



KIA MAGAZIN



Az új **KIA Rio**

Az Events4You oldalt azért hoztuk létre, hogy bemutathassuk a Service4You Hotel Management által menedzselte és üzemeltetett szállodákat, amelyek rendelkeznek rendezvény kapacitással.



www.events4you.hu

Az új márka 2016. októberben indult útnak különálló, informatív webes felülettel, egyedi ajánlatkérő opcióval és Facebook oldallal.

Az oldal részletesen bemutatja az egyes rendezvényhelyszíneket az ott megvalósítható különféle eseményeknek megfelelően. Legyen szó akár több száz fős konferenciáról, kisebb vállalati eseményről, extrém csapatépítő tréningről vagy szívhez szóló családi ünnepekről...a Service4You mindenhez tud megfelelő helyszínt ajánlani Önnek az ország különböző pontjain.



Kedves Olvasó!

A J.D. Power felmérése szerint az Egyesült Államokban a Kia tulajdonosok voltak a legelégedettebbek az általuk használt termékkel 2016-ban. Ez nagyon fontos és örömteli visszajelzés számunkra globálisan is, hiszen nem árulok el titkot, amikor azt mondom: minden vállalat csak az ügyfelek elégedettségéből tud megélni és hosszútávon fennmaradni. Az eladás nem egyszeri folyamat, ezért a Kia folyamatosan igyekszik a legmagasabb szintű szolgáltatást nyújtani minden téren, legyen az pénzügyi vagy akár szervizszolgáltatás, s ez idővel remélhetőleg újabb vásárlásokhoz is vezet. A Kia Motors célja nem is lehet más, mint hogy 2017-ben is elsőként végezzen a legjobbak között.

A környezettudatos autózás nagy jövő előtt áll, erre már a Kia is javában készül. Már ma sorozatgyártásból kínálunk tisztán elektromos autót (Soul EV), hagyományos- (Niro), vagy konnektorból is tölthető, plug-in hibridet (Optima). És ez még messze nem minden: érkezőben a kombi karosszériás konnektoros hajtásláncú Optima, jönnek a 48 V-os könnyű hibridek, és az sem titok, hogy a Niróból is hamarosan itt a hálózatról tölthető – hosszú távú tisztán elektromos üzemre is képes - változat. Minderről, egyéb újdonságainkról (Rio) és szokás szerint a márka közelebbi, távolabbi környezetéről meg egy kicsit Koreáról is olvashat a Kia Magazin legfrissebb számában.



Jong-Kook Lee
Elnök & CEO

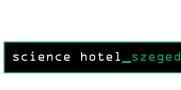


Nagy Norbert
Ügyvezető

KIA MAGAZIN

Kiadja a Kia Motors Hungary Kft. (a Kia Motors magyarországi vezérképviselete)
1117 Budapest, Budafoki út 56.
info@kiamotors.hu
www.kia.com
Felelős szerkesztő: Farkas Andrea
Design, tipográfia: Kukucska János, Harrys & Berger Reklámügynökség Kft.
Nyomda: Prime Rate Kft.
Megjelenik évente kétszer.
A közölt fotók és írások csak a kiadóval történt egyeztetés után használhatók fel.
A magazinban szereplő árak tájékoztató jellegűek.

Kövess minket a Facebook-on!



- ✓ Ajánlatkérés egy lépésben!
- ✓ Garantált válasz 24 órán belül!
- ✓ Legjobb ár garancia!
- ✓ Profi szakmai stáb!
- ✓ Events4You: Rendezvény. Egyszerűen. Önnek.

NEWS Hírek

Betalált Már is siker a Niro

A Kia első hibrid crossovere, a csupán 3,8 l/100 km vegyes fogyasztású Niro remekül startolt az európai piacon. A 2016 ősztől indult forgalmazás már a kezdet kezdetén 23 ezer megrendelést hozott, és ez a szám folyamatosan emelkedik. A kedvezően alacsony üzemeltetési költségek miatt a vásárlók 54 százaléka céges, ez jelentősen magasabb arány, mint a Kia Motors globális 43 százaléka. A Niro fontos tulajdonsága a hibridek között kiemelkedő, 1,3 tonnás vontatókapacitás. Felszereltségének része a DRIVE WISE vezetőségek komplex rendszere, benne a gyakorlatos felismerésre képes automatikus vészfékkel.



Kia Niro – 1,6 l-es GDI benzínmotor, villanymotor és hatfokozatú, duplakuplungos automata sebességváltó alkotja a hibrid hajtásláncot. A garancia erre a modellre is 7 év vagy 150 ezer km

Kia DRIVE WISE SEGÍTENEK



DRIVE WISE
– Bizonyos funkciók már okosórával vezérelhetők az önműködő, tisztán elektromos hajtású Kia Soul EV tesztautón

A Kia Motors újonnan alapított almárkája, a DRIVE WISE az autonóm közlekedést támogató, fejlett vezetőségek (ADAS) foglalja magába. E márkanév alatt a Kia a közeljövőben intelligens és biztonságos autót gyárt majd: a tervek szerint a részlegesen önműködő járművek 2020-ra, a teljesen autonóm működésű Kiák 2030-ra érkeznek meg a piacra. A DRIVE WISE technológia egyes elemei addig fokozatosan, egymással összehangolva kerülnek a modellekbe, a hibrid crossover Niro már ezek közé tartozik. A rendszer fő feladata, hogy a lehető leghamarabb felismerjék, és el is hárítsák a veszélyhelyzeteket, ugyanakkor a vezető mindig beavatkozhat a folyamatba. Az új eszközökkel új kezelőfelületek is járnak, így a vezérlés gesztusokkal, ujjlenyomat-érzékeléssel és intelligens eszközökkel – például okostelefonokkal vagy okosórákkal – történhet. A Kia Motors Észak-Amerikában, Nevada állam engedélyével már közúton, „élesben” is tesztel egy autonóm Soul EV-t.

Kia a SEMA 2016 kiállításon

PENGE VERDÁK

Hagyományosan Las Vegasban tartják minden évben a SEMA Show-t (Specialty Equipment Market Association), amely nem csak a tuningról és a felszerelésekről szól: a kiállításon fontos szerephez jutnak a hóbortosnak tűnő, ugyanakkor rengeteg ötletet megvillantó gyári autók is. A Kia Motors America (KMA) a legutóbbi, 2016-os eseményen egyszerre négy, privát autóépítő műhelyekkel közösen megvalósított géppel bővölte el a közönséget.

A Niro Triathlon az LGE-CTS Motorsports munkája, de klasszikus tuningelemként csak a 265/35 méretű Dunlop Direzza gumikkal felszerelt 18 colos felnik és az 50 mm-rel „leültetett” sportfelfüggesztés említhető. A hibrid hajtású, ráadásul önvezető autót voltképpen guruló sport- és regenerációs központ, minden triatlonista álma. A D-oszlop és a hátsó szélvédő eltávolításával speciális csomagteret alakítottak ki kerékpártárolóval, szerszámokkal és mini javítóműhellyel. A jobb oldalon eltávolították a B-oszlopot, ráadásul az ajtók ellentétesen nyílnak, így kényelmes a beszállás. Ülések helyett egyetlen karosszéket talál a fedélzeten; a lebegő, úgynevezett zéró gravitációs Human Touch fotelben a versenyző kényeztető módon pihenhet, vagy mellette a padlón gimnasztikázhat, sőt a mobil zuhany alatt fel is frissülhet. A teljes kikapcsolódásról multimédiás, profi hangminőségű szórakoztatóközpont gondoskodik. Amikor a versenyző fut vagy kerékpározik, az autó előtte halad és megvilágítja az utat.

A szintén az LGE-CTS Motorsports által épített School of Rock Sedona az aggódó szülőknél próbál segíteni. Akárcsak a Niro, ez is önvezető, azzal a feladattal, hogy a gyerekeket iskolába, buliba szállítsa. A legbiztonságosabbak közé tartozó, IIHS Top Safety Pick+ és NHTSA ötcsillagos minősítésű egyterű bal oldali B-oszlopát eltávolították a kormányval és a váltókkal együtt, ide előre pedig komplett keverőpultot szereltek be két LCD-monitorral. A fedélzeten többféle hangszer található – a komplett dobszerző a tetőn utazik –, vannak mikrofonok, így a profi hifirendszeren nem csak hallgatni, de csinálni is lehet a zenét. Amikor buli van, a Sedona nyitott ajtókkal hangos

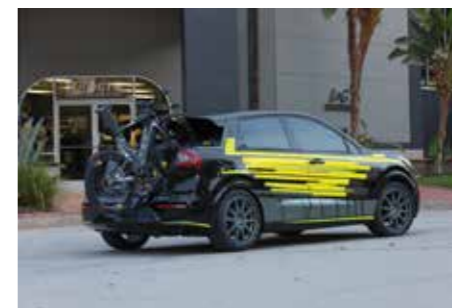
(sőt nagyon hangos) zeneközponttá válik, az erősítőben bőven van kakaó, a hangszórók is bírják.

A Lux Motorwerks ugyancsak két autót állított Kia-alapra. Az egyik, a Sorento Ski Gondola az északi sarkra való expedíciós gép. A kerekek helyére Dominator Rubber Tracks láncalpas egységek kerültek, így a Sorento fölényes magabiztossággal képes havon és jégen mozogni. A PPG-től származó ezüstsötét fénnyel jól kiegészítik a porfestett, narancsszínű elemek, a fekete belsőt szintén narancsszínrel dobták fel. Az ajtók ellentétesen nyílnak, B-oszlop nincs, az első ülések megfordíthatók, így a „klubhelyiségben” autótól szokatlanul tágas a tér. Az irányítás tabletről történik, hagyományosan vezetni nem is kell.

A Soul First Class a repülőgépek kényelmét varázsolja a földre. Mivel vezetni ezt sem kell, mert a navigáció alapján önmaga elbol-

dogul, a tervezők teljesen átrendezték az utasteret. A műszerfal helyére, a menetiránynak háttal két kényelmes, valódi bőrrel kárpitozott, gyémántmintás varrással díszített ülést szereltek be. Az utasok előtt számítógépes központ található (Apple Mac), minden innen vezérelhető, hátsó ülések nincsenek. A hajdani csomagter végébe tett 40 colos (101 cm) képátlójú Samsung LED-tévé nézhető a műsorok, a hang prémium minőségű audiorendszeren élvezhető. A külső speciális kék fénnyel, a belső ehhez passzol, kettős, szürke-fehér kombinációval. A Soul karakteréhez remekül illenek a 19 colos, egyrészes Rotiform Monoblock CCV alufelnik.

A 2016-os SEMA Show-n nem csak ezt a négy Kiát láthatta a nagyjérdemű, a KMA standján feltűnt a hatalmas Telluride is, amelyről még nem tudni, hogy sorozatgyártásba kerül-e.



Niro Triathlon – az úszáson kívül mindenben segíti a sportolót, a kerékpár speciális tartón, hátul utazik



Sorento Ski Gondola – fekete hűtőmaszkjával és láncalpaival marcona a „civilben” népszerű szabadidőterepes. A tetőcsomagtartó szélén LED-fénnyel világít



School of Rock Sedona – családi iskolabusz lett az egyterűből. A klasszikus tuningvonalat speciális festés és 20 colos, Toyo gumikkal szerelt Vossen VFS-6 alufelni képviseli



Soul First Class – mindent különleges árnyalatú kékre fújtak a karosszérián, ami hatásosan kiemeli a fekete A-oszlopot. Az egyedi felnik 19 colosak

ZÁSZLÓSHAJÓ



GWR Kia, London

Londonban nyílt meg a Kia Motors Europe (KME) legnagyobb márkakereskedése. A GWR Kia új komplexuma részben azt is szimbolizálja, hogy a Kia Motors az elmúlt időszakban, évről évre folyamatosan növelni tudta részesedését az európai piacon, de ennél sokkal fontosabb, hogy prémium szintű szolgáltatásokat kínál az ügyfeleknek. A 3800 négyzetméteren elterülő, modern megjelenésű, csupa üveg épület alatt 15 állásos szerviz dolgozik. Mivel a telep mellett halad el a forgalmas M4-es autópálya, naponta 27 millióan láthatják a kontinens legnagyobb Kia-központját.

Csodás üvegpalotába költözött a londoni GWR Kia

Kia Green Light Project Támogatás

A Kia Motors évek óta támogatja az elmaradott afrikai térségeket, a civil felzárkóztatást pedig a leghatékonyabb módon, külön iskolaprogrammal (Kia Green Light School) is segíti. Legutóbb huszonöt Kia-önkéntes utazott a délkelet-afrikai Malawi Köztársaságba, ahol tíz napot töltöttek el két városban (Salima, Lilongwe). Érkezésükkor már négyhónapos aszály sújtotta a területet, így komoly nehézséget okozott a vízellátás. A Kia munkatársai részt vettek az iskolaépület karbantartásában, ahol a térség legszegényebbjel tanulhatnak, továbbá segítették az orvosok munkáját, és adományokat osztottak. Mintegy záró programként részt vehettek az első lilongwei érettségi és diplomaosztó ünnepségen, több mint száz helyi lakossal. A Kia Green Light Project (KGLP) a koreai vállalat szándékai szerint Dél-Amerikában is el fog indulni.



Emlékeztető malawi pillanatok: diplomaosztó és iskolalátogatás. A Kia járműveket is adományoz, legutóbb egy mentőautó és egy dobozos kisteherautó kulcsait adták át a helyieknek

Platinum Prestige díj



Az európai márkakereskedéseknek csak a legszűkebb rétege hivatott erre az elismerő kitüntetésre. Örömteli hír, hogy újabb magyarországi márkakereskedő lépett be a legkiemelkedőbb márkakereskedések klubjába. A díjat a közel 2500 európai márkakereskedés közül azok kaphatták meg, akik a teljes tevékenységi területet (értékesítés, tervezés, piaci részesedés, vevőszolgálat, infrastruktúra, pénzügyi eredmény) felölelve a legkiválóbb teljesítményt nyújtották a 2016-os év során. Az idei évben a debreceni OMP Autóház érdemelte ki ezt az elismerést. A díjátadó eseményre 2016. november 25-én került sor a Kia Motors Europe központjában (Frankfurt). Az OMP Autóház tulajdonosa, Orbán András vette át a díjat.

A Kia Sportage afrikai rekordja

Tartós, teszt

Egy világrekord, hét nap, 520 boldog civil ember, 3291 megtett km, nézők tízezrei és megszámlálhatatlan élmény – dióhéjban ez volt a The World's Longest Test Drive, amit Afrikában rendezett a Kia Motors South Africa. A világ leghosszabb közös tesztvezetésére több mint 30 ezren jelentkeztek, közülük került ki az az 520 szerencsés, akik a Kia dél-afrikai munkatársaival együtt vezetőként vehettek részt a maratoni távon. A napi közel 500 km-es etapokat jól bírták a Sportage szabadidő-terepesek, a csapat Durbanból, a Dél-afrikai Köztársaság harmadik legnagyobb városából startolt, és hét nappal később, hatalmas kört teljesítve jutott el a fokvárosi célba.

Kia Sportage-ek alkották a flottát, az autók hibátlanul teljesítették a közel 3300 km-es távot



Hangulat



A vadonatúj Rio nemcsak stílusával, de osztályelső biztonságával és vezetési élményével is felhívja magára a figyelmet.

A Rio világviszonylatban is a Kia legnépszerűbb modellje: a vállalat teljes termelésének 16 százalékát adja, ami évente közel félmillió értékesítést jelent. A 2011-ben bemutatott előd, a harmadik generációs Rio tulajdonosok százezreivel ismertette és kedvelte meg a Kia márkát, ezért egyáltalán nem volt mindegy, hogy a legújabb modellel milyen irányba indulnak el a fejlesztők. Nem volt mellékes az sem, hogy az egyre zsúfoltabb kisautó-szegmensben évről évre magasabbak a vásárlói elvárások, azaz a látványos karosszériát olyan tartalommal kellett megtölteni, ami biztonságban, kényelemben és a vezetési élményben egyaránt tökéletes. Mindezek tudatában büszkén állíthatjuk: a vadonatúj Rio a legapróbb részletekig megfelel az elvárásoknak.

Nyolcféle karosszériaszínnel, 15, 16 vagy 17 colos kerekkel indul az értékesítés. Európába – így hozzánk, Magyarországra is – a Rio kizárólag ötajtós-ként érkezik

Az arányok annak ellenére sem változtak, hogy az újdonság méretei mások. A zömében nagy szakítószilárdságú acélokból álló, a korábnál jelentősen merevebb karosszéria összességében 15 mm-rel hosszabb (4065 mm), a tengelytávba pedig egy centit toldottak (így lett 2580 mm-es). Hosszabb lett a gépház, nagyobb az első túlnyúlás, más szögben állnak a szélvédők, továbbá 5 mm-t csökkent a magasság, így a forma a korábnál sokkal nagyautósabb. A Kia-márkavédjegy tigrisorr hűtőmaszk új értelmezést nyert, az immáron teljesen sima felületű, fekete elem harmonikus egységet alkot a fényszórókkal. Az elől U alakú, a projektoros világítóegységet alulról körbeölelő LED-menetfények, hátul pedig hármashatár nyílászárattal világító, szintén diódás lámpák

Rövidebb lett a hátsó túlnyúlás, most 655 mm. A LED-es, nyílászáratos lámpák este vonzzák a tekintetet, a csomagtartó a Kia-embléma alatt, jó fogású kilinccsel nyitható



feltűnőek és egyediek is. A karosszéria méretnövekedéséből az utastér is profitált, a négy méternél alig hosszabb újdonság kategóriája egyik legtágasabb autója. Kiemelkedő az első (1375 mm) és a hátsó (1355 mm) vállszélesség, de nem érheti panasz a lábtereket sem, amely hátul igazán nagyvonalú, 770 mm-es. Ugyan az új Rio alacsonyabb elődjénél – 1455 helyett csupán 1450 mm magas –, fejtéré a módosított üléselhelyezésnek köszönhetően elől-hátul nagyobb. Az eleve kedvező térérzetre optikai megoldásokkal is „rájátszottak” a tervezők, a vízszintes tagolású műszerpulttal és ajtóburkolatokkal szélesebb a kabin. Az autózás élményének alapja, hogy a vezető központi szereplőnek érezhesse magát: a tökéletes volán mögötti pozíció is azt sugallja, ő uralja a gépet. A Rióban éppen ezért rendkívül tág tartományban állíthatók a hosszú távon is kényelmes első ülések, a kormányoszlop pedig sugár- és tengelyirányban egyaránt mozog, hogy alkattól függetlenül bárki megtalálhassa magának a vágyott üléselhelyzetet. Fokozva az intimitást, a keskeny, így a jobb lábat nem nyomó középkonzol enyhén a vezető felé fordul, külön kezelőgombokat csak a légkondicionáló és néhány funkció (pl. ülésfűtés) kapott, minden más a műszerfal tetejére ültetett, könnyen elérhető és napszaktól függetlenül remekül látható érintőképernyőről vezérelhető a széleken dedikált gombokkal. ▶



Letisztult, könnyen áttekinthető a műszerpult, a váltókar kézre áll, a remek fogású, akár fűthető kormányról sok minden működtethető. A pedálok taposófelülete sportos fém-gumi bevonatú



Könnyen értelmezhető és napszáktól függetlenül jól leolvashatók a műszerek. A két óra közötti fedélzeti számítógép egyszerűen, a kormányról lapozható



Kényelmes a beszállás, minden irányban több a hely, mint az előző Rióban volt. A vezetőülés magassága is szabályozható, a kormány négy irányban (ki-be, fel-le) állítható



Mindkét oldalon Isofix-csatlakozással rögzíthető a gyerekülés. Az ajtózsombokba 0,5 l-es palack tehető, a jobb első ülés támlájára zsebet is varrtak



Alapáron osztottan dönthető a hátsó ülések, a padlólap két szinten rögzíthető, a felső állásban sík rakódófelület alakítható ki. A csomagtér 325 l-es befogadóképessége sokkal nagyobb, a mai kisautók átlagánál



Az audiorendszer, a fedélzeti számítógép, a tempomat és a hangvezérelt telefon a többi Kiához hasonlóan megszokott módon, a sportos, jó fogású, kiveltől függően puha bőrbevonatú okoskormányról működtethető. Újdonság a legújabb fejlesztésű, HMI kezelőfelületű infotainment rendszer, hat hangszórós audiobereendezéssel. Ennél alaphelyzetben 5,0 colos képátlójú az imént említett érintőképernyő, és igény esetén felárért 7,0 colos, műholdas navigációs változatra cserélhető. Ehhez a komolyabb, online kapcsolatos konfigurációhoz jár az Android Auto és az Apple CarPlay csatlakozás is: az okostelefonok akkor képesek kommunikálni az autó fedélzeti rendszerével, ha minimum Android 5.0 (Lollipop) operációs rendszert futtatnak, vagy iPhone 5 típusúak. A HMI képernyőjén megjeleníthetők a különféle applikációk, sőt teljes hangvezérlésre, zenelejátszásra is van lehetőség. A Rióban elöl és hátul is van USB-port, így az utasok közül bárki csatlakoztathatja a készülékét. A felszereltség hiánytalan, az ülések mellett a kormánykarima is fűthető – ez télen igazán kellemes kényeztetés –, a biztonságot eső- és fény szenzor növeli, az ajtók kulcs nélkül nyithatók-zárhatóak, a tolatásban kamera segít. A Rio fekete vagy szürke szövetszövetkárppal, ugyanilyen színekben műbörkárppal, igény szerint „Red” csomagban kettős, fekete/piros műbörkárppal is megrendelhető. A fejlesztés során a divat mellett kiemelt figyelem övezte a biztonságot és praktikumot is, előbbinél a körkörösön jó kilátásra, utóbbinál a rakodóhelyek számára és kialakítására fókuszáltak. A palackok közül az ajtók 0,5 és 1,5 l-est is befogadnak, a kesztyűtartó belseje téglatest alakú, és ahol lehetett, apró tárolókat alakítottak ki. A középső kartámasz elöl nemcsak kényelmes, de alatta bélelt doboz is található. Ügyes elrendezéssel a csomagtér annak ellenére is 37 l-rel tágasabb a korábbiaknál, hogy rövidebb az autó hátsó túlnyúlása, a hátsó ülés alá tett üzemanyagtank pedig

2 l-rel nagyobb. A tér alából az egyik legtágasabb a kisautók között, 325 l-es, a padló két pozícióban rögzíthető, defektjavító helyett teljes értékű pótkerék is rendelhető.

