

Drukčiji od drugih

Podignuta i dizajnom upadljiva verzija Kijina kompakta lani je vizualno osvježena te obogaćena opremom GT-Line. No predstavlja li dobru kupnju u jednoj od najskupljih izvedbi?



Prednja vrata jedino su što Xceed dijeli s običnim hatchbackom bez slova X u nazivu. Svaka druga površina karoserije jedinstvena je kompaktnom crossoveru čiji 44 mm veći razmak od tla (ukupno 184 mm na 18-inčnim kotačima), zaštitnom plastikom obrubljeni blatobrani i pragovi, niski krovni nosači te općenito SUV-astiji nastup 'u sridu' pogađaju aktualni duh vremena (čitaj - opsjednutost svime što barem izgleda kao SUV/crossover/terenac). Lansiranje verzije dizajnom odmaknute (i posebne) od običnog modela očito je bila dobra poslovna odluka jer Xceed je od jeseni 2019. prodan u više od 120.000 primjeraka.

Bestseller obitelji modela Ceed uješen prošle godine lansiran je u obnovljenom izdanju, a iako ni vanjske ni unutarnje izmjene dizajna nisu značajne - sprijeda su doradana svjetla, maska i odbojnik s drukčijim usisnicima zraka, a straga odbojnik (s pri-

padajućim 'difuzorom') i svjetla imaju novu grafiku - još uvijek je jedan od zanimljivije oblikovanih modela segmenta kompaktnih crossovera (nova je boja - Lemon Splash - testiranog primjerka). Kijini dizajneri posljednjih godina kreiraju neke od vizualno odvažnijih automobila na tržištu i svakako bi se moglo reći da je i ovo jedan od njih.

Veća novost od redizajna je uvođenje opcije opreme GT-Line koja se, među ostalim, izvana raspoznaje specifičnim 'heksagonalnim' stražnjim svjetlima te nizom manjih detalja na prednjem dijelu osmišljenih za odmiicanje ove verzije od manje opremljenih.

Dašak sporta

Ono što GT-Line donosi načelno većinom neizmijenjenom interijeru su sportska sjedala presvučena kombinacijom kože i mikrofibre, perforiranom kožom presvučen sportski



Najviša razina opreme, među ostalim, obuhvaća vrlo dobra sportska sjedala presvučena kožom i mikrofibrom



upravljač i ručicu mjenjača, metalne papučiće i crnu stropnu oblogu te gotovo svu opremu koju možete poželjeti - primjerice, dvozonsku automatsku klimu, adaptivni tempomat, prednja i stražnja LED-svjetla, grijani upravljač te grijana prednja i stražnja sjedala, pokretanje bez ključa, JBL-ov audiosustav, A- i C-priključke za USB, bežično punjenje pametnih telefona, prednje i stražnje senzore (+kamera), čitav arsenal naprednih sustava asistencije te još mnogo toga.

Ispred vozača su vrlo čitki 12,3-inčni digitalni instrumenti (s četiri promjenjive teme), a na vrhu središnje konzole smješten je 10,25-inčni dodirni zaslon Kijina infotainment sustava čije sučelje je dovoljno responzivno i jasno za korištenje, no mnogo bolje iskustvo pružaju jednostavniji, praktičniji te serijski integrirani Android Auto, odnosno Apple CarPlay.

Za razliku od upadljivog i još uvijek modernog vanjskog dizajna,



Dizajn nije znatno mijenjan - tim bolje

Digitalni instrumenti imaju četiri različite teme, a veliki zaslon infotainmenta omogućuje i spajanje Android Auto ili Apple CarPlay



Interijer 'stare' koncepcije ističe se kvalitetom izrade koja je na razini skupljih konkurenata





Prednja i stražnja LED-svjetla dolaze serijski, kao i 18-inčni aluminijски kotači



Prtljažnik je za 31 litru veći nego u običnom Ceedu te ima električna vrata

Xceed iznutra djeluje za generaciju starije - zato što i jest - od aktualnih interijera modela kao što su Niro, Sportage i EV6. No to nije nužno loše jer za današnje pojmove neuobičajeno velik broj fizičkih tipki (primjerice, za klimu i grijanje sjedala/upravljača) predstavlja svojevrsno osvježanje nakon brojnih drugih kompakata koji zahtijevaju ‘kopanje’ po izbornicima i nabadanje prstima po ekranu za uključivanje bilo koje od brojnih funkcija koje u Xceedu pronađete za nekoliko trenutaka (i uglavnom bez skretanja pogleda s ceste).

