



KIA MAGAZIN



KIA
SPORTSPACE CONCEPT

Tisza Balneum Thermal Hotel



Természet testközelben



A Tisza-tó partján fekvő Service4You Hotel által üzemeltett Tisza Balneum Hotel**** kiváló közlekedési adottságokkal rendelkezik. Budapesttől az M3-as, illetve a 33-as úton megközelítve másfél órányira, Debrecen város repterétől a szálloda 70 kilométerre található.

Az 1,8 hektáros területen elhelyezkedő szállodakomplexumot egy háromszintes 51 szobás főépület és 8 különálló kétszintes ház alkotja, ahol további 16 lakosztály áll a vendégek rendelkezésére.

A szállodához tartozó parkban gépkocsi parkoló, a tó partján csónak-kikötő, napozó és horgásztégek állnak a vendégek rendelkezésére.

A Spa részben található belső és kültéri medencék, szaunák, gőzfürdő, jacuzzi és fitness terem egyedülálló relaxációs élményt nyújt vendégeinek, hiszen a csend és a természet közeli környezet, a nyugalom harmóniája és az intenzív kikapcsolódás feltételeit teremti meg.

A négycsillagos szálloda ideális helyszínt és pontos szervezést biztosít minden esetben a különféle rendezvények számára, legyen szó konferenciáról, kiállításról, családi ünnepségről, esküvőről vagy szakmai workshopokról. A konferenciákra és egyéb rendezvényekre érkező vendégeket egy 200 fős és egy 120 fős szekcionálható különterem várja.

A 150 férőhelyes Platán Étterem nemzetközi konyhával, Tokaj környéki borokkal, tóparti hangulatos 100 fős terasszal várja vendégeit, ahol a vacsorája közben megcsodálhatja a kivételesen gyönyörű tiszai naplementét.

Hazánk egyik leggyönyörűbb és legkalandosabb vízi világában, a Tisza-tó vadregényes szigetén, Magyarországon egyedülálló élménypark épült Kalandsziget névre keresztelve.

Ezen kívül folyamatosak az újítások is a szállodában. Idén tavasszal a Tisza Balneum Hotel megkapta a KidsOasis négy szélforgós családbarát szálloda minősítését; a fejlesztés olyan elemeket tartalmaz, mint a család- és bababarát szolgáltatások fejlesztése, a Mókaland® játszóház kialakítása, valamint az étterem és szállodai szobák gyerekbaráttá tétele. A Tisza Balneum Hotel törekszik arra, hogy a nagycsaládok is kikapcsolódhassanak a vadregényes Tisza-tó partján, úgy hogy minden szükséges eszköz a rendelkezésükre álljon.



TISZA BALNEUM
THERMAL HOTEL • TISZAFÜRED

5350 Tiszafüred, Húszöles út 27.

Tel: +36 (59) 886 200

Fax: +36 (59) 886 205

info@balneum.hu | www.balneum.hu



Kedves Olvasó!

A Kia idén több, kerek jubileumot is ünnepel. Szlovákiai, zsolnai üzemünkben elkészült a kétmilliomodik autó, és Magyarországon gazdára talált a tízezredik cee'd-modell! Hogy jó úton járunk, azt mi sem bizonyítja ékebben, mint hogy eladásaink és piaci részesedésünk folyamatosan emelkedik. A Kia immár 20 éve van jelen a magyar autópiacon, sikeres évek állnak mögöttünk, és üzleti, kereskedelmi eredményeink mellett a sikert a közeli és a távolabbi jövőben folyamatosan megújuló és bővülő modellpalettánk is segíti: idén megérkezett a vadonatúj Sorento, felfrissült a Rio, a Venga, jön az új Optima, és össze a cee'd-család is megújul. Kia Magazinunk immáron ötödik születésnapját ünnepli, és ahogy korábban mindig, olvasóink az autóiipari újdonságok mellett a mostani lapszámban is kalandozhatnak a koreai kultúra berkeiben: találkozhatnak koreai művészekkel, ízelítőt kaphatnak a tradicionális koreai építészet múltjából, jelenéből, és megismerhetik a Kia karitatív tevékenységét is.

A Kia száguld, élvezzék velünk az utazást!

Jó szórakozást!

Jong-Kook Lee

A Kia Motors Hungary elnöke



Kia Magazin

Kiadja a Kia Motors Hungary Kft. (a Kia Motors magyarországi vezérképviselete)

1117 Budapest, Budafoki út 56.

info@kiamotors.hu

www.kia.com

Felelős szerkesztő: Farkas Andrea

Design, tipográfia: Kukucska János, Harrys & Berger Reklámügynökség Kft.

Nyomda: Prime Rate Kft.

Megjelenik évente kétszer.

A közölt fotók és írások csak a kiadással történt egyeztetés után használhatók fel.

A magazinban szereplő árak tájékoztató jellegűek.

Kövess minket a Facebook-on!



Együtt, működnek

A Salakkirálynak is hívott teniszcsillag és a Kia Motors Company kapcsolata 2006 óta tart, nemrég Madridban bejelentették: a márka újabb öt éves támogatási szerződést kötött a sportolóval. Az eddig 14 Grand Slam-győzelemnél járó Nadal a Kia globális arca, szerepel a tévéreklámokban, a nyomtatott kiadványokban, a közösségi médiában, megjelenik a márka számára kiemelten fontos eseményeken. A spanyol kiválóság elmondta, az elmúlt években közelről követhette végig a Kiánál történt nagyszerű változásokat és örül, hogy továbbra is remek csapattal dolgozhat együtt. A Kia számára nem új megjelenési terület a tenisz, hiszen évek óta fő támogatója a Grand Slam-évadot indító Australian Open-tornának.

2019-ig biztosan folytatódik a sikersorozat, a világ egyik legsikeresebb férfiteniszezője, Rafael Nadal harmadszor is elkötelezte magát, hogy öt évig ismét a Kia arca legyen



Afriakai életet ment a Kia Beoltva



Idejében meg kell fékezni a kolera terjedését, tizezrek élete forog komoly veszélyben. A Kia szeretné, hogy Afrikában is jobb körülmények között éljenek az emberek

A Kia számára fontos, hogy az általa nyújtott segítségnek ne csak hírértéke legyen, az adomány, a támogatás az emberek hasznára váljon. A délkelet-afrikai Malawi Köztársaság déli részét, Nsanje-tartományt sújtó legutóbbi árvízben közel 200 ember lelte halálát, és 200 ezer lakost telepítettek ki. A Kia Motors – összefogva a koreai bázisú International Vaccine Institute (IVI) szervezettel – 50 ezer ember beoltásához elegendő (110 ezer dózis), kolera elleni vakcinával segíti a súlyos helyzet megoldását. 2012 óta a Kia elkötelezte magát, hogy javít az elmaradott térségek lakóinak életminőségén, ezért orvosi biológiai és egészségügyi kutatásokat is támogat: a Green Light Projecten keresztül évi kétmillió dollárt fordít erre a célra.

J.D. Power-győzelmet szerzett a Kia Sportage



Megbízható

Kiváló minőségű és megbízható a Sportage, 2014-ben újult meg, mind külsejében, mind dinamikusabb vezethetőségében

Az észak-amerikai J.D. Power 2015-ös Vehicle Dependability Study (jármű-megbízhatósági tanulmány) felmérésében vezető helyre sorolta a Kia Sportage crossovert. Az iparágra kiterjedő széles körű tanulmányban hároméves (2012-es modellév) autókát vizsgáltak, a tulajdonosok elmondása alapján az elmúlt 12 hónap problémáival. A kutatás a járművek hosszú távú minőségére, tartóssá-

gára fókuszált, beleértve a legújabb technológiákat és szolgáltatásokat. Ez 2015-ben 32 gyártót és 228 modellt jelentett 177 konkrét problémával, amit nyolc járműkategóriára osztottak el – a Sportage a kis SUV-kategóriában győzött. Ez újabb elismerés a modellnek, hiszen egymást követő két évben (2013, 2014) már elnyerte a J.D. Power Initial Quality Survey (Kezdeti Minőség) díját.

Jubileum a zsolnai Kia-üzemben

Milliomosok

A Kia Motors Europe (KME) 2006-ban kezdett helyi autógyártásba, a legmodernebb technológiát képviselő üze a szlovákiai Zsolnán működik. Fontos komplexum, mert a teljes európai értékesítés 56 százaléka itt készül: a cee'd-család – az ötajtós, a kombi és a háromajtós pro_cee'd –, a márka legnépszerűbb európai modellje, a Sportage, valamint a Venga is. A nagy teljesítményű cee'd GT és a pro_cee'd GT modelleket, a Kia első sportos kompaktjait szintén Szlovákiában gyártják. A szalagról nemrég gördült le a jubileumi kétmilliomodik európai Kia, egy Delux-fehér pro_cee'd GT, amelynek 1,6 l-es benzines, 204 LE-s T-GDI erőforrása ugyancsak zsolnai termék. Az autót belga megrendelésre szállították le, tulajdonosa pedig már át is vehette.

2015. április 8. különleges nap volt, a kétmilliomodik európai Kia ekkor készült el Zsolnán



Korea Kapolcson

Völgyjárók

A koreai kultúra iránt érdeklődőknek idén is érdemes lesz ellátogatni a kapolcsi Művészetek Völgyébe: a tavalyi, nagy sikerű fellépések után visszatér az Anaya együttes és a Do Dance táncsoport. Utóbbi két előadást is tart, a fesztivál zárónapján, augusztus másodikán 13 órakor a Klatsrom-udvarban találkozhatunk a tradicionális elemekre épülő táncaikat stílusbeli megkötések nélkül előadó formációval, majd ugyanaznap délután négykor, az Anayával együtt lépnek fel a Folkudvarban. Az Anaya ezredéveken átívelő fúziós zenét játszik: a pansori operát európai klasszikusokkal, a sámandallamok hagyományát beatboxszal és rockkal keverik, szintetizátoron és basszusgitáron éppúgy játszanak, mint a daejeum néven ismert bambuszfurulyán és egyéb koreai népi hangszereken.



Red Dot 2015: kettős Kia-győzelem! Dupláztak



reddot award 2015
winner



reddot award 2015
honourable mention



2009-ben kapta a Kia az első Red Dot-díjat, és eddig 13 modellje részesült itt elismerésben

A Red Dot Award: Product Design a világ legnagyobb termék-design versenye, idén 56 országból 1994 vállalat nevezte be 4925 termékét. Éppen ezért kimagasló eredmény, hogy a Kia Motors tervezőcsapata szinte mindent besöpört a Soul EV és a vadonatúj Sorento modellel. Peter Schreyer, a Kia Motor Corporation és a Hyundai Motor Company elnöke és vezető tervezője büszkén méltatta munkatársait: „A csapatomnak minden oka megvan a büszkeségre, mert a független szaktekintélyekből álló zsűri elismerte a munkájukat.” Nem ezek a második generációs Soul és az új Sorento első díjai, mindkettőt jutalmazták már az iF Design Awards eseményen 2014-ben és 2015-ben is. A Kia Soul – az elektromos EV testvérmodellje – 2014-ben szintén Red Dot Award-díjazott volt.



Színesek, ízletesek és egészségesek a koreai ételek. Vidéki háztartásokban ma is jellemző eszköz a nagyméretű koreai agyagedény, az erjesztett ételek tárolására szolgáló onggi

A Koreai Kulturális Sport és Turisztikai Minisztérium szerint 140 ország között Dél-Korea is képviselteti magát a májustól október végéig tartó milánói élelmiszer-ipari és táplálkozási világkiállításon. Az Expo központi témája, hogy a földön mindenki hozzájusson egészséges táplálékokhoz, ezen belül

pedig kiemelt figyelmet kapnak az országokra, nemzetekre jellemző tradíciók és innovációk. Dél-Korea impozáns, kétszintes, a Kelet és Nyugat harmóniáját kifejező hold alakú teáscsésze (de-cumanus) ihlette épületben várja a látogatókat, a kiállítás mellett ajándékbolttal és étteremmel is.



Kia Novo

Újhullám

A közeljövő kompakt Kia-modelljeinek formai előfutára a Szöulban bemutatott sportos Novo-tanulmány, amely elsősorban a stresszben élő városlakókat szólítja meg. A tervezők arra törekedtek, hogy a formák és az anyagminőség összehatása frissítően hasson a megfáradt emberekre – innen ered az elnevezés is, a latin novatus felfrissülést, megújulást jelent. A technika a legmoder-

nebb: a fényszórók lézerek, a karosszéria a négyajtós kupékra hajaz rövid túlnyúlásokkal és ajtónyitáskor a lemezsíkból előpattanó kilincsekkel. Az utastér a külsőhöz hasonlóan letisztult, az anyagok között feltűnik a bőr és az alumínium. A benzínmotor teljesítménye nem ismert, de az 1,6 l-es, turbós T-GDI a cee'd és a pro_cee'd GT-ben 204 LE-s, tehát a Novo említett sportosságát biztos alapokon nyugszik.

20 colosak a felnik, az alap a Cerato (Forte) módosított padlólemeze. Részletei hamarosan feltűnhetnek az új modelleken

Bemutató

Kia Picanto

A stabilitás miatt szélesek a nyomtávok: elől 1415, hátul 1418 mm



Pikánsabb

Továbbra is eleven, mozgékony városi kisautó a Picanto, de az idei modellfrissítéssel igényesebb és még vagányabb lett.

A 3,5 m-nél leheletnyivel hosszabb – Dél-Koreában Morning néven forgalmazott – Kia Picanto 2003-ban mutatkozott be Európában. A méreteinél fogva ideális városi csöppséget hamar megszerette a közönség, aztán 2007-ben jött a modellfrissítés, és a Kiánál érezték, az utódnál még magasabbra kell emelni a léceket. A második generáció 2011-ben, Genfben debütált, sportos három- és családasabb ötajtós karosszériával, kis hengerűrtartalmú, erőtől duzzadó

benzin- és dízelmotorral. Az elmúlt évek alatt a Picanto jól szerepelt, ám a Kia filozófiája – hogy folyamatos fejlesztéssel mindig lehet javulni – idén az aktuális kisautót is utolérte. Ahogy az eredeti változatot, úgy most a felfrissített Picantót is a Genfi Autószalonon mutatta be a Kia Motors – nem véletlenül. A svájci seregszemle a tavaszi időszak legfontosabb, nem mellesleg legnagyobb presztízzsel bíró európai járműkiállítása, a jó start pedig mindig fontos szempont.



Ötajtós karosszériával hátra is kényelmes a beszállás, a csomagtér alaphelyzetben 200 l-es. Az új 14 colos alufelni remekül kiemeli az autó karakterét

A márka stílusos kisautója kívül-belül látványosan, bár felesleges hivalkodás nélkül újult meg: átalakultak a lökhárítók, és a tervezők újrarajzolták a Kiákon már megszokott, jellegzetes tigrisorr hűtőmaszkot. A méretek nem változtak, a hossz 3595, a szélesség 1595, a magasság 1480 mm, és a 2385 mm tengelytáv padlólemez is a korábbi. Az extralistán feltűnik egy mutatós, ötlukás, 14 colos könnyűfém kerék-tárcsaszett, továbbá lendületes vonalú, elől-hátul kerek ködlámpákat és dupla kipufogócsövet is villantó sportcsomag is rendelhető, mind az öt-, mind a háromajtós karosszériákhoz. Ez utóbbi tartozékokkal a Kia nyíltan a fiatalok felé fordul, akiknek bevalottan sokat jelent az egyedi, a tömegből mindenhol kitűnő megjelenés. Az utastérrel kapcsolatos mottó: a kisautó nem egyenlő az olcsósággal, az igénytelenséggel! Az otthonosan berendezett új Picanto műszerei és szellőzőrostélyai diszkrét krómkeretezést kaptak, a korábbinál fiatalosabb a még jobb anyagminőségű szövetkárpit mintázata. Háromféle belső színcsomag választható. A sportos Red Pack-összeállításban vörös bőr/szövet kombinációs ülészetek és magasságú fekete, illetve piros ajtóbetétek szerepelnek, a Yellow Pack pedig sárga varrású fekete bőr/szövet üléseket és élénksárga műszerfali, valamint kormánybetéteket kínál. Az elegáns Brown Pack bőrülései az ajtókárpitokkal együtt barnák, és

fényes fekete a műszerfal dekorációja. A csomagokhoz extra lábtérvilágítás is jár. Az átalakultközépkonzol felső blokkjában, a két szellőző között CD-s, MP3-as, USB-eszközt is etethető rádió, alatta – eltérő színű felületen – az akár automata üzemmódra is képes légkondicionáló kezelőszervei találhatók. A könnyen leolvasható, szabályozható fényerejű műszer-csoport három, mélyre süllyesztett órából áll, a sebességmérő közepén LCD-kijelző van. Fontos szempont volt a prémiumszolgáltatások bevezetése és a személyre szabhatóság lehetősége. A rendelhető felszerelések listája olyan modern eszközökkel bővült, amelyek még nem mondhatók szokványosnak a kategóriában. Ilyen a Kia AVN, azaz audio-video navigációs rendszerének legújabb generációja nagyméretű, 7 col képátlójú központi kijelzővel (a harmadik negyedévtől rendelhető), és a tempomat mellett immár a sebességkorlátozó is elérhető. A benzines, négyhengeres motorkínálat kéttagú. A bevált 1,0 l-es, szívócső-befecskendezéses benzinmotort számos ponton átdolgozták, hogy megfeleljen a jelenlegi legszigorúbb Euro6-os emissziós előírásoknak. A beavatkozás nem ment a teljesítmény rovására, az ötfokozatú kéziváltóval párosított gépezet 69 LE-s (6200/perc), maximális forgatónyomatéka 95 Nm (3500/perc), és ez bőven elegendő az üresen 840 kilós autó városi fickándozásához (0-100 km/h 14,4 s,

végsebesség 153 km/h). A tank csupán 35 l-es, de figyelembe véve a 4,1 l/100 km-es vegyes fogyasztást, a 850 km feletti hatótáv megnyugtatóan hosszú. A nagyobb erőforrás 1,2 l-es, teljesítménye 85 LE (6000/perc), forgatónyomatéka 121 Nm (3500/perc). Ezzel nemcsak dinamikusabban mozog a 100 km-en 4,3 l vegyes fogyasztású Picanto (0-100 km/h 11,4 s, végsebesség 171 km/h), a kényelemszeretők az ötfokozatú kéziváltó helyett négysebességű, finom kapcsolásokkal dolgozó bolygóműves automata váltót is választhatnak. A felfüggesztés korábban már bizonyított, így az elől McPherson-, hátul csatolt lengőkaros konstrukción alapjaiban nem változtattak a mérnökök, ahogy a manőverezésnél, parkolásnál könnyen forgatható, pontos szervokormány is maradt elektromechanikus. Az elől tárcsákkal, hátul dobokkal lassító fék viszont javult, a sztenderd 241 mm-esek helyett új első féktárcsák rendelhetők 252 mm-es, tehát számottevően nagyobb átmérővel. A hatékonyság önmagáért beszél: utóbbiakkal 100 km/órás sebességről mindössze 37 m-en megáll az autó, ami 2 m-rel jobb érték az alapkitelű fékrendszerhez képest.

A Picanto három- és ötajtós karosszériával, három komfortszinten érhető el, az alap LX, a komfortosabb LX Cool, a csúcsverzió pedig EX jelzéssel fut. Minden változat magas szintű biztonságot nyújt (ESP, hat légszák, Isofix-rögzítés, állítható fejtámlák, állítható magasságú első biztonsági övek), és a komfortszolgáltatás is kiemelkedő (központi zár, állítható magasságú szervokormány, fedélzeti számítógép, 60/40 arányban dönthető hátsó ülések, velúr padlószőnyeg). A csúcsverzió többek között ködfényszórókkal, mind a négy ablaknál elektromos mozgatással, távirányítás központi zárral, LED-irányjelzős, elektromosan behajtható visszapillantókkal, audióvezérléses bőrkormánygal, automata légkondicionálóval és praktikus utastéri tárolókkal is bír alapáron. A kéziváltós modellekhez takarékos EcoDynamic-csomag is rendelhető motorleállító start-stoppal és ehhez való izmosabb AVM-akkumulátorral, alacsony gördülési ellenállású gumiabroncsokkal. Az új modell forgalmazása március végén kezdődött, és a megszokott módon a márka egyedülálló 7 éves vagy 150 000 km-es garanciájával kerül a kereskedésekbe. A Picanto Dél-Koreában készül, a Seosan-üzemben. A típusból tavaly összesen 51 102 darab talált gazdára az európai piacokon, és a Kia reményei szerint az újdonság túlszárnyalja majd ezt az eredményt.

Igényes meglátás: a középkonzol világos dekorációja a kétküllős, mosolygós kormány alsó részén is feltűnik. A kapcsolók, a kijelzők megvilágítása sportosan piros

Alapból fekete szövet huzatos a Picanto, de vidám, sárga vagy piros kárpittal is kérhető. A luxust a barna bőr jelenti

Kerek motívumok és méretes légbeömlők jellemzik a sportos karosszériát, a felnik középrésze festett, a kipufogó dupla csövű





Ösvényre, Soul!

