



VOZILI SMO Kia XCeed 1.0 T-GDi EX Flow

Poletan i funkcionalan

Sudeći prema pogledima prolaznika, slobodni smo zaključiti da trenutno spada u ljepše predstavnike klase

Slijedeći nove tržišne trendove, Kia je na tržište poslala lijepi crossover XCeed, čije ime otkriva da dolazi na temeljima kompakta Ceed. Ispod skladno skrojene karoserije kriju se ugodna unutrašnjost, solidna ponuda prostora i moderna tehnologija.

Po predstavljajući potpuno nove generacije Kije Ceed odmah je bilo jasno da će ubrzo slijediti još nekoliko karoserijskih izvedbi nastalih na istoj platformi. I zaista, poslije klasične karavanske i vrlo interesantne ProCeed izvedbe svjetlo dana ugledao je crossover XCeed koji kao takav spada u brzo rastući segment automobila. Iako većina vlasnika ovakvih vozila nema nikakve off-road ambicije, ponosni su na terenski oblik nešto povišene karoserije. Naravno, pritom im nikakav problem ne predstavlja izostanak 4x4 pogona koji se kod velikog broja ovakvog tipa vozila ne može dobiti ni uz nadoplatu.

XCeed je od standardnog Ceeda viši za 44 mm, čime je postignut crossover izgled. Pogled na karoseriju otkriva da su samo prednja vrata identična kao na Ceedu, dok su sve ostale plohe potpuno nove. Na lukovima blatobrana, pragovima i odbojnicima može se primijetiti zaštita koja dobro dođe tokom vožnje po lošijim terenima. Naš je testni automobil bio opremljen točkovima od 18 inča, čime je ionako skladna cjelina zaokružena na efektan način. Sudeći prema pogledima prolaznika, slobodni smo zaključiti da XCeed trenutno spada u

ljepše predstavnike klase gdje pripada. U ponudi su i atraktivne boje karoserije pa će većina ukusa biti potpuno zadovoljena...

Jasna poveznica

Otvaranjem vrata jasno se vidi poveznica sa standardnim Ceedom. Kao najveća razlika dolazi povišena pozicija sjedenja zahvaljujući kojoj vozač i suvozač vide cijelu prednju haubu, što je u skladu s pravim off-road osjećajem. Ostalo je, manje-više, sve isto. Da bi se ipak napravio kakav-takav odmak od Ceeda, u ponudu su ušle drugačije kombinacije boja. Očekivano, ponuda prostora za putnike gotovo je identična. Logično, zbog padajuće linije krova putnici na zadnjim sjedištima imat će nešto manje prostora za glave, ali ne toliko da bi generalno dobra udobnost bila narušena. Nešto duža karoserija vješto je iskorištena za dobivanje prtljažnika zapremine 426 litara, što je +31 litar više od referentnog Ceeda.

Već se prilikom prvog ulaska u XCeed mogu vidjeti i osjetiti ugodni materijali i finalna obrada koje se ne bi postidjeli ni etablirani evropski konkurenti. Pritom ne mislimo da XCeed nije evropski, jer je sjedište kompanije u Južnoj Koreji. Štaviše, XCeed je napravljen baš tako da zadovolji istančan ukus evropskog kupca. Uostalom, ozbiljan dizajnerski centar s lokacijom u Evropi odredio je

karakter XCeeda.

Oprema EX Flow po drazumijeva sve ono što ciljna grupa kupaca očekuje. Pod tim se misli na sposobnu multimediju, kapacitetan klima-uređaj i sveobuhvatne sisteme za aktivnu i pasivnu sigurnost putnika. S obzirom na količinu opreme, preporučujemo vam da precizne informacije pogledate na službenoj stranici Kije.

Fin kompromis

Do sada smo se više puta uvjerali da veliki točkovi s niskopofilnim gumama ne idu u prilog udobnosti, ali XCeed je najbolji primjer da se može postići fin kompromis. Vožnja je ugodna, a držanje podloge uvjerljivo. Što se upravljanja tiče, može se reći da je dovoljno precizno, ali i da bi upravljački mehanizam mogao pružiti malo direktniji osjećaj. Posljednja sugestija odnosni se na sportski nastrojene vozače, dok će svi ostali hvaliti lakoću okretanja volana u gradskim uvjetima korištenja. Prilikom nešto brže vožnje odmah se primijeti da je raspored mase iznad osovine jako dobar. Naime, 1,0-litreni trocilindraš nije težak pa prednju osovinu ne opterećuje previše. Time je izbjegnuto karakteristično klizanje nosa automobila prema vanjskoj strani krivine. XCeed je uzorno balansiran automobil, čemu se uz vozača raduju i ostali putnici jer je vožnja opuštena.

Za pogon testnog automobila bio je zadužen moderni turbo benzinski agregat sa 1,0 litara radne zapre-

mine raspoređene na tri cilindra.

Maksimalna snaga od 120 KS ostvaruje se pri 6.000 obr/min, dok su 172 Nm obrtnog momenta dostupna u širokom intervalu 1.500–4.000 obr/min. Odmah po startanju motora zvuk i vibracija čak i manje iskusnima jasno otkrivaju da se u bloku motora nalaze tri cilindra. S povećanjem obrtaja raste i buka, ali ne iritirajuća. Poslije dan-dva svi će se navići na karakterističan zvuk trocilindraša i više ga neće komentirati. Iako se radi o turbo motoru, distribucija snage na prednju osovinu je linearna. Zasluga je to i dobro proračunatog ručnog mjenjača sa šest stepeni prijenosa. Fabrički obećano ubrzanje od 0 do 100 km/h od 11,1 sekundu ostvari se bez prevelikog napora, baš kao i maksimalna brzina od 186 km/h. Karakteristično za nove benzinske turbo motore, potrošnja drastično varira o stilu vožnje. Mi smo test završili s prosječnih 7,7 litara, s tim da smo na regionalnim cestama uz umjeren stil vožnje potrošnju držali u okviru 5 litara...

Moderan, lijep i dobro opremljen XCeed kao naš na testu može se nabaviti za 40.990 KM, na šta treba dodati troškove prve registracije...

N. D.

Video detalji

Maksimalna snaga: 120 KS
Ubrzanje od 0 do 100 km/h od 11,1
Središnji zaslon: 10,3 inča
Donosi 6.000 okretaja uz karakterističan zvuk
trocilindraša
Pogon na prednje točkove
Mjenjač: Ručni šestostepeni
Najveća brzina 186 km/h
Felge 18
Centralno zaključavanje
Led svjetla sprijeda i nazad
Automatska regulacija dugog snopa
Električni podesivi i preklopivi retrovizori
Tempomat
Lmitator brzine
Kamera za vožnju unatrag
Parking senzori nazad
Pomoć pri startu na usponu
Sjedišta u kombinaciji kože i tkanine
Start&stop
Prtljažnik: 426 litara (31 više nego ranije)

