

Človek potovalni nemir je brez meja: nekoga ženi do bližnjega mesta; drugi bi rad prekrižarili celino; in tretjemu je premajhen cel svet!

Kako? Na tisoč načinov! Na primer peš in s cuno v roki! Ali v vetru čez morske valove! All z letalom! Ali pa – preprosto in neodvisno – z avtomobilom, ki je stanovanje na kolesih. Za tole, slednje, je najnovnejši novomeški izdelek zelo mikavna ponudba.

IMV adriatik 420

Bivalnik

Tik pred serijsko proizvodnjo: vozilo po formuli »vse svoje vozim s seboj«!

Zamisel ni od včeraj in marsik ne tujem so jo že zdavnaj uresničili. Tovarna IMV, ki slovi zavoljil dobrih bivalnih prikolic, je po teji plati polna izkušenj. A je vseeno trajalo do letošnje pomladi, da so mini stanovanje posadili tudi na avtomobilsko podvozje. Izrabili

so partnerstvo s francoskim Renaultom in uporabili pred kratkim predstavljeni Renault Master. Ta je v originalnih različicah naprodaj kot kombi, kot minibus in kot poltovornjak. Novomeščani pa so si »sposodili« le šasijo z vozniško kabino in pogonskim



agregatom vred. Tako sta nastala adriatik 420 in adriatik 450, ki sta za zdaj še prototipa, različni oznaki pa pomenita različno dolga bivalna prostora in različno razporejeni notranjosti.

Manjšega od njiju, torej adriatik 420, smo te dni pre-skusili.

POGOJ: VOZNIŠKE IZKUŠNJE!

Tole je treba takoj reči: »auto-home«, ali po naše avtodenom, bivalnik, skratka avtomobil in stanovanje v enem, je namenjen predvsem tistim, ki želijo potovati. Iz dneva v dan Ves čas dopustila! Ali za tedenške konce in praznike! Kdor hoče po več dni skupaj čepeti v kampu, temu bo bivalna prikolica ljubša. Ji je laže najti primeren prostor, jo je moč preprosteje zravnati, pa tudi peš niste, potem ko prikolica čvrsto stoji.

Renault Master sodi med večje kombije, ne le po merah, tudi po skupini dovoljeni teži, kljub temu pa večina njegovih različic – in to velja tudi za oba adriatika – ne presegajo zgornje meje vozniške kategorije B. S tem seveda ni niti malo rečeno, da ne potrebuje večšega voznika. Kajti, kdor namerava sesti za volan adriatika, mora vnaprej vedeti tole: da je vozilo po merah dosti bliže tovornjakom kot osebnim avtomobilom, da je vozniški sedež visoko nad cestiččem in da je vidljivost dobra le naprej in vstran, za vsakršen pogled ob bokih in za vozilo pa si mora vozniški pomagati z zunanjima vzvratnima ogledalamo. Ta sta resda tovornjaško velika, se pa tudi zelo neuslužno treseta. Kaj se ne bi, ko so pa vsakemu namenili le po en nosilni percelj!

V celiem gledano je adriatik 420 skladno vozilo. Belomoreder bivalni »nahrbitnik« označja sorodstvo s prikolicami adria; ne le z barvami, tudi z rebrastimi boki in z rahlo podobno obliko. Očem v napoto se zdi edinolevo višina, zaradi katere je vozilo videti ožje, kot je v resnicu. Pravzaprav je res



nerazumljivo, da se načrtovalci niso spretneje ognili nosilnemu okviru za kabino in tako zmanjšali ali se povsem ognili veliki reži med streho vozniškega prostora in dnem bivalnega nadstreška. Ravnog ta reža povsem odvečno golta zrak in zavira vozilo, pa tudi boke bi na ta način znižali – v veselje vozniku, kadar zapila veter s strani.

Sicer pa: voznikov prostor je ugodno odmerjen, tudi na račun primerno nagnjenega volanskega obroča, dovolj dolgo prestavna ročice in pravilno razmaknjeni pedal. K volanu zlezete tako kot v tornjak: s pomočjo stopnice, ki jo zaprta vrata skrivajo. Čeprav je prednja šipa globoko zarezana v pločevinu, avtomobilskoga nosu vseeno ne vidite, ker je stremo prisekan; se je pač potrebitno navaditi, do kam seže. V adriativkih kabini sta le dva sedeža; preostanek potnikov dobi »fotelje« v bivalnem prostoru. Žal sta sedeža prevečena z umetnim usnjem in brez zglašnikov na naslonjalih. Pritakanili so jima pa avto-



matska varnostna pasova. Med sedežema je zvočno in topotno razmeroma dobro izoliran, a iz gole pločevine stisnjjen motorni poklopec na njem služi za primere, ko želi voznik motorju le prisluhniti ali preveriti količino olja v njem. Za večja dela je potrebno dvigniti ali celo izvleči cel pokrov.

