

TESTY | KIA CEED 1.4 T-GDi



TRUDNO ZNALEŹĆ W NIM WADY

Do salonów Kii wjechał właśnie Ceed trzeciej generacji. Testujemy benzynową wersję 1.4 Turbo/140 KM. Sprawdzamy, co się zmieniło i czy warto zainteresować się koreańskim hatchbackiem produkowanym na Słowacji

No i jak się jeździ nowym Ceedem? – zapytał kolega z redakcji. W sumie dobrze, nie mam się do czego przyczepić, ale szata też nie robi – odpowiedziałem. Moje stwierdzenie może wydawać się dla niektórych objawem malkontentstwa, ale w rzeczywistości potwierdza jedynie poprawność konstrukcji 3. generacji Ceeda. Przyznam się, że w przeszłości już miałem podobne odczucia wobec innego kompaktu – Volkswagena Golfa.

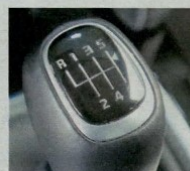
Moja „neutralna” opinia dotyczyła oczywiście wrażeń z jazdy, choć po części odnosiła się także do wyglądu auta. Styliści Kii podkreślają w przypadku Ceeda, że ich celem było przeniesienie pełnego emocji designu Stingera na model o mniejszych rozmiarach. Patrząc na nowy kompakt Kii, owszem, widzę spójną linię, ale jakoś nie jestem w stanie się rozbudzić. Zostawmy ten temat, bo stylistyka to rzecz gustu.

PRZESTRONNE NADWOZIE

Choć rozstaw osi (2650 mm) pozostał z poprzednika, nadwozie nowego Ceeda jest szersze i niższe. W jego wnętrzu wygodnie będzie się podróżować zarówno w pierwszym, jak i drugim rzędzie siedzeń. Kierowca ma do dyspozycji obszerny i komfortowo tapicerowany fotel, który jednocześnie do-



Poprawiła się widoczność zza kierownicy, zastosowano też lepsze jakościowo materiały. Stały 8-calowy ekran dotykowy ma intuicyjny interfejs



Wygodne w obsłudze pokrętki od klimy. Szóste przełożenie pozwala oszczędzać

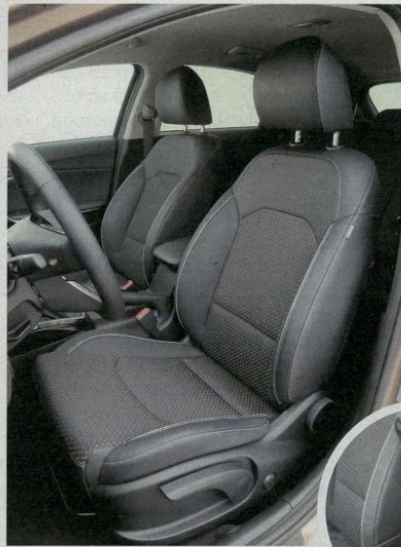


Styliści 3. generacji Ceeda wzorowali się na większym i dynamiczniejszym Stingerze. Auto jest szersze i niższe, rozstaw osi pozostał z poprzednika

brze przytrzymuje ciało na zakrętach. Miłe wrażenie robi również deska rozdzielcza, i to zarówno w kwestii jakości materiałów, jak i obsługi. W oczy rzucają się stały 8-calowy dotykowy ekran multimedialny i panel 2-strefowej klimatyzacji z nowymi pokrętkami. Na monitorze można śledzić nie tylko stacje radiowe, lecz także: nawigację z informacją o korkach, prognozę pogody, widok z kamery cofania czy wreszcie obraz aplikacji z własnego smartfona dzięki interfejsowi Apple CarPlay i Android Auto.

