

TEIL 3 -

CONCORDE CONCERTO 845 F auf IVECO DAILY 60 C17 (aufgelastet auf 6,5t)

Zwischenbilanz nach 8 Monaten und 17973 km

Endlich ist es soweit. Erste echte Testergebnisse liegen vor und können besprochen werden.

Vorab aber noch ein paar wichtige Dinge zum Thema **Nachrüstung**:

Inzwischen wurde von der **Firma Kloft ein Retarder** mit sechstufiger, elektronischer Komfortsteuerung und „Bremsomatfunktion“ eingebaut.

Das **Dometic- Vakuum-Kassetten-toilettensystem** wurde mit allen machbaren Feinabstimmungen fertig gestellt.

Von **Truma** wurde das neue **SecuMotion-Gassystem** nachgerüstet.

Dometic-Seitz baute eine verstärkte **Aufbautüre** ein.

Von **Agtar-Elsenheimer-Kraftfahrzeugtechnik** wurde das **HPR SansSouci-System** montiert

(Speziallichtmaschinenregelung).

Das **Ladegerät von Phoenix** (50A), kann per Fernregler auf die Campingplatzabsicherung angepasst werden und wird nun ergänzt durch einen leistungsstarken 1800 Watt Spannungswandler (Wechselrichter).

Im weiteren Testverlauf stellen wir das Sonderzubehör ausführlich vor.

Fassen wir zuerst noch einmal die Strecken zusammen, die unser Testmobil bis heute zurückgelegt hat:

In Polen legten wir rund 8000 km zurück, rund 1400 km in den Alpen (Österreich und Dolomiten) und die restlichen 8573 km auf deutschen Autobahnen und Bundesstraßen.

Immer wieder begeistert uns die Zugkraft und unendliche Zuladung (1,355 t – alle Einbauten berücksichtigt) des Ivecos

mit Heckantrieb und Zwillingssbereifung.

Wir wollten nun (bei km 14434) den Motor des Iveco einem etwas ungewöhnlichen Test unterziehen, einen Härte-test für die Motorleistung und die „Elastizität“ des Motors. Als Teststrecke wählten wir rund 500 km Autobahn (Frankfurter Kreuz – Düsseldorf und zurück).

Aufgabenstellung: Unser Concorde sollte mit dem auf 100 km/h eingestellten Tempomat die komplette Strecke im sechsten Gang zurücklegen. Einzige Einschränkung: Korrekturen wenn

Geschwindigkeitsbegrenzungen, Unfälle oder Baustellen. Damit wir diese ungewollten

Nebeneinwirkungen reduzieren konnten, legten wir diese Fahrten jeweils in der Nacht zwischen 23.00-2.00 Uhr zurück (an 2 Tagen).

Wir mussten so insgesamt nur 9x eine Fahrkorrektur wegen oben angesprochener Situationen vornehmen.

Nun die große Frage: Hat unser 6,5 t – Fahrzeug die gestellte Aufgabe gemeistert? Konnten wir diese teilweise recht gebirgige Strecke im 6. Gang bewältigen?

Die Antwort ist ja! – Der Tacho sank zwar einmal, bei einer der vielen Steigungen, auf 50 km/h ab – aber nach Erreichen der Bergkuppe regulierte der Tempomat wieder brav und ohne das geringste Ruckeln und Scheppern des Motors, nach oben auf die vorgegebenen 100 km/h.

Dies ist der klare Beweis für eine hervorragende, elastische Zugmaschine, die auch bei Extrembelastungen nicht aufgibt.



Was beim Iveco etwas gewöhnungsbedürftig ist: die Schaltung. Schaltet man vom 1. Gang nach oben, hakt oft der 2. Gang. – Schalten wir vom 6. Gang (beim schnellen Abbremsen) zurück in den 3. Gang, findet man diesen ebenfalls meist nur schwer. – Aber das sind Dinge an die man sich gewöhnen kann und mit denen man leben kann (zumal wenn man die vielen Vorteile sieht die diese Basis im Vergleich zu anderen Basisfahrzeugen zu bieten hat).

