www.kia.com | 2017 / 2

KIA MAGAZIN

Az új **KIA** Stinger

Kedves Olvasó!

A Kia, bár viszonylag fiatal márka, kifejezetten büszke a múltjára, hiszen éppen erre épít, amikor tervezi, vezeti, fejleszti a jövőt. A koreai kultúra és társadalom hagyományos értékeire, a szorgalomra és különösen a közösség erejére alapoz, évek óta messze túlteljesítve célkitűzéseit, terveit. Bár egy-egy autómárka sikereinek kétségtelenül az eladások folyamatos emelkedése és a modellválaszték bővülése a legfőbb indikátora, mi a Kiánál ennél sokkal összetettebben értékeljük mindazt, amit elértünk, s a célokat is, amiket időről időre magunk elé tűzünk. Éppen koreai gyökereinkre alapozva hisszük, hogy márkánk kereskedelmi, gazdasági sikere nem létezhetne szociális, közösségi sikerek nélkül.

Dowan (David) Kim
Elnök

A Kia befektet a kultúrába, a szolidaritásba, a tudásba, a jövőbe, és ezzel a világ fejlődésébe is. Hiába is próbálnánk a jövő autóit úgy elkészíteni, hogy használóikkal, életükkel, gondjaikkal, örömeikkel nem foglalkozunk. Ez a Kia sikerének egyik kulcsa: az ember és az élet szolgálata, egy jobb, egészségesebb, élhetőbb világért, jobb, tisztább, gazdaságosabb, biztonságosabb autókkal. Ebbe a világba vezeti el Önt a Kia Magazin: érdekes emberek, fontos események, siker, gazdaság, kereskedelem, és persze technika. Új autók és minden, ami bennük, körülöttük érdekes.

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!

Like

NEWSHírek

Az Év internetes autója 2017
Választási győzelem

Magyarország egyik legrégebbi nyomtatott autós szaklapja, Az Autó 1994 óta rendszeresen megválasztja az Év tesztautóját, a szerkesztőség által kipróbált (tesztelt) modellek alapján. A munkatársak titkos, pontozásalapú választással első körben 12 résztvevőre szűkítik a mezőnyt, majd a végleges győztes innen kerül ki – szintén titokban osztott pontok összesítése után. Az olvasókat interaktívan bevonva, 2002-től él a szavazás az Év internetes autójára: itt a lap weboldalán nemcsak a végső tizenkét modellre, hanem a szerkesztőség teljes tesztautó-listájára lehet szavazni, ami évente átlagosan több mint félszáz újdonságot jelent. Idén az olvasók szavazatai alapján Európa és Magyarország egyik legnépszerűbb szabadidő-terepese, a Kia Sportage lett a győztes, és amint azt a lapnál elárulták, a több ezer online voks zöme a koreai modellre érkezett. A Kiának nem ez az első sikere, 2008-ban a Kia cee'd 1,6-os benzinmotorral szerelt változata érdemelte ki az Év tesztautója 2008 díjat, amit a lap munkatársai ítéltek oda.

2016 áprilisában közölt nagytesztet Az Autó című szaklap az új Kia Sportage-ról. A szerkesztőséget nem lepte meg az olvasók egyértelmű választása, saját próbájukon is jól vizsgázott a koreai kompakt SUV

A Kia és az Australian Open 2017
Flotta

Nadal már Ausztráliában megcsodálhatta a Kia álomautóját, a Stinger gran turismo-t

Remek formában volt - és csak egy szettre a 15. GS trófeájától

A Kia Motors már hosszú évek óta kiemelt főtámogatója az év első tenisz Grand Slam tornájának, a melbourne-i Australian Open versenynek. Az autógyártó idén 110 darabos, Magyarországon is jól ismert Kia-típusokból álló flottát bocsátott a szervezők rendelkezésére. Az 50 darab Carnival egyterű, a 40 darab Sorento SUV és a 20 darab Optima szedán nagyban hozzájárult a hatalmas logisztikai feladatot jelentő esemény szó szerint gördülékeny lebonyolításához. Az autók ünnepélyes átadásán megjelent a Kia márka nagykövete, a salakkirálynak is hívott, tizennégyszeres Grand Slam bajnok Rafael Nadal. A hosszabb sérülés után, remek formában visszatérő spanyol klasszis végig jól játszott a tornán, sorozatban hozta a meccseit, és bejutott a döntőbe, ahol a teniszrajongók örömére nagy mumusával, a szintén visszatérő Roger Federerrel találkozott. Nadal mérlege pozitív a svájci ellen, így bátran állt ki a fináléra, amely az elvárásoknak megfelelően hatalmas csatát hozott. Végül küzdelmes öt szettben Federer tudott győzni, de ennek a mérkőzésnek csak papíron volt vesztese, a játék színvonala alapján nem.

AMTS 2017
Hazai premierek

Krajnyák Petra (balra) és Vogel Adrienn autóversenyzők az új Picanto sportos ruhába öltöztetett GT Line kivitelével az AMTS rendezvényen

Mindkét Sun Aqua versenyautót kiállították. Adrienn a zöld, Petra a piros díszítésű Picantót vezeti

Az évek során az Automobil és Tuning Show (AMTS) az egyik legrangosabb, sokszínű autós rendezvénnyé nőtte ki magát Magyarországon. Az idén közel 100 ezer négyzetméteres területű, 250 önálló kiállítót és 1500 különféle járművet felsorakoztató háromnapos eseményre 46 ezer látogató volt kíváncsi. A Kia Motors Hungary is bemutatta szinte a márka teljes modellpalettáját, sőt dupla premiert tartott: a hazai közönség hivatalosan az AMTS-en láthatta először a vadonatúj Picantót, illetve még másik kettőt is! A Sun Aqua Kia Racing Team a nemzetközi Kia Lotos Race versenysorozatban indít két felmérgesített Picantót, ráadásul két tehetséges, fiatal és csinos hölgypilótával – róluk bővebben a magazin 52. oldalán olvashatnak. Krajnyák Petra és Vogel Adrienn a Kia standján leplezte le a 44-es és 77-es rajtszámú versenyautókat, amelyek alapját még az előző Picanto adja. Sok sikert kívánunk a lányoknak!

Kia Rio Sedan
Kicsiben nagy

Klasszikus lépcsőshátú forma, az ötajtóséval megegyező utastérrel és biztonsággal, háromféle (LX, S, EX) komfortszinten

A Rio Sedan észak-amerikai kivitel, de az olcsó kisautók között Közép- és Kelet-Európában sem lenne esélytelen – hogy mi is kapunk-e belőle, azt egyelőre nem kommentálták a gyárban. Értelemszerűen hasonlít az ötajtósra, de nagyobb annál: a tengelytáv változatlanul 2580 mm, hosszban viszont bő 30 centit ver rá a ferdehátúra, így a teljes hossza 4384 mm. Szemmel észrevehetetlen, de a magasabb tető miatt picit meredekebben állnak az A-oszlopok, egyébként elölről nézve ugyanolyan az összhatás, és a lemezek alatt sincs más, a felfüggesztés elöl MacPherson, hátul strapabíró torziós rugós. Alapból a Sedan csomagtere nagyobb befogadóképességű (kb. 390 l), ám a szűkebb nyílás miatt nehezebb a rakodás és körülményesebb a bővíthetőség – a vevőknél ez nem mérvadó szempont, őket elsősorban a komolyabb, nagyautós forma csábítja. A motorválasztékot egyetlen közvetlen befecskendezéses, négyhengeres, csupa könnyűfém GDI benzines adja, az 1,6 l-es gép 130 LE-s, nyomatéka 161 Nm, a váltó hatfokozatú kézi vagy hatos, bolygóműves automata lehet.

NEWSHírek

iF Design Award 2017

Kia Niro – az első crossover hibridhajtással

Kia Optima Sportswagon – tölthető hibridként is érkezik

Kia Rio – kategóriájának egyik legbiztonságosabb autója

MESTERHÁRMAS

Az 1953-ban alapított, az egyik legrangosabbnak tartott formatervezéssel kapcsolatos díj, az iF Design Award ünnepélyes átadóját 2017. március 10-én tartották Münchenben. A Kia Motors rendkívül sikeresnek mondhatja magát, hiszen eddig zsinórban hétszer is díjazták valamelyik termékét. A sor idén, nyolcadszorra sem szakadt meg, sőt a Peter Schreyer elnök vezette dizájncsapat tripla elismerésben részesült! E ritka alkalom a vadonatúj Kia Rio, a hibrid crossover Niro, valamint a kifejezetten európai szemlélettel tervezett túrakombi, az Optima Sportswagon modelleknek volt köszönhető, ezeket a szakmailag tekintélyes, 58 tagú zsűri egy-egy termékdíjra találta érdemesnek. Jellemző az iF Design Award presztízsére, hogy idén is 59 országból neveztek hét kategóriában 5575 terméket, tehát rendkívül nehéz a győzelmet megszerezni, a zsűrinek mély a merítési lehetősége. A Kia Motors most már 12 rangos iF termékdíjjal rendelkezik.

EyesOn Design díjat kapott a Kia Stinger

Győztes pillantás

Az EyesOn Design Awards az egyik legfontosabb nemzetközi autószalon, a detroiti North American International Auto Show (NAIAS) hivatalos szakmai elismerése. Odaítéléséről a legnagyobb járműipari vállalatok vezetői döntenek, ezért nem véletlen, hogy az EyesOn Design díjat világszerte elismerik a dizájnstúdiók. Az alapszabályok szigorúak: az EyesOn Design Awards díjjal minden évben csak azokat a szériagyártmányokat és tanulmányautókat ismerik el, amelyeket az adott januári Detroiti Autószalonon mutatnak meg a világnak először. A szakmai színvonal magas, ebben az évben Tanulmányautó, Sorozatgyártású autó, Tanulmány teherautó, Sorozatgyártású teherautó, Innovatív színhasználat, Grafikák és anyagok, Beltéri formák, Használati élmény és Formaterv-támogatás kategóriában osztottak díjakat. A Kia álomautója, a Stinger idén Detroitban debütált, és nemcsak a közönséget nyűgözte le első pillantásra, de a zsűrit is. Nem titok, hogy a Kia Motors reményei szerint ez a páratlan túraautó újraértelmezi majd a márkáról alkotott képet, és ez az elismerés mindenképpen erős visszaigazolás azzal kapcsolatban, hogy a Kia jó úton halad.

Erő, szenvedély, teljesítmény, luxus – a Stinger bevallottan az érzelmekre hat

Szerep, játék Melissa McCarthy és a Kia Niro

Vicces kisfilmekkel reklámozta a Kia Motors America a Super Bowl döntőben a Niro crossovert

A Super Bowl az amerikaifutball-bajnokság, az NFL döntője, a világ egyik legnézettebb sportseménye. Hatalmas hírverés előzi meg, a cégek számára pedig presztízsértékkel bír, ha reklámjukat a Super Bowl közben láthatják az emberek. A Kia Motors America (KMA) úgy vélte, a hibrid crossover Niro bemutatkozásához remek alkalom lenne a százmilliók által követett szuperdöntő, ezért felkérte Melissa McCarthy népszerű amerikai színésznőt, komikust, írót és producert, hogy szerepeljen az autó kalandos reklámfilmjeiben. A YouTube videomegosztón is látható vicces mini alkotások több témát dolgoznak fel, rendkívül látványos képi világgal. A mondanivaló közös: felhívni a figyelmet a Niro tulajdonságaira. A szerény fogyasztású és minimális károsanyag-kibocsátású autóval Melissa megmenti a bálnákat, az olvadó jéghegyeket, a hűthető üléssel elkényeztet egy potyautas pingvint, a tolatókamerával pedig kiszúrja a felé rohanó dühös orrszarvút és nagy gázzal el tud előle menekülni. A KMA a filmeket nemcsak a Super Bowl szüneteiben vetíttette, de első hirdetőként a Facebook-csevegő Messenger felületére is kirakta, amire nyereményjátékot is szervezett.

Kia Pet Adventure

Ez állati!

Mexikóban hamar ráéreztek a Kia Pet Adventure lényegére, a fotókat külön honlapon, galériákban gyűjtik

A háziállatok a családtagjaink, amit a Kia Motorsnál is jól tudnak. Ezért indult internetes kampány, amely arra hívja fel a figyelmet, hogy akinek vannak akár ad hoc jellegű, akár célirányosan készített jópofa fényképei, videói, amin házi kedvence az autójával – természetesen Kia-gyártmánnyal – látható, az ossza meg a közösségi oldalakon. A nonprofit Kia Pet Adventure kezdeményezésbe cégek is bekapcsolódhatnak, amit szerencsére meg is tesznek, például a Kia Motors México vicces kutyafotókat alkotott, sőt a www.kia-pet.mx címen önálló honlapot hozott létre, de a Kia márka németországi Facebook-oldalán is remek fotókat találni.

37. London Marathon

Jótékony a futás és hasznos

Paul Philpott, a Kia Motors UK első embere a The Children's Trust szervezetre utaló mezben a londoni maratonon

A Kia Motors UK elnök-vezérigazgatója, Paul Philpott és a cég egyik ügyfélmenedzsere, Sonia Appleby is rajthoz állt a 37. London Marathonon, amely a világ hat kiemelt, hosszútávú amatőr futóversenyének egyike. A 42 195 m-es távot az elnök 4 óra 17 perc, a menedzser 5 óra 5 perc alatt futotta le, ami mindkettőjüktől remek sportteljesítmény, de ennél sokkal többről volt szó. Hagyomány, hogy ilyenkor a résztvevők gyűjtést rendeznek civil és munkakörnyezetükben, az összegeket pedig jótékony célokra ajánlják fel. Paul Philpott 37 ezer angol fontot (kb. 14 millió forintot) adományozott az agysérült beteg gyermekeket gondozó The Children's Trust szervezetnek, míg Sonia Appleby 8 ezer fontot (kb. 3 millió forintot) gyűjtött a Shooting Star Chase hospice ház számára, ahol az életük utolsó szakaszában lévő, gyógyíthatatlan betegségben szenvedő csecsemőket, gyerekeket, fiatalokat és családjaikat segítik az év 365 napján.

Autógyártás Indiában

Új terep

A Kia Motors és Andhra Pradesh tartomány kormánya közötti megállapodás értelmében, a Kia új üzemet épít az indiai szövetségi állam Anantapur nevű megyéjében. Az egyezményt Andhra Pradesh fővárosában, Vijayawadában írták alá a Kia Motors vezetői és az állam miniszterelnöke, Nara Chandrababu Naidu. A koreai márka eddig nem gyártott autót Indiában, a most bejelentett beruházás összértéke több mint 1,1 milliárd dollár, s az üzem építése 2017 negyedik negyedévében már el is indul. A termelés 2019 második felében kezdődik, a teljes kapacitás 300 000 autó évente. A 2,2 négyzetkilométeren elterülő – többek között saját prés-, hegesztő-, festő- és összeszerelőrészleggel rendelkező, számos beszállítói termelő egységet befogadó - üzemben kifejezetten a helyi, indiai piacra készülnek majd kompakt szedánok, valamint szabadidő-terepjárók. Az új üzemmel megnyíló piacok lehetőséget teremtenek arra is, hogy a Kia a világ egyik legdinamikusabban fejlődő autógyártója maradhasson. Az indiai szalagokról legördülő autók forgalmazása már 2019 végén elindul, az üzem helyének kiválasztásakor a képzett munkaerő megléte és a széles beszállítói bázis is fontos szerepet játszott.

Nagynak lenni jó

A kategóriák nőnek, a Kia Rio pedig a minőség után most méreteivel is túlnövi az átlagot. Az újdonságot Portugália fővárosában, Lisszabonban vittük el egy élménykörre.

