



Größer geht nicht!

Der norddeutsche Reisemobilhersteller CS-Reisemobile baut einen gewaltigen Kastenwagen. Der Rondo XL ist in Höhe und Länge kaum zu überbieten. *Text: Timo Großhans, Fotos: Heiko Paul*





Der Rondo ist höher als der Dreier im Schwimmbad. 3,26 Meter erhebt sich der Sprinter mit „Superhochdach“. Und lang ist der Rondo XL auch noch. CS-Reisemobile aus dem Norden von Hamburg nimmt als Basisfahrzeug die extra lange Version des Mercedes-Benz Sprinter mit 6,94 Metern. Nur in der Breite bleibt der Koloss sportlich schlank. Lediglich 2,02 Meter Hüftspeck trägt er mit sich herum und fährt sich damit auf engen Straßen oder in Baustellen unkompliziert.

Falls man einen Führerschein für ihn hat. Denn ein Rondo XL ist bei CS in der leichtesten Version einer, der immerhin schon knapp über 3,88 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht verfügt. Und dabei ist selbst der Testwagen von REISEMOBIL INTERNATIONAL ohne Zwillingbereifung und Allrad mit seinen 4,05 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht schon an der Zuladungsgren-



*Klassischer Innenraum mit Dinette und Küche, Querbett hinten und massivem Hubbett, das man nach unten zieht.
Links: Küche mit Zweiflammkocher.*



Der Möbelbau besteht, wie bei CS üblich, aus 15 Millimeter Pappelsperholz mit hochwertiger HPL-Beschichtung und wird immer mit Massivholzleisten verarbeitet.



Ein Badraum, der zum Duschen einlädt. Das Waschbecken verschwindet in der Wand. Darüber hängt ein Spiegel-Schrank.



Oben: Über dem Heckbett massive Stauräume. Mit geschlossenem Heck. Links: Die Aufnahme für den Gasdruckdämpfer des Hubbetts ist etwas rustikal.

ze. Streng genommen ist er mit vier Erwachsenen und Gepäck nach Normrechnung überladen. Aber für vier Erwachsene ist der Rondo wohl auch nicht gebaut, obwohl er über vier vollwertige Schlafplätze verfügt. Der XL ist eher das extravagantere Enkelmobil oder etwas für Getrenntschläfer. Trotzdem: Die meisten Rondo XL, so versichert Claus D. Oltmanns, Chef von CS, sind 5-Tonnen-Fahr-

zeuge mit Zwillingssbereifung und dann gern mit Allrad, die dabei schnell auch die sechsstellige Preislatte überspringen. Aber die haben dann auch kein Problem mit der Zuladung. Viel Geld für einen Kastenwagen. Aber in Zeiten, in denen VW T5 oder Mercedes-Benz Vito für ähnliche Preise gebaut werden, warum nicht?

Noch einmal: Der Rondo XL ist riesig, er ist hoch und

dabei trotzdem elegant und sportlich. Der Testwagen ist mit dem 2,2-Liter- und 163-PS-Motor samt 7-Gang-Automatik ausgestattet. Das ist Komfort pur. Der Mercedes-Motor kommt mit dem Gewicht locker zurecht. Auch das Fahrwerk. Souverän schlucken die Fahrwerkskomponenten Bodenwellen und Querrillen. Der heckgetriebene Sprinter neigt auch in schnell gefahrenen,

engen Kurven nicht zum Übersteuern. Und auch nicht zum übertriebenen Wanken. Es ist eher ein progressiver Wankvorgang, denn im ersten Teil der Amplitude der Schwingung zwischen rechts und links geht der Van natürlich schon in die Federn, wird dann aber stabil und zieht sauber den Radius. Eher ein gewolltes Komfortmerkmal, welches man eben mögen muss.

Der Ausbau

Innen sind keine Geräusche zu vernehmen. CS baut als Manufaktur. Rund 30 Mitarbeiter beschäftigt der Familienbetrieb. Der Möbelbau ist robust und durchdacht, jedes Möbelteil mit dem Nachbarmöbel verschraubt und/oder verklebt. Das sorgt für Stabilität und Knarzfreiheit. Während des Tests kam auch nirgends ein Klappern oder Scheppern auf.