Že pri hip v adriativkem voziščem okolju sem občutil pomanjkanje prostora za drobne predmete. Samo plitka vdrtina pod šipo in skoraj nič globiji zaprt predal pred sovoznikom sta premalo obsežna za vse, kar zahteva počitniško potepanje, da je vedno pri voznikovih ali sovoznikovih rokah. Žepi na vratih ali predal na motornem pokrovu bi zadrgo dosti zmanjšali. In če bi sovozniku namenili še bližji ročaj za varnejši prijem med vožnjo, bi bila sreča že skoraj popolna.





Voznik dob: renaultovski volan na dve prečki in odet v plastiko, ročice ob volanu za luči, utripalke, brisalnike in brizgalko ter pregledno armaturno ploščo z merilnikom hitrosti, kilometrskim števcem in merilnikoma goriva ter tem-

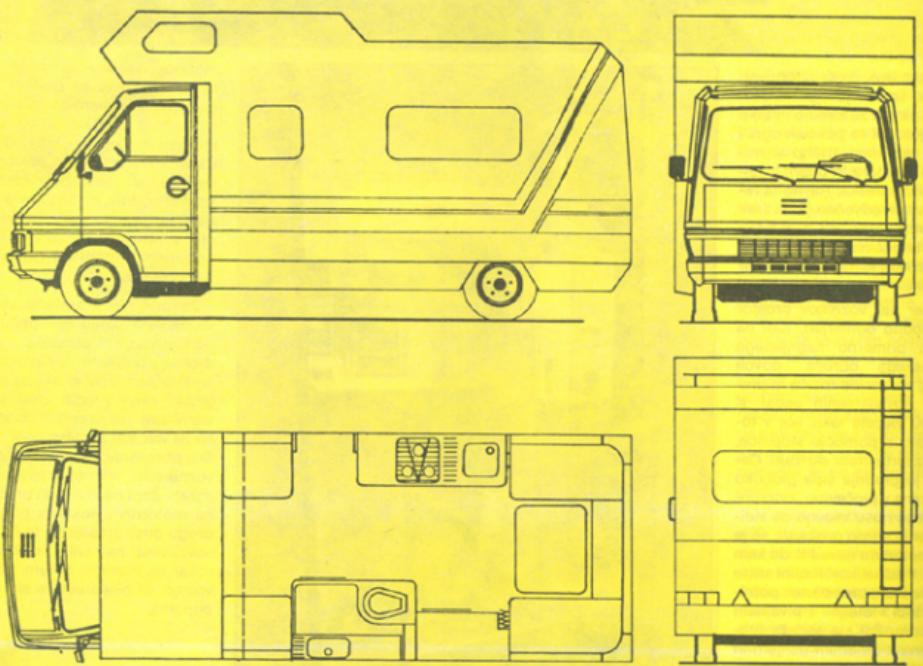
perature hladilne tekočine. Nad vsem tem so kontrolne luči, pri strani sta stikalo varnostnih utripalik in prostor za morebitno dodatna stikala. Ročice za gretje in sveži zrak z dvostopenjskim ventilatorjem in za dotok zraka so na sredi-

ni. Nenatančnosti jih ni mogoče ocitati, gretja pa tudi preskusili nismo!

Do motor gladko vžiga, je že starra ranaultovska navada. Da tudi potem mirno in ubogljivo teče, prav tako. Po tej plati nismo imeli nikakršnih težav. Je

bil pa zato prenos moči prav povornjaško glasen, klubu temu, da smo med testom preverili, kako je z oljem v menjalniku. Trušč, ki ga je zganjal menjalnik, je bil udobju med vožnjo zares v veliko škodo.

Motor je dosti bolj kultiviran. Presadili so ga (že Francoz) iz renaulta 20, le da ima v masterju nekaj manj moči. To je vrstni štirivaljniček, s stransko odmično gredijo in verigo, pa z uporabno lastnostjo, da je preskušen in trpežen. Adriatiki bodo pozneje na voljo tudi z dizelskimi motorji, kar bo verjetno pomenilo nekaj več hrupa in tresljajev, pa manj bolče posege v žepa lastnikov. Kajti: med našo preskušnjo smo poti izbirali tako, da smo adriatik 420 vozili po avtomobilskih in navadnih cestah, po gladkem asfaltu in grobem makadamu turistično nežno in testno ostro, pa se je izkazalo, da ta avtomobil ne zmore porabititi manj kot šest-



najst litrov na 100 kilometrov, da pa se njegova uporaba goriva povzroči tudi preko dvaindvajset litrov na 100 kilometrov, ali zapisano v našem testnem povprečju: 20,05 litra na 100 kilometrov poti. Milo rečeno je to za zasebniške žeppe prav grob udarec, saj gre za gorivo super!

