

BLIR ALDRIG OMODERN

Konservativ design, hög kvalitet på material och installationer, gedigna beslag, ett väl uttänkt värmesystem och en drivlina som hänger med dagens. Finns det någon anledning att inte köpa en begagnad Concorde Carver om man har en dryg miljon på fickan?

TEXT OCH FOTO STEFAN JANELD



Designen är mer återhållsam än uppseendeväckande, det gör den långlivad.

2006 såg Carver serien från Concorde dagens ljus. Basen var Iveco Daily och totalvikterna spände från 5 200 till 6 700 kilo. Motorn var först på 166 hästkrafter men skrämdes året efter upp till 177 – vanligen parad till en halvautomatisk växellåda.

Förhoppningar var stora, men försäljningen tog inte riktig fart. Lyxigare Charisma var fortsatt bestseller i Concordes sortiment. Anledningen är enkel. Prisskillnaden upp till Charisma var för liten. Den relativt låga försäljningen har medfört att marknaden knappast svämmar över av begagnade Carver. Det finns betydligt fler Charisma att välja bland. Något Carver spekulanten kan dra nytta av. Eftersom det är gott om begagnade Charisma pressas priserna nedåt. Och Carver, som ju är en billigare produkt, pressas den också.

LITE GUNGIG

Med automatlåda, utmärkt utsikt, bekväm förarstol och en motor med 400Nm i vridmoment är färden längs E4 avslappnad. Farthållaren håller hundratempo, trivselfart för den här pjäsen. Det finns kraft över till säker omkörning av långtradare och husvagnsekipage.

När vägen krymper och börjar slingra märks storleken, eller tyngden rättare sagt. Bilen är inte särskilt lång, men hög. Och den höga tyngdpunkten gör att det lutar i kurvorna; man saktar med automatik in. Rondeller tas i makligt tempo.

Vägljud? Nej! Vindbrus? Lite i byarna! Rassel från bodelen? Nix! Motorljud? Jovars, här kunde man varit frikostigare med ljudisoleringen. Men det går att prata under färd och den finfina stereon kan enkelt konkurrera.

På rejält dålig väg med djupa och stora potthål sväljer chassiet ojämnheter, väl, bara man tar det lugnt. Bilens tyngd, 4 500 kilo utan last, är anledningen. Den gör att bladfjädrarnas aktion blir lugn och dämpad.

Svängradien är snäv, jag manövrerar på oväntat liten yta. Spegelarna och backkameran hjälper mig att på första försöket backa in på parkeringen utan omtag. Bilen ser större ut än den är – höjden lurar. På marken tar den inte upp mycket mer yta än vilken 7,5 meters husbil som helst och den snäva svängradien gör bilen mer lättmanövrerad än en Fiat baserad.

Säkerhetsmässigt håller bilen dagens nivå,

»



▲ Långbäddarna sitter ihop i nästan halvvannan meter. Det gör en hel del för komforten. Båda bäddarna mäter 83 x 191 centimeter, den totala bredden är 214 centimeter. Madrasserna är fasta och bekväma. Runt om löper luftspalt och under fönstren konvektorer som jagar väck kallras. Läslamporna är infällda i överskåpens undersida och kan riktas. Bok, vattenglas och annat smått och gott har sin plats i hyllorna i hörnen.



◀ Att omvandla sittgruppen till baksäte går snabbt och resultatet är okej. Bra sittdjup, 45 centimeter. Tyvärr går bordet inte att få in ända till väggen, den som sitter innerst har inget bord att vila armarna på.

Sittgruppen i vinkel är bekväm och väl tilltagen. Sex personer umgås utan att gnugga allt för mycket axel. Bordet är stabilt. Två rattar frigör skivan, idag finns enklare lösningar. Utsikten är god, men kunde varit bättre med ett fönster bakom lillsoffan. ▼





▲ Väl disponerad bodel, trots blott 7,5 meters total längd och långbäddar är det gott om svängrum. Stort plus för golv utan nivåskillnader.

◀ Förarplatsen är lite av nyckeln till bilens komfort. Under färd ger den framskjutna positionen perfekt överblick och underlättar manövreringen. Den ger även en extra halvmeter boyta och är förklaringen till att denna blott 7,5 meter långa bil kan ha så bekväm bodel. Fullt jämförbar en åtta meters Fiatbaserad.



▲ Elektrisk jalousi för framrutan och plisségardin för sidorutorna ger insynsskydd och mörkläggar.

» tyvärr. Tyngre transportbilar har inte de säkerhetssystem vi tar för givet i lättare fordon. Här saknas airbags och antisladdsystem. Ägaren får nöja sig med ABS och antispinn.

Komfortkontot är betydligt mer välfyllt – farthållare, elektriskt solskydd, elspeglar, backkamera, AC och en stereo som låter riktigt bra.

LIKA BEKVÄM ÅRET RUNT

Med gigantiskt garage, rymligt dubbelgolv

och generöst med stuvutrymmen i bodelen rymmer bilen allt ett resande par kan önska, även en barnfamilj kan packa in sig utan problem. Men det finns ett aber: Lastvikten! För två personer är 700 kilo rimligt. För en större familj är risken för överlast överhängande.

