

Test

FIAT ULYSSE
2.0 TURBO HL

BRAT DVOJČEK



Če se je Odisej na svojem znanem potovanju res ustavil tudi na ozemlju današnje Italije, je gotovo precej razmišljal o načinu prevoza. Danes, skoraj tri tisoč let po tem, Imperij (beri: Fiat) vrača udarec (beri: uslugo).

Pustimo razprave o Odisejevih uslugah Italiji zgodovinarjem. Pri Fiatu so njegovo ime morda uporabili le zaradi tega, ker prijetno zveni, gotovo pa z Ulysejem merijo na ljudi, ki veliko časa preživijo v avtomobilu, oziroma na tiste, ki veliko potujejo. Gotovo je tudi, da Ulysse ni mestni avtomobil in tudi ni izrazito družinski avtomobil, čeprav to seveda lahko je. Fiat, avtomobilski gigant, v svoji univerzalnosti pač ni več mogel mimo vse bolj modernega razreda limuzinskih kombijev. In prav nič čudno ni, da si je za

osvajanje tržnega deleža z avtomobilom, s katerim v preteklosti ni imel izkušenj, izbral krajšo (in cenejšo) pot: izdelati nov avtomobil v sodelovanju s koncernom PSA, s katerim sicer že nekaj časa sodeluje.

Fiat Ulysse se od enakih avtomobilov s francoskima značkama na nosu le malenkostno razlikuje. Edina razpoznavna je seveda oblika prednje maske s petimi poševnimi črtami. Žarometi, zadnje luči ter (v tem primeru lita) platišča pa niso prav nič »fiatovski«, čeprav se tudi v tem Ulysse od



Dostop k zadnjim sedežem: neudoben

Pa vendar je to dovolj, da je največji fiat bežno podoben najmanjšemu fiatu.



FIAT ULYSSE



Proti tatovom: koda za vžig

Zato je ulysse prvi fiat, ki ima stikalo troblje v obvolanski ročici.

806 ter evasiona razlikuje. Pa vendar je to dovolj, da je največji fiat bežno podoben najmanjšemu fiat, cinquecentu.

Tisti, ki je naklonjen Fiatu in kupuje limuzinski kombi, bo seveda kupil ulysse. In takšen, ki kupi fiat zaradi Fiata, bo hotel tudi v notranjosti kakšen razpoznaven znak. No, tu so bili snovalci bolj skromni; edina razlika med vsemi »U60« (skupno ime za ta avtomobil, ko je bil še v razvojni fazi) je na volanskem obroču, ki ima na sredini v plastiko vtisnjen znak tovarne. To je pač posledica skupnega

razvoja in prav zato je ulysse prvi fiat, ki ima stikalo troblje v obvolanski ročici, in prvi fiat, pri katerem se z osrednjo ključavnico odklepa in zaklepa tudi pokrov posode za gorivo.

Ulysse je, kot vsi limuzinski kombiji, zasnovan tako, da je večina uporabnega prostora namenjena potnikom. Zato je dno v njem ravno, kar prinaša dobre in slabe posledice, in zato je na voljo tudi s sedmimi sedeži. Ti so po zaslugi več utorov na tleh poljubno premakljivi in večnamenski (enega od njih, na primer, lahko spremenimo v manjšo mizico z dvema luknjama za pločevinki), prednja pa je moč povsem zasukati. Slednja sta sicer dovolj udobna in izdatno nastavljiva, drugih pet pa je





Motor: zmogljiv in prožen



K zadnji klopi se je treba malce potruditi.



Armaturna plošča: limuzinsko popolna



Prtljažnik: v osnovi skromen

po merah bolj skromnih. Ampak vedeti je treba, da je Ulysse kljub temu še vedno boljše alternativa prevozu z avtobusom.

In ko ima Ulysse sedem sedežev, je prtljažni prostor, sicer zakrit s kratko polico, s svojimi tristo štiridesetimi litri pravzaprav skromen, če vemo, da je pri le dveh sedežih velik kar tri tisoč tristo litrov.

Strahu pred prevozom večjega tovora, denimo pralnega stroja ali manjšega kosa pohištva, tudi zaradi širokih in visoko odpirajočih se zadnjih vrat ni. Škoda je le, ker se ta vrata, v nasprotju z drugimi, zelo trdo zapirajo. Prav po zaslugi velikih (in predvsem drsnih) bočnih vrat je dostop v potniški prostor, vsaj ko gre za prvi dve vrsti sedežev, izjemno lahak, le k zadnji klopi se je treba malce potruditi. Testni Ulysse je bil bogat tudi z opremo, saj je elektrika stregla (daljinski) ključavnici, vsem bočnim šipam, tudi zadnjima, ki se odpirata navzven, zunanjim vzratnim ogledalom, tudi njenemu zlaganju (tisti, ki kdaj pa kdaj parkira v Trstu, že ve, kaj to pomeni), prednjima sedežema, z njunim ogrevanjem in nastavitvijo usločenosti naslonjal vred, za voznika pa še z nastavitvijo višine, ogrevanju zadnje šipe ter nastavitvi višine snopa žarometov.

Če na boku pred prednjimi vrati piše HL, pomeni to tudi

prednji meglenki, pranje žarometov, kodiran vžig, klimatsko napravo, lita platišča, usnje na volanskem obroču, zračno vrečo za voznika ter zavorni ABS, že v najskromnejše opremljeni različici pa je Ulysse opremljen tudi z volanskim servojačevalnikom ter s po višini nastavljivim volanskim obročem, z zatemnjenimi šipami, z zglavniki na vseh sedežih, z merilnikom vrtljajev, s termometrom zunanje temperature in z zaslonom, ki opozarja na nezaprta vrata. Seznan opreme torej, ki se ga ne bi sramovala tudi razkošnejša limuzina uglednejšega porekla. Povrh sta še prednja brisalnika odlična in tudi zadnjemu, razen nepopolnega pranja, ni kaj očitati. Na daljših vožnjah razveseljuje tudi osem kakovostnih in sprotno nameščenih zvočnikov, ki ustvarijo dober zvok v prostoru. Osnovne komande radia so nameščene na volanskem obroču in so osvetljene, pri tem pa je prav čudno, da nista osvetljeni stikali za nastavitve višine snopa žarometov ter za jakost osvetlitve armaturne plošče. Pohvalno dobra je tudi osvetlitev notranjosti, saj za to služi šest luči na stropu in po ena v vsakem od obeh predalov na armaturni plošči,

na zadnjih vratih ter na spodnjem robu prednjih vrat. Zračenje in gretje sta speljana tudi v zadnji del avtomobila in sta hitra ter učinkovita, njuno nastavljanje pa preprosto. Zamera gre le stikalom za kroženje zraka ter vklop klimatske naprave, saj sta kontrolni lučki na njih vidni le ponoči.

Počutje v Ulysseju je tako tudi med daljšo vožnjo prijetno, nekoliko tudi po zaslugi prijetnega oblažinja sedežev. In čeprav limuzinskim kombijem radi rečemo, da so osebni avtomobili, je vseeno dobro, da ima voznik še nekaj dodatnih voznških spretnosti, saj so mere in razmaknjenost kolesnih osi le nekoliko kombijevski. Prav nič takšna pa ni prestavna ročica, ki se je spet izkazala z mehкими, kratkimi in natančnimi gibi, pa tudi zvočna izoliranost motorja je povsem limuzinska. Bolj kot motor se pri dva tisoč petsto motornih vrtljajih diskretno sliši zvižg turbinskega polnilnika.

Seveda; dvolitrskega motorja koncerna PSA pomaga »dihati« turbinski polnilnik. Uglušena sta tako, da je nadtlak v polnilniku razmeroma majhen, saj znaša le 0,7 bara. To pomeni, da so zmogljivosti v primerjavi s klasičnim motorjem za spoznanje večje, navor je po celem območju vrtljajev zelo ugoden in značilna turbo luknja praktično ni zaznavna. Motor pa se nerad vrti v visoke vrtljaje, saj ga le stežka poženemo nad 5500 vrtljajev do rdečega polja, ki se prične pri znamki 6400 na merilniku vrtljajev. Takemu značaju motorja je prirejen dolgo izračunani menjalnik, zaradi katerega Ulysse doseže največjo hitrost sicer v peti prestavi, ampak šele po daljšem priganjanju na ravni cesti.

Ampak večino tega smo spoznali že pri Peugeotu 806 oziroma pri Citroënu Evasionu, enakemu limuzinskemu kombiju koncerna PSA. Fiat Ulysse je le njegov brat dvojček. Namenjen tistim, ki, kot rečeno, kupujejo italijanske avtomobile. Čeprav fiat Ulysse to ni. Vsaj v celoti ne.

VINKO KERNČ
Foto: TOMI LOMBAR



FIAT ULYSSE 2.0 TURBO HL

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtilna in gib 86,0 x 86,0 mm - gibna prostornina 1998 kubikov - kompresija 8,5:1 - največja moč 108 kW (147 KM) pri 5300/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,2 m/s - specifična moč 54,1 kW/liter (73,6 KM/liter) - največji navor 235 Nm pri 2500/min - ročična gred v 5 ležajih - eno odmično gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večločkovni vbrizg in elektronski vžig (bosch motronic MP 3.2) - turbinski polnilnik gred T25, nadtlak polnjenja 0,7 bara, hladilnik polnilnega zraka - vodna hlajenje 8,5 litra - motorna olje 5,0 litra - akumulator 12 V, 70 Ah - alternator 90 A - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I, 3,417; II, 1,818; III, 1,250; IV, 0,969; V, 0,767; vzvratna 3,154; diferencial 4,214 - platišča 6,5 x 15 - gume 205/65 HR 15 (pirelli P 4000), katalni obseg 1,95 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 36,2 km/h

Voz in obese: limuzinski kombi - 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmeti nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, Panhardov drog, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (hlajenje), zadaj kolutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zavrtljaj od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4454 mm - širina 1834 mm - višina 1714 mm - medosna razdalja 2824 mm - kolotek spredaj 1534 mm, zadaj 1540 mm - rajdni krog 11,8 m - notranje: dolžina (od amaturne plošče do zadnjega naslonjala) 2370 mm - širina (komolet) spredaj 1580 mm, v sredini 1600 mm, zadaj 1410 mm - višina (nad sedežem) spredaj 920 - 960 mm, v sredini 940 mm, zadaj 870 mm - vzdolžnica prednji sedež 880 - 1060 mm, srednja klop 950 - 650 mm, zadnja klop 560 - 770 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljajnik (norma) 340/1150/2100/3300 l - posoda za gorivo 80 l

Teže: prazno vozilo 1575 kg - dovoljena skupna teža 2340 kg - dovoljena teža priklovice z zavoro 1300 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (lavarna): največja hitrost 195 km/h - pospešek 0-100 km/h: 10,1 s - poraba goriva (ECE): 7,6/9,8/12,8 l - neovinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
192 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h 4,7 s
0-80 km/h 7,1 s
0-100 km/h 10,7 s
0-120 km/h 15,9 s
0-140 km/h 22,7 s
1000 m z mesta:
32,8 s (156 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):
34,0 s (152 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):
38,8 s (145 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 103,9 m
od 100 km/h: 47,1 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na resnično

60	58,6 km/h
80	80,1 km/h
100	98,6 km/h
120	120,5 km/h

Trušč v notranjosti (dB):

prestava	III	IV	V
hitrost			
50 km/h	60	59	58
100 km/h	69	68	66
150 km/h	-	73	72
prosti tek	52		

Poraba goriva: testno povprečje

16,2 litra/100 km

Cena

ITL 49,950.000
(Fiat, Italija)

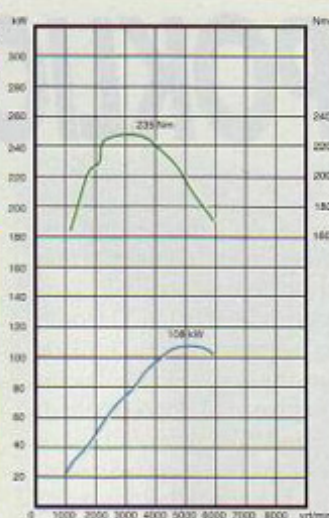


DIAGRAM MOTORJA

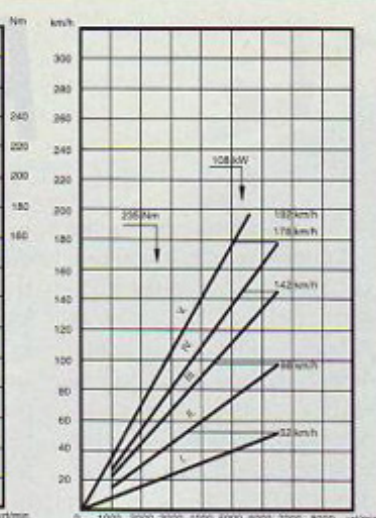


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- motorni navor
- mehak menjalnik
- neposreden volan, vodljivost
- velika posoda za gorivo
- bogata oprema
- oblika

Grajamo

- predolga prestavno razmerja menjalnika
- pranje zadnje šipe
- trdo zapiranje zadnjih vrat
- osvetlitev nekaterih stikal

Iz oči v oči

Ko ti najdražja povije četvorčke, moraš imeti vse enako rad. Zakaj bi torej testnik o fiat ulyesseju mislil drugače kot o peugeotu 806, citroënu evasionu in lancii Z? Ni razloga. Vsi štirje se trudijo spodnesti Renaultov espace, vsi štirje so tako zelo enaki (podobni?), da enega samega ni moč ločiti od njih, zavoljo nekaj simbolike, ki pripada vsaki znamki posebej, pa tudi ne gre zganjati cirkuša. Torej velja, da je (tudi) fiat ulyesse dober avtomobil: ličen, moderen in »počasnejši« kot espace. Toda »hitrejši« od galuxyja in sharana, predvsem pa od vseh tistih limuzinskih kombijev, ki jih še ni.

Martin Česenj

Med četvorčki je, vsaj po moje, kar precej pohvalno, da je lahko do vijaka enako natančen med Peugeotom, Citroënom in Lancio tudi Fiat. Ta limuzinski kombi je sam po sebi zelo posrečena stvar, kako pa se bodo četvorčki odrezali glede na komaj rojene trojčke, bomo še videli.

Andrej Supé

Odkar imamo v Sloveniji program Phare, ki pomaga pri razvoju majhnih in srednje velikih podjetij, zlasti pa »ljubi« družinske penzije in podobne delavnice, kjer vsi člani garajo v kleti domače hiše, ne da bi jih kdo vprašal, kaj si v življenju res želijo, zaprosite za posojilo iz omenjenega programa, kupite fiat ulyesse in peljite »sužnje« na izlet. Ali pa goste z Brnika in nazaj. Cena naj vas ne moti, pri Phare niso revni.

Nada Popov Trifunović

Moda enoprostornikov se nevdzdržno širi! Tukaj je že tretji iz štiriperesne deteljeve limuzinskih kombijev. Nekoliko več sedežev (testni jih ima sedem), ki jih po potrebi lahko odstranite in še vedno veliko, veliko prostora. Turbomotor, kjub velikosti avtomobila omogoča poleg udobnega tudi zelo hitro potovanje. Avto torej, ki na avtocesti še zdaleč ne sodi na počasnejši pas.

Tjaša Smrekar