

# CS Rondo

Kaum vorgestellt und schon lässt sich der **NEUE MERCEDES SPRINTER** in der *promobil*-Redaktion blicken – als exklusiver **CAMPINGBUS MIT QUERBETT-GRUNDRISS** von CS-Reisemobile. Supercheck.

**M**anchmal geht es ganz schnell: Da haben wir Ihnen eben erst in Ausgabe 6/2018 gezeigt, welche Reisemobile mit der brandneuen Mercedes-Sprinter-Basis auf dem nächsten Caravan-Salon zu bestaunen sind, und schon haben wir einen davon hier: den neuen CS Rondo.

Zugegeben, Marke und Modell haben in der Reisemobilwelt Exoten-Status, doch dafür gewährt der Rondo einen prima Blick

über den Tellerrand. Und das in zweifacher Hinsicht: Zum einen haben wir es hier mit einem Campingbus zu tun, für dessen Preis man andernorts schon einen gestandenen Integrierten bekommt, zum anderen liefert er uns viele Eindrücke vom neuen Mercedes Sprinter, von dem wir wohl alle nicht zuletzt auch nach der Einführung des neuen VW Crafter allherd erwarten.

CS-Reisemobile setzt seit vielen Jahren ausschließlich auf den Mercedes-Kasten-

wagen. Sein Premium-Charakter und der verfügbare Allradantrieb machen ihn zur idealen Basis für den Campingbus-Spezialisten. Gut für den Ausbauer: Da die Abmessungen des Transporters mit dem Generationswechsel beinahe unverändert blieben, können auch die Grundrisse nahezu eins zu eins übertragen werden. Ausbau und Basisfahrzeug müssten also bereits ein eingespieltes Team sein, oder? Die Antwort liefert der Supercheck. □

Fotos: Andreas Becker



Detaillierter Grundriss auf Seite 34.

## ■ DIE BAUREIHE

### CS RONDO

<b>Preise:</b>	68 700–83 500 Euro
<b>Basis:</b>	Mercedes Sprinter
<b>Länge:</b>	5930–6940 m
<b>Gesamtgewicht:</b>	3500–3880 kg
<b>Weitere Modelle:</b>	8

**Charakter:** Den hier gezeigten Rondo gibt es noch in den zwei Sieben-Meter-Varianten Rondo L und XL. Im Prinzip sind die beiden Schwestermodelle lang gezogene Versionen mit beinahe identischem Grundriss, aber etwas mehr Platz in allen Bereichen. Die Liegefläche des Heckbetts ist jeweils etwas breiter, und da der Kühlschrank neben dem Küchenblock unterkommt, gibt es im Heckstauraum eine Durchlademöglichkeit. Als XL trägt der Rondo ein Hochdach, unter das CS-Reisemobile ein zusätzliches Längsbett installiert und damit Schlafplätze für zwei weitere Mitreisende schafft.



Rondo L (Bild) und XL nutzen den Sieben-Meter-Sprinter als Basis. Das schafft innen mehr Platz und weitere Verstaumöglichkeiten.

**S**chiebetür auf und rein in den Rondo. Erste Eindrücke sammeln. Sofort springt ein Sinnesorgan an, das in den meisten anderen Reisemobilen auf Stand-by bleibt – die Nase. Im Rondo riecht es angenehm nach Holz, heimelig, ein kleines bisschen wie Berghüttenurlaub. Das kommt nicht von ungefähr, denn CS-Reisemobile verarbeitet den Naturstoff an vielen Stellen des Ausbaus. Das kratzunempfindlich furnierte Pappelsperrholz der größten Möbelflächen rahmen jeweils Echtholzleisten ein, der Fensterrahmen und der Tisch an der Sitzgruppe sind sogar komplett aus Massivholz gefertigt. Passend dazu: die Textil-Verkleidungen an den Wänden und der Decke. Sichtbare Kunststoffteile sind hier eindeutig in der Minderheit. Beeindruckend ist auch die handwerklich akkurate Verarbeitung, die keine Zweifel an der Langlebigkeit aufkommen lässt. Wer sich den stolz bepreisten Rondo gönnt, dürfte lange viel Freude damit haben. Toll daher auch, dass Kunden bei der Gestaltung reichlich Wahlfreiheit genießen: Die Grundelemente der Möbel, die Holzleisten oder den Boden gibt es in jeweils drei verschiedenen Ausführungen, bei den Polsterstoffen sind es sogar 23 Varianten.

**Der Rondo-Ausbau** ist aber nicht nur hochwertig, sondern auch funktional. Pfiffige Detail-Lösungen sind in allen Bereichen des Querbett-Modells zu entdecken. Angefangen beim Tisch der Halbdinette, dessen Tischplatte zusammengeklappt und so in der Größe halbiert werden kann. Das schafft



Heller Innenraum dank Ahorndekor und großem Dachfenster. Der Dinettentisch lässt sich genial aufs halbe Format zusammenfallen.

Platz fürs Entern der Vordersitze oder der bequem gepolsterten Rückbank. Damit man es auf ihr noch gemütlicher hat, kann sie ein Stück nach vorne gezogen, die Rückenlehne dann schräger gestellt werden. Die beiden Vordersitze sind rasch gedreht. Ein eventuell störender Handbremsenhebel entfällt nun komplett, da Mercedes für den neuen Sprinter optional eine elektrisch gesteuerte Parkbremse anbietet.