Lieber wäre uns natürlich, wenn die Schaltung wie u.a. beim Fiat, im Armaturenbrett integriert wäre, damit man nicht immer über den Schalthebel steigen muss. Keinerlei Probleme haben wir auf feuchten Wiesen und bei Schnee im Gebirge – die **Ganzjahresbereifung von Michelin** (mit MS-Kennung) bereitet uns in Verbindung mit dem Heckantrieb bei keiner Witterung Probleme.

Mit großen Mobilen (4,5-5 t) auf Fiat hatten wir bei obigen Witterungsverhältnissen immer große Probleme – die Auffahrt zur Ferienanlage Tiroler Zugspitze mit Campingplatz, schafften wir oft selbst mit Schneeketten nicht!

Zudem hat der zwillingssbereifte Iveco einen viel kleineren Wendekreis als ein großes Fiat-Reisemobil mit Tandemachse (Vorteil der Tandemachse – das Autobahnfahren macht mehr Spaß).

Gab es Beanstandungen am Basisfahrzeug?

Zweimal benötigten wir den ADAC, da uns jeweils eine dicke Schraube im Reifen still legte. – Da kann natürlich die Basis nichts dafür! – Bei 16374 km auf der A3 benötigten wir erneut ADAC-Hilfe, da das Fahrzeug nach einem lauten Knall (vom Motor) plötzlich keine Leistung mehr zeigte und das Motorgeräusch wesentlich lauter war.

Ebenfalls leuchtete die Warnlampe Dieseleinspritzanlage auf. – Der ADAC stellte fest: Kleine Ursache mit großer Wirkung: Die Schelle vom Schlauch am Turbolader hatte sich gelöst und der Schlauch war vom Stutzen gerutscht.

IVECO

Viermal (und das nervte sehr) musste unser Iveco zur Iveco Betreuungswerkstatt in Mannheim (Iveco S-W): Laute, unangenehme

Geräusche von den hinteren Federn. – Es wurde immer wieder zerlegt und geschmiert, bis man sich beim 4. Werkstattbesuch (bei dem wir langsam ungehalten waren) entschloss die Metall-Buchsen der Federnaufhängung gegen Teflon Buchsen zu tauschen – im Moment ist nun Ruhe bei den federn eingekehrt, aber diese Reparatur wurde auch erst vor wenigen hundert Kilometern gemacht – also abwarten.

Diese langwierige Aktion zeigte uns, dass der Iveco-Kunden-Service (v.a. der Serviceleiter) für Reisemobile ein schlechtes Händchen hat und vielleicht lieber LKWs repariert (da war der Service bei den Fiatstfahrzeugen im Autohaus Thomas in Viernheim um einiges besser und man war dem Kunden gegenüber freundlich und aufgeschlossen). Aber auch das Iveco-Werk auf oberster Etage setzt sich nicht so kundenorientiert und persönlich ein, wie es z.B. ein Herr Linder, Chef der Fiat Nutzfahrzeuge in Frankfurt tut – er begleitete Fahrzeugreklamationen die ihm vorgetragen werden persönlich bis zur Endlösung.

Zudem muss man sich von den Verantwortlichen bei Iveco bei derart unangenehmen Geräuschen noch sagen lassen, dass dies kein echter Mangel wäre (ein Fahrzeug das knarrt und quietscht wenn man nur einmal im Stand durchläuft!) – Hier ein Auszug aus der Original-Iveco Stellungnahme, die noch einer weiteren Mangel behandelt: das zeitweise laute „Hochdrehen“ des

Kühlerventilators bei hohen Außentemperaturen:

„Sehr geehrte Frau und Herr Dalbert! Produktseitig kann ich Ihre Enttäuschung nicht ganz nachvollziehen. Ihrem Schreiben entnehme ich, dass Sie hauptsächlich zwei Probleme des Fahrzeuges bemängeln. Aus meiner Sicht sind dies keine gravierenden technischen Mängel, die z.B. die Funktionsfähigkeit des Fahrzeuges einschränken. Es sind eher "ästhetische" Probleme, die unangenehm sind. Nichts desto weniger sollten auch diese Probleme behoben werden:

Lauter Lüfter: Dies ist kein technischer Defekt des Lüfters, sondern wird durch die geometrische Konstruktion des Lüfters hervorgerufen!

