



KIA MAGAZIN



Az új **KIA Sportage**



GAL

It's Our Life

A Gyermekeink és az egész Család számára legfontosabb vitaminokat és étrend-kiegészítőket, így a 100%-ban természetes Halolajunkat, D3-vitaminunkat és K2-D3-vitaminkészítményünket a további termékeink mellett megtalálják webáruházunkban.

www.vitaminvilag.hu

10%
kedvezmény!

E magazin Olvasói 2016. február 29-ig valamennyi vitamin- és étrendkiegészítő-termékünket **10% kedvezménnyel** rendelhetik meg, egyedi kuponkódjuk felhasználásával: „KIA”

Számunkra is legfontosabb a Gyermeink egészsége, ezért azon kedves Vásárlóink számára, akik 2015. december 31-éig legalább egy alkalommal rendelést adnak le a www.vitaminvilag.hu oldalunkon, a kupon időben korlátlan érvényűvé válik.



Hamarosan kapható webáruházunkban a Gyermekek egyedi igényei szerint összeállított **Multivitamin** készítményünk is.



A GAL termékek az összetevőket olyan formában és arányban tartalmazzák, ahogyan azok természetes élelmiszereinkben is előfordulnak. Ebben nem tűrünk kompromisszumot, hiszen számtalanszor bizonyosodott, hogy nem véletlenül fordul elő a természetben minden úgy, ahogy.

www.gal.hu

Vitaminok és táplálékkiegészítők

Kedves Olvasó!

Kiával autózni élmény, pihenés, és szórakozás egyszerre. Egy Kia a vidám, lendületes, modern élet fontos része. Kiája megvásárlásakor az új tulajdonos nem csak autót és szervizszolgáltatást kap: belép egy egyre bővülő, szabad, mégis erősen összetartozó baráti társaságba. Olyan közösségbe, amelyben a tagokat valósággal körülveszi a márka. Nem tolakodóan, talán nem is feltűnően, de mindig ott van, és ha szükség van rá, azonnal segít. Kiváló példa erre a már nálunk is elérhető MyKia szolgáltatás (részletek a magazinban). Természetesen sok más érdekességről is tudósít legfrissebb magazinunk: kultúráról, divatról és általában a minket körülvevő világ színes történeteiről.

Jó szórakozást kívánunk!

Jong-Kook Lee

A Kia Motors Hungary elnöke



A mai huszonévesek már - nem csak Európában, világszerte – másként tekintenek az autózásra, mint akár csak a náluk tíz évvel idősebbek. Most a még autót nem is vezető ifjúsággal kell megismertetnünk, hogy az autó nem ellenség, sőt, önkifejezés, barátság, divat, és konnektivitás egyszerre: azaz cool! A Kia pedig nagyon is cool! Modelljeink az utakon kívül a közösségi térben is népszerűek. Ennek hátteréről a Kia Magazin is tudósít. Tartsanak velünk, ismerjék meg újdonságainkat!

Jó olvasást kívánunk!

Nagy Norbert

Országigazgató



Kia Magazin

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

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 kiadóval történt egyeztetés után használhatók fel.

A magazinban szereplő árak tájékoztató jellegűek.

Kövess minket a Facebook-on!



Hírek

Egymillió zsolnai cee'd

Milliomos

Újabb mérföldkőhöz érkezett a Kia cee'd. Tavasszal még arról számoltunk be, hogy a Kia egyetlen európai üzemében, a szlovákiai Zsolnán 2006 óta elkészült a kétmilliomodik autó: a jubileumi példány éppen a cee'd csúcsmodellje, egy háromajtós pro.cee'd GT volt. Nemrég azonban újra ünnepeltek a gyárban, mert legördült a szalagról az egymilliomodik cee'd. A holland megrendelésre készült példány ismét egy gyöngyházfehér, 1,6-os, 204 LE-s turbómotorral hajtott GT, ezúttal ötajtós karosszériával. A különleges autót már a szalagon megkülönböztetett figyelem övezte, a dolgozóknak a rendszám helyén külön táblával jelezték, hogy éppen az 1 000 000. cee'd-en szorgoskodnak.

Szűk kilenc esztendő alatt duzzadt hétégyűre a Zsolnán gyártott cee'dek darabszáma. A jubileumi autó méltó módon egy gazdagon felszerelt GT-csúcsmodell lett



Átadták a Kia közép-amerikai gyárát Mexikóban

Középkézdés



Öt hónapos kísérleti termeléssel pörög fel a gyár, első lépésben évi 300 ezer Kia készülhet Közép-Amerikában. A Kia Motors vezetői között balról a második Rodrigo Medina de la Cruz, Nuevo León kormányzója

Tae-Hyun Oh, a Kia Motors alelnöke és ügyvezető igazgatója 250 meghívott kormányzati és közéleti személyiség társaságában hivatalosan is megnyitotta a márka mexikói (Nuevo León tartomány) üzemét. Mivel a térségben a Kia eddig nem volt jelen, az egyelőre évi 300 ezres kapacitású, a legmodernebbek közé tartozó gyárra komoly feladat hárul. A világ kilencedik legnagyobb járműgyártója 2015. július 1-jétől tíz mexikói város 21 márkakereskedésében elkezdte a forgalmazást is: kezdetben a Forte szedán, a Sportage, a Sorento és 2015 novemberétől az Optima vásárolható meg, mindegyikhez jár az Európában jól ismert 7 év vagy 150 ezer km-es garancia. 2016-ban további 26 márkakereskedést nyitnak majd, a cél 65 Kia-értékesítőpont létesítése 2017 végéig.

Frankfurt sztárja: az új Kia Sportage

Előtérbe került

Az új Kia Sportage hatalmas sikert aratott a hivatalos premierje helyszínénül szolgáló 66. Frankfurti Autószaalonon. A rendezvényen egy szakmai zsűri sorrendbe állította a legjobbnak vélt autókat, ahol három prémiummárka (Porsche, Jaguar, BMW) mögött közvetlenül a negyedik helyen a Kia újdonsága végzett. A negyedik generációs Sportage nem volt könnyű helyzetben, hiszen az egyik legnagyobb konkurense, a Volkswagen Tiguan szintén itt, ráadásul hazai pályán debütált, a német autó azonban csak a hatodik helyre került. A zsűri szerint az izgalmas formájú, kiváló minőségű, akár 177 LE-s turbós benzines vagy 184 LE-s dízelmotorral is választható koreai modell tovább erősíti majd az eddig is nagyon stabil európai pozícióját, komoly fejtörést okozva ezzel a versenytársainak.

Azonnal fókuszba került az új Kia Sportage, amely különleges GT Line-kivitelben is rendelhető



Újabb rangos díjat kapott a Kia Soul EV

Elismerték



192 cellás, 27 kWh kapacitású lítiumion polimer akkumulátorcsomagjával a Soul EV hatótávolsága 200 km feletti, amellyel piacvezető a kategóriájában



Francia járműipari és környezetvédelemmel foglalkozó szakújságírók alkotják azt a 2005-ben alapított szervezetet, amelynek szakmai zsűrije kitüntette a Kia első, 100 százalékban elektromos hajtású járművét, a Soul EV-t. A személyautók kényelmét 212 km hatótávú emisszió nélküli közlekedéssel ötvöző modell az „alternatív hajtású városi gépkocsik” kategóriájában ért el első helyezést a Prix Auto Environnement MAAF 2015 díjátadóján. Mint az indoklásból kiderült, a szakemberek szerint a Soul EV olyan innovatív megoldásokat és technológiákat vonultat fel, amelyek elősegítik a fenntartható mobilitás terjedését. Soon-Nam Lee, a Kia Motors exportpiaci PR-tevékenységekért felelős alelnöke örömeinek adott hangot: „A Soul EV legújabb elismerése ismét igazolja azon döntésünk helyességét, amelynek alapján a Kia a károsanyag-kibocsátás nélküli közlekedés támogatásával hosszú távon elkötelezte magát a környezeti fenntarthatóság mellett.” károsanyag-kibocsátás nélküli közlekedés támogatásával hosszú távon elkötelezte magát a környezeti fenntarthatóság mellett.”

Kia
Optima GT

Nagy utazó



Kényelmes utazóautó és dinamikus sportlimuzin egyben: az Optima GT végsebessége 240 km/h, 0-100 km/h-ra 7,4 másodperc alatt gyorsul

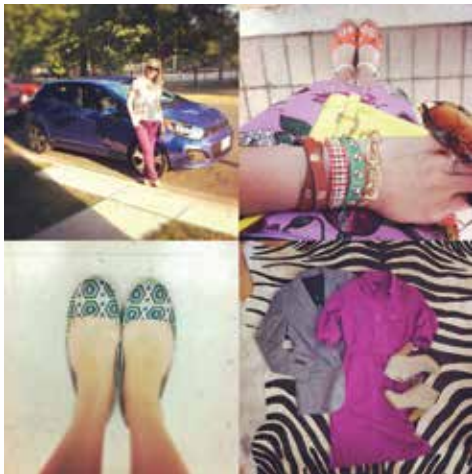
Frankfurtban a felfrissített cee'd mellett az Optima is bemutatkozott GT-kivitelben (lásd bemutatónkat ebben a számban). A karosszéria méretei nem (tengelytáv 2805 mm), de a részletek megváltoztak, új a hűtőmaszk, sportosabb vonalúak a hátul duplakípufogós lökhárítók, egyediek a 18 colos felnik, és a belső térben is tucatnyi apró finomság utal az exkluzív változatra. A fékek nagyobb tárcsákkal hatékonyabban lassítanak, a felfüggesztés elektronikus szabályozású, a pillanatnyi útviszonyokhoz kerekenként igazodni képes lengéscsillapítókat kapott és a GT-nél alapfelszerelés az R-MDPS kormánymű, amelynél a szervomotor nem a kormánytengelyre, hanem a fogaslécra hajt, így gyorsabb a reakció, és még pontosabb, közvetlenebb az irányítás. A benzínmotor vadonatúj fejlesztésű 2,0 literes, közvetlen befecskendezéses, turbós T-GDI, a maximális teljesítmény 245 LE (6000/perc), a nyomaték 353 Nm (1350-4000/perc).

KÉPTÁR

A Kia
Motors és
az Instagram

A közösségi médiában való globális jelenlét ma már elengedhetetlen az autógyárak számára is, ezért a Kia minden területen igyekszik felvenni az ügyfelekkel, a partnerekkel és a rajongókkal a kapcsolatot. A márka hivatalos Instagram-oldala, a Kia Motors Worldwide Instagram tavaly indult, és egyre népszerűbb a tulajdonosok köreiben, akik leginkább mobiltelefonos pillanatképek feltöltésével avatnak be minket autóikkal eltöltött hétköznapijaikba. A cukiság kategóriát – mint általában máshol is – a háziállatok vezetik, élükön a kiscicákkal és a kiskutyákkal, de egyre többen „kattannak rá”, szó szerint, hogy Kiájukat művészi módon mutassák be.

Fontos, hogy az autónk igazodjon a személyiségünkhöz, az Instagram pedig remek módja, hogy általa kifejezzük, milyen színes egyéniségek vagyunk



Red Dot-díjas
Kia iPad-applikációk



Nemcsak az autók, a digitális kommunikáció terén is vezető szerepre törekszik a Kia. Minden típusához létezik virtuális élményt nyújtó iPad-alkalmazás

Valóságosan virtuális

A Kia Soul EV és az új Kia Sorento 2015-ben magas rangú Red Dot formatervezési díjat nyert, de az autók mellett velük kapcsolatban más elismerésre is sor került. A kommunikációs tervezés kategóriájában az iPad-készülékekre optimalizált s az elektromos Soul EV és Sorento típusokat teljeskörűen bemutató applikációt találta a legjobbnak a szakmai zsűri. Az Apple Store-ból ingyenesen letölthető és extraköltségek nélkül használható alkalmazás legfontosabb előnye a felhasználóbarát kialakítás, az autók kívül és belül, 360 fokos vizuális élményt nyújtó virtuális túrán fedezhetők fel a legapróbb részletekig.

Kia EYK Soul

Mobil bloggerek



Ötletes névválasztás: a kimchi a koreai étkezés egyik alapja, kínaikeltől, retekéből, zöldhagymából, uborkából erjesztéssel készül

Akit érdekel a koreai életstílus és kultúra, a K-pop, a gasztronómia, az interneten keresgélve biztosan ráakad két fiatal bloggerre, az Eat Your Kimchi (EYK) duóra. Simon és Martina Stawski beutazza az ázsiai országot, hogy felfedezze és blogok, videók formájában dokumentálja mindazt, ami Dél-Koreában történik velük. Az ismert közösségi – Facebook, Twitter, Instagram - oldalakon kívül saját honlapjuk is van (www.eatyourkimchi.com), és nemrég a Kia jóvoltából már különleges autóval járva gyűjtik az anyagokat. A két vidám fiatalhoz remekül illik a támogatásként kapott Soul, amely speciális EYK-festéséről azonnal felismerhető.

Kia-sikerek Oroszországban

Keleti nyitás

A Kia Motors 2009-ben jelent meg az orosz piacon, azzal a céllal, hogy versenyképes áron kínáljon kiváló minőségű, korszerű autókat. A márka törekvéseit örömmel fogadták a vásárlók, a Kia pozíciója évről évre erősödött. Már a kezdeti 5 százalékos piaci részesedés is felülmúlta a várakozásokat, jelenleg pedig minden, Oroszországban eladott tizedik új személyautó Kia-modell. Idén az értékesítés átlépte az egymillió darabot, az ennek kapcsán szervezett nyereményjátékban Ivan Lobanovnak kedvezett a szerencse, aki egy lépcsőshátú, gazdagon felszerelt Rio-típussal térhetett haza. Mivel a Kia Motors régóta elkötelezett támogatója a nemzetközi labdarúgásnak (FIFA, UEFA), a nyertes a 2016-os Európa-bajnokságot is élőben élvezheti az ajándékba kapott VIP-belépővel.



Kia World Extreme Games 2015

Bátrak versenye

Kilencedik alkalommal, ezúttal Kínában, Sanghajban rendezték meg a Kia Motors által szponzorált, az extrém sportokat fókuszba állító bajnokságot. A World Extreme Games (WEG) megmérettetés egyre népszerűbb a fiatalok körében, 2015-ben már 38 ország 215 sportolója vett részt az eseményen, a versenyszámok között külön kategóriában indulnak a BMX-kerékpárosok, a gördeszkások, a falmászók és a motorkerékpárral trükközők, azaz a közönségkedvenc freestyle motokrosszosok (FMX) is. A versenyeknek igazán látványos környezetben lévő helyszín, az Oriental Pearl-torony közvetlen közelében található KIC Jiangwan sportcentrum adott otthont. A legendás kerékpáros-akrobata, a WEG-nagykövet Mat Hoffman a BMX-kategória főbírójaként tevékenykedett.

Csodálatos környezetben zajlottak a versenyek a BMX-esek között, Vince Byron újra bebizonyította, hogy jelenleg nincs nála jobb



Magasra teszi!

A Kia szerint a jó mindig jobbá tehető. Ez történt Európa kedvenc kompaktjával, a megújult cee'd családdal is, amely erős, és takarékos benzines turbómotorral, korszerű vezetőasszisztensekkel és sportos GT line kivitellel gazdagodott.



Első pillantásra GT-nek tűnik, de erről a jótékony trükkről (is) szól a GT Line.

A visszapillantók irányjelzősek, a táblákat kamera figyelheti

A közhely ellenére repül az idő, hiszen szinte tegnap volt, amikor 2006-ban, a Kia új európai időszakításának kezdeteként az első cee'd legördült a zsolnai gyár szalagjáról. A 2012-ig forgalmazott, és a márka iránti bizalom megerősítésében oroszánrészt vállaló, kifejezetten Európának szánt kompakt típust egy még divatosabb külsejű, még kényelmesebb, még jobb minőségű széria váltotta fel. Már ott tartunk, hogy ez, a vásárlók nemzetközi visszajelzései alapján is kiválónak tartott autó is megérett némi korszerűsítésre. Csalóka az eltelt három év, mert nem tűnik hosszúnak, az aktuális cee'd felett nem is járt el az idő, ugyanakkor a fejlesztés minden márkánál folyamatos, és aki nem tartja a lépést, nem próbálja meg

az ügyfeleinek a maximumot nyújtani, az bizony komoly hátrányba kerül. A Kia elnökének, egyben vezető formatervezőjének, Peter Schreyernek a csapata 2012-ben remek munkát végzett a gyári zsargonban JD kód alatt futó modellel, a karosszéria jóformán semmit nem öregedett, így a ráncfelvarrott cee'd csak az új mintázatú egyedi hűtőmaszkról, a krómkeretes ködfényszórókról, a szögletesebb, hátul fényvisszaverőkkel díszített lökhárítókról és az átrajzolt, LED-es hátsó lámpákról ismerhető fel. A könnyűfém felnik 16 vagy 17 colosak, sportos 18 colost csak a csúcs, a GT kaphat. Mivel egyelőre nem alapjaiban új generációról van szó, a karosszéria, ezen belül az ötajtósnál alaptól 380, a kombinál 528 l-es csomag-

tartó méretei változatlanok. A tengelytáv maradt 2650, a szélesség 1780 mm, a 3 és 5 ajtós cee'd 4310, a kombi SW 4505 mm hosszú, utóbbi a tetősínek miatt 15 mm-rel magasabb (1485 mm) a többinél. Elsőként a már megvásárolható, 2016-os modellévű cee'd kínálatát gazdagítja a hamarosan a vadonatúj Sportage és az Optima esetében is választható GT Line kivitell. Ennek alapja, hogy a nagyteljesítményű, 204 LE-s cee'd és pro_cee'd GT jellemző formajegyei szerényebb, akár dízel erőforrással is kombinálhatók. A hasonlóan sportos fazonú lökhárítókkal, a küszöbbetétekkel, a 17 colos alufel-
nikkel és a feltűnő, oldalanként négy-négy, jégkoc-kára hasonlító „ice cube” nappali LED-es menetfénnel a GT Line már első pillantásra ámulatba ejtő, amit

mérő kijelzője vetített (közepében a kormányról egyszerűen lapozható fedélzeti számítógéppel), megjelent a legkorszerűbb navigációs AVN rendszer 7,0 colos érintőképernyővel és igény szerint digitális (DAB) adások vételére is alkalmas rádiótunerrel. Az infotainment rendszer - piacoktól függően - új dimenziót nyit az online Kia Connected Services rendszerrel. A TomTom technológiát alkalmazó berendezés élő forgalomtájékoztatást, riasztásos traffipax-információkat, valamint időjárás-előrejelzést is kínál. Az európai tulajdonosoknak a vásárlást követő hét éven át ingyenes a használat. A GT mostantól alul lapított karimájú, remek fogású bőrkormánygal irányítható, az ülések szarvasbőr bevonatú Recaro sportfotelek, az új GT Line egyedi kárpitozással és



Jól néz ki az új lökhárító a normál cee'd-en, így hátulról is sportos a fazon, pláne a meredeken emelkedő övvonallal

Nem lóg ki a sorból a kombi, az alaptól 528, kibővíthető 1642 l-es csomagtér óriási

csak fokozhat az újonnan kikevert és csak ehhez a felszereltséghez elérhető Urban sárga fényezés. Az utastérben gazdagabb a krómozás, de a tervezők nem estek túlzásba, a kevesebb néha több elvét érvényesítve csak a szellőzőrostélyok, a műszer-egység és a műszerfal felső élét hangsúlyozza vékonyan csillogó díszítés, továbbá a váltókarra, a kilincsekre és a légkondicionáló hőfokszabályozó tekerőgombjaira jutott még belőle kevés. Mindenhol több a puha, minőségi burkolat, kellemesebb tapintásúak a textilek. Újdonság az opciós színcsomag: az ülések és az ajtóburkolatok elegáns, otthonosan nyugodt légkört teremtő barna kárpitozással is megrendelhetők. Haladva a trendekkel, a sebesség-

fekete dekorációkkal emelkedik az átlag fölé. Az utazási komfort alapja a csendes futás, ezért a mérnökök a korábbinál még hatékonyabb zaj- és rezgéscsillapításra törekedtek (vastagabb szőnyegek, habbal kitöltött műszerfal, halkabb szellőzőrendszer, tökéletesebb szigetelés az A-oszlopoknál, a szélvédőnél). A dízeleknél még komolyabb előrelépés történt, itt a motorblokkot, az olajteknőt és a részeccske-szűrőt is speciális hangelnyelő anyaggal burkolták. A cee'd EuroNCAP által szavatolt maximális, ötcsillagos utasbiztonságát mostantól a legmodernebb vezetőasszisztensek egészíthetik ki, tovább segítve ezzel a még biztonságosabb közlekedést. ►



A kamerás táblafelismerő (SLIF) figyelmeztet az adott útszakaszra érvényes sebesség betartására, a holttér figyelő (BSD+LCA) jelzi, ha balesetveszélyes a sávváltás, a keresztirányú hátsó forgalomfigyelő (RCTA) pedig zárt helyről történő kitoláskor próbálja elkerülni a baleseteket. A 2016-os modellel a parkolás is gyerekjáték, a jól ismert radaros és kamerás megoldások mellett megjelent az intelligens parkolástámogató rendszer (SPAS), amely ultrahangos érzékelőivel először megtalálja az ideális helyet, majd önállóan be is kormányozza oda az autót. Az okos berendezés merőleges és az úttal párhuzamos – sokaknak nehézséget okozó – parkolásra egyaránt képes, ráadásul utóbbinál a kiállást is elvégzi a vezető helyett. A menetkényelmet számos ponton újratervezték, elől McPherson, hátul multilink felfüggesztések szolgálgják. Elöl a geometriaváltozás a korábbi modellhez képest érezhetően pontosabb kormányzással társul, az alulkormányzotttság nyomatókvektoros szabályozással, az ívbelső első kerék fékezésével csökkent. Hátul újak a lengőkarok szilentjei, új bekötések a tömör helyett üreges kanyarstabilizátorok, ezáltal kedvezőbb lett a zaj- és rezgés-szint (NVH) mutató.

