

**Právě model cee'd, který Kia poprvé v historii začala nabízet s přelomovou 7letou zárukou, tvořil v prvních letech po svém uvedení více než polovinu všech prodejů automobilky v ČR.**

# Ke středu Evropy

*Už v první polovině roku 2017 bylo jasné, že 3. generaci svého stěžejního modelu KIA výrazněji než dosud zacílí na evropského zákazníka.*

Projevilo se to i nenápadnou změnou názvu: z označení c'eed se stalo CEED, což prý je zkratka strategického sloganu Community of Europe, with European Design (evropské veřejnosti s evropským designem). Vůz sjíždí z pásů žilinské továrny ve variantě pětidvéřový hatchback a od premiéry na ženevském autosalónu také jako kombi SW.

## Novinka s moderním agregátem

K testu jsme si vybrali hatchback. A z nabídky několika pohonných jednotek, které všechny samozřejmě splňují emisní normu Euro 6d TEMP, jsme si vybrali nový motor 1,4 litru T-GDi. Ten jsme chtěli vyzkoušet také proto, že je, podobně jako diesellový agregát 1,6 CRDi, k dispozici nejen se šestistupňovou manuální převodovkou, ale také se sedmistupňovou dvouspojkovou převodovkou Kia. Na nesnadném úkolu, deklarovaném zkratkou sloganu v pozměněném názvu, pracoval ve Frankfurtu tým designérů, vedený šéfdesignérem Gregorym Guillaumem, pod bedlivou supervizi prezidenta designu značky, Petra Schreyera. Ten je dnes už ikonickou postavou automobilového designu a vloni například získal prestižní ocenění magazínu Autocar, cenu Henryho Sturmeého. Toto ocenění, nesoucí jméno prvního šéfredaktora magazínu, jenž vychází již 122 let a je nejstarším automobilovým magazínem na světě, je udělováno výjimečným osobnostem automobilového světa za inovativní přístup a přínos automobilovému průmyslu. Peter Schreyer byl oceněn za transformaci image automobilky Kia, ke které nastoupil před 11 lety. I tak bylo zadání na novou podobu CEEDU nelehké. Čím se řídit? Podle jakých kritérií a poznatků lze definovat očekávání evropského zákazníka a jeho vkus? Položili jsme si tyto otázky a přišel nápad, kam se v KIA CEED na test s cílem vydáme.

## Střed kontinentu

Napadlo nás totiž, že hledat takové designové řešení auta (nebo jiného výrobku), které by se přesně strefilo do očekávání evropského zákazníka, je podobně složitě, jako určit geografický střed Evropy. Vědci se o to pokoušejí už dlouhá desetiletí podle nejrůznějších metodik. Může to být bod, který má nejmenší vzdálenost od nejvzdálenějšího bodu povrchu Evropy. Může to být těžiště desky ve tvaru Evropy. Může to být



místo, které má nejbližší ke všem mořím, omývajícími břehy Evropy. A záleží na tom, zda k Evropě přičteme i její ostrovy a zda do Evropy započítáme Rusko. Míst, která o sobě vyhlásují, že právě tam u nich je „pupek kontinentu“ jsou desítky. Vídeňská c. a k. akademie ho výpočty už v roce 1887 umístila na území dnešní Ukrajiny (které tehdy patřilo k mocnářství). Lítevní zbudovali majestátní pomník centra Evropy poblíž svého hlavního města Vílniusu, velmi populární je tzv. Mittelpunkt Europas pouhých několik metrů od našich hranic v Německu pod vrcholem Dyleň (940 m). Několik zaručeně pravých zeměpisných středů Evropy je samozřejmě i na území ČR (Kouřim, a zhruba desítky dalších, podle cimrmanologů ovšem určitě Havlíčkův Brod). Aniž bychom zvažovali věrohodnost argumentů, hovořících pro či proti lokalitám, které si střed kontinentu přisvojují, vydali jsme se v novém CEEDu do západních Čech, kde má u Lhoty pod Radčem, poblíž vrcholu Brno, rovněž jedno z údajně vědecky doložených těžišť kontinentu ležet.

## Konstanty a proměnné

Design exteriéru se od předchozí generace modelu nemohl změnit nijak revolučně. Mezi základní prvky nové designové vize značky Kia, kterou Schreyer zformuloval před 11 lety, patří například ikonická „tygří maska“ chladiče, která samozřejmě dává charakteristický výraz i exteriéru nového CEEDu. Protáhlé přední sdržené světlínky s LED světlomety a celkově ostřejší řezané linie karosérie vozu propůjčují sportovnější a jaksí vyspělejší výraz. A jak se změnil rozměr vozu? Ty určila podvozková platforma K2, o 20 mm širší a o 23 mm nižší než ta, na níž byl vystaven předěšlý model Kia Ceed. Přední převis je nyní kratší (880 mm), zadní (780 mm). Profitují z toho cestující, kteří teď mají více prostoru v kabině i víc místa v kufru (395 litrů).

Technologicky nejvyspělejší model segmentu C, tak výrobce hrdě a sebevědomě nový CEED označuje. Má

čím argumentovat: elektronické řízení stability ESC, stabilizační systém VSM a technologie vektorování točivého momentu pomocí inteligentního přibrzdování vnitřních kol, která zřetelně tlumí nedotáčivost v zatáčkách. Na přání můžete mít adaptivní tempomat s funkcí Stop & Go, systémem pro sledování mrtvých úhlů a upozorněním na přijíždějící vozidla v příčném směru při couvání. To všechno, včetně přepínání mezi režimy Normal a Sport, jsme v testovaném voze specifikace Exkluzive vyzkoušeli. O bezpečnost cestujících i ostatních účastníků silničního provozu pečují také kamera, jež sleduje provoz vpředu, řidiči pomáhá i asistent přepínání dálkových světel, systém sledování únavy řidiče DAW a aktivní systém pro jízdu v pružích LKA, který umí i zasáhnout do řízení, zdá-li se to nezbytné. V nabídce jsou i další ochranné prvky.

## Radost z jízdy

Bez vyspělého infotainmentu by dnes již žádný vůz na trhu neuspěl. Tvůrci nového CEEDu si to uvědomují a v luxusněji a kvalitněji působícím interiéru, který zdobí detaily matného nebo lesklého chromu, nabízejí na dominantním plovoucím displeji přístup k mnoha užitečným informacím a nespočetným radovánkám. Na cestě k cíli naší cesty jsme se na dálnici D5 těšili z nízké úrovně hluku a vibrací v kabině, na úzkých a ne vždy kvalitních silničkách závěrečného úseku cesty také příjemnou stabilitou vozu v zatáčkách.

Kia c'eed byla už v předchozích generacích klíčovým modelem značky. Když slavila vloni 100 000 prodaných vozů v ČR, podílel se na tom zásadně právě c'eed 37 tisíci registrací.

Snad tedy naši zákazníci i celá CE (Community of Europe) vlídně přijmou ED (European Design) třetí generace modelu. ●