A Kia Rio széles, kizárólag Euro6-os tisztaságú, korszerű benzines és közöscsöves dízel erőforrásokat felvonultató motorválasztéka biztosítja, hogy minden ügyfél megtalálja a számára legmegfelelőbbet. A két alapgép feltöltés nélküli, szívócső-befecskendezésű benzines: az 1,25 l-es 84 (122 Nm), az 1,4-es kereken 100 LE-s (132 Nm), előbbihez öt-, utóbbihoz hatfokozatú, precízen kapcsolható kézi vagy négyfokozatú, bolygóműves automata sebességváltó kapcsolódik. A sportos vezetőknek az elsőként a cee'd-ben bemutatott háromhengeres 1,0 l-es, közvetlen befecskendezésű, turbós T-GDI benzinmotor ajánlható 100 vagy 120 LE-s teljesítménnyel, egyformán 172 Nm forgatónyomatékkal. A váltók itt kizárólag kézi kapcsolásúak, a 100 LE-s motornál öt, az erősebbiknél hat fokozattal. Az 1,4 l-es, négyhengeres turbódízel motor 70 és 90 LE-s teljesítményszinten áll a vásárlók rendelkezésére – utóbbi nyomatéka imponáló 240 Nm –, hatfokozatú kézi kapcsolású sebességváltókkal. Az eleve kedvező fogyasztást és alacsony CO₂-kibocsátást ISG stopstart rendszer fokozhatja, amely szükség esetén, például lámpánál várakozva leállítja, majd a kuplung kinyomására (automata váltónál a fékpedál felengedésére) azonnal beindítja a motort.

A Rio vezetési élményének szó szerinti alapját képezi az elöl külön segédvázra szerelt, a korábbiaknál precízebb geometriát és számottevően nagyobb merevséget biztosító MacPherson-, hátul csatolt lengőkaros felfüggesztés. A minimális energiaigényű, elektromechanikus szervokormányval könnyed, de célpontos és közvetlen az irányítás, a fék ereje pontosan adagolható, nagy tempóról hatékonyan lassítva a fürge kiskocsit. A megál-

lás egyébként is az új Rio erőssége: elsőként a Kia kínál gyalogosfelismerő funkcióval kiegészített, hosszú távú radarral pásztázó automata vészféket (AEB) a kisautók között, a fejlett vezetőtámogató rendszer (ADAS) részeként. Az AEB-t kiegészíti a sávellenyúlásra figyelmeztető (LDWS), amely jelzi, ha a vezető indexelés nélkül próbál sávot váltani. A tervek szerint az alából hat légszákkal szerelt Rio kiváló, ötcsillagos minősítést szerez majd az EuroNCAP szigorú töréstartján.

A vadonatúj Rio a 2017-es esztendő egyik legfontosabb Kia-újdonsága, tavasztól folyamatos, de országoként némiképp eltérő a piaci bevezetés, a rendkívüli garancia azonban egységes, ami szokás szerint 7 évet vagy 150 ezer km-t jelent.



Vándorlelkek



Még stílusosabb részletek és az eddigi legizmosabb, turbós benzinmotor – a megújult Kia Soul nem csak lélekben erős.

Soul, azaz lélek. A Kia extravagáns modellje azoknak készül, akik nem szeretik a kompromisszumokat, tehát autóból is a tökéleteset keresik – azt, amelyik első pillantásra elárulja különleges egyéniségüket. A tervezők megtartották a műszaki alapokat – amely közös a sikeres cee'd típuscsaláddal –, de még hangsúlyosabbá tették a részleteket. Átrajzolták a lökhárítókat, az itt alkalmazott fém védőlemez pedig robusztusabbá teszi a megjelenést. A jobb világítás érdekében kettős funkciójú HID (High-Intensity Discharge) fényszórók is elérhetők, a nappali menetfények LED-esek, továbbá már a Kia márkavédjegyének számító tigrisorr hűtőmaszk is az aktuális, fekete felülettel varázsol el. Hátul karakteresebbek a krómkeretes ködlámpák, és szintén újak a nagyobb fényerejű, függőleges elhelyezésű világítótestek. A Soul eleve gazdag színválasztéka három metálfényezéssel bővült: a Mysterious kék, a Russet barna és a Wild narancs közül az első kettő ráadásul kettős kombi-

Jobbra a megújult Kia Soul, balra az új csúcsváltozat, az 1.6 T-GDI, utóbbit könnyű felismerni a nagyobb első légbeömlőkről, a 18 colos alufelnikről és alul a piros csíkokról

nációban is megrendelhető – ezeknél az autóknál a tető és a külső visszapillantó tükrök háza egyaránt kontrasztos fehér. Újdonság a 10 küllős könnyűfém keréktárcsa is, ez kétféle – 16 vagy 17 colos – méretben rendelhető. A külsőnél a vásárlóknak lehetőségük van egyedi konfigurációkra is, ilyen a friss Urban Active és a Red Zone csomag. Előbbi kiemeli a karosszéria domborulatait, az első-hátsó kerékjáratok íveket fényes fekete betétek hangsúlyozzák, és ugyancsak fekete elemek találhatóak az első és hátsó lökhárítón, valamint a küszöbökön. A Red Zone csomag – ahogy az elnevezés is utal rá – piros hangulati elemekkel operál: a szín megjelenik a hűtőmaszkon, az első és a hátsó lökhárítón, a küszöbökön, a tetőn és a kis hátsó légtérrel. Az utastérben még több az igényes megoldás, ilyen például a kiváló minőségű szövetkárpit, amely egyszínű fekete vagy igény szerint kétféle (fekete/szürke és fekete/barna) párosítással is választható. Az elegáns hangulatot fokozzák a

kapcsolók körüli fényes fekete vagy fémes díszítések. Egyedi lehetőség a választható Orange design csomag, kétféle narancssárga és szürke kárpittal, szürke tűzéssel és narancs kiemelésekkel. Az új technológiákkal a Soul már a jövőbe tekint, a vásárlók választhatnak az 5,0, a 7,0 vagy a 8,0 colos, színes érintőképernyővel felszerelt HMI infotainment rendszerek közül. Az érintőképernyős megjelenítés szándékosan hasonlít az okostelefonokéra, és természetesen elérhető az Apple CarPlay, valamint az Android Auto alkalmazás is – ezekkel teljesen integrálhatók az okoskészülékek az autó fedélzeti rendszerébe. A hátsó utasokat kiszolgáló USB-porttal más készülékek is csatlakoztathatók vagy tölthetők. A komfort szintén magasabb szintre emelkedett, az első utasülés akár nyolc irányban állítható, újdonság a korábbinál finomabban dolgozó esőérzékelős ablaktörlő, valamint – ha az autóban hétfokozatú, duplakuplungos 7DCT robotváltó van – a Drive Mode Selector. Most először holt-térfigyelővel (BSD), valamint hátsó keresztirányú forgalomfigyelővel (RCTA) kiegészülve sokat javult a Soul biztonsága is: a vezető hatékonyabban győződik meg a körülötte lévő forgalomról, akár autópályán,

LED-es menetfény került a fényszóróházba. A fekete/piros összeállítású Red Zone csomaggal tovább fokozható a Soul egyedi megjelenése

piros, és ugyancsak piros színű csík emeli ki a legerősebb gép első lökhárítóját és két küszöbét. A belső tér sem hétköznapi, a kárpit fekete bőr/szövet anyagát kontrasztos narancsszínű cérnával tűzték; a fűthető karimájú kormány sportos, alul lapított D formájú, a puha bőrhuzatot itt is narancs cérnával varrták, akárcsak a marokba illő sebességváltó gombon. Az 1,6 literes négyhengeres, korszerűen turbós és közvetlen befecskendezésű T-GDI a sportos cee'd GT és pro_cee'd GT típusokból jól ismert erőforrás. Teljesítménye 204 LE, amivel a Soul a Kia Motors eddigi legerősebb európai kompakt SUV-ja! Az autó rendkívül dinamikus, 0-ról 100 km/h-ra mindössze 7,8 s alatt gyorsul, végsebessége eléri a 200 km/h-t. Mindemellett takarékos, vegyes fogyasztása csupán 6,9 l/100 km. A nagyteljesítményű motor forgatónyomatéka a Kia saját fejlesztésű, hétfokozatú, duplakuplungos robotváltóján (7DCT) át jut el a hajtott első kerekekre. A váltó villámgyorsan kapcsol, emelkedőn ügyesen tartja a fokozatot, lejtőn motorfékkel segít. Újdonság a Normal, Eco és Sport üzemmódba kapcsolható Drive Mode Selector, amely érezhetően befolyásolja a Soul T-GDI menettulajdonságait: változik a gázpedál érzékeny-



Mélyről nyílik a csomagtér ajtaja, könnyű bepakolni. Az új lámpákkal és ködfényekkel vagányabb lett a Soul



Kiváló minőségűek az anyagok, a legkomolyabb HMI infotainment rendszerhez 8,0 colos érintőképernyő tartozik. A csatlakoztatott okostelefon hanggal is vezérelhető

akár kis sebességű manőverezéskor. A Kia eltökélt szándéka, hogy a jövőben minden kategóriában kínáljon egy, az átlagnál sportosabb, egyedibb modellvariánsot. A cee'd GT és az Optima GT modellek után most a Soul választékában is felbukkan a csúcsverzió. A módosításoknak köszönhetően az 1.6 T-GDI azonnal megkülönböztethető a Soul család többi tagjától: merészebb vonalú az első lökhárító és a hűtőmaszk, hátul két kipufogócsövön távoznak a gázok, a tizküllös könnyűfém keréktárcsák 18 colosak. A Soul felirat



Kényelmes ülések, bőséges helykinálat, sok rakodóhely – a Soul hosszú úton is kényezteti az utasokat

sege és a kormányrészegítés mértéke is, így Eco-ban könnyebb, Sportban nehezebb forgatni a volánt. A normál fékrendszer mellett a Soul T-GDI nagyobb tárcsákkal is megrendelhető. Alapesetben 300 mm az első, belső hűtésű tárcsák átmérője, ezeket 320 mm-esekre lehet cserélni, míg a hátsó tárcsák egységiesen 262 mm-esek. A nagyobb hatékonyságú rendszer csökkenti a féktávot – 100 km/órától 35,3 méteren fékez állóra az autó –, és hozzájárul ahhoz is, hogy nagyobb igénybevétel esetén se melegegjen túl a fék.



legkönnyebben variálható utastere. Helyben sincs hiány, és a csomagter is hatalmas, alából is 490, kibővítve pedig akár 1650 l-es tér nyeli el a poggyászokat (ötüléssel kivételben). Az anyagok még finomabbak lettek, és felfrissültek a kárpitok: megújult a szövethuzat mintázata, a bőrnél pedig megjelent a legújabb divatot követő elegáns varrásminta, a gyémánt. A műszerfal díszítéseknél fémes, csillogó (zongoralak) fekete, vagy vadrónatűj, szénszálas mintázatú betét választható. A Carens utastere kívánság szerint világos vagy sötét hangulatú lehet, előbbi bézs, utóbbi fekete kárpitozással. Az informatikai eszközök rohamos fejlődésével az új Carens is tartja a lépést, elérhető hozzá a Kia legmodernebb érintőképernyős HMI (human-machine interface) rendszere, felszereltségtől függően 7,0 vagy 8,0 colos képernyő-

Újak a hátsó LED-es lámpák. A Mysterious kék fényezéssel rendkívül elegáns megjelenésű a Carens, a felhők 16-18 colosak lehetnek

tel, hogy az Android Auto működéséhez a telefonon Android 5.0 (Lollipop) vagy frissebb operációs rendszernek kell futnia, az Apple CarPlay pedig iPhone 5 vagy ennél újabb kiadású készülékkel kommunikál. A zenekedvelőknek jó hír, hogy megrendelhető a JBL Premium Sound audiorendszere, amely profi hangszórókkal, külső erősítővel és külön mélyhangszóróval (subwoofer) teremt dinamikus zenei élményt. A kényelem mellett a Carens alából hat légcsákos utasvédelme is kiemelkedő, az összetett DRIVE WISE biztonsági rendszer részeként a legfejlettebb vezetéstámogató eszközök is elérhetők. Ennél a modellnél most először jelenik meg a kombinált holtterfigyelő (BSD) hátsó keresztirányú forgalomfigyelővel (RCTA), valamint a közlekedésitábla-felismerő (SLIF). A Carens három korszerű, gazdaságos négyhengeres erőforrással kapható. A két közvetlen befecskendezéses, változó vezérlésű GDI benzines közül az 1,6-os 135, a 2,0 l-es 166 LE-s, míg az 1,7 l-es közöscsöves dízel 115 vagy 141 LE-s lehet. Az Eco Pack csomag a szerényebb teljesítményű dízelmotorral társítható, benne az ISG néven már jól ismert startstop rendszerrel, alacsony gördülési ellenállású Michelin-gumikkal és módosított áttételezésű sebességváltóval. Egyértelműen ez a Carens-választék leggazdaságosabb hajtáslánca, az ISG-vel és hatfokozatú kézi sebességváltóval felszerelt modellek széndioxid-emissziója



Kívánságműsor öttől hétig

Hangulatosabb utastér, magasabb szintű biztonság és akár online elérhető szolgáltatások – az új Kia Carens tökéletes családi egyterű.

A Carens aktuális generációja 2013-ban jelent meg, mindenben a cee'd-családdal igazodva, értékesítése bemutatása óta folyamatosan emelkedő. Magyarországon a Carens szempontjából az egyik legdinamikusabb növekvő piac, a 2015-ös eladásokhoz képest 2016-ban 25 százalékkal többet adtak el belőle, így az októberi részeredmények szerint a 12. legnépszerűbb MPV a hazai piacon. A Carens egyre fontosabb szerepet tölt be a Kia Motors piaci stratégiájában, így a 2017-es modellévre alapjaiban felfrissítették. A fejlesztések hatással vannak a megjelenésre és a funkcionalitásra is, így a Carens tökéletesen illeszkedik a legfrissebb márkacsaládba. A karosszéria alpméretei

Több króm keretezi a 3D hatású új hűtőmaszkot. Panoráma üvegtetővel még több fény juthat a tágas utastérbe

ugyan nem változtak, a tengelytáv maradt 2570, a teljes hossz pedig 4525 mm, de a tervezők sok részletet módosítottak; újak a lökhárítók, a ködfényszórók, és átrajzolták a régóta Kia-márkavédjegyek számítógépes hűtőmaszkot is. Mindezek mellett választható egy friss, a lemezfelületek domborulatait látványosan kiemelő fényezés, a Mysterious kék, és három vadonatúj mintázatú könnyűfém keréktárcsa is felkerült a palettára, a legnépszerűbb 16, 17 és 18 colos méretben. Szintén a felfrissített Carens jellegzetessége a teljesen megújult hátsó világítás: különleges fényjátékával este is azonnal felismerhetővé teszi az autót. Az új Kia Carensé a kategória egyik legtágasabb és



Fényes fekete helyett szénszálas díszítőelemek is választhatók, utóbbiak látványosan kiemelik a világos bézs színű műszerfal formáját. Sok a rakodóhely, a kormány fűthető, a kilátást oldalra kis háromszögablakok is segítik

mérettel, integrált TomTom navigációval, online Kia Connected Services szolgáltatással és tolatókamerával. Az új HMI-hez alából jár az Apple CarPlay és az Android Auto alkalmazás, így teljes mértékben képes integrálni a legelterjedtebb iOS- és Android-alapú okostelefonokat. Ehhez mindössze annyi a felté-



Hétüléssel kivételben is rendelhető a Carens, a második és harmadik sor székei egyenként állíthatók. A bőrüléshez szellőztetés is kérhető, a vezetőülés akár elektromosan, 10 irányban mozgatható

csupán 106 g/km (NEDC-ciklus szerinti vegyes érték). Az új Kia Carens háromféle komfortszinten (LX, EX Limited, EX Premium), kívánságra automata sebességváltóval és tucatnyi extra tartozékkal vásárolható meg, a Kia egyedülálló 7 év vagy 150 ezer km-es garanciájával.

Családi sport

Jó alaptól könnyű remek kombit készíteni, a Kiának sem volt nehéz az Optimából megalkotni a stílusos SW-t. A csúcsmoddal futottunk egy kört.



Az autógyártók számára az egyik legfontosabb terület a középkategória, Európa nyugati felén és úgy általában a világpiacra is. Ennek egyik oka, hogy a D-szegmensből nagyon sokan választanak maguknak családi használatra, és természetesen rengeteg vállalatnál, cégnél ebből az osztályból kerülnek ki a vezetői autók. Maga a kategória is mind népesebb lett az elmúlt évtizedben, ráadásul a sokszínűség éppen az olyan nagyra törő tervekkel versenybe szálló, innovatív márkáknak kedvez, mint a Kia. A klasszikus szedán karosszériakialakítás elsősorban a céges vásárlóknál hódít, de már az üzleti autóknál is egyre jobban előtérbe kerül a kombi. Hogy miért? Mert nagyon praktikus és sokoldalú, ráadásul ha kellően kreatív és jó szemű tervező készíti el a külsejét, akkor a

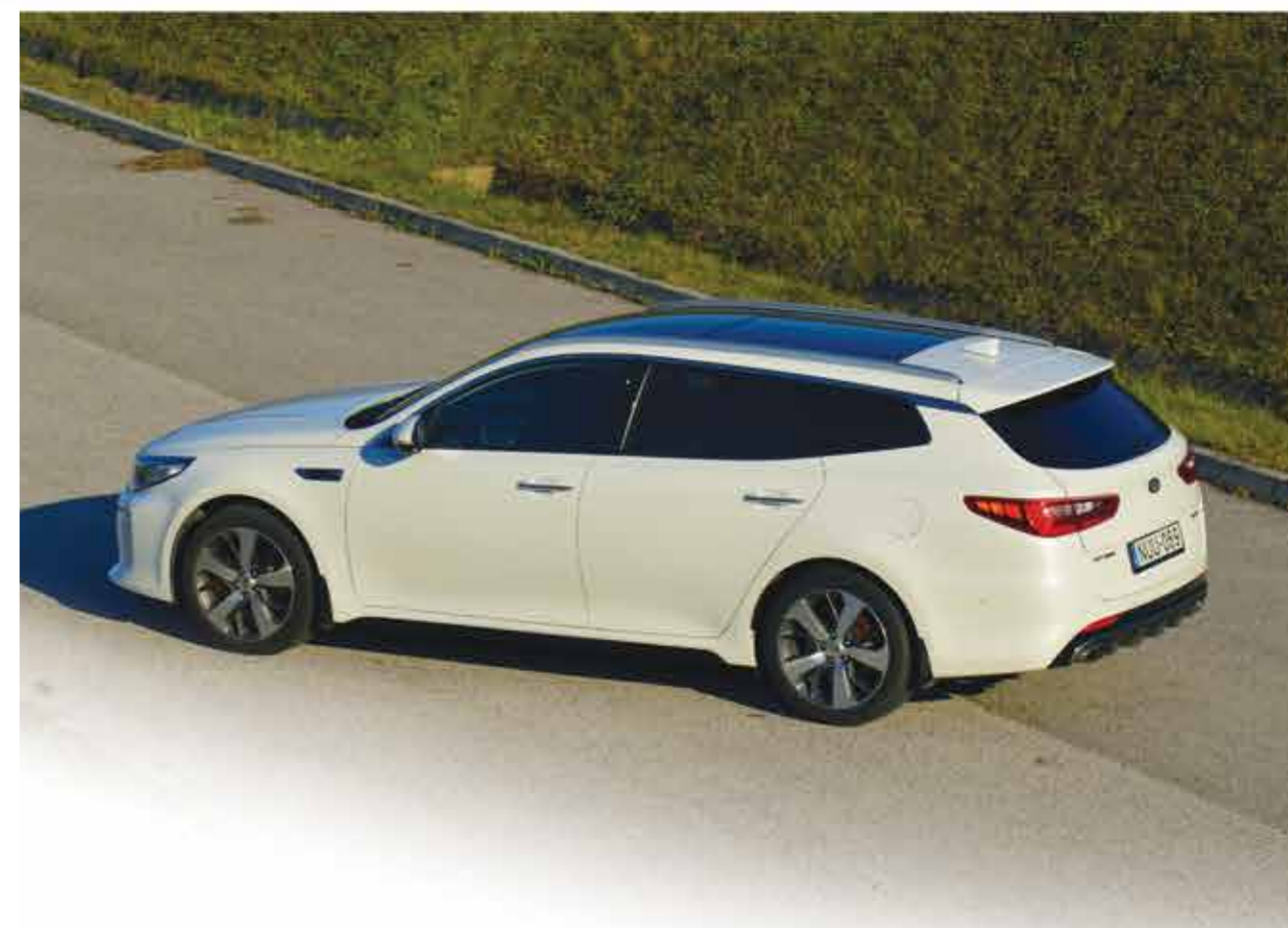
Sportos és elegáns is a friss SW. A ködlámpa és a nappali menetfény az összes kivitelnél LED-es, a csúcsváltozat adaptív LED-es főfény-szórókkal kényeztet. A fordulókör mindössze 10,9 méter. Az extra külső kiegészítők nemcsak a csúcsmotorral érhetők el: a többi motorváltozathoz kapható a látványos elemeket átörökítő GT Line felszerelési csomag

formája legalább olyan harmonikus és stílusos lesz, mint a négyajtósé. Azt tudjuk, hogy a formatervezésért nem kell a szomszédba mennie a dél-koreai márka menedzsereinek, a dizájnerseni Peter Schreyer és a fiatal magyar tehetség, Kovács Miklós garancia az arányos és látványos karosszériára. A második szériás Optima szedán 2016-os megjelenésekor mindenki számára egyértelmű volt, hogy a világ valamennyi pontján nagy tetszést arat majd a forma, ugyanakkor már korábban, 2015 tavaszán lehetett sejteni, hogy miképpen képzel el egy középkategóriás kombit a Kia. Ekkor mutatták be Genfben a Sportspace nevű koncepcióautót, azt a modellt, amely - megőrizve izgalmas stílusjegyeit és rafinált formai megoldásait - végül