Mit mehr als zwei Personen wird es um den Tisch dennoch recht eng. Und obenrum schränkt vor allem der wuchtige Dachstaukasten das Raumgefühl ein. Klar, die nur knapp sechs Meter lange und im Vergleich zum Fiat Ducato deutlich schlankere Sprinter-Basis fordert eben ihre Kom-

promise, Platzangst braucht man im angenehmen hellen Rondo-Innenraum aber dennoch nicht befürchten.

Die Küche ist etwas niedrig geraten, bietet aber alles, was die typische Zweierbesatzung auf ihren Reisen braucht: einen Zweiflammherd mit elektrischer Zündung, eine Edelstahlspüle ordentlicher Größe und etwas Arbeitsfläche – wie in Campingbussen üblich in Form eines Klappbretts an der Küchenstirnseite. Unüblich ist dagegen der Platz des Kühlschranks unter dem Heckbett. Dazu mehr im nächsten Kapitel.

Trotz der schlanken Sprinter-Karosserie gelingt es CS, ein vollwertiges Festbad zu integrieren. Der Raum ist zwar nicht riesig, bietet aber ausreichend Platz für Notdurft und Körperpflege. Der Clou: Das Waschbecken befindet sich oberhalb der breiten Banktoilette in einer Schublade, verschwindet also in der Wand, wenn es nicht benötigt wird. Ebenfalls mit an Bord: ein großer Spiegel, ein Schminkspiegel, eine Wäscheleine, ausreichend Ablagemöglichkeiten und der optionale Dachlüfter, unter dem es Großgewachsenen jenseits der 1,80-Meter-Marke beim Duschen aber schnell zu eng werden dürfte.

Damit im Heck ein Querbett unterkommt, implantiert CS dem Sprinter zwei Karosserieerweiterungen in die hinteren Seitenwände. So bringt es die Liegefläche immerhin auf 1,92 Meter Länge. Die hochwertige Matratze und zwei Lattenroste bringen viel Komfort. Um im Schlafbereich anzukommen, muss jedoch erst ein guter Höhenmeter überwunden werden. Behilflich ist dabei eine kleine Ausziehstufe. □



Wegen der erhöhten Bettposition und der Hängeschränke wirkt der Schlafbereich etwas eng. An Kopffreiheit mangelt es aber keineswegs.



Im kleinen Bad gefallen das stabile Auszieh-Waschbecken, das Platzangebot auf der Banktoilette und das Dachfenster mit Ventilation (optional).



Küche: Platz und Ausstattung reichen für die Zubereitung einfacher Mahlzeiten. Da der Kleiderschrank direkt angrenzt, ...



... findet der Kühlschrank nur noch unter dem Bett Platz.

WERTUNG

Wohnen		3,5
Betten	30 %	3,2
Sitzgruppe	20 %	3,5
Küche	20 %	3,6
Sanitärraum	20 %	3,1
Möbelbau	10 %	4,6

maximal 5 Punkte möglich

- Sehr hochwertige, sauber verarbeitete Möblierung, unempfindliche Oberflächen, teils in Echtholz ausgeführt.
- Variabel nutzbarer Massivholztisch, bequem gepolsterte Rückbank mit Verstellfunktion für Rückenlehne und Sitzfläche.
- Doppelbett mit hochwertiger Matratze, von zwei Lattenrosten unterfedert und unterlüftet.
- Küche mit brauchbarer Arbeitsflächenerweiterung und passablem Stauraumangebot.
- Bad mit guter Ausstattung und angemessener Bewegungsfreiheit auf der Toilette und vor dem Waschbecken.
- Gute Verteilung von Stromquellen und Lichtschaltern.
- ➖ Teils eingeschränktes Raumgefühl an Sitzgruppe und Heckbett.
- ➖ Bettenlänge unter zwei Metern, schmaler Einstieg.
- ➖ Geringe Stehhöhe, wenig Bewegungsfreiheit beim Duschen.



Breiter Heckstauraum mit weiteren Staufächern. Für Fahrräder reicht die Höhe aber nicht. Keine Durchlade.



In die Sitztruhe sollte nur, was man nicht ständig braucht, denn der Zugriff ist umständlich.



Dem hohen Kleiderschrank mit ausziehbarer Bügelstange fehlt nur noch ein Licht zur Perfektion.

Sitztruhe: Bevor sich die Sitzfläche aufstellen lässt, muss zunächst die Rückbank in Richtung Mittelgang gezogen werden.

