

Für ein langes Leben

Im Profitest muß das
195.000 Mark teure
Phoenix-Alkovenmobil 8500 G zeigen, wie ihm das
Vario-815D-Chassis bekommt.



Von Frank Böttger

Vor knapp einem Jahr begann die Schell-Fahrzeugbau in Aschbach nahe der Autobahn Würzburg-Nürnberg auf einem 8.000 Quadratmeter großen Grundstück mit dem Bau von Reisemobilen der gehobenen Klasse. Als Erstlingswerk und gleichzeitig Flaggschiff der konzipierten Modellpalette präsentierten die Franken ein 8,70 Meter langes Alkovenmobil mit der Typenbezeichnung 8500 G, das sie auf einem 59-12-er New-Daily-Chassis von Iveco aufgebaut hatten.

Frisch von den Frühlings-Messen dieses Jahres haben wir uns ein Exemplar dieses 8,70 Meter langen und ab 195.000 Mark teuren Modells für unseren Profitest in die Redaktion geholt. Das allerdings rollt nicht auf einem Iveco-Daily-Unterbau, sondern auf einem Großtransporter-Chassis von Mercedes-Benz, einem im früheren Ifa-Werk in Ludwigsfelde bei Berlin gebauten Vario 815 D.

Die von Schell auf dieses Basisfahrzeug gesetzte Wohnkabine zeigt sich sowohl außen als auch innen gegenüber dem Vorjahr nur wenig verändert. Wie im Ursprungsmodell belegt den vorderen Bereich eine Sitzlandschaft aus Viererdinette und Längscouch. In der Mitte steht die Winkelküche, ihr gegenüber sind der Einstieg und ein TV-Möbel plaziert. An die Küche schließen sich der Kleiderschrank und die Duschkabine an. Auf das TV-Möbel folgen der Kühlschrank mit separater Gefrier-einheit und der Wasorraum samt Toilette. Hinten quer ruht das Doppelbett über einer geräumigen Heckgarage.

Unser Profi Rudi Stahl, zuständig für die Beurteilung der Fahrzeugtechnik, zeigt sich beeindruckt von der sauberen Verarbeitung der Wohnkabine und der Anpassung des Aufbaus an das Basisfahrzeug mit seinem eckigen Fahrerhaus. „Der Wohnaufbau aus miteinander vernieteten und verklebten Sandwichplatten, Alu-Deckschichten an Wänden und Dach sowie GfK-Deckschichten an den beiden Böden ist ganz hervorragend gearbeitet“, lobt er die Aschbacher. „Sehr gut gefällt mir auch die Anbindung an das Vario-Fahrer- ▶





Lustig: Auf der großen Rundsitzgruppe lassen sich fröhliche Feste mit der ganzen Familie feiern.

Luftig: Der geräumige Alkoven wird tagsüber zur Lieblings-Spielwiese des Nachwuchses.



Fotos: Wolfgang Falk

haus mit einem formschönen Adapter aus pulverbeschichtetem Alu.“

Für verbesserungswürdig hält Stahl dagegen die seitlichen Schürzen, die – für den Daily zugeschnitten – auf dem Vario-Chassis nicht weit genug herunter reichen. „Für Techniker mag ja interessant sein, was alles am Rahmen des Vario montiert ist“, spöttelt er, „aber schöner wäre es, wenn man nicht vom Auspuff über die Kardanwellen bis zum Reserve- rad und den mächtigen Stützen die ganze Technik sehen könnte. Vor allem von rückwärts betrachtet, finde ich,

Innenausbau: Alfred Kiess, 56

Das ist vom Stil her gekonnte Holzarbeit.

sieht der auf dem Vario sehr hochbeinige 8500 G mit seiner riesigen Heckfläche recht nüchtern und kastig aus.“ Das freilich will Schell künftig mit einer Heckabsenkung abstellen, durch die der Garagenboden dann 15 Zentimeter tiefer liegt.

Zum Heck schließt Stahl gleich noch einen weiteren Verbesserungs-Vorschlag an. „Die hintere, ausziehbare Stoßstange ist zwar massiv, aber sie sollte, um leichte Stöße abfedern zu können, beweglich in Langlöchern aufgehängt sein“, schlägt er vor. „Zudem würden dem Phoenix geänderte, ausgebaute Schürzen und hintere Radläufe gut zu Gesicht stehen“, schließt er seine Begutachtung ab.