*Valódi terepjárót faragott városi szabadidőautójából a Kia.
A Trail'ster nem mindennapi összkerékhajtással fut.*

Talán emlékeznek még olvasóink a Kia három évvel ezelőtti nagy dobására, a Track'ster-tanulmányautóra. A merész városi sportkocsi radikális arányai ellenére pontosan és érzéketesen vetítette előre a jelenlegi, második generációs Soul-t, amely végül szokatlanul sokat megőrzött a formabontó koncepció részleteiből. Most eljött az ideje, hogy a Soul visszaadja a kölcsönt: ezúttal maga állt donornak, mégpedig egy nem kevésbé lenyűgöző, ráadásul valóban életszerű, előremutató és megvalósítható ötlethez. A Kia Trail'ster első pillantásra nem több egy vad optikai kiegészítővel megbolondított Soul-nál. A hangsúly, amint arra a névből is következtethetünk, nem a kietlen hegyvidék, a járhatatlan mocsarak meghódítása, a Trail'ster olyan életmódautó, ami otthonosan mozog a földutakon, erdei csapásokon (az angol trail szó jelentése ösvény), nem bánja a rögös talajt, de bőséges dinamizmusával a kanyargós országutakat sem veti meg. Utóbbi önmagában ugyan még nem indokolná a roadster elnevezést, ám erre is frappáns megoldást

talált a Kia: az utastérre elhúzzható vászontető borul, amely a szokásos panoráma napfénytetőknél nagyobb nyílást kínál, ráadásul hangulatosabb, arról nem beszélve, hogy kisebb tömege miatt alacsonyabban tartható a jármű tömegközéppontja, így javul a stabilitás is. A mélyen tartott tömegközéppont már csak azért is lényeges, mert a Kia kaliforniai tervezői több mint 6 centiméterrel emelték meg a tanulmány szabad hasmagasságát, a lengéscsillapítókat kifejezetten terepre hangolt darabokra cserélték, a 19 colos, piros, betétekkel díszített, részben polírozott alumínium keréktárcsákra pedig kifejezetten óra kifejlesztett abroncsokat húztak. Ha nem tudnánk, milyen tájakra szánta tanulmányát a Kia, a hófúvásfehér és agyagbronz árnyalatokban pompázó fényezés akkor is kapaszkodót jelentene, ahogy az alumínium kartervédő is arra utal, hogy a városi SUV-tanulmányt nem szükséges babusgatni. A könnyűfém az autó számos pontján visszatér, az oldalfalaktól a tetősíneken át az utastéri padlószőnyegek

betétjéig. Az autó minden porcikájából, a lámpatestektől kezdve a lökhárítókig csak úgy sugárzik a strapabíró, kalandkereső szellem. Nincs ez másképp a beltérben sem: a texturált szövettel kombinált, nyeregbarba bőr, a szokásosnál vastagabb kezelőszervek és a masszív utasoldali kapaszkodó is a természetben való azonnali, intenzív elmerülés élményét hirdeti. Az anyagok és színek kiválasztásánál az extrém sportok világából merítettek ihletet a tervezők, ami nem csupán fiatalos, de kiváló minőségű, jól tisztítható, tartós felületeket eredményezett. Persze a Soul ezen kiegészítők nélkül is remek választás volna az aktív életmódú, sokat kiránduló fiatalok számára, egyvalami azonban – tudatosan – hiányzott eddig a kínálatából: mivel ebben a kategóriában az átlagosnál is ritkábban hagyják el az aszfaltutat, szükségtelenül drágábbá és bonyolultabbá tette volna a második generációs Soult a hagyományos, mechanikus összkerékhajtási rendszernek már az előkészítése is. A Kia ezért olyan, ma még ritkaságszámba menő megoldáshoz folyamodott, amellyel hely- és költségtakarékosan valósítható meg az összkerékhajtás, ráadásul a fogyasztást is csökkenti. Az első kerekeket hajtó, 188 lóerős, 1,6 literes, benzines turbómotor mellett ugyanis egy villanymotort is beépítettek. A hátsó kerekeket hajtó, 36 lóerős

elektromos erőforrás teljes értékű terepjáróvá – és ami talán még fontosabb, teljes értékű hibriddé – teszi a Trail'stert. Más hasonló rendszerektől eltérően a két erőforrás között nincs fizikai kapcsolat, ami egyszerűbb szerkezetet, ezáltal szélesebb körű alkalmazhatóságot is jelent. A hajtáslánc hiánytalanul hozza a legmodernebb hibridektől megszokott és elvárt funkciókat. A villanymotor akár öt kilométeren át képes egymaga mozgatni az autót, normál üzemben pedig kiegészítő erőforrásként tehermentesíti a benzint motort. Fékezéskor vagy lassítás során a villanymotor generátorként tölti az akkumulátort, ami tovább csökkenti a fogyasztást. A Kia számításai szerint az európai piacon nem forgalmazott, kétliteres benzint motornál jóval nagyobb teljesítményt akár 30 százalékkal szerényebb fogyasztás mellett kínálhatna az összkerékhajtású hibrid Soul. Minden vagánysága és arculatjavító hatása mellett ez a Trail'ster legvonzóbb vonása: az általa felvázolt hajtásláncopció ugyanis környezeti és piaci szempontból egyaránt megfelel a manapság uralkodó trendeknek. Joggal remélhetjük tehát, hogy a Kia idővel sorozatgyártásban is kínálja majd ezt a merészen formabontó formátumban felvezetett, nagyon is ésszerű hajtást. Lehetőleg a vászontetővel együtt, mert abba meg – minden racionalitást félretéve – beleszerettünk.

◀ Számítógépes szabályozású benzin-elektromos összkerékhajtásával a Trail'ster komoly terepen is jól boldogul



Az alapok a Soultól valók

Az új hajtáslánc könnyen gyártásba vihető, így más modellekben is megjelenhet



A belső a Soulé, de a részletek mások

A nagy elektromos mozgató ponyvatetővel tökéletes a kabrióézés

Imázs



Az autóiparban ritka, hogy a szakma és a nagyközönség egyöntetűen boruljon térdre egy sorozatközel állapotú formatanulmány előtt. A Kia új kombija megközelítette ezt az ideált.

A SportSpace több mint 4,8 m hosszú, fényszórói LED-esek

Olyan kíváncsi, hogy egyben felfalnánk, akár meg sem rágnánk – írta a világ egyik vezető autós szakfolyóirata a Genfi Autószalon egyik sztárjáról. A kíváncsi közönség azonban nem a német prémiumgyártók standján találkozhatott az égi csodával, és az olasz szupersportautó-márkák emblémáját is hiába kereste volna az orrán. Nem, az autó, amely így felzaklatta a Car and Driver újságíróját – és még számos neves kollégáját – egy Kia volt, ráadásul egy kombi. Egy nem hétköznapi kombi. A SportSpace-tanulmány a Kia szándéka szerint két, egymástól igen távol eső faj, a sportkupék és a családi utazógépek merész keresztezéséből született. A végső metszet persze egy ismerősebb kategóriába, a sportkombik közé pozicionálja, különleges vonalvezetésével azonban ott is kitűnik az illusztris tömegből. „Egy hagyományos kombinál a hátsó oldalablakokat a lehető legjobban elnyújtánánk, hogy kihangsúlyozzuk a tágas csomagteret. Mi azonban inkább kifejezetten masszív, robusztus D-oszlopokat alkalmaztunk, a hátfal pedig erőteljesen döntött, ami sportos, erőteljes karaktert ad az autónak” – értelmezte a formatervet Gregory Guillaume, a Kia európai formatervező stúdiójának vezetője. „Mégsem robusztus az autó fara, a szélvédő, az ajtó és a lökhárító kialakítása optikailag könnyebbé tette a traktust. A felületet élék tagolják, amelyek elveszik a

tanulmány kombiságát, egyben hitelessé teszik a sportosan megdöntött megvalósítást.” Eddig a tudományos magyarázat, a valóságban a SportSpace magával ragadó jelenség. Remekül leplezi valós méreteit: a 4,86 méteres hosszúság papíron nehézkes, terebélyes autót sejtet, ám a mindössze 1,43 méteres magasság és az elnyújtott tengelytáv felsőbbrendű, természetes eleganciával ruhazza fel a kombit. Különösen érdekes az orr kialakítása. Nem hiányzik a jellegzetesen Kia hűtőmaszk, de itt elválaszthatatlan egységet alkot a hátrahúzott fényszórók fekete keretével, és mivel a reflektor a Kia cee'd GT ködfényszórójánál megismert, kétszer kettes LED-es kialakítást követi, az egész autó arcát vészjósló feketeség uralja – középkategóriás kombin ritkán látunk ennyire markáns megoldást. A far konvencionálisabb képet mutat, már amennyiben a dupla, krómozott kipufogót befogadó, rácsos szerkezet, a homogén felületet kettéosztó, vízszintes törésvonal és az autó tekintélyes szélességét (1870 mm) optikailag még inkább kiterjesztő, szárnyként kitért lámpatestek összehatása hagyományosnak mondható. Ha kombiról van szó, maradjunk is a farnál: a Kia igazi innovátorként merőben újszerű megoldást talált ki a tágas raktér kényelmes megpakolására. A sík padló felületébe acélgolyókat mélyesztettek, ezek gombnyomásra felemel-



A far sportautós



Golyók emelkednek ki a csomagtér padlójából, így a nehéz holmik is könnyű betolni



kednek, illetve a motor beindításakor eltűnnek, így a legnehezebb, legterebélyesebb csomagok is játszi könnyedséggel betolhatók. Amilyen praktikus a leghátsó traktus, olyan fényűzően kényeztetőek az utasok helyei. Az üléseket egyetlen darabból kiszabott kárpit borítja. A finom kézművesmunkával kidolgozott bőr különlegessége a fonott ülőfelület, valamint a fejtámasz. Ugyanez a kettősség, a tradicionális megoldások meglepően modern értelmezése többször is visszaköszön a beltérben. A magasra emelt középkonzolt ugyanúgy szénszálas anyag borítja, mint a négy különálló sportülés hátlapját, másutt mart alumíniumot alkalmaztak. Mechanikus kezelőszervekből csupán a szükséges minimumot találjuk, a legtöbb funkció a padlókonzolon elhelyezett forgótárcsával vezérelhető, a klímaberendezéstől az állítható magasságú futóművön át az adaptív aerodinamikai elemekig. A rendkívül sportos kormány mögött teljesen digitális a műszerfal: a képernyőn megjelenő adatok a pillanatnyi vezetési helyzet függvényében átprogramozhatók. Amilyen dinamikus a SportSpace minden porcikája, annyira környezet tudatos és takarékos a hajtáslánc. Az Optima fedélzetén már megismert, T-Hybrid-rendszer a márka bevált, 1,7 literes turbódízel erőforrását kombinálja villanymotorral, a rendszerteljesítmény 168 LE. Ami különlegessé teszi a hajtást, az egyrészt a feltöltő, amit itt

Széles hátsó oszlopai különösen lendületessé teszik az oldalnézetet



A műszerfal vezető előtti része egyetlen, szabadon konfigurálható képernyő

a kipufogógázok helyett villanymotor hajt, teljesen kiküszöbölve a turbólyukat, másrészt a 48 V-os fedélzeti elektromos hálózat. Mint oly sok tanulmányt, a Kia SportSpace-t is sokan aggódva csodálták a Genfi Autószalonon, félve, hogy soha nem láthatják viszont. Gyári bennfentesek tájékoztatása szerint azonban hamarosan a közutakon is találkozhatunk vele. Bízunk benne, hogy az extravagáns megoldások közül minél többet sikerül átmenteni a sorozatgyártásba.



Ötletparádé a pálya szélén

Sikeres észak-amerikai motorsportjelenlétét különleges tanulmányautókkal ünnepelte meg a Kia. A négy koncepció az autóversenyzés hátszágának négy, merőben eltérő aspektusát vizsgálta.

Ha autóversenyzés, akkor versenyautó: az autói-parban bevett szokás, hogy a gyártók a pályaversenyekről kölcsönzött stíuselemekkel, olykor műszaki tartalmakkal gazdagított utcai modellekkel állítanak emléket sportsikereiknek. A Kia észak-amerikai ága azonban úgy gondolta, a márka versenyrészlegének diadaláról – mindössze öt évvel a sportosztály megnyitása után máris két bajnoki címet tudhattak maguké-

nak a Kiák a Pirelli-világkupában – valami eredetibb ötlettel emlékeznének meg: olyasvalamivel, amivel közvetlenül a pályák mentén szurkoló, a csapatokat futamról futamra buzdító rajongóknak fejezhetnék ki hálájukat. Így született meg az a négy tanulmányautó, amelyeknek ugyan csak érintőlegesen van köztük a motorsporthoz, mégis pontosan érzékeltetik, mire is képesek a Kia formatervezői és fejlesztő-tölmérnökei, ha szabad kezet kapnak.



Igyunk áldomást!

Mi történik, ha a kézműves sörével számtalan országos és nemzetközi aranyérmet elnyert Ballast Point-sörfőzde ötletgazdáját egy szobába zárjuk a Kia dizájnereivel? A válasz: a Kia történetének legextrémebb átépítése, egy Sedona-kisbuszba ágyazott, mozgó bárpult. A Ballast Point Sedona minden porcikája megdöbbenő, a kézzel formált, mahagóni belső vázától kezdve a felhajtható tetőn át az oldal-, illetve hátfalból lebuktható bárpultig. A motoros mozgatású oldalsó toloajtók közül az egyiket lehegesztették, a csapos a másikon keresztül közelítheti meg munkahelyét, amelyet két sörcsappal, profi sörhűtő rendszerrel, valamint négy darab 60 literes hordó tárolására alkalmas rekesszel szereltek fel. Az utasülés helyére további hordókat helyeztek, és mivel a sörcsapolás nem megy némi kilötyögtetés nélkül, az autó padlója slaggal simán tisztítható. A Sedona futóművét megerősítették, hogy elbírja plusztömeget, így az autó akár a forgalomban is részt vehetne. Ennek ellenére nem tervezik, hogy az utcán használnák, bár forró vasárnapokon mindenütt nagy sikert aratna a sörmobil.

Fagylaltoskocsi, másfélszer

Amíg apa a sörös Sedona rakományát élvezi, a család alighanem egy másik, talán még feltűnőbb járműszerelvény előtt áll majd sorba. Az észak-amerikai Smitten-jégkrémmanufaktúrával közösen kifejlesztett, elektromos üzemű Soul EV fagyiskocsi futurisztikus hajtáslánc-technológiája remekül rímelt arra az egyedülálló fagylaltkészítési módszerre, amelyben a jégkrémet a megrendelés pillanatában, folyékony nitrogén segítségével állítják elő, teljesen organikus alapanyagokból. A figyelemfelkeltő, piros-fehér Soul hátsó üléseinek helyére építették be a mínusz 196 °C-on üzemelő fagyigépet, míg a kiszolgálás egy stílusában és színvilágában is harmonizáló utánfutóról történik. A Soul EV oldalablakainak helyén palatáblát találunk, ahová a XXI. századi Bagaméri felírhatja a napi kínálatot, miközben a vendégeket a tetőn elhelyezett, fagyitölcsér alakú hangszórókból áradó zene csalogatja az ínycsiklandozó hűvös desszert közelébe.



Civilben is versenyző

A csapattulajdonosok és sztárpilótáik nem járhatnak akármivel, futamon kívül is hirdetniük kell márkazonosságukat, mégpedig lehetőleg minél vagányabb, minél nagyobb teljesítményű, és minél impozánsabb autóval. Pontosan erre készült a K900 zászlóshajó (majdnem) pályaképes csúskiadása. A Kia Motors gyári versenyzői, Mark Wilkins és Nic Jönsson személyesen mondták el a fejlesztőknek ötleteiket és igényeiket, így született meg a megjelenésében és menetképeségeiben egyaránt félelmetes szedán. A sportluxusautó szénszálas karosszériaidomokat, egyedi fényezést, fekete króm dekorelemeket, valamint hatalmas, 21 colos felniket kapott. Az utastérben sötétbarna ülések, fekete szarvasbőr részletek teremtik meg a hangulatot, az első ülések háttámláján elhelyezett, 11 colos monitorokon folyamatosan futhat a közvetítés. A csomagtartóban különleges, szárítórendszerrel felszerelt rekeszek szolgálnak a versenyzői overall és a sisak tárolására. A külsőségekhöz méltó a hajtáslánc: az alapkivitelben 420 lóerős, ötliteres V8-as motor duplaturbós itt. A turbókat a motortól messze, a csomagtér padlója alatt helyezték el, ami két előnnyel is jár: egyrészt csökkenti a hőt a motortérben, másrészt a raktér padlójába vágott ablakon át szabadon gyönyörködhetünk a mechanikában. Az így elért, mintegy 650 lóerőt ültetett Eibach-futómű tartja az aszfalton, a lassításról nyolcdugattyús versenyfékek gondoskodnak.



Minden kezdet könnyű

A világ legjobb autóversenyzői túlnyomórészt gokarton kezdték pályafutásukat, és mit nem adtak volna, ha olyan csodálatos szerelvényt szállíthatják a versenyjárművet a futamok helyszínére, mint az Ultimate Karting Sedona. A kisbusz tetején nemcsak egy gokartszállító keretet lehet elhelyezni, hanem egy kihúzható árnyékoló rolót is, aminek hűvösében kényelmes a szerelés a futamok szünetében; az ehhez szükséges szerszámoknak a szervizzé átalakított utastérben találunk helyet.

A csomaghoz utánfutó is tartozik, ha két gokartot szállítanánk, a csapat tagjai pedig Sparco-versenyülésekben utazhatnak.

Bemutató

a Kia K-Velo-kerékpárok

Két keréken is innovatív

A K-Velo-kerékpárok az idei Genfi Autószalonon

A környezettudatos mobilitás égisze alatt a Kia nem csupán gépjárművek fejlesztésében gondolkodik: kerékpárjai a városi és szabadidős közlekedés új területeit igyekeznek feltérképezni.

A világ legnagyobb autó-kiállításainak látogatói először talán furcsállva fogadták, hogy a Kia standján néhány évvel ezelőtt megjelentek a kétkerekű tanulmányok. Ezek a kerékpár-konceptciók mára elválaszthatatlan elemei lettek a Kia mindenkorai portfóliójának: ahogy a legújabb tanulmányautók, úgy ezek is egy élhetőbb, logikusabb, egyszerűbb és kedvezőbb energiaszolgáltatás jövő felé mutatnak, a dolgozó hétköznapiakban éppúgy, mint az aktív kikapcsolódás során. A Kia Electric Bike, röviden KEB prototípusainak elektromos segédmotorja akkor működik, ha a pilóta maga is pedálozik – minél erősebben, annál erőteljesebb a rásegítés. Mindkét típus ugyanazt az elektromos csomagot alkalmazza: a 250 W-os agymotort 36 V-os, 10Ah-s lítiumion polimer akkumulátorok táplálják. Utóbbi cserélhető, külső töltőn négy óra leforgása alatt feltölthető. Egyetlen töltéssel 70 kilométert tehetünk meg a városi kivitelű kerékpárral, legfeljebb az európai jogszabályokban engedélyezett 25 km/óra sebességgel. Jól jelzi a technológia fejlődésének ütemét, hogy tavaly egy hasonló konfiguráció hatótávolsága

még nem haladta meg a 40 kilométert. A másik típus, egy hegyikerékpár ugyanezzel az akkucsomaggal 50 kilométert képes megtenni, ám azt akár a legkíméletlenebb terepen is, ahol a motor 45 Nm nyomatéka áldásként jöhet egy-egy kaptatón vagy ugratásnál. Az akkumulátorok elhelyezése is a célzott felhasználási területre utal: az utcai kerékpáron a hátsó kerék fölött kapott helyet a csomag, így nem akadályozza a felszállást, míg a terepbiciklin a tömegközéppont szempontjából kedvezőbb helyen, a vázháromszögön belül található az akku. A modern technológia ellenére a kerékpárok tömege mindössze 20 kiló körüli, így a K-Velo-páros tagjai nemcsak könnyen és kényelmesen használhatók, de a nap végén akár az emeleti lakásba is probléma nélkül felvihetők. A Kia részéről egyébként nem véletlen, hogy ilyen nagy hangsúlyt fektet a kerékpáros közlekedésre, hiszen a márka 1944-ben kétkerekűek fejlesztésével robbant be a koreai iparba, és hamarosan az ország legnagyobb bicikligyártójává nőtte ki magát.

A terepváltozat 50 km-t bír egy töltéssel, akár a legkeményebb útviszonyok közepette is



Józan ész!



A Kia mérnökei ötletes félhibrid hajtáslánccal rukkoltak elő az Optimában, a rendszer bármelyik másik modellbe is könnyen beépíthető.

