

**TEST Fiat Sedici 1.9 Multijet Emotion 4x4**

# Za dolinu i planinu

piše: ROBERT BRZAJ ■ foto: SAŠA LISJAK



**Fiatov urbani mališan s odličnim Multijet motorom spreman je za gradsku vrevu, ali i za vrlo zahtjevne vožnje izvan asfalta**

Želite li biti urbani, a ujedno pokazati kako vam odlazak u prirodu nije stran, skup, ali zgodan izbor je Fiat Sedici. Mali talijanski automobil skladno sjedinjuje kvalitete limuzine i SUV-a zahvaljujući ponovo dopadljivom dizajnu nastalom na stolovima za skiciranje Giorgio Giugiaro Italidesigna.

Kod Fiata je već uobičajeno da im izgled jako mnogo znači, pravi su prevaci u zaobljavanju metalnih ljubimaca, a to je slučaj i kod Sedicia. Ovaj urbani soft-SUV (ne znam kako ga drukčije zvat) je dinamičan i dok stoji, a njegovi naglašeni bokovi, odignutost od tla i tamna zaštitna plastika duž cijelog donjeg dijela kazuju kako je spreman i za teže terene od onih asfaltnih. Bez obzira kakav medij bio, Sedici će vas ugodno prevoziti. Zahvaljujući prednjem McPherson ovjesu i stražnjoj torzijskoj osovinu na asfaltu će biti miran i lako upravljiv, a svoju grubu čul će pokazati kad izadete sa ceste. Nedavno smo ga, na domaćoj prezentaciji, vozili po motokros stazi. I sve je svladao na naše veliko iznenađenje.

Terenske sposobnosti se vide po krutoj šasiji uparenoj s elektronski kontroliranim 4x4 pogonom koji raspodjeljuje promjerjivi okretni moment na prednje i stražnje kotače u omjeru 50:50%. U kokpitu se nalazi mala tipka s oznakama, 2WD, Auto i Lock. 2WD prenosi snagu na prednje kota-

## OPREMA EMOTION

**STANDARDNA OPREMA:** ABS, el. pokretajući svih stakala, el. podešavanje retrovizora, maglenke, zračni jastuk za vozača i suvozača, prednji bočni zračni jastuci, radio sa CD-om, el. podešivi i grijani vanjski retrovizori, Luxury pack (uključuje dvosonsku automatsku klimu i kožni upravljač s komandama radija), 16 čolci aluminijски naplaci, vozačko sjedalo prilagodljivo po visini  
**DODATNA OPREMA:** metalik boja (2238 kuna), autoradio sa CD-om i MP3 čitačem sa 4 zvučnika i 4 tweetera (1119 kuna)

če, vožnja je meka i motor manje troši. Uključenjem tipke Auto moment se prebacuje na kotače s najboljim prijanjanjem. Lock modus blokira raspodjelu momenta te je tad Sedici spreman i za blatne kaljuže.

Sedici je pokretao odličan 8-ventilski Multijet motor koji iz 1910 ccm izvlači 120 KS i 280 Nm momenta. Ovo je uistinu dobar izbor, jer se motor niti u jednom trenutku ne napreže, spreman je za sve režime rada, njime se dosežu brzine do respektabilnih 180 km/h uz ubrzanje od 11 sekundi. U off-road uvjetima je dovoljno jak, a njegov okretni moment dostatan za "čupanje" iz glibova u kojima bi se mačili i veliki, pravi terenci.

U unutrašnjosti se osjećate kao u limuzini, unatoč nešto višem položaju sjedenja. Interijer je riješen jednostavno, ergonom-



Za razliku od vanjštine, izgled interijera Sedicia je jednostavan i pomalo asketski



ski kvalitetno, a zamjerku bismo dali tek nešto tamnijoj plastici. Sedicijev 6-stuparjski ručni mjenjač ponekad zapinje u radu, ali vjerujemo da nakon "razradivanja" taj problem nestaje. Prtljažnik je praktičan, veličine od 270 do 670 litara korisnog prostora.

