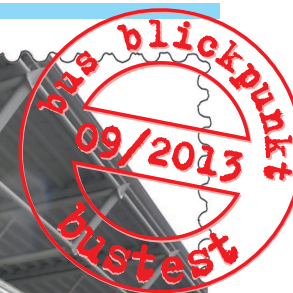




Mehr Feinschliff beim Integro, die technischen Vorteile sitzen unter dem Blech



Den Intouro erkennt man am Bug: glatter Grill mit Einzelleuchten, simple Spiegelarme



Im Vergleich: MB Integro & MB Intouro Geschwisterzwist im Überlandgeschäft

Das gibt es nicht überall. Mercedes-Benz bietet gleich zwei Modelle für den Regionalverkehr auf, um dort den Erfolg zu erzwingen. Die Kontrahenten aus dem gleichen Stall heißen Integro und Intouro und sehen sich weitgehend ähnlich. Nur dass der Intouro weit billiger ins Haus kommt und seinem teuren Bruder das Leben schwer macht.

Konkurrenz gibt es selbst in den besten Familien. Was der große Bruder kann, will auch der kleinere können – und manchmal hat der sogar die Nase vorn. Wie der Intouro von Mercedes-Benz, der ja als Billigvariante auf osteuropäische Kundenkreise zielte. Geplatzt hat das prima – und weil in Westeuropa der Wettbewerber Crossway von Erfolg zu Erfolg eilte, musste der Marktführer reagieren. Ein günstiges Einstiegsmodell für den regionalen Einsatz musste her, der dem Iveco-Bestseller Paroli bieten konnte. Kann er auch, wenn man die Verkaufszahlen sieht. Jetzt wird der Intouro aus türki-

scher Fertigung auch in Deutschland vertrieben, der Trend zeigt steil nach oben. Die Konzernstrategie „...kein Punkt für die Konkurrenz...“ lässt keine Nische unbesetzt. Denn der Markt der Hochboden-Busse für den Überland-einsatz ist wahrlich international und hart umkämpft. Der Daimler-Konzern ist hier so gut wie kein anderer Bushersteller aufgestellt: Top down mit den UL-Modellen von Setra, mit Stern am Bug der Integro und der Intouro. Platzhirsch bei Mercedes ist nach wie vor der Integro, mit mehr als sieben Jahre Markterfahrung kein Newcomer mehr. Kein Aufreger in der

Szene, dafür mit bewährten Qualitäten, nur eben jetzt mit neuer Euro 6-Maschine. Das sieht man nur von hinten – die charakteristischen Kühlrippen in der Motorklappe zeigen es an. Darüber hinaus gaben die Evobus-Entwickler ihrem Regionalbus eine Modellpflege mit auf den Weg. Im Cockpit erfreut ein Farbdisplay den Fahrer, ein neuer noch kräftigerer Wasserretarder verzögert mit stattlichen 3.500 Newtonmetern. Die wichtigste Neuheit betrifft die Bremsanlage, die mit Euro 6 endlich elektronisch regelt. Aber trotz EBS-Bremse zahlt der Integro-Kunde für ESP noch extra, die Integro-Dreiaxler bekommen es auch. Auch die Niveauregulierung der Luftfederung steuert jetzt fein elektronisch. Und wenn man den Integro mit Doppelverglasung und Reisesitzen bestückt, wird daraus ein feiner Doppelverdiener. Davon kann beim Intouro keine Rede sein. Er ist nur als Zweiaxler erhältlich, mit 12,14 und mit 12,98 Metern Länge. Rein äußerlich findet man kaum Unterschiede. Ok, die kleinen Einzelscheinwerfer in der glatten Bugmaske ersetzen die großen Integro-Leuchteinheiten. Und einfache nackte Spiegelhalter anstelle der verkleideten Spiegelarme tun es an dieser Stelle auch. Auch sonst bleibt der Intouro auf dem Teppich, von Doppelverglasung oder Dachheizung kann hier keine Rede sein. Bei den Fahrgastsitzen wählt der Kunde zwischen hochfest oder mit verstellbarer Lehne. Aber stiefmütterlich ist der Fahrgast nicht unterwegs. Wer geschickt die Bezüge wählt und Vorhänge