Menjalnik je sicer petstopenjski, z razmeroma dolgo peto prestavo, a čudežev z gorivom seveda ne zmore. Vozniku je všeč, da je pretikanje tekoče in nezahteveno, da je tudi sklopka takšna kot v osebnem avtomobilu, navaditi se je pa potrebo hitrega zaporenega pretikanja navzgor, saj so predvsem prve tri prestave tovornjaško kratko preračunane.

Odlične in posebne pohvale vredne so zavore. Zasnovane so pač za poltovornjaške obtežbe, pa so v adriatiku tolkanj laže kot nalogam. Prijemajo mehko in brezhibno, so pa tudi dovolj moderno zasnoveni: spredaj s koluti, zadaj z bobni, vse skupaj pa dvokrožno in s servoočevalnikom modi. Ročna zavora, z vlečno ročico pod volanskim obro-



čem, prijemlje na zadnji kolesi.

Takole je to: ko brezhibno obvladate gledanje v vzvratni ogledali (ne le med vzvratno vožnjo, tudi med ostrim vijuganjem ali med tešnimi srečanjili), ko zadnji kolesi, zaradi ve-

like dolžine vozila ubirajo kraješ poti), ko se privadite širine, dolžine, predvsem pa več kot trimetske višine vozila, je vožnja z adriatikom pravi užitek. Takšna je tudi za sopotnike, saj je kabina le z zaveso ločena od bivalnega prostora, pa

je moč vožnjo na ta račun kdaj pa kdaj malce popestriti.

Toda: podvozje tega renaulta je – s posamičnimi prednjimi obesami in s togo premostitvenimi vzmetmi pod zadkom – gladko kot le dobremu asfaltu. Na kratkih cestnih gubah ali na kockasti podlagi podvozje oživi, da se stresa in šklopota ves avtomobil. Domnevamo pa: ob počitniško obloženem vozilu pa ob polnih posodah za vodo bi bilo tudi poskakovjanje manj.

Nekaj previdnosti zahteva vožnja skozi bočni veter, ki utegne s sunki pošteno zamašati adriatik; dobrino mero občutka je dobro imeti na ozko obrobiljenih cestnih ovinkih; pa tudi ponoči, saj so v tovarni na luč za zadenjsko vožnjo pozabili. In v kampih: izkazalo se je, da največkrat ne gre brez težav. Ali so prenizke drevesne veje ali pa se preblizujo električni kabli, ki jih turisti napeljujejo k svojim začasnim bivališčem. Teda mora pač nekdo na adriatikovo streho, da je škoda čim manjša! Tudi tale nasvet naj obvelja za vse, ki bi kdaj segli po takšnem vozilu: nikoli ne spejite zadenjsko, če niste trdno prepričani, da za vozilom ni nikogar!





Stranski ogledali vam mrtvega kota tuk za vozilom ne moreta razkriti.

NOČNO ŽIVLJENJE

Bivalni prostor adriatika 420 je povsem udoben za štiri ljudi in se dovolj udoben za pet prebivalcev. Kdor se spozna na prikolicu iz Novega mesta, najde v tem avtu marsikaj znanega. Notranjost je spretno zasnovana. Poglejte skico! Zadnji del vozila so izrabili za dve klopi in mizo, oziroma za dvojno ležišče, saj je mizo moč znižati s preprostim gibom posebne ročice; srednji del je obrobljen s kuhinjo in njej pripadajočim triplačnim plinski kuhalnikom, ventilatorsko napo, hladilnikom, pomivalnim koritom, prostornom za plinsko bombo (v katerega je moč seči tudi z zunanjim plati) in s celo vrsto omaric ter toaletnem prostorom, v katerem so plitva kad za tuširanje, umivalnik, kemično stranišče, toaletna omara z ogledali in plinski bojler; prednji del bivalnika so razdelili v dva udobna fotela za sopotniško vožnjo, ki ju je moč spojiti v ležišče, in v podstrešje, ki je dvojna spalnica, povsem udobna tudi za dva odrasla posupnnika.

