



L'apripista dell'era moderna: l'intramontabile NEOPLAN Cityliner compie 50 anni

Monaco di Baviera
14/09/2021

Il NEOPLAN Cityliner, l'apripista del moderno concetto di autobus turistico, festeggia il suo 50° compleanno conservando la freschezza che ne ha contraddistinto tutte le sei generazioni. Per celebrare questo traguardo, il rinomato marchio ha ampliato la gamma con un modello speciale in grado di soddisfare ogni desiderio grazie alle sue innovazioni tecniche.

MAN Truck & Bus
Dachauer Straße 667
D-80995 Monaco di Baviera

In caso di domande rivolgersi a:
Sebastian Lindner
Tel.: +49 89 1580-2001
Presse-man@man.eu
<https://press.mantruckandbus.com/>

- **Oggi come allora, NEOPLAN è sinonimo di autobus eccezionali, a loro volta garanzia di massima sicurezza e comfort grazie a una tecnologia innovativa.**
- **Il NEOPLAN Cityliner, il primo autobus turistico a pianale rialzato, si distingue per la tecnologia moderna e il design dinamico.**
- **Nel corso di 50 anni e ben sei generazioni, il veicolo è sempre rimasto fedele a sé stesso: anche per questo è noto come il “Porsche 911” degli autobus.**
- **NEOPLAN festeggia i 50 anni del Cityliner con lo speciale modello "Platino" e numerose promozioni per i clienti.**

50 anni fa cominciava l'affascinante viaggio del NEOPLAN Cityliner, il primo autobus turistico dell'era moderna: un maestoso autobus a pianale rialzato che regalava una vista eccezionale ai passeggeri, offriva ampio spazio per i bagagli, un WC, una cucina di bordo, una cabina con cuccetta sotto al pavimento e spiccava per il design inconfondibile con il parabrezza diviso e una tecnologia di propulsione all'avanguardia per quell'epoca. Sin dall'inizio ha rappresentato lo standard per il moderno concetto di autobus turistico, che da allora si è affermato in tutto il mondo sopravvivendo fino a oggi. Il festeggiato materializza così lo “spirito” di NEOPLAN su cui è stata fondata la strategia rispettivamente degli 85 e i quasi 70 anni della storia aziendale

MAN Truck & Bus è tra i produttori di veicoli commerciali e fornitori di soluzioni di trasporto più importanti a livello europeo con un fatturato annuo di circa 9,5 miliardi di euro (2020). Il suo portafoglio di prodotti comprende furgoni, autocarri, autobus, motori a gas e diesel nonché servizi per il trasporto di persone e merci. MAN Truck & Bus è un'azienda di TRATON SE e conta oltre 37 000 dipendenti in tutto il mondo.



e del marchio: stimolare il progresso e il trasporto delle persone con passione e idee innovative.

Fin dal principio fedele allo spirito di NEOPLAN

Particolarmente significativo per la storia di NEOPLAN fu il 1953, anno in cui il primo veicolo dell'azienda esordì sulle strade. A Stoccarda, già dal 1935, un noto carrozziere dal nome Gottlob Auwärter del distretto di Möhringen dimostrò il proprio coraggio imprenditoriale e la sua lungimiranza concentrando le sue energie su un innovativo modello di autobus dotato di carrozzeria portante e avviandone la produzione e la commercializzazione con il nome NEOPLAN, denominazione che riassumeva il concetto di "nuovo veicolo per il trasporto di persone" o semplicemente "nuovo piano" (in tedesco "Neuer Plan"). La relativa adozione segnò la transizione dallo sviluppo degli autocarri a quello degli autobus e il conseguente inizio di una storia di successi. Al primo modello seguirono veicoli pionieristici e innovazioni come il modello "Amburgo" del 1961, con i montanti del finestrino trasversali che sarebbero diventati i tratti distintivi del marchio, o il NEOPLAN Skyliner del 1967, il primo autobus turistico a due piani che è ancora oggi la punta di diamante della gamma.