D.h. der Lüfter funktioniert einwandfrei und garantiert die notwendige Kühlung des Motors und des Ölkreislaufes. Einzig durch die aerodynamische Konstruktion der Lüfterschaukeln wird ein etwas lauterer Geräusch erzeugt. Hier hat Iveco bereits nachgebessert und mittlerweile wird ein anderer Lüfter verbaut der wesentlich leiser arbeitet. Sie sollten mit Ihrer Werkstatt in Mannheim einen Termin ausmachen, bei dem der Lüfter ausgetauscht wird. Dennoch möchte ich darauf hinweisen, dass wir gerade aus der Wohnmobilszene sehr wenig Reklamationen bzgl. des Lüftergeräusches bekommen haben, obwohl der F1C Motor seit Einführung Ende 2004 gerade in diesem Segment der meistverkaufte Motor ist!...“

Also für uns müsste der Service im Werk und bei

der Kundendienstwerkstatt Mannheim um einiges kundenfreundlicher und reisemobilorientierter sein. Auch dass man in Mannheim 11x die Geschäftsleitung um einen Rückruf bitten muss, der nie erfolgt, verbessert unser Urteil nicht.

Großes Problem auch die 3Jahresgarantieverlängerung die wir abschließen wollten: Iveco Mannheim sagte, dass dies Angelegenheit von Concorde sei – diese verweisen uns auf Iveco Mannheim – diese wieder auf Concorde.... - Ergebnis: nach fast einem Jahr ist noch immer keine Garantieverlängerung für unser Fahrzeug abschließbar gewesen.

Was ebenfalls nicht für optimalen Service spricht, sind einfach Kleinigkeiten: Wir holten das Fahrzeug von Iveco-Mannheim ab

nachdem u.a. der Kühlerventilator getauscht war: Niemand hatte es für nötig gehalten, nach der Stromunterbrechung beim Tausch des Ventilators, die Uhr im Fahrzeug wieder auf die richtige Zeit einzustellen – Kleinigkeiten, die uns z.B. bei Fiat-Viernheim nie passiert sind.

Bei obiger Endreparatur der Feder-Buchsen und des Kühlerventilators musste zusätzlich noch der Temperaturfühler für die Außentemperaturanzeige getauscht werden, da keine Anzeige mehr erfolgte.

Nun zum Aufbau – gab es hier Beanstandungen?

Concorde
REISEMOBILE AUS LEIDENSCHAFT

Wir hatten in Polen das Problem, dass im

Kleiderschrank, der hinten quer neben dem Doppelbett eingebaut ist, von der Kleiderstange, bei den vielen tiefen Schlaglöchern auf Nebenstraßen, immer die Kleiderbügel mit Kleidung herunterhüpften. – Die Stange bekam nun einen Antirutschüberzug und es wurde eine abnehmbare Sicherungsstange (als Sicherung während der Fahrt) darüber gesetzt. – Problem gelöst.

Zwei Türscharniere der Oberschränke mussten getauscht werden und eine Halogenlampe in der Küche war defekt.

Unangenehm der große Luftspalt, den die Dometic-Seitz-Aufbautüre im Winter unten zeigte. – Seitz baute nun eine Türe zum Test, die im unteren Türbereich verstärkt wurde, damit sie sich nicht mehr so stark ausstellen kann. – Im Moment alles bestens, aber wir müssen nun den nächsten Winter abwarten um das neue Modell abschließend bewerten zu können.

Bei 9471 km gab die Umwälzpumpe der Alde-Heizung den Geist auf –

Materialfehler, kein Normalfall nach knapp 6 Monaten Fahrzeugbetrieb.