Trotz üppiger Ausstattung bietet der Rondo-Testwagen noch reichlich Zuladungsreserven für zwei Personen. Wird noch mehr benötigt, lässt sich das Fahrzeug auf bis zu 4,1 t zGG auflasten. □

Das Schlafabteil aller Rondo-Varianten ist nach hinten geschlossen. Damit ist der Bereich besser isoliert und wohnlicher gestaltet als in vielen anderen Campingbussen. Die Möglichkeit, Fahrräder im Fahrzeug zu transportieren, bleibt aber aus. Ein Heckträger ist für Radler also obligatorisch. Da CS den Kühlschrank im Rondo unter das Bett baut, fehlt auch eine Durchladeklappe. Wer darauf nicht verzichten mag, findet aber in den Rondo-Varianten L und XL eine entsprechende Lösung. Für gelegentliche Einsätze als Transportfahrzeug ist der kurze Rondo also nicht gemacht. Immerhin ist der Heckstauraum recht breit und bietet ausreichend Volumen für die übliche Campingausrüstung; weitere Staufächer in den Türverkleidungen und dem oberen Teil der Trennwand

zum Schlafbereich schaffen zudem Platz für Kleinkram.

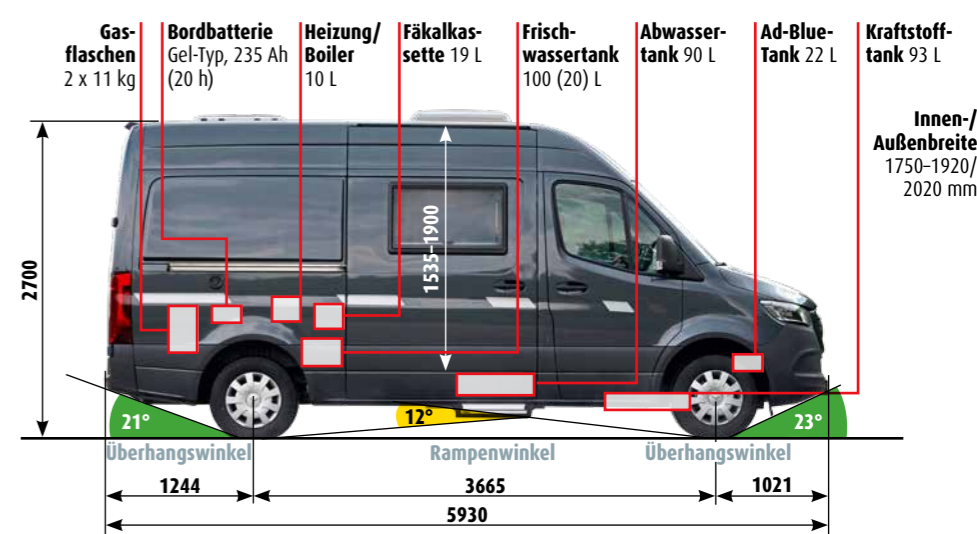
Mit der ungewöhnlichen Position des Kühlschranks gelingt der Einbau eines fast raumhohen Kleiderschranks zwischen Küchenblock und Heckbett. In ähnlich dimensionierten Fahrzeugen ist das nur selten zu finden. Weiteren Stauraum fürs Gepäck stellen mehrere Hängeschränke mit Regalböden für eine bessere Volumen-Nutzung. Falls im Schlafbereich ein offeneres Raumgefühl bevorzugt wird, können die Schränke auch abbestellt werden.

Als praktisch erweisen sich zusätzliche Ablagen, wie die Becherhalter zwischen Tisch und Seitenwand oder das Zeitschriftenfach darunter. Toll auch, dass sich die Küchenschubladen herausnehmen und außerhalb des Fahrzeugs beladen lassen. Nicht ganz einfach ist der Zugriff auf die

Viel Licht und wenig Schatten offenbart der Rondo im Technik-Kapitel. Im wahrsten Sinne des Wortes, denn die komplett in LED-Technik ausgeführte Innenbeleuchtung sorgt in nahezu allen Bereichen für eine optimale Grundhelligkeit (siehe Lichtcheck). Das indirekte Licht im Bereich von Sitzgruppe und Heckbett schafft ein stimmungsvolles Ambiente, fürs Lesen stehen schwenkbare, sehr helle Spots bereit. Die Strahler sind von hochwertiger Machart und sauber in die Verkleidung oder Möbelteile eingefasst. Gut gefällt zudem die sinnvolle Positionierung der Lichtschalter, die in allen Teilbereichen bequem zu erreichen sind. Auch an Stromquellen fehlt es dem Rondo nicht. Neben den beiden USB-Anschlüssen würde dem Schlafbereich aber noch eine weitere 230-V-Steckdose guttun.

Reichlich Punkte heimst der Testwagen wie bereits erwähnt bei der Verarbeitung des Ausbaus ein. Dazu stimmt auch die Wertigkeit der Sprinter-Basis, die CS serienmäßig mit Rahmenfenstern bestückt.

Die Bordtechnik kommt komplett im Heckbereich unter. Der Bordakku (Serie: 235 Ah), die Sicherungen, die Ablassventile des Frischwassertanks und die Heizung sind für Wartungsarbeiten oder einen Austausch über den Heckstauraum bequem erreichbar. Gleiches gilt auch für die Gasflaschen, deren Anschluss serienmäßig über einen Crashesensor, gegen Aufpreis über eine Umschaltfunktion verfügt. Die Bündelung der Technik unterhalb des Heckbettes bringt aber auch Nachteile: Liegt zum Beispiel Landstrom an, ist das Surren der Ladebooster-Ventilatoren unter dem Kopfen-



Gaskasten mit kleiner Luke für den einfachen Zugriff auf die Ventile der 11-kg-Flaschen.



