



Omnibus-Test auf trübem winterlichem Geläuf: Der Viseon-Hochdecker braucht logischerweise mehr Kraftstoff – jeder Praktiker weiß, warum.

Designer-Bus im Haifischbecken

Mit ihrem Hochdecker C12 HD wagen sich die mutigen Niederbayern ins hart umkämpfte 12-m-Revier. Wohlproportioniert und zurückhaltend elegant tritt er gegen den Wettbewerb an. Seine Qualität ist nicht ohne, wie der Test beweist.



Das maskuline Heck des C12 HD beeindruckt ebenso wie die Front oder die langen Seiten.

Grund zur Klage hätten die niederbayerischen Techniker, die sich für diesen Test so viel vorgenommen hatten. Inklusiv eines ziemlich anständigen Kraftstoffverbrauchs, der sich bei Minusgraden einfach nicht einstellen will. Dennoch lassen wir uns die Chance auf diese Testfahrt nicht nehmen.

Was die Techniker aus Pilsting drauf haben, konnte man zuletzt in Hannover bewundern: Zur IAA zeigten Viseon-Entwickler um Ernö Bartha einen Elektrobuss mit induktiver Ladetechnik und neue Ambitionen im Stadtliniengeschäft. Was aber nicht täuschen soll: Ein Gutteil der Viseon-Kernkompetenz steckt in den Reisebussen der C-Serie, die jetzt um das wichtige 12-m-Modell ergänzt wird.

Im Straßenverkehr sieht man die Busse mit dem charakteristischen V noch selten, für die Experten sind sie längst ein Begriff. Ob es schon bald einen zweiten Motorenlieferanten gibt? Dieses Vorhaben soll vorläufig auf Eis liegen – zu hohe Entwicklungskosten stünden zu geringen Stückzahlen entgegen. Das könnte sich freilich mit dem C12-Hochdecker ändern. Mit ihm wagen sich die mutigen Niederbayern aus der Nische. Ihr Hochdecker im 12-m-

Format mischt im großen Haifischbecken der großen Omnibusnachfrage mit, in dem freilich andere Gesetzmäßigkeiten gelten.

Außenseiter im Mainstream-Geschäft

Warum auch nicht? Der neue C12 ist ja einer, der sich sehen lassen kann. Das garantiert allein schon die pointierte Handschrift des Designers Michael Streicher, der sich mit den jüngeren Neoplan-Modellen einen Namen gemacht hat. Auch die beiden Kompaktmodelle von Viseon stammen aus seiner Feder und jetzt also der Hochdecker, der auf den ersten Blick mit seinen gekonnten Proportionen auffällt. Keine kühnen Striche, sondern konventionelle Linien, die mit gekonnter Dynamik gewürzt werden. Die Formsprache kommt mit wenigen, aber prägnanten Designelementen und geringem Zierrat aus. Und dennoch: ein Spritzer Avantgarde ist immer dabei – selbst die geradezu Licht verzehrende Lackierung, sie heißt Fintgrau Metallic, steht ihm gut zu Gesicht. Der C12-Hochdecker kommt wuchtiger und höher als seine C-Markenbrüder daher. Größere Fensterflächen bringen mehr Licht nach innen, das V als keckes Markenzei-

chen zwischen A- und C-Säule rutscht höher und zelebriert wie gehabt den Überrollbügel der B-Säule. Von vorn trägt die Bugschürze ein freches Lächeln zur Schau, die kleinen Scheinwerfer blicken verwegen – fast so wie der Cityliner von Neoplan, mit dem der C12 so manche Komponente teilt.