A T-Hybrid lelke egy 11 kW-os, elhelyezésében és alapvető szerkezetében is hagyományos generátor. Szíjhajtással kapcsolódik a belső égésű motor (a tanulmány Optimában egy 1,7 l-es turbódízel) főtengelyére, és alapesetben – mint minden generátornak – az a feladata, hogy elektromos energiával lássa el az autó fedélzeti hálózatát, azaz a világítást és a többi elektronikát. Ez a generátor azonban a szokásos 12 helyett 48V-os, így képes a szokásosaknál jóval nagyobb teljesítményre, amire főleg azért van szüksége, mert a motorirányítás számítógépe olykor villanymotorként is használja, azaz nem tölt, hanem hajt. Hogy mikor? Hát főleg indításkor, a ma még csak tanulmányként létező T-Hybrid Optimának ugyanis nincs hagyományos indítómotorja, a dízelt mindig a nagy teljesítményű generátor éleszti fel, villanymotorként, úgy, hogy a megerősített szíjon át megforgatja a főtengelyt (55 Nm leadására képes). A T-Hybridben

ezzel működik az alapjáraton feleslegesen forgó motort leállító, majd elinduláskor újraindító startstop rendszer is. De a 11 kilós generátor ennél jóval többre képes: nem áll azonnal vissza áramtermelésre, amint a dízel beindult, a gyorsítási szakaszban is bedolgozik a főtengelyre, így segít az autó gyorsításában, azaz végső soron gázolajat spórol. Lassításoknál azonnal visszaváltozik generátorrá, a motorirányítás agya a gerjesztését még meg is növeli, kifejezetten azért, hogy segítse a motorfékhatást, és minél több energiát tudjon a rendszert működtető, 31 kilós, 48V-os akkuba táplálni. Ez az egyszerű és így viszonylag olcsó, sőt életciklusa végén könnyen újrahasznosítható 1 kWh-s ólom-savas telep nem az egyetlen akku az autóban, a 12V-os is megvan, de az összes fogyasztó a 48V-os generátortól kapja az áramot, feszültségátalakítón keresztül. A generátor a közvetlen gyorsítási „segítségnyújtáson” kívül

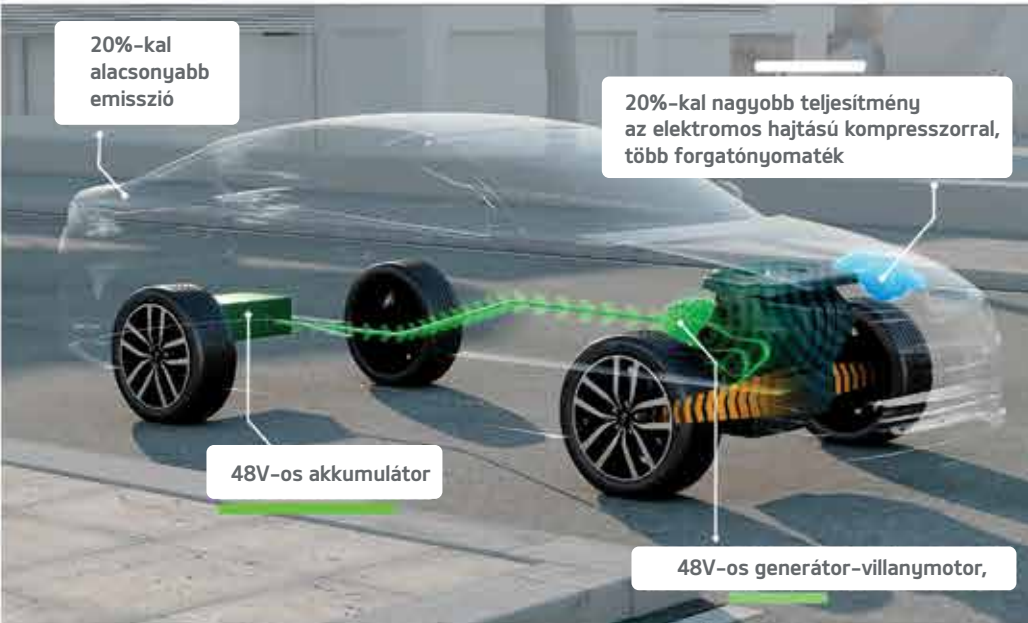
▶ Az Optima T-Hybrid kívülről ugyanolyan, mint bármelyik sorozatgyártású rokona

áttételesen is támogatja a dízelt: egy 70 000/perces csúcsfordulatszámú, mindössze négy kilós elektromos feltöltőt is hajt. Ez a centrifugálkompresszor valójában leginkább egy olyan turbófeltöltőre emlékeztet, aminek hiányzik a kipufogóoldala (a turbinája), csak a nyomóoldala (a kompresszora) van meg. A turbinát a kompresszort hajtó villanymotor helyettesíti. Ennek óriási előnye, hogy a feltöltő fordulatszáma és levegőszállítása függetlenné válik a belső égésű gép üzemétől, azaz gyakorlatilag megszüntethető a turbólyuk jelensége, a gyorsítás mindig azonnali és egyenletes. A dízelmotor egyéb-

ként valójában kétfeltöltős, a konstruktőrök a hagyományos, változó geometriájú turbót is meghagyták. A két kiegészítő segédrendszer hatására a T-Hybrid Optima rugalmasabb viselkedésű a hagyományos (135 LE-s) dízelváltozatnál (gyorsulás 0-100 km/h, 9,6 helyett 9,0 s, végsebesség 202 helyett 220 km/h, vegyes fogyasztás 4,9 helyett 4,2 l/100 km), kombinált teljesítménye 170 LE (380 Nm). Ugyanakkor jóval tisztább működésű is (CO₂: 128 helyett 99 g/km). Az új hajtáslánc moduláris szerkezetű, a Kia bármelyik modelljébe könnyen beépíthető, akár már a közeljövőben.

A rendszer alapelemei ▶

▶ A T-Hybrid motortere, a dízelmotor 1,7 l-es, a kombinált teljesítmény 170 LE



Optimális



Az előd sikereket hozó erőit megtartva, de friss márkaculatot teremtő formával és a legkorszerűbb technológiákkal készül új bódításra a 2016-os Kia Optima.

Új stílus: megmaradt a tigrissor hűtőmaszk, de belesimul a frontrészbe, és egységet alkot az akár bi-xenonnal világító fényszórókkal

A Peter Schreyer irányításával megtervezett Optima az egyik legfontosabb modell a Kia választékában: Észak-Amerikában harmadik éve vezeti a márká eladási listáját, és Európában is folyamatosan erősödik. A cégvezetés nem véletlenül időzítette a soron következő generáció premierjét a New York-i Autószalonra, hiszen 2010-ben itt debütált a gyári kódrendszerben TF jelölésű előd is. A karosszéria korábban remekül eltalált arányainak változatlansága csupán látszat, mert maradt ugyan a csipetnyi sportossággal fűszerezett funkcionalitás, de a méretek megváltoztak. A hátsó kényelemben kulcsfontosságú tengelytáv (2805 mm) 10 mm-rel nőtt, és a szélesség (tükrök nélkül 1860 mm) is 25 mm-rel több. Ez együttesen tágasabb, kényelmesebb utasteret eredményez, sokkal nagyvonalúbb fej-, váll- és hátsó lábtérrel, valamint nagyobb csomagtartóval. A design markáns: az agresszívnak mondható orrkiala-

kítás „feszre húzza” a lemezfelületeket a kerékívek felett, a hátrahúzott fényszórók pedig mélyen belenyúlnek a lökhárítóba. Továbbra is döntött A- és lendületes C-oszlopok jellemzik az Optimát, a hátsó tetőoszlop ablaka egyedi megoldással ível a magasba. A megemelt csomagterfedél a Kia luxusmodelljeit juttatja a szemlélő eszébe, akárcsak a formához illeszkedő LED-es hátsó lámpák (felszereltségtől függő opció). A külső nem minden, sőt a lemezek alatt nagyon komoly dolgok történtek. A karosszériaszervezet különböző minőségű, nagyszilárdságú acélövzetekből áll, merevbbé téve a padlólemez is. A mérnökök jelentős arányban (50%) vetettek be ultranagy szilárdságú acélokat, ami háromszoros javulás a korábbi Optimához képest. Négy és félszeresére emelték a legkorszerűbb ragasztásos kötések arányát – ez mérsékli a zajokat és a rezgéseket, miközben

javítja a szerkezeti szilárdságot –, továbbá három és félszeresére nőtt a melegen sajtolt alkatrészek száma. Az új vázszerkezet összességében fokozott ütközésbiztonságot, a merevbb karosszériához precízebben kapcsolódó felfüggesztés pedig jobb vezethetőséget garantál. És ezzel még nincs vége. Az új Optima az első panoráma üvegtetős Kia, amelynél a merevítőkeret szénszálal erősítésű műanyag – a kisebb tömeggel alacsonyabbra került a tömegközéppont. Nagy hangsúly esett a zaj- és rezgéscsökkentésre: beburkolták a teljes fenéklemezt (ez a légellenállást és vele a fogyasztást is kedvezően befolyásolja), a műszerfalba és a szélvédőhöz extraszigeteléseket tettek, merevbbek a motorfelfüggesztések. Javult a rugózási komfort, a kormányreakció, az egyenesfutás. Újak a futómű első és hátsó segédkereteinek bekötési pontjai, a lengőkarok, a korábbi duplaperselyek helyett négyet alkalmaznak mindkét segédváznál, így növelve az oldalirányú merevséget. A kormányoszlopra ható régebbi kormány szervót kiváltó fogaslécra rögzített, elektromos kormányrásegítés (R-MDPS) opcióként rendelhető, a rövidebb áttétellel érezhetően több a visszajelzés a kormánykeréken.



Európában nem divat a krómozott keréktárcsa, illyesmivel Észak-Amerikában találkozni. A választható felnik 16–18 colosak

Vetítettek a műszerek, a kormány karimájának alsó íve sportosan lapított. A TomTom-rendszer online funkciói hét évig ingyen használhatók



Kizárólag minőségi anyagokat használnak az utastérben, a burkolatok puhák, a műszerek, kapcsolók elrendezése logikus. A légkondicionáló természetesen automata és kétzónás

Gyémántmintás varrással díszített, elektromosan állítható, fűthető bőrülések járnak a csúcsmodellhez



Még nincsenek hivatalos adatok a hajtásláncokról, de az biztos, hogy a Kia közvetlen befecskendezéses, turbós T-GDi benzinmotorja része lesz a választéknak

Az új Optima belül nagyobb, kényelmesebb, innovatív és funkcionális: magasabb kategóriákban szokásos formai megoldások, szolgáltatások várják az utasokat. A közép-kategóriás szedán megalkotásakor a tervezők a Kia luxusautóinak globális kínálatából merítettek ihletet, minden eddiginél több puha tapintású felületet kialakítva. A legapróbb részletek is fontosak: a műszerfalat, az ajtókat elegáns varrás díszíti, ezek hatását komfortszinttől függően fémes dekorációk fokozzák. A vezetőközpontú utastér letisztultabb, ráadásul a sok vízszintes felület és a széles középkonzol a térérzetnek is jót tesz. A funkcionális kezelőszervek (kapcsolók, gombok) csoportosításával, illetve számuk jelentős csökkentésével sokat javult a kiemelkedő ergonómia. A dizájnjáért felelős csapat külön figyelmet szentelt az ülés komfortnak. A merevebb ülésváz mérsékli a rezgéseket, és a fejtámlában, a háttámla felső részén, valamint a combtámasznál alkalmazott puha szivacsnak köszönhetően az utasok minden eddiginél kényelmesebben helyezkedhetnek el. A mélyebb oldalpárnázat szintén tömörebb, így jobban támaszt. Kimondható, hogy az Optima prémiummodell, ezért a Kia ehhez a magas színvonalhoz igazította a kivitellek gazdag alap- és extrafelszereléseit. Az új Optima az első modell, amelyhez bi-xenon fényszóró rendelhető. A dinamikus kanyarkövető technológia (DBL), valamint az automatikus távfényvezérlés (HBA) problémamentessé teszi az éjszakai vezetést, utóbbi szembejövő forgalmat észlelve automatikusan átvált tompított világitásra, amíg az autó el nem halad. Minden változatban tolatókamera segít parkolni, egyes piacokon pedig 360 fokos panoráma-monitor is elérhető lesz. A kiemelkedő biztonsághoz nagymértékben hozzájárulnak a vezetőtámogató elektronikus rendszerek, amelyek között megtalálható az adaptív sebességtartó automata (SCC), a holtterfigyelő (BSD), a hátsó keresztirányú forgalomfelügyelő (RCTA),

illetve a vészfékasszisztens (AEB) is. Utóbbi – megfelelő körülmények között – akár meg is állítja az autót, hogy elkerülje az ütközést, vagy csökkentse az elkerülhetetlenül bekövetkező baleset súlyosságát. Az AEB-rendszer vezérlése rendkívül intelligens: a kamerák információja alapján képes felismerni a gyalogosokat, így az Optima nemcsak az utasait, de a környezetében közlekedőket is védi. A navigációnál már a bevezetéskor megrendelhető lesz a TomTom online szolgáltatással kiegészített eszköze, amely valós idejű tájékoztatással teszi élvezetesebbé az utazást. A pontos forgalmi adatokat felhasználva az utazástervező a mindenkor leggyorsabb útvonallal kalkulál, mindemellett tájékoztatja a vezetőt a rögzített és mobil traffipaxokról, továbbá hely alapú információt nyújt a közeli üzletekről, szolgáltatásokról, vállalkozásokról, még a várható időjárásról is. Akárcsak az egyedülálló garanciánál, a Kia a TomTom-rendszerrel kapcsolatban is nagyvonalú, az Optima-tulajdonosok a vásárlást követő hét éven át ingyen vehetik igénybe az online szolgáltatásokat. Az új Kia Optima értékesítése 2015 negyedik negyedévében kezdődik, az európai modellek Dél-Koreából, a Kia egyik legmodernebb gyárából, a Hwasungban működő üzemből érkeznek.

KIA magazin olvasói kedvezmény a Service4You szállodáiban.

Válasszon ajánlataink közül a www.s4yhotels.hu oldalon. Foglaláskor ne felejtse el megadni a KIA kódot!

S4Y service4you
HOTELS

www.s4yhotels.hu

Kedvezménykód: S4YKIA28



Aquarell
CEGLÉD

RAMADA
HOTEL & RESORT
LAKE BALATON

TISZA BALNEUM
THERMAL HOTEL - TISZAŐRÓD

Kehida
FAMILY RESORT

ALFÖLD GYÖNGYE
*** SUPERIOR
HOTEL ÉS KONFERENCIAKÖZPONT

Hotel Vital
Zalakaros

MAJERIK HOTEL
HÉVÍZ

Featuring **MóKaland**

Kids Oasis

Kisgyermekbarát szálloda



Mára jellegzetes Kia-védjegy lett a négy-négy diódából álló „jégkocka” menetfény a lökhárító sarkain. A lökhárító is mélyebbre nyúlik, és a küszöbtoldatok sem maradhattak el

Kívánságkosár



Egy-egy vastag kipufogócső néz ki az átrajzolt lökhárító sarkai alól, a tetőspoiler diszkrét, és jól illeszkedik a kupés tetővonalhoz. 17 colosak az egyedi alufelnik, hátul is LED-esek a lámpák



Nemcsak a méretesebb ajtó, de a jobb oldalon kivezetett dupla kipufogó és a markánsabb diffúzor is megkülönbözteti az ötajtóst a kombitól. Alapból is 510 literes csomagtartójával elsőrangú családi autó



A markánsabb diffúzor is megkülönbözteti az ötajtóst a kombitól. Alapból is 510 literes csomagtartójával a kombi elsőrangú családi autó



Vagány műszerfal, marokba simuló sportkormány, fémpedálok

Most már nemcsak a legerősebb motorhoz jár a harcias külső, a GT Line-szett a hétköznapiabb cee'deket is vagánnyá teszi. Ráadásként jön az új, egyliteres turbós benzinmotor is.

Az idei Genfi Autósza-lon Kia-standjának forgószínpadán egy pirosba öltözött kombi cee'd-et láthatott a nagyérdemű. Messziről talán nem tűnt fel a látogatóknak, hogy ez nem egy átlagos puttonyos modell, hanem az alsó-középkategóriás család új tagja, a GT Line. Aki közelebb lépett, bizonyosan nem csodálkozott azon, miért tette a dél-koreai márka a stand közepére. Merészet léptek, olyat, amit ma kevesen tesznek meg: a méltán népszerű, 204 lovas turbós GT-széria jellegzetes vonásait az átlagvevő által elérhető csomagba pakolták. A GT Line így első pillantásra vérbeli GT-nek tűnik, hiszen megtaláljuk a szélesebb és az eredetinel alacsonyabbra nyúló, átfazonírozott lökhárítókat, a vadító „jégkocka” LED-es nappali menetfényeket, a stílusos küszöbspoileret, az öblös kipufogókat, ráadás-ként pedig a szép vonalú 17 colos alufelniket. Nem ért véget a munka kívül, az utastér is nemesebbé vált, a környezet ugyanolyan sportos és egyedi, mint a GT-kben. A kárpitok szürke, fehér vagy fekete színekben pompázhatnak, ezekhez szürke cénát használnak, és a kabin több pontján is találkozhatunk a GT Line-logóval. Egyenesen a GT-ből érkezik a zongoralak-bőr díszítésű sportvolán és az alumínium pedálszett is. A jól áttekinthető műszerfal egyik ékes-sége az alumínium motorindító gomb, mutatós a GT stílusában kialakított középkonzol és a háttérvilágít-
tásos USB- és AUX-bemenet. Illik az autó karak-
teréhez a légbeömlő rostélyok és az elektromos
ablakemelő kapcsolók krómkerete. A három karosszé-
riaváltozathoz – három-, ötajtós és kombi – egyaránt

elérhető az új csomag, amely tartogat még egyéb izgalmas meglepetéseket. Az egyik a vadonatúj 1,0 literes, háromhengeres, közvetlen befecskendezéses turbós benzinmotor (T-GDI). A GT Line-ban debütáló erőmű a 120 lóerővel és a 172 Nm nyomatékkal nemcsak harmonikus utazóautót farag a cee'dből, de bármikor tüzes bombázóvá is változtathatja. Sebes-ségváltója hatfokozatú kézi, alapáron jár hozzá az ISG startstop rendszer. Hozzányúltak a fejlesztők a cee'd-model csalá-d 1,6 literes CRDi dízelmotorjához is: a GT Line-változatokban immár 133 lóerővel és 285 Nm nyomatékkal viszi az autót, nemcsak csendesen és takarékosan, igen nagy vehemenciával is. Ráadásul a motor a korábbinál alacsonyabb fordulatszám-on adja le csúcnyomatékát, így minden helyzetben könnyebben, élvezetesebben vezethető. Ehhez a közöscsöves gázolajshoz alapesetben hatgango-s kéziváltó jár, ám megjelent a palettán a friss fejlesz-tésű, hétfokozatú, duplakuplungos robotizált sebes-ségváltó (DCT) is. Az új szerkezet automatikus üzem-ben a lehető legnagyobb kényelmet nyújtja szinte észrevehetetlenül finom kapcsolásaival, miközben manu-ális módban a sofőr átveheti az irányítást, és kedve szerint sportosan is hajthatja az autót. A korábbi hatfokozatú, hidrodinamikus nyomatékváltó-val összevetve érzékelhetően gyorsabb kapcsolást és kisebb üzemanyag-fogyasztást ígér. A GT Line-mo-dellek az új motorokkal 2015 második felében érkeznek meg az európai piacra, továbbra is Zsolná-ról, ahol a többi cee'd is készül.



A kategória egyik legnagyobbja, a 4050 mm-es hosszhoz kompaktkra jellemző, 2570 mm-es tengelytáv társul. Masszív, elől McPherson, hátul az e kategóriában nem megszokott, igényes multilink futómű támogatja a sportos kanyarvételt, és a kényelemre vágyóknak is örömet szerez



27

Nagyon népszerű világszerte: 2013-ban 471 000 darab Riót értékesített a Kia, de Európában is dobogós volt a márka ranglistáján, több mint 56 000 példánnyal. Új stílusú 15, 16 és 17 colos felnigarnitúrát terveztek hozzá



A tető vonalvezetése kupés, de a hátsó utasok fejtete is tágas. Hozzánk csak ötajtós változatok érkeznek



Új, divatos panel veszi körül a 7 colos képernyőt. utomata klíma és Bluetooth-kihangosító fokozhatja a komfortot



Alaphelyzetben is bő, 288 literes a szép és tartós kárpittal bélelt csomagtartó, az üléstámlák ledöntésével csaknem egy köbméteres raktér keletkezik

CSÚCSRA TÖR

Négy év siker után megújult a Kia egyik legkedveltebb modellje, a Rio. Újra csábít.