Unüblich, aber gut: die Position des Kontrollbords, das über Füllstände detailliert informiert.

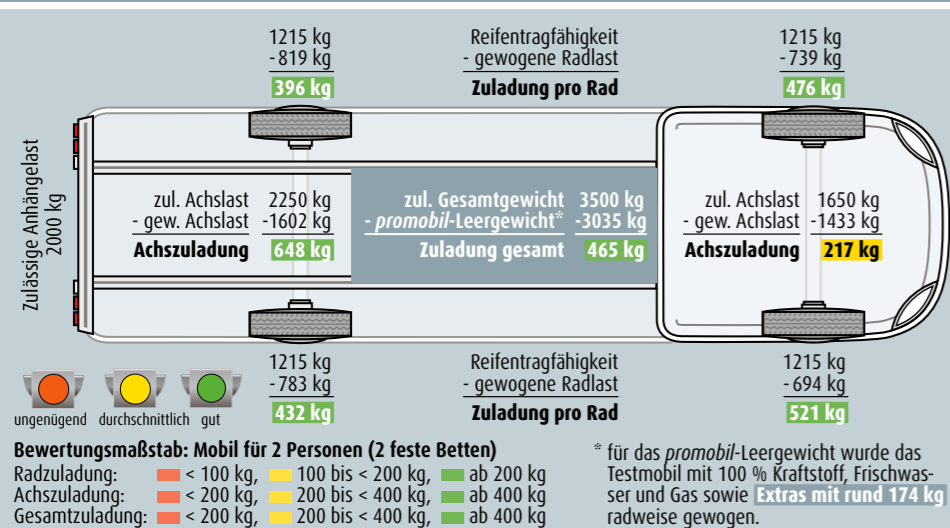
de selbst durch die dicke Matratze deutlich hörbar.

Kritik gibt es auch für die unzureichende Wintertauglichkeit. Einen Frostschutz für den unterflur montierten Abwassertank gibt es nicht. Für das Abwasser aus Wasch-

becken und Spüle kann aber ein weiterer Behälter im Heck eingebaut werden.

Ebenfalls untypisch: das am Mittelteil installierte Kontrollbord. Es wirkt etwas rustikal, informiert aber genauestens über die Füllstände der Tanks und Akkus. □

GEWICHTE UND ZULADUNG



WERTUNG

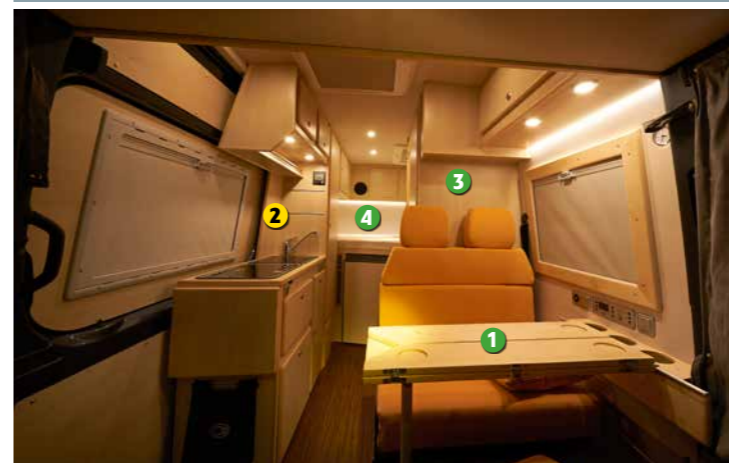
<b>Beladen</b>	<b>3,7</b>
Stauräume	50 % 3,4
Zuladung	50 % 4,0

maximal 5 Punkte möglich

- + Breiter Heckstauraum mit Bodenschiene für Verzurrosen etc., Beleuchtung und mehreren offenen Ablagen.
- + Für die typische Zweier-Besetzung üppige Zuladungsreserven, weitere Auflastungsoption verfügbar.
- + Raumhoher Kleiderschrank, zahlreiche Hängeschränke mit Volumentrennern, brauchbare Ablagemöglichkeiten.
- Für Fahrräder zu niedriger Heckstauraum, keine Durchlademöglichkeit.
- Hängeschränke teils mit geringer Tiefe.
- Nur durchschnittliche Vorderachszuladung.

LICHTCHECK

angelehnt an DIN EN 12464-1



Lediglich in der Küche liefert die Innenbeleuchtung keine Top-Werte. Das indirekte Licht schafft ein angenehmes Ambiente.

- 1 Mit durchschnittlich 210 Lux ist es in der Sitzgruppe angenehm hell. Lesespots beleuchten den Tisch sogar mit bis zu 800 Lux.
- 2 Küche: 180 Lux im Mittel sind nicht herausragend, die Beleuchtung ist aber einigermaßen gleichmäßig.
- 3 Zwei Deckenspots genügen, um das Bad gut auszuleuchten: Ø 240 Lux.
- 4 In den Ecken der rechten Bettseite wird es etwas schummrig. Der Mittelwert von 200 Lux ist aber top.