Minden motor, a legkorszerűbb technológiáknak köszönhetően Euro6-os tisztaságú, a benzineseknél maradt a szívócső befecskendezéses 1,4-es MPI (100 LE) és a közvetlen befecskendezéses 1,6-os GDI (135 LE), újdonság az 1,0 l-es, háromhengeres turbós T-GDI (100 és 120 LE). Ennél az alapjáratú rezonancia (kormány, váltókar) a háromhengeresekre általában nem jellemző módon minimális, a hatékony zajszigetelés miatt motorhang szinte nincs. A maximális 172 Nm-es forgatónyomaték már rendkívül alacsony fordulatszámotól él (1500/perc), a mokány kis gép innen folyamatosan húz, 6500-ig vidáman forog, ám a hangja sosem válik kellemetlenül tolatkodóvá. Az elektromos rásegítésű kormánymű – ahogy a többi cee'd-nél is – az alap Normal mellett feszesebb Sport és különösen városban, pakolásnál kellemes Comfort állásba kapcsolható. Az alap CRDi dízel

1,4-es (90 LE), az 1,6-os teljesítménye 128-ról 136 LE-re emelkedett, ez piactól függően 110 LE-s kivitelben is elérhető. A váltók alpból hatfokozatú, precízen kapcsolható kézi szerkezetek, de az 1,6-osok igény szerint automatával is párosíthatók, a benzineshez hatfokozatú bolygóműves, a dízelhez hétfokozatú, a Kia dél-koreai központjában kifejlesztett duplakuplungos (DCT) kérhető. Az izmos cee'd és pro_cee'd GT 1,6-os, 204 LE-s (265 Nm) T-GDI benzinmotorja korszerűsített, hamarabb felpörgő, kisebb tehetetlenségű turbót kapott, megemelték a töltőnyomást, alacsonyabb fordulaton több a nyomaték, élénkebb a gázreakció. A már említett új kormányon lévő GT gomb megnyomásával bekapcsolható az elektronikus hanggenerátor, amely vérpezsdítő motorhangokkal csábítja el az utasokat. A kapcsoló a műszerekre is hatással van, a vetített sebességmérő versenyautós formátumra vált. Ehhez a hangulathoz a tempó is megvan, 0-100 km/h-ra egy tizeddel javult a gyorsulás, most 7,6 s. Opció az 1,4 m-rel rövidebb fékutat tudó (100-0 km/h: 35,0 m), jobb hőelvezetésű, kevésbé fáradékony, elől 300 helyett 320 mm átmérőjű tárcsákkal lassító fékrendszer.

A cee'd megszokottan gazdag alapfelszereltsége mind a biztonságot (ESP, hat légzsák, Isofix), mind a komfortot (többek között légkondicionáló, távirányítás központi zár, hűthető kesztyűtartó, fedélzeti számítógép) illetően továbbra is hozza a Kiától méltán elvárt magas színvonalat, és az opciók tartozékok listája sem okozhat csalódást – nincs akadálya, ha valaki egyedi konfigurációra vágyik. Némi kompromisszum csak a kárpitozásában és felszereltségében egyaránt különleges GT Line esetén áll fenn, mert ez a modell csak az új 1,0 l-es T-GDI (Magyarországon egyelőre csak a 120 LE-s) vagy az erősebbé, nyomatékosabbá tett 1,6-os CRDi erőforrással választható. A 2016-os új Kia cee'd gyártása már javában folyik a zsolnai üzemben, az autó a nyugat-európai bevezetéssel egy időben Magyarországon is rendelhető a márkakereskedésekben. ■



Sportos a fekete tetőkárpit a GT Line-ban, a pedálok taposófelülete alumínium. A motor műanyag helyett alumínium gombbal indítható, mint a GT-ben.

204 LE repíti a háromajtós pro_cee'd GT-t, a felnik 18 colosak



A GT Recaro ülései kényelmesek és remekül tartanak





Helyben

Európa egyik legmodernebb autógyára a szlovákiai Zsolnán működik. A Kia népszerű modelljei innen indulva hódították, hódítják meg a kontinenst.

Amint a mondás tartja, csak megszületni nehéz, bár ez nem biztos, hogy a Kia zsolnai üzemére is teljesen igaz, hiszen a gondosan előkészített építkezés első kapavágása 2004-ben történt és 2006 decemberében már autók gördültek le a szalagról: a frissen debütáló, kimondottan az európai piacra szánt első generációs cee'd sorozatgyártása Szlovákiában indult. A kontinensen összeszerelt első Kia modell bevezetésével a 1,6 milliárd eurós beruházású Kia Motors Slovakia (KMS) kulcsfontosságú szereplővé lépett elő a márka helyi működésében, és komolyan hozzájárult a világviszonylatban is kiemelkedő sikerekhez, illetve növekedéshez. A darabszámok évről évre dinamikusan növekedtek. A 2006-os esztendő 5000 darabos mennyisége érthetően csak jelképesnek tekinthető, 2007-ben viszont már 145 ezer autó gördült ki a csarnokból. Még fontosabb, hogy hét esztendő alatt ez a szám bőven megduplázódott, hiszen 2014-ben 323 ezer megrendelést teljesített a zsolnai üzem. A 2006 óta eltelt idő alatt összesen több mint kétmillió új Kia és hárommillió motor készült Szlovákiában. Jelenleg a mennyiséget tekintve

a Kia Motors Slovakia a nemzetgazdaság egyik legnagyobb exportőre (három típus, öt karosszériaváltozat, hatféle motor), a Zsolnán gyártott autók a világ 76 országában találhatók vevőkre, igaz, a primer célpiacuk Európa – ezen belül a legfőképpen az Egyesült Királyság, Németország, Spanyolország – és Oroszország. A márka első és mostanáig egyetlen európai gyártóhelyén három, a piaci jelenlét szempontjából kulcsfontosságú modell készül. A most ősszel teljesen megújult, immáron izgalmas GT Line kivitelben is elérhető cee'd modellcsalád (ötajtós, háromajtós pro_cee'd, kombi), Európa legkelendőbb Kia típusa, a negyedik generációjával ugyancsak most bemutatkozó Sportage, valamint a tavaly ráncfelvarráson átesett Venga kompakt egyterű. A 2014-ben gyártott 323 ezer autó 55 százaléka volt Sportage, 36 százaléka cee'd és 9 százaléka Venga. 2013 májusa óta a zsolnai üzem gyártja a Kia első, kifejezetten európai piacokra szánt közúti sportautóját, az 1,6 l-es, 204 LE-s T-GDI turbómotorral hajtott cee'd és pro_cee'd GT-t is. Mindent egybevetve,

Három évig sem tartott az építkezés, a Kia eddig 1,6 milliárd eurót investált egyetlen európai üzemébe. Zsolna rekordokkal és minőségi termékekkel hálta meg a bizalmat

az európai kontinensen értékesített Kia modellek 56 százaléka szlovákiai gyártású. A már többször kiemelt 2014-es évre méltán lehet büszke a Kia Motors Slovakia, hiszen komoly termelési rekordot könyvelhetett el: áprilisban kiszállították a kétmilliomodik szlovákiai gyártású autót, egy belga megrendelésű, háromajtós, pro_cee'd GT-t. De ezzel nem volt vége az ünneplésnek, mert májusban a cee'd önmagában is jubilált: gazdára talált az egymilliomodik zsolnai példány, amely a sors szeszélye folytán (és talán az eseményhez méltó módon) ugyancsak egy csúcsmo-
dell GT lett – a gyöngyház fehér, ötajtós sportkocsinak belga tulajdonos örülhetett. Összességében a 350 ezer darabos éves kapacitásra méretezett KMS egyetlen év alatt 323 000 autót és 493 000 erőforrást tett le átvitt értelemben a Kia asztalára.

Kicsit kitérve a motorgyártásra, az erre a feladatra létesített két hatalmas csarnokban 2006 óta összesen hárommillió erőforrás készült, ennek 16 százaléka (!) 2014-ben. Zsolnai termék a benzines 1,4-es,

Búcsúzik a 2010-ben bemutatott Sportage, hogy átadja helyét a negyedik generációnak



Több mint félezer robot segíti az autógyártást – a gépek precízek, gyorsak, soha nem tévednek, és nem fáradnak el

100 LE-s szívócső befecskendezéses MPI, a közvetlen befecskendezéses 1,6-os GDI (135 LE) és az 1,6-os T-GDI (204 és hamarosan 177 LE). A dízelek felhozatala ugyancsak komplett: korszerű 1,4-es, 1,6-os, 1,7-es és 2,0 l-es közöscsöves, turbós négyhengeresekből áll a választék.

A független London Economics tavalyi tanulmánya alapján a Kia Motors Slovakia egész Európa gazdaságára komoly hatással van. 2012-ben 865 millió euró adó- és illetékbevétel volt a mutató, az üzem teljes beszállítói mennyiségének 69 százalékát – ami 2,6 milliárd euró volt – európai országokból szerezte be. Jelenleg 164 ezer ember áll szoros vagy lazább munkakapcsolatban a zsolnai üzemmel. A Kia jelen-



*Minden szempontból csúcsmo-
dell: a KMS kétmilliomodik és a helyben gyártott cee'd típus egymilliomodik példánya is egy-egy GT volt. Belgiumba és Hollandiába kerültek*



Amikor a komplett hajtáslánc találkozik a karosszériával, megtörténik az „esküvő” – ezt a mozzanatot szinte minden európai járműgyárban így hívják

léte megkerülhetetlen az európai gazdasági érték-láncban, és ez vonatkozik a kutatás-fejlesztéstől kezdve a gyártáson át a végtermékek értékesítésére is. A KMS jól képzett 3800 munkatársa 24 órában, azaz három műszakban folyamatosan dolgozik, a teljes gyártósoron – ide érte a karosszériaelemek préselését és szerelést – összesen 530 univerzális robot működik. Fontos kiemelni, és egyben jellemző a Kia minőség iránti elkötelezettségére, hogy bemutatóskor a szlovákiai termékként megismert cee'd volt az első a Kia, amelyre a márka kiterjesztette az egyedülálló 7 éves, vagy 150 000 km-es extrahosszú garanciáját. ■



Nem csak férfiak dolgoznak az üzemben, a Vengát szerelő hölgy mosolya nem pusztán a fotónak szól, a dolgozók jól érzik magukat Zsolnán

Ragyogó páncélzatban

Ha létezik bevehetetlen vár az autóipar lovagregényében, az a középkategóriás lépcsőshátúaké. Persze egy fehér lovon érkező királyfi számára semmi sem lehetetlen.



A középkategóriás szedán az európai autópiacon talán legnehezebb műfaja. Kevesen művelik, ők viszont patinás hagyományokkal és jelentős tapasztalattal fedik le a presztízsokból különösen fontos, sajátos szabályok szerint játszó szegmenst. Aki új szereplőként kíván ide betörni, egyszerre kell felkészültnek és magabiztosnak lennie – az eltökéltség önmagában ugyanúgy kevés itt, mint a műszaki kompetencia, ha nem társul hozzá képzelőerő. A Kia Optima előző generációja már bebizonyít

totta, hogy igenis van keresnivalója a kategóriában. A dinamikus vonalú limuzinnak sikerült az, amibe oly sok, európai márkának beletört a foga: nevet és helyet szerzett magának a nagyautók előszobájában. Most eljött a következő, sorban a negyedik generáció ideje, és az újonc immár kézzelfogható, ráadásul igen kedvező tapasztalatokra építkezve készült fel a következő megmérettetésre. Hogy ez mennyire így van, azt mindennél jobban példázza a formaterv, amelyet bocsánatos tévedés egyszerű ránc-

felvarrásként értelmezni. A Kia tigrisorra a vasalt éleket izmosan domborodó lemezekkel összekötő formanyelvvel már az Optima előző kiadásával sikert aratott a világ minden szegletében. Ez persze itt, Európában még nem jelent semmit, ám a fiatalos lendület mögé határozott, hightech értékeket ígérő dizájn egyszerre volt közérthető és exkluzív: lehetett szeretni, de tisztelni is. Az újonc nem feledte az irányvonal sikerét, és ebben az irányban tett határozott, mégis megfontolt lépéseket.

A metamorfózist maga Peter Schreyer, a Kia formatervezésért felelős alelnöke felügyelte; az ő részvétele egyrészt érzékelteti, hogy milyen nagy jelentőséggel bír a modell a Kia jövőjében, másrészt garantálja a lenyűgöző végkifejletet. A legfeltűnőbb változás éppen az orrot érinti: a sokszögű hűtőmaszk megmaradt, ám két oldalán hosszabb, szélesebb lámpatestek villognak az éjszakában, alatta hasasabb lökhárító feszül, ami erőteljesebbé, egyben masszívabbá teszi a megjelenését. ►

Az Optima GT ma még csak prototípus, de 2016-ban már a kereskedésekbe ér



Kötöttségek nélkül

A nagyautók kategóriájában nehéz újat mutatni a vásárlóknak, ám a Kia Optima nem ismer lehetetlent, ha utasai kényelméről van szó: az autó a piacon egyedülálló módon vezetéknélküli mobiltelefon-töltő rendszert kínál. A berendezés használatához elegendő a technológiával kompatibilis telefonkészüléket a középkonzol tévében kialakított töltőlapra helyezni, és a rendszer kábel csatlakoztatása nélkül, 5 w teljesítménnyel tölteni kezdi a készülék akkumulátorát. A berendezés ráadásul interaktív: megjeleníti a műszerfalon az aktuális töltöttségi szintet, nem engedi túlmelegedni az akkut, a gyújtás levételekor pedig hangjelzéssel figyelmezteti a vezetőt, ha a töltőn felejtette telefonját.

Az új Optima nagyobb, modernebb és látványosabb elődjénél, a hátsó oszlopok kis ablakai új formaelemek

A Kia formatervezőinek következetességét és kreativitását dicséri, hogy az olyan, sablonosan is megoldható feladatokra is találtak eredeti megoldást, mint a féktárcsákhoz levegőt szállító, oldalsó beömlők vagy a ködfényoszórók. Merészség és magabiztosság kellett ahhoz, hogy feladják az elődnél, valamint annak kortársainál bevált, először a cee'd GT orrát díszítő „jégkocka” ködfényeket, és a helyébe lépő hármas fényforrás ismét feladja a leckét a két dimenzióban gondolkodó konkurenciának. Az eddig csupa izom far kecsesebb, kidolgozottabb lett, ugyanakkor a csomagterfedél légtere-lővé formálódó pereme, az ovális kipufogók és a vastkosabb lökhárítóba süllyesztett diffúzor emléket-nak az Optima eredendően sportos karakterére. A LED-es zárófények elegáns, modern megjelenést kölcsönöznek az autónak, amely így egyszerre érettebb és fiatalosabb, bravúrosan kielégítve minden ügyfélkör elvárását. Az Optima épp csak annyi-val

lett nagyobb elődjénél, amennyi a még nagyvona-lúbb helykinálathoz és az eddigieknél is elegánsabb megjelenéshez kellett, megőrizve a bevált és köz-kedvelt arányokat. Az emelkedő övvonal, a magas-ban tartott far, a küszöbnél fűzőbe fogott, mélyen beszűkülő oldalfal atletikus és céltudatos jelen-ségről tanúskodik, miközben az ablakfelületek C-osz-lopoknál találkozó, egymást váltó ívei egységes, modern, erőteljes hatást keltenek. Ami az imént említett helykinálathoz illik, az új Optima utasainak feje, válla és lába egyaránt szellősebben elfér a finoman kidolgozott utastérben. Az üléseket elől-hátul áttvervezték: párnázatuk komfortosabb, új vázszerkezetük pedig nemcsak könnyebb, de a rezgéseket is kevésbé továbbítja, így nagyság-rendekkel komfortosabb az utazás. A Kia modelljein évek óta tetten érhető a következetes, ugrásszerű minőségi javulás, az Optima azonban ezeken is túl-tett kényelmes, elegáns, ergonomikus belső környe-

zetével. Az új generáció most bebizonyította, hogy annak idején nem a véletlen szerencse vezette a tervezők, fejlesztők kezét: a vezetői környezet letisztultabb, szellősebb, igényesebb lett. A műszer-fal vízszintes tájolása még inkább kihangsúlyozza a megnövelt szélességet, a kezelőfelületek egyértel-műen elkülönülnek a tájékoztatást nyújtó felülettől, a geometrikus elrendezés feszes logikájába gon-dosan megválogatott színharmóniák, krómozott díszítőelemek és bőségesen alkalmazott, puha tapintású anyagok csempésznek otthonosságot. Egy kulcsra zárható, téglafalakkal körülvett otthon sem lehet olyan biztonságos, mint az új generációs Optima. Az új padlólemez nem csupán a helykinála-tot javította, a karosszéria merevségét is. Az ultra-nagy szilárdságú acélok aránya kettő és félszere-sére nőtt, az új generáció gyártásánál 450 százalékkal több szerkezeti ragasztóanyagot használtunk fel, mint korábban. Ennek köszönhe-tően az autó vázszerkezete 50 százalékkal szilárd-abb, ami az élvezetes és pontos vezethetőségen, na meg a feltűnően kedvezőbb zajkomforton (amihez számos egyéb intézkedés, módosítás és fejlesztés is hozzájárult) túl az utasok biztonságára is jobban

képes ügyelni. Ez azonban csak az alap: a menet-stabilizáló, illetve a nemkívánatos viselkedést aktív kormánybeavatkozással ellensúlyozó VSM-rend-szereken túl olyan megoldások segítik a balesetek elkerülését, mint a távolságtartó tempomat, a sáv-elhagyást megakadályozó funkció, a távolsági világítást a körülmények szerint aktiváló rendszer, a holtteret, illetve a tolatáskor mögöttünk kereszt-ben elhaladó forgalmat szemmel tartó elektronika, a közlekedési táblákat értelmezni és azok tartal-mát a műszerfalon megjeleníteni képes beren-dezés vagy a radar alapú automata vészfékrend-szer. Utóbbi a versenytársak hasonló rendszereivel szemben egészen távolra ellát (mivel nem egy, hanem két, eltérő frekvencián dolgozó érzéke-lőt használ), így biztosabban és egyenletesebben képes megállítani az autót. Más kérdés persze, hogy optimális helyzetben eszünk ágában sincs. A gyakran nehézkes, túlbujánzó kategóriatársakkal ellentétben ugyanis a Kia nagy szedánja vezetés-re, méghozzá élvezetes vezetésre teremt. A mérnökök fáradhatatlanul dolgoztak azon, hogy összehangol-ják azokat a tulajdonságokat, amelyek rendszerint egy-mást kizárva valósíthatók csak meg az autóiparban.