Il 1971 rappresentò il secondo culmine della produzione internazionale di autobus, in quanto fu lanciato il NEOPLAN Cityliner. "Questo autobus offriva un'ampia selezione di elettrizzanti novità: dal vano passeggeri ampliato alla postazione di guida ribassata, dalla toilette a livello del pianale alla cucina di bordo, dalla cuccetta per il conducente al climatizzatore, senza dimenticare la vetratura doppia ottenibile su richiesta", racconta Rudi Kuchta, Head of Business Unit Bus presso MAN Truck & Bus. E pensare che tutto era partito da una peculiare richiesta: nel 1970, l'azienda berlinese Severin + Kühn, organizzatrice di tour cittadini, voleva acquistare dei veicoli simili al rinomato Skyliner (o del precedente "Do-Lux" del 1964, prodotto della tesi di laurea dell'ultimo proprietario di NEOPLAN, il dott. ing. honoris causa Konrad Auwärter), tuttavia con un solo piano per passeggeri. Bob Lee, il capo ingegnere svizzero di NEOPLAN, non se lo lasciò ripetere e, basandosi sul modello "Amburgo", ideò un "veicolo panoramico cittadino" con un'altezza fino allora mai raggiunta di 3,45 metri, tre grandi tettucci scorrevoli e dei finestrini separati al di sotto di quelli laterali, i quali presentavano un leggero



arrotondamento e si estendevano fino al tetto. Poiché all'epoca non esistevano parabrezza adatti per un veicolo di una simile altezza, si ricorse semplicemente a una composizione in due o all'inizio persino tre parti, caratteristica che permise il montaggio delle visiere parasole per conducente e accompagnatore e che tuttora rappresenta un tratto distintivo del Cityliner. Nonostante nel settore dei tour cittadini la soluzione ebbe vita breve, per i lunghi viaggi con bagagli ingombranti riscosse maggiore successo. Il classico in due volumi "Omnibus Geschichte" (la storia degli omnibus, Huss/Schenk, p. 324) ne descrive il successo del 1986 con le seguenti parole: "Questi veicoli diedero il via a una vera e propria rivoluzione. L'autobus a pianale rialzato si evolse nell'autobus turistico che conosciamo oggi". E il Cityliner in un veicolo senza tempo.

Il vano bagagli fu ampliato non solo mediante la maggiore altezza del veicolo, bensì anche grazie ai rialzi su cui furono montati i comodissimi sedili, apprezzati ancora oggi dai clienti di Cityliner. Dato che per la prima volta i passaruota e le altre finiture mirate al comfort non rientravano nella dotazione interna, si creò lo spazio necessario per ospitare fino a 51 sedili, per molti anni lo standard della classe da 12 metri. Sotto al pavimento era quindi possibile affiancare a toilette, cucina di bordo e cabina con cuccetta fino a 10,5 metri cubi di bagagli, con cui il peso totale consentito di allora, pari a sole 16 tonnellate, veniva raggiunto velocemente. Oltre alla carrozzeria portante, una delle eccezionali caratteristiche tecniche del veicolo consisteva nell'alloggiamento dell'asse posteriore su un carrello assale flessibile, che garantiva un comportamento di marcia tanto stabile quanto comodo e conferiva al Cityliner l'aura di veicolo turistico a misura di autista.

Oltre ogni limite: il veicolo a tre assi, l'Highliner e lo Spaceliner

Nel corso del primo anno furono consegnati 30 NEOPLAN Cityliner, mentre nel 1973 il totale ammontava già a 100. Con il "Grand Prix d'Excellence" vinto durante la settimana degli omnibus di Nizza, l'azienda si aggiudicò il primo premio per questo veicolo: l'inizio di una lunga serie di successi. Lo stesso anno vide l'introduzione del primo veicolo a tre assi, un autobus non soggetto a particolari requisiti di peso e provvisto di un terzo asse ad aderenza autosterzante, oltre che di climatizzatore, vetratura doppia e freno continuo



