

KIA CEE'D KOMBI – W POGONIĄ ZA NIEMCAMI

.,WWW.MOTO.WP.PL (2016-10-17 00:00:00)

moto.wp.pl/kat,107914,title,Kia-ceed-kombi-W-pogonia-za-Niemcami,wid,18546641,wiadomosc.html

Kia ma się coraz lepiej nad Wisłą. Sprzedaż rośnie, a koreańskie auta jak równy z równym walczą z niemieckimi o klienta. Jednym z takich modeli jest cee'd w praktycznej odmianie kombi.

Producent wyposażył go w oszczędnego diesla, dwusprzęgłową skrzynię biegów i praktyczne wnętrze w atrakcyjnym opakowaniu. To najdroższa i jednocześnie najciekawsza wersja.

Przy okazji debiutu cee'da po liftingu, w cenniku pojawiła się nowa wersja wyposażeniowa GT Line. Występuje tylko z 1-litrowym, turbodoładowanym silnikiem benzynowym i wysokoprężnym 1.6 CRDi jednak lakier w kolorze czerwieni, dodaje autu nutki sportowego ducha. Pakiet obejmuje 17-calowe koła ze stopów lekkich, przyciemnione szyby boczne, LED-owe światła w kształcie czterech kostek lodu i dwie, chromowane końcówki układu wydechowego. A co się zmieniło w wersji po liftingu?

1.6 CRDi – najmocniejszy ropniak

W gamie kompaktowej Kii nie znajdziemy potężnego diesla. Koreańczycy postawili na silniki czterocylindrowe o niezbyt dużej mocy. Najmocniejszy to 1.6 CRDi 136 koni mechanicznych i 280 Nm dostępnych w przedziale 1500-2500 obr./min. Sprzężono go z 7-stopniową przekładnią dwusprzęgłową. Silnik rozwija moc harmonijnie a kultura pracy jest wysoka. Przyzwoicie go wyciszono, dzięki czemu przy prędkościach autostradowych w kabinie można swobodnie rozmawiać. Kombi przyspiesza do setki w 10,9 sekundy i rozpędza się maksymalnie do 197 km/h. To w zupełności wystarczające wartości do spokojnego użytkowania.

Kia cee'd kombi

Zobacz zdjęcia (18)

Cee'd nie prowokuje też do igrania z ogniem i ostrego pokonywania zakrętów. Auto w ciasnych łukach zachowuje się zupełnie przyzwoicie, neutralnie. Mimo, że układ kierowniczy, jak dla nas, jest zbyt mocno wspomagany, to obraz tego, co dzieje się aktualnie z kołami, pozwala kierowcy czuć się dość pewnie. Zawieszenie osadzone na 17-calowych felgach nieźle radzi sobie z nierównościami, choć te poprzeczne wprawiają konstrukcję w delikatne zakłopotanie. Wkrada się niepotrzebna nerwowość i głuchoe stukanie.

Jaki silnik

Diesla kupują osoby spędzające mnóstwo godzin w trasie, gdzie liczy się oszczędność i wygoda dla kręgosłupa. W obu kwestiach Kia nie daje powodu do żartów. Fotele, mimo że niezbyt mocno wyprofilowane, okazują się komfortowe i nie męczące. Zarówno z przodu, jak i na kanapie wygospodarowano sporo przestrzeni. Centymetrów nie brakuje nad głowami, przed kolanami oraz na

wysokości barków. Za to silnik przekonuje elastycznością i jedynie umiarkowanie niskim zapotrzebowaniem na paliwo.

W cyklu średnim obejmującym autostrady, zakorkowane miasto i niedługie wycieczki drogami krajowymi, komputer pokładowy wskazywał od 6,7 do 7 litrów. W tej kategorii lepiej wypada połączony z hydrokinetycznym automatem Opel Astra (1.6 CDTi) i VW Golf 1.6 TDI z DSG. Niemieckie kompakty potrafią zejść w trasie poniżej 4 litrów, a Kia zbliży się do 5. Niemniej, trzeba pochwalić mechanizm oznaczony symbolem DCT. Koreańscy inżynierowie próbują dorównać wspomnianemu wcześniej DSG i są coraz bliżej. Podczas spokojnej eksploatacji skrzynia nie generuje uwag, za to ma problemy przy mocnym dociskaniu gazu. Niepotrzebnie zwleka z konieczną redukcją biegu i za długo przytrzymuje silnik na wysokich obrotach.