Den ebenen Boden im Innenraum hat der C12 dem Cityliner voraus, er wirkt großzügiger und sorgt für freie Beweglichkeit ohne Stolperfallen. Trotzdem reichen 2 m Stehhöhe auf jeden Fall. Und für eine elitäre 2+1-Bestuhlung ist der Hochdecker von Haus aus gerüstet, die Aufnahmen sind bereits ins Gerippe integriert. Die Passagiere blicken aus großen Fensterflächen nach außen, die ihnen vorzügliche Ausblicke gewähren, auch ohne Dachrandverglasung. Ein Nebeneffekt des ebenen Innenraumbodens: Das Kofferraumvolumen wächst beachtlich auf bequem beladbare 10,5 m³, hier zeigt sich der Heckeinstieg von seiner besten Seite. Die Toilette im Heck ist einfach begehbar, die große Stehküche gleich nebenan lässt sich beliebig bestücken. Und die Dacherrhöhung im Heck, der Hersteller spricht von „Open Space“, schafft dort, wo es über Kopf knapp wird, genügend Raum und dazu mehr Licht.

Weil man im Viseon das Besondere erwartet, macht sich auf den ersten Blick eine Ernüchterung breit. Die Innenraumoptik bleibt hinter der schicken Außenoptik zurück, die Einbauten, die Dachlandschaft – eher brav und bieder als prickelnd. Und obwohl es eine Geschmacksfrage ist: Plastikholz an allen Ecken und Enden – da macht sofort der Begriff „Gelsenkirchener Barock“ die Runde. Der besondere Kick bleibt jedenfalls aus, sieht man vom beeindruckenden Cockpit ab, das mit wohlgeordneten Bedienelementen und vielen Schaltern verblüfft. Dafür bleibt das Lenkrad ein Lenkrad, sonst nichts. Andere Funktionalitäten, die man anderswo in die Lenkradspeichen integriert, findet man im Viseon woanders. Und wenn wir die Ergonomie loben, fängt sich das stehende Bremspedal dann doch noch Kritik ein: Die MAN-Pedalerie der frühen Viseon-Modelle hat uns mehr überzeugt.



Diät für Euro 6

Aber genug gemeckert, die handwerkliche Ausführung ist nicht zu tadeln. Eine KTL-Grundierung sorgt für Langzeit-Korrosionsschutz. Was schon auf den ersten Metern positiv vermerkt wird: Der C12 klappert und knistert nicht. Trotz der Diät, der sich der Hochdecker noch im Vorfeld der Markteinführung unterziehen musste. Weil die Euro-6-Motoren samt Nebenaggregaten etwa 200 kg mehr ins Heck einbringen, hat man sie an anderer Stelle schon mal eingespart. Zum Beispiel mit Kunststoff-Sandwichböden, die allein 120 Kilo bringen sollen. Auf der anderen Seite wurden die Scheiben um 220 mm vergrößert, die zusätzlich ins Gewicht gehen. Leer bringt der Hochdecker beachtliche 13.640 kg auf die Waage, sagt der Hersteller – ein 49-sitziger C12 hält dann pro Fahrgast noch 89 kg bereit, ein hypothetischer Fall. Unser Testkandidat beherbergt nur 38 Passagiere plus Toilette und Stehküche im Heck, stellvertretend für die Mitfahrer machen sich Wasserpuppen auf den Kiel-Sitzen breit.

Unser Testtermin meint es nicht gut mit dem Viseon-Hochdecker. Maximal zwei Grad plus und gelegentlich etwas Schnee auf der Fahrbahn, kein Tag für spartanische Kraftstoffverbräuche. Aber immerhin muss der Viseon heute seine Wintertauglichkeit nachweisen, und er bleibt einiges schuldig. Es wird nicht richtig warm im Heck, weil die Konvektorenheizung nicht so mitspielt, wie sie soll – laut Hersteller ein Elektronikdefekt, kann

**Handwerklich solide:
der Innenraum.
Bequem: der
Einstieg vorn**



A&K-Fahrzeugteile Heidenau GmbH – ET-Vertriebspartner für Omnibusse

- Klimakompressoren
- Gebläse, Lüfter
- Magnetkupplungen
- Trockner- u. Frischluftfilter
- Kompletanlagen
- Riemen u. Spannrollen

KONVEKTA[®]
D-01809 Heidenau · Mühlenstraße 31
Telefon 03529/5743-0 Telefax –28
www.busfachhandel.de · info@busfachhandel.de

