



# Trucker-Feeling

Fotos: Paul



*Gut neun Tonnen schwer, bietet der Phoenix 9.700 SG besondere Fahr- und Wohnerlebnisse.*

Die Faszination, die von dem 9,50 Meter langen Phoenix-Alkovenmobil auf MAN TGL mit dem 6,9 Liter großen Sechszylinder-Motor mit Common-Rail-Einspritzung ausgeht, stellt sich schon nach wenigen Metern Fahrt ein. 176 kW (240 PS) klingen zunächst nicht übermäßig viel – schließlich erreichen die starken Motoren der Sprinter, leichten Ivecos und Ducatos auch an die 180 PS. Doch bei den Lkw-Motoren gilt der alte Leitsatz, der in der Turbo-Ära schon fast vergessen schien: Hubraum ist durch nichts zu ersetzen.

Im Drehzahlbereich zwischen 1.200/min und 1.800/

min stellt der Motor ein Drehmoment von sage und schreibe 925 Nm bereit. Ist das Mobil, ein 9.700 SG, glücklicherweise noch mit dem automatisierten Zwölfgang-Getriebe mit automatischer Kupplung ausgerüstet, so ist das Fahren ein Traum. Zwar gilt auch das Seriengetriebe als exakt zu schalten, aber es verlangt eine kräftige Hand, vor allem während der ersten 100.000 Kilometer: Dann soll es, so behaupten die Trucker, leichter gehen.

Ganz anders beim Testfahrzeug. Per Schaltwippe wird hoch- und runtergeschaltet, oder der Fahrer lässt dem Getriebe freie Wahl – ab geht die

Post, und wie. Mit aktiviertem Tempomat wirkt die Maschine fast unheimlich. An Autobahnsteigungen fliegt der Phoenix an Lkw-Kolonnen vorbei, ohne an Geschwindigkeit zu verlieren. Dabei steht in der Heckgarage gut festgezurrte sogar noch ein Smart – das Mobil wiegt somit fast neun Tonnen.

Nur wer genau hinhört, vernimmt, dass sich der Motor an Steigungen mal ein bisschen mehr anstrengt: Rund 1.200 bis 1.500/min bei normaler Reisegeschwindigkeit, fast unglaublich. Etwa 17 Liter genehmigt sich der Zehntonner bei der Testfahrt, angesichts von Fahrzeuggröße und Motorleistung ein durchaus akzeptabler Wert. Wer indes die Leistung häufig voll ausnutzt, hat auch schnell 20 Liter verbraten.

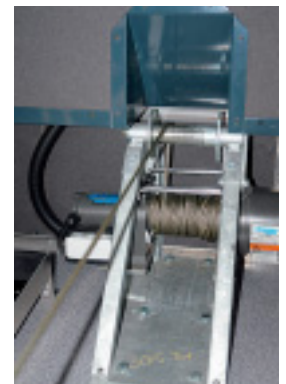
Doch das muss alles nicht sein. Entspanntes Dahingleiten

ist ein Genuss. Die Federung spricht sehr gut an, der lange Radstand von 485 Zentimetern und die serienmäßig luftgefederte Hinterachse machen es möglich. Das Alkovenmobil läuft gut geradeaus und lässt sich mit der Servolenkung exakt dirigieren. Dass die Handlichkeit aufgrund der großen Länge von 9,50 Metern, der Breite von 2,45 Metern und der Höhe von 3,45 Metern eingeschränkt ist, steht außer Frage.

Dafür gibt es ja dann den Smart, der erstaunlich schnell entladen ist. Ein großer Parkplatz außerhalb der City macht die Aktion leichter, denn hinter dem Phoenix sollten schon noch rund sechs Meter Platz bleiben. Dann geht es schnell: Heckklappe auf, zwei Verzurrgurte gelöst, die mechanischen Sicherungen geöffnet, die Auffahrtschienen entriegelt, her-



**Gigantische Innenmaße im Phoenix 9.700 G. Das große Doppelbett im Heck ist längs angeordnet und lässt sich in der Höhe verstellen. Ist der Smart aus der Garage gefahren, wird das Bett abgesenkt. Den Smart aus oder in die Garage zu bringen, ist eine Sache weniger Minuten.**



ausgezogen und eingehängt – schon rollt der längs hineingestellte Smart auf Knopfdruck die Rampe hinunter. Anschließend müssen nur noch die Schienen verstaut und die große Klappe geschlossen wer-

den, und dem Besuch der City steht nichts mehr im Wege. Genauso problemlos ist es, den Smart in die Garage zu bugieren. Selbstverständlich wird nicht mit eigener Motorkraft gefahren, die Seilwinde übernimmt die Aufgabe und zieht das kleine Auto souverän über die Schienen an Ort und Stelle.

Im Innenraum des 9.700 SG herrscht bewährte Phoenix-Qualität. Die beginnt schon bei der doppelten, elektrisch ausfahrbaren Trittstufe, zieht sich durch alle Wohnelemente und endet an der riesigen Küchenzeile. Einzig das Möbel-Design scheint in die Jahre gekommen und wirkt hausbacken. Aber was die Technik und deren Installation anbelangt, ist der große Phoenix völlig up to date. Anlass zu Kritik im Innenraum zu finden, ist schwer. So bleibt eigentlich nur einer: Die

lichte Höhe über dem Alkovenbett ist mit nur 53 Zentimeter viel zu niedrig.

Die Ausstrahlung eines solchen Mobils ist groß. Aber es zeigt sich einmal mehr: Es ist immer etwas teurer, einen be-

sonderen Geschmack zu haben. 193.900 Euro muss der Kunde im Minimum für den Phoenix 9.700 SG ausgeben. Das Testfahrzeug lag bei 227.000 Euro – natürlich ohne den Smart.

*Heiko Paul*



**Die elektrisch ausklappbare Trittstufe löst das Aufstiegsproblem perfekt.**

### Technische Daten:

**Basis:** MAN TGL 10.210, zulässiges Gesamtgewicht 10 Tonnen, Masse in fahrbereitem Zustand 7.212 kg.  
**Motor:** 6,9 l, Sechszylinder, Common-Rail-Einspritzung, Drehmoment 925 Nm bei 1.200 bis 1.800/min, 176 kW (240 PS).  
**Maße:** Radstand: 485 cm, (L x B x H) 950 x 245 x 345 cm. Betten: Heck 205 x 200 cm, Alkoven 230 x 150 cm,

Sitzgruppe 230 x 200 cm.  
**Bordtechnik:** 2 x 210 Ah Aufbau-batterie mit 60-A-Ladegerät. Frisch- und Abwassertank je 230 Liter, beide im beheizten doppelten Boden. Warmwasserzentralheizung Alde 3010, mit Konvektoren im Wohnraum, Bad und Zwischenboden, zusätzlich elektr. Heizpatronen, Motorwärmetauscher. Gas: 2 x 11 kg.  
**Grundpreis:** 193.900 Euro  
**Testfahrzeug:** 227.000 Euro