A csomagtartó tágasabb lett

Vadonatijak a fényszórók



Finom kidolgozású és friss a műszerfal



Kényelmes és tágas a beltér

Erőfeszítések nyomán az Optima a nagyautók körében elvárt utazási komfortot az autó sportos megjelenése által diktált dinamikus vezethetőséggel és nagyfokú stabilitással párosítja. A futómű, akárcsak a vázszerkezet, könnyebb és merevbb lett, a módosított geometriának és a robusztusabb komponenseknek köszönhetően javult az ütés- és rezgéselnyelő képessége, miközben a módosított – az Európában nagyobb népszerűsége számító, dízelmotoros változaton a kormánytengely helyett a fogaslécra ható – elektromos szervokormány közvetlen irányíthatóságot és részletgazdag visszajelzést garantál. Az eredmény: az Optima futóműve minden szempontból a kategória legjobbjai közé tartozik. Ha már a motorokat említettük: az új generációs Optima bevezetésekor ugyanazzal a két erőforrással kapható, mint elődje. A 2,0 literes, változó szelepvezérlésű benzinmotor 163 lóerős, legnagyobb forgatónyomatéka 196 Nm, ami hatfokozatú kézi- vagy automata sebességváltó közvetítésével jut el az első kerekekig. A végsebesség váltótól függően 208, illetve 210 km/óra, az átlagos üzemanyag-fogyasztás 7,4-7,5 l/100 km.

A benzinmotorral ellentétben a dízelerőforrás számos ponton módosult a generációváltás során: teljesítménye a korábbi 136-ról 141 lóerőre nőtt, a forgatónyomaték 340 Nm. A hatfokozatú kézi sebességváltó helyett új fejlesztésű, hétfokozatú duplakuplungos egységgel is megvásárolható az Optima CRDi; mindkét esetben 203 km/óra végsebesség várható, az átlagfogyasztás 4,4-4,6 l/100 km. Utóbbi az ISG start-stop rendszer megrendelése esetén 4,2 l/100 km-re szorítható le, ami bámulatosan kedvező érték egy több mint 4,8 méter hosszú, ötszemélyes családi szedántól. Bármilyen komolyan vették is mérnökeink a feladatukat, ügyfeleinknek nem kell szigorúan tölteniük az autózás perceit. Az élvezetes vezethetőségen túl egy sor szórakozási lehetőség várja az utasokat: a 7,0 vagy 8,0 colos képátlójú érintőképernyőn keresztül vezérelhető rendszerekhez modern navigációs rendszer társítható, hét éven át ingyen frissíthető adatbázissal. A zenei aláfestésről opcióként tíz hangszórós, 590 wattos Harman Kardon audiorendszer gondoskodik, a tömörített zenei fájlokat feljavító technológiával, valamint külső

*Az Optima GT
minden idők
legsportosabb Kiája
lesz Európában*



erősítővel. Az autóhoz kettő darab USB-aljzat jár: az elsőn keresztül az audiorendszerre csatlakoztathatjuk hordozható lejátszóinkat, míg a hátsó az utasok telefonjainak, táblaszámítógépeinek töltésére szolgál. Az Optima remek képet mutat magáról a külvilágnak, ám belülről szemlélve a világ is szebb: a körkörös panoráma-monitor az autó teljes környezetét megjeleníti a központi kijelzőn, így minden akadályt valós

időben észlelhet a vezető, míg az intelligens parkolástámogató rendszer nemcsak megmutatja, de hatalmas alátámasztja a környezetet: képes önállóan beállni a párhuzamos és merőleges parkolóhelyekre, és a kiállást is egyedül elintézi. Csak leendő gazdájához nem tud egymaga eljutni, ezért Önt is várjuk a Kia márkakereskedéseiben, hogy beleszerethessen a Kia új zászlóshajójába. ■



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 •
- Készpénzfizetés, 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





Tigriskölyök

*Merészen új forma,
érzékekre ható GT Line-kivitel,
erős és gazdaságos motorok
– a vadonatúj Sportage minden
vonatkozásban felülmúlja elődjét.*

Kevesen tudják, hogy a Sportage az egyetlen Kia-modell, amely a márka Magyarországra érkezésétől kezdve folyamatosan elérhető volt itthon ezen a néven. A kompakt SUV most ősszel a negyedik generációba lépett, azaz minden részletben megújult, korszerűbb lett, megtartva elődje pozitív tulajdonságait. Michael Cole, a Kia Motors Europe (KME) ügyvezető igazgatója örömének adott hangot az újdonság frankfurti premierjén: „Az elmúlt években a Sportage nagymértékben hozzájárult a Kia európai fenntartható növekedéséhez és sikeréhez. Ez az új modell rendkívül fontos a számunkra, mivel egyre több ügyfél vásárol szabadidőjárművet, a gyorsan növekvő szegmensben pedig

minden eddiginél élesebb konkurenciaharc dúl. Európában a Sportage túlzás nélkül a Kia zászlóshajója: tökéletesen megtestesíti a márka értékeit, és stabilan, kiemelkedő 25 százalék felett vezeti az európai eladásokat. Ahogy folyamatosan növekszik az egyre népesebb SUV-szegmens, az új Sportage egyre inkább megerősíti majd a piacvezetők között elfoglalt előkelő pozíciókat, és példát mutat vetélytársainak a kifinomult innováció, a markáns formaterv, valamint a kiemelkedő anyagminőség terén.” Az új padlólemezre épülő karosszéria az elődhöz viszonyítva csak szélességében (1855 mm) és magasságában (1635 mm) maradt változatlan, a tengelytáv (2670 mm) 30, a teljes hosszúság (4480 mm)

40 mm-rel nagyobb. Az arányok változásában fontos szerepet játszanak a túlnyúlások, az első – részben a gyalogosvédelem miatt – 20 mm-rel hosszabb (910 mm), a hátsó 10-zel rövidebb (900 mm). Az új Sportage karosszériája számottevően merevebb, mint volt, ez elsősorban az ultranagy szakítószilárdságú acélok (UHTS) széles körű, a korábbi 18-ról 51 százalékra emelt alkalmazásának köszönhető. Nőtt az illesztések szilárdsága, hatékonyabbak az erőelvezető útvonalak, a meglepően sok acéllokkal a torziós merevség 39 százalékkal javult – az ellenállóbb fémet az A-, B- és C-oszlopok merevítésére, a küszöbök, a tetőszerkezet és a kerékívek megerősítéséhez használták. ►



Egy korábbi tanulmány, a Kia Provo ihlette a középen összekötött hátsó lámpákat. A karosszériát alul körben műanyag burkolat védi a sérülésektől, a hátsó ajtót villanymotor is mozgathatja

Állítólag modern vadászpilóták ihlették az éles és lágy vonalak váltakozását. Egyedi menetfényeiről és 19 colos kerekeiről könnyen beazonosítható a GT Line, amely egyedülként kaphat 1,6-os T-GDI benzines turbómotort



*A formaterv kontinensközi
munka eredménye*

A formát közösen alkották meg a Kia frankfurti, észak-amerikai (Irvine) és koreai (Namyang) tervezői, szem előtt tartva az európai érdekeltséget. A legfontosabb változás, hogy az új frontrészen markánsan elkülönül egymástól a korábban egyiséget képező tigrisorr hűtőmaszk és a két fényező, utóbbiak ráadásul szokatlanul magasra kerültek. A nagyobb homlokfelületen értelem-szerűen nagyobb légáteresztő felületeket, beömlőket tudtak kialakítani (a lökhárító alsó részén), hatékonyabbá téve ezzel a hűtést. A különféle vonalak, élek és domborulatok mesterien összehangolt játéka egyszerre ruhazza fel komolysággal és huncut pajkossággal a 16, 17 vagy 19 colos alufelnikkel rendelhető Sportage-et, amely leginkább egy izmos, kalandvágyó, ugyanakkor szeretetreméltó tigriskölyökhöz hasonlítható. Kiemelendő, hogy az egyedi dizájn nem öncélú, amit bizonyít, hogy a különleges padlóburkolattal ellátott karosszéria Cw-értéke a korábbi 0,35-ről 0,33-ra csökkent. A cee'dnél bevezetett GT Line-kivitel kezdettől fogva elérhető lesz a Sportage választékában is, itt alapból jár a 19 colos felni, a küszöböt alumínium-betét díszíti, sportosabb fazonúak az elől kartervédős, hátul diffúzoros lökhárítók, duplacső-

vű a kipufogó, és nem hiányoznak az attraktív, már-már Kia-védjegynek számító jégkockahatású LED-es nappali menetfények sem.

A karosszéria, elsősorban a tengelytáv növekedése az utastér helykínálatát javítja. Számokban kifejezve a fejtér elől 5, hátul 16 mm-rel tágasabb, a lábaknak az iménti sorrendben 19 és 7 mm-rel jut több hely. A kényelmet vadonatúj, könnyített felépítésű, fűthető, bőrkárpitnál szellőztethető első ülések fokozhatják, a vezetőé 10, az utasé 8 irányban villanymotorokkal állítható, és a deréktámasz is elektromos. A kilátás minden irányban jobb, elől a szélvédőoszlopok alacsonyabbra helyezett alsó része, valamint a keskenyebb A-oszlop segít, hátul a 62 mm-rel keskenyebb C-oszlop és a 30 mm-rel magasabb hátsó szélvédő jut fontos szerephez. A térérzetet 104 mm-rel megnövelt, most 490 mm hosszú felületen nyitható, opciós panoráma-napfénytető növelheti. A hátsó utasoknak sincs okuk panaszra, itt is újak a kényelmesebb testhelyzetet nyújtó, szintén fűthető, a támláknál 23-37 fokban tetszés szerint dönthető ülések. Az új elrendezésű, vízszintes tagolású műszerfalnál, az összes burkolatnál kizárólag csúcsmínőségű anya-

gokat használnak, és jelentősen megnövekedett a puha, kellemes tapintású felületek aránya. A színvilág lehet mono- vagy bicolor, utóbbinál sötét-szürke/világosszürke és bézs/fekete összeállításban, a 10 fokban a vezető felé fordított közép-konzol a GT Line esetén mindig fekete, a kormány alul lapított karimájú, a pedálok taposófelülete pedig alumínium. A műszerfal felső sávjában csak a vezető előtti műszerpark és a központi, kivittől függően 7,0 vagy 8,0 colos HMI érintőképernyő található, utóbbi alatt a menürendszer, a légkondicionáló és a komfortberendezések gombjai sorakoznak, könnyen átlátható elrendezésben. Az ülések közötti alagúton a váltókar alatt egy blokkba került a parkolóautomata, az Auto Hold, a lejtmenetvezérlő, a Sport és 4x4 üzemmód, valamint az elektromos rögzítőfék kapcsolója. A csomagter jelentős mértékben, 38 l-rel lett tágasabb, 465 helyett most már 503 l-es (szükségpótkerék mellette esetén 491 l). A variálható, könnyen mozgatható padlólap, a használaton kívül a poggyásztér alján tárolható rolóval nagyfokú variálhatóság jellemzi, és ugyan a Sportage magas felépítése miatt a holmikat rakodáskor 732 mm-re kell emelni, ez közel 5 centivel kedvezőbb érték. ►



Kiváló minőségű anyagok a fedélzeten. A két óra között kormányról lapozható fedélzeti számítógép informál, a középső érintőképernyő 7,0 vagy 8,0 colos lehet. Az AVN-rendszer kiegészíthető digitális adások vételére alkalmas DAB-tunerrel

Hátul is fűthető az ülés, a melegből a támlára és az ülőlapra is jut. A támla dőlésszöge szabályozható, az állítókar a korábbinál jobban elérhető helyre került



A közép-konzol a vezető felé fordul, minden könnyen elérhető rajta



A kényelméhez alapvetően hozzájárul, hogy a Kia mérnökei komoly erőfeszítéseket tettek a zaj- és rezgésszint (NVH) mérséklésére, amely kategóriájának egyik legkifinomultabb tagjává teszi az új Sportage-modellt. A benzines kivitel alapijáraton mindössze 36 dB-lel surrog (az elődnél 38 dB-t mérték), a dízelnél pedig 46-ról 44 dB-re csökkent a zaj. A hatékony zaj- és rezgéscsillapítás érdekében extraszigetelést kapott a műszerfal, továbbá speciális pajzzsal vették körül a motorokat, amely még jobban elfojtja a zajokat és rezgéseket. A gördülési és menet zaj szintén csökkent (66 helyett 63 dB), itt a hátsó felfüggesztés új perselyeiről, illetve a kerékjáratokat bélelő, a korábnál nagyobb mennyiségben alkalmazott szigetelésről kell szót ejteni. A szélzajt vastagabb első oldalablakkal tartják távol a kabintól, továbbá kettős peremű tömítéssel látták el a panoráma-napfénytetőt, és vastagabb szigetelést kaptak az ajtók. A rezgések minimalizálásában kulcsfontosságúak a rugalmas motortartó bakok, de az alufelnik szerkezeti merevsége is 49 százalékkal nőtt, ami ugyancsak mérsékli az utastér felé irányuló rezgéseket.

A komfort természetesen maximális biztonsággal párosul, az új Sportage szériában kap hat légszákot, elektronikus menetstabilizálót, keréknyomás-ellenőrzőt, Isofix-rögzítőpontokat (hátsul), és számos vezetésszisztenssel is ellátható. Többek között ilyen a radarral pásztázó vészfékező (AEB), a sávhagyásra figyelmeztető (LDWS) és korrigáló (LKAS), az adaptív távolsági fényszóró (HBA), a táblafelismerő (SLIF), a holtterfigyelő (BSD+LCA),

valamint a keresztirányú hátsó forgalomfigyelő (RCTA), amely zárt helyről tolatáskor segít. Az új fejlesztésű AVN navigációs rendszer ultramodern vezetőtámogató információk széles választékát kínálja. A TomTom® technológiát alkalmazó berendezés – országoktól függően – élő forgalomtájékoztatást, traffipax-információkat és -riasztásokat, valamint időjárás-előrejelzést nyújt. Az európai tulajdonosok a gépkocsi megvásárlását követő hét éven át ingyenesen használhatják a rendszert, a Sportage az egyik első kompakt SUV a kontinensen, amely ezzel a fejlett technológiával rendelkezik.

A széles, kétféle benzines és három dízelerőforrást felvonultató, egységesen négyhengeres motorpalletán mindenki megtalálhatja a számára leginkább megfelelőt. Magától értetődő, hogy a Kia kizárólag a legszigorúbb emissziós normáknak megfelelő Euro6-os egységekkel szereli a modellt. Az alapot a régi típusból ismerős, ám gazdaságosabbá tett közvetlen befecskendezéses, startstopos, 1,6 l-es, 132 LE-s (6300/perc) jelenti, 161 Nm (4580/perc) nyomatékkal. Újdonság a szintén 1,6-os turbós T-GDI, amely csak sportos GT Line-kivittel párosítható, teljesítménye 177 LE (5500/perc), nyomatéka 265 Nm (1500–4500/perc). A közöscsöves dízeleknél a 115 LE-s (4000/perc), 280 Nm (1250–2750/perc) csúcsnyomatékú 1,7 l-es CRDi a eugró, ez az 1,6-os GDI-hez hasonlóan a korábbi Sorento öröksége, ellenben a 2,0 l-es CRDi komoly átalakuláson ment keresztül. Az R-nek hívott erőforrás blokkja 5 kg-mal könnyebb, a dugattyúk-

nál nanogyémánt bevonat csökkenti a súrlódási veszteséget, a turbó kisebb tehetetlenségű (könnyebb) turbinakerékkel dolgozik. Akárcsak korábban, a teljesítmény most is kétféle, az LP-kivitel 136 LE-t (4000/perc) és 373 Nm-t (1500–2500/perc) tud, a HP 184 LE-s (4000/perc), nyomatéka 400 Nm (1750–2750/perc). Az összes sebességváltó alapból hatfokozatú kézi, a hajtást az első kerekek kapják, automataként az 1,6-os T-GDI hétfokozatú, duplakuplungos robottal, a 2,0 l-es CRDi hatfokozatú bolygóművessel kérhető. Összkerékajrással csak az erősebb benzines és dízel érhető el, az automatak kizárólag 4x4-esek. A felfüggesztés elöl segédkeretre szerelt McPherson tekercsrugókkal, hátul szintén segédvázas multi-link konstrukció található. A fogasléc kormánymű rásegítése elektromechanikus, érdekesség, hogy normál esetben a kormányoszlopra hat a villanyszervo, de létezik fogaslécra szerelt szervomotor is, amely sokkal precízebb irányíthatóságot, több visszajelzést ad. A fék minden keréknél tárcsás, elöl hűtött, hátul tömör kivitelben.

A vadonatúj Sportage továbbra is a Kia szlovákiai, Zsolnán működő gyártóüzemében készül, a típus a mai napig a márka legkeresettebb modelljének számít Európában. 2014-ben több mint 97 ezer példány talált gazdára a kontinensen, amely a Kia összes eladásainak 27,5 százalékát tette ki. A márka reményei szerint az újdonságnak minden ütőkártyája megvan ahhoz, hogy elődjénél még nagyobb piaci sikereket érjen el. ■

A tengelytáv 30 mm-t nőtt



Széles tartományban állíthatók a kényelmes ülések

Új irány?



20 colosak a felnik, ez szokatlanul nagy méret a kompaktok között. A visszapillantók egy vonalban vannak a kilincsekkel



Izgalmas az elkeskenyedő far. A lámpák formája követi a lézeres fényszórók vonalát

Jól áll a Novónak az extrémrövid túlnyúlás, ez a sportosság egyik alapja. Az ezüstbetétek a részletekre irányítják a figyelmet



A Szöulban bemutatott tanulmánynak minden részletében fontos szerepet szán a Kia. A jelek szerint a jövő nemcsak a rajzasztalon, de a valóságban is izgalmas lesz.

