

Dve prikolicci sta bili teden dni gost naše redakcije. Najmanjša, za tiste, ki gredo na dopust s katro ali fičkom, in zelo velika počitniška prikolicca, tudi za tiste s kattro. Malo si kupi lahko vsak sam, veliko pa predvsem sindikalna podružnica, komisija za družbeni standard.

Ne nameravamo delati primerjalnega testa prikolic, sta preveč različni, čeprav imata mnogo vgrajenih delov povsem enakih. Predvsem pa imata eno skupno poteko: namenjeni sta sodobnim motoriziranim nomadom, turistom, ki se radi vožijo po svoje, neodvisno od turističnih organizacij in hotelov. Vožnja svoje udobje s seboj, radi menjajo okolje, gredo na dopust v vseh letnih časih. Naj bo leto ali zima, avtomobili s priklapljenimi hišicami vozijo odmora željne turiste po vsej Evropi.

Prikolice smo na starem kontinentu prevzeli od Amerikancev. Sprva se je zdelo, da gre za modno muho. Človek stare celine pa je le nagnjen k nomadstvu, proizvodnja počitniških prikolic se iz leta v leto veča, nista je zavrniti energetska kriza niti inflacija. Nasprotno, prodaja se je letos dvignila, tudi pri nas v Jugoslaviji.

Naslovh se razvoj nomadskega turizma ne-neno spreminja in izboljšuje. Prikolice so čedalje bolj luksuzne, opremljene z vsemi mogočimi praktičnimi napravami. Pred desetimi leti so se v evropskih prikolicah prvič pojavili hladilniki, plinske pečke in nato centralna kurjava. Pred leti je bilo treba vodo še nositi v škafih ali vedrih, danes imajo že vsi boljši evropski kampi vodovodne priključke tudi ob parkiranih prikolicah. Udobje in praktičnost se še razvijata, prenosni TV sprejemniki niso več nobena redkost v kampu. Amerikanici so letos začeli vgrajevati v svoje velike modelle prikolic že pralne stroje, manjkajo torej samo še pomivalniki in kompletno počitniško gospodinjstvo bo mehanizirano.

Organiziran delavski turizem

Jugoslovani na področju karavanskega turizma z velikimi koraki dohitavamo tehnično na-prednje evropske narode. Ne samo, da imamo največjo tovarno prikolic v Evropi, ki zalaže vso v Evropo, tudi sami vse pogosteje segamo po tem dokazu visokega standarda.

Vse več prikolic z jugoslovansko registracijo srečujemo na naših cestah. Pred leti je voznik prikolice vzbujal zavist in občudovanje, danes pa je prikolica nekaj vsakdanjega. Večina Jugoslovov se je odločila za individualni nakup. V slovenskem IMV pa so letos začeli s široko akcijo vzpodobjanja delavskega turizma. Delovnim organizacijam nudijo v nakup – pomagajo seveda tudi z visokimi posojili – vse tipove prikolic. Pomagajo organizirati sodobne kempinge ob morju ali kje druge.

Novomeščanom se za primer svojega deloval-nja organizirali na Jadranu na Pakoštanih VZORČNI IMV ADRIA KARAVANING. Če boste letos potovali mimo, si ga oglejte! Z jadranske magistrale zavljite pri istem odcepnu kot za KLUB MEDITERANEE. Naselji sta si sosedji, v lepem borovem gozdčku. Šestdeset prikolic je pahljastačno razporejenih tako, da so dostopne z avtomobili. V kampu so vsi tipi prikolic, vključno tudi velika prevozna hiša, ki služi za recepcijo in skupne prostore.



TEKST IN FOTO:
Marjan Zaplatil



PALČICA IN V

**PRIKOLICI IMV ADRIA CA
IN IMV ADRIA DE LUXE 55**

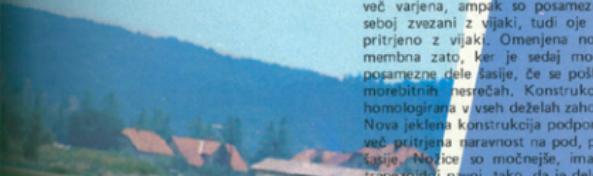




LKANKA

AN 305/74

4



Karavaning je namenjen za ogled tistim delovnim organizacijam, ki zelo vzorec, kako hitro in poceni organizirati oddih svojemu delovnemu kolektivu z najvišjo mero udobja.