Nem véletlen, hogy Európában a Kia Motors kínálatának egyik legnagyobb darabszámban eladott modellje a Rio: osztálya, a szupermini kategória arról nevezetes, hogy városi közlekedésre és családi igények kielégítésére egyaránt alkalmas. Utóbbi, a kecsegtető családi használat miatt az eladási sikert nagymértékben befolyásolja a méret; és ez a magyarázata annak, hogy amíg a Rio harmadik generációja a korábbihoz képest elsősorban kiviteli, működési és minőségi változással hódított, a most piacra dobott negyedik – az iménti pozitív tulajdonságokat mind megtartva – számottevően nagyobb karosszéria alá költözött.

A márkavédjeggyé emelkedett, jellegzetes tigrisorr hűtőráccsal a Rio már messziről, összetéveszthetetlenül beazonosítható. A lemezek precíz illesztésén, a kiváló minőségen túl – nem pusztán csak, mint használói érzés – szóra érdemes a kilincsek nagyautós hangja vagy az ajtók súlyosan puha záródása is. Az LX a Rio belépő felszereltsége, de a vásárlók által kedvelt Exclusive csomag ezt ködlámpákkal, első elektromos ablakemelőkkel, a legnagyobb kánikulát is elviselhetővé varázsoló légkondicionálóval, elektromosan állítható és fűthető tükrökkel, valamint a közlekedésbiztonságot növelő Bluetooth telefon-kihangosítóval fejeli meg. A Supervision műszeregység napszaktól függetlenül remekül leolvasható, továbbá igényes megoldás a két nagy óralap közé tett, szintén jól értelmezhető kijelző, amely a fedélzeti számítógép információit mutatja.

Fontos, hogy az LX kivitelnél is alapáras a magasságban állítható vezetőülés, valamint a két síkban – fel-le és ki-be – mozgatható kormányoszlop, így hosszú távon, vagy városban egyaránt nagyon kényelmes vezetési helyzet vehető fel.

Emblematikussá érett Európában a tigrisorr hűtőrács, a Kia jó ízléssel követi a divatot. A ködfények az Exclusive csomag részei, a fényszórólencsét U-alakban körbeölelő nappali menetfény LED-es

Növeli a kilátási teret az ötödik ajtó ablakának alsó megoldása. A B-oszloptól hátrafelé sötétítést kapnak az üvegek, nyáron nehezebben melegszik fel az utastér

A Rio tágassága dicsérhető, kiemelve a bőséges vállszélességet. Jó az átláthatóság, a méretet szem előtt tartva pedig túlzás nélkül kijelenthető, hogy hátul is fényűző a helykínálat – különösen a lábaknak és a fejeknek –, továbbá a középső padlómerevítő sem dudorodik magasra, ami a középen ülőknek jó hír. Az autóban örvendetesen sok a rakodási lehetőség, az első ajtózsebek akár 1,5 l-es palackokat is elnyelnek, a 0,5 l-es szabványméret hátul is befér. Az általános méretnövekedés a csomagtérre is érvényes, most 37 literrel nagyobb, mint korábban: a 325 liter a kategória átlaga felett van (alá a pótkerék is elfér), és az ugyancsak alapáron járó, aszimmetrikusan ledönthető támlákkal a közel egy köbmétert (980 l) is elérheti. A Riót vezetni felüdülés. Ebben nagy szerepe van a végállások között 2,6 fordulatos, a mai sériaautókban legkorszerűbbnek tartott elektromechanikus kormánynak. Ideálisak az erők, az autóval könnyű kanyarodni, van elegendő visszajelzés a kerekek felől, és különösen városban előny, hogy a Rio szűk helyen képes megfordulni. A kategóriájában külön leges, kanyarodási segítséggel kiegészített fékrendszer jól adagolható pedálérzettel és hatékony működéssel járul hozzá a vezetés élményéhez.

Hosszú úton is kényelmesek az első ülések, a vezetőnél állítható a magasság, a kormányoszlop tengely- és sugárirányban egyaránt mozog. Két széles vállú felnőtt is kényelmesen elfér egymás mellett

Nagyvonalú lábteret eredményez a kategóriában hosszúnak számító tengelytáv. A középső padlómerevítő alacsony, a plafonmagasság tekintélyes. A fejpárnák - a jobb hátralátás érdekében - használaton kívül a támlára eresztheto̧ek

Egyszerűen kezelhető a teljesen automata üzemmódra is képes légkondicionáló, alatta jól hozzáférhetően AUX, USB és 12 V-os csatlakozók sorakoznak

Tolatáskor, parkoláskor nagyon sokat segít a tolatókamera, könnyű pontosan manőverezni. A nagyfelbontású kép az infotainment érintőképernyőjén jelenik meg

A Kia kiforrott, négyhengeres, 1,25 literes benzinmotorja az ötfokozatú, precízen kapcsolható váltóval ideális párost alkot. Az erőforrás korszerűen könnyűfémből (alumíniumötvözetből) készül, változó vezérléses hengerenkénti négy szelepének és befecskendezésének köszönhetően gyors gázreakciójú. A városi araszolásban létfontosságú elindulási hajlama hibátlan, a lejtőn-emelkedőn való elindulást a minden változatba előrelátóan beépített féknyomástartó, közismertebb nevén visszagurulás-gátló egyszerűsíti le. Jellemző a Rio minőségére, hogy benne ülve, alapjáraton észre sem lehet venni a járó motort; továbbá nemcsak a modern konstrukciónak és felépítésnek, hanem az ugyancsak alapáron járó startstop rendszernek is vaskos szerepe van az alacsony fogyasztásban, amely a Rio pozitív jellemzői között szerepel.

Otthonos a vezető környezete, a bőrhuzattal remek fogást adó, fűthető, sportos kormányról sok minden vezérelhető. Biztonságnövelő, hogy a vészvillogó és a központi zár középre, az infotainment képernyője alá tett kapcsolóit az utas is könnyen eléri

A Rio különlegessége, hogy nemcsak méreteivel közelít a nagyobb versenytársakhoz, de utazási kényelmével, általános viselkedésével és szinte határtalan felszereltségével is a nagyobb Kiákat idézi. Tucatnyi vezetősegéd és korszerű tartozék érhető el hozzá, például a kisautók szegmensében egyedülálló gyalogos-felismeréssel kiegészített városi ütközésmegelőző rendszer.

A sort folytatva említhető még a sávelhagyásra figyelmeztető, a sebességtartó, az ülés- és kormányfűtés, a kulcs nélküli komfortbejutás, a 7,0 colos érintőképernyőn tájékoztató navigáció, a mobiltelefon (iOS, Android) applikációs készlete, a tolatókamera, a hangvezérlés, vagy akár az automata sebességváltó, de olyan fontos apróság is, mint a vezető könyöktámasza. A pozitív tulajdonságok nyilvánvaló eredménye, hogy a Rio a globális Kia-paletta eladásainak dobogóján áll. Az elődből 450 ezer darab kelt el, ami önmagában tiszteletreméltó, ám a legújabb Rio mostantól könnyedén túlszárnyalhatja ezt is. Ebben fontos szerepe lehet az egyedülálló, 7 évre vagy 150 000 kilométerre szóló általános garanciának, valamint a navigáció hét éven át tartó ingyenes szoftverfrissítési lehetőségének.

Rövid első és még rövidebb hátsó túlnyúlásával, hosszú tengelytávjával sportos kiállású a Rio

Pontos, precízen kapcsolható szerkezet az ötfokozatú sebességváltó. A kar előtti gombokkal az első ülések háromfokozatú fűtése, valamint a középső gombbal a kormánykarima fűtése aktiválható

Nagy a csomagtér és magasra nyílik az ajtó is. Az üléstámla osztott hajtogathatósága az alapváltozatnál sem kerül külön pénzbe, a padló alá pótkerék kerülhet, az oldalsó rekeszbe apró holmiknak juthat hely

Korszerű, könnyűfém felépítésű motor forog a gépházban. Kedvező a fogyasztás, a gyors és hatékony startstop rendszer leginkább városban csökkenti a fogyasztást, ezzel együtt a CO_2 kibocsátást

Könnyen értelmezhetően tájékoztat a Supervision műszeregység. A két óra között minden fontos adat, például a vezetősegédek működése is nyomon követhető

Figyelmesség a hátsó utasoknak a mobil eszközök (tablet, okostelefon) töltését lehetővé tevő csatlakozó – kisautókban ez még nem általános

Műszaki adatok

Motor, erőátvitel
Soros, négyhengeres, szívócső-befecskendezéses benzinmotor, elöl keresztben beépítve.
Két láncházú, felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Ötfokozatú kézi váltó.
Hengerűrtartalom: 1248 cm3.
Furat x löket: 71,0x78,0 mm.
Teljesítmény 84 LE/62 kW (6000/perc fordulaton).
Nyomaték: 122 Nm (4000/perc fordulaton).

Karosszéria, futómű
Ötajtós, ötüléses, önhordó acélkarosszéria.
Elöl MacPherson-, hátul csatolt hosszanti lengőkaros felfüggesztés spirálrugókkal. Elöl tárcsa-, hátul dobfékek. 2,6 fordulatos, fogasléces, elektromechanikus rásegítésű szervokormány.

Méretek
Hosszúság x szélesség x magasság: 4065x1720x1450 mm.
Tengelytáv: 2580 mm.
Csomagtér: 325–980 l.
Gumiméret: 185/65 R15.

Menetteljesítmények
Végsebesség: 170 km/óra.
Gyorsulás (0–100 km/h): 12,9 s.
Fogyasztás (vegyes): 4,7 l/100 km.
CO_2: 109 g/km.

Egyediek a 3D-hatású lámpák, este a nyílmintás rajzolatuk is különleges

Zsebsárkány

A vadonatúj Picanto egyik legizgalmasabb tulajdonsága, hogy – a nagyobb Kiákhoz hasonlóan – a látványos külsőt és belsőt adó GT Line csomag is elérhető hozzá.

Az előző Picanto népszerű volt: hat év alatt 300 ezer fogyott belőle Európában, ezért az új generáció fejlesztésére különös figyelmet fordított a Kia. A kisautó technikája nagyon komoly, a vadonatúj padlólemez mellett a tervezők duplájára növelték a karosszériánál alkalmazott ultrakönnyű, mikroötvözött acélok arányát, a hegesztéseket pedig extra ragasztásokkal erősítették meg, így a Picanto torziós merevsége még kiválóbb lett. A formatervezők sokat tanakodtak a méreteken, mert a kisautók a mai tendenciák alapján bizonyítottan növekednek, de az egyértelműen pozitív vásárlói visszajelzések – amelyekben dicsérték a városi használatot – arra ösztönözték a csapatot, hogy inkább az arányokkal játsszon. Ennek köszönhető, hogy a Picanto korábbi 3,6 m-es hosszúsága az új modellnél sem változott, a tengelytáv azonban 15 mm-t megnyúlt – ennek jótékony hatásáról még később szó lesz. Az első túlnyúlást 25 mm-rel rövidebbre, a hátsót ezzel ellentétben 10-zel hosszabbra vették, ezáltal sokkal dinamikusabbá, ha úgy tetszik, sportosabbá vált a Picanto kiállása. A hatalmas, LED-menetfényes, este remekül világító projektoros fényszórókkal, a márkavédjegy tigrisorr hűtőmaszkkal a legkisebb Kia bájosan szigorú arccal tekint előre, ugyanakkor hátulról is azonnal felismerhető a korszerű LED-technológiás, 3D-hatású lámpáiról. A GT Line optikai csomag a dizájner séfek boszorkánykonyhájának pikánsan fűszerezett specialitása: a módosított, nagy légbeömlős (hátul diffúzor-hatású), fekete betétes lökhárítókkal, a szélesített küszöbökkel, a dupla kipufogóvéggel és az ékszernek is beillő, 16 colos polírozott könnyűfém felnikkel mesebeli zsebsárkánnyá változik a kisautó, amelynek részleteit kontrasztos, élénkpiros felületek emelik ki. Jó hír, hogy a látvány élménye a tulajdonos részéről nem kíván semmilyen kompromisszumot, azaz a Picanto használati értéke nem csökken a GT Line többletfelszereltséggel.

Egyedi orrkialakításával az új Picanto azonnal felismerhetően Kia, ráadásul sportos, amit a GT Line piros részletekkel nyomatékosít. A hővédő üvegek színezettek, a csúcsmodell a B-oszlopoktól extra sötétítést is kap

A zárat komfortkulcs kezeli, tehát a zsebből elő sem kell venni, a tágra nyíló ajtókon át pedig könnyű a beszállás. A térkihasználás remek, átlagos testalkattal minden irányban bőséges a hely, a magasságban állítható kormányoszlop és a beépített deréktámaszos vezetőülés sokat mozog, az ideális pozíció hamar megtalálható. Jó a kilátás, könnyű a manőverezés, aki utóbbiban bizonytalan, segítségére van a parkolóradar és a tolatókamera. A minőség prémiummárkákat idéz, a GT Line alapból kap színes betétekkel és öltésekkel díszített, puha tapintású bőrüléseket, mutatós alupedálokat, továbbá bőrbevonatú sportkormányt és váltógombot – mindez nem véletlen, hiszen ezekkel a dolgokkal folyamatosan érintkezünk, kapcsolatban vagyunk az autóban, a kellemes környezet pedig elégedettséget és örömet okoz a vezetési élményben.

A Picanto GT Line azonban nem csak sportos és lenyűgöző külső-belső látvánnyal ajándékozza meg tulajdonosát, praktikussága szintén kiemelkedő. A vezető és az első utas környékén sok a rakodóhely, az állítható középső kartámasz ügyes kis dobozt rejt, a pohártartónál gombnyomásra ugranak elő a pohárakat rögzítő ívek – ha nincs rájuk szükség, egy mozdulattal külön-külön eltüntethetők. Hátul ülve sincs ok panaszra, mert a megnövelt, jelen esetben 2400 mm-es tengelytávval az elődhöz képest számottevően több hely jut a lábaknak. És ez csak az egyik meglepetés, mert a változatlan karosszériahosszúság ellenére a csomagtér 25 százalékkal nagyobb lett – alaphelyzetben immáron 255 l-es –, ha pedig két egyszerű mozdulattal a 60:40 arányú üléstámla-döntéssel maximálisra bővítjük, akkor 1 köbméternél is tágasabb.

Mivel korszerű tervezéssel és csúcstechnológiás anyagokkal a Picanto saját tömegét sikerült az egytonnás határ alatt tartani, az 1,25 l-es, négyhengeres, vegyes üzemben csupán 4,7 l-t fogyasztó benzinmotornak nincs nehéz dolga a kisautó életvidám mozgatásával. A csöppnyi erőforrás igazán pörgős karakterű, 84 LE-s teljesítményét magas fordulaton (6000/min) adja le, de a dinamikus vezetéshez nem szükséges „üveghangon" járatni, már 3000-től élénken reagál a gázra. Ha nem ingereljük a kis sárkányt, akkor – különösen létközegében, a városban – csendesen suhan, a gazdaságos üzem érdekében gyors reagálású startstoppal dolgozó motort alig hallani. A végállások között hármat sem forduló, tisztán elektromechanikus rásegítésű szervokormány közvetlen irányítással és célpontossággal kényeztet, az ötfokozatú kézi váltó egzakt és könnyen kapcsolható, a minden keréknél tárcsás fékek nagy tempóról is megbízhatóan lassítanak. Ezekkel a jó komponensekkel a Picanto menettulajdonságai valóban élvezetesek: a konstrukcióját tekintve bevált, elöl MacPherson-, hátul csatolt lengőkaros felfüggesztéssel, az eltalált rugózással és csillapítással a karosszéria gyors ívmenetben is kellő mértékben stabil, hirtelen terhelésváltásoknál sem dülöngél. Ugyan bevallottan városi mini, ám a Picanto autópályára tévedve sem jön zavarba, például 173 km/h-s végsebessége jóval több annál, mint amennyit a szabályok engedélyeznek. A GT Line az abszolút csúcsmodell a vadonatúj Picanto kínálatában, így a panoráma-napfénytetőn, a vészfékezőt tartalmazó ADA csomagon, a négyfokozatú automata sebességváltón és a metálfényezésen kívül egyéb extrát nem lehet hozzá rendelni. Minden látványkellék és kényelmi extra benne foglaltatik az alapárban, így – a korábban már említetteken kívül – a vevők többek között sötétített üvegezéssel, ködfényszóróval, a zord téli reggeleket kellemessé varázsoló, fűthető első ülésekkel és kormányfűtéssel, négy elektromos ablakkal, tempomattal, fedélzeti számítógéppel, automata légkondicionálóval felszerelve vihetik haza kis kedvencüket. Széria továbbá a TomTom navigációs rendszerrel kombinált, online kapcsolatra képes infotainment, amelyhez 7,0 colos, szabályozható fényerősségű érintőképernyő jár, kiegészítő funkcióként tolatókamerával. Az okoskormányról vezérelhető audioberendezés AM/FM/DAB rádiót, MP3-lejátszót, USB- és AUX-portot tartalmaz négy hangszóróval, amelyeken keresztül a Bluetooth-telefonkihangosító is kiváló minőségben hallható.

