



Der Intouro von Mercedes als günstige Alternative – für Regional-, Schüler- und Werksverkehre.

# Einfach gestrickt für weniger Geld

Er sieht aus wie der Integro und ist doch ein eigenständiger Typ. Die Marke Mercedes-Benz bringt den Intouro jetzt als Komplettbus fürs Überlandgeschäft nach Deutschland und rundet damit die Palette nach unten ab.

**A**uch wenn wir heute einen Mercedes-Bus fahren, sprechen wir sofort über ein Erfolgsmodell einer anderen Marke. „Jawohl, natürlich zielt der Intouro auf den Crossway von Irisbus Iveco“, bekommen wir zu hören. Denn der macht allen Mitbewerbern im Segment das Leben schwer – mit Kampfpreisen rund um 180.000 Euro mischt er die europäische Szene auf. Mercedes-Benz kann auch anders, nicht nur hochwertig, sondern auch günstig. Schließlich fertigt das türkische Werk in Hosdere den Überlandbus Intouro bereits seit 2007 für osteuropäische Märkte und für die Türkei. Ein naheliegender Gedanke, den Intouro auch nach Westeuropa zu bringen. Bleibt die bange Frage: Was wird aus den Integro, der mit auskömmlichen Margen verkauft wird? Übersichtlich präsentiert sich das Intouro-Programm. Den gibt es nur als Zweiachser in zwei Längen, mit 12,14 und als Variante M mit 12,98 m. Bestuhlt wird mit 55 oder 59 Sit-

zen, 860 mm Mittelganghöhe ist das Maß aller Dinge, die Kofferräume packen ausreichende 5 bis 6 m<sup>3</sup>. Ein 14 m langer Dreiachser bleibt dem Integro-Programm vorbehalten.

ANZEIGE



damit Sie weiterkommen

**Ihr Partner für jeden Omnibus!**

☎ 021 54/9580-0 · [www.boeckels.de](http://www.boeckels.de)

Der schnelle Erfolg gibt den Markt-Verantwortlichen Recht, der Intouro ist über die Jahre zum Erfolgstyp gereift. Bis Jahresende 2011 wurden 786 Einheiten verkauft, jetzt kommt er nach Deutschland – der Trend zeigt jedenfalls steil nach oben.

## Auf den ersten Blick

Der Rundgang vor dem Start ist obligatorisch. Auf den ersten Blick findet man kaum Unterschiede. Doch halt, man muss nur genau hinsehen: Kleine Einzel-Scheinwerfer in der glatten Bugmaske ersetzen die großen Tourisimo-Leuchteinheiten, einfache nackte Spiegelhalter anstelle der verkleideten Spiegelarme tun es an dieser Stelle auch. Sonst gleicht der Intouro seinem Markenkollegen, wie gewohnt betont nüchtern – ihr Zweckform-Kleid tragen sie gemeinsam auf. So viel ist klar: Auf das Packaging kommt es an, wie die Marketing-Strategen sagen. Ein gemeinsamer Baukasten mit vielen Zutaten, die der eine hat, der andere nicht.

Schon der Integro ist kein Aufreißer, das wundert es nicht, dass dem Intouro niemand hinterher blickt. Der erste Weg führt auf die Waage und verspricht Spannung. Wie macht sich das kleinere Triebwerk bemerkbar? Fahrfertig mit 350 l Kraftstoff bringt der Zweiachser gut 12 t auf die Waage – eine halbe Tonne weniger als ein vergleichbarer Integro. Für 55 sitzende und 26 stehende Fahrgäste bleiben pro Person 73 kg und bei Transferfahrten reichlich Reserve fürs Gepäck (maximal 1.857 kg) oder einen vollen Skiträger.

Ein Gutteil der Gewichtseinsparung verantwortet der 7,2 l kleine Sechszylinder (Typ OM 926 LA) im Heck, den bekommt exklusiv der Intouro mit auf den Weg. Wer für seinen Intouro unbedingt den großen 12-l-Diesel möchte, muss auch die Ecolife-Automatik dazu nehmen und zahlt dafür extra. Aber schlecht macht der Kleine seine Sache nicht, mit 210 kW/286 PS gibt er sich leistungswillig, wenn man ihn nur drehen lässt. Er hängt auch sauber am Gas, sogar bis an die 1.000er-Marke im Drehzahlmesser. Wobei das grüne Feld erst bei 1.200 Umdrehungen beginnt und bis 1.800 Touren reicht. Da präsentiert sich der kleine EEV-Diesel von seiner besten Seite, auch wenn das maximale Drehmoment nur überschaubare 1.120 Nm preisgibt. Wer auf der Autobahn Tempo 100 anschlägt, dreht den Sechszylinder bis zur 2.000er-Marke aus, erst bei 2.200 Umdrehungen stehen alle 286 Pferde parat.