Fakten Kompakt Viseon C12 HD

Motor

MAN-Reihensechszylinder D2676 LOH 26, stehend, zwei Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Common-Rail-Dieseleinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, gekühlte Abgasrückführung, PM-Kat, abgasarm nach EEV.
Hubraum
12.419 cm³
Nennleistung
324 kW/440 PS bei 1.900 U/min
Maximales Drehmoment
2.100 Nm bei 950 bis 1.400 U/min

Kraftübertragung

Automatisiertes Schaltgetriebe ZF AS-Tronic mit 12 Gängen (i = 12,33–0,78), Rangiermodus, EasyStart-Anfahrhilfe, einfach untersetzte Hinterachse (i = 3,23)

Fahrwerk

Vorderachse: Einzelradaufhängung ZF RL 75 E, zwei Luftfederbälge, zwei Stoßdämpfer, zul. Achslast 7,1 t; Hinterachse: starre Antriebsachse ZF A132, zwei Längslenker, obenliegender

Dreiecklenker, vier Luftfederbälge, vier Stoßdämpfer, zul. Achslast 12,5 t. Federungssteuerung Ecas; Reifengröße 295/80 R 22,5

Bremsanlage

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage, Scheibenbremsen, elektronischer Bremsassistent, elektronischer Dauerbremslimiter, elektronisches Stabilitätsprogramm ESC/ESP, ZF-Intarder mit Bremsomatfunktion.
Optional: Sicherheitssystem LGS

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe
12.000/2.550/3.780 mm
Radstand
6.010 mm
Vorderer Überhang
2.690 mm
Hinterer Überhang
3.300 mm
Wendekreis
21.000 mm

Kofferraumvolumen
ca. 10,5 m³
Tankvolumen
320 + 220 l (opt.)
Leergewicht
13.640 kg
Testgewicht
17.860 kg
Zul. Gesamtgewicht
18.000 kg

Fahrgastkapazität

Sitzplätze
38 + 1 + 1

Preis

Testwagen 280.000 Euro

Die Messwerte

Testbedingungen:
–1 bis +2°C, leichter Schneefall, Wind
Gefahrenre Kilometer:
248,8 km
Durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch
32,21 l/100 km
Kraftstoffverbrauch der einzelnen Etappen

Konstantverbrauch bei 80 km/h
19,4 l/100 km
Konstantverbrauch bei 100 km/h
25,4 l/100 km

Autobahn leicht
23,58 l/100 km
Durchschnittsgeschwindigkeit bei 96,55 km/h

Landstraße
34,19 l/100 km
Durchschnittsgeschwindigkeit bei 55,62 km/h

Fahrdynamik

Beschleunigung
0–50/60/80/98 km/h
13,5/16,9/27,2/38,6 s
Elastizität 80–98 km/h,
12. Gang
13,5 s

Innengeräusche

in dB(A)
100 km/h in dB(A)
67,5/65,8/68,8

Anzeige

ja mal passieren. Und die Spritzwasserdüsen an den Wischern sind eingefroren und tauen nicht auf, auch das ist lästig.



zeigt sich der C12 HD von seiner besten Seite, beim Fahren eben. Über mangelnde Dynamik braucht sich hier niemand zu beschweren. 440 Pferden wuchten den 18-Tonner

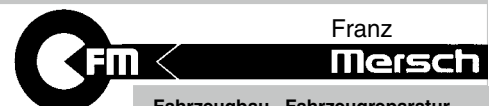
Dynamik im Überfluss

Zum Glück trocknet die Fahrbahn ab, das Geschmiere auf der Scheibe nimmt ab. Und jetzt

ner mit Nachdruck nach vorn – der stärkere der beiden MAN-Sechszylinder schöpft seine Nennleistung aus 12,4 l Hubraum. Maßvolle

