

PAROLA D'ORDINE "REAGIRE"

Offensiva a tutto campo per MAN Truck & Bus che negli autobus può contare sul successo dei modelli MAN e Neoplan. In arrivo anche importanti novità

Gli effetti negativi della pandemia da Covid-19 sull'intera economia mondiale richiede sforzi eccezionali a tutti gli attori che operano sul mercato globale, a partire dal settore dell'automotive e in particolare da quello dei veicoli industriali.

Già alle prese con una rapida evoluzione dei sistemi di trasporto nel segno della compatibilità ambientale, della sicurezza attiva e passiva e della digitalizzazione, i costruttori devono ora offrire soluzioni anche sul piano della salvaguardia della salute pubblica, specialmente sui mezzi destinati al trasporto persone e spingere sull'offerta di veicoli tecnologicamente avanzati e servizi complementari per intercettare tutti i possibili segnali di ripresa dei mercati.

Nei prossimi mesi assisteremo con ogni probabilità ad un accentuarsi della concorrenzialità tra i costruttori che dovranno mettere in atto nuove strategie di vendita e riorganizzazioni produttive per far quadrare i bilanci, fortemente segnati dall'andamento dei mercati nel primo semestre di quest'anno. I numeri sono impietosi: in Europa, il primo semestre 2020 ha fatto registrare un tonfo delle immatricolazioni dei veicoli commerciali (meno 42%) e degli autobus (meno 35%). Chi si ferma è perduto. MAN Truck & Bus



NEOPLAN FAMILY

non sta a guardare e parte con una offensiva a tutto campo per far conoscere la completezza della propria offerta, i traguardi raggiunti e le ultime novità di prodotto. La posta in gioco, comune a tutti gli altri costruttori, è recuperare entro fine anno il più possibile di quanto perso nel primo semestre. Per MAN Truck & Bus le vendite globali di veicoli sono diminuite del 41% (-47% nei truck e 32% nei bus) con la conseguente perdita operativa di 387 milioni di euro.



MAN FAMILY

Negativo anche il bilancio del primo semestre di MAN Latin America le cui vendite globali hanno segnato un meno 22% (-19% nei truck e -37% nei bus) con una perdita operativa di 10 milioni di euro.

In sintesi, nel settore dei veicoli Commerciali, MAN Truck & Bus ha messo in campo la MAN Truck Generation, che a sette mesi dal lancio sul mercato è già una realtà consolidata e completa grazie ai nuovi modelli TG a cui si affiancano i nuovi veicoli a trazione integrale



per il settore edilizio e i veicoli a guida automatizzata per il trasporto combinato.

Più di nostro interesse il quadro relativo al trasporto persone. Qui l'attualità impone di mettere al primo posto le soluzioni adottate sugli autobus MAN e Neoplan per diminuire il più possibile i rischi di contagio da coronavirus per i passeggeri e gli autisti. A partire dall'efficienza dell'impianto di climatizzazione che su tutti i modelli abbatte i rischi grazie al controllo automatico della circolazione dell'aria trattata dall'unità a tetto o dal frontbox, l'espulsione continua tramite sovrappressione e il riscaldamento a convettori (senza ventole).



LION'S CITY 18E

Per adeguare l'allestimento degli interni è inoltre prevista l'installazione di dispenser a liquido disinfettante e di paratie in vetro o policarbonato per il posto guida, sopra la porta negli autobus urbani e dietro al sedile sugli intercity.

Per quanto riguarda la gamma degli autobus urbani va sottolineato l'impegno continuo di MAN per la riduzione del consumo di carburante, che ha portato ad offrire il modulo EfficientHybrid, completo di UltraCaps per il recupero dell'energia in fase di frenata per alimentare la rete di bordo e sistema Stop and Go, su tutti i modelli Lion's City che utilizzano i nuovi motori D15 diesel e a gas E18. In particolare, i Lion's City a gas naturale stanno riscuotendo importanti apprezzamenti in numerose città europee per la loro capacità di abbinare il rispetto dell'ambiente alla compatibilità economica. Ne sono esempio recente l'ordine per 100 Lion's City 12 G da parte della RATP di Parigi e i 15 Lion's City 12 G EfficientHybrid ordinati dall'azienda di trasporto di Oldenburg, nella Germania settentrionale.

