



Gipfelsturm mit handlichem Format

Die elitäre Klasse hochmotorisierter Reisemidis bekommt Konkurrenz: Mit den Modellen C10 und C11 zielt Viseon auf Setra & Co.

„Wenn schon Midi, dann mit Heckmotor und Leistung“ – so ticken Busunternehmer. Mit großer Maschine läuft der Viseon C10 zu großer Form auf, ebenso sein größerer Kollege C11, wie unsere Fahrt über drei Alpenpässe zeigt.

Alte Fahrermänner sprechen noch mit Stolz davon. Wie sie gewaltige Alpenpässe vom Schlege eines Großglockners bezwangen, mit heißem Herzen und heißem Kühler auf 2.500 m über Meereshöhe kletterten – mit 190 PS und Fünfganggetriebe auf langen Steigungen und engen Kehren. Harte Arbeit gab es für den Fahrer erst recht bei der Abfahrt, wo man oft endlos lang auf dem kleinen Motorbremsknopf stand und im ersten Gang mit Minimalgeschwindigkeit zu Tale kroch. Heute können Großglockner oder ande-

re Kaliber keinen Omnibusprofi mehr schrecken. Schon gar nicht, wenn man mit dem kleinen Hochdecker von Viseon unterwegs ist. Der hat, man höre und staune, unter seiner Heckklappe jetzt eine große MAN-Maschine. Und ein in dieser Fahrzeugklasse überlegenes Fahrwerk, einen bärenstarken Retarder und Spitzenbremsen – höchste Zeit für einen Härtestest.

Der C10 ist der kleinste Viseon, an den Start ging er noch mit einem schmalbrüstigen D08-Sechszylinder und 290 PS. Die Viseon-











schnell
preiswert
kompetent

AK GmbH

Wie reden nicht über Qualität

wir liefern sie!

Verschleißteile für Busse

NEOPLAN-MAN-SETRA-MERCEDES-BOVA-SOLARIS-VOLVO

Omnibusersatzteile für Profis

www.diebusprofis.de
 Mail: m.kleemann@diebusprofis.de
 Buchhorster Str.23
 16567 Mühlenbeck bei Berlin

24H Notdienst! Scheuen Sie sich nicht uns zu kontaktieren!
 Mobil: 01705522724 | 015117286006
 Phone: +49 (0) 33056-2873 0
 Fax: +49 (0) 33056-2873 23



Entscheider hatten ein Einsehen, wie sollte man mit dieser Maschine auch gegen Setras 411er antreten? Warum nicht gleich so, hört man bei zahlreichen Viseon-Sympathisanten. Mit 400 PS und 1.900 Nm Drehmoment bietet der D20-Sechszylinder des Lieferanten MAN, was der C10 braucht: Biss, Schubkraft, Laufkultur, selbst bei voller Auslastung. Der kleinste Viseon kostet rund 240.000 Euro, ein elitäres Angebot, die Niederbayern greifen damit schon selbstbewusst nach den Sternen. Er ist einer, der bewusst auffällt – am Parkplatz Hochtor auf 2.504 m Höhe scharen sich

Busfahrer-Kollegen um ihn. „Der hätte einen Designpreis verdient“, meint einer, und alle nicken. Optisch gleicht der C10 seinen größeren Kollegen der C-Klasse, doch seine Proportionen sind etwas eigen. Ein kurzer Überhang vorn und ein angemessener Radstand prägen das Bild, das lange Heck findet sich auch bei den größeren Markenkollegen wieder. Der extrovertierte C10 enttäuscht seine Fahrgäste auch im Innenraum nicht. Auf 10,40 m Länge sind bis zu 34 Passagiere auf bequemen Kiel-Sitzen bequem unterwegs, vier Sterne sind für den C10 obligatorisch. Die Klimatisierung

Attraktives Cockpit mit vielen Schaltern, die noch etwas mehr Ordnung vertragen.

Zeitgemäß: zwei 19-Zoll-Monitore fürs Infotainment

Der stärkere D26-Diesel wird nur mit AS-Tronic kombiniert

Mautgebühr sparen, Innenstädte befahren!

LKW und Busse, die mit einem Baumot-Filtersystem nachgerüstet sind, erhalten die grüne Feinstaubplakette. Damit profitieren Sie auf Dauer vom freien Zugang zu allen europäischen Umweltzonen. LKW sparen auch Autobahngebühren bis zu 8'400 Euro pro 100'000 km bei Euro II.

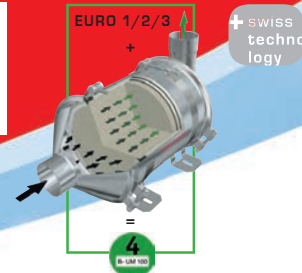
Baumot-Dieselpartikelfilter – wirksam, zertifiziert, zuverlässig



Freie Fahrt und Einlass in die Umweltzonen der Innenstädte.