Im Gegensatz zu Rudi Stahl hat Alfred Kiess, unser Profitester für den Innenausbau, keinen Grund, Verbesserungen vorzuschlagen. Seinen ersten Eindruck gibt er mit den Worten wider: „Dieser Innenausbau überzeugt durch seine vom Stil her gekonnte Holzarbeit und seine wohlthuende Geräumigkeit.“



Wohnaufbau: Rudi Stahl, 35

Sehr gute Anbindung des Alkovens an das Basisfahrzeug.



Beonders angetan ist Kiess von den gerundeten, mit einer durchlaufenden Sicke versehenen Möbel-Kantenprofilen, die sich durch den gesamten Innenausbau ziehen; hochkant an den Ecken der Schränke, waagrecht als untere Abschlußleisten der Dachschränke im Wohnbereich und über dem Heck-Doppelbett. „Diese folienbezogene Alu-Profil-Leiste, gewissermaßen ein Kennzeichen dieses Ausbaus, ist sogar an den kleineren, zwischengebauten Möbeln und im Alkoven konsequent durchgezogen, wo sie das Ablagebord über dem linken Seitenfenster einfaßt“, lobt

unser Innenausbau-Profi. Fast schon mit Hochachtung äußert er sich über die Farb-Stimmigkeit der einzelnen Möbel-Oberflächen. „Ich habe, glau-



be ich, in noch keinem Reisemobil eine solche Farbgleichheit zwischen folienbeschichteten Fronten und Alu-Profilen auf der einen Seite und Echtholz-Rahmen oder -Leisten auf der anderen Seite gesehen wie in diesem Ausbau“, diktiert er uns ins Testprotokoll. „Man sieht selbst als Fachmann kaum einen Unterschied in Farbe, Helligkeit und Maserung. Das ist wirklich perfekt gemacht.“

Uneingeschränktes Lob bekommt der Phoenix 8500 G von Profitester Kiess auch für das Innere seiner Möbel. „Klappen und Türen hängen zumeist an Metallbändern, die gleichzeitig als Aufsteller dienen“, stellt er fest. „Aber Phoenix verläßt sich nicht allein auf deren Haltekraft, sondern baut bei den größeren Klappen zusätzliche, metallene Aufsteller ein.“

Sehr gut gefallen Kiess auch die eingelegeten Zwischenböden in den Schränken, die „nicht nur überaus sauber



nachgearbeitet sind, sondern auch mit einer ballig gefrästen Relingleiste aufwarten“. Und schließlich lobt er die Ausfräsungen der Traverserahmen, in denen die Schließbleche der Dachschränke vertieft eingebaut worden sind, so daß die Insassen besser in die Schränke greifen können. „Insgesamt“, schließt Kiess seinen Rundgang ab, „bin ich von diesem Innenausbau regelrecht begeistert.“

Die Konkurrenten

Concorde Charisma 850 XR*



Der Concorde Charisma 850 XR verfügt über einen doppelten Boden und hat im Bug den Wohntrakt mit Viererdinette und Längssitzbank, in der Mitte den Küchen- und Sanitärbereich und im Heck ein quer eingebautes Doppelbett mit Heckgarage.

Basisfahrzeug: Iveco 59-12 mit 90 kW (122 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässige Gesamtmasse: 6.000 kg, Leermasse im fahrbereiten Zustand: 4.300 kg. Außenmaße (L x B x H): 850 x 230 x 314 cm, Radstand: 450 cm. Anhängelast: gebremst: 3.500 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Alu-Sandwichbauweise mit 38 mm Isolierung aus RTM-Hartschaum, Boden: 0,8-mm-Unterboden, 35 mm Isolierung aus RTM-Hartschaum, 12-mm-Innenboden mit PVC-Belag.

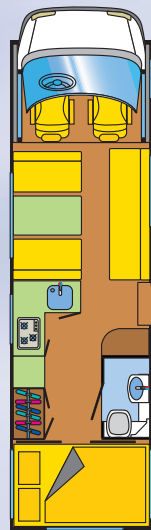
Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 610 (ohne Alkoven) 217 x 206/200 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Heckbett: 215 x 146 cm, Alkoven: 212 x 155 cm, Mittelsitzgruppe: 196 x 108 cm, Couch: 141 x 65 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 90 l, Frischwasser: 440 l, Abwasser: 220 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalien: 13 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6002, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 186 l, Zusatzbatterien: 1 x 145 Ah.

