

LANGZEITTEST - TEIL 8

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

Kilometeretappe: 59.374 – 69.978 km

Alter: Der 3-jährige Geburtstag kann gefeiert werden!

Wieder bereiste unser Concorde große Teile Europas: Österreich, Ungarn, Slowenien, Kroatien, Italien und zum Abschluss die Zugspitzregion. Jüngst dann noch ein Abstecher in den Norden Deutschlands.

Zur Basis:

Diese Antwort können wir eigentlich in einem Satz zusammenfassen: Keine Probleme, der Iveco läuft (und läuft) problemlos.

Viele Strecken waren zwar einfach zu fahren (Autobahn), aber in Kroatien musste sich das Fahrzeug, entlang der gebirgigen Küstenstraßen in Istrien und dann weiter hinein ins Landesinnere zu den Plitvicer Seen schon etwas mehr anstrengen (hier überquert man auch im März noch verschneite Pässe). – Pässe sind jedoch einer der Lieblingsdisziplinen unseres Iveco: Hier kann er seine Zugkraft voll ausspielen und bergab kann unser **Kloft-Retarder** erneut zeigen was er kann und wie viel Sicherheit er dem schweren Fahrzeug gibt. Gerade die Bremsomat-Funktion erleichtert einem das Abwärtsfahren auf Serpentinstraßen um ein Vielfaches.

Zum Aufbau:

Bei schlechten Straßen mit Bodenwellen ein nur zeitweise auftretendes klopfendes Geräusch im Fahrerhaus und vom Alkoven, nur bei starken Bodenwellen, ein kurzes schlagendes Geräusch. Sobald es feucht und kalt wird, fährt die Trittstufe erneut nicht ein.

Diese "Befindlichkeitsstörungen" die wir auf deutschen Straßen nicht haben (außer der Trittstufe), werden am Saisonende nochmals von Concorde unter die Lupe genommen.

Ansonsten gab es keinerlei Probleme. Trotz (v.a. abends) Minustemperaturen war das Fahrzeug immer kuschelig warm, die Elektrik arbeitete zuverlässig und wir hatten auch bei wenig Sonne und längeren Standzeiten ohne Stromanschluss immer gut geladene Batterien dank der problemlos arbeitenden **Efoy-Brennstoffzelle**.



Wer den "Luxus" Brennstoffzelle einmal kennen gelernt hat, will ihn nicht mehr missen.

Während der Fahrtetappen powerte unser **HPR-Lichtmaschinen-Spezialreglersystem**, die Batterien in 2-3

Fahrtstunden voll. Auch die neue **Seitz-Aufbautüre** mit Ihrem modisch geschwungenen Fenster ist nun absolut dicht.

SAT-Empfang mit der CrystopDisplay SAT-Anlage war auch an keinem unserer Reiseorte ein Problem.

Zusatzkosten bereitet uns das Fahrzeug im letzten Fahrabschnitt auch nicht (nicht einmal Motorenöl musste nachgefüllt werden).

Zu den Kosten müssen wir überhaupt sagen, dass das Fahrzeug bis heute sehr wirtschaftlich ist: Außer Spritkosten, Inspektionen (hier eine im Jahr), zweitem und drittem Satz Wischblätter und der Zuzahlung bei

dem Kupplungs-scheiben-Problem (etwas über 1000,00 € - dieser Schaden hätte nicht unbedingt sein müssen und fällt etwas aus dem normalen Rahmen) gab es bis heute keine Zusatzkosten – auch die Reifen sind noch in einem sehr guten Zustand und ein Wechsel steht noch lange nicht an.

Zusammenfassung:

Die Frage: "Würden Sie dieses Fahrzeug in dieser Version, mit dieser Basis und dem eingebauten Zubehör wieder kaufen....", können wir klar mit **JA** beantworten.

100% fehlerlose Fahrzeuge gibt es nicht und die Mängel die wir hatten möchten wir (abgesehen von der Kupplung) unter normal abhaken.

Wir sind mit unserem Fahrzeug sehr zufrieden und würden auch jederzeit wieder einen kaufen.

Die nächsten Fahrziele: Polen und Frankreich – danach unser nächster Bericht.



