



Ante Mahkota

IMV ADRIA 305 SLB

Zdi se, da so počitniške prikolice podoba blagostanja, čes, splovanja s prikolicami so znak novega načina življenja sodobne družbe (švicarska »Automobil Revue«).

Seveda bi lahko »načelno« ugovarjali, čes, prikolica je podoba pretirane želje po zasebnosti — na dveh kolesih. Popotnik se v daljne kraje pripelje s svojo »kletko« in pozabi na druge ljudi. Pa so vendar novi ljudje bolj zanimivi kot daljna pokrajina.

Alli hvallili: prikolica je vikend, ki ga lahko vsako nedeljo postavši v drug kraj; ves dopust ti spremeni v eno samo potovanje.

Kakorkoli že, pri odločitvi, ali prikolico ali ne, govtovo bolj odloča denar kot značaj. Na tujem stane prikolica kot dober avto; kupiš si jo, če zmores za dva avtomobila. In pred preskusno vožnjo z najlažjo prikolico iz Novega mesta sem sodil, da hišo na dveh kolesih lahko vleče le velik avto.

Tako Jugoslovani še ne vlečejo prikolic. Pa jih bomo najbrž kmalu — tako kot vse, kar je podoba blagostanja — in ne le zato, ker je »Avto« organiziral spojanje.

Industrija motornih vozil iz Novega mesta je na Beograjskem sejmu razglasila, da se je spo uspešni prodaji svojih prikolic na zahodnoevropskem tržišču odločila organizirati velikoserijsko proizvodnjo, ta-

ko znižati ceno, in omogočiti prodajo tudi domačim kupcem.»

Tri ležišča in eno pomožno

Pripovedovali so mi, da prikolico ponavadi izbere gospodinja. Morda zato, ker se možem zdi, da so konstrukcijo prikolic v zadnjih letih do konca izpopolnili in torej pri izbiranju ni pričakovati tehničnih novosti. Sodijo, da je dovolj, če ženi naročijo, kako težka je lahko prikolica, ki jo še zmore vleči družinski avto.

Tako na zahodnoevropskem tržišču ponujajo letos kar 360 različnih prikolic. Proizvajalci — mnogi prikolice izdelujejo v velikih serijah — bolj vabijo z drobnimi izpopolnitvami — praktično kuhinjo, straniščem, domiselnimi zavesami, izboljšanim zračenjem, močnejšo pečico, lepšo lučko — kot z novostmi v zasnovi.

Pa smo sodili, da bo bolj prav, če preiskujemo notranje opreme prikolic IMV adria 305 SL prepuštam našim naročnikom, ki si bodo sposodili prikolico pri nas. Tudi fotografije so bolj zgovorne, kot dolgozven opis.

Naj le povemo, da so v prikolici tri ležišča in eno pomožno, da si lahko uredite kar dva »dnevna kotas za štiri in dve osebi. Da je omari precej, garderobna omara prostorna, oprema lična in smotrna, plinska napeljava razvejana. Žal nam je bilo, da nad pomivalno mizo ni vsaj

Cena:

Adria 305 SL: 9.980.– Ndin + 576.– Ndin za plinsko napeljavo

Adria 305 SMB: 12.471.– Ndin
Prodajalec: IMV, Novo mesto

kavlija, kamor bi lahko obesili vrečo z vodo.

Vročega junjskega popoldneva smo se na morju tudi lahko prepritali, da propekt ne laže, ko hvall odlično izolacijo in zagotavlja, da so plošče stropora kot klasičen zid.

Najlažja prikolica v tem razredu

Doslej smo pisali, kot bi bila prikolica le stanovanje in konkurenčno le pohištvo. Ni res!

V minulem letu so nekatere nemške tovarne in novomeška IMV začele izdelovati zelo lahke prikolice. Uspeli so izdelati cent lažjo prikolico, kot so enako velike prikolice konkurence. Pri tem pa lahka prikolica ni prav nič manj stabilna. Slovenski inženirji so nam s ponosom povedali, da je adria 305 »najlažja« prikolica v temu razredu. In smo, nejeverni Tomazi,

adrio primerjali v nekaj strani dolgem ceniku vseh prikolic, kar jih prodajajo v Švici. In se prepričali, da med 3.06 m dolgimi in 1.95 m širokimi prikolicami adria 305 po teži nima konkurence. Celo najlažja tuja prikolica, nekoliko centimetrov krajša nemška prikolica wolf i tehta nekaj deset kilogramov več. Vse druge pa mnogo več.

Konstruktorji zelo lahkih prikolic so si pomagali z izkušnjami graditeljev letal. Adria 305 je masovna tako, da ne nosi samo lupina — fasija, stene in streha — ampak tudi pohištvo, ki je vgrajeno v prikolico. Zaradi tega ima adria 305 šasije le na prednji polovici, zadnji del prikolicе pa pomagajo nositi klopi.

Majhna teža prikolic je zelo pomembna za lastnike manjših vozil, ki bi tudi radi postali nomadi. Po svetu so zelo strogi predpisi o tem, koliko težka še sme biti prikolica, ki jo vleče avto. V Nemčiji, na primer, ukazujejo za vsak avto posebej, koliko lahko tehta prikolica, ki nima lastne zavore, ali če ima zavoro. Po nemških predpisih lahko fičko vleče največ 350 kg teško prikolico. V Švici ne dovolijo vleči prikolic, če se ne prepričajo, da ji je avto kos na 15-odstotnem klancu.

Pri nas se ravnamo po izkušnjah tako, da je dovoljena teža prikolicе polovica teže vozila, ki jo vleče, plus 37 kilogramov. Kakorkoli že, fičko lahko vleče adria 305.

