

Fotos: Böttger



Mit neuem Konstruktions-Konzept nimmt Phoenix einen zweiten Anlauf im Segment vollintegrierte Reisemobile.

Integrierte gibt es von Phoenix schon länger. Aber die haben mit ihren in Italien gefertigten, gewölbten GfK-Aufbauten eigentlich nicht so recht zu den übrigen Phoenix-Modellen gepasst, die eher markant und wuchtig daherkommen.

Da lag es nahe, zum fünfsten Firmenjubiläum den ständigen Kundenanfragen nach integrierten Reisemobilen mit komplett im eigenen Haus gefertigten Modellen zu entsprechen. Die Neuen werden, so viel lässt sich schon heute in der Entwicklungsphase sagen, typische Phoenix-Mobile sein. Äußerlich durch ihre hoch aufragenden, glatten Seitenwände und die Verwendung der Einstiegstür, Fenster und Klappen, die auch die Alkovenmobile zieren. Lediglich die seitlichen Schürzen der Integrierten heben sich durch eine leichte Wölbung von diesen ab. Völlig anders und neu gezeichnet sind das Heck und naturgemäß die Frontpartie.

Die Innenräume der neuen Integrierten spiegeln durch die Übernahme des Möbelbaus und der Ausstattung aus der Alkoven-Baureihe zwar auch das typische Phoenix-Ambiente wider. Aber sie bieten darüber hinaus ein



PHOENIX

Aus einem Guss

wesentlich großzügigeres Raumgefühl: Mit viel Umbaufwand lassen die Aschbacher den Fahrer- und Beifahrersitz sowie die Bedienelemente der MAN-L-2000-Basis so weit anheben, dass ein ebener Durchgang vom Wohnbereich bis an das Armaturenbrett möglich wird und das mühsame Hinuntergleiten in die Frontsitze entfällt. Außerdem gibt es keinen Motorbuckel mehr. Das Aggregat verschwindet durch diesen Umbau unter einer vom Bodenteppich verdeckten Serviceklappe. Vor allem aber ergibt sich durch das Anheben des vorderen Bereichs eine angenehm hohe Sitzposition mit überragendem Panoramablick auf Straße und Umgebung.

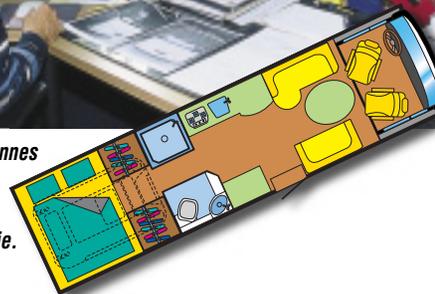
Das Herzstück der zukünftigen Phoenix-Integrierten ist die Frontpartie, mit deren Gestaltung Phoenix-Chef Johannes Schell im

Moment einen Großteil seiner Arbeitszeit verbringt. Auf der Basis einer Handskizze haben er und seine Mitarbeiter im Musterbau aus einem PU-Schaumblock eine Frontmaske um eine MAN-Rei-

sebus-Windschutzscheibe herum gefräst, geschnitten, geschliffen und in ihrem Design ständig optimiert. In ihrer endgültigen Form reicht die Frontpartie nicht nur bis zur A-Säule, sondern über-



Design: Phoenix-Chef Johannes Schell und Vertriebsleiter Heribert Schmitt fachsimpeln über die Frontpartie.



Auswahl: Die Festlegung des Bodenbelags und der Stoffe für die Polster und Vorhänge ist Sache der Chefin Barbara Schell.

kragt im oberen Bereich weiter nach rückwärts. Viel dreidimensionale Arbeit war nötig, um den Übergang von der gewölbten Frontpartie zu den Seitenwänden mit den doppelt verglasten Isolier-Seitenscheiben und den Omnibus-Spiegeln optisch und technisch perfekt zu gestalten.

Insgesamt plant Phoenix elf Integrierten-Modelle von 6,03 bis 9,33 Meter Länge. Als Basis setzen die Aschbacher für die Modelle bis 8,23 Meter Länge serienmäßig auf den MAN 8.185. Das heißt: 7,49 Tonnen, 132 kW (180 PS). Gegen Aufpreis von 10.000 Euro ist aber auch der 8.225 lieferbar, auf dem 8,73 Meter lange Varianten und das Topmodell, der 9300 SG mit Smart-Garage, aufgebaut sind. Er ist wahlweise mit 7,49 oder 8,6 Tonnen, optional auch 9,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse erhältlich. Sein Sechszylinder-Motor leistet 162 kW (220 PS).

In den Innenräumen verwendet Phoenix seine bekannten, nach einem festen Raster konzipierten Einbauten. Vorn stehen sich zwei Längscouches gegenüber, zwischen sich einen ovalen, seitlich verschiebbaren Tisch. Danach folgen auf der lin-

ken Seite das Küchenmöbel und die separate Dusche. Rechts sind der Einstieg, der Kleiderschrank und die Nasszelle eingebaut, in den längeren Modellen ergänzt durch ein halbhohe TV-Möbel direkt hinter dem Einstieg. Ganz hinten verwöhnen die diversen Schlafzimmer mit Querbetten, Längs-Einzel- oder Doppelbetten in Seiten- oder Mittenanordnung.

Als erste Modelle will Phoenix auf dem Caravan Salon die drei 8,23 Meter langen 8200 G (Heckgarage, 161.100 Euro), 8200 L (Heck-Längsbett, 162.500 Euro) und 8200 SB (Seitenbett, 162.500 Euro), die beiden 8,73 Meter langen 8700 MB (Mittelbett, 175.800 Euro) und 8700 SG (Smart-Garage, 185.600 Euro) sowie das 195.600 Euro teure Flaggschiff 9300 SG präsentieren. Zug um Zug will Phoenix danach die restlichen Modelle in den Markt einführen. Sicher ist schon jetzt, dass sie nicht nur durch ihre unverwechselbare Außenform, sondern auch durch ihre Gesamt-Konzeption und die serienmäßige Metallic-Lackierung in Einfarb-Brillantsilber für Furore sorgen werden.

Frank Böttger