## TEHNIČKI PODACI

### Fiat Sedici 1.9 Multijet 4x4

**MOTOR:** četverocilindrični redni turbodizelski postavljen naprijed poprečno, obujam 1910 ccm, najveća snaga 88 kW (120 KS) pri 3500 o/min, najveći okretni moment 280 Nm pri 2000 o/min

**PRUJENOS:** na sva četiri kotača, ručni mjenjač sa šest stupnjeva prijenosa, game dimenzija 205/60 R16

**DIMENZIJE:** dužina 4115 mm, širina 1755 mm, visina 1620 mm, međuosovinski razmak 2500 mm, prtljažnik 270/670 litara, spremnik goriva 50 litara

**MASE:** prazno vozilo 1350 kg, dopunjena ukupna masa 1790 kg

**PERFORMANSE:** najveća brzina 180 km/h, ubrzanje (0-100 km/h) 11,2 sekunda, potrošnja (ECE) 5,7/6,6/8,1 l/100 km

**CIJENA TESTIRANOG MODELA:** 174.937 kuna  
**ZASTUPNIK:** Autocommerce Hrvatska, Jablanska 80, Zagreb

**+** off-road mogućnosti, prostranost, motor, potrošnja

**-** neprecizan mjenjač, cijena

CIJENA  
23.000 EUR

Bogato opremljena unutrašnjost odise kvalitetnim materijalima. Sjedala pružaju ugodan komfor i lijepom dužim putovanjima, dok kokpitu nedostaje masovnosti



## TEHNIČKE KARAKTERISTIKE

## MOTOR

Vrsta: turbodizelski, common-rail  
Obujam: 1910 ccm  
Cilindri/ventili: 4/8  
Snaga: 88 kW/120 KS pri 3500/min  
Moment: 280 Nm pri 2000/min  
Mjenjač: ručni, 6 stupnjeva  
Pogon: prednji, uključivi 4x4

## KAROSERIJA

Dimenzije: 411x176x162 cm  
Osovinski razmak: 250 cm  
Prilježnik: 270/670 l  
Gama: 205/60 R 16

## PERFORMANSE

Brzina: 180 km/h  
Ubrzanje: 0-100 km/h: 11,2 s  
Potrošnja: 5,7/8,1/6,6 l/100 km  
Potrošnja na testu: 9,2 l/100 km

Instrumentna ploča lako je čitljiva, no prikaz puhača ročnica ne nudi bitne podatke, poput udaljenosti koju je moguće prijeći s dostupnim gorivom

Ručni 6-stupajski mjenjač odusevjava preciznošću. Pomoću prekidača pogon je moguće prebacivati s prednjeg u 4x4, a nudi se mogućnost i automatskog izbora



# Drugo lice mezinca

Suzuki SX4 s grbom Fiata? Ne, ipak se radi o modelu Sedici, talijaniziranoj izvedbi istovjetnog modela... Nakon što je mnoge zbunila pojava jednojajčanih bližanaca Toyote Aygo, Citroëna C1 i Peugeotta 107, slična priča slijedi i s modelima SX4 i Sedici. Osim istovjetne karoserije sazdane na platformi Suzuki Swifta, dva modela dijele i mehanike sklopove. Fiat je u miraz ponudio motorizaciju, dok dizajn potpisuje tvrtka Giugiaro Giugiaro Italidesign, koja je uspješno krenula i Grande Punto. Na našem tržištu, na prilično spektakularan način, led je probio SX4. Za japanski modelom vrlo brzo se stvorila prava jagma, pa talijanski SUV na granici nize i kompaktne klase dolazi na pripremljen teren, u trenutku kad su za Suzukijev model već popunjene liste čekanja.

S dimenzijama 411x176x162 cm, Sedici djeluje poput simpatičnog bumbara, a terenske pretrenje naglašane su zaštitom podvozja koje se uzdiže do masivnih odbojnika. Bogato

## Dugočekivani bližanac Suzukija SX4 mami talijanskim dizajnom, japanskom konstrukcijom i vlastitim, uvjerljivim common-rail dizelašem

opremljena unutrašnjost djeluje znatno mirnije. Komande su decentno razmještene po neupadljivom kokpitu, koji je prepliven kvalitetnom plastikom, ali mu nedostaje mladenačka razigranost prisutne na vanjskom limu. Suprotno tome, komfor je na visokoj razini. U dubokim sjedalima mogu se ugodno smjestiti i put-

nici višeg rasta, a izdašan prostor dostupan je i na stražnjoj klupi. Razočaravajuće djeluje tek pretjaznik upitne iskoristivosti, sa zapreminom od siromašnih 270 litara.