Najmanjša prikolica iz širokega programa počitniških prikolic IMV je tudi najlažja, težka je le 440 kg. Zato jo tudi vozilki fičkov brez skrbi pripegnejo za svoje vozilo in gredo z njo na dopust. Prikolice IMV slovijo v svetu prav zaradi majhne teže, tudi naša je med najlažjimi. Se lažjo od nje pa izdeluje IMV v svoji tovarni v Belijski, ta je enake velikosti 305, zaradi racionalnejše opreme pa je za 40 kg lažja.

Robustno podvozje

Starejši modeli prikolic IMV so imeli pol-samo nosno karoserijo. Letnik 74 pa ima šasijo iz jeklenih profilov pod celim podom. Šasija ni več varjena, ampak so posamezni deli med seboj zvezani z vijaki, tudi oje je na šasijo pritrjeno z vijaki. Omenjena novost je pomembna zato, ker je sedaj moč zamenjati posamezne dele šasije, če so poškodovane pri morebitnih nesrečah. Konstrukcija šasije je homologirana v vseh deželah zahodne Evrope. Nova jekleni konstrukciji podpornih nožic ni več pritrjena naravnost na pod, pač pa je del šasije. Nožice so močnejše, imajo drugega trapezoidnega navoja, tako, da je delo pri postavljanju prikolice sedaj manj zamudno. Hladno vlečenje jekleni profili šasije so barvani z elektroforezo, v isti lakirnici, kjer barvajo tudi avtomobile R 12 in kombije.

Nova os z gumijastim vzmetenjem je izdelana zelo robustno in ker se jekleni deli med seboj ne tarejo, ne zahteva mazanja. Vzmetenje je narejeno za vse prikolice enako in je predimensionirano; pri najmanjši ni treba vgraditi amortizerjev. Zato ta model prikolice amortizerjev nima, če pa jih želite vseeno vgraditi, so vsi elementi za montažo že pripravljeni. Z amortizerji se sicer lega na cesti nekoliko izboljša.

Zavorni mehanizem je tudi nov, zaradi unifikacije programa od 305 do 450 je dimenzija konstrukcije za vse prikolice enaka. Najmenjša je vsled tega kreplko predimensionirana, kar zelo zveča varnost pri vožnji. Zavora je seveda homologirana po vsej Evropi, obraba je minimalna in zavora preživi nekaj prikolic.

Sklopka

Naletne sklopke so domače proizvodnje, preizkušene do teže 1200 kg. Obe prikolic, ki vam jih danes predstavljamo, imata enaki sklopki, opremjeni sta s katastrofnim mehanizmom in z ročno zavoro.

Karoserija

Zunanje stene prikolic so tako kot pri vseh prikolicah IMV preveličane z 0,8 mm debelo aluminijasto pločevino, lakirano z lakom, sušenim v peči. Ogrodje sten je lesene konstrukcije in obloženo s stiroporom debeline 20 mm, na tleh pa je stiropor debel 40 mm. Notranje stene so obložene s posebej obdelanimi topolovimi vezanimi ploščami. Površinska zaščita vezanih plošč varuje pred vodo, preizkušena pa je tudi za vse vrste kemičnih čistilnih sredstev, od biska do bencina. Termoizolacijski učinek stene prikolice je enak učinku 30 cm debelog opečnega zida.

Okno v stropu za nadsvetlobno je nove konstrukcije, odpira se sedaj na vse tri strani. Tudi okna v stenah so povsem nove konstrukcije, brez aluminijastega okvirja. Vsi modeli prikolic IMV, razen najmanjšega in najcenejšega, imajo dvojno pleksi steklo. Na karoserijo pa je vpeto enako, zato ga lahko sami zamenjate v nekaj minutah. Sicer pa poteti na morju ni problema dvojnih oken, ker so okna takoj ali tako vedno odprtta.

