



Kratek test Fiat Ulysse 2.0 16V JTD C.A. Emotion

Zavajanje

Tako, kot me je zavedel Ulysse, me že dolgo ni noben testni avtomobil. To mu lahko štejemo tako med pozitivne kot med negativne lastnosti.

Besedilo Aljoša Mrak Foto Saša Kapetanovič

Tiste dni, ko sem dobil v roke ključke testnega Ulyssa, sem bil precej zaposlen. Za ključevanje revije in s tem posledično neusmiljeni roki oddajanja tekstov, tiskarna, ki se brezkompromisno drži dogovorov, letanje po trgovinah in priprava na zimske počitnice so moje živce parali kot že dolgo ne. Zato je bila moja raztresenost tudi malce razumljiva, čeprav še zdaleč ne opravičljiva.

Z Ulyssom sem se vozil že pol ure, dokler nisem ugotovil, da moram dotočiti gorivo. Zato sem zapeljal na bencinsko črpalko in smuknil k zelenemu boksu v svetem prepričanju, da je pod motornim pokrovom bencinski motor. Šele nalepka na bencinskem pokrovu me je poskušala prepričati, da je pod motornim pokrovom turbodizel. Sramota - pa ne pred drugimi, pred samim seboj! - je bila velika, sledilo pa je premišljevanje o zavajanju. »Kako je sploh možno, da me je tako zavedel?« je bilo vprašanje, na katero sem dobil kar nekaj odgovorov. Prvič, Fiat Ulysse je zelo tih avtomobil, v našem primeru so bile zimske gume še najglasnejši del tega limuzinskega kombija. Ob zagonu sploh ni čakanja, tako rekoč ni predgretja, če seveda izpostavimo jutra, ko je temperatura pod lediščem. In ker se je temperatura takrat gibala okrog deset stopinj nad ničlo, opozorilna lučka tako rekoč sploh ni zagorela!

Toda če mislite, da so zavajanje botrovala le pozitivne stvari, se pošteno motite. Najhuje je bilo, ker sem (takrat še bencinskemu motorju) zameril pomanjkanje poskočnosti, pravzaprav če sem natančnejši - navora! Ob spo-

znanju, da sem premišljeval o sodobnem turbodizelskem motorju, je bilo razočaranje še toliko večje. Seveda je treba vedeti, da se nekaj poskočnosti porazgubi zaradi slabše aerodinamike karoserije, večje mase avtomobila (skoraj ton osemsto petdeset, če je avtomobil pripravljen za vožnjo) in samodejnega menjalnika, ki omogoča tudi ročno prestavljanje (naprej v višje prestave, nazaj v nižje). Toda navor se je pri tem dvolitrskem avtomobilu čisto izgubil - neznan kam. Škoda, saj je to edina večja pomanjkljivost tega avtomobila.

V notranjosti se bo voznik počutil kot kralj v avtomobilski deželi: sedi se visoko, a tudi zaradi komolčnikov udobno, prostora je ogromno, zaslon z opozorilnimi lučkami in s potovalnim računalnikom pred voznikom se premika skupaj z volanskim drogom (pri nastavljanju lege obroča), za vse druge informacije pa so zadolženi trije veliki in zeleno obarvani merilniki na sredini armaturne plošče. Testni Ulysse je bil opremljen še s sistemom za prostoročno telefoniranje in z navigacijo, da o kakovostnem radiu sploh ne govorimo. Tega lahko skrijemo v zaprt predalnik, za osnovne stvari (splošen meni, radio, navigacija itd.) pa voznik uporablja ločene gumbe, ki so nameščeni ob prestavni ročici, torej na lahko dosegljivi sredinski konzoli.

Škoda, da Ulysse tako razočara z navorom, saj bi bilo sicer vozniku v avtomobilski deželi resnično poslano kot ... kralju. Samodejni menjalnik in prostoročno telefoniranje le nista dovolj za kraljevsko počutje Njegovega veličanstva, po domače imenovanega tudi - voznik. ■

CENA OSNOVNEGA MODELA: 7.270.000 SIT
CENA TESTNEGA VOZILA: 7.787.000 SIT

NAŠE MERITVE

Pospeški	
0-100 km/h:	16,7 s
402 m z mesta:	20,6 s (111 km/h)
1000 m z mesta:	37,5 s (140 km/h)

Prožnost
Meritev s tovrstnim samodejnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost 167 km/h
(Izbirna ročica v položaju D)

Zavorna pot
od 100 km/h: 48,4 m (AM meja 43 m)

Poraba goriva
skupno testno povprečje 10,7 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1997 cm³ - največja moč 79 kW (107 KM) pri 4000/min - največji navor 250 Nm pri 1750/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 4-stopenjski samodejni menjalnik - gume 215/60 R 16 H (Michelin Pilot Alpin M+S).

Mase: prazno vozilo 1848 kg - dovoljena skupna masa 2505 kg.

Mere: dolžina 4719 mm - širina 1863 mm - višina 1745 mm - prtljajnik 324-2948 l - posoda za gorivo 80 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 167 km/h - pospešek 0-100 km/h 15,1 s - poraba goriva (ECE) 10,8/6,4/8,0 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ oblika karoserije
- ▲ prostornost
- ▲ oprema
- ▲ udobje
- ▲ možnost prostoročnega telefoniranja
- ▲ tihost delovanja motorja

- ▼ delovanje samodejnega menjalnika
- ▼ zatikajoča prestavna ročica
- ▼ pomanjkanje navora