A kupészerű szedán jó alap volt a meghosszabbított tetővonalú, új vonalú (LED-es) hátsó lámpákkal felvértezett SW-hez. A csúcskivitel gumijait 18 colos felnikre szerelik. Nagyon hatékony segítség a 360 fokos parkolókamera és az automata parkolórendszer is. A piros féknyergek és a panoráma-napfénytető is a GT-kivitel részei

szinte egy az egyben Optima SW-ként kelt életre. A formatervező részleg minden dicsőreget megérdemel, mert az SW sportos és praktikus is egyben, azaz a fel-tűnő és egyedi külsőt nem kellett kompromisszumok árán a belső rovására visszafogottá tenni. A négyajtós-nál megismert alapok nem változtak, megmaradt a tekintélyes, 2805 mm-es tengelytáv, és sem a hossz (4855 mm), sem a szélesség (1860 mm) nem módosult. Azonos az 1465 mm-es magasság is, igaz, a GT kivitelű tesztautó ennél 10 mm-rel lejjebb ül. Apropos, GT! Ma ez az Optima család csúcsváltozata, jó érzékkel adagolt külső elemekkel, azaz küszöbtoldatokkal, átfazonírozott lökhárítókkal, dupla kipufogóval, 18 colos, egyedi kerék-tárcsákkal, módosított futóművel és kormányval. Igényes az autó összeállítása, egyenletesen szűkek a lemezillesztések, és tompa puffanással csukódnak be az ajtók. Előre és hátra egyaránt kényelmes a beülés, szélesek az ajtónyílások, nem kell túl mélyre ereszkedni. Remekül harmonizál egymással a bordó bőrkárpit, a különféle árnyalatú sötét műanyagok, illetve az izlésesen adagolt aluhatású betétek; a látványvilág és a minőség gyorsan leveszi a lábáról az igényes vevőket. A hurrák, határozott oldaltartású első ülések hosszú távon

is nagyszerűen tartják a testet, még egy több száz kilométeres túra után is úgy száll ki belőlük az ember, mintha csak a sarki közértig vezetett volna. A csúcsmo-dellhez elektromotorokkal állítható, négyirányú deréktá-masszal kényeztető első két fotel jár, amelyek közül a vezetőé memóriát is kapott. Kis- vagy nagytermetű sofőr egyaránt könnyedén megtalálhatja az ideális kormány-pedál-ülés távolságot, a középkonzol előzé-kenyen keskeny, ezáltal nem csökkenti az elől ülők lábterét. Az Optimánál magától értetődik a felsőbb osztályokra jellemző ülésszellőztetés, ennek köszön-hetően nemcsak a kétfónás, automatikus klímaberendezés vagy a motoros panoráma-napfénytető kényez-tetésére számíthatnak az első sor utasai, de az ülőlápból és a támlából érkező hűsítő légáramlatokra is. Nagyon jó megmarkolni a fűthető bőrvolánt, szép a Super Vision műszeregyeség, logikus felépítésű a középkonzol 8 colos érintőképernyőjére varázsolt fedélzeti rendszer. A szedánnál már megtapasztalhattuk, milyen ülni egy olyan autó hátsó ülésén, amelynél a lábtér eggyel nagy-obb kategóriájú modelleket idéz: pazar, és nemcsak a tekintélyes térérzet miatt, de a jól formázott ülés kényelme miatt is.





Aki itt utazik, puha felületű, két pohártartós középső kartámaszra számíthat, no és hálós üléstámla-, valamint öblös ajtózsebekre, LED-es olvasólámpákra és a klimatizált levegőt közvetlenül hátravezető szellőzőnyílásokra.

Az SW lényege persze az ötödik ajtó mögött rejtőzik. Maga a fedél belülről vagy a kulcsról gombnyomásra emelkedik fel, elektromotorok végzik ezt a műveletet helyettünk. Tágas bejárat tárul elénk, a pakkokat nem kell magasra emelni, ráadásul a síkokkal határolt, igényesen kárpitozott térben ötletes tárolórendszer is szolgál. Utóbbihoz sínek, rajtuk csúsztatható alumínium, rugós pántokkal felszerelt, egy mozdulattal kivehető szeparáló szerkezet és négy rögzítőkarika is tartozik, segítségével pofonegyszerűen el lehet helyezni a cuccokat. Akinek ez nem elég, felhajthatja a több panelből álló padlót, alatta számos rekesz sorakozik. A 40:20:40 arányban osztott hátsó üléstámla (a középső rész külön is elfektethető, így sialagutat nyithatunk az utastér felé) a csomagter oldalfalában lévő kart meghúzva magától billen előre, s fekszik le, hogy kialakuljon egy 1686 literes bendő.

Sokat vártunk az új GT 2,0 l-es, közvetlen befecskendezéses turbómotorjától, ám felülmúlta várakozásainkat a képességeivel. A 245 LE-s, 353 Nm nyomatékú erőforrás példásan viselkedik, akár a családdal megyünk egy nyugodt túrázásra, akár magunkban vagyunk, és dinamizmusra vágyunk. A benzinmotor már 1300/perces fordulatszámától egyenletesen, erőlködés nélkül meglóditja az Optimát, majd ha úgy akarjuk, 2000-től begyűjtja rakétáit, és meg sem áll a 6600-as leszabályozásig. Nem kell hozzá padlógáz, hogy elálljon a lélegzetünk a gyorsítástól, a 7,6 másodperces százás sprint sportkocsihoz méltó, rugalmassága nagyon meggyőző. Persze mit sem

1. Szépen kimunkált, igényes munka a gustusos és könnyen kiismerhető műszerpult. Az automata váltó a kormány mögötti fülekkel manuálisan kapcsolható, a Harman/Kardon hífi tíz hangszóróból szólal meg. Vezetői térdlégzsák is jár az Optimához

2. Nyolc irányban elektromosan állítható a vezetői fotel, a négy irányban mozgatható deréktámasz mindkét első sportüléshez jár. A bordó bőrkárpittal behúzott első ülések szellőztethetők is, a középső kartámaszon jó pihentetni a könyököt

3. Gigantikus a lábhely a második sorban. Nem hiányzik a hálós támlazseb, valamint az USB- és 12V-os csatlakozó. Ha közben nem ül senki, pohártartós kartámaszt hajthatunk ki a támlából

érne a motor a parádés hatfokozatú automata váltó nélkül! A bolygóműves szerkezet nagyon finoman, jó ütemben kapcsolgat fel s vissza, lejtőn sem engedi szabadjárta a lovakat, hanem visszavált, hogy legyen motorfék. A váltó viselkedésére, a gázpedál érzékenységére és a kormányra is hathatunk a két ülés közti kapcsolópanelen elhelyezett üzemmód-választóval: Eco, Normal és Sport módokra szavazhat a vezető, utóbbiban vérpezdítően élénké válik a gázreakció, igaz, még a fogyasztásra optimalizált Ecóban sem lomha a GT. Plusz élmény a hanggenerátor: ha akarjuk, a hangszórókból vagány kipufogó- és motormuzsika szólal meg (erre is hat, hogy éppen Sportban vagy Eco-ban hajtunk), ezáltal átélhetjük azt a hangélményt, amely egy hathengeres vérbő sportkocsiban várna ránk. Aki maga szeret kapcsolgatni, a kormány mögötti fülekkel ezt megteheti, a kézi váltás gyors, az elektronika csak szélsőséges helyzetekben bírálja felül a vezetőt. A sportos képességű motor meglepően visszafogott fogyasztású, vegyes üzemben megelégszik 8,2 l/100 km benzinnel, ezzel különösen takarékosnak számít a maga kategóriájában.

Elöl segédváz MacPherson, hátul multilink felfüggesztések dolgoznak az Optima SW alatt. A GT valódi kanyarbűvész, magabiztos és megbízható, parádésan tartja az ívet a tempósan bevett kanyarokban, nincs rosszindulatú vagy váratlan reakciója. A rugózáscsillapítás hangolása tökéletesre sikeredett, hiszen amellet, hogy a GT sportautókat megszégyenítően halad az úton, nem számíthatunk rossz úthibakezelésre. Érdemes kihasználni a változtatható karakterű, elektronikusan vezérelt lengéscsillapítási rendszert: dinamikusan hajtva nagy élményt kínál a sportos beállítás. Elöl-hátul belső hűtésű tárcsával operáló fékrendszerére mindig magabiztos, a 2,6 fordulat, elektromos szervokormányától pontos



visszajelzésekre és ideális rásegítésre számíthat a vezető. Az Optima SW-t a négyajtóshoz hasonlóan felvértezték a ma elérhető valamennyi aktív biztonsági extrával, többek között kormánykorrekciókkal példamutatóan beavatkozó sávtartó, magától állóra fékezni képes, gyors reagálású radaros tempomat, távfényasszisztens, holttérfigyelő, 360 fokos kamerarendszer, táblafelismerő, visszagurulásgátló, teljes LED-világítási rendszer is segíti a sofőrt.

A Kia Optima SW igazán jól sikerült kombi, tágas terekkel, kényelmes ülésekkel, tele praktikus részletmegoldásokkal, és persze innovatív technológiával. A sportos GT vagány és sokoldalú, hű társa lehet azoknak, akik nem akarnak kompromisszumokat kötni.

Műszaki adatok

Motor, erőátvitel

Soros, négyhengeres, közvetlen befecskendezéses turbós benzinmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely, hengerenként négy szelep. Hatfokozatú, bolygóműves automata sebességváltó. Hengerűrtartalom: 1998 cm³. Furat x löket: 86,0 x 86,0 mm. Teljesítmény 245 LE/180 kW (6000/perc fordulaton). Nyomaték: 353 Nm (1350-4000/perc fordulaton).

Karosszéria, futómű

Ötajtós, ötüléses, önhordó acélkarosszéria. Elöl segédváz MacPherson-, hátul multilink felfüggesztés. Elöl-hátul hűtött tárcsafék, ESP, 2,6 fordulat, fogasléc, elektromechanikus rásegítésű szervokormány.

Méret

Hosszúság x szélesség x magasság: 4855 x 1860 x 1455 mm. Tengelytáv: 2805 mm. Csomagtér: 552-1686 l. Gumiméret: 235/45 ZR18. Menetteljesítmények Végsebesség: 232 km/óra. Gyorsulás (0-100 km/h): 7,6 s. Fogyasztás (vegyes): 8,2 l/100 km. CO₂: 191 g/km.

A bordó bőrhuzat megjelenik az ajtókon is, amelyek felső peremeit puha műanyaggal vonták be. Elöl-hátul tágas ajtózsebekbe tehetjük az apró kacatokat és a vizes flakont

Az ötödik ajtót motor emeli a magasba, a nyílás tágas, a rakodóperem előzékenyen alacsony van



A padló alá praktikus rekeszeket tettek, így a kisebb-nagyobb holmikat könnyedén elszeparálhatjuk egymástól



Egy karhúzás, és dőlnek is le a 40:20:40 arányban osztott üléstámlák. A raktérkapacitás így közel 1,7 köbméter



Szépen, vibrációmentesen jár a Kia csúcsbenzinese, amely alacsony fordulatról nagy vehemenciával viszi az Optimát



Életközeli élmény



A konnektorból is tölthető benzin-elektromos Optima tökéletes mindennapi társ, igazából nem is kell tudnunk, hogyan működik...

Néhány éve a hibridek a közúti közlekedés csodájának számítottak. Elég volt csak beülni egybe, és máris látszott, itt minden sokkal inkább az autó hajtásmódjairól, szerkezetének különlegességéről, mint a közlekedésről, a mindennapokról szól. Aki tíz éve hibridet vett, határozottan állást is foglalt: környezettudatos és haladó gondolkodású. A helyzet kicsit a 120 évvel ezelőttire hasonlított, aki akkor automobilra váltott a lovas kocsiról, az egyszerűre volt bátor, kalandor és felvilágosult, a tudományra nyitott ember. Aztán az autó teljesen átvette a lövontás helyét... A hibridek szempontjából ugyanilyen átmenetben élünk ma. A hibrid, mivel villanymotorja mellett belsőégésű gép is mozgatja, sokkal összetettebb és bonyolultabb működésű, mint a tisztán elektromos hajtású villanymotorok. A Kia viszonylag sokáig kivárt, hiszen csak 2012-ben lépett az európai piacra az akkori Optima ben-

A konnektorból is tölthető hibrid Optimát feliratain és orrának finom részletein kívül csak a bal első sárvédőre ültetett töltőcsatlakozó árulja el. Akkor sincs baj, ha soha nem töltjük, normál hibridként úgy is teljes értékűen használható

zin-elektromos változatával, így azonban biztosan el tudta kerülni a kezdeti zsákutcákat, és eleve kiforrott technikával állhatott a vevői elé. Ennek a hajtásláncnak az alapelve máig változatlan, de részletei sokat finomodtak. A benzinmotor szívó, de közvetlen befecskendezéses, és a tiszta Atkinson működési ciklust is ismeri, a vízűtéses háromfázisú villanymotor pedig a márka saját fejlesztésű duplakuplungos robotváltója és a benzinés között lakik. A lényeg: a két motor tökéletes szimbiózisban dolgozik, de erről a vezetőnek nem kell tudnia semmit, annyira nem, hogy ha nem figyel, nem is veszi észre, mikor melyik gép hajt éppen. A működés megértéséhez előbb egy kis hibrid-anatómia: mivel a két erőforrás egymás után forog a hajtásban (előbb a benzinés, utána a villanymotor), együtt és külön-külön is dolgozhatnak. Az Optimának külön, gombbal kapcsolható EV (Electric Vehicle) üzem-

módja is van, ilyenkor elvileg mindig tisztán és kizárólag a villanymotorral halad, de valójában ebben az állásban is be-beindul olykor a benzinés. Hogy miért? Hát hogy töltjön. Az esetek többségében ilyenkor nem hajt, csak forog, azért, hogy nagyfeszültségű és vízűtéses generátorával táplálja a Kia saját fejlesztésű, lítium-polimeres szerkezetű, léghűtéses, ultrakönnyű és 9,8 kWh-s, tehát nagy teljesítménysűrűségű akkucsomagját, ami részben a hátsó ülések alatt utazik, és az autót mozgató villanymotort táplálja. EV-ben is a hajtásba vonható viszont a benzinés akár direktben is, például egy határozott padlógázzal, amikor a rendszer úgy érzi, minden teljesítményre szükségünk van. Ekkor a kerekek közvetlenül is kapnak a benzinés erejéből. A szintén gombbal kiválasztható HEV (Hybrid Electric Vehicle) üzemmódban az autó számítógép-hálózata dönt arról, mikor melyik motort használja éppen. A hajtásmódok közötti átmenet tökéletesen észrevehetetlen, nincs rángatás, tétovázás, minden határozottan, gyorsan és főleg csendesen történik. Akit érdekel, a menüből előhívva a központi kijelzőn, vagy a két főműszer között folyamatábrákon is követheti, hogyan dolgozik éppen az Optima, melyik motorja mit csinál. Hibrid üzemmódban is szinte mindig a villanymotor mozditja meg az autót elindulásakor - ez már eleve komoly üzemanyag-megtakarítás -, majd alig észrevehető zajjal, de (a gázpedál állásától függően) annál

Hátulról csak a lökhárító más, mint a többi Optimán

észrevehetőbb vehemenciával, simán és gyorsan belép a benzinés is. Amint elértük a kívánt sebességet, a belső égésű hajtás általában leáll, és teljes hangtalansággal suhanhatunk akár 120 km/órás sebességgel is. E határ felett mindenképpen beindul a benzinés. A négyhengeres mindig a már emlegetett nagyfeszültségű generátor indítja - az Optimának más generátora nincs is, a 12 V-os rendszert is ez táplálja - mindig rezzenéstelenül és a szíjhajtásból adódóan teljesen hangtalanul (hagyományos indítómotor nincs). A két motor szimbiózisa a fordulatszám-mérő helyére ültetett töltésműszeren is követhető, a mutató állásából látszik, hogy éppen fogy vagy növekszik az akku töltése, és az is, hogy mennyire. Apropos, töltés. A 9,8 kWh-s, 360 V-os névleges feszültségű telepet alapesetben a már emlegetett szíjhajtású, és motorindításra is alkalmas generátoron kívül a hajtó villanymotor is tölti motorfékezéskor, generátor-üzemben. Így a tisztán megtehető elektromos hatótáv 54 km, azaz ennyi futás után mindenképpen beindul a benzinégetés, de mivel az Optima nagyon okosan egy keveset mindig megtart, akkujának töltéséből ilyenkor sem történik más, mint hogy elkezdődik az ide-oda kapcsolgatós, kétmotoros hibridüzem akár egy-két kilométernyi tisztán elektromos haladással, gyorsításkori elektromos segítséggel.





A műszerfal a többi Optimáé, a váltó hastesseges dupla-kuplungos automata



Rengeteg a láb hely hátul



Az akku ugyan néhány literrel csökkenti a méretét, de így is elég tágas a csomagtartó. A tépőzárral a padlóhoz rögzíthető kis táská a töltőkábelé



A 2,0 l-es technikás szívó benzineszt mindig a nagyfeszültségű, vízhűtéses generátor indítja, ha kell, teljesen hangtalanul. A Kia egyedülállóan hosszú, 7 éves vagy 150 ezer km-es általános garanciája az Optima Plug-in Hybridre is érvényes

Az autó a fékezésekkor a villanymotor generátorüzemi gerjesztését is szabályozza, azaz addig akkutöltéssel lassít, ameddig csak lehet. Az egyébként finoman adagolható négy tárcsa csak közvetlenül a megállás előtt kap szerepet, amikor a generátoros fékerő már gyengül – illetve természetesen a vészfékezéseknél. A generátoros fékezés ugyanolyan jól szabályozható a fékpedállal, mint ha hagyományosan lassítanánk, a kétféle működés közötti átmenet észrevehetetlen. Az akkut kívülről töltve a lehető legegyszerűbb, minden garázs-konnektor által könnyen elviselhető 7 A-rel dolgozik a rendszer, így a töltési idő kerekén hat óra, de a közterületi oszlopok gyorsabb töltését és a nagy teljesítményű gyorstöltést is elviseli a telep.

A hétköznapiakban a hibrid Optima egyébként éppen olyan teljes értékű autó, mint a többi változat, nagy tempónál is csendes, hátsó lábtere hatalmas, biztonsági arzenálja több mint teljes, és még a csomagtartó is elfogadható méretű. A tesztfogyasztás főleg városi, elővárosi forgalomban, az akku töltésének lehető legteljesebb kihasználásával 5,7 l/100 km-re jött ki. Akit zavar, hogy az akkumulátor a csomagoktól veszi el a helyet, választhatja a hamarosan megjelenő kombi karosszériás változatot is, jóval nagyobb és praktikusabban alakítható térrel!