Damit kein Leistungsmangel entsteht, setzen die Techniker auf eine kurze Achse. Mit 1.600 Touren im großen Gang cruist man mit 80 km/h auf der Landstraße, selbst bei 60 km/h (1.200/min) muss man noch nicht schalten. Wo-

**Nur 4,5 m<sup>3</sup> Kofferraum, der Kassettenlift kostet Platz.**

**Klares Innenraumlayout mit bequemen Sitzen, die Gepäckablagen kosten extra.**

### Die Busprofis

AK GmbH

**Verschleißteile für Busse**

NEOPLAN · MAN · SETRA · MERCEDES · BOVA · SOLARIS · VOLVO

schnell  
preiswert  
kompetent

[www.diebusprofis.de](http://www.diebusprofis.de)  
Mail: [m.kleemann@diebusprofis.de](mailto:m.kleemann@diebusprofis.de)  
Buchhorster Str.23  
16567 Mühlenbeck bei Berlin

**Omnibusersatzteile für Profis**

Wie reden nicht über Qualität  
wir liefern sie!

**24H Notdienst! Scheuen Sie sich nicht uns zu kontaktieren.**  
Mobil: 01705522724 | 015117286006  
Phone: +49 (0) 33056-2873 0  
Fax: +49 (0) 33056-2873 23



Bekannt bewährter Fahrerarbeitsplatz mit guter Ergonomie

## Technische Daten Mercedes-Benz Intouro

### Maße und Gewichte

Länge x Breite x Höhe:  
12.140 x 2.550 x 3.355 mm  
Radstand: 6.080 mm  
Wendekreis: 20.980 mm  
Kofferraumvolumen: max. 4,5 m<sup>3</sup>  
Kraftstofftank: 350 l  
SCR-Additiv: 44 l  
Leergewicht: 12.080 kg  
Zul. Gesamtgewicht: 18.000 kg  
Fahrgastkapazität: Sitzplätze: 55/51  
Stehplätze: 26/31 + 1 Rollstuhlfahrer

### Fahrwerk, Lenkung, Bremsen

Vorderachse als Einzelaufhängung ZF RL 75 E mit Doppelquerlenkern und zwei Luftbälgen, zwei Stoßdämpfern und Stabilisator, max. Achslast 7,1 t; hinten starre Antriebsachse HO 6, vier Luftbälge, vier wegabhängige Stoßdämpfer, Stabilisator, max. Achslast 11,5 t; Reifen 295/80 R 22,5. Zweikreis-Druckluftbremsanlage, an beiden Achsen Scheibenbremsen plus ABS und ASR; Dauerbremse Voith-Retarder Typ 12

ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servocom 8098, Übersetzung variabel 17,0–21,9:1, max. Radeinschlag am kurveninneren Vorderrad 58°.

### Motor

Reihensechszylinder-Motor Mercedes OM 926 LA, stehend im Heck, Turbolader und Ladeluftkühlung, elektronische Pumpe-Leitung-Düse-Direkteinspritzung, drei Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 5/EEV mit SCR-Katalysator.

Hubraum: 7.200 cm<sup>3</sup>

Nennleistung:

210 kW/286 PS bei 2.200/min

Maximales Drehmoment:

1.120 Nm bei 1.100/min

Kraftübertragung

Sechsgang-Schaltgetriebe GO 110 mit Servounterstützung, Übersetzung: i = 6,12–0,75; einfach untersetzte Hinterachse, i = 5,22; optional 5,88.

Nettopreis Testwagen: 198.000 Euro

bei man gerne zum Schalthebel greift, einem altertümlich langen Schaltstock aus dem Boden. Statt des üblichen GO 190-Sechsganggetriebes mit Seilschaltung sorgt ein altbewährtes Sechsgang-Schaltgetriebe vom Typ GO 110 mit Drehwellenschaltung für die passenden Gänge. Entgegen aller Vorurteile lässt sich damit trefflich schalten, dank gepflegter Gassenführung und vertretbar langer Wege sitzt jede Schaltung.