Vrata so endodelna z novo ključavnico, povsem novega profila in odličnega tesnilnca, zapirajo se mehko in ločljivo z vrti ni več.

Minimalna oprema

Končno lahko začnemo z opisovanjem notranje opreme, kajti vse doslej našteto reči so standardne in skoraj povsem enake pri vseh drugih prikolicah, tudi mnogo dražjih. Pri najcenejši pa so proužiljali največ prihranili pri notranji opremi. IMV adria karavan 305 nimata vgrajenega hladilnika, plinske pečice in plinske luči, nima pokrova kuhinjskega bloka in lunkov na kolesih. Skratka, nima velikega lukuša, ima pa vse, kar je potrebno za poletno kampiranje. To je: električno 12 in 220-voltov razsvetljavo, električni priključek in enak štedilnik v nerjavčemeku jeklu s pomivalnim koritom. Oblazinjenje je tudi standardno, potrej je za kuhanje in spanje vse nave.

Oprema je torej minimalna, pripravljeno pa je vse za vgraditev nekaterih bolj luksuznih predmetov. Kot na primer: dvojno okno, amortizerji, plinska pečica, pokrov kuhinjskega bloka in hladilnik. Vsi ti deli so naprodaj v triajstih zastopniških servisih po vsej državi. Opozoril pa bi, da so na voljo po ceni rezervnih delov, kar pomeni, da so dražji. Zato je bolje, da se odločite za nakup take prikolice, ki ima vse našteto že vgrajeno serijsko v tovarni. Neš nasvet je torej: če ste se

odočili za nakup najcenejših IMV prikolice, potem ni treba ničesar dokupovati, razen hladilnika, vse ostalo je za ceno eno letno kampiranje odveč in razmetavanje denarja.

Voznja

Voznja z malo prikolico in močnim avtom je prava igrača. V razvithih deželah, kjer je promet s prikolicami urejen smotrnijo, predpisi dovoljujejo, da lahko majhne in lahke prikolice zelo močno vozilo vleče tudi s hitrostjo 120 km na uro ali več. Pri nas je za vse enako: prikolico smete vleči največ 80 km na uro, le na avto cesti te omejitve ni.

Mi smo vseeno poskusili potegniti malo hitrejši in smo na lepem ravnem asfaltu pognali na 120 km na uro; prikolica se je šele tedaj, ko smo to hitrost prekoračili, začela „po račje gugati“, a pri ostrom zavirjanju se je guganje spremenovalo v nevarno opletvanje. Ne poskušajte tega še vi, držite se predpisane omejitve in za vse bo bolj prav!

Priekus smo naredili tudi na valoviti cesti: izbrali smo zelo star naguben asfalt. Položaj se je tu zelo spremenil! Naša prikolica se je pri hitrosti 80 km na uro obnašala povsem normalno, a komaj smo pospeli na 90 km na uro, že je začela poskakovati. Vzrok je znani: podvozje in vzmetenje sta predimenzionirana, tudi amortizerji ni. Prikolica je prelahka za robustno konstrukcijo vzmeti.

Stanje se je zelo izboljšalo pri naslednjem preizkusu. Tlak v zračnicah smo znižali od 2,0 na 1,7 atm. Prikolica je na isti cesti poskakovala šele pri 100 km na uro.

Tistim, ki bi radi hitro vozili, svetujemo, da vgradi amortizerje. Tega mi nismo storili, vendar smo prepričani, da se bo lega prikolice izboljšala.

Sindikalisti in očetje, pozor!

Zelo velika, luksuzna in bogato opremljena prikolica ni namenjena le gospodarskim organizacijam in družbenim skupnostim za organiziranje cenenega delavskega turizma. Z njem bodo šle na dopust tudi številne družine, katerih poglavar je izračunal, da se načolba v premični vikend izplača. Sveda, če je prikolica v rabi le 14 dni na leto, v družinski blagajni ne bo dobička. Prikolica mora biti v „obratovanju“ slabe tri mesece v letu, pa je načolba povrnjena v dveh letih. Naj dodamo še široke možnosti kreditiranja, potem pa sedite in računajte in boste videli, da imamo prav.

