

TESTY I JAZDY

# WYSOKIE C

**NIEDŁUGO DO SPRZEDAŻY TRAFI JEDEK Z NAJBARDZIEJ DOJRZAŁYCH KOMPAKTÓW.** Na kilka tygodni przed europejskim debiutem testujemy Kię Ceed trzeciej generacji z nowym 140-konnym turbodoładowanym silnikiem benzynowym. Będzie o niej głośno. *Tekst Maciej Ziemek*



KIA CEED  
L

Silnik:  
1.4 T-GDI

Wersja testowana:  
jeszcze nie znana

Wersja podstawowa:  
61 990 zł (1.4 MPI)

Konkurent:  
VW Golf

**S**piewać każdy może, trochę lepiej lub trochę gorzej, ale nie oto chodzi, jak co komu wychodzi... – fałszuje jak może Jerzy Stuhr, rozbawiając publiczność na festiwalu w Opolu w 1977 roku. W tym czasie Kia produkuje w Korei, na licencji Mazdy, swój pierwszy samochód osobowy o nazwie Brisa, protoplastę dzisiejszego Ceeda. Od tamtej pory do dzisiaj sporo się zmieniło, a Kia Motors stała się jednym z największych producentów aut na świecie. Ekspansja koreańskiej marki w Europie i uruchomienie w 2006

roku produkcji w słowackiej Żylinie sprawia, że Kia bardzo szybko pnie się w europejskich „playlistach”. Autorami jej sukcesu są bardzo młodzi i utalentowani „wykonawcy”, z których każdy śpiewa wysokim C. Nawet jeśli eksperci-wizjonerzy, którzy oceniają rozwój sytuacji na rynku przewidują niewielki spadek popularności samochodów w stylu Ceeda, w 2022 roku wciąż mają one stanowić 12% sprzedaży w Europie. To oznacza dwa miliony aut dostarczonych klientom i drugi pod względem wielkości

segment europejskiego rynku. Jednocześnie, na przestrzeni lat 2012-2022, o około 100% ma urosnąć klasa kompaktów premium, której Kia bacznie się przygląda. Poszerzenie oferty o Stingera pokazuje, że Kia nie ma kompleksów i potrafi znaleźć dobry sposób na konkurowanie z markami premium w dowolnym segmencie.

## KOMPROMIS MIĘDZY SPORTEM I KOMFORTEM

Ceedem z nowym turbodoładowanym 140-konnym silnikiem pod ma-



KIA CEED

ZAWIESZENIE I NADWOZIE CEEDA  
SKUTECZNIE IZOLUJĄ PASAŻERÓW  
OD ŚWIATA ZEWNĘTRZNEGO

Za precyzję prowadzenia i komfort jazdy w dużej mierze odpowiada wielowahaczowe zawieszenie tylnej osi; nadwozie nie wychyla się zbyt mocno na zakrętach



FOT. JACEK HANUSZ

[www.auto-motor-i-sport.pl](http://www.auto-motor-i-sport.pl)

33

TESTY I JAZDY

TEST

ską wybraliśmy się na znajome drogi. Już na krętym, ale płaskim „oese” Sobótka-Przełęcz Tąpadła okazało się, że nowy Ceed bardzo chętnie i szybko „skacze” z zakrętu w zakręt. Konstrukcja oparta na nowej płycie podłogowej z zawieszeniem o lepszej kinematyce, z amortyzatorami o szerszym zakresie tłumienia i z szybszym układem kierowniczym niż w modelu drugiej generacji zapewnia bardzo dobre poczucie kontaktu kół z nawierzchnią. Opony Michelin Primacy 3 w rozmiarze 225/45 R17 też mają w tym swój udział. Mimo że są szerokie i o dość niskim profilu, przez są twarde, Ceedowi nie brakuje komfortu. Jak zdradził Artur Martins, wiceszef planowania produktu w Kia Motors Europe „podczas opracowywania Ceeda trzeciej generacji większy nacisk położyliśmy na poprawę jakości prowadzenia i zwinności auta niż na zwiększenie komfortu”. I to się czuje.

