climatizzazione, si è ottenuto uno spazio per i bagagli sopra al tandem posteriore di ben 11 metri cubi, accessibili da entrambi i lati. Di grande affidabilità la catena cinematica affidata al potente 12,4 litri MAN D2676

LOH 32 da 371 kW di potenza (504 cavalli) e 2.300 Nm di coppia massima, costante tra 930 e 1.400 giri. Montato in posizione posteriore verticale, dispone di turbocompressore a due stadi e sistema di iniezione common-rail a gestione elettronica. Per l'abbattimento delle emissioni al livello Euro VI si avvale di ricircolo parziale dei gas di scarico (EGR), riduzione catalitica SCR con iniezione di AdBlue e filtro antiparticolato DPF.

Per il cambio si va sul sicuro con l'automatizzato ZF As-tronic a 12 marce, completo di dispositivo Easy Start e rallentatore idraulico Intarder a cinque stadi integrato.

Tutti firmati MAN gli assali, con l'anteriore a sospensioni indipendenti, quello motore con scatola di riduzione a due rapporti a scelta e il terzo asse rigido con dispositivo idraulico di controllo sterzata EHLA.

La sicurezza è affidata a un impianto frenante Bosch a controllo elettronico EBS con ABS/ASR, integrato dai dispositivi di controllo della stabilità (ESP) e dell'emergenza (EBA). Per garantire la stabilità di marcia e ridurre l'insorgere di rollii e beccheggi, sullo Skyliner è montato di serie il sistema di sospensione attivo a controllo elettronico CDS (Comfort Drive Suspension).

