



Praxistest

Phoenix

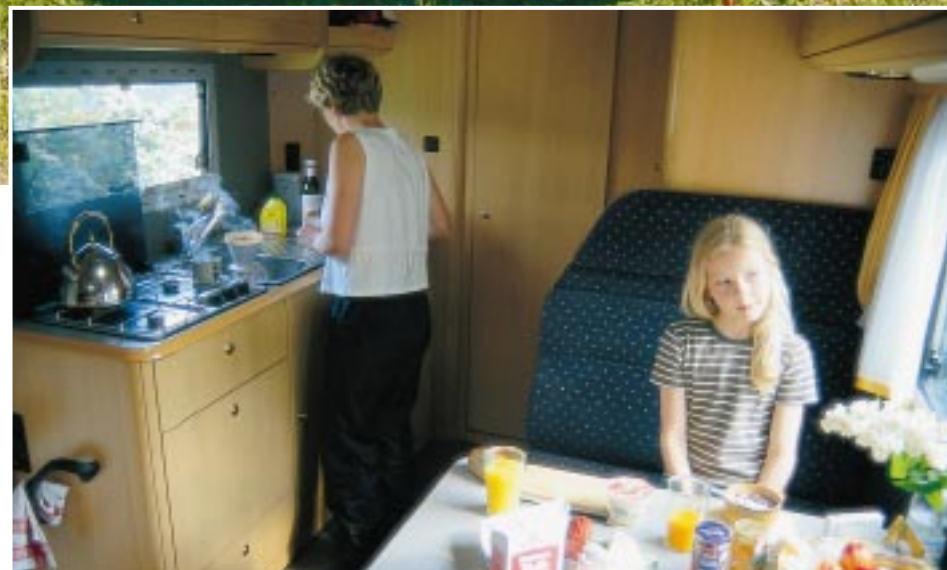
5800 B



Spaß im Urlaub: Der Phoenix 5800 B wirkt schon von außen sehr großzügig. Im Alkoven ist viel Platz – und sei es, um ein bißchen zu schmökern.



Gut reinkommen: Über eine doppelte Trittstufe ist das Alkovenmobil zu betreten. Im Innenraum geht es gediegen zu. Die Farben harmonieren gut miteinander.



Fotos: Petri

Welch imposante Erscheinung: Schon von außen verströmt der Phoenix 5800 B das Flair eines luxuriösen Reisemobils. Die glatte Außenhaut auf dem Alu-Sandwich wirkt gediegen, das Dekor gefällig. Aus dem doppelten Boden resultiert eine hohe Gürtellinie, und die weit darüber sitzenden Fenster gestatten neugierigen Nachbarn keinen Einblick in die Wohnkabine. Das sichert die Privatsphäre auf dem Stellplatz.

119.000 Mark kostet dieses Sondermodell von Phoenix, und es verspricht einen freudigen Urlaub dank fülliger Ausstattung. Hier, so signalisiert das Fahrzeug, findet Reisen der gehobenen Klasse statt. Stimmt das? Die Kurzreise einer dreiköpfigen Familie soll diese Frage beantworten.

Mal sehen, als wie praktisch sich der Grundriß erweist. Zu betreten ist der Aufbau über eine elektrische aus- und einfahrbare doppelte Trittstufe. Rechts neben der Eingangstür, die besonderes Lob für das innen vorgesezte Fliegenrollo verdient, steht ein halbhoher Schrank. Hier finden alle Schuhe ein gutes Plätzchen – sinnvollerweise direkt am Eingang.

So trägt niemand den Dreck durch den Wohnbereich.

Nach vorn erstreckt sich der 147 mal 198 Zentimeter messende beheizte Alkoven: Auf den zwei mit einem Lattenrost gefederten und angenehm harten Matratzen finden beide Erwachsene bequem Ruhe für die Nacht. Dank der ausreichenden lichten Höhe von 70 Zentimetern können sie sich problemlos aufsetzen.