Der Rondo XL ist ein Vierschläfer. Der Van verfügt im Heck über ein 1,89 mal 1,47 Meter großes Querbett. Für einen Sprinter ist das mehr als normal für ein Querbett, denn die Karosserie ist ja eigentlich kaum über 200 Zentimeter breit. CS verbaut rechts wie links Verbreiterungshutzen, die das Bett auf rund 190 Zentimeter verlängern. Die Hutzen tragen außen kaum auf, sehen sogar eher schnittig und sportlich aus.





Oben erkennt man gut die seitliche Bettverbreiterung. Sie ist auch auf der anderen Seite. Unten die großzügige Garage mit Doppelboden.



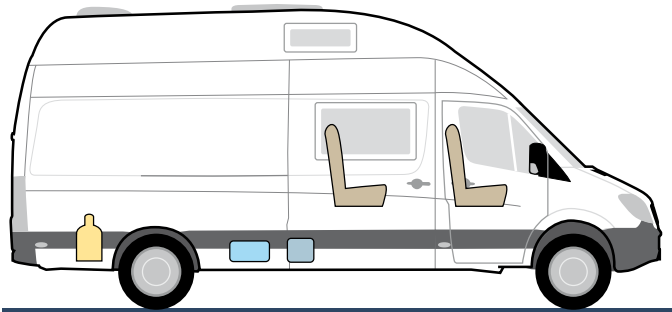
Das andere Bett ist ein Klapp-Hubbett über der Sitzgruppe. Es wird mit starken Gasdruckdämpfern unter der Decke gehalten. Zum Gebrauch liegt es auf massiven Stahlträgern auf. „Wer da hochkommt“, sagt der CS-Chef, „den trägt es auch.“ Hoch kommt der, der schlafen will, über praktische, aus den seitlichen Möbelblöcken ausziehbaren Trittleisten. So spart man sich, eine sperrige Leiter im Reisemobil mitzunehmen.

Holz ist der dominierende Ton in einem typischen CS-Ausbau. HPL-beschichtetes Pappelspertholz mit Echtholzleisten an den Kanten. Alles sehr so-

lido und fachmännisch gefertigt. Die Klappen öffnen und schließen sauber, genauso die Schubladen. An den Türen sind ordentliche Türgriffe, keine Plastikbaumarktklapperdinger, die man das ein oder andere mal in anderen Reisemobilen sieht. So zum Beispiel an der Badtür: ein echter Beschlag.

Der Badraum dahinter ist eine Dusche mit WC. Eine Dusche, in der sich auch duschen lässt. Nur ein Vorhang vor die Tür, fertig, nicht aber um einen ganz herum (eine Duschtechnik, die man in dieser Branche dringend überdenken sollte).

Das Waschbecken verschwindet in der Badwand



Ladetipps

	Gesamtgewicht	Vorderachse	Hinterachse
zulässige Gesamtmasse	4.050 kg	1.800 kg	2.430 kg
Grundmasse (gewogen)*	3.572 kg	1.619 kg	1.953 kg
+ Fahrer	75 kg	54 kg	21 kg
+ 100 % Frischwasser	150 kg	42 kg	108 kg
+ 100 % Gas	48 kg	-9 kg	57 kg
+ Boiler/Toilette	10 kg	3 kg	7 kg
Leermasse**	3.855 kg	1.709 kg	2.146 kg
+ Beifahrer	75 kg	54 kg	21 kg
+ 2 Passagiere	150 kg	72 kg	78 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Pers.)	20/40 kg	4/7 kg	18/35 kg
+ 10 kg/Meter Länge	69 kg	13 kg	62 kg
Norm-Gewicht*** (2 Pers.)	4.019 kg	1.780 kg	2.146 kg
Norm-Gewicht*** (4 Pers.)	4.189 kg	1.855 kg	2.334 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	31 kg	20 kg	191 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	-139 kg	-55 kg	96 kg

*mit vollem Kraftstofftank; ** RMI-Messmethode, angelehnt an die StVZO; *** RMI-Messmethode, angelehnt an die EN 1646-2: Anteilige Achslasten errechnen sich nach dem Momentenschlüssel (Achsbelastung = Einzelgewicht x Hebelarm : Radstand)

Für zwei Personen ist unser Testwagen gerade noch akzeptabel bei der normierten Zuladungsberechnung. Mit vier Erwachsenen und Gepäck wäre der Sprinter deutlich überladen. Aber: Eine Auflastung für den gewünschten Einsatzzweck ist kein Problem. Hier einfach mit CS reden.



