



Hell und freundlich präsentiert sich der Innenraum. Die Farbwahl geht auf das Konto der ehemaligen Neoplan-Innendesignerin Andrea Lipp, die Ausführung übernahm ihr Kollege Dr. Janos Stunya. Bei der Bestuhlung kann man zwischen Kiel und Vogel wählen. Die voluminösen Ablagen nehmen zwar allerhand Gepäck auf, doch muss man aufpassen, dass man sich daran nicht den Kopf stößt.

Nachdem die großen Hersteller - allen voran MAN - ihre Busproduktion in Billiglohnländer verlagert haben, deutet sich damit jetzt eine kleine Renaissance des "Made in Germany" an: Etwa zeitgleich gehen Göppel und Viseon mit neuen Modellen aus deutscher Fertigung an den Start. Das ist zwar noch keine generelle Trendwende, aber immerhin ein erster Schritt in eine neue Richtung. Und dass einen Billigstandorte auch teuer zu stehen kommen können, musste schon so mancher deutsche Hersteller schmerzhaft erfahren, nicht nur im Busbereich. Auf der anderen Seite stellt Evobus mit der Marke Setra und insbesondere dem MB Citaro unter Beweis, dass sich auch Omnibusse "Made in Germany" gut verkaufen lassen, wenn das Gesamtpaket stimmt.

■ Solide Basis

Der C 10 steht auf Fahrwerksmodulen von MAN. Bei der Motorisierung backt Viseon bewusst kleine Brötchen: Man habe sich für das 6,9-Liter-Triebwerk D 0836 entschieden, weil sich



Am Vordereinstieg gelangt man über drei bequeme Stufen in den C 10, eine weitere absolviert man im Mittelgang nach Passieren des Fahrerplatzes.

dadurch im Vergleich zum MAN D 2066 mit 10,5 l Hubraum mindestens 3 l Kraftstoff auf 100 km einsparen ließen, erklärt Ernö Bartha. Positiver Nebeneffekt dieses Downsizings ist eine Gewichtersparnis von mehreren hundert Kilo. In Kürze soll auch eine stärkere Version des D 0836 mit 240 kW (326 PS) und 1.250 Nm Drehmoment verfügbar sein. Laut Bartha arbeiten die MAN-Motorenentwickler sogar an einer Variante mit noch höherer Leistung; diese käme dann auch für den C 12 in Frage. Ob die kleine Maschine aber wirklich allen Erwartungen gerecht wird, müssen der Markt sowie Tests in

Noch nicht in der endgültigen Farbgebung zeigt sich das Armaturenbrett, es soll zweifarbig schwarz/schokoladenbraun werden. Links sind die beim Fahren benötigten Schalter angeordnet, rechts die für den Komfort. Zum Serienumfang gehört das Multifunktionslenkrad mit braunem Lederbezug.



Die Serviceelemente können an jeder beliebigen Stelle in die Strom führende Aluleiste von Hymer eingeklipst werden, durch eine Abdeckkappe werden sie dann arretiert.

anspruchsvollem Gelände zeigen.

Bei einer ersten, kurzen Proberunde wusste der C 10 jedenfalls durch gutes Fahr- und Kurvenverhalten zu gefallen, woran das eher straff abgestimmte Fahrwerk seinen Anteil hat. Beeindruckend ist die Wendigkeit; man möchte fast meinen, auf der Stelle drehen zu können. Wie stabil der C 10 gegen Seitenwind ist, lässt sich noch nicht abschließend beurteilen.

Weil auch ein noch so guter Bus ab und zu Wartung und Pflege braucht, hat Viseon schon während der Entwicklungsphase des C 10 ein Servicenetz aufgebaut. In Deutschland stehen zurzeit 18 speziell geschulte Vertragswerkstätten bereit, weitere befinden sich im benachbarten Ausland. Bei Problemen mit Fahr- und Triebwerk kann man zudem sämtliche MAN-Servicepartner konsultieren. Last but not least ist auch eine 24-Stunden-Hotline geschaltet, über die man selbst in schwierigen Fällen Hilfe erhält.

Je nach Ausstattung steht der C 10 mit 235.000 EUR bis 245.000 EUR zu