WERTUNG

<b>Technik</b>	<b>3,9</b>
Aufbau	20 % 4,0
Sicherheit	20 % 3,5
Bordtechnik	20 % 4,1
Verarbeitung	20 % 4,3
Beleuchtung	10 % 4,6
Wintertauglichkeit	10 % 2,8

maximal 5 Punkte möglich

- + Serienmäßige Bordbatterie mit hoher Kapazität, leistungsstarkes Ladegerät.
- + Ansprechende Beleuchtung, sehr gute Grundhelligkeit in fast allen Bereichen.
- + Hoch informatives Kontrollbord, intuitive Bedienung, sehr gute Platzierung.
- + Rahmenfenster serienmäßig.
- Heizung und Isolierung nur Mittelmaß.
- Abwassertank ist nicht frostgeschützt.

MESSWERTE\*

**Beschleunigung**

0-50 km/h	5,2 s
0-80 km/h	10,1 s
0-100 km/h	15,2 s

**Elastizität**

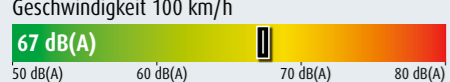
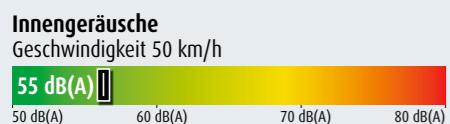
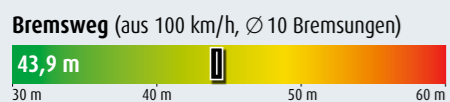
60-80/100 km/h (4. Gang)	4,1/10,0 s
60-80/100 km/h (5. Gang)	7,6/14,1 s
80-100 km/h (6. Gang)	7,0 s

**Höchstgeschwindigkeit**  
bei 3350/min im 6. Gang

	158 km/h
--	----------

**Wendekreis**  
links/rechts

	13,4/13,9 m
--	-------------



\* Messungen bei km-Stand 840. Beladen nach DIN EN 1646-2, Testgewicht 3035 kg. Daten beziehen sich auf getestete Ausführung.  
\*\*promobil-Testrunde: ca. 300 km lang, 13 % Stadt, 41 % Landstraße, 46 % Autobahn (davon 11 % Maximaltempo und 35 % mit 100 km/h).

BASISFAHRZEUG

Typ	Mercedes Sprinter 316 CDI
Motor	Turbodiesel mit Common-Rail-Einspritzung
Hubraum/Zylinder	2143 cm³/4
Leistung	120 kW/163 PS bei 3800/min
Drehmoment	380 Nm bei 1400-2400/min
Schadstoffnormen/Plakette	Euro 6c/S4/grün
Batterie/Lichtmaschine	12 V/95 Ah/2520 W
Kraftübertragung	Hinterradantrieb Siebengang-Automatik
Chassis	Kastenwagen
Fahrwerk	vorne Einzelradaufhängung, Querblattfedern, Stabilisator; hinten Starrachse, Blattfedern, Stabilisator
Spurweite vorne/hinten	1710/1716 mm
Reifengröße/-fabrikat	235/65 R 16 C, 115 R, Continental Van Contact 200

**Mängel am Testwagen**  
keine

**Info**  
Telefon 0 41 93/7 62 30,  
www.cs-reisemobile.de

Der Ducato macht die Masse, der Sprinter setzt auf Klasse – so teilen sich die beiden populären Basisfahrzeuge bisher den Markt für Reisemobile auf. Am komfortorientierten Charakter des deutlich teureren Mercedes hat sich auch mit der neuen Generation nichts geändert, allerdings bekommt der Sprinter nun ernsthafte Konkurrenz von seinem ehemaligen Technik-Bruder: dem neuen, 2016 eingeführten VW Crafter. Allradantrieb und Wandlerautomatik hat der Transporter mit dem Stern nun nicht mehr exklusiv, hält stattdessen mit vielen neuen Assistenzsystemen und digitaler Vernetzungstechnik dagegen. Dafür bedient sich Mercedes bei den eigenen Pkws und holt unter anderem das MBUX-System (Mercedes-Benz User Experience) der neuen A-Klasse in den Transporter.

Wer sich das knapp zweieinhalbtausend Euro teure Extra gönnt, bekommt nicht nur einen zehn Zoll großen, Hochglanz-ingerahmten Touchscreen, sondern auch allerlei Innovatives geboten. Per Sprachbefehl „Hey, Mercedes ...“ können nun zum Beispiel Naviziele eingegeben, Radiosender ausgewählt oder Telefonate

eingeleitet werden. Standardisierte Sätze sind dabei nicht nötig. Will man zum Beispiel in das nächstgelegene Restaurant, reicht dem System der Satz „Ich habe Hunger“, um das Vorhaben zu verstehen.

Am gut einsehbar platzierten Touchscreen gefällt vor allem das gestochene scharfe Bild der Navikarte oder der Rückfahrkamera. Die zusätzliche Ansicht aus der Vogelperspektive mit virtueller Darstellung des anliegenden Lenkwinkels leistet brauchbare Hilfe beim Einparken oder Rangieren.

