



Viseon C12 HD

Individualist trotz Standardmaßen

Meist folgen dem 12-m-Bus erst später alternative Varianten. Bei Viseon war es genau umgekehrt. Wir haben den zuletzt vorgestellten Zweiachser C12 HD auf unsere Testroute in die Eifel geschickt.

Bei einer Gesamthöhe von 3780 mm überragt das jüngste Produkt aus Pilsting alle anderen Reisehochdecker der C-Familie um 220 mm. Damit bietet der Zweiachser auch mehr Kopffreiheit: Ab der seitlichen Fensterbrüstung wuchs nämlich der Aufbau

nach oben, was an den größeren Scheiben und den auseinander gezogenen Stilelementen am Bug sofort auffällt. Gleichzeitig hat man den Mittelgang in der Höhe angepasst, um den Fahrgastraum podestlos zu gestalten. Darüber hinaus kann der HD

wie die gesamte C-Baureihe mit Mittel- oder Heckeinstieg geordert werden.

Wir haben uns für die zweite Variante entschieden, die nicht nur mehr Kofferraum, sondern auch einen barrierefreien Zugang zur Bordtoilette und reichlich Raum vor der – sehr ansprechend gestylten – Küche gewährt. Komfort stand auch bei der Bestuh-

lung im Vordergrund: Der Testbus ist für 38 Reisende mit 4-Sterne-Sitzabstand (860 mm) ausgerüstet. Bei einem Leergewicht von 13 635 kg – inklusive Fahrer und vollgetankt – ist somit genug Spielraum vorhanden,

um auch die Kapazität des Kofferraums mit 10,5 m³ ohne Bedenken hinsichtlich des 18-t-Limits zu nutzen. Mit der bewährten Kombination aus dem 440 PS-starken MAN Sechszylinder-Motor D2676 LOH (EEV) und dem automatisierten Zwölfanggetriebe ZF AS-Tronic ist der

Zweiachser auch für schwierige topografische Verhältnisse kraft-

voll ausgestattet. Zur geplanten Verbrauchsmessung hat Viseon den Bus entsprechend unserer Vorgaben – 100 kg pro Reisegast – mit 3 800 kg Ballast in Form von Wasserbehältern (auf den Sitzen) und Sandsäcken beladen.

Mit dem 440 PS starken MAN-Motor ist der Zweiachser kraftvoll ausgestattet



▲ Im direkten Vergleich mit einem Viseon C13 (r.) wird deutlich, dass sich der Höhenunterschied (zum HD) ab der seitlichen Fensterbrüstung nach oben ergibt. Das Viseon V sitzt beim C13 nämlich lückenlos auf der Beplankung

◀ **Mit seiner Gesamthöhe von 3 780 mm hebt sich der Viseon C12 HD von den bisherigen C-Varianten ab. Die markante Linienführung im seitlichen Bugbereich könnte das Viseon-V symbolisieren, das sich auch in der Frontbeleuchtung wiederfindet**

Somit starten wir mit einem Testgewicht von 17 435 kg plus zweitem Fahrer. Unsere Route „Autobahn“ führt ab der Tankstelle Brohltal-West – randvoll betankt – über die A 61 / A 48 bis zum Moseltaldreieck und retour, insgesamt 263 km. Trotz einiger Baustellen kommen wir bei ruhigem Verkehrsaufkommen auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 93,5 km/h.

Leider regnet es immer wieder mal heftig, weshalb wir nicht mit herausragenden Verbrauchswerte rechnen können – zumal an der Hinterachse Winterreifen aufgezogen sind.

Das Ergebnis ist mit Ø 28,16 l Diesel dennoch vertretbar. Die Zwischenmessung „leichte Autobahn“ – exakt mit Tempo 100 absolviert – ergibt Ø 26,69 l. Nach erneutem Volltanken mit Abgleich zum installierten Messgerät folgt die Überlandstrecke hinauf zum Nürburgring. Trotz der Mittelgebirgsregion kommen wir auf einen Schnitt von 32,46 l Diesel bei Ø 68 km/h. AdBlue-Verbrauchswerte erübrigen sich, denn MAN erfüllt die Vorgaben bezüglich Euro 5 und EEV ohne Additiv für die Abgasnachbehandlung.