Großes Lob dem Concorde-Service: Wenn man einen Termin hat um Dinge nachrüsten oder reparieren zu lassen sind gleich 2-4 Facharbeiter zur Stelle die sich die verschiedenen Aufgaben am Fahrzeug fachbezogen aufteilen und schnellst möglich alle Probleme beheben und Einbauten fertig stellen. Da wird auch nicht laufend der Monteur vom Fahrzeug zu einem anderen Problem gerufen – man arbeitet konzentriert am jeweiligen Fahrzeug weiter bis alles erledigt ist.

– Hier gebührt wirklich ein großes Lob Herrn Dietz und Team, auch was die fachliche Beratung angeht.

Großes Lob überhaupt für den ganzen Concorde-Aufbau: Kein Knartzen der Möbel, kein Klappern – alles ist einfach komplett solide verarbeitet (und dicht).

Nun zum Testzubehör:

CRYSTOP

Viel Spaß bereitet die **Twin-SÄT-Anlage von CristopDisplay**: Jeder kann sein Programm sehen und sich in den vorderen oder hinteren Bereich des Fahrzeuges zurückziehen. Zudem ist die Anlage wirklich einfachst zu handhaben und wir hatten bisher überall einwandfreien Empfang. – Zugegeben eine Twinanlage ist Luxus der nicht sein muss – aber es ist ein schöner und angenehmer Luxus.



Der sechsstufige Kloft-Retarder sollte in jedem größeren Reisemobil eingebaut sein. Es macht jetzt richtig Spaß Pässe und Bergstrecken zu fahren und die Bremsen nützen sich viel weniger ab. Aber auch auf ebener Fahrbahn ist der Kloft-Retarder eine echte Fahrerleichterung. Zudem: Die Bremsomatfunktion im Gebirge ist genauso angenehm wie der Tempomat auf der Autobahn. – Fazit: der Kloft-Retarder mit 6-stufiger Schaltung ist sehr empfehlenswert, erhöht die Bremssicherheit und

verringert den Verschleiß an den Bremsen. – Übrigens:

Entscheiden Sie sich zum Einbau bei Kloft so sparen Sie mit der AS Card International 5%!



Das HPR-SansSouci-System:

(Bei folgender Beschreibung zitieren wir oft sinngemäß die Ausführungen des „Großen AGTAR Handbuches 2006“).

Der geniale Elektro-Diplomingenieur und Reisemobil-Tüftler Kurt Elsenheimer (AGTAR) hat hier eine Superentwicklung gemacht.

Er erkannte schon sehr früh, dass die Fahrzeuglichtmaschinen so konstruiert und ausgelegt sind, dass sie eben die Zündung, die Fahrzeugbeleuchtung, Ventilatoren, Radio.... ausreichend mit Strom versorgen – nur Nebenaufgabe ist das Aufladen unserer Bordbatterien. Meist werden die Batterien so nur zu 70-80 % geladen.

Für die Versorgung der Wohnraumbatterie ist die Ladecharakteristik der normal geregelten Lichtmaschine ungeeignet. Dieses Übel behebt Elsenheimer mit dem Einbau eines Spezialreglers.

Um die während einer Übernachtung verbrauchte Energie von ca. 1kWh wieder in die Batterie zu bekommen, braucht eine normal geregelte Lichtmaschine ca. 8 Stunden Laufzeit (und schafft nur 80%

Batteriefüllung) – die gleiche Lichtmaschine mit dem Spezialregler + 400 AH-Batterie hingegen benötigt nur 3-4 Stunden (und schafft 100%-Ladung). Eine Solaranlage für rund 1500 € liefert im Hochsommer ca. 600-700 Wh **pro Tag (im Winter fast nichts)**. Das HPR System (kostet in etwa das Gleiche) liefert, je nach Größe der Lichtmaschine, 600 – 2500 Wh **pro Stunde**.