Grundpreis: 169.00 Mark.

Dethlefs A 7870*



Der Dethlefs A 7870 ist mit Heckgarage und Heckbett sowie Sanitär- und Küchenbereich im Mitteltrakt ausgestattet. Im Bug stehen der Bordcrew eine Mittelsitzgruppe und eine Längssitzbank zur Verfügung.

Basisfahrzeug: Fiat Ducato18 Tandemachser mit 90 kW (122 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Vorderachse.

Maße und Gewichte: Zulässige Gesamtmasse: 4.500 kg, Leermasse im fahrbereiten Zustand: 2.600 kg. Außenmaße (L x B x H): 814 x 193 x 310 cm, Radstand: 492 cm. Anhängelast: gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Gerippebauweise mit 30 mm Isolierung aus Hartschaum, Boden: 4-mm-Sperrholzunterboden, 30 mm Isolierung aus Hartschaum, 6-mm-Innenboden mit PVC-Belag.

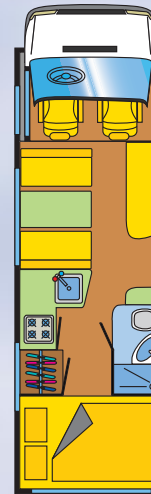
Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 590 (ohne Alkoven) x 212 x 212 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/3, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Heckbett: 205 x 160 cm, Alkoven: 207 x 150 cm, Mittelsitzgruppe: 190 x 130 cm, Couch: 190 x 60 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 80 l, Frischwasser: 117 l, Abwasser: 100 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalientank: 13 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6002, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 135 l, Zusatzbatterien: 1 x 75 Ah.

Grundpreis: 100.000 Mark.

Carthago Mondial 52*



Der Carthago Mondial 52 präsentiert sich mit doppeltem Boden, Heckgarage mit darauf liegendem Doppelbett, Waschaum mit getrennter Dusche und großem Küchenbereich.

Basisfahrzeug: Mercedes Sprinter 412 D mit 90 kW (122 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfganggetriebe auf Hinterachse.

Maße und Gewichte: Zulässige Gesamtmasse: 4.600 kg, Leermasse im fahrbereiten Zustand: 3.500 kg. Außenmaße (L x B x H): 760 x 234 x 322 cm, Radstand: 402,5 cm. Anhängelast: gebremst: 2.000 kg, ungebremst: 750 kg.

Aufbau: Dach und Wände: Alu-Sandwichbauweise mit 38 mm Isolierung aus RTM-Hartschaum, Boden: 0,9-mm-Alu-Unterboden, 38 mm Isolierung aus RTM-Hartschaum, 22-mm-Innenboden mit PVC-Belag.

Wohnraum: Innenmaße (L x B x H): 520 (ohne Alkoven) x 225 x 198 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 6/0, davon mit Dreipunktgurt: 4; Bettenmaße: Heckbett: 225 x 154/124 cm, Alkoven: 225 x 145 cm.

Füllmengen: Kraftstoff: 76 l, Frischwasser: 300 l, Abwasser: 150 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalientank: 13 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Serienausstattung: Heizung: Truma C 6002, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 103 l, Zusatzbatterien: 2 x 100 Ah.

Grundpreis: 136.000



Phoenix 8500 G

Basisfahrzeug: Mercedes-Benz Vario 815 D

Motor: Vierzylinder-Turbo-diesel, Hubraum: 4.200 cm³, Leistung: 113 kW (153 PS) bei 2.300/min, maximales Drehmoment 580 Nm bei 1.200 – 1.500/min. Kraftübertragung: Sechsgang-Getriebe auf Hinterachse.

Fahrwerk: vorne: Starrachse mit Parabelfedern, hinten: Starrachse mit Parabelfedern. Bremsen vorne: Scheiben, hinten: Scheiben. Reifengröße: 215/75 R 17,5.

