

Udobje vozimo s seboj



Ko se je IMV iz Novega mesta pred leti odločil, da bo tudi jugoslovanskemu tržišču ponudil Adria 700, so bili dvomiljivci, ki so tako veliki prikolici prerokovali zelo malo uspeha. Zasebni kupci se sprva niso navduševali zanjo, boječ se velikih dimenzij in težke vleke.

Prvim pionirjem, pred leti, se je videz zelo okorne „udeležene prometa“. Izbrali so sicer nekoliko počasnejše potovanje, zato pa toliko udobnejše počitnice zase in številno družino. Poleg skupine zasebnih kupcev se je pojavila še vrsta gospodarskih organizacij in sindikatov, povsod tam, kjer so začeli organizirano skrbeti (in tudi reševati) probleme sicer dragavega delavskega turizma. Od prvih začetkov pa do danes se je takih kupcev nabralo že nekaj

sto, tako da najdemo ob vsej jadranski obali razporejene tudi te največje serijsko izdelane prikolice IMV. V vseh večjih, boljše organiziranih „karavaningih“ lahko vidimo med počitniškimi prikolicami tudi tega orjaka.

Razvilo se je več vrst organiziranega kampiranja. Velike gospodarske organizacije so za svoje delavce zakupile kar cele komplekse zemlje ob morju in uredile sodobne kampe — karavaninge. IMV ima tak sodoben vzorčni karavaning v Pakoštanu blizu Zadra. Druge organizacije pa so poskušale z manjšim številom prikolic, ki so jih razporedili po različnih jadranskih kampih in skušali tako reševati pravi dopust svojih zaposlenih. Najbolj vneti so dobro izkoristili tudi izvenskozone dopuste pod planinami, ob jezerih in rekah ali v vinorodnih krajih. Nekaj prikolic smo letošnjo zimo videli po vsej Gorenski ob smučiščih, največ v Kranjski gori. (Mimogrede: revija Avto namerava za letošnjo

zimo skupaj z Alpskim centrom Bovec organizirati tudi pravi zimski karavaning pod Kaninjskimi žlicnicami.)

V manjši meri pa se gospodarske organizacije odločajo za nakup prikolice za pomoč pri svoji osnovni dejavnosti. Prikolice je videti le na težje dostopnih gradbiščih, arheoloških izkopavanjih ali mladinskih delovnih acijah. Adria 700 je predvsem počitniška prikolica za tiste, ki ljubijo udobje povsod, kjer bivajo, udobje vozijo s seboj. Adria 700 ima pač več bivalnih prostorov, veliko ležišč, udobne spalnice, lep dnevni salon in poleg praktične kuhinje tudi kar velik toaletni prostor.

Pomanjkanje prikolic

Medtem se je miselnost uporabnikov prikolic že razvila in napredovala do te mere, da prikolic ne kupujejo več samo zaradi enomesečnega dopusta ob morju, ampak jih s pridom

uprabljajo vse leto. Prikolice IMV so prave počitniške hišice, ki jih po želji prestavljamo izpod planin k jezerom in rekam, z morja na smučišča. Namenjene pa so seveda tudi za daljša in krajša družinska potovanja v domovini in zamejstvu. Ne glede na vse to pa se nekatere stare navade oziroma odločanje o nakupu še niso spremenili. Povsod po svetu, pa tudi v IMV, je proizvodnja prikolic kontinuirana skozi vse leto in jih tekoče dobavljajo prodajni mreži. IMV, ki je začel proizvajati in še proizvaža prikolice pretežno za izvoz, plasira na domačem tržišču nepopolno enomesečno proizvodnjo. Zanimanje med jugoslovanskimi kupci za nakup IMV prikolic je največje ravno v času, ko je tudi zunanji trg najbolj zainteresiran za prikolice, zato tudi ni mogoče proizvodnje enega samega meseca nameniti domačemu trgu. Le-tam je namenjena le ena desetina vsakomesečne proizvodnje skozi vse leto. Zaradi tega so bili letos zastojni in



zamude pri dobavi prikolic domačemu kupcu vse do prvih dni julija, ko so v IMV s posebnimi akcijami pospešili proizvodnjo in dobavo.