Wie erfolgte die Umrüstung: Der interne Regler der Lichtmaschine wird entfernt und durch einen externen programmgesteuerten Regler ersetzt. Da jetzt ein bis zu viermal stärkerer Strom fließt, müssen die Leitungen zur Bord- und Starterbatterie ausgetauscht und das Parallelschaltrelais durch ein kräftiges Schütz + Hochleistungsdioden ersetzt werden. Ein Batteriecomputer ergänzt das Ganze.

Das System hat uns inzwischen voll überzeugt. Selbst im Leerlauf kann man die Batterie schneller nachladen, als z.B. mit einem externen Stromerzeuger. – Zudem verdoppeln wir mit dem System annähernd die Lebensdauer unserer Batterien, da Sie auch während der Fahrt immer zu 100% geladen werden. Dieses System gehört für uns in jedes Reisemobil eingebaut und ist unbedingt als äußerst empfehlenswert einzustufen. – Zudem: **Mit der AS Card International sparen Sie 7% von den Einbaukosten bei Agtar-Elsenheimer.**



Die Dometic-Vakuum-Kassetten-toilette:

Dieses System besteht aus einer

Keramiktoilettenschüssel, einer Anzeige im Bad, einem Ein-Ausschalter und einer Vakuum-Pumpeinheit auf die die Kassette aufgeschoben wird. Diese Einheit wird schwingungsfrei auf Gummifüßen gelagert montiert und mit Isolationsmaterial ummantelt, damit im Innenraum nur ein leises Brummen hörbar ist. Daneben haben wir 2 Reservekassetten untergebracht.

Eine Kassette fasst 14 l.

Die Vakuumtoilette hat schon längst überall Einzug gehalten: Flugzeug, Schiff, Motorbooten, Bahn und in großen Reisemobilen in Verbindung mit einem großen Fäkalienfesttank.

Da der Camper seine praktische Kassette, die er überall einfach leeren kann, immer noch mehr liebt als einen großen Fäkalientank, wurde dieses System entwickelt.

Nach Beendigung des „Geschäftes“ wird ein Fuß-Trethebel betätigt und mit einem kurzen, lauten „Pflup“ ist alles abgesaugt und man spült Wasser nach. – Da sofort über die Pumpe ein neues Vakuum aufgebaut wird, ist diese System vollkommen geruchlos und wir benötigen keine Chemie – somit kann die Kassette überall problemlos entleert werden. Bei 2 Personen reicht eine Kassette (bei ausschließlicher Benutzung rund um die Uhr) 1 ½- 2 Tage – dann kommt eine der beiden Ersatzkassetten zum Einsatz. – 2 Personen sind mit einem System wie wir es eingebaut haben, somit 5-6 Tage problemlos versorgt.

Die Keramikschüssel reinigt sich wesentlich angenehmer als entsprechende Kunststoffkollegen und ist somit langlebiger.

Unsere Meinung nach 8 Monaten: Ein Schritt in die Zukunft – teurer als herkömmliche Toilettensysteme im Reisemobil (grob doppelt so teuer) aber auch überzeugend in der Funktion. – Einziger Nachteil: Die Anzeige zeigt nur ob die Toilette funktionsbereit oder voll ist – eine Warnanzeige, dass jetzt nur noch 3-4 Spülungen möglich sind, wäre wünschenswert, da man sonst Pech haben kann und mitten in der Nacht Kassette tauschen muss. Allerdings haben wir gehört, dass dieses Problem bis zur Messe gelöst werden soll – vielleicht rüstet man dann bei uns um, damit wir Ihnen berichten können wie genau die neue Anzeige den Benutzer vorwarnt.

Der eingebaute Dometic-Staubsauger

Absolut super dieses Gerät. Die Anschlusseinheit mit Beutel kommt in einen Unterschrank und dann wird nur noch der Schlauch aufgesetzt und der Schalter umgelegt – los geht's. Zudem: der Schlauch ist beim verstauen vielleicht 1-1,5 m lang – er lässt sich aber auf ca. 9 m dehnen – also auch das Fahrerhaus, die Heckgarage und sonstigen Fächer könne so mitgesaugt werden – tolle Erfindung und eine große, praktische Hilfe für alle Reisemobilisten. Fazit: Sehr empfehlenswert!