Füllmengen: Kraftstoff: 140 l, Frischwasser: 240 l, Abwasser: 240 l, Boiler: 10 l, Fäkalien: 120 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

Maße und Gewichte: Zulässige Gesamtmasse: 6.600 kg, Masse im fahrbereiten Zustand: 4.800 kg, Außenmaße (L x B x H): 870 x 230 x 340 cm, Radstand: 480 cm. Anhängelast: gebremst: 2.200 kg, ungebremst: 750 kg.

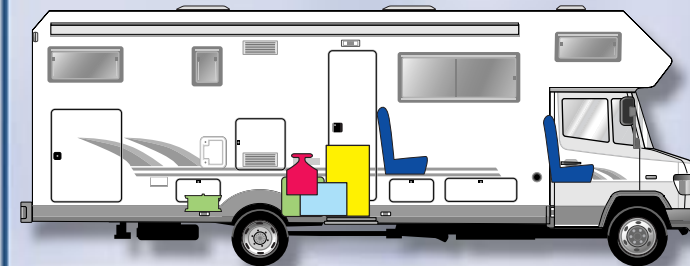
Wohnkabine: Dach und Wände: Sandwichbauweise mit 40 mm Isolierung aus PU-Hartschaum, Boden: zweimal 2-mm-GfK-Unterboden, 38 mm Isolierung aus PU-Hartschaum und 2-mm-GfK-Innenboden mit PVC-Belag. Innenmaße (L x B x H): 640 (ohne Alkoven) x 221 x 200 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 4/2, davon mit Dreipunktgurt: 4. Bettenmaße: Heckbett: 221 x 150 cm, Alkoven: 221 x 165 cm, lichte Höhe im Alkoven: 64 cm, Naßzelle (B x H x T): 104 x 191 x 86 cm, Dusche: 78 x 191 x 63 cm, Kleiderschrank (B x H x T): 77 x 130 x 64 cm, Küchenblock (B x H x T): 125 x 94 x 58/90 cm.

Serienausstattung: Heizung: Alde-3000-Warmwasserheizung, Herd: 3-flammig, Kühlschrank: 184 l, Zusatzbatterien: 1 x 220 Ah.

Sonderausstattung: Sperrdifferential: 2.300 Mark*, Markise 6 m: 2.300 Mark*, Sat-Anlage: 5.900 Mark*, Rückfahrkamera: 2.900 Mark*.
* Sonderausstattung im Testfahrzeug

Grundpreis: 195.000 Mark.
Testwagenpreis: 227.000 Mark.

REISE MOBIL Vergleichspreis: **195.500 Mark**
(Grundpreis plus Vorfracht, TÜV, Kfz-Brief, Übergabe)



RM-Ladetips	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässige Gesamtmasse	6.600 kg	2.500 kg	4.700 kg
Masse fahrbereiter Zustand	5.430 kg	2.320 kg	3.110 kg
+ Beifahrer	75 kg	60 kg	15 kg
+ 2 Passagiere	150 kg	56 kg	94 kg
+ Frischwasser (240 l)	216 kg	36 kg	180 kg
+ Gas (2 x 11 kg)	44 kg	12 kg	32 kg
+ Boiler/Toilette/E-Kabel	13 kg	-1 kg	14 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Pers.)	20/40 kg	2/4 kg	18/36 kg
+ 10 kg/Meter Länge	87 kg	9 kg	78 kg
Norm Masse (2 Pers.)	5.885 kg	2.438 kg	3.471 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	715 kg	62 kg	1.253 kg
Norm-Masse (4 Pers.)	6.055 kg	2.496 kg	3.559 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	545 kg	4 kg	1.141 kg

nach EN 1646-2/* anteilige Achslasten errechnen sich nach dem Momentenschlüssel (Achslast = Einzelmasse x Hebelarm : Radstand)

Phoenix baut den 8500 G auf ein Mercedes-Benz-Vario-Chassis mit einer zulässigen Gesamtmasse von 6.600 Kilogramm. Nach der Norm 1646-2 beladen, haben zwei Reisende auf dieser Basis 715 Kilogramm zusätzliche Ladungsreserven. Selbst bei vier Reisenden verbleiben immer noch 545 Kilogramm Zuladungsreserve über Norm. Vorsicht ist aber beim Verladen geboten. Weil die Vorderachse nicht mehr allzu viel Tragkraftreserven hat, müssen schwere Gegenstände möglichst weit nach hinten, auf keinen Fall in die vorderen Unterflur-Staukästen oder in die Sitzruhen gepackt werden.