Vintertid är bakhjulsdriften av glädje, med tyngden på fyra drivande hjul ska det mycket till innan fästet tappas.

Värmesystemet är väl uttänkt. Luftspalter runt möblerna låter varm luft cirkulera och

jaga väck kyla och kondens. Dubbelgolvet är uppvärmt och här ryms tankar, kranar och all teknik utom räckhåll för kylan. Som bonus slipper man kalla golv i bodelen. Värmesystemet är vattenburet och draget ända fram till vindrutan. Med den främre jalousin nere hamnar den främre konvektorn mellan vindruta och jalousi. Det blir en rejäl uppvärmd luftspalt som hindrar kallras från den stora glasytan. Även sidorutorna skyddas från kondens av konvektorer. □



▲ En rymlig garderob i anslutning till sovrummet ersätter hallen, menar fabrikanter. Håller inte med.



▲ Köket är stort, välutrustat och modernt. Självstängande lådor, sophink, separat kyl och frys, en takfläkt suger ut osen effektivare än små köksfläktar. Små hyllor under överskåpen till kryddor och annat smått. Massor av förvaring till såväl utensilier som torrvaror.



◀ Badrummet har en rejäl duschkabin, höjd 94 centimeter, och gott om skåp för toalettartiklar. Toaletten sitter långt in så även långbenta kan stänga dörren.

Den främre sängen manövreras med handkraft. Lite mer kraft än vanligt behövs, det är en rejäl pjäs. Kommer ner djupt, stege är inte nödvändigt. Bäddmåtten är knappast generöst för två vuxna, längden räcker till, 196, men bredden på 122 centimeter smakar tonåring. Bra takhöjd: 182 centimeter. ▼



▲ Garaget är stort och inrett med lastskenor, hyllor, en plats för den extra toakassetten (!) och här finns även elcentral och batterier. Det är två luckor, bra, men bara en fullstor. ▼



Jag tycker

Ingen ny miljonbil på marknaden kan erbjuda lika mycket boendekomfort, trygghet, kvalitet och manövrerbarhet som en begagnad Concorde Carver. Eftersom den föddes i samband med att dagens drivlinor lanserades kan den dessutom konkurrera fullt ut med nya husbilars körkomfort.

Faktiskt finns det bara en punkt där en Carver från 2007 släpar efter dagens nya husbilar: halogenlampor i armaturerna är dock lätta att uppgradera till moderna och strömsnåla LED.

Gårdagens Carver är en rättfram bil, krussidullfri är ordet. Allt ombord är lätt att hitta, det finns inga smarta infotainmentsystem eller iPad-baserade fjärrlösningar som kräver vana, intresse och tålamod att lära sig. Det finns heller inga publikfriande LED-listor eller upplysta vitriner. Lyxen ombord håller sig till materialval, funktion och kvalitet. Varför krångla till det?

Är du nyfiken på svaret på frågan i ingressen? Det kommer här: Om du kan leva med att inte vara första ägaren och att färgen på chassiet efter sju år inte lyckats hålla ytrosten stången är det svårt att se varför du ska avstå. Det enda du försakar är nybilsgarantierna.

"krussidullfri är ordet"

Överhänget är rejält. Stöd hjul bak hindrar att man slår sönder något om bakändan tar i. Att bilen är hög och har långt överhäng gör den vindkänslig, testdagen bjöd byig vind och en del parerande. ▼

Håller än:

- Drivlina – modern diesel med automat
- Förarplats – en av marknadens bästa
- Sittgrupp
- Kök
- Badrum
- Stuvutrymmen
- Vinteregenskaperna
- Golv utan nivåskillnader

Hopplöst ute:

- Gasolutrymmet
- Saknar hall
- Förarstolen har trångt om plats att snurras runt



▲ Gasolutrymmet är trångt och försett med hindrande tröskel. På bra arbetshöjd förvisso och eftersom det finns gasolomkopplare halveras mödan med att skifta flaskor.

Modell Concorde Carver I 742L
Årsmodell 2007

Ursprungsland Tyskland

Chassi Iveco Daily

Motor 3,0L 177hk

Vridmoment 400 Nm

Växellåda 6 halvautomat

Mätarställning 2 481 mil

Totalvikt 5 200 kg

Max last 700 kg

Bränsletank Ingen uppgift

Vattentank Ingen uppgift

Grävattentank Ingen uppgift

Toatank 2 x 17 liter

L x B x H 750 x 238 x 319 centimeter

Utrustning ABS, CD stereo, AC motor, backkamera, elspeglar, dragkrok, Alde vattenburen värme med varmvattenberedare, kyl med separat frys, spis, duschkabin, elmarkis, dubbla bodelsbatterier, eltrappa, 2 x LCD TV, CD stereo med extra högtalare, centraldammsugare,

Pris 1 149 000 kr

Säljare Vi körde bilen hos Forsbergs Fritidscenter i Upplands Väsby, www.forsbergsfritidscenter.se.

F A K T A



▲ Dubbelgolvet huserar ett enormt stuvutrymme, men ack så svårutnyttjat.

Bakom en lucka hittar vi vattenpump, värmare, tömningskranar. Allt lätt tillgängligt och frostskyddat. ▼