Schade, daß Phoenix durch die Platzwahl der zwei Lesespots – sie strahlen von links oben – vorschreibt, wo sich das Kopfende befindet. Abgesehen von persönlichen Vorlieben, vielleicht den Kopf auf der anderen Seite zu betten, wird es schwierig, wenn das leicht geneigte geparkte Reisemobil dem Schläfer das Blut ins Hirn treibt.

Liegt nun jemand mit dem Kopf nach links im Alkoven, muß er erst zum Fußende krabbeln, um ein ansonsten lobenswertes Luxusgut bedienen zu können: das Radio. Um nicht falsch verstanden zu werden – daß der Innenraum serienmäßig über ein eigenes Cassettensradio mit integrierter Uhr verfügt, es sitzt über besagtem kleinen Schuhschrank, verdient natürlich ein dickes Plus.

Gegenüber dem Eingang befindet sich die Dinette, die sich zu einem Bett puzzeln läßt. Dazu müssen der Tisch abgesenkt und die ausgeformten Polster mit der glatten



# Glück für zwei

**Viel Ausstattung im gediegenen Interieur – aber mit Kind wird's eng: Mit dem Sondermodell 5800 B spricht Phoenix gezielt das reiselustige Paar an.**



Seite nach oben gedreht werden, um eine einigermaßen ebene Liegefläche zu bekommen. Im Testwagen ist die Liegefläche noch nicht seitlich auszuschieben, wohl aber in den

**Praxistest**  
**Phoenix**  
**5800 B**

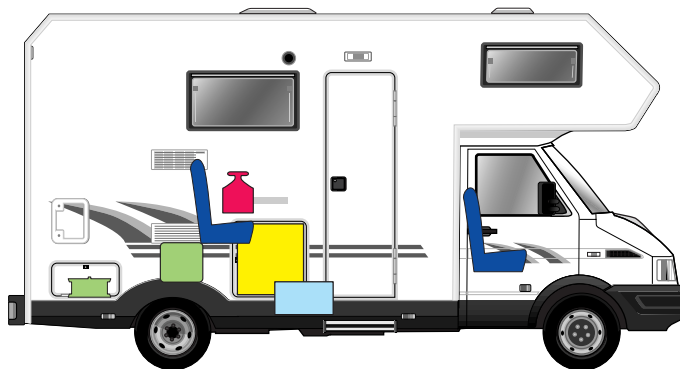
zukünftigen Serienfahrzeugen. Eine Breite von 135 Zentimetern soll gewährle-

sten, daß hier auch zwei erwachsene Schläfer Platz finden. Sicher, sie sollten sich mögen.

Tatsächlich jedoch dürfte die Dinette im reisemobilen Alltag nur selten als Bett erhalten – für eine Familie, das zeigen die paar Tage Urlaub eindeutig, eignet sich der Grundriß nur bedingt. Schon der unterschiedliche Rhythmus von Erwachsenen und Kindern diktiert, sich in bestimmten Situationen ungewollt umständlich zu verhalten: Weil die Eltern noch ein bißchen an der Dinette sitzen und plaudern möchten, muß die Tochter im Alkoven einschlafen. Zum Glück wird sie nicht wach, als sie nachts ins Dinettenbett umgeladen wird – das reiselustige Paar möchte freilich nicht auf den geräumigen Alkoven verzichten und mit dem beengenden Puzzlebett vorlieb nehmen.

Hinter der Dinette reckt sich der beleuchtete, geräumige Kleiderschrank in die Höhe, in dem unten die Truma-Heizung C 6002 ihre Arbeit verrichtet. Die Zu- und Abflüsse ihres Boilers sind sauber in der Sitztruhe der benachbarten Dinette verlegt, ebenso wie sich sämtliche anderen elektrischen Leitungen, Sicherungen und der Hauptschalter hier bündeln. Solche Installation ist für Reisemobile vorbildlich.