A Kia nem ismer kompromisszumot a biztonságban – az EX-hez és a GT Line-hoz alapból jár a vezetői térdvédelemmel együtt hét légzsák -, valamint az ügyfél-elégedettségben, ezért, a nagyobb Kia modellekhez hasonlóan, a Picantóra is egyedálló, 7 év vagy 150 ezer km-es teljes körű garancia érvényes, kiegészítve a 12 évre szóló, átrozsdásodás elleni garanciával.

Kisautós léptékkel tágas hátul az új Picanto, minden utasnak jár állítható fejtámla és hárompontos biztonsági öv, a jobb első üléstámlára zsebet varrtak

Szériatartozék a teljesen automata légkondicionáló; a tervezők játszottak a formákkal, így kerültek a műszerpult széleire a különleges szellőzőrostélyok. Az első üléseken kívül a kormánykerék karimája is fűthető

Új dizájnt kaptak a LED-es világítótestek, a ködzárófény és a tolatólámpa szellemes formai megoldással a lökhárítóra került. A csomagtér akár télen, kesztyűben is jó fogású kilinccsel nyitható, ennek házába került a tolatókamera

Piros díszítőbetétek, illetve -varrások teremtenek egyedi hangulatot a GT Line fedélzetén, akinek ez „túl sok", konzervatívabb szürke kombinációt is választhat. Az ajtózsebek mindkét oldalon palacktartósak, a középső érintőképernyőt kellően magasra tették

Gombnyomással indítható (állítható le) a motor, a kormánykerékről egyszerűen vezérelhető az audiorendszer és a telefon.
Bár a Picanto nem bekategorizáltan női autó, a hölgy vezetők biztosan örülnek majd a remekül megvilágított tükörnek a napellenzőben. Minden apró részlet stílust és kiváló minőséget sugároz

Igényes részletek: 16 colos, polírozott könnyűfém felnik, krómozott kipufogóvégek és hibátlan elrendezésű, alumíniumtaposós pedálok is járnak a GT Line kivitelhez

Napszaktól függetlenül mindig tökéletesen leolvasható a Supervision műszeregység.
A Picantóhoz szériában adott, kormányról lapozható fedélzeti számítógép a két óra között informál

Trükk: a tigrisorron keresztül nem szív levegőt a motor, a hűtőmaszk jelen esetben csak látványelem, a GT Line kivitelnél piros dekorációval színesítve

Könnyen kezelhető az online, illetve okostelefonos kapcsolatra képes, sokat tudó, navigációs infotainment

Jelentősen nagyobb lett a csomagtér, amelynek padlója két szinten rögzíthető.
A kalaptartó könnyen kivehető, az üléstámlák döntése egyszerű művelet

Keresztben, az első kerekeket hajtva, csendesen forog a 84 LE-s négyhengeres a rövidebbre vett gépházban. Jól fogyaszt, vegyes használattal 5,0 l alatt tartható az étvágya

Hosszabb távon is kényelmes a magasságban állítható vezetőülés, amelynek oldaltartását nem vették kellemetlenül szűkre.
A bőrkárpit kellemesen puha tapintású

Műszaki adatok

Motor, erőátvitel
Soros négyhengeres, szívócső-befecskendezéses, startstopos, változó vezérlésű szívó benzinmotor, elöl keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Ötfokozatú, kézi kapcsolású sebességváltó.
Hengerűrtartalom: 1248 cm3.
Furat x löket: 71,0x78,8 mm.
Teljesítmény: 84 LE/62 kW (6000/perc fordulaton).
Nyomaték: 122 Nm (4000/perc fordulaton).

Karosszéria, futómű
Ötajtós, ötüléses, önhordó acélkarosszéria.
Elöl MacPherson-, hátul csatolt lengőkaros felfüggesztés.
Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, ESP.
Elektromechanikus rásegítésű szervokormány.

Méretek
Hosszúság x szélesség x magasság: 3595x1595x1485 mm.
Tengelytáv: 2400 mm.
Csomagtér: 255–1010 l.
Gumiméret: 195/45 R16.

Menetteljesítmények
Végsebesség: 173 km/h.
Gyorsulás (0–100 km/h): 12,0 s.
Fogyasztás (vegyes): 4,7 l/100 km.
CO_2: 106 g/km.

Álomból valóság...

A Kia Motors munkatársai ugyanúgy várták ezt a pillanatot, mint azok a márkarajongók, akik beleszerettek a GT Concept tanulmányba. Az idén bemutatkozó Stinger a cég fennállásának legnagyobb teljesítményű sorozatgyártású autója, egy valódi gran turismo.

Az álom az egyik legcsodálatosabb dolog. Megfoghatatlan, misztikus, mégis milliónyi formában képes testet ölteni, és éppúgy lehet parányi apróság, mint grandiózus, világmegváltó csoda. Álmodni jó, mert az álom mindenkié, az pedig szinte természetes, hogy a járműiparban dolgozó tervezők, mérnökök leginkább autókkal, sokszor általuk megvalósítandó autókkal álmodnak. A cee'd 2006-os megjelenésével a Kia Motorsnál korábban nem ismert lendületű – mondhatni álomszerű - fejlődés vette kezdetét, és a kompakt modell sikere, piaci fogadtatása igazolta, hogy a Kia jó útra lépett. Ennek a fejlődési folyamatnak szerves részét képezik a nagyközönséget is szondázó, a nemzetközi autószalonok rivaldafényében álló tanulmányautók, és 2011-ben, a GT Concept bemutatásával valami örökre megváltozott. Peter Schreyer vezető formatervező elképzelése egy kényelmes, elegáns utazóautó ötletét villantotta fel, és talán az azóta a Kia elnöki posztját is betöltő dizájner sem gondolta, hogy a legtöbb emberre nagyon mély benyomást tesz majd a GT. 2014-ben Schreyer újabb izgalmas tanulmánnyal, a GT4 Stinger kupéval fokozta a vágyakat, és most ott tartunk, hogy 2017-ben elkezdődik az iménti két koncepció alapján megszületett vérbeli gran turismo, az európai piacra év végén érkező négyajtós Kia Stinger gyártása. Milyen könnyű így leírni, pedig ezt a szimpla mondatot éveken át tartó kőkemény, de a munkatársak által bevallottan öröm-mel és szenvedéllyel végzett fejlesztőmunka előzte meg. Szerintük jutalom, hogy a Kia választékában már megjelenhet egy különleges álomautó – és ők ennek a részesei, sőt alkotói lehettek –, mert a Stinger kétségtelenül az: minden porcikáját úgy alkották, avagy stílszerűen mondva, úgy álmodták meg, hogy az utazás és a vezetés kizárólag maradandó élményt jelentsen.

A Stinger tervezését - Peter Schreyer elnök felügyeletével - a Kia Motors Europe dizájnközpontjának vezetője, Gregory Guillaume irányította, és nekünk, magyaroknak külön büszkeség, hogy a formát Kovács Miklós jegyzi főtervezőként. A szakemberek még az első ceruzavonások előtt kőbe vésték a hamisítatlan gran turismo modellekre jellemző alapszabályokat, így a hosszú (jelen esetben 2905 mm-es) tengelytávot és gépházat, a szándékosan rövid első túlnyúlást, valamint a hátsókerékhajtás miatt a farhangsúlyos kialakítást. Utóbbit nem befolyásolta, hogy a Stinger a lehető legjobb tapadás, illetve menetbiztonság érdekében a vevők igénye szerint összkerékhajtással is választható. Már a projekt legelején tudható volt, hogy a bőven 300 LE felett teljesítő csúcsmodell a Kia legerősebb és leggyorsabb európai autója lesz, a formát azonban remek arányokkal méltóságteljesnek és elegánsnak rajzolták, tudatosan kerülve az agresszív kisugárzást. Mivel a Stinger kellően hosszú (4830 mm), a kupés „fastback" fazon két oldalajtóval is remekül érvényesül, míg a közel 1,9 m-es szélesség tekintélyt parancsoló. Nagyon sok az apró, de leheletfinoman kidolgozott részlet. A széles tigrisorr hűtőmaszkról, a nagy légbeömlőkről azonnal felismerhető a modell, a szélvédő lapos szögben áll, így a tetővonal könnyed, kupolás ívvel zárja le felülről a karosszériát. Kiemelt szempont volt a vizuális egyensúly, a széles nyomtávokat a tengelyek között elkeskenyedő „darázsderékkal" hangsúlyozták, a hátsó sárvédők domborulata áttételesen a dinamizmusra utaló farizomzat megtestesítője. A hatékony aerodinamika érdekében a Stinger alját szinte teljes egészében beburkolták, az első kerék mögött kopoltyúkon át távozhat az első fékeket is hűtő levegő, hátul diffúzor segíti az optimális légáramlást. A külső látványának i betűjére a különféle, minden változatnál szériában felszerelt könnyűfém felnik teszik fel a pontot, kiviteltől függően 17, 18 vagy 19 colos méretekben.

Az utastér nagyvonalún tágas - itt rögtön értelmet nyer a széles karosszéria -, a lapos forma pedig nem kíván kellemetlen kompromisszumot, mert az üléseket elöl és hátul is a megszokottnál mélyebbre engedték, így bőséges a fejtér. A műszerpulton – a Kia hagyományainak megfelelően – a vezető számra fontos dolgokat vízszintesen helyezték el, a műszeregység analóg és digitális elemek kombinációja, a legfontosabb információkat színes, a szélvédőre vetítő head-up display jeleníti meg. A középkonzolon, a hátsó utasok által is remekül láthatóan, kellően magasra emelve tájékoztat az infotainment rendszer érintőképernyője. A kétzónás automata légkondicionáló külön kezelőfelülettel rendelkezik, ezáltal sokkal egyszerűbben kezelhető, mint a menüben körülményesen barangolva. A külsőhöz hasonlóan a Stinger belül is lenyűgöző formákkal káprázttat el; a küllős, turbinaszerű szellőzőrostélyokat matt krómkeret veszi körül, a műszerpult ívét szintén fémdekoráció emeli ki. Minden a stílusnak lett alárendelve, a fűthető, szellőztethető üléseket a legfinomabb, puha nappabőr borítja látványos, hurkás kárpitozással, a tűzéseknél kontrasztos színű cérnával varrva. A fűthető okoskormány karimája a legjobb fogás érdekében a szokásosnál vastagabb, borítása szintén bőr, ahogy az ajtókra és a műszerfalra is jutott e nemes és tartós anyagból.

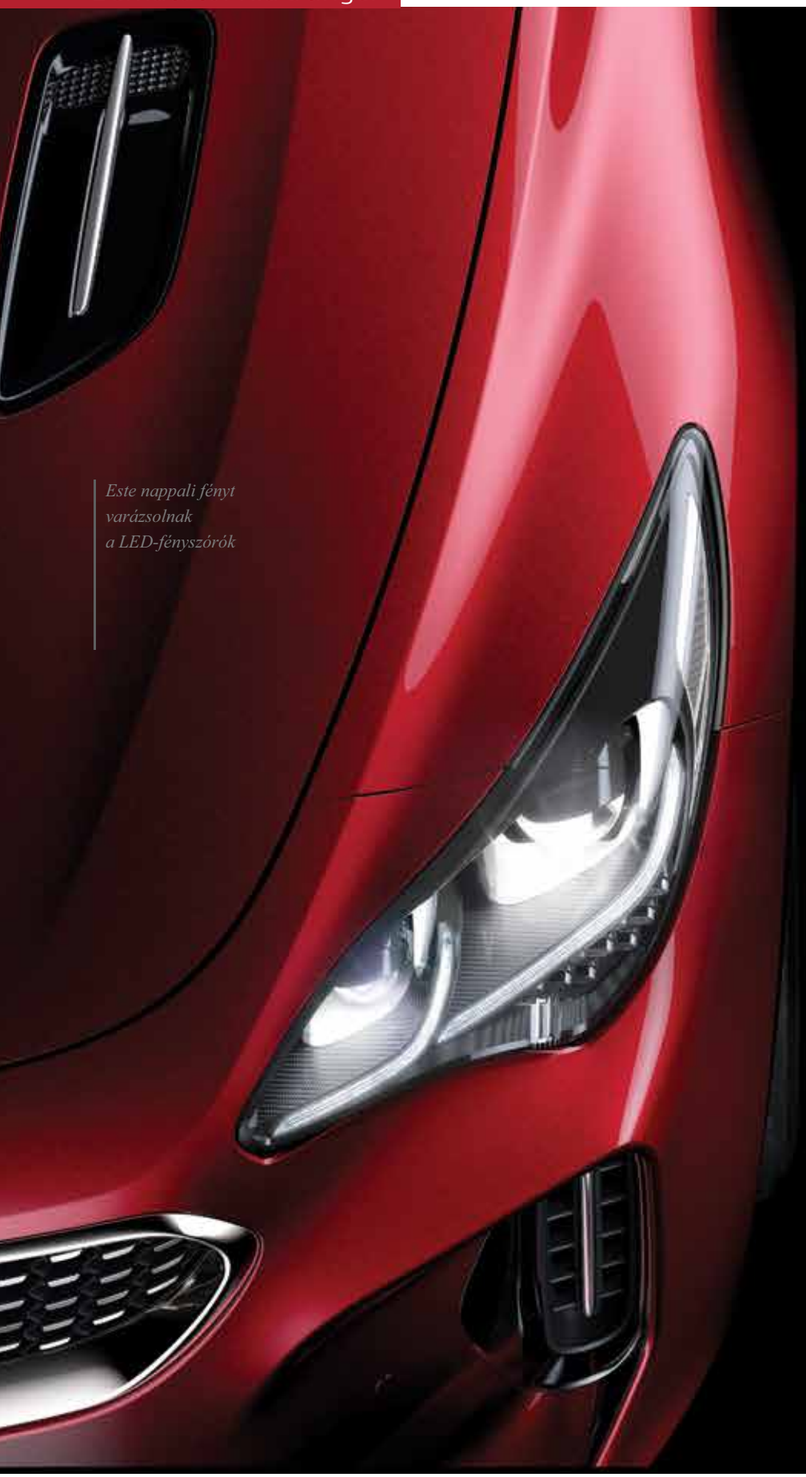
„Nem az számít, hogy elsőként érjen célba, ez a kecses autó a hosszú távú utazásról, a kényelemről, a vezetés élményéről és a luxusról szól" – vélekedik a Stingerről Gregory Guillaume

A tökéletes minőség, az osztályon felüli zajkomfort és a kiváló vezethetőség szó szerinti alapja az a vázszerkezet, amely az 55 százalékban alkalmazott nagy szakítószilárdságú, mikroötvözött acéloknak köszönhetően ultramerev. Ehhez a vázhoz kapcsolódnak precíz geometriával az elöl MacPherson-, hátul oldalanként ötkaros (multilink) felfüggesztések, amelyeknél a Kia most először alkalmaz adaptív, elektronikusan vezérelt lengéscsillapítást. A DSDC rendszer alaphelyzetben mindig optimális csillapításra törekszik, de ötféle – Eco, Comfort, Sport, Smart, Personal – programmal egyénileg változtatható (a körülményekhez, a vezetési stílushoz igazítható) a karakterisztika. Hasonlóan izgalmas megoldást választottak a tervezők az elektromechanikus, változó áttételű kormánynál (R-MDPS) is: a szervomotor ügyes trükkel nem a kormányoszlopra, hanem magára a fogaslécre hajt be, sokkal közvetlenebb irányítást és teljesen rezonanciamentes működést adva így a vezetőnek. A Kiánál nagybetűvel írják a biztonságot, és nincs ez másként a Stinger esetében sem. A passzív és a minden utasra kiterjedő légzsákos védelem mellett napjainkban egyre fontosabb szerephez jutnak a különféle vezetéstámogató asszisztensek. A Kiánál legújabban ADAS néven ismert komplex rendszer elemei egymással összehangolva, intelligensen működnek, javítva, sőt fokozva ezzel a vezetési élményt. Kutatások kimutatták, hogy növeli a biztonságot, ha a vezetőknek egyre kevesebb dolog miatt kell megosztaniuk a figyelmüket. A Stinger például jelez, sőt fékezéssel beavatkozik, ha ütközésveszélyt, netán gyalogosgázolást érzékel. Az adaptív tempomattal precízen tartja az előre beállított követési távolságot, városba érve, dugóba kerülve pedig megáll a feltorlódott kocsisor mögött. Sávváltáskor figyelmeztet, ha a vezető nem használ irányjelzést, de még fontosabb, hogy megakadályozza a holttérben lévő járművel való összeütközést.