Funkcjonalnie i bez udziwnień

Dużo świecących dekorów i ekranów o różnej wielkości zdominowało wnętrze Kii. Koreańczycy zapragnęli stworzyć samochód na wskroś nowoczesny, praktyczny i jednocześnie z odrobiną luksusowy. Poczucie jakości mają wzbudzać listwy z fortepianowym połyskiem. Znajdziemy je na kierownicy, drzwiach, a także w dolnej części kokpitu centralnego. Mało jest za to elementów pokrywających się ze sportowym wydziwieniem pakietu GT Line. Aluminiowe nakładki na pedały i podstopnicę to trochę za mało, jednak trzeba przyznać, że deska rozdzielcza cee'da wygląda ciekawie.

Analogowe zegary umieszczono w głębokich tubach i wkomponowano w nie wyświetlacz komputera pokładowego, przekazujący dane z podróży, wskazania nawigacji i listę dostępnych stacji radiowych. Do tego dochodzi menu z ustawieniami. Jest prosty i łatwy w obsłudze, podobnie jak 7-calowy, dotykowy ekran połączony z kamerą cofania i zestawem audio. Pod nim znajdziemy panel dwustrefowej klimatyzacji automatycznej, gdzie jeden przycisk przypisano jednej funkcji. Prościej się nie da.

Nieco gorzej przedstawia się jakość materiałów wykończeniowych. Mimo, że Kia zrobiła ogromny postęp, to i tak do poziomu Focusa i Golfa jeszcze trochę brakuje. Niemniej, część tworzyw nie pozostawia wiele do życzenia. Obraz psują plastiki wokół dźwigni zmiany biegów i radioodtwarzacza.

Naszym zdaniem

Cee'd to bardzo ciekawa alternatywa dla Octavii, Astry i Focusa. Ma 528-litrowy bagażnik (1642 po złożeniu oparc), przestronne wnętrze, niezłe właściwości jezdne i rozsądnie wycenione pakiety z wyposażeniem dodatkowym. Z dieslem i automatem gwarantuje wysoki komfort codziennego użytkowania, a w wersji GT Line wygląda atrakcyjnie. W najbogatszej specyfikacji wyposażeniowej kosztuje aż 95 540 zł. Sporo, jednak wiele z elektronicznych dodatków dostaniemy w standardzie, a doposażenie do maksimum wywinduje cenę do 110-115 tysięcy.

Konkurencja

Początkowo Kia może wydawać się droga. To niekorzystne wrażenie szybko mija, jeśli spojrzymy w cenniki konkurencji. 110-konny VW Golf Variant DSG w wersji Highline to wydatek przynajmniej 103

tysięcy złotych. Octavia Combi z tym samym zespołem napędowym w odmianie Style kosztuje 100 840 zł. Ford Focus z rodzinnym nadwoziem z 1.5 TDCi (120 KM) i automatem został wyceniony na 101 640 zł.

Piotr Mokwiński, Wirtualna Polska

Kia cee'd kombi 1.6 CRDi GT Line - dane techniczne

Typ silnika R4, turbodiesel

Pojemność silnika cm³ 1582

Moc KM / przy obr./min 136 / 4 000

Maksymalny moment obrotowy Nm / przy obr./min. 280 / 1 500 – 2 500

Skrzynia biegów automatyczna, 7-stopniowa

Prędkość maksymalna km/h 197

Przyspieszenie (0-100 km/h) s 10,9

Zużycie paliwa:

Dane producenta (miasto/trasa/średnie) 5,1 / 4 / 4,4

Dane z testu (miasto/trasa/średnie) 7,2 / 5,4 / 6,5

Pojemność bagażnika min./max. / l 528 / 1 642

Wymiary (dł./szer./wys.) mm 4 505 / 1 780 / 1 485

Cena wersji podstawowej w zł 95 540

Cena testowanego modelu w zł 102 700

Plusy przewidywalne zachowanie w zakrętach, komfortowe zawieszenie, wysoka kultura pracy silnika, rozsądnie wycenione pakiety wyposażeniowe, przejrzysta i łatwa w obsłudze deska rozdzielcza, dobre wyciszenie kabiny

Minusy nerwowe zachowanie i głośnie praca zawieszenia na poprzecznych nierównościach, gdzieś gdzie przeciętne materiały wykończeniowe, słabo wyprofilowane fotele, zużycie paliwa wyższe, niż w konkurencyjnych kompaktach

Nasza ocena 4/6

Wasza ocena

/6

Twoja ocena: -