Visoka kvaliteta izrade

Zrelost aktualnih Kijinih automobila očituje se po kvaliteti izrade usporedivoj s najboljim europskim konkurentima - a od nekih je čak i bolja. Istina, tvrda plastika na donjim dijelovima vrata ili središnje konzole nije za neku pohvalu, ali sve gornje površine, uključujući područje oko ručice mjenjača, izrađene su od na dodir mekih materijala, a dojam kvalitete ostavljaju sve tipke i dodirne površine s kojima ste u kontaktu tijekom vožnje.

Osim što odlično izgledaju, serijska sportska sjedala GT-Line odgovarajuće su udobna te uvjerljivo drže u zavojima, a iako su dobro namještene, stražnja sjedala višim će putnicima biti nešto manje ugodno mjesto za putovanje zbog manjka prostora za glavu, dok dojmu prostranosti ne pomaže atmosfera koju stvara crni materijal stropne obloge.

Iza stražnjih putnika, odnosno električno pokretanih vrata prtljažnika nalazi se 426 litara (+31 litru u odnosu na Ceed hatchback) korisnog volumena, odnosno 1378 l sa spuštanim sjedalima, a tu je i nekoliko točaka za pričvršćivanje tereta, kukice za vrećice i 12-voltna utičnica.

Od triju dostupnih benzinskih opcija, testirani Xceed pokretan je srednjom, konkretno 1,5-litrenim T-GDi turbomotorom. Uparen s opsijskim sedmostupanjskim DCT-mjenjačem, 160 KS snažan četverocilindraš pohvalno je ugrađen, ponajviše na autocesti gdje je u kabini impresivno tiho pri 140 km/h, odnosno pri manje od 3000 o/min u sedmom stupnju prijenosa. Opuštajući je i mjenjač s dvostrukom spojkom koji u svakodnevnoj, gradskoj vožnji (i modu Normal) stupnjeve prijenosa rano mijenja naviše (primjerice, 60 km/h vozi u šestoj brzini), što je dobro za ugrađenost vožnje, ali kada zatrebate brzo i odlučno ubrzanje, na dublji pritisak papučice gasa pogonski sklop reagira tek nekoliko (poduljih) trenutaka kasnije. Pritiskom tipke moda Sport

mogu se postići odlučnija i pravodobnija ubrzanja, iako tada mjenjač nešto dulje zadržava stupnjeve prije mijenjanja naviše. Uvijek dostupna opcija su ručne izmjene putem ručice mjenjača ili polugica na upravljaču - gotovo uvijek su brze i neosjetno meke - iako bi poželjno bilo imati mod ‘između’ Normal (koji djeluje kao Eco u nekim drugim modelima) i Sport.

Respektabilne performanse

Neovisno o tek solidnom podatku o 9,2 sekunde potrebne za ubrzanje do 100 km/h, performanse koje srednjim turbobenzincem pokretan Xceed postiže su respektabilne - pruža dobra ubrzanja već od niskih okretaja (253 Nm dostupno je od 1500 o/min), a najuvjerljivija su u srednjem rasponu do 4500 o/min. Dobra je i potrošnja goriva, koja se na našem 160 kilometara dugom testnom krugu - autocesta i grad pri ograničenjima, otvorena cesta malo bržim tempom - kretala oko 6,8 l/100 km, dok je naš ukupni testni prosjek bio 7,1 l/100 km. Uz lakšu nogu, pada i ispod 6 litara.

Xceed je općenito vrlo ugodan za vožnju, s visinom vozačeva položaja sjedenja otprilike na pola puta između običnog hatchbacka i SUV-a, što i dalje omogućuje dobru preglednost, te dobrim rasponom podešavanja samog sjedala (s električno podešivim lumbalnim dijelom) i upravljača. Bilo u gradu ili na autocesti, nudi visok stupanj ugrađenosti vožnje, čemu pridonosi spomenuta ‘elektronika’ mjenjača koja vrlo rano stupnjeve prijenosa mijenja naviše.

