

Kratek test Fiat Ulysse 2.0 16V JTD



Drсна bočna vrata ljudi še vedno delijo na dva pola: ali preveč »dostavniško« ali zelo uporabno.



Tisočletja kasneje

Homer, če je res obstajal, si je Odiseja predstavljal kot popotnika, turista. Le redki so si v takratnih časih drznili zapustiti svojo vas, zato je bil Odisej pogumnejši nad pogumneži.

Brez kart, brez navigacijskega sistema, brez ...

Besedilo Vinko Kernc Foto Vinko Kernc, Aleš Pavletič, Sašo Kapetanovič



Odisej se je očitno zdel mozem v Torinu dovolj velik, da so po njem imenovali »svoj« velik limuzinski kombi. Ja, narekovaji so obvezni; zgodba je sicer že (skozi oči avtomobilskega poznavalca) stara, pa vseeno: projekt je podpisan z imenoma dveh koncernov (Fiat, PSA), proizvodna linija je ena, tehnično je tudi avtomobil en sam, znamke so štiri, motorjev in različic nasploh pa je cela vrsta. In če se ozrete po 9-letni zgodovini tega modela, bi težko trdili, da ta avtomobil ni priljubljen.

Konkurenca sicer ni tako pestra kot na primer v spodnjem srednjem razredu (Stilo ...), ni pa zanemarljiva, še posebej ne, ker si je Renault z Espaceom dolgo pred drugimi v

Evropi lepo postlal. Ampak Ulysse je našel svoj prostor: z značilno, še vedno bolj konvencionalno obliko zunanosti, še posebej pa z drugim - drsnim parom bočnih vrat. Ta deli ljudi na dva pola: na prve, ki se jim zdi to preveč »dostavniško«, in na druge, neobremenjene, ki v tem vidijo le zelo dobro praktično rešitev vstopa v sicer veliko notranjost.

Testni Ulysse je imel sedem sedežev videza, ki je vzbujal zaupanje. Razen prednjih dveh so sicer nekaj manj razkošnih mer, a spet ne toliko, da bi to bistveno vplivalo na počutje na srednje velikih razdaljah. Jasno, Ulysse (tako kot njegova konkurenca) ni avtobus. Je bolj prostoren osebni avtomobil in to morate vedeti vnaprej. Ponuja pa (spet ta-

ko kot konkurenca) dobro prilagodljivost notranjosti: trije sedeži v drugi vrsti so posamično vzdolžno nastavljivi, vseh zadnjih pet sedežev je preprosto odstranljivih (čeprav so težki in tudi zato nerodni za prenašanje) in dno je povsem ravno. Možnosti kombinacij med številom potnikov in količino prtljage je zato precej.

Pogled s prednjih sedežev - če ste zasledili test nekaj bolj opremljenega Citroëna C8 2.2 HDi (AM23/2002) - razkrije hierarhijo v opremljenosti; v tem Ulysseju je bila klimatska naprava (le) ročna, na volanskem obroču ni bilo usnja in za pomik drsnih bočnih vrat ni bilo električne pomoči. Pa še kaj. Je bil pa vseeno opremljen s šestimi varnost-



Ime mu je sicer JTD, a to seveda ni. V resnici je HDi.

nimi blazinami, s potovalnim računalnikom in z (akustično in tehnično) dobrim avdio sistemom (Clarion). Pregovor »manj denarja, manj glasbe« bi se sicer zaradi tega tule nerodno slišala, je pa dosti bolj smiselna, če je ne razumete preveč neposredno.

Osnova je torej enako prijetna: volanski obroč je prijetno pokončen (a žal le po višini nastavljen), sedež je prijazen oblike in trdote, ročica menjalnika je dovolj natančna in lepo pri roki in če niste bolj športne sorte, vas utegne zadovoljiti tudi takšen motor.

Ime mu je sicer JTD, a to seveda ni. V resnici je HDi, se pravi Peugeotova oziroma Citroënova različica turbodizla z neposrednim vbrizgom na principu sistema skupnega voda. Sodobno zasnovan stroj (ki zjutraj pri temperaturah pod ničlo steče šele v drugo, pa še takrat malce nerad) pa ima pri tem precej dela; bori se z maso prek tone in pol in s čelno površino, precej pravokotno ujeta v širino slabe 1,9 metra ter višino meter tričetrt. Ni mu lahko. V mestu se sicer njegovih 270 njutonmetrov dolgo zlahka bori z vozniki-

kovimi željami, precej drugače pa je na avtomobilski cesti, kjer se 80 kilovatov hitro upeha. Vsak vzpon pri zakonsko omejeni in z razumnim tolerančnim poljem obogateni največji hitrosti hitro pobere zalogo moči. Tudi na podeželju ni brezskrbno, ko želite prehitovati; dobro je vedeti, kje in kdaj motor najboljše potegne.

Dokler se s tako motoriziranim Ulysem peljete brez večjih voznih zahtev, bo zmogel biti skromen s porabo: na podeželju pod 10, na avtomobilski cesti pa okrog 11 litrov mu bo dovolj. Z le rahlo povečanimi zahtevami pa bo poraba opazno poskočila, saj bo motor treba priganjati do njegovih 4100 vrtljajev v minuti. Zatorej: če se prepoznate v drugem primeru, raje razmislite o za dva decilitra večjem motorju, ki zagotavlja precej boljše zmogljivosti.

Ampak pripravljenost služiti potnikom ni s tem prav nič okrnjena; Odisej pa Jazon in podobne družine bi se počutile dobro. Vi, če ciljate na podoben avtomobil, pa najverjetneje tudi. ■



HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ prostornost
- ▲ počutje med vožnjo
- ▲ prilagodljivost sedežev
- ▲ nekaj dobrodošlih elementov opreme

- ▼ težki in nerodni sedeži
- ▼ plastičen volanski obroč
- ▼ zagon mrzlega motorja
- ▼ majhna zaloga moči

Tehnični podatki

Cena osnovnega modela: 5.715.487 SIT

Cena testnega vozila : 6.114.488 SIT

Motor: 4-valjni - vrstni - bencinskidizelski z neposrednim vbrizgom - 80 kW (109 KM) - 270 Nm

Zmogljivosti: 174 km/h - 13,4 s

Poraba (ECE): 9,2/5,9/7,0 l/100 km