Műszaki adatok

Benzinmotor

Hengerszám/szelepszám	4/16
Hengerűrtartalom [cm ³]	1999
Furat x löket [mm]	81,0 x 97,0
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	156/115(6000)
Nyomaték [Nm(1/min)]	189(5000)
Befecskendezés	Közvetlen

Villanymotor

Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	68/50(0–3300)
Nyomaték [Nm]	205(0–2330)
Sebességváltó	6/robot
Akkumulátor	lítium-ion polimer
Feszültség [V]	360
Kapacitás [kWh]	9,8
Hossz x szélesség x magasság [mm]	4855 x 1860 x 1465
Tengelytáv [mm]	2805
Saját tömeg [kg]	1705
Felfüggesztés elöl	MacPherson
Felfüggesztés hátul	Oldalankénti többkaros
Csomagtartó [l]	307
Üzemanyagtartály [l]	55
Fogyasztás (vegyes) [l/100 km]	1,6
CO ₂ -kibocsátás [g/km]	37
Végsebesség [km/h]	192
Gyorsulás (0–100km/h) [s]	9,4

Egyre értékesebb, egyre vonzóbb a Kia



A világ első számú márkáérték-rangsorába bekerülni: dicsőség. Ezen a listán évről évre előrébb lépni: rang és felelősség. A Kia ötödik éve menetel egyre feljebb.

Az év, amikor színre lépett az új cee'd; az év, amikor a létraváz Sorento modern utódjának adta át a stafétát. Az év, amikor beérett a Kia öt évvel korábban útra bocsátott, dizájn alapú termékstratégiája, és a márka nemzetközileg ismert autógyártóból nemzetközileg elismert – ha úgy tetszik, világhírű – autógyártóvá vált. 2012 számtalan fontos változást hozott a Kia Motors életébe, az egyik pedig feltétlenül az volt, hogy felkerült arra a mértékadó listára, amely a világ száz legértékesebb márkáját, márkanevét tartalmazza. Az Interbrand által kiadott Best Global Brands (azaz a világ legjobb márkái) rangsor pénzben kifejezve, de nem pusztán anyagi szempontból állít sorrendet a nyugati társadalom legismertebb, legnépszerűbb, legkeresettebb márkái között. A valódi globális jelenlét, a társadalmi ismertség, a fenntartható jövedelmezőség és az átláthatóság mind olyan fontos követelmények, amelyek hiánya egyébként sikeres cégeket zár ki az Interbrand top 100-as listájáról, az autópárban és azon túl egyaránt. A Kia európai diadalmenete tehát kulcsszerepet játszott abban, hogy a legértékesebbek közé emelkedhetett a márka, ahhoz viszont, hogy onnan évről évre előrébb tudott kerülni, már többre volt szükség a kedvező áraknál és lenyűgöző dizájnánál. Kiváló minőség, kiemelkedő színvonalú ügyfélszolgálati teljesítmény és főleg karakteres, szerethető autók vezettek el oda, hogy a márka az eredetileg elfoglalt 87. helyről mostanra a 69.-re lépett előre, miközben pénzben kifejezhető eszmei értéke (ami nem feltétlenül egyezik meg a piaci értékkel, a részvények összértékével) 4,09 milliárd dollárról több mint másfélszeresére, 6,33 milliárdra nőtt. Még megdöbbentőbb a változás, ha a dizájnközpontú fejlődési irányvonal kijelölésének évéhez, 2006-hoz viszonyítjuk: most hétszer annyit ér a Kia, mint tíz évvel ezelőtt.

léseinek évéhez, 2006-hoz viszonyítjuk: most hétszer annyit ér a Kia, mint tíz évvel ezelőtt.



A hatvankilencedik hely persze a teljes globális gazdaságban elfoglalt pozíció: itt olyan, közismert márkákkal áll nagyságrendileg azonos szinten a Kia, mint a Lego vagy a Panasonic, de például többet ér, mint a Mastercard, a Harley-Davidson, a Xerox vagy a Shell. Az autópárban belül a Kia jelenleg a tizenegyedik legnagyobb jelentőségű márka a világon, ha pedig a luxusmárkákat külön elemezzük, a tömeggyártók körében a megtisztelő hetedik helyre lép előre. Az Interbrand elemzésre további sorrendeket is felállít: így kiderül például, hogy a Kia a harmadik legnagyobb jelentőségű koreai márka. Az ideai felmérésen nem hirdettek környezetvédelmi rangsort, ám amikor legutóbb megtette ezt az Interbrand, a Kia ott is felkerült a világ ötven legzöldebb vállalatának listájára.



LEGFELSŐBB KÖZÉP

*Elegancia, minőség, kényelem, erő és biztonság
– az új Cadenza az amerikai piac élére tör.*

Amíg Európában – az eltérő piaci stratégiák miatt – a Kia legnagyobb négyajtósója az Optima, addig Észak-Amerikában két méretosztállyal feljebb is jelen van a márka: a felsőközép-kategóriában (ott midsize) a Cadenza, a luxuskategóriában (ott fullsize) a K900 limuzin keresi a vevők kegyeit. A Kia Motors America (KMA) már tavasszal, New Yorkban bejelentette, hogy a 2017-es modellévben érkező vadonatúj Cadenza új mércét jelent majd a kínálatban. A vállalat elnöke és vezető tervezője, Peter Schreyer irányításával a kaliforniai stúdióban megrajzolt forma a Kiakra 2006 óta jellemző Schreyer-féle egyszerű és letisztult irányvonalat követi. A hossz (4970 mm) nem változott, de az újdonság

Alapból 18, extraként 19 colosak az alufelnik. Ezt a hűtőmaszkot a leggazdagabban felszerelt változatok hordják

szélesebb (1870 mm) és alacsonyabb is (1470 mm) elődjénél. Tengelytávja is nagyobb (2855 mm), ezáltal sokkal kecsesebbek az arányai. Fontosak a részletek, a ködfények egyedi jégkocka mintázata mellett az első és hátsó LED-es menetfények egyaránt Z motívumot rajzolnak, mintegy folytatva a karosszéria oldalán töretlenül ívelő övonalat. A fényszóróban a Z „cikázása” az új lökhárítóra és a gazdagon krómozott, immár hatszögletű tigrisorr hűtőmaszkra irányítja a figyelmet; ennek különlegessége, hogy a szegmensben szokatlanul kétféle mintázattal készül: a Premium alapváltozat a szokásos 3D hatású maszkot hordja, míg a Technology és Limited csúcsvariációkra függő-

legesen pálcázott kivitel kerül fel. A díszlécek decensen kiemelik a Cadenza vonalait, az autó pontosan úgy fest, mint egy aprólékos munkával, kitűnő minőségben elkészített, méretre szabott öltöny. Az utastér minden részletét újragondolták a tervezők, a műszerfal félköríves kialakítása, az ajtóra forduló panelekkel hatásosan javítja a térérzetet, miközben a kabin önmagában is rendkívül tágas, akár csak a csomagter (453 l). A csúcsmínőségű anyagok önmagukért beszélnek, a sok puha felület, a kellemes tapintású bőr otthonos légkört teremt, amit tovább fokoz a fabetétes dekoráció. A fűthető (elől szellőztethető), állítható laphosszúságú üléseken finom nappabőr feszül, divatos gyémántmintás varrással; a fekete, fehér és szürke színvilág mellett a 2017-es modell újdonsága a barna hangulat. A Cadenza kényelmi tartozékainak választéka széles, a legtöbb korábban is meglévő funkciót tökéletesítették: az ülésfűtés például egyen-

Folytatódik az ajtókon a szélvédő alatti körív. Sok funkció a kormány elengedése nélkül működtethető, a prémium hifit a Harman/Kardon szállítja, a Clari-Fi technológia feljavítja az MP3 fájlok minőségét

Ami a műszaki tartalmat illeti, az új Cadenza esetében alkalmazott nagy és ultranagy szakítószilárdságú acélok, a melegen sajtolt elemekkel, 35 százalékkal sikerült megnövelni a torziós merevséget, amely hatással van az irányíthatóságra és vele a vezetési élményre is. A csúcstechnológiás anyagokkal a saját tömeg is jelentősen csökkent, így javultak a menetteljesítmények. A teljesen alumínium felépítésű, közvetlen befecskendezéses (GDI), 3,3 l-es, 24 szelepes V6-os szívó benzinmotor legnagyobb teljesítménye imponáló 290 LE (6400/perc), maximális forgatónyomatéka 343 Nm (5200/perc). Ehhez a Kia vadonatúj, saját fejlesztésű bolygóműves, nyolcfokozatú, a kormányról is pöccgethető automata sebességváltója kapcsolódik, amely a plusz két fokozat ellenére könnyebb, mint a korábbi hatfokozatú szerkezetnél. A felfüggesztés elől MacPherson, hátul igényes, többkaros multilink konstrukció, a fogaslécés szervokormány

Nagyon kényelmesek az elektromosan mozgatható, memóriás első ülések



Diszkrét krómsík szélesíti a hátulnézetet a lámpák fölött. A kipufogóvegeket elegánsan a lökhárítóban alakították ki



letesebben osztja el a hőt és a programozott vezérléssel nincs többé kellemetlen, égető érzés sem. A vezetőasszisztensek teljes tárháza rendelkezésre áll, egyaránt megtalálhatók a kényelem-, és a biztonságnövelő rendszerek. Van párhuzamosan és keresztirányban is beállni képes parkoló segéd, vagy dugóban araszolni tudó adaptív tempomat is. A biztonságról többek között kilenc légszák és gyalogosfelismerő automata vészfékező gondoskodik, a legfontosabb információkat (sebesség, táblák jelzései, navigáció, bekapcsolt vezetősége) színes head-up kijelző vetíti közvetlenül a vezető látóterébe a szélvédőre, hogy a tekintetet ne kelljen levenni az útról.



Hatásos zajszigetelő burkolat alatt forog a keresztben beépített 3,3 l-es, V6-os benzines. A hajtás az első kerekeké, a váltó nyolcszelepes automata



Hátul is bőseges a hely, az oldalablakok elé napfényvédő húzható

rásegítése energiatakarékos, elektromos. Az új, elsőkerék-hajtású Kia Cadenza egyéni stílusával, kiváló minőségével, osztályon felüli kényelmével és nagyvonalúan gazdag felszereltségével messze kiemelkedik a felsőközép-kategóriából.



Testvérek

Ami az európaiaknak a cee'd, az a tengerentúlon, Észak-Amerikában a Forte.

Amerikában minden más – tartja a közhely, de a filmek sugallta álmvilág, a hallomásból ismert történetek mögött azért éles kontraszttal kirajzolódik a realitás. Például régen lejárt az 5-6 méteres „tepsi” autók korszaka, a Kia világszerte legnépszerűbb modellje, a Rio kisautó ugyanúgy elérhető az USA-ban, mint a legnépszerűbb európai kompaktok közé tartozó cee'd helybéli kiadása, a Forte. Az ötajtós ferdehátú Forte5 néven fut, a normál Forte négyajtós lépcsőshátú – ilyen változat az öreg kontinensen nincs, odaát pedig a kombit nem árulják. A sportos fazonnál is van némi eltérés, nálunk az ötajtósból kialakított háromajtós

Elegánsabb és gazdagabban felszerelt a 2017-es modellévre felfrissített négyajtós Forte

pro_cee'd hódít, Amerikában pedig a kétajtós Forte Koup fut egyre nagyobb számban az utakon. A 2017-re megújult Forte és Forte5 néhány dizájnleméhez az új Optima adott ihletet. A két karosszéria tengelytávja megegyezik (2700 mm), a méretek valóban kompaktautósak: az ötajtós hossza 435 centi, ennél a limuzin 20-szal hosszabb, a szélesség egyaránt 178 centis, de a magasság is majdnem azonos, a Forte 143, a Forte5 145 centire nyúlik. A négyajtósnál újdonság az alap LX és a top EX közé ékelődő sportos S kivitel, szériában 16 colos alufelnikkel, keményebb felfüggesztéssel, hátsó

LED-es nappali menetfényvel és krómozott kipufogóvéggel. A csupa könnyűfém, 2,0 l-es, változó vezérlésű és négyhengeres benzinmotorok közül a szívócső-befecskendezős (MPI) szegénykeverékes Atkinson-ciklussal is működik, teljesítménye 147 LE, váltója hatfokozatú kézi vagy automata lehet. A közvetlen befecskendezéses (GDI) csúcsgépet 164 LE mozgatja, sebességváltója hatfokozatú automata. A Forte5 szintén háromféle tartalomcsomaggal választható - alap



Narancsszínű betétekkel és ugyanilyen varrásokkal is rendelhető a Forte SX új kárpitja

Dupla kipufogójáról és 18 colos alufelnijeiről könnyen felismerhető a 201 LE-s Kia Forte5 SX



Első fecske



*A gépházteő alumí-
nium, akárcsak a
csomagtér fedele.
160 mm-es hasma-
gasságával a Niro
összkerékkehajtás
nélkül is jól mozog
könyebb terepen*

*Hibrid hajtásláncával
a Kia Niro úttörő
a crossoverek között.
Hamarosan tölthető
plug-in változatban is
megérkezik.*

A Kia Motors még 2014-ben tűzte ki célul, hogy 2020-ig negyedével csökkenteni modelljei vegyes fogyasztását, és ehhez kapcsolódóan az autók saját tömegét is, átlagosan 5 százalékkal. Ugyan az új Optimából (hibrid, plug-in hibrid) és a Soulból (elektromos EV) már létezik környezetbarát változat, a terv teljesítéséhez még szükség van új modellekre. Mivel Európában a könnyű szabadidő-járművek, a crossoverek piaca fejlődik a legintenzívebben, a hibridek értékesítése pedig elérheti az évi 700 ezer darabot, a Kia e két szempontra fókuszálva vadonatúj, kifejezetten hibridek számára tervezett platformon alkotta meg a Nirót. A kompakt méretek segítik a manőverezést, a gépháztetőnél és a csomagterfedélnél alumínium karosszéria csupán 4,35 m hosszú, de a 2700 mm-es tengelytávval az utastér rendkívül tágas. A könnyen és kellően nagy szögben nyíló ajtókon át könnyű a beszállás, az első ülések – melyek fűtéssel, szellőztetéssel is elérhetők – nemcsak kényelmesek, de sokféleképpen állíthatók is, a fűthető kormány négy irányban mozog, így alkattól függetlenül bárki megtalálhatja a számára legkényelmesebb pozíciót. Körülnézve jó a kilátás, a bent ülőket izléses formák, jó minőségű anyagok veszik körül, a műszerpult az új Sportage-ét idézi. Az állítható fényerejű, mindenkor könnyen leolvasható, informatív Supervision műszeregység egyértelmű jelzéseivel segíti a vezetőt a gazdaságos közlekedésben, sőt ügyes programmal megtanít a helyes gáz- és fékpedál-kezelésre is – már csak ennek használatával is jelentős üzemanyag-megtakarítás érhető el. ▶



Ugyancsak a takarékoskodást szolgálja a kétfázisú automata légkondicionáló speciális beállítása, a Driver funkció, amikor a fűtés-szellőzés csak a vezetőnél aktív. Az infotainment rendszer magasra emelt, 7,0 colos érintőképernyőről, egyes alkalmazásoknál hanggal is vezérelhető. A Niro tele van praktikus részletekkel: sok a rakodóhely, az ajtózsebben palacktartót alakítottak ki, a középkonzolon vezeték nélküli indukciós telefontöltőt (készülékfüggő), és van dupla pohártartó, az értékeesebb holmik pedig a kesztyűtartóba vagy a kartámasz alatti tárolóba tehetők.

Hátra ülve igazi meglepetés a minden irányban tágas hely és az alacsony középső padlómerő. Langaléta vezető mögött is kényelmesen ül a hasonló alkatú utas, a középső kartámasz pohár-, az ajtózsebb palacktartós, a friss, nyáron a légkondi által hűtött levegő külön állítható rostélyokon érkezik. Mivel a Niro nem utólagos átalakítás, hanem eleve hibridnek tervezték, az akkumulátorokat úgy helyezték el a hátsó ülés alatt, hogy a csomagtartó tágas maradjon: az alából 427 l-es, üléstámla-döntéssel könnyen bővíthető (1425 l) poggyásztérbe könnyű rakodni.

Alul körben műanyag védi a karosszériát, és az ajtókra is jutott karosszériavédelem. Hibridek között nem általános a vontatási képesség, de a Niro akár 1300 kilós utánfutót is húzhat

A Niro 141 LE-s (265 Nm) rendszerteljesítményét többek között a cee'd-ből is ismerős 1,6-os, közvetlen befecskendezéses (GDI), de itt Atkinson-ciklussal működő szívó benzinmotor, valamint egy vízhűtéses, háromfázisú, 44 LE-s (170 Nm) villanymotor „dobja össze”, a villamos gép a benzines és a hatfokozatú, duplakuplungos, a karnál kézzel is pöcögtethető robotváltó között dolgozik. A villamos energiát tároló lítiumion-polimer akku (240 V, 1,56 kWh) kétféleképpen töltődhet: vagy a villanymotor dolgozik rá generátorként (motorfékben, amikor a Charge szakaszba lendül a műszerfal mutató), vagy az indítómotor szerepét is betöltő nagyfeszültségű, szíjhajtású generátor tölti. A Niro-t vezetni valóban élmény. A XXI. századi technikához nem kell különleges szaktudás, látszatra minden ugyanúgy történik, mint egy hagyományos, automata váltós autóban. Indításkor csak a zöld EV felirat jelzi a műszerfalán, hogy lehet indulni, ilyenkor tisztán villannyal (teljesen feltöltött akkuval) akár 3 km-t is megtehet a hangtalanul suhanó Niro, majd szükség esetén beindul és besegít a benzinmotor, amelynek zaja és rezonanciája alig érezhető. A rendszer mindig a leggaz-



Nagyon jó a műszerfal elrendezése, minden kapcsoló könnyen kezelhető, a kormányon azonnal láthatók a telefon színes gombjai - a váltókar előtt indukciós telefontöltő is van. A rögzítőfék pedálos



daságosabb üzemre törekszik, az erőforrások közötti oda-vissza átmenet gyakorlatilag észrevehetetlen, csak a műszerfalán követhető. Finom pedálkezeléssel sokáig lehet gurulni elektromos hajtással, s így spórolni a benzinnel. Előfordul, hogy EV-üzemben is jár a négyhengeres GDI, de ilyenkor közvetlenül nem hajt, generátorával az akkut tölti. Egy szó mint száz, a 4,3 l/100 km körüli vegyes teszt-fogyasztás eléréséhez nem kellett különösebben zsonglőrködni, és ez elsősorban azoknak jó hír, akik sokat járnak városban, hiszen a Niro itt tud a legtöbbet megtakarítani. A város mint terep amúgy is fekszik az autónak, a 2,7 fordulat, villanyszervós kormányval pontosan irányítható, a kerekek nagy szögben fordulnak el, aki pedig nem szeret parkolni, a műveletet rábízhata az automata SPAS rendszerre. Szerencsére a Niro autópályán is kellemes társ, a fokozatmentes automata váltókkal ellentétben gázadásra nem bög fel a motor, a Kia saját fejlesztésű, duplakuplungos robotja gyorsan és rángatások nélkül pakolja a fokozatokat, a 130-as tempó hamar elérhető, előzésnél megnyugtató az erőtartalék.

1. Jó fogású karokkal állítható a magasságában is szabályozható, az ülőlapnál 510 mm hosszú vezetőülés. Középen a kartámasz alatt tároló van

2. Bőven jut hely a lábnak és a fejnek, a helykínálat nagyvonalú. A hátsó ülések is fűthetők, a kapcsoló könnyen elérhető az ajtón

3. Nem dől el, és így nem zörög az ajtózsebben a 0,5 l-es palack. Az első ablakok automatán mennek le-fel

4. Hátral is bőrhzatos, díszvarrásos a kartámasz. Akárcsak elől, itt is elfér a zsebben egy palack

5. Könnyen pakolható a síkokkal határolt, álpadlós, befelé 790 mm mély, maximum 1425 l-ig bővíthető csomag-tér. Az akkucsomag nem vesz el helyet belőle, mert az ülések alá szerelték a benzintankkal



Driver only – gombnyomásra csak a vezető oldalán aktív a szellőzés, illetve a légkondi – így csökkenthető a fogyasztás



Jó fogású a bőr- és fémmarkolatú váltókar. A pohártartó melletti három gombbal az első ülések és a kormány fűtése kapcsolható



Könnyű megtanulni és kezelni az okos kormány gombjait – ezekkel az audio-rendszer és a telefon vezérelhető



Mély a kesztyűtartó, mellette jobbra az első utasülés előtti légszákot lehet deaktiválni, ha éppen gyerekülést teszünk előre

Eco hybrid – a Niro egy széles modellválaszték első fecskéje, a Kia komolyan gondolja, hogy 2020-ra gyökeresen átalakítja a választékát

Kömmen értelmezhető és minden napszakban remekül leolvashatók a Supervision műszerek. Balra alul a zöld EV felirat az elektromos üzemről tájékoztat, közepen az energia „áramlása” követhető

Az alapáras 16 colos kerekkel, az európai ízléshez hangolt rugózással és lengéscsillapítással dicsérhető a menetkomfort, a gördülési és motorzaj csekély. Az ívmenet stabil, az ESP éberben őrködik, így ha mégis túl nagy a tempó, a vezető legfeljebb jóindulatú alulkormányzottságot tapasztal. Egyedül a féket kell szokni kicsit, mert a rendszer először „villanással” lassít – a fékpedál a hajtó villanymotor generátorüzemét szabályozza –, a féktárcsák csak közvetlenül a megállás előtt kapnak szerepet.

