

## Langzeitest TEIL 4

**CONCORDE CONCERTO 845 F auf IVECO DAILY 60 C17 (aufgelastet auf 6,5t)  
34.972 km sind nun gefahren und das erste Betriebsjahr (+ 3 Monate) ist vorüber.**

Was gibt es inzwischen, nachdem viele Kilometer zurückgelegt wurden, Interessantes zu berichten und wo war das Fahrzeug in den letzten Monaten unterwegs? Alleine seit April 2006 legte das Fahrzeug rund 16.000 km zurück. Der Concorde meisterte die teilweise kurvigen und schmalen Straßen in Kalabrien, Sizilien, auf Sardinien und Korsika, durchquerte zweimal die Alpen, besuchte die Länder Norwegen und Schweden und war auf teilweise recht schlechten Straßen in Polen, Litauen Lettland, Estland, und Russland unterwegs. Auch Helsinki gehörte zu den angesteuerten Zielen. 12x benutzen wir in dieser Zeit mit dem Fahrzeug eine größere Fähre. Wie verhielt sich nun das Fahrzeug auf diesen Strecken und welche Mängel sind zu melden. Zweimal wurde das Fahrzeug angefahren: Einmal in Florenz auf einer Autobahnraststätte (ein deutscher LKW rangierte rückwärts und beschädigte die linke Fahrzeugseite) und dann vor der Fähre nach Korsika (ein Reisemobil mit Fahrradträger rangierte rückwärts und beschädigte die Motorhaube). Zum Glück waren es keine dramatischen Schäden, die uns an der Weiterfahrt gehindert hätten. Doch nun zum Testkandidaten Iveco: Noch immer sind wir uneingeschränkt begeistert von den guten Fahreigenschaften dieses Basisfahrzeuges und der unendlichen Kraft, die der Motor auf die Räder bringt. Wir erleben keine bösen Überraschungen bei Spurrillen und auch auf Seitenwind reagiert das Fahrzeug normal und problemlos. Dank Luftfeder mit Hebefunktion (die wirklich ein „Muss“ für dieses Fahrzeug ist) gibt es auch keine Probleme beim Auffahren auf Fähren. – Ist die Auffahrrampe wirklich einmal übermäßig steil, bewahren die am Fahrzeugrahmen befestigten Rollen das Fahrzeug vor dem Aufsetzen (dies war bei allen Fährüberfahrten nur zweimal der Fall – ansonsten reichte die Hebefunktion der Luftfeder aus). Öl mussten wir erstmals bei etwas über 31000 km nachfüllen (1 l). Der Verbrauch schwankt zwischen 16,4 – 19,6 l Diesel. Fährt man das Fahrzeug auf Autobahnen und Schnellstraßen ohne große Steigungen mit 90-100 km/h, so liegt der Verbrauch bei 16,4 – 17,6 l. Sobald man große Steigungen zu bewältigen hat und ansonsten auch immer mit echten 100 km/h fährt, erzielt man Verbrauchswerte die bis 19,6 l gingen (dabei ist die Klimaanlage immer zugeschaltet). Es muss allerdings auch gesagt werden, dass das Testfahrzeug ständig zwischen 6,1 – 6,4 t zu bewegen hat, also praktisch Volllast. Was uns noch nicht befriedigt: Hat man auf Klimaautomatik gestellt, entspricht die eingestellte Temperatur nicht der tatsächlichen im Innenraum (ca. 3-4 Grad Abweichung). Diesen Punkt werden wir weiter im Auge behalten und bei der nächsten Inspektion reklamieren. Ebenso wurde bereits 1x der Außenfühler der Außentemperaturanzeige des Ivecos getauscht, da Fehlanzeigen – dies ist bei niedrigen Temperaturen (um die 0 Grad) noch immer der Fall. – Auch das ein kleiner Reklamationspunkt. Insgesamt kann man zusammenfassen, dass der Iveco viel Freude bereitet, nachdem man das lästige Quietschen von der Hinterachse (durch Austausch der Buchsen der hinteren Federaufhängungen (nach 4-maligen „Boxenstop“ - siehe vorhergehende Testberichte) und das Hochdrehen des Kühlerventilators behoben hat. Die Concorde Basis: Das Lämpchen der linken Rücklichtleuchte musste bei rund 24.000 km getauscht werden – dies war das einzige, verschleißbedingte, Normalproblem, das gelöst werden musste. Die Elektrik und Heizungsanlage funktioniert hervorragend. Bei schlechten Straßen ergeben sich im Fahrerhaus 2 derzeit unerklärbare Geräusche: Bei stärkeren Bodenwellen hören wir 2-3x hintereinander ein Geräusch, wie wenn man Blech ausbeult und die Beule wieder zurückdrückt. Zudem, im Bereich oberhalb des Hinterkopfes des Beifahrers (aus Richtung Außenwand) knarrende Geräusche. Diese Geräuschkulisse verschwindet sofort, wenn wir wieder auf guten Straßen unterwegs sind. – Hier muss nachgeforscht werden, damit man die Ursache findet. In letzten 5 Monaten mussten wir 1,5 l im Flüssigkeitssystem der Aufbau- Heizungsanlage nachfüllen. Ansonsten machte uns der Aufbau keinerlei Probleme. – Was uns nach wie vor etwas ärgert: Es bleibt nach Regen sehr viel Wasser auf dem Dach stehen. Rangiert man danach ein kurzes Stück und öffnet (je nach Fahrzeugneigung, die aber nur sehr klein sein muss) Fahrer- oder Beifahrertüre, ist man geduscht – es gibt aber auch noch weitere Stellen, unter denen man abfließendes Regenwasser abbekommen kann (oft gerade an Stellen wo man Stauklappen öffnen muss). – Dieses kleine Ärgernis ist konstruktionsbedingt und wir werden damit leben müssen. Gehen wir weiter zum Testzubehör: Der Kloft-Retarder ist im ständigen Einsatz (nicht nur auf Gebirgsstrecken sondern auch beim normalen Bremsen auf Straßen und/oder im Stadtbereich). – Nur das ganz plötzliche Bremsen (und „Stop- Bremsen“) erfordert den Tritt aufs Bremsenpedal - vorausschauendes Bremsen geht bei uns nur noch über den Retarder. Der Retarder verursachte bis heute keinerlei Probleme und bremst unseren Iveco immer mit „viel Gefühl“ ab. Das HPR-System von Eisenheimer, lädt optimal und schnell während der Fahrt die Aufbaubatterien nach. Ein Zweitagesstop