Die zum Teil kräftigen Steigungen im Umfeld des Nürburgrings können wir mit dem „voll besetzten“ Viseon-Bus zügig angehen. Denn es sind stets genug Leistungsreserven vorhanden. Offensichtlich ist die Standard-Achsübersetzung ($i = 3,23$) auch für diesen Einsatz richtig. Die von der Viseon-Entwicklung nochmals verfeinerte Abstimmung der AS-Tronic zeigt sich als perfekte Ergänzung zum drehmomentstarken 12,4 l-Motor. Hinzu kommt, dass die Schaltprogrammierung

flexibel auf Fahrweise und Strecke reagieren soll – was zweifelsohne gelungen ist. Auch das Stabilitätsprogramm ESP arbeitet „proaktiv“: Es soll nämlich nicht nur durch gezieltes Bremsen einzelner Räder ein Ausbrechen des Busses verhindern, sondern gleichzeitig auch gewollte Beschleunigungen auf kurvigen Strecke zulassen. Deshalb werden

Lenkwinkel, Geschwindigkeit und

Der Tempolimiter riegelt den Bus exakt auf 100 km/h ab

Gaspedalstellung auch unter diesem Aspekt fortlaufend berücksichtigt. Das Anfahren erfolgt übrigens stets automatisch im zweiten bis vierten Gang. Dagegen ist der erste Gang ausschließlich im manuellen Modus verfügbar und erlaubt wie auch der Rückwärtsgang ein betont langsames Rangieren.

Zu beachten ist, dass Stufe 1 am rechtsseitigen Lenkstockhebel – über den sich Retarder und Tempomat bedienen lassen – ausschließlich die Bremsomat-Funktion aktiviert: Wird das Bremspedal auch nur leicht getreten, hält der Retarder die aktuelle Geschwindigkeit ein. Ähnlich funktioniert es beim Loslassen des Gaspedals: Nur kurz Gas zu geben reicht aus, um den Bremsomat zu deaktivieren. Ab der zweiten Hebelstufe greift der Retarder wie gewohnt unmittelbar ein und ist zudem der Betriebsbremse vorgeschaltet. Ergänzend hat Viseon einen Tempolimiter installiert, der bei Erreichen von 102 km/h das Fahrzeug exakt auf 100 km/h abriegelt – was nicht nur ein Sicherheitsaspekt ist, sondern mit Blick auf Kontrollen hilfreich sein kann.

Die Hillhold-Funktion verhindert beim Anfahren an Steigungen für etwa drei Sekunden – mehr als üblich –



▲ Das Cockpit mit Viseon-eigener Armaturentafel überzeugt durch gute Platzverhältnisse und durchdachte Funktionalität



▲ Komfortabel und hell ist der Fahrgastraum des 12 m langen Viseon HD mit Kiel-Bestuhlung im 4-Sterne-Abstand

das Rückrollen des Busses. Somit wird die Zeitspanne zwischen dem Loslassen von der Bremse bis zum automatischen Einkuppeln auf jeden Fall überbrückt. Das ist eine Besonderheit für automatisierte Schaltungen, wo es kein Spiel mit Kupplung und Gas gibt – was zumindest routinierte Fahrer vermissen. Bei längerem Stillstand hilft die Haltestellentaste, die mit zwei bar Druck die Räder an beiden Achsen sicher hält. Dies kann auch ein Sicherheitsaspekt sein, falls etwa unterwegs auf schneegeglatter Straße die Räder an der Hinterachse gewechselt werden müssen. Mit der Feststell-

bremse allein, die nur auf die Hinterachse wirkt, könnte dies nämlich heikel werden. In der Summe gibt es für Antrieb und Fahrverhalten des Viseon-Zweiachsers ausschließlich Pluspunkte: Motor, Schaltung und Fahrwerk sind sehr gut abgestimmt, schnelle Kurven werden ohne auffallende Seitenneigung genommen, und das Lenkrad liegt stets ruhig in der Hand, woran auch die üblichen Fahrbahnunebenheiten oder Querrillen nichts ändern. Das Viseon-eigene Cockpit



erfüllt alle Voraussetzungen für gute Handhabung und sicheres Fahren. Anzeigeelemente und Funktionen sind logisch aufgebaut, die Darstellung auf dem zentralen Infodisplay ist klar und deutlich. Das Schloss an der