A Niro EX kivitelének felszerelése gazdag. A biztonságról hat légszák, többféle vezetősegéd (sávtartó, sebességkorlátozó, táblafelismerő) és Isofix gyerekülés-rögzítés gondoskodik. Alapáras továbbá az eső- és fényszenzor, a kétfázisú automata légkondicionáló, a távirányítós központi zár, az elektromosan állítható, behajtható és fűthető tükörpár, az elektromos ablakmozgatás (elől-hátul), a tempomat, a fedélzeti számítógép, a TomTom navigációs infotainment rendszer 7,0 colos érintőképernyővel, a parkolóradar (elől-hátul), a bőrbevonatú kormányról vezérelhető audiorendszer (hat hangszóró, rádió/CD/MP3/USB) és a 16 colos alufelniszett is.

Mindent egybevetve a Kia Niro a divatos crossoverek jellemzőit tágas és kényelmes utastérrel, gazdaságos hajtáslánccal, nívós felszereltséggel és a Kia egyedülálló, 7 éves vagy 150 ezer km-es garanciájával hozza össze, így minden esélye megvan, hogy kategóriája legsikeresebb modelljei közé tartozzon.



Műszaki adatok

Motor, erőátvitel

Benzinmotor: Soros négyhengeres, közvetlen befecskendezéses, változó vezérlésű szívó benzinmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengereként négy szelep. Hatfokozatú, duplakuplungos, robotizált sebességváltó. Hengerűrtartalom: 1580 cm³. Furat x löket: 72,0 x 97,0 mm. Teljesítmény: 105 LE/77 kW (5700/perc fordulaton). Nyomaték: 147 Nm (4000/perc fordulaton). Villanymotor: Folyadékűtéses, háromfázisú villanymotor. Teljesítmény: 44 LE/32 kW (1798-2500/perc fordulaton). Nyomaték: 170 Nm (0-1798/perc fordulaton).

Akkumulátor: Léghűtéses, lítiumion-polimer szerkezetű. Feszültség: 240 V. Kapacitás: 1,56 kWh. Rendszerteljesítmény: 141 LE/104 kW (5700/perc fordulaton). Nyomaték: 265 Nm (1000-2400/perc fordulaton).

Karosszéria, futómű

Ötajtós, ötüléses, önördő acélkarosszéria alumínium elemekkel. Elöl MacPherson-, hátul multilink felfüggesztés. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, ESP. 2,7 fordulat, elektromechanikus rásegítésű szervokormány.

Méreték

Hosszúság x szélesség x magasság: 4355 x 1805 x 1545 mm. Tengelytáv: 2700 mm. Csomagtér: 427-1425 l. Gumik: 205/60 R16.

Menetteljesítmények

Végsebesség: 162 km/h. Gyorsulás (0-100 km/h): 11,5 s. Fogyasztás (vegyes): 3,8 l/100 km. CO₂: 88 g/km.

Rendezett a gépház, az 1,6-os GDI benzines burkolat alatt forog, hangja alig jut be az utastérbe





Tesztelje a Sixt flottájából kedvenc Kia modelljét!

„A következő új autóm...”

*Egy szerencsés nyertes
élményei a Kia Sportage
volánja mögött.*

Kedves Húgom!

Képzeld, milyen szerencse ért! Amikor három éve megvettem a Kia cee'd kombit - tudod, amibe első látásra beleszerettem -, bekerültem a kiások nagy családjába. Nemrég mint kedves ügyfélt meghívtak egy új típus, a Sportage bemutatójára a soproni Kia-szalomba; kellemes este volt, és képzeld, kisorsoltak: két hónapra megkaptam tesztvezetésre ezt az álomautót! Akkor hittem el az egészet, amikor átvettem a pezsgő púder színű kocsi. Mondták, hogy a dukkó valójában Canyon ezüst, de nekem sokkal fontosabb, hogy szép. Gondolom, te is emlékszel még Apa randa bilikék, első kocsijára, na, ez nem olyan, és nem is annyira kényes, nem kell az út porát azonnal lemosni. Amikor hazavittem, a kétéves unokahúgod, Nórika azonnal megsimogatta, nekem a hátulja tetszik, a férjem a legőszerű fekete hűtőmaszkért van oda. Egyébként nagy dög. Igen, dög, jó értelemben, mert karakteres a kiállása, észreveszik, megnézik. Imádom, hogy a kilincs nem törí le a (mű)kőrmőt, az ajtó pedig tágra nyílik, könnyen tudok be- és kiszállni, még miniszoknyában is. Magasan ülve mindent látok, és képzeld, minden ülés fűthető, a hátsók is, meg a kormány. Télen, cudar hidegben jól jön. Az ülés nagyon kényelmes, ki lehet benne nyújtózni, tartja a combom, a derekam, de a fejtámla miatt a nagy csatot mindig ki kell vennem a hajamból, nincs lyuk a közepén. Persze így biztonságosabb, ha baleset történne, és ez fontosabb, mint a divat. Tetszenek a finom anyagok is, ha nem rohanok, előfordul, hogy elidőzöm és tapogatom, simogatom a dolgokat. Klassz a megvilágított sminktükör, nekünk, nőknek ez ugye fontos, de külön praktikus, hogy a belső visszapillantó fényre sötétedik, és este nem vakít, a külsőket pedig gombnyomásra behajthatod, így beállásnál nem vered le egyiket sem a garázsajtónál. A sok gombtól a kormányon először megijedtem, aztán a második nap után már vakon kezeltem, nyomogattam mindet. Hogy milyen dolgok vannak itt! A telefonom pikk-pakk összekapcsolódik az autóval, felveszem, beszélek, leteszem, hangutasítással tárcsázok, és el sem kell engednem a kormányt, figyelhetek a forgalomra. A tempomat hosszú úton fantasztikus, nem görcsöl be a lábam a mereven tartott gáztól; a fedélzeti számítógép minden adatot megmutat, csak lapozgatok az oldalak között. A zenével



sem kell bajlódni, néhány kattintással az szól és arról az eszköztől, amit csak akarok. A férjed neked is hórihorgas, 190 centis égimeszelő, majd elmegyünk kirándulni, a fiúkat beültetjük hátra, kényelmesen elférnek, beteszünk nekik egy szivargyújtóról működtethető kis sörhűtőt, a kartámaszba tehetik a felnyitott dobozokat, és meglásd, a Paradicsomban érzik majd magukat. Cuccot hozhatsz bőven, sok a rakodóhely, míg a nagyobb holmikat simán elnyelni a csomagtér. Sajnos ezt a tesztautót majd vissza kell adnom, de azt hiszem, a cee'd után megtaláltam a következő új autóm. Egy ilyen pezsgő púder Sportage lesz! A múltkor említetted, hogy ti is nézegettek kocsikat, édesem, nézzetek be nálatok a Kia-szalomba, és próbáljátok ki.

Sopron, 2016. október

Csókollak:
Andrea

Formaidőzítő



Kovács Miklós Linzben és Pforzheimben szerzett ipari formatervezési diplomát, ő jegyzi a legújabb Optima családot és a frissen bemutatott Rio vonalait. A magyar formatervező 2004 óta tagja a márka dizájn-csapatának, az európai formaközpont egyik vezetőjeként a Kia dizájncentrikus előretörésének fő felelőse. Korábban részt vett a cee'd és a Venga megalkotásában is, sőt a legendás GT tanulmányautó szintén az ő munkáját dicséri.

Mennyire dolgozhat egy formatervező manapság szabadon a Kiánál?

Az autóformák tervezése – márkától függetlenül, azaz nem csak nálunk – valójában nagyon komoly és összetett ipari feladat, igazi csapatmunka. Bármennyire szabad is a képzelet, a végeredményt mint célt szem előtt tartva – kevés kivételtől eltekintve – nem dolgozhat a dizájnerek független művészként, több okból sem. A kész autónak egyrészt meg kell felelnie számos törvényi és biztonsági előírásnak (olykor egymásnak kissé ellentmondóknak is), olyanoknak, amelyek gyakran egy-egy alkatrész szögét, alakját és méretét is

Kovács Miklós

komoly keretek közé szorítják. Másrészt az egyes alkatrészeknek józan költségkeretek között sorozatgyárthatóknak, sőt, szükség esetén cserélhetőknak, javíthatóknak is kell lenniük. Ráadásul ott vannak a használatból adódó megkötések is, például hogy mekkora ajtónyílás kell a kényelmes beszálláshoz, vagy mekkora oldalablak ahhoz, hogy a vezető jól kilásson. Ez rendkívül sok tényező játszmája, komoly felelősséggel. Szóval nem a Kia köti meg a kezünket, hanem a valóság.

És mik az emlegetett kivételek?

A tanulmányautók. Ott a látvány elsődlegessége a legtöbb előbb említett szempontot felülírja, és nem is kizárólag

akkor, ha az autó csak makett, a járóképes tanulmányoknak is sokkal könnyebb a dolgunk, hiszen egyedi, egyszer elkészítendő alkatrészeket tervezünk.

Ennyi megkötés mellett hogyan lehet egyedi és látványos Kiákat rajzolni?

Európában különösen figyelni kell az arányokra, az utóbbi időben a kisautóknál is egyre fontosabb a hosszú vízszintes-közeli vonalak és élek által meghatározott orr. Fontosak a finoman kidolgozott részletek is, anélkül, hogy az autókat túldíszítettek tennénk. A Kia immár jellegzetes tigrisorr hűtőmaszkja kiváló példa: a formaterv fontos, sőt mára már elengedhetetlen része, de minden modellen kicsit más, mert illeszkedik a környezetébe, nem utólagos díszítőelem.



A négyajtós szedán ma is az autóiipari trendek meghatározója, akkor is, ha ez a karosszériaforma manapság nem a legnépszerűbb miféle. Egy jó arányú limuzin fontos a teljes modellcsalád, a többi karosszériaváltozat sikere szempontjából is.

Ez azt is jelenti, hogy mindig szigorúan ragaszkodni kell a márkára jellemző formajegyekhez?

Egyáltalán nem! Sőt! A vevők értelmes emberek, nem kell a szájukba rágni, hogy „hé, ez egy Kia, látod?!“ Elég finoman utalni rá. Sok egyébként sikeres nagy márkáé esetében már abba a hibába, hogy eltérő méretosztályokban és kategóriákban túlságosan hasonló vonalú autót dobott piacra, így az utca embere nem igazán tudta eldönteni, mit is lát pontosan. A Kia megújulásának és folyamatos előrehaladásának lényege, hogy a már ismert dolgokat alapvetően

Kia Rio

újszerűen fogjuk fel és kombináljuk össze, pont úgy, mint a zenészek: a hangkészlet mindenkinél azonos, a végeredmény mégis alapvetően más.

Hogyan lehet ugyanazokkal a formákkal több kontinensen is sikeres a Kia?

Ez valóban nehéz feladat, mert az egyes kultúrák szépségfogalmai nagyon eltérőek. Mi az eltérő ízlésű piacokon gyakran eltérő modelleket is kínálunk egy-egy kategóriában, de ha nem, akkor is apró formajegyekkel igazítjuk odaillőbbé, a helyi igényeknek jobban megfelelővé az autót. Nem véletlenül működött a Kia formatervező stúdiókat Koreában, Amerikában és Európában is, az itt dolgozó csapatok egymással is szorososan együttműködnek világmodelljeink megalkotásakor.

Hogyan dolgozik együtt a cégcsoporton belül a Kia és a Hyundai?

Lehet, hogy meglepően hangzik, de a formatervek szintjén igazából sehogya. Mindkét márkánál ismerjük a közös műszaki alapok jelentette megkötéseket, és ezek figyelembevételével rajzoljuk meg autóinkat; mindegyik csapat a magáét. A tervek végül a gyártástervezésnél – Koreában – mindenképpen találkoznak, de addig külön dolgozunk.

Önt mi inspirálja?

Formatervezőként mindenre nyitott vagyok, a modern és gyakran a történelmi építészeti megoldásokra éppúgy, mint a festészetre, a természeti formákra vagy a zenére. Nem szabad „beleragadni” az autótérvezésbe, az ipari formákba. Az igazán friss ötletekhez nem elég újszerűen újratekintni a korábbi: új merítést, tágabb befogadást, holisztikusabb szemléletet is szükséges.

Említene egy-két, formatervezői hitvallásának minden szempontból megfelelő autóiipari dizájnt akár a konkurensoktól?

Inkább két különlegességet emelnék ki. A klasszikusok közül a 60-as évek közepének Jaguar E-Type-ját: feltűnő, egyedi, merész, és éppen úgy használja a kor formáit, hogy azok máig érdekesnek hatnak. Alaposan fel is rázta az autósvilágot vele a Jaguar akkoriban. A maiak közül a Ferrarikat említeném, de némileg ellenkező okokból: a márka ára és presztízse bőven megengedi a formatervezőknek, hogy önféjűbbek, és ebből adódóan bátrabbak is legyenek, mint mi lehetünk. Ilyen arányokkal, részletekkel egy tömegautó eladhatatlan lenne.

Merre tart ma a Kia formanyelve?

Úgy gondolom, a nagy megújításon már túl vagyunk, de feltörekvő márkaként nem ülhetünk a babérjainkon. Nekünk kötelező mindig valami formai újdonsággal kirukkolnunk, hogy fenntartsuk az érdeklődést. Ez nem azt jelenti, hogy időről időre gyökeresen megváltoztatjuk a Kiák formáit, sokkal inkább azt, hogy nem elégszünk meg a mai vonalak folyamatos csiszolásával, finomítgatásával. Tőlünk mindig újat vár a vevő. Dinamikus és erős márká vagyunk, ráadásul a szlogenünk is erre kötelez minket: „A meglepetés erejével!” Tessék hát figyelni, hamarosan újabb nagyon kiás, mégis nagyon friss formákkal jövünk, ennek a mostani nekibuzdulásunknak tökéletes példája az új Rio...

Széles tartományban



A Kia mérnökei
összesen
143 szabadalmat
jegyeztettek be
az új automata
fejlesztésének
három éve alatt!

Az automata váltó terjedése nem véletlen: még ha nehéz is beismerni, a mai modern automaták többsége általában ügyesebben kapcsolgat, mint az átlagautós, így a szerkezetekre korábban jellemző nagy belső ellenállások, hatásfokrontó műszaki megoldások fokozatos eltűnésével gyakran takarékosabb terjednek, a Kia fejlesztői mégis a hagyományosabbnak tekinthető bolygóműves, hidrodinamikus tengelykapcsolós irányba fordultak, főleg a kapcsolások puhasága és az elindulások simábbá tétele érdekében. Az új nyolcsebességes szerkezet alapjaiban friss, és hogy állja a versenyt a már emlegetett duplakuplungosokkal (a Kiának is van ilyenje, hat- és hétfokozatú is), minden részletét a lehető legkörültekintőbben tervezték meg. A hatásfokot javítandó jelentősen csökkentették a váltó kenőolaját keringető szivattyú méretét (ma ez a legkisebb a kategóriában), és sokat egyszerűsödött a működést szabályozó szelepek rendszere is – a szelep blokk mérete az eddigiek közel felére csökkent. A fokoza-

A friss nyolcfokozatú váltó Amerikában, az új Kia Cadenza hajtásláncában mutatkozott be először

Az új automata könnyű, kompakt, gyors és hatékony



tokat kapcsoló kuplungcsomagok a szokásos hidraulikus helyett gyors és takarékos módon elektromágneses zárásúak, így a váltó szabályozó szelepeinek száma a márka hatfokozatúiban használatos 20 helyett mindössze 12 – ez is hozzájárul ahhoz, hogy az új erőátvitel 3,5 kilóval könnyebb lehessen a korábbinál. A fokozatszám növelésével a szerkezet teljes áttételi tartománya 34 százalékkal szélesebb a hatsebességesekéénél, így javult a rugalmasság és csökkent a fogyasztás is. Az új váltó az Egyesült Államokban mutatkozik be elsőként a 2017-es modellévű Kia Cadenza hajtásláncában – 3,3 l-es közvetlen befecskendezésű V6-os benzinmotorral –, de európai bevezetése is hamarosan indul.

Egy csodálatosan gömbölyű történet



Bence a profik nyugalmával adta át a labdát

Bunevác Bencét mindenki ismeri Magyarországon – vagy inkább mondjuk így: 2016 nyarán tízezrek cseréltek volna szívessen a 13 éves kaposvári fiúval, aki több mint negyven éve első magyarként érinthetett hivatalos meccslabdát Európa-bajnokságon. A mesébe illő kalandról a szülők meséltek a Kia Magazinak.

„Bence első osztályos volt, amikor a tornatanárának felűnt, milyen ügyesen kezeli a labdát. Egy évvel később már egyesületben focizott. Sok családban a szülők titkos vágya, hogy focistát neveljenek a gyerekből, nálunk ez fordítva volt: Bence elképesztő akarattal fordult a labdarúgás felé, és bár több sportban is tehetségesnek bizonyult, nem tudtuk letéríteni az önmagának kijelölt útról: amikor egyértelművé vált, hogy a futballon kívül nem érdekli más, teljes mellszélességgel támogattuk a döntését.” A Kia pályázatára Bence édesapja bukkant rá. A család pályázatírással foglalkozik, nagyjából azóta, hogy Bence először érintett focilabdát, így aztán számítógépük internetes keresőjében évek óta ez a két vonal dominál: a labdarúgás és a pályázatok. Nyilván ezért is került időben a szemük elé a lehetőség. Mérlegelniük sem kellett: azonnal érezték, hogy ezt meg kell próbálniuk.

„Ez volt életünk legegyszerűbb és legnehezebb munkája – nevet Eta, az édesanyja. – Könnyű volt, hiszen szülői elfoglaltság nélkül is jó volt a pályázati anyag – egy kisfilmet kellett készítenünk Bence és a foci kapcsolatáról –, viszont tudtuk, hogy csakis egy gyerek nyerhet.”

„Egy hét előkészület után beadtuk a pályázatot, és meg is feledkeztünk róla, legalábbis nekünk, szülőknek nem a várakozás töltötte ki a következő napjainkat. Aztán egyszer csak jött az értesítés, hogy Bence a legjobb három között van, lefordítják angolra a pályázatát, és Dél-Koreában fognak dönteni a győztes személyéről. Több hétre becsülték a végső eredményt, de már egy hét múlva kiderült, hogy Bence utazhat Bordeaux-ba. Minden szempontból hatalmas élmény várt a fiunkra, hiszen válogatott mérkőzést is csak egyszer látott addig, repülön pedig soha nem ült még, bár többször voltunk már külföldön. Tükön ülve várta az indulást, egy cseppet sem izgult. Talán ezért voltunk mi is nyugodtak a médiában hallható hírek ellenére: annyira jó érzésünk volt az egész utazással kapcsolatban, hogy nem foglalkoztunk a terrorveszéllyel.”

A nagy útra édesanyja kísérte el Bencét, és rögtön kapóra is jött optimizmusuk, hiszen a francia légi irányítók sztrájkja miatt félnapos késéssel érkeztek meg a mérkőzés helyszínére. A szállást sem foglalhatták el, a repülőtérrel egyenesen a stadionba vitték őket, ahol másfél órás felkészítés és ismerkedés után jött a program legnehezebbnek ígérkező pillanata: Etának búcsút kellett vennie Bencétől, akivel csak este, a mérkőzés kezdete után találkozhatott újra.

„Azt hittem, nehezen fogom elengedni a kezét, de a Kia mellénk kijelölt munkatársai annyira végtelenül kedvesek, megnyugtatóan határozottak voltak, hogy eszembe sem jutott aggódni. Egyébként aki nem tapasztalta, elképzelni sem tudja, milyen magas szintű biztonsági intézkedésekkel gondoskodtak a szervezők a mérkőzések lebonyolításáról.

A futballban általában nem nézik jó szemmel, ha egy játékos kézzel ér a labdához. Egy ifjú magyar labdarúgó életének legszebb emléke azonban mégis az a pár pillanat, amikor tenyerébe foghatott egy labdát – persze nem akármilyet.

tásáról. Mire a stadionon belül megérkeztünk a találkozási pontra, tucatnyi állomáson ellenőrizték újra és újra minden adatunkat – nyilván ez is hozzájárult ahhoz, hogy nyugodt szívvel bíztam rájuk Bencét. Sajnos ugyanez a magas fokú biztosítás azt sem tette lehetővé, hogy Bence külön találkozzon a magyar válogatott tagjaival, vagy hogy a meccset a magyar szurkolók mellől nézzük végig – nem oda szőtt ugyanis a jegyünk, és esély sem volt szektort váltani. Szerencsére Nikolics Nemanjától mégis sikerült egy autogramot szereznie Bencének, ami sorsszerű volt: egyrészt mindketten támadó poszton játszanak, másrészt magyarországi pályafutásának kezdetén Nikolics fél évet játszott abban a Kaposvölgye egyesületben, ahol Bence is kezdte a focit.”