A tanulmányok az autógyárak leghatékonyabb fegyverei. Bár sokszor hallani, hogy a tervezők évekkal az aktuális piaci trendek előtt járnak, ettől függetlenül az új típusok létrehozása nem csekély kockázattal jár. Nehéz elhinni, de a siker vagy a bukás, túlzás nélkül, akár egy jól vagy rosszul meghúzott ceruzavonalon is múlhat: vizuális lényekként hajlamosak vagyunk a látványt a technikai innovációk elé helyezni, amikor autót vásárolunk. Ez a magyarázata, hogy az óriási, dollárban is milliárdos tételre rúgó fejlesztési költségek miatt óvatosak a gyárak, olyan-nyira, hogy időnként a titkaikat is képesek megvillantani. Egy tanulmány gyakorlatilag csak hozhat a konyhára. Eleve presztízsnövelő a márkára nézve, másrészt hatékonyan szondázható vele a közönség véleménye. Mivel egyedi darab, könnyű módosítani, olyanná varázsolni, amivel majd a szériamodellel ellenállhatatlanul vonzóvá tehető, és ehhez még hajtáslánc sem feltétlenül szükséges, azzal ráérnek később is foglalkozni. A Kia számára döntő fontosságúak a tanulmányok, elég a dobozformát újraértelmező Soulra gondolni, amely vidám ötletparádéból lett közönségkedvenc. A márka jövőjét az állandó mozgás, a fejlődés, az új dolgok iránti töretlen elkötelezettség jelenti, soha nem szabad lendületet veszíteni, pláne leállni. Kitűnő példa erre a Kia cee'd, amely 2006-os bemutatkozása óta a piac meghatározó szereplője, a most ráncfelvarráson átesett változat pedig remélhetőleg további megérdemelt sikerekhez segíti a márkát.

Mindez azonban a jelen, ám a színpalak mögött már határozottan körvonalazódik a jövő, és a Novo – amely több, mint autó – a Kia új, izgalommal teli világát vetíti előre a kompaktok között. A tervezők nem a formával kezdték, elsőként lélekben keltették életre a Novót, amelynek mottója: kell egy menedék. A név a latin novatus szóból ered, ennek jelentése megújult, felfrissült. Stresszel teli világunkban az autó nem pusztán közlekedési eszköz, hanem egyfajta élettér is, ezért nem mindegy, hogy a karosszéria milyen hatással van ránk, illetve milyen környezet vesz minket körül benne ülve. A Kia szerint két pont közötti távolság autóval való megtétele időben alkalmat adhat arra, hogy a napi mókuskerékből kitörve megpihenjünk, feltöltődjünk, megújuljunk. Ez egy komplex hatás, fontos szerepet játszik benne a Novo megnyugtató formájának vizuális élménye, a kikapcsolódás helyszínéül szolgáló sallangmentes, ugyanakkor vezetőcentrikus, ultramodern belső tér kényeztetése, valamint a dinamizmus, amelyről ugyan-az a Kappa-sorozatú négyhengeres, 1,6 l-es, turbós T-GDI benzinmotor gondoskodik – vadonatúj hétfokozatú, duplakuplungos DCT robotváltóval párosítva –, amely a nagy teljesítményű cee'd GT-ben 204 LE-s. A Dél-Koreában, a namyangi központban megrajzolt, a Cerato (Forte) átalakított padlólemezére épülő Novo izgalmas kupésziluettel, részleteiben egyedi Kia-formanyelvvel rendelkezik. A karakter szándékosan sportos: a

rövid első és hosszú hátsó túlnyúlás, a csapott tető és a keskeny, elnyújtott üvegfelületek harmonikus összhangot teremtenek. A Novo a jellegzetes tigrisorr hűtőmaszk legújabb evolúcióját viseli, a rács a megszokottnál szélesebb és mélyebb, oldalról keskeny lézerefényszórók keretezik. Ugyancsak csúcstechnológiás lézeres világítótesteket rejtenek a mélyen ülő légbeömlők, amelyek merészséggel ruházzák fel a Novót – kihangsúlyozzák a széles, alacsony kiállást, a bekapcsolt lámpák pedig egyedi megjelenést kölcsönöznek. A hangsúlyos első kerékvívek törésmentesen csatlakoznak a következőeszen megrajzolt övvonallal, és ezen keresztül a hátsó, szintén lézeres lámpatestekig futnak. Mivel ezek formája a fényszórókét idézi, sötétben előlről és hátulról majdnem ugyanazt a képet mutatja a Novo. A háromszögletű kipufogóvégek szélesebbnek láttatják a fart, ezzel is erősítve a sportosságot, a hatékony aerodinamika ráadásul a légellenállást is csökkenti. A szépség a részletekben rejlik, a markáns vonalakkal tagolt karosszéria elegánsan letisztult, az ajtókon, a küszöbtoldatokon és a kerékvívek alumíniumszellőzőin elhelyezett élek viszont vonzzák a tekintetet. A Novo profilját ellentétesen nyíló ajtók teszik teljessé, a kilincsek a lemez síkjából bújnak elő, a visszapillantók háza finoman megmunkált alumínium. A gyémántmetszésű könnyűfém keréktárcsák ékszernek is beillenek, az i-re a pontot az alumínium hátsó tetőív, valamint az ezüst/zöld fényszórók teszik fel.

A belső egyfajta rekreációs tér, itt az utasok megsza- badulhatnak a stressz okozta kellemetlen hatásoktól. A vezetőre összpontosító, dizájnban szándékosan minimalista kialakítás a lehető legkevesebb részlettel vonja el a sofőr figyelmét az útról, ugyanakkor a hosszú karosszériának és az intelligens helykihasználásnak hála minden utas bőséges helynek örvendhet. A négy különálló, sötétbarna bőrrel behúzott sportülés szintén a minimalista stílust követi, a lineáris formákból megalkotott ülések beépített automata biztonsági öve ugyancsak az utastér egyszerűsítését szolgálja. A vezető felé fordított műszerfalat díszvarrott bőrborítás és alumíniumdekoráció emeli a kompaktoknál megszokott magasabb szintre, a műszereknél háromdimenziós, hologramkijelzős felületen jelennek meg az információk. A kormány mellett elhelyezett, vakon kezelhető érintőfelületen a jármű tucatnyi berendezése vezérelhető, ennek része az ujjlenyomat-olvasó, amely mindig a vezetőhöz igazodva állítja be az egyes funkciókat, a kedvenc zeneszámoktól kezdve a megjelenítendő adatokig.

A Kia a Novo gyártását nem tervezi, ugyanakkor nem titok, hogy a tanulmány megtestesíti mindazt, ami a Kiát a kompaktmodelljeinek közeljövőjével kapcsolatban foglalkoztatja. Ne lepődjünk hát meg, ha a cee'd következő generációja erre az izgalmas járműre fog hasonlítani.

Ahogy mondani szokás, az egyszerűség gyönyörködtet. A barna bőr remekül illik a zöld külsőhöz, a hologramos műszerek valóban a jövőt vetítik előre

A vezetés öröméért

Kutatások szerint az Y-generáció tagjait hidegen hagyják az autók. A Kia azonban nem nyugszik bele ebbe: elhatározta, hogy megmutatja a fiataloknak, vezetni jó. Erről szól a Gear Up-kampány.



A vezetés élvezetét mutatja meg a fiataloknak a Kia

204 LE-s Kia GT-kkel játszhatnak a résztvevők

A probléma évek óta foglalkoztatja az autópárt: a 20-35 éves korosztály tagjai, akiknek munkába állva, önálló életet kezdve bele kellene ülniük első saját autójukba, világszerte halogatók, mi több, hanyagolják az autóvásárlást. Az okok sokrétűek: a környezetvédelmi tudatosságtól a városi közlekedés ellehetetlenedéséig, a növekvő anyagi terhektől a szülők túlzott gondoskodásáig számtalan oka lehet annak, hogy napjainkban egyre kevesebb fiatal vágyik autóra.

Ha a helyzet értékelésében egyetértenek is a szakértők, a lehetséges megoldások terén eltérőek a vélemények. A Kia szerint azonban roppant egyszerű a dolog: autót kell adni a fiatalok alá, hogy megtapasztalják, miről maradnak le. Persze nem a forgalomban, hanem veszélytelen, ám annál szórakoztatóbb körülmények között, olyan teszt pályán, ahol a hétköznapi nyűgként megélt feladatok szórakozássá válnak, és ahol az esetleges rossz döntések után nem a rendőr korhol bennünket, hanem a fizika vési bele gyengéd határozottsággal a fejünkbe a helyes megoldást.

A Gear Up-kampány keretében a friss jogosítvánnyal rendelkezők olyan élményekkel gazdagodhatnak, amelyeket a nagy rutinnal rendelkező autósok sem

biztos, hogy megélhettek. A vezetéstechnikai centrumok alaposan kidolgozott gyakorlatsorai elevenednek meg könnyed formában a program során – talán mindannyiunkra ráférne egy ilyen, hogy megszabaduljunk azoktól a lelki terhektől, amelyeket a közlekedés helyezett a vállunkra. Azzal azonban, hogy magabiztossá tesszük az ifjú sofőröket, még nem fogjuk őket átcsábítani az autóvezetés napos oldalára. Ahhoz valami plusz kell: adrenalin. Az öröminfúzió technikai oldaláról a 204 lóerős Kia cee'd GT gondoskodik, az emberi aspektust pedig egy rutinos versenyző biztosítja. Az idei európai kampányban ezt a szerepet arra a Manfred Stohlr bízták, aki a rali-világbajnokságtól a ralikrossz-ig több mint kétszáz futamon indult pályafutása során, így komoly versenytapasztalattal rendelkezik. Az ő aktív közreműködésével a résztvevők is megtapasztalhatták, mire képes egy Kia – és főleg, hogy mire képesek ők maguk egy Kia volánja mögött. Végül soron ez utóbbi a kampány legfontosabb, hosszú távú célja, és hogy az elképzelés sikerét igazolják, a program utolsó momentumaként autóra pattannak, és nekivágnak az országútnak, hogy nagyvárosi forgalomban, majd az autópályán is bemutassák, hívóvé váltak. Hisznek saját magukban, hisznek az autózásban, és hisznek a Kiában.

Zseniképző

A Kia szeretné elérni, hogy az autóvásárlás maximális bizalommal párosuló élmény legyen. Ennek érdekében tehetséges fiatalokat képez bennfentes szakemberekké – ők lesznek a Kia-génuszok.

Autót vásárolni komoly dolog. Egyrészt anyagilag sem szerény kihívás, másrészt nem könnyű megtalálni az ideális négykerekű társat, pláne ha olyan széles a modellválaszték, mint a Kia-bemutatótermekben. Kisautó vagy minicrossover? Kompaktkombi, netán közép-kategóriás SUV? Sportos, turbómotoros GT, esetleg elegáns dizellimuzin? Kell a hely a kutyáknak, az aktív sport eszközeinek? Mire jó egy hibrid? Ugye, ismerős dilemmák, hiszen ilyen és ezekhez hasonló számtalan kérdés merül fel bennünk, ügyfelekben, és bizony, nem könnyű egyszerre minden információt befogadni, értelmezni, mérlegelni, hogy a végén tökéletes, évek szülő döntést hozzunk. A Kia jól tudja, hogy a legjobban képzett munkaerő mindig kifizetődik, a minőség alapja mind a gyártásban, mind az értékesítésben, mind pedig a szerviz- és vevőszolgálatban a szaktudás. A márka és az ügyfél kapcsolata a szalonba lépéskor kezdődik, és ha a vevő nem érzékeli a maximális kiszolgálást, akkor annak ellenére másik autó után nézhet, hogy a termék önmagában vonzó számára. A Kia kísérleti oktatóprogramja, a Kia Academy az Egyesült Királyságban fut, az új projekt neve pedig Kia Genius, melynek keretében tehetséges fiatalokat tanítanak meg a komplex autótérképesítés, valamint a professzionális ügyfélkezelés fortélyaira. Bár az ifjoncok munkahelye elsősorban egy-egy márkakereskedés bemutatóterme lesz, a 21. században az online, vagy ha úgy tetszik, akkor az egyre virtuálisabb világ szerepe sem hagyható figyelmen kívül – a különféle digitális platformok, eszközök, webstore-ok jelentősége a vásárlási és használati élmények fokozásában nyilvánul meg. A génuszok feladata a személyes, bizalmi kapcsolat kialakítása a márka, a kereskedés és az ügyfél között. Egy udvarias, kifogástalan megjelenésű Kia Genius mindenhez ért: élő lexikon, ha az autók tulajdonságairól, műszaki paramétereiről van szó, segít a megfelelő típus kiválasz-

tásában, és természetesen remekül vezet (a hallgató erre is kap képzést), így valós tapasztalatokat, akár közlekedésbiztonságot növelő járművezetési tanácsokat is tud átadni. Az első Kia Academy-turnusban hatan szereztek „zseniális” minősítést, ők már hat angolai Kia-márkakereskedésben kamatoztatják tudásukat, amit a jövőben további tanfolyamok elvégzésével folyamatosan fejlesztenek. A Kia várja a jelentkezőket, a márka regionális honlapján (www.kia.co.uk) a karrier menüpontban lehet regisztrálni a Kia Academyra való felvételhez.

Hat képzett Kia-génusz (balról jobbra Lee Clayton, Ieuan Griffiths, Brian Thomson, Mikhail Clarke, Adam Williams és Harry Bell). Mindenben, mindenhol segítik az ügyfeleket, akik a Kia reményei szerint ezután nagyobb eséllyel maradnak hűségesek a márkához



Ésszel a környezetért

A Kia komolyan támogatja a kaliforniai, San Juan Capistrano-i Ecology Centert.

A Dél-Kaliforniában, San Juan Capistranóban működő Ecology Center nem valami világtól elrugaszkodott, csupa üveg látványintézmény, már 2008 óta működik a város legrégebbi és így természetesen teljesen faépítésű házában. Igazi, élő oktatási és kutatóközpont, valós és többségében ingyenes programokkal, hús-vér embereknek, mindennapi környezeti problémák megoldására. Az első ilyen, a lakosság környezetközpontú képzé-

sét célul kitűző intézmény, állami támogatással, még 1969-ben nyílt meg Kaliforniában, kifejezetten a térség szélsőségesen száraz időjárása és a már akkoriban is különösen szigorú környezetvédelmi, károsanyag-kibocsátási normái hívták életre. Az állam több városában azonos céllal a későbbi években nyílt hasonló intézmények ugyanígy működnek, hasznos és egyszerűen kivitelezhető praktikákkal segítik a helyiek életét. A Kia Motors America által támogatott San Juan Capistrano-i központ tevékenységei közé tartozik a kifejezetten a farmergazdaságokat megcélzó gaz-

Az Ecology Center San Juan Capistrano legrégebbi házában működik

dálkodási tanácsadás, a gyakorlati gazdálkodási tanfolyamok szervezése, a vízgazdálkodási ismeretek oktatása, a nap- és szélenergia otthoni felhasználásának megismertetése, valamint természetesen az iskolások képzése oktatása, nem csak tanfolyamokon, táborokban is. A központ az amerikai mindennapokra rendkívüli módon jellemző túlfogyasztás, felesleges energiafelhasználás ellen is küzd, természetesen nem erőszakkal, inkább oktatással, képzéssel. A Kia, a központ hosszú távú partnereként, tavaly két nagy teljesítményű gyorstöltő oszloppal támogatta a működést, kifejezetten elektromos autók tankolására. Ez a két „kút” természetesen nem csupán Kiák feltöltésére használható, de mostantól a dolgozók az intézmény saját, elektromos hajtású Kia Soul EV-jét is innen tölthetik majd fel. Ugyanakkor az Ecology Center képzéseit is támo-

A központ ingyenes képzésein bárki részt vehet

gatja a márka, nem kizárólag anyagilag, a Kia Kaliforniában működő fejlesztőközpontja is beszáll a tanfolyamok lebonyolításába, azaz az Irvine-ban működő bázison is szerveznek majd kifejezetten középiskolások és egyetemisták képzését szolgáló tanfolyamokat, sőt egyetemi szintű kurzusokat is.



A Centernek saját ültetvényei és oktatólaboratóriumai is vannak

Kia Soul EV a központ parkolójában



A Kia környezettudatos, alacsony környezetterhelésű fejlesztőközpontja Irvine-ban, Kaliforniában

A versenyző nyugalomával

A Kia az egykori gyorsulási bajnok Doug Herberttel közösen szervez vezetésoktatást tiniknek, Amerikában.

Az indíttatás szomorú és személyes, de a haszon örömteli és nagyon is közös: Doug Herbert igazi legenda, többszörös amerikai gyorsulási (drag racing) bajnok, 2009-ben indította útjára fiatalok ingyenes autósoktatásával foglalkozó alapítványát, a B.R.A.K.E.S.-t. A szó szerinti fordításban „Fékek” nevű iskola elnevezése kifejtve is különösen beszédes: „Be Responsible And Keep Everyone Safe”, azaz „Légy Felelősségteljes, És Ügyelj Mindenki Biztonságára”. Herbert két tinédzser fiát veszítette el, 2008-ban egy autóbalesetben, érthető hát

az elkötelezettsége. A történetről már mi is írtunk korábban, sőt az sem titok egy ideje, hogy a Kia Motors America teljes szélességgel a kezdeményezés mögé állt, és autókkal, szervezéssel, reklámokkal segíti Doug munkáját. Akkor még csak a tervekről írhattunk, a B.R.A.K.E.S. „vándorcirkusza” azóta számos államban járt az USA-ban, legutóbb Kaliforniában tanítottak vezetni két nap alatt több mint 150, húszévesnél fiatalabb, de már jogosítvánnyal rendelkező, napi autóhasználó iskolást. A Kia eddig összesen 32 autóval támogatja a



Komoly vészhelyzetek kivédésére is felkészítik a hallgatókat

A program félnapos, a gyakorlati oktatás szlalommal indul

munkát, a gyerekeket profi, versenyzőmúltht is bíró oktatók tanítják, meglehetősen célirányosan, kifejezetten a belesetek, forgalmi vészhelyzetek elkerülésére, kivédésére. A tréning fontos része az autó dinamikájával, mozgásával foglalkozó elméleti oktatás is, a gyakorlat pedig szlalommal kezdődik, de külön tantárgy a stabilitását veszített autó kontrollálása, a vészfékezés, és a kikerülés tudománya is. A felmérések és a statisztikák meglepőek: a nap 24 órájának bármelyik pillanatában átlagosan több

mint 600 000 autós vezet úgy az Egyesült Államok útjain, hogy éppen telefonál, vagy valamilyen elektronikus kütyűvel matat, és így nem a forgalomra figyel. E létszám jó kétharmada húsz év alatti! Nem túlzás, hogy balesetek ezreinek szenvedő alanyai és okozói fiatal sofőrök, nap, mint nap, az amerikai utakon.

A Kia a távolabbi jövőben tervezi effajta célirányos, nevelő célzatú biztonsági képzés bevezetését Európában is. Magyarországon is hasznos lehetne!