Trdno podvozje

Močan, soliden podstavek za kar veliko karoserijo je osnovni element za šasijo, settovljen z vijaki. Vse dele je mogoče zamenjati, enako tudi vsak krak oja posebej. Sicer pa je vse kot pri najmanjših prikolicah: elektroforetsko barvanje, torzki vzmetenje, le da sta dve osi, vsaka po 600 kg nosilnosti. Vozimo po štirih kolesih črkovnih dimenzijs, vsako ima svoj zavorni boben, tako, da je moč še enkrat večja kot pri enosmih prikolicah. Naletna sklopka je enaka kot pri vseh prikolicah IMV in je skupaj s podvozjem, osmi in zavorami homologirana v vseh državah zahodne Evrope.

Dvigalki pri nožicah so močnejše konstrukcije kot pri manjših prikolicah, nositi morajo pač precej več teže.

Dvajset centimetrov

Vse prikolice IMV do velikosti 500 so enako široke — 200 cm. Naša pa je za 20 cm širša. Zdi se, da borih 20 cm ne pomeni veliko, v praksi pa je to ogromno. Notranja razdelitev prostora je mnogo udobnejša kot pri ožjih prikolicah, v dnevnom prostoru je sedežni garnitur v obliku črke U. Kuhinjski blok ima zelo praktičen in uporaben dodaten regal. Za perilo je namenjena priročna posebna omara. Vsa ostala izdelava prikolice je enaka kot pri vseh drugih modelih: zvezne, toaletni prostor, razsvetljiva itd.

Okna so tudi standardna, narejena iz pleksi stekla in dvojna, le da imajo pri tej velikosti aluminijast okvir. Steklo je tonirano v sivo modri barvi. Da so okna obvervane, pa opazite le od zunaj; če sedite v prikolici, barvnega filtra ni videti.

Barnvi filter, podobno kot stekla umbral, do določene mere odbija toploto oziroma izboljšuje izolacijo prikolice. Tesnenje pri oknih je nove boljše konstrukcije, tudi zapirači so boljši.



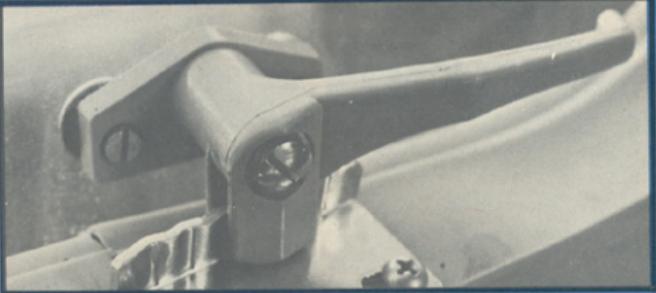
Nova kljuka na vrati prikolic IMV.



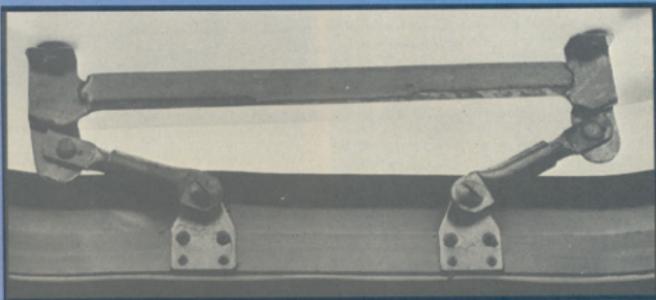
V kuhinjskem bloku je vse pri roki: pod plinskim štedilnikom je hladilnik, pod pomivalnim koritom pa prostor za kuhinjsko posodo in predali za jedilni pribor. Nad koritom iz nerjavečega jekla je nekaj zaprtih polic. Nekatere so namenjene za krožnike, druge pa za priročno shrambo. Vse prikolice IMV, razen najcenejše, imajo enako opremljen kuhinjski blok. Na resni testni prikolici velikosti 550 pa je ob strani še dodaten regal. Gospodinji dobit zadeva zelo različni, sicer pa je polic vedno premalo. Opozorili bi še na pomembna vrata „otroke“ sobe, ki so vidna na ozadju posnetka. Z njimi zapremo prostor za otroke, ki morajo prej v posteljo. Ostala družba pa lahko na drugi strani nadaljuje z večernimi programmi ...