Mindenki megirigyelheti a Kia elmúlt fél évtizedes menetelését. Nemcsak Európában, világszerte is folyamatosan nőnek az eladások, semmilyen gazdasági válság nem tudta visszavetni. Különösen a Rio (vagy egyes piacokon K2) szereplése kiugró, a márka kisautója ugyanis eladási rekorder a világpiacra. Kedvelik Amerikában, Európában és Kínában is, nem véletlenül: tágas, vidám, karakteres és megfizethető, gazdaságosan üzemeltethető. Ez a sorozat 2011-ben mutatkozott be, és a tavalyi Párizsi Autószalon közönsége előtt leplezték le a felfrissített változatot. A Kia csapata Peter Schreyer vezetésével alapos és jó munkát végzett, úgy újították meg a sikerkovácsot, hogy azonnal felismerhetőek rajta a módosítások. Rajzoltak új első lökhárítót, más formát szabtak az alsó sarkokra tett ködfényszóróházaknak, utóbbiakat kettős krómcsikkal tették látványosabbá, a csúcsmodellnél LED-es nappali fény világít, elől. A hátsót is átdolgozták, széltejében szinte teljesen kitölti egy divatos szürke betét, ami a parkolási

koccanásokat is jól viseli. Két új színárnyalat, az Urban Blue kék és a Digital Yellow sárga teszi fel a pontot az i-re. Természetesen a Kia belsőépítései is aktivizálták magukat, a kategória egyik legágasabb utasterében több újdonsággal és jó érzékkel elvégzett finomhangolással találkozunk. Elegánsabb lett a műszerfal a légbeömlők köré tett krómozott kerettől és az audio-rendszert körülölelő, áttervezett középkonzolpaneltől. A csúcsváltozat szövethárpítja a korábbinál még igényesebb és tetszetősebb. Ma már elvárás, hogy különféle okos szolgáltatásokat használhassunk menet közben is. Ennek szellemében megjelent a kínálatban a DAB digitális rádió, és ki kell emelnünk a Kia új generációs audio-video navigációs rendszerét, amely erősebb processzorának köszönhetően gyorsabb útvonaltervezéssel kényezteti az utasokat, akik 7 colos, színes kijelzőn kapják meg az információkat. Az extrafelszerelések közül természetesen nem hiányozhat az automata klímaberendezés, az elektromos napfénytető, a

kormány- és ülésfűtés, a tempomat és a Bluetooth-kihangosító sem. Az utasok testi épségére hat légszák vigyáz, a vezető munkáját visszagurulásgátló, vészfékezésjelző és stabilitáskontroll egyaránt segíti. Az új Rio motorpalettáján négyféle felfrissített erőforrás szerepel, mindenki megtalálhatja a neki tetszőt. A változó vezérlésű, négyhengeres, 16 szelepes benzinesek 1,2 és 1,4 literes lökettérfogattal, 85 és 109 lóerős teljesítménnyel készülnek. A dizelpártiak háromhengeres, 1,1-es, 75 LE-st vagy négyhengeres, 1,4 l-es 90 lovaszt választhatnak, előbbi 170, utóbbi 220 Nm nyomatékával a sportosan hajtók elismerését is kivívja. Öt- vagy hatfokozatú kézi sebességváltók csatlakoznak a motorokhoz, az erősebbik benzineshez négysebességes automatát is lehet rendelni. Valamennyi erőforráshoz megrendelhető a második generációs ECO Dynamic-technológia. Ez nemcsak start-stop rendszert, alacsony gördülési ellenállású abroncsokat, fejlett generátorvezérlést és megerősített indítómotort is magában foglal. Ennek köszönhetően a gyengébbik dízel vegyes átlagfogyasztása mindössze 3,6 l/100 km (CO₂: 94 g/km), s az alap benzines is beéri csupán 4,7 literrel 100 km-en (CO₂: 109 g/km). A megújult Rio már elérhető Magyarországon is, árai kedvezőek, mint az elődmodelléi voltak. A jól felszerelt 1.2 CVVT LX-kivitel már 3 065 000 forintért haza lehet vinni.

A jellegzetes hűtőmaszkot is átrajzolták, a sárvédőkről a tükrök alsó széleibe költöztek az oldalsó irányjelzők. A 7 év vagy 150 000 km általános garancia magától értetődő



Közlegény

*A személyautók mellett
a Kia tucatnyi katonai járművet is
gyárt, a KM420 az alapmodell.*



Vászon tetős KM420 alapmodell, katonai kiegészítőkkel (marmonkanna, gyalogsági ásó). A fényszórókat rács védi, az irányjelzők alá légóltalmi lámpákat szereltek

Egy autógyár számára a hadsereg megrendelése nemcsak jó üzletnek, elismerésnek is számítanak, hiszen a katonai gépkocsiknak minden területen a legszigorúbb követelményeknek kell megfelelniük. A Kia Motors lánctalpas (BV) és gumikerekes (KM) járműveket egyaránt gyárt, utóbbiakat ötféle méretosztályban (sorrendben 420, 450, 250, 500, 1500), többféle felépítménnyel. A szigorú amerikai FMVSS-szabványt (Federal Motor Vehicle Safety Standards) is teljesítő KM420 Series a belépősorozat, amolyan mindenes. Külsőre alapvetően terepjáró, a legegyszerűbb kivitel neve nem véletlenül Utility Vehicle, azaz haszonjármű. Már ebből is többféle létezik: békefenntartóknak szánt fehér festéssel, álcázó terepszínű ruhában, levehető vászon- vagy lemeztetővel, golyóálló páncélozott karosszériával, vagy akár vegyvédelmi képességekkel. Maximum hat katona szállítására alkalmas, gördülő össztömege 2150 kg lehet. A 420-as kitűnő alapja a könnyű, mozgékony, ezért gyorsan célba juttatható és ott hatékonyan bevethető tűzérési járműveknek. A KM422 kétfős legénységet és két kazetta muníciót, a KM423 pedig három személyt, valamint nyolc tölténykazettát

vihet. Ez utóbbihoz hasonlít a KM424, ez szintén háromszemélyes, ám a fegyvere komolyabb: 106 mm-es löveg – a hosszú cső a szélvédőkeret közepébe süllyesztve nyúlik előre. A KM426 talán a legveszélyesebb: 360 fokban elforgatható, 40 mm-es repeszgránátokat kilövő szerkezetével minden irányba képes támadni. A KM420 alapját masszív létraváz adja, elől-hátul gyűrődőzónákkal. A felépítmény méretei csekély mértékben eltérők (3,9 és 4,0 m-es hossz), de az autók abban egyformák, hogy kapaszkodóképességük 60%, szabadmagasságuk 220 mm, és nem okoz nekik gondot a fél méternél mélyebb (510 mm-es) gázló sem. A kormányoszlop energiaelnyelő, az irányítás szervoréségítés nélkül is könnyű, a fordulókör sugara csupán 5,14 m. Minden változatban egyforma motor dolgozik, a 2,0 l-es dízel 91 LE-s, nyomatéka 205 Nm. Megbízható, elpusztíthatatlannak tartott darab, sík úton maximum 115 km/h-ra tudja felgyorsítani a kapcsolható összekerekhajtásos 420-asokat, a hatótáv 550 km.



Kissé tankszerűnek tűnik a hatalmas, 106 mm-es löveggel felvértezett KM424-es

Kiák, másképp

Egy márka közönségsikerének jele, ha a tuningmániások is rákapnak. A Kia egyik legnagyobb ilyen nemzetközi közössége a 2001 óta létező StreetKiaz.

Hogy kik azok a tuningrajongók? Túlzás nélkül a legelkötelezettebb tulajdonosok. Ők azok, akik mondhatni intimkapcsolatban állnak autójukkal, és nem ritkán milliókat költenek különféle karosszéria- és utastér-átalakításokra, szemkápráztató fényezésekre, futóműüllesztésekre, motorerősítésekre, extrémfelnikre, dübörgő hifikre. Titokzatosan zárt világ ez, ám kissé paradox módon mégis teljesen nyitott, hiszen az épített járgányokat mindenki láthatja, és általában megcsodálja az utcán, de a különféle tuningkiállítások is rendkívül népszerűek. A Kia

gumikat gyorsan talált, de ekkor szembesült a szomorú ténnyel, hogy a Kiákhoz gyakorlatilag nincsenek egyéb tuningalkatrészek. A helyzet cselekvésre késztette, komolyan elmerült a témában, hasonló gondolkodású Kia-tulajdonosok társaságát kutatta a világhálón, és össze is ismerkedett a floridai Jason Mathisszel, aki akkoriban a Yahoos szervezett márkaklubot. Összefogtak, és a többi inntől történelem: a StreetKiaz 2001. október 18-án indult, világszerte összefogva és élő programokon, találkozókön is baráti társasággá kovácsolva a Kia-rajongó

Alacsonyan repülő Optima



Komoly karosszériás beavatkozás után kerülhettek fel a Vossen-felnik az Optimára. A rövidebb rugókkal alaposan lehasaltatták a limuzint

egyik globális tuningközössége, a StreetKiaz létrejötté szinte a véletlennek köszönhető. 2000-ben, az akkor húszas éveinek végén járó, Massachusettsben élő Mark Ignallnak új autót kellett vásárolnia. Nem volt túl sok pénze, így olcsó, ugyanakkor jó minőségű, kényelmes, megbízható modellt keresett, választása végül a Kia Sephia LS-re esett. A remek vételről sokat elmond, hogy „némi aprója” még maradt is, ezért – hogy egyedibbé tegye a Tengerentúlon kiskocsinak számító Sephiát – kiegészítőkre vadászott az interneten. Sportosabb felniket és szélesebb



Népszerű alap a Forte. A tuning nem mindig kerül sokba, már egy érdekes fénnyezéssel és jó kerékválasztással feldobható a látvány

Szereti, ha piszkálják: a Soul eredetiben is stílusos, de tuninggal fokozható a hatás

Előrelép



A Sorento alapjaiban új, frissebb, kifinomultabb és sokkal technikásabb is, mint valaha. Igazi prémiumkategóriás utazóautó.

A Sorento első sorozata 2002-ben azonnal óriási sikert és ismertséget, elismertséget hozott a Kíának világszerte. Az akkor még alváz szerkezettel bemutatott gépet 2010-ben követte a korábbival igazából csak nevében rokon, alapjaiban új, immár önálló felépítéssel, most pedig itt a legújabb, elvében a közvetlen előddel ugyan hasonlóságot mutató, de szerkezetével minden részletében friss modell. A padlólemez a tavaly bemutatott Sedonáé, a korábbinál 80 mm-rel hosszabb, 2780 mm-es tengelytávval! A teljes hossz 95 mm-t nyúlt (4780 mm), a szélesség 5-öt nöött (1890 mm), a magasság azonban 15-tel csökkent (1690 mm). A karosszéria torziós merevsége 14 száza-

lékkal javult az elődhöz képest, főleg az ultranagy szilárdságú, mikroötvöztött acélarány megemelésének – 24,4-ről 52,7 százalékra – hatására. A Kia a Sorentón bevezette a lézerhegesztést, és a számítot-tan deformálódó, melegen sajtolt acélelemek száma is megnőtt, 4,1 helyett immár 10,1 százalék. Az eredmény: tökéletes passzív biztonság és csendes futás, az új utastér 6 százalékkal halkabb a korábbinál. A koreai-német-amerikai kooperációban megrajzolt forma tökéletesen illik a márká mai, divatdiktáló irány-vonalába. Ekkora „tigrisorr” hűtőmaszkot még nem látott az autós világ: a megjelenés határozott, feltűnő, ám távolról sem hivalkodó, és főleg nem agresszív.



◀ Az emelt ülés helyzetből minden irányban jó a kilátás, a Sorento a városi forgalomban is remek partner

A kerékek műanyag burkolata nemcsak a megjelenésnek tesz jót, városban és terepen is hasznos

A karosszéria részletgazdag, finom kidolgozású, élei tökéletesen illeszkednek, rései keskenyek, ez önma-gában is a magas gyártási minőség egyik fontos jele. A hatalmas és vaskos ajtók meglepően könnyen nyílnak, és szinte derékszögben kitarthatók: magasra kell ülni, de könnyű és kényelmes is a beszállás. Az utastér minden részletében vadonatúj, csupa puha műanyag és bőrfelülettel, prémiumkategóriás szín-vonalon, tökéletes kidolgozással: a kapcsolók, a fedelek mind finoman és csendesen működnek. A műszerfal ügyes arányérzékkel egyszerre luxusos és terepjárós, jól árnyékolt kijelzői szikrázó napsütésben is kiválóan láthatók, és nagyon jó, hogy a pult soha nem tükröződik a szélvédőben. A középkonzol az összerékhajtás ellenére sem zavaróan széles, magasra emelt kezelőszervei jól elérhetők, egyszerűen használhatók. A nagy érintőképernyő óriási előnye, hogy az utasok is jól láthatják, és a vezető minden helyzetben könnyen eléri. Pakolóhelyből rengeteg van, méretesek az ajtózsébek, nagy a kesztyűtartó, és sok a jól használható fedeles rekesz, a mobiltelefon helyét sem kell keresgélni. Az elektro-

mosan állítható, deréktámaszos első ülések szélesek, lapjuk kellően hosszú, jól támaszt, támlájuk magas, sok száz kilométer után is kényelmesek. A kormány vastag karimájú, jó fogású, a fejtér még 185 centis testmagasság felett is bőséges, a vállszélesség pedig óriási. A hátsó sor finoman emelt, így az ott ülők is kitűnően látnak. A tesztautóban nem csak a 40/20/40 arányban osztott támla dönthető előre (egyetlen moz-dulattal), az egész pad aszimmetrikus osztás men-tén jó 20 centin előre-hátra csúsztatható. Ezzel akár 40 centis hátsó láb hely is beállítható, keresztbe tett lábbal is utazhatnak a kosárlabdacsapat támadó-játékosai... A váltár három átlagfelnőttnek is kényelmes, és óriási dolog, hogy a középen ülő lábtere teljes értékű, a padló ugyanis abszolút sík. A feláras kétsze-mélyes leghátsó ülés sor szintén – meglepő módon – teljes értékű, de ide bemászni nem könnyű (bár a középső sori támlarészek mindkét oldalon előrehajthatók, és az ülőlap is előrecsúszik). 180 centivel, ha nem is kilométerek százain, néhány tíz percen át el lehet itt is ücsörögni, főleg úgy, ha az eggyel előrébb ülők ülés-csúsztatással „átadnak” egy kicsit a láb helyükből. ▶

Külön érték, hogy a leghátul utazóknak is jár némi pakolóhely, és saját szabályozópanelet maguk állíthatják a szellőzésüket. A csomagtartó hét utassal nem óriási, hat iskolatáska azért így is bőven elfér... Az alapterület jóval nagyobb, mint volt, csak a redőny alatti tér is 605 l-es! A középső sor támláit ledöntve az ülőlaprészek is lesüllyednek, így a megnövelt raktér padlózata nem csupán szépen kárpitozott, teljesen sík is. A rakodóperem kényelmesen alacsony, befelé ráadásul

fecskendezésű, változó geometriájú turbóval töltött 200 LE-s négyhengeres gyorsan és meglepő visszafogottsággal kel életre, hidegen is csendes. Gázreakciója olyan éles, mint a jó turbós benzineseké, gyorsan melegszik, és hidegen is jól terhelhető. Szépen, egyenletesen húz már 1200/perctől, turbólyuka alig érezhető, ráadásul 1800/perc környékén teljesen el is tűnik. A hatsebességes bolygóműves automata finoman és főleg gyorsan lépeget a fokozatok között, hagyja nyo-

személyautósak, a nagy karosszéria oldaldőlése a tempós kanyarokban is minimális, a viselkedés a végletekig semleges; határhelyzetekben biztonságosan az orrát kezdi a kanyar külső íve felé tolni a Sorento. A szélzaj erősebb tempónál is visszafogott, még a nagy külső tükrök is csendesek. A hosszú hatodik fokozatban 130 km/óránál csak alig 2000/perc felett forog a motor, innen gyorsítva visszakapcsolás nélkül is vehemensen indul el az autó, de az automata, ha kell,

kolórendszer és körbelátó – madártávlati kép alkotására is képes – kamerák is segítenek. A nálunk kizárólag a 2,2-es turbódízelrel kapható új Sorento LX jelű alapki-tele 9 400 000 forintos listaáron mindent megad, ami a kategóriában ma elvárható. A hat légzsák és a menetstabilizáló elektronikák egész sora mellett ott a kanyarkövető világítás, a kormányról vezérelhető, telefonkihangsúlyos hifi, a tolatóradar és természetesen a légkondi meg a tempomat is. A csúcskivitelhez, az EX Premium-



Finom elemekből áll a jól áttekinthető műszerfal, a kormány nagyon jó fogású, áttételezése kellemesen közvetlen. A középkonzol bőségesen hagy helyet a vezető lábának



A műszerek erős napsütésben is jól láthatók, a központi érintőképernyőt könnyű kezelni



Hatalmas a lábhely a második sorban, az ülőlaprészek sínén tologathatók előre-hátra



180 centis átlagtermetű felnőttek is jól elférnek leghátul

egyképpen nincs küszöb, a nehezebb holmikat könnyű becsúsztatni. A tesztautó csomagterajtaja villanymotoros mozgatású, ám ez a rendszer mostantól nem csupán gombnyomásra működik: a kulcs nélküli indítórendszer jeladóját zsebben tartva nemcsak az ajtók nyithatók, vagy a motor indítható be gombbal. Az autó mögé állva a csomagtartó fedele automatikusan felemelkedik. Persze előtte pittyeg, és az indexekkel villog is a Sorento, hogy figyelmeztessen, ha hátrébb lépünk féllépésnyit, a folyamat leáll, az ajtó nem nyílik. Hogy mire jó ez? Óriási segítség például, ha mindkét kezünkben nehéz csomagokkal érkezünk: nem kell őket letenni a csomagternyitáshoz. A modern szerkezetű 2,2-es, közös nyomócsöves be-

matékból dolgozni a motort. A középkonzol Drive Mode feliratú gombjával az alapon kívül Eco- és Sport-beállítás is választható, a kormányasszisztens ereje, a gázreakció és váltó kapcsolási stratégiája is változik ilyenkor. Nagyon jó, hogy a rendszer Sportban sem húzhatja feleslegesen a dízelt. A visszakapcsolások gyorsak, a váltó lejtmenetben motorfékkel segít, elég hatásosan. A lamellás kuplungos, teljesen automata kapcsolású összerékhajtásban az első kerekek állandóan hajtottak, hátra az elektronika küld nyomatékot, ha kell. Nem csak akkor, ha már az első kerekek kipörögnek, sokkal korábban is, és nem is csak terepen, akár egy-egy gyorsabb országúti kanyarban, hogy még stabilabb lehessen az ívmenet. A kanyartulajdonságok egyébként meglepően

azonnal visszavált, akár kettőt is, hogy ülésbe préselő legyen a vágta. A fékek meglepően hatásosak, és nagyon jó, hogy a hajtáslánc központi differenciálja fix nyomatékosztásra is zárható (a középkonzol gombjával), a tengelyi diffizárak helyett a fékeket használja az összerékhajtás számítógépe, nagyon is hatékonyan. A nagy gép mély sárban és homokban is jól boldogul, minimális vezetői beavatkozással a hajtáslánc lényegében a legtöbb feladatot szinte magától megoldja. Városban is kellemes az élet, és nem kizárólag azért, mert a magas ülésből jól átlátható a forgalom. A fordulókör kicsi, a nagy sebességnél is célpontos kormány a végállások között mindössze 2,75-öt fordul, könnyű a manőverezés. A parkolásban automata par-

hoz felár nélkül jár a xenon fényszóró, a holtterfigyelő, a sávellahagyásgátló, a táblafelismerő rendszer, a kulcs nélküli nyitás-indítás, a motoros, távérzékelős csomagterajtó, a kétzónás légkondi, az automata világításkapcsolás, az automata váltó, a bőrkárpit, a LED-es hátsó világítás, a nyitható üveg-tető és az elektromos állítású első ülések hűtése-fűtése, sőt a hátsó ülésfűtés és az összerékhajtás is. Az ár ennek tükrében meglepően kedvező: 12 750 000 forint, a két leghátsó hely felára 300 000 forint, az extrahosszú, 7 éves, 150 000 km-es garancia pedig magától értetődően jár, mint minden Kiára.

A teljes értékű pótüléseket a padlóból (egyetlen mozdulattal) kihajtva is marad hely a csomagoknak

Hatalmas a csomagtartó, küszöbe kellemesen alacsony, fedele magasra nyílik



Csendes és takarékos is a 2,2-es gázolajos, a tesztfogyasztás vegyes üzemből 8,0 l/100 km-re jött ki. A motorháztetőt gázrugók emelik a magasba



Műszaki adatok Kia Sorento 2.2 CRDi EX Premium

Motor

Soros, négyhengeres, közvetlen befecskendezéses, közös nyomócsöves dízel, változó geometriájú turbóval.
Hengerűrtartalom: 2199 cm³.
Teljesítmény: 200 LE/147 kW (3800/perc).
Nyomaték: 441 Nm (1750–2750/perc).

Erőátvitel

Hatfokozatú automata váltó, lamellás kuplungos automata összkerekhajtás.

Karosszéria, futómű

Ötajtós, hétüléses önördő acélkarosszéria.
Hossz x szélesség x magasság: 4780x1890x1690 mm.
Tengelytáv: 2780 mm.
Csomagtartó: 605–1662 l.
Saját tömeg: 1842 kg.
Szabad hasmagasság: 185 mm.

Futómű

Elöl McPherson, hátul oldalankénti több lengőkaros független rendszer, elöl-hátul tárcsafékek, elöl első hűtéssel, 19 colos könnyűfém keréktárcsák (235/55 R19).

Menetteljesítmények

Végsebesség: 203 km/óra.
Gyorsulás (0–100 km/óra): 9,6 s.
Fogyasztás (vegyes): 7,4 l/100 km. CO₂: 177 g/km.
Tesztfogyasztás: 8,0 l/100 km.

A pillanat művészete



Alázat és koncentráció, harmónia és erő, összekulcsolt kezek, lehajtott fejek, dacos diadallal teli szempár – nem szokványos sportfotók töltötték meg a Koreai Kulturális Központ kiállítóterét idén februárban és márciusban. Súlyok László fotói ékesszólóan mesélnek – de vajon miről?

– Tizenöt éve fotózom hivatásszerűen. Riporterként kezdtem, aztán egy szerencsés véletlen kapcsán belecsöppentem a tánc világába, de divatfotósként is dolgozom. Akár a helyzet diktálta a képet, akár én állítottam be a kompozíciót, mindig többre törekedtem a dokumentálásnál. Igyekszem átadni valamit a sportoló, a táncos, a modell személyiségéből. Próbálok úgy megragadni a pillanatot, hogy abban benne legyen annak nemcsak az előzménye, a lehetséges folytatás is. Ez ebben az esetben azért nehezebb, legalábbis a befogadó számára, mert többnyire nem klasszikus akciófotókat készítek. Igyekszem kitörni a sportot beskatulyázó sztereotípiákból. Engem jobban érdekel a belső feszültség, a dráma, ha úgy tetszik, ami az összecsapás előtt és után zajlik a pást szélén.