**Und wie fährt der neue Sprinter?** Im Grunde wie gewohnt, denn bei Fahrwerk und Motoren hat sich mit dem Generationswechsel nicht wirklich viel geändert. Der sechs Meter lange CS Rondo ist angenehm handlich und gut zu überblicken. Mit 163 PS ist der gut drei Tonnen schwere Testwagen souverän motorisiert, liefert gute Elastizitätswerte und bietet mit der sanft schaltenden Siebengang-Automatik reichlich Langstreckenkomfort. Akustisch auffällig ist lediglich der Motor. Vom Ausbau ist wie erwartet nichts zu hören, und da CS dem Sprinterdach vorne einen kleinen Spoiler

spendiert, fällt auch das Dachfenster nicht mit unangenehmen Windgeräuschen auf.

Kritik gibt es dennoch. Das Fahrwerk schluckt selbst grobe Unebenheiten zwar gekonnt weg, reagiert um die Längsachse aber teils zu nervös und neigt daher zum Schaukeln. Und den bequemen Sitzen fehlt nach wie vor eine zweite Armlehne. □

WERTUNG

Fahren	3,5	
Fahrsicherheit	25 %	3,9
Fahrkomfort	25 %	3,7
Fahrverhalten	25 %	2,7
Fahrleistung	25 %	3,8

maximal 5 Punkte möglich

- ⊕ Gute Fahrleistungen, moderater Verbrauch, sanft schaltende Automatik.
- ⊕ Funktionales Cockpit, modernes Infotainmentsystem, zahlreiche Assistenzsysteme.
- ⊕ Gute Übersicht, angenehmes Handling.
- ⊖ Nur durchschnittliche Bremsleistung.
- ⊖ Knurriger Motor, Wankbewegungen um Längsachse.

PREISE

Natürlich gibt es Campingbusse mit ähnlichem Grundriss, die nur die Hälfte kosten. Den größten Anteil am hohen Einstiegspreis des Rondo haben die Premiumbasis, die nötigen Karosserieverbretterungen und der teils in Echtholz ausgeführte Ausbau. Dass für den Testwagen am Ende knapp 90 000 Euro fällig werden, liegt vor allem an den teuren Mercedes-Extras. Hier könnte man sparen, was aber zu Lasten des Komforts ginge. Ein großes Servicenetz darf man vom Kleinserienhersteller freilich nicht erwarten. □

**Grundpreis** 69 700 Euro  
(Mercedes Sprinter 316 CDI, Motor 120 kW/163 PS)  
mit TÜV und Zulassungsbescheinigung II

**Testwagenpreis** 89 913 Euro

Turbodiesel 140 kW/190 PS (21 kg)	3975 Euro
× ABS/ASR/ESP ✓	Serie/Serie/Serie
× Fahrer-/Beifahrer-Airbag	Serie/Serie
Chassis mit 4,1 t zGG (4 kg)	2130 Euro
× Siebengang-Automatik (38 kg)	2504 Euro
× LED-Scheinwerfer (2 kg)	1904 Euro
× MBUX-Multimediasystem (0 kg) ✓	2441 Euro
× Abstandsregel-Tempomat/Totwinkel-/Spurhalte-/Fernlicht-Assistent (0 kg) ✓	1031/557/536/339 Euro
× Zweite Dachhaube/Echtholz-Fensterrahmen/Massivholz-Klapptisch (9/1/3 kg)	996/288/319 Euro

× Elektr. Einstiegsstufe (13 kg) ✓	666 Euro
Markise (3,25 m)/Fliegenschutz für Schiebetür/Fahrradträger (28/1/5 kg) ✓	1102/412/601 Euro
Independent-Paket: Dieselheizung Truma Combi D 6, Webasto Diesel-Cerankochfeld (15 kg)	3232 Euro
Vario Sitzbank, umbaubar zum Bett (40 kg)	1353 Euro

**Kosten und Service**

Kfz-Steuer (3,5 t zGG, S5)	240 Euro
Haftpflicht/Vollkasko (500 Euro SB, Tarif Allianz)	565/1625 Euro
Servicestellen in Deutschland/Europa	1/3

× im Testwagen enthalten; ✓ empfehlenswert

WERTUNG

Preis & Service	2,1	
Preis/Ausstattung	80 %	2,1
Garantie	10 %	3,0
Servicenetz	10 %	1,2

maximal 5 Punkte möglich

- ⊕ Üppige Grundausstattung des Ausbaus.
- ⊕ Hochwertiges Basisfahrzeug mit serienmäßig guter Sicherheitsausstattung.
- ⊖ Hoher Grundpreis, teure, teils notwendige Optionen für das Basisfahrzeug.
- ⊖ Kleines Händler- und Servicenetz.



HRZ BEACH

**Grundpreis:** 67 200 Euro  
**Basisfahrzeug:** Mercedes Sprinter, 105 kW/143 PS  
**Länge/Breite/Höhe:** 5930/1990/2850 mm  
**Leer-\*/zul. Gesamtgewicht:** 2700/3300 kg  
**Besonderheiten:** ⊕ Auch mit Front- und Allradantrieb, 240-Ah-Bordbatterie, großer Frischwassertank (120 l) ⊖ Hoher Grundpreis, 3,5-t-Chassis optional.