Lenksäule dient nur dem Einschalten, während der Zündvorgang über eine Start-Stopp-Taste links in der Konsole erfolgt. Dort sitzen übrigens auch zwei Anschlüsse für 12 und 24 Volt. Das Navigationssystem kann

unter Eingabe des Fahrtziels auch die Sozialvorschriften berücksichtigen – anstehende Pausen werden somit rechtzeitig angekündigt. Gut ist die Sicht nach außen, sei es über die Fenster oder die Rückspiegel. Hilfreich ist es auch, dass die Scheibenwischer während des Betriebs den Blick auf die Spiegel nicht einschränken. Kamerabilder vom Heck und dem hinteren Einstieg ergänzen die Rundum-Kontrolle.

An der Konsole unter dem Fahrerfenster sind Mulden für Utensilien sowie eine Flaschenhalterung eingelassen, darunter befindet sich ein Fach für A4-Formate. Ein Klappfach zwischen Armaturen und Kühlbox (TM) bietet sich als weitere Ablage an. Für das unter einer Klappe liegende Mikrofon wäre eine zusätzliche Halterung an der Konsole von Vorteil, womit das Kabel nicht immer durch einen Schlitz

geführt werden müsste – was problemlos möglich sein dürfte. Schön, dass sich dank moderner Unterhaltungselektronik auch mal Platz sparen lässt: Die im Viseon-Bus eingelassene Radioanlage ACT 500 vereint in nur einem Gerät Audio, DVD-, CD- und USB-Player, wodurch einige Einschübe frei bleiben. Der digitale Tachograf sitzt übrigens, wie wegen der besseren Bedienung von uns stets gefordert, oben.

Griffig liegt das Lenkrad in der Hand, das zunächst noch ohne die zunehmend beliebter werdenden Multifunktionstasten seinen Dienst verrichten muss. Setzt Viseon die C-Baureihe in größerer Stückzahl ab, rechnet sich auch irgendwann mal die kostenintensive Umsetzung eines MF-Lenkrades. Der Reiseleitersitz, auf Wunsch in doppelter Anord-



▲ Schicke Heckpartie: Die schwungvolle Linienführung passt exakt zum Gesamtdesign des Viseon-Busses. Wer auf LED-Leuchten steht, wird hier bestens bedient

nung, bietet ausreichende Beinfreiheit, könnte jedoch mehr Neigung nach hinten vertragen.

Die erste Stufe zwischen Cockpit-Plattform und Mittelgang beherbergt den Feuerlöscher. Um den hinter dem Fahrersitz

installierten Tresor zu öffnen, muss der Sitz zuvor nach vorne geschoben werden. Dies ist zwar umständlich,



▲ Die große Heckküche bietet angenehm viel Platz. Gemeinsam mit der gut erreichbaren Toilette bildet der Servicebereich praktisch ein eigenes Abteil. Die Lichtkuppel mit großer Ausbuchtung in der Decke erhöht das Raumgefühl

Viseon C12 HD Technische Daten

Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder (MAN D 2676 LOH), stehend eingebaut, mit Turboaufladung, Ladeluftkühlung, Common-Rail-Einspritzsystem, gekühlter Abgasrückführung und geschlossenem Partikelfilter (Euro 5/EEV). Hubraum 12 419 cm³ mit 324 kW (440 PS) Leistung bei 1 900 min⁻¹, max. Drehmoment 2 100 Nm bei 950-1 400 min⁻¹