Okret ključa u kontaktnoj bravici ubrzo donosi osmijeh na lice. Pogonski sustav predvodi uvjerljivi common-rail dizelaš sa 120 KS i 280 Nm. Pruža izvrstan kompromis između uvjerljivih voznih svojstava i niske potrošnje, koja čak i u žestokom ritmu ne raste iznad osam litara. Osim kad se odlučiti sići s asfalta i priličkom prekidača smještenog pored mjenjača ne izabere pogon 4x4. Kompaktni SUV koji suvereno vladala uređenom pomicanjem tada pokazuje upečaljivo terensko lice, no danak plaća potrošnja. Podnica uzdignuta 19 cm od tla i relativno kratak osovinski razmak od 250 cm,

potpomognuti izdašnim ulaznim i odlaznim kanevima, pokazuju se kao odlična kombinacija za terensku vožnju. Makar, ne treba se zavaravati da je riječ o žestokom, izvornom off-roaderu. Spretno je moguće vladati i gradskim ulicama, gdje izvrsna preglednost osigurava visoka pozicija za upravljačem, dok jednostavno šaltanje omogućava precizni 6-stupajski mjenjač, iznenađujuće kratkog hoda.

Cijene su bliske onima Suzukija SX4, a počinju od 16.600 eura, koliko stoji izvedba bez pogona 4x4, opremljena benzincem 1.6 sa 107 KS. Za najskuplju, testiranu izvedbu treba izdvojiti visokih 23.000 eura, pa je za pretpostaviti da će biti interes biti za ulazni 4x4 izvedbu 1.9 MJT s opremom Dynamic, koja stoji 21.700 eura. Neovisno o izboru opreme i motorizacije, kupnja se može smatrati punim pogotkom. Nakon legendarne Campagnole i popularne Panda, Fiat ponovo ima intrigantni 4x4 model, makar ovaj put prevagu donose japanski geni.



Common-rail dizelaš 1.9 MJT sa 120 KS i 280 Nm plijeni niskom potrošnjom i uзорnim voznim osobinama. Prilježnik od siromašnih 270 l preklapanjem stražnje klupe raste na 670 litara



- + pogonska mehanika, oprema, dizajn, udobnost
- prilježnik, zvučna izolacija, potrošnja u 4x4 pogonu

## OPREMA EMOTION

- ♦ klima ♦ el. podizaci stakala ♦ daljinsko zaključavanje ♦ putno računalo ♦ maglenke ♦ ABS/EBD ♦ prednji i bočni zračni jastuci ♦ podesivi servo upravljač ♦ radio/CD s komandama na upravljaču ♦ upravljač u koži ♦ zaštita podvozja ♦ krovni nosači

ISKUŠALI SMO:

auto**GLAS**

37

FIAT SEDICI  
1.9 8V JET  
EMOTION

Sedici je specifično vozilo koje objedinjava karakteristike mnogih, a u svim se ulogama pokazao vrlo uspješnim



# U svom filmu

U dugoj povijesti Fiat mnogi su vrlo uspješni modeli nazivani brojčanom oznakom - od legendarnog Fiata 500 preko "Iristača" (Fiat 1300) do nedavnog Una. Sada su Italijani počeli i s množenjem tako da je Sedici (16) zapravo rezultat je Sedici (16) zapravo rezultat umnoška 4X4, što ovaj put označava i pogon na sve kotače. Naziv se i moglo očekivati, kao što se moglo očekivati i zajedničku suradnju Fiata i Suzukija, turki koje su stvorili bližance Fiat Sedici i Suzuki SX4. Ono što ni najveći optimisti nisu očekivali je preva pomama za oba automobila.

Sedici je, kako to danas često biva, automobil klasične razrede: premalen je za SUV, prespoban za čisto gradski automobil - jednostavno je svoj. Sedici nudi praktičnost u gradu i solidne sposobnosti izvan asfalta. Iako ne treba očekivati čuda, velika se većina prepreka poput dubljih lokvi, blatnih i skisikih putova ili nešto grubijih makadama odrađuje bez problema. Poplatak kroz snijeg ili vodene prepreke nismo mogli realizirati zbog godinjenog doba, no realizirali smo vožnju kroz ekstremne temperature koje su katkad na užarenom asfaltu dosezale i 40 stupnjeva Celzijevih, kada se serijka klima pokazala vrlo učinkovitom. Vratimo se malo pogonu koji nudi tri režima rada: "2WD" samo na prednju osovinu "auto", gdje elektronika samo određuje kada dolazi u pomoć i stražnja osovina, dok je opcija "lock" dostupna tek pri brzinama do 60 km/h kada se moment raspoređuje na obje osovine u omjeru 50:50 posto. Uz solidan pogon, dojam i snagu dodatno pojačava nešto povisena karoserija (19 cm od podloge) i široki plastični benici cijelom dužinom automobila te krovni nosači i atraktivni aluminijški naplatci.

