

Kia ProCeed - Pierwsza jazda

Autor: Wojciech Sierpowski

Kia nie zwalnia tempa w opracowywaniu atrakcyjnych samochodów. Po nowym Ceedzie w wersji hatchback oraz kombi, a w przelocie również po wprowadzeniu zmodyfikowanego Sportage, trwają ostatnie przygotowania do oficjalnej premiery zapowiadanego shooting brake o nazwie ProCeed. Nie czekając na jego odsłonę, za kierownicą nowego modelu pokonałem średniej długości trasę testową prowadzącą wokół Frankfurtu startując i kończąc jazdę pod siedzibą Kia Motos Europe. Co prawda z zewnątrz niewiele było widać, bo okleiny maskujące nadwozie skutecznie zapobiegały przyjrzeniu się szczegółom, ale wewnątrz było całkowicie odkryte, natomiast jazda powoli odkrywała charakter auta.

Zacznijmy jednak od początku; nazwa ProCeed w uproszczonej pisowni została przejęta z dotychczasowego usportowionego 3-drzwiowego coupe. Z kolei płytę podłogową - i nie tylko - wykorzystano z Ceeda SW, tyle, że linię dachu obniżono o 4,3 cm. Jednym słowem, połączono kombi z coupe. Oczywiście takie mieszanki, nie są niczym nowym. Początkowo powstawały na bazie modeli coupe, tyle że tył nadwozia zmieniano na kombi, a z czasem wzięto pod uwagę sugestie nabywców i zaczęto wykonywać 4-drzwiowe shooting brake.

Tym tropem poszła Kia, przy czym w odróżnieniu od konkurencji oferującej wozy tej kategorii w wyższych klasach, zdecydowała się na bardziej przystępny cenowo segment C. Bez wątplenia ProCeed wprowadza trochę kolorytu – zwłaszcza w 204-konnej wersji GT napędzanej silnikiem 1.6 T-GDi. Dynamicznej jednostce (moment obrotowy 265 Nm) towarzyszyła 2-sprzęgłowa przekładnia o 7 biegach, 18-calowe koła, oraz włącznik programu Sport, który powodował zmianę charakterystyki kilku zespołów. Po jego włączeniu najbardziej wyczuwalne staje się zmniejszenie siły wspomagania układu kierowniczego, ‘zaostrenie’ reakcji pedału gazu, podwyższenie obrotów przy zmianie biegów i wyraźniej słyszalny rasowy pomruk silnika. Przy niskoprofilowych oponach (225/40-18) zawieszenie okazuje się sportowo twarde, ale nie do kłopotliwej dla pasażerów przesady.

Poruszając się po przedmieściach naszpikowanych radarami, nie sposób sprawdzić zachowanie się samochodu przy ostrzejszej jeździe, ale w tym zakresie gwarancją jest nazwisko Alberta Biermanna - konstruktora odpowiedzialnego za charakterystykę układu jezdny wersji GT (ten sam, który dostrajał BMW serii M oraz Kia Stinger). Jeśli chodzi o wnętrze, w dużej mierze odpowiada ono podstawowemu modelowi Ceeda, jest więc dostatecznie duże dla 4 pasażerów. Na pierwszy rzut oka jest w nim sporo włączników, ale dzięki logicznemu ułożeniu i czytelnym piktogramom deska rozdzielcza jest czytelna. Pedaly są wysunięte daleko do przodu, a dość głęboko wyprofilowany fotel ma zakres regulacji umożliwiający jazdę osobom o dużym wzroście. Bagażnik mimo tyłu ściętego «la liftback ma pojemność 594 litry, a więc niewiele mniej niż kombi (625 l). Przedział bagażowy jest dobrze dopracowany, tylne siedzenia podzielono w proporcji 40:20:40%, znajduje się w nim tzw. organizer i przegródki pod podłogą. Są one przydatne, ale miejmy nadzieję, że na nasz rynek zamiast nich trafi tam choćby koło dojazdowe.

Jeśli chodzi o design, we wnętrzu, zabrakło mi tego co miał prototyp o tej nazwie – czyli choćby jednej wkładki w kolorze nadwozia, która ubarwiałaby czarny kokpit. Pod dostatkiem jest natomiast wszelkich urządzeń i systemów elektronicznych mających zapewnić wyższy stopień bezpieczeństwa i komfortu jazdy. Jeśli chodzi o design zewnętrzny – jak to w większości przypadków – trochę powietrza zeszło z przepięknej wizji ProCeed, bo realia produkcyjne i homologacyjne wymusiły korektę proporcji auta, ale DNA pozostało, o czym świadczy ‘pletwa rekina’ wyłaniająca się z chromowanego obramowania zestawu bocznych szyb, czy też kurtyny powietrza zdobiące poszycie przedniego zderzaka. Tak więc rodzina Ceed jest już 3-częściowa, a dojdzie jeszcze jeden - być może najbardziej atrakcyjny jej członek. Szkoda, że embargo nie pozwala nic o nim powiedzieć. W każdym razie Gregory Guillaume odpowiedzialny za design zarówno Ceeda, ProCeeda jak i tej tajemniczej wersji

jest zadowolony z końcowego efektu. Nas cieszy możliwość wyboru między zwykłym kombi, a jego wizualnie (i nie tylko) usportowioną wersją. Hatchback i SW już są dostępne, a do ProCeeda (również produkowanego w Żilinie) wsiądziemy dopiero na początku sezonu 2019.

Wojciech Sierpowski

galeria zdjęć