

# IGRA številk



besedilo: Saša Kapetanovič  
foto: Saša Kapetanovič

Sedici, kar bi pomenilo 16.  
Kot 4 krat 4. Torej pogon  
na vseh 16 koles? Ne?  
Zakaj potem 16? Kar tako.

► Sedicia v osnovi poznamo precej dobro. V Fiatu so se odločili za precej močno reklamno kampanjo, saj so ga predstavili pred olimpijskimi igrami v Torinu, kjer je nastopal kot uradno vozilo. Japonska in italijanska miselnost in dojemanje avtomobilskega trga sta popolnoma različni, zato je še toliko bolj presenetljivo, da so si prav pri Sediciju segli v roke. Avto je namreč produkt italijanskih oblikovalcev (Giugiaro) in japonske tehnologije ter zaslove (Suzuki).

Spomnimo se, Suzuki je z modelom SX4 oral ledino na našem trgu, saj je Fiat pre-

cej zamujal. Toda imeli so asa v rokavu, saj je le pri Fiatu možno dobiti dizelsko gnano različico tega avta. Prav tak je zašel k nam na test.

Prejšnji, 1,9-litrski dizel je naredil prostor novemu, motorju 2.0 Multijet, ki zdaj iz sebe iztisne 99 kW moči ter zavidljivih 320 Nm navora že pri 1.500 motornih vrtljajih. To pomeni, da boste brez razmisleka in prevelikega opletanja s prestavno ročico potegnili recimo v prehitovanje. Tudi v klanec. Kar poglejte si rezultate naših meritev proučnosti.

A če se vrnemo k igri števil: dizelski Sedici je od bencinskega dražji za dobrih 4.000 evrov. In če pustimo morebitno naknadno prodajo avta, eurotaxe ter stroške vzdrževanja ob strani, bo potrebno ogromno število kilometrov, preden se nam račun izide v prid dizlu. Seveda velja pouda-



“Dizelski Sedici je od bencinskega dražji za dobrih 4.000 evrov.”

riti, da pri obračunu nismo upoštevali vseh prednosti dizelskih agregatov v primerjavi z bencinskimi. Torej, zgolj matematika.

Je pa na splošno Sedici, kar zadeva vzdrževanje, prijazen do denarnice. Suzukjeva preverjena tehnologija, dobra izdelava in zadovoljiva kakovost materialov je recept za majhne vzdrževalne stroške.

Čeprav navzven še deluje kot tipičen Fiat, se zgodba konča v notranjosti. Kakšna oznaka ali gumb še spominja na italijansko oblikovanje, vse drugo je plod zamsli Suzukijevih ljudi. Notranjost je urejena, ergonomična in priročna. Precej velike

steklene površine dajejo občutek zračnosti, medtem ko so materiali zelo prijetni na otip. Tudi kakovost izdelave je pohvalna, saj ni nobenih rež, špranj in bojazni, da bo kak gumb ostal v roki. Obvolanske ročice so malce tanke in razdalje med preklopi funkcij zelo kratke. Potovalni računalnik je sila skop, dostop do gumba pri števcih je zapleten pa tudi enosmerno obračanje funkcij je

zadnji kolesni par le takrat, ko je potrebno. S preprostim pritiskom na gumb pa ga lahko v celoti omojimo le na sprednji par koles in morebiti privarčujemo kako kapljico na te. Dejstvo je, da je Sedici mehki terenec. To pomeni, da z lahkoto zavijemo z asfalta in 'presekamo' kak spolzek travnik. Kaj več mu ne dovoljujejo ne karoserija, ne vzmetenje, ne gume. A vendar avto lepo združuje udobnost in poslušno upravljanje skozi ovink. Pravzaprav je presenetljivo, da klub visokemu središču težnosti s tako malo nagibanja kljubuje ovinkom.

Kot rečeno, dizelski agregat v nosu je pisani na pločevino temu avtu. Z lahkoto boste sledili hitremu tempu prometa. A vendar se je treba poigrati s števkami, da pride do prvega izračuna – takega, ki bo ustreza vašemu družinskemu proračunu; 4.000 evrov ni malo denarja. KK

## I Fiat Sedici 2.0 Multijet 16v 4x4 Emotion



### Fiat Sedici 2.0 Multijet 16v 4x4 Emotion

Cena osnovnega modela: 24.090 EUR  
Cena testnega vozila: 25.440 EUR

**NAŠE MERITVE**  
T = 15 °C / p = 1.023 mbar / rel. vl. = 43 % / Stanje kilometrskega števca: 5.491 km

**POMEMŠKI**  
0-100 km/h: 10,3 s  
402 m z mesta: 17,4 s [130 km/h]

**PROŽNOST**  
50-90 km/h [IV/V]: 7,0 s/11,1 s  
80-120 km/h [V/VI]: 9,6 s/12,4 s

**NAJVEČJA HITROST**  
180 km/h  
(VI. prestava)

**ZAVORNA POT**  
od 100 km/h: 41,8 m (AM meja 41 m)

**PORABA GORIVA**  
skupno testno povprečje 6,4 l/100 km

**TEHNIČNI PODATKI**  
Motor: 4-vlajni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.956 cm<sup>3</sup>  
- največja moč 99 kW (135 KM) pri 3.500/min - največji navor 320 Nm pri 1.500/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/60 R 16 H Bridgestone Turanza ER300.

Mase: prazno vozilo 1.425 kg - dovoljena skupna masa 1.885 kg.

Mere: dolžina 4.230 mm - širina 1.755 mm - višina 1.620 mm - medosna razdalja 2.500 mm - prtljažnik 270-670 l - posoda za gorivo 50 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 180 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,2 s - poraba goriva (ECE) 7,0/4,6/5,5 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub> 143 g/km.

**HVALIMO IN GRAJAMO**

▲ motor (odzivnost, poskočnost)  
▲ lahkokost upravljanja menjalnika  
▲ preklopljiv štirkolesni pogon

▼ razlika v ceni med bencinsko in dizelsko izvedenco  
▼ potovalni računalnik  
▼ osnovna prostornina prtljažnika

### Končna ocena

Če potrebujejo majhnega mestnega terenca, v celoti zadovolji potrebe. Če pa poleg tega prevožite precej kilometrov, preračunajte, ali se splača plačati za (sicer odličen) dizelski motor.