Po fičkovih kolesih

V redakciji žal nimamo fičca, ki bi bil opremljen s kavijem za vleko. Tako smo se na preskusno vožnjo odpeljali z renaultom 8 majorjem, ki mu je lastnik namestil kavelj in električno stikalo že prej, na tovorno prikolico.

Izbrali smo si za prikolico na vides teško pot: iz Ljubljane čez Vršič na morje. Čeprav so bile v avtomobilu štiri osebe, smo prikolico brez težav potegnili čez gore. Potovali smo veliko hitreje, kot smo pričakovali.

Voziti prikolico ni posebna spretnost — vsaj adria 305 SLB ne. (»Bx« pomeni, da je prikolica opremljena z naletno zavoro in je v ceno že vključen tudi strošek za plinsko napeljavo. Sicer pa se prikolic SL in SLB ne razlikujeta.) To je gotovo

zasluga sodobnega vzmetenja obeh koles prikolic, ki sta pritrjena na posamičnih obesah, vzmeti pa so dvojni.

Kolesa prikolicе so stičkova — tako tudi zavore — kar se nam zdi prirodno, saj v Jugoslaviji ni težko dobiti rezervne sračnice, če guma počí.

Kdor namerava v prihodnje vleči prikolico, mu svetujemo, naj vodi v ovinkih vedno tako, kot da avto poganjata prednji kolesi. Razumljivo, saj je takšna počitniška karavana vprega — konji pa vlečejo spredaj.

In nikar ne pozabite na zunanja vzvratna ogledala na podaljšanih ročicah. Je že res, da tudi z notranjim vzvratnim ogle-

dalom skozi okna prikolicе vidite promet za seboj, toda le toliko časa, dokler se zadnja šipa prikolicе ne zamaše. V tujini prodajajo celo posebne periskope za prikolicarje, toda adria 305 ni tako velika, da bi ga potrebovali.

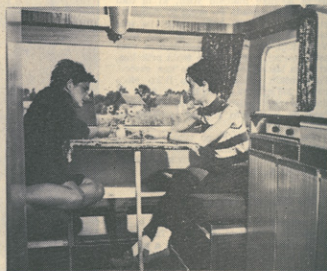
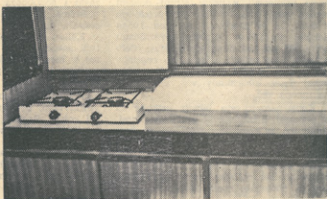
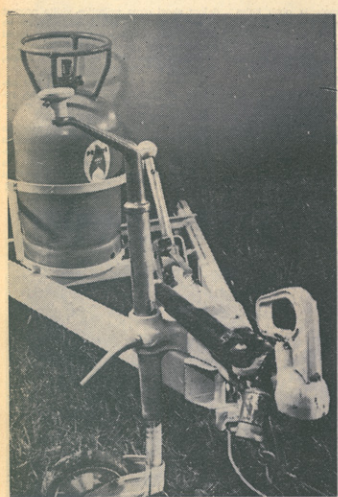
Če morate z adrio 305 SLB voziti nazaj, je treba blokirati naletno zavoro, volan pa pri vzvratni vožnji vrtni v nasprotno smer kot ponavadi.

In ko že svetujemo, naj priporočimo majhno zavoso pod dušnikom na strogi prikolicе, saj vam sicer že ob šestih zlu traj posveti sonce naravnost v oči. Pa je prekmalu konec lepih sanj o podobi blagostanja. ■



Priljubljen avtomobil na avtovožnji pa je Fiat 127, ki ga lahko potegnemo s prikolicami avto SLB in SL.





Tehnični podatki

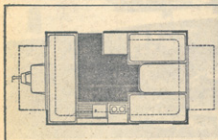
Mere: celotna dolžina 4 m (3,75 m) — dolžina karoserije 3,05 m — največja širina 1,95 m — največja višina 2,30 m — največja notranja višina 1,83 m — gume 5,20 x 12 — kavelj za avto, ki vleče: kroga 50 mm.

Teže: lastna teža 375 kg (330 kg), največja dovoljena teža 600 kg (500 kg).

Oprema: električna napeljava 6 ali 12 V — plinska napeljava: priključki za kuhalnik, peč, hladilnik (ni priključka za hladilnik) razsvetljava: električna svetilka 5 W, plinska svetilka 100 W — dve okni se odpirata, dve okni fiksnii, dalečnik 50 x 80 cm — hladilica in vovojna vzmet — mehanična paletna zavora (nima).

Vleče: po navodilih tovarne IMV lahko adrio 305 SLB vlečejo vozila s motorjem nad 850 kubikov, adrio 305 SL pa vozila s motorjem nad 750 kubikov.

(V oklepaju za adrio 305 SL)



Adria 305 SLB se razlikuje od SL le po naletni zavori in nekoliko bogatejši opreml, ki je že vključena v višjo ceno. Če se prikolica utrga, se sama zavre. Vam ni všeč jeklenka v »skošče«? Lahko doplačate za omarico (levo zgoraj). — »Kuhinja« je ob stranski steni prikolice, s pokrovom lahko mizo še razširite (zgoraj). — Če podrete mizo v »velikem dnevnem kotu« in zložite blazine, nastane ležišče za dve osebi (zgoraj). — Ob prednji steni prikolice je tretje ležišče — podnevi je lahko klop ali mizica in dva sedeža — nadenj pa pripnete še pomožno ležišče (spodaj).

vse foto: Marjan Zaplatil