RM-Testkurs

- 1. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:**
Fahrzeit: 43:20 min/Ø 41,5 km/h
 - 2. Etappe: 29 km Landstraße:**
Fahrzeit: 33:10 min/Ø 52,5 km/h
 - 3. Etappe: 42 km Autobahn:**
Fahrzeit: 31:40 min/Ø 79,6 km/h
 - 4. Etappe: 49 km Landstraße:**
Fahrzeit: 57:40 min/Ø 51,0 km/h
 - 5. Etappe: 30 km stadtnaher Verkehr:**
Fahrzeit: 44:30 min/Ø 40,4 km/h
- Steigungs-Strecke: 2,4 km Landstraße:**
Fahrzeit: 2:19 min/Ø 62,1 km/h
- Steigungs-Strecke: 5 km Autobahn:**
Fahrzeit: 3:41 min/Ø 81,5 km/h

Meßergebnisse:

Fahrleistungen:
Beschleunigung:
0-50 km/h 12,6 s
0-80 km/h 27,8 s
Elastizität:
50-80 km/h 14,4 s
Höchstgeschwindigkeit (laut Kfz-Schein): 121 km/h
Tachoabweichung:
Tacho 50 km/h eff. 49 km/h
Tacho 80 km/h eff. 79 km/h

Wendekreis:
links 15,8 m
rechts 15,8 m

Innengeräusche:
(Fahrerhaus) im Stand 57 dB(A)
bei 80 km/h 69 dB(A)
(im größten Gang)

Testverbrauch: 15,1 l

Kosten:
Die Kosten wurden ermittelt in Zusammenarbeit mit der Dekra
Feste Kosten: 377,77 Pf/km (Kfz-Steuer, Versicherung, Abschreibung)
Variable Kosten: 52,63 Pf/km (Kraftstoff, Reifen, Reparatur, Wartung)
Gesamtkosten: 430,40 Pf/km

*Alle Angaben laut Hersteller

Begeistert vom Phoenix ist auch Monika Schumacher, unser Profi für die Beurteilung des Wohnwerts: „Da fühlt man sich ja wie in einer Wohnung. Bei so viel großzügigem Raumangebot und Harmonie im Innenraum möchte man am liebsten sofort aufhören zu arbeiten und nur noch unterwegs sein.“

In der Detailbetrachtung wird Frau Schumacher gar nicht müde, die Grundkonzeption des Phoenix zu loben. Sei es der 1,65 Meter tiefe Alkoven, dessen Bett auf einem unterheizten Lattenrost liegt. Oder die „toll aufgepolsterte“ Vierer-Sitzgruppe, die sich durch eingelegte Polster zu einer riesigen Runde mit der 1,95 Meter langen Längscouch verbinden läßt und deren Sitzbankbreite sich nach hinten verjüngt, was „optisch einen breiteren Durchgang schafft“. Sei es die Küche mit dem nach gegenüber ausgelagerten, knapp 150 Liter fassenden „Riesen-Ami-Kühlschrank“ oder die Dusche mit einer Kleiderstange zum Trocknen von nasser Kleidung, „in der man richtig rumplanschen kann“, oder die immensen Staumöglichkeiten, die sich im Innenraum, in der Heckgarage und im doppelten Boden ergeben.

Ganz besonders hat es unserer Profihausfrau jedoch der



Wohnqualität:
Monika Schumacher, 48

Ich habe selten ein so gelungenes Bad gesehen.

Waschraum samt Häcksel-Yacht-Toilette angetan. „Ich habe selten ein so gelungenes Bad in einem Reisemobil gesehen“, diktiert sie uns aufs Band. „Mit wunderschönen Holzeinbauten, hell, freundlich, luxuriös und gleichzeitig praxisingerecht – wie zum Beispiel mit einem Waschbecken mit dickem Haushaltsablauf – ausgestattet.“

