



Blago osvježeni korejski crossover nudi već otprije poznate adute, poput atraktivnog dizajna, precizne izrade i bogate opreme. Pogonjen turbobenzincem od 160 KS može i fino potegnuti, barem kad se jače pritisne gas

[Tekst BRANIMIR HITREC • Foto ŽELJKO PUHOVSKI, DARKO TOMAŠ]

Korejski crossover nudi se od 23.999 eura (1.0 T-GDI LX Joy), a tko prevaljuje puno kilometara veselit će što je u ponudi i dalje dizelaš 1.6 CRDi (136 KS), dostupan od 27.499 eura

Dotjerana prednja maska, novi dizajn 18-colnih alu naplataka, unutarnji retrovizor s tanjim okvirom, novi raspored funkcija u prednjim svjetlima... U posljednje vrijeme već smo se navikli da osvježanje nekog modela ne donosi revoluciju, no pristup Ki-je još je konzervativniji nego što je uobičajeno. Na prvi pogled gotovo je nemoguće primijetiti da je korejski crossover na bazi kompaktnog Ceeda, s podnicom uzdignutom na 18 cm, uopće prošao kroz redizajn. Uglavnom sve je praktički isto kao i na modelu predstavljenom 2019., a razloga za neke krupnije intervencije nije niti bilo. Dizajn korejskog crossovera kojeg potpisuje Gregory Guillaume, osmišljen u Kijinom europskom dizajnerskom centru u



NIJE IGRAČKA, **VEĆ**

Frankfurtu, i danas djeluje mladenački zaigrano i poletno, čak i kad je karoserija rastegnuta na solidnih 440 cm premazana bijelim lakom, koji joj zagušuje linije i ponešto sputava atrakciju.

Velikih novosti nema niti u čvrsto i precizno izrađenoj unutrašnjosti, barem kad se bira oprema EX Way iz sredine ponude. Koliko god donosila sve što bi prosječan vozač želio vidjeti u automobilu, pa i





Snaga (KS)

160



Potrošnja (l/100 km)

7,1



Cijena (eura)

26.699

Č OZBILJAN IGRAČ



**Turbobenzinac
1.5 T-GDI od 160
KS radi iznimno
uglađeno, ali na
nižim okretajima
djeluje pomalo
nezainteresirano.
Atraktivni alu
naplaci od 18 cola
dolaze serijski s
opremom EX Way**



**Skladno dizajnirana karoserija ukrašena je nizom detalja. Crni
blatobrani, obloge bočnih pragova i kromirani krovni nosači, baš kao
i stražnji difuzor naglašavaju avanturističku crtu Xceeda**





Moderno skrojena unutrašnjost izrađena je besprijekorno i pristojno je nakrcana opremom, a posebne pohvale zaslužuje ručni 6-stupanjski mjenjač. Izuzetno je precizan i ne pruža baš nikakav otpor prilikom šaltanja



XCEED 1.5 T-GDI

TEHNIČKI PODACI

Motor.....	turbobenzinski, 1482 ccm
Cilindri/ventili.....	4/16
Snaga.....	118 kW/160 KS pri 5500 o/min
Moment.....	253 Nm pri 1500-3500 o/min
Mjenjač.....	ručni, 6 stupnjeva
Dimenzije.....	440 x 183 x 150 cm
Osovinski razmak.....	265
Prtljažnik.....	426/1291 litara
Gume.....	235/45 R18
Težina.....	1370 kg

MJERENJA

Najveća brzina.....	200 km/h
0-100 km/h.....	9,1 sekunda
Potrošnja.....	7,1 l/100 km

SERIJSKA OPREMA EX WAY

automatska klima • alu naplaci od 18 cola
• multimedija sa zaslonom od 8 inča • USB • Bluetooth • tempomat • kamera za pomoć pri vožnji unatrag • stražnji parkirni senzori • multifunkcionalni volan u koži • presvlake sjedala u kombinaciji tkanine i kože • grijana prednja sjedala • grijani upravljač • grijani i preklopivi retrovizori • el. stakla • sjedalo vozača podesivo po visini • LED svjetla i maglenke • djeljiva i preklopiva stražnja klupa • ambijentalna rasvjeta • automatsko kočenje • automatska duga svjetla • sadržavanje u voznoj traci