Automobil "na oko" djeluje vrlo skladno, čak i nešto manji nego što papirnato otkrivaju podaci koji govore o



4,14 metara dužine. Većinu smo vremena proveli u gradskoj vožnji, gdje smo zahvaljujući povisenoj karoseriji vrlo mekano i bez udaraca prolazili "šah" ili oštećenja na kolniku, a ni visoki rubnjaci ne predstavljaju problem. Umjerene dimenzije garantirale su i lakši pronalazak parkirališnog mjesta. Odlazak na nešto teži teren pokrivajući grobničkog motodroma i igra



s prekičaćem kojim smo određivali željeni pogon pružilo nam je i više od očekivanog, tako da je Sedici nudio i mnoštvo zabave u prašnom i kamenitom okruženju. Na autocesti automobil nudi solidna međudubrivanja i zadovoljavajuću krajnju brzinu od 180 km/h. Pod prednjim se poklopcem skrivao dobro poznati odlični 1,9-litreni turbodizel. U Se-



diciju, čije su performanse na drugim mjestu, a snaga dolazi do izražaja na zahtjevnijem terenu, s već opisanom lakoćom svladava prepreke. Iako nije junilica, od 0 do 100 km/h ubrzava za 11,2 sekunde, a ono što je najviše veselo je prosječna potrošnja od 8,5 litara nakon sedmodnevnog, prilično napornog testiranja. Motor je odlično sparan s ručnim test-stupanjnim mjenjačem, a pohvale idu i dobro odmjerenom servougpravljaču. Primjedba ide tek nešto većoj buci pri paljenju kada se javlja dizel, dok se zbog karoserijske konstrukcije i pri višim brzinama javljaju šumovi uslijed otpora zraka. Traženje nekih drugih zamjerki znanst bi bilo traženje dike u jaletu.

Unutrašnjost nudi solidnu prostranost i udobnost za četiri odrasle osobe, a po potrebi na krakom relacijama stane i pet. Prtljajnik je u osnovi 270 litara, s mogućnošću povećanja na čak 670 litara obaranjem dijelje stražnje klupe. Oprema "emotion" nudi je pregršt sigurnosne opreme i opreme koja je povećavala udobnost vožnje. Na poduznoj listi spomenimo najvažniju opremu od ESP-a, ABS-a te zračnih jastuka i zavjese koji štite u slučaju nezgode; povrh toga u putničkom smo prostoru našli na automatsku klimu, elektropokretljivost prozora i retrovizora, audiouređaj s CD jedinicom, putno računalo, kožom obložen po visini podešiv upravljač s komandama audiouređaja, sjedlo vozača podešivo po visini, dok su vanjski detalji bili alu-naplaci, maglenke i krovni nosači. Nažalost, cijena je zbog dizelskog motora, pogona 4X4 i vrlo bogate opreme narasla na čak 171.580 kuna, kome je puno - u ponudi su tek neznatno manje zabavni modeli s 2WD pogonom, benzinskim motorom i znatno prihvatljivijom cjenom.

Štepi DRECHSLER / Miro WUKOTIĆ

TEST



Svestrani malisan - Fiat Sedic

FIAT SEDICI 1,9 8V JET EMOTION

# U svom filmu

Sedic je specifično vozilo koje objedinjava karakteristike mnogih a u svim se ulogama pokazao vrlo uspješnim

karoserija (19 cm od podloge) i široki plastični branci cijelom dužinom automobila te krovni nosači i atraktivni aluminijski naplatci.

Automobil «na oko» djeluje vrlo skladno, čak i nešto manji nego što papirnato otkrivaju podaci koji govore o 4,14 metara dužine. Većinu smo vremena proveli u gradskoj vožnji gdje smo zahvaljujući povišenoj karoseriji vrlo mekano i bez udaraca prolazili «sahte» ili oštećenja na kolniku a niti visoki rubnjaci ne predstavljaju problem. Umjerenе dimenzije garantirale su i lakši pronalazak parkirnog mjesta. Odlazak na nešto teži teren porođ grobničkog motodroma i igra s prekidačem kojim smo određivali željeni



Foto: M. P. / M. P.

171.580 kuna

Piše Sergej DRECHSLER

U dugoj povijesti Fiatu mnogi su vrlo uspješni modeli nazvani brojčanom oznakom - od legendarnog Fiata 500 preko «Tristača» (Fiat 1300) do nedavnog Uta. Sada su Talijani počeli i s moćnijem tako da je Sedic (16) zapravo rezultat sumonika 4X4 što ovoga puta označava i pogon na sve kotače. Naziv se i moglo očekivati kao što se moglo očekivati i zajednička suradnja Fiata i Suzukija, jerki koje se stvarile blizance Fiat Sedic i Suzuki SX4. Ono što niti najveći optimisti nisu očekivali je prava pomama za oba automobila.



