



Ein Bild von einem MAN

Der Phoenix Top-Liner 8300 L ist kompakt genug für Leute mit Pkw-Führerschein – und ist trotzdem ganz großes Kino.

Von Ingo Wagner (Text) und Dieter S. Heinz (Fotos)



Eigentlich ist der MAN TGL dafür gemacht, arm an Zuwendung Wochenend-Trucker, wenig zimperliche Spediteure oder dreckstarrende Baugeräte zu ertragen. Und das, bitte sehr, über Jahre und etliche hunderttausend Kilometer hinweg.

Wer will dem TGL da verübeln, dass er sich nicht verstellt, bloß weil man ihm bei seiner Verwandlung zum Luxus-Reisemobil Phoenix Top-Liner eine Luftfeder an der Hinterachse verpasst, eine fein möblierte Kabine überstülpt und

ihm gegen 2.390 Euro leichte, hübsche Alu-Schuhe (minus 56 Kilo) anzieht? Eben. Der MAN TGL 8.220 ist und bleibt ein Last-Kraft-Wagen, der es mit dieser Definition ernst nimmt.

Aber genau das ist es, was das Jungenherz im Manne springen lässt: Das Zischen der Druckluftanlage, bevor der Anlaser den 4,6 Liter großen Vierzylinder wachschüttelt, die luftgefederten Schwingsitze und natürlich der Schlussakkord, das „Pffsch“ der Feststellbremse, nach einem langen Tag on the road.

Vorbei sind aber die Zeiten des Franz Meersdonk alias Manfred Krug, der sich „Auf

Achse“ an Schaltstock und Kupplung abarbeitete, bis das Käppi klebte. Heute genügt es, 3.130 Euro extra zu überweisen und den Drehschalter im Armaturenbrett auf D, R oder N zu stellen. Den Rest erledigt Elektronik, die Kupplung und Sechsganggetriebe meist ganz im Sinne des Fahrers befehligt. Nur manchmal wünscht man sich, dass der Computer seinen Schwur bricht, zu Gunsten des Verbrauchs so lange wie möglich im höchsten Gang zu verharren. Zwar zieht der MAN-Vierzylinder schon ab 1.200 Umdrehungen kräftig durch (Drehmoment 850 Newtonmeter ab 1.400/min), doch





dabei schnarrt es im Cockpit so lange, bis der Drehzahlmesser bei 1.500 Touren den grünen Bereich erreicht. Der schwere Liner nimmt dann noch zügiger Fahrt auf und beginnt, seinem Namen alle Ehre zu machen.

Die „Bahn“ ist sein Revier

Denn zwischen 80 und 100 km/h fühlt sich der Common-Rail-Motor hörbar wohl und hat trotzdem Leistungsreserven für flotte Überholvorgänge. Immerhin darf der 7,49-Tonner 100 Sachen rennen. Den Geschwindigkeitsbegrenzer programmiert Phoenix auf Wunsch von 109 auf 119 km/h, die der Liner auch erreicht.

Wenn der Top-Liner durch einen der zigtausend auf Deutschlands Straßen klaffenden Krater rollt, zuckt das große, beim Testmobil leicht schief stehende Lenkrad kurz, obwohl die verstärkten Blattfedern vorn die Angriffe souverän parieren. Weniger sensibel agiert die zwillingsbereifte Hinterachse. Trotz Luftfedern, die nicht nur das Fahrniveau konstant halten, sondern auch das Heck heben und senken, dringen vor allem Stöße von Querfugen, über die beide Räder gleichzeitig rumpeln, kurz und trocken bis in den piekfein verarbeiteten, hochwertigen Aufbau durch. ►

Weil das mit moderner Elektronik (zum Beispiel automatische Motorbremse bei konstanter Bergabfahrt) ausgestaffierte MAN-Chassis allein nicht auffällig genug wäre für ein Produkt, das seinen Führungsanspruch im Namen trägt, hat Phoenix für den Top-Liner ein elegantes Outfit in Auftrag gegeben. Das Ergebnis hebt ihn nicht nur von seinen konservativer gekleideten Geschwistern ab (nur der neue Maxi-Liner folgt stilistisch dem Top-Liner), sondern macht ihn auch im Wettbewerbsumfeld zu einem der vielleicht schönsten, weil harmonischsten Luxus-Integrierten.