Non meno incisiva la presenza di MAN nel campo degli autobus elettrici, dove può vantare ben 50 anni di esperienza. Risale infatti al febbraio 1970 il debutto del modello 750 HO-M10 E a trazione esclusivamente elettrica. Oggi, per contendersi un mercato in espansione MAN può contare sulle versioni elettriche

del nuovo Lion's City. I primi 12 metri hanno preso servizio alla fine dello scorso anno ad Amburgo e altre 13 unità verranno consegnate entro fine anno in Germania, Spagna, Francia, Belgio e Lussemburgo a cui si aggiungono i nuovi ordini in Germania (17 veicoli) e Svezia (22 veicoli). Per la produzione di serie della versione articolata da 18 metri bisognerà invece aspettare l'inizio del 2021. Nel frattempo il Lion's City 18 E sarà testato dalle aziende di trasporto di Colonia e Barcellona e assieme alla versione da 12 metri ha ottenuto la partecipazione (come per Daimler Buses e Solaris) all'accordo quadro con la Hochbahn di Amburgo per la fornitura di 530 autobus elettrici nei prossimi cinque anni.

Il Lion's City 18 E si caratterizza per avere motori centrali elettrici sul secondo e terzo



TGE COACH



LION'S INTERCITY C

asse, sincronizzati elettricamente, con una potenza complessiva da 320 a 480 kW; le batterie sono agli ioni di litio (NMC) con capacità di 640 kWh, ricaricabili in deposito in meno di quattro ore mediante connettore CCS alla potenza di 100-150 kW. L'autonomia di esercizio dichiarata è di 200-270 km.

Per i servizi extraurbani di linea ma anche per l'impiego come scuolabus o turistico occasionale, è prevista la gamma MAN Lion's Intercity che da tre anni si è arricchita della versione C a due assi da 13,25 metri di lunghezza in aggiunta alle varianti da 12,28 e 13,05 metri. Per tutti la trazione è affidata al motore D08 6,9 litri Euro 6d da 290 cavalli abbinato al cambio manuale o automatico ZF o Voith. In alternativa, per gli impieghi più impegnativi si può montare anche il motore

da 9 litri D1556 con potenze di 280, 330 e 360 cavalli abbinato anche al cambio automatizzato MAN TipMatic Coach (non con il motore da 280 cavalli).

Un ulteriore sviluppo della gamma Intercity è previsto per il prossimo anno con il lancio della serie Low Entry.

Completamento già avvenuto invece per la gamma dei minibus TGE che oltre ai modelli City (con piattaforma ribassata), Intercity, Combi e Combi Elettrico, può ora contare anche sulla versione Coach da 7,4 metri con motore da due litri per 177 cavalli, abbinato al cambio manuale a sei rapporti o all'automatico a 8 rapporti. Le sospensioni pneumatiche sono disponibili a richiesta e la capacità di trasporto arriva a 16 passeggeri.

La gamma dei turistici MAN conferma la validità del Lion's Coach (da 12,1 a 13,9 metri), premiato come "Coach of the Year 2020" e che ha superato i 2.500 esemplari finora venduti in Europa, ai quali si aggiungono i recenti 143 ordinati dall'azienda russa Mosgotrans, i 25 in Turchia per Kâmil Koç e gli 80 in Arabia Saudita.

Infine, per il blasonato marchio Neoplan, con i modelli Tourliner, Cityliner e Skyliner, oltre alla disponibilità su tutti i modelli del sistema OptiView in sostituzione degli specchietti retrovisori, si annuncia per il prossimo anno l'avvio di un roadshow di festeggiamento per i 50 anni di vita del Cityliner. ●