Fejedelmi kényelmet nyújtanak a legfinomabb bőrrel kárpitozott ülések, a vezetőnél légkamrákkal alakítható ki az ideális támlafelület

Mindent megkap a GT: a telematikai rendszer a legújabb generációs UVO verzió, a Harman/Kardon audioberendezés 15 hangszóróval, külön mélysugárzóval és 720 wattos zenei teljesítménynyel kényeztet, az MP3 fájlokat Clari-Fi technológia javítja fel

Nagyon rövid az első kerék előtti túlnyúlás, míg hátul éppen ellenkezőleg, bőven van lemezfelület. Mindezzel a hátsókerékhajtást próbálták hangsúlyozni a tervezők. Érdekes részlet, ahogy a hátsó lámpa oldalra is kinyúlik



Este nappali fényt varázsolnak a LED-fényszórók

Különösen autóúton, autópályán hasznos az aktív sávtartó, amely – a kormányzásba korrigáló mozdulatokkal beleavatkozva - a saját sávjában tartja az autót. Végezetül egyre nagyobb szerephez jutnak a kamerák, javítva a járművek körüli területek áttekinthetőségét – a Stinger hátsó keresztirányú forgalomfigyelője például zárt térből (vagy két autó közül) történő tolatáskor mutatja, hogy érkezik-e másik jármű, kerékpáros vagy gyalogos.

A Kia Stinger európai választéka három turbómotoros hajtásláncot vonultat fel. Kimondottan a kontinens vevőinek kedvében próbál járni a sportos menetteljesítményeket takarékos üzemmel párosító dízelváltozat. A 2,2 l-es, négyhengeres, közös csöves CRDI erőforrás 200 LE-t és már kedvezően alacsony, 1750/perces fordulattól 440 Nm-t mozgósít. A kisebbik Theta II benzinmotor szintén négyhengeres és közvetlen befecskendezéses, a 2,0 l-es hengerűrtartalomból 255 LE-t és 353 Nm-t merít. A csúcsot jelentő GT verzió mozgatását a Lambda II sorozatú 3,3 l-es, selymesen finom járású V6-osra bízták, amelynél erősebb Kiát még nem láthatott a közönség Európában. A dupla turbóval 370 LE leadására képes hathengeres rugalmassága rendkívüli: az 510 Nm-es nyomaték 1300–4500/perc fordulat között folyamatosan rendelkezésre áll! Ebből a vezető annyit érez, hogy gyakorlatilag bármikor lép a gázra, a Stinger GT vehemens gyorsulással válaszol. Már a száraz adatok is imponálók, hiszen 0-ról 100 km/h-ra röpke 5,1 s a gyorsulás és 270 km/h a végsebesség, de a Nürburgringen zajlott hosszú menetdinamikai tesztek során a mérnökök pontról pontra haladva megtalálták azt az ideális beállítást, amivel az autóban rejlő különleges képességeket maximálisan ki lehet használni. Prémium luxusszedánról lévén szó, mechanikus sebességváltót a Kia nem kínál ehhez a modellhez, a kapcsolást mindhárom motor esetében nyolcfokozatú, bolygóműves automata végzi, gyorsan és észrevehetetlenül. A hátsókerékhajtás mellett kívánságra összkerékhajtással is elérhető a Stinger, amelynél a legkorszerűbb nyomatékvektoros (DTVC) rendszer felügyeli a működést: a vezérlés a gázpedál állása és a tapadás mértéke szerint szabályozza a kerekekre jutó nyomatékot, illetve fékerőt. Apropó, fék. A Stinger GT-hez alapfelszereltség a nagyteljesítményű, hűtött tárcsás, elöl négy-, hátul kétdugattyús Brembo fékber endezés.

A Stinger gyártása 2017 második félévében kezdődik, a Kia álma tehát valóra vált, és mi, európaiak még ebben az évben meg is győződhetünk erről. Addig is, álmodjunk tovább...

19 colosak a GT-re szerelt kovácsolt alufelnik, a nagyteljesítményű, a Nürburgring versenypályán is tesztelt fékrendszert a Brembóval közösen fejlesztette a Kia. A kopoltyú nem csak dísz, a nyíláson átáramló levegőnek aerodinamikai szerep jut

Minden álom megvalósulása így kezdődik a járműiparban: rajzok, skiccek készülnek...

Markáns, de nem erőltetetten agresszív a frontrész. A 3D hatású hűtőmaszk keretének felső része formailag megismétlődik a szélvédő felső élénél is

Erőt sugárzó a hátsó rész, a négy kipufogó látványával sejteti, hangjával meggyőzően aláfesti a GT–t hajtó V6-os biturbó motor erejét

Sokoldalúság, környezetvédelem

A Kia elkötelezett az iránt, hogy a közeljövőben egyre nagyobb teret nyerjenek a ma még alternatívnak tekinthető, hibrid hajtásláncú járművek. A Niro és az Optima Sportswagon legújabb PHEV-változatait már konnektorból is lehet tölteni.

Idén tavasszal, a Genfi Autószalonon két európai újdonsággal jelentkezett a koreai márka. A Niro korábban eleve hibrid hajtáslánccal debütált, így második lépésként logikus volt a konnektorból tölthető plug-in hibrid piacra dobása; továbbá az Optima limuzin hibridje is bebizonyította már, hogy az időközben egyre népszerűbbé váló sportkombi, a praktikus Optima Sportswagon választéka sem nélkülözheti a legmodernebb technológiát. Mindkét vadonatúj PHEV-modell hatékony eszköz abban a stratégiában, melynek keretében a Kia Motors 2020-ra 25 százalékkal szeretné csökkenteni járműveinek fogyasztását a 2014-es eredményekhez képest.

Selyemfényű a hűtőmaszk kerete és az ajtókra került koccanásvédő betét is – ezek a PHEV-kivitel velejárói. A LED-es fényszórók a hagyományos világítóberendezéseknél sokkal kevesebb energiát fogyasztanak

Kia Niro PHEV

A Kia bízik a jövőben és járművei sikerességében. A koreai gyártó úgy számol, 2023 végére az Európában értékesített, kívülről tölthető hibridek (PHEV) száma fokozatosan eléri majd az évi 600 ezer darabot, és ezen belül a kompakt szabadidő-terepes, a crossover lesz az a kategória, amiben jelen állás szerint a legnagyobb kereskedelmi potenciál rejlik. Stratégiai szempontból egyáltalán nem mindegy tehát, hogy a Niro jó időben van jó helyen, konkrétan a piac meghatározó szereplője, ugyanis megjelenésekor egyetlen crossover konkurense sem tud PHEV-hajtásláncot felmutatni. A vevőknek pedig fontos – sőt a várhatóan szigorodó szabályok miatt egyre fontosabb lesz –, hogy autójuk fogyasztását, környezetszennyezését minimálisra csökkentsék, lehetőleg felhasználói kompromisszumok nélkül.

A Niro hibridhez képest a PHEV külsőségeiben nem változott: maradt a kasztni alu-acél szerkezete, a nagy tengelytáv (2700 mm), és változatlan a kompakt, városi mozgékonyságot biztosító 4,3 m-es hosszúság is. A lökhárítókon, a ködfényszórók körül lévő diszkrét kék díszítések már leleplezik a tölthető hibridet, a bal első sárvédőn látható második „tanksapka" szintén árulkodik – a benzintankhoz tartozó kerek fedéllel ellentétben itt négyszögletes kis ajtó mögött található az elektromos csatlakozó.

Fekete vagy világosszürke bőrkárpit választható a Niróhoz, utóbbinál a külső-belső dekorációkhoz illően kék

Az utastérben a karosszériához hasonlóan nincsenek alapvető módosítások a normál Niróhoz képest; a különbséget az emissziómentes elektromos üzemre utaló kék színű, a szellőzőrostélyok körül felfedezhető dekoráció, valamint az új, 7,0 colos vetített műszerpark képviseli – utóbbinál a sima hibridénél nagyobb az energiamutató, a fedélzeti számítógép képernyője pedig szögletes helyett kerek. A műszerpult funkcionális, letisztult kialakítása eddig sok dicséretet kapott mind a vásárlóktól, mind a típust tesztelő sajtótól; örömtelien bőséges a rakodóhelyek száma, továbbá a férőhelyeknél sincs ok panaszra, sem az első, sem a második sorban. Az alaphelyzetben 324 l-es csomagtér az alatta elhelyezett akkumulátor miatt valamivel kisebb lett, de könnyen bővíthető, és a Niro PHEV 1300 kilós fékezett utánfutót vontathat, ami egyedülálló a hibridek között.

A hajtásláncban megmaradt az Atkinson-ciklussal üzemelő 1,6 l-es benzines, négyhengeres, közvetlen befecskendezéses GDI szívómotor (105 LE, 147 Nm), de a mérnökök megnövelték mind a villanymotor teljesítményét, mind a lítiumion-polimer szerkezetű akkumulátor kapacitását. A normál hibrid Niróhoz képest a folyadékhűtéses, háromfázisú villanymotor – amely ugyanúgy a benzines és a hatfokozatú, duplakuplungos robotváltó közé ékelődik - 44 helyett 60 LE-s, az akku 240 V és 1,56 kWh helyett 360 V-os és 8,9 kWh-s – ezek már jelentős különbségek. A legnagyobb változás, hogy a Niro PHEV egyetlen feltöltéssel 55 km-t meghaladó távolságot képes elektromos hajtással megtenni, így akinek a napi munkába ingázása ebbe a hatótávba belefér és képes megoldani a napközbeni töltést, gyakorlatilag benzinfogyasztás és károsanyag-kibocsátás nélkül, villanyautóként használhatja.

Tekintélyes, 160 mm-es a hasmagasság, így aszfaltról letérve a Niro összkerékhajtás nélkül is elboldogul. Áramot vételezni az első, benzint a hátsó kerék feletti kis fedél mögött lehet, a hajtáslánc rendszerteljesítménye 141 LE

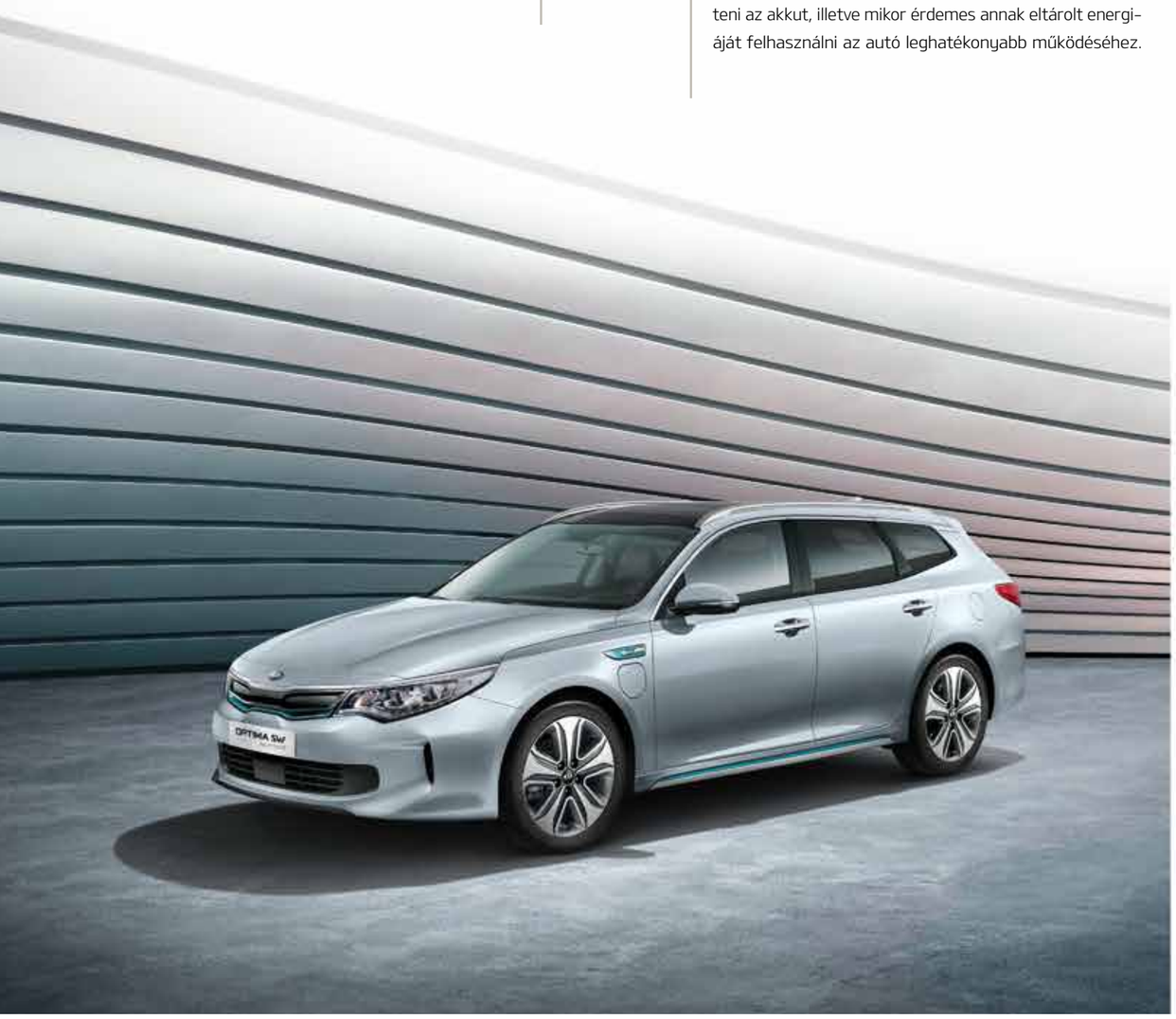
Nem látszik a kipufogó, mert így stílusosabb a megjelenés, lévén a Niro PHEV több mint 50 km-t tud megtenni tisztán és hangtalanul villannyal. A gépháztető és a csomagtérajtó acél helyett alumíniumból van

Előny, hogy az erőátvitel a kerekek felé nem egyetlen, fix áttételű bolygóművön keresztül történik, így gázadásra nincs zavaró motorfelbőgés, a 6DCT váltó gyorsan, rántások nélkül, valóban minimális energiaveszteséggel dolgozik.