Már több mint 15 000 amerikai fiatal tanult biztonságos vezetést Doug Herberttől és a Kiatól



*Korea kétezres éves dicső
múltja elevenedett meg azon
az egyedülálló jelentőségű
kiállításon, amely
az ország régi fővárosában
várta látogatóit.*

kal elfedett, így csaknem megközelíthetetlen sírokból (cshong). Az igen finoman kidolgozott, rendkívüli ötvösmunkával díszített, törékeny ékszerek a legkevésbé sem tűnnek praktikus viseletnek, azokat minden bizonnyal kizárólag a legnagyobb ünnepekkor vették elő – egyes vélemények szerint egyenesen temetkezési koronákról van szó. Mind közül a Kumgvancshongból (Geumgwanchong, szó szerint aranykoronásír) származó aranykorona a legnagyobb, legismertebb és legszebb. A 44 centi magas, 19 centi átmérőjű koronát üveggyöngyök és parányi aranytükrök díszítik, ezek napfényben messziről látható, vakító fénygömbbé változtathatták viselőjük fejét, ami arra enged következtetni, hogy még életében hordhatta az uralkodó. A korona szarvszerű nyúlványai, szárnymotívumai a kor sámánisztikus hitvilágáról tanúskodnak (a buddhizmus elterjedésével eltűnt a pompázatos temetkezések szokása is), de ezen a vonalon egy másik korona: a seobongcshongi tartogatott különleges meglepetéseket a régészeknek. Ezt

egyébként nemcsak a koronák, hanem akorszakból származó olyan egyéb műalkotások is megjelentek, amelyeket a nagyközönség korábban soha nem láthatott. A koronaékszerek mellett egy sor üveggyöngy, palackok és fegyverek (például egy hüvelyével együtt fennmaradt aranytőr) is felsorakoztak a tárlókban, amelyek a kor kiterjedt kereskedelmi kapcsolatairól mesélnek. A királyi palota mindennapjaiba engednek betekintést az egyszerű használati tárgyak, tetőcserepek, edények, de a Silla idején felvirágzó buddhizmus is megjelenik, például a meditáló Maitreya aranyozott bronzszobrában.



Évezredek



Háromlábú, nyeles bronzüst
a Kumgvancshongból

*A sillai koronakincsek
Korea legfontosabb
leletei közé tartoznak*

A Koreai Nemzeti Múzeum helyi intézményének időszakos kiállításán olyan részletességgel ismertették meg a látogatók a koreai nemzet múltjának egy rendkívül fontos szeletét, amilyenre még soha nem nyíltlehetőség. A tárlat magvát azok a koronakincsek alkották, amelyeket még kilencven évvel ezelőtt tártak fel Kjongdzsuban, a Silla-királyság (i.e.57- i.sz. 668) egykori fővárosában. A koreai történelemben ismert három királyság közül a Silla volt az első, amely egységbe foglalta a teljes Koreai-félszigetet, és amely megteremtette a koreai nemzeti tudatot. Az 1926-os ásatás leletei tehát – köztük a királyság utolsó szakaszából származó, színarany és aranyozott bronz koronák, harangok, ékszerek és üvegtárgyak – a nemzet történelmének legfontosabb tárgyi emlékei közé tartoznak.

Összesen hat, különböző időszakokból származó korona került felszínre a kizárólag a Sillára jellemző, mélyen a földbe ástott, majd hatalmas sziklák-



ugyanis főnixmadár díszíti, ami egyéb díszítőmotívumokkal egyetemben arra utal, hogy szoros kapcsolat lehetett Silla lakosai és Eurázsia szkíta népe között. Ezek a koronák egyébként az elsők, amelyek tisztán koreainak mondhatók, egyáltalán nem mutatnak kínai stílusjegyeket (annak ellenére, hogy a bevésített feliratokban értelemszerűen találkoznunk kínai írásjelekkel). Az időszak kiállításán



Koronadísz és fejfedő

*113 aranylevél, 57 jádekő
díszíti az elsőként
megtalált aranykoronát*

Milyenek vagyunk egymás szemével?

Ezúttal nem Dickens, hanem két fiatal fotográfus munkája nyomán elevenedik meg két főváros élete. Áthidalhatók-e a földrajzi és kulturális távolságok Szöul és Budapest között?

Vajon ki látja meg jobban egy város lényegét, életét, arcát, lüktetését: az, aki nap mint nap járja utcáit, reggeltől estig szívja levegőjét, kirakatüvegei tükrözték felcseperedését, vagy az, aki átutazóként érkezik, és tudja, néhány napja van csupán, hogy lenyomatot vegyen az épületek, terek és emberek szimbiózisából kialakuló poliszról? Ez az időtlen dilemmát próbálta meg, no nem megfejteni, de továbbgondolni, feldolgozni, értelmezni két fiatal, tehetséges fényképész. Szatmári Gergely és Kim Jinseok egy koreai-magyar kulturális csere keretében látogatott el a másik városába: Kim, akit hazájában világhíró kedve miatt sétáló riporterként ismernek, egy hónapot töltött Budapesten, míg Gergelynek tíz napja volt, hogy magába szívja Szöul hangulatát.

Ebből a kiindulási pontból teljesedett ki az a kiállítás, amelyet idén tavasszal két hónapon át tekinthettek meg a Koreai Kulturális Központ látogatói. Azt tartja a mondás, egy kép száz szónál is többet ér, a Két város meséje azonban nem egyszerű dokumentarista fotóregény volt, sokkal inkább szubjektív kivetülése azoknak a benyomásoknak, amelyek tudatos szelekció vagy véletlen impulzusok nyomán érték a fiatal vizuális alkotóművészeket. Értelmezésükben ezért sokat segít, ha ők maguk is megszólalnak, legalább annyit megtudhatunk így saját fővárosunkról, mint a tizenegy milliós Szöulról. Kim Jinseok jószerivel az egész világot bejárta már, így van összehasonlítási alapja, ha Budapestet el kell helyeznie egyfajta hangulattérképen. „Alapvetően eléggé hasonlóak a Szöulban és Budapesten élő emberek

arc kifejezései” – kezdi lebontani a közhelyeket. „De azt vettem észre, hogy a szöuliak valahogy mérgesebbnek, idegesebbnek tűnnek, míg a budapestiekben van valami sikkos. Azt hiszem, Párizs utcáin járva tapasztaltam hasonlót. Van valami kifejezett európai nagyvárosi hangulat Budapesten.

Nagy különbség Szöul és Budapest között, hogy míg a koreaiak igyekeznek szinte fóbiásan megszabadulni mindentől, ami régi: állandóan változik, megújul a városkép a modern épületekkel, addig Budapest telis-tele van történelmi épületekkel, persze új, modern elemekkel is. Az is igaz, hogy Szöulban mindenki rohan, siet, de Budapesten valahogy érződik a levegőben a nyugalom. Szöulban sosem látok egymásra mosolygó idős házaspárt ráérősen sétálgatni a parkban kéz a kézben.”

Vajon tényleg ennyire nagy volna a különbség a két

könnnyen lehet kapcsolatba lépni. Ezt a fajta közvetlenséget szerettem volna a képeken bemutatni.” Ugyanez az emberközpontság jellemezte Kim Jinseok témaválasztását. Különösen élvezte a villamosozást, hiszen a járműből fényképezve egyszerre jelent meg képein a mozgás és a statikusság, a város és lakói. Kedvence mégis az éjszakai Budapest volt, pontosabban a város nyüzsgő éjszakai élete, amiről külön sorozatot is készített – aki ismeri Szöult, tudja, hogy ott az éjszaka egészen más funkcióval bír az emberek életében.

Végző soron a projekt legalább annyi analógiára mutatott rá, mint különbségre. Egyetértettek például a művészek abban, hogy a két város közül Szöul nehezebb fotózni – ennek aspektusairól örömmel látnánk egy újabb kiállítást, ha élhetünk javaslattal. ■



város között? Talán a fotográfus elemző szeme, nyitott szelleme teszi, ám ahogy koreai kollégája Magyarországon, Szatmári Gergely is rögtön ráértett Szöul ritmusára. „Ázsiában nyilvánvalóvá válik az ember különös léte a földön. A sorsa, a feladata és a számára leosztott szerep, vagy a kijelölt mozgástér, amely meghatározza életét egyszer s mindenkorra” – mondta Gergely, aki tudatosan nem a turisták által ismert Koreát kereste. „Szöul nagyszabású és gyorsan változó város, és az emberek is gyorsan reagálnak a változásokra: kíváncsiak és büszkék egyszerre. Vagányak, nyitottak, és igyekeznek megcsillantani az egyéniségüket. A várost kezdettől fogva otthonosnak éreztem, könnyen sodródtam az áramlataival, ritmusával. Az embereket nyitottnak és lazábbnak láttam, akikkel

Interjú dr. Schranz Dénes és a Kia Sportage



„Így tökéletes, ahogy van”

A szabadidejében virtuális Kia-modelleket tervező fogorvos a hétköznapokban is Kiával jár, nem is akármilyennel.

Dr. Schranz Dénes már többször szerepelt a Kia Magazinban: először Cadenza-ihletésű luxusautóját, a Cadinit mutattuk be, majd legutóbb a HoUDINI terveivel ejtett minket ámulatba. A valaha autótervezői álmokat szövögető doktor úr sokáig kézzel rajzolt, az utóbbi években viszont már virtuálisan, számítógépes programokkal alkot. Régóta figyelemmel kíséri Peter Schreyer, a Kia Motors elnökének, egyben a márka vezető formatervezőjének a pályáját, munkásságát, így nem volt kérdés, mit választ, amikor legutóbb autóvásárlás mellett döntött.

Sokáig hezitált a két kedvenc, az Optima és a Sportage között?

– Igazából nem, pedig az Optimából van hibrid, ami nekem nagyon tetszik, a Sportage viszont annyira jó arányú, hogy első látásra beleszerettem. Határozott elképzelésekkel mentem a szalonba.

Ahol alaposan feladta a leckét az értékesítőnek?

– A főtí Jász Plasztik Autócentrum munkatársai nagyon segítőkészek voltak, csak hogy a hazai Sportage-eladásokat jellemzően nem a benzinmotoros, automata váltós, ráadásul 4x4-es konfiguráció jellemzi, én viszont erre vágytam. Még tesztautóként sem volt itthon ilyen kivitel, hogy kipróbálhas-

sam, így részleteiben kóstolgattam a technikát. A színt, ha nem is találomra, de pusztán minta alapján választottam, mert előttem még senki nem rendelt Space-kéket, amely akkor a ráncfelvarrott Sportage újdonságaként jelent meg.

Végül minden stímmelt?

– Tökéletesen! 2014 novemberében vettem át a leggazdagabban felszerelt EX Premium-kivitelű autót – az összes extrát beikszeltem az automata SPAS parkolórendszeren kívül, mert arra egy férfinak szerintem nincs szüksége –, és előrelátóan 17 colos felnikkel, mert ezeket eleve a lakóautómra szántam, a Sportage pedig 18 colos Dotz Freeride Peak-szettet kapott.

Nem tetszett a gyári kerék?

– Semmi baj vele, de egyedibbet akartam, ezekkel a felnikkel mintha járna az autó, aprókat lépegetne, ami persze csak optikai trükk, a küllők kialakításának köszönhetően. A színezés nagyon sokat dob a látványon, az árnyalatot gondosan kikeverték, és hamarosan fényesre fújatom a most még matt felületeket, úgy még jobb lesz. Gondolkodom a 19 colos méreten, bár az talán már túlzás lenne. Egyébként picit Optima-érzést is csempésztem a dologba, mert a téli gumikhoz megvettem a 18 colos Optima-alufelniket.

Dr. Schranz Dénes és kedvenc új autója, a Kia Sportage 2.0 EX Premium AWD, amely legapróbb részleteiben is igazodik a tulajdonos igényeihez

A gallytöröket egy osztrák Kia-katalógusban találtam, dögösen mutatnak, és még praktikusak is, jól jön a vastag csövek nyújtotta extravédelem. Ausztriában vettem meg, ott is szerelték fel, itthon csak az adminisztrációt intéztem: újra kellett vizsgáztatni a kocsit, hogy legális legyen.

Mindennel elégedett?

– Most már igen. Német prémiummárkából ültem át, hozzászoktam a csendes kabinhoz, ezért kerestem egy profi autóhifi-stúdiót, ahol speciális hangelnyelő anyaggal utólagosan szigeteltettem a karosszériát. Döbbenetes a végeredmény, noha meg kell jegyeznem, a Sportage zajsztintje eleve dicséretesen alacsony, ez a maximalizmus csak a saját hóbortom. Ahol lehetett, öntapadós extra filcbélés is felkerült, így a B-oszlopokon a biztonsági öv csatjának koppanása sem hallható. Ha találok jó ötletet, még a kerékjáratok szigetelését fogom megoldani.

És a fabetét hogyan került a műszerfalra?

– Kacsaringós a történet, ugyanis nagyon tetszett a műszerfal fémutáztatú műanyag betétje, ám zavart az erős csillogás. Utána néztem az interneten, hogyan lehet kiszerezni a panelt, célszerszámokat vettem, kiszedtem, és elvittem vékony bőrral bevonatni. A kész felületen még csiszoltam, így most beépítés után olyan, mintha egyetlen anyagból lenne az egész műszerfal, a matt felület pedig nem csillog. A fa csupán fólia, magam szabtam ki és ragasztottam fel, a betét követi a műanyag eredeti vonalát – szerintem jól néz ki.

Milyen vezetni a kocsit? Személyautó után könnyű volt megszokni a magasabb ülőpozíciót?

– Van egy Németországban élő barátom, aki hazai

kapcsol, és hála az erős, 2,0 l-es benzinmotoroknak, ha odalépek a gázra, a kocsi száll, mint a távirat. Egy konstrukciós részlet van csupán, ami nem tetszik, konkrétan, hogy a vastag A-oszlopok és a nagy tükrök miatt előre korlátozott a kilátás. A saját terveimben már kidolgoztam erre egy megoldást, talán egyszer felfigyelnek rá az autógyárak. Remélem, elsőként a Kia. ■



Partner az aktív életmódhoz: ledöntött ülésekkel befér a kerékpár, de a doktor úr könnyen szállítja felfújható, villanymotoros csónakját is



gyártmányú prémiumkombival jár. A legutóbbi utam során kipróbálta az autót, és nem tagadta, hogy ámulatba ejtette a Sportage, korábban nem ismerte a Kia-márkát. Ennél nagyobb bók nem is kell. Én imádom vezetni, minden helyzetben masszívágot és biztonságérzetet sugall. Nagyon tetszik, hogy magasan ülök, a kormányzás, a rugózás hibátlan, az automata váltó zseniális, nem érzem, amikor



Jól harmonizál a Space-kék fényezéssel a világos bőrbelső, az ülések fűthetők, a napfénytető elektromosan mozgatható

Hírességekkel öltözik

Sztiároknak tervezte: Angela Simmons a Harlem Globetrotters játékosainak gyűrűjében



A sportos is lehet divatos: pont, mintha a Kiáról volna szó



A New York Fashion Week a divatvilág egyik legnagyobb globális seregszemléje. Nem véletlen, hogy a rendezvénycsokor fő eseményét, a Style360 platformot idén az autóipar leginkább elismert dizájn-innovátora, a formai forradalmat kirobbantó Kia támogatta.

New York, Párizs, London, Milánó – a divat fővárosai. Nem meglepő, hogy ezek a nagyvárosok adnak otthont a legfontosabb szakmai találkozónak is. New Yorkban évente kétszer, januárban és szeptemberben gyűlik össze a divatvilág krémje, hogy egy héten át az egész várost elárasssák legújabb meglepetések, elgondolkodtató, új irányt kijelölő vagy csak szemet gyönyörködtető kreációkkal. A második világháború közepén, 1943-ban alapított rendezvény mára a szakmán túl mutató jelentőséggel bír. A világon itt léptek például először fogyatékos modellek a kifutóra: két éve a kerekesszékes Danielle Sheypuk, tavaly a négy végtag amputált Karen Crespo, 2015-ben pedig a Down-szindrómás Jamie Brewer mutatta meg a világnak, hogy a szépség fogalma sokkal tágabb, mint gondolnánk. A New York-i Divathét valójában nem egyetlen rendezvény, hanem egymással párhuzamosan futó, jellegzetes karakterű programok kaleidoszkópja, amelyek maguk is kiállítások és bemutatók sokaságát viszik színpadra. Közöttük is meghatározó jelentőséggel bír a Style360, amely immár tizenegyedik éve kíséri rendszeresen az eseményeket.

New Yorkban lenyűgöző ruhakölteményekkel önmagukban szinte lehetetlen kitűnni, a Style360 mégis mindig a figyelem középpontjában áll, hiszen vezérbemutatójuk kollekcióját évről évre A-listás hírességek tervezik. Ha csak az elmúlt néhány évre tekintünk vissza, a bemutatók végén olyan világszerte ismert arcok mosolyogtak le a kifutóról, mint Heidi Klum, Kim Kardashian, Avril Lavigne vagy Serena Williams. Utóbbi egyébként tavalyi, elsőpró sikere után idén ismét visszatért mint dizájnér. Az év legnagyobb szenzációját mégsem egy tervező, hanem modelljei jelentik. A világhírű Harlem Globetrotters csapata 2015-ben ünnepli fennállása 90. évfordulóját, és ennek tiszteletére különleges egyenruhát terveztek az emberfeletti tehetségekkel megáldott kosárlabda-zsonglőrök számára, akik közül hárman is eljönnek, hogy bemutassák a kollekciót. A Style360 koncepciójának sikerét mindennél jobban jelzi, hogy ez évben az eddiginél nagyobb helyszínre költözött. Itt nemcsak a divat legújabb, leglátványosabb alkotásai, de az autóipar első számú formai úttörője, a Kia is méltó helyet kaphat, hogy bemutassa dizájnerei munkásságának legújabb produktumát: a vadonatúj Optima szedánt, amely egyben a meghívott vendégek, tervezők és VIP résztvevők hivatalos gépjárművéként is szolgál. A szervezők tisztában vannak azzal, hogy (bár ezt racionális

érvek alapján semmi sem indokolja) az autóipar nem áll meg a Kiánál, ezért általános piackutatást végezve kihírdették az év első számú autósínét. Az Autotrader nevű, internetes autókereskedelmi portálnak az elmúlt hónapok keresési statisztikái szerint továbbra is a metálfekete fényezés az uralkodó trend. Ennek öröme egyébként a szervezők limitált példányszámban metálfekete körömlakkot kevert ki, így az igazán divattudatos hölgyek könnyen autójukhoz öltözhettek. A Kia most először vesz részt ilyen magas rangú divatrendezvényen, az A-kategóriás támogatói szerep azonban korántsem idegen a számára: a márka neve olyan élsportolókkal fennődött össze az elmúlt években, mint Rafael Nadal, a világ egyik legkiválóbb teniszezője, vagy LeBron James, minden idők egyik legsikeresebb kosárlabdázója. Az autóiparban egyébként általában a prémiummárkák felségterülete a divat, az tehát, hogy a Style360 szponzornak kérte fel a Kiát (a tavalyi támogató, egy bizonyos stuttgarti luxusmárka helyett), mindenél jobban mutatja, hogy a Peter Schreyer által újjá indított dizájnforradalom és a magas színvonalú technológiai tartalom együtt mára olyan magaslatokba emelte a márkát, ahová hagyományos piaci vetélytársai nem tudják egykönnyen követni.



A legendás ökölvívó, Lennox Lewis is részt vett a Kia nyitóbüliján



Divatkiáltvány vagy kényelmes sportöltözet? Mindkettő egyszerre!

Nehézfiúk



Mi K2500-ként ismerjük a Bongo III-at, amely duplafülkével a legnépszerűbb



Impozáns a Granbird Silkroad luxusbuszcsalád



A márka teherautói nálunk is ismertek, sőt Koreában luxus Kia-turistabuszokkal is gyakran találkozni a forgalomban.

