

pneumatisch betätigten Kupplungszyklinders entfallen mechanische Teile wie Ausrückgabel, Ausrücklager und Kupplungskraftverstärker. Die Bezeichnung RO 440 (statt bisher H06) bezieht sich auf den Durchmesser des Achstellers. Ein Sicherheitsaspekt ist die Anzeige des Reifendrucks im Zentralsdisplay, wozu Sensoren an der Innenseite der Felgen angebracht sind, die mittels Batterien funktionieren.

Stufenloser Übergang

Der Fahrerplatz des Integro liegt ebenso wie der Mittelgang 860 mm über der Fahrbahn – daher ist der Übergang in den Fahrgastraum stufenlos. Die bei der letzten Modellpflege umgesetzte Verlängerung des Vorbaus um 140 mm hat sich auf die Raumverhältnisse im Cockpit und vorderen Einstieg positiv ausgewirkt. Sämtliche Bedienelemente sind griffgünstig in einem Halbkreis vor dem Fahrer angeordnet. Das mittig zwischen den Rundinstrumenten angeordnete Zentralsdisplay ist in der Euro 6-Ausführung farbiger gestaltet. Zusammen mit dem neuen Display wurde auch die – optionale – Anzeige für das Reifendruck-Kontrollsystem umgesetzt. Links von den Instrumenten sind griffgünstig die Bedientasten sowie der Drehschalter für die Außenbeleuchtung angeordnet. Rechts liegt das Feld für die Klimasteuerung und die Türbedienung. Der Bedienehebel für die Joystick-Schaltung ist ergonomisch günstig in Nähe zum Lenkrad positioniert. Die verstellbare Lenksäule mit zusätzlicher Ausstiegsstellung sichert einen barrierefreien Zugang zum Fahrerplatz.

Links vom Arbeitsplatz findet der Fahrer weitere Staufächer und eine offene



Hier wird die Ausstattung als Doppelverdiener bereits deutlich: Reiseleitersitz im vorderen Einstieg



Das ansprechend und übersichtlich gestaltete Integro-Cockpit findet sich praktisch baugleich in allen Überlandbussen der beiden EvoBus-Marken. Anders als in den Reisevarianten mit kombiniertem Lenkstockhebel ist hier der Joystick-Schaltknauf (rechts neben dem Lenkrad) erhalten geblieben.



Gut isoliert: Selbst beim Beschleunigen – hier im Bereich von 70 km/h – sind die Motorgeräusche verhalten.



www.busplaner.de

web

Ausführliche Angaben zu technischen Daten sowie Bilder zum Mercedes-Benz Integro finden Sie auf unserer Website. Hier können Sie auch alle Bustests seit dem Jahr 1999 abrufen.



Zwangsläufig reduziert die Kasette für den Hublift den Stauraum. Die Aussparungen in den stabilisierenden Streben der Kofferklappen zeigen, dass auch hier Gewicht eingespart wurde.



Lichterreihe: Servicesets mit Leseleuchten bieten auf weiten Überlandstrecken einen gern genutzten Komfort.

Die klare Linienführung dominiert die Karosserie des Integro, der für den Überlandverkehr eine hochwertige Lösung darstellt.



+ „Fast zu schade für den Linieneinsatz“: Fahrgastraum des Integro, mit komfortabler Polsterbelegung und Servicesets unter den Ablagen



+ Die Fernsteuerung für den Braunlift ist sicher und denkbar einfach. Mit dieser Ausstattung – einschließlich Wechsellpodest gegenüber dem Einstieg – lässt sich der Integro noch vielseitiger einsetzen.



+ Übersichtlich mit allen nötigen Informationen: Die Rundinstrumente mit zentralem Infodisplay. Der Drehzahlmesser zeigt direkt die besondere Charakteristik der kleinen Euro 6-Busmotoren (OM 936) auf: Erst bei 2.800 Touren beginnt der rote Bereich.



+ Besser geht's nicht: Der digitale Tachograph sitzt benutzerfreundlich noch über der Klimasteuerung in der Konsole. Weiter oben der gut erreichbare Taster für die Haltestellen-Bremse, die sich beim Gasgeben automatisch löst.

+ Praktisch und bewährt: Front mit großer Klappe und herausziehbarem Ersatzrad. Die modulare Aufteilung erleichtert den Austausch bei Stoßschäden.



+ Trotz Miniformat gut im Blickfeld (auf der A-Säule): Abstandswarner mit farbigen Leuchtdioden und Piepsignal als Hilfe beim Zurücksetzen.

+ Sauber aufgeteilt: Batteriefach und Sicherungskasten – ausschließlich mit Automaten – sowie die Zusatzheizung von Spheros, installiert rechtsseitig im Heckbereich

