



Gute Reise

Zugegeben: Es ist schon etwas ungewöhnlich über ein Reisemobil zu resümieren, dass fast 20 Jahre alt ist und mittlerweile rund 180.000 Kilometer auf dem Buckel hat. Um so bemerkenswerter ist aber die Tatsache, dass unser CS-Sprinter 416 4x4 erst als „Gebrauchtwagen“ seine bislang größte Reise unter die Räder genommen hat.

Auf einer rund zehnmonatigen Tour, rund 33.000 Kilometer durch Zentralasien war der CS-Sprinter im Dauerstress: Staub, Hitze, Kälte, Geröll, Schlamm, Wasser und die härtesten Pisten und Straßen dieser Welt – über Tausende von Kilometern. Eine Art „Langzeittest“ unter verschärften Bedingungen.

Deshalb teilen wir gerne unsere Reise-Erfahrungen und speziell an dieser Stelle. Verbunden mit großen Respekt und Anerkennung vor der Qualitätsarbeit und dem Team von CS-Reisemobile. Chapeau! Das ist wirklich echte Wertarbeit. Und wir sind sicher: wir werden noch lange Freude an unserem Sprinter von CS-Reisemobile haben. Die nächsten längeren Touren sind bereits in Planung.

Rückblick:

Im Jahre 2005 verließ der Sprinter die Werkshallen von CS Reisemobile in Ulzburg. Das Layout des Typ „Corona“ als Basis, aufgebaut auf dem „schweren Chassis“ eines 4,6 Tonners, 416 CDI mit Oberaigner-Allrad-System. Einer der ganz wenigen, vielleicht sogar der Einzige mit so einer seltenen Spezifikation.

Erst 14 Jahre später, im Jahr 2019 wechselte das Fahrzeug den Besitzer. Wir kauften ihn sozusagen aus „erster Hand“ vom Vorbesitzer und in einem Top-Zustand als Ersatz für unser bisheriges Reisemobil – einen Unimog – der uns vorher Schwerpunktmäßig durch die Wüsten im Iran, Mittleren Osten und Oman, sowie durch die Gebirge im „wildem Kaukasus“ begleitet hat.



Um den Sprinter fit für die große Tour zu machen haben wir ihm natürlich einige Modifikationen am Fahrwerk verpasst: verstärkte Koni-Stoßdämpfer, Zusatzfedern von der Firma Staebler für die Vorderachse, Rutschplatten und Unterfahrschutz zur Sicherheit am Wagenboden sowie eine größere Bereifung mit Mud-Terrain Reifen in der Dimension 215/85 R 16 ermöglichen maximale Bodenfreiheit. Der Motor saugt seine „Atemluft“ durch einen Schnorchel und die wichtigsten Zuführungen an der Lichtmaschine und Elektrik im Motorraum wurden mit Schrumpfschläuchen zusätzlich gegen Dreck und Nässe geschützt. Reisegewicht mit vollen Tanks und 2 Personen: 4,2 to

„Never Touch the Running System“...

....ist inzwischen für viele Bereiche eine fast sprichwörtliche Weisheit. Speziell was den Innenausbau und die Installationen von unserem CS-Reisemobil betrifft, belieben wir ALLES und nach gründlicher Durchsicht so wie es war. Quasi Werkstandard.

Um es vorweg zu nehmen: Damit fahren wir gut. Sehr gut. Auf der langen Tour hatten wir kein einziges wirkliches Problem mit dem Interieur unseres Reisemobils. Keine lose gerüttelten Möbel oder Klappen. Kein undichter oder durchgescheuerter Schlauch des Wassersystems, der Heizung oder Gasversorgung. Kein lockeres Kabel an der Elektrik für den Innenraum. Alles funktionierte jeden Tag so wie es sollte. Und das 280 Tage lang. Egal ob in Hitze, Staub, Schnee oder eisiger Kälte.

Liebes CS-Team: Danke und Willkommen zu einer kleinen Bilderreise von „Eurem“ CS-Sprinter auf einer langen Zentralasien-Tour.



Ausblicke entlang des Pamir Highways in Tadschikistan: Wir befuhren die östliche Variante des Highways durch das Wakhan-Tal. Die staubige Piste verläuft über fast tausend Kilometer - stetig ansteigend - mehr oder weniger direkt und parallel an der Grenze zu Afghanistan. Weiter oben im Pamir erblicken wir dann die Grenzbergregionen von Pakistan und der Grenze zu China.