Kia Pregio, vegyes használatú kialakítással, 3,0 l-es motorral

A rendkívül széles spektrumot lefedő katonai célú tehergépkocsikon, terepjárókon és lánctalpasokon kívül a Kia Motors használatú civil életben is régóta jelen vannak. Akárcsak a személyautóknál, itt is a Mazdával való kezdeti nagyon szoros rokonság jellemezte a kínálatot. A Bongo Európában E-Series jelzéssel volt ismert, a Kia a legtöbb piacon az eredeti japán néven árusította a modellt, ám az Öreg Kontinensen a Besta honosodott meg. A motorok között vegyesen bukkant fel többféle benzines és dízel, utóbbiaknál idővel a 2,2 és 2,5 l-es turbós konstrukció terjedt el, mert kellően erős volt, és elnyűhetetlenül megbízható. A felépítményesek sorában a lemezes és ablakos furgon jelentette az alapot, de magasra ponyvázható platós kivitelben is jelentős számú Bongo hagyta el a gyárat. A típust néhány piacon 1997-ben leváltotta az új Titan. Laikusoknak megtévesztő lehet, mert korábban kishasználatú és nagy teherbírású komoly Kia-teherautó

egyaránt létezett ilyen néven. Az első, 1,5–2,5 tonna teherbírású Titan 1971-ben jött, 2,7 és 3,6 l-es dízel-motorral, ötsebességes kéziváltóval, igény szerint összerékhajtással. Ennek nagyobb, 3,4–4,5 tonnás testvére volt a Kia Boxer – ezeket a kilencvenes évek végéig szerelték össze. A műszaki és formai átfedések miatt az ismertebb típusok között sem könnyű eligazodni. A Ceres, Besta, Pregio trió az 1980-as, 90-es évek meghatározó Kia-kisteherautócsaládja lett. A Ceres voltaképpen az első generációs Bongo, de összerékhajtással is árulták, a 2,2-es dízelmotor 65 LE-t tudott, később (1992) megjelent a 2,7-esre felfűrt gép, már 83 LE-s teljesítménnyel. Városi áruterítéshez ideális volt a könnyű manőverezést és a parkolást is segítő mérete, a tengelytáv csak 2115 mm, a hosszúság felépítménytől függően 4–4,5 méter. Az első Bongo 1997-ig, a Ceres két évvel tovább élt, a típust 1985-ben Besta néven ismerte meg Európa. Ez utóbbi helyébe

Kia Besta, furgon

Jól áttekinthető a Bongo III műszerfala, a fabetéttel személyautós a luxus

1999-ben a Pregio lépett 2005-ig. Sokan tévesen hiszik, hogy az angol pregnant (terhes) szóból eredeztethető az átvitt értelmű név, mert a keresztelő valójában olasz: a pregio jelentése érdem, büszkeség, előny. A Bongo II már 1997-ben megjelent, de csak két évvel később váltotta le a Titant, és aztán piacoktól függően Frontier, illetve K-széria (Dél-Amerika, Európa, Óceánia) jelzéssel futott. A 2,7 l-es, 83 LE-s négyhengeres dízel mellé felsorakozott a 3,0 l-es is 90 LE-vel, ennek teljesítménye a 2001-es ráncfelvarrásnál 94 LE-re nőtt. A fülke a szakzsargonban buldognak nevezett kialakítással futott, azaz a motor a kabinban, a vezető és az utas között forgott, vastag zajszigetelő burkolat alatt – ezt felemelve lehet elvégezni kisebb karbantartásokat, olajsínt-ellenőrzést. A platós kivitelnél megoldották a felépítmény billenthetőségét, ezzel a praktikus funkcióval tovább szélesedett a típus alkalmazhatósága, főleg az építőiparban. A Magyarországon jól ismert 2500-as és 2700-as K-széria (ami voltaképpen a Bongo III) 2004-ben mutatkozott be, a furgon megtartotta a Besta nevet, ám mi jellemzően platósként (ponyvásként) és dobozsként találkozhatunk vele ma is az utakon, főleg a duplafülkés, öt felnőttek is kényelmes kabinokkal. 2006-ban megjelent a 2,5 l-es, közöscsöves (common rail) dízel-

Tigrisorr hűtőmaszk került az aktuális modellváltozatra – jól áll neki

motor 126 LE-vel, egyes országokban 2,4 l-es, 159 LE-s, autógázos (LPG) üzemre alkalmas benzines is árultak. 2012-ben egyszerű, ám ötletes megoldással a Kiára időközben jellemzővé vált márkaarculati elem, a tigrisorr hűtőmaszk is felkerült a teherautóra. A dízel teljesítménye az imponáló 133 LE-re emelkedett, a hatfokozatú kéziváltó helyett ötgangos, bolygóműves automatával szintén rendelhető az autó. A vezetőközpontú kialakítással a műszerfal könnyen áttekinthető, minden gomb és kapcsoló kézre áll, és ugyan sokat bíró munkaeszköz, opciós fabetéttel némi luxus csempészhető a légkondicionált fedélzetre. A Kia Motors 1994-től gyárt magas komfortszintű turista-autóbuszokat, itt is külső partner segítségével indult a projekt, a japán Hino fogta a dél-koreaiak kezét. A járműveket kizárólag közvetlen befecskendezéses dízelmotorokkal szerelték. Közel másfél évtizednyi tapasztalatszerzés után a Kia ezen a területen is saját lábára állt, a 2008-ban bemutatott, emelt padlószintű (HD, High Decker) Granbird-sorozat már önálló fejlesztés eredménye. Jellemző az üzletág sikerére, hogy 2014 közepén a két évtized alatt leggyártott autóbuszok száma meghaladta a 100 000 darabot. Jelenleg három Granbird-széria fut, a Mild Breeze, a Silkroad és a Sunshine.

Nehézfiú a Kiától: a Rhinót 1988-2003 között gyártották, Koreában sok fut belőle, motorja 6,7 vagy 7,4 l-es dízel

Korai Granbird Sunshine turistabusz



Nagyvas

Európában ritka, de Amerikában még ma is kötelező mutatóvány, főleg egy-egy márka csúcsmo­delljében. A Kia látványosan oldotta meg a feladatot, a K900-as V8-asa csupa technika.



A könnyűszerkezetű 5,0 l-es V8-as szívórendszere változó hosszúságú, katalizátorait a leömlőkhöz közel szerelték, hogy hidegindítás után minél gyorsabban bemelegedjenek

Amerika autóstársadalma józanodik, de a folyamat lassú, bizonyos kategóriákban különösen. Ma már nem ördögtől való a négy henger, a legtöbb átlag-autóban – igaz, európai szemmel még mindig túl nagy – V6-osok váltották le a korábbi V8-asokat, és az emissziós, környezetvédelmi normák folyamatos szigorodásával meg persze a fogyasztási adatok egyre fontosabbá válásával a modern műszaki tartalom is megjelent az Újvilág erőforrásaiban. Nem kérdés, hogy a japán és a koreai márkák vezették ezt a technikai forradalmat, köztük a Kia is nagyon fontos szerepet vállalt. A koreai-amerikai fejlesztőgárda nem bonyolította túl a tervezési folyamatot, persze főleg azért, mert volt hová nyúl­nia műszaki megoldásokért. A modern és tiszta, takarékos 5,0 l-es V8-as megalkotásához minden részlet megvolt már: a Kia sikeres négyhengereseinek szerkesztési elveivel, az ott kicsiszolt részletekkel dolgozhattak. A legújabb és ma az 5,1 m hosszú luxusszedánt, a K900-ast mozgató szívó-, azaz feltöltés nélküli V8-as motorblokkja is könnyű aluötvözet, vezérlésében hengersonként két csendes, lánchaj-

tású vezérműtengely forog, fent a hengerfejekben. A vezérlés mind a szívó-, mind a kipufogóoldalon folyamatosan változó, a vezérműtengelyek tehetetlenségüket és az egész motor tömegét is csökkentő üregek, a befecskendezés 200 baros csúcnyomású (a hagyományos szívócső-befecskendezés nyomása 6 bar körüli), és természetesen közvetlen (GDI). Mivel a fúvókák közvetlenül az égésterekbe lövik a benzinfelhőt – ráadásul csak kevéssel az előtt, hogy a dugattyú a sűrítési ütemben a felső holtpontra érne –, a motor nem benzinglevegő keveréket, hanem tisztán levegőt sűrít. Így viszont a hatásfokra kifejezetten jótékony magas sűrítési aránnyal is a szerkezetre káros és veszélyes, kopogásos égés nélkül járatható a gép. A kompresszió ennek megfelelően meglepően magas, 11,5:1! A hengershög a V8-asoknál szokásos módon 90 fok, a hengerfuratok 96, a löketek 87 mm-esek, azaz a motor erősen rövid löketű, amitől szívesen és simán is forog. A csúcsteljesítmény 420 LE 6400/perces fordulatszámon, a forgatónyomatéki maximum 510 Nm, 5000-nél. A 84 LE/l fajlagos

teljesítmény (ennyi jön ki a motor egyliternyi hengerűrtartalmából) kimagaslóan jó érték, ebben a változó hosszúságú, a gázlendéseket mindenkor a motor üzemállapottaihoz hangoló szívórendszernek is fontos szerepe van. Az olajszivattyú változó szállítá-

egyáltalán nem is kering a hűtőfolyadék a motorban, hogy minél gyorsabban elérje az üzemi hőmérsékletet. A dugattyúk oldalát súrlódáscsökkentő bevonat borítja, az olajhűtő pedig vízhűtéses. A nagy V8-as megdöbbentően takarékos, a K900-as-

A vezérlés mindkét oldalon folyamatosan változó, az olajhűtő vízhűtéses



A motor a hátókerék-hajtású K900 orrában

A kompresszió különösen magas: 11,5:1. A műszaki megoldások a négyhengeresekről érkeztek

azaz a motorirányítás takarékosan, mindig a pillanatnyi terheléshez és fordulatszámhoz igazítja a kenőanyag-áramlást. A hűtőrendszer sem átlagos, külön termosztát szabályozza a hengerfejek és a blokk hőmérsékletét, közvetlenül hidegindítás után

ban hozzákapcsolt nyolcfokozatú, hosszúra áttételezett bolygóműves automata váltóval az amerikai szabvány szerint országúton akár 12,3 literrel is beéri 100 km-en, és természetesen teljesíti a legszigorúbb, kaliforniai környezetvédelmi előírásokat.



A 2015-ös Kia K900-as

Ék alakú formájával
ma sem tűnik
ódivatúnak az Elan.
Ez már a Kia-változat,
ilyen sárga autó
érkezett a Budapesti
Autószalonra is



Álmok a szélben

Éppen húsz esztendeje annak, hogy a Kia merész lépésre szánta el magát: megvetette a lábát a sportkocsik piacán.

A Lotus méltán világhírű név a versenyautók között. A különféle Formula és Endurance (hosszú távú) géposztályokban évtizedek óta sikerrel szerepel – a Forma-1-ben hatszoros egyéni és hétszeres csapatvilágbajnok –, az olasz Giugiaro tervezte Esprit pedig a filmtörténelembe is beírta magát mint James Bond kételtű szuperjárgánya. A márkaalapító mérnökzen, Colin Chapman megszállottan hitte, hogy könnyű, kicsi kocsikat kell tervezni, ezzel kompenzálható a hiányzó erő, a vezetési élményhez és a pályán a győzelemhez nincs szükség extralovakra, nehéz motorokra. A Lotus eme chapmani filozófia szellemében gyártotta utcai autóit is, egyik leghíresebb típusa az Elan, amely 1962-es megjelenésekor nagyon ütős volt: a filigrán acélgerincvázra üvegszál-erősítésű műanyag karosszéria került, az 1,6-os motornak csupán 726 kg-ot kellett mozgatnia, a fék pedig négy tárcsával lassított – ez utóbbi akkor nem számított általánosnak. A Roadster 1963-ban kemény hardtopot kapott, 1965-ben jött a Coupe, majd két évvel később megjelent a négy személyesnek mondott, 304 mm-rel nagyobb tengelytávú (2438 mm) és hosszabb Elan +2 Coupe. 1975-ig az első generáció összes variánsának gyártása befejeződött, és 1989-ig kellett várni az új, Peter Stevens tervezte M100 kódjelű Elanra, amely tömör, dinamizmust sugárzó formával,

kisautós méretekkkel (3803x1730x1240 mm, tengelytáv 2250 mm) 1995-ig készült. A motor maradt elől, ám meglepetésre a hátsókerék-hajtást fronthajtás váltotta fel: a gyárban hitték, hogy a kedvező, 1100 kg körüli saját tömeggel az autó így gyorsabb lehet, de az ötletnek nagyobb lett a füstje, mint a lángja, és a Lotus nem is épített több fronthajtásos modellt. Az 1,6 l-es, négyhengeres, 16 szelepes, ötfokozatú kéziváltóval párosított benzines erőforrás a japán Isuzutól származott, a szívóváltozat 130, a turbós 162 LE-s volt. Utóbbival az Elan végsebessége elérte a 220 km/h-t, 0-100 km/h-ra a több akkori komoly sportautót megsejtő 6,5 másodperc alatt gyorsult. 1994 nyarán enyhe ráncfelvarrás történt, ekkor a Series 2 (Elan S2) turbómotorjának teljesítménye 157 LE-re csökkent a beépített katalizátor miatt, és a hiányzó lovak a százas gyorsulás idejében meg is mutatkoztak, a sprintidő egy másodpercet romlott. Persze ezzel az Elan még mindig gyorsnak számított. A típus hattyúdalát 1995-ben játszották, ám ekkor a Kia bátran a tettek mezejére lépett, és megvásárolta a Lotus Elan gyártási jogát. A dél-koreai vállalatnak nem ez volt az első licencszerződése, az 1970-es években az olasz Fiat 124 és 132 típusokat szerelte össze, a Peugeot-tól pedig a 604-es limuzint vette át. Az Elan nem volt zsákbanacs-

ka, a Lotus nagyon komoly fejlesztéssel alkotta meg. Bár korlátozottan használható sportkocsiként, a britek nem számíthattak dömpingeladásokra, a teszteken ettől függetlenül nem spóroltak: 42 különféle prototípust építettek, és 1,6 millió kilométeren át nyújták őket a dermesztően hideg Északi-sarktól a perzselő hőségéről híres amerikai Halál völgyig. Két év alatt 19 autót vetettek alá töréspróbának, a tartósságot 24 órás nagy sebességű körözéssel ellenőrizték a norfolki Snetterton versenypályán. Az összes elkészült Elant közel 50 km-es próbakörre vitték a kiszállítás előtt, a hetheli gyár körüli utakon. Mindent egybevetve a Kia pontosan tudta, hogy mit vásárol.

A koreai tervezők nem szabták át a jó arányokkal megáldott vázszintet a karosszériát, elől maradtak a karakteres bukófényszórók, hátul azonban eltüntették az eredetileg Renault Alpine-tartozék lámpákat, és egyedi, átlátszó,

A Renault Alpine-éi helyett saját tervezésű lámpák vannak a dél-koreai modellen – a buborékok kidomborodnak a bura síkjából



Vezetőközpontú a műszerfal, a szellőzőrendszer tekerőgombjai egymás felett sorakoznak

úgynevezett „buborékos” darabokra cserélték azokat. A lökhárítók picit igazításával, 73 mm-rel lett hosszabb az autó (3880 mm), a szélesség és az első-hátsó nyomtáv (1485 mm) nem változott, a magasság 3 centit nőtt (1270 mm). Az Isuzu-féle 1,6-os szívómotort a Kia saját erőforrásra (T8D) cserélte, a szintén négyhengeres, 16

szelepes, előre keresztben beépített gép 151 LE-t (6250/perc) és 186 Nm (4500/perc) nyomatékot merített az 1,8 l-es hengerűrtartalomból. A váltó maradt ötfokozatú kézi, a futómű elől kettős lengőkaros, hátul igényes multilink volt. A könnyebb, üresen csak 1015 kg-ot nyomó, elől hűtött, hátul tömör tárcsafékes Kia Elan jobban ment, mint az eredeti szívómotoros Lotus, 0-100 km/h-ra 9,0 másodperc alatt szökkent, a végsebessége 205 km/h volt. A modellt 1996 és 1999 között gyártották, érdekesség, hogy Vigato néven a Kia Japánban is exportálta, és a hajóra tett példányoknál meghagyta az 1,6-os Isuzu-turbómotort.

A Kia Elan manapság ritka kincs Európában, de az volt régen is, tudják ezt jól a Kia Motors Hungary munkatársai is, hiszen az 1999-es Budapesti Autószalonra büszkén hozták s kiállítottak a standra egy sárga Elant, amit egyáltalán nem volt könnyű megszerezni. ■



1999-ben a Lotus továbbgondolta az M100-as projektet, az M200 jól beazonosíthatóan az Elan rokona, de a tervből nem lett semmi



Forródrót a Kiához



A XXI. század lehetőségeihez és igényeihez igazodó, előreutató szolgáltatással bővítette eleve kiemelkedő ügyfélkezelési portfólióját a Kia. A MyKia-rendszer olyan, mintha folyamatos, élő kapcsolatban lennénk a márkaszervizzel, a márkakereskedéssel, sőt magával az autóval is.

Lehet lelkesedni, lehet fintorogni miatta, de nem lehet megkerülni: manapság az okostelefon az a talizmán, amit mindig mindenhol magunknál hordunk, ami nélkül félelmeink érezzük magunkat. Fényképezőgép, zenetár, telefonkönyv, névjegytartó, zsebnótesz, előjegyzési naptár – a praktikus funkciók sorának szó szerint csak igényeink és fantáziánk szab határt. Nincs ez másként az autózásban sem: először volt a fedélzeti AUX-csatlakozó, amellyel telefonunk fejhallgatóaljzatából vezethettük a zenét a fedélzeti hangszórókra. Aztán megjelentek az USB-portok, a Bluetooth-szinkronizálás, és most ott tartunk, hogy a Kia legújabb modelljei rendszer szinten képesek kommunikálni telefonunkkal, és engedik, hogy a központi monitoron keresztül férjünk hozzá a készülék tartalmához (sőt közben vezetékek nélkül tölthetjük is a telefont). Hogy mi köze van mindennek cikkünk témájához, a legegyszerűbben talán online gépkönyvként meghatározható, ám annál jóval sokoldalúbb MyKia-szolgáltatáshoz? Nos, amikor a Kia kifejlesztette újszerű ügyfélkezelési, kapcsolattartási portálját, annak kialakítása során prioritásként tekintett a könnyen kezelhető, áttekinthető, jól működő okostelefonos integrációra. Nem véletlenül: míg ugyanis sokan egyszerűbben használják asztali számítógépeket,

mint viszonylag kis képernyős telefonjukat, táblaszámítógépeket, utóbbiakat sokkal könnyebben vihetjük magunkkal minden utunkra. Márpedig pontosan ez a lényege a MyKia-szolgáltatáscsomagnak: mindig magunknál tudhatjuk, így valódi kapcsolatot jelent köztünk, Kia gépkocsink és a márkaszerviz között. És hogy milyen szolgáltatásokról is van szó? Nos, az folyamatosan változik: a technika fejlődésével, az ügyfelek igényei szerint gyakorlatilag a végtelenségig bővíthető, de már most is kellően sokrétű ahhoz, hogy valódi többletszolgáltatásnak tekintsük. „A MyKia egyrészt információs bázisként szolgál a Kia Motors járműveiről, beleértve az ügyfél típusát is: online megtekinthető kezelési kézikönyv, videók, képek segítik a tájékozódást. Másrészt naprakészen tartja a szerviz- és tartozékakciók, az újdonságok terén az ügyfelet – nincs dühítőbb annál, mint ha rájövünk, a megvásárolni kívánt tetőcsomagtartót, téli abroncsot vagy egyéb tartozékot néhány nappal ezelőttig kedvezményesen kaphattuk volna meg” – ecseteli a mindig kéznél lévő, mindig aktuális szolgáltatáscsomag előnyeit Pálfi János, a Kia Motors Hungary ügyfélkapcsolati vezetője. „A rendszer lehetővé teszi a futásteljesítmény online rögzítését is, és ezzel összefüggésben automatizált emlékeztetőt küld az ügyfélnek az aktuális karbantartás közeledtéről, a műszaki vizsga lejárta. Ehhez kapcsolódó, később bevezetésre kerülő szolgáltatás az online szervizkönyv, amely a jármű teljes műszaki előtörténetét tartalmazza majd – mondani sem kell, hogy egy ilyen megbízható adatbázis komoly értéknövelő tényező, ha el szeretnénk adni autónkat.” „Sztén fontos kényelmi lehetőség, hogy az ügyfelek néhány mozdulattal, gyorsan és könnyedén foglalhatnak időpontot szervizbe, igényelhetnek tesztvezetést, vagy vehetik fel a kapcsolatot a márka-

szervizzel, anélkül, hogy külön el kellene menteniük ezek hívószámaikat, e-mail címeit a telefonjában. És persze ott vannak az olyan kényelmi szolgáltatások, mint a parkolás helyének megjegyzése: ha egy idegen nagyvárosban, vagy egy hipermarket kültéri parkolójában állunk le, a MyKia-rendszer megjegyzi autónk tartózkodási helyét, és kérésre elvezet minket oda” – teszi hozzá Pálfi János.