Quer durch die gesamte innere Fahrzeugbreite, und damit über immerhin 2,23 Meter, verläuft im Heck das äußerst geräumige Bad. Die Dusche ist auf der Fahrerseite positioniert und erinnert in



RM-Ladetips	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässige Gesamtmasse	4.200 kg	1.800 kg	3.100 kg
Masse fahrbereiter Zustand	3.420 kg	1.700 kg	1.720 kg
+ Beifahrer	75 kg	57 kg	18 kg
+ 2 Passagiere	150 kg	21 kg	129 kg
+ 90% Frischwasser (240 l)	216 kg	3 kg	213 kg
+ 90% Gas (2 x 11 kg)	44 kg	10 kg	34 kg
+ Boiler/Toilette/E-Kabel	17 kg	-1 kg	18 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Pers.)	20/40 kg	3/7 kg	17/33 kg
+ 10 kg/Meter Länge	59 kg	10 kg	49 kg
Norm Masse (2 Pers.)	3.851 kg	1.782 kg	2.069 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	349 kg	18 kg	1.031 kg
Norm-Masse (4 Pers.)	4.021 kg	1.807 kg	2.214 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	179 kg	-7 kg	886 kg

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

**Die Schell-Fahrzeugbau stellt den Phoenix 5800 B auf Iveco Daily 40-12, der eine zulässige Gesamtmasse von 4.200 Kilogramm ermöglicht. Nach der gültigen Beladungsnorm EN 1646/2 mit Kraftstoff, Gas, Wasser, Passagieren und Grundbeladung ausgelastet, verbleiben zwei Reisenden 349, vier Reisenden 179 Kilogramm für weiteres Gepäck oder Zubehör. Problematisch ist jedoch die Vorderachse, die kaum Reserven hat. Und: Der 5800 läßt sich schwerlich beladen, ohne daß die Vorderachse weitere Last aufgebürdet bekommt.**

**Technische Daten\***

**Basisfahrzeug:** Iveco Turbo-Daily 40-12 mit 90 kW (122 PS)-Turbo-Dieselmotor und Fünfgang-Getriebe auf Hinterachse.

**Maße und Gewichte:** Zulässige Gesamtmasse: 4.200 kg, Leermasse mit Aufbau im fahrb. Zustand: 3.400 kg. Außenmaße (L x B x H): 590 x 230 x 320 cm, Radstand: 360 cm. Anhängelast: gebremst: 3.000 kg, ungebremst: 750 kg.

**Aufbau:** Dach und Wände: Aluminiumaufbau mit 42 mm Isolierung aus PU-Schaum, Boden: 45-mm-Sandwichunterboden, 42 mm Isolierung aus PU-Schaum und 45-mm-Innenboden mit PVC-Belag.

**Wohnraum:** Innenmaße (L x B x H): 270 (ohne Alkoven und Heckbad) x 2,23 x 200 cm, Heckbad: 87 x 2,23 x 200 cm, Sitzplätze mit/ohne Gurt: 2/4, davon mit Dreipunktgurt: 2; Bettenmaße: Sitzgruppe: 90/135 x 190 cm, Alkoven: 147 x 198 cm.

**Füllmengen:** Kraftstoff: 90 l, Frischwasser: 240 l, Abwasser: 240 l, Boiler: 12,5 l, Fäkalientank: 20 l, Gasvorrat: 2 x 11 kg.

**Serienausstattung:** Heizung: C 6002, Herd: dreiflammig, Kühlschrank: 110 l, Zusatzbatterie (Gel): 1 x 145 Ah.

**Grundpreis:** 119.000 Mark.

**Testwagenpreis:** 119.000 Mark.

**Testverbrauch:** 13,1 l/100 km

**REISE MOBIL** Vergleichspreis: **103.650 Mark**  
(Grundpreis plus Vorfracht, TÜV, Kfz-Brief, Übergabe)

\*Alle Angaben laut Hersteller

ihren üppigen Ausmaßen an zu Hause. Unter dem warmen Strahl läßt sich der Tag erfrischend und mit einem lustigen Liedchen auf den Lippen beginnen. Damit vor der Dusche nichts naßspritzt, trennt sie eine Schiebe-Klapptür vom restlichen Sanitärbereich ab.