13.000 Euro Aufpreis

Der Top-Liner kostet 13.000 Euro mehr als der parallel angebotene MAN-Liner in „altem“ Gewand. Geld, für das es neben der exklusiven Formgebung unter anderem Arbeits- und Waschtischplatten in schwerem Mineralgranit (Corean), einen ausziehbaren Küchenwasserhahn und eine abgesenkte Heckgarage mit bequemeren Einstieg in die Längseinzelbetten gibt.



Phoenix setzt auf das ergonomisch einwandfreie MAN-Cockpit mit verstellbarem Lenkrad und famosen Schwingsitzen.

Auf der anderen Seite passt es zum im fränkischen Aschbach verwurzelten Familienbetrieb, dass selbst im Spitzenmodell nicht zu dick aufgetragen wird. Der Top-Liner ist ein – im besten Sinne – normaler Phoenix, dessen Einrichtung und Grundriss aus in sämtlichen Baureihen und Modellen eingesetzten Modulen besteht. Und

die sind hervorragend verarbeitet und von hohem Nutzen.

Natürlich lässt es sich Phoenix nicht nehmen, Akzente zu setzen, die sagen: „Schau her, ich bin eben doch das Topmodell“. Am lautesten ruft die Dusche, deren verchromter, mit Massagedüsen besetzter und von einem Regenkopf gekrönter Korpus von blauen

Leuchtlügeln in sanftes Licht getaucht wird. Das Gute ist, dass alles so funktioniert, wie gedacht. Die Pumpe liefert ausreichend Druck und das um einen 115-Liter-Zusatztank auf 345 Liter erweiterte Volumen ausreichend viel Wasser. Und durch den großen Zentralabfluss verschwindet es ruck zuck in den 230 Liter großen Abwasserreservoirs.

Mehr Pepp ist möglich

Auch am Mobiliar lässt sich über das Individual-Programm noch richtig was machen. Nach dem Test geht der bis dato eher dezente Top-Liner 8300 L auf Kundengeheiß zurück ins Werk, um dort mit Edelstahlfronten an den Küchenunterschrank sowie Milchglaseinlagen in den Oberschrankklappen eindrucksvoll aufgepeppt zu werden.

Die Technik hat das alles nicht nötig. Auch beim Top-Liner sind Tanks, Leitungen und die übersichtliche und in Haushaltsqualität ausgebaute Elektrik weitestgehend vorbildlich, weil blitzsauber installiert. Allerdings leistet sich der



Nur fürs Foto: Man würde vor Ort eher auf dem Sofa lümmeln. Aber die Cockpitsitze zischen per Luftdruck auf Sitzgruppenniveau.



Typisch Phoenix: Auf den ersten Blick gibt sich der Top-Liner dezent. Der Luxus steckt in Konstruktion und Detail.

nagelneue Liner kleine Patzer, die von einem Händler bei der Übergabe vermutlich entdeckt und behoben worden wären.

So luden die enormen Batterien nicht, obwohl der Motor lief. Ferndiagnose: Kontaktprobleme an der zusätzlichen

12-Volt-Lichtmaschine. Und die Kabel zu den Ladegeräten spannten, wenn der praktische Schlitten, auf dem sie montiert

sind, in Fahrposition arretiert war. Ferner war der Schlauch der Außendusche verklemmt und das optionale elektrische Hubbett hakte beim Hochfahren im geschlossenen Frontrollladen ein. Außerdem funktionierte das rechte Abbiegelicht nicht. Kleinlich? Mag sein. Aber der Top-Liner kostet in der getesteten Ausstattung 242.670 Euro. Da darf man Top-Ansprüche haben, die der Testwagen, das sei hiermit klargestellt, zum großen Teil auch erfüllt.