A MyKia-rendszer használata teljesen ingyenes, a regisztrációhoz csupán egy e-mail címre, valamint a jármű alvázszámára van szükség. Ez egyben azt is biztosítja, hogy tulajdonosváltás esetén sem törölődnek a gépkocsi adatai, az adott alvázszámhoz tartozó információ folyamatosan megmarad a rendszerben. ■



A MyKia élő kapcsolat az autónkkal és a háttérszolgáltatásokkal



Aranyeső

Nincs annál nagyobb elismerés, mint amikor az ügyfél elégedett.

A 2015-ben vizsgált 33 autógyártó típusainál, 100 járműre vetítve átlagosan ennyi használói kifogás jutott az amerikai J.D. Power idei minőség alapú IQS, azaz Initial Quality Study felmérése szerint. Az aranyokról mindent elmond, hogy amíg a sereghajtó 160-at meghaladó mutatóval került a sor végére, addig a Porsche éppen a felével, 80 hibával végzett a járműiparági teszt élén. A luxusportkocsikról és -terepjárókról ismert márka mögé azonban szorosan a Kia zárkózott fel az összetett második helyre 86 hibával, messze megelőzve olyan tekintélyes prémiumgyártókat, mint a BMW (99), a Jaguar (93) vagy a Mercedes-Benz (111). A dél-koreai vállalat teljesítménye csaknem 20 százalékat javult, ugyanis a minőség iránt elkötelezett Kia meg tudta valósítani, hogy az elmúlt három évben rendre javítson az IQS-pozícióján, amely a tavalyihoz képest négy hellyel megint előkelőbb. Kiemelendő, hogy a Kia a legmagasabban pozicionált olyan autómárka, amely összességében tömeg-, nem pedig luxustermékeket gyárt, mint például a sokkal magasabb ársávban és teljesen más ügyfélkörben érdekelt Porsche.

Michael Sprague, a Kia Motors America (KMA) ügyvezető igazgatója és alelnöke őszinte örömeinek adott hangot: „Úgy gondoljuk, a J.D. Power jelentése magáért beszél, és a Kia világszínvonalú járműveket épít. Az eredményeket különösen értékesíti számunkra az a tény, hogy az IQS-tanulmány közvetlenül a minket választó ügyfelek véleményét tükrözi, nem pedig szimpla, száraz statisztikai adat. A Kia felemelkedése az autóipar legnagyobb sikerétörténeteinek egyike, amelyet a márka több ezer, világszerte tevékenykedő munkatársának kemény munkája, valamint a cég azon hosszú távú

Méltó a bizalomra a vadonatúj Sorento, amely kategóriagyőzelmet szerzett - a Kia-vásárlók nem csupán a tetszetős megjelenést értékelik

stratégiája alapozott meg, amellyel a minőségre koncentrálni erősítettük pozícióinkat, így téve mind értékesebbé a tulajdonosi élményt.”

A Kia sikerének alapja, hogy a legújabb modellek közül a cee'd padlólemezére épülő Soul és a vadonatúj Sorento kategóriaelsőséget szerzett (kompakt MPV és közép-kategóriás SUV), további öt jól ismert típus pedig dobogós helyen végzett. A Rio a kisautók, az Optima a középkategóriás autók, a Cadenza a nagyautók között lett második, míg a most leköszönő Sportage (közép-kategóriás SUV) és a Sedona/Grand Carnival (nagy-egyterű) egyaránt a harmadik helyre került. Az idén 29. alkalommal lebonyolított IQS-felmérés a szokásos aprólékossággal zajlott, amely biztosítja a vizsgálat hitelességét, illetve mérvadoságát. A J.D. Power nagy tapasztalattal bíró szakemberei széleskörűen, konkrétan 26 méretosztályban elemezték a közvetlenül a tulajdonosoktól kapott információkat. Az IQS-rangsor így maguk az autótulajdonosok határozzák meg a gépkocsi megvásárlását követő, első 90 nap tapasztalatai alapján értékelve a vezetési élményt, a hajtásláncot (motor és sebességváltó), valamint felvetve egy sor esetleges minőségi jellegű kifogást.

Bizakodásra ad okot, hogy a Kia észak-amerikai eladásai több mint megkétszereződtek az elmúlt hat évben. Mindez annak a gyümölcse, hogy a márka - jelentős beruházásokkal - erősítette helyzetét a piacon, és folyamatosan egyre előrébb végzett a J.D. Power éves értékeléseiben is. Az események láncolata nyilvánvaló, miután a Soul 2012-ben első helyet ért el a kompakt SUV-k kategóriájában, rá egy évre a Kia már bejutott az összesített Top 10-be, mert a Soul és a Sportage első helyen (döntetlen) végzett saját kategóriájában. 2014-ben a Kia az iparág hatodik legjobbjaként zárta a felmérést, és most innen sikerült kemény munkával az előkelő második helyre felkapaszkodni. A vállalat 1,1 milliárd dolláros beruházási értéket képviselő, West Point-i üzeme - a Sorento és Optima modelleket előállító Kia Motors Manufacturing Georgia - minden idők legelőkelőbb eredményét érte el az észak- és dél-amerikai autóipari gyártók minőségét rangsoroló 2015-ös felmérésen, ezen túlmenően a Soult gyártó Kwangju-üzem a legelső helyet szerezte meg az ázsiai csendes-óceáni térségben.

A sikerek felsorolásának szerencsére még nincs vége, ugyanis a Sedona - amely egyes piacokon Grand Carnival néven kerül forgalomba - első helyen végzett a J.D. Power Automotive Performance 2015-ön. A kiemelkedő műszaki tulajdonságú új egyterű rövid időn belül az amerikaiak kedvencévé vált, az első fél évben ugyanis 476 százalékos eladási növekedést ért el a 2014-es időszakhoz képest. És a Sedona nem véletlenül kelendő, mert a vevők szerint remek autó: az elégedettséget itt is három hónapra vetítik ki, akárcsak az IQS-felmérésnél, tíz kategóriában, olyan részletességgel, mint külső, belső, csomagter, rakodóhelyek, ülések, fűtés-szellőzés, audio/multimédia, vezetési élmény, hajtáslánc, gazdaságosság. Orth Hedrick, a Kia

Motors America alelnöke szerint: „A vevők olyan autókra vágnak, amiket öröm vezetni és büszkeség birtokolni. A Peter Schreyer vezetésével kívül-belül megújult Sedona éppen ilyen: látványos, minőségi, biztonságos, prémium-közeli, azaz igazi forradalmár az amerikai egyterűpiacon. Sikeres szereplése a J.D. Power felmérésében számunkra egyértelmű bizonyíték arra, hogy jó úton haladunk.”

Elégedettek a Soult használó ügyfelek, a vidám, feltűnően egyedi formaterv méltó tartalommal párosul



Megnyerő külsejű az új Sedona, de minőségét, kényelmét és kiemelkedő biztonságát is nagyra értékelték az amerikai vásárlók



A 100 autóra jutó vásárlói kifogások száma	
Porsche	80
Kia	86
Jaguar	93
Hyundai	95
Infiniti	97
BMW	99
Chevrolet	101
Lincoln	103
Lexus	104
Toyota	104
Buick	105
Ford	107
Ram	110
Honda	111
Mercedes Benz	111
Industry Average	112
Audi	115
GMC	115
Dodge	116
Volvo	120
Nissan	121
Cadillac	122
Mini	122
Mazda	123
Volkswagen	123
Scion	124
Acura	126
Mitsubishi	126
Land Rover	134
Jeep	141
Subaru	142
Chrysler	143
Smart	154
Fiat	161

Rajongás az Enzy in the Hood-figurák

KISHAJTÁSOK

*A Kia figurái Koreából és Amerikából
indultak a világot meghódítani.*

*A bandavezér
Enzy, Optima alapú
versenygépében*

*A bandatagok
balról jobbra:
Razy, Enzy, Tory, Aqu, Latio*

A cél a gyerekek megnyerése volt, két, jól felfogható okból: egyrészt a család legifjabbjai véleményükkel, igényeikkel komolyan befolyásolják a felnőttek, a szülők autóválasztását, preferenciáit, másrészt Kiákban felnőve és a márkához fiatal-kortól erősen kötődve könnyebben alakul ki bennük a hosszú távú vonzalom. Azaz nagyobb eséllyel válnak később ők is Kia-tulajdonossá. Sokféleképpen lehet a tíz év alatti gyerekeket egy-egy autómárkához vonzani, klasszikus módon például ruhákkal, márkalogós játékokkal, okoskutyus alkalmazásokkal... de a legbiztosabban karakteres és szerethető, gyűjthető figurákkal. Olyanokkal, amik (akik) hazavihetők, és akik az interneten is mindenféle kalandokba keverednek, lehet velük azonosulni, de legfőképpen lehet értük rajongani. A Kia idejé-

*Enzy és Aqu a Kia első
autójában, egy
K360-asban*



*Enzy
kesztyűi tűzállók*

ben felismerte ezt a lehetőséget, és bő egy évvel ezelőtt megrajzolta Enzyt és csapatát. Az öttagú „banda” elnevezése is többszörös szójáték: „Enzy in the Hood”, ami gyereknyelven talán „Motoj a motojtéjbennek” lenne fordítható, miközben a „Hood” szó önmagában a „Bortherhood”-ot, azaz a testvériséget, és a „Neighbourhood”-ot, azaz a szomszédságot is rövidíti az amerikai angol szlengben. A figurák már a tradicionális technikákkal készülő papirfiguráiról híres koreai Momot internetes játékarúházaiban is megjelentek – egyelőre csak papírból, ám a kínálat folyamatosan bővül. És jönnek a csapat kalandjait bemutató rajzfilmek is, először a YouTube-on.

Enzy (Engine)

A főnök, ő a motor és a tűz, a hajtás felelőse, piros kesztyűje tűzálló, így forró dolgokhoz is hozzá tud nyúlni.

Razy (Radiator)

A hűtés és a menetszél felelőse, és ő viszi világgá a Kia-márka hírét is.

Aqu (Aqua)

A vízfelelős, az autó folyadéakaiért felel, de az ablakmosó a fő területe, ott is lakik az autóban.

Tory (Battery)

Az egyetlen lány a csapatban, szorgos kezeivel ő irányítja az elektromos rendszert, az akkumulátort és a világítást.

Latio

A fény gazdája, barátai felett repülve világítja be az utat. Tory legjobb barátja, hiszen munkájához elengedhetetlen az elektromosság.

Használt Kia Sportage 2.0 CRDi EX 4WD (2007)



Tartós siker

*Robusztus, látványos
formatervű karosszéria,
a terepjáráshoz előnyös,
rövid túlnyúlásokkal,
szép fényezéssel.
A tetőkeret masszív,
a kerekek 16 colosak*

Éppen tíz esztendővel ezelőtt, 2005-ben mutatkozott be a második generációs Kia-szabadidőautó. Abban az időszakban még sokkal több komoly terepjáró volt a piacon, az SUV-k népszerűsége távol volt a maitól. A Sportage tervezői jó irányt választottak, kényelmes, mindennapi közlekedéshez remekül passzoló, ugyanakkor terepen is parádézó autót állítottak négy kerékre olyan karosszériával, amely láttán még a legkényesebb ízlésűek is elégedetten csettintettek. A második generációs modell tökéletesen beváltotta a hozzá fűzött reményeket, a formatervezők erőfeszítése eredményre

vezetett, a divatos külsejű sokcélú gép sikerrel vetette meg a lábát a piacon. A kipróbált 2007-es, 2,0 l-es dízel-változat is első gazdájától került a kereskedésbe, hogy miután hibamentesen lefutott 225 ezer kilométert, egy új Sportage-nek adja át a helyét. Nagyon jól áll neki az ezüstmetál, az EX-kivitelhez 16 colos alukerék, sötétített hátsó ablak és ködfényszóró is járt, ezek még jobban kiemelik a karakteres formát. Utasterét látva nemigen hisszük el, hogy csaknem negyedmillió kilométert mentek vele. Az ízléses műanyagok szépek, a bőrök hibátlanok, a kormánykarima újszerű, a szőnyegeken

*Megbízható és hosszú
életű terepjáró a divatos
és kényelmes Sportage.*



sem hagyott nyomot a használat. Nagyon jó az ülés-pozíció, kényelmesen el lehet helyezkedni a szellős lábtérű, komfortos első sorban, a kilátás minden irányban kiváló, tükrei is jól mutatják a mögöttes forgalmat. A második sor egyik aduja a sík padló, ám annak is örülhetünk, hogy a lábtér nagyobb termetűeknek is ideális, az ülés pedig pofonegyszerűen lehajtható, ha éppen egy konténernyi cuccot vinne magával az ember. Nemcsak az utastér újszerű, a mechanika is panaszmentes. A 2,0 l-es, közös csöves, négyhengeres dízel kultúrált járásával és alacsony fordulaton megjelenő bivalgyerejével tökéletes választás hozzá, a 7-7,5 l/100 km körüli átlagfogyasztás is elismerésre méltó. Hatfokozatú, jó áttételezésű kézi váltójának karja pontos kulisszában dolgozik, kuplungja könnyű és finom. Nagyon okos a négykerék-hajtás, hiszen csak akkor küld nyomatékot a hátsó tengelyre, amikor arra szükség van. Viszont a sofőr egy gomb megnyomásával 50:50 százalékos fix nyomatékosztást is választhat, amint keményebb terepre ér. Négytárcsás fékrendszere sztrádázáskor és erdőjáráskor egyaránt magabiztos, elől McPherson-, hátul igényes, több lengőkaros futóműve remekel aszfalton és úttalan utakon is, háromfordulatos volánjával példamutatóan irányítható. Rugózását úgy hangolták, hogy tempós kanyarvételnél se dőljön nagyot a kasztni, ráadásul a városi rossz utakon ügyesen kivasalja az úthibákat. ■

Öltetes megoldás, hogy a csomagterajtó ablaka külön is nyitható. A kétliteres dízelhez duplacsővű kipufogó jár



*Gusztusos pult, jól
leolvasható műszerekkel,
egyszerűen kezelhető
középkonzoli kapcsolókkal
és vaskos kapaszkodóval.
Rengeteg a pakolóhely
a vezető körül*



*Tartós és keveset eszik
a Kia saját fejlesztésű
dízelje, automata váltóval
is lehetett rendelni*



- ◆ Nyugat-Magyarország piacvezető rendezvényhelyszíne
- ◆ High-end rendezvénytechnika
- ◆ Teljes körű rendezvényszervezés
- ◆ Exkluzív környezet a 10 fős vacsorától a 400 fős rendezvényig
- ◆ Gasztronómiai fogások mesterfokon
- ◆ Wellness- és fitnessközpont
- ◆ Könnyű megközelíthetőség és ingyenes parkolás

Együttműködő partnerünk az Audi Aréna Győr.



9027 Győr, Nagysándor J. u. 31.
telefon: +36 96 815 981 • e-mail: meeting@etoparkhotel.hu

www.etoparkhotel.hu



Cégügyek flottakezelés a gyakorlatban

Üzleti modell

Kis- és nagyvállalkozások számára a tartós bérlet vagy más néven operatív lízing kézenfekvő megoldás, flottakezeléssel összekötve pedig valószínűleg a legjobb választás.

A magánembereket és a céges felhasználókat alapvetően más szempontok vezérik autóválasztáskor. Előbbieknél sokszor a forma és a teljesítmény a döntő, a céges vevőknek azonban fontosabb, hogy a karbantartásra, a beszerzésre és a fenntartásra mekkora összeget kell majd elkülöníteni a büdzséből. Flottakezelésről akkor beszélünk, amikor az autóval kapcsolatos alapvető feladatokat – beszerzés, ügyintézés, karbantartás, szervizelés – egy erre a tevékenységre szakosodott szolgáltatóra, a flottakezelőre bízva az autót használó cég. A flottakezelésnek nincs mennyiségi korlátja, akár egyetlen autót is lehet flottakeretekben üzemeltetni. Ha több darabról van szó, színes palettát állíthat össze a megrendelő, azaz például lóti-futi autónak Kia Riót, üzletkötési feladatokhoz cee'd-et, a cég vezetőjének meg Optimát vagy Sorentót válasszon. A flottakezelés az autóüzemeltetésnek az a professzionális formája, amely az igénybe vevő vállalkozást igyekszik kiszolgálni úgy, hogy közben védi az érdekeit is, a fenntartási költségeket pedig a minél kedvezőbb ár/érték arányra törekedve alakítja ki.