Nad udobjem v celem se vseeno ni moč pritoževati. Vsi robovi v notranjščini so zaobljeni zoper udarce. Višine za pokončno držo ne zmanjka nikjer v vozilu. Pod vhodnimi vrat v bivalni prostor je sklopljiva stopnica. In tudi za kovinske stopnice na zadku ni treba biti hribolazec. Vodijo pa k prostrani, trdnim in obrobljenim ploščadim, ki je kot strešni ptičjačnik namenjena večjim tovorom, na primer gumastemu colnemu s spuščeno dušo.

Dvanajst voltnih luči je v av-

Ob vseh notranjih omarah in omaricah velja upoštevati še predale, z vratci na zunanjih strani karoserije, ki so kot načas za spravljanje avtomobilskih potrebščin in morebitnih nadomestnih delov.

Bivalnemu prostoru (približno na sredini, gledano po dolgiem) in toaletnemu prostoru so namenili veliki stropni okni z dvignima pokrovoma. Žal ju dosežejo le velikani, vsi drugi pa morajo seči po lestvi, ki služi plezanju v podstrešni del in je tam tudi ograjica obremen. Je pa gobasti zračnik nad zgornjimi ležišči odločno premajhen, pa tudi v tovarni že razmisljajo o dodatnem prednjem oknu, ki bi ga bilo moč odpirati.

Nad udobjem v celem se vseeno ni moč pritoževati. Vsi robovi v notranjščini so zaobljeni zoper udarce. Višine za pokončno držo ne zmanjka nikjer v vozilu. Pod vhodnimi vrat v bivalni prostor je sklopljiva stopnica. In tudi za kovinske stopnice na zadku ni treba biti hribolazec. Vodijo pa k prostrani, trdnim in obrobljenim ploščadim, ki je kot strešni ptičjačnik namenjena večjim tovorom, na primer gumastemu colnemu s spuščeno dušo.

Dvanajst voltnih luči je v av-

tu dovolj. Na voljo je tudi dvestočetvorjet voltni zunanjii priključek, pa seveda z notranjo napeljavko, v blok nad kuhinjskim pultom so namestili radijski aparat z budilnikom in digitalno uro. Pripravna reč, am-pak za samega voznika povsem neuporabna. Pametno bi bilo zamenjati s kasetnikiom, radio pa prestaviti v že predvideni prostor ob armaturni plošči.

• • •

Navsezadnje: adriatik 420 je za zdaj prototip! To pomeni, da preživlja obdobje preskušanja, dopolnjevanja in izboljšav. Temu se reča razvoj in brez razvoja ne gre. Je pa, tako se zdi, bistra, čeprav malce pozna ponudbenia poteza, ki vzbuja veliko radovednosti na naših cestah, pa – tako je slediti – že tudi zanimanje med tujimi, predvsem francoskimi, kupci. In cena? V tovarni pravijo, da adriatik 420 oziroma njegov dopolnjeni naslednik ne bo dražji od novega dinarskega milijona. Ali je drag ali ni, bo pa moral vsakdo izmed tistih, ki jih takšen avtomobil zanima, sam presoditi.

MARTIN ČESENJ
Foto: IZTOK REMEC
MARJAN ZAPLATIL

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štirataktni – vrtni – nameščen vzdolžno za prednjo premo – vrtina in gib 84 x 82 mm – gibna prostornina 1995 Kubikov – kompresija 8,1 : 1 – največja moč 58 kW (80 KM) pri 5000/min – največji navor 147 Nm (15,3 kpm) pri 2300/min – ročična gred v 5 ležajih – stranska odmična gred (veriga) – blok in glava iz lanhke litine – dvojni padotočni uplinječ – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem – akumulator 12 V, 55 Ah – alternator 700 W

Prenos moći: motor sprejed poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 5,50 JK 16 M – gume 215 x 16 PR 8 (micelin).

Voz in obese: potovalni bivalnik – 3 vrata – 4/5 oseb – karoserija s šasijo – prednji kolesi na posamičnih obesah, dvojna prečna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blazilnik, stabilizator – zadaj tega prema, listnate vzmeti, teleskopski blazilniki – dvokrake zavore, sprejed kolutne, zadaj pobnaste, servo-volant s polzem, 5,5 zavrtljiva odene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 6,160 m – širina 2,200 m – višina 3,050 m – medosna razdalja 3,840 m kolotek sprejed 1,650 m, zadaj 1,700 m – najmanjša razdalja od tal 0,165 m – raljni krog 14,35 m – teža praznega vozila 2375 kg – dovoljena skupna teža 3500 kg – dovoljena teža prikolicie z zavoro 1500 kg, brez zavor 750 kg – posoda za gorivo 67 litrov.

Zmogljivosti: največja hitrost: pribl. 100 km na uro – poraba goriva (povprečna na testu): 20,05 litra na goriva super na 100 km.