



ADRIA 380L

Ko smo pred tremi leti prekušali najmanjši karavan prikolico, ki jo izdeluje IMV, smo napovedali, da se bodo Jugošlovani kmalu vozili v njih na dopust. Nismo se zmotili: v naši organizaciji spojenja se odpelje vsako leto na dopust kakih sto družin, mnogo več Jugošlovanov je pa prikolic-ze še kupilo. Pred leti smo s tako prikolico vzbužali občudovanje in zavist, lani smo pa prešli na jadranski magistralski nekaj sto domačinov in še več tujcev, ki so vsekoli za seboj novomeške ADRIE.

Preiskavali smo že kar veliko prikolic, ki stane skoro toliko kot fičko, z njimi smo prevozili 3000 km vzdolž vse države obale in še po alpških cestah Slovenije. Vožnja s prikolico tudi za manj izkušene voznike ni nič posebnega! Tovarna zagotavlja varnost vožnje do 80 km na uro. Enaka najvišja hitrost je dovoljena v večini evropskih držav, kjer steer na avtomobilih velja enak režim kot za tovornjake-vlačilce. Tudi mi priporočamo navedeno, čeprav je možna ob ugodnih pogojih tudi vsišata počasna hitrost. Prikolica se ob tako navodni vožnji, celo ob zaviranju, obnaša povsem nevtralnno. Zametite na bi pri taki hitrosti naleteli Z razmeroma močnim avtomobilom smo vozili po prečizro ravnih cestah s hitrostjo 120 km na uro. Če ob taki hitrosti ni bilo potrebno nenadno zavirati, tudi vožnja po klancu navzdol ni bila problem. Pri zaviranju pa je začelo prikolico navzgor zanašati na levo in desno. Z volanom se je dalo na ravni cesti še kar dobro ujeti ravnotežje, pri vožnji navzdol smo pa v povečanju hitrosti preprečili njeno optajanje. To smo počeli po zelo gladki, asfaltnih cestah in nismo imeli težav. Če na bi pri taki hitrosti naleteli na slabo cestišče, bi se prikolica najbrž prevrnila. Vožnja nazaj pa zahteva večjega mojstra. Najprej je treba izklopiti naletno zavoro, nato pa počasi nazaj. Prikolica navadno je takoj začne zavpiti iz smeri, zato je treba z naprednim zavijanjem volana popravljati smer. Ni nam večji uspeh: celo opraskali smo testno prikolico. Vaja naredi mojstra; prikolica je pa na novo prebuvana...

Oprema

Dnevna soba, kuhinja in spalnica – vse v enem prostoru, to je opis notranjosti. Jedilni kot zvečer podremo in predelamo v udobno ležišče za tri odrasle osebe. Na drugi strani naredimo tudi iz sedelne garniture ležišče za eno osebo in na dodatnem ležišču se posteljo za otroka. Vse blazine so obične v močno, tapetniško blago; z zašnjo ga smamemo in operemo. Kuhinja je opremljena: dvojni plinski štedilnik (z gorilci so zavaranjeni), pomivalni korito iz nerjavečega jekla, odla-

jalni prostor za posodo. V kuhinjskem "paltu" je prostor za hladilnik, ki ga je trebe posebej dokupiti. V testni prikolici smo imeli takega, ki je deloval na plin ali na elektriko. Povsod na stenah so police in omara na nasprotni strani "kuhinje". Vse – stene in pohištvo – je narejeno iz vezanih lesenih plošč, ki imajo površinsko zaščito tako dobro, da stene lahko umivamo. Če dodamo še manjšo primerjavo s prikolico, ki smo jo testirali pred tremi leti, lahko ugotovimo velik napredek pri ličnosti izdelave že na prvi pogled. Ob natančnem ogledu naša nova, dvojna elektro-napeljava I2 in I3 V, nova konstrukcija mize in stola-ja zanj, boljša ventilacija, novi zastori, boljši reočaj za predale in vrata, nova ključavnica za vrata, modrejšnje naletne zavore in boljša, trepnjšja konstrukcija oken.

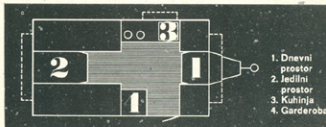
Prebivanje

Prikolice smo vozili le poleti in ugotovili, da je njena toplotna izolacija do-obra. Zimski test nam je posredoval naš zunanji sodelavec. Z dve leti pozimi vozili prikolico v bližino Kranjske gore. Imo vgrajeno centralno kurjivo na plin in plin, da je kar preveč tudi v najhujšem mrazu.

Konstrukcija

Prikolico nosi varjen, železni okvir; nanaj je pripeta karoserija, ki je polsamonsna, tudi deli pohištva so skonstruirani tako, da pomagajo nositi karoseriji. Zato so novomeške prikolic med najlažjimi na svetu. Stene, strop in pod so pred glago popolnoma izoblrani. Karoserija kabine je iz lesa, znotraj je predlakiran aluminij, ki je odporen proti vsim vremenskim pojavom. Aluminijasti okvir okna so luxirani in tudi pripravljeni za večletno življenje na prostem. V sredini 40 mm debeležje na podlažni 20 mm debele stene je lahka, izolacijska snov stropolaj. Z njo tovarna garantira visoko toplotno izolacijo. Z vgrajeno centralno kurjavo, ali celo s plinsko pečico je moč pri zunanji temperaturi – 40 C doseči temperaturo + 20 C.