Kolejna na testowej trasie, górzysta próba Jodłownik-Srebrna Góra jest bardziej kręta i miejscami prowadzi drogą o kiepskiej nawierzchni. Nawet tutaj nie można narzekać na komfort – zarówno tłumienia nierówności, jak i akustyczny. Wzmógł się hałas w kabinie.

**JEST TURBO, JEST SIĘ CZYM ODEPCHNĄĆ**

Nowy turbodoładowany silnik o pojemności 1,4 l i mocy 140 KM zastępuje w ofercie Kii wolnossącą jednostkę napędową o pojemności 1,6 l i mocy 135 KM. W rzeczywistej eksploatacji o 4% wyższa moc nie ma żadnego znaczenia, ale o blisko 50% więcej momentu obrotowego mocno się liczy. Tym bardziej że 242 Nm czekają na zagospodarowanie już od 1500 obr/min. Silnik 1,6-litrowy wytwarza moment o wartości 164 Nm dopiero przy 4850 obr/min. Różnica w jeździe jest taka, jakby zza sterów kierowcy przesiadł się do F16.

Na początku odcinka specjalnego w Jodłowniku droga pnie się pod górę i co chwilę zmienia kierunek. Dwójka, trójka, hamowanie, redukcja, skręt i gaz. Za 100 metrów te same czynności trzeba wykonać raz jeszcze. I za moment znowu. Ceed

Estetyczne wykonanie, dobrej jakości materiały i solidny montaż – w ergonomicznie urządzonej wnętrze kierowca od pierwszej chwili czuje się jak w domu

Wskazania temperatury automatycznej dwustrefowej klimatyzacji nie zawsze są dobrze widoczne

Pokryte częściowo tkaniną, częściowo skórą przednie fotele są dobrze wyprofilowane i mają długie siedziska



bardzo dzielnie znosi jazdę jak na rollercoasterze. Przyspieszanie od niewielkich prędkości obrotowych silnika, hamowanie raz po raz, szybkie zmiany kierunku jazdy – wszystko przychodzi mu bardzo łatwo, jakby od niechcenia. A to nie jest sportowy samochód. Szybkie kręcenie kierownicą i „skakanie” z zakrętu w zakręt ułatwiają dobrą pozycję do jazdy i wygodny fotel, który dobrze przytrzymuje cia-



Charakterystyczny LED-owy „autograf” nowy Ceed może mieć nie tylko z przodu

17-calowe obręcze kół z lekkich stopów i opony w rozmiarze 225/45 należą do wyposażenia seryjnego testowanej wersji L



ło i podpira uda. Mechanizm zmiany przełożeń 6-biegowej przekładni działa szybko i precyzyjnie, o wybraniu biegu informuje wyczuwalnym kliknięciem. Gdyby drogi prowadzenia dźwigni były nieco krótsze, skrótłby się czas zmiany przełożeń.

**TAKI SAM, ALE WIĘKSZY**

W porównaniu z poprzednikiem nowa Kia Ceed jest o 20 mm szersza



## KIA CEED

Oprócz nowego silnika 1.4T-GDI pod maskę Ceeda trafił nowy turbodiesel 1.6 o mocy 115 i 136 KM