Jedna od vizualno neprimjetnih, ali u vožnji osjetnih promjena učinjena

je na Kijinom ovjesu (MacPherson sprijeda, multilink straga) - opruge su mekše sedam posto sprijeda te četiri straga. U vožnji pri niskim brzinama, ponajprije u gradu, Xceed još uvijek grublje prelazi neodržavane cestovne površine, premda te udarce rijetko prenosi u kabinu. Na otvorenoj cesti, s druge strane, ovjes je pohvalno udoban te rupe i izbočine upija s većom podatnošću.

Najpoželjniji Ceed

Za razliku od nekih konkurenata (Mazda CX-30) Xceed nije usmjeren prema dinamičnoj vožnji, već pruža očekivano sigurne i dobre vozne osobine uz solidnu kontrolu gibanja karoserije u zavojima, dobru razinu prianjanja te servoupravljač koji je ugodno lagan, iako ne predstavlja posljednju riječ preciznosti. Kombinacija zimskih guma (Bridgestone Blizzak u dimenziji 235/45 R18) i neuobičajeno toplih temperatura (+15C) vjerojatan su razlog nešto ranijeg, ali bezopasnog podupravljanja pri brzem ulasku u zavoj. Kočnice su snažne i izdržljive u svim uvjetima, a jedino u gradskoj vožnji povremeno smeta neprogresivnost papučice koja zbog vrlo tanke granice između pružanja male i velike sile kočenja otežava precizno moduliranje usporavanja (što nije bio problem pri višim brzinama).

Obnovljeni Xceed još uvijek je najpoželjniji član obitelji modela Ceed, a posebno je privlačan u izdanju sa 160 KS snažnim turbobenzincem i DCT-mjenjačem te nakrcan opremom nove verzije GT-Line. Dizajnom, kvalitetom interijera i tehnologijom ne zaostaje za europskom i japanskom

DCT je ugodan iako prerano mijenja u stupnjeve naviše

konkurencijom, a jedino područje u kojem još nije na njihovoj razini su vozne osobine. Cijena testiranog primjerka od 33.600 eura može se prvotno činiti visokom dok pogledate dugi popis serijske opreme, cijene konkurencije, a i uzmete u obzir sedmogodišnje jamstvo. Ovo nije jeftin automobil, ali teško je reći da ne pruža mnogo za uloženi novac.

Tekst: Marko Santini
Foto: Petar Santini

TEHNIČKI PODACI

Karoserija	
DxŠxV 4395 x 1826 x 1495 mm, međuosovinski razmak 2650 mm, prtljažnik 426/1378 litara, masa 1456 kg	
Motor	
Turbobenzinski, 1482 ccm, četiri cilindra, 118 KW/160 KS pri 5500 o/min, okretni moment 253 Nm od 1500 do 3500 o/min	
Prijenos	
Sedmostupanjski automatski mjenjač s dvostrukom spojkom, pogon na prednje kotače	
Vozne osobine	
0-100 km/h	9,2 s
Najviša brzina	208 km/h
Potrošnja deklarirana	6,4-6,2 l/100 km
Potrošnja na testu	7,1 l/100 km
Emisija CO ₂	144-139 g/km
Konkurenti	
Mazda CX-30 Skyactiv-G AT Plus (150 KS) od 31.714 eura, Toyota C-HR 1.8 Hybrid C-Enter (122 KS) od 31.827 eura, Volkswagen T-Roc 1.5 TSI DSG Life (150 KS) od 31.080 eura	
Cijena	
Početni model Xceed 1.5 T-GDi LX Joy	24.900 eura
Testirani model Xceed 1.5 T-GDi GT-Line	33.600 eura
Ocjena	
+ moderan i privlačan dizajn, kvalitetna i udobna unutrašnjost, raskošna oprema GT-Line, solidne performanse, cijena u odnosu na konkurenciju, ugrađenost vožnje, sedmogodišnje jamstvo	
- nepodatkost ovjesa pri nižim brzinama, 'preekološki' softver DCT-mjenjača	