Doch bei allem Lob: Frau Schumacher findet auch zwei Punkte, die ihr weniger gut gefallen. „Über dem Heck-Doppelbett wünschte ich mir eine offene Ablage für Brillen, Bettlektüre und ähnliches“, schlägt sie vor, „und der hintere Sillrand der Küchenabdeckung sollte höher sein. In seiner jetzigen Form kann nicht nur Wasser beim Geschirrspülen darüberlaufen, es können auch

kleinere Gegenstände über ihn hinweg fallen.“

Auch unserem Profi für die Elektrik, Götz Locher, gefällt das, was er im Phoenix 8500 G sieht. „Von der Ausleuchtung des Innenraums, der Anzahl und Platzierung der Steckdosen und der Leitungsverlegung ist dieses Mobil mustergültig“, freut er sich. „Ganz toll finde ich die Spotleuchten, die meist in Zweierformation in den einzelnen Bereichen für freundliches Licht sorgen“, erklärt er. „Sie sind beschädigungssicher in Möbel eingelassen, mit einer Glasscheibe abgedeckt, einzeln schaltbar und im Bad sogar schwenkbar, um Blendungen zu vermeiden. Einfach Spitze.“

„Sauber gemacht“, findet er auch die Leitungsverlegung,

die zumeist in doppelten Böden in den Möbeln erfolgt, und die Unterbringung der gesamten Elektroanlage in der hinteren Sitzbank. „Übersichtlicher kann man die Elektrik kaum unterbringen“, lobt er die Aschbacher ob ihrer Akribie. Allerdings hat er in diesem Punkt auch Bedenken, die er beim Blick in das halbleere Gefach unter dem Kleiderschrank wiederholt. „In Reisemobilen wird grundsätzlich jeder Kubikzentimeter als Stauraum genutzt“, weiß er aus Erfahrung, „deswegen schlage ich vor, die elektrische Anlage wie auch Heizung und Wasserpumpe samt aller Leitungen und Schläuche durch lose eingelegte Zwischenböden abzudecken. Ein Hinweisschild mit der Aufschrift ‚Kein Stauraum‘ bringt nichts.“

Beeindruckt ist auch unser Profi für die Gas- und Wasserinstallation, Heinz Dieter Ruthardt: „Mit ganz geringen Abstrichen ein ausgezeichnetes Konzept und saubere Arbeit“, faßt er seine Eindrücke zusammen, nachdem er den Phoenix ganz genau unter die Lupe genommen hat.

Und genau bei den von Ruthardt genannten Abstrichen ist Verbesserung in Sicht. Schell will den Gasflaschenkasten, der jetzt – sehr hoch – auf dem oberen Boden sitzt, in den Keller herunterziehen und auf dem unteren Boden platzieren. Und an der Küche, an der Ruthardt die einfachen Kocher- und Spülenmodelle für unangemessen hält, bietet Schell dem Käufer die Wahl zwischen verschiedenen Modellen an. ▶



Elektrik: Götz Locher, 37 oder 35

Übersichtlicher kann man die Elektrik kaum anordnen.



Gas/Wasser:
Heinz Dieter Ruthardt, 60

Spüle und Kocher passen nicht in dieses Mobil.



Ansonsten stehen nur positive Bewertungen auf Rut-hardts Testblatt. „Frisch- und Abwassertank, jeweils 240 Liter fassend, sowie der 120-Liter-Fäkalientank der Zerhacker-Toilette sitzen samt ihrer dicken Ablaufschläuche und massiven Ablaufventile im von der Warmwasser-Heizung frostfrei gehaltenen doppelten Boden. Die Duschtasse verfügt



Bequem: Das 150 Zentimeter breite Doppelbett über der Garage im Heck bietet reichlich Platz für zwei und guten Komfort.



Verkleidet: Die Abdeckung des Pfostens für die obere Gurtbefestigung ist als zusätzliches Ablagebord ausgebildet.

Ausgelagert: Das TV-Möbel neben dem Kühlschrank läßt sich als weitere Küchenarbeitsfläche nutzen (rechts).



über einen großdimensionierten Zentralabfluß und an allen Wasserentnahmestellen finden sich hochwertige Einhebel-Armaturen. Der riesige Kühlschrank ist nicht nur sehr schön in den Möbelbau integriert, seine Technik ist zudem von außen durch eine große Wartungsklappe zugänglich. Supertoll aber sind die Silikonfugen gemacht“, lobt er – für einen Schwaben absolut untypisch – überschwänglich die Aschbacher Ausbauer. „Das ist absolut perfekt.“

Je nach persönlicher Neigung überzeugt der 850 G auch beim Fahren. Vorausgesetzt, man hat ein Faible für deftige Transporter mit schubkräftigen Motoren. Der kernige 4,2-Liter-Turbo-Dieselmotor leistet immerhin 113 kW (153 PS)



und erreicht ein maximales Drehmoment von 580 Nm, die in Verbindung mit dem im Testwagen eingebauten Sechsgang-Getriebe Steigungen geradezu plattbügeln.