Večstopenjski podpornik oken pri prikolicah IMV.



Kliku na oknu prikolic IMV.



Mehanizem pri oknu na stropu prikolic IMV.

Otroška soba

Ko stopimo v prikolico, je na desni strani najprej kuhinjski blok, z dodatnim regalom, omaro za obliko in perilo ter dnevni prostor. Naravnost pred nami je vhod v toaletni prostor, levo pa v sobico, ki se zapira s potzenimi vrtci. Sobica lahko v dnevi izvedbi služi kot pomozni jedilni kot, ponoči pa je to spalnica za dve odrasli osebi. Namenjena je seveda otrokom, ki morajo prej v posteljo; zaradi vrat jih ne moti luč z druge strani prikolice, kjer je klubsko sedežna garnitura.

Dnevni prostor, ki ima mizo posebne konstrukcije za dviganje in spuščanje, ponoči služi kot del postelje, podnevi pa na njej jemo. Predelava klubskega kota v spalnico pa zahteva prvič malo iznajdljivosti. Mizo spustimo počez in sestavimo 150 x 220 cm veliko ležišče. Z eno samo, približno 30 cm široko desko, dolgo pa točno toliko, kot je razdalja med klopmi, pa z malo iznajdljivosti lahko nastane 200 x 220 cm veliko ležišče. Prva nagrada pri tem kvizu je udobno spanje za tri odrasle.

Toaletni prostor

Stene so močnejše kot ostala prikolina zaščiteno proti močenju: prevlečene so s posebno glazuro iz poliesternega laka. Tu lahko voda teče v potokih. Prostorček je majhen, vendar dovolj velik, da poleg standardnega umivalnika lahko postavimo tudi komično stranično školjko. Na steni sta še ogledalo in polică, pod umivalnikom pa kanistra z vodo in hidrofor. Črpalka, ki odvaja vodo tudi v kuhinjo, je majhen hidrofor, ki deluje na napetost 12 voltov. Torej, če imate priključen avto, je pod tako imenovanim stalnim tokom poleg luči in hladilnika tudi hidrofor. Napaja se direktno iz akumulatorja vlečnega avtomobila, lahko pa si pomagati tudi z 12-voltnimi baterijami, ki se zaenkrat dode samo v zamejstvu. (Ljubljanska

Na eni strani prikolice je dnevna soba, ki je pri modelu 550 posebno oblikovana. Tri velika okna imajo dvojne zavesne, podnevi uporabljamo prozorne tanke iz tila, debeleje obarvane pa ponoči. Vse tri stene imajo bogato oblažljene sedeže, na sredi pa je miza nove konstrukcije. Miza je postavljena samostojno in ni več pritrjena na zadnjo steno prikolice, ker je ob njej oblažnjena klop. Podnevi, pa tudi ob večerih, služi ta del prikolice za klubsko sobo in jedilnico. Ponoči pa ga spremenimo v spalnico za štiri odrasle osebe. Prizvajalec je predvidel sicer ležišče manjših dimenzij, mi pa si lahko z eno samo desko uredimo kar veliko ležišče za štiri ljudi. Blazin je dovolj, treba jih pa le pomenito razdeliti po površini.

