



Tolle Winterlandschaft, harter Test: Man sieht dem C13 die Strapazen der Voreifelrunde förmlich an

Viseon C13

Wenn's ein bisschen mehr sein darf!

Der neue Viseon C13 ist als Zweiachser mit 12,70 m Länge konzipiert und bietet damit bis zu vier zusätzliche Sitzplätze gegenüber einem 12-m-Reisebus. Wir fahren das im unteren Premiumbereich angesiedelte Fahrzeug auf winterlichen Straßen in der Voreifel.

Der Neue ist der erste Reisebus in der Premiumklasse mit 12,7 m Länge. Möglich wird dies durch die Verlängerung des Radstandes auf 6750 mm und des vorderen Überhangs um 450 mm auf 2650 mm. Trotz des langen Radstands ist die Handhabung bei einem Wendekreis von 22,8 m durchaus akzeptabel, wie wir vor allem in den engen Straßen des rheinischen Ortes Erftstadt erfuhren.

Schon mit der Entwicklung des Reisemidi C10 hat das Entwicklungsteam um Ernö Bartha ein Baukastensystem angelegt, das es ermöglicht, unterschiedliche Längen, wie jetzt 12,7 m, mit wenigen zusätzlichen Modulen darzustellen. Weiterer Vorteil des neu entwickelten Bau-

kastens: Auch den C13 gibt es wahlweise mit Mitteleinstieg oder mit HeckEinstieg. In der Ausstattung mit Mitteleinstieg und Mindestsitzabstand von 785 mm auf allen Plätzen (vier Sterne) bietet er Raum für bis zu 48 Fahrgäste. Unser Testbus mit überbauter Toilette hatte 46 Plätze und einen Doppelreisebegleitersitz.

Etwas schwer

Viseon-Geschäftsführer Joachim Reinmuth ist überzeugt: „Mit dem C13 haben wir ein Fahrzeug entwickelt, das speziell Kunden mit einem erhöhten Kapazitätsbedarf für Kurzreisen und Ausflugsfahrten anspricht.“ Allerdings muss man den Mehrraum auch ausnutzen können. Trotz ein-

wenig Schnee auf dem Dach brachte unser Testfahrzeug vollgetankt und mit Fahrer happige 14410 kg auf die Waage – deutlich mehr als die vom TÜV gewogenen 13613 kg.

Beim offiziell angegebenen Wert von 68 kg pro Fahrgast plus je 3 kg Gepäck haut das beim 46-Sitzer mit Achslast und Gesamtgewicht noch hin. Realistischer sind aber auf der Reise 100 kg pro Passagier, womit der C13 schnell überladen ist und die polizeiliche Bitte auf die Fahrzeugwaage fürchten muss. Wenn häufig viel Gewicht auf schwierigem Terrain bewegt werden muss, empfiehlt sich der optionale 12,4-l-EEV-Reihensechszylinder von MAN mit 440 PS und einem maximalen Drehmoment von

2100 Nm – wie im Testbus. Hier ersetzte er den serienmäßig verbauten 10,5-Liter mit 400 PS.

Auch für die Schaltung hat Viseon zwei Alternativen parat. Während bei der Variante mit 400 PS serienmäßig ein manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe vom Typ ZF 6 S 1901 die Motorkräfte an die Antriebsachse überträgt, ist der größere Motor mit dem automatisierten 12-Gang-Schaltgetriebe ZF AS Tronic ausgestattet.

Mit dem Antrieb ist man überall souverän unterwegs. Das gilt aber nicht unbedingt fürs Fahrwerk: Die einzelradaufgehängte MAN-Mehrlenkerachse vorne nimmt zwar lange Wellen auf der Autobahn gut, mit harten

Querfugen und unebener Fahrbahn hat sie aber so ihre Probleme. Abhilfe soll aber bald geschaffen werden. Das gilt auch in Sachen Abstandsregeltempomat, der im Laufe des nächsten Jahres verfügbar sein soll.

Eleganter Auftritt

Doch nicht nur die technischen Werte zählen bei einem Reisebus aus Pilsting. Seine Stärken liegen vor allem im Auftritt. Denn die Viseon-eigene Designsprache mit ihrem eleganten Linienvorlauf und den unverwechselbaren Merkmalen kennzeichnet den neuen C13.

Gesamtlänge und -höhe, ebenso wie die Höhen der Fensterlinie, der seitlichen Verblechung und der Kofferkappen, stehen in einem optisch ansprechenden Verhältnis.