A Niro PHEV-et minden olyan vezetősegéddel felszerelték, illetve felszerelhető, amit a Kia jelenleg az autóiban alkalmaz, de ezek között akad néhány típusspecifikus újdonság. Ilyen az Eco DAS, egy olyan intelligens ökotámogató rendszer, amely segít a járművezetőnek az adott körülmények között a legtakarékosabban közlekedni.

Megvan a tigrisorr hűtőmaszk (kék csíkkal díszítve), de ezen keresztül nem szív levegőt a benzinmotor. A lekerekített lökhárítóval csökkent a légellenállás, ami pozitív hatással van a hatótávra

Ennek a komplex programnak az egyik része a vitorlázás-szabályozás: aktív navigációval, bizonyos sebességtartományokban a műszerfalon megjelenik, hogy mikor kell felemelni a lábat a gázról, hagyni az autót gurulni (hajtás nélkül vitorlázni) vagy fékezni, miközben a benzinmotor energiát táplál vissza az akkumulátorba. Szintén az Eco DAS égisze alá tartozik a prediktív energiaszabályozás (PEC), ugyancsak navigációval történő közlekedés esetén. A térkép alapján a domborzati viszonyokat és a tempomatot felügyelve, a PEC megpróbálja előre „belőni" az energiaáramlást, azaz hogy mikor kell tölteni az akkut, illetve mikor érdemes annak eltárolt energiáját felhasználni az autó leghatékonyabb működéséhez.



Kia Optima Sportswagon PHEV

Az Optimánál csak a mostani, legújabb generációnál jelent meg először a kombi Sportswagon karosszéria, és azonnal sikeres lett. Hasonlóképpen, de a technológia miatt övezte érdeklődés az Optima szedán hibrid és tölthető hibrid változatait, és most e két modell ötvözetéből megszületett az ideális középkategóriás autó: a Kia Optima Sportswagon PHEV. A felépítés és a működési elv gyakorlatilag ugyanaz, mint a Niro PHEV-nél, csupán mások a komponensek. A hajtáslánc primer egysége a 2,0 l-es, négyhengeres, közvetlen befecskendezéses GDI szívó benzinmotor (156 LE, 189 Nm), amelyhez szekunder egységként háromfázisú villanymotor kapcsolódik (67 LE, 205 Nm). A rendszerteljesítmény imponáló 205 LE és 375 Nm, a sebességváltást hatfokozatú automata szerkezet végzi. A Niro PHEV-ével megegyező az akkumulátor feszültsége (360 V) és a szerkezete (lítiumion-polimer) is, de a kapacitás számottevően nagyobb: 11,26 kWh-s. Ez önálló villanyüzem esetén 60 km feletti emissziómentes hatótávhoz segíti hozzá a sportos kombit, amelynek végsebessége ilyenkor 120 km/h-ra korlátozódik. Hibrid üzemben már egyáltalán nem túlzás a sportos jelző, hiszen álló helyzetből 100 km/h-ra 9,7 s alatt gyorsul a „kétéltű" Optima, végsebessége eléri a 193 km/h-t. A hibrideknél az akkumulátorokkal kapcsolatos kulcsszó az energiahatékonyság, a Kia pedig több ügyes trükköt is bevetett, hogy minél jobb mutatót érhessen el ezen a területen. A regeneratív fékrendszerrel sikerült megvalósítani, hogy lassításnál vagy egyenletes tempóban történő guruláskor (vitorlázáskor) az autó visszanyerje az időközben elveszett mozgási energia egy részét.

4,85 m hosszú a kombi, a csomagtere 440–1547 l között variálható, szükség esetén 1500 kilós, fékezett utánfutót képes vontatni

Ugyanígy a hatékonyságnövelést szolgálja a HVAC, azaz a komplex fűtés- és hűtésszabályozás, valamint a légkondicionálás. Az Optima képes arra, hogy kizárólag a vezető körül működtesse a szellőztetést, míg a többi csatornát lezárja, amivel jelentős mennyiségű energiát spórol meg – a spórolás pedig a hatótávnál mindig plusz távolságot jelent.

Ami a külsőségeket illeti, a Sportswagon PHEV a szedán aerodinamikailag optimalizált karosszériaelemeit kapta meg (áramvonalasabb lökhárítók, köténykék, keréktárcsák), de a beazonosításában diszkréten elhelyezett „ECO plug-in" feliratok is segítenek. Az utastér alapvetően a normál Optimáé, ám a PHEV műszerparkja eltérő: új egységben jelennek meg a plug-in hibrid hajtásláncra vonatkozó alapvető adatok, mint az akkumulátor töltöttségi állapota vagy a vezetési stílusra (takarékosságra) vonatkozó visszajelzés. Az autó megkapta a Kia legújabb generációs infotainment és navigációs (AVN) rendszerét.

Csábító belső, a legmodernebb technikával. Hibrid üzemben az Optima Sportswagon PHEV beérheti 100 km-en 1,5 l benzinnel (gyárilag tervezett vegyes érték), 34 g/km CO_2-kibocsátás mellett

Ennek 8,0 colos érintőképernyőjén jelenik meg többek között a tisztán akkumulátoros üzemben megtehető távolság, valamint praktikusan a közelben található elektromos töltőállomások helye is, ahová gyerekjáték eljutni a navigációval. Az AVN rendszeréhez Android Auto™ és Apple CarPlay™ társítható, illetve megrendelhető a Kia online Connect csomagja (szolgáltató: TomTom™), amely élő forgalmi tájékoztatással, traffipax-információkkal és időjárási előrejelzésekkel is segíti a széles körű informálódást. Az Optima Sportswagon PHEV vezeték nélküli (indukciós) okostelefon-töltőjének segítségével az utasok menet közben a lehető legkényelmesebben tölthetik fel készüléküket. A kombi utasterének helykínálata egyenértékű a normál Optimáéval, az akkumulátorokat a csomagtér padlója alá szerelték be, de alaphelyzetben még így is 440 l-es tér marad, a 40:20:40 arányban osztott támlák ledöntésével pedig hatalmasra, 1547 l-esre bővíthető a raktér.

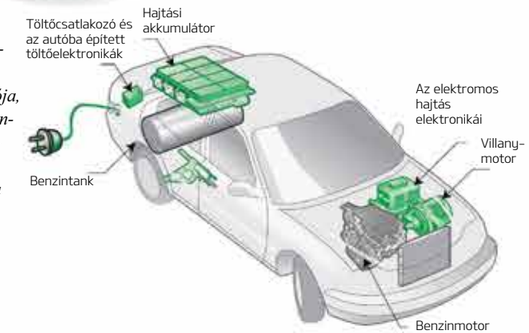
A konnektorból tölthető Optima Sportswagon modellt olyan aktív biztonsági technológiákkal vértezték fel, amelyek segítenek a vezetőnek elkerülni a baleseteket, vagy mérsékelni a sérüléseket egy már elkerülhetetlen ütközésnél. Alapfelszerelés a Kiánál VSM jelzésű járműstabilitás-szabályozó rendszer, amely fékezésnél és kanyarodásnál, tapadásvesztés esetén a gépkocsi menetstabilizáló rendszerének (ESC) és elektromos szervokormányának szabályozásával segít a vezetőnek megőrizni uralmát a járműve felett. A további, opciós veszélyelkerülő technológiák között említést érdemel a fejlett intelligens távolságtartó tempomat (ASCC), a sávelhagyást gátló rendszer (LKAS) és az önműködő autonóm vészfékező rendszer (AEB).

A Niro PHEV és az Optima Sportswagon PHEV genfi bemutatója után az európai forgalmazás előreláthatólag 2017 harmadik negyedévében kezdődik. Mindkét modellt Dél-Koreában, a Kia Motors Hwasungban működő üzemében fogják gyártani. A Kia egyedülálló, 7 évig vagy 150 ezer km-re érvényes újautó-garanciája a tölthető hibridekre is vonatkozik, sőt a garancia az akkumulátorcsomagra is kiterjed, így rendkívül kedvező feltételeket biztosít a legmodernebb technológiának bizalmat szavazó vásárlók számára.

17 colosak a különleges mintázatú és rendkívül könnyű, a rugózatlan tömeget csökkentő alufelnik. A felfüggesztés elöl MacPherson, hátul multilink

Tisztán elektromos hajtású Soul Electric egy utcai töltőoszlopon. Elöl a villanymotor (ebben más erőforrás egyáltalán nincs is), a padlóban az akkuk láthatók

Sárga kupak alatt bújik meg az egyenáramú gyorstöltő rendszer csatlakozója, használatához különleges, nagy teljesítményű állomások kellenek. Mellette a hagyományos port fedele is látszik



A konnektorból is tölthető (plug-in) hibridek szerkezeti felépítése

Csak falból?

Manapság a hibridekről és az elektromos hajtásokról szól az autóipar. De miért jobb a konnektorból is tölthető (plug-in) hibrid hajtáslánc a sima hibridnél és ma még a tisztán elektromos autóknál is?

A Kia – az autóipar nagy áramlatait jól felismerve – időben kirukkolt benzin-elektromos hajtású hibridjeivel, és bár hosszú távon a tisztán elektromos autózás elterjedésében bízik és hisz, jól tudja, hogy a belső égés (azaz a benzin- és dízelmotorok) teljes eltűnéséig és a villanyhajtás általánossá válásáig még hosszú és rögös az út. Erre a szerény becslések szerint is legalább húsz-huszonöt évnyi átmeneti időre a hibrideké lesz a pálya, főleg egyszerűen kézben tartható emissziójú és nem is túl drága szívó (azaz feltöltés nélküli) benzinmotorokkal. A hibridek – tehát az egyszerre belső égésű és elektromos hajtású autók – óriási előnye, hogy villanymotorjukat generátorként működtetve legalább részben akkuba tudják gyűjteni a hagyományos autókban egyébként elvesző mozgási energiákat. Mert mi történik, ha egy hagyományos autóval fékezünk? Az üzemanyagból a motor működésmódjától függetlenül elég rossz hatásfokkal mozgásra fordított energiát a fékeken súrlódássá, azaz végső soron hővé alakítjuk, vagyis az utcát fűtjük! A hibridek fékrendszere olyan, hogy egészen addig az egyébként hajtásra használatos háromfázisú villanymotor generátoros fékezőhatását használja, amíg lehet (közvetlenül a megállás előtt és vészfékezésekkor itt is mindig a hagyományos fékek dolgoznak), és ezzel akkuba tölti a hagyományos fékeken elvesző energiákat. A hajtáslánc nagy teljesítményű akkujának tartalmát például gyorsításkor tudjuk felhasználni, amikor az elektromos gép immár motorként dolgozik, és besegít a belső égésűnek, amivel önmagában is üzemanyag, illetve károsanyag-kibocsátás spórolható meg. Csak a villanymotort dolgoztatva a hibridek – akkumulátoruk méretétől függően – rövidebb távokon tisztán elektromos hajtással haladhatnak, teljesen helyi szennyezés nélkül. A konnektorból is tölthető (plug-in) hibridek akkumulátorai az említetteknél sokkal nagyobbak, így jóval hosszabb távokon is képesek a tisztán elektromos hajtásra. Ekkora telepek azonban már általában feltölthetetlenek tisztán a lassítások energiáiból, de nem is ez a fő cél: konnektorból vagy elektromos töltőoszlopról kell őket tölteni. Mivel a nyilvános elektromos autótöltő pont ma még kevés, az autósok többségének marad a hagyományos hálózati megoldás, ami általában többórás műveletet jelent. Kiváló lehet rá például az éjszaka vagy a munkahelyen töltött holtidő, az autó kábelét elég a házi 220V-os hálózatra dugni. Az új Niro plug-in 55, az Optima ugyanilyen változata pedig több mint 60 km-t képes csak tisztán villannyal megtenni, sokaknál vélhetően akár hetek is eltelnek majd úgy, hogy a benzinmotor alig üzemel. De mi történik, ha hosszabb útra indulunk? A villamos működést egyrészt nem kötelező azonnal az indulás után felhasználni, olyan üzemmód is beállítható, amelyben az autó benzinmotorja folyamatosan szinten tartja az akkutöltést, így az elektromos hajtással megtehető táv megspórolható mondjuk az út végére, a városi szakaszokra, ahol különösen fontos a tiszta üzem. Ha mégis elfogyna az elektromos hatótáv, akkor sincs baj, mert a rendszert felügyelő számítógép sosem engedi az akkut teljesen kimerülni, így ilyenkor hagyományos benzin-elektromos hibridként működik tovább a kocsi (vagyis a belső égésű és a villanymotor tandemben dolgozik, az elektromos hajtás segít a benzinesnek, ha kell). Mivel ma benzint tankolni még egyszerűbb és főleg sokkal gyorsabb, mint áramot, a teljes elektromos hajtások (és velük az eléggé hosszú hatótávú, gyorsan tölthető és elég olcsó akkuk) elterjedéséig a plug-in hibridek fejlődése, széles körű elterjedése a legvalószínűbb. Autóipari kutatások szerint 2025-re az Európában forgalomba helyezett új autók 25%-a már ilyen hajtásláncc fut majd.

Így néz ki egy szabványos töltőcsatlakozó. A plug-in hibrideknek üzemanyagtankjuk is van

Interjú: Schell Judit

Különleges dolgok történnek mostanában Schell Judit színésznő körül. Egymás után teljesíti be eddig talán csak tudatalattijában parázsló vágyait, a színpadon éppúgy, mint az utakon. A művésznővel legújabb premierje másnapján beszélgettünk.

„A vágynak kell meglennie…”

Ahelyett, hogy a Kia váci márkakereskedésében beszélgetünk kora reggel, nem inkább a tegnapi bemutató utáni buli fáradalmait kellene kipihennie?

– Nagyon készültem az ünneplésre, de aztán rájöttem, hogy napok óta nem aludtam, a kocsit pedig el kellett ma hozni, úgyhogy elköszöntem és hazamentem. Szerencsére lesz még alkalmunk együtt örülni: eredetileg egyetlen alkalomra állt össze a produkció, de már a próbák során jöttek a felkérések, hogy játsszuk még. Sajnáltam volna, ha nem így lesz, mert egyrészt rengeteg munkát fektettünk bele, másrészt tényleg jól sikerült, harmadrészt olyasvalamiről volt szó, amit korábban soha nem csináltam: életem első koncertjét adtam, énekeltem.

Honnan jött az ötlet? Régi vágya volt?

– Dehogy. László Boldizsár látta a tavaly őszi bemutatónk, a Gellérthegyi álmok plakátját, és bevillant neki: ha táncolok, biztosan tudok énekelni is. Az az előadás viszont tényleg régi álom volt. A táncnak köszönhetem, hogy színésznő lettem, és pár éve a fejembe vettem, hogy ebben az irányban kellene valamit alkotni. Egyik este azzal a gondolattal feküdtem le, hogy szeretnék együtt dolgozni egy kortárs táncossal. Másnap reggel aztán felhívott Zöldi Gergely dramaturg, hogy van itt egy kortárs táncos, Finta Gábor, nem szeretnék-e vele dolgozni.

Ez ilyen egyszerűen működik a színházban?

– Valahogy bevonzottam, biztosan nagyon erősen akartam. Kíváncsi voltam, mennyi maradt meg bennem az egykori táncosból. Úgy tűnik, a mozgás iránti vágy az, ami életre keltette a produkciót. Maga a koncepció sem hagyományos volt, mert előbb állt össze a csapat, és csak utána találtuk ki, hogyan is fogjuk elmondani azt, ami kikívánkozik belőlünk. Tudtuk, hogy kell bele a tánc, szeretnénk vetítést, de csak annyira, amennyi szolgálja a darabot, segíti a mesélést. Nem hiszek az öncélúságban, az előadás ne akarjon saját maga miatt látványos lenni.