Mennyire van jelen ezekben a képekben Súlyok László?

– Ez a fotográfia alapvető kérdése. Szerintem elengedhetetlen, hogy a fotóriporter saját személyisége is megjelenjen a képen. Ugyanakkor úgy kell az előtérben lennem, hogy közben a lehető leginkább láthatatlan legyek – ez a sportfotózásban, ahol közvetlenül az események közelében, de mégiscsak kívülállóként, zavaró tényezőként vagyok jelen, a szó szoros, fizikai értelmében értendő. Számomra mindennél fontosabb, hogy olyan témát találjak, ami iránt magam is érdeklődöm, legyen az tájkép, modellfotó vagy éppen a taekwondo.

Honnan jött az indíttatás, hogy taekwondót fotózzon?

– Közel húsz éve űzöm ezt a sportot, bár a harcművészetek általános szeretete ennél is régebben él bennem. Kiváltságos helyzetben vagyok, nem csupán azért, mert bennfentesként jó elképzelésem van arról, hogy mikor várható kirobbanó akció, csúcspont egy küzdelem során, és melyek az érdektelen pillanatok, hanem elsősorban azért, mert személyesen ismerhetem fotóalanyaimat, sokukat barátomnak is vallom. De még

ez sem mindig fontos. Van, hogy egy számomra teljesen idegen sportolóban meglátok valamit, egy mozdulatot, egy szikrát. Megérezem a kisugárzást, és a tőlem telhető legnagyobb alázattal igyekszem azt a lehető legkifejezőbben megörökíteni. Ehhez figyelem és türelem kell. Vannak, akik sorozatképeket lőnek, aztán kiválogatják a jókat, én nem így dolgozom. Megvárom, hogy eljőjön a pillanat.

Van ma Magyarországon közönsége ennek a műfajnak?

– Azt nem tudom. Szerintem nekünk kell megteremtteni az igényt. Úgy vettem észre, hogy a hazai közönség szereti a fényképeket, szereti a sportokat, ám nem feltétlenül látja, érzi a minőségbeli különbségeket. Ha csak néhányan elgondolkoznak azon, hogy vajon mások-e, és ha igen, miben és miért különböznek a képeim a szokványos sportfotóktól, azt gondolom, azzal mindannyian nyertünk.

Milyen szempontok alapján állította össze a tárlat képeit?

– Nagyjából három év termésének legjavával találkozhatott a látogató, ami nem tudatosan, de összecseng azzal, hogy idén hároméves a kulturális központ, és ennek az évfordulónak az apropóján jelentem meg én is itt a képekkel. Ami a válogatást illeti, a fotók nagyjából 70 százalékánál már az exponálás pillanatában tudtam, hogy egyszer majd egy kiállításon lesz a helyük. A maradék egyfajta magyarázatként került a helyére, mert úgy éreztem, többletjelentéssel ruháznak fel egy-egy eleve ide készült képet. Nem csupán az volt a szempont, hogy nekem tetszik-e.

Térjünk most el egy kicsit a fényképezéstől: lehet-e rajongani a taekwondo iránt anélkül, hogy Koreát is szeretnénk?

– Szerintem nem. Illetve pontosítok: a távol-keleti harcművészetek és filozófiák olyannyira egy töről fakadnak, hogy sem elméletben, sem gyakorlatban nem lehet, és nem is érdemes elválasztani őket egymástól. Még ha formálisan nem is hangzik el az edzéseken, akkor is átítatja az arra fogékony embert a szellemisége. Ez például egy újabb érdekes aspektusa a képeknek: vajon mennyit árulnak el a közönségnek Koreáról...

Élhető történelem

A hagyományos koreai építészetre ugyanaz a tradíciókból és természetközelségből táplálkozó logika jellemző, mint a nép kultúrájának oly sok egyéb aspektusára.

Ha az ázsiai építészeiről esik szó, mindannyiunk szeme előtt hasonló képek jelennek meg: ívelt tetőszerkezetek, rizspapírral borított tolóajtók, nyílt terek. A szembeötlő hasonlóság mellett azonban a koreai hanok jó néhány egyedi jellemzővel bír. Bár az épülettípus fejlődése több száz éven át ment végbe, maga az elnevezés új keletű: először a XX. század korai éveiben említették ezen a néven a hagyományos építészeti stílust képviselő otthonokat. Korábban a jooga (Csoszon háza) kifejezést használták, ami arra enged következtetni, hogy ez a tájegységtől függően eltérő kialakítású, de mindig szigorú elveket követő építészeti forma valamikor az elmúlt hatszáz évben nyerte el jelenlegi jellegzetességeit. A földrajzilag hosszan elnyúló Korea klímája térségek szerint változatos, és ezt a hanok házak kialakítása is tükrözi. A hűvös északon inkább négyzet alakban, míg a meleg délen egyenes vonalban építették őket – előbbi a hőmegtartást, utóbbi a szellőzést segítette –, ám a legjellegzetesebbek az ország

középső részén gyakori, L alakban emelt épületek. Az építkezésnek külön tudománya volt: ez a baesanimsu. Nem volt mindegy a ház elhelyezkedése, tájolása, a tradíciók úgy tartották, hogy az ideális otthon mögött hegy magasodik, előtte pedig folyó hömpölyög. A forró nyarak és a hideg telek ellen a koreaiak hűvös fapadlóval, illetve központi fűtéssel védekeztek: utóbbi az ondol, amely a konyha alatti tűzhely hőjét a padló alatt elvezetve gondoskodott a lakóhelyiségek melegen tartásáról. Ondol nélkül gyakorlatilag elképzelhetetlen volt a hanok ház. A társadalmi rétegződést a zsindelezés mutatta: a köznép otthonait szalmatetővel fedték, cserép csak a tehetősek házára jutott. A köznyelvben a hanok fogalma ez utóbbival nőtt össze. E házakat agyagból, kőből és fából építették. A fő oszlopokat nem ásták be a földbe, hanem a sarokköveken támasztották meg, így a ház a földrengések ellen is védett. A hagyományos elvek szerint férfiak és nők egymástól elválasztottan éltek. Előbbiek a ház előlő részében (sarangchae); ezek a

◀ Csodaszép hanok háztetők. Ma újra divatos az ősi irányzat



A tájolási szabályok szerint a ház előtt folyónak, mögötte hegynek kell lennie



Külön laktak a nők, külön a férfiak és külön az öregek



A hanok a felhőkarcolók árnyékában is él



A cseréptető a gazdagság jele volt

szobák szolgáltak a vendégek fogadására, és a gyermekek oktatására is. A nők lakrésze (anchae) hátrafelé nézett; velük éltek a gyermekek is, és általában itt zajlottak a családi események. Gyakran külön belső kapu választotta el egymástól a két lakrészt. Elkülönített helyen éltek a szolgák, és az ősök oltárainak is külön helyiséget emeltek. Az egész ház legkellemesebb klímájú részében helyezték el a család megbecsült idős tagjait. A kívülről jó szerencsét hozó feliratokkal, írásgyeggyel, virágmintákkal borított hanok házat a hetvenes évektől kezdődően kiszorította Koreában a modern építészeti, tömegével bontották le a hagyományos falvakat, és emeltek a helyükre új lakónegyedeket. Az ezredfordulón azonban fontos szemléletváltás következett be: a hanok egyrészt kulturális szerepe, másrészt energetikailag optimális kialakítása miatt ismét az érdeklődés középpontjába került. Bár az eredeti hanok házak száma ma már elenyésző, egyre többen vágnak vissza ezekbe a tradicionális, papírablakos épületekbe, amelyek a tapasztalatok szerint hatékonyan orvosolják az olyan civilizációs betegségeket, mint az asztma vagy a bőrrallergia. Divattá vált a hanok, így mind több közintézményt, de kávéházat, éttermet is terveznek ebben a stílusban, sőt hanok vasútállomások is léteznek, legismertebb közülük a turisztikailag jelentős Jeonju pályaudvara. Ha a hagyományos, eredeti hanok építészeti szeretnénk megismerni, Koreában két falut is találunk. Ezek egyike, a szöuli Bukchon élő skanzenként köti össze a múltat és a jelent: a múzeumok, teaházak mellett viszonylag nagy számban szolgálnak ma is lakóházként az itt álló épületek, ahogy annak idején, most is a társadalom legtehetősebb rétegei engedhetik meg maguknak, hogy itt éljenek. A felhőkarcolók tövében megbúvó hanok házak plasztikusan szemléltetik a modern Korea egészére jellemző, sajátos kontrasztot. Az imént említett Jeonju városában több mint 700, kiváló állapotban megőrzött ház alkotja a hanokfalut. Ez elsősorban turisztikai látványosság, amit még különlegesebbé tesz, hogy köztük található az a Gyeonggijeon szentély is, ahol Taejo királynak, a Csoszon-kor alapítójának hivatalos arcképét őrzik.



A központ ötlete 2009-ben vetődött fel először, és 2012-ben már meg is nyílt a magyarországi intézmény

A könyvtár



szinte kivétel nélkül azonnal megtelt a résztvevőkkel, nem győztünk lépést tartani az érdeklődéssel” – emlékezik vissza Pálffy Dóra. „Úgy vettem észre, a magyarok különösen fogékonyak általában a kultúra és azon belül is Korea iránt” – veszi át a szót Kim JaeHwan kulturális attasé, a koreai követség osztályaként üzemelő központ igazgatója. „Eleinte azt hittem, csak a populáris tartalmak szeretetéről van szó, mint a világ számos pontján, de rá kellett döbbernem, hogy ennél mélyebb a szimpátia. Idén februárban három nap alatt két komolyzenei koncertet szerveztünk Budapesten, mindkettőre minden jegy elkel. A tavalyi filmfesztiválunk elképesztően sikeres volt, három városban 4500 nézőhöz jutottak el az alkotások. Azt gondolom, Korea divattá vált. Ez részben a magyarok már említett nyitottságával magyarázható – teszi hozzá a központ igazgatója –, részben pedig a koreai kultúra sokszínűségével.

Az épület modern és tradicionális kialakítású egyszerre

Híd a hasonlók között

2012 óta működik koreai kulturális központ Budapesten.

Hűséges olvasóink tudhatják, gyakran számolunk be Magyarországon szervezett koreai kulturális eseményekről, koncertekről, kiállításokról, színházi előadásokról. Itt az ideje, hogy a programok mögé tekintsünk, és megismerjük azt az intézményt, azokat az embereket, akiknek mindezt a Korea iránt érdeklődő hazai közönség köszönheti.

A Koreai Kulturális Központ gondolata még 2009-ben fogalmazódott meg, amikor a két ország közötti diplomáciai kapcsolatok huszadik évfordulója alkalmából koreai delegáció látogatott Budapestre. Ennek tiszteletére folklórgálát szerveztek a Vígsházban, amelynek végén a teltházas közönség vastappsal ünnepelte a koreai művészeket. A küldöttség tagjait, köztük a jelenlegi koreai miniszterelnököt olyannyira meghatotta ez az élmény, hogy kezdeményezték a kulturális kapcsolatok szorosabbra fonását, egy

dedikált központ létrehozását, mesél a kezdetekről Pálffy Dóra, a Koreai Kulturális Központ szóvivője, sajtófőnöke, aki gyakorlatilag az első kapavágástól együtt él az intézménnyel. A XII. kerületi központ 2012 februárjában nyitotta meg kapuit, és ha addig voltak is kétségek létjogosultságával kapcsolatban – Kelet-Európában gyakorlatilag előzmények nélkül létesített Magyarországon kulturális bázist Korea –, azokat már az első napokban eloszlatta az a hatalmas érdeklődés, ami az itt szervezett események iránt mutatkozott. „Elsősorban a nyelvtanfolyam iránt volt nagy a kereslet, de már akkor számtalan rajongója, sőt rajongói klubja volt a koreai filmsorozatoknak, filmeknek, K-Pop-csapatoknak, és ők is mind ránk találtak. Igyekeztünk minden igényt kiszolgálni, sport- és táncfoglalkozásokat tartottunk, főzőtanfolyamot indítottunk. Bármilyen programot találtunk ki, az





Rendszerek a főzőtanfolyamok

Szerintem különösen izgalmassá tesz bennünket, hogy a művészeti alkotások is izgalmas történeteket dolgoznak fel, legyen szó irodalomról, képzőművészetekről vagy filmekről. Ezek a magával ragadó sztorik ráadásul nemcsak a koreaiak számára értelmezhetők, úgy mondjuk, bár országunk földrajzilag zárt, kultúránk nyitott, befogadó természetű. A harmadik ok pedig, amiben talán eltérünk más nemzeti kultúráktól, hogy az ősi értékeket harmonikusan ötvözzük a XXI. század technológiai vívmányaival, természetes könnyedséggel fonódik egybe több évszázad értékrendje.” Mintha ezt a kettősséget akarná demonstrálni maga az épület is. Ultramodern környezetben oktatnak itt tradicionális konyhaművészetet, küzdősportot, táncot, multimédiás installáció fogja keretbe az előtérben berendezett néprajzi tárlatot. Az épület szívében szigetként búvik meg egy ősi koreai szertartással működő teaház, ahol rendszeresen tartanak daryét, azaz teaszertartást. Évente többször szerveznek fotókiállítást – az egyikről lapunkban külön is beszámolunk –, alapvetően nyitottak bármire, ami jellemző az ázsiai országokra: látogatásunkkor egy világ-



Népviselési kiállítás

szerte népszerű rajzfilmsorozat főhősei plüssállatokként tették teljessé a koreai valóságot ábrázoló képet. Noha a központ eredeti küldetése az, hogy a magyar közönséghez eljuttassa a koreai kultúrát, szerepköre egyre inkább kezd kibővülni. „Az idei évvel mintha még meghatványozódott volna az érdeklődés Korea iránt. Ami ennél is fontosabb, mind gyakrabban keresnek meg bennünket művészek, szervezetek, programközpontok, hogy szervezzünk közös eseményeket. Ez pedig azt jelenti, hogy Korea mint kulturális jelenség

kezd a saját jogán, üzleti alapon megélni. Ezen a vonalon jelentős fejlődésre számítok a közeljövőben. Nem csupán a közönség kedveli, a szakma is elismeri az itt felnövekvő alkotó- és előadóművészek új generációját” – világít rá a fejlődésre Pálffy Dóra. „Külön öröm számunkra, hogy egyre több érdeklődő magyar ösztöndíjasnak segíthetünk kijutni Koreába. Hivatalosan ugyan ez nem feladatunk, de a kapcsolatokat nem lehet csupán az egyik oldalról ápolni. A hidon két irányban közlekednek az emberek.”



Igazi koreai teaház Budapesten

Mi, koreai szemmel

Miközben a Koreai Kulturális Központ velünk igyekszik megismertetni a távoli nemzet értékeit, az intézményben dolgozó koreaiak rólunk, magyarokról is érdekes képet festenek. Hogy milyen, arról Kim JaeHwan igazgató mesélt.

„Nem annyira különbségeket, mint hasonlóságokat vélek felfedezni a két nemzet között. Egyrészt történelmileg analóg sorsokat jártunk be, ez a napokban fényesen bebizonyosodott, amikor a koreai és a Magyar Tudományos Akadémia Budapesten szervezett szimpóziumot a határokon túl, kisebbségként élő honfitársaik kutatásáról. De a jelent vezérlő értékrendek is hasonlóak, még akkor is, ha a Koreára jellemző erősen családcentrikus, tisztelet alapú társadalom Magyarországon ma kevésbé érvényesül: azt látom, a magyarok közül sokan tekintenek kíváncsként erre a rendre. Mindez nagyon tudományosan hangzik, talán érzékletesebben megmutatja a két nemzet lelki rokonságát a tény, hogy a koreai színházi előadásokat nyelvtudás nélkül is élvezi, sőt megkönyezi a magyar közönség. Mintha ugyanazon a hullámhosszon lennénk. Koreaként Magyarországon élni igazi felüdülés. Szülőbambán soha nincs egy perc megállás sem, éjjel-nappal dolgozunk, találkozáskor sietünk. Itt sem kevesebb a munka, mégis jut idő a kikapcsolódásra, a kultúrára, saját magunkra. Évek óta nem jártam olyan gyakran koncertre, nem olvastam annyit, mint amióta itt vagyok, és ezért rendkívül hálás vagyok Magyarországnak.”

GOKART HOTEL ★★★★★
KECSKEMÉT

KIKAPCSOLÓDÁS, ÉLMÉNY ÉS SPORT
EGY HELYEN

A négy csillagos **Gokart Hotel** – a Dél-Alföld egyik legismertebb technikai fellegvárának, a kecskeméti **BirizdoKart komplexumnak** részeként – kiváló helyszínt biztosít akár **több napos céges csapatépítők, meetingek, továbbképzések, családi és baráti rendezvények megszervezésére és lebonyolítására.**

- Hangulatos magyaros étterem és bár • Ingyenes parkolási lehetőség •
- Igény szerint garázs • Három különterem technikai eszközökkel •
- Gokartozási, motorozási lehetőség profi gokartosoknak és motorosoknak •
- Valamint kezdő, adrenalinra vágyó sofőröknek • Jégkorcsolyázási lehetőség •
- Ingyenes WIFI-csatlakozás a szobákban és közösségi termekben •
- Kézpénzfizetés, bankkártya és SZÉP kártya elfogadás a helyszínen •

GOKART HOTEL

6000 Kecskemét, Szent László krt. 64.
GPS 46.88264, 19.697355
Telefon: (+36)76-505-175, Fax: (+36)76-505-174
E-mail: info@gokarthotel.hu

www.gokarthotel.hu



Sűrű



Az új háromhengeres a korábbi szívómotorra épül, de sok részlete más, blokkját alu főtengelycsapágy-keret merevíti



Jobbra fent a turbó lefúvató szelepeinek elektromos mozgatómechanizmusa látható



Az új motor a Kia cee'd GT Line-sorozatában mutatkozik be az év végén



Az új DCT-váltó könnyű és gyors

Az 1,6-os után itt a vadonatúj, csupa technika, egyliteres turbós Kia-benzinmotor!

A T-GDI rövidítést egyszerű kifejtteni: Turbo-Gasoline Direct Injection, vagyis közvetlen befecskendezéses, turbós, benzines. A kis alublokkos háromhengeres alapjait a Picantóban is futó, szívócső-befecskendezéses és turbó nélküli, de mindkét oldalán folyamatosan változó vezérlésű és hengerenkénti négyselepes szívómotor (69 LE, 95 Nm) adja. Ezt fejlesztette tovább a Kia gárdája 2012-re: a vashüvelyes könnyűfém blokkhoz nem nyúltak, ám a főtengely csapágy-sorát öntöttaluminium kerettel erősítették meg, hogy bírja a nagyobb igénybevételt, és megnövelték az olajszivattyút is, mert hogy felszereltek egy egyszerű, kisnyomású, egybeömlős turbót. A levegős köztes-hűtős bíró TCI jelű motor 106 LE-t és 138 Nm-t tudott, bár nem teljesítette az Euro5 emissziós normát, ezért Európába nem jutott el. Az új T-GDI-hez ezt a motort faragták még tovább: megerősítették a főtengely merevítőkeretét, a szívócső-befecskendezést 200 baros csúcsnyomással dolgozó modern közvetlenre cserélték, és a korábbi 1,6-ról több mint

2,0 barra emelték a turbónyomást. A 71 mm-es furat, a 84 mm-es löket és a 998 köbcmentis hengerűrtartalom maradt. Átalakították a vezérlést, és a nagyobb, változatlanul egybeömlős turbó (240 000/perc csúcsfordulatszám) nyomását sem egyszerű vákuumos lefúvató szelep (wastegate) szabályozza már, hanem a motorirányítás léptetőmotorja. Erre nemcsak a turbólyuk csökkentése miatt volt szükség, az emissziós előírások okán is: a turbónyomást felhasználva ugyanis a változó vezérléssel – részterhelésnél és hidegüzemben – a motorirányító számítógép olyan nagy szelepösszenyitásokkal működtetheti a három hengert, hogy a szívóütemben sokáig nyitva hagyott kipufogószelepeken a turbó által benyomott friss levegő egy része az égéstereken egyenesen átrohanva azonnal a kipufogóba jut. Ez segíti az égésterek átöblítését, és a hűtésnek is jót tesz, sőt a katalizátor hatásfokát is javítja. A szelepemelőket gyémántkeménységű, kopásálló és alacsony sűrűdésű szénréteggel vonták be. A nagynyomású befecsken-

dezés hatlyukú fúvókáinak furatai kúposan állnak egymás fölött, így egyenletesebb a porlasztási kép, a töltet nem éri el a hengerfalat (nem csapódik le, és nem hígítja a motorolajat), végső soron jobb az égés, főleg kevesebb a közvetlen befecskendezéses benzinesekre amúgy is jellemző füstölés. Az új motor így részecskeszűrő nélkül is teljesíti már ma a 2017-es európai koromemissziós előírásokat. A T-DGI hűtőrendszere sem átlagos: a hengerfej és a blokk hőmérsékletét külön termosztát szabályozza, előbbié 88, utóbbié 105 fokon nyit, e hőmérsékleti határok alatt nem kering a folyadék a két részben. A blokk üzemi hőmérsékletének megemelésétől javul a hatásfok, a hengerfej hidegen

tartásával pedig csökken a kopogási hajlam. Kiegyensúlyozó tengely nincs, de a hengerfal egyenletes terhelése érdekében (és a zajt csökkentendő) a dugattyúcsapszegek és a főtengelycsapágyak középvonala nem esik egybe. Ezzel a csapszegeltolásnak nevezett módszerrel kisebbíthetők a hengerfali sűrűdési veszteségek, végső soron néhány tizedszázalékkal javítható a hatásfok is. A dugattyúkat alulról olajsugarak hűtik. Az 1,6-os szívó benzínmotorok leváltására született 120 LE-s (172 Nm) 1,0 l-es, segédberendezéseivel együtt is kevesebb, mint 100 kilót nyom, és a 2015. év végén a Kia cee'dben jelenik meg először.