Als zentrales Gestaltungselement der Seitenpartie schwingt sich das „Viseon-V“ geschmeidig über die B- und die C-Säule hinweg und läuft sanft in der Dachkante aus. Diese Dachkante, auch Dachvoute genannt, verdeckt



▲ Der Innenraum des neuen Viseon-Zweiachsers ist hell und freundlich (Bild l.). Der Clou ist aber die „Open Space“ genannte, zum Patent anstehende Kuppel im Heck mit großzügigen Panoramafenster (Bild r.)

mit ihrer markant überhöhten Bauform die mittig angeordnete Aufdachklimaanlage und trägt damit erheblich zum aufgeräumten und harmonisch proportionierten Erscheinungsbild der Seitenansicht bei.

Das stilisierte V wiederholt sich mal größer, mal kleiner an der Front sowie im Heck. Auch Scheinwerfer und Leuchtelemente weisen die charakteristische V-Form auf. Die große Frontscheibe ist optisch tief heruntergezogen. Die Scheinwerfer mit Tagfahrlicht verleihen dem neuen Reisebus seinen

charakteristischen Adlerblick und eine sportliche Note. Die prägnante Formensprache der Frontscheinwerfer wiederholt sich in den Heckleuchten und macht so den C13 auch von hinten unverwechselbar. Design und Funktion gehen beim C13 Hand in Hand. So dient die überhöhte Dachvoute nicht nur als gestalterisches Element, sondern gleichzeitig auch als Rinne, die das Regenwasser daran hindert, vom Dach über die Seitenscheiben abzulaufen. Auch das Stahlrohrgerippe ist vor den Umwelteinflüssen geschützt, wenn auch auf



andere Art: Die KTL-Grundierung bewahrt es vor Korrosion. Viseon gibt daher eine sechsjährige Garantie gegen Durchrostung. Die Hochbodenkonstruktion mit einer Mittelganghöhe von 1270 mm über Fahrbahnniveau ermöglicht einen Gepäckraum mit 9,1 m³ bei Mitteleinstieg. Vorne betritt man das Fahrzeug bequem über drei je 220 mm hohe Stufen. Der Begleiterplatz bietet eine großzügig bemessene Beinfreiheit und lässt sich wahlweise mit einem Einzel- oder einem Doppelsitz ausrüsten.

All unseren Kunden und Geschäftspartnern wünschen wir ein schönes Weihnachtsfest und nur das Beste für 2011.



Vielen Dank
für Ihr
Vertrauen!



GITI Tire Deutschland GmbH
Tel: 0228-2673 165 | E-Mail: LKW-Verkauf@eu.giti.com | web: www.gititire.com/eu

Viseon C13 Technische Daten

Motor

Stehender Reihensechszylinder MAN D 2676 LOH 26, mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronisch gesteuerter Direkteinspritzung und Common-Rail-System, gekühlter Abgasrückführung, PM-Kat, Abgasnorm EEV
Hubraum: 12,4 l

Nennleistung: 324 kW/440 PS bei 1 900 min⁻¹
Max. Drehmoment: 2 100 Nm bei 1 000 bis 1 400 min⁻¹

Kraftübertragung

Getriebe: automatisiertes 12-Gang-Getriebe ZF AS Tronic mit integriertem Retarder, Übersetzung $i = 12,33 - 0,78$
Antrieb: auf die Hinterachse, Übersetzung $i = 3,70$

Fahrwerk

Vorderachse: Mehrlenkerachse MAN VOS-08-B-01 mit Einzelradaufhängung
Hinterachse: starre Hypoidachse MAN HY-1336-B07, 2 Längslenker, aufgelöster Dreieckslenker
Federung: Rollballluftfederung (v/h 2/4 Luftbälge), 2/4 Stoßdämpfer, Stabilisatoren (v/h)
Bereifung: 295/80 R 22,5

Konstruktion

Modular aufgebautes, selbsttragendes Stahlgitterrohrgerippe und geklebte Seitenbleche mit KTL-Grundierung, Ringspanten aus präzisionsgelasertem Vierkantstahl, Überrollbügel im Bereich der B-Säule und am Heck (nach Norm ECE R 66), Front und Heck aus glasfaserverstärktem Kunststoff, Kofferkappen und Türen aus Aluminium, Doppelverglasung (3 mm) an den Seiten, Reserverad hinter Bugschürze

