



*Test: CLOU LINER 700 B*

Začelo se je onstran Atlantika. Bivalnike so nestalni Američani uporabljali za pre-mična stanovanja in jih še. Na Stari celini so bivalnike namenili počitnicam in popoto-vanjem. Niesmann+Bischoff je ponudil tretjo možnost: pres-tižne, dovolj velike pisarne na kolesih, v katerih poslovneži med tednom živijo in delajo.

## D.O.O. NA KOLESIH

Uspešnost v poslu zahteva tudi ščepec prestižnosti. To so načrtovalci pri Niesmannu+ Bischoffu v veliki meri upoštevali in vsi bivalniki z oznako clou imajo pridih imenitnosti. Seveda za naše razmere ob močno pretirani ceni. Kljub temu, da takšno vozilo lahko vpišejo med osnovna sredstva in da se nakup upošteva v stroških podjetja, so poslovni prostori na kolesih tudi v razviti Evropi pogosteje želje kot stvarnost. Med vožnjo po nemških cestah in še posebej v prometnih zamaških so mnogi stegovali vratove iz svojih avtomobilov in občudujoče, včasih tudi zavidljivo ogledovali zajetnega lepota. Celo ferrariji ne zbuja tolikšne pozornosti.

Niesmann+Bischoff z novo zasnovano bivalnika clou liner ponuja nekaj svojstvenega. Dolga leta so bili edini te vrste, zato so s svojimi prestižniki uspešno polnili prav tako svojstveno tržno nišo. Kmalu so svoj lonček pristavili tudi tekmeči in treba je bilo ponuditi nekaj novega, spet drugačnega od drugih. V letu 1983 prvič predstavljeni clou liner je tako po desetih uspešnih letih dobil popolnoma nov face lifting. Tudi pod kožo so mu vtaknili marsikaj novega. Kot zatrjujejo, jih je ta pomlajevalna kura stala zajeten milijon nemških mark.

Najmanjši clou liner iz nove generacije je s 7,4 metra dolžine model 700. Clou liner 800 je 70

cm daljši, najprestižnejši iz te vrste, liner 900 pa je dolg 8,7 metra. V širino merijo vsi po 2,46 metra.

Pri oblikovanju so se zgledovali pri sodobnih avtobusih. Velikansko prednje steklo je nagnjeno le še za tri stopinje in se mehko prelije v streho z značilno povišano stopnico v zadnjem delu. Streha je zaključena s spojlerjem, v katerega so vpete dodatne zadnje luči in, ob doplačilu, kamera za vzvratno vožnjo.

Cela prednja stena je po povsem novem postopku narejena iz enega kosa (poliuretana) in to tako natančno, da se kosa s karo-serijskimi deli, odhinsjenimi iz pločevine, Servisni pokrov je v sre-



**Dopadljivo deluje prednja stena z velikansko šipo in zajetnim odbijačem. Za pokrovom: pogled na obrobne dele motorja in na merilni palici za olje v motorju in menjalniku.**



**V velikem stilu opremljena notranost, armaturna plošča pa iz Mercedesovega tovornjaka. Na sedež morate zlesti čez pokrov motorja, kar zahteva dobrošero mero gibčnosti.**

**Vzdolžno oblazinjeno klop lahko spremenite v zasilno ležišče, sedež za sovoznika pa lahko obrnete v notranjost.**



**Bivalnik clou liner lahko po želji spremenijo tudi v "konferenčno sobo".**



dini te površine, skozenj lahko nadzirate le olje in vodo, motor pa je skrit pod pokrovom v notranjosti.

Zajeten odbijač, ki se razvleče v zaščitni pas okrog bivalnika, je hkrati tudi nosilec žarometov. Utripalke so si sposodili pri VW T4, žarometi s tridimenzionalno elipsoidno zasnovano sta passatova, meglenke pa od tovornjaka MAN.

Za tri stopnje so nagnili tudi stranski steni, kar dodobra omili škafasti videz. Mogočna vzvratna ogledala se vklaplajo v sodobno obliko bivalnika ter z elektriko nastavljajo in ogrevajo. Velika brisalnika odstreta tudi pogled na obe ogledali.

Preskušene zasnove notranjosti niso spreminjali. Opremo največkrat izdelajo po želji kupca. Serijsko je pohištvo iz tikovine ali hrastovine, hkrati pa so ne morejo privoščiti, da ne bi sledili modnim muham. Testni clou je bil opremljen z gladkim sivim pohištvom, z obrobami iz naravnega lesa, in je skupaj z vijoličastimi



**Sodobno oblikovana zadnja stena brez okna, po vzorcu luksuznih avtobusov. Za vzvratno vožnjo ponujajo (ob doplačilu) posebno kamero z zaslonom na armaturni plošči. Kamero pritrđijo pod spojler na strohi.**

**V zadku je prostoren prtjažni prostor, namenjen tudi štirim kolesom ali dvojim motornim kolesom. Rezervno kolo je pritrjeno na stropu tega prostora skupaj s prevozno kaseto za WC, če ne morete z bivalnikom do sanitarne postaje. Nad tem prostorom je spalnica.**

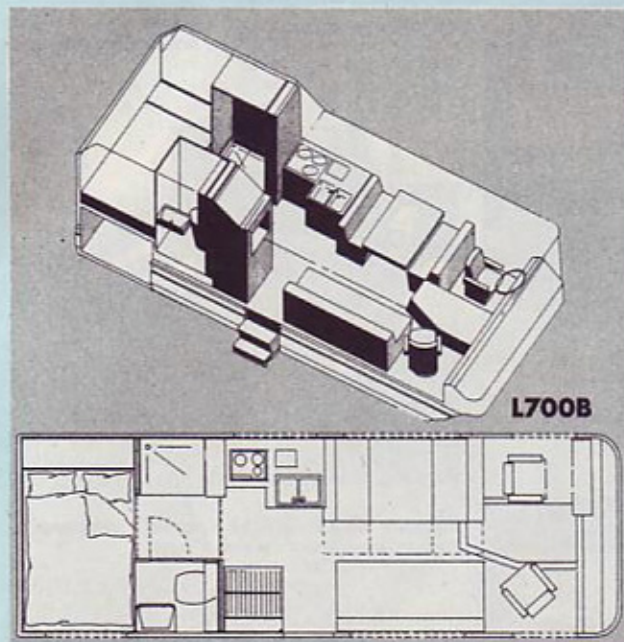


zavesami in s sivo tekstilno oblogo prevlečenim stropom ter stenami spominjal na super moderno stanovanje. Takšno prilaganje modi stane dodatnih 12.000 mark.

Dvoje drsnih vrat loči bivalnik v spalni, toaletni in bivalni del. V spalnico, ki je nad prostornim prtjažnim prostorom v zadku, se povzpnete po dveh stopnicah. Postelja z 200x140 cm sicer ni med najudobnejšimi, vendar veliko ogledalo na zadnji steni popravi občutek (ne)prostornosti.

V ločenem toaletnem prostoru je na eni strani prha s povsem stanovanjskimi opremo in merami, na drugi strani, za vrati, pa prava stranišna školjka, pod katero je 180-litrska posoda za fekalije. Posoda za odpadno vodo je enako prostorna, zaloga sveže voda pa znaša 295 litrov - in to v dveh ločenih posodah. Ko je prva prazna, preklopite ventil in imate tako dovolj časa in vode, da spet dolijete svežo.

Kuhinjski del s 104-litrskim hladilnikom in s plinskim kuhalnikom s tremi gorilniki je prirejen



za pripravo zajtrkov in malic, saj si popotniki in poslovneži, ki odštejejo več stotisoč mark za nakup posebneža na kolesih, zagotovo privoščijo kosila in večerje v restavracijah. Tako se jim nape ni zdelo vredno pristi k opremi, če pa že kdo zares kuha, prevzame vlogo kuhinjske nape termostatsko krmiljeni ventilator v stropu bivalnika. Pokrovi iz enakega materiala kot delovna površina skrijejo pred pogledi dvojni umivalnik. Enak pokrov zapira tudi priročno posodo za smeti, vgrajeno kar v delovno ploščo.

V bivalnem delu se vzdolžna oblažinja klop in sedežna skupina lahko prelevita v ležišče. Vendar je več kot očitno, da je clou liner namenjen poslovnežu s tajnico ali brez nje, ali pa premožnejšemu starejšemu paru.

Izdelava in zasnova bivalnega dela je dokaj površna in prav nič v stilu bivalnika za debelih 300.000 mark. Vzrok tiči v tem, da hoče imeti pretežna večina kupcev ta del opremljen po svojem okusu, željah in potrebah. Zelo pogosto je to poslovno prodajni prostor z udobno usnjeno sedežno garnituro, s telefonom, s telefaksom in z računalnikom.

V številnih visečih omaricah, ki se vijejo po vsem notranjem obodu, je dovolj prostora za kataloge, fascikle in vzorčne kolekcije. Clou liner se postavlja tudi s celoletno uporabnostjo. Stene iz 50-milimetrskega poliuretana, obložena z aluminijasto pločevino, enako varujejo pred mrazom kot pol metra debel opečnat zid.



**Stranišče in umivalnik sta povsem ločena in na drugi strani kot udobna prha.**

Dvojna izolacijska stekla, posebna žaluzija znotraj, prednje šipe in termoizolacijske zavese na vseh oknih, vse to skupaj s pravno plinsko centralno kurjavo in radiatorji, napolnjenimi z vodo, omogoča poslovnežem trgovanje in bivanje tudi v najhujši zimi. Podobno kot posode za vodo tudi poseben rezervoar za plin s 94 litri prostornine in dve rezervni 11-kilogramski jeklenki omogočajo velike potovalne razdalje brez postankov na črpalkah. K temu sodi tudi 200-litrska posoda za dizelsko gorivo.

Bivalnik clou liner 700 ima pod pokrovom Mercedesov dizelski motor s 140 konjskimi močmi, ki jim, ko vlečejo 7490 kg težak voz v breg, zmanjkuje sape. Ob kruti resničnosti, da se po evropskih cestah (z izjemo Francije) s takim

### Tehnični podatki

**Osnovno vozilo:** mercedes-benz 814 D  
**Motor:** štirivaljni - vrstni - turbodizel - gibna prostornina 3972 kubikov - največja moč 100 kW (136 KM) pri 2600 vrtljajih v minuti - pogonja zadnji kolesi - šeststopenjski menjalnik  
**Voz in obese:** listnate vzmeti spredaj in zadaj - dvokrožni zavorni sistem, spredaj kolturne zavore, zadaj duo bobnaste zavore, servo, ABS, motorna zavora, ročna zavora na zadnji kolesi - gume 205/75 R 16 - zadaj dvojna kolesa  
**Mere, teže in prostornine:** dolžina 7400 mm - širina 2460 mm - višina 3360 mm - medosna razdalja 3700 mm - teža praznega vozila 6100 kg - dovoljena skupna teža 7490 kg - posoda za gorivo 200 litrov - posodi za čisto vodo 295 l - posoda za odpadno vodo 180 l - fiksno stranišče s posodo za fekalije (180 l) - plin (rezervoar 94 kg in dvakrat po 11 kg v jeklenkah)  
**Bivalnik:** stene iz aluminijaste pločevine in poliuretana - debelina izolacije 50 mm - notranja višina 2040 mm - notranja širina 2330 mm - postelja v spalnici 2000x1400 mm - ležišče iz sedežne skupine 2000x1600 mm - ležišče iz klopi 2000x800 mm - gretje plinsko, z radiatorji na toplo vodo (z vgrajenim grelnikom vode) - plinski trojni kuhinjski - absorpcijski hladilnik (plin, 12 V, 220 V) s prostornino 120 l  
**Povprečna poraba goriva (test):** 13 l plinskega olja na 100 km  
**Največja hitrost:** 124 km na uro  
**Cena serijskega vozila v Nemčiji (brez davka):** 251.670 DEM  
**Izdelovalec:** Niesmann+Bischoff GmbH, Cloustr. 1, 56751 Polch, Nemčija

vozilom ne smete vzeti hitreje kot 80 km na uro, je moči vseeno dovolj. Menjalnik ima šest stopenj in značilno Mercedesovo ročico.

Pod zloščeno kožo ostaja clou liner dokaj grob. Za osnovo služi tovornjak mercedes benz 814, z listnatimi vzmetmi, ki jih potniki na sedežih v bivalnem prostoru močno občutijo. Proizvajalec se opravičuje, češ, da se z njihovimi bivalniki pretežno vozila le dva, ta dva pa med vožnjo sedita v hidravličnih sedežih, ki zelo učinkovito blažita sunke trdega vzmetenja. Še posebej pri speljevanju pa se v zloščeni notranjosti premočno sliši grobo tovornjarsko

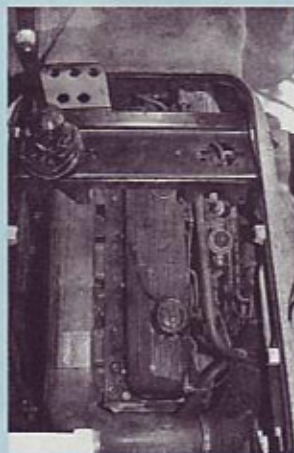
srce.

Bivalnik ima najbrž predvsem zaradi čistih linij samo ena vrata s strani, tako da morata voznik in njegov sopotnik na udobna sedeža precej neudobno zlesti čez pokrov motorja. Preozko originalno Mercedesovo armaturno ploščo so na obeh straneh zakrpali kar z dvema oblažinjama vložkoma.

Ob številnih lučkah in halogenskih žarometih so pozabili na luč nad kontrolno elektronsko ploščo. Ko se stemni, se lahko le z baterijsko svetilko prepričate, ali je katera od posod prazna, ali so akumulatorji dovolj napolnjeni, in koliko je ura.

Ko so mi na tovarniškem dvorišču pokazali testni bivalnik, sem takoj pomislil na to, da bi, če bi bil moj, takoj prodal hišico na morju in kupil tega lepota. Ob osnovni izvozni ceni 251.670 mark in ob 300.000 markah cene z dodatno opremo obogatim testnim clouom linerjem pa bi bila za kaj takšnega tudi luksuzna vila premalo. Že po prvih kilometrih, dodobra pa po nekaj več kot tisoč prevoženih kilometrih, mi je bilo jasno, za koga te bivalnike izdelujejo.

Vsi poslovneži po vrsti, ki so se letošnjo pomlad zbrali pri Šobcu, na srečanju lastnikov cloujev, so zagotavljali, da jim posel, odkar uradujejo in obiskujejo stranke z bivalniki Niesmann+Bischoff, bolj cvete in da se jim je promet povečal najmanj za tretjino.



**Motor tovornjaka mercedes-benz 814 z dizelsko dušo je zagotovo pregrab za usklajeno linije bivalnika clou liner 700. Ročica šeststopenjskega menjalnika je taka kot v Mercedesovih limuzinah.**

Tekst: ADREJ SEDEJ  
Foto: TINA DEU