Kolesa so posamično obekana, vzmeti težijske, vsako kolo ima dvojno delujoč amortizer in še gumijev nasad, če odpove ali popusti amortizer. Zavore so naletne, mehanečne, med vožnjo ob zaviranju vlečnega vozila in ob naletni prikolic delujoč mehaniki vzmeti na zavornne bobne na kolesih. Zavoro lahko povsem neodvisno od naletne zategnemo tudi ročno. Prikolica ima tudi "katastrofno" napravo, ki prikolico zavre, če se utrga od vlečnega vozila. Prikolica ADRIA je homologirana v skoro vseh evropskih državah.



KOLIKO VLEČE IN TOVORI AVTO?	Največja dovoljena teža		Največja dovoljena teža na osi (kg)				
	prikolica z zavore (kg)	prikolica brez zavore (kg)	300 kg	400 kg	600 kg	800 kg	1000 kg
Alfa romeo giulia Super	800	560		+	+	+	
Audi 80	700	500	+	+			
Audi super 90	850	500	+	+	+	+	
Audi 100 S/LS	950	550	+	+	+	+	+
Austin-IMV 1300	800	450			*		
Austin-IMV maxi	1210	864					
Austin 1800	1200	530		+			+
BMW 1600/2002	1200	500	+	+	+	+	+
BMW 2500/2800	1500	850	+	+	+	+	+
Citroen-tomos diana	900	250	+	+			
Citroen-tomos am 8	600	350	+	+			
Citroen DS 20/21	1250	640	+	+	+	+	+
Daf 44/55	450	400		+			
Fiat-zastava 850	550	350	+	+			
Fiat-zastava 114	750	460	+	+			
Fiat-zastava 125	750	530	+	+	+	+	+
Ford escort (52 KM)	800	400	+	+			
Ford 17 M	800	500	+	+			
Ford capri 1700 GT	850	450	+	+			
Mercedes 200 D/220 D	1200	715	+	+	+	+	+
Mercedes 230/250	1200	705	+	+	+	+	+
NSU-UNIS 1000	640	350	+	+			
NSU-UNIS 1200	750	390	+	+			
NSU R 80	1200	640	+	+	+	+	+
Opel kadet LS 1,1	700	425	+	+			
Opel rekord	885	560	+	+	+	+	+
Opel kapitan	1300	710	+	+	+	+	+
Peugeot 204	850	400	+	+	+	+	+
Peugeot 504	1180	600	+	+	+	+	+
Renault-Litostroj 4	500	300	+	+			
Renault-Litostroj 8	850	350	+	+			
Renault R 15/R 16 TS	1000	500	+	+			
Simca 1100	850	480	+	+	+	+	+
Simca 1501 GL	900	550	+	+	+	+	+
Skoda 100/110	600	450	+	+			
VW-UNIS 1200/1300	650	400	+	+			
Volkswagen 1600	650	460	+	+			
Volkswagen 411 LE	900	500	+	+	+	+	+
Volvo 142/144	1200	600	+	+	+	+	+
Wartburg 1000	850	500	+	+			
Zastava 750	480	340	+	+			
Zastava 1300/1500	800	500	+	+	+	+	+

+ = brez pomislekov ○ = lahko * = ne priporočamo ● = prepovedano ○ = nič podatkov

1) nika prikolica za kamping, ne tovarna prikolica, 2) v poltirniki prikolici je naležena tudi priljaga, na primer enosona prikolica adria IMV 305 SLB ali dvosona prikolica adria 450, 3) motorji čolin z motorjem in še nekaj priljaga v njem, na primer elan 400 Prikolice imajo zavore.



foto: Marjan Zuplatič

Tehnični podatki

Mere: celotna dolžina 4760 mm – dolžina karoserije 3750 mm – največja širina 2018 mm – največja višina 2450 mm – največja notranja višina 1930 mm – kavelj na vlečnem avtu: kroglja – premer 50 mm.

Gume: 5,90 – 13

Teže: lastna teža 520 kg, največja dovoljena teža 850 kg.

Oprema: Električna napeljava 12 V (akumulator) vlečnega avtomobila – 220 V z zunanjim priključkom.

Plinska napeljava: priključki za hladilnik, razsvetljava, kuhalnik in plinsko peč.

Razsvetljava: Kombinacijske električne luči 12 V (220 V) in plinske svetilke.

Zračenje: Zračnik spodaj v vratih in zgoraj, nad stranskim oknom, v stropu dušnik 50x50 cm (ročno odpiranje) in stalno odprt (Elektrolux)

Zavore: Naletne mehanične z ročno in katastrofno opremo.

Potovalna hitrost: 80 km na uro.

Cena:

IMV-adria 380 L s kompletno opremo za plin in 220 V elektro instalacijo	15.832,05
17,5 % prometni davek	2.769,05
	18.582,10

Dodatna oprema:

plinska peč	cca	2.100,00
predšotor Induplati	cca	1.900,00
kombinacijska luč		126,50

Prodajalec IMV Novo mesto, Zagrebška 18, odobrava tudi posojilo do 8.000.-

Rok dobave 30 dni

Zavarovanje (Sava)	jamstvo	78,00
	kasko	275,00