HYMER GRAND CANYON S

**Grundpreis:** 56 990 Euro  
**Basisfahrzeug:** Mercedes Sprinter, 84 kW/115 PS  
**Länge/Breite/Höhe:** 5930/2030/2850 mm  
**Leer-\*/zul. Gesamtgewicht:** 2830/3500 kg  
**Besonderheiten:** ⊕ Auch mit Allradantrieb, mit Aufstelldach (Opt.) bis zu vier Schlafplätze, günstiger Grundpreis ⊖ Schwache Basismotorisierung.



LA STRADA REGENT S

**Grundpreis:** 65 123 Euro  
**Basisfahrzeug:** Mercedes Sprinter, 120 kW/163 PS  
**Länge/Breite/Höhe:** 5930/2040/2830 mm  
**Leer-\*/zul. Gesamtgewicht:** 2950/3500 kg  
**Besonderheiten:** ⊕ Auch mit Allradantrieb, kräftige Basismotorisierung, robuste Möbel, zahlreiche Dekore und Polsterstoffe zur Auswahl. ⊖ Hoher Grundpreis.

\* Masse in fahrbereitem Zustand; alle Werte Werksangaben; die Fotos stehen beispielhaft für die jeweilige Baureihe. Grundpreis jeweils mit Vorrucht, TÜV und Zulassungsbescheinigung Teil II

DAS FIEL UNS AUF

**1** **+** Massivholzelemente wie der Fensterahmen oder die Analoguhr sorgen für ein ansprechendes Ambiente.

**2** **+** Im Heckstauraum, den Türverkleidungen und dem Küchenblock finden sich praktische Außenstauflächen.

**3** **+** Infotainmentsystem mit gelungener Sprachsteuerung und gestochen scharfem 10-Zoll-Touchscreen.

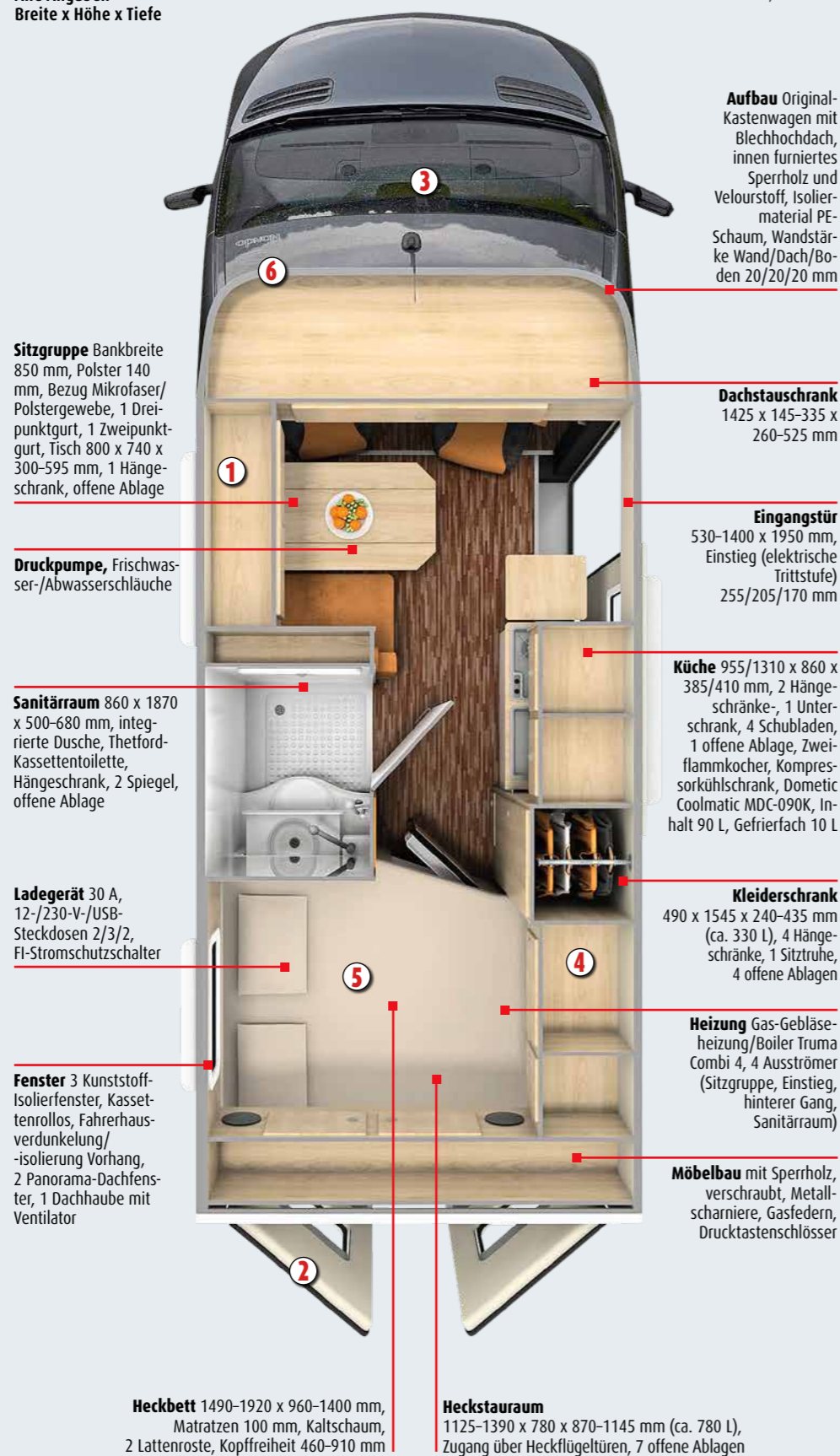
**4** **+** Zahlreiche Hängeschränke, deren Tiefenmaß zum Dach hin aber teils deutlich abnimmt.