Az új DCT sebességváltó

Robotkéz

A duplakuplungos váltó trükkös és zseniális műszakiságú szerkezet. A Kiaé bétfokozatú!

A duplakuplungos automata váltók anatómiája nagyon eltér a hagyományos, bolygóműves és hidrodinamikus nyomatékváltóval felszerelt szerkezetekétől. Belső felépítésük a hagyományos kéziváltókéhoz áll közelebb, de mint a nevük is mutatja, két tengelykapcsoló dolgozik bennük. A korábban általában nedves, többtárcsás kuplungokkal felszerelt szerkezetekben mostanában egyre jobban terjednek a szárazkuplungok, mert így egyszerűbb és könnyebb is az erőátvitel. A DCT-váltós autó ugyanúgy kétpedálos, mint a többi automata, a vezetőnek csak a gázt és a féket kell kezelnie, a többi az automatika, a számítógép dolga. A menetprogramok is hasonlóak, a választókkal a hagyományos PRND-sor – parkolóállás, hátramenet, üres és előremenet – kapcsolható, a fokozatokon a vezető is zongorázhat a váltókar előre-hátra pöccgtetésével vagy a kormányra szerelt léptető kapcsolókkal, fülekkel. A DCT háromtengelyes: behajtóból kettő, kihajtóból egy van benne, a két behajtót a két kuplung kapcsolja a hajtásláncba, természetesen nem egyszerre. Az egyiket a páros, a másikon a páratlan számú fokozatok behajtó fogaskerekei ülnek, a

kihajtó pedig ugyebár közös. A kialakítás óriási előnye, hogy miközben a vezető – mondjuk, egyesben – gyorsít, és így az első behajtó tengelyen és a közös kihajtón keresztül hajt a motor (az egyik kuplung zárt, a másik nyitott), a másik tengelyen a számítógép már előre bekapcsolja a kettes sebességfokozatot. Így a felkapcsolás valójában nem más, mint az első kuplung gyors nyitása, és a második, ezzel egyidejű zárása. Ehhez néhány századmásodperc is elég. A visszakapcsolás értelemeszerűen – hiszen a váltó alapesetben a felkapcsolásra készül – a hetedikből hatodikba visszalépés kivételével kicsit lassúbb, mint a felfelé menet, de a rendszer, lassítást észlelve, erre is fel tud készülni előre. Az új, 300 Nm átvitelére képes váltó teljesen házon belüli fejlesztés eredménye, a Kia namyangi, koreai központja tervezte. Okos és gyors kapcsolásaival 3-5 százalékkal rövidebb lehet a gyorsulás, és 5-7-tel kisebb a fogyasztás, a hagyományos kéziváltókhoz képest is. Az új erőátvitel a cee'd GT Line dízelmotoros változatában debütál (1,7 l, 133 LE, 285 Nm) az év végén, később a márka más modelljeiben is megjelenik majd.

A Kia jövőjének bölcsője

Idén húszéves a Kia Motors koreai fejlesztőközpontja, amely már születésének nem mindennapi körülményeiben előre vetítette azt a szerepet, amelyet a mai napig betölt a márka életében.

Azon a 350 hektáros területen, ahol ma a Kia Motors jövője formálódik, két évtizeddel ezelőtt még nem volt semmi. Szó szerint: a namyangi központ ugyanis a tengertől elhódított, feltöltött területre épült, pusztá létezésével is megerősítve, hogy itt valódi értékek teremthetők. Több mint tizezer szakember dolgozik a hatalmas komplexumban, ahol az autógyártás tervezési és fejlesztési fázisának minden mozzanata jelen van, az előtanulmányoktól a prototípus-készítésen át a tesztelésig, a szélcsatorna-vizsgálatoktól a töréstesztekig. Alapvetően három fő egységre oszlik a létesítmény: a tervező, fejlesztő és hajtáslánc-központ, az aerodinamikai, akusztikai és időjárás-szimulációs vizsgálati részlegre, valamint a törésteszteket a legszigorúbb szempontok szerint végrehajtó ütközésbiztonsági központra. Hogy milyen intenzív munka folyik Namyangban, azt jól példázza, hogy az utóbbiban évente akár 600 alkalommal végeznek tizenhét különböző típusú töréstesztet. A központ építése alapvető változásokat hozott a márka életében. A korábban amerikai, majd japán licenc alapján gyártott motorok helyébe

1995 után saját fejlesztésű, méghozzá igen modern erőforrások kerültek. Az első, független hajtáslánc-elemekről a folyamatos fejlesztés fáradságos, ám nyílegyenes útja vezetett el napjainkig, amikor olyan világszínvonalú újdonságok kerülnek ki Namyangból, mint a Kia hétfokozatú, duplakuplungos sebességváltója. A cee'd GT-ben debütáló újdonságról részletesen olvashatnak lapunkban, ugyanúgy, mint a szintén namyangi eredetű, egyliteres turbós benzínmotorról. Néhány éven belül pedig a jelenleg ugyanitt fejlesztés alatt álló, tízfokozatú automata sebességváltóról is személyes tapasztalatok alapján számolhatunk be, ahogy mára a pár éve csak merész tervként emlegetett üzemanyagcellás Tucson FCEV is kézzelfogható valósággá érlelődött a namyangi mérnökök kezei között. Az igazi, ugrásszerű fejlődés 2003 után következett be, amikor a Kia korábbi, Sohari kutatás-fejlesztési centrumának teljes technológiai tartalma és szürkeállománya átköltözött ide, a Szöultól 40 kilométerre, délkeletre fekvő létesítménybe. Nem véletlen, hogy egyetlen bázisban összpontosul a Kia Motors

A fejlesztőközpont 2003 óta a Kia agytrösztje, tengerből feltöltött területen fekszik

technológiai és esztétikai fejlesztése, az autógyártó ugyanis az elengedhetetlenül magas minőségű műszaki tartalommal azonos jelentőségűként kezeli a formatervet. Így született meg 2006-ban a Kia megszámlálhatatlan formatervezési díjat és még több új, hűsége vásárlót hozó tigrisorr hűtőmaszkja. Habár a Kia lehetőség szerint minden piacon a helyi ízlés és igények szerint tervezett, egyedi termékekkel jelenik meg, Namyang szerepe nem merül ki az általános iránymutatásban. Az itteni hatalmas, 500 főt foglalkoztató formatervező stúdió készítette el a harmadik generációs Sorento formatervét, míg a beltér Észak-Amerikából származik – ezt egyébként részben az tette zökkenőmentessé, hogy a Kia mérnökei, tervezői és egyéb szakemberei a világ minden részéről Namyangban kapják meg azt a képzést, ami megalapozza a világ élvonalába tartozó tevékenységüket. A namyangi műhelyek persze nem csak autókkal foglalkoznak. Ugyanitt fejlesztették a K-Velo kerékpárokat is, ami első hangzásra nem tűnik nagy kihívásnak, ám a Kia szakemberei mindenben keresik és meg is találják a lehetőséget a globális fejlődésre: a biciklik innovatív sajtolási technológiával, robotizált hegesztési eljárással

létrehozott fémvázra épülnek. Ez a megoldás lehetővé teszi, hogy ugyanazt a vázgeometriát eltérő anyagokból (alumíniumból, acélból, nagy szakítószilárdságú acélból) gyárthassák, az autógyártásban megszokott gyorsasággal és minőségben, ráadásul a sajtolási fázisban tetszőleges felületkidolgozásra nyílik lehetőség. Az elektromos kétkerekű is teljes értékű produktuma Namyangnak, két tesztelési pályát mégsem fog soha használni: az egyik a gigantikus szélcsatorna, ahol akár 200 km/óra sebességig tesztelhetik a légáramlatok és a karosszériák kölcsönhatását, a másik pedig az a tesztpályakomplexum, amely 34 különböző útból áll, és 70 eltérő útfelülettel segíti a prototípusok teljes körű vizsgálatát.



A hétsebességű duplakuplungos váltó teljes egészében Namyang terméke



A környezet és a technika is a legmodernebb színvonalat képviseli



A Sorento vonalai nagyrészt namyangi eredetűek

„Egyszer élünk. A cukorbetegség figyelmet követel”

Diabétesz-oktatóprogramjával, a Belevalókkal az idén 10 éves Egy Csepp Figyelem Alapítvány pedagógusokat készít fel arra, hogyan gondozzák a diabéteszes gyermekeket az óvodákban, és milyen módon könnyíthetik meg beilleszkedésüket a közösségekbe.



Erős Antónia, az Egy Csepp Figyelem Alapítvány létrehozója, maga is cukorbeteg



Sárga sátraiban ingyenes szűrésekkel járja az országot az alapítvány



Koleszterinszint-mérés az alapítvány ingyenes szűrési egyikén



Minden nevelő egy általános elméleti képzést kap a diabéteszről

Az Egy Csepp Figyelem Alapítvány Magyarország egyik legjelentősebb, a cukorbetegség terjedése ellen küzdő nonprofit szervezete. Alapítója, Erős Antónia – aki 1995 óta cukorbeteg, és inzulinnal kezeli magát – azzal a céllal hozta létre, hogy minél több ember ismerje meg a diabéteszt és annak veszélyeit. Magyarországon 750 000 regisztrált beteg van, de ehhez a „népes táborhoz” ugyanennyien tartoznak, akik nem tudnak betegségükről, és további 750 ezren küzdenek szénhidrát-anyagcsere zavarral, ami a cukorbetegség előszobája. A 2-es típusú cukorbetegség azonban egészséges életmóddal megelőzhető, a szövődmények a korai felismeréssel részben elkerülhetők. Az alapítvány számos programjával a prevencióra, valamint a rendszeres egészségügyi szűrések fontosságára hívja fel a figyelmet. Tavasztól késő őszig sárga sátrakkal járják az országot, ingyenes szűréseiken több ezer

ember mérete már meg vércukormutatóját, vérnyomását és koleszterinszintjét. Mivel a táplálkozásra is oda kell figyelni, az Egy Csepp Figyelem Alapítvány a Magyar Cukrász Iparosok Országos Ipartestületével együtt évről évre megrendezi a Magyarország Cukormentes Tortája-versenyt. Gasztronómiai szakértők és cukrászmesterek segítségével választják ki azt a süteményt, amely nemcsak dekoratív, ízletes, hanem egészséges is. Az alapítvány további célja, hogy a cukrászok mellett a nagyközönségnek ugyancsak megmutassa: fehér liszt, valamint hozzáadott cukor nélkül sem őröngösség mennyei édességeket készíteni. Végül, hogy a győztes torta beilleszthető legyen a kiegyensúlyozott táplálkozásba, azaz a cukorbetegreken kívül mindazoknak jó választás legyen, akik az ízek élvezete mellett tudatosan figyelnek az összetevőkre is. A háziasszonyok és hobbisza-

kácsok számára kiírt versenyre minden évben különleges finomságokkal neveznek az indulók. Szintén visszatérő esemény a szervezet életében az Egy Csepp Világnap: 2006 óta a Diabétesz Világnap (november 14.) tiszteletére az alapítvány Családi Egészségnapot szervez, melyen több ezer látogató vesz részt. Az egyre népszerűbb rendezvényen szűrésekkel, koncertekkel, egészségi piaccal, családi és szórakoztató, valamint gyerekprogramokkal várják a látogatókat a SYMA Csarnokban. Idén ez az esemény november 15-én lesz. Az Egy Csepp Figyelem Alapítvány számára az elmúlt időszak legjelentősebb küldetésévé a Belevalók néven létrehozott ingyenes diabéteszoktatás vált. Az egyedülálló pedagógus-továbbképző program 2013 októberében indult, ennek keretében felkészítik a bölcsődei és óvodai pedagógusokat a cukorbeteg kisgyerekek felelős gondozására, támogatva ezzel a diabéteszrel élő kicsik

intézményi felvételét, közösségi beilleszkedését. Eddig 17 helyszínen több mint 1200 nevelési szakember volt részese a képzésnek. Éveken keresztül számos megkezdést kaptak az alapítvány munkatársai családoktól, szülőktől, de óvodáktól, iskoláktól is: a jelzések kétségbeesésről, panaszról és megoldhatatlannak tűnő helyzetekről szóltak. Visszatérő kérdés volt, mi a teendő, ha egy cukorbeteg gyermek bekerül valamilyen oktatási intézménybe. Kiderült, hogy az óvodák sok esetben nem szívesen veszik fel őket, és olyan észrevétel is érkezett, hogy amikor kiderült az óvis kisgyerek betegsége, az óvónők visszautasították az ellátását, mert féltek a diabéteszrel élő gyermek gondozásával járó feladatoktól, felelősségtől. A pedagógusok pedig azzal fordultak az alapítványhoz, hogy nem ismerik a cukorbetegséggel kapcsolatos teendőket, ezért segítséget kérnek az ismeretek megszerzésében. ▶

Összességében az érintettek azzal találták szembe magukat, hogy Magyarországon nincsenek jó válaszok a felmerülő kérdésekre, és nincs olyan program, amely felkészítené a pedagógusokat a feladatokra. Ugyanakkor nem létezik szabályozás sem, melynek az oktatási intézmények kötelesek lennének megfelelni. Egyetemi képzésük során a pedagógusok nem kapnak olyan felkészítést, amely feljogosítaná őket, hogy felelősséget

picik társaikkal egyenértékű boldog, egészséges és teljes életet élhetnek, ám ehhez elengedhetetlen, hogy környezetük elfogadja és támogassa őket. A Beleválók-kal az alapítvány szeretné elérni, hogy a pedagógusok félelmeit eloszlassa, ne kelljen kétségek között végezni munkájukat, azaz a napi többszöri vércukormérés, inzulinbeadás, szénhidrátszegény diéta betartása ne jelentsen megoldhatatlan problémát.

már országszerte zajlik, a Beleválók diabéteszképzés gyakorló pedagógusoknak. Továbbá az alapítvány szeretné kezdeményezni, hogy jöjjön létre szabályozás Magyarországon az intézmények számára. A harmadik küldetés – szintén folyamatban van –, hogy a pedagógusok oktatásába kerüljön be a program, tehát a hallgatók mihamarabb ismereteket kapjanak a cukorbetegségről. A Beleválók-program elnyerte az ELTE Tanító- és Óvóképző



Egy Csepp
Figyelem
Alapítvány



Ismerkedés az inzulinpumpával a Beleválók-oktatáson



Mérési feladat a Beleválók-oktatás dietetikai gyakorlatán



Sok pedagógus az oktatáson találkozik először inzulinadagoló tollal



Vércukorméréssel ismerkednek az óvónők

vállaljanak, bármilyen betegséggel együtt élő gyerekről is legyen szó. Mivel sem a felsőoktatásban, sem a gyakorló pedagógusok továbbképzésében nem volt hasonló témájú oktatás, az Egy Csepp Figyelem Alapítvány cukorbetegséggel kapcsolatos szakmai előadásokat és gyakorlati bemutatóra épülő továbbképzési programot indított. Ez a foglalkozás legfőképp azok munkájának támogatását jelenti, akik most szembesülnek a cukorbetegséggel járó teendőkkel. Azzal, hogy a 3 éves gyerekeket 2015 szeptemberétől kötelezően fel kell venni óvodába, a 2015/2016-os évtől várhatóan számos diabéteszes kisgyermek kerül be az intézményekbe, ahol az érkezésükkel olyan feladatok hárulnak majd a pedagógusokra, amelyekre nem biztos, hogy felkészültek. Pedig a cukorbeteg gyermekek óvodai gondozása valójában nem igényel különleges kompetenciákat, ám a napi feladatok ellátásához szükség van speciális ismeretekre. Ezek a

Az oktatási nap elméleti és gyakorlati részből áll, ezen diabetológus szakorvos, dietetikus és diabetológiai szakasszisztens ismerteti a témákat, mint a cukorbeteg mintanap, az étrend szerepe a kezelésben, a szituációs gyakorlatok, a vészhelyzetek elhárítása és az életből vett példák. A korosztályi igényeknek megfelelően a használati eszközöket is megismerik a résztvevők (vércukormérő, vércukorszintmérés, inzulinadagoló toll, inzulinfajta, patronok, inzulinpumpa). Az oktatáshoz füzet formájában kiadvány is készült, melynek szakmai anyagát a Magyar Diabetes Társaság lektorálta, a dietetikai ismereteket leíró fejezetet pedig az alapítvány a Magyar Dietetikusok Országos Szövetségének szakembereivel együttműködve dolgozta ki. Tervek szerint az Egy Csepp Figyelem Alapítvány három lépésben szeretné segíteni, illetve részben már segíti is a cukorbeteg gyermekek intézményi gondozásának és elfogadásának ügyét. Az első, amely

Karának szakmai támogatását, ennek eredményeként 2014-ben és 2015-ben a végzős óvopedagógus hallgatók részesei lehettek a képzésnek. Sajnos az elmúlt évek tapasztalatai, illetve a Magyar Diabetes Társaság előrejelzései azt mutatják, hogy 5-10 éven belül nem lesz olyan intézmény az országban, ahol a pedagógusok ne találkoznának cukorbeteg bölcsődéssel, ovissal, kisiskolással. Jelenleg Magyarországon mintegy ötezer, 18 év alatti cukorbeteg gyermek él, hogy számuk miért növekszik, arra a kutatók is keresik a választ. Elsősorban nem azon kell gondolkodni, miért állt elő ez a helyzet, hanem azzal kell foglalkozni, hogy ezeket a gyerekeket az intézmények befogadják, ellássák, és a pedagógusok támogassák, kezeljék őket ugyanúgy, mint a nem cukorbeteg társaikat. A Beleválóról és az Egy Csepp Figyelem Alapítvány programjairól a www.egycseppfigyelem.hu honlapon olvasható bővebb információ.

Kia és az Egy Csepp Figyelem Alapítvány

A Kia Motors Hungary és országos kereskedői hálózata szívügyének tekinti a kisgyerekek helyzetén javítani akaró Beleválók-programot, mélyen átérzve a cukorbeteg problémáját. A Kia számára rendkívül fontos, hogy ebben részt vehessen, segíthessen, ezért 2014-ben megállapodott az alapítvánnyal, és immáron második éve anyagilag támogatja a szervezetet. Ennek keretében minden Magyarországon eladott Kia után mind az importőr, mind az értékesítő márkakereskedés 500-500, azaz autónként összesen 1000 forintot adományoz, amely éves szinten több százezer forintot jelent. Aki tehát Kiát vásárol, gondoljon arra, hogy autóválasztásával nem csupán egy kiváló termék, de egy elismerésre méltó és nagyon fontos ügy segítése mellett is döntött...



A C-segmens a legkedveltebb a céges autót választók körében, a Kia cee'd egyedülállóan versenyképes árral, remek helykinálattal, felszereltséggel és ütőképes motorokkal versenyez

pedig a piac egyik legjobb kondíciókkal bíró, fixkamatozású, forint alapú finanszírozását tette bele a „kosárba”. A bérleti díjban a teljes körű karbantartás és szervíz, a téli gumiabroncs (annak csere- és tárolási költségével együtt), a 24 órás Kia Assistance szolgáltatás, a kötelező és casco biztosítás (valamint a káreseményeknél a biztosítási ügyintézés), továbbá a cégautóadó is szerepel, azaz a bérlőnek csak tankolnia kell, a többi benne van a szolgáltatási csomagban. Nagyon lényeges, hogy a vállalkozás a teljes futamidő alatt garantáltan ugyanakkora havi költségekkel számolhat, még a finanszírozás esetében sem kell tartani az egyéb külső pénzügyi hatásoktól, nincs semmilyen bűjtatott díj, apró betűs rész, árfolyamkockázat, sőt a maradványérték is garantált, e tekintetben nincs korrekciós elszámolás a szerződés végén.

A cee'd és a cee'd kombi, a Sportage, a Carens és az Optima szerepel a modell-listában, a kezdő befizetés egységesen 15 százalék, a futamidő 48 hónap, a javasolt futásteljesítmény 120 ezer kilométer. Utóbbi két feltételtől el lehet térni, s személyre szabott ajánlatot is készítenek a márkakereskedésekben. A díjak ismeretében borítékolható, hogy nehezen tudnak majd versenyezni a konkurens importőrök és flottakezelők a Kia ajánlataival. Egy ötajtós, 1,4-es benzines cee'd tempomattal, ködfényszóróval,

Gondtalan autózás

Új flottakezelési programot indít a Kia, együttműködésben az Arval Magyarországgal.

A kis- és közepes vállalkozásokat célozzák meg a különösen versenyképes egyedi termékükkel.