### W PORÓWNIANIU Z POPRZEDNIKIEM CEED NAJBARDZIEJ ZMIENIŁ SIĘ POD WZGLĘDEM PRECYZJI PROWADZENIA

i o 23 mm niższa. Długość nadwozia i rozstaw osi pozostały bez zmian w porównaniu z modelem generacji nr 2. Zmieniły się za to proporcje nadwozia – przedni zwis jest krótszy o 20 mm, natomiast tylny o tyle samo dłuższy. Kabinę cofnięto o blisko 7 cm, dzięki czemu optycznie wydłużyła się pokrywa silnika i Ceed prezentuje się z profilu bardziej dynamicznie niż modele poprzednich generacji i większość aut konkurentów. Za asymetrycznie dzielonym oparciem kanapy znajduje się ustawny bagażnik, którego pojemność wynosi 395 l, czyli o 15 l więcej niż w modelu poprzedniej generacji. W gronie popularnych kompaktów nowy Ceed jest najniższy, fotel można ustawić w nim przyjemnie nisko. Miejsca nad głową nie zabraknie nawet wysokim kierowcom. Potężna podpórka pod lewą nogę bardzo przydaje się nie tylko podczas dynamicznej jazdy. Kla-



Kia nie przewidyje do Ceeda innych zegarów niż klasyczne – i bardzo dobrze, bo są czytelne i ładne

syczne zegary w ukośnie ściętych tubach patrzą na kierowcę trochę tak, jak ktoś z rozbieżnym zezem. Ich prostota i czytelność sprawiają, że ze swojej informacyjnej roli wywiązują się po mistrzowsku. Do ich ascetycznej formy pasuje monochromatyczny wyświetlacz komputera pokładowego. Wygodnie i bezpiecznie, na tej samej wysokości co zegary, usytuowano ekran systemu multimedialnego. Nie trzeba krążyć wzrokiem po kabinie,



Maciej Ziemek

### KIA BEZ KOMPLEKSÓW

Ceed w trzecim już pokoleniu jest lepszym autem niż niektóre modele konkurencji ze znacznie dłuższym stażem. Nowa kompaktowa Kia nie ma wyraźnie słabych punktów – jest wystarczająco przestronna, dobrze wykonana, pozwala na jednocześnie dynamiczną i bezpieczną jazdę. Wyposażenie nie pozostawia wątpliwości – nowy Ceed chce być prymusem pod względem bezpieczeństwa.

TESTY I JAZDY

TEST

## NOWY SILNIK 1.4 TURBO ZAPEWNI CEEDOWI DOBRE OSIĄGI I NA TRASIE MOŻE ZUŻYĆ TYLKO 5 L/100 KM



aby kontrolować obydwa urządzenia. Podstawowe funkcje sprzętu audio obsługuje się za pośrednictwem dużych przycisków umieszczonych na wspólnym panelu tuż pod dotykowym ekranem. Głośność reguluje się tak, jak jest najszybciej i najwygodniej, czyli za pomocą pokrętle. Nieco poniżej znajduje się panel z przyciskami do sterowania dwustrefową automatyczną klimatyzacją, którą obsługuje się intuicyjnie i bez odrywania wzroku od drogi.

### NIECO DROŻEJ, ALE „NA BOGATO”

Ceny nowego Ceeda w Polsce Kia ogłosi dopiero pod koniec czerwca. Zaprzyjaźnione jaskółki doniosły nam, że cennik modelu trzeciej generacji będzie zaczynał się od 61 990 zł za wersję S napędzaną 100-konnym silnikiem 1.4 MPI. To o 5 tys. zł więcej niż w wypadku Ceeda poprzedniej generacji. Standard wyposażenia nowego modelu jest znacznie wyższy i obejmuje m.in. komplet systemów poprawiających bezpieczeństwo. Oprócz 6 poduszek powietrznych i ESP należą do nich systemy – autonomicznego hamowania z miejskim i pozamiejskim trybem pracy, ostrzegający o niezamierzonej zmianie pasa ruchu, automatycznego przełączania świateł drogowych na mijania i ostrzegania o zmęczeniu kierowcy.