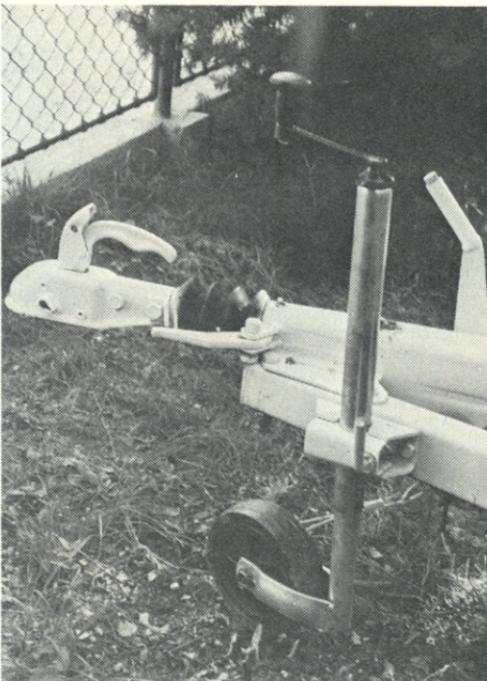


tovarna baterij Zmaj obljuhlja, da bo še letos začela s proizvodnjo takih baterij!) Nekateri si bodo lahko pomagali tudi tako, da bodo pretvorili 220-voltni tok v 12-voltnega in sicer z usmernikom, ki sicer služi za polnjenje akumulatorjev. Take usmernike izdelujejo na Vrhniku in jih pod imenom POBRI prodajajo v dobro založenih trgovinah z avtomobilskimi deli za dostopno ceno. V vsakem primeru pa priporočamo vgraditev stikala, da hidrofor izklopimo, kadar ga ne potrebujemo.

70 litrov mraza

V vročih poletnih mesecih je hladilnik v prikolici nenadomestljiv. Naša prikolica ima vgrajen zelo praktičen hladilnik, ki deluje na električno napetost 12 ali 220 V in tudi na plin.

Nadvse pomembna je namestitev hladilnika, ko prikolica miruje. Vsak hladilnik je opremljen z libelo in sicer zato, da ga lahko res natančno postavite v vodoravno lego, kajti samo tako bo hladil brezhibno. Za lažje razumevanje: hladilnik je absorpcijski; hladilno tekočino (freone ali glikole, katerih sestavo tovarne skrivajo) vplinjamo s toplotno energijo, plin se spušča po zavitih ceveh, ki imajo zelo majhen padec, in se pri nizkih temperaturah spet vtekočinja; zato je res pomembno, da tedaj, kadar prikolica miruje, hladilnik stoji vodoravno, kajti pretok hladilne tekočine je tako najboljši. Tudi med vožnjo lahko priklopimo hladilnik bodisi na 12 voltov vlečnega avtomobila ali pa na plin. Hladilnik deluje še raje, ker se tekočina z lahkoto pretaka.



Naletna sklopka pri prikolicah IMV.

Za ljubitelje smučanja

Naša prikolica je že tako velika, da ima z prijatelje zimskega turizma vgrajeno pravo pravcato centralno kurjavo. Deluje na plin; v začetku črpalka požene toplo vodo po ra-

ditorjih, ko se pa dovolj segreje, se voda pretaka na termosifon. Radiatorjev je sedem, razporejeni so ob stenah prikolice, pod okni in v toaletnem prostoru. Prednost centralnega ogrevanja prikolice pred navadno plinsko pečko je v enakomernem ogrevanju prostora. Stene so pri enostavni plinski pečki neenakomerno ogrevane, izpostavljene velikim temperaturnim razlikam in se na njih nabira kondenzirana vlaga. Medtem pa se pri radiatorjih pod okni najprej ogrejejo stene in toplota nato enakomerno kroži po vsej prikolici. Za regulacijo skrbi še termostat, ki poljubno vzdržuje temperaturo v hladnih zimskih nočeh.

Mirna vožnja

Velika teža in širina dveh osi dovoljujeta vleko prikolice le zelo močnim in dražim avtomobilom. Vendar tudi ti vozijo z njimi le do hitrosti 80 km na uro. Dvoje osi in pa štiri kolesa omogočajo zelo mirno vožnjo, prikolica je dobro uravnovešena in se ne nagiba naprej in nazaj, kar je pogosto pri velikih enoosnih prikolicah: le-te rade udarajo z veliko silo na vlečni kavelj in ga potiskajo ob tla. Pri naši testni prikolici 550 pa tega udarjanja ni. Povsem je pri tej velikosti prikolice odpravljeno račje guganje, ki se včasih pojavi celo pri normalni vožnji po klancih navzdol.

Prikolice nismo preizkušali tako, kot smo podili malo 305: vozili smo jo sicer po istih cestah, vendar nikoli hitreje kot dovoljujejo predpisi.