ASYSTENCI KIEROWCY – W SERII

Wrażenie robi także lista asystentów kierowcy, którzy są oferowani w standardzie każdej wersji. Należą do nich systemy m.in. autonomicznego hamowania, monitorowania zmęczenia kierowcy, automatycznej zmiany światła drogowych oraz utrzymania pasa ruchu. Za dopłatą 4000 zł (tylko w wersji z „automatem”) możemy nabyć pakiet bezpieczeństwa, zawierający dodatkowo: aktywny tempomat, asystenta jazdy w korku, system autonomicznego hamowania z funkcją wykrywania pieszych czy czujnik martwego pola. Wróćmy jednak do podstawowego pakietu, w który był wyposażony testowy egzemplarz. Zdarzało się



Za kierownicą bez trudu odnaleźliśmy wygodną pozycję. Doceniliśmy konstrukcję nowych foteli. Pojemny podłokietnik – mieści 2 butelki 0,33 l!



Dwójce dorosłych osób z tyłu będzie wygodnie. Brakuje jednak gniazd USB i nawiewów. Centralny podłokietnik ma dwa uchwyty na kubki



Z przodu przewidziano dwa porty USB. Pod zaślepką z lewej strony znajduje się 12-woltowe gniazdo zasilania



W menu komputera można zmienić ustawienia asystentów kierowcy. Tryb Sport – tylko w wersji z „automatem”



Nawigacja z 7-letnią bezpłatną aktualizacją w pakiecie Business Line za 4000 zł. Seryjny interfejs Apple CarPlay i AA



Obok dźwigni biegów znajdują się dwa przyciski: górny dezaktywuje system start-stop (niestety, bez pamięci ustawienia), dolny – fabryczne czujniki cofania



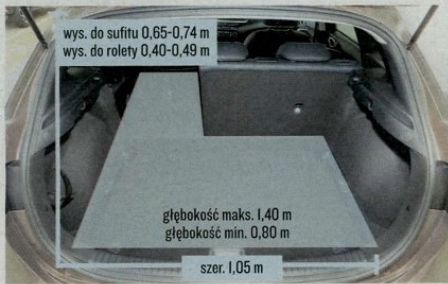
KIA CEED

wymiary w mm



W wersji L seryjnie są 16-calowe alufelgi, w pakiecie BL – „17-ki”

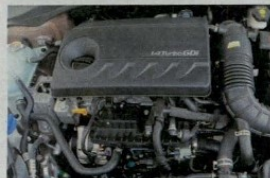
*po odsunięciu oparcia przedniego fotela o metr od pedalu hamulca (odpowiada to ustawieniu dla kierowcy przeciętnego wzrostu)



Pojemny kufer 395 l. Podłoga w górnym ustawieniu tworzy płaską powierzchnię



Tyłne światła w technice LED to standard w nowym modelu od drugiej wersji (M)



Doładowany benzyniak 1.4 z wtryskiem bezpośrednim to optymalny wybór



NASZYM ZDANIEM
JANUSZ BORKOWSKI

Nowy Ceed to dojrzale, dopracowane auto, które ma obecnie duże szanse na zwycięstwo w swojej klasie. Nie jestem jednak wcale pewien, jak długo utrzyma się na podium, bo za chwilę do salonów wjadą nowe kompaktki Forda, Volkswagena i Toyoty.

OCENA
★★★★★

➔ – zwłaszcza w korku – że układ automatycznego hamowania zbyt wcześnie interweniował. Na szczęście robił to dość delikatnie, lekko tylko przyhamowując auto.

Kia wyraźnie podkreśla, że dużych zmian dokonano w zawieszeniu i układzie kierowniczym. Faktycznie, samochód zyskał na precyzji i stabilności prowadzenia, a w dziedzinie komfortu oferuje bardzo dobry poziom. Nie oznacza to jednak, że jego układ jezdny jest wybitny, ot, po prostu lepszy niż w poprzedniku i jednocześnie bardzo poprawnie skalibrowany. Pozytywnie zaskoczyły nas za to hamulce, które pozwalały zatrzymać się ze 100 km/h na dystansie 36,2 m, a po rozgrzaniu – nawet krótszym.