Für Hobby-Trucker

Besitzer des alten 3er-Führerscheins müssen sich, wie der Autor dieser Zeilen, mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,49 Tonnen zufrieden geben. Wer eins und eins zusammenzählen kann, kommt schnell darauf, dass eigentlich nur die „Baby-Liner“, offiziell als Serie 8300 codiert, die Brücke zwischen Führerscheinkom- ►



Die Standard-Küche von Phoenix trägt beim Top-Liner eine schwere Platte.



Man kommt leicht rein und will dann so schnell nicht mehr raus: Liner-Bett.

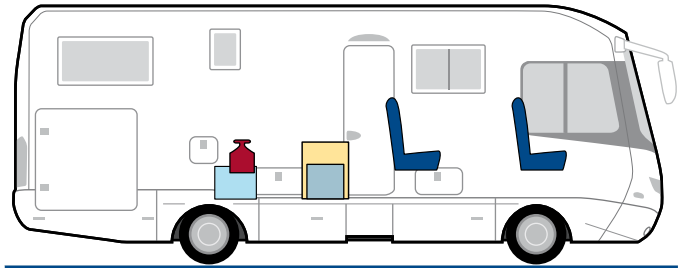
patibilität und Zuladung zu spannen in der Lage sind. Dass schon der kleinste Liner eine imposante Erscheinung ist, versteht sich in diesen Kreisen von selbst. Apropos: Dank enormem Radeinschlag an der Vorderachse dreht der 8,60 Meter lange Liner selbst auf engem Raum und damit so manchem Lulatsch auf Ducato-Basis die lange Nase. Übrigens helfen beim Rangieren die „M“-Modi von Vorwärts- und Rückwärts-gang, die Gas und Kupplung feinfühlicher dosieren.

Grundriss ohne Tücken

Der Grundriss des 8300 L ist klassisch und frei von Überraschungen. Er schafft, dass

kein Funktionsbereich große Kompromisse für einen anderen eingehen muss. Nur wer einen Großkühlschrank gegenüber der Küche statt des Unterbau-Aggregats haben will, muss das gleich lange Modell 8300 G wählen, das mit seinem Querbett jene Länge spart, die größere Sitzgruppe und der neben dem Kleiderschrank postierte Kühlturm brauchen.

Der Top-Liner verwöhnt neben Robustheit, bester Elektro- und Sanitärinstallation auch mit der Gewissheit, dass nichts nur für die Show gemacht wird – das Mobil aber trotzdem verdammt gut aussieht. Und das ist Liner-Kunden sicher auch ein paar Euro wert.



Ladetipps

	Gesamtgewicht	Vorderachse*	Hinterachse*
zulässiges Gesamtgewicht	7.490 kg	4.000 kg	5.600 kg
Grundgewicht (gewogen)**	6.650 kg	3.520kg	3.100 kg
+ Fahrer	75 kg	80 kg	- 5 kg
+ 100 % Frischwasser	345 kg	25 kg	320 kg
+ 100 % Gas (2 x 11 kg mit FL.)	48 kg	30 kg	18 kg
+ Boiler/Toilette	13 kg	8 kg	5 kg
Leergewicht (StVZO)	7.053 kg	3.633 kg	3.420 kg
+ Beifahrer	75 kg	80 kg	- 5 kg
+ 2 Passagiere	150 kg	92 kg	58 kg
+ 10 kg/Person (2/4 Pers.)	20/40 kg	2/4 kg	18/36 kg
+ 10 kg/Meter Länge	86 kg	8 kg	78 kg
Norm-Gewicht (2 Pers.)	7.234 kg	3.723 kg	3.511 kg
Rest-Zuladung (2 Pers.)	256 kg	277 kg	2.098 kg
Norm-Gewicht (4 Pers.)	7.404 kg	3.817 kg	3.587 kg
Rest-Zuladung (4 Pers.)	86 kg	183 kg	2.013 kg