Telma. La nuova struttura permise di ampliare notevolmente il vano bagagli. Il parabrezza superiore, ora composto da una sola parte, fu incollato in maniera stabile al telaio e l'altezza dell'autobus raggiunse i 3,55 metri. Il design classico della terza generazione di NEOPLAN venne conformato a quello del Jetliner, nuovo modello di classe inferiore, ma disponeva comunque dell'ampio paraurti laterale ad angolo in cromo, un elemento che contribuiva in maniera fondamentale al fascino del modello. Nel 1979, NEOPLAN portò avanti la tradizione dell'autobus a pianale rialzato con ampio spazio per passeggeri e bagagli basandosi sul Cityliner per creare un veicolo a sé stante: lo Spaceliner. Il suo abitacolo ribassato con sedile sportivo Recaro per il conducente fu posizionato al di sotto del corridoio centrale e permise così di integrare almeno un'ulteriore fila di sedili, garantendo la visuale offerta tipicamente dagli autobus a due piani. Il concetto non si affermò mai del tutto anche per motivi di sicurezza, ma nel 2005, quando la quinta generazione fu sospesa, trovò in alcuni clienti dei fedeli sostenitori. Inoltre, questo stravagante modello vive ancora nel design frontale dell'attuale Cityliner. Nel 1978, furono realizzati anche cinque veicoli che fungevano da versione snodata da 18 metri dell'Highliner.

Il "Porsche 911 degli autobus"

Già nel 1980 NEOPLAN contava ben 1.000 Cityliner venduti. Nel corso degli anni al design dell'autobus furono apportate solo modifiche di entità minima. Questa continuità gli valse la fama di "Porsche 911" degli autobus turistici, derivante anche dal fatto che NEOPLAN condivideva con la casa automobilistica sia la città di origine, Stoccarda, che il cavallino nel marchio. La miglioria più evidente fu sicuramente l'addio del paraurti in cromo all'inizio degli anni '80, sostituito da un componente in plastica. Il Cityliner fu il primo NEOPLAN per la cui produzione si attinse a materiali moderni provenienti da diversi settori, come la vetroresina, al fine di prevenire la corrosione dei componenti.

La quarta generazione e la versione per gli Stati Uniti

Per festeggiare il 50° anniversario aziendale di Gottlob Auwärter GmbH e Co. KG, nel 1985 fu introdotta la quarta generazione del NEOPLAN Cityliner. La superficie esterna molto più lucida, il frontale senza interruzioni e bordi e il parabrezza inferiore curvato lievemente verso l'esterno, proprio come lo



conosciamo oggi, costituivano le novità principali. Il parabrezza superiore fu collocato in una posizione più arretrata fino ad accorparsi con il tetto, mentre la testata posteriore, ancora priva di finestrini, presentava un impianto di climatizzazione moderno e controllato elettronicamente. Nel 1986, i Cityliner uscirono per la prima volta dallo stabilimento statunitense di Lamar, nella versione a tre assi e da 45 piedi di lunghezza (corrispondenti a 13,70 m). Nel corso degli anni, ai luoghi di produzione tedeschi di Stoccarda, Pilsting e Plauen si sono aggiunti la sede turca di Ankara e gli stabilimenti in Messico, Sudafrica e Cina, dove la fabbricazione avviene su licenza. Dovunque ci si trovi, ma soprattutto in Europa orientale, non è quindi raro imbattersi in grandi flotte di veicoli NEOPLAN che svolgono la propria funzione in modo assolutamente affidabile.

