

# Die neue Bescheidenheit

Mit dem in der Türkei gefertigten Conecto H möchte Mercedes-Benz den Billig Anbietern von Überlandbussen das Leben schwer machen. Das günstige Hochboden-Fahrzeug ist vom Stadtbuss abgeleitet und hat mit Citaro + Co. einiges an Technik gemeinsam. Für welchen Einsatz empfiehlt sich das Fahrzeug, lohnt sich ein Umstieg?



**M**it Überlandbussen ist Mercedes-Benz reichlich gesegnet. Fast für jeden Einsatzzweck gibt es das passende Fahrzeug, die Rolle des Doppelverdieners ist dem Integro in verschiedenen Längen zugesprochen, stadtnahe Verkehre werden mit dem Citaro Ü in Niederflurtechnik bedient. Dazu stößt der Conecto H, ein 2,50 m breiter und knapp 12 m langer Überlandbus

mit 860 mm Bodenhöhe, der als legitimer Nachfolger des O 407/408 mit einer denkbar einfachen technischen Konzeption antritt. Gefertigt wird die preiswerte Alternative zu Integro + Co. in der Türkei, wo er zuerst als Stadtbuss debütierte.

Wer Geld mit seinen Bussen verdienen muss, beginnt bereits bei der Beschaffung zu rechnen. Also die alten Fahrzeuge länger fahren? Ein Weg, der in

der Sackgasse des Investitionsstaus mündet. Dann eher zurück zur Bescheidenheit: Ein Billigprodukt aus dem Ausland könnte die Beschaffungskosten senken, zieht aber gerne Probleme beim Service, der Ersatzteilversorgung und beim Wiederverkauf nach sich. Am liebsten würde man zu einem Billigprodukt mit Stern greifen. Denn das Risiko scheint gering, die technische Basis ist bewährt. Den An-



Einstiegshöhe 350 mm, über drei Stufen gelangt der Fahrgast in den Innenraum.



Zeitloses, dennoch attraktives Zweckform-Design bis ins Heck.



**Preisgünstiges Arbeitspferd aus türkischer Fertigung für den Überland-Liniendienst – der bezuschungsfähige Mercedes-Benz Conecto H mit durchgehend 860 mm Innenboden-Höhe.**

**Die Ergonomie am Arbeitsplatz stimmt hinter dem pneumatisch verstellbaren Lenkrad, nur Gas- und Bremspedal stehen zu nahe zusammen (links oben).**

**Heller, reinigungsfreundlicher Innenraum mit bequemer Überlandbestuhlung – am Fahrzeugboden 3.590 kg Testballast, was einer Auslastung von 63 Prozent entspricht (links unten).**

trieb und wesentliche Komponenten der Plattform teilt sich der Conecto H mit dem Citaro. Das einfache Konzept kommt zudem noch weitgehend ohne Elektronik aus. Und der gute Stern an der Fahrzeugfront sorgt letztlich für die gute Vermarktung des Gebrauchtfahrzeugs.

Mercedes-Benz bietet den Conecto H als reichhaltig ausgestatteten Komplett-

bus mit attraktivem Preis-/Leistungsverhältnis an. Der Gegenwert fürs Geld kann sich sehen lassen. Geschickt wurde die Zweckform des Linienfahrzeugs mit einigen Schwüngen hier und Rundungen an der Dachkante kaschiert, unter der einteiligen Windschutzscheibe sitzt fein integriert der Zielschildkasten, die tief gezogenen Türscheiben lösen die große Sei-

tenfläche ein wenig auf. Zeitlos sachlich der Innenraum – aufgeräumt, hell und funktionell. Mercedes-Benz preist den Conecto H gern als Doppelverdiener an, unter der Woche im Linieneinsatz, am Wochenende auf Ausflugsfahrt. Kräftig dimensionierte offene Gepäckablagen verlaufen über den hauseigenen Hochfest-Sitzen, die auf Wunsch mit Zweipunkt-Gurten versehen werden. 48 Sitzplätze bietet der Conecto mit Stehperron, dann dürfen noch 33 Fahrgäste stehend mitfahren. Ein kleiner Unterflur-Kofferraum von 1,2 m<sup>3</sup> liegt hinter den seitlichen Klappen, ausreichend für einige Paar Ski oder Rucksäcke. Nicht in der Grundausstattung enthalten ist die vorzügliche Aufdach-Klimaanlage. Der Kunde kauft mit dem Conecto H ein robustes Fahrzeug, das schon aufgrund seiner Herkunft kräftig dimensioniert und gut verarbeitet ist. Selbst auf Schlechtwegstrecken unterbleibt verräterisches Klappern oder Knistern weitgehend.

Was will der Fahrgast? Bequem mit ausreichend Beinfreiheit sitzen, frische Luft und wenig Lärm. All das bekommt er im Conecto H, wenn er nicht gerade auf der Heckbank sitzt. Nur dort steigt der Schallpegel ab 80 km/h kräftig an, wenn der Sechszylinder unter Volllast sei- ➤

## Kompakt: MB Conecto H

✦ Der Conecto H ist das Discount-Produkt im Überlandlinien-Segment mit ausgezeichneten Marktchancen. Wer billig einkauft, kann auch günstigere Preise bieten. Denn auch mit seinen Betriebskosten kann der Conecto H glänzen. Als Linienbus bietet der Conecto H fast alles, was der Fahrgast heute fordert.

✦ Über die Talente eines Reisebusses verfügt der Conecto H mit seinem unausgewogenen Fahrwerk beileibe nicht.

✦ Dass aber gerade Daimler-Chrysler an der aktiven Sicherheit spart, enttäuscht angesichts des sonst gelungenen Produkts.



(von oben links nach unten rechts)

**Bequem breiter Einstieg (1.220 mm) an der doppelflügeligen Mitteltür, in Signalgelb gekennzeichnete Stufen.**

**Einfache Kontrolle der Füllmengen für Kühlwasser und Hydrauliköl für den Lüfter.**

**Ausziehbares Batterien-Doppelpack links hinter der Vorderachse, praktisch das Notfallwerkzeug inklusive Reifenfüllschlauch in der Plastikbox.**



## MESSWERTE

### Verbrauch

Autobahn	
bei Ø 94,2 km/h	25,1 l/100 km
Landstraße	
bei Ø 69,4 km/h	26,5 l/100 km
Bergwertung 1 + Handling	
bei Ø 50,5 km/h	43,5 l/100 km
Bergwertung 2	
bei Ø 47,4 km/h	119,4 l/100 km

### Testverbrauch gesamt

gefahrte km	356 km
Verbrauch Ø	27,7 l/100 km

### Fahrdynamik

Beschleunigung	
0 – 60 km/h	15,6 s
0 – 80 km/h	29,4 s
0 – 100 km/h	51,4 s

### Innengeräusche

bei 60 km/h	
Front	63,4 dB(A)
Mitte	68,1 dB(A)
Heck	68,8 dB(A)
bei 80 km/h	
Front	68,5 dB(A)
Mitte	71,3 dB(A)
Heck	73,6 dB(A)
bei 100 km/h	
Front	70,4 dB(A)
Mitte	74,5 dB(A)
Heck	77,2 dB(A)

### Wetter

25° C, sonnig, leichter Wind

Ø = Durchschnitt

ne sonore Stimme erhebt. Punkte sammelt auch der Antrieb, der beim Test seine Vorstellung ohne Fehl und Tadel gab. Der relativ großvolumige und 299 PS starke Reihensechszylinder (identisch im Citaro) bewegt den mit 63-prozentiger Auslastung gefahrenen Testwagen souverän. Spontan reagiert der kultivierte Diesel auf jeden Fahrbefehl des Gaspedals. Aus dem Stand bis 60 km/h vergehen nur 15,6 Sekunden, ein Wert, der so manchem hochmotorisierten Reisebus zur Ehre gereichen würde.

Die Analyse der Testergebnisse zeigt hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten vor allem auf der Landstraße. Dort korrespondiert der Motor über den gesamten Drehzahlbereich hervorragend mit dem optionalen Sechsgang-Getriebeautomaten von ZF. Ohne Schaltstöße und stets zu niedrigen Drehzahlen verpflichtet strebt der Conecto in allen Geschwindigkeitsbereichen voran. Für den normalen Alltag reicht der Schalt-Modus E (Eco), wer häufig Steigungen befährt, kann im Modus S mit höheren Schaltdrehzahlen das volle Leistungsangebot des Motors nutzen.

Muss der Überland-Kunde dabei mit einem Automatik-Zuschlag auf die Treibstoff-Rechnung kalkulieren? Eindeutig nein, selbst bei Tempo 100 auf Autobahnen messen wir an einem heißen Tag vollklimatisiert nur 25,1 l/100 km.

Natürlich fordert der Minderpreis seine Zugeständnisse. Während alle Rohbauten aus Mannheim mit einem katholischen Tauchbad gegen Korrosion geschützt werden, muss der ➤

**Der Kunde kauft mit dem Conecto H ein robustes Fahrzeug, das schon aufgrund seiner Herkunft kräftig dimensioniert und gut verarbeitet ist. Selbst auf Schlechtwegstrecken unterbleibt verräterisches Klappern oder Knistern weitgehend.**





## TECHNISCHE DATEN

### Maße und Gewichte

Gesamtlänge	11.915 mm
Gesamtbreite	2.500 mm
Gesamthöhe (mit Klimaanlage)	3.158 mm
Radstand	5.875 mm
Überhang vorn/hinten	2.583/3.400 mm
Leergewicht	12.430 kg
Testgewicht	16.020 kg
zul. Gesamtgewicht	18.000 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	6.300/11.500 kg
Kofferraumvolumen	1,8 m <sup>3</sup>
Fahrgastplätze	48+33 (Stehplätze)
Wendekreis	23.000 mm
Preis	171.070 €