Truma-Unterflurklimaanlage Frostair 1700

Natürlich wussten wir, dass man für ein großes Reisemobil, wie das

Testmobil eigentlich die 2400-er Anlage empfiehlt. – Aus gutem Grund taten wir es nicht: Gerade z.B. im tiefen Süden Italiens ist die Stromversorgung auf Campingplätzen oft sehr schlecht (3 Ampere keine Seltenheit). Wir fuhren unsere bisherigen großen Klimaanlage dann oft nur als Deko spazieren und konnten sie gerade dort, wo benötigt, nicht einsetzen. – Das hat nun ein Ende. Außerdem können wir festhalten: Die 1700-er Anlage ermöglicht eine angenehme Kühlung unseres Fahrzeuges und ist durchaus ausreichend. Praktisch auch die Bedienung per Fernbedienung. Die Anlage läuft sehr leise (keine Schlafstörung oder Störung des Campingplatznachbarn (wie bei den Dachklimageräten die zudem den Schwerpunkt des Fahrzeuges nach oben verlagern, was nicht wünschenswert ist – außerdem wird das Fahrzeug mit diesen Dachanlagen unnötig höher). Wichtig aber auch, wie bei uns die Luxus-Variante der Luftverteilung mit 3 Auslassöffnungen (vorne-mitte-hinten) - im ganzen Raum herrscht so eine gleichmäßige Kaltluftverteilung. Wir können diese Anlage nur wärmstens empfehlen – Sie werden viel Freude damit haben und können Sie auch tatsächlich benutzen, da geringe Stromaufnahme!

SecuMotion – Truma Gastechnik vom Feinsten

Truma erfüllt mit dieser Anlage alle europäischen Normen und Vorschriften für sicheres Heizen unterwegs. Der Gasdruckregler SecuMotion bildet die Basis

für die sichere und komfortable Gasversorgung. Der Gasflaschenanschluss kann über länderspezifische Schläuche erfolgen. Außerdem ermöglicht SecuMotion mit integriertem Gasströmungswächter den Betrieb der Flüssiggasheizung während der Fahrt. Kombiniert haben wir die Anlage mit DuoComfort (automatische Gasflaschenumschaltung) und Gasfernschalter. Endlich brauchen Sie keine Angst vor ausländischen Flaschen zu haben – nehmen Sie einfach die Schläuche fürs entsprechende Land mit und es gibt keine Gasprobleme mehr. Fortschrittliche Entwicklung die man bald in allen Reisemobilen finden wird.

Wir fassen zusammen: Unser eingebautes Zubehör hat uns bis heute überzeugt – es gibt kein Teil das wir als unnötig bezeichnen können oder das eine schlechte Funktion hat. Lob an alle Hersteller obigen Zubehörs, das einen Fortschritt für den Reisemobilisten darstellt. – Wer was für sich selbst benötigt, muss natürlich jeder für sich selbst entscheiden (und der Geldbeutel muss natürlich auch befragt werden). Rundum sind wir zum heutigen Zeitpunkt sehr zufrieden und können mit den Störungen, die bisher aufgetreten sind, leben. Für die Zukunft hoffen wir auf mehr und freundlicheren Service von Iveco – wenn man mit Reisemobilisten arbeiten will und in diesem Bereich Geschäfte macht, muss man sich auch auf dieses Kundenklientel einstellen (und Sie nicht wie LKW-

Fahrer behandeln). – Zudem spielt im Wohnraum des Reisemobil die Geräuschkulisse eine weit größere Rolle als bei einem Lasten-LKW und darauf müssen Werkstätten entsprechend Rücksicht nehmen.

Warten wir nun ab was sich bis zur Septemberausgabe unseres Magazins ereignet. Viele Kilometer liegen nun vor unserem Concorde. Folgende Fahrstrecken stehen an: Schweiz-Kalabrien-Sizilien-Elba-Sardinien-Korsika-Österreich-Dänemark-Norwegen-Schweden-Polen.

Bis dann!!!
Die AS Redaktion



