

chend elastisch verhält sich die Maschine. Bestens darauf abgestimmt zeigt sich die Achsübersetzung ( $i=3,7$ ) und das automatisierte Getriebe AS-Tronic von ZF.

Dies trifft ebenfalls auf das langsame Rangieren zu, es braucht nicht einmal mehr einen speziellen Modus; auf der Autobahn im längsten Gang unterwegs, belegen 1.350 (1.080) Umdrehungen bei Tempo 100 (80), dass der Antrieb auch unter wirtschaftlichen Aspekten optimal ausgelegt ist, da der Motor stets im grünen Bereich arbeitet.

Busunternehmer Moog, der überwiegend MAN-Busse betreibt, hält viel von den Motoren aus Nürnberger Fertigung. Demnach zieht der Antrieb „sehr gut“, und auch die Funktion der AS-Tronic wird mit einem anerkennenden „schaltet sehr gut“ kommentiert. Wobei er nicht vergisst zu erwähnen, dass er bisher unterschiedliche Erfahrungen mit der Standfestigkeit des Getriebes gemacht hat und nur dank umfassender Garantievereinbarungen vor hohen Reparaturkosten gefeit war.

### Komfortabler Reisewagen

Die neuen Spiegelarme sind durch Dämpferelemente besonders vibrationsarm befestigt und mit großen, auch nachts weitgehend blendfreien Spiegelflächen ausgestattet. Jedoch scheint der Hauptspiegel nicht optimal platziert zu sein. Die hintere Begrenzungsleuchte, eine Hilfe beim Rangieren, kann Moog nicht ausmachen. Verbesserungen sind angedacht und dürften schnell umgesetzt werden. Moog würde ohnehin die alternativ angebotenen Spiegel von Mekra bevorzugen. Die können nämlich zur Seite hin weggeklappt werden, was eine erhebliche Erleichterung in der Waschanlage darstellt. Eine zusätzliche Ablage im A4-Format sowie ein Flaschenhalter (der bereits in Planung ist) fehlen noch, ansonsten zeigte sich Michael Moog vom Cockpit und der Handhabung sehr angetan.

Der Viseon C13 präsentiert sich als komfortabler Reisewagen. Allerdings: Schlechte Fahrbahnen oder Querrillen quittiert die straffe Abstimmung vorne mit spürbaren Schlägen. Dies dürfte sich jedoch mit der Umstellung auf die ZF-Einzelradaufhängung reduziert haben. Bei höherem Pegel gegenüber Tür zwei empfinden wird die Geräuschdämmung im Bus insgesamt als gut; auch über der Hinterachse und im Heck, wo das verhaltene



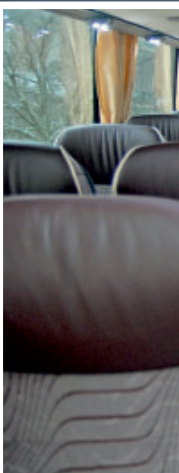
**Gelungenes Formenspiel: Leuchteinheit des C13**



**Sauber und geschützt installiert: Die elektrische Schalttafel für den Aufbau**



**Der Fahrerarbeitsplatz überzeugt durch freien Zugang, viel Platz und guter Funktionalität. Die Formgebung der Konsole ist ansprechend. Der rechts unten integrierte digitale Tachograf tauscht auf Wunsch seinen Platz mit dem Radio.**



**Die Stufe zum Mittelgang reicht auffallend weit auf die Cockpitplattform. Ob man den Feuerlöscher erst im Nachhinein berücksichtigt hat?**



**Mehrzweckplattform über der Toilette: Große Stellfläche, nicht nur für die hochwertige Espresso-Maschine.**





Reisebus mit markantem Auftritt: Viseon C13. Das Design stammt von Michael Streicher, der unter anderem auch die Formgebung des Starliner (Neoplan) kreiert hatte.

Der Bug einschließlich Türbereich ist durch das mehrfache „Viseon-V“ aus Lampen, Säulen und Fenstern unverkennbar.



**+** Großer Kofferraum, Klappen mit neuentwickelten Scharnieren



**+** Unten schick und komfortabel, ansonsten aufgeräumt und ein wenig nüchtern: Fahrgastraum im Testbus C13



**+** Ob ein Doppelsitz oder zwei Einzelsitze – eine Halterung ist für beide Lösungen grundsätzlich vorhanden. Beleuchtete Stufen sorgen für Sicherheit, Schlitze für Warmluft halten die Temperaturen im Bus.



**+** Vorderer Monitor unter den Leuchtanzeigen: Selbst dort wurde als Abgrenzung noch schnell ein „V“ integriert.



**+** Prüfanschlüsse, Nachfüllstutzen, herausziehbare Batterieeinheit, ein frostsicherer Wasserbehälter: Ordentlicher geht es nicht! Daneben eines der vielen Staufächer.



**+** Übersichtlich installiert, EEV ohne Additive: Der 440 PS starke MAN-Motor, hier eingerahmt von Designelementen



**-** Die gemeinsame Abdeckung für Ablage und Kühlbox ist unsinnig. Doch das wurde schnell erkannt, eine Aufteilung ist angekündigt.