

Von der Stange produziert Viseon nicht. Vielmehr hat sich das 2008 gegründete Unternehmen darauf spezialisiert, Busse zu bauen, die sich von der Masse abheben und individuelle Wünsche auch von kleineren Betreibern berücksichtigt. Die Baureihe „C“ gehört zweifelsohne dazu, bietet sie doch ihren Kunden die Möglichkeit, bei allen drei Längen – 10,4 m, 11,4 m und 12,7 m (C10, C11, C13) – zwischen Mittel- oder HeckEinstieg zu wählen.

Die Tür ganz hinten kostet zwar zwei Sitzplätze, bringt jedoch abhängig von der Buslänge bis zu 1,3 m<sup>3</sup> mehr Kofferraum. Zudem lässt sich bei dieser Lösung eine Küche installieren, die ihren Namen auch verdient hat und dem Servicepersonal die Arbeit erleichtert. Nur bei der Variante mit Mitteleinstieg kann der Kunde zwischen Fahrerschlafplatz oder zusätzlichem Stauraum wählen, an günstiger Stelle zwischen Hinterachse und Einstieg 2.

Immerhin entscheiden sich 30 Prozent der Kunden für die Variante mit HeckEinstieg. Der neue C11 verleitet zunächst zum Kopfschütteln: Warum gerade ungewöhnliche 11,4 m Länge (exakt: 11,375)? Wo doch das 12-m-Format als Standard nach wie vor am meisten gefragt ist? Viseon-Chef Joachim Reinmuth verweist darauf, dass diese Länge sonst niemand anbietet und beispielsweise für die Alpenländer von Vorteil sei. So sind die beiden ersten Kundenfahrzeuge bereits in Österreich und der Schweiz im Einsatz.

Dass man mit einer 12-m-Variante womöglich MAN verärgern würde, ist denn auch Spekulation: Immerhin bekommt Viseon von den Münchnern lukrative Aufträge für Sonderfahrzeuge, die mit der rationellen Ferti-

## Fahrvorstellung

# Viseon C11: Kürzer und leichter durch die Berge

**Der neue Reisehochdecker C11 des Busherstellers Viseon ist ungewöhnliche 11,375 m lang. Das soll besonders auf engen, kurvenreichen Strecken von Vorteil sein. BUSMAGAZIN hat den Neuling bei einer Extremtour durch die Alpen genauer unter die Lupe genommen.**

gung eines großen Herstellers nicht mehr zu vereinbaren sind, wie etwa der Doppelstockbus Skyliner für die Konzernmarke Neoplan.

Doch zurück zum C11: Der Zweiachser mit 18 t zulässigem Gesamtgewicht bietet in Vier-Sterne-Ausstattung bis zu 40 Fahrgästen Platz. Ausgerüstet ist er

serienmäßig mit dem 10,5-l-Reihensechszylinder MAN D 2066 LOH 28, der immerhin satte 400 PS bzw. 294 kW leistet, sowie der manuellen

ZF 6-Gang-Schaltung.

Als Sonderausstattung

ist auch der 12,4-l-Reihensechszylinder MAN D 2676 LOH 26 mit 440 PS (324 kW) Leistung verfügbar, dabei

grundsätzlich nur in Verbindung mit der automatisierten ZF-Schaltung AS Tronic.

Beide Motoren halten die EEV-Abgaswerte ein und benötigen durch ihre Common-Rail-Technologie mit gekühlter Abgasrückführung und geschlossenem Partikelfilter keine Additive.

Mit dem C11 hat Viseon anstelle der bisher verwendeten MAN-Achsen die Module

**Den C11 gibt es mit 400 oder 440 PS**



Der neue Viseon-Reisebus C11 hat mit 11,4 m Länge ein ungewöhnliches Maß. Aus dieser Perspektive gut zu erkennen sind die hochgezogenen Dachränder, womit die Aufbauten verdeckt werden und das Design glattflächiger wirkt

von ZF für alle drei Varianten der Baureihe umgesetzt. Damit kommt vorne die komfortable Einzelradaufhängung ZF R75E zum Einsatz, hinten die Antriebsachse ZF A132. Im Verbund mit weiteren Optimierungen im gesamten Bus konnte somit eine Gewichtsreduzierung erzielt werden, die je nach Längensvariante bis zu 800 kg ausmacht.