Sklad talijanskog dizajna

Sedic je, kako to danas često biva, automobil kojeg ne možemo svrstati u klasične razrede; premalen je za SUV, prespoban za čisto gradski automobil - jednostavno je svoj. Sedic nudi praktičnost u gradu i sasvim solidne sposobnosti van asfalta, iako ne treba očekivati čuda, velika se većina prepreka poput dubljih lokvi, blatnjavih i skliskih puteva ili nešto grubljeg makadama

odrađuje bez problema. Prolazak kroz snijeg ili vodene prepreke nisu mogli realizirati zbog godišnjeg doba no realizirati smo vožnju kroz ekstremne temperature koje su katkada na ulaznom asfaltu dosezale i 40 stupnjeva Celzijusa kada se serpika klima pokazala vrlo učinkovitom. Vratimo se malo pogonu koji nudi tri režima rada: «2WD» samo na prednja osovina, «auto» gdje elektro-

## tehničke karakteristike

- Zapremina: 1910 ccm Snaga: 120 KS pri 4000 o/min Okretni moment: 293 Nm pri 2020 o/min Dimenzije (d/š/v): 4140/1495/1620 mm Međuosovinski razmak: 2500 mm Ubrzanje od 0 do 100 km/h: 11,2 s Maksimalna brzina: 180 km/h Potrošnja (o/g/p): 5,7/8,1/6,6 l Prtljažnik: 270 l Težina: 1380 kg Gume: 205/60 R 16

prednosti	nedostaci
<ul style="list-style-type: none"> <li>• pogon, spretnost, izgled</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• cijena</li> </ul>

nika samo određuje kada dolazi u pomoć i stražnja osovina dok je opcija «lock» dostupna tek pri brzinama do 60 km/h kada se moment nospoređuje na obje osovine u omjeru 50:50 posto. Uz solidan pogon, dojam i snagu dodatno pojačava nešto povišena

pogon pružilo nam je i više od očekivanog tako da je Sedicu mnoštvo zabave u prašnjavom i kamenitom okruženju. Na autotesti automobil nudi solidna međubrzanja i zadovoljavajuću krajnju brzinu od 180 km/h. Pod prednjim se poklopcem skrivao

## Može i preko težih prepreka

dobro poznati 1,9 litreni turbodizel kojeg smo igrom slučaja tjedan dana prije vozili u Alfi 147 gdje se pokazao odličan. Ista ocjena vrijedi i u Sedicu čije su ipak performanse na drugom mjestu a snaga dolazi do izražaja na zahtjevnijem terenu gdje se već opisanom lakoćom savladava prepreke. Iako nije juritica od 0 do 100 km/h ubrzava za 11,2 sekunde a ono što je najviše veselilo je prosječna potrošnja od 8,5 litara nakon sedmodnevnog, prilično napornog testiranja. Motor je odlično sparen s ručnim šeststupanjskim mjenjačem a pohvale idu i dobro odmjerenom servo upravljaču. Primjedba ide tek nešto većoj buci pri

paljenju kada se javlja dizel dok se zbog karoserijske konstrukcije i pri višim brzinama javljaju šumovi usljed otpora zraka. Traženje nekih drugih zamjerki zaista bi bilo traženje dlake u jajetu.

Unutrašnjost nudi sasvim solidnu prostranost i udobnost za četiri odrasle osobe a po potrebi na kracim relacijama stane i pet. Prtljažnik je u osnovi 270 litara s mogućnošću povećanja na čak 670 litara obaranjem djelive stražnje klupe. Oprema «emotivnija» je pregršt kako sigurnosne tako i opreme koja je povećavala udobnost vožnje. Na podužju listi spomenimo najznačajniju opremu od ESP-a, ABS-a te zračnih jas-

tuka i zavjesa koji štite u slučaju nezgode, povrh toga u putničkom smo prostoru našli na automatsku klimu, elektro pokretljivost prozora i retrovizora, audio uređaj s CD jedinicom, putno računalo, kožom obložen po visini podešiv upravljač s komandama audiouređaja, sjedalo vozača podešivo po visini dok su vanjski detalji bili alu napolatci, maglenke i krovni nosači. Nažalost cijena je zbog dizel motora, pogona 4X4 i vrlo bogate opreme narasla na čak 171.580 kuna, kome je puno - u ponudi su tek neznatno manje zabavni modeli s 2WD pogonom, benzinskim motorom i znatno prihvatljivijom cijenom.