Ein Wettersturz im Juli kann in diesen Regionen immer wieder mal vorkommen. Um uns herum donnern Lawinen und Geröll zu Tal. Höchste Vorsicht ist geboten. Die Trumatic Gasheizung funktioniert auch in Höhen über 4000 Meter problemlos. Wir haben es gemütlich warm und sitzen den Wettersturz aus. Mit einer Passhöhe von 4655 Metern ist der Pamir-Highway die zweithöchste Passstraße in Zentralasien.





Auf dem Dach der Welt. Grandioses Panorama auf der Strecke nach Kirgisistan.





Der Sprinter läuft und läuft... im Gegensatz zum tadschikischen Truck. Wenn uns am Tag zwei Fahrzeuge entgegenkommen, sind es viel. In der Regel pendeln tagsüber Motorräder zwischen den kleinen Orten. Eine unwirkliche, aber gewaltige Gegend.



Aus den Seitentälern donnert das Schmelzwasser ins Tal. Eine gute Gelegenheit die Wassertanks aufzufüllen. Die Brücken werden jedes Jahr wieder instandgesetzt. Gut die die Hälfte des Jahres ist der Pamir-Highway auf Teilstrecken nicht befahrbar.



Das Dach der Welt, der Pamir liegt hinter uns. Die Gebirge von Kirgisistan vor uns.





CS-Suite mit Ausblick im kasachischen Altyn-Emel Nationalpark. Wir durchqueren Kasachstan zum zweiten Mal um über das Altai-Gebirge in die Mongolei einzureisen. Für uns ist die Mongolei das lang ersehnte „Fernwehziel“. Für den CS-Sprinter nimmt die „Tour de Tortour“ aber noch lange kein Ende.



Die Mongolei öffnet sich mit seiner unglaublichen Weite. Wir queren zuerst nach Ulan Baator, der Hauptstadt, um dann wieder nach Süden, Richtung Wüste Gobi (Bild) abzubiegen. Richtige Straßen gibt es kaum. Braucht es auch nicht wirklich. Die 3,5 Millionen Einwohner in einem Land, dass viereinhalb mal so groß ist wie Deutschland, finden ihren Weg auch so.



Es sind die Sand- und Wellblechpisten die unerbittlich am Ausbau, an uns und am Fahrzeug rütteln. Aber noch immer noch gilt: nicht mal eine Schraube ist locker!
Weder bei uns, noch am Fahrzeug. Und das nach tausenden von Kilometern!



Selbst wenn wir tief im Wasser oder stundenlang im Staub und Sand unterwegs sind. Alle Einbauten, auch die im doppelten Boden, bleiben trocken, sauber und jederzeit funktionsbereit. Durch die eingezogene Schottwand zwischen dem Badezimmer (Typ Corona) und der Hecktüre dringt kaum Staub und Dreck ins Fahrzeuginnere. Saubere Sache.

Und so war es möglich die Abende in einer gigantischen Landschaft zu genießen, um nach Einbruch der Dunkelheit in einem sauberen und aufgeräumten Reisemobil ins kuschelige Hochbett zu schlüpfen. Eine Jurte auf Rädern. Schöne Aussichten.



Nach fünf Wochen verlassen wir aus Visagründen die Mongolei in Richtung Baikalsee (Russland). Zuerst am Baikalsee vorbei bis tief nach nach Burjatien. Immer mehr Flüsse kreuzen unsere Pisten. Es ist Abenteuer pur, aber letztendlich drehen wir der Sicherheit zuliebe dann doch um...



In der teilweise sehr gebirgigen Gegend von Burjatien (Sibirien) übernachteten wir immer wieder auf dem Gelände der offiziellen Forsthäuser. Heiße Quellen inklusive. Dort sind wir nicht nur herzlich willkommen, sondern vor allem auch sicher. Denn, der „Bärenreck, den wir auf unseren Spaziergängen immer wieder entdecken, ist bestimmt keine Lakritze.



Auf dem Rückweg in Richtung Irkutsk machen wir immer wieder Halt an den Ufern des riesigen Baikalsees (Länge 636 Kilometer), dem größten Süßwasserreservoir der Welt.

Die tiefste Stelle beträgt 1650 Meter. An den meist sandigen Ufern finden wir immer wieder schöne Plätze zum Übernachten – um dann je nach Wetterlage – die letzte Herbstsonne zu genießen, ein Buch zu lesen, die Wäsche zu waschen und für den Abend das obligatorische Lagerfeuer vorzubereiten. Aber „Väterchen Frost“ nähert sich spürbar. Sein kalter Atem, vor allem Nachts, macht uns Beine. Ab jetzt heißt es: Westwärts.



Kein Fake: Die langen Sandstrände am Baikalsee.



Irkutsk ist mit rund 420.000 Einwohnern die größte Stadt im Gebiet des Baikalsees. Eine gute Gelegenheit um Vorräte aufzustocken und um bei einer Mercedes Werkstatt den Sprinter vor der Rückreise gründlich durchchecken zu lassen. Da Irkutsk an der Strecke der Transsibirischen Eisenbahn liegt, lassen wir uns die Gelegenheit nicht entgehen, mit der Dampfeisenbahn einen Tagesausflug um den unteren Teil des Sees zu machen. Irgendwie scheint die Zeit stehen geblieben. Der Zug hält in Orten, die mit dem Auto nicht erreichbar sind. Der „Baikal Blues“ hat uns voll erwischt...



Ab Irkutsk sind es rund 8500 Kilometer bis nach Hause, sagt das Navi. Auf guten Straßen fahren wir tagelang durch Sibirien.



Raststätte in Sibirien. Leckeres Gemüse, Fleischspieß vom Grill und heißer „Chai“.. (Tee)



Erst hinter Jekaterinburg überqueren wir wieder den Meridian nach Europa.

Unterwegs besuchen wir die großen Städte in beiden Teilen Russlands und machen immer wieder liebenswerte Bekanntschaften mit den Menschen in diesem großen Land.

Es ist traurig und für uns immer noch schwer zu begreifen, wie sich die politische Großwetterlage jetzt so verändert hat. Wir hatten das Glück, alle diese Länder, ihre Menschen, Kulturen und die zahlreichen Naturspektakel noch so unbefangen und offen erlebt zu haben.



Der Kreml von Kasan, 750 Kilometer östlich von Moskau. Eine Besonderheit ist, dass sich diesen „Burgberg“ eine orthodoxe Kirche und eine Moschee teilen.

Damit endet diese kurze Episode dieser großartigen Reise. Es sind nur Momentaufnahmen und ein kleiner Teil unserer Erlebnisse. An Moskau vorbei reisen wir über die Balten-Staaten und Polen wieder zurück nach Deutschland. Der CS-Sprinter war für uns ein zuverlässiger und unkomplizierter Reisebegleiter, der auch nach Ende dieser langen Reise oft im Einsatz ist.

**!!Randnotizen und nützliche Erfahrungswerte auf der nächsten Seite.
Einfach weiter nach unten scrollen!!**

Zum Abschluss ein paar Randnotizen und Tipps für Fernreisende.
(Diese Liste hat natürlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit)

Die Strecke: Deutschland – Griechenland – Türkei – Aserbaidschan – Kasachstan – Usbekistan – Tadschikistan – Kirgisien – Kasachstan – Altai-Gebirge (Russland) – Mongolei – Russland (Baikal) – Burjatien und durch halb Russland und die Baltischen Staaten und Polen wieder zurück nach Deutschland. (März 2019 bis Dezember 2019)

Trinkwasser:

Es gab überall gutes Wasser. Notfalls haben wir große Gebinde Trinkwasser (10 Liter) gekauft und diese in die Tanks geleert. In Russland und in der Mongolei gab es sogar richtige Filter-Wasserstationen, wo wir unsere Vorräte kostenfrei auffüllen konnten. Zur Sicherheit testeten wir unser Wasser regelmäßig immer wieder mit einem Wassertester. Obwohl wir zwei 100 Liter Tanks im Fahrzeug haben, benutzten wir bis auf wenige Ausnahmen nur einen Tank. Tägliches Trinkwasser hatten wir in Flaschen dabei. Gibt es überall zu kaufen.

Gesundheit:

Keinen einzigen Tag hatten wir Probleme. Den Pamir-Highway sind wir gemächlich angegangen um uns langsam an die Höhe zu gewöhnen und machten immer wieder längere Spaziergänge und kleine Wanderungen.

Sonst gilt Vorsicht und Bedacht! Verletzungen jeder Art sollten unbedingt vermeiden werden. Handschuhe beim Holz machen und festes, stabiles Schuhwerk sind schon mal die halbe Miete....

WC-Entsorgung:

Bis auf Großstädte vermieden wir öffentliche Toiletten so gut es ging. Wir haben eine normale Kassetten-Toilette, die wir täglich entleerten. Keine Chemiezusätze.

Manchmal konnte wir die Kasette in öffentlichen Toiletten oder Tankstellen entleeren. Weitab großer Ansiedlungen, Dörfer etc. haben wir mittels „Loch in den Boden graben“ entsorgt.

Elektrik/Batterien:

Die Paneele unserer Solaranlage sind nicht mehr die Neuesten. Trotzdem reichte der generierte Strom aus um die Batterien auf stets gutem Niveau zu halten. Wenn sich die Gelegenheit ergab, hängten wir den Sprinter für ein paar Stunden an den Landstrom. Und so eine Gelegenheit fand sich in der Regel immer, speziell wenn wir in größeren Städten an sogenannten Guest-Houses parkten.

Dieselversorgung:

Es kam uns sicher entgegen, dass unser Sprinter noch ohne aufwändige und komplizierte Sensor-Elektronik funktioniert. Zusätzlich zum serienmäßigen 100 Liter Tank, hatten wir zwei BW-Kanister mit insgesamt 40 Liter dabei. Je nach Gebiet (speziell Pamir-Region und Mongolei) tankten wir an „modernen Tankstellen“ voll – auch die Kanister. Somit hatten wir eine Reichweite von rund 1000 Kilometern. Die Dieselqualität ist teilweise sehr

schlecht. Der Sprinter rauchte manchmal wie ein alter russischer LKW. (mehr siehe weiter unten „Service, Wartung, Reparaturen)

Gasversorgung:

Wir heizen und kochen mit Gas. Als Backup hatten wir noch einen Benzinkocher dabei. Unser Vorbesitzer installierte eine feste Tankanlage mit LPG-Außenbetankung und das gibt es an vielen Tankstellen, da auch viele PKW und LKW in diesen Regionen mit LPG fahren. Wir besorgten uns vorher die richtigen Adapter und hatte nie ein Problem mit der Versorgung. Mit Gasflaschen wird es schon komplizierter. Die Anschlüsse passen nicht und Tauschflaschen gibt es natürlich auch nicht. Es gibt aber Gasflaschen-Füllstationen. Wir sind froh diese nicht benötigt zu haben.....

Service, Werkstätten, Wartung, Zuverlässigkeit:

Werkstätten die uns mit kleinen Reparaturen helfen können, gibt es quasi an jeder Straßenecke. Die Dichte von älteren Sprinter-Modellen ist in diesen Regionen enorm hoch. Zur Sicherheit und wegen der schlechten Dieselqualität zogen wir die Ölwechselintervalle vor, speziell in der Region Pamir und Mongolei.

Auch den Dieselfilter mit Wasserabscheider tauschten wir je nach Region früh aus. Wasser im Diesel gehört je nach Region zum Standard. Da heißt es aufpassen! Wenn es eine abgelegene Tankstelle war, tanken wir zusätzlich über einen externen Wasserabscheider.

Auf der gesamten Reise hatten wir nur zwei größere technische Probleme. Mitten in Kasachstan ließen sich plötzlich der Allrad und die Untersetzung nicht mehr ausschalten. Da mussten wir dann doch an den Abschleppwagen um das Verteilergetriebe nicht durch

unnötige Drehmomentbelastung kaputt zu machen. 300 Kilometer am Seil hinter einem kasachischen LKW ist aber auch ein Erlebnis!

In Pavlodar, einer Stadt mitten in der Steppe von Kasachstan, fand sich dann auch mit Hilfe unseres „Monteurs“ das richtige Ersatzteil. Das Unterdruckventil hatte seinen „Geist“ aufgegeben. Der Rest waren Verschleißteile, die der extremen Belastung geschuldet waren: Radlager, Stoßdämpfer, Blattfederlager hinten oder komplett verdreckte Riemenscheibenlager, etc. Aber alles keine wirklichen Probleme. Für „kleines Geld“ reparierte man uns diese Sachen schnell und unkompliziert. Ersatzteile, auch neu, gab es überall. Neue Stoßdämpfer kamen per Luftpost aus Deutschland nach Ulaan Batoor (Mongolei).