

Mercedes-Benz Integro: Weniger Verbrauch trotz Euro VI

Die neue Motorengeneration Blue-Efficiency-Power und damit gleichzeitig die Umstellung auf die Abgasstufe Euro VI steht 2013 im Mittelpunkt der Präsentation der neuen Version des Überlandbusses Mercedes-Benz Integro. Mit der Einführung der neuen Motoren geht neben der nochmals geringeren Abgasemissionen ein spürbar niedrigerer Kraftstoffverbrauch einher.

Bei den Blue Efficiency Power-Motoren des Integro für die Abgasstufe Euro VI handelt es sich um stehend eingebaute Reihensechszylinder. In den Zweiachsern findet die neue, kompakte Baureihe Mercedes-Benz OM 936 mit 7,7 l Hubraum Verwendung. Die Leistung beläuft sich auf 220 kW / 299 PS oder 260 kW / 354 PS, jeweils bei 2200 Umdrehungen pro Minute (U/min). Das Drehmoment beträgt 1200 bzw. 1400 Newtonmeter (Nm). In der dreiachsigen Ausführung kommt der ebenfalls neue Mercedes-Benz OM 470 mit 10,7 l Hubraum zur Anwendung. Er leistet 265 kW / 360 PS oder 290 kW / 394 PS bei 1800 U/min. Das maximale Drehmoment beläuft sich auf 1700 Nm bzw. 1900 Nm.

Beide Motoren-Baureihen verfügen über eine Common-Rail-Einspritzung. Trotz zusätzlicher Aggregate für Euro VI wurde das Gewicht der Motoren durch zahlreiche Einzelmaßnahmen gegenüber dem der Vorgänger nach Euro V reduziert.

Je nach Einsatzprofil und Antriebsstrang-Kombination liegt der Kraftstoffverbrauch der Zweiachser um zwei bis fünf Prozent und der Dreiachser um bis zu zwei Prozent niedriger. Gleichzeitig sinken der Verbrauch von Adblue und Motoröl deutlich.

Die strengen Vorgaben der künftigen Abgasstufe Euro VI führen zu einer aufwändigen Abgasreinigung. Zu diesem Zweck kombiniert Mercedes-Benz die bewährte Bluetec-Motorenteknologie mit SCR-Technologie und Adblue-Einspritzung mit einer Abgasrückführung sowie einem Partikelfilter.

Alternativ zum manuell betätigten Sechs-Gang-Schaltgetriebe und dem vollautomatischen Wandler-Automatikgetriebe ZF Ecolife führt Mercedes-Benz auch beim Integro das Acht-Gang-Omnibusgetriebe Mercedes GO 250-8 PowerShift ein. Die

Bedienung des Getriebes über den Joystick-Schalthebel ist denkbar einfach. Neu ist ebenfalls bei diesem Getriebe die weitgehend verschleiß- und wartungsfreie Kupplung.

Den neuen integrierten Retarder betätigt der Fahrer in gewohnter Weise über den Lenkstockschalte. Er erreicht bis zu 3500 Nm Bremsmoment. Der Retarder ist als Sekundärretarder ausgelegt und nutzt als Brems- und Kühlmedium nun das Motorkühlwasser.

Unverändert bleibt das bewährte Programm des Integro: Konsequenz auf den Überlandverkehr zugeschnitten, deckt der zweiturige Spezialist mit seinen Varianten auf zwei Achsen (Integro, Integro M) und drei Achsen (Integro L) von 12,14 m bis 14,92 m Länge den gesamten Bereich von kurzen Linienstrecken im Vorortverkehr bis hin zum Langstrecken-Überlandeinsatz ab. Aufgrund seiner komfortablen Auslegung eignet er sich zugleich für Shuttle- und Ausflugsfahrten. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel:



Wirtschaftlicher und umweltfreundlicher mit Euro VI: Überland-Omnibus Mercedes-Benz Integro mit neuer Motorengeneration für die Abgasstufe Euro VI.



Wirtschaftlicher und umweltfreundlicher mit Euro VI: Überland-Omnibus Mercedes-Benz Integro mit neuer Motorengeneration für die Abgasstufe Euro VI.



Wirtschaftlicher und umweltfreundlicher mit Euro VI: Überland-Omnibus Mercedes-Benz Integro mit neuer Motorengeneration für die Abgasstufe Euro VI.



Wirtschaftlicher und umweltfreundlicher mit Euro VI: Überland-Omnibus Mercedes-Benz Integro mit neuer Motorengeneration für die Abgasstufe Euro VI.