Szerepeltek a szakmai tervek között ezek a kitekintések?

– Nem szoktam terveket szőni. Vágyaim vannak, ösztöneim és nagyon erős megérzéseim. A színház egyébként sem olyan műfaj, amelyben nagyon hosszú távra lehetne tervezni, főleg mostanában. A színész munkaszerződése rendszerint egy évre szól. Persze, ha marad az igazgató, ha jó a viszony, ha stabilan érzem magam, akkor valójában felesleges aggódni, de a pakliban akkor is benne van, hogy egyszer csak vége lehet. Eddig soha nem engem küldtek, mindig saját akaratomból távoztam színháztól, de ezt előre nem lehet tudni.

Vannak tervei egy ilyen esetre?

– Nincsenek. Fogalmam sincs, mihez fognék, de nem aggódom különösebben, mindig adódik valami. A férjemmel is vannak közös ötleteink, de ezekről korai volna még beszélni.

Gyakran dolgoznak együtt?

– Eleve egy közös munka kapcsán ismerkedtem meg Zolival (Schmied Zoltán színművész – a szerk.). Beugrott egy darabba, amiben egy régi kedves évfolyamtársammal kellett volna játszanom, de őt nem engedte el a rendezője. Gondoltam, visszamondom, mert ennek így nincs értelme – aztán kiderült, hogy nagyon is lett értelme. Utána még egyszer-kétszer játszottunk együtt, de nem volt közös jelenetünk. Azóta nem erőltetem a dolgot. Zavarban volnék előtte, túlságosan jól ismer, védtelennek érezném magam.

Mi a helyzet a rajongókkal?

– Engem nem feszélyez, ha rám köszönnek, sőt örülök is, hiszen az előadóművész eleve azért áll ki a színpadra, hogy szeressék. Ugyanakkor az sem zavar, ha nem ismernek meg. Én teszem a dolgom, ők is teszik a magukét. Kulka János szerint én amolyan „félcivil” színész vagyok. Élem az életem, nincsenek nagy allűrjeim, naponta eljárok dolgozni – épp csak egy színház a munkahelyem.

El tudná képzelni az életét színház nélkül?

– Azt hiszem, igen, bár nagyon sok örömet ad nekem a színház és valójában csak ehhez értek, néha mégis vágyom valami másra. Például hallatlan örömet okoz, ha utazhatok. Bárhová, bármivel, csak mehessek. Ma reggel is például szép az idő, gyönyörű a táj, hát lehet ennek nem örülni?

A szép táj miatt autózott egy órát a szervizbe?

– A Sportage megvásárlásakor nagyon jó kapcsolatunk alakult ki a váci márkakereskedéssel, és én olyan ember vagyok, aki szeret hűséges lenni. Sok kell ahhoz, hogy felálljak valahonnan.

Mikor és hogyan kerültek kapcsolatba a Kiával?

– Tíz éve, és teljesen véletlenül. Városi szabadidőjárművet kerestünk, éppen hazafelé tartottunk egy másik márkától, amikor megláttuk, hogy nyílt napot tart a Kia. Bementünk, és a szalon közepén ott állt egy Sportage, még a kettővel ezelőtti. Azonnal beleszerettünk, megvettük, és ahogy használtuk, egyre jobban elvarázsolt. Annyira, hogy amikor szükségünk lett egy másik kocsira, már elsőként a Kiához mentünk, ahonnan egy cee'ddel távoztunk, amit szintén nagy becsben tartunk. Aztán idén év elején megérett a cserére a Sportage, és bár először a Sorentót szemeltük ki – imádom a nagy, kemény, tekintélyt parancsoló terepjárókat –, ügyesen ebbe az irányba tereltek bennünket. Eredetileg nem akartunk ilyen gazdagon felszerelt, erős példányt, de amikor kipróbáltuk a GT Line felszereltséget automata váltóval, nyomógombos indítással, sávelhagyás-gátlóval és a többi extrával, nem tudtunk ellenállni. Máris annyira otthonosan érzem magam benne, hogy amikor átülök a cee'dbe, elfeledkezem a kuplungról, parkolás után pedig a gyújtáskapcsolóban hagyom a kulcsot…

Mindent vezetett, a Kiánál maradt

Alighanem Európa egyik legidősebb és legtapasztaltabb Kia-vásárlója Istenes Ferenc, aki néhány héttel 90. születésnapja előtt vette át új Kiáját – immár a másodikat. A szépkorú Venga-tulajdonossal hét évtized vezetési élményeiről beszélgettünk.

Vannak kérdések, amiket az ember még azelőtt megbán, hogy az utolsó hangok elhagynák az ajkát. Így volt ez akkor is, amikor Istenes Ferenccel találkoztunk, és a fényképek elkészítéséhez felajánlottuk segítségünket. Érdeklődésünkre, hogy a beállításhoz átvegyük-e tőle a manőverezés feladatát, büszke, de egyáltalán nem sértődött hangon jött a válasz: „Uraim, 68 éve vezetek, meg tudom oldani!"

Hatvannyolc?! Egészen pontosan mikor szerzett jogosítványt?

– 1927. május végén születtem, és 21 évesen szereztem meg a vezetői engedélyt, méghozzá az akkor friss KRESZ megalkotójánál. Mondanom sem kell, nagyon aggódtam, de végül átengedett – nagy volt a tét, 300 forintba került az oktatás és a vizsga, az akkoriban rengeteg pénznek számított. Pechemre még egyszer találkoztunk, amikor a hivatásos gépjárművezetői képzést végeztem, no, ott már nem volt ilyen szerencsém, de végül megkaptam a jogosítványt. Addigra már öt éve motoroztam, hivatásszerűen is; sürgönykihordó voltam a Postánál. Mátrákkal, Csepelekkel, 250-es NSU-kkal vittük a táviratot. Később az Autókerhez vitt az utam, segédkeztem az államosított autók szemlére való felkészítésében. Akkor megüthettem volna ezért a bokámat, de ma már elárulhatom: suttyomban beleültem Horthy Miklós tizenkét hengeres luxuslimuzinjába, és kipróbáltam a városligeti motorkerékpár-versenypályán.

1950-ben átnyergeltem a tehergépjárművekre, és egészen 1962-ig ezekkel közlekedtem, a korabeli Belker szállítási vállalatnál. Mi terítettük az élelmiszert a fővárosi boltokba 3,5 tonnás Csepel teherautókkal. Itt szenvedtem el életem első és mindmáig egyetlen balesetét: Pestszentlőrincen nem adta meg nekem az elsőbbséget egy részeg teherautósofőr, fékezés nélkül rohant belém, és felkent a villamossínre. Három bordám eltörött. Ha belegondolok, hogy akkoriban havi 500 órát dolgoztunk, gyakorlatilag éjjel-nappal kocsin voltunk, az a csoda, hogy nem történt nagyobb baj.

A hatvanas évek végétől külföldi kiküldetésben dolgoztam, bejártam a fél világot – természetesen kocsival. Amikor hazajöttem, nyugdíjba mentem, és már csak magánemberként autózom. Vettem egy kis tanyát az Alföldön, oda szoktam lejárni, de itthon – Csepelen - is sokat vezetek, mert a lábam bizony nem bírja a gyaloglást.

Meg tudja becsülni, hány kilométert vezetett a hét évtized alatt?

- Nem. Még a Belkernél voltam, amikor megkaptam a félmillió kilométerért járó érmet, de annak már ötven éve. Hivatásos sofőrként számtalan különböző autóban ültem, sajátból már kevesebb volt – négy Zsiguli, 1200-estől az 1500-asig, egy Alfa Romeo, amit Rómából hoztam a hetvenes években, és utána egy Mercedes-Benz. Utóbbi negyed évszázadon át kiszolgált, azt hittem, már örökre együtt maradunk, de végül csak cserbenhagyott. Mégis hálás vagyok neki, mert rajta keresztül jutottam el a Pappas-hoz, onnan pedig a Kiához. Amikor megadta magát a kocsi, vettem egy cee'det 1,4-es benzinmotorral – nem vagyok száguldozós típus, de a sebességhatárokat kihasználom, mindenhol annyival megyek, amennyivel szabad. Na, ez aztán megbízható volt. Hét év alatt 100 ezer kilométer mentem vele, és még csak fékbetétet sem kellett cserélni rajta. Kiégett egy izzó, cseréltek egy gumiszigetelést - és ennyi.

Aztán amikor betöltötte hetedik évét az autó, felhívott az értékesítő, hogy lejárt a garancia, gondolkodjunk. Mondtam neki, hogy a fájós lábammal már nagyon nehezemre esik beülni a cee'dbe, valami magasabb építésű kellene. Így került a képbe a Venga. Ez már egy komolyabban felszerelt kivitel, annyira, hogy még nem

is értem a kézikönyv végére. Ma is azt olvasgattam, mielőtt találkoztunk.

Nem tartja riasztónak a rengeteg modern technológiát az autóban?

- Dehogy! Igyekszem lépést tartani a fejlődéssel, van telefonom, sms-ezem, emailt írok és olvasok, műholdas navigációt használok. Hogy pontosan mi minden van a Vengában, még csak most tanulom – eddig összesen kétezer kilométert mentem vele.

Mikor volt jobb autót vezetni Magyarországon, régen vagy most?

- Túl sokat voltam távol ahhoz, hogy erre pontos választ tudjak adni, de bizony a mostani állapotnál mindenképpen jobb volt, hiszen egyre több az autó, az úthálózat viszont nem fejlődött velük. Ha meglátnak a volánnál, sajnos elég türelmetlenek az emberek, de nem izgatom magam. Kétévente megújítom a jogosítványt, és amíg tudok, autózom.

Akkor beszéljünk újra tíz év múlva?

- Úgy legyen!

ITTHON, KOREÁBAN

Ötezer év óta, generációkon át öröklődő tradíciók, hagyománytisztelet, sokszínű kultúra – a koreai nemzeti értékek ápolása sok mindenben hasonlít a magyar szokásokhoz.

Valószínűleg kevesen tudják, pedig így igaz: már a koreai himnusz, az Aegukga – ha csak hajszálvékony szálakkal is - magyar kötődésű. A „hazafias dal" zeneszerzője, a koreai születésű Ahn Ik-Tae (1906–1965) zeneszerző, karmester és csellóművész Magyarországon járt egyetemre, ezen kívül zenei tanulmányait Kodály Zoltán növendékeként végezte a Zeneakadémián. Talán arra a kérdésre sem tudják sokan elsőre a helyes választ, hogy mekkora valójában a Koreai Köztársaság. Bizony, ebben is van közöttünk párhuzam, mert a kelet-ázsiai ország mindössze hétezer négyzetkilométerrel nagyobb, mint a mi kis hazánk. Ez nem csekély, hiszen Budapest többször elférne ezen a területen, ám a különféle iparágakban világszinten is befolyásosnak számító Dél-Koreát valahogy mégis sokkal nagyobbnak gondolnánk. És ha viccesen is, de a koreaiak tökéletesen igazolják a „Sok jó ember kis helyen is elfér" magyar közmondást, hiszen a már tízmilliónál kisebb népességű Magyarországhoz képest, az alig nagyobb területen 50 millió ember él – csak a fővárosban, Szöulban 10 millióan laknak.

Koreai patchwork tanfolyam magyar végzőseinek kiállítása

A koreai–magyar barátság szimbóluma a budapesti XII. kerületi Csörsz utcában található Koreai Kulturális Központ (KKK), amelynek alapítási gondolata 2009-ben, a két ország diplomáciai kapcsolatfelvételének 20. évfordulóján merült fel. Célul a két nemzet kapcsolatának további erősítését, a koreai nemzeti kultúra magyarországi megismertetését és népszerűsítését tűzték ki. Az 1500 négyzetméteren működő központ 2012-ben mint a legnagyobb kelet- és közép-európai kulturális centrum nyitotta meg kapuit, s a jelenlegi igazgató, Kim Jae Hwan munkáját a Koreai Köztársaság most Magyarországon szolgálatot teljesítő nagykövete, Yim Geun-hyeong maximálisan segíti, támogatja. A modern épületben zajló élet színes, élményekkel teli, csodás hangulatú sziget a hazai kultúra óceánján, ahol minden érdeklődőnek érdemes kikötnie. Talán a legfontosabb, ami a KKK sikerét élteti, hogy mi, magyarok általános értelemben nagyon szeretjük a kultúrát, nyitottak, érdeklődők, ismerkedők, sőt befogadóak vagyunk. Mindez elmondható Koreával kapcsolatban is, rengeteg a párhuzam közöttünk: a család szeretete, az alapvető értékrend, a tradíciók, a nemzeti hagyományok ápolása, és nem utolsósorban a művészetek iránti rajongás. Az elmúlt öt évben a központ óriási fejlődésen ment keresztül, megsokszorozódott a tematikus kiállítások, a tanfolyamok, a budapesti és vidéki rendezvények száma; egy-egy programra akár órák, napok alatt elfogynak a férőhelyek. Hihetetlen az érdeklődésnek ez foka, hiszen ne feledjük, Magyarországon nincs jelentős számú koreai diaszpóra, egyszerűen mind több és több magyart érdekel a kelet-ázsiai kultúra. A KKK mindenben próbál segíteni, s különösen örömteli, hogy a lelkes rajongók önálló közösségekbe, csapatokba, klubokba tömörülnek, emellett számos esetben saját

Nyelvtanulás a Koreai Kulturális Napokon, a Budapesti tavaszi Fesztivál keretében

programötletekkel, sőt szervezéssel állnak elő. Mindezek mellett önkéntesekből sincs soha hiány, legutóbb a Budapesti Tavaszi Fesztivál keretében, a Bálnában megtartott Koreai Kulturális Napokon száznál is többen szorgoskodtak azon, hogy tartalmas legyen az a három nap, illetve a program előtti és utáni egy-egy hónapos időszak. Komoly dicséret a magyaroknak, hogy az itt élő koreaiak is szeretik, sőt rendszeresen elismerik a színvonalas munkákat.A KKK repertoárja rendkívül széles körű. A legalapvetőbb talán a nyelvismeret, amelynek tanulására (több szinten) évente két tanfolyamon nyílik lehetőség a King Sejong állami intézet támogatásával, anyanyelvi tanárokkal. Jellemző az érdeklődésre, hogy folyamatosan közel 300 hallgatója van a kurzusoknak. A nyelv, az olvasás szerelmeseit 3500 kötetes könyvtár szolgálja ki. A rendkívül egészséges kimchi nemzeti eledel Koreában, a mondás is úgy tartja, ameddig valakinek jut kimchi és rizs, az gazdag ember. A főzőtanfolyamon viszont más izgalmas, tradicionális koreai ételek elkészítését is meg lehet tanulni, hiszen már Magyarországon sem jelent problémát a különleges alapanyagok beszerzése, sőt, még izgalmasabb kihívás magyar alapanyagokból koreai jellegű ételeket alkotni.

Munbagsau magyar kalligráfus csoport bemutatója

A sportéletből a koreai harcművészetet és küzdősportot, a közismert taekwondót kell kiemelni: oktatása és rendszeres edzőprogramja tornateremben zajlik, ahol mozgássérülteknek parataekwondo foglalkozást tartanak.

A legnagyobb közösséget a művészetek mozgatják meg, tartják össze. A leggyorsabban a koreai film – mostanra már ötezer főnél nagyobb – hazai rajongótábora gyarapodott, elsősorban a drámák és a sorozatok révén, amelyek a nálunk (illetve Nyugaton) megszokottól eltérő képi világgal, nyugodtabb karakterekkel és szemérmesebb jelenetekkel tudnak újat mutatni.