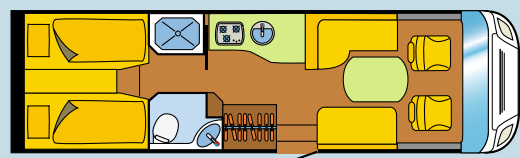
nach StVZO und EN 1646-2/* anteilige Achslasten errechnen sich nach dem Momentenschlüssel (Achselbelastung = Einzelgewicht x Hebelarm : Radstand); ** mit vollem Kraftstofftank

Das Phänomen ist bekannt: Gemessen an der zulässigen Gesamtmasse sind die Zuladungsreserven gering. Doch Phoenix die Schuld daran zu geben, wäre nicht fair. Schließlich hat das schwere MAN-Chassis Traglastreserven für 8,8 Tonnen und wird für Besitzer eines alten 3er-Führerscheins auf 7,49 Tonnen zulässige Gesamtmasse abgelastet. Richtig weh tut in der Gewichtsbilanz der zusätzliche 115-Liter-Frischwassertank. Allerdings fehlen beim Testwagen Sat-Anlage, TV-Gerät(e) und Markise. Und die sind eigentlich immer an Bord.

Technische Daten

Basisfahrzeug: MAN TGL 8.220, 162 kW (220 PS), Hinterradantrieb, autom. Sechsganggetriebe, ABS, Differenzialsperre.
Maße und Gewichte: (L x B x H) 860 x 245 x 348 cm, Radstand: 420 cm. Anhängelast gebr.: 3.500 kg, ungebr. 750 kg.
Aufbau: Dach und Wände aus Doppel-Alu-Sandwich, Fußboden aus wärmedurchlässigen Kunststoffwaben. Unterboden aus GfK-Sandwich. Isolierung aus 44 mm PU-Schaum.
Bettenmaße: Heck: 2 x 200 x 82 cm, Hubbett: 140 x 200 cm, Sitzgruppe 230 x 150 cm.
Füllmengen: Diesel 200 l, Frischwasser 345 l, Abwasser 230 l,

Fäkalien 115 l, Gas 2 x 11 kg.
Serienausstattung: Elektr. Frontscheibenrollladen, Kurven-, Tagfahr- und Nebellicht, Kompressor-Kühlschrank 140 l, Bordbatterie 2 x 220 Ah Gel, Warmwasserheizung mit E-Heizpatrone.
Sonderausstattung (Auszug): 115-l-Zusatzwassertank (460,-), Keramik-Festtanktoilette (1.730,-), Automatikgetriebe (3.130,-), stärkere Lichtmaschine (700,-), elektr. Hubbett (1.590,-), Klimaanlage Truma Saphir (2.700,-), Mitteltisch 410,-, Navi mit Kamera (1.750,-)
Testverbrauch: 17,7 l/100 km
Grundpreis: 219.000 Euro
Testwagenpreis: 242.670 Euro





Blaue Stunde: Die Leuchtflügel an der Massagedusche sind ein Top-Liner-Spezifikum, das Bad gibt es so auch in anderen Modellen.

Fazit



Im Liner fängt das Erlebnis beim Fahren an. Der MAN TGL ist zwar ein harter Bursche, macht es seinem Fahrer dank moderner Elektronik aber auch verdammt einfach. Auch das, was Phoenix aus dem Fahrgestell macht, überzeugt. Nichts wirkt halbgar oder unüberlegt. Auch die Verarbeitungsqualität ist überwiegend exquisit – trotz einiger kleiner Faux-pas. Für die Sache mit der Zuladung kann Phoenix nichts. Wer Lkw fahren will, muss eben auch den Führerschein machen. Ich fange jetzt an zu sparen.