Un gradino più in alto: le versioni H

Non ci sono dubbi che la strada fosse quella giusta sin dall'inizio. Per proseguire sulla stessa via, nel 1990 giunse il momento di sviluppare ulteriormente il concetto di autobus a pianale rialzato: le due versioni H del Cityliner superavano il modello base di 16 centimetri, raggiungendo così un'altezza di 3,78 metri che si tradusse in dei vani ripostiglio posizionati su entrambi gli assi. Quello posteriore attraversava addirittura il mezzo da un lato all'altro in modo che fosse possibile riporre anche sci o altri oggetti dalla forma allungata. Il vano bagagli del veicolo a tre assi fu inoltre ampliato fino a una capacità di 15 metri cubi. Allo stesso tempo, a Möhringen veniva festeggiato il 3.000° Cityliner consegnato. Tre anni dopo debuttarono i fari e il cruscotto di nuova concezione, mentre la verniciatura del paraurti venne abbinata al colore del veicolo. Grazie al marcato semicerchio che attorniava il conducente, l'abitacolo introdotto nel 1993 fu da modello in termini di design ed ergonomia per tutte le postazioni di guida progettate fino al giorno d'oggi. Per la prima volta furono costruiti anche veicoli con oltre 12 metri di lunghezza standard, come il modello N 118/3 (H) da 15 m, per il quale NEOPLAN si era battuta davanti alle autorità legislative in rappresentanza dell'intero settore. Oggi gli autobus con simili lunghezze rappresentano più la norma che l'eccezione.



L'edizione "Platino" per il 60° anniversario aziendale

Per festeggiare un traguardo speciale come il 60° anniversario dell'azienda, oltre ai 4.444 Cityliner consegnati, nel 1995 furono realizzati 60 autobus nell'elegante edizione limitata "Platino". Questo particolare modello attirava l'attenzione soprattutto grazie alla fascia in acciaio inossidabile alta 900 mm, un ovvio richiamo al primo Cityliner. Ma la tecnologia disponibile non era certo da meno: oltre a uno dei primi "sistemi di guida satellitari" GPS di Philips, a suscitare scalpore fu soprattutto il segnalatore e regolatore di distanza a laser. Chiamato "Contralaser", il sistema eseguiva la scansione dell'area di sicurezza davanti al veicolo fino a circa 150 m e regolava tempomat e retarder di conseguenza in caso di rilevamento di un ostacolo, proprio come l'odierno tempomat con regolazione automatica della distanza ACC. I sensori di parcheggio a ultrasuoni posteriori, le cinture addominali di serie e ulteriori elementi di design interni completavano la dotazione di sicurezza.

Verso il nuovo millennio

Il 5.000° NEOPLAN Cityliner fu realizzato nel 1997, un anno dopo l'introduzione della nuova versione a tre assi da 13,70 metri. Nello stesso anno fu lanciato il leggendario NEOPLAN Starliner, il nuovo modello a pianale rialzato e "super-rialzato" dell'azienda, in grado di conferire ai moderni viaggi turistici un livello di lusso senza precedenti. Entrambi gli autobus furono strettamente legati tra loro per lungo tempo sia dal punto di vista tecnico che estetico. In occasione dello IAA del 2000 ad Hannover, NEOPLAN presentò lo studio "Cityliner 2000", che assimilava numerosi elementi di progettazione dello Starliner, come i fari e il design privo di modanature. Un'altra data significativa per la storia di NEOPLAN fu il 20 giugno 2001, giorno del rilevamento della Gottlob Auwärter GmbH & Co. KG da parte della MAN Nutzfahrzeuge AG di Monaco di Baviera, oltre che della propria svolta verso il futuro. NEOPLAN diventò così il marchio Premium del settore degli autobus per il gruppo operante a livello internazionale e da questo momento in poi poté approfittare delle sinergie con MAN. Con questa novità, nel 2001 il Cityliner fece il suo ingresso nella quinta generazione, che portò con sé non solo un rinnovamento estetico, bensì anche l'integrazione di numerosi sistemi di sicurezza che oggi sono considerati la norma. I moderni fari spot a tre fasci dal design circolare divennero un tratto



distintivo del marchio nel corso degli anni, mentre la testata posteriore venne ottimizzata e armonizzata grazie a un'ingegnosa contrapposizione di rotondità.