1.4 T-GDi: OPTIMALNY WARIANT

Nabywcy nowego Ceeda mają do wyboru trzy benzyniaki: od wolnosącego 100 KM przez trzycylindrowe turbo 120 KM do testowanego przez nas 140-konnego doładowanego czterocylindrowca. I naszym zdaniem właśnie ten silnik będzie optymalnym wyborem. Zapewnia kompaktowej Kii dobrą dynamikę, jest elastyczny i zużywa rozsądne ilości paliwa. W kwestii dwóch ostatnich cech mamy małe zastrzeżenia. Poniżej 1500 obr./min łapie zadyszkę, co utrudnia płynną jazdę na 2. biegu w korku. Z kolei przy mocniejszym traktowaniu pedału gazu szybko przestaje być ekonomiczny.

Nowy Ceed wyraźnie zdrożał. Rozumiemy, że jest lepszy od poprzednika i ma mnóstwo systemów asystujących w serii, ale w przypadku bazowej wersji to wydatek większy aż o 5000 zł!



WYNIKI TESTU

Przyspieszenie 0-50 km/h	2,8 s
0-100 km/h	9,4 s
0-130 km/h	15,5 s
Elastyczność 60-100 km/h	7,0 s (4. bieg)
80-120 km/h	9,5/11,9 s (5./6. bieg)
Masa rzeczywista/ładowność	1354/466 kg
Rozdział masy (przód/tył)	59/41 proc.
Śr. zawracania (lewo/prawo)	11,1/11,2 m
Hamow. ze 100 km/h zimne	36,2 m
gorące	35,8 m
Hałas w kabinie przy 50 km/h	55 dB (A)
przy 100 km/h	61 dB (A)
przy 130 km/h	66 dB (A)
Spalanie testowe (95 okt.)	7,2 l/100 km
Zasięg	690 km

DANE PRODUCENTA

Silnik: typ/cylindry/zawory	t.benz./R4/16
Ustawienie silnika	poprzecznie z przodu
Zasilanie/naped rozrządu	wtrysk bezpośredni/łańcuch
Pojemność skokowa (cm ³)	1353
Moc maks. (KM/obr./min)	140/6000
Maks. mom. (Nm/obr./min)	242/1500-3200
Przyspieszenie 0-100 km/h (s)	8,9
Prędkość maksymalna (km/h)	210
Śr. spalanie fabr. (l/100 km)	5,9
Emisja CO ₂ (g/km)	135
Skrzynia biegów/naped	man. 6/przedni
Poj. bagażnika/zb. paliwa (l)	395/429/50
Marka i model opon test. auta	Michelin Primacy 3
Rozmiar opon	225/45 R 17

WYPOSAŻENIE

Wersja	L
Airbagi czołowe/bocz./kurtyny	S/S/S
Klima aut./asys. utrzym. pasa ruchu	S/S
Radio z BT/Apple CarPlay i Andr. A.	S/S
Tempomat/przyciem. szyby/USB	S/S/S
Sys. aut. hamow./lakier metalik	S/2300 zł
Business Line: sw. LED, alufelgi	4000 zł
17 cali, navi, DAB+, alum. nakładki	

GWARANCJA/CENY

Cena podst. testowanej wersji	81 490 zł
Gwarancja mech./perforacyjna	7 lat (150 tys. km)/12 lat
Przebiegi	20 tys. km/rok
Cena testowanego auta	87 790 zł

Sprężyste zawieszenie nowego Ceeda nadaje się do dynamicznej jazdy, a jednocześnie gwarantuje dobry komfort



To nam się podoba

Dobra dynamika, przestronne i funkcjonalne wnętrze, precyzyjne prowadzenie.

To nam się nie podoba

Brak klimatyzowanego schowka i USB dla osób (z tyłu), silnik łapie zadyszkę poniżej 1500 obr./min.