Akik látták a tévében, tudják: az ifjú Bunevác Bence profikat megszégyenítő magabiztossággal sétált ki a kezdőkörbe. Amikor arról kérdezzük édesanyját, nem izgult-e, Eta elneveti magát.



Közvetlenül a meccs előtt

„Sokan készítettek interjút Bencével, de ő nem értette a felhajtást: azt mondta, ő csak egy labdát jött átadni. Soha nem volt szereplős típus, de szerencsére nem blokkolt le attól, hogy az érdeklődés középpontjába került.” S hogyan megy tovább egy kis ember élete egy ekkora élmény után? Ha lehet, Bence még nagyobb lendülettel vetette bele magát a fociba: élete eddigi legcsodálatosabb néhány napja megacélozta elhivatottságát, idén őszől már a szombathelyi Illés Akadémián tanul. Az ilyen intenzív emlékeknek nem szokásuk megfakulni, ám ha mégis, Bence csak benyúl a fiókjába, és megsimogatja azt az ereklyeként őrzött mezt, amiben bevonult a pályára, és amelyet hazautazása előtt neki ajándékoztak a Kia képviselői.



Labdák és gyerekek

Mindenkinek mást jelent a futball. Európa számára például 2016 nyarán mindent jelentett: szurkolók milliói követték nyomon a kontinens legjobb nemzeti tizenegyeinek összecsapását a stadionokban, a kivetítőkön, otthonukban, és a bajnokság hivatalos támogatójaként velük együtt örült a Kia is. Az Európa-bajnokság a labdarúgás magasiskolája, és ezt csodálva hajlamosak vagyunk elfeledni, hogy alapvetően és eredendően játékról van szó. Játékról, amit nem azért kell a lehető legkorábban elkezdni, hogy kimagasló képességű focistává cseperedjen az ember, hanem mert nagyszerű társas szórakozás, egészséges időöltés, és nem utolsó

A maglódi Napsugár Óvodában örömmel fogadták a labdákat

sorban koordinációs képességet, összpontosítást, kitartást fejlesztő, testnek és léleknek egyaránt kedvező mozgásforma. Nem véletlenül döntött tehát úgy a Kia Motors, hogy összeköti a kellemes haszonnal, és a közösség felelős gondolkodású tagjaként labdákat ajánl fel több óvodának, többek között olyan intézményeknek is, ahol sajátos nevelési igényű gyerekekkel is foglalkoznak. Jelzés értékű volt ez az akció, hiszen nem csupán tárgyi eszközökkel segítettük az óvodák munkáját: a sajátos nevelési igény társadalmi elfogadása, integrációja felé tett fontos lépést, tartós értékű emberi gesztust a Kia.

Zöld jelzés a jövőnek

A Kia Motors régóta szíven viseli a fejlődő térségek társadalmi, gazdasági fellendítésének ügyét, a segélyezés helyett azonban inkább fenntartható programokkal igyekeznek támogatni a rászorulókat.

Adj az éhezőknek egy halat, és egy napig nem szenved hiányt, de tanítsd őket halászni, és soha többé nem fog éhezni. Ezt az ősi elvet vallja a Kia Motors is, és ennek fényében számtalan alkalommal indított már el fiatalokat és felnőtteket az önfenntartás útján. A Green Light (Zöld Fény) Projekt is ezt a filozófiát követi: a program keretében most közösségi autószerelő-képző központok létrehozását támogatjuk a kelet-afrikai Etiópiában és vele szomszédos Kenyában.



Ünnepélyes iskolanyitás

oktatást is helyi munkaerővel oldják meg, nemzetközileg elismert humanitárius szervezetek irányítása alatt. A Kia Motors négy millió dolláros kezdeti támogatásával létrejövő két központban a tervek szerint már 2017 elején megkezdődhet a tanítás. Évente száz-száz fiatal ülhet majd be az iskolapadba, vagy állhat be a modern gépek, diagnosztikai berendezések mellé, hogy a helyi szakoktatási előírásokhoz igazodva oklevelet szerezzen. A képzés sikeres elvégzése után a Kia kenyai forgalmazói központjában működő gyakornoki program fogadja be őket. A Green Light jelentős multiplifikáló hatással is bír: az előrejelzések szerint minden egyes központ akár kétezer környékbeli lakos életkilátásait javíthatja. Ezt elősegítendő a Kia az érintett térségekben az autószerelő műhelyek létesítéséhez is hozzájárul. A folyamat végső célja, hogy a képzés és a munkahely-teremtés idővel önfenntartóvá váljon. A 2012-ben útjára indított, globális társadalmi felelősségvállalási projekt az évek során számos más helyszínen adta már meg a kezdő lökést az azóta sikeresen működő kezdeményezéseknek: Tanzániában, Malawiban és Mozambikban összesen öt iskola, valamint egy mobil klinikával felszerelt egészségügyi központ jött létre.

Alapköletétel Nairobi

A Green Light Projekt nem kevesebbre törekszik, mint hogy Afrika hátrányos helyzetű közösségei számára minél jobb egészségügyi, oktatási és munkavállalási feltételeket teremtsen. A projekt feladatának tekinti, hogy a közösségek a lehető leginkább önfenntartóvá váljanak, javuljanak mobilitási körülményeik, továbbá képesek legyenek felülkerekedni az őket akadályozó nehézségeken. Az autószerelő-képzés az összes célkitűzés megvalósításához egyszerre járul hozzá, hiszen a régió zömében elavult gépjárművekkel közlekedő lakosságának életviteléhez elengedhetetlen a felkészült szervizek létesítése. Az Addisz-Abebában és Nairobi-ban létesítendő iskolák ráadásul nemcsak a jövő, hanem a jelen szakembereinek is foglalkoztatási lehetőséget teremtenek, hiszen magát az

Az első Kia-támogatású iskola 2013-ban nyílt meg Afrikában



Csatatér



A tucatnyi katonai Kia alapvetően két csoportra osztható, gumikerekes (KM jelű) és lánctalpas (BV jelű) járművekre. Az előbbieket közül a legújabb a KM1 jelű LTV, a nagyobb MTV és a kétféle súlycsoportban is szereplő Cargo Truck. Az LTV a Light Tactical Vehicle, azaz a könnyű taktikai jármű rövidítése. Aki látott már amerikai Hummert, annak könnyű elképzelni, miről van szó. A könnyű, nehéz terepen is mozgékony, ezért gyorsan célba juttatható és ott hatékonyan bevethető gépek szerepe stratégiai fontosságú a hadseregben. Teljes a típuscsalád, azonos műszaki alapokon többféle felépítménnyel, a felfegyverzett csapatszállítótól a szállító változaton (lőszer, élelmezés, mentés stb.) át az eszközhordozóig (lővegek, rádióállomás, vegyi mentesítő stb.). A Kia 2010 után fogott a KM1 LTV fejlesztésébe, a legfontosabb tesztekben értelem szerűen a koreai hadsereg is részt vett. Normál és egy nyújtott tengelytávú változat szerepelt a tervekben, 5700 és 7000 kg legnagyobb megengedett össztömeg-

Balra a Medium Tactical Vehicle (MTV) csapatszállító, jobbra a két Cargo Truck közül a nagyobb, háromtengelyes, 5 tonnás változat

gel, a fordulókörnél 8 és 9 m-es rádiusszal. A motor előre hosszában beépített 225 LE-s, 500 Nm nyomatékú V6-os dízel, nyolcfokozatú, bolygóműves automata sebességváltóval – így könnyen teljesíthető a hadsereg igénye, a minimum 100 km/h-s végsebesség és a 600 km-es hatótáv. A terepjáró képesség is fontos szempont volt, a mérnökök a felfüggesztésben végül a portáltengelyek mellett döntöttek, így különösen nagy a hasmagasság. Az LTV magabiztosan mozog 760 mm mély vízben, első terepszöge 60, a hátsó 45 fokos, így akár a partfalon is könnyen felkapart, kritikus helyzetekben a csőrő is segíthet. Leküzdí a 60 százalékos emelkedőket, és akkor sem borul fel, ha 40 százalékban dől. Az álcafestés egyszínű vagy mintás is lehet, a légkondicionált kabin kivitelről függően 4-8 személyes. Teljesen mindegy, hogy 43 fokos kánikula, netán mínusz 32 fokos hideg van, a szerkezet működőképes marad, sőt, defektmentes abroncsain akkor is képes 48 km/h-s sebességgel haladni, ha



Ezek a KM1 Light Tactical Vehicle (LTV) alapmodelljei: balra négyszemélyes, páncélozott parancsnoki jármű, középen nyolcszemélyes, páncélozott csapatszállító, jobbra pedig a többcélú kivitel

Könnyű és közepes taktikai járművek, összkerékhajtású teherautók – ezek a legújabb katonai Kiák.



azokat találat érte. Opciók megoldás a központi abroncsnyomás-szabályzó rendszer, ezzel az utastérből lehet változtatni a kerekek keménységét, így lazább talajon, homokban, puha hóban jobban szétterülhetnek a puha gumik – a jármű nem süllyed el. A páncélozás többszintű, a lemezek és az üvegek egyaránt golyóállóvá tehetők, persze ennek műszaki részletei titkosak. A koreai hadsereg 2015-ben már használatba vette az első sorozatokat, de a KM1 LTV időközben Európába is megérkezett: a párizsi Eurosatory 2016 katonai expón is látható volt. Az MTV, vagyis a Medium Tactical Vehicle háromtengelyes, 6x6-os kerékképletű csapatszállító. Jóval nagyobb az LTV-nél, hossza 8700, szélessége 2500, magassága 3200 mm, megengedett össztömege 18-20 tonna. Motorja 420 LE-s, 2000 Nm nyomatékú dízel automata sebességváltóval, sík úton akár 100 km/h-val is képes haladni. Legalacsonyabb pontja 350 mm-re van a talajtól, tehát terepen sem jön zavarba,

Néhány változat az LTV palettájáról: igény szerint felépítményezhető alváz kabin (balra fent), többcélú „Shop Van” üvegezett szállítójármű (jobbra fent), páncélozott felderítő (balra lent), kommunikációs, rádiós kocsi (jobbra lent)

az abroncsnyomás-szabályzóval mind a hat kerék leereszthető és fel is pumpálható, így a tapadási határok nagymértékben kitolhatók. A gázlómélység 600 mm, a kapaszkodóképeség 60 százalék, a hatótáv 600 km. A fedett felépítményre hátul lehet feljutni, a motorosan lehajtható ajtón át egyszerre két katona tud felszállni teljes menetfelszerelésben. A Cargo Truckból kétféle kivitel készül: a kisebb, 2,5 tonnával terhelhető változat kéttengelyes és 4x4-es, a nagyobb 5 tonnás, háromtengelyes és 6x6-os. Az iménti sorrendben hosszuk 6800 és 7500, szélességük és a magasságuk pedig egyformán 2500 és 3000 mm. A megengedett legnagyobb össztömeg 10,5 és 16 tonna. Hogy a Cargo Truck jó eséllyel célhoz érjen, gázlómélységét 1000 mm-re növelték, kapaszkodóképesége 60 százalék. A váltó mindkét kivitelben automata, a motor pedig dízel, a 2,5 tonnás teherautóban dolgozó 250 LE-s (850 Nm), az 5,0 tonnásé 330 LE-s (1250 Nm), hatótávjuk 800 és 700 km, legnagyobb sebességük 100 km/h.



Tartós elemek

A Kia népszerű szabadidő-autója használtan, közel 300 ezer kilométeres futásteljesítménnyel is remek választás.

A Kia már akkor nagy offenzívát indított a sportos szabadidő-autók kategóriájában, amikor az még gyermekcipőben járt. A Sportage volt az első fecske a kínálatban 1993-ban, majd megérkezett az eggyel nagyobb Sorento 2002-ben. Utóbbi típus alváz felépítésével közelebb állt a hagyományos terepjáróhoz, de a 2009-ben jött második széria önhordó felépítésével vérbeli SUV-ként kereste a vevők kegyeit – nagy sikerrel. Ehhez jól jött a remek forma, amely nemcsak divatos és lendületes, de erőt is sugároz, nem véletlen, hogy családok, fiatal anyukák és üzletemberek egyaránt ráharaptak a Sorentóra. A mai napig sok hívet szerez azok között, akik a terepjáráshoz is megfelelő hasmagasságú (185 mm), és egyterűekre jellemző kényelmű autóra vágnak. A 4685 mm hosszú, 2700 mm tengelytávú második szériás Sorento (2015-ben érkezett utódjához hasonlóan) ugyanis hétüléssel is készült, így egy baráti társaság vagy öt gyermek és szülei is együtt utazhatnak. A kipróbált 2012-es, még éppen a ráncfelvar-

Ma is divatos a közel tízesztes formája. Fényszóróburái a sok kilométernyi nyúzás ellenére sem mattultak be, fényezésük is szép. A MacPherson/többlengőkaros felfüggesztés masszív, terepen jól helytáll

rás előttről származó modell csak ötüléssel, de így is teljes értékű családi autó. Nagyszerűen el lehet férni mindkét sorban, a hátsó lábhely fejedelmi, s a fejtér annak ellenére szellős, hogy panoráma-napfénytető húzódik végig a tetőben. A vezető igazán kényelmes pozíciót alakíthat ki magának, a középkonzol sem vesz el helyet a térből. Szép textúrájú műanyagjai izlések, a bőrkárpitról sem mondanánk meg, hogy ezt az autót 287 ezer kilométeren keresztül nyúzták az elmúlt négy esztendőben. Dicséretesen sok a rakodóhely elől és hátul, az ajtók zsebei, a kesztyűtartó, a műszerfal polcai, a középkonzol palacktartói sok kisebb-nagyobb kacatot elnyelnek. A széles és kellően magas bejáratot nyitó ötödik ajtó mögött könnyen tisztán tartható kárpittal bélelt, 660 literes csomagtartó bújjik meg. A 40:60 arányban osztott hátsó ülésor karakuri módon dönthető előre (az ülőlap lefelé mozdul, s ráfeksznek a támlák), az így keletkező sík padlójú raktér 1675 liternyi csomagot képes elnyelni.



Kiváló oldaltartású, hosszú távon is kényelmes fotelek elől, a vezetőoldalon elektromos állítással. A középső kartámasz puha, alatta mély rekesz bújjik meg

Okos megoldás, hogy ellenálló műanyag burkolat védi a lökhárítók alját, a küszöböket és a keréktárcákat. Az ajtók szép hanggal, könnyen záródnak, a sötétített hátsó ablak praktikus extra

Jó fogású a négy irányban állítható magasságú bőrkormány, könnyű kiismerni magunkat a műszerfalon (a navis rádió nem gyári beépítésű). A klíma kétfázisú, télen jól jön az ülésfűtés. Automata mellett hatfokozatú kézi váltóval is kínálták

Több pozícióban rögzíthetők a hátsó támlák, a középső padlómerítés visszafogott. Puha középső kartámasz, méretes ajtózseb és napfénytető növeli a komfortérzetet

A Sorentót itthon egyféle 2,2 l-es, közös csöves turbódízzel lehetett megvásárolni. Ez a 197 lovas, 421 Nm nyomatékát 1850/perc fordulatól felkináló gázolajos nagyon jól illik a testes géphez, alacsony fordulaton sem zajos, menet közben nem válik zavaróan morgóssá, közel 300 ezer kilométer után is egyenletesen jár. Országlánkörmeit 2000/perctől mutatja, sportosan és nyugodt stílusban egyaránt remek vele autózni. Hatfokozatú bolygóműves automatája fürgén és jó ütemben vált, rángatás vagy felesleges kapcsolgatás nem jellemző rá. Összkerékajátása laza talajon is ügyes, aki nehezebb terepre téved, fixre zárhatja a tengelyek közti nyomatékelosztást. Dicséretes, hogy egy több mint 1,8 tonnás terepjáró vegyes üzemű fogyasztása mindössze 6,7 l/100 km. Háromfordulatos volánja most is olyan precíz, mint újkorában, rugózása ideális átmenet a komfortos és a sportos között, négytárcás fékrendszere határozott pedálynomással, kellő erővel lassít.

A padló aljában rekeszek sorakoznak, könnyű megtölteni a jókora bendőt. A hátsó ülések előrebuktatása egyszerű művelet



Növekvő

*A számok önmagukért beszélnek:
a Kia eladásai mind a koreai,
mind a nemzetközi piacokon
növekvő tendenciát mutatnak.*



*Generációváltás
Zsolnán: az előző
Sportage után az
új modell is
szlovákiai gyártás-
ból kerül az
európai bemutató-
termekbe*



*A legtöbb autó
vasúton hagyja el
a gyárat*

A Kia Motors minden novemberben előzetes piaci mérleget készít, amely már kimutatja, hogy az előző év novemberéhez képest mennyit változtak az eladások, globálisan és régiók szerint. Ismét van ok az ünneplésre, hiszen töretlen a lendület. A Kia Motors Corporation globálisan 2 738 214 járművet értékesített 2015 novemberében és 2016 novemberében között, amely a stabil piaci pozíció megtartása mellett 3,8 százalékos növekedést jelent. Még kedvezőbb a kép, ha a belföldi (koreai) eladások nélkül vizsgáljuk a számokat, így a 2015-ös 2 163 116 autóval szemben 2 252 814 darab Kia fogyott világszerte, ami 4,1 százalékos emelkedés. A legnagyobb piac továbbra is Észak-Amerika (2016-ban 660 713 autóval, ez +3,9 százalék), de Kínában és Európában is számottevően nagyobb a vásárlási kedv, előbbinél 7,0 (584 863 autó), utóbbinál 6,5 (562 322 autó) százalékkal. Koreában 2,4 százalékkal, azaz több mint 11 ezerrel több Kia fogyott, mint egy évvel korábban (485 400 darab). Egyedülként a „generál” piacokon figyelhető meg némi stagnálás, ide tartozik Közép- és Dél-Amerika, a Karib-térség, Ázsia (Kína és Korea nélkül), Ausztrália, a Közép-Kelet és Afrika. Itt összességében 12 ezer autóval kevesebb talált gazdára éves szinten. A márkák sorrend-

*Ausztrál kivételül,
kétajtós Cerato
Koup – a Cerato a
Kia harmadik
legnépszerűbb
típusa világszerte*

zsolnai üzeme tízéves fennállását ünnepelte 2016. december 7-én. A 700 millió euró befektetéssel elindított beruházás 20 ezer munkahelyet teremtett a térségben a beszállítókkal együtt, ebből a Kia-foglalkoztatottak száma 3800 fő. Az elmúlt évtizedben 2,5 millió autó és 3,8 millió motor hagyta el az üzemet, a beruházás teljes költsége mostanra már elérte az 1,7 milliárd eurót. Innen, Szlovákiából indult európai hódító útjára 2006-ban a kompakt cee'd család, de itt készül a Venga és a Sportage is.



MóKaland

A MóKaland az a hely, ahol a színvonalas családi programok során, a játék, az egymásra figyelés és a gyermekek képviselik a valódi értéket.

www.mokaland.com

A mai rohanó világban, arra törekszünk, hogy a családok pihenése valóban feltöltődés legyen. Ehhez tartalmas programokkal, minőségi játékinálattal, közös élményszerző tevékenységekkel szeretnénk hozzájárulni. Játsszóházainkban családias, meghitt légkört alakítottunk ki, hogy a ránk bízott gyerekek szívesen jöjjenek hozzánk, a szüleik őket biztonságban tudva tölthessék a pihenésre szánt időt.



Első a legjobbak között!

Kia nagy tettet hajtott végre az Egyesült Államokban: 27 év után az első nem prémium autógyártóként első helyen végzett a minőségkutató cég új autós IQS-felmérésén.

