

Vozili smo
FIAT ULYSSE

ODISEJADA

Zgodilo se je deset let pozneje. Pred desetimi leti je namreč Renault ustvaril espace in tako zakoličil nov avtomobilski razred: limuzinske kombije. Fiatu, Lancii, Peugeotu in Citroënu se je takšen avtomobil posrečil šele zdaj.



Združeno delo italijanskega Fiata in francoskega PSA je prvič steklo leta 1978, na račun enako zasnovanih kombijev (ducatò itd.). Deset let pozneje je - spet družno - padla kocka o načrtovanju in proizvodnji novega, veliko-prostorskega avtomobila. Posel je stekel po receptu "fifty-fifty", rezultat pa so nova tovarna pri Valenciji (Španija), ki zmora na 230.000 kvadratnih metrih površine in s 3500 zaposlenimi izdelati 130.000 vozil na leto, ter štirje enako zasnovani, med seboj precej podobni limuzinski kombiji štirih različnih znamk: fiat ulyссе, lancia Z, peugeot 806 in citroën evasion. Fiat ulyссе smo zdaj kot prvi tudi uradno vozili. Lahko bi bil križanec med espaceom in Nissanovo sereno, a ni. Dovolj samosvoj je in dovolj serenovski, da je

moderen, ter dovolj espaceovski, da ne zgreši "okvirja", ki mu je namenjen. "Evropsko premiero" v tem razredu so doživela drsna bočna vrata na obeh straneh, ponavlja pa se prostorska sestavljanica s sedeži, v tem primeru za 5, 6, 7 ali 8 potnikov.

Cudeža pri tem vseeno ni: čisto zadaj je moč izbrati dva sedeža ali trisedežno klop (in se s tem skorajda odredi prtijažniku), pa tudi v drugi vrsti je grizenje lastnih kolen še vedno del potovalne zabave. Odlično se sedi le povsem spredaj. In kdor je za klubsko življenje na kolesih, more prednja sedežna para tudi zasukati proti zadku, srednji sedež v drugi vrsti pa spremeniti v priročno mizico.

Sprenost stvarnikov je moč bolje zaznati v celoti. Ulyссе je krajši kot na primer fiat

croma in prvo sporočilo se glasi: z volanskim servoojačevalnikom, z dobro vidljivostjo in z ne predolgimi karoserijskimi previsi je najnovejši fiat zelo okreten in vsakdanje uporaben avtomobil. Če bi mu nataknil še večji zunanji ogledali, bi bil - glede maneverskih lastnosti - že skoraj idealen.

Kajti kdor sedi za volanom, se v tem avtu odlično počuti. Seveda mora vedeti, do kam seže "nevidni" nos vozila, in tudi trikotni okenci ob prednji šipi sta zgolj oblikovalski dodatek ne pa vidljivostni pripomoček. Toda zunanja karoserijska skladnost sega nedvomno tudi v koptit: vstevši pregledno grafično merilnikov in njihovo asimetrično upognjeno ohišje, volanski obroč z (doplačilno) zračno blazino in stikali za

radio ter prestavno ročico, ki spominja na igralno palico (joystick) in štrli iz trikotnega nosilca, tik pod armaturno ploščo. Tam zraven je tudi domiselno zaprt pepelnik in tam zraven je tudi stikalna plošča za klimatizacijo. Čez radio je moč povezniti pokrov, ročica za ročno zavoro je namenjena levcu in levo nad vrati je še pripraven predalček za voznikova sončna očala.

K varnostnemu opisu fiata ulyссе spadajo programirano zmečkljiva karoserija, zmečkljiv volanski drog (EAS), samozategovalni varnostni pasovi, samodejni protipožarni sistem ter - za doplačilo - zavorni ABS. Ulyссе je na voljo s tremi paketi opreme (S, EL, HL) in z dvema (bencinskima) motorjema znamke Peugeot: oba sta dvolitrska in enake velikosti, razlika v močeh pa



FIAT ULYSSE	2.0	2.0 TURBO
motor (znamenka)	4-valjni, vntri	4-valjni, vntri, turbo
vrstina in gb (mm)	86,0 x 86,0	
glbina prostornina (ccm)	1996	
kompresija	9,5:1	
največja moč (kW/km pri 1/min)	89/121 pri 5750	108/147 pri 5300
največji navor (Nm pri 1/min)	170 pri 2650	235 pri 2500
(odlična grad (pogon))	v glavi (zobati jermen)	
število ventilov za valj	2	
polnjenje z gorivom, vžig	elektronska vbrizgavanje in vžig (MPI)	
hlajenje	vodno	
menjalnik (število prestav)	5	
prednja prema	posamične čbese, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator	
zadnja prema	poltega (izvojni) prema, vzdolžna vodila, stabilizator	
zavore spredaj	kolotne, servo	
zavore zadaj	bobnaste, servo	
volan	z zobato levijo, servo	
platišča	6J x 15	6 1/2J x 15
gume	195/65 R15T	205/65 R15H
teža praznega vozila (kg)	1585	1650
medosna razdalja (mm)	2824	
dolžina x širina x višina (mm)	4454 x 1834 x 1714	
prtljajnik (litri)	340/3300	
posoda za gorivo (litri)	80	
največja hitrost (km/h)	177	195
pospešek 0 - 100 km/h (s)	13,1	10,1
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,2/9,4/11,8	7,4/9,8/12,8
vrsta goriva	neovinčeni bencin super	

gre na račun turbinskega polnilnika na izpušne pline (s hladilnikom polnilnega zraka vred). Oba pogonjata prednji kolesi (štirikolesni pogon še ni uradno napovedan), obema pripadata petstopenjska menjalnika (ali avtomatika, za doplačilo), elektronski menedžment pa je pri manj zmogljivi različici Marellijev, pri turbomotorju pa Bosch.

Prednjima kolesoma so dodelili vzmetni nogi, zadnjima pa poltogo vzvojno premo. Vzmetenje je čvrsto, a ne prizadeva udobja, servoojačani volanski prenos pa omogoča tudi damske vozne lastnosti, pa čeprav v mestni gneči.

K dražjim različicam štejejo tudi klimatska naprava, ergonomično dodelani sedeži, potovalni računalnik, dve (ročno in električno) pomični

strehi ter zaščita proti tatovom (med doplačila spada tudi številčnica za izbiro pravnje kode). In med karoserijskimi barvami so tri pastelne, sedmim pa so dodali kovinski odtenek.

Z voznškega sedeža je fiat ulyssse prepričljiv potovalno-vsakdanji avtomobil, namenjen družinam in vsem tistim, ki se nočejo ubadati s premajhnimi avtomobilskimi notranjostmi. Turbomotor zagotavlja tudi zmogljivostno suverenost, končna obdelava je razveseljivo kakovostna, cel avtomobil pa deluje zanimivo in sveže.

Ulysse je po naše Odisej in njegova odisejada po evropskih trgih se lahko začne.

MARTIN ČESENJ