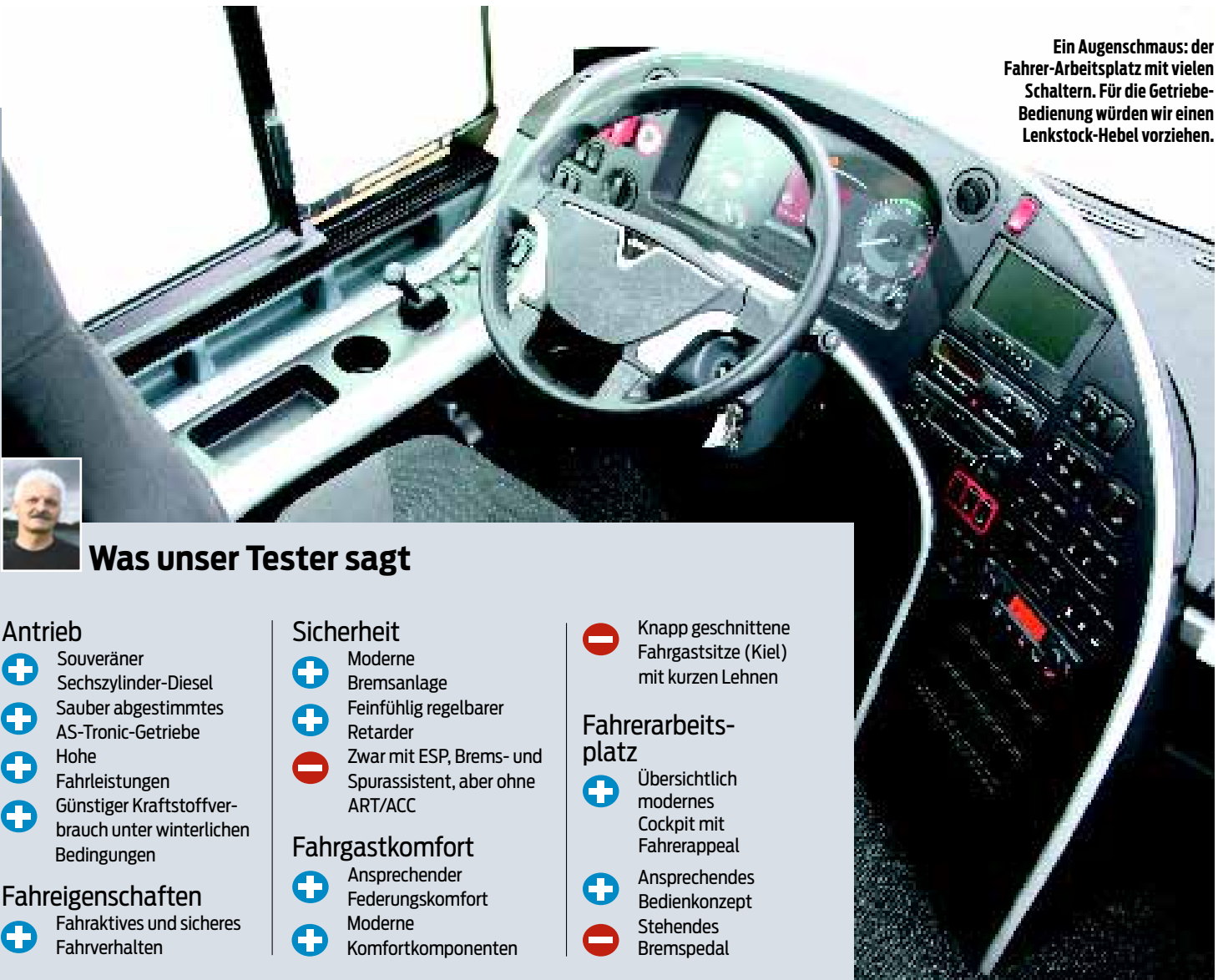
Fahrradtransport-Anhänger für 40 Fahrräder – Bequemes und sicheres Verladen mit unseren rollbaren Patentgestellen.

Wir haben die Qualität nicht erfunden, aber wir liefern sie auf Rädern



Franz Mersch
Fahrzeugbau · Fahrzeugreparatur
Bremsendienst
Franz Mersch GmbH + Co. KG
Taubenstraße 51 · 48282 Emsdetten
Tel. 0 25 72/93 36-0 · Fax 93 36-60
Postfach 1336 · 48271 Emsdetten
www.mersch-fahrzeugbau.de
E-Mail: info@mersch-fahrzeugbau.de

Ein Augenschmaus: der Fahrer-Arbeitsplatz mit vielen Schaltern. Für die Getriebe-Bedienung würden wir einen Lenkstock-Hebel vorziehen.