TEHNIŠKI PODATKI

IMV ADRIA CARAVAN 305/74



DIMENZIJE: lastna teža: 485 kg; dovoljena obremenitev: skupna 600 kg; skupna dolžina: 4110 mm; skupna širina: 2040 mm; skupna višina: 2410 mm; dolžina kabine: 3050 mm; število ležišč: 3—1; dimenzija pnevmatik: 5,20—12; razsvetljiva: 220 V; krogla na vlečnem vozilu: premer 50 mm.

Proizvaja: in prodaja: Industrija motornih vozil Novo mesto.

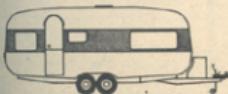
CENA: Osnovna cena: 21.700 — 22,5 % prometni davek: 4.882,50 — Maloprodajna cena: zasebni sektor: 25.582,50 — Prometni davek: 12,5 % 2.712,50 — Maloprodajna cena za sindikalne org.: 24.412,50.

ZAVAROVANJE: obvezno zavarovanje: velja polica vlečnega vozila; obvezno povzročni nezgodni prikolica, ki je gripena na vlečno vozilo.

Če se pa prikolica utrga in sama povzroči nezgodno, jo je treba posebej obvezno zavarovati.

Jamstvo: (obvezno) zavarovanje: 166 — Kasko (Zavarovalnica Šava); brez franšize: 966 — s franšizo: 100.715 — s franšizo: 2000.473.

IMV ADRIA DE LUXE 550/74



DIMENZIJE: lastna teža: 1044 kg; dovoljena skupna obremenitev: 1200 kg; skupna dolžina: 6720 mm; skupna širina: 2235 mm; skupna višina: 2655 mm; dolžina kabine: 5535 mm; število ležišč: 6; dimenzija pnevmatik: 5,20—12; razsvetljiva: 12, 220, plinska; krogla na vlečnem vozilu; premer 50 mm.

PROIZVODNJA IN PRODAJA: Industrija motornih vozil Novo mesto, Žagrebčeva 29.

CENA: Osnovna cena: 50.600 — 22,5 % prometni davek: 11.385 — Maloprodajna cena: zasebni sektor: 61.985 — Prometni davek: 12,5 % 6325 — Maloprodajna cena za sindikalne organizacije: 56.925.

ZAVAROVANJE: obvezno: polica vlečnega vozila, če prikolica sama povzroči nezgodno. Če se prikolica utrga, mora biti posebej zavarovana.

Jamstvo (obvezno) zavarovanje: 176 — Kasko (Zavarovalnica Šava) brez odbitne franšize: 1272 — s franšizo: 100.957 — s franšizo: 2000.638.

IMV ADRIA CARAVAN 305/74

HVALIMO

Konkurenčna cena glede na ponujeno udobje

Predimenzionirano podvozje (šasija, oje, naletna sklopka, vzmetenje)

Odilčne zavore (zaradi predimenzioniranosti povečana varnost zaviranja)

Majhna teža (avtomobil srednjega razreda skoraj ne čuti, da kaj vleče, tudi s fičkom vleka brez skrbil)

Okretnost (en sam moški zlahka potisne prikolico na mesto v kampu)

GRAJAMO

Skromna oprema (zaradi nizke cene so vgrajeni le najnujnejši elementi)

Pretrdno vzmetenje (pri hitri vožnji na levoviti cesti prikolica rada poskakuje)

Malo prostora (kampira lahko le majhna družina)

IMV ADRIA DE LUXE 550/74

HVALIMO

Izjemno udobje (zaradi širine in luksuzne opreme)

Mirna vožnja (štiri kolesa, dvoje torzijsko vzmetenih osi in amortizerji preprečujejo gunganje in opletanje)

Ogrevanje (centralna kurjava s sedmimi radiatorji in termostatom)

GRAJAMO

Visoka cena (ni za vsak žep in za vsakega kreditno sposobnega zasebnika)

Teksa vleka (le za močne automobile)

Nerodno manevriranje (brez avta težko zavijamo)

RAZPRODAJA PO NAJUGODNEJŠIH CENAH

DSuper5

111.791 DIN



fco Ljubljana

Včemo je vključen zvezni, republiški in občinski prometni davek

CIMOS

CITROËN▲