A koreai film világszerte elismert, akárcsak a zene, amely magába foglalja a tradicionális ágat éppúgy, mint a rockot, a metált vagy a nem csupán a tinivilágot lehengerlő K-pop irányzatot. Utóbbi művelői ma már nyugati sztárokkal, profi szakemberekkel dolgoznak együtt, a lány- és fiúbandák tagjai komoly tudással bírnak, képzett énekesek, táncosok, és hangszereken is játszanak. Az éppen rendkívül népszerű BTS fiúcsapat pedig történelmet írt: első ázsiai együttesként elvitték a Billboard Music Award „Top Social Artist" díjat, köszönhetően a világszerte stabil rajongói bázisuknak, s ezzel olyan hírességeket utasítottak maguk mögé, mint Justin Bieber vagy Selena Gomez. A KKK-ban is lehetőség nyílik többek között koreai deszkaciterán (gayageum) és dobokon játszani, rendeznek filmvetítéseket, zenei klubokat, rajongói összejöveteleket, különféle (hagyományos, K-Pop Cover) táncoktatásokat – az elérhető szint határtalan: létezik egy, Koreában már magas szinten elismert magyar tánccsoport is!

A képzőművészet szintén csodálatos világ, hiszen a színpadi művészetek mellett kézműves tanfolyamokon festészetet, kalligráfiát (koreai jelek festészetének művészete) és foltvarrást (patchwork) lehet tanulni. Hasonlóan fontos a játék is. A baduk évezredek óta

Vigyél haza egy darabka Koreát!

Öntsd szavakba – a 9. Koreai Filmfesztivál alatt gyűltek az üzenetek a kedvencek számára

KPoP Fan Projekt hozzávaló, fesztiválkörnyezetben

Mugunghwa tradicionális magyar tánccsoport – Koreában is elismerik a művészetüket

Mindeulle gayageum zenekar

Taekwondo show a nagyszínpadon (Máté Taekwondo)

Világszerte több tízmillió ember kedvenc társasjátéka: ez a baduk

Szorgos versenyzők és zsűritagok a koreai főzőverseny hajrájában

ismert táblaalapú társasjáték, nagyon egyszerű, gyerekfejjel is érthető szabályokkal, ám rendkívüli kombinációs lehetőséggel – jellemző a mélységre, hogy a számítógépek - néhány győzelemtől eltekintve - nem bírnak vele. Az eSport ezzel szemben már a szoftverek, a PC-k világa, online hálózaton zajló számítógépes csapatjáték. Komolyan kell venni: Koreában az állam is támogatja az elektronikus sportot, a legjobb „gémerek" gyakorlatilag jól fizetett sztárok. Igazi koreai játékként a Blade & Soul említhető, míg a KKK itthon a KGames versenysorozattal növeli a koreai játékok népszerűsítését.

A magyar rajongók szeretete a koreai kultúra iránt tovább mélyült a HanYou Magyar–Koreai Kulturális és Művészeti Alapítvány létrehozásával. A szervezet olyan magyar csoportokat tömörít a kultúra szerteágazó területeiről, amelyek az évek során maguk is szakavatottá váltak azok művelésében. Nevükben a „Han" szó Koreára utal, a „You" pedig az érdeklődők megszólítása – a kettő együtt kiejtve összecseng a „Hallyu" kifejezéssel, amelynek jelentése „Koreai Hullám". A Hallyu az a kulturális sodrás, amely egy kicsi, de erős országból elindult világhódító útjára, és immár biztosan elérte Európa partjait is. Az önfenntartó alapítvány célja a különböző magyar csoportok bemutatása, népszerűsítése, és természetesen szoros együttműködés a KKK-val.

Az épületben folyamatosan rendeznek kiállításokat is, így a közönség Magyarországon láthatta a litván Paulius Normantas fotóművész életének utolsó, templomokat bemutató tárlatát, míg Lengyel Mikós korábbi koreai magyar nagykövet élményein át Magyar Tibor fotós is fantasztikus anyagot adott át bemutatásra.

Hogy miben rejlik a varázs? Nehéz ezt megfogalmazni, de az biztos, hogy egyre többen rajonganak itthon a koreai kultúráért, és nagy az átfedés a különféle rajongói közösségek között.

(Fotók: Krizmanits Klaudia)

Kim Jae Hwan, a Koreai Kulturális Központ igazgatója az elmúlt évek fejlődéséről, tapasztalatairól

(Fotó: Pettendi Szabó Péter)

Visszatekintve igazgatói éveire, mit tekintett fő feladatának a Koreai Kulturális Központban, a KKK-ban?

A budapesti KKK munkásságának célja az eltelt öt évben leginkább a Magyarország és Korea közötti kulturális kapcsolat mélyítése volt. Örömmel mondhatom, komoly jelei vannak annak, hogy némi előrelépést értünk el ezen a területen: a KKK látogatóinak száma 2016-ban elérte a 34 ezret (10 ezer volt 2012-ben, az első évben). 136 ezer magyar vett részt a KKK által szervezett különböző kulturális rendezvényeken; minden nap 13 osztálynyi tanfolyamot kínálunk a nagyközönségnek, többek között koreai tradicionális táncot, a koreai konyha alapjait, kalligráfiát és kézműves programokat. Több mint 70 rendezvényt bonyolítottunk le a múlt évben, egyebek mellett színpadi előadásokat, kiállításokat és filmvetítéseket egész Budapesten és országszerte.

Úgy vélem, mindez jól mutatja, hogy a magyarok egyre inkább izgalmas térként tartják számon a KKK-t napi kulturális életükben. Szeretném megragadni ezt a lehetőséget, hogy kifejezzem őszinte hálámat a magyar népnek, amely örömmel fogadott minket, és szeretettel ismerkedett a koreai kultúra különböző aspektusaival. Állandó támogatásuk és aktív részvételük nélkül nem tudtuk volna mindezt elérni. Ez továbbra is arra bátorít minket, hogy még több kiváló kulturális programot mutassunk be Magyarországon, amelyek – őszintén remélem - végül hozzájárulnak a két ország közötti jobb megértéshez és szilárdabb együttműködéshez.

Mit gondol, mi a folyamatos siker elsődleges oka?

Gondolkodás nélkül rögtön két indok jut eszembe. Először is, ahogyan említettem, a magyar nép komoly érdeklődést mutat a koreai kultúra iránt. Amennyire megértem a magyarországi tapasztalataimból, eredetileg a koreai tévédrámák indították el a koreai hullámot azon magyarok körében, akik ma már általában a negyvenes éveikben járnak. A közelmúltban a K-pop átvette ezt a pozíciót, bevonzza a fiatal generációt, beleértve a tizenéveseket is, a koreai kultúrába. Múlt évben végzett felmérésünk alapján körülbelül 170 közösség (fanklub) működött koreai kulturális tevékenységekkel összefüggésben az egész országban. Meglepődve láttam, hogy ide minden beletartozik, a K-poptól a koreai hagyományos táncig. Még ennél is izgalmasabb volt az a tény, hogy ezeket a csoportokat a helyi tagok alkotják és működtetik. Elmondhatjuk tehát, hogy elsősorban a koreai kultúra nagy rajongói bázisa járult hozzá a KKK sikeréhez.

Másodszor, a koreai kulturális tartalom ereje vonzza a határokon átívelő globális közönséget. A koreai kulturális tartalom dinamikája olyan eredetiséggel rendelkezik, amely különbözik a többiektől. Az egyik legjobb példa erre a KKK által évenként megrendezett koreai filmfesztivál, amely évről évre növekvő lelkes reakciókat vált ki a magyar közönségből. Kulturális programjaink sikeres bemutatása az elsőrangú tartalomnak tulajdonítható: a koreai filmfesztivál nem tudott volna olyan nagy közönséget vonzani az évek során, ha a koreai filmnek nem lenne hazai versenyelőnye a hollywoodi filmekkel szemben. Hasonlóképpen, nem lenne teltházunk szinte minden koreai hagyományos előadáson, ha ezek a performanszok nem mozgatnák és szórakoztatnák a helyi közönséget. Szeretném hangsúlyozni, a koreai kultúra képviselői sok erőfeszítést tesznek azért, hogy még izgalmasabb, változatosabb tartalmakat állítsanak elő kreatív képzelőerővel. Boldog és kiváltságos dolog az, hogy lehetőségem van bemutatni ezeket a tartalmakat a magyar közönségnek, amely értékeli és szenvedélyesen keresi is azokat.

Az események, a látogatók és a résztvevők számának a növekedése arra utal, hogy a közönség fokozott várakozással tekint az új típusú kulturális tevékenységek, mint a vegyes művészetek, a szobrok és kétnyelvű műhelyek bevezetését célzó programok elé.

Kezdetben a KKK a tradicionális előadásokra, a klasszikus zenei koncertekre, a rajzok képzőművészeti kiállításaira összpontosított, de hamar kiderült, hogy új erőfeszítéseket kell tennünk más területek bemutatására is. Először két évvel ezelőtt mutattuk be a koreai médiaművészeket a magyar közönségnek, és szerveztünk olyan befogadó-interaktív rendezvényt, amely felkínálta a közönségnek az aktív részvételt. A játéktartalmak irodalmi szövegekkel való egyesítése is jó példa a kortárs kulturális tér új trendjeinek bemutatására.

Szintén aktívan dolgozunk a művészek csereprogramjain, amelyek előmozdítják a kultúrák közötti megértést és a tudatosságot a művészet révén. Korábban olyan projektet szerveztünk, amelyben Magyarország és Korea fotográfusai meglátogatták egymás országait, és bemutatták kiállításaikat a helyi közönségnek, májusban pedig a két ország fotósai saját nagymamájukról osztották meg emlékeiket, Magyarország és Korea viharos történelmi szakaszain át.

A KKK elhivatott a magyar fesztiválokkal és rendezvényekkel való együttműködésben is. Mint ismeretes, a FINA világbajnoksága Budapesten zajlik 2017 nyarán, így lesz alkalom a közös ünneplésre. A közelmúltban a Budapesti Tavaszi Fesztivál szervezőinek hivatalos meghívására teremtettünk koreai fesztiválhangulatot központunkon és a Liszt Ferenc Zeneakadémián kívül a Bálna Budapest épületében. E különleges időszakban a KKK tizenegy előadást, két kiállítást és különböző programokat szervezett, ahol a koreai kultúra sokszínűségét hat koreai étterem, valamint húsz koreai és magyar közösség támogatta.

A kultúra életünk és társadalmaink számos más aspektusát is magába foglalja. Ennek megfelelően a KKK továbbra is nagy erőfeszítéseket tesz a változatosabb lehetőségek megteremtésére, a kulturális értékek cseréje és a kölcsönös megértés erősítése érdekében a magyar és a koreai nép között.

Sorsokat támogat

A Kia világszerte arra törekszik, hogy hozzájáruljon a működési területein élő közösségek fejlődéséhez, boldogulásához.

Ugyan mi lehetne nemesebb feladat, mint azokat támogatni, akiknek a legsérülékenyebb gyermekek jövője lebeg a szeme előtt?

Az ELTE Gyakorló Óvoda és Egységes Gyógypedagógiai Módszertani Intézmény még 1981-ben, a Fogyatékosok Nemzetközi Évében jött létre, mint a hazai gyógypedagógiai intézményrendszer új típusú, modern szellemiségű tagja. Az alapító, Illyés Gyuláné dr. Kozmutza Flóra szellemiségéhez híven az elmúlt három évtizedben megőrizték érzékenységüket, alkalmasságukat, képességüket a változásra, a megújulásra és a hagyományos terápiás elképzelések tökéletesítése mellett újszerű, modern szemléletet képviselő terápiákat is kipróbáltak, illetve bevezettek a gyakorlatban.

Aligha véletlen, hogy a Kia Motors Hungary éppen ezt a nemes küldetést teljesítő intézményt igyekszik lehetőségeihez mérten minél szélesebb körben támogatni, hiszen több ponton is párhuzam vonható a bevált módszerekkel nem megelégedő, saját szakterületén bátran, de nagy körültekintéssel, biztos kézzel kísérletező, mindig újra, jobbra törekvő autógyártó és a tevékenységeit hasonló szellemben folytató módszertani intézmény között.

Ahogyan az ilyen intézmények működése folyamatosan épül fel, válik egyre színesebbé, elmélyültebbé, úgy igyekszik a Kia is mind szélesebb körben segíteni a speciális nevelési igényű gyermekek, fejlődésükben gátolt gyermekek nevelésével és fejlesztésével törődő szakemberek munkáját. 2016-ban a munkatársak körében szervezett gyűjtéssel, valamint fejlesztő játékok vásárlásával tette csillogóbbá a karácsonyt, idén pedig már néhány konkrét projektbe is tevékenyen bekapcsolódik a márka.

Tennivalókban nincs hiány, hiszen az intézmény rendkívül sokrétű tevékenységet folytat. Folyamatosan dolgoznak ki, alkalmaznak új nevelési és fejlesztési módszereket. Állatasszisztált terápiájuk során a gyerekek kutyákkal közös foglalkozásokon vesznek részt; a négylábúak hatékonyabbá teszik a kommunikációs és empatikus fejlesztéseket, elfogadóbbá, türelmesebbé teszik a gyermekeket, akiknek nő a motivációja, javul a szociális és anyanyelvi kompetenciája. Nemezeléssel javítják a finommotorikát, a koordinációt, keretes mesefoglalkozással erősítik a kommunikációs zavarral küzdő gyermekek képességeit, magabiztosságát, a zene nyelvén szólnak az értelmileg akadályozott óvodáskorúakhoz.

Fontosak továbbá azok a gyakorlatok, amelyek nem csak a maguk, hanem a tágabb értelemben vett szakma munkáját is megkönnyíthetik. Ennek talán legmerészebb, legnagyobb ívű példája az indiántábor, amely tematikusan fejleszti a legkülönfélébb készségeket. A táboroztatás megvalósításában, a kiadványok elkészítésében, de akár az olyan operatív feladatokban is szeretne segíteni a Kia, mint a lépcsőház kifestése, vagy a foglalkoztató szoba újrabútorozása.

Az ELTE Gyakorló Óvoda és Egységes Gyógypedagógiai Módszertani Intézmény – vidáman a Csiga Ovi, ahogy a gyerekek és a szülők az elmúlt öt évben ismerik – persze nem várja tétlenül a segítséget.

Az ELTE Bárczi Gusztáv Gyakorló Általános Iskolával összefogva négy éve létrehozták a Felkaroló Egyesületet, hogy átjárót teremtsenek a segíteni vágyó civilek és a segítségre, fejlesztésre szoruló gyermekek között.

Áldozatos tevékenységük szerencsére nem maradt elismerés nélkül: az intézmény referencia intézményként működik, azaz a felsőoktatásban részt vevő, leendő szakembereket és a már praktizáló pedagógusokat egyaránt várják tapasztalatszerzésre és –cserére. Az intézmény és munkatársai számtalan kitüntetésben, így 2012-ben Miniszteri Elismerő Oklevélben részesültek, de az igazi elismerést nem ezek jelentik, hanem az a számtalan sikertörténet, amely igazolja, hogy kellő szeretettel, odafigyeléssel és szakértelemmel a képességei terén hátrányból induló fiatalok felkészíthetők a társadalmi beilleszkedésre, és annak szakmailag is sikeres, megbecsült tagjaivá válhatnak, teljes életet élhetnek.

Felkaroló Egyesület

A Felkaroló Egyesület: az ELTE Gyakorló Óvoda és Egységes Gyógypedagógiai Módszertani Intézmény támogatója.

A Felkaroló Egyesület alapítója: ELTE Gyakorló Óvoda és Egységes Gyógypedagógiai Módszertani Intézmény tantestülete és az ellátott gyermekek szülei.