Ko smo se pred dnevi pozanimali v prodajni službi IMV, kakšna je zdaj situacija, so nam zagotovili, da prikolice dobavijo takoj. Priporočajo pa vsem tistim, ki planirajo razširitev svojih počitniških zmogljivosti s prikolicami IMV, da se že letos na jesen oglasijo pri njih, kajti po predvidevanjih in študijski obdelavi domačega in tujega tržišča bo v letu 1976 zanimanje za nakup počitniških prikolic še večje. Načelo, da enako komerno skozi vse leto vsak mesec nekaj velikih prikolic namenijo domačemu kupcu, bo v IMV še obveljalo.

Ni večja od avtobusa

Doslej smo vozili in v naši reviji predstavili že vse modele prikolic Adria. Največjo pa smo vedno odlagali za tiste čase, ko bo na voljo kako močnejše vlečno vozilo. Naše odlaganje je bilo odveč. Adria 700 ni tako težka prikolica, da je ne bi zmoglo vleči skoraj vsako vozilo zgornjega srednjega razreda. Ne potrebujemo tovornjaka, traktorja, in tudi Mercedes ni edino osebno vozilo za sedem metrsko prikolic. Mi smo opravili tesno vožnjo z vozilom IMV renaultom 16 TS. Povsem navadnim vozilom serijske proizvodnje, brez izboljšanj vzmetenja zadnje osi ali morda posebej dimenzionirane sklopke. Torej: v kar strm hrib smo vlekli prikolicu z avtomobilom srednjega razreda serijske izdelave.

Začeli smo na lepi asfaltirani cesti v Novem mestu, potem pa jo mahnjé čez Gorjance v Belo Krajino. Pot nas je vodila tudi po strmih cestah po obronkih Roga mimo Čermošnic. Doljenjski toplic nazaj v Novo mesto. Vožnja je potekala po-



vsem normalno, nismo imeli težav, niti pri speljavanju z mesta v strmih nagibih ne preveč dobro vzdrževane makadamske ceste.

Med vožnjo smo premišljevali o vozniku fička, ki je junaško pripel Adria 700 in jo iz Novega mesta vlek v Šmihel. Razdalja sicer ni velika, na poti pa je več lepih klancov in ovinkov. Voznik, fičko in prikolica so na cilj prišli: prikolica cela, fičko tudi, voznik se pa hvali... (O posledicah na fičkovi sklopki pa se voznik ne hvali!)

Seveda pa naša vožnja ni bila nikakršna hitrostna preizkušnja ali izpit spretnosti. Vozili smo povsem normalno, tako kot vsak povprečni jugoslovanski voznik. Naša naloga je bila preveriti, ali je možno z relativno majhnim vlečnim vozilom vleči težko in veliko prikolicu v strme klance in po ovinkasti makadamski cesti. Po hribu navzgor in še posebej navzdol, kjer se še zlasti pokažejo slabosti denimo malo tvegane vožnje.

Naš vtis je, da je Adria 700 zelo dobro uravnotežena prikolica, štiri kolesa zelo zmanjšujejo pritisk na kljuko vlečnega vozila, „račnega gunganja“ zaradi majhnih hitrosti skoro nismo opazili.

Adria 700 zelo lepo drži smer vožnje, tudi pri nenadnem in ostrem zaviranju se ne postavi počez. Nova naprava ryckmatic na priklopnem mehanizmu izboljšuje delovanje zavornega sistema. Preprečuje sunkovito zaviranje in neljubo cviljenje gum. Druga naloga nove naprave je avtomatično izklapljanje zavore pri počasni vzratni vožnji. Napravo ryckmatic imajo odslej vse prikolice IMV, torej v bodoče pri Adriah pri vzratni vožnji ni več potreben „asistent“, ki bi izklopil naletno zavoro. Naprava deluje tako, da vključi zavoro le pri sunkovitem zaletavanju v vzratni vožnji, sicer pa deluje pri vožnji naprej že pri zmernem zaviranju. Pri vožnji nazaj, če vozite zmerno počasi, se ne zaletavate, ryckmatic de-

Takoj ob vstopu v prikolicu je na levi strani razkošen salon. Namenjen je gostom kot sprejemnica, sicer je to hkrati jedilnica in dnevna soba. Za razliko od manjših prikolic je tu sedežna garnitura v obliki podkve, zavese so standardne, sedeži bogato oblaženi. Ponoči je tu prostorna spalnica za štiri odrasle.

ljuje brezhibno. Na sklopki je ostal še mehanizem za ročno izklopitev naletne zavore, ki je namenjen tistim, ki morajo vzvratno postaviti prikolicu na kakšno strmo pobočje ali jo poriniti čez kakšen kuceelj ali grbo. V teh primerih teže prikolice prihli avtomatizem ryckmatica, da zavre prikolicu. Naš preizkus manjšega avtomobila kot vlečnega vozila za veliko prikolicu je uspel. Zanesljivo bolje kot hvalisavemu vozniku fička. Naj še dodamo, katera osebna vozila so še primerna za vleko adrie 700: mercedesi, Cimosove žabe in citroen CX, peugeot 504, vsi volvoji, saab 99, roverji, fiat 132 GL.