Umwelt schonen und dabei Mautgebühr sparen.



Baumot Deutschland GmbH
Mainstrasse 2-6 | 45663 Recklinghausen
Tel +49 (0) 2361302310 | info@baumot.de | www.baumot.de

BAUMOT

| innovative Abgasnachbehandlung

Technische Daten Viseon C10

Maße und Gewichte:

Länge/Breite/Höhe
10.400/2.550/3.560 mm
Radstand
4.900 mm
Vorderer/
hinterer Überhang
2.200/3.300 mm
Wendekreis
17.700 mm
Kofferraumvolumen
ca. 8,0 m³ mit HeckEinstieg

Leergewicht lt. Hersteller
11.800–12.400 kg
Zul. Gesamtgewicht
18.000 kg

Antriebsstrang:

Motor: MAN-Reihensechszylinder
D20666 LOH 28, stehend, zwei Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Common-Rail-Dieseleinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, gekühlte Abgasrückführung, PM-Kat, abgasarm nach EEV.
Hubraum: 10.518 cm³
Nennleistung
294 kW/400 PS bei 1.900 U/min

Maximales Drehmoment
1.900 Nm bei 1.000–1.400 U/min
Kraftübertragung: Sechsgang-Schaltgetriebe ZF 6 S 1901 (i = 6,32–0,81), einfach untersetzte Hinterachse (i = 3,54)

Fahrwerk:

Vorderachse: Einzelradaufhängung ZF RL 75E, zwei Luftfederbälge, zwei Stoßdämpfer, Stabilisator, zul. Achslast 7,1 t. **Hinterachse:** starre Antriebsachse ZF A132, zwei Längslenker plus Dreiecklenker, vier Luftfederbälge, vier Stoßdämpfer, zul. Achslast 13 t. Reifengröße 295/80 R 22,5

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

Fahrgastkapazität

Sitzplätze (4*) 34 + 1

Preis

Testwagen:
241.000 Euro



**Omnibustester
Wolfgang Tschakert**

„Mit starkem Motor im Heck hat der kleine Viseon-Hochdecker das Zeug zum Erfolgstyp, zumal ihn die Niederbayern attraktiv einpreisen. Ob der feine C11 seine Nische findet, steht noch in den Sternen – ein Designerbus C12 fände sicher seinen Markt“.

arbeitet wirklich leise und weitgehend zugfrei, ein Volltreffer. Für die Hecktürvariante sprechen der große Kofferraum und das Heck mit Küche und Toilette. Allerdings machen sich die Antriebsgeräusche über dem Einstiegsschacht bemerkbar. In Sachen Ausstattung bedient sich der Kunde aus dem Vollen, denn beim Gewicht muss nicht geknausert werden. Selbst in der All-Inclusive-Variante und Vollbelegung schrammt er nie an der kritischen 18-t-Grenze – da darf das Heck gerne noch einen Skitträger oder die Stützlast eines Tandemanhängers stemmen.

Wieselflinkes Fahrwerk

Auf den engen und steilen Passstraßen rund um den Großglockner läuft der kurze Niederbayer zu großer Form auf. „Ein souveränes Auto braucht einen souveränen Motor“, erklärt lächelnd Joachim Reinmuth, der Viseon-Chef. 400 PS reichen dem C10, nicht mehr und bitte nicht weniger im Gebirge. Denn die langen Gangsprünge des Sechsganggetriebes fordern das kräftige MAN-Triebwerk schon mächtig. Das Fahrwerk verträgt es sportlich, der C10 wieselt schnell und spielerisch um enge Kehren. Die Frostaufbrüche der Bergstraßen werden etwas steifbeinig genommen, die Kehrseite

der straffen Dämpferabstimmung. Mit knapp 18 m Wendekreis distanziert der kompakte Hochdecker seine großen Kollegen deutlich, ein Plus, wenn es eng zugeht. Die Techniker in Pilsting ersetzen die MAN-Fahrwerkskomponenten durch ZF-Achsen, kein schlechter Schachzug. Der C10 wird dadurch rund 300 Kilo leichter, das Fahrverhalten wird deutlich agiler. Wenngleich die präzise Lenkung in der Mittellage gerne weniger spitz agieren dürfte und die Schaltung ein wenig handsamer. Bei der Pedalerie verzeichnen wir einen Rückschritt, statt der feinen MAN-Treter gibt es für die Bremse die Wabco-Trittplatte.