Azzal, hogy a J.D. Power 2015-ös nagyszabású IQS (Initial Quality Study) újautó-minőségi felmérésén a Porsche mögött a Kia Motors a második helyen végzett, nem tört meg a vállalat hite. A koreai márka filozófiája szerint a tökéletességre folyamatosan és minden területen törekedni kell, az esetleges kudarcokból, a kritikákból pedig összerokadás helyett tanulni, építkezni. Hogy ez mennyire igaz, bizonyítja a J.D. Power idei, 2016-os IQS minőségi felmérése, amelyben a Kia Motors végzett az első helyen! Hosszú, több magas lépcsőfokkal nehezített út vezetett ideig. A formatervezés, a minőség és a műszaki tartalom területén a Kia már korábban bebizonyította, hogy az iparág élvonalába tartozik, de a rangos és megtisztelő szakmai elismerések mellett most a vásárlók, az ügyfelek véleménye alapján is sikerült elérni az abszolút győzelmet. Ennél nagyobb kitüntetés nincs is a járműiparban. Michael Sprague, a Kia Motors America (KMA) ügyvezető igazgatója és alelnöke őszinte örömeinek adott hangot: „Az, hogy az összes vizsgált autógyártó között mi végeztünk az első helyen az IQS újautó-minőség terén, annak az

Kategóriájában első helyen végzett a Sportage, amely Európában is a Kia legkelendőbb modelljének számít

évtizedes folyamatnak és a kitartó, céltudatos munkának az eredménye, amelynek során a Kia Motors a kiemelkedő minőségű gyártásra összpontosított, és folyamatosan tökéletesítette teljesítményét. Ez az eredmény ráadásul ügyfeleink ítélete alapján született meg, ennél nagyobb elismerésre ebben az iparágban senki sem vágyhat” – mondta büszkén a szakember. Még hozzátette: „Az autógyártó első számú szereplőjeként, immáron kétség sem férhet hozzá, hogy a Kia Motors világszinten gyárt autót.” A győzelem értékét mindenképpen növeli, hogy 1990 óta, azaz 27 éve most először fordult elő újra, hogy nem prémium autógyártó végzett az IQS-felmérés élén. Az ünnepségben – átvitt értelemben – kicsit a világszerte elismert minőségvizsgáló intézet, az 1986-ban alapított J.D. Power is érintett, ugyanis a cég idén harmincéves. A 2016-os IQS újautó-felmérés vizsgálati módszere az évek során kialakult és bevált, könnyen értelmezhető sémát követte. Az Egyesült Államokban forgalmazott 33 legnépszerűbb márka típusait összesen 26 szegmensbe osztották szét, majd elemezték a vásárlók tapasztalatait.



Amerikában „csak” mid size, azaz közepes méretű SUV a Sorento – dobogós helyezéssel járult hozzá az összetett győzelemhez

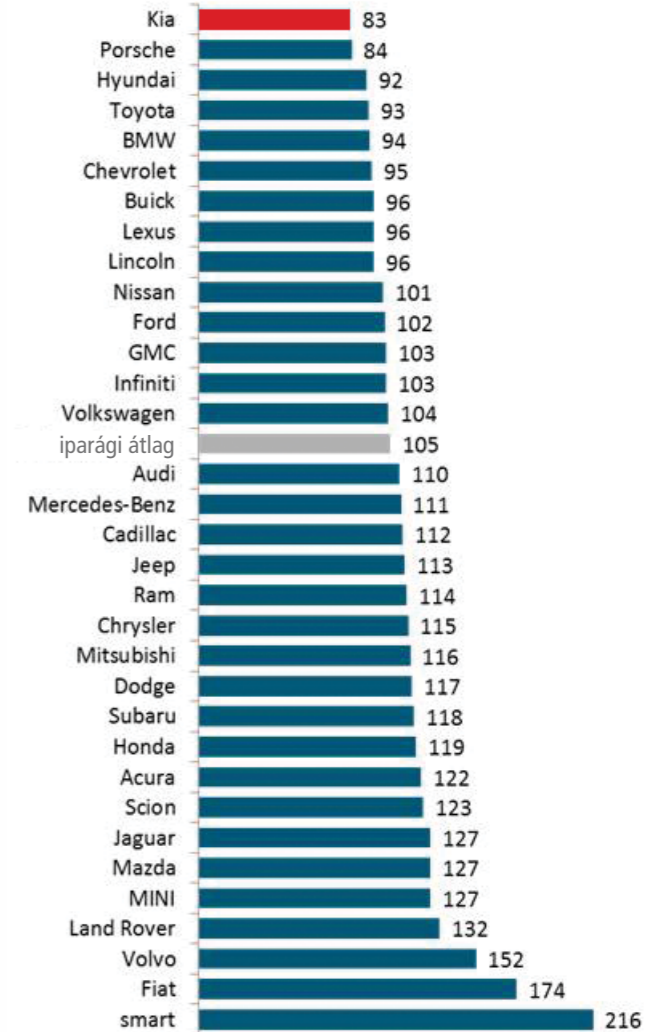


Elsősorban a fiatalok között népszerű a Rio kisautó



Nem csak vagánysága, minősége miatt is szeretik a tulajdonosok a Soult – győzött méretosztályában

J.D. Power 2016 IQS újautó-minőségi felmérés (100 autóra vetített hibák száma)



Porsche mögött –, mint a legkiválóbb nem prémium autógyártó. A Kia győzelmet érő remek szereplése döntően annak köszönhető, hogy az Európában is piaci siker Sportage, valamint az extravagáns Soul típusok amerikai kivitelei győzni tudtak a saját kategóriájukban, míg a Rio, a Sorento (ezek szintén slágermodellek Európában) és a Forte egyaránt dobogós helyen végzett méretosztályában. A Kia-tulajdonosok számottevően kevesebb problémáról számoltak be a vásárlást követő első három hónap (90 nap) után, mint bármelyik más márka vásárlói az Egyesült Államokban. A javulás mértéke általános érvényű, tavaly a Kia Motors 100 autóra vetített pontértéke 86 volt, míg idén már ennél is kedvezőbb 83 ponttal sikerült győzni. Az iparági átlagnál még kontrasztosabb a különbség, míg 2015-ben a 100 autóra vetített pontszám 112-re jött ki, addig 2016-ban 105 pontra javult a gyártók összesített átlaga – minél alacsonyabb a szám, annál magasabb a minőségi színvonal. A Kia Motors célja pedig nem is lehet más, mint, hogy 2017-ben is elsőként végezzen a legjobbak között.

Jeges élmények

Magyarországon is egyre népszerűbb a jégen játszott ügyességi csapatsport, a curling.

A vegyes párosban már kétszeres világbajnok duót a Kia Wallis márkakereskedés támogatja.



Itt éppen a piros kövel dobó csapat áll nyerésre, mert három köve is közelebb van a középponthoz, mint a sárgáké. Ám jó dobással még innen is győzhetnek a sárgák!



Eredményhirdetés Szocsiban, ahol a magyar kettős állhatott fel a dobogó legmagasabb fokára – három éven belül ez volt a második világbajnoki címük



Dóri és Zsolti meccs közben töpreng - hogyan tovább? A curling nemcsak ügyességi, de éles elmét is kívánó sport, nagyon fontos szerepet játszik benne a taktika



Kiss Zsolt kétszeres curlingvilágbajnok az ötajtós Kia Ceed-dal

A magyar curlingsport büszkesége a többszörös országos bajnok duót alkotó Palanca Dorottya és Kiss Zsolt, akik nemzetközi szinten vegyes párosban indulnak: itt négy helyett csak két fő alkotja a csapatot. Dóri és Zsolti 2013-ban győzött először a világbajnokságon, és 2015-ben, Szocsiban is aranyérmesek lettek – mindkét alkalommal rutinos svéd ellenfeleket múltak felül. A Curling Champions Tour (CCT) győzelemmel is büszkélkedő fiatal klasszisok karrierjében hatalmas esély a 2018-as téli olimpia. Eredményes felkészülésüket a Kia Motors Hungary márkakereskedői partnere, a Kia Wallis szponzori autóval segíti.

(fotók: online/curling.hu)

csés meghatározás, így nem is honosodtak meg. Egyelőre pályákban sem bővelkedünk, az első curlingre alkalmas jégcsarnok 2005-ben nyílt meg a Kamaraerdőben.

A nemzetközi versenyeket kizárólag fedett csarnokokban rendezik, egyszerre több, teljesen egyforma méretű és minőségű pálya (sheet) is elfér egymás mellett. A helyosztó körmérkőzések (round robin) párhuzamosan zajlanak, ezeket követik az elődöntők, a végén a döntő előtt bronzmérkőzést tartanak. A nevezett csapatok öt főből állnak, négy játékosból és egy tartalékból. Minden játékosnak 2-2 köve van, így a csapatok összesen 8-8 kövel rendelkeznek. A kövek eldobási sorrendje kötött, általában a csapatkapitány (skip) az utolsó dobó, tehát rajta múlnak a nagy győzelmek és a vereségek is. Az első dobó a lead, a második a second, a harmadik a third – a curling hivatalos nyelve ugyanis az angol. Egy mérkőzés 10 endből áll, ehhez csapatonként 73-73 perc játékidő áll

merőleges vonal a tee-line, e mögött (a kék kör külső érintőjén) van a back-line, előtte pedig a hog-line, ahol a dobónak legkésőbb el kell engednie a követ. Ha ez nem sikerült, a követ levő érzékelő jelez, a dobás érvénytelen. A dobó lábtámasza a pályavégtől befelé, 1,22 m-re van. A köveket csak dobni lehet, söprés közben (ami befolyásolja a kő irányát és sebességét) tilos hozzájuk érni. A pálya kialakítása azért szimmetrikus, hogy a 30 cm átmérőjű, kb. 19 kilós, skót gránitból készült, sárga és piros színnel megkülönböztetett köveket ne kelljen ide-oda cipelni. A pontozás úgy történik, hogy az end végén megnézik, kinek van a legközelebb a ház közepéhez a köve. Ahány kövel több van, mint a másik csapat legjobbjára, annyi pontot lehet írni. Szükség esetén, ha szemmel nem állapítható meg a különbség, mérésel döntenek.

A skótok nemzeti sportjuknak tartják a curlinget, az első írásos emlékek is tőlük, az újkor legelejéről (1540) származnak, ettől függetlenül a történészek szerint a játékot a hollandok találták ki. A Németalföldön zajló – igaz, a mai szabályoktól eltérően játszott – curlingmérkőzések már festmények témájaként is feltűntek, köztük Pieter Bruegel alkotásán. A XIX. században a sportág fokozatosan meghódította a világot, Kanadában az 1800-as évek elején jutott el, de három évtizeddel később már az Egyesült Államokban is nagy népszerűségnek örvendett. Egymás után alakultak a klubok, az egyesületek, az első nemzetközi curlingösszevétel éppen Kanada vívta az USA ellen (1884). A skandináv országokban, Svájcban, Új-Zélandon szintén hamar gyökeret eresztett ez a szórakoztató jeges sport. Az első hivatalos curlingklubot 1838-ban

Szépen csillog a világbajnoki aranyérem Dóri és Zsolti kezében. Reményeik szerint 2018-ban olimpiai aranyat akasztanak a nyakukba

alapították Skóciában, neve öt évvel később Royal Caledonian Curling Club lett, ez a szervezet alkotta meg az első szabálykönyvet. 1924-ben a téli olimpián (Franciaország, Chamonix) a curling már feltűnt a sportágak között – a brit csapat győzött –, de csak nagyon hosszú szünet után, az 1998-as téli játékoktól (Japán, Nagano) szerepel állandó programként. A sportág legfőbb szervezete az 1966-ban alapított, majd 1998-tól átnevezett World Curling Federation. A négyévente ismétlődő olimpia mellett az évenkénti világ- és Európa-bajnokság a legrangosabb nemzetközi torna, ahol külön rendeznek női és férfi viadalokat, de a kanadaiak eredményei mindkét ágon kiemelkednek a mezőnyből. A curling elnevezésre még nem született magyarosított kifejezés, az alkalmazni próbált jégteke és csúszkórong közül egyik sem szeren-

rendelkezésre: mivel a köveket felváltva dobják, az időket ennek megfelelően szakaszosan mérik. Ha a 10. end végén a pontállás döntetlen, extra end következik, amire 10-10 percet kapnak a csapatok. Taktikai és edzői megbeszélésre 60 másodperc vehető igénybe, a főjátékban kétszer, az extra endben egyszer.

A curlingpálya felülete kiváló minőségű, langyos desztillált vízpermettel finoman érdessé tett jég. A méreteket angolszász egységben adják meg, így a pálya hossza kb. 45,72, a szélessége 5,0 m. A kék kör szélétől befelé van a ház, ennek a közepe a piros kör (button). A kék kör külső/belső sugara 183/122 cm, a pirosé ugyanígy 61/15 cm. A pályavégtől 4,88 m-re lévő, a kört középen metsző, a pálya hosszstengelyére



Kettős szerepben

A Kián kívül nincs még egy olyan globális autógyártó, ahol az elnök egyben a vezető formatervező is.

Csodabogár? Távolról sem, Peter Schreyer mindig is tudatosan készült arra a pályára, amelynek életét szentelte, és amikor karrierje csúcspontján elfoglalta a Kia Motors Company elnöki székét, egyszerűen fel sem merült benne, hogy többé nem rajzol. Szenevélyes alkotó, a fejében mindig kavarnak az ötletek, skiccel, vázlatokat készít, és ugyan az elnöki feladatok ellátása egész embert kíván, ő megtalálta a módját, hogy ne szakadjon el szeretett szakmájától sem.

Peter Schreyer Németországban, a dél-bajorországi Bad Reichenhallban született 1953-ban. Kézügyességgel, a rajzolás iránti szeretetével hamar kitűnt gyerektársai közül, korán tudatosult benne, hogy mivel szeretne foglalkozni, később felsőfokú szakirányú tanulmányait Münchenben és Londonban végezte. Szakmai pályafutását az egyik német autóiipari konszernnél kezdte, szerette a kihívásokat, így az ott eltöltött közel két és fél évtized alatt sorra vette a lépcsőfokokat: tervezett klasszikus, közép- és felsőkategóriás limuzint, retromodell és dizájncentrikus sportgépet is. Munkáját számos díjjal, kitüntetéssel ismerték el.

Peter Schreyer, a Kia Motors elnöke és vezető formatervezője az Auto Bild és a Bild am Sonntag által 2013-ban neki ítélte Tiszteletbeli Aranykormány díjjal

Amikor a Kia a 2000-es évek elején elkezdte kidolgozni nagyszabású, elsősorban európai terveit, a vezetőség a komoly tapasztalatokkal rendelkező Schreyert szemelte ki arra, hogy céltudatosan levezényelje a márka formai átalakulását. A német szakember elfogadta a számára kihívást jelentő felkérést, és 2006-ban, a már új szemléletű, 7 éves vagy 150 ezer km-es garanciával elsőként kínált cee'd bevezetésének évében lett a Kia vezető formatervezője. Elmondása szerint nagyon élvezte, hogy megkötések nélkül, szó szerint is tiszta lappal indulhatott, ugyanakkor hatalmas volt rajta a felelősség. Tudta, hogy nem hibázhat. Több, addigra már futó projektbe is bekapcsolódott, mellette pedig ígéretes, a legnagyobb autószalonokon bemutatott tanulmányokkal jelezte, hogy mire készül a Kia. Első önálló munkája nem is lehetett volna fontosabb: 2010-ben a középkategóriás új Optima. Innentől a márka bővítése korábban soha nem látott módon pörgött fel a friss modellekkel, új kategóriák is születtek. Az eladások hozták az elvárásokat, és a sikerek 2013-ban Peter Schreyert a vállalat elnöki pozíciójába emelték, ami a



A 2016-os Telluride-tanulmány kifejezetten amerikai igények alapján készült



2010-ben új dimenzióba lépett a Kia a Schreyer-féle Optimával. Vonalai ma is modernnek

koreai felsővezetői hagyományok ismeretében óriási elismerés, mind emberileg, mind szakmailag. A karrierje csúcán álló szakember elnökként is a rá jellemző széles látókörrrel figyelni és tovább formálja a Kia arculatát, azt, ami 2006 óta hatalmas változáson ment át, pozitívan megváltoztatva a márkáról kialakult képet. Schreyer tíz éve úgy állt munkába, hogy közben gondosan és folyamatosan tanulmányozta a koreai kultúrát és hagyományt – az építészettől a képzőművészeteken át a zenei irányzatokig –, hogy az itt tapasztaltakat vegyithesse a saját identitásával. Kezdetektől fogva vallja, hogy nem szabad pusztán autókban gondolkodni, mert az autók nem csupán tárgyak, hanem komplex eszközök, az életünk olyan hasznos és esztétikus tárgyai, amelyekkel a funkcionalitás mellett bizonyos fokig ki is tudjuk magunkat fejezni. Éppen ezért fontos, hogy a tervező képes

legyen ihletet meríteni szinte bármiből, ami az emberekre hatással van, legyen az tudomány, képzőművészet, építészet, zene, film – a lényeg a magával ragadó inspiráció, ami aztán visszaköszönhet egy szín, egy részlet vagy bármilyen más apróság formájában. Schreyer hisz az egyszerűségben, a néhány vonallal megalkotott varázsban, ám hogy ezt az egyszerűséget teljes típuscsaládokra át lehessen ültetni, ahhoz kivételes tehetségre van szükség. Kiváló munkatársak veszik körül, a Kia Motors észak-amerikai, koreai és európai központjaiban részben saját nevelésű tagokból álló, dinamikus csapatok dolgoznak az irányításával; a napi munkákban az elnök természetesen már nem tud részt venni, de minden tervet lát, véleményez, és együtt hoznak döntéseket. A tanulmányautókról azonban nem hajlandó lemondani, elnökként is kézbe veszi a ceruzát és rajzol, bevallottan azért, hogy jó főnökként kijelölje a munkatársaknak a követendő irányokat – hogy ez neki részben kikapcsolódás és szórakozás is, már az élet ajándéka. Peter Schreyer munkásságát eddig tucatnyi szakmai és művészeti díjjal, kitüntetéssel ismerték el. Mindegyikre rendkívül büszke, mert úgy érzi, tett érte valamit, de ha választania kellene, akkor a német Auto Bild és a Bild am Sonntag által 2013-ban odaítélte Tiszteletbeli Aranykormányt emelné ki, amit előtte formatervezőként csak az olasz legenda, Giorgetto Giugiaro kapott meg 1983-ban. Sorozatgyártású és tanulmányautói egyformán kedvesek a számára, szinte a gyermekeinek tekinti őket. Érthető módon mérföldkő az életében a 2010-es Optima, amelynek nemrég debütált második generációja már elegáns kombiként és sportos GT kivitelben is hódít.

A szépség új arcai

Immár tizenkettedik alkalommal rendezték meg a Kia STYLE360 divathetet New Yorkban, és ahogy mindig, a rendezők idén is alaposan felkavarták a divat világot.

Demokrácia, technológia és játékonyság: ezek a fogalmak mostantól a divattól sem állnak távol a Kia Motors által támogatott, több mint egy évtizedes múltra visszatekintő New York-i divathétnek, a világ egyik legnagyobb jelentőségű divatünnepének köszönhetően. Az idén tizenkét éves Kia STYLE360 neve mindig is egyet jelentett az egyedülálló bemutatókkal, különleges fellépésekkel, és a négynapos szakmai kavalkád szeptemberi kiadása sem tért el a szokásoktól.

Nézd meg, vedd meg: ezzel a szlogennel indította útjára szeptember 12-én a non-stop divatünnepélyt a Kia, a program fáklyahordozója pedig a legendás teniszezőből sikeres, sokoldalú, innovatív üzletasszonyá és divatguruvá nemesedett Serena Williams volt. A csillag stílusosan Diamonds Unleashed, azaz elszabadult gyémántok néven mutatta be új, őszi kollekcióját, Kara Ross ékszertervező művésszel közösen.

Már ebből is látszik, hogy a New York Fashion Week valóban a műfaj csúcsát képviseli, nem csoda, hogy évről évre hatalmas érdeklődés övezi a programot. Az exkluzív bemutatókra az átlagembereknek vajmi kevés esélyük volt bejutni. A HSN televíziós csatorna azonban újfent bemutatta, miért tartják őket a távoli értékesítés pápájának: 360 fokos, élő közvetítést adtak az összes bemutatóról,

A HSN csatorna élőben közvetítette a bemutatókat, és vásárolni is lehetett rajtuk keresztül



amelyeket a felhasználók otthonukban, hordozható vagy asztali számítástechnikai eszközökön nézhetnek. Az élmény ráadásul interaktív volt, hiszen a HSN csatornán keresztül, virtuális megjelenítést alkalmazva, a felhasználók azonnal meg is vásárolhatták azokat a ruhakölteményeket, amelyekre szemet vetettek. Ha ez nem lett volna kellőképpen forradalmi és sokkolóan hagyománybontó, a Byron Lars Beauty Mark sokatmondóan „Kizárólagos befogadás” névre keresztelt bemutatóján nullától tizenegyükig vonultak fel a modellek, ám ez nem az életkorukra, hanem a méreteikre vonatkozott. A stúdió üzenete egyértelmű: a női szépséget nem lehet, nem szabad testalkat szerint beskatulyázni, a szélsőségesen vékonytól a hatványozottan telt idomokig minden nő megérdemli, hogy királynőként tekintsen saját magára. A bemutatott kollekció darabjai természetesen itt is azonnal megvásárolhatók voltak, januártól pedig még nagyobb méretekben is elérhetők lesznek a merész vagy éppen elegáns ruhák. Ugyanezt az elfogadó irányvonalat támogatta, ha valamivel harsányabban is, az Addition Elle és Ashley Graham közös fehérnemű-bemutatója, amely a program záróakkordjaként botránykeltő címen követelt egyenlő divatjogokat az átlagosnál nagyobb termetű hölgyek számára.