Nötig war die „Diät“ vor allem für den 2010 vorgestellten C13 (12,7 m), der mit seiner möglichen

Kapazität von 53+1+1 im 3-Sterne-Sitz-

abstand Gefahr lief, das zul. GG zu überschreiten. Nunmehr beträgt das Leergewicht des Zweiachsers 13,2 t.

Ein weiterer Vorteil des aktuellen Fahrwerks sind die sicherheitsrelevanten Bordsysteme. Über das Stabilitätsprogramm ESP hinaus gehören Tempomat, Bremsomat

### ESP, Bremsomat und Tempomat sind Serie

und Tempolimiter bereits zur Serienausstattung. Weitere Fahrerassistenzsysteme ergänzen künftig das Programm, wie die Spurüberwachung Lane Guard System (LGS) mit im Fahrersitz integriertem Vibrationswarner oder ein Spurwechselassistent, der mittels Warnleuchten im Rückspiegel anzeigt, ob sich ein Fahrzeug im toten Winkel befindet.

Um die Neuerungen im Rahmen eine Fahrerprobung vorzustellen, hatte der

Hersteller aus Pilsting zur „Viseon Großglock-

ner Challenge 2011“ geladen.

Von Zell am See als Start führte eine 300 km lange Route über die Grossglockner-Hochalpenstraße und zurück. Inklusiv waren nicht nur atemberaubende Aussichten, sondern unzählige enge Kehren. Höhepunkte des Streckenprofils



▲ Gute Sicht über die halbrunde Armaturentafel nach vorn und über die Spiegel an Kehre Nr. 15 der Großglockner Hochalpenstraße

bildeten die Abschnitte Fischertörl (2 428 m), Franz-Josephs-Höhe (2 370 m) und Hochtörl (2 504 m) als Scheitelpunkt der Passstraße. Auf der Tour sollte nicht nur der Antrieb zeigen, was er zu leisten imstande ist, sondern auch die Kurvenfreudigkeit des Busses demonstriert werden.

Der C11 war mit dem 400-PS-Triebwerk ausgerüstet, das sein maximales Drehmoment von 1 900 Nm zwischen 1 000 und 1 400 Touren

zur Verfügung stellt. Außerdem hatte er die

optionale ZF-Automatik AS-Tronic an Bord.

Der Viseon ließ sich zügig über die anspruchsvolle Strecke steuern – wobei er allerdings auch nicht ausgelastet war und je nach Teamwechsel nur fünf bis zehn Personen an Bord hatte. In Sachen Kurvenfreude spielte der C11 seine im Vergleich zum 12-m-Bus reduzierte Länge aus. Zudem punktete er u. a. durch die sehr gute Abstimmung der AS-Tronic. Schließlich sind zwölf Gänge einfach flexibler als sechs, besonders in den Kehren bergauf. Nur wenige Male hätte ein Eingriff in die Automatikfunktion dazu beigetragen, unnötiges Hochschalten zu vermeiden, da die nächste Kehre unmittelbar

folgte – schließlich kann die Elektronik noch nicht vorausschauend. Jedoch erfolgte die Korrektur stets prompt und zuverlässig. Darüber hinaus kann man jederzeit die manuelle Gangwahl oder einfach die Kickdown-Funktion des Gaspedals nutzen, doch wirklich nötig war dies nie. Sehr hilfreich bei starkem Gefälle ist übrigens der Bremsomat, der durch die Retarderfunktion automatisch das jeweils vorgewählte Tempolimit einhält. Aktiviert

wird der Bremsomat über Lenkstockhebel und Betriebs-

### In den Alpen ist die AS-Tronic klar die richtige Wahl

bremse. Man muss den Ablauf schon einige Male geübt haben, doch dann stellt diese Erweiterung zum Bremssystem eine echte



▲ Viseon-Chef Wolfgang Reinmuth: „Mit dem C11 ist unser Programm erst einmal komplett“