Der schließt sich an mit einem Waschbecken samt Unterschrank, darüber ein großer Spiegel. Hier macht es dem Manne Spaß, sich morgens zu rasieren, und auch die Frau genießt das großzügige Bad, um sich in Ruhe schön zu machen für den Tag.

Gegenüber der Dusche ist die drehbare Cassetten-Toilette C 200 von Thetford untergebracht. Sie zapft ihr Spülwasser aus dem Frischwassertank. Weiteres Plus des Bades ist das große Fach hinter der Toilette: Vorbildlich verschwindet hier dreckige Wäsche unter einer Klappe. So läßt sich der Urlaub genießen – weg damit. Über dieses Wäschefach baut Phoenix einen Spiegelschrank ein. Er vergrößert optisch das Bad. Hinter seinen zwei Flügeltüren findet jede Menge Kleinkram – Medizin, Kosmetika, Waschutensilien – sein Plätzchen.

Die rechte Seite des Innenraums nimmt bis zur Eingangstür der Küchenblock ein. Rechts integriert befindet sich darin der Kühlschrank von Electrolux. Er faßt 110 Liter und kann seine Energiequelle selbsttätig wählen. Die Spüle neben dem Kühlschrank besteht wie die dazugehörige Abtropffläche aus mattem Edelstahl. Links daneben befindet sich der dreiflammige Kocher von Cramer, abgedeckt von einer dunklen Glasplatte. Darüber saugt eine Dunstabzugshaube unüberhörbar Dämpfe weg.

Die Arbeitsfläche ist gut und ausreichend dimensioniert – egal, ob das Frühstück vorbereitet oder ein leckeres Menü gebrutzelt werden soll. Im reichlich bemessenen Stauraum der Küche lassen sich alle



**Klar gegliedert: Eine Schiebetür trennt den Wohnraum von der Fahrerkabine ab. Das Bad verläuft quer im Heck über die gesamte Innenbreite und ist äußerst großzügig dimensioniert. Der geräumige Alkoven läßt sich mit einem Netz sichern.**

dazu nötigen Dinge bequem verstauen – vom Kochtopf bis zum Salzstreuer. Manko: Es gibt keinen Mülleimer. Phoenix hat diesen Mangel nach dem Praxistest von REISEMOBIL INTERNATIONAL abgestellt. Ein passender Abfallbehälter mit

Deckel sitzt nun in einem der Unterschränke und schwenkt mit der Tür auf.

Wie steht es im Phoenix 5800 B ansonsten mit der Wohnkultur? Prima: Innen erscheinen alle Möbel solide verarbeitet, nichts wackelt und

klappert, alle Schränke schließen fest, und die Schlösser mit den Push-Locks verriegeln zuverlässig. Das blaue Dessin der Polster und die gelben Vorhänge ergänzen sich angenehm mit dem in Buche gehaltenen Mobiliar.

Licht durchflutet dank der vielen Fenster den Wohnraum und betont dessen freundliche Atmosphäre. Speziell das große Fenster über der Dinette eröffnet einen wahren Panoramablick nach draußen. Angenehm, hier zu sitzen und bei ►

**Praxistest**

**Phoenix**

**Mein Fazit**

**5800 B**



Claus-Georg Petri

Der Phoenix 5800 B bietet eine tolle Ausstattung, ist gut verarbeitet und verfügt dank seines Chassis über eine enorme Zuladung. Allerdings ist fraglich, ob das Alkovenmobil diese Kapazität angesichts der anvisierten Zielgruppe, dem agilen Paar, überhaupt braucht. Vielleicht fänden sich noch mehr Käufer, säße die Wohnkabine auf einem weniger tragfähigen, dafür aber preisgünstigeren Basisfahrzeug. Der Aufbau jedenfalls verdient viel Lob – abgesehen von jenen lästigen Schwächen, die sich leicht beseitigen lassen sollten.

### Aufbau/Karosserie



Elegante Erscheinung, glatte Außenwände, rundum Aluminium-Sandwich, doppelter beheizter Boden mit großen Wassertanks, vier Fenster.