Bremsanlage

Elektronisch geregelte Zweikreis-Druckluftbremsanlage mit innenbelüfteten Scheibenbremsen rundum, ABS, ASR, ESP, Dauerbremslimiter (DBL), ZF Intarder (Betätigung über Lenkstockhebel und der Fußbremse vorgeschaltet)

Lenkung

Kugelmutterumlauf-Hydrolenkung ZF 8098 Servocom, variable Übersetzung ($i = 22,2 - 26,2$), Lenksäule höhen- und neigungsverstellbar

Heizung/Klima

Vollautomatische Heizungs-/Lüftungsanlage mit Dachklimaanlage (Kälteleistung 32 kW), zugfreie Raumlüftung, Lufteintritt über Schlitze im Dachkanal Richtung Scheiben und Richtung Mittelgang, elektrisch betätigte Dachluke, Entlüftung durch den Kofferraum. Standheizung Webasto (Heizleistung 35 kW), wartungsfreie Konvektorenheizung im Fahrgastraum, Bugheizgerät (Heizleistung 15 kW, Kälteleistung 6 kW)

Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 12 700/2 550/3 560 mm (mit Klimaanlage)
Radstand: 6 750 mm
Überhang (v/h): 2 650/3 300 mm
Wendekreis: 22 800 mm
Einstiegshöhe (v/m): 310/310 mm
Bodenhöhe: 1 270 mm
Stehhöhe Mittelgang: min. 1 970 mm
Leergewicht (vollgetankt, mit Fahrer): 14 410 kg
Zul. Gesamtgewicht: 18 000 kg
Achslasten (VA/HA): 7 100/11 500 kg
Kofferraumvolumen (ohne WC): 9,1 m³
Sitz-/Stehplätze: 46+2+1

Preis

Testbus (netto, mit Extras): 275 000 €



Formschön:
das übersichtliche Cockpit

Fotos: Bümmel

Da die Anbringungspunkte für beide Modelle identisch sind, kann der Kunde den Sitz auch später noch tauschen.

Alles im Blick

Unter der großen Abdeckklappe im Armaturenbrett verbergen sich der 55 l große Kühlschrank sowie eine Ablage für Reiseunterlagen. Das Armaturenbrett ist aus hochwertigen Verbundmaterialien mit Softtouch-Oberfläche gefertigt und wölbt sich auf der Fahrerseite griffgünstig rund um den Arbeitsplatz. Das Instrumentenfeld steht leicht geneigt direkt im Blickfeld des Fahrers. Zwei große Rundinstrumente und ein zentral angeordnetes Multifunktionsdisplay zeigen alle notwendigen Informationen auf einen Blick.

Gute Aussicht auch nach hinten: Die neuartigen Außenspiegel vom französischen Hersteller mit dem sinnigen Namen Vision sind deutlich größer als die vom europäischen Marktführer Mekra. Ein Vibrationsdämpfungselement im Spiegelarm vermindert Schwingungen und sorgt so zusätzlich für gute Sicht. Das Spezialglas der Spiegel bewirkt eine reduzierende Blendwirkung bei Nacht. Eine weitere Stufe führt in

den Fahrgastraum. Der vorn leicht ansteigende Mittelgang bietet auf der gesamten Länge eine Stehhöhe von mindestens 1 970 mm. Im Heck öffnet sich die Decke zu einer kuppelartigen Erhöhung mit großzügig dimensioniertem Panoramafenster. Diese „Open Space“ genannte, einzigartige Dacherrhöhung hinter der mittig angeordneten Klimaanlage hat Viseon zum Patent angemeldet. Sie gewährleistet ausreichend Kopffreiheit und eine großzügige Stehhöhe im hinteren Mittelgang und in dem etwas erhöhten Bereich über dem Motor.

Eine weitere wesentliche Innovation im C13 stellt der seitliche Dachkanal mit seinem Multifunktionsprofil aus Aluminium dar. Dieses Profil formt nicht nur den Lüftungskanal mit den Ausströmern für die gleichmäßige Raumbelüftung. Es beinhaltet auch ein Schienensystem sowohl für die seitlichen Vorhänge als auch für die Aufnahme der formschönen Servicesets mit Leselicht und Hostessruf. Sie lassen sich so an jeder beliebig zu wählenden Stelle einbauen. Der Clou: Die Stromführung für die Servicesets ist bereits in das Profil integriert. Vorteil: keine im Dachkanal verlegten Kabel, keine störungsanfälligen Stecker. CB ■