Hilfe dar, besonders auf so abschüssigen Strecken wie in den Alpen. Ebenso nützlich war die Berganfahrhilfe (Hillhold), die das fehlende Kupplungsspiel beim automatisierten Schaltgetriebe überbrückt und für einige Sekunden beim Anfahren an Steigungen das Zurückrollen verhindert. Noch besser wäre eine Haltestellenbremse, wie sie zunehmend auch in Reisebussen

eingesetzt wird. Speziell abgestimmt wurde auch die ESP-Funktion des Viseon-Busses, demzufolge die aktuellen Messdaten aus Lenkungswinkel, Geschwindigkeit und Gaspedalstellung vorausschauend dazu beitragen sollen, beispielsweise Beschleunigungen nicht durch zu frühe ESP-Eingriffe zu unterbrechen. Der Fahrerarbeitsplatz der C-Baureihe wurde großzügig

bemessen, so dass auch hochgewachsene Personen eine angenehme Sitz- und Arbeitsposition finden. Dabei ist die Armaturentafel in einer Viseon-eigenen Konsole eingelassen, deren schwungvolle Form im großen Bogen bis auf den Boden der Plattform führt. Auf jeden Fall ein markantes Design, das gleichzeitig praxisgerecht gestaltet wurde. Zwei große Rundinstrumente und ein zentral angeordnetes Multifunktionsdisplay zeigen alle notwendigen Informationen auf einen Blick. Die Schalteranordnung ist übersichtlich, es gibt reichlich Ablagen und Fächer. Bei allgemein sehr guter Rundumsicht schränkte in den engen Kehren der Passstraßen der linke Spiegel die Sicht auf entgegenkommende, bergab fahrende Fahrzeuge ein – was sich vermutlich vermeiden lässt.

### Der Fahrgastraum wirkt hell und freundlich

Grundsätzlich zeichnet sich das von Viseon verwendete Spiegelsystem durch mehrere Blickwinkel und blendfreie Spiegelgläser aus. Künftig sollen sie sich auch wegklappen lassen, was den Durchlauf in Wasstraßen erleichtern würde. In Sachen Beleuchtung befinden sich die Busse auf neuestem Stand: Außer



▲ **Open-Space-Dacherhöhung:** Viel Kopffreiheit über der Motorplattform

den Haupt-, Fern- und Nebelscheinwerfern sind Tagfahrlicht und alle weiteren Leuchten mit langlebiger und stromsparender LED-Technik ausgestattet. Haupt- und Fernscheinwerfer bietet Viseon auf Wunsch mit Bi-Xenon-Licht an. Ein Ab-

bieglicht, über die Nebelscheinwerfer

geschaltet, gehört dagegen zur Basisausstattung. Hell werden soll es künftig auch im Gepäckraum, eine Beleuchtung ist in Planung. Der Reiseleitersitz kann wahlweise mit einem Einzeler oder einem Doppelsitz ausgerüstet werden. Sitzposition und Beinfreiheit sind auch hier ordentlich. Unter

## Neuer Motor Mehr Kraft für den C10

Auch der C10, das erste Modell der Viseon-Baureihe, hat eine grundlegende Änderung erfahren: Anstelle des 6,9-l-Triebwerks MAN D 0836 LOH (Euro 5) mit 290 PS (213 kW) wird in Verbindung mit den ZF Achsen ab sofort der 10,5-l-Motor mit 400 PS (294 kW) Leistung angeboten. Diese Ergänzung entspricht Kundenwünschen nach mehr Power für den 10,4-m-Bus. Dennoch kann das kleinere Triebwerk, ausschließlich mit MAN Achsen und in Euro 5-Version, weiterhin bestellt werden. Denn ein Teil der Kunden begrüßen den Downsizing-Gedanken, so Viseon-Geschäftsführer Joachim Reinmuth. Beide Motoren sind mit dem 6-Gang-Schaltgetriebe von ZF kombiniert, die 400-PS-Version kann zusätzlich mit der AS-Tronic geordert werden.



▲ Auch den Viseon C10 (vorne) gibt es jetzt mit der 400-PS-Maschine

Auf der Extremtour durch die Alpen war der C10 – wie auch der C11 – mit dem neuen 400-PS-Triebwerk ausgerüstet. Auch der C10 ließ sich zügig über die anspruchsvolle Strecke steuern – wobei er ebenfalls nicht ausgelastet war und nur zwischen fünf und zehn Personen an Bord hatte. Auf den engen Kehren der Strecke zeigte sich der kurze C10 mit seinem Wendekreis von 17,7 m besonders kurvenfreudig.