Abgespecktes Cockpit ohne ergonomische Schwächen – im Intouro wird noch mit einem langen Schaltstock dirigiert



Mehr Schalter und mehr Komfortfunktionen im Integro, der die acht Gangstufen automatisch sortiert

für die Fenster spendiert, schafft im betont sachlichen Fahrgastraum eine wohnliche Atmosphäre. Unterwegs geht der Intouro recht pfleglich mit seinen Fahrgästen um. Er läuft verträglich leise und federt omnibusfein – das Fahrwerk stammt aus dem Integro, woher sonst. In seinem Heck werkt der 7,2-Liter-Sechszylinder (OM 926 LA) in Euro 5-Spezifikation, der sich auf sein Geschäft versteht. Mit 286 PS und 1.120 Newtonmetern gibt er sich leistungswillig, wenn man ihn nur drehen lässt. Wer auf der Autobahn Tempo 100 einschlägt,

dreht den Sechszylinder bis zur 2.000er-Marke aus. Allerdings bringt er samt 350 Liter Kraftstoff nur 12 Tonnen auf die Waage – eine halbe Tonne weniger als ein vergleichbarer Integro.

Der wird derzeit noch in Mannheim und Ulm gebaut – und bekommt bereits den neuen Euro 6-Sechszylinder ins Heck montiert. Ausschließlich einen 7,7 Liter großen Sechszylinder modernster Machart, der den 12-Liter großen OM 457-Diesel ablöst. Aber der Kleine hat andere Qualitäten, einen einteiligem Zylinderkopf samt zwei obenliegende Nockenwellen, wie sie früher nur feinnervige Sportmotoren hatten. Der Leichtathlet unter der Haube sorgt unter Volllast für 360 PS und maximal 1.400 Newtonmeter Drehmoment. Gemeinsam mit dem achtstufigen Powershift-Getriebe macht das kleine Triebwerk im großen Bus eine gute Figur. Auf flachem Terrain nimmt der Integro zügig Fahrt auf und rennt auf der Autobahn mit 1.500 Touren. Auf Landstraßen spart er, wenn der Diesel nur noch mit 1.250 Umdrehungen surft.

Etwas nostalgisch ist dem Fahrer zumute, wenn er sich hinter Intouro-Steuer setzt. Er tritt stehende Pedale und schwingt einen langen Schaltstock. Der ragt wie früher aus dem Boden und bedient über eine konventionelle Drehwelle das GO-110-Sechsgang-Getriebe. Entgegen aller Vorurteile lässt sich damit aber trefflich schalten. Aber bei den Bremsen scheiden sich die Geister. Der Intouro bremsst rein druckluftgesteuert, eine elektronische Bremsregelung

(EBS) ist für den Intouro nicht zu bekommen. Auch kein ESP, nur ABS und ASR. Und der hydrodynamische Retarder, der im Testwagen keine starke Vorstellung gibt, kostet extra. Xenon-Licht für bessere Sicht bei Nacht- und Schlechtwetterfahrten ist für den Intouro nicht drin.

Pünktlich zum Jahreswechsel 2013/14 wird es nochmal spannend. Wenn auch der Intouro nur noch mit Euro 6-Motor zulassungsfähig ist, rückt der Intouro seinem älteren Bruder endgültig auf die Pelle. Und weil die EU ab 2015 Assistenzsysteme wie ESP für schnellfahrende Omnibusse verbindlich vorschreibt, bekommt auch der Intouro die moderne Bremsanlage. Ob es künftig bei Mercedes noch zwei Geschwister-Typen gibt? ■

Die technischen Daten

Technische Daten: MB Integro/MB Intouro

Motor

Reihensechszylinder-Motor Mercedes OM 936, stehend, Turbolader und Ladeluftkühlung, Common-Rail-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder, abgasarm nach Euro 6 mit Abgasrückführung, SCR-Katalysator und Partikelfilter.