Zu dem Grundriss kommt noch ein großes, sehr stabiles Hubbett, das aus dem Rondo XL einen Vierschläfer macht.

Technische Daten

Fahrgestell: Mercedes-Benz Sprinter CDI, 2,2 Liter, 120 kW (163 PS), Siebengang-Automatik

Maße und Massen: (L x B x H): 649 x 202 x 326 cm, Radstand 432,5 cm, zul. Gesamtmasse 3.300 kg, Anhängelast 2.000 - 3.500 kg

Aufbau: Stahlblechkarosserie, Isolierung mit Extremisolator 20 mm, Mercedes-Benz-Serienhochdach, Mercedes-Benz-Serienhochdach, isolierverglaste Aufstellfenster (Seitz)

Betten: Dachbett 205 x 150 cm, Hubbett 190 x 150 cm

Füllmengen: Frischwasser 150 l, Abwasser: 100 l (beide innenliegend, beheizt), Gas: 2 x 11 kg

Serienausstattung: (Auszug) Hochdach, Zweiflammkocher, Kompressorkühlschrank Waeco 110 Liter, Heizung Truma Combi 6, Rücksitzbank einstellbar, Bordbatterie 235 Ah

Extras: (Auszug) Zul. Gesamtmasse bis zu 5.000 kg, Klimaanlage, Tempomat, Echtholz-Fensterrahmen, großes Heki Hartal Multi 90, Ladebooster Votronic, Rückfahrkamera, Solaranlage, Dieselheizung, Automatiktetriebe

Testverbrauch: 8,9 l/100 km
Grundpreis: 74.900 Euro

Testwagenpreis: 88.676 Euro
Vorfürwagen: 85.051 Euro
www.cs-reisemobile.de



Bei CS ist der Möbelbau voll auf Stabilität ausgerichtet, wie man links an der Verschraubung erkennen kann. Oder auch an der Türklinke, die diese Bezeichnung verdient hat.

wenn man es nicht braucht oder auf der Toilette sitzt, es wird einfach weggeklappt.

Genauso einfach und funktional die sehr lange Küchenzeile mit solider Spüle und Zweiflammherd. Ein klappbares Zusatzbrett erweitert die Arbeitsfläche. Nach oben geht es ein wenig eng zu. Der Kühlschrank sitzt unter dem Herd, was unспортliche Naturen bedenken sollten. Für den Griff ins untere Fach muss man sich bei dieser Anordnung schon fast auf den Boden legen.

Der Boden ist bis zur Hälfte des Raums ein Doppelboden. Darunter ist also ein Keller. Das isoliert besser und bringt Stauraum. So lassen sich lange Teile vom Laderaum noch weit nach vorn schieben.

Die beheizbaren Wassertanks liegen innen. Mit 150 Liter Frischwasser lässt es sich eine Weile auskommen. Wegen Wassermangel muss niemand aufs Duschen verzichten.

Nach dem Duschen hockt man dann vielleicht noch am Tisch. Der ist in der Breite vari-

abel dank massiver Scharniere. Rechts und links lässt er sich umklappen und damit in der Breite bestimmen. Ausbuchtungen für Gläser sind genauso praktisch wie die Flaschenhalter. Die Sitzbank ist in ihrem Sitzwinkel einstellbar, was für eine bequeme Sitzposition sorgt. Gegenüber lassen sich die Sitze drehen, übrigens auf originalen Mercedes-Drehkonsolen, die den Vorteil haben, dass ihr Entriegelungshebel hinten sitzt und so gut vom Wohnraum aus bedienbar ist.

Mein Fazit

Ich persönlich würde mit der Firma CS im Detail über die Abstimmung der Holzdekors reden. Außer-



dem hat mir nur noch eines am Rondo nicht so gefallen: die Gasdruckdämpferaufnahmen. Hier könnte man feiner arbeiten. Ansonsten würde ich mich auf die Handwerksarbeit der Hamburger verlassen. Solide im besten Sinne, langlebig, exakt und hand-schmeichlerisch sind die Arbeiten ausgeführt. Hut ab, Note eins.

Auch der Sprinter und sein Automatikgetriebe fahren sich vom Feinsten. Dass er schmaler ist als ein Ducato, gleicht CS mit den beiden Karosserieverbreiterungen aus. Der Rondo XL ist sicher ein extremes Beispiel für einen CS, das sich auf andere Grundrisse übertragen lässt.

Timo Großhans