Nuova lunghezza, nuovo standard

Nel 2003, NEOPLAN diede il via ancora una volta a un nuovo trend del settore degli autobus turistici diventando il primo produttore in Europa a introdurre un veicolo con la "nuova lunghezza europea" di 12,84 metri su tre assi, il gettonato modello HC (High Comfort). I vantaggi dell'autobus a pianale rialzato NEOPLAN insieme alla sua elevata capacità furono combinati alla perfezione con la maneggevolezza della classe da 12 metri: grazie a un peso totale consentito di 25,5 tonnellate, improvvisamente la pesatura in autostrada non rappresentò più un problema. Questo fu il risultato dell'integrazione dell'asse posteriore aggiunto con sterzata elettroidraulica e sospensione a ruote indipendenti, che consentì di arretrare l'asse motore e conseguentemente di realizzare un passo ruota molto ampio. Tale caratteristica comporta tutt'oggi grandi vantaggi ai clienti e conferisce al Cityliner delle ottime proporzioni. Negli ultimi anni della sua quinta generazione, questo veicolo corto a tre assi era una delle varianti più vendute. Durante il Busworld 2005 a Courtrai, i 35 anni di storia del Cityliner furono celebrati con la "Edizione 2006", provvista di numerose dotazioni speciali. In totale, dalla prima alla quinta generazione, dalle catene di lavorazione degli stabilimenti tedeschi uscirono circa 6.300 Cityliner, di cui 5.800 nell'apprezzata versione a due assi N 116.

Il design "Sharp Cut" apre la porta alla sesta generazione

In seguito al rilevamento di NEOPLAN da parte di MAN Nutzfahrzeuge AG, anche il programma di autobus del marchio venne completamente rinnovato dal punto di vista tecnologico. La sesta generazione del Cityliner vide per la prima volta rivoluzionata da cima a fondo la costruzione del veicolo. Questa evoluzione ottenne consensi anche grazie all'innovativa tecnologia del NEOPLAN Starliner, che ancora oggi rientra fra gli autobus turistici più esclusivi. Dallo Starliner nacquero inoltre delle caratteristiche di design fondamentali, come lo "Sharp Cut" sulla parte anteriore e posteriore del veicolo e il taglio a diamante dei finestrini laterali superiori, i quali davano l'impressione di fondersi con il tetto. Riservato al Cityliner fu invece il look tipico da "cabina"



della carrozza anteriore, che ricordava l'abitacolo dello Spaceliner situato sotto al corridoio centrale. Dopo essere entrato in scena a bordo di un pontone sotto lo scoppiettio dei fuochi d'artificio presso il Wolfgangsee, il veicolo divenne la principale attrazione dello IAA del 2006 ad Hannover. Sia esteticamente che in termini tecnologici, il Cityliner impose i nuovi standard della sua classe, portando avanti la lunga tradizione di NEOPLAN fondata sulla realizzazione di autobus non solo funzionali, ma anche piacevoli da vedere. Grazie alle sue linee eleganti, nel 2007 il NEOPLAN Cityliner si aggiudicò anche il premio di design "red dot: best of the best".

Michael Streicher, designer di NEOPLAN di lunga data e creatore dello "Sharp Cut", ha illustrato la filosofia aziendale con le seguenti parole: "Il Cityliner è stato l'autobus turistico per eccellenza per oltre 50 anni, e questo grazie anche al suo design. Lo "Sharp Cut" è una sorta di ricetta originale del Cityliner. Si tratta di uno dei pochi autobus la cui silhouette è riconoscibile fin da lontano in autostrada, e non per la classica forma spigolosa, bensì per le sue caratteristiche dinamiche che lo rendono una versione sportiva di questo tipo di veicoli. L'idea di fondo consiste nell'eliminazione di tutte le parti superflue dal corpo dell'autobus mediante appunto dei "tagli decisi". L'autobus è quindi privo di fronzoli e il suo design va dritto al punto. È così che il Cityliner può sfoggiare la sua distintiva proporzionalità che lo rende inconfondibile e unico nel suo genere".