Adria 700 že od daleč vzbudi pozornost z nenavadnimi merami: je širša in daljša kot njene sestrice. Za razliko od manjših enoslojnih adrij, ki imajo vhod z leve strani, je pri večjih vhod z desne za zadnjo osjo. V prikolicu stopimo po stopnic, ki je odslej standardni del opreme

Adria 700 je namenjena tudi za zimsko kampiranje, zato je vgrajeno močno plinsko centralno ogrevanje. Rebrasta centralna kurjava poteka ob stenah naokrog po vseh prostorih. Topel zrak kroži ob straneh. Na sliki vidimo „sroce“ grelnega sistema: majhno, a visokokalorično peč. Vidna je tudi vtičnica za 220-voltno električno napeljavo,

ki je uporabna za likanje ali na primer za sušenje las. Kuhinja je v tako velikih prikolicah mnogo prostornejša kot pri njenih manjših kolegcih. Poleg štedilnika in pomivalnega korita je na voljo velik hladilnik, vrsta polic in omaric za shrambo posode, pribora in raznih jedil.



izvoznih modelov. Zložljiva stopnica je med vožnjo potisnjena pod vhodna vrata. V prikolicah se najprej znajdemo v dnevnem prostoru, ki je v bistvu bogato oblažinjen jedilni kot. Na desni strani je najprej kuhinja z vsemi potrebnimi elementi: plinski štedilnik, pomivalno korito, večji hladilnik in vrsta priložnih omar, omaric, polic in predalov.

Nasproti kuhinje je otroška spalnica z zložljivimi ležišči v nadstropje. Ta kotichek je možno zagraditi z zaveso, ki je iz istega blaga in enake barve kot blago na oknih. Spalnica na koncu prikolice ima jogi ležišče za starše in omaro za obleko. Enako kot toaletni prostor je ločena od drugih prostorov z vrati. Toaletni prostor z vgrajenim umivalnikom je večji kot pri manjših adriah. Pomemben del dodatne opreme so žaluzije na kuhinjskem oknu in mreža proti komarjem pri zračniku na stropu prikolice.

V sklepnem delu našega zapisa smo poleg kratkih tehniških podatkov objavili to pot več različnih cen. Od osnovne, ki je namenjena tistim delovnim organizacijam, ki kupujejo prikolico kot osnovno sredstvo, ker ga potrebujejo v pomoč pri svoji proizvodni dejavnosti. Nekaj primerov: vratarska služba, nastanitev delavcev pri terenjskih delih, za delovodske ali pisarniške prostore na oddaljenih začasnih gradbiščih, za sejemsko propagandno dejavnost, za okrepevalnice . . .

Druga maloprodajna cena, z nekoliko nižjim prometnim davkom, je namenjena sindikalnim organizacijam, ki kupujejo velike adrie za organizirani odih svojih članov.

Najvišja stopnja prometnega davka pa je za zasebnike. Prikolica ni poceni, vendar v primeri s stroški gradnje počitniške hišice, majhna. Pa še nobenih gradbenih in lokacijskih dovolenj ne potrebujete!



Tehniški podatki

Teža: 1385 kg
 Največja dovoljena teža: 1600 kg
 Skupna dolžina: 8150 mm
 Skupna širina: 2500 mm
 Skupna višina: 2675 mm
 Dimenzija gum: 5,90–13
 Število ležišč: 7–8

Podvozje: šasija, železni okvir, štiri kolesa, torzijsko vzmetenje, amortizerji, sklopka alko z vgrajenim ryckmaticom.
 Plinska napeljava za kuhinjski štedilnik, razsvetljavo, centralno kurjavo in hladilnik.
 Električna napeljava 12 in 220 V, za razsvetljavo in hladilnik.

Proizvajala in prodaja:
 Industrija motornih vozil Novo mesto, Zagrebška 28.

Cene:
 72 500 osnovna cena
 82 650 sindikalne organizacije
 89 900 zasebni sektor

Zavarovanje:
 Obvezno, velja zavarovalna polica vlečnega vozila. Kasko 650 (Zavarovalnica Sava).