A Felkaroló Egyesület tevékenységének célja:

- Segíteni az intézményünkben ellátott gyermekek magas színvonalú, eredményes fejlesztését.
- Segítséget nyújtani a terápiák, fejlesztési módszerek és eszközök bővítésében.
- Támogatni a gyermekek számára szervezett programokat (pl. játszóház, szülőklub, állatasszisztált terápia, „Indiántábor", só terápia, stb.).
- Megvalósítani a tehetséges gyermekek képességeit kibontakoztató programokat (pl. iskola előkészítés, művészetterápia, stb.).
- Támogatni érzékenyítő programok szervezését, kiadványok készítését, terjesztését.

Ön hogyan segíthet?

Az egyesületet, mely az intézmény munkáját támogatja, egyéni adományával (anyagi, tárgyi vagy szolgáltatás) segítheti. Az adomány mértékétől függően Ön bronz, ezüst, arany vagy platina fokozatú pártoló tag lehet.

Amennyiben élni kívánnak ezzel a lehetőséggel, keressék dr. Vajdáné Kutas Csillát, az egyesület alelnökét (III. emelet, Katica csoport, telefon: 06 1 461-3749)

További hasznos információk:

A Felkaroló Egyesület elnöke: Rosta Katalin
A Felkaroló Egyesület működési helye:
1071 Budapest, Damjanich u. 41-43.
Számlaszáma: 65100149-11386254
E-mail címe: felkarolo2013@gmail.com,
telefonszáma: 06 1 461-3746

Beszédes számok

Lendületben van a Kia: az első negyedéves értékesítési eredmények alapján, a márka 2017-ben mind az európai, mind a hazai piacon növelni tudta részesedését.

Európában és Magyarországon is jól startolt a vadonatúj Rio. Biztonsága osztályelső, piacvezetőként rendelkezik gyalogosfelismerő autonóm vészfékezővel

A Kia már 2016-ban jelezte: az új modellekkel nem csak innovatív technológiákat kíván piacra dobni, de felmérései szerint a vásárlók egyre inkább nyitottan közelítenek az alternatív – hibrid és elektromos - hajtásmódok felé is, ami a Kia reményei szerint hamarosan pozitív hatással lesz az eladásokra. A pontos számokra még várni kell, mert a Niro PHEV (plug-in hybrid) és az Optima Sportswagon PHEV ugyan tavasszal bemutatkozott Genfben, de forgalmazásuk csak a harmadik negyedévtől indul Európában. Szintén odébb van még a luxus gran turismo, a Stinger érkezése, ám a vadonatúj Rio már elkezdte beváltani a hozzáfűzött reményeket, és időközben szintén remekül startolt a szupermini Picanto legújabb generációja is. A számok nyelvére lefordítva: a Rióból eddig 28 025 darab fogyott 2017. április 30-ig Európában, amely 22%-kal több az előző évi mennyiséghez képest. A márciusban debütáló új Picantóból – még a korábbi modellel együtt vegyesen – az idei évben 24 443 darabot adtak át az ügyfeleknek, ami 23,4%-kal szárnyalja túl a szintén jónak mondható 2016-os eredményt.

Csak ötajtós karosszériával érhető el az új Picanto, a sportosabb megjelenést kedvelőknek mostantól már a GT Line kivitelt is ajánlja a Kia

Nem csak Európa, de a hazai vásárlók egyik kedvenc kompakt SUV-ja is a Sportage – idén az „Az Autó" szaklap olvasói megválasztották az Év internetes autójának

Népszerű céges autó az Optima, közel négyszer többet adnak el belőle itthon flottában, mint magánvásárlóknak. A csúcsmodell GT-t 245 LE-s benzines turbómotor hajtja, a tölthető hibrid kombi, a Sportswagon PHEV első példányai ősszel érkeznek meg a Kia márkakereskedésekbe

Sok vásárló modern autóról alkotott elképzelésével találkozik a hibrid Niro crossover koncepciója. Már tavaly is szép sikereket ért el, idén ez a hullám még magasabbra törhet: az első negyedévben több mint tízezren választották maguknak Európában

Európában fejlesztették és helyben, a szlovákiai Zsolnán is gyártják a cee'd összes változatát. A modell a magán vásárlók harmadik legnépszerűbb autója idehaza a C-szegmensben, a legsportosabb kivitel az izgalmas színekben rendelhető, háromajtós pro_cee'd GT

Az alternatív hajtásláncú modellek között toronymagasan vezet a crossover Niro hibrid (10 339 db), de az elektromos Soul EV (1 487 db) és a konnektorból tölthető Optima Plug-in Hybrid (PHEV) szedán (307 db) iránt is folyamatosan egyre nagyobb a valós, vásárlással végződő érdeklődés. Ebben a piaci szegmensben várhatóan jelentős előrelépést hoz majd a Niro és az Optima Sportswagon tölthető PHEV-változatainak harmadik negyedévben esedékes bevezetése.

A Kia Motors Europe (KME) általános eladási eredményeit vizsgálva megállapítható, hogy a 2017. januártól áprilisig összesen átadott 166 266 autó 11,7%-kal több, mint 2016 ugyanezen időszakában. Sokkal beszédesebb azonban ez a növekedési mutató, ha hozzátesszük, hogy ezzel a Kia most először érte el a kontinensen a 3,0%-os piaci részesedést (korábban 2,8%-on állt); továbbá a teljes európai piac 4,5%-os bővülése messze elmarad a Kia említett dinamikus fejlődésétől. Az első negyedév során a március volt a legforgalmasabb hónap az európai márkakereskedésekben, ahol 55 007 új gépkocsira vettek fel megrendelést, ami szintén rekordként jegyezhető. Az áprilisi adatok alapján úgy tűnik, a Kia lendülete nem törik meg: a 42 279 eladott autó a teljes európai piac 3,4%-át tette ki.

A fejlődés Magyarországról is elmondható. Az idei év első négy hónapjában a tavalyihoz képest a hazai importőrnek 95 autóval többet sikerült forgalomba helyeznie: összesen 1286 darab Kia talált vevőre. A márkák rangsorában ezzel a Kia már régóta stabilan tartja TOP 10-es pozícióját, 2017-ben jelenleg a 9. helyen áll, 4,0%-os piaci részesedéssel. Még kedvezőbb a helyzet, ha csak a magánszektorra vetítve nézzük a teljesítményt, így 699 darab autóval és 5,0%-os piaci részesedéssel a Kia a 7. legnépszerűbb márka Magyarországon. Hasonlóan kedvező a kép, ha a modellek hazai magánszektoros eladásait egyénileg tekintjük át, szintén január-április között. A jelenleg 5. helyen álló Picanto (46 db, 8,5%-os piaci részesedés) nagy csatában van kategóriája dobogójáért: a 3. és a 6. helyezett között legutóbb csupán hat eladott autó volt a különbség! Mivel márciusban megérkezett a vadonatúj Picanto – amely már sportos GT Line köntösben is elérhető -, a Kia nem alaptalanul bízik a modell előrelépésében. Az új Rio (60 db, 2,0%-os piaci részesedés) márciusi, európai startja az első negyedéves statisztika szempontjából már későinek számít, de a kisautó folyamatosan küzdi fel magát a ranglétrán. Minden dicséretet megérdemel a 3. helyen álló cee'd (239 db, 7,9%-os piaci részesedés), a szintén 3. pozíciót elfoglaló Venga (39 db, 6,0%-os piaci részesedés), az egyformán 4. helyen álló Carens (59 db, 12,0%-os piaci részesedés) és Sportage (197 db, 5,2%-os piaci részesedés), valamint a 6. helyezett Sorento (12 db, 4,9%-os piaci részesedés) is. Remek eredmény, hogy szegmensének különleges megjelenésű modellje, a Soul (23 db, 1,8%-os piaci részesedés) ugyancsak befért a hazai TOP 10-be, továbbá a jelenlegi egyetlen crossover hibridet, a Nirót (12 db, 0,3%-os piaci részesedés) is kezdik egyre jobban megkedvelni a magyar vásárlók. Az Optima (12 db, 2,9%-os piaci részesedés) egyelőre a 11. a rendkívül népes középkategóriát felsorakoztató D szegmensben, ám az ősszel érkező konnektorból tölthető hibrid, a Sportswagon PHEV várhatóan hozzásegíti, hogy felkerüljön a TOP 10-es listára; ahogy a Niro PHEV is hasonlóan lendítheti előre a Nirót a crossoverek között. Végezetül elmondható, nem történt változás a Kia modellek megyénkénti értékesítésében: ahogy 2016 első negyedévében, úgy 2017-ben is a legtöbb autóra budapesti (398 db), Pest megyei (207 db) és Jász-Nagykun-Szolnok megyei (146 db) márkakereskedésekben vettek fel megrendeléseket.

Járműveinek folyamatos fejlesztésében, az innovatív műszaki megoldások egyre szélesebb körű alkalmazásában, a kiváló minőségben és a magas színvonalú ügyfélszolgálatban, valamint az egyedülálló 7 év vagy 150 000 km-es garanciális ajánlatában bízva a Kia nagy reményekkel tekint a jövőbe, és mindezek alapján is reméli eladásainak további növekedését.

Az igazi győztes az ügyfél

Szinte már közhely, olyan sokszor hallani, hogy a márkakereskedések kapcsolata az ügyfelekkel nem ér véget az új autó átadásakor, éppen ellenkezőleg, akkor kezdődik valójában. A Kia Motors számára rendkívül fontos a márka iránt bizalmat tanúsító vásárlók maximális elégedettsége, és ez nemcsak a termékekre, az autókra értendő, hanem a vásárlást követően igénybe vehető szolgáltatások színvonalára, minőségére is. A vállalat világszerte rengeteg energiát fordít a márkakereskedésekben, szervizekben dolgozó munkatársak széles körű, modern eszközökkel történő képzésére, tapasztalatszerzésére, melynek szerves része a szerviztanácsadói verseny, azaz a Service Advisor Skills Cup (SASC). Ezt a nemzetközi sorozatot 44 országban rendezik meg, hogy megtalálják a Kia legjobb szerviztanácsadóját; Magyarországon 2013-ban zajlott az első ilyen verseny, amit kétévente követ újabb megmérettetés – idén harmadszor bizonyíthatták elméleti és gyakorlati tudásukat a kollégák. Helyszínül a kecskeméti négycsillagos Gokart Hotel szolgált, ahol a Kia Motors Hungary (KMH) műszaki és vevőszolgálati munkatársai – Bródi Sándor, Juhász Ákos, Szabó László és Ujvári Zoltán – két ad hoc, egymástól elszeparált munkafelvevő helyet alakítottak ki, demonstrációs ügyfélautóként egy-egy új Carens modellt beállítva. A nyolcfős mezőny a hazai Kia-szerviztanácsadók elitjét képviselte: a 29 országos szervizpontból 25-en regisztrálhattak, csak olyanok, akik már KSAP 3 Master szintű végzettséggel rendelkeztek. A döntőt megelőző kétfordulós selejtezőben a versenyzők online, microsite-on oldottak meg különféle feladatokat, amit akár mobileszközön is végezhettek. A döntőben két-két elméleti és gyakorlati feladat várt mindenkire. Előbbi során különféle szervizfolyamatokat bemutató videofelvételeket elemeztek a kollégák, majd egy teszt kitöltése várt rájuk, ahol a kérdések főként a Kia tízlépcsős szervizígéretére (előjegyzés, üdvözlés, diagnosztika, munkalapok, árkalkuláció, javítás elvégzése, munkálatok nyomon követése, ellenőrzés, autóátadás, utókövetés) fókuszáltak. Az elméleti részt finom ebéd követte, majd kezdődhetett a gyakorlat, melynek során – szerepjáték formájában – az egyik kialakított munkafelvevő helyen szakszerű autóátvételt, utána a másikon az „elkészült" autó átadását kellett bemutatni. A versenyzők szereplésének sorrendjét sorsolás döntötte el, a kérdésekkel és kívánságokkal érkező ügyfeleket Juhász Ákos és Szabó László „alakította", míg az átvételnél Ujvári Zoltán, az átadásnál Bródi Sándor figyelte minden részletre kiterjedően a folyamatot és pontozott.

A harmadik Kia szerviztanácsadói verseny döntőjét ezúttal Kecskeméten rendezte meg a márka importőre, a győztes kollégája nyíregyházi márkakereskedésből érkezett.

Döntőhöz illően szorosan alakult a végeredmény. Az

Profi módon imitált környezet: székek, munkaasztal, a fogason márkaemblémás munkaruha (használni kellett), promóciós anyagok, a háttérben egy új Carens. Ez volt a gyakorlati rész első állomása, ahol a munkafelvétel zajlott, egy másik ilyen állomáson pedig az átadás

Erdei Miklós sorszámot húz a gyakorlati feladatok előtt – itt, a félidőben még nem tudhatta, hogy ő lesz a 2017-es SASC győztese

Együtt a csapat: hátul balról jobbra Juhász Ákos, Szabó László és Ujvári Zoltán (KMH), Szőke Imre (Kia Vác), tőle jobbra Forgács Tibor (Kia Debrecen) és Gyurákovics Dávid (Kia Baja) áll. Az autó előtt balra Panda László (Kia Békéscsaba), jobbra Dudás Zsolt (Pappas Autó Szeged) látható. Jobb oldalon hátulról előre Zalán Péter (Pappas Autó Budapest), Erdei Miklós (JP Autó Nyíregyháza) és Berecz László (Pappas Autó Budapest) áll, mellettük jobb szélen Bródi Sándor (KMH)

Apró, de nagyon fontos részlet, hogy a munkafelvételnél rögtön védőhuzat kerüljön az ülésre – a szerviztanácsadó kolléga sem ezt, sem a munkaruházat viselését nem felejtette el

összetett harmadik helyen Dudás Zsolt, a szegedi Pappas Autó Magyarország, a második helyen Zalán Péter, a budapesti (Hunyadi úti) Pappas Autó Magyarország munkatársa végzett. A győzelmet Erdei Miklós szerezte meg, aki a nyíregyházi Jász-Plasztik Autócentrumtól érkezett, és 2017-ben ő lett a Kia legjobb szerviztanácsadója Magyarországon. Minden résztvevőnek gratulálunk!

Zajlik a szerepjáték, a szerviztanácsadó az elkészült járműről, az elvégzett munkákról ad részletes tájékoztatást az ügyfélnek, a háttérben a KMH szakembere figyeli és pontozza a folyamatot

Speciális, kimondottan oktatásokhoz forgatott gyári filmeket kellett elemezni, majd egy komoly tesztet kitölteni – természetesen időre. A tablet már mindennapos munkaeszköznek számít, a versenyzők is ilyen mobileszközt használtak

Méregzsákok

A Picanto versenyautókkal futó nemzetközi Kia Lotos Race 20 fős mezőnyében két magyar hölgy is rajthoz áll a Sun Aqua Kia Racing Team színeiben.

Oschersleben, Hungaroring, Poznan, Slovakiaring, Most, Monza. Nem, ezek bizony nem egy-egy új Kia modell soron következő bemutatójának, hanem a Kia Lotos Race márkakupa 2017-es versenysorozatának helyszínei. Mire e sorok nyáron megjelennek, a pilóták már a negyedik, szlovákiai futamra készülnek, köztük két csinos fiatal magyar hölggyel, Krajnyák Petrával és Vogel Adriennel. Bár világszerte vannak igen sikeres és többféle szakágban eredményes női versenyzők, az autósport jellemzően még mindig a férfiak játszóháza, és általában kevesen is veszik komolyan, amikor hölgyek bújnak tűzálló overallba, fejükön divatos kalap helyett bukósisakot, formás lábaikon tűsarkú helyett pillekönnyű és extrém vékonytalpú pilótacipőket viselve. A Kia Lotos Race bevált receptet követ: ez egy klasszikus márkakupa húsz teljesen egyforma (kasztni, motor, sebességváltó, vezérlés, futómű, gumi) méregzsák mini versenyautóval, így a futamokon leginkább az dönt, hogy ki a legügