



**Kaufberatung: Mercedes-Benz Integro**

# Fürs Gewöhnliche nicht zu schade

Mit einer betont sachlichen Note vertritt der Integro im Revier der Überlandbusse die Marke Mercedes-Benz. Fahrwerk und Antriebstechnik stammen aus dem wohlsortierten Reisebus-Baukasten des Evobus-Konzerns. Auch in Fragen der Ausstattung bleibt dem Kunden die Qual der Wahl. Welcher ist richtig? Die Bus-Fahrt-Kaufberatung hilft.

Im Überlandverkehr werden die Karten wieder neu gemischt. Neue attraktive Modelle gibt es nicht nur bei den Hauptdarstellern Setra, MAN und Mercedes, sondern auch von Anbietern jenseits der Landesgrenzen. Was auch dem Integro den Einstieg nicht gerade erleichterte – schließlich mussten die Mercedes-Leute MAN und Setra hinterherhaken. Auch grundsätzlich läuft das Ge-

schäft mit den klassischen Überlandfahrzeugen nicht wie geschmiert. Viele Auftraggeber bestehen heute auf Niederflertechnik – und gerade hier gibt es im Hause Mercedes den frisch gelifteten Citaro, der auch mit einer interessanten Low-Entry-Variante wirbt. Tröstlich zu wissen, dass vor allem Landkreise mit touristischen Ambitionen noch immer auf den Überlandklassiker mit Kofferraum set-

zen. Mit dem Wegfall der Subventionen mag auch so mancher private Omnibusbetrieb auf den Doppelverdiener setzen – wochentags Liniendienst mit Berufs- und Schulbusverkehr, am Wochenende rollt er auf Ausflügen.

**Komfort in drei Längen.** Wer sich für einen Integro interessiert, kann aus einem gut gefüllten Modulbaukasten wählen.



**Optionale Vielfalt.** Soll der Mercedes-Benz Integro ein reines Linienfahrzeug sein, wird er eine doppelt breite Mitteltür erhalten. Ein Behindertenlift, organisch unter Stufe zwei integriert, darf in zahlreichen Gemeinden nicht fehlen. Mag der Unternehmer hier die Kosten scheuen, den Aufpreis fürs Wechselpodest in Fahrzeugmitte wird er bei Bedarf berappen. Die elektrische Ausstattung ist mit den Fragen nach Zielschildsystemen, Fahrscheindruckern und gewünschtem Infotainment vorgegeben. Das Standardangebot bei den Sitzen heißt Interstar Eco – die schlanke Überlandbestuhlung mit hoher und fester Rückenlehne spart Gewicht. Mehr Komfort bietet der bequemere gepolsterte Interstar Plus, für lange Strecken oder gelegentliche Ausflüge empfiehlt sich die Ausstattung mit Travelstar Eco, einem vollwertigen Reisesitz für Kombifahrzeuge.

Dreimal Integro – ein gemeinsamer Komponenten-Baukasten mit dem Reisebus Turismo.

Kleines Bild: Integros tragen den Stern wie eine Brosche.



Mercedes deckt die Nachfrage mit drei Fahrzeuggrößen ab – den Allzweckbus Integro mit 12,14 m Länge, den knapp 13 m langen sitzplatzoptimierten Zweiachsiger Integro M und den Volumenspezialisten Integro L, der seine 14,92 m auf drei Achsen verteilt. Markenzeichen des Integro ist seine steile Frontscheibe, vollkommen plane und schnörkellose Seitenwände – ein Tetrapak, praktisch und gut. Einzig die Bugschürze trägt Schmuck – wie eine Brosche zierte der Mercedes-Stern die Front. Damit der Neue auch neu aussieht, hilft nur eine flotte Lackierung. Den Entwurf dafür steuert auf Wunsch das Designzentrum in Mannheim bei, das dazu auch gleich einen wohl abgestimmten Innenraum-Vorschlag in petto hat.

Das technische Rückgrat ist in der Branche nicht unbekannt. Die Komponenten wie Achsen, Motoren und Getriebe finden bei den Konzernkollegen von Setra, beim Travego und jetzt auch beim Turismo Verwendung. Folglich geben sich die Integro-Fahrzeuge in Sachen Fahrkomfort keine Blöße. Die CAN-Bus-verbundene Bordelektronik ist selbstverständlich, für geringen Aufpreis gibt es im Paket reaktionsschnelle EBS-Bremsen samt ESP-Sicherheit. Der verlängerte Vorbau von 14 cm kommt dem vorderen Einstieg und dem Fahrerplatz zu Gute. Der Fahrer schätzt sein bedienerfreundliches Cockpit – einfach einsteigen und nach einem kurzen Rundblick losfahren.

Allen Unkenrufen zum Trotz wird das Integro-Programm maßgeblich in Deutschland gefertigt. Zwar wird die Rohbaukarosse inklusive der aufwändigen KTL-Beschichtung im türkischen Werk Hosdere gefertigt. Dann geht der grundierte Fahrzeugkörper per Schiff und LKW-Shuttle auf Reisen. Die wesentlichen Teilbereiche der Fertigung – von der Decklackierung über den Innenausbau bis zur Montage des Antriebsstrangs – übernimmt das Evobus-Werk in Neu-Ulm. Damit wird auch die Ausstattungsvielfalt gewährleistet, die nicht zuletzt der deutsche Kunde erwartet. Wer es genau wissen möchte: Auf das begehrte Label „made in Germany“ weist die Fahrzeug-Identifikationsnummer

# Die wichtigsten Daten im Überblick

|                              | MB Integro               | MB Integro M             | MB Integro L             |
|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Motor                        | OM 457 hLA               | OM 457 hLA               | OM 457 hLA               |
| Abgasnorm                    | Euro 4                   | Euro 4                   | Euro 4                   |
| Hubraum in cm <sup>3</sup>   | 11.967                   | 11.967                   | 11.967                   |
| Bauweise/Zylinder            | R6                       | R6                       | R6                       |
| Leistung kW/PS               | 220/299                  | 260/354                  | 300/408                  |
| Max. Drehmoment in Nm        | 1.250                    | 1.600                    | 1.900                    |
| Getriebe                     | GO 190                   | GO 190                   | GO 210                   |
| Vorderachse                  | ZF RL 75 E               | ZF RL 75 E               | ZF RL 75 E               |
| Hinterachse                  | HO 6                     | HO 6                     | HO 6                     |
| Nachlaufachse                | -                        | -                        | hydraulisch gelenkt      |
| Bremsen                      | Scheiben an allen Rädern | Scheiben an allen Rädern | Scheiben an allen Rädern |
| Bereifung                    | 295/80 R 22,5            | 295/80 R 22,5            | 295/80 R 22,5            |
| Lenkung                      | ZF Servocom 8098         | ZF Servocom 8098         | ZF Servocom 8098         |
| Türen                        | 2                        | 2                        | 2                        |
| Länge x Breite x Höhe in mm  | 12.140 x 2.550 x 3.355   | 12.980 x 2.550 x 3.355   | 14.920 x 2.550 x 3.355   |
| Radstand in mm               | 6.080                    | 6.920                    | 6.920/1.600              |
| Bodenhöhe in mm              | 860                      | 860                      | 860                      |
| Stehhöhe in mm               | 2.170                    | 2.170                    | 2.170                    |
| Wendekreis in mm             | 20.980                   | 23.120                   | 23.450                   |
| Zul. Gesamtgewicht in kg     | 18.000                   | 18.000                   | 24.000                   |
| Leergewicht in kg            | ca. 12.100               | 13.060                   | ca. 14.700               |
| Kofferraum in m <sup>3</sup> | 4,5                      | 5,5                      | 5,5                      |
| Netto-Grundpreis in Euro     | 230.000                  | 245.000                  | 280.000                  |

hin, die wie bei allen deutschen Fahrzeugen mit WEB beginnt.

## Genug Leistung bereits an der Basis.

Ausschließlich liegende Reihensechszylinder aus der Baureihe OM 457 beflügeln den Integro. Während die Grundausstattung mit 299 PS durchwegs ordentliche Fahrleistungen bietet, erfüllen die Motoren mit 354 und 408 PS auch gehobene Anforderungen. Das Zauberwort bei Mercedes-Benz zur Erfüllung der aktuellen Abgasnormen heißt Bluetec – der liegende Bluetec 4-Reihensechszylinder OM 457 hLA im Integro erfüllt wie seine Brüder in anderen Omnibusmodellen die Euro-4-Abgasnorm mit SCR-Katalysator. Neben Diesel wird Ad Blue getankt, was keinen besonderen Aufwand bedeutet. Der 43-l-Tank fürs Additiv sitzt neben dem Diesel-Behälter (350 l), reicht für einen Aktionsradius von knappen 1.200 km. Die Grundkonstruktion des exakt 11.967 cm<sup>3</sup> großen Reihensechszylinder reicht zwar schon in die 70er-Jahre zurück, wurde aber jüngst mit Vierventiltechnik, elektronischem Motormanagement plus präziser Hochdruck-Einspritz-

zung per PLD (= Pumpe-Leitung-Düse) und Turboaufladung mit Ladeluftkühlung auf den Stand der Technik gebracht. Allerdings wurden jetzt die Service-Intervalle von rekordverdächtigen 90.000 Kilometern auf eher durchschnittliche 60.000 Kilometer reduziert – Mercedes argumentiert hier mit der verstärkten Beimischung von Biodiesel.

Die Ergebnisse der Bemühungen können sich Alltag durchaus sehen lassen. Schon der 299 PS starke Einstiegsmotor als Serienausstattung für die Zweiaxser legt sich spontan und ohne Anfahrtschwäche ins Zeug und bringt die Fuhre zügig auf Tempo. Er läuft weitgehend vibrationsfrei, zeigt sich aber widerwillig und zäh, wenn man ihn zu mehr als 1.500 Umdrehungen zwingt. Dafür nimmt er auch Drehzahlen auf Leerlaufniveau nicht krumm, wo er ohne zu murren und zu schütteln auch unter Vollast Fahrt aufnimmt. Mit 1.250 Nm Drehmomentmaximum ist er ein typischer Drosselmotor, der im Liniendienst harmonisch mit den Getriebeautomaten von Voith und ZF zusammenarbeitet.

**Für eine Handvoll Euros mehr.** Für 880 Euro mehr gibt es für Integro und Integro M 350 Nm Drehmoment und 54 PS mehr, der lange Dreiaxser Integro L wird mit 1.600 Nm Drehmomentbestwert und 354 PS Nennleistung von Haus aus befeuert. Der Fahrer merkt das Leistungsplus bereits beim Start, der Reihensechszylinder klingt schon im Leerlauf forscher. Spontan hängt er am Gas und lässt auch hinter dem grünen Bereich (1.100 bis 1.500 Umdrehungen) des Drehzahlbandes nicht locker. Enge Kurven, steile Anstiege – kein Problem für den Alleskönner im Integro-Heck. Er packt bei Bedarf auch die 24 Tonnen des Dreiachsers. Sein wahres Gesicht zeigt er im Kombibus, wenn er am Wochenende seine Muskeln auf freien Strecken zeigen darf. Keine Sorge, der Kraftstoff-Konsum bleibt stets in zivilen Dimensionen. Nicht so ganz aber seine deftige Aussprache, die in den letzten Sitzreihen deutlich vernommen wird.

Auch für den Dreiaxser gibt es eine Expresszulage – eilige Berufsverkehre vertrauen auf das Topaggregat der Baureihe OM 457 hLA. Mit maximal 1.900 Nm Drehmoment und 408 PS werden im



Von oben: Der wendige Basis-Integro ist überall zu Hause. Integro L - mit Platz für 120 Fahrgäste der Maximalist. Dank langem Radstand bester Komfort - der M überzeugt auch auf Landstraßen minderer Ordnung.

LKW ausgewachsene 40 Tonnen bewegt - im Integro L und seinen maximal 22 Tonnen reicht es für eine zügige und souveräne Fortbewegung. Ein deutlicher Schuss Dynamik ist stets im Spiel, der stattliche 15-m-Bus beschleunigt besser als mancher Verkehrspartner erwartet. Vor allem beim ruckfreien Zwischenspur im 6. Gang von 60 auf 100 km/h machen ihm nur wenige etwas vor. Er ist der passende Treibsatz für schwere Express-Busse - wenn es gilt, auf bergigen Strecken eng gesteckte Fahrzeiten einzuhalten. Etwas Zurückhaltung wünscht sich der Kunde nur bei der Geräuschentwicklung - unter vollem Leistungseinsatz wird der starke Sechszylinder laut - außen wie innen auf den letzten Reihen.

In der Grundausstattung übernehmen die manuellen Sechsgang-Getriebe GO 190 und GO 210 die Kraftübertragung. Gegen 3.400 Euro Aufpreis gibt es die ZF-Sechsgang-Automatik, die bei häufigem Stop and Go gewiss keine schlechte Wahl darstellt. Die beim Integro-Produktionsanlauf angekündigte Schaltautomatik EPS 3 wird nicht mehr verkauft. Künftig soll es auch für die liegenden Motoren des Integro ein automatisiertes zwölfstufiges AS-Tronic-Getriebe geben.

MERCEDES-BENZ INTEGRO

**Hans Dampf in allen Gassen**

Das 12-m-Format ist der Alleskönner, mit Doppeltür hinten und 860 mm Bodenhöhe fit für die Überlandlinie und mit 12,14 m Länge das richtige Maß für den Kombi. Der Basis-Integro bietet 53 Sitz- und 29 Stehplätze, die er mit seinem Leergewicht von 12,1 Tonnen auch legal



### Farblich adretter Innenraum mit Reisebestuhlung Travelstar

stemmt. Sein Innenraum wirkt sachlich aber freundlich, der Fahrgast genießt die Aussicht durch die geraden hohen Scheiben. Gewärmt wird mit Konvektor-Gebläseheizern und auf Wunsch über die Dachkanäle, die es in Verbindung mit der Klimaanlage gibt. Soll das Fahrzeug an Wochenenden Ausflugsverkehr oder Trans-

fers fahren, empfiehlt sich die Doppelverglasung und das Paket aus Dachheizung und Klimaanlage. Längere Strecken werden auf den optionalen Travelstar Eco-Sitzen nicht zur Qual. Die Ausstattungsliste für Kundensonderwünsche ist lang und reicht von den Skiträger-Aufnahmen bis zur Infotainment-Anlage.

beitsplatz hat Cockpit-Charakter, bietet auch für Langbeiner Platz und lässt sich bestechend einfach bedienen. Positiv ist auch die Übersicht des Fahrers zu bewerten, sieht man einmal vom linken Außenspiegel ab.



Ist der Integro voll besetzt, darf er im Kofferraum noch 400 km zuladen. Das stört nur wenig, sein Kofferraum ist mit 4,5 m<sup>3</sup> und in seiner Höhe nicht üppig bemessen. Er muss auch vor schmalen Straßen niedriger Ordnung nicht passen, wenn ihn der Weg im Schulbusbetrieb zu kleinen Ortschaften führt. Enge Radien – kein Problem, mit weniger als 21 m Wendekreis zählt der Integro zu den wendigsten Omnibussen seiner Klasse. Er rollt sicher geradeaus und folgt den Lenkbefehlen noch exakter und williger, als es seine gewiss nicht schlechten Konzernkollegen von der Reiseabteilung vermögen. Die guten Fahreigenschaften werden nicht durch Härte erkaufte, der Integro zählt zu den Komfort-Fahrzeugen auf der Linie. Der Fahrer wird das wieselflinke Handling zu schätzen wissen. Sein Ar-

**EBS plus ESP gegen Aufpreis.** Mit 299 PS ist der Integro ausreichend motorisiert, muss er nicht auf langen Distanzen Tempo machen. Er beschleunigt brav aus dem Drehzahlkeller, hat aber auf anspruchsvollem Terrain etwas Mühe, die langen Gangsprünge des GO 190-Getriebes auszugleichen. Deshalb empfehlen wir zum Einstiegsdiesel einen Getriebeautomaten von Voith oder ZF, der mit dem beschränkten Drehvermögen des Drosselmotors gut zurecht kommt. Deutlich frischer wirkt der Integro mit 354 PS, jetzt offenbart der OM 457 hLA ein anderes Gesicht. Jetzt passen auch die Übersetzungsverhältnisse des manuellen Sechsganggetriebes besser. Allerdings ist die Joystick-Schaltung kein Quell reiner Fahrerfreude, sie verlangt nach Krafteinsatz und Führung, subjektiv arbeitet sie stets etwas knorpelig. Volle Punktzahl fährt die aufpreispflichtige EBS-Bremsanlage ein, die den 18-Tonner jederzeit in Zaum hält – sie bietet alles, was ein moderner Omnibus heute haben sollte – inklusive einen Bremsassistenten und den Schleuderschutz ESP.

Für Ausflügler reicht ein Türflügel.



Der M bietet 57 Sitze mit Interstar-Plus-Bestuhlung.

MERCEDES-BENZ INTEGRO M

## Länge läuft

Ein sitzplatzoptimiertes Fahrzeug darf heute in keiner Baureihe fehlen – erst recht nicht im Überlandverkehr, wo es auf jeden Fahrgastsitz ankommt. 84 cm mehr misst der mittellange Integro als Zweiachser, er trägt mit knapp 7 m den Radstand des Längsten im Trio. Was ihm beim Kofferraum zu Gute kommt – er packt mit 5,5 m<sup>3</sup> soviel wie der längste, was auch für den großen Flughafentransfer reicht. Eine Sitzreihe mehr für den Aufpreis von 15.000 Euro – die einmalige Ausgabe amortisiert sich, glaubt man der Kalkulation der Mercedes-Verkäufer, für den gut beschäftigten Unternehmer bei gleichen variablen Kosten. Die Waage zeigt 13.060 kg Leergewicht, die Nutzlast reicht für 57 Sitzplätze und nur noch 12 stehende Passagiere. Für Flexibilität im

Einsatz sorgt der demontierbare Stehperon gegenüber der Mitteltür – man tauscht im Bedarfsfall vier Sitzplätze gegen einen Kinderwagen-Stellplatz oder fünf zusätzliche Stehplätze.

**Mehr Leistung, mehr Komfort.** Die hochfeste Interstar Plus-Bestuhlung empfängt die Fahrgäste mit üppigeren Dimensionen und bequemer Polsterung. Praxisgerecht ist der zweite Haltegriff Richtung Mittelgang für Kinder. Die Option gelochte Gepäckablage erleichtert die Sicht aufs Handgepäck und die Kontrolle bei Schichtende. Zwei Turbodachlüfter gehören im Integro zum Serienumfang. Wer im Sommer mehr Komfort für Fahrgäste und Fahrer möchte, bestellt gleich die Aufdachklimaanlage mit 35 kW Kühlleistung dazu. Die arbeitet mit sechs Doppelradialgebläsen und hat auch eine Reheat-Funktion zu bieten, die dem Beschlagen der Scheiben entgegenwirkt. Dazu passend

sollte auch die Kraftquelle im Heck gewählt werden – die mittlere Leistungsstufe mit 354 PS passt vorzüglich zum klimatisierten mittellangen Integro. Der 12-Liter-Diesel muss selten über 1.600 Umdrehungen bemüht werden, wo er mit 340 PS bereits voll zur Sache geht. Mit der Standardachse ( $i = 3,154$ ) dreht der Sechszylinder bei Tempo 100 exakt 1.600 Umdrehungen und bei 80 km/h 1.285 U/min, eine Auslegung, die im praktischen Fahrbetrieb gut ankommt. Allerdings pflegt der erstarkte Sechszylinder bei Leistungsanforderung eine derbe Aussprache, die bei längeren Fahrten im Heck zu erhöhtem Schalldruck führt. Abhilfe schafft eine längere drehzahlensenkende Achse, die wir aber nur in Verbindung mit der zwölfstufigen AS-Tronic empfehlen, die es künftig auch im Integro geben soll.

Fest steht, der Integro M fordert von seinem Fahrer mehr Aufmerksamkeit. Während der 13 m lange Zweiachser auf Landstraßen und Autobahnen unbeirrbar geradeaus läuft und über Land auch in Kurven seinen Kurs stabil hält, erfordern enge Ortskerne und Kreisverkehre vom Fahrer etwas mehr Umsicht und Lenkarbeit. Man braucht mehr Verkehrsfläche und verhält sich nach kurzer Eingewöhnung zweckmäßigerweise wie in einem 15-m-Wagen. Natürlich ist der lange Zweiachser kein Ausbund an Wendigkeit – doch gemessen am Radstand darf der



Überland-Mercedes mit einem Wendekreis von 23,12 m durchaus als innenstadttauglich gelten. Das Beste zum Schluss: Der gebotene Federungskomfort legt im Vergleich zum Basisfahrzeug noch etwas zu – der Integro M verwöhnt seine Fahrgäste mit gehobenem Fahrkomfort, er nimmt lange Bodenwellen gelassen und schluckt kurze Querfugen wie nur wenige Klassenkollegen.

## MERCEDES-BENZ INTEGRO L Der Volumen-Spezialist

Mit knapp 15 m Länge ist er der Größte im Überlandprogramm. Auch wenn sein Längenmaß längst kein Renner mehr ist, halten die Mercedes-Strategen an ihm fest. Schon seine Kapazität spricht für ihn – 120 Fahrgäste rufen sonst schon nach einem Gelenkzug, der mit deutlich höheren Kosten aufwartet. Seine Gewichtsbilanz ist makellos, für jeden Fahrgast hält der Dreiachser 76,9 kg bereit. Unterwegs sind dem 15-m-Riesen freilich Grenzen gesteckt. Enge Innenstädte oder schmale Bergstrecken bleiben ihm verwehrt, er benötigt mehr Verkehrsfläche als man gemeinhin denkt. Etwas Eingewöhnung verlangen sein großer Radstand und die langen Überhänge vorn und hinten. Bei aller Länge kann sich der Wendekreis von weniger als 23,5 m sehen lassen – der Einschlagwinkel der Vorderräder ist be-



Wohnlicher Innenraum mit abgestimmten Farben

achtlich und die Nachlaufachse lenkt hydraulisch mit. Versierte Fahrer befahren enge Radien mit besonderer Umsicht, holen weit aus und schlagen bei engen Abständen zum Nebenmann erst spät voll ein. Generell gilt aber: Der 15-m-Integro ist kein Typ, der durch alle Hände geht.

Antriebsseitig präsentiert sich der Dreiachser von seiner besten Seite. Die nötige Power bei niedrigen Drehzahlen liefert das Spitzenaggregat der Baureihe mit 408 PS. Er schiebt feinfühlig an, kann aber auch anders. Der stärkste OM 457 hLA ist ein souveräner Omnibus-Motor, der auch im 24-Tonner stets mit niedrigen Drehzahlen auskommt. Die großen Gangsprünge des Sechsgang-Getriebes gleicht der Diesel mit der Vehemenz von bis zu 1.900 Nm aus. Der starke Kerl im Heck verträgt auch im Überlandverkehr eine längere Achse, dann allerdings gepaart mit den zwölf Gängen einer AS-Tronic. So oder so – wir raten im Integro ohnehin zu automatisierter Schalterarbeit. Der Fahrer hat dann in vielen kniffligen Fahrsituationen die Hand am Lenkrad und die volle Aufmerksamkeit auf der Straße. Auch wenn der Aufpreis für den

stärksten Motor mit 880 Euro moderat ausfällt – für überwiegend flache Streckenprofile dürfte die Standardmotorisierung mit 354 PS reichen. Weniger Pferde fressen weniger, positiv auf die Kostenbilanz wirkt auch der geringere Aufwand für Bremsen und Reifen.

**Kapazität und Komfort.** Auch wenn er die Kapazität eines Truppentransporters bietet, leistet er seine Dienste mit gutem Komfort. Sein Reisebus-Fahrwerk hält die Sünden der Straßenbauer von seinen Fahrgästen fern, ohne zu nicken oder zu wanken. Die Fahrgäste sitzen bequem, schon die Interstar-Eco-Bestuhlung reicht für eine Stunde Fahrt im Berufsverkehr. Ihr besonderer Vorzug: Die geschwungenen Sitzfüße stehen auch älteren Fahrgästen beim Einfädeln nicht im Weg. Für den großen Integro empfiehlt sich die große Klimaanlage mit 39 kW Kühlleistung und acht Doppelradialgebläsen. Etwas Handlungsbedarf sehen wir allerdings beim Klangbild des Dreiachsers – unter Last tönt der stämmige Diesel heiser und derb innen im Heck und auf der Straße.

WOLFGANG TSCHAKERT



Die Nachlaufachse des L wird hydraulisch gelenkt.

Alle Tests, alle Fahrberichte  
[www.busfahrt.com](http://www.busfahrt.com)