Was unser Tester sagt

Antrieb

- + Souveräner Sechszylinder-Diesel
- + Sauber abgestimmtes AS-Tronic-Getriebe
- + Hohe Fahrleistungen
- + Günstiger Kraftstoffverbrauch unter winterlichen Bedingungen

Fahreigenschaften

- + Fahraktives und sicheres Fahrverhalten

Sicherheit

- + Moderne Bremsanlage
- + Feinfühlig regelbarer Retarder
- Zwar mit ESP, Brems- und Spurassistent, aber ohne ART/ACC

Fahrgastkomfort

- + Ansprechender Federungskomfort
- + Moderne Komfortkomponenten

- Knapp geschnittene Fahrgastsitze (Kiel) mit kurzen Lehnen

Fahrer-arbeitsplatz

- + Übersichtlich modernes Cockpit mit Fahrerappeal
- + Ansprechendes Bedienkonzept
- Stehendes Bremspedal

2.100 Nm nennt das Datenblatt, das soll sich auch zu Euro-6-Zeiten nicht ändern. Den Fahrer beeindruckt, wie das moderne Triebwerk zu Werke geht. Faktisch ab Leerlaufdrehzahl schiebt es bullig an, hängt feinnervig am Gas. Kann ausdrehen, ohne es jemals zu müssen, hält sich dabei stets dezent im Hintergrund. Das automatisierte AS-Tronic-Getriebe hat es jedenfalls nicht schwer, stets den passenden Gang dazu zu reichen – der C12 rollt in allen Lebenslagen zügig und ungemein souverän voran. 1.350 Umdrehungen im 12. Gang sind schnell erreicht und sorgen fürs Autobahntempo, bei 80 km/h auf der Landstraße surft der Hochdecker mit gut fahrbaren 1.050 Touren noch im großen Gang.

Da passt auch das kurvenwillige Fahrwerk ins Bild, das, wie wir staunend erfahren, ohne Stabilisatoren auskommen soll. Der Viseon-Reisebus spurt sauber geradeaus und lässt sich exakt und zügig um jede Kurve zirkeln. Dennoch wankt der 3,80 m hohe C12 nur

wenig, mit geringen Abstrichen beim Abrollkomfort, der straffen Dämpfungsgeschuldet. Noch besser ginge es mit variablen Dämpfern, die es in beinahe jedem Kleinwagen gibt, aber im Hochpreisprodukt Reisebus noch immer auf den Durchbruch warten. Viseon setzt auf die leichteren ZF-Achsen anstelle des MAN-Chassis und geht auch in Sachen Sicherheit mit der Zeit. Jeder C12 HD bekommt ESP mit auf den Weg, das Spurwarnsystem LGS ist bereits lieferbar.

Am Ende schlägt an der Tankstelle die Stunde der Wahrheit, die nur auf den ersten Blick ernüchtert. Die realisierten Daten verlangen nach Augenmaß, die hohen Kraftstoffverbräuche des Hochdeckers sind den winterlichen Bedingungen geschuldet. Eine höhere Luftdichte bei niedrigen Temperaturen, mehr elektrische Verbraucher, die Winterreifen mit höherem Rollwiderstand – schnell kommen so 20 Prozent Mehrverbrauch zustande, für die der Bus nichts kann. **Wolfgang Tschakert**

Unser Fazit

Der Hochdecker macht eine prächtige Figur, wenn er vorfährt. Zumal die Prise Avantgarde des Designs keine Abstriche im Alltag verlangt. Fahrleistungen und Fahreigenschaften imponieren. Das höhere Fahrzeugkonzept überzeugt nicht nur auf den ersten Blick, praxiserichte Detaillösungen sprechen für die hohe Reisebuskompetenz. Der lieferbare Heckeinstieg macht den C12 HD zur raren Spezies. In Sachen Preis kalkulieren die Niederbayern durchaus irdisch – ein Vergleich mit dem Haus-und-Hof-Lieferanten lohnt sicher.