A catturare l'attenzione sono soprattutto i fari dal taglio aggressivo che dal 2004 caratterizzano il frontale della famiglia NEOPLAN e vantano una luce di svolta statica integrata, novità assoluta per il settore degli autobus. Dal 2019, questi fari presentano inoltre uno sfondo nero e luci di marcia diurna a LED rotondi. La testata posteriore, dai lineamenti più decisi, è demarcata ai lati dai gruppi ottici posteriori integrati che conferiscono una fluidità ottimale. Proprio come un "vero" Cityliner, il veicolo offre rialzi per i sedili, una postazione di guida ribassata, un parabrezza diviso, una toilette aggiuntiva e montanti del finestrino trasversali quasi invisibili dall'esterno.



Il design esclusivo e personalizzato degli interni

Mettendo piede all'interno del nuovo Cityliner si riconoscono fin da subito tutte le caratteristiche intramontabili del veicolo: le postazioni di guida e del passeggero ribassate e dall'ergonomia perfetta, i comodi sedili collocati sui rialzi e l'ampio spazio fornito dai vani portaoggetti a effetto sospeso con le pregiate chiusure anodizzate frontali. Le discrete traverse dal raffinato look in alluminio dividono l'allineamento del lungo soffitto del corridoio, rievocando il modello precedente. È invece una novità la scala di accesso curvata della porta 1, le cui decorazioni in legno invitano proprio a salire a bordo. I finestrini si estendono fino al tetto in profondità donando ai passeggeri di questo autobus a pianale rialzato delle visuali eccellenti sia lateralmente che davanti. Grazie ai canali di convogliamento dell'aria rinnovati, la porzione di soffitto sopra i sedili lato finestrino si dispiega con vigore verso l'alto a partire dai set di equipaggiamento cilindrici, offrendo così circa 20 centimetri in più di campo visivo e pertanto una vista persino migliore rispetto al modello precedente.

L'elegante cabina di guida si unisce in maniera armoniosa con il resto dell'autobus ed è progettata in funzione del comfort del conducente, ma la concezione della postazione di guida non punta solamente a soddisfare i requisiti legali in termini di ergonomia. L'eccezionale volante multifunzione regolabile del Cityliner e l'area che lo circonda sono senza dubbio ciò che più cattura l'occhio: ai bordi della classica piastra centrale con la scritta NEOPLAN sono integrati i tasti di comando con le relative diciture per agevolarne l'uso, mentre il display policromo situato tra i due strumenti circolari mostra al conducente tutte le informazioni fondamentali in maniera ben leggibile. Direttamente accanto alla postazione di guida è disponibile un'ampia centralina accessibile anche alla persona seduta nella posizione del passeggero, proprio come il moderno sistema multimediale avanzato MMC con touchscreen.

L'interno è configurabile con diversi pacchetti Color&Trim, applicabili anche ai lati inferiori in tessuto dei vani portaoggetti e che consentono di personalizzare l'autobus a seconda delle esigenze specifiche del cliente. Un livello di esclusività persino maggiore è offerto da NEOPLAN Individual grazie ai suoi eleganti dettagli in acciaio inossidabile o simil legno per l'intera dotazione. I



moderni comfort per i passeggeri, come le prese USB o elettriche da 220 V, il router Wi-Fi, il tavolino ribaltabile con il supporto per tablet e la base di ricarica per smartphone, non possono che lasciare a bocca aperta i proprietari dei modelli precedenti.

Achim Burmeister, da lungo tempo responsabile per il design degli interni del marchio NEOPLAN, ha descritto con queste parole gli sviluppi che l'arrivo del nuovo millennio ha portato: "Solo con il Color&Trim nonché l'organizzazione cromatica e tattile degli interni, negli ultimi anni abbiamo fatto passi da gigante e portato la configurazione interna a un livello professionale. Abbiamo deciso che la moderna e quasi fredda atmosfera blu degli Starliner e Cityliner degli anni 2004 e 2006 aveva fatto il suo tempo, per cui l'abbiamo sostituita completamente con delle tonalità di marrone e argento che si abbinano molto meglio alla raffinatezza dei prodotti NEOPLAN".