Allerdings: Die ganze Anmutung des Fahrerhauses trotz elektrischer Spiegel und Fen-

sterheber sowie ausgezeichneter Schwingsitze, die Geräusche – speziell das Heulen des nachlaufenden Turboladers – und der Kraftaufwand für Schalthebel, Pedale und Lenkrad lassen eher an das Arbeiten mit einem Lastesel als an komfortables Dahingleiten denken.



Luxuriös: Wartungsklappe für den Kühlschrank (oben), Waschraum mit Häcksel-Yacht-Toilette (links).

Dafür strahlt das Basisfahrzeug aber – wie übrigens der Phoenix 8500 G insgesamt – Robustheit und Unverwundlichkeit aus. Nicht umsonst gewährt Schell auf dessen Wohnkabine eine zehnjährige Dichtheitsgarantie und schafft damit die Basis für ein langes Leben. ►

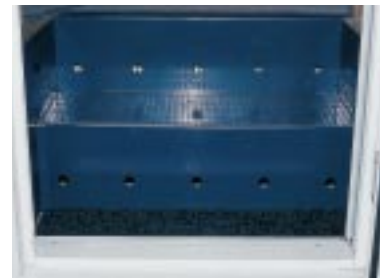
Vorbildlich:



Versenkt in Ausfräsungen eingesetzte Schließbleche der Dachstaukästen.



Schwenkbare Spotleuchten und abgedeckte Steckdose im Bad.



Durch die Belüftungslöcher für den doppelten Boden im Einstieg fällt nachts Licht auf die Stufen.

Unbefriedigend:



Kabelwirrwarr neben und Platzverschwendung über der Warmwasser-Heizung.



Einfallsloser, flacher Radlauf als Abdeckung der Hinterräder.



PROFITEST
Phoenix 8500 G

Wohnaufbau



Alu-Sandwichaufbau, doppelter Boden in GfK-Sandwich, fehlende Feinanpassung von Schürzen und Heckpartie zum Chassis, Einstieg mit Fliegengittertür, acht Seitz-PU-Rahmenfenster, Heckgarage.

Innenausbau



Erstklassiger Möbelbau mit absoluter Farbstimmigkeit der Oberflächen, versenkte Schließbleche, stabile Bänder mit zusätzlichen Klappen-Aufstellern.

Wohnqualität



Großzügige Raumaufteilung mit Sitzlandschaft vorn, separate Duschkabine, tiefer Alkoven, Küche mit ausgelagertem Kühlschrank, immenses Stauraumangebot, gute Ausleuchtung.

Geräte/Installation



Warmwasserheizung, Häcksel-Toilette, mustergültige Elektro-, Gas- und Wasser-Installation, Tanks samt Ablassventilen im beheizten, doppelten Boden.

Fahrzeugtechnik



Deftiges Chassis, kerniger, vortriebstarker Motor, ausgewogenes Fahrverhalten, hohe Zuladung, Vorderachse mit knapper Zuladungsreserve.

Preis/Leistung



Robuste, langlebige Basis, vorbildliche Verarbeitung, gehobene Ausstattung, 2 Jahre Garantie auf Chassis, 10 Jahre Dichtheitsgarantie, angemessener Preis.

Meine Meinung

Der 8,70 Meter lange und ab 195.000 Mark teure Phoenix 8500 G auf Mercedes Vario 815 D ist ein Alkovenmobil der Extraklasse. Äußerlich wegen noch fehlender Anpassungs-Feinabstimmung etwas steif und hochbeinig wirkend, auf einem deftigen Transporter-Chassis mit mächtiger Power aufgebaut, verwöhnt er im Innern mit freundlicher Wohnlichkeit, erstklassig verarbeiteten Möbeln, großzügigem Raumangebot und hochwertiger Ausstattung.



Frank Böttger