### Antriebsstrang

**Motor:** wassergekühlter Reihensechszylinder OM 457 hLA, links liegend im Heck, Turboaufladung und Ladeluftkühlung, Vierventiltechnik, nasse Laufbuchsen, elektronisch geregelte Einspritzung, PLD-System, 6-Loch-Düsen, Abspritzdruck 1.800 bar, Euro 3; Hubraum 11.967 cm<sup>3</sup>, Nennleistung 220 kW (299 PS) bei 2.000 U/min, max. Drehmoment 1.250 Nm bei 1.100 U/min. **Kraftübertragung:** Getriebeautomat ZF 6 HP 592 mit integriertem Retarder, elektronische Regelung. Übersetzungen: 1. Gang 3,43; 2. Gang 2,01; 3. Gang 1,42; 4. Gang 1,00; 5. Gang 0,83; 6. Gang 0,59; Rückwärtsgang 4,84. Achsübersetzung: i = 5,771

### Fahrwerk

Vorderachse: starre Faustachse V04/34 DL-7, zwei Luftfederbälge mit integrierter Zusatzfeder im Luftbalg, vier Stoßdämpfer. Hinterachse: angetriebene Niederflur-Portalachse Typ ZF AV 132/87, vier Luftfederbälge, vier Stoßdämpfer, Stabilisator. **Bereifung:** 275/70 R 22,5. **Bremsen:** Zweikreis-Druckluft-Bremsanlage, Trommelbremsen an Vorder- und Hinterachse, 2-Zylinder-Luftpresser, Dauerbremse hydraulischer Primärretarder, Federspeicher-Feststellbremse auf Antriebsachse. **Lenkung:** hydraulische Servolenkung MB LS6 (i = 20,47 – 24,36), Lenksäule in Höhe und Neigung verstellbar.

### Rahmen

Bauweise mit elektrisch verschweißten Vierkantröhren und Blechteilen, Aufbaufestigkeit nach ECE R66, Beplankung: Stahlblech gepunktet.

### Heizung/Lüftung/Klima

Aurora-Frontheizgerät, Seitenwand-Konvektorenheizung, Standheizung Webasto. Klimaanlage mit Dachkanal-Heizung ACX 602 von Konvekta mit 28 kW Kälteleistung; Belüftung über Klappenfenster, Dachluken, Turbodachlüfter.



Zugänglich von allen Seiten – der links liegend eingebaute Reihensechszylinder mit 299 PS gibt im Conecto eine tadellose Vorstellung.

*Aus dem Stand bis 60 km/h vergehen nur 15,6 Sekunden, ein Wert, der so manch hochmotorisiertem Reisebus zur Ehre gereichen würde.*

Conecto mit der klassischen Rostschutz-Grundierung auskommen. Die Fahrerkabine besteht aus Teilen des Citaro-, beim Armaturenräger verzichtet Mercedes-Benz auf die perfekte VDV-Lösung, doch die Lenksäule wird pneumatisch in Höhe und Neigung eingestellt. Ergonomisch gesehen gibt es nur wenige Beanstandungen. Fahrer mit Schuhgröße 45 haben leichte Probleme mit dem Gas- und Bremspedal, die wirklich etwas nahe zusammenstehen. Im Armaturenbrett gibt es zu viele rote Schalter, so dass der Warnblinkschalter zu sehr in den Hintergrund tritt.

Gespart wird auch am Fahrwerk. Die starre Vorderachse stammt noch aus den Zeiten des O 405, während man aus Gründen der Gleichteilepolitik an der Hinterachse die ZF-Portalachse des Citaro montiert. Mag der Hersteller auch mit



Fahrkarten und Einnahmen können im eigenen Safe sicher verwahrt werden.

Haltbarkeit und Zuverlässigkeit argumentieren, so bleibt unübersehbar, dass hier ein Fahrwerksmangel verwaltet wird. Auf guten und topfebenen Autobahnen rollt der Conecto H höchstens von Spurrillen beeinträchtigt gelassen dahin. Biegt man auf typische Nebenstrecken mit ungepflegten, holprigen Fahrbahnoberflächen ab, wechselt das Bild. Hier hat der Fahrer alle Hände zu tun, den Conecto bei zügiger Fahrt mit der wenig exakten Lenkung auf Kurs zu halten. Hier neigen die Vorderräder zur Unruhe und poltern über jede Unebenheit. Obwohl der Conecto in Kurven nur wenig über die Vorderräder schiebt, bleibt ein unsicheres Gefühl. Relativ früh legt sich der Hochboden-Bus mit viel Seitenneigung in die Kurve, Ursache ist wohl die Unterdämpfung der Vorderachse, um einen Rest an Abrollkomfort bei Langsamfahrt zu gewährleisten.

Aus dem Rahmen fällt auch die Bremsanlage – anstelle elektronisch geregelter Scheibenbremsen, die in den meisten Mercedes-Bussen so hervorragend verzögern, bremst der Conecto H nach Aussagen des Herstellers mit „zuverlässigen“ Trommelbremsen. Langjährige Omnibusfahrer kennen das typische Pedalgefühl: Auf den ersten Tritt kommt nur wenig, das aber später mit Macht. Wer sich darauf einstellt, wird damit leben können. Doch der längere Bremsweg bleibt zu Zeiten von EBS und ESP ein Makel.

WOLFGANG TSCHAKERT