A Kia az utóbbi években tudatosan alakította ki flottapolitikáját Európában és Magyarországon is. Törekvésüket, hogy a vállalkozások számára ideális járműveket és feltételeket kínáljanak, eddig tökéletesen visszaigazolta az élet: világszerte előszeretettel választják a márka modelljeit céges használatra, ráadásul a Kia típusai igazoltan magas másodpiaci értékkel bírnak valamennyi szegmensben. A vállalati értékesítésért felelős döntéshozók az elmúlt években folyamatosan új lehetőségeken dolgoztak, ennek egyik gyümölcse a Kia Flottakezelés program, amely Európából indult el, és március végétől kezdve Magyarországon is elérhető a vállalkozások számára. Több szempontból is figyelemre méltó terméket tett le az asztalra a Kia Motors Magyarország és az Arval Magyarország csapata, hosszú előkészítés és fél éves szakmai munka után. Kifejezetten a kis- és közepes vállalkozásokat célozták meg, azokat, akik csak néhány autó beszerzésében gondolkodnak, s jellemzően kívül esnek a flottakezelők látókörén. Az ilyen cégek döntéshozói sokszor nem is tudják, hogy milyen

lehetőségek közül választhatnak, többnyire a készpénzes vásárlás, esetleg a kereskedésekben hagyományosan elérhető pénzügyi lízing konstrukció mellett döntenek. Pedig számukra is rendkívüli előnyöket nyújthat a tartós bérlet, s erről szól a Kia Flottakezelés is. Ennek lényege, hogy a személyautót nem megveszi a vállalkozás, hanem meghatározott ideig bérli. Nagy előnye, hogy nem szerepel a jármű a cég könyveiben, mérlegen kívüli kötelezettség, emiatt más vállalati hitel elbírálásakor nem kell figyelembe venni. A lízingdíj alapját a nettó vételár alapján számolják ki, a kezdőrészlet elhatárolt költségként elszámolható. Ugyanígy elszámolhatóak a havidíjak, és az ezekre rakódó általános forgalmi adó (ÁFA) a céges használat arányában visszaigényelhető. Nos, e kedvező feltételek valamennyi tartós bérlet (vagy más néven operatív lízing) konstrukciónál adottságok, ám a Kia Flottakezelés ezekhez képest további rendkívüli előnyöket is nyújt. Például azt, hogy a Kia Motors Magyarország egyedi, különösen kedvező ajánlati árakat kalkulált modelljeihez, az Arval



A Sportage-et szívesen veszik cégek vezetői autónak, de juttatásként is sokan választják e típust. Erős, dinamikus, vonzó megjelenésű és értékálló modell, amely könnyű terepen is beválik

Egyedülálló módon arra is garanciát vállal az Arval Magyarország, hogy az igényelbírálást 24 órán belül elvégzi, ilyen gyors ügyintézés nincs még egy a piacon az ismert tartós bérleti termékek között. A program abból a szempontból is újszerű, hogy nem közvetlenül a flottakezelő vagy az importőr kínálja, hanem a márkakereskedésekben lehet elérni. A szalonok munkatársait kifejezetten e termék értékesítésére készítették fel, a Kia teljes hazai hálózatában, azaz mind a 26 értékesítési ponton szerződhet a vállalkozás.

A Kia hosszas mérlegelés és az elmúlt évek flottavásárlási tapasztalatai alapján öt típust és ötféle felszereltségi csomagot tett a programba, de természetesen egyedi igényeket is ki tudnak elégíteni.



Nagyon szeretik az egyterűeket az európai piacokon, így Magyarországon is. A Carens sok ötletes megoldással igazi családbarát modell

Bluetooth-kihangosítóval, elektromos első ablakokkal és külső tükrökkel, fedélzeti számítógéppel, központi zárral, valamint természetesen a 7 év garancia minden előnyével kiemelkedően versenyképes, mindössze nettó havi 66 900 forintos díjért vihető haza. A tágas és elegáns Optima az 1,7 l-es CRDi dízelmotorral, gazdag felszereltséggel is csak 99 900 Ft/hó összegért bérelhető, ám az 1,6 l-es, GDI-motoros Carens 89 900 forintos ajánlatának sem könnyű ellenállni.

Az új termékről számos információ olvasható a www.kiamotors.hu honlapon, és természetesen az országos kereskedői hálózat tagjainak munkatársai is felkészülten várják a kis- és közepes vállalatok megkereséseit.

Prémiumélmények jönnek...

2015. április elsejével Albert Biermann, a BMW M egykori alelnöke veszi át a Kia járműtesztelési és nagy teljesítményű fejlesztési részlegeinek vezetését. A lépés nemcsak HR-politikai bravúr, de merőben új fejlődési irányt és lehetőséget jelent a Kia számára.



Az 57 éves Albert Biermann a BMW sportrészlegétől igazolt a Kiához

Íratlan, magától értetődő szabály, hogy egy márka-újságban nem ildomos konkurens gyártókról írni, most két okból mégis megszegjük ezt a konvenciót. Egyrészt mert bár a világ egyik legdinamikusabban fejlődő autómárkája, a Kia egyelőre még akkor sem versenytársa a BMW-nek, ha olyan, felsőkategóriás modelljei, mint például az Észak-Amerikában forgalmazott K900-as minden mérhető paraméterében megkeseríti a német presztízmárka ekvivalens típusának életét. Másrészt pedig, mert a BMW a közvélemény szemében egyet jelent a pontosan hangolt futóművekkel, a nagy

teljesítményű, mégis takarékos erőforrásokkal és általában a hígítatlan vezetési élménnyel, így bárminemű párhuzam megtisztelő. Mindez azért lényeges, mert nem máshonnan, mint a BMW-től igazolt át a Kia egyik frissen alapított osztályának élére Albert Biermann, a bajor cég sportrészlege, a BMW M Automobiles mérnöki tevékenységeként felelős egykori alelnöke. Biermann úr a cégnél eltöltött több mint harminc év megkoronázásaként került a legendás M3-asnak és fivéreinek életet adó részleg vezető pozíciójába.

A Provo-tanulmány a majdani sportgépek arányaival született meg 2013-ban



A GT Stinger-tanulmány már a jövő irányait jelöli ki



A cee'd GT a jövőbeni sportmodell-sorozat alapja

teljesítményű modellek sorozatgyártását, illetve javítsa a meglévők általános dinamizmusát. Hosszú távon ugyanis a Kia nem kisebb célt tűzött ki maga elé, mint hogy mértékadó legyen a rugózási komfort és a vezethetőség terén, és modelljei kategóriájuk élvonalaként biztosítsanak kiemelkedő vezetési élményt. Nem a levegőbe beszél a Kia. Már a cee'd GT is erről a szándékról tanúskodik, és ha megnézzük a márka tanulmányautóinak sorát a Provótól a GT4 Stingeren át a Novóig, egyértelműen látható a trend: a Kia pontosan érzi, mire van szükség ahhoz, hogy a környezettudatos teljesítmény élharcosává váljon. „Rendkívül izgatott vagyok” – kommentálta kinevezésekor a hírt Biermann. „Régóta nyomon követem már a Kia fejlődését, hiszen bátran vette fel a kesztyűt a nagy hagyományokkal rendelkező versenytársakkal, és rövid időn belül igen erőteljes, hűséges ügyfélbázisra tett szert Európában. 2015 kulcsfontosságú év lesz a márka számára, számos vadonatúj modellt bocsátunk piacra. Örömmel nézek a kihívások elébe!” Hasonló lelkesedéssel fogadta Biermann érkezését és az azzal járó fejlődési irányt Woong Chul Yang, a Kia kutatás-fejlesztési részlegének vezetője. „Kiemelt fontosságú fejlesztési részlegről van szó, amely nagymértékben hozzájárul típusaink menetdinamikájának tökéletesítéséhez, és ezáltal még több örömet okoz a vezetésért rajongó ügyfeleinknek. Biermann úr ennek a területnek az egyik legnagyobb élő szaktekinélve, tapasztalata és tudása élvezetesen vezethető, új modellek kifejlesztését teszi majd lehetővé számunkra, valamint felgyorsíthatja ezen innovatív technológiák és megoldások átvételét közúti és versenyprogramjaink között.”

Természetes vonzalom

Az Urbán-család idestova tíz éve a Kia bűvöletében él: három cee'det használnak, már minden karosszériaváltozatot kipróbáltak, a legutolsó kombit éppen tavaly vásárolták.

Az Urbán-család idestova tíz éve a Kia bűvöletében él: három cee'det használnak, már minden karosszériaváltozatot kipróbáltak, a legutolsó kombit éppen tavaly vásárolták.

Mindenkinek cee'dje van a családban?

János – Igen, mondhatjuk, a feleségemmel, Adriennel közösen használunk egy autót, továbbá van egy a lányomnak, Nikinek és a fiamnak, Dávidnak is.

Az első Kia megvan még?

Adrienn – Már nincs, de nem azért, mert nem voltunk vele elégedettek. Jópofa történet: az egyik plázában vásároltunk, ahol éppen Kiákat állítottak ki, köztük az akkor vadonatúj típusnak számító cee'det. Nem ismertük még a márkát, de az autó megtetszett, érdeklődtünk, és ott helyben nagyon jó konstrukciót ajánlottak: kezdőrészlet nélkül, havonta fizetendő bérleti díjjal megvehettük a kocsit. Így lett elsőként, 2007-ben egy csúcs EX Limited-kivitelű, 1,6-os CRDi-dízelmotorral hajtott, ötajtós, ezüstmetál cee'dünk. Egy év alatt nagyon megszerettük. Semmi

problémánk nem volt vele, élveztük a kényelmét, a praktikusságát, majd fontos döntést hoztunk.

János – Vállalkozásunk cafeteria-rendszerek bevezetésével és karbantartásával foglalkozik. Ez sok utazást és olykor nagyon sok holmi szállítását jelenti: nem ritka, hogy 5-6 lappal, ugyanennyi nyomtatóval, többkartonnyi papírral kelünk útra. Így aztán, bármennyire kedveltük a fiatal és hibamentesen teljesítő autót, nagyobbra kellett váltanunk...

...de maradt a Kia?

Adrienn – Természetesen! Sőt a cee'dhez is ragaszkodtunk, ez a mi autónk, végül a kombi SW mellett kötöttünk ki.

Hogyan áll össze a jelenlegi házflootta?

János – A másodikként vásárolt cee'd, a fekete kombi ma is megvan, ezt Dávid használja, ő választotta hozzá a 17 colos alufelniket is. 2008-as, 1,6-os benzines, közel a 200 000 km-hez. Jellemző a helykínálatra, hogy a 192 centis fiam kényelmesen elfér. A szintén fekete, háromajtós pro_ceed 2013-ban, kényszerűségből került hozzánk, a legújabbat

A családi flotta

pedig tavaly nyáron vettük, ez már az új generációs cee'd, 1,6-os benzines kombi...

Adrienn – ...amit nem is akartunk megvenni. (hangosan nevet) Csak bementünk nézelődni az autószalonba, ám amikor beleültem, végem volt. Ez az első autónk, aminek a megvétele mellett én kardoskodtam, és nem szeretnék túlozni, de minden alkalommal hálát adok a sorsnak, hogy ilyen kocsit, pontosabban ezt a kocsit vezethetem. Egyszerűen nem tudok betelni a formájával, az eleganciájával és a kényelmével. Nem erősségem a parkolás, de a tolatókamera új dimenziót nyitott, a cee'ddel még parkolni is öröm. És amilyen csendesen suhan, az leírhatatlan...

Ezek szerint jól felszerelt modell mellett döntöttek?

János – Mármint a feleségem döntött, ha jól emlékszem, elsőre az üléskárpitba szeretett bele. Ez a limitált FIFA Premium-kiadás, a tavalyi foci-vébé idején forgalmazták, rengeteg extrával. Nem szerettünk volna újra ezüstmetál fényezést, fehérre vágytunk, ám olyan gyorsan elkapkodták ezeket a kitűnő ár/érték arányú autókat, hogy végül az ezüstnek is örültünk.

A pro_ceed miért volt kényszerűség?

Niki – Két éve ellopták az autót, muszáj volt másikat vennem, és a pozitív családi tapasztalatok miatt nem volt kérdés, hogy a Kiát választom. Távol állnak tőlem a cuhi, rózsaszín, csajos járgányok, igaz, használt kocsiként nem is

választhattam szint. Egy fekete, 2008-as háromajtóst vettem, 90 000 kilométerrel. Nem bántam meg. Nagyon tetszik a formája, ez csipetnyivel sportosabb az előzőnél, viszont dízel, aminek nagyon örülök. Egyrészt kedvezően fogyaszt, másrészt jól megy, érezni benne az erőt; a testvérem is sokszor elkéri tőlem.

Női szemmel praktikus a pro_ceed?

Niki – Szeretem a rendet az autóban is, nincsenek körülöttem rúzsok, szemceruzák, papír zsebkendők, táskák, viszont amit szeretnék elrakni, annak van helye az utastérben. Egyébként meglepően nagy a csomagter, ráadásul bővíthető, a magam részéről összességében elégedett vagyok.

Forma, praktikum, minőség, komfort. Ezekről már esett szó, van még valami más csábító tulajdonsága a Kiának?

János – A garancia, ami 7 év vagy 150 000 km. Ez kiváltságos helyzet. Mi évente 30-40 000 km-t megyünk, fontos, hogy a partnereinkhez időben érkezzünk, és ehhez elengedhetetlen a megbízható autó. A szabadságunk alatt sielünk, már bejártuk a legszebb olasz, osztrák, szlovén, cseh és lengyel sípályákat, ilyenkor tetődobozzal is terheljük a kocsikat, de soha nem adódott műszaki problémánk. Bocsánat, ez így nem igaz, Niki kocsijában most romlott el a vízhőfokmérő – na, bumm. A kötelező karbantartásra mindig nagyon ügyelünk, és a Kia meghálálja a szerető gondoskodást.



Mindenki elégedett Kia-tulajdonos



20 éve
Magyarországon
Jubileumi ajánlatok

A Hazai pálya

Két cég, négy helyszín, 7 év garancia és több mint 39 ezer eladott autó – dióhéjban ez a Kia 20 éves importőri tevékenysége Magyarországon.

Elsőként a MÜOSZ Andrassy úti székházában tartott sajtótájékoztatót a Kia Motors Hungary, ide Ausztriából is érkeztek autók



Az első Kia-stand a Budapesti Autószalonon, 1999. október elején. Nagy volt az érdeklődés és a show

Minden kezdet nehéz, ugyanakkor bátraké a szerencse – tartják a mondások, és mint azt esetünk, a Kia esete is bizonyítja, az élet igazságai bizony sokszor ezekben a kissé közhelyszerű megállapításokban rejtőznek. A márka idén nyáron ünnepli 20 éves jubileumát Magyarországon, ezért most különös érzés visszapillantani a kezdetekre, például első importőri főhadiszállásunkra, a mindössze alig néhány négyzetméteres szobára a kispesti Hofherr Albert utcában... Nem volt egyszerű helyzet, az osztrák Mazda-importőr a leányvállalataként működő magyar hálózatra építve kezdte el a Kia forgalmazását. A Kia Motors Hungary Járműkereskedelmi Kft.-t 1995 nyarán jegyezték be a cégbíróságon, majd szeptembertől, a Mazda márkakereskedőin keresztül zajlott az értékesítés – ebben a csonka évben 53 autót sikerült átadnunk. A Kia kezdetben a haszonjárművek piacára fókuszált, és a szorgalmas munka hozta is az eredményeket, 1998-ban az 1123 eladott járműből 447 darab volt a Pregio, de a szeptemberben bemutatkozó vadonatúj K2700 teherautóból is 65 darab kelt el. Ez az év azonban attól mérföldkő a cég történetében, hogy nyáron sikerült önálló lábra állni, és Kispestről Érdre költözni. Minden bizonnyal a haszonjárművek jó híre, megbízhatósága is szerepet játszott a személyautók iránti érdeklődés fennélülésében, ebben az időszakban 147 db Shuma (1998) és

294 db Pride (1999) talált gazdára. 2002-ben alapjaiban átszerveződött a cég: megszűnt az osztrák kapcsolat, és a dél-koreai gyár vette át az importőrséget. A tulajdonosváltás újabb költözéssel járt, ezúttal Érdről vissza a fővárosba, a Fehérvári útra. A mélyreható változások az eladásokban is rögtön megmutakoztak, csupán a K2700-ból 765-öt sikerült eladnunk, míg 2003-ban az összértékesítés 2626 autót tett ki, benne a korszerűsített K2500-zal (1217 db), a Rióval (546 db), valamint az akkor debütáló, vadonatúj Sorentóval (106 db), amelyben már az első közösőves (common rail) dízelmotor dolgozott. A Kia globális, ezen belül európai átalakulása 2006-ban, a kompakt, 5+2 év gyári garanciával kínált cee'd típussal és a zsolnai gyár beüzemelésével indult, és a következő évek modelldömpingje jelentős hatással volt a magyar piacra is. A cee'd első teljes évében (2007-ben) 1792 autó kelt el, majd 2009-ben jött az új Sportage (legjobb év: 2014 – 861 db), 2010-ben pedig a Venga. A cee'd egyedülálló, immáron 7 év vagy 150 000 km-es garanciális biztonsága 2010-től – az ügyfelek legnagyobb meglepedésére – fokozatosan minden modellnél megjelent. Az autók minősége mellett a Kia számára nagyon fontos a vevőszolgálat színvonalának javítása is,

hiszen a vásárlókkal való kapcsolat nem ér véget az eladásokkal. Büszkéek lehetünk rá, hogy munkatársaink évről évre kiváló eredményeket érnek el a gyári továbbképzéseken, illetve a nemzetközi versenyeken (pl. Kia World Service Advisor Competition). Hasonlóan büszkéek vagyunk a jelenleg 26 partnerből álló márkakereskedői és szervízhálózatra, akik közül az elmúlt években ketten is megkapták a Platinum Dealer Award elismerést: ezt a rangos díjat a Kia berkein belül csak a kereskedések kaphatják meg, akik teljesítik a márka legmagasabb szintű infrastrukturális követelményeit, és kiemelkedő színvonalú ügyfélszolgálat mellett érnek el kimagasló értékesítési eredményt. 20 éves magyarországi tevékenységét már egy minden igényt kielégítő, nyugat-európai színvonalú irodaházban ünnepelheti a cég, és örömteli, hogy csapatunkban sokan vannak, akik tíz évnél hosszabb ideje erősítik a Kia-márkát. A legrégebben felvett



Európa legkedveltebb Kia-modellje a Sportage. Ezzel a névvel a kezdetek óta árultak Kiát Magyarországon, a legújabb generáció 2016-ban érkezik



57



Shuma, Sephia II és Pride a Kia Motors Hungary első saját telephelyén – 1998 és 2002 között volt Érd a importőri központ

kolléga, Király Tibor 1997-ben vevőszolgálati asszisztensként kezdett az első telephelyen, a kispesti irodában, most pedig kereskedelmi igazgatóként felel az eladásokért. Az elmúlt két évtized során a Kia Motors Hungary összesen több mint 39 ezer járművet értékesített Magyarországon, a legjobb év 2007 volt, 3540 autóval. A sors azonban két szép jubileumot éppen a fennállás 20. évfordulójára tartogatott, hiszen Szegeden gazdára talált hazánkban az 1000. Carens, Debrecenben pedig a 10 000. cee'd! Hiába, az élet a legjobb rendező...

A tízezredik

A tízezredik Magyarországon értékesített Kia cee'd, egy dízelmotoros SW-kombi Debrecenbe, Szabó Lászlóhoz került, aki 1976 óta vezet. Ez lesz a tízedik saját autója.

- Mikor tudta meg, hogy éppen a jubileumi példány lesz az öné?

Nem sokkal az átadás előtt derült ki, és nagyon örültem, hiszen nálam is kerek a szám, ráadásul ez az első kocsim, amit szalonban vásároltam.

- Tudatosan választotta a Kiát?

Igen! A fiam egy multicégnél dolgozik, ahol nagyon sok Kia fut vállalati kocsiként. Régóta mondogatta, hogy mennyire szereti a cee'd-et, és nagyon elégedett vele, így kíváncsiságomból én is megnéztem. A forma eleve tetszett, de mivel taxiként dolgozom, számomra fontos a helykínlat, a praktikum, no és persze a kényelem, hiszen az autó jóformán a második otthonom.

- Tehát meggyőzte a cee'd?

Abszolút, egy kollégám ugyanilyen modellel dolgozik, és csak pozitív tapasztalatokat szerzett vele. A 7 év vagy 150 ezer kilométeres garancia pedig egyedülálló nyugalmat biztosít.



A tízezredik cee'd átadása



A második generációs cee'd sikermodell nálunk és egész Európában. Az ötajtós mellett a kombi és a sportos háromajtós is vonzza a vevőket: itthon több mint ezer darabot értékesítettek belőle tavaly

Egyre erősebben

Remekül szerepel a Kia a világpiacra, s használtként is népszerűek az autói.