Tecnologia innovativa

La carrozzeria del nuovo Cityliner è sempre alta 3,72 metri e ormai larga 2,55 metri, misure che si avvicinano a quelle della versione H della generazione precedente, a cui il Cityliner deve i pratici vani ripostiglio sopra gli assi. Le tre lunghezze dei modelli Cityliner, Cityliner C e Cityliner L sono rispettivamente 12,24, 12,99 e 13,99 metri e superano pertanto di molto i predecessori su questo fronte. Il Cityliner C vanta inoltre una testata posteriore compatta e nello stile del marchio, che racchiude un vano bagagli di circa 13,1 metri cubi, uno in meno rispetto alla controparte più grande e lunga. In totale i veicoli possono ospitare ben 63 passeggeri.

Lo spazio in più ottenuto con la maggiore lunghezza gioca a favore sia del conducente che dei passeggeri. Per quanto riguarda la sicurezza, la rigidità della carrozzeria e le discrete roll bar laminate situate sia nella parte anteriore che posteriore garantiscono l'adempimento della norma sulla resistenza al ribaltamento ECE R66.02 in vigore dal 2016. Proprio come per il modello di punta Starliner, al fine di costruire l'ossatura del nuovo Cityliner gli ingegneri hanno attinto alla tecnologia consolidata del longherone ad anello in modo che la forma della carrozzeria risultasse più rigida. Una trovata particolarmente ingegnosa è la transizione nevralgica dalla struttura



portante alla carrozzeria mediante gli anelli di rinforzo curvati "tubo in tubo" brevettati, da cui deriva una resistenza mai vista prima nella costruzione degli autobus. A partire dal trasferimento della produzione ad Ankara nel 2015, le carrozzerie sono protette in maniera efficace contro la corrosione grazie alla verniciatura ad immersione cataforesica.

La struttura portante del Cityliner si basa su componenti provati e prodotti in grande serie e dispone di una comoda sospensione anteriore a ruote indipendenti e di un silenzioso asse posteriore a riduzione ipoidale concepito appositamente per gli autobus. Il carrello assale triangolare è ormai solo un ricordo del passato, mentre i portamolle con asse "a banana" garantisce una distanza sufficientemente ampia tra le molle. L'asse posteriore aggiunto è realizzato sotto forma di sospensione a ruote indipendenti con sterzo elettroidraulico, una tecnologia introdotta per la prima volta da NEOPLAN e in grado di ridurre il diametro di sterzata e l'usura degli pneumatici. Essendo l'unico autobus turistico della classe media Premium, su richiesta è possibile munirne la struttura portante con il sistema di ammortizzatori CDS (Comfort Drive Suspension) con controllo elettronico a due stadi per incrementare sia il comfort che la sicurezza del veicolo.

Motori e cambi

Anche la trazione degli autobus turistici di nuova generazione è sempre stata al passo con i tempi. Il suo debutto è coinciso con il lancio del nuovo motore compatto MAN D20, il quale vantava l'iniezione Common Rail da 1.800 bar e un ricircolo dei gas di scarico regolato e soddisfaceva le norme Euro 4, Euro 5 e dal 2009 lo standard volontario EEV, inizialmente con la tecnologia diesel senza additivi. Il compatto motore da 10,6 l era la trazione di serie del veicolo a due assi, mentre entrambi i veicoli a tre assi presentavano il voluminoso D26 da 12,4 l di cilindrata, fino a 505 CV e 2.500 Nm di coppia massima, proprietà che lo rendevano uno dei gruppi più prestanti del mercato degli autobus. Oggi viene impiegato esclusivamente il motore a 6 cilindri MAN D26 nella versione Euro 6d con il sistema di depurazione dei gas di scarico SCR e una potenza compresa tra 430 e 510 CV. Dopo lo Starliner, il NEOPLAN Cityliner fu il primo autobus del marchio Premium a essere fornito esclusivamente con il cambio automatico a 12 rapporti MAN TipMatic sotto forma di veicolo a tre assi oppure in una nuova versione con



il cambio automatico a sei rapporti. Entrambe le soluzioni assicurano un comfort piuttosto elevato per il conducente, la massima efficienza e prestazioni ottimali in qualsiasi momento, anche in caso di topografia impegnativa. Dal 2018 il cambio intelligente è provvisto anche di EfficientCruise ed EfficientRoll, due sistemi di comando elettronico che permettono di ridurre i consumi del dieci per cento grazie a operazioni di innesto marcia basate sui dati topografici memorizzati. Dal 2020, invece, il cambio è dotato di un proprio software MAN che lo rende ideale per le specifiche degli autobus. Grazie a un consumo costante nettamente inferiore a 20 litri per 100 chilometri, gli autobus turistici di NEOPLAN costituiscono senza dubbio il metodo più efficiente per il trasporto di persone.

