



## Mercedes-Benz Integro

# Nicht spannend, aber gut

Der nüchtern-sachliche Überlandbus Integro kann auch anders: Mit schmucker Lackierung, attraktiver Bestuhlung und Komfortausstattung gerät er zum gefälligen Doppelverdiener, der auch bei der Fahrdynamik nicht knausert.

**D**er erste Anblick wird zum Aha-Erlebnis: was doch eine attraktive Lackierung aus einem schlichten Integro macht. Denn sonst vertritt der Überlandbus aus dem Hause Mercedes konsequent die sachliche Linie. Der Quader mit senkrechten Wänden und Scheiben kommt in der Regel ohne Zierrat aus und fällt in der Aufmerksamkeitswertung ganz weit zurück – was aber seinem

Einsatzgewicht gut bekommt. Der Testkandidat, ein 12,14 m langer Zweiachser, hat mit fahrfertigen 12.660 kg ein wenig Speck auf den Rippen. Mit 49 Sitzen plus Platz für 32 stehende Fahrgäste oder 53 plus 29 bleiben pro Person etwa 66 kg und nicht gerade üppige Reserven für Gepäck (maximal 400 kg) oder einen vollen Skiträger. Dafür schlüpft er samstags wie sonntags in die Rolle des

Ausflugsbusses, der mit einem Frontboxkühlschrank, Reisebegleitersitz, Servicesets und großen Gepäckablagen auch längere Distanzen packt. Mit breiten Einstiegen geht es nach innen, die Einstiegshöhe bleibt mit 860 mm moderat. Freundliche Farben und saubere Verkleidungen stimmen die Passagiere positiv, die großen Seitenscheiben bieten einen perfekten Ausblick. Eine Klimaanlage auf



Mehr Sein als Schein – Überlandbus Integro  
mit verwandtschaftlicher Nähe zum Bestseller Tourismo

dem Dach ist fast obligatorisch, für Ausflugsverkehr und Transfers empfiehlt sich die Doppelverglasung im Verein mit dem Paket aus Dachheizung und Klimatisierung. Mit 32 kW Kälteleistung ist der Integro-Fahrgast auch an heißen Sommertagen kühl untergebracht – schließen die Türen an der Haltestelle, dauert es nicht lange, bis sich wieder wohltuende Kühle breit macht. An kalten Tagen wärmen vier Wandgebläseheizer den Innenraum, von vorne die Frontbox.

Im Integro lässt es sich gut reisen, auch wenn der Hersteller seinem Kombibus Toilette und Küche kategorisch verweigert – wer volles Equipment will, muss bei Setra kaufen. Nicht so recht ins Bild passen die zwar optisch attraktiven, aber schlanken und dürr gepolsterten hochfesten Sitze Marke Interstar Eco, die zudem ziemlich eng stehen. Mehr Sitz-

breite und Bequemlichkeit hat auf Wunsch der satter gepolsterte Interstar Plus zu bieten – für längere Strecken empfiehlt das Verkaufshandbuch ohnehin den Travel Star Eco, einen vollwertigen Reisesitz für Kombifahrzeuge. Ob Inter- oder Travel Star – im Linieneinsatz erleichtern die geschwungenen Stuhlbeine zum Mittelgang das Einfädeln und Aussteigen und bringen noch eine dynamische Note ins Bild. Das modulare Haltestangenkonzept (von Happich) erinnert mit seinen Muffen zwar an Fischer-Technik-Baukästen, bietet aber zusammen mit den Lehngriffen eine Vielfalt an sicheren Haltegriffen für Groß und Klein.

**Bewährte Technik.** Das technische Rückgrat des Integro ist in der Branche nicht unbekannt. Die Komponenten wie Achsen, Motoren und Getriebe finden bei den

Konzernkollegen von Setra, im Travego und Tourismo Verwendung. Das Reisebusfahrwerk – an der Vorderachse mit der sattsam bekannten ZF-Einzelradaufhängung RL 75 E und angetrieben von der Mercedes-Achse HO 6 – gibt dem Integro viele gute Tugenden mit auf den Weg. Er rollt sicher geradeaus und folgt den Lenkbefehlen noch exakter und williger, als es seine gewiss nicht schlechten Reisekollegen vermögen.

In schnell durcheilten Kehren liegt der ausgesprochen kurvenwillige Zweiachser dank seiner beiden Stabilisatoren wie ein Brett, seine Straßenlage kommt dennoch ohne Härte aus. Mit langen Federwegen nimmt er wellige Fahrbahnen und lange Bodenwellen gelassen – nur harte kurze Querfugen oder Kanaldeckel reicht er etwas ungehalten weiter. Der Fahrer schätzt das wieselflinke Handling. Schließlich darf er auch vor schmalen und ungepflegten Straßen minderer Ordnung nicht passen, wenn ihn der Schulbusbetrieb zu kleinen Ortschaften führt. Enge Radien, kein Problem, mit weniger als 21 m Wendekreis zählt der Integro zu den wendigsten Omnibussen seiner Klasse.

**Leistung und Komfort.** Bei so vielen fahraktiven Genen darf auch ein leistungsfreudiger Motor nicht fehlen. Die Mercedes-Verkäufer empfehlen in der Regel die mittlere Leistungsstufe des 12 l großen Reihensechszylinders, die mit 354 PS selbst bei vollen 18 t keine Mühe hat. Der liegend montierte PLD-Diesel (=Pumpe-Leitung-Düse-Direkteinspritzung) muss selten über 1.600 Umdrehungen bemüht werden, wo er mit 340 PS bereits voll zur Sache geht. Enge Kurven, steile Anstiege – kein Problem für den Alleskönner im Integro Heck. Sein wahres Gesicht zeigt er, wenn er auf freien Strecken Auslauf hat. Mit der Standardachse (i = 3,154) reichen 1.680 Umdrehungen für Tempo 100, bei 80 km/h sind es 1.320 Umdrehungen. Die Auslegung kommt im praktischen Fahrbetrieb gut an, denn sie unterstützt eine schaltarme und souveräne Fahrweise.

Pluspunkte sammelt der Sechszylinder mit seiner Antrittsstärke, von der Leerlaufdrehzahl bis 1.500 Umdrehungen hängt er ausgesprochen bissig am Gaspedal. Muss er weiter drehen, reagiert



Zweiflügelige Außenschwenktüre mittschiffs, bequemer Einstieg mit flankierenden Handläufen



Freundlich sachlicher Innenraum mit Kapazität für 53 sitzende und 29 stehende Fahrgäste

er eher unwillig und zäh. Dann wird es höchste Zeit zu schalten, der kräftige Euro-5-Diesel pflegt bei erhöhter Leistungsanforderung ohnehin eine derbe Aussprache, die bei schnellen Fahrten im Heck zu erhöhtem Schalldruck führt. Der Griff zum Joystick-Schalthebel artet nicht in harte Arbeit aus, das GO-190-Getriebe

präsentiert sich deutlich verbessert. Noch immer lässt die Exaktheit der Gassenführung etwas zu wünschen übrig, die sechs Gänge des GO-190-Getriebes rasten knorpelig ein. Als komfortable Alternative böte sich die zwölfstufige AS-Tronic an, die gepaart mit einer längeren Achsübersetzung die Drehzahl senken und Kraft-

stoff sparen könnte. Gegen 3.400 Euro Aufpreis gibt es den sechsstufigen ZF-Getriebeautomaten Ecomat, der bei häufigen Stopps and Goes auch keine schlechte Wahl wäre. Unabhängig von der Getriebewahl hat es der Integro-Fahrer nicht schwer, einen guten Job zu machen. Er schätzt sein großzügiges Cock-



Kernkompetenz Linienverkehr – mit 860 mm Bodenhöhe und großem Mitteleinstieg



**Integro-Cockpit mit Driver-Appeal und guter Ergonomie – nur die Zielschildbedienung sitzt zu tief.**

pit, das ihm neuerdings viel Platz einräumt und einen superbequemen Isri-Fahrsitz mit Schulteranpassung spendiert. Bogenförmig neigt sich der Armaturenräger dem Fahrer zu – die Bedienelemente und Schalter gehen wie bei Mercedes gewohnt einfach gut zur Hand. So braucht es vor dem Start nur

einen kurzen Rundblick zur Orientierung – dann in die großen Außenspiegel, vielleicht auch durch die bodentiefe Verglasung an Tür 1.

Pluspunkte verdient die elektromotorische Bedienung der Sonnenrollos, der Fahrer spart sich das Gefummel mit baumelnden Kordeln. Mit dem Drehen des Zündschlüssels meldet sich die CAN-busvernetzte Bordelektronik zum Dienst, die alle Systeme checkt und selbsttätig alle relevanten Füllmengen anzeigt – einen Ölmessstab sucht man unter der Integro-Heckklappe vergebens.

Auch die Bremsanlage fordert kein spezielles Feingefühl mehr. Vorausgesetzt, der Kunde investiert den geringen Aufpreis für die elektronische EBS-Bremsanlage, die ESP und einen Bremsassistenten gleich mitbringt. So ausgestattet verzögert der Integro so zügig und sicher, wie er beschleunigt – unverständlich, warum Mercedes für den Integro überhaupt noch eine altbackene Druckluftbremse anbietet. Die Radköpfe samt Scheibenbremsen, rundum alle gleich, übernimmt Mercedes aus der Actros-Großserie und spart dem Kunden Ersatzteilkosten.

Eine lange Lebensdauer ohne Korrosionsprobleme verspricht die aufwändige KTL-Tauchgrundierung, die der Karosseriekörper im türkischen Werk Hosdere erfährt. Die grundierte Rohkarosse geht dann auf Reisen und wird im Evobus-Werk Neu-Ulm lackiert und konvektioniert. Auch abgasseitig präsentiert sich

der Überlandbus Integro zeitgemäß. Er hält die strengen Abgaswerte nach Euro 5 nach Art des Hauses mit SCR-Abgastechnologie ein, Mercedes spricht von Bluetec-Motoren. Obwohl die Mannheimer auf Abgasrückführung verzichten, reduzieren sie ihre Serviceintervalle auf 60.000 km und argumentieren hier mit der verstärkten Beimischung von Biodiesel.

### Im Integro lässt sich gut reisen, auch ohne Toilette und Küche.

**Fazit.** Er kann mehr als man glaubt und macht doch wenig Aufheben um sich – sympathisch in Zeiten, da Emotionen oft handfeste Qualitäten überwiegen. Der Integro der zweiten Generation mit der Optik des Turismo fügt sich mit einer breiten Ausstattungsvielfalt nahtlos ein ins feinmaschige Evobus-Netz. Als Produkt ohne Schwachstellen hat er das Zeug zum Bestseller im Marktsegment. Mit seinen Qualitäten zielt er allerdings nicht nur auf externe Wettbewerber, sondern auch auf konzerneigene Mitstreiter.

**WOLFGANG TSCHAKERT**

Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.bus-fahrt.com](http://www.bus-fahrt.com)

#### TECHNISCHE DATEN

**Motor:** Reihensechszylinder OM 457 hLA, vier Ventile pro Zylinder, Abgasturbolader mit Ladeluftkühlung, PLD-Direkteinspritzung, abgasarm nach Euro 5 mit SCR-Kat  
**Abgasnorm:** ..... Euro 4  
**Hubraum in cm<sup>3</sup>:** ..... 11.967  
**Bauweise/Zylinder:** ..... R6  
**Leistung kW/PS:** ... 260/354 bei 2.000/min  
**Max. Drehmoment in Nm:** ..... 1.600  
 ..... bei 1.100/min  
**Getriebe:** . . . 6-Gang-Schaltgetriebe GO 190  
**Vorderachse:** . . . . . Einzelradaufhängung ZF RL 75 E  
**Hinterachse:** . . . . . starre Hypoidachse HO 6, Übersetzung i = 3,154  
**Bremsen:** EBS-Bremssystem, Scheibenbremsen an allen Rädern, ESP, Bremsassistent  
**Bereifung:** ..... .295/80 R 22,5  
**Lenkung:** . . . . . ZF Servocom 8098  
**Türen:** . . . . . 2 Außenschwenktüren  
**Länge x Breite x Höhe in mm:** . . . . . 12.140 x 2.550 x 3.355  
**Radstand in mm:** ..... 6.080  
**Bodenhöhe in mm:** ..... 860  
**Stehhöhe in mm:** ..... 2.170  
**Wendekreis in mm:** ..... 20.980  
**Zul. Gesamtgewicht in kg:** ..... 18.000  
**Leergewicht in kg:** ..... 12.660  
**Sitz-/Stehplätze:** ..... 1+1+53/29 oder 1+1+49/32  
**Kofferraum in m<sup>3</sup>:** ..... 4,5  
**Preis Testfahrzeug in Euro:** . . circa 250.000