Valódi sikertörténet az, ahogyan a dél-koreai óriásvállalat az elmúlt fél évtizedben lépésről lépésre növelni tudta piaci részesedését szerte a világban, s javította piaci pozícióját úgy, hogy közben a konkurensok zöme gyengélkedett. A márka rendkívüli beruházásokkal és fejlesztésekkel olyan modellpalettát állított össze, amelyre bármely piacon büszke lehet. De mindez talán nem lenne elég a többi „hozzáadott érték”, azaz a versenyképes ár, a kimagasló minőség és az egyedülálló garanciális feltételrendszer nélkül. Magyarországról leginkább az európai piacra van rálátásunk, pedig az Egyesült Államokban, Kínában, de egész Ázsiában rohog a Kia sikervonata. Ha a tavalyi évet nézzük, a több mint 2,9 milliós globális értékesítési adat szenzációs, 5,9 százalékkal emelkedtek az eladások 2013-hoz képest. Kínában szinte sorban állnak a Kiákért, 17,5 százalékkal többet vettek (678 196 darabot), mint egy évvel korábban. De nem kell szegyenkezniük az észak-amerikai régióért felelős munkatársaknak sem (+7 százalék, 465 200 db), s a Közép- és Dél-Amerikát, a Kínán és Dél-Koreán kívüli ázsiai térséget, a Közel-Keletet, a csendes-óceáni térséget, valamint Afrikát magában foglaló régió 2,1 százalékos bővülése (524 345 db) is jó eredménynek számít. Az idei esztendő is erősen indult, március hónapban például 3 százalékos emelkedést láthatunk a tavalyi harmadik havi eredményekhez képest, Kínában több mint 11, Észak-Amerikában 7,9 százalékos pluszt mutatnak a március havi értékesítési adatok. Érdekes Európa helyzete. Az orosz és az ukrán piac lényegében összedőlt, több gyártó fel is függesztette ottani tevékenységét, márpedig ezeken a

területeken erős bázissal bírt a legtöbb vállalat, így a Kia is. Ennek tükrében jónak mondható, hogy a teljes kontinenst egyben nézve mindössze 0,1 százalékkal (589 775 darabra) estek vissza az eladások. A 28 uniós tagállamban és az Európai Szabadkereskedelmi Társulás négy országában (Izland, Liechtenstein, Norvégia és Svájc) együtt viszont +4,2 százalék jött össze, több mint 339 000 új Kiát helyeztek forgalomba. Ráadásul a január-februári adatok szerint a lendület nem csökken, 2015 első két hónapjában 5,8 százalékos erősödést mutat e régió a tavalyi azonos időszakokkal összevetve. Akkor látszik igazán, hogy milyen erőssé, elismertté vált a Kia, ha visszamegyünk néhány esztendőre, amikor bizony a legtöbb autógyártó nagy bajban volt az Európában. 2012-ben válságba került az autópiac, a teljes uniós értékesítés 8,2 százalékkal esett vissza egy év alatt, több márka is két számjeggyű, akár 20 százalék körüli csökkenést volt kénytelen elkönyvelni. A Kia 14,6 százalékos pluszt ért el. A magyarországi forgalmazónak is van oka öröme. 2012-öt a Kia térhódításának nevezhetjük, az eladott 1798 autó csaknem ötvenszázalékos gyarapodást jelentett. 2013 ismét remek évként szerepel a márka lexikonjában, mivel 2023-ra ugrott az értékesített modellek darabszáma (+12,51 százalék), ráadásul 2014-ben szintén óriási léptek előre: 2627 eladott autót regisztrált a Datahouse statisztikája. Ez csaknem 30 százalékos növekedés, a márkák rangsorában az előkelő tizedik helyet csípte meg a Kia. Itthon a legnépszerűbb alsó-középkategóriában a cee'd, a nyolcadik helyre futott be 1031 darabban (+12,43 százalék).



Az új Sorento prémiumtermék, igen kedvező áron, példamutató menettulajdonságokkal és kényelemmel. Elődje után az újdonság is jó fogadtatásra számíthat

Használtként is

Nagyon jól mutatja egy-egy márka elismertségét, hogy modelljei miképpen szerepelnek a használtpiacon. E tekintetben a Kia az elmúlt közel egy évtizedben különösen jól teljesít, a vevők kedvelik. A mechanika tartós, a motorok kis karbantartási igényűek, a futóművek állják a hazai utak jelentette strapát. Az Eurotax is alátámasztja ezeket az állításokat. Egyrészt a Kia-modellek kiemelkedően magas maradványértékével, másrészt azzal, hogy az egyes költségelemeknél (például biztosítás, szervíz, fogyasztás) rendszerint az egyik legkedvezőbb eredményt érik el a szegmenseken belül. A 7 év vagy 150 ezer kilométeres, az új tulajdonosra is átruházható garancia egyrészt biztonságot ad, másrészt nagyban megkönnyíti az autó újraeladását is, hiszen komoly értéknövelő tényező. Az újszerű, 1-5 éves korosztályban valamennyi Kia kedvelt, könnyen gazdára talál az eladósorba kerülő példányok. Különösen szeretik a másodpiacon az első és a mostani cee'd-generációt, s a Sportage, valamint a Sorento is keresett. Nem véletlen, hogy mivel a hazai kínálat nem elégíti ki a keresletet (kevesen akarnak megválni jól bevált autójuktól), e három típusból viszonylag sok érkezik külföldről is



A Venga a kisgyerekek talán legjobban alakítható utasterű modellje, s a használtpiacon is kelendő

Azon sem lehet csodálkozni, hogy az évek óta töretlen népszerűségnek örvendő Sportage ötödik a kedvelt szabadidőautók listáján (775 db), s 65 százalékkal több Carent vettek (167 db), mint egy évvel korábban. Azon túl, hogy a Kia modelljei mindig is arattak a magánvásárlók körében, az adatokból kitűnik, hogy egyre több cég és vállalkozás is szívesen választja a megbízható és értékálló Kiákat. A nemzetközi porondra visszatérve vessünk még egy pillantást a típusok népszerűségére. Első helyen a Rio (más országokban K2) áll 491 000 példánnyal, utána következik a nálunk nem forgalmazott Cerato (más piacokon Forte vagy K3) 432 000-rel, majd a Sportage (416 000 db), az Optima (300 000 db) és a Soul (194 000 db). A további fejlődésnek szilárd alapot ástak a Kia fejlesztői és formatervezői, a megújult Rio és Venga, a hamarosan felfrissülő cee'd, az új Sorento és természetesen a többi, most is piacon lévő típus garancia a sikerre.

Régóta fontos terület a Kia számára az autóverseny, ez egy 2010-es Forte Koup Grand-Am. A Kinetic Motorsports nem csak a pályán működik együtt a márkával, utcai Kia modellekhez is kínál különféle tuning alkatrészeket



Elsőség

Tavaly volt 25 éves a World Challenge-sorozat, a jubileumi évadot a Kia futamgyőzelmekkel, dobogós helyezésekkel, majd az idény végén a TC A-Spec-bajnoki címmel ünnepelte.

A Tengerentúlon évszázados hagyományai vannak az autóversenyzésnek, a különféle szakágak világbajnokságai (Forma-1, rali, Endurance Series stb.) mellett tucatnyi kategória csak erre a földrészre jellemző – ilyen az amerikai Forma-1-nek tartott IndyCar Series, vagy az oválpályás sebességőrület, a V8-asokkal dübörgő Nascar. A sorozatgyártású modellekre épülő World Challenge szintén az utóbbi csoportba sorolható, jellemzően észak-amerikai (USA, Kanada) pályákon zajlanak a küzdelmek, de 1991-ben Mexikó, 2003-ban pedig Puerto Rico is rendezett futamokat. Bár egyszerű alkalmakról volt szó, a többes szám mégis indokolt: a mezőny különféle géposztályokra tagozódik, és helyszínektől függően mindegyiknek több versenye is van, nem „ömlesztve” köröznak. A World Challenge-et az 1944-ben alapított szervezet, a Sports Car Club of America (SCCA) hívta életre 1986-ban, ekkor még Escort Endurance Championship néven. Négy idény után, 1990-ben frissítették fel, bevezetve a World Challenge-szériát, amelynél a szabályok és a szériamodellekből átalakított autókra vonatkozó homologizációs

előírások az európai sztenderdekhez közelítettek. 1996-ban jelentősen csökkentették a költségeket, így segítve a minél szélesebb körű nevezéseket, majd 2008-ban a WC Vision befektetői csoport megvásárolta a sorozatot, partneri kapcsolatban maradván az SCCA-val. A Pirelli 2010-ben kezdett érdeklődést mutatni, és egy évvel később már névadó szponzorként (Pirelli World Challenge, PWC) szállt be – a pilóták ennek különösen örültek, mert ekkortól a legjobb tapadást biztosító mintázat nélküli, úgynevezett slick versenyabroncsokra (P Zero) váltottak. Jelenleg hét kategóriában avatnak bajnokot: Grand Touring (GT), GTA, GT Cup, Grand Touring Sport (GTS), Touring Car (TC), Touring Car A-Spec, Touring Car B-Spec. A Kia Motors America (KMA) három géposztályban, egy-egy sikeres modelljével harcol a győzelemért. A csúscategóriát a Grand Touring Sport-előírásoknak (limuzin, kupé vagy kabrió karosszéria, első-, hátsó- vagy összerék-hajtás, jellemzően 300-400 LE-s teljesítmény) megfelelő Optima jelenti. Ezt soros négyhengeres, közvetlen befecskendezéses 2,0 l-es, 374 LE-s turbós

benzines (T-GDI) mozgatja, az erő hatfokozatú szekvenciális váltón keresztül jut el a hajtott első kerekéig. A végsebesség – mint a PWC-ben általában – 160 mérföld/órán (258 km/h) limitált, a 0-tól 60 mph-ig (0-96 km/h) tartó gyorsulás kb. 6,0 s. A Forte Koup a további költségcsökkentések miatt 2014-ben bevezetett Touring Car A-Spec mezőnyének kiemelkedő tagja. Mivel itt a motoron nem lehet komolyan változtatni, a becsővezett kétajtós kupé erőforrásának alapja az utcai Forte csupa alumínium 2,4 l-es, négyhengeres DOHC-gépe. A végeredmény 240 LE (7500/perc) és 270 Nm (4000/perc), a kedvezőbb tömeg/LE arány miatt pedig a Forte kicsivel jobban is megy (0-60 mph 5,4 s), mint az izmosabb Optima. Tavaly Jason Wolfe egy futamgyőzelmet, valamint kétszer is dobogós helyezést szerzett, megkapta Az év újonc díjat, és a csapat stabil pontszerző formájának köszönhetően a Kia magabiztosan megnyerte a gyártók bajnokságát! A Rio a PWC-ben belépőszintet jelentő Touring Car B-Spec osztályban fut, ez a legolcsóbb lehetőség, hogy a tehetséges fiatalok vagy a komoly játékos vágyó úrvezetők versenyautóba ülhessenek. A technikai szabályok szigorúak, leginkább a futóművet lehet pályára hangolni, a motor gyakorlatilag utcai erőforrás, ami a Rio esetében a jól ismert és megbízható 1,6 l-es, 138 LE-s szívó négyhengeres, 166 Nm forgatónyomatékkal. A váltó hatfokozatú kézi, ez is szériafődarab, de a fék komolyabb,



Forte Koup 2014-ben: Jason Wolfe, Az év újonc pilótája a Barber Motor Sports Parkban rendezett futamon



Test test elleni küzdelem. Itt Wolfe csapattársa, a 38-as rajtszámú Fortében ülő Smith csatázik ellenfeleivel



Nagyon komoly mezőnyben, a GTS géposztályban tud bizonyítani a turbós Optima. Mark Wilkins a Teen Pro-Active Driving School tanfolyamán (B.R.A.K.E.S.) fiatalokat is tanít vezetni



2014-ben 13 dobogós helyezést, ebből 5 futamgyőzelmet szerzett az Optima

mint az utcai autón. Az utasteret természetesen itt is teljesen kipakolják (ülések, kárpitok), majd a karosszériát bukócsővel teszik merevebbé, biztonságosabbá, egyedül a műszerfal marad a helyén, bár az órákat egyetlen digitális műszeregységre cserélik. A Pirelli World Challenge közkeletűsége évről évre növekvő tendenciát mutat. Ez egyrészt annak köszönhető, hogy a legnépszerűbb, legnagyobb nézőközönséget vonzó sorozatok (pl. IndyCar) betétfutamaként szerepel a naptárban, másrészt a márkákkal gazdagon színezett mezőnyben mindig látványosak a küzdelmek, a győzelemért, a dobogóért hatalmas csaták zajlanak. Akárcsak más autósportágakban, negyed évszázad alatt itt is kialakultak már tradicionális helyszínek, többek között ilyen a Canadian Tire Motorsport Park (Ontario), a Laguna Seca (Kalifornia), a Road America (Wisconsin) és a Sonoma Raceway (Kalifornia). A következő években pedig biztosan ellátogat ide a Pirelli World Challenge, mert a névadó szponzor tavaly bejelentette, hogy további öt éves szerződést kötött a futamok jogtulajdonosával. A nem Észak-Amerikában élő autóversenykedveknél jó hír, hogy a sorozat saját online felületén (www.world-challenge.tv.com) nemcsak az eredmények, maguk a versenyek is követhetők, illetve visszanézhetők.



KÓD: KIA!

RELAX TURBÓ csomag a KIA Magazin
olvasóinak– Erzsébet Királyné Hotel***

Érvényes: 2015. április 2 - december 20. - *Kivéve: kiemelt időszakok

Ár: 10.300 Ft / fő / éjszaka helyett **MÁR 9.270 Ft / fő / éjszaka ártól, ha a „KIA” jelszót használod foglaláskor!**

Ne csak a vadiúj KIA autóddal villogj kedvesed előtt! Teszteljétek Relaxációs Szigetünket, hogy ne „TOTALCAR”-ral végződjön az este. Meghitt légkörben, nyüzsgéstől távol élvezhetitek infra- és finn szaunánk jótékony hatását és feltölthettek fitnesztermünkben, jakuzzinkban. Nem kell messzire utaznotok otthonról és sok-sok emberrel osztozni a fürdőzés és szaunázás élményében!

Akciós Relaxációs Sziget használat a gödöllői lakosoknak!

Hozd magad formába még nyár előtt, töltsd fel a nyugalom szigetén, Relaxációs Szigetünkben! Kombinált fitnesz + Relaxációs Sziget belépőnk ára a helyi lakosoknak 1.800 Ft helyett 1.300 Ft/fő/alkalom!

*A csomag minimum 2 éjszaka foglalása esetén érvényes, kizárólag a szállodánál direktben történő foglalás esetén, szabad helyek függvényében vehető igénybe! Idegenforgalmi adó: 300 Ft / fő / éj 18 éves kor felett. Csomag tartalma: szállás standard kétágyas szobában büféreggelivel és 3 fogásos vacsorával. Extra gyermekkedvezmény: szülőkkel egy szobában 6 éves korig a szállás térítésmentes.

Erzsébet Királyné Szálloda*** H-2100 Gödöllő, Dózsa György út 2.
Telefon: +36 28 816-817 Fax: +36 28 414-859
E-mail: info@ekhotel.hu • **www.ekhotel.hu**



Hotel Sopron★★★★

„Ahonnan látszik a város
és mosolyog a Nap feléd”

SZÓRAKOZÁS ÉS KIKAPCSOLÓDÁS BÉCSBEN

Premium kétágyas szobában félpanzióval, bécsi utazással

10.000 Ft / fő / éj

Főszезoni felár (2015. 07. 01 – 08. 31. között): 1.500 Ft / fő / éj

Érvényes: 2015. 01. 02 – 12. 20. között min. 3 éj foglalás esetén standard kétágyas szobában, kivéve kiemelt időszakok. Az idegenforgalmi adó külön fizetendő.

www.hotelsopron.hu • www.facebook.com/hotelsopron

Sopron, Fővényverem 7. • Tel.: +36 99/512 261 • info@hotelsopron.hu



Kia márkakereskedők listája

Kereskedés	Cím	Telefonszám	E-mail	Web
Hiezl és Társa Kft.	6500 Baja, Kölcsey u. 73.	(79) 422-422; (70) 9357-558	info@hiezl.hu	www.hiezl.hu
Körös Autócentrum Kft	5600 Békéscsaba, Szarvasi út 66.	(66) 450-450	kiakoros@kiakoros.hu	www.kiakoros.hu
Duna Autó Zrt.	1037 Budapest, Zay utca 24.	(1) 801-4074	kia@dunaauto.hu	www.dunaauto.hu/kia
Wallis Kerepesi úti Autó Kft.	1106 Budapest, Kerepesi út 85.	(1) 260-7777	info@kiawallis.hu	www.kiawallis.hu
Pappas Auto Magyarország Kft	1117 Budapest, Hunyadi János út 6.	(20) 772-1855	adam.redei@pappas.hu	www.pappas.hu
Pappas Auto Magyarország Kft	1133 Budapest, Pannónia utca 82-86.	(20) 419-8413	krisztian.toth@pappas.hu	www.pappas.hu
Zakar és Társa / Cegléd	2700 Cegléd, 4.sz. főút 69. km	(20) 319-7863	info@zakartsa.hu	www.kiazakar.hu
OMP Autóház Kft.	4002 Debrecen, Balmazújvárosi út 10.	(52) 503-510	kia.kereskedes@ompautohaz.hu	www.ompautohaz.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	3300 Eger, Kölyuk út 6.	(36) 889-111	kiaeger@jpauto.hu	www.jpauto.hu
M6 Kft.	2030 Érd, 6-os főút 23 km	(23) 523-101; (70) 3300-500	info@kiaerdm6.hu	www.kiaerdm6.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	2151 Fót, Fehérkő utca 4/A (M0-M3 csomópont)	(1) 999-0228	istvan.kaszab@jpauto.hu	www.jpauto.hu
Gablini Kft.	2100 Gödöllő, Blaháné út. 2.	(28) 416-205; (30) 668-8067	info@kiagodollo.hu	www.kiagodollo.hu
Autentik Motor-Car Kft.	9012 Győr, Mérföldkő út 1.	(96) 556-270	kia@autentik.hu	www.kia.autentik.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	5100 Jászberény, Jákóhalmi út 11.	(57) 505-505	csaba.nagypal@jpauto.hu	www.jpauto.hu
Uno Járműjavító Kft.	7400 Kaposvár, Tallián Gyula u. 87.	(82) 511-965; (82) 424-942; (82) 313-657; (30) 690-9923	unojarmujavitokft@t-online.hu	www.kiakaposvar.hu
Dakó Kft	6000 Kecskemét, Mindszenti krt. 53.	(76) 508-851	kia@dakokft.hu	www.dakokft.hu
Gadácsi Autóház Kft.	8360 Keszthely, Tapolcai u.	(83) 511-040	info@gadacsi.hu	www.gadacsi.hu
Univer Car Kft.	3527 Miskolc, József A. utca 62/A	(46) 502-980	kiamiskolc@univercar.hu	www.univercar.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	4400 Nyíregyháza, Orosi út 20/A	(42) 462-375	tamas.kosan@jpauto.hu	www.jpauto.hu
Pappas Auto Magyarország Kft	7630 Pécs, Kocsz utca 125.	(20) 419-8280	tamas.orning@pappas.hu	www.pappas.hu
Orientik Motor-Car Kft.	9400 Sopron, Győri út 42.	(99) 505-345	kia@motor-car.hu	www.kiasopron.hu
Pappas Auto Magyarország Kft	6725 Szeged, Vásárhelyi Pál utca 15.	(70) 967-7179	gyula.szabo@pappas.hu	www.pappas.hu
Auto-Hof Kft.	7100 Szekszárd, Palánki u. 1.	(74) 529-885	info@kiaszekszard.com	www.kiaszekszard.com
U.T.T. Autóház Kft.	8000 Székesfehérvár, Sárkeresztúri út 14.	(22) 513-950	ughy1950@t-online.hu	www.kiauttautohaz.5mp.eu
Maros Trans Kft	2600 Vác, Bolgár u. 2. (Lidl mellett)	(20) 971-5365	szalon@kiavac.hu	www.kiavac.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	8200 Veszprém, Almádi út 4781/7 hrsz.	(88) 591-190	alex.szoradi@jpauto.hu	www.jpauto.hu



Az Ön Kia márkakereskedése

Szeretettel várjuk márkakereskedésünkben

Minden információ és ár a kiadás idején rendelkezésre álló adatokon nyugszik, nem minősülnek ajánlattételnek ill. előzetes értesítés nélkül változhatnak. A kiadványban látható autók illusztrációk. Kérjük, a legfrissebb információkról érdeklődjön Kia Márka-kereskedőjénél. Minden üzemanyag-fogyasztási adat az Európai Parlament és Tanács 715/2007/EK rendeletével összhangban elvégzett, hivatalosan jóváhagyott tesztekkel származik, modellek közötti összehasonlítás céljából. A tesztadatok nem tartalmaznak semmilyen garanciát az adott gépjármű valós üzemanyag-fogyasztását illetően.

Útra kel a fantázia



Harrys & Berger
© 2010

soul



Kia Soul.
Friss, vagány és kifinomult.

The Power to Surprise

Üzemanyag-fogyasztás (kombinált): 4,8 – 8,2 l / 100 km, CO₂ kibocsátás (kombinált): 125 – 192 g/km. Minden üzemanyag fogyasztási adat az Európai Parlament és Tanács 715/2007/EK rendeletével összhangban elvégzett, hivatalosan jóváhagyott tesztekkel származik, modellek közötti összehasonlítás céljából. A tesztadatok nem tartalmaznak semmilyen garanciát az adott gépjármű valós üzemanyag-fogyasztását illetően. 7 év / 150 000 km garancia érvényes az EU tagállamokra (+ Norvégia, Svájc, Izland, Gibraltár). A részletekről érdeklődjön a márkakereskedésekben.