

Pullman

Per tutte le direzioni

in carriera con Gianluca Ventura

52 **Sempre il numero 1**
Tutte le novità del Busworld

58 **Vamos a bailar**
New Car danza il Calipso

59 **Bus & telematica**
L'offerta di Zf Openmatics

60 **Mercato Europa**
Eppur si muove

62 **Grandangolo**
Le ultime dal mondo della mobilità

63 **Pullman on line**
Minibus dell'Est Europa

pullman@fiaccola.it



New Car rilancia



Dall'alto, la plancia derivata in parte dal truck Eurocargo, l'elegante cabina rivestita in velluto azzurro, la gigantesca bagagliaia posteriore e la fiancata con le due rototraslanti.

Il ballo del debuttante

Addio Magister e benvenuto Calipso. La carrozzeria umbra abbandona l'idea di un mini gt a motore posteriore in favore di un più *easy truck derived*, dalla capienza super e a un prezzo competitivo. Italiana stavolta la meccanica

di Luca Visconti

Il sogno di un piccolo granturismo a motore posteriore, come ai tempi del Pokerino Orlandi, svanisce all'alba. Il carrozziere umbro abbandona infatti definitivamente il progetto del Magister con motore posteriore Man, gt *small size* prodotto in pochi esemplari, e cala la carta Calipso, allestito stavolta su meccanica a motore anteriore del Delfino. **Carrozzeria.** Presentato in anteprima l'ottobre scorso al Ttg di Rimini, Calipso è un turistico non autoportante corto che fa largo uso di pannelli *sandwich* in alluminio per le fiancate e di lega leggera per gli sportelli laterali rototraslanti. L'ossatura è in acciaio inox nella fascia bassa. Brunite le vetrocamere laterali di serie e due le rototraslanti previste, la seconda centrale. Suo punto di forza la capienza, stante anche una stiva da oltre 8 metri cubi, tra posteriore e sottopancia, dove

parte della cubatura è rubata dalla trave telaio.

Cabina. Accoglie i passeggeri in atmosfere ovattate e mette a disposizione cappelliere aperte rivestite in velluto, con *service set* e luci a led

nei bordi che danno verso il corridoio. Canalizzata l'aria condizionata, con gruppo clima in coda al tetto e due compressori nel vano motore. Di serie, sedili reclinabili più impianto multimediale.

Cockpit. Anteriore il motore, il cui sarcofago è reso invisibile alzando la piazzola anteriore allo stesso livello del corridoio. Serve perciò uno scavo per il posto autista, che ha una propria porta.

Cinematica. Sotto c'è lo *châssis* Euromidi Cc 100 di Irisbus (derivato dal camion Eurocargo), che Torino vende ai propri concessionari i quali lo affidano per l'allestimento a New Car. Calipso viene quindi commercializzato, indistintamente, dai *dealer* del Delfino o dalla carrozzeria umbra a 155 mila euro. Davanti ha un asse rigido con balestre monofoglia abbinate a molle ad aria, previste pure sul ponte Iveco con rapporto 3,07. Autoventilanti i freni a disco, coadiuvati da freno motore e *retarder*, multiplex l'impianto elettrico. Sfrutta un'iniezione common rail a 1.600 bar di pressione il propulsore Tector adottato, un sei cilindri in linea turbo con wastegate, 'ripulito' via Scr e abbinato a un cambio meccanico servoassistito Zf. Da 115 litri il serbatoio del gasolio in materiale plastico, cui se ne aggiunge uno da 25 per l'AdBlue. Taglia 235/75 le gomme, montate su cerchi da 17,5 pollici. **V&T**

LA CARTA D'IDENTITÀ

Cognome e nome	New Car Calipso	
Luogo di nascita	Italia	
DRIVELINE		
Motore	marca e modello	Iveco Tector 6
Cilindrata	cc	5.880
Potenza	kW(Cv)/giri	160(217)/2.700
Coppia	Nm/giri	680/1.200-2-100
Inquinanti	omologazione/sistema	Euro 5/Scr
Cambio	marca e tipo/n° marce	Zf 6S 800/6
INGOMBRI		
Lunghezza/n° assi	mm	8.700/2
Larghezza	mm	2.350
Altezza massima da terra	mm	3.400
Altezza corridoio da terra	mm	1.180
Altezza interna	mm	1.910
Passo	mm	4.185
Sbalzo anteriore	mm	1.710
Sbalzo posteriore	mm	2.805
Angolo di sbalzo anteriore	gradi	13
Angolo di sbalzo posteriore	gradi	10
Capacità vano bagagli	m ³	8
Posti a sedere	n°	35+1+1
MASSE		
Tara con conducente	kg	6.900
Massa tecnica ammissibile 1° asse	kg	3.800
Massa tecnica ammissibile 2° asse	kg	6.800
Peso bagagli	kg	800
Peso totale a terra	kg	10.000