Nicht ganz so viel Freude machte die ZF 6-Gangschaltung: In den ansteigenden Kehren musste der 400-PS-Motor oft sehr hochtourig gefahren werden, da der Sprung zum folgenden Gang die Drehzahlen für diese Situationen zu stark abfallen ließ. Bei voller Auslastung dürfte das Schalten unter diesen Gegebenheiten sehr mühsam sein. Deshalb schon hier unsere Empfehlung: Wenn die Motorisierung dies zulässt, ist die AS-Tronic die bessere Wahl, zumal sich automatisierte Getriebe im Schnitt durch geringere Verbrauchswerte und weniger Kupplungsverschleiß schnell rechnen.



▲ **Die Inneneinrichtung des C11 bietet guten Komfort.** Die Farbabstimmung zwischen Decke, Wänden und Bestuhlung ist im ruhigen Kontrast gehalten Fotos: Görgler, Viseon

Abdeckklappen im Armaturenbrett befinden sich der 55 l große Kühlschrank sowie eine Ablage für Reiseunterlagen. Der vordere Einstieg erfolgt über drei je 220 mm hohe Stufen bis zur Plattform, was nicht nur von älteren Busgästen begrüßt werden dürfte.

Der Fahrgastraum wirkt hell und freundlich. Die Stehhöhe beträgt durchgängig mindestens 1970 mm bei vorne leicht ansteigendem Boden. Im Heck öffnet sich die Decke zu einer kuppelartigen Erhöhung mit Panoramafenster. Diese „Open Space“ genannte Dacherrhöhung gewährleistet auch auf der Plattform über dem Motor ausreichende Kopffreiheit und eine großzügige Stehhöhe. Als Bestuhlung bietet Viseon Fahrgastsitze sowohl von Kiel als auch von Vogel an. Schon in der Grundausstattung gehören verstellbare Rückenlehnen, abklappbare Armlehnen und Sicherheitsgurte zum Lieferumfang ebenso wie eine große Auswahl verschiedener Polsterstoffe. Varianten mit Fußrasten, Klappstisch mit Getränkehalter, Lederkeder oder Ledervollausstattung sind ebenfalls erhältlich. Für Unterhaltung und Information sorgt die serienmäßige Audio-Anlage sowie ein Video-System mit zwei

19-Zoll-Klappmonitoren im Bus. Künftig soll der nahe des Mitteleinstiegs befestigte Monitor automatisch hochklappen, wenn sich die Tür öffnet.

Die Raumlüftung ist mit Ausströmern zum Gang und zum Fenster sowie ohne Belüftungsdüsen ausgestattet. Dies gewährleistet ein zugfreies Klima im gesamten Fahrgastraum. Die Regelung erfolgt elektronisch. Die Anlage ist mit 24 oder 32 kW Kälteleistung lieferbar. Die separate Fahrerklimaanlage leistet 6 kW.

Beim Rundgang um das Fahrzeug registrieren wir verschiedene Staufächer für allerlei Beipack, die neuartigen Doppelgelenkscharniere, mit denen sich die Schwenklappen ringsum weit öffnen lassen, ordentlich montierte elektrische Schalttafeln, ein gut ausgerüstetes Werkzeugfach, frostsicher installierte Waschwasserbehälter und schließlich einen großen, sehr übersichtlichen Motorraum. Kufenähnliche Vorrichtungen unter Bug und Heck schützen vor Aufsetzern. Alle Viseon-Rohbauten werden mittels Kataphorese-Tauchlackierung intensiv vor Rost geschützt – der Fahrzeugbauer bietet eine sechsjährige Garantie gegen Durchrostung an. Sollte es unterwegs Probleme geben: Rund 35 Part-

## Viseon C11 (Mitteleinstieg) Technische Daten

### Motor

Wassergekühlter Reihensechszylinder-Dieselmotor MAN D 2066 LOH 28, stehend eingebaut, mit Turboaufladung und Ladeluftkühlung, elektronisch gesteuerte Direkteinspritzung mit Common-Rail-System, gekühlte Abgasrückführung, geschlossener Partikelfilter, Abgasstandard EEV.  
Hubraum: 10 518 cm<sup>3</sup>  
Leistung: 400 PS/294 kW bei 1 900min<sup>-1</sup>  
Maximales Drehmoment: 1 900 Nm bei 1 000-1 400 min<sup>-1</sup>