A flottakezelés felfutási időszaka a válság utánra tehető, mivel a magánvevők szinte eltűntek, a cégeknek viszont – saját jól felfogott érdekükben – muszáj volt rendszeres időközönként fiatalítani az autóparkjukat, és ehhez meg kellett találniuk a legjobb megoldást. Ez lett a flottaszolgáltatás, az igények folyamatos növekedése egyre több szereplő felbukkanásával járt annak ellenére, hogy a tevékenység forrásigénye nagy, hiszen a járművek megvásárlása és a karbantartási költségek, javítások előfinanszírozása is az ő vállukat nyomja. A vállalkozások zöménél az autó használata az üzletmenet szerves része, ám megvétele drága mulatság, sokkal jobb, ha nem értéktárgyként, hanem a munkához elengedhetetlen, pénztermelő eszközként tekintenek rá; a flottakezelők éppen innen közelítenek. Ma a tartós bérletet a céges vásárlók egyre nagyobb hányada választja, igaz, Európa nyugati részéhez képest még

mindig lemaradásban vagyunk, hiszen ott a cégautók több mint fele bérlet, míg nálunk nagyjából a negyede, ez az arány azonban fokozatosan növekszik. Komoly pénzügyi előnyt jelent, ha egy vállalkozás nem megvásárolja vagy lízingeli négykerekűjét, hanem a tartós bérlet, illetve a flottakezelés mellett dönt. Az eszköz a bérbeadó (azaz a flottakezelő) könyveiben szerepel, tehát nem terheli a bérlet mérlegét, így nem romlik a hitelképessége. Az autó költsége kiszámítható módon, havonta, a bérleti díj számlában jelenik meg. A teljes összeg költségként elszámolható, vagyis a finanszírozás mellett az autóra fordított összes kiadás: az adók, a biztosítások s az egyéb, üzemeltetéssel kapcsolatos forintok. Lényeges, hogy a lízingdíj alapját a nettó vételárból számolják ki, a kezdőrészlet elhatárolt költségként elszámolható. A bérleti díj, így az abban foglalt valamennyi költségelem forgalmi adóját vissza lehet igényelni, természetesen csak a céges használat arányában, ennek betartását az adóhatóság rendszeresen ellenőrzi is. A bérleti díj mértéke sok tényezőn múlik, különösen lényeges szempont, hogy a kiválasztott autó mennyibe kerül, és milyen a maradványértéke, azaz mennyit ér majd akkor, ha lejár a bérleti szerződés. A Kia modelljeinél az értékarányos ár magától értetődő, sokszor már ennek értékelésekor komoly előnyre tesznek szert a drágább konkurensekkel szemben. A maradványérték-számításoknál az utóbbi években elhúzott a mezőnytől a dél-koreai márka, az Eurotax felmérései szerint a Kia-modellek minden kategóriában a legjobbak között szerepelnek. Emellett a kedvező árú karbantartás, a hosszú, akár 30 ezer kilométeres szervizperiódus és az egyedülálló 7 éves garancia jótékonyan hat a bérleti díj nem kis hányadát kitevő szervizköltségekre. Egy jármű piaci pozícióinak előretörését mi sem bizonyítja jobban, mint ha már a konkurensek körében is mértékadóvá válik. Az egyes összehasonlító elemzéseknél mind több Kia-modell bekerül a vizsgálatot végző gyártók versenytársai közé. ■



Flotta-kezelés Kia-módra

A Kia vállalati értékesítésért felelős döntéshozói az elmúlt években folyamatosan új lehetőségeken dolgoztak, ennek egyik gyümölcse a Kia Flottakezelés-program, amely Európából indult el, és 2015 tavaszától kezdve Magyarországon is elérhető. Figyelemre méltó és nem mindennapi termékről van szó, a Kia Motors Magyarország és az Arval Magyarország csapata hosszú előkészítés és féléves szakmai munka után hívta életre a Kia Flottakezelést, amely kifejezetten a kis- és közepes vállalkozások igényeire koncentrált. E cégek jellemzően néhány autóban gondolkodnak, s emiatt nem tartoznak a nagy flottakezelők célcsoportjába, pedig számukra is rendkívüli előnyöket nyújthat a tartós bérlet. A Kia hazai forgalmazója igazán kedvező ajánlati árakat kalkulált modelljeihez, az Arval pedig a piac egyik legjobb kondíciókkal bíró, fixkamatotozású, forint alapú finanszírozásával rukkolt elő. A bérleti díjban a teljes körű karbantartás és szerviz, a téli gumibroncs (annak csere- és tárolási költségével együtt), a 24 órás Kia Assistance-szolgáltatás, a kötelező és a casco biztosítás (valamint a káreseményeknél a biztosítási ügyintézés), továbbá a cégautóadó is szerepel. A kezdő befizetés egységesen 15 százalék, a futamidő 48 hónap, a futásteljesítményt 120 ezer kilométerben maximálták. A havi költségek a szerződés ideje alatt mindig ugyanakkorák, a kamatváltoztatások sem érintik az ügyfelet, nincs semmilyen bújtatott díj, apróbetűs rész. Rendkívül gyors, 24 órán belül az igényelbírálás, s a program abból a szempontból is egyedülálló, hogy a márkakereskedésekben (a Kia teljes hazai hálózatában) elérhető. Ötféle autótípus, és ötféle felszerelési csomag közül lehet választani, a cee'd és a cee'd kombi mellett a Sportage, a Carens és a Sorento szerepel a listán. A kondíciókról a www.kiamotors.hu honlapon lehet olvasni, és a Kia kereskedői hálózat munkatársai is várják a cégek érdeklődését.

Sikerkovácsok

*Megállíthatatlan a Kia,
évek óta remekel, nemcsak a világpiacon,
Magyarországon is.*



*A felfrissített
cee'd-család háromtagú,
a kombi a flottavevők
és a családostok számára
is tökéletes választás.
Nagy sikerre számíthat
az új, 1,0 l-es turbómotor*

Valószínűleg sok iparági szakértő próbálja megfejteni, mi lehet a kulcsa a Kia Motors utóbbi években tapasztalt kimagaslóan jó teljesítményének. Hiszen rengetegen gyártanak korszerű és formás autókat, mégis úgy tűnik, hogy a dél-koreai vállalatnak könnyebben jön a siker. Nem lehet véletlen a remek szereplés, ügyesebben és gyorsabban reagálnak a változó világ kihívásaira, és nem kevés pénzt áldoznak a modell-paletta folyamatos frissítésére, a technológia fejlesztésére. A szeptemberi Frankfurti Autószalon nagyon látványos képet adott arról, milyen innovatív és sokoldalú márka ma a Kia, a rengeteg érdeklődő nem győzött megismerkedni az aktuális újdonságokkal, az elődjéhez hasonlóan hangos ovációval fogadott vado-natúj Sportage szabadidőautóval, a felfrissített, takarékos és nyomatékos turbómotorokkal felvértezett cee'ddel vagy a szintén új Optimával, amely a közép-kategória egyik titkos favoritja lehet. De mindez csak

a jéghegy csúcsa, a Picanto, a Venga, a Rio, a Soul, a Sorento és a Carens mind kategóriájuk élvonalába tartoznak. Hogy ezek az autók nemcsak szépek, gazdaságosak és kényelmesek, hanem első osztályú minőségűek is, azt a J.D. Powers legutóbbi, „Kezdeti minőség”-et mutató felmérése is bizonyítja, ahol harmadik éve ér el egyre jobb eredményt a Kia. Idén a teljes, 33 márkát magában foglaló iparág ezüstérmes pozíciójában végzett, és övé az első hely a tömegpiaci, azaz nem prémium márkák rangsorában. Ilyen alapokkal és az összes típusnál jellemző versenyképes árral persze a vállalat vezetői és tulajdonosai biztosak lehetnek a hosszú távú sikerben.

A 2015-ös esztendőben is folytatódott a Kia remek szereplése. Az egyik legfontosabb piac számukra az Egyesült Államok, ahol az utóbbi években rendre a legjobbak között teljesítettek, mivel az amerikai

vásárlók nagyra értékelik a márka egyre nagyobb presztízsét és a kényelmes limuzinok, mint a Cadenza vagy a K900 luxusát. Az idén januártól augusztusig tartó nyolc hónapban 473 ezer autót adtak el az USA piacán, 4,1 százalékkal többet, mint 2014 azonos időszakában. A nyár utolsó hónapjának eladásai is jól alakultak, 65 162 darab Kiára tettek rendszámot (+5,4 százalék a tavaly augusztussal összevetve). Saját hazájában, Dél-Koreában még ennél is nagyobb arányú volt a bővülés, a nyolchavi adatsorban 332 ezer autó szerepel, így 11,9 százalékkal jobb eredménynek örülhetett a vállalat, mint tavaly ilyenkor. Augusztusban még ennél is nagyobb növekedést láthatunk, 15,9 százalékos a plusz (41 ezer a tavalyi 36 ezerrel szemben). Az Európai Unióban szintén lendületben vannak. Az Öreg Kontinens legfontosabb és egyben legigényesebb piacán csak minőségi termékkel lehet labdába rúgni, láthatjuk, a Kia mindent megtesz azért, hogy a vevőknek ne lehessen

a nemrég megújult Rio (egyes piacokon K2) a legkelendőbb modell, őt követi a Sportage, a Cerato/ Forte (K3), az Optima, majd a Soul. Magyarországon régóta nagyon szeretik a Kiát, a márkanév nálunk összeforrt a megbízhatósággal, a minőséggel és a kiváló ár-érték aránnyal. A dél-koreai gyártó kiemelkedően jól teljesített a 2015-ös év első nyolc hónapjában, hiszen a teljes piac bővülése feletti növekedést produkált. Augusztusig összesen 2280 darab Kia fogyott el nálunk, 38,77 százalékkal (637 darabbal) több, mint tavaly nyár végéig. Ezzel piaci részesedése 3,74-ről 4,65 százalékig emelkedett, jelenleg a nyolcadik legkelendőbb márka itthon. Az eladások folyamatosan nőnek, rengeteg, itthon sok évtizede jelen lévő márkát maga mögé utasít a Kia. A magyar piac két legkelendőbb szegmense az alsó-középkategória és a szabadidőautók, mindkettőben különösen versenyképes modellekkel találkozhat az, aki a Kia ovális emblémáját keresi. Az új



Már bemutatkozott a kívül-belül új, számos innovatív extrával felvértezett Sportage, további sikereket hozhat a márkának

A kisautók kategóriájában is egyre fontosabb tényező a Kia, a nemrég újjávarázsolt Rio remek fegyver a hódításhoz

kifogásuk a termékekkel szemben. Augusztusban a 22 ezret is meghaladta az értékesítések száma (+8,3 százalék), és a teljes nyolchavi adatsort nézve még ennél is nagyobb, 8,5 százalékos pluszt értek el, mivel a tavalyi 229 ezerrel szemben idén 248 ezer személyautót értékesítettek ebben az időszakban. A Kia Motors Corporation az elmúlt évtizedben kimagaslóan jól teljesített Kínában is, ám az ott tapasztalt gazdasági visszaesés az autóeladásokat is negatívan befolyásolja, nem meglepő, hogy a Kia eladásai is csökkentek 10 százalékkal a 19 milliós piacon. Ez és a szintén gyengélkedő orosz piac hatott a márka összeladásaira is, így hiába a jól teljesítő régiók, 1,5 százalékkal mérséklődött a nyolc hónap alatt eladott teljes mennyiség, amely számokkal kifejezve 1,88 millió darab idén augusztus végéig. Ami a típusrangsort illeti, a nemzetközi porondon

cee'd a több mint negyvenszereplős kompakt-mezőnyben a hatodik legnépszerűbb, 887 darabot vettek belőle 2015 őszéig. Az SUV-osztályban három Kiát is találunk, mindegyikből többet értékesítettek, mint 2014 azonos időszakában. A hatodik legkelendőbb Sportage-ből 594 darabot vettek (2014-hez képest +28,85 százalék), az új Sorentóból 126 darab fogyott (+46,61 százalék), míg 61 Soultra tettek magyar rendszámot. Az egyterűek mezőnyében két Kia-versenyző is indul, a nemrégiben megfiatalított Venga remekelt, hiszen az első nyolchavi statisztika szerint a nyolcadik helyen zárt 231 darabbal (+75 százalék), s a Carens miatt sincs oka panaszra a hazai forgalmazónak: a 124 darab jónak számít e népes kategóriában. A kisautók között nevező Rióból 30 százalékkal többet adtak el, mint tavaly augusztusig (148 db), a minik osztályában hatodik legkedveltebb Picanto 57 példányban (+18,75 százalék) kelt el 2015-ben. ■

Több ütemben

Az RTL Klub tévécsatorna 4ütem című autómagazinjában ismert közéleti személyiségek vezették a vadonatúj Kia Sorentót.



Cooky szeret kényelmesen, az instruktor szerint kicsit túl kényelmesen ülni az autóban. Miután beállította a helyes üléspozíciót, első dolga volt becsatolni a biztonsági övet



Kia Sorento a zsámbéki Drivingcamp tesztpályán



Kezdő vezető létré remekül vette az akadályt Danics Dóra. A fiatal énekesnő nem titkolta, hogy biztonságban érezte magát a Sorentóban

Az imitált szarvast ugyan kikerülte, ám Dávid szigorú volt, és megbuktatta, szerinte a rádiós a levegőben érezte magát – ami nem idegen tőle, mert pilóta, hobbija a repülés –, és inkább légvonalban akart közlekedni. Danics Dóra, a 2014-es X-Faktor győztese friss jogosítvánnyal a zsebében merészkedett az oroszlánbarlangba. A Sorentót hamar „beskálázta”, és izgatottan várta a feladatot Dávidtól, aki szlalomot, majd a szakasz végén tempós jobb kanyart talált ki – nehezítésképpen mindezt vízzel locsolt csúszós, műgyanta burkolaton. Dóra magabiztosan uralta a számára nagy autót, óvatosan vezetett, nem sodródott ki, csupán egy ártatlan bója bánta a manővereit. Borsi Gergő megérmelten akasztotta a nyakába az aranyérmet, és Dóra szerint a kiváló eredményben vastagon része volt a Sorentónak is, amely megvédte őt, és kompenzálta kezdő vezetői tudásának hiányosságait. Lukács Sándor nem tudta, hogy automata váltós kocsit kell vezetnie, bár ez később alig hozta zavarba. A Sorentót meglátva nem titkolta véleményét, Péternek megjegyezte, hogy az autó nagyon-nagyon szép. A senior instruktor téli, lefagyott burkolatú autópálya-lehajtás-szimulációt készített elő a vizes műgyanta felületen, de szándékosan nem látta el a vezetőt információkkal, aki a nagy tempó miatt elsőre nem is tudta bevenni a kanyart. Az ismétlésnél újra Sándorra bízta a manővert, és nem csalódott: Jászai Mari-díjas színművésznőnk helyesen, még a lejtőn és nem a kanyarban fékezte meg az autót, jó ívet választott, és hiba nélkül teljesítette a feladatot. Péter úgy vélte, a második próbálkozás átlag feletti színvonalú volt. ■

A két műsorvezető, Borsi Gergely többszörös magyar bajnok raliversenyző és Nagy Sándor a zsámbéki Drivingcamp vezetéstechnikai centrumban látta vendégül a műsor Meccsbokszt rovatának szereplőit. Az izgalmas feladatokról a tanpálya két instruktora, Albert Péter és Szabados Dávid gondoskodott, az összeraké-hajtású tesztautót a Kia Motors Hungary biztosította egy 2,2 l-es, 200 LE-s, 441 Nm nyomatékú CRDi dízelmotorral és automata váltóval felszerelt, vadonatúj Kia Sorento formájában. Az apai ágon magyar származású Szelba Christian George – művésznéven Cooky, rádiós műsorvezetőként és lemezlovasként ismert, a barátai szerint beszédkénszeres gall kakas – volt az első, aki megmérgette magát a pályán. Dávid dinamikus kikerülést, közismert nevén jávorszarvastesztet kért, Cooky azonban féltette az általa gyönyörűnek tartott Sorentót, alig mert 60 km/h fölé gyorsulni, de még így is elcsapott néhány bóját.

Egy csepp figyelemmel a „Belevalókra”

Számos eredményt hozott a 2015-ös év az Egy Csepp Figyelem Alapítvány számára. A „Belevalók”, ingyenes diabétesz oktatóprogrammal – melyet a Kia Motors is támogat – több száz pedagógust ért el az alapítvány. A Magyarország Cukormentes Tortája verseny győztesével – a „Barackos buboréktorta” – nem csak a cukorbetegeknek, hanem az egészséges táplálkozás híveinek is kiváló édességet adott. Az utóbbi évek alatt pedig több tízezer ember vércukor- és koleszterinszintjét, valamint vérnyomását mérte meg ingyenesen, az ország neves gasztrofesztiváljain, családi napokon, valamint ingyenes családi egészségnapján, az Egy Csepp Világnapon. Ahhoz, hogy színvonalas programjait 2016-ban is folytatni tudja, az Egy Csepp Figyelem Alapítvány az Ön segítségét is kéri. A legnagyobb figyelmet továbbra is a pedagógusokra szeretné fordítani. Magyarországon csaknem 5000 cukorbeteg gyermek él, 98 százalékuk egész életében inzulinadásra szorul. Sok esetben nem veszik fel őket bölcsődébe, óvodába, mert a pedagógusok, kisgyermekgondozók nem tudják, hogyan kell ellátni a cukorbeteg kicsiket. A szervezet ingyenes diabétesz oktatóprogramja, a „Belevalók” ezen a problémán segít. Kérjük, segítsen adója 1%-ával vagy támogatásával, hogy minél több pedagógus részt vehessen a programban! ■



Erős Antónia, az Egy Csepp Figyelem Alapítvány létrehozója a „Belevalók” egyik állomásán köszönti a résztvevőket

Kérjük, az adónyilatkozatot a következő címre töltsse ki:

Egy Csepp Figyelem Alapítvány

Adószám: 18255858-2-43

Számlaszám: 14100244 – 76647749 – 01000003

Sberbank

További információk: www.egycseppfigyelem.hu

Tudomány & Technika az Ön szolgálatában

Az eklektikus stílusban megálmodott szálloda, a belváros szívében, a Petőfi Sándor sugárúton, csupán néhánypercreaszegeditudományoséletközpontjától található.

Az igazi újdonságnak számító, 43 különleges arculatú szobával és konferenciateremmel rendelkező design szálloda, modern berendezésével és technológiai megoldásaival, a helyi cégek üzleti partnereire, a szegedi tudományos életre, valamint annak szereplőire koncentrálva került kialakításra.

A város első dizájnszállodája elegáns helyszín lehet kisebb konferenciák, üzleti megbeszélések, szemináriumok lebonyolításához.

A bőséges, svédasztalos reggelit különleges, a tudományt merész és stílusos dekorációs elemként felhasználó környezetben van lehetőség elfogyasztani, mely üzleti reggelik megfelelő helyszíne is lehet.

Aszálloda-szolgáltatásainakésaszobákialakításának köszönhetően- kellemes pihenést nyújt rövid és hosszútávon egyaránt. King size méretű ágyak, minőségi matracok biztosítják vendégeink számára a kényelmes és pihentető alvást.

A hotelhez kapcsolódó mélygaráznak köszönhetően a parkolást is könnyedén megoldhatják mind az üzleti megbeszélésekre, rendezvényekre érkezők, mind pedig a helyi eseményeket, nevezetességeket felkereső szállóvendégek. A lobby bár kávékülönlegességekkel, frissítőkkel várja napközben és este a vendégeket.

H-6722 Szeged Petőfi S. sgt. 17.
Tel./Fax: +36 62 669 088
Mobil: +36 30 629 5399
info@sciencehotel.hu
www.sciencehotel.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, Mérföldkö 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 érdeklődni. Kia Márka-kereskedőjénél. Minden üzemanyag-fogyasztási adat az Európai Parlament és Tanács 715/2007/EK rendeletével összhangban elvégzett, hivatalosan jóváhagyott tesztekől származik, modellek közötti összehasonlítás céljából. A tesztadatok nem tartalmaznak semmilyen garanciát az adott gépjármű valós üzemanyag-fogyasztását illetően.

Hatékonyság, felturbóozva



cee'd

A legújabb Kia cee'd az új Turbo GDI motorral.
Ámulatba ejt.



The Power to Surprise



Üzemanyag-fogyasztása (kombinált): 3,9 – 6,3 l/100 km, CO₂ kibocsátás (kombinált): 102–141 g/km. Mindenüzemanyag fogyasztási adat az Európai Parlament és Tanács 715/2007/EK rendeletével összhangban elvégzett, hivatalosan jóváhagyott tesztekéből 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 tagállamokban + Norvégia, Svájc, Izland, Gibraltár területén. A képen látható autók illusztrációk. A hirdetés nem minősül kereskedelmi ajánlattételnek. A részletekről és garancia feltételeiről érdeklődjön a KIA márkakereskedésekben.