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: 7.700 cm³ / 7.200 cm³
Nennleistung: 260 kW/354 PS bei 2.200/min
210 kW/286 PS bei 2.200/min
Max. Drehmoment: 1.400 Nm bei 1.200 – 1.600/min
1.120 Nm bei 1.100/min

Kraftübertragung:

Automatisiertes Powershift-8-Ganggetriebe GO 250-8, Übersetzungen i = 6,57 – 0,63, einfach untersetzte Hinterachse, i = 3,154 / Sechsgang-Schaltgetriebe GO 110 mit Servounterstützung, Übersetzung: i = 6,12 – 0,75; einfach untersetzte Hinterachse, i = 5,22

Fahrwerk

Luftfederanlage mit elektronisch geregelter Fahrwerkregelung; Vorderachse: Einzelradaufhängung ZF RL 75 E; hinten starre Antriebsachse MB RO 440 / HO6. Reifen 295/80 R 22,5.

Bremsanlage

EBS-Druckluftbremsanlage mit Scheibenbremsen plus ABS und ASR; Sekundär-Wasser-Retarder von Voith. ESP und Bremsassistent. Zweikreis-Druckluftbremsanlage, an beiden Achsen Scheibenbremsen plus ABS und ASR; Dauerbremse Voith-Retarder Typ 123.

Lenkung

ZF-Kugelmutterlenkung Typ Servocom 8098.

Maße und Gewichte:

Länge/Breite/Höhe 12.140 / 2.550 / 3.355 mm
Radstand 6.080 mm
Vorderer/hinterer Überhang 2.760 / 3.300 mm
Kofferraumvolumen max. 4,9 m³
Kraftstofftank 350 l
SCR-Additiv 44 l
Leergewicht 12.780 kg / 12.080 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 18.000 kg

Fahrgastkapazität

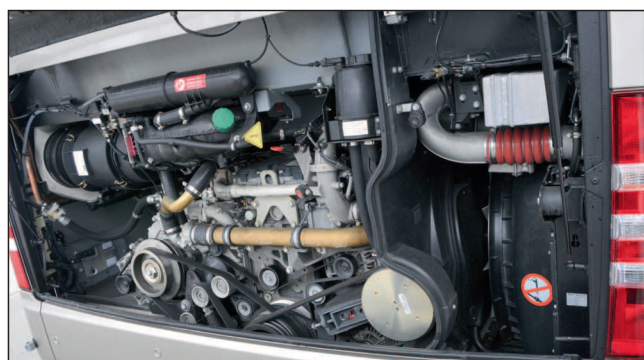
Sitzplätze 53 + 1 / 55 + 1

Nettopreis

Testwagen 253.000 Euro / 198.000 Euro



Sachlich freundlicher Innenraum im Intouro: wahlweise hochfeste Bestuhlung oder mit verstellbaren Lehnen



Moderner Maschinenbau im Integro-Heck: den gleichen Euro 6-Grundmotor soll auch der Intouro bekommen

Bewertung MB Integro / MB Intouro	
Pro Disziplin sind 5 Punkte möglich – maximale Punktzahl 40	
Antrieb	●●●●○ / ●●●●○
Ausstattung	●●●●○ / ●●●●○
Bedienung	●●●●○ / ●●●●○
Fahrsicherheit	●●●●○ / ●●●●○
Qualität	●●●●○ / ●●●●○
Komfort	●●●●○ / ●●●●○
Wirtschaftlichkeit	●●●●○ / ●●●●○
Optik	●●●●○ / ●●●●○

Resümee



Tester Wolfgang Tschakert

Es ist der Preis, der nachdenklich macht. Denn der Intouro macht als Regionalbus keine schlechte Figur. Etwa 30.000 bis 50.000 Euro mehr kostet der Integro samt besseren Bremsen und mehr Fahrgastkomfort, der modernere Mercedes drängt mehr ins Privatgeschäft der Doppelverdiener. Während der Intouro eher ein Fall für Flottenkunden ist, knapp kalkuliert doch mit ordentlichen Grundqualitäten. 2014 dann mit neuer Euro 6-Maschine und moderner Bremstechnik schließt er technisch zum Integro auf. Nur auf das Packaging kommt es noch an, wie die Marketing-Experten sagen. Ein gemeinsamer Baukasten mit vielen Zutaten, die der eine hat, der andere nicht. ■