**5** **-** Heizung und Bordelektrik sind direkt unter dem Bett installiert und sorgen für störende Geräusche.

**6** **-** Die Kunststoffhalterungen des Fahrerhausvorhangs rutschen zu leicht aus der Führungsschiene.

Alle Angaben Breite x Höhe x Tiefe

Grundriss: H. Böttcher, cad-vision



**Sitzgruppe** Bankbreite 850 mm, Polster 140 mm, Bezug Mikrofaser/Polstergewebe, 1 Dreipunktgurt, 1 Zweipunktgurt, Tisch 800 x 740 x 300-595 mm, 1 Hängeschrank, offene Ablage

**Druckpumpe**, Frischwasser-/Abwasserschläuche

**Sanitärraum** 860 x 1870 x 500-680 mm, integrierte Dusche, Thetford-Kassettoilette, Hängeschrank, 2 Spiegel, offene Ablage

**Ladegerät** 30 A, 12-/230-V-/USB-Steckdosen 2/3/2, FI-Stromschutzschalter

**Fenster** 3 Kunststoff-Isolierfenster, Kassettenrollos, Fahrerhausverdunkelung/-isolierung Vorhang, 2 Panorama-Dachfenster, 1 Dachhaube mit Ventilator

**Heckbett** 1490-1920 x 960-1400 mm, Matratzen 100 mm, Kaltschaum, 2 Lattenroste, Kopffreiheit 460-910 mm

**Heckstauraum** 1125-1390 x 780 x 870-1145 mm (ca. 780 L), Zugang über Heckflügeltüren, 7 offene Ablagen

**Aufbau** Original-Kastenwagen mit Blechhochdach, innen furniertes Sperrholz und Velourstoff, Isoliermaterial PE-Schaum, Wandstärke Wand/Dach/Boden 20/20/20 mm

**Dachstauschrank** 1425 x 145-335 x 260-525 mm

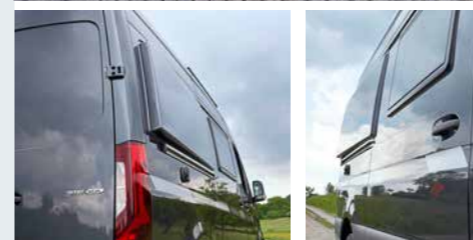
**Eingangstür** 530-1400 x 1950 mm, Einstieg (elektrische Tritstufe) 255/205/170 mm

**Küche** 955/1310 x 860 x 385/410 mm, 2 Hängeschränke-, 1 Unterschrank, 4 Schubladen, 1 offene Ablage, Zweiflammkocher, Kompressor-Kühlschrank, Dometic Coolmatic MDC-090K, Inhalt 90 L, Gefrierfach 10 L

**Kleiderschrank** 490 x 1545 x 240-435 mm (ca. 330 L), 4 Hängeschränke, 1 Sitztruhe, 4 offene Ablagen

**Heizung** Gas-Gebläseheizung/Boiler Truma Combi 4, 4 Ausströmer (Sitzgruppe, Einstieg, hinterer Gang, Sanitärraum)

**Möbelbau** mit Sperrholz, verschraubt, Metallscharniere, Gasfedern, Drucktastenschlösser



Der graue Metallic-Lack ist in der Mercedes-Preislise optional gelistet, beim Rondo aber bereits serienmäßig. Trotz der Karosserie-Verbreiterungen bleibt sein Auftritt sehr dezent.

TESTURTEIL

Maßstab: Campingbus mit Sanitärraum

<b>WOHNEN</b> .....	
<b>BELADEN</b> .....	
<b>TECHNIK</b> .....	
<b>FAHREN</b> .....	
<b>PREIS &amp; SERVICE</b> .....	

High-End-Campervan

Schon beeindruckend, welche Vielfalt der Markt für Campingbusse bereithält. Neben dem exklusiven Rondo hatten wir auch einen Campingbus mit identischem Grundriss, aber zum halben Preis auf dem Hof stehen. Im Prinzip können beide das Gleiche, der CS rechtfertigt den Preis aber mit einem perfekt verarbeiteten Ausbau, hochwertigen Materialien und praktischen Detaillösungen für den Camper-Alltag. Dazu passt der optisch und technisch weiter verfeinerte Mercedes Sprinter. Seine Karosserie stellt zwar immer noch keine optimale Basis für Ausbauten bereit, verwöhnt die Reisenden beim Fahren aber wie gewohnt mit viel Komfort und bietet nun Assistenzsysteme sowie ein Infotainmentsystem auf Pkw-Niveau.



Thomas Gerhard