DOPLATE METALIK LAK

Ukupno 310 eura

S DOPLATAMA 27.009 EURA



Straga se nudi dovoljno prostora za koljena i glave, a prtljažnik broji solidnih 426 litara. Preklapanjem naslona raste do 1291 litru

ponešto više od toga (grijana prednja sjedala i upravljač, presvlake u kombinaciji kože i tkanine, kamera za vožnju unatrag...), ipak je lišena unaprijedenog sustava za detekciju vozila u mrtvom kutu, koji sad više ne samo da zvukom i svjetlom upozorava vozača na opasnost, nego i fizički sprječava prestrojavanje kad primijeti drugo vozilo. Taj sustav dostupan je tek od sljedeće opreme EX Stream, baš kao i sustav za prepoznavanje prometnih znakova, prednji parkirni senzori, veći zaslon multimedije od 10,25 inča s navigacijom... No, vozač i putnici i ovdje uživaju u primjerenoj udobnosti, a samo okruženje ne djeluje nimalo diskontno. Dapače, Korejci i ovdje potvrđuju da su dizajnerski i tehnološki danas potpuno ravnopravni europskim proizvođačima iz gornjeg ranga. No, da bi bilo lije-



Iako izdignut od tla 18 cm, XCeed se lijepo ponaša u zavojima i spremno drži zadani pravac, što je zasluga i fino podešenog ovjesa s multilinkom straga

po, primjerice, imati pametni ključ i otključavati vrata bez vadenja ključa iz džepa i motor uključivati pritiskom na prekidač, a ne guranjem u bravicu ponešto skrivenu kolom upravljača – bi. Dobro je znati da je sve navedeno dostupno, ali opet tek kad se izabere bogatiji paket opreme. Korejci, naime, nikad nisu imali običaj pojedinačno nuditi elemente dodatne opreme (takav pristup i dalje gaje uglavnom brendovi iz koncerna VW), a promjenu ovog pristupa u doba zastoja u isporukama ne treba očekivati. Tko se želi počastiti s više opreme morat će uložiti još 2500 eura, koliko je skuplji paket EX Stream.

Potrebe za većim dorađama nije bilo niti kad je riječ o vozačkim detalji-

XCeed ima puno aduta, a jedan od njih svakako je već opjevano Kijino jamstvo na 7 godina ili 150.000 km. Dodatni plus? Ima ga na lageru i isporučuje se bez čekanja



ma, pa vozač i dalje može računati na fino izbrušen ovjes sa stražnjim multilinkom i prednjim hidrauličnim amortizerima, koji omogućuju precizno upravljanje i primjerenu udobnost na lošijem kolniku. Iako pristojno izdignut od tla, XCeed se sasvim lijepo ponaša u zavojima i spremno drži zadani pravac, a ugodu u vožnji podižu i prilično izravan upravljač s tek 2,5 okreta među krajnjim točkama te šarmantno precizni 6-stupanjski ručni mjenjač koji omogućuje šetnju kroz stupnjeve bez i najmanjeg otpora.

Posebna je, međutim, priča četverocilindarski turbobenzinac 1.5 koji u praksi radi toliko ugladeno i mirno da vozač u početku ne-

ma osjećaj da nudi više nego pristojnih 160 KS i 253 Nm. Djeluje čak i pomalo plaho i suzdržano na nižim okretajima, koliko god tehnički podaci otkrivali da maksimalan moment nudi već na 1500/min. Svoje pravo lice pokazuje tek kada ga se malo jače zavrti, kao da je riječ o atmosferskom motoru. Da ipak nije mrtvo puhalo pokazuje i podatak o ubrzanju do stotke za 9,1 sekundu, kao i maksimalna brzina od priličnih 220 km/h. Kako god, vozaču će u konačnici ponuditi puno više adrenalina u vožnji od osnovnog trocilindarskog turbobenzinca 1.0 T-GDI sa 120 KS, iako treba znati da pri ambicioznijoj vožnji potrošnja poprilično skače. Nama se u prosjeku kretala oko 7,1 litru, no uz nešto jači pritisak na papučicu gasa nije nikakav problem trošiti i preko 9 litara, posebno u gradu.