### Wohnqualität



Farblich angenehm abgestimmter Innenraum mit Grundriß für zwei, Sanitärbereich mit abgeteilter Dusche quer im Heck, ausreichend Leuchten und Lesespots.

### Geräte/Ausstattung



Truma C 6002, 110-Liter-Kühlschrank mit selbst-tätiger Energiewahl, dreiflammiger Kocher, Einhebelarmaturen, Cassettenradio im Innenraum.

### Fahrzeugtechnik



Basis Iveco Turbo-Daily 40-12, hakeliges Getriebe, bequeme Sitze, große Zuladungs-Kapazität, klemmender Sicherheitsgurt.

### Preis/Leistung



Tragfähige Basis, sehr gut verarbeiteter Auf- und Ausbau, zehn Jahre Dichtheitsgarantie, 1 Jahr auf Chassis, wegen der Ausstattung angemessener Preis.



**Löbliche Sache:** Auf der Innenseite der Eingangstür sitzt ein Fliegenrollo, das sich leicht bedienen läßt.

**Gute Ausstattung:** Im Bad befindet sich ein großes Fach für dreckige Wäsche. Der Gaskasten faßt zwei Flaschen à elf Liter. Im Innenraum erfreut ein Cassettenradio mit integrierter Uhr.



einer Tasse Kaffee die schöne Landschaft und den Tag zu genießen. Im Dunkeln erhellen viele Lampen und Lesespots das Mobil.

Der Innenraum endet nach vorn an dem Durchgang zur Fahrerkabine, abgetrennt von einer Schiebetür. Daß diese allerdings nur ein quaderförmiges Schaumstoffkissen fixiert, eingeklemmt in die Tritstufe, verwundert bei dem ansonsten gediegenen Aufbau nun doch. Allerdings, so versichert der Hersteller, sei dies die einfachste und gleichzeitig effektivste Weise, die Tür zu sichern, ohne die Wärmeausströmer des beheizten doppel-

ten Bodens zu verstopfen. Mag sein, aber schon nach ein paar Tagen Urlaub ist das Kissen ordentlich dreckig.

So sehr der Wohnraum den Reisemobilisten verwöhnt, so sehr enttäuscht ihn dagegen der Fahrerbereich. Nicht, daß Phoenix hier mit Ausstattung gegeizt hätte. Die zwei Sportskraft-Sitze S 8.1 zum Beispiel bescherten bequemes Reisen. Zumindest, sobald der zweite Gang erreicht ist: Zwar sind die Sitze mit ihren straffen Polstern bequem, gleichzeitig aber erweisen sie sich als so ausladend, daß der Knauf des Schaltknüppels im ersten Gang an den Fahrersitz stößt.

Der 2,8-Liter-Diesel des Iveco Turbo-Daily 40-12 leistet 90 kW (122 PS) und treibt das maximal 4,2 Tonnen schwere Fahrzeug in dem Geschwindigkeitsbereich bis zu den gestatteten 80 km/h passabel voran. Das Getriebe allerdings ist extrem hakelig und läßt sich nur schwer und unwillig schalten. Der Abstand zwischen zweitem und viertem Gang ist sehr schmal, und der Rückwärtsgang ist nur mit Kraft und gehörigem Schwung einzulegen.

Im Fußraum zeichnet sich der Schaltknüppel durch weiteren Starrsinn aus: Seine Gummimuffe am Boden be-

hindert den Fahrer auf seinem Weg in den Wohnbereich. Daß an dem Testwagen obendrein der Sicherheitsgurt des Fahrers hakt und sich nervtötend bloß im Zentimeter-Takt abwickeln läßt, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

Bleibt abzuwarten, wie sich der neue Iveco (REISEMOBIL INTERNATIONAL 7/99) als Basisfahrzeug macht, und wann die Phoenix-Konstrukteure ihn unter diesen Aufbau setzen. Das Zeug zu einem vom reiselustigen Paar gern gekauften Alkovenmobil jedenfalls hat das von Phoenix auf die Räder gestellte Glück für zwei allemal.

Claus-Georg Petri