Die Traumkombination mit der 12-stufigen AS-Tronic ist bislang dem D26-Motor vorbehalten. Der längere C11, der uns begleitet, kommt in den Genuss – wir wollen doch sehen, wie sie funktioniert. Warum ein C11, fragen wir beim Umsteigen, da fehlen doch nur noch 70 cm zum 12-m-Glück? Viseon-Chef JR erklärt die Produktpolitik mit einer Nischenstrategie, das Volumensegment scheint weniger auskömmlich. Für 248.000 Euro, für nur 8.000 Euro mehr also, bekommt man einen Beinahe-Vollformat-Reisebus mit 40 Sitzen, WC, Kompaktküche und Videoanlage. Der schiebt dann schon mit 440 PS und 2.100 Nm

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

- Anlasser u. Lichtmaschinen • Gebläse, Lüfter, E-Motoren
- Umwälz u. Wasserpumpen • Heizungsersatzteile
- Achs- u. Bremsersatzteile • Heizungs- u. Wasserkühler

D-01809 Heidenau · Mühlenstraße 31
Telefon 03529/5743-0 · Fax –28
www.busfachhandel.de · info@busfachhandel.de
D-12487 Berlin · Großberliner Damm 81
Telefon 030/21808755 · Fax 030/40899683

Technische Daten Viseon C11

Maße und Gewichte:

Länge/Breite/Höhe
11.375/2.550/3.560 mm
Radstand
5.425 mm
Vorderer/
hinterer Überhang
2.650/3.300 mm
Wendekreis
19.700 mm
Kofferraumvolumen
ca. 8,7 m³ mit Mitteleinstieg

Leergewicht lt. Hersteller
12.300–12.900 kg
Zul. Gesamtgewicht
18.000 kg

Antriebsstrang:

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 950–1.400 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 75E, zwei Luftfederbälge, zwei Stoßdämpfer, Stabilisator, zul. Achslast 7,1 t. **Hinterachse:** starre Antriebsachse ZF A132, zwei Längslenker plus Dreieckenlenker, vier Luftfederbälge, vier Stoßdämpfer, zul. Achslast 13 t.

Reifengröße 295/80 R 22,5

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

Fahrgastkapazität

Sitzplätze (4*) 40 + 1

Preis

Testwagen: 248.000 Euro

an und schaltet per AS-Tronic automatisch. Übrigens vorzüglich, weich und mit passender Gangwahl – die Kraft des großvolumigen D26-Diesels verpufft nicht ungenutzt. Den Eingriff per Hand kann sich der Fahrer sparen, er kann mit energischem Tritt aufs Fahrpedal ein Zurückschalten provozieren. Und das Beste: Trotz Einmassenschwungrad treten weniger Vibrationen zutage, sie werden mit gezielten Kupplungseingriffen gedämpft.

C11: Wie ein Großer

Steil bergab geht es einfach, den Job erledigt der Retarder, der den 18-Tonner jederzeit im Griff hat. Fast rhythmisch absolviert der C11 den Pässeslalom – vor Kehren mit vollem Retardereinsatz, um dann ohne Motorleistung wieder Schwung zu holen. Oder mit der Bremsomatfunktion, die sich wahlweise per Bremspedal, mit dem Retarderhebel, mit dem Tempomat oder dem Gaspedal steuern lässt. Die EBS-Bremsen lässt es kalt, sie werden erst gefordert, als übermüdete Motorradfahrer die Kurve schneiden. Völlige Entspannung dann auf der breiten Landstraße – jetzt rollt der Hochdecker im Tempomat-Bereich. Noch gibt es keinen Abstandsregeltempomat, aber ein topaktuelles ESP-System. Man merkt es nur kaum, was wieder für die Fahrwerkqualitäten spricht. Der C11 fährt wie ein Großer, einen Tick souveräner als der C10. Mit Mitteltür auch deutlich leiser im Heck, die Open-Space-Lösung ist kein Glasdach-Ersatz. Das Graupaket für den Innenraum als Alternative zu den vorherrschenden Brauntönen steht den Viseon-Bussen besser – eine Frage des Geschmacks. Zwei zeitgemäß große 19-Zoll-Bild-

schirme sorgen für Ablenkung und verkürzen die Reisezeit. Die im C11 gerne länger dauern dürfte – dann aber vorzugsweise hinter dem Steuer.

Wolfgang Tschakert

Innenausbau • Lack & Design • Technik

- **Interieur ganz nach Ihren Wünschen**
- **Komfortsitze in allen Varianten**



- **Küche, Bar, Kaffeeautomaten**
- **Mediacenter, Sat-TV, Audio, ipot-, W-LAN Anschluss**

Heymann

PERFEKTION IN FORM UND FARBE

...Ihr Omnibus-Centrum.

Gebr. Heymann GmbH Industriestr. 10 56355 Nastätten Tel.: 06772-93780 Fax 8194

www.heyman.net info@heyman.net