A Byron Lars Beauty Mark idén a teltebb hölgyeket vette célba





Csavargás időre

Mit kapunk, ha összeeresztjük a piac legvagányabb szabadidőautóját Magyarország legismertebb sportolójával és médiaszereplőivel?

Egy olyan szórakoztató versenyt, amelyben vezetési képességeinél többet is megtudhatunk a résztvevőkről.

A 184 LE-s Sportage a pályán

tot adunk majd a meghívott pilótáknak, és az is, hogy a sportosságát sportolóknak kell majd kihozniuk az autóból. Az ország legnevesebb olimpiaknjai, világbajnokok, válogatott sportolók vállalták a felkérést, rajtuk kívül véleményformáló médiaszereplők, színészek, humoristák, híradósok ültek az autó volánja mögé. Akik nem találkoztak még korábban a márkával, komoly megdöbbenéssel fogadták az autó kiváló minőségét, vizuális egységét, illetve a magas ülés helyzetre rációzó vezetőbiztonságot.

A Szlalomspicc névre keresztelt vetélkedőn pontosan egy tucatnyian vettek részt, és bár a férfiak uralták a mezőnyt, a két hölgy játékos, Szorcik Viktória és Nádai Anikó is derekasan helyt állt. Harmadik és negyedik helyezésük is igazolja, hogy a Sportage kortól, nemtől és testalkattól függetlenül segíti vezetőjét, a stabil futóműtől kezdve a jól belátható karosszérián át a manőverezést nagyban megkönnyítő tolatókameráig minden részlete igazán felhasználóbarát, akár sportosan, akár „csak” biztonságosan szeretnénk közlekedni.

A világot nem az viszi előre, ha görcsösen ragaszkodunk a bevett szokásokhoz, és tiszteletben tartunk minden határt. Ha így volna, a Kia soha nem építette volna meg a Sportage szabadidő-terepet, amely formaterve mellett vezethetőségével is elkápráztatja az embert. És ha nem így gondolkodnának az RTL Klub autós műsorának, az Autogramnak a munkatársai, soha nem születik meg az a kihívás, amelyben autó és vezetője együtt mutathatja meg, mire képes idegen pályán. „Első pillanatban vevő volt a Kia az ötletre, hogy szervezzünk versenyt a Sportage köré” – emlékezik vissza a nem mindennapi program születésére Lengyel Csaba, a műsor főszerkesztője. – A Kia szabadidőjárművéről sok pozitív dolog eszünkbe juthat, de speciel a sportosság ígéretét kevésbé hordozza a vagány, robusztus forma. Ehhez képest megdöbbenő, milyen remekül helytállt az autó az éles igénybevétel során. A rendelhető legnagyobb dízelmotorral (185 LE, 400 Nm), összerék-hajtással kifejezetten jól lehet autózni vele, abszolút sportos, kiszámítható, élvezetes a vezethetősége. Ezek után egyértelmű volt, hogy nem egyszerű ügyességi felada-

Sikerülhet?

Ma a hamisítás a világ minden pontján virágzó üzlet, különösen az autóiparban. A hatóságok egyre határozottabb fellépése talán visszaszoríthatja a Magyarországon is nagy károkat okozó „iparágot”.

A globalizációnak sok a pozitív hatása, de hátránya is akad bőven. Az egyik ilyen a hamisítás, a határokon, kontinenseken átívelő illegális tevékenység, amely minden területen felütötte már a fejét. A másolatok nevével, csomagolásukkal, logójukkal azt akarják elhitetni a vásárlókkal, hogy eredetiek. Ez nemcsak abból a szempontból aggályos, hogy szellemi tulajdonának ellopása miatt az eredeti termék tervezőjét, gyártóját kár éri. Azért is problémás, mert a lekoppintott (de nem az eredeti technológia alapján elkészített) alkatrésztől szinte biztosan nem várhatjuk azt, amit ígér, ráadásul balesetveszélyes is lehet. Nagy rizikót vállalunk, ha olyan alkatrészekből, mint a fékbetét, keréktárcsa, olajsűrű, olaj vagy éppen a légszák és az övfeszítő, hamisítat veszünk, hiszen nem tudhatjuk, ezekkel vajon úgy viselkedik-e az autónk, ahogy elvárjuk tőle, s vajon úgy óvják-e a motort és a sofőr testi épségét, mint az eredetiek vagy a minőségi utángyártottak. Bizonyosan nem. A hazai hatóságok és persze az Európai Unió előtt még nagyon sok feladat áll a hamisítókkal szembeni küzdelemben. Három évvel ezelőtt, 2013-ban a világkereskedelem 2,5 százaléka bonyolódott hamis és kalóztermékekkel; ez 461 milliárd dollárnyi árut jelentett, amely Ausztria teljes éves GDP-je. Ugyanebben az esztendőben az Európai Unióba importált termékek öt százaléka volt hamis, ennek értéke 116 milliárd dollárnyit rúgott. Természetesen ezek között a legkülönfélébb árucikkek előfordultak, viszont a kimutatások alapján jelentős hányaduk autóipari termék volt. Ez nem meglepő, hiszen az interneten teljesen szabályozatlan az autóalkatrészek kereskedelme, ráadásul a vevők jó része nem kíváncsi arra, hogy honnan jön a kínált portéka. Az internetes kereskedelemben a harmadik országokból érkező áruk rejtik a legtöbb kockázatot, ugyanakkor a nemzeti vámhatóságok számára is ezek kecsegtetnek a legnagyobb fogással. A Nemzeti Adó- és Vámhivatal adataiból kiderül, hogy 2014-ben 104, tavaly 119, 2016 első negyedévében pedig 32 esetben tudtak lefoglalni autóipari kalóztermékeket tartalmazó szállítmányokat. Leggyakrabban diagnosztikai eszközök, hozzájuk tartozó csatlakozók, adat-DVD-k és CD-k akadnak a fináncok horgára. Azon senki sem lepődik meg, hogy a kiinduló ország szinte mindig távol-keleti, általában Kína. A szoftvereken, diagnosztikai eszközökön sokkal nagyobb a hamisítók haszna, mint az alkatrészekben, mivel ezek eredetijéhez jellemzően drágán lehet csak hozzájutni, nem csoda, hogy a kisebb, legálisan működő szervizekben is fel-felbukkannak ilyenek. Szükség van a hatóságok közös és rendszeres fellépésére, mert csak ez jelenthet visszatartó erőt. A közelmúltban rengeteg nagyszabású ellenőrzést tartottak ország-szerte, 2016 első felében negyven akció zajlott le műhelyekben, szervizekben, s az illegális szoftverek, nem

igazolt származású alkatrészek mintegy 40 milliós értéket képviseltek. Iparági becslések szerint éves szinten tíz autóból hatnál kétes eredetű kenőanyagokat használnak. Ez nemcsak súlyos baleseti kockázatot jelent, de a tulajdonosokat, gyártókat és az államot is rendkívül érzékenyen érinti. Az évente milliárdos károkat okozó probléma kezelésére a Hamisítás Elleni Nemzeti Testület (HENT) zárt értékesítési rendszer kialakítását sürgeti, ez megakadályozhatná, hogy az ellenőrizetlen forrásból származó kenőanyagok és autóalkatrészek forgalomba kerüljenek. Marótiné Koczur Györgyi, a JAF (Járműipari Forgalmazók Szellemi Tulajdonvédelmi Szakmai Egyesülete) elnöke szerint szerencsére látszik az érintett szervezetek igyekezete, hiszen 2012-ben még csak odáig jutottak a hatóságok, hogy fontos a szellemi tulajdon védelme.



A Müller-Guttenbrunn Ócsai úti telepe. Idén nyáron látványos körülmények között semmisítették meg százmillió értékű hamis autóipari termékeket, alkatrészeket és szoftvereket

Már arra is nagyobb energiákat fordítanak, hogy látványos eredményekről lehessen beszámolni ezen a területen. A NAV-nak megvan a jogosultsága és az apparátusa is a fellépésre, együttműködik a szakmai szervezetekkel, ráadásul a kifizető céjjaik között is ott találjuk a hamisítás elleni harcot, most éppen az autóalkatrészek és az autós szoftverek vannak terítéken az adónyomozóknál. A vámnymozók tavaly csak a ferihegyi repülőtérén 110 esetben foglaltak le interneten rendelt programokat és hozzájuk kapcsolódó hardvereket, értékük százmillió forintot tett ki. Idén novemberben a Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete (MGE) és a JAF úgy határozott, hogy szorosabb és teljes körű együttműködéssel védik a szellemi tulajdonát.

„Az autóm sokszor a próbaterem...”



A Csík zenekarral többek között Kodály Zoltán- és Kossuth-díjas kiváló előadóművész nemrég vette át második Kiáját.

Majorosi Marianna énekes- és táncművész Békéscsabán született, gyermekora óta táncol és énekel. Pályafutása a Balassi Bálint Táncgyűttesben kezdődött, ahol szólóban is énekel. Első diplomáját 1988-ban Szarvason, a Brunsvík Teréz Óvóképző Főiskolán szerezte, ahol óvodapedagógusként és gyermektánc-oktatóként végzett, majd 2001-ben a Magyar Táncművészeti Főiskolán diplomázott néptáncpedagógusként. Szakmai életének fontos állomásai közé tartozik a szarvasi Tessedik Táncgyűttes, a Magyar Állami Népi Együttes – itt a tánc mellett énekel is, 1996-tól pedig a női tánckar vezetője –, 1994-től a Bekecs zenekar, valamint a Csík zenekar, amelyekben rendszeresen énekel. Saját énektudásának gyarapításában Bodza Klára tanárnő és népdalénekes volt a segítségére. Az előadások mellett nagy örömmel és szeretettel tanít gyermek és felnőtt együtteseket egyaránt. Munkáját díjak, elismerések sora fémjelzi. 1994-ben a Népművészet Ifjú Mesterévé választották, 2000-ben a Bekecs zenekarral Fonogram-díjban részesült. A Csík zenekarral közös szereplését eddig Magyar Örökség Díjjal (2010), Kodály Zoltán-díjjal (2010), Prima Primissima díjjal (2010), Budapestért díjjal (2012) és Kossuth-díjjal (2013) ismerték el. Férjével, Kökény Richárdal, aki a Magyar Állami Népi Együttes tánckarvezetője, egy Budapesthez közeli kisvárosban él, három fiúgyermeket nevelnek.

A zene, a tánc, a tanítás mellett szerepet játszik az életében az autó?

– De még mennyire! A család, a fellépések és az iskolák közötti „ingázást” képtelen volnék autó nélkül megoldani. Sokszor kell pontosan érkezni, időre mennem, és ha kicsit sarkosítva is, de nem maradhat el a koncert, mert később a vonat, netán dugóba került vagy lerobbant a távolsági busz.

Ezek szerint régóta vezet?

– Igen, 1991-ben, a szüleimtől kaptam ajándékba a jogosítványomat, az első diplomaosztómra. Innentől gyakorlatilag mindig volt autó, amit vezethettem, és az imént elmondottak alapján nagyon örültem neki.

Sokat utazik? Mennyit vezet egy évben?

– Pontosan nem számoltam soha, de valahol évi 20-25 ezer km környékén járhatok – tudtommal ez több, mint az átlag. Hozom-viszem a fiaimat az iskolába, a különféle programokra, és sok helyen tanítok, illetve fellépek vidéken. Csak úgy pörög a számláló, az új autómmal sem kellett két hónap, hogy átlépjem a 3 ezer km-t.

Milyen az új autója?

– Kia Sportage volt az előző kocsim, 2,0 l-es turbódízel motorral és összkerékhajtással. Nagyon szerettem, jól kiláttam a nagy ablakokon, magasan ültem benne, átláttam a legtöbb autó felett; azt mondják, sok em-



bernek ez tudat alatt plusz biztonságérzetet ad, ezek szerint én is így vagyok ezzel. Amikor cseréltünk, a jászberényi Jász-Plasztik Autócentrum Kft. használt autóként beszámította a régi Kiát egy vadonatúj, csodás Infra Red metál színű Sportage modellbe.

Maradt a dízelmotor és 4x4-hajtás?

– Nem, ebben most 1,6-os GDI benzinmotor van összkerekhajtás nélkül. Utóbbira igazából nincs szükségem, a 132 LE-s motorral pedig van annyira virgonc az autó, amennyire kell. A sebességváltója hatfokozatú, ez nekem újdonság, de autópályán nagyon jól jön, mert nem forog a kellenél többet a motor, emiatt csendes és kedvező a fogyasztása is.

Van kedvenc tartozéka az autóban? Igazából adná magát, hogy az audiorendszer...

– Valóban az audiorendszer a nyerő, bár rögtön hozzá kell tennem, a Sportage minden szempontból szerethető. Egy LX Exclusive komfortszintű autót vásároltunk, ami tele van praktikus ötletekkel és átgondolt megoldásokkal; továbbá nagyon kényelmesek az ülései, és ezeket csak az tudja igazán értékelni, aki gyakran, órákon át utazik egyfolytában. Megnyugtató, hogy masszív, biztonságos autó, vigyáz rám és a családomra, mert nem mindegy, hogy a gyerekeimet mibe ültem. A szervezések miatt sokat használom a mobiltelefonom, de a Bluetooth-kihangosítóval el sem kell engednem a

kormányt, a navigáció pedig elvisz bárhová. Visszatérve, a zene valóban nagyon szépen szól, élvezet hallgatni, ami azért is fontos, mert előfordul, hogy a kocsi, utazás közben készülök: például tanításra menet meghallgatom egy-egy koreográfia zenéjét. Ilyenkor a Sportage a próbaterem. Az egyetlen dolog, ami nagyon hiányzik, az a CD-lejátszó... A technika fejlődésével a CD kezd kimenni a divatból, van helyette USB-dokkoló, okostelefonos küttyű, ami persze jó, de nekem rengeteg CD-lemezem van, és egyszerűen nincs időm mindegyikből autóban hallgatható, pendrive-on hordozható formátumot gyártani.

Mondhatni, hogy feszített tempóban él, milyen stílusban vezet?

– Betartom a szabályokat, mindig a biztonság az első, de nem tagadom, közel áll hozzám a sportos stílus. Bár nem is tudom, talán nem a sportos a megfelelő kifejezés, mert igazából azt szeretem, ha tudok haladni. Ez pedig nem egyenlő a száguldozással. Szerencsére nem volt komoly balesetem. Az egyetlen malőr még friss jogosítványosként esett meg velem, télen az egyik autópálya-lehajtónál beelszúrtam egy szabálytalanul megálló autót. Nem tudtam mit tenni a csúszós úton, de hála az égnek, senki sem sérült meg.



X21 S DC

VONÓHOROGRA SZERELHETŐ
PRÉMIUM KERÉKPÁRSZÁLLÍTÓ
TOLATÓRADARRAL AZ UEBLER-TŐL!

ELÉRHETŐ A KIA KERESKEDÉSEKBEN.

Természetes

Állami támogatással sokkal olcsóbbak a villanyautók. A Kia Soul EV a legmodernebb technológiát kínálja, nagyvonalúan gazdag felszereltséggel.

A Soul igazi egyéniség a Kia palettáján, ráadásul a semmivel össze nem téveszthető megjelenésű, akár többféle kettős fényezéssel választható karosszéria praktikus, kényelmes belsőt is rejt. Nem véletlen, hogy a Kia éppen ezt a modellt választotta az első teljesen elektromos hajtású modellje alapjául. A külső a Soul EV esetében is nagyon vagány: LED menetfény, egyedül felénk jellemző, a normál változathoz képest a hiányzó hűtőmaszkról és az ezt helyettesítő elem színes keretéről már messziről felismerhető. A Kia úgy gondolta, a vezetést, a közlekedés új dimenziójához maximális felszereltség dukál, így az elektromos Soul csak gazdag EX komfortszinten érhető el. Nincsenek kompromisszumok, az utasokra hat légszák vigyáz, a kétfázisú automata légkondicionáló képes az utasteret osztottan temperálni, az ülések fűthetők, ha kell, tempomat tartja az utazósebességet, a fedélzeti számítógép mindenről informál, hat hangszórós, a bőrhuzatú kormányról vezérelhető audiorendszerrel szól a zene, tolatásnál pedig kamera segít. A Soul EV minőségben, megbízhatóságban ugyanolyan magas szintet képvisel, mint bármelyik Kia, tehát vonatkozik rá a 7 éves vagy 150 ezer km-es garancia, valamint a 12 éves rozsdagarancia is.

A vásárlók még aggódnak a villanyautók szerény hatótávja miatt, a Soul EV azonban új mércét állít fel itt is. Az utastér padlója alatt helytakarékosan elhelyezett, 27 kWh kapacitású lítiumion-polimer akkumulátor jóvoltából akár 212 km* is megtehető egyetlen feltöltéssel. A 110 LE-s, állandó mágneses szinkronmotor maximum 145 km/h-s tempó elérését teszi lehetővé, a 285 Nm forgatónyomaték pedig átlagon felüli rugalmasságot garantál – 0-ról 100 km/h-ra 12,0 s a gyorsulás. És mennyi idő a tankolás, azaz a feltöltés? Normál esetben (6,6 kW) kevesebb mint öt óra elegendő a teljes töltöttség eléréséhez, míg gyorsfeltöltéssel (100 kW) akár 24 perc alatt 80 százaléknyi energia vételezhető – ennnyivel megtehető a Budapest-Keszthely távolság. Otthoni 220/230 V-os hálózatról, konnektorból 14/18 órára (10/8 A) van szükség. A Soul EV az utastérben is környezetbarát, bio anyagokat alkalmaz. Ennek elismerése, hogy a modell az autóiiparban elsőként megkapta a bioalapú szerves széntartalomra vonatkozó UL környezetvédelmi tanúsítványt.

*: NEDC ciklus szerint mérve



Nem foglal extra helyet és az autó súlypontjára is kedvezően hat a padló alatti akkumulátor

Műszaki adatok

Motor: állandó mágneses, háromfázisú szinkronmotor. Feszültség: 360 V. Teljesítmény: 81,4 kW/110 LE (2730-8000/perc). Nyomaték: 285 Nm (0-2730/perc). Lítiumion-polimer akkumulátor. Kapacitás: 27 kWh. Gyorsulás (0-100 km/h): 12,0 s. Végsebesség: 145 km/h. Hatótáv: 212 km*. Felfüggesztés: elől MacPherson, hátul csatolt lengőkarok. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek.

Hosszúság x szélesség x magasság: 4140 x 1800 x 1593 mm. Tengelytáv: 2570 mm. Csomagtér: 281-891 l. Saját tömeg: 1513 kg.

Balra látható az akku töltöttségi szintje, a hatótáv és a hajtás/töltés mutatója. Középen 3,5 colos kijelzőn informál a fedélzeti számítógép



Háromféle színkombinációban rendelhető a Soul EV, az alap fehér-kék mellett kéken és ezüstben is, fehér tetővel





GAL

It's Our Life

A Gyermekünk 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

15%
KEDVEZMÉNY!

E magazin Olvasói a 2017-es évben valamilyen nem akciós vitamin- és étrendkiegészítő-termékünket 15% kedvezménnyel rendelhetik meg, a következő kuponkód felhasználásával: „KIA2017”



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

www.gal.hu
Vitaminok és étrend-kiegészítők

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, Kölyök út 6.	(36) 889-111	kieger@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
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.oring@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
Pappas Autó Magyarország Kft.	8000 Székesfehérvár, Seregélyesi u. 131.	(22)889-180	info.szekesfehervar@pappas.hu	www.pappas.hu
Maros Trans Kft	2600 Vác, Bolgár u. 2. (Lidl mellett)	(20) 971-5365	szalon@kiavac.hu	www.kiavac.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	8200 Veszprém, Almádi út 4781/7 hrsz.	(88) 591-190	alex.szoradi@jpauto.hu	www.jpauto.hu



Az Ön Kia márkakereskedése

Szeretettel várjuk márkakereskedésünkben

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

A minőség önmagáért beszél.



SPORTAGE



The Power to Surprise

Kia Sportage. A hatása lenyűgöző!

A Kia Sportage jóval többet nyújt. Még karakteresebb formaterv. Még több élvonalbeli technológia. Még fejlettebb kényelmi és biztonsági funkciók. Még több indok, hogy megragadjuk a pillanatot. Láss a új szemmel a világot! Keressen új kalandokat, új helyeket! Az innovációkban, dizájnban és kényelemben bővelkedő, új Sportage tökéletes társa lesz minden helyzetben.



Üzemanyag-fogyasztás vegyes használat esetén: 4,6-7,6 l/100 km. CO₂-kibocsátás (kombinált): 119-177 g/km. Minden üzemanyag-fogyasztási adat az Európai Parlament és Tanács 715/2007/EK rendeletével összhangban elvégzett, hivatalosan jóváhagyott tesztekkel származik, modellek közötti összehasonlítás céljából. A tesztdatok nem tartalmazzak semmilyen garanciát az adott gépjármű valós üzemanyag-fogyasztásáról.
*7 év / 150 000 km garancia érvényes az EU-tagállamokra (+ Norvégia, Svájc, Izland, Gibráltár). A részletekről érdeklődjön a márkakereskedésekben.