Standardowo pojemność bagażnika wynosi 395 l – to jeden z największych przedziałów bagażowych wśród aut kompaktowych

Z tyłu nie brakuje przestrzeni w żadnym kierunku, wnętrzu Ceeda jest szersze z tyłu niż u konkurentów



Sprzedaż Kii w Polsce napędzają cztery modele – Sportage i Ceed oraz Rio i Venga. Również nowe Picanto i mały crossover Stonic mocno pracują na popularność koreańskiej marki. Sprzedaż najstarszego w tym gronie, 6-letniego Ceeda wzrosła

w pierwszym kwartale tego roku o blisko 30% w porównaniu z tym samym okresem przed rokiem. Gdy na scenę wjedzie nowy Ceed, popyt na kompaktowy samochód Kii z pewnością się nie zmniejszy. Bo Kia „po prostu ma talent”.

KIA CEED

DANE FABRYCZNE



Masa własna/ładowność 1240/580 kg

DANE FABRYCZNE

SILNIK

Rodzaj	benzynowy, R4 turbo
Umieszczenie	poprzecznie z przodu
Rozrząd	DOHC, cztery zawory na cylinder
Pojemność skokowa	1396 cm <sup>3</sup>
Moc maksymalna przy obrotach	140 KM 6000 obr/min
Maksymalny moment obrotowy przy obrotach	242 Nm 1500 obr/min
Maksymalne obroty	6500/min

PRZENIESIENIE NAPĘDU

Rodzaj	na przednie koła
Skrzynia biegów	6-biegowa mechaniczna

PRZYSPIESZENIE

0-100 km/h	8,9 s
------------	-------

ZUŻYCIE PALIWA (WG NORMY NEDC)

w mieście	7,3 l/100 km
poza miastem	4,9 l/100 km
średnie	5,8 l/100 km
Emisja CO <sub>2</sub>	132 g/km
Norma emisji spalin	Euro 6

UKŁAD JEZDNY

Zawieszenie przednie: kolumny McPhersona mocowane do ramy pomocniczej, stabilizator

Zawieszenie tylne: podwójne wahacze mocowane do ramy pomocniczej, sprężyny śrubowe, amortyzatory gazowe, stabilizator

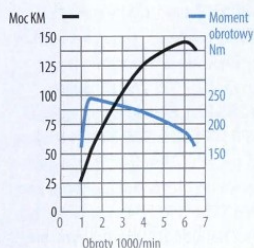
Układ kierowniczy: przekładnia zębatkowa, wspomaganie elektr., 2,5 obrotu kierownicą

Hamulce z przodu: tarczowe wentylowane, średnica 288 mm

Hamulce z tyłu: tarczowe, średnica 284 mm

Opony  
Michelin Primacy 3, 225/45 R17

Koło zapasowe dojazdowe



POMIARY TESTOWE

PRZYSPIESZENIE

0-50 km/h	3,1 s
0-80 km/h	6,3 s
0-100 km/h	9,2 s
0-120 km/h	12,4 s
0-140 km/h	16,4 s
0-160 km/h	22,8 s

PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA

210 km/h
----------

ELASTYCZNOŚĆ

60-100 (IV/V bieg)	6,2/7,9 s
80-120 (IV/V/VI bieg)	6,9/8,1/10,6 s

ZUŻYCIE PALIWA

Minimalne	5,1 l/100 km
Maksymalne	9,3 l/100 km
Średnie	6,5 l/100 km

ODCHYLENIE PRĘDKOŚCIOMIERZA

wskazanie	prędkość rzeczywista
50 km/h	48 km/h
100 km/h	96 km/h
130 km/h	125 km/h

DROGA HAMOWANIA

ze 100 km/h na zimno	34,5 m
ze 100 km/h na ciepło	35,2 m

ZASIĘG



Pojemność zbiornika paliwa 50l



**NASZA OCENA:** Nie zdziwimy się, jeśli za jakiś czas okaże się, że to już nie Sportage, a Ceed jest bestsellerem Kii na świecie. Choć w żadnej dziedzinie nowy Ceed nie rewolucjonizuje klasy kompaktowych hatchbacków, zapewni znakomity kompromis na wielu płaszczyznach. W tej chwili należy do czołowych przedstawicieli segmentu tego rodzaju aut.