### Ohne Dachheizung

Eine Prise Nostalgie weht durch den Intouro, wenn man die stehenden Pedale tritt und den langen Schaltstock schwingt. Aber der Funktionalität können wir nicht übel nachreden. Das moderne Cockpit geht dem Fahrer gut zur Hand, die wichtigsten Bedienelemente und Schalter sind schnell erlernt. Einfache Heiz- und Klimadrehregler ersetzen das aufwändigere Klimacenter. Beheizt wird mit Gebläseheizkörpern, auf Wunsch gibt es 26 oder 32 kW Kühlleistung auf dem Dach, aber keine Dachheizung. Wer seine Fahrgäste über längere Distanzen befördert, wird seinen Mitfahrern Gepäckablagen über den Sitzen gönnen. Hochfest oder mit verstellbarer Lehne, das ist hier die Frage. Mercedes bietet den Inter-Star Eco auf, der speziell für den Regionalbus konzipiert wurde. Es geht aber auch anders: Mehr Komfort haben der Inter-Star Plus und erst recht der Travel-Star Eco mit Schlafsitzeinstellung zu bieten. Den gefällig geschwungenen Sitzfuß, der das Platznehmen und Aufstehen erleichtert, gibt es freilich nur im teuren Integro.

ANZEIGE



**Ihr Partner für jeden Omnibus!**

☎ 021 54/95 80-0 · [www.boeckels.de](http://www.boeckels.de)

### Das Spiel mit den Farben

Aber stiefmütterlich ist der Fahrgast nicht unterwegs. Wer geschickt die Bezüge wählt und Vorhänge für die Fenster spendiert, schafft im betont sachlichen Fahrgastraum eine wohnlige Atmosphäre. Unterwegs geht der Intouro pfleglich mit seinen anvertrauten Fahrgästen um. Er läuft verträglich leise und federt omnibusfein, hier machen die Techniker keinen Unterschied. Das Fahrwerk stammt aus dem Integro, mit ZF-Einzelradführung vorn und gewohnter Vierbalg-Luftfederung hinten. Der günstige Regionalbus rollt unbeirrbar geradeaus – keine Frage, dass der Intouro auch enge Kurven willig meistert – er geht seinem Fah-

rer dabei freudig zur Hand. Der Wendekreis, nur 20,98 m – da schafft man auch knifflige Fahrmanöver ohne Mühe. Und der kleine Motor macht ohne Murren mit und erstaunt den Tester.

Der Intouro ist kaum langsamer als seine stärkeren Kollegen unterwegs, bei der Bremsanlage finden sich weitere Unterschiede. Der Intouro brems rein druckluftgesteuert, eine elektronische Bremsregelung (EBS) ist für den Intouro nicht zu bekommen. Kein ESP, nur ABS und ASR serienmäßig, hier gibt sich der wackere Intouro eine Blöße. Und der hydrodynamische Retarder (Voith), der im Testwagen keine starke Vorstellung gibt, kostet extra. Xenon-Licht für bessere Sicht bei Nachtfahrten ist für den Intouro nicht drin. So ist das eben, das Packaging.

### In Summe

Als Regionalbus macht der Intouro keine schlechte Figur, er kann mit dem Wettbewerbsumfeld mithalten. Es ist der Preis, der nachdenklich macht. Sein teurer Markenkollege Integro ist nicht so viel besser, dass er 50.000 Euro Aufpreis rechtfertigen würde. Die



**Downsizing im Heck:  
Der Sechszylinder OM 926 LA  
hat nur 7,2 l Hubraum.**

Luft wird noch dünner für Integro und Konsorten, wenn der Intouro den neuen Euro-6-Diesel erhält. Und EBS samt ESP, wie es die EU ab 2015 für Omnibusse vorschreibt. Spätestens dann wird im Mercedes-Produktprogramm aufgeräumt.

**Wolfgang Tschakert**

## ▶ ONLINE-PRODUKTBERATER für Arbeitsschutz



- ▶ Produkte für Ihre Anforderungen von diversen Herstellern vergleichen
- ▶ Produktsuche für ausgewählte Branchen
- ▶ Umfangreiche Produktbeschreibungen
- ▶ Produktdaten mobil abrufbar (z.B iPad)



**JETZT VERGLEICHEN UNTER:**

[www.arbeitsschutz-online.de](http://www.arbeitsschutz-online.de)

Wir bieten Ihnen die Online-Produktberatung an:

