

Durch dick und dünn

Mit dem Independent zeigt CS einen Mercedes-Benz Sprinter, der Geländetouren meistert und sich gut auf der Straße fahren lässt.

Von Heiko Paul

Die Allterrain-Reifen von BF Goodrich verleihen dem Allrad-Sprinter eine martialisches Note und verbessern seine Geländetauglichkeit deutlich.



Ich höre, dass ich nichts höre. Bis auf das Abrollgeräusch der Reifen. Angenehm leise rollt der CS Independent über den Asphalt – wie ein Sprinter eben. Der 190 PS starke Turbodiesel-Sechszylinder hat genügend Power, den Allradler auf jeder Straße der Welt zügig voranzutreiben. Lange Etappen zum Einsatzort, wo letztendlich die Geländetauglichkeit gefragt ist, werden mit dem von CS ausgebauten Mercedes-Benz Sprinter zum Kinderspiel.

Dass die 245/75R 16 Zoll großen BF Goodrich Allterrain-Reifen leicht heulen, daran gewöhnt sich die Crew schnell. Genauso wie an die CS-Möbel, die unerschütterlich an ihrem Platz sitzen, ohne Quietschen und Knarzen – ein weiteres wichtiges Komfortmerkmal des Kastenwagens aus der wenige Kilo-

meter nördlich von Hamburg ansässigen Edelschmiede CS-Reisemobile. Dass es zum Mercedes-Allradantrieb nur das Fünfgang-Automatikgetriebe gibt und nicht die modernere Siebengang-Automatik, stört kaum. Das „alte“ Getriebe wechselt die Gänge einwandfrei. Ähnlich sehen es offenbar auch die CS-Kunden. Denn 43 Prozent ordern die ausgebauten CS-Sprinter mit Allradantrieb. Der ist allerdings beim Independent schon in der Serienausstattung enthalten.

„Unsere Kunden legen großen Wert auf Autarkie und stehen den neuen Batterietechniken aufgeschlossen gegenüber“, betont CS-Chef Oltmanns. Häufig wird deshalb die im Testfahrzeug verbaute Lithium-Ionen-Batterie von Dometic gewählt, zusammen mit dem Ladebooster von Votronic, der während



Ausgeklappt ist der stabile Massivholz-Tisch 110 Zentimeter breit. Mit wenigen Handgriffen lässt er sich, etwa zur Fahrt, auf 80 Zentimeter zusammenklappen.



Der Kleiderschrank ist für ein Sechs-Meter-Mobil erstaunlich groß.



der Fahrt die Batterien mit Voll-dampf lädt. Da zum Independent-Paket auch eine Solaranlage gehört, ist die Stromversorgung gesichert.

Der Möbelbau im CS Independent ist absolut solide. Im Testwagen hat CS die 15 Millimeter starken



Schöne Details, wie hier eine kleine Tasche an der Wand für Brillen, zeigen, dass der Independent von Praktikern gebaut wird.

Platten mit Buche furniert, an jeder Kante findet sich eine gerundete Echtholz-Leiste. Das mag zwar optisch nicht jedermanns Sache sein, solide und langlebig ist es allemal. Und wer mal an einer Ecke hängen bleibt, ist froh über die Rundungen der Buchenkanten.

Auch bei der Möbelaufhängung geht CS vorbildlich vor. Alle Möbелеlemente sind nie nur direkt an das Fahrzeug geschraubt, sondern immer auch mit einem weiteren Möbelstück verbunden. Kein Wunder, dass von Seiten der Möbel während der Fahrt kaum Geräusche zu hören sind – außer das Fahrzeug verwindet sich im Gelände oder wird mit Schmackes über einen Speedbreaker gefahren.

Das Bett im Heck hat durch die ausgestellten „Ohren“ immerhin eine Länge von 198 Zentimetern, ist auf der Kopfseite 140 Zentimeter breit und am Fußende sind es noch 120 Zentimeter. Die Maße wirken auf den ersten Blick durchaus stattlich. In der Praxis ergeben sich allerdings Einschränkungen durch die verkleideten Fensterrahmen. Zwei große, kräftige Camper kommen sich da schnell in die Quere. Was dagegen positiv auffällt: CS zieht ►



Die ausklappbare Arbeitsfläche der Küche ist auf gleicher Höhe mit der Arbeitsplatte. Der Kühlschrank sitzt unter dem Bett.

vor den Hecktüren eine angenehm gepolsterte Rückwand ein. Sie verhindert zwar, dass lange Gegenstände durchgeladen werden können, isoliert aber und ist für den hinten Schlafenden sehr angenehm.

Den Ein- und Ausstieg ins Querbett erleichtert eine unter dem großen Kleiderschrank versteckte, ausziehbare Trittstufe. Der Kompressorkühlschrank sitzt unter dem Bett

– wohl der einzige Ort im Mobil, an dem genügend Tiefe dafür vorhanden ist.

Den Raum unter dem Bett nutzt CS auch für das verschiebbare Waschbecken. Das Bad hat eine Grundfläche von gerade mal 85 mal 67 Zentimetern. Das Waschbecken über der Banktoilette lässt sich wie eine Schublade nach hinten unter das Bett schieben – die Toilette ist damit frei. Mit diesem Kniff gewinnt das Bad deutlich.

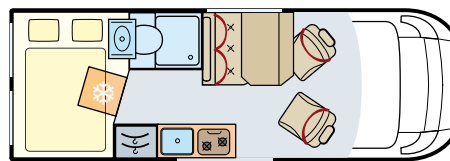
Wie der enge Raum eines Kastenwagens gut genutzt wird, zeigt CS auch beim Tisch. Weil der Fahrersitz für groß Gewachsene weit nach hinten gestellt werden muss und auch auf der bequemen Fasp-Sitzbank noch Bewegungsfreiheit wünschenswert ist, lässt sich der Tisch zusammenklappen, vorne und hinten um jeweils 15 Zentimeter.



Das Paneel zeigt, dass reichlich Energie vorhanden ist. Die USB-Steckdosen an der Sitzgruppe erfreuen die Nutzer von Smartphones und Tablets.



Wird das Waschbecken nicht benötigt, kann man es unter den Lattenrost des Querbetts im Heck schieben.



Technische Daten

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Sprinter, 3,0 Liter, Sechszylinder, 190 PS, Fünfgang-Automatikgetriebe, Allradantrieb

Maße und Massen: (L x B x H): 591 x 202 x 285 cm, Radstand 366 cm, zul. Gesamtmasse: 3.500 kg (max. 7.000 kg), Anhängelast gebremst: 2.000 kg

Aufbau: Stahlblechkarosserie, Möbel aus Pappelsperholz

Bett: 198 x 140/120 cm

Füllmengen: Diesel: 75 l, Frisch-/Abwasser: 100/80 l, Gas: 5 kg

Ausstattung: 90-l-Kompressorkühlschrank, Bi-Xenonscheinwerfer, Multifunktionslenkrad, Klimaanlage, Tempomatik, Solaranlage 140 W, Allterrain-Reifen, Lithiumbatterie 2 x 100 W, Außendusche usw.

Grundpreis: 77.500 Euro


Testwagenpreis: 110.500 Euro

Ruckzuck ist er zum Essen wieder auf 110 Zentimeter gebracht.

Mit den riesigen Allterrain-Reifen fällt der CS auf. Ist der Allradantrieb eingeschaltet, erklimmt der Sprinter erstaunliche Steigungen, selbst auf schmierigem Geläuf. Weil die Reifen vom Komfort her auf der Straße durchaus taugen, lassen sich entspannt große Strecken zurücklegen, zumal sich auch der Spritverbrauch mit knapp 14 Litern auf 100 Kilometer in Grenzen hält. Einzig feuchten Asphalt mögen die großen Schlapfen nicht. In Kurven beginnen sie schnell zu schmieren und vermitteln dann ein indifferentes Fahrverhalten.

Gut 110.000 Euro muss der Kunde für den CS Independent in der getesteten Variante berappen, der Grundpreis mit Allradantrieb liegt bei 77.500 Euro. Klar, kein Schnäppchen. Wer aber die hochwertige technische Ausstattung des Innenausbaus und des Basisfahrzeugs sieht, kommt durchaus zu dem Schluss, dass der Independent das Geld auch wert ist.



 Tel.: 04193/7623-0
www.cs-reisemobile.de

Die Allterrain-Reifen von BF Goodrich erweisen sich in Verbindung mit dem Sprinter-Allradantrieb auch auf schwierigem Geläuf erstaunlich geländetauglich.