### Kraftübertragung

Automatisiertes 12-Gang-Schaltgetriebe ZF 12 AS-Tronic 2301 BO mit integriertem Retarder. Bedienung über ZF-Fahrschalter. Getriebe-Übersetzungen: 12,33-0,78

### Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung ZF RL 75 E, Trapezlenkerachse, zwei Luftfederbälge, zwei Stoßdämpfer, Stabilisator, technisch zulässige Achslast 7,1 t. Hinten starre Reisebus Antriebsachse ZF A132, zwei Längslenker, oben liegende Dreieckslenker, vier Luftfederbälge, vier Stoßdämpfer, Stabilisator optional, technisch zulässige Achslast 13 t. Reifengröße 295/80 R 22,5. Achsübersetzung mit ZF AS-Tronic  $i = 3,23$   
Lenkung: ZF-Kugelmutter-Hydrolenkung Typ 8098 Servocom mit variabler Übersetzung 17:1-20:1, direkte Übersetzung mit ca. 2,4 Lenkradumdrehungen, Lenksäule in Höhe und Neigung pneumatisch verstellbar

### Bremsanlage/Sicherheitssysteme

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

### Heizung/Klima/Lüftung

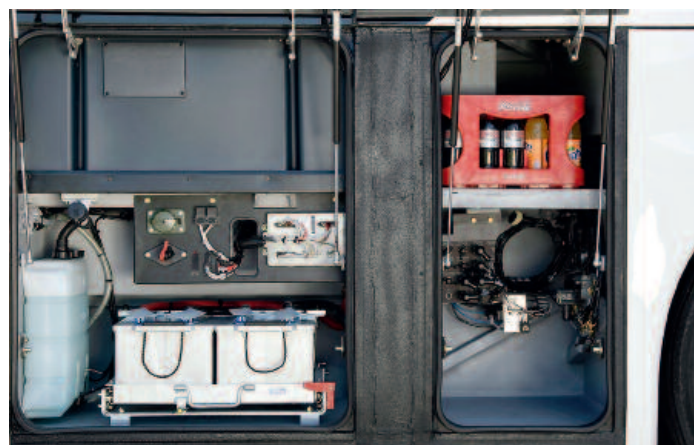
Vollautomatische Heizungs-/Lüftungsanlage mit Dachklimaanlage. Zugfreie Raumlüftung, Lufteintritt über Schlitze im Dachkanal Richtung Scheiben und Richtung Mittelgang. Eine elektrisch betätigte Dachluke. Entlüftung durch den Kofferraum. Standheizung Webasto 35 kW, Konvektorenheizung im Fahrgastraum, Bugheizgerät 15 kW, Kälteleistung 6 kW. Dachklimaanlage mit 24/38 kW Kälte-/Heizleistung, Luftleistung 4 300 m<sup>3</sup>/h. Option: Klimaanlage (Heißland) mit 32 kW Kälteleistung und 6 450 m<sup>3</sup>/h Luftumschlag

### Maße und Gewichte

Länge/Breite/Höhe: 11 375/2 550/3 560 mm  
Stehhöhe: min. 1 970 mm  
Einstiegshöhe: vorn/hinten 350/350 mm  
Radstand: 5 425 mm  
Fußbodenhöhe: 1 310 mm  
Gepäckraum: 8,7 m<sup>3</sup>  
Überhang: vorn/hinten 2 650/3 300 mm  
Min. theoretischer Wendekreis: 19 700 mm  
Techn. zul. Achslast: vorn/hinten 7 100/13 000 kg  
Zul. GG: 18 000 kg

### Preis Testbus

243 000 €



▲ Jedes Fach bestens genutzt: Klappen für Batterien, Vorratsbehälter, verschiedene Anschlüsse oder auch Getränke

nerbetriebe sind europaweit für Service und Ersatzteile zuständig. Viseon hat mit dem C11 sein Reisebusprogramm nicht nur um eine außergewöhnliche Längensvariante ergänzt,

sondern insgesamt auch Verbesserungen umgesetzt. Besonders hervorzuheben sind die Achssysteme von ZF und damit verbunden das reduzierte Leergewicht. Jürgen Görgler ■