PLUSY

- + przestronne, ergonomicznie urządzone wnętrze; duży bagażnik
- + wygodne fotele, bardzo wysoki komfort podróżowania
- + dynamiczny silnik, duża precyzja prowadzenia
- + bogate wyposażenie, 7 lat gwarancji na podzespoły mechaniczne

MINUSY

- nieco za długie drogi prowadzenia dźwigni zmiany biegów
- wyposażenie dodatkowe dostępne tylko w pakietach

KIA CEED 1.4 T-GDI 140 KM L

CENY

Cena wersji podstawowej 1.4 MPI S 61 990 zł

Cena wersji testowanej jeszcze nie znana

WYPOSAŻENIE SERYJNE

6 poduszek powietrznych, układ ESP, Kia Brake Assist – system autonomicznego hamowania z 2 trybami pracy: miejskim i pozamiejskim, Kia Lane Departure Warning System – system ostrzegający o niezamierzonej zmianie pasa ruchu, Kia High Beam Assist – funkcja automatycznego przełączania świateł drogowych na mijania, Kia Driver Attention Alert – system ostrzegania o zmęczeniu kierowcy, światła do jazdy dziennej LED, automatyczne światła z czujnikiem zmierzchu, elektrycznie sterowane szyby w drzwiach przednich i tylnych, elektrycznie regulowane i podgrzewane lusterka, tempomat z ogranicznikiem prędkości, zdalnie sterowany centralny zamek, immobilizer, klimatyzacja sterowana ręcznie z chłodzonym schowkiem, radioodtwarzacz z 6 głośnikami i sterowaniem z kierownicy, złącza USB i AUX, bluetooth z zestawem głośnomówiącym.

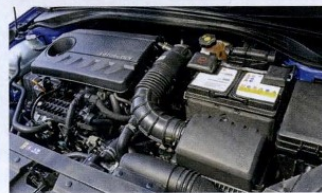
CENY CZĘŚCI

Tarcze hamulcowe (przód)	890 zł
Tarcze hamulcowe (tył)	698 zł
Klocki hamulcowe (przód)	445 zł
Klocki hamulcowe (tył)	280 zł
Komplet opon Michelin Primacy 3	1800 zł

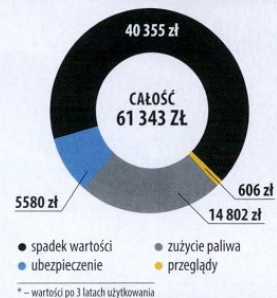
Podzespoły/lakier	7/5 lat
Perforacja nadwozia	12 lat

SILNIK 1.4 O MOCY 140 KM

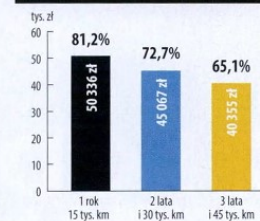


Downsizing wyszedł Ceedowi na dobre – czterocylindrowy silnik turbo pracuje równomiernie i dysponuje wysokim momentem obrotowym praktycznie od startu

KOSZTY UŻYTKOWANIA WERSJI PODSTAWOWEJ\*



WARTOŚĆ REZYDUALNA\*



\* – szacunkowa utrata wartości w ciągu trzech lat obliczona na podstawie danych Eurotax, liczone od ceny wersji podstawowej

DODATKOWE KOSZTY\*

Ubezpieczenie (pakiet dealera AC/OC/NNW) Dla wersji testowanej	1860 zł
Przeгляdy (co 30 tys. km lub co 2 lata)	606 zł
Paliwo (przy przebiegu 15 tys. km/rok)**	4934 zł

\* – w ujęciu rocznym, dla wersji podstawowej  
\*\* – cena benzyny bezołowiowej LOB95 – 5,06 zł/litr

★ słaby, ★★ przeciętny, ★★★ dobry, ★★★★ b. dobry, ★★★★★ doskonały.