La sicurezza prima di tutto

Il Cityliner NEOPLAN non è mai stato così sicuro. La quinta generazione si è dovuta accontentare dell'ABS/ASR, e poco più tardi dell'ESP di serie e delle cinture su tutti i sedili, fino al 2006, quando con la nuova base tecnologica arrivarono dei nuovi sistemi elettronici mirati a supportare il conducente e alleviargli il lavoro. Tra le soluzioni più innovative rientravano il tempomat con regolazione automatica della distanza ACC (Adaptive Cruise Control), che grazie al radar mantiene la corretta distanza di sicurezza dal veicolo che precede, e il Lane Guard System (LGS), dotato di una telecamera per rilevare le corsie in modo da avvisare il conducente in caso di abbandono della corsia mediante un segnale tattile proveniente dal sedile. Entrambi i sistemi entrarono a far parte dell'eccellente apparecchiatura di sicurezza del nuovo NEOPLAN Cityliner fin da subito, così come la carrozzeria rinforzata. A queste innovazioni ne sono seguite altre, ad esempio il sistema di assistenza alla frenata di emergenza EBA, che sfrutta una tecnologia radar e una telecamera per individuare, nei limiti della fisica, gli ostacoli in movimento (e nelle versioni successive anche quelli fissi) sulla strada e all'occorrenza attivare il freno di emergenza. Il sistema AttentionGuard (Driver Attention Alert) analizza invece il comportamento di marcia del conducente e lo notifica qualora rilevi segni di stanchezza o disattenzione. Il sofisticato sistema frenante elettronico EBS 5.0 è invece concepito per impedire all'autobus di non superare mai i 100 km/h di velocità (MSC, Maximum Speed Control). Con l'ultima versione del radar di regolazione della distanza ACC, la velocità viene regolata fino all'arresto. In



questo modo il sistema offre assistenza anche durante le code, agevolando il lavoro al conducente. Infine, i moderni sistemi telecamera e monitor come OptiView e Birdview360 incrementano ulteriormente la sicurezza dei viaggi in autobus soprattutto durante la marcia notturna o nelle rotatorie. Entrambe le tecnologie sono disponibili in via opzionale. Nel complesso, il pacchetto dedicato alla sicurezza non ha paragoni, proprio come il NEOPLAN Cityliner nel corso di tutti i suoi 50 anni di storia!

L'elegante Cityliner in edizione "Platino"

Per festeggiare il 50° compleanno di questo modello di successo, NEOPLAN ha proposto una versione ammodernata dell'edizione "Platino", questa volta in misura illimitata e per tutte e tre le varianti (Cityliner/C/L). L'equilibrata verniciatura esterna color platino applicata su fronte, retro e lati del veicolo, la dicitura abbinata e i diversi elementi cromati richiamano il leggendario predecessore. Il collegamento orizzontale tra montate A e B continua a presentare la verniciatura nera attirando così l'attenzione sui lineamenti decisi della parte anteriore, enfatizzati dal montante B a forma affusolata e dai margini argentati del parabrezza. Il diffusore posteriore e i bordi della targa sono ulteriori elementi che contrastano il platino del veicolo con il nero e si abbinano alla perfezione con i nuovi fari in stile "Angel Eyes" e gli elementi verniciati sotto a questi ultimi. Ma a lasciare senza parole è soprattutto la novità assoluta dei nuovi coprimozzi dinamici, la cui insolita dinamica rotazionale trasforma il Cityliner nello "sportivo degli autobus" anche durante la sosta.