ohne Steckdose (und ohne mit Strom zu sparen) bereitet auch an dunklen Tagen (an denen keine Solaranlage für Energie sorgt) keine Probleme. Dieses System ist wirklich gut und sollte bei größeren Mobilien (oder Mobilien die viel genutzt werden) in Serie eingebaut werden (oder zumindest als Zubehör angeboten werden!). Abgesehen von einem Update, das noch erfolgen muss, arbeitet die Twin- Sat-Anlage von Crystop- Display während der ganzen Fahrt (und in allen bereisten Ländern) störungsfrei. Schön, dass man wirklich an 2 verschiedenen Stellen des Fahrzeugs getrennte Programme ansehen kann – denn nimmt man sich schon mal Zeit zum Fernsehen, sind gerade dann oft die Programm-Interessen verschieden. Die Solaranlage von CrystopDisplay sorgt bei gutem Wetter für ausreichende Nachladung der Batterien. Sie lädt optimal und verursacht keinerlei Störungen oder Ausfälle. Der Dometic-Einbaustaubsauger veranlasst den Besitzer wesentlich öfter als normal das Mobil zu saugen, weil er durch seinen Festeinbau immer griffbereit ist (und der Schlauch schnell zur Hand). Zudem erfüllt er seine Arbeit mit viel Power. Die Dometic-Vakuumtoilette mit Kassettensystem funktioniert störungsfrei. Sie hat allerdings eine kleine „Reichweite“. Bei 2 Personen und ausschließlicher Benutzung ist bereits nach ca. 24-28 Std. die Kassette voll (und das ohne Vorwarnung – dieser Punkt wird allerdings bei Neuauslieferungen durch eine entsprechende Anzeige geändert). – Arbeitet man (wie wir es versuchten) mit Ersatzkassetten, verbreiten die vollen Kassetten im Stauraum schnell einen unerträglichen Gestank. – Fazit: Wer auch externe Toiletten mitbenutzt, wird mit diesem System zufrieden sein – wer es ausschließlich nutzt, wird es fast täglich leeren müssen. Ideal wäre es das Festtanksystem von Dometic mit dem Kassettensystem zu kombinieren (über einen entsprechenden Schieber) – hat man einmal Probleme den Festtank zu entsorgen, könnte man mit der Kassette weiterarbeiten. Den Festtank gibt es in unterschiedlichsten Größen. – Schön und hygienisch ist es auf jeden Fall eine Keramiktoilette (wie beim Dometic-System) im Mobil zu haben. – Die beschriebenen Vor- und Nachteile der Vakuumtoilette mit Kassettensystem muss, je nach Verwendung, jeder für sich selbst abwägen. Die Truma Frostair 1700 – Unterflurklimaanlage begeistert nicht nur durch Ihre optimale Klimatisierung des großen Fahrzeuges sondern auch durch die leise Geräuschkulisse für die Insassen (aber auch für Campingplatznachbarn!!). – Bis heute arbeitete die Anlage absolut störungsfrei und bereitet auch bei schwächeren Stellplatzsicherungen keine Probleme. – (Neu gibt es jetzt die Truma Sapir Vario, die wir Ihnen hoffentlich bald in einem Paralleltest vorstellen können.) Wir haben bis heute einen sehr positiven Testgesamteindruck über den wir Ihnen berichten durften. Zudem muss berücksichtigt werden, dass das Fahrzeug in der kurzen Zeit die rund 3- fache Strecke zurücklegte, als man für eine normale Reisemobilnutzung ansetzt (im Schnitt rechnet man ca. 12.000 km pro Jahr). Da das Fahrzeug auch in unterschiedlichsten Klimazonen und auf ebenso unterschiedlichsten „Pisten“ unterwegs war (und alles bei annähernd Maximalbeladung), kann man von einer höchst überdurchschnittlichen Beanspruchung für Freizeitfahrzeuge sprechen, der sich unser Testfahrzeug ganzjährig unterziehen muss. – Aber umso mehr zeugen die bis heute unwesentlichen Mängel von der guten Qualität dieses Fahrzeuges. – Aber wir testennatürlich für Sie weiter! Das nächste Testergebnis folgt zum Jahreswechsel!