Kraftübertragung

Automatisiertes 12-Gang-Schaltgetriebe ZF 12 AS-Tronic 2301 BO mit integriertem Retarder, Übersetzungen 12,33 - 0,78, Achsübersetzung i = 3,23

Fahrwerk/Lenkung

Vorne Einzelradaufhängung ZF RL 75 E, jeweils 2 Luftfederbälge und Stoßdämpfer; hinten ZF Starrachse A132, jeweils 4 Luftfederbälge und Stoßdämpfer; ECAS-Luftfederung mit 2-Fahrzeughöhen-Einstellung inklusive Hebe- und Senkfunktion

Lenkung: ZF-8098 Servocom, Kugelmutter-Hydraulenlenkung mit variabler Übersetzung (17:1 – 20:1), Lenksäule in Höhe und Neigung pneumatisch verstellbar

Bremsanlage/Sicherheitssysteme

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit innenbelüfteten Scheibenbremsen rundum, ZF-Intarder, Betätigung über Lenkstockhebel und der Fußbremse vorgeschaltet, Dauerbremslimiter, Bremsomat, Bremsassistent, ABS, ASR, elektronisches Stabilitätsprogramm ESP (WABCO-ESC)

Heizung/Klima/Lüftung

Vollautomatische Heizungs-/Lüftungsanlage mit Dachklimaanlage, max. 32 kW Kälteleistung, 38 kW Heizleistung. Luftleistung 6450 m³/h. Zugfreie Raumlüftung, Lufteintritt über Schlitze im Dachkanal in Richtung Scheiben und Mittelgang sowie über die elektrisch betätigte Dachluke; Entlüftung über den Kofferraum; Standheizung Spheros, Leistung 35 kW; Wartungsfreie Konvektorenheizung im Fahrgastraum; klimatisierte Frontbox, Heizleistung 15 kW, Kälteleistung 6 kW

Maße/Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 12 000/2 550/3 780 mm (Höhe inkl. Klima)

Radstand: 6 010 mm

Überhang vorn/hinten: 2 690/3 300 mm

Wendekreis: 21 000 mm

Antritt erste Stufe v/h: 350 mm

Bodenhöhe/Stehhöhe Fahrgastraum: 1 500/2 000 mm

Testgewicht/zul. GG: 17 435/18 000 kg

Techn. zul. Achslast (v/h): 7 100/12 500 kg

Kraftstofftanks: 540 l (320 l + Zusatztank 220 l)

Sitze: 38 (+1+1)

Gepäckraum: 10,5 m³

Preis

Testfahrzeug inkl. Sonderausstattung: 280 000 €

Viseon C

Vier Fahrzeuglängen dank Modulsystem

Die Reisehochdecker der Viseon-Baureihe C basieren auf einem vielseitigen Modulsystem. Bei einheitlichem hinteren Überhang ergeben sich durch ergänzende Module im Radstand und im Bereich der Vorderachse vier Fahrzeuglängen (10,4 m/11,4 m/12 m/12,7 m). Die 12-m-Variante (HD) hebt sich zudem durch ihren um 220 mm höheren Aufbau ab. Eine besondere Flexibilität ergibt sich für alle C-Typen durch die Wahl zwischen Mitteltür oder HeckEinstieg.

bedeutend jedoch auch ein wenig mehr Sicherheit für den Tresorinhalt. Gut: Die im Testbus montierten, optionalen Spiegelarme von Mekra lassen sich wegklappen – ein Vorteil in der Waschanlage oder für enge Straßen. Dagegen sollen sich die serienmäßigen Spiegel mit starrem Arm durch Vibrationsarmut, bessere Sicht – auch über den Frontbereich – sowie reduzierte Blendwirkung bei Nacht auszeichnen. Zur Beleuchtung werden innen wie außen effektvolle, lang haltbare LED-Lichter verwendet. Die Scheinwerfer sind allerdings mit dem besonders hellen Bi-Xenon-Licht ausgestattet. Bei einem Antritt von 350 mm sind die Stufen zum 1500 mm hohen Mittelgang – zumindest hinten – entsprechend hoch. Im vorderen Einstieg fallen die Stufen wegen der Plattform neben dem Fahrerplatz flacher aus. Zwei weitere Stufen – in der unteren ist der Feuerlöscher unübersehbar integriert – müssen vom Podest aus in den ebenen Mittelgang absolviert werden. Die Bestuhlung (Kiel Avance 1020) wirkt komfortabel und wurde harmonisch an die Farbgebung des Innenraums angepasst. Für den Boden hatte man, wie im Gepäckraum auch, Elemente aus Kunststofffasern anstelle von Leimholz verwendet, wodurch das Gesamtgewicht des Busses um 120 kg reduziert werden konnte. Dank ausgewogener Klimati-

sierung gibt es an den elegant gestylten Servicesets keine individuelle Lüftungsdüsen. Das spart womöglich Reparaturen, da die Verstellteile nicht selten wegen unsachgemäßer Bedienung ausfallen. Die Gepäckablagen sind durchgezogen, fallen allerdings in der Tiefe etwas knapp aus. Ein Clou ist die Lichtkuppel „Open Space“, mit der das Heck heller und höher wirkt. Eine große Schublade im hinteren Einstieg belegt, dass man nirgendwo im Bus freien Raum verschenkt hat. Beim abschließenden Rundgang registrieren wir eine ordentliche Verarbeitung und so kleine, jedoch wichtige Details wie etwa Kufen als Schutz vor Aufsetzern. Allerdings wirken die parallel aufschwingenden Kofferklappen sehr leicht gebaut, was einmal mehr belegt, dass mit Blick auf die Integration der insgesamt schwereren



▲ Der große Kofferraum (10,5 m³) konnte in diesem Umfang nur durch den HeckEinstieg umgesetzt werden. Gut zu sehen: Der Raum über der Achse (l.) wurde für einen zusätzlichen kleinen Stauraum genutzt



Fotos: Görgler, Viseon

▲ Jede Lücke genutzt, u. a. für eine große Schublade im HeckEinstieg

Euro-6-Antriebe Gewicht eingespart wurde. Verbesserungswürdig ist auf jeden Fall die Aufhängung für das Ersatzrad, das unter dem abnehmbaren Frontmodul zugänglich ist. Während unseres Tests ließ sich die Halterung nur sehr schwer öffnen und schließen, was im Notfall ärgerlich sein kann. Ebenfalls nicht ganz einfach ist der Lampenwechsel. Da nutzt auch der Hinweis nichts, dass LEDs und Xenon-Lampen nur selten ausfallen. Zudem wurden die Batterien vorne links direkt unter dem Fahrerfenster installiert – wobei gerade Front- und Eckbereich bei einem Unfall am ehesten gefährdet sind. Davon abge-

Eine Lichtkuppel lässt das Heck heller und höher wirken

sehen, sind die Viseon-Busse auf eine lange Lebensdauer ausgelegt, wozu auch die kathodische Tauchlackierung des Rohbaus beiträgt. Immerhin gibt Viseon sechs Jahre Garantie gegen Durchrostung. Die Wartung für den Antrieb

ist in jeder MAN-Werkstatt durchführbar. Darüber

hinaus bietet Viseon eine 24-Stunden-Hotline und fachkundige Ansprechpartner für Ersatzteile, technischen Support und Service an. Zu beachten ist, dass die Konstrukteure trotz MAN-Technik die Vernetzung der Bordelektrik individuell weiter entwickelt haben – um flexibler bei der Integration von Komponenten verschiedener Hersteller zu sein. Voraussichtlich ab Juli kann Viseon seine Busse auch mit Euro-6-Motoren liefern. Gleichzeitig soll über die aktuellen Assistenzsysteme hinaus auch ein Abstandsregeltempomat verfügbar sein.

Unser Fazit: Der 12-m-Reisehochdecker von Viseon strahlt durch Konzept und Design eine besondere Individualität aus. Hinsichtlich Fahreigenschaften, Laufruhe und Komfort überzeugt der HD in jeder Beziehung.

Jürgen Görgler ■