

Vorstellung Fiat E-Ulysse: Elektrisches Comeback

Von Walther Wuttke, cen

Odysseus, der mit dem Trojanischen Pferd und seiner Irrfahrt durchs Mittelmeer, brauchte gut zehn Jahre, bis er endlich wieder seine Heimatinsel erreicht hatte und war kaum wiederzuerkennen. Sein automobiler Namensvetter, der Fiat Ulysse, verschwand vor etwas mehr als zehn Jahren von der automobilen Bühne und taucht nun – deutlich verändert – wieder in der Modellpalette auf. Aus dem kompakten Familienvan wurde eine Großraumlimousine, auch MPV oder Multi Purpose Vehicle genannt. Und anstelle eines Verbrennungsmotors treibt im aktuellen Ulysse ein Elektromotor die Vorderräder an. Der E-Ulysse rollt in den kommenden Wochen auf den Markt.

Neben dem kleinen Fiat 500 ist der E-Ulysse erst Fiats zweites E-Mobil. Der frühere Konzernchef Marchionne hielt wenig von der Elektromobilität, sodass die Italiener jetzt den Vorsprung der Mitbewerber aufholen müssen. Da hilft es durchaus, dass die Marke inzwischen zum Stellantis-Konzern gehört und sich im Teileregale mit der notwendigen Technik bedienen kann. Und so bläst der Chef von Fiats Nutzfahrzeugabteilung zur Offensive. „Bis zum Jahresende wird unsere Palette elektrifiziert sein“, erklärt Eric Laforge bei der Vorstellung des neuen E-Ulysse und dem Transporter Scudo, der ebenfalls einen E-Antrieb bekommt.

War der Vorgänger noch vor allem für die Bedürfnisse von Familien entwickelt worden, so zielt der neue Ulysse auf eine professionelle Kundschaft wie beispielsweise Hotelbetriebe, die das Modell als Shuttlefahrzeug einsetzen. Zur Wahl stehen zwei Batteriegrößen mit 50 oder 75 kWh, die im Fall des großen Energiespeichers eine Reichweite von bis zu 329 Kilometern ermöglichen soll. Die maximale Geschwindigkeit ist bei Tempo 130 km/h erreicht. Zwischen Null und 100 km/h vergehen 11,1 Sekunden. Dank des serienmäßigen Schnellladesystems kann der Ulysse in 45 Minuten zu 80 Prozent geladen werden.

Der E-Antrieb leistet 136 PS und stellt ein maximales Drehmoment von 260 Newtonmetern bereit. Der neue E-Ulysse, so die Marketing-Lyrik, „steht in der Tradition italienischer Gastfreundschaft“. Das soll sich vor allem in der Gestaltung des Innenraums zeigen. Nun, der Mensch hinter dem Lenkrad blickt auf eine aufgeräumte Instrumentenlandschaft und einen etwas klein geratenen Monitor für die Navigation und das Infotainment. Die gewählten Materialien gehören in die Kategorie zweckmäßig, sind pflegeleicht und sauber verarbeitet. Im Passagierabteil (der Ulysse ist als Sieben- oder Achtsitzer ausgelegt) geht es unterdessen unter dem Panoramaglasdach (Serie in der Version Lounge) enger zu. Für die Hygiene sorgt ein neuartiges Luftreinigungssystem, das mit Hilfe von Ultraviolettlicht (UV-C) so gut wie alle Bakterien in der Atemluft abtötet.

Einmal in Fahrt rollt der Ulysse fast lautlos durch den Verkehr, lediglich ein leichtes Surren erinnert an den E-Antrieb. Trotz seiner Größe von mindestens 4,95 Meter (die Langversion kommt auf 5,30 Meter) verhält sich die Großraumlimousine wie eine klassische Limousine. Der Innenraum ist dank des großen Panoramadachs luftig und hell, und die Sitze erreichen gute Komfortwerte. Für das Gepäck bleiben mindestens 900 Liter im Heck, was sich je nach Sitzkonfiguration auf bis 4200 Liter ausbauen lässt. Serienmäßig sind eine Verkehrszeichenerkennung, Spurhalteassistent und ein Totwinkel-Assistent sowie eine Kollisionswarnung und eine Rückfahrkamera, die beim Rangieren wertvolle Dienste leistet. Die Preisliste für den E-Ulysse beginnt bei 55.990 Euro für die Variante mit der 50 kWh starken Batterie und bei 61.990 Euro für die Version mit 75 kWh.

Neben dem für den Transport von Menschen entwickelten Ulysse rollt auch der Transporter Scudo auf identischer Plattform jetzt mit einem E-Antrieb auf den Markt. Gedacht für Handwerker und Logistiker, die auf der letzten Meile CO₂-neutral unterwegs sein wollen, kommt der Scudo in drei Längen und vier Versionen als Kastenwagen,

Fahrgestell mit Flachboden und Kombi M1 und zwei Batteriegrößen (50 kWh und 75 kWh) auf den Markt. Die Reichweite von 330 Kilometern mit der großen Batterie (75 kWh) ist für den Einsatz im städtischen Umfeld, so die Fiat-Entwickler, ausreichend, und die Nutzlastraum liegt bei bis zu 6,6 Kubikmeter. Bis zu einer Tonne kann geladen werden, und auch die Anhängelast liegt bei einer Tonne.

Neben den beiden neuen elektrischen Modellen kommt auch der inzwischen seit rund 40 Jahren produzierte Ducato überarbeitet auf den Markt. Der Transporter bekam eine vollständig erneuerte elektronische Architektur und ist nun das erste Nutzfahrzeug in seiner Klasse, das autonomes Fahren in der Stufe Level 2 ermöglicht. (Walther Wuttke, cen)

Daten Fiat E-Ulysse

Länge x Breite x Höhe (m): 4,95 (5,30) x 2,01 x 1,89
Radstand (m): 3,27
Antrieb: E-Antrieb
Gesamtleistung: 100 kW / 136 PS
Max. Drehmoment: 261 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 130 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,9 Sek.
Elektr. Reichweite: 329 km (WLTP)
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 23,3-27,3 kWh/100 km
Effizienzklasse: k.A.
CO₂-Emissionen: 0 g/km (WLTP)
Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 2140 kg / max. 680 kg

Bilder zum Artikel



Fiat E-Ulysse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Walther Wuttke



Fiat E-Ulysse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Walther Wuttke



Fiat E-Ulysse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Walther Wuttke



Fiat E-Ulysse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Walther Wuttke



Fiat E-Ulysse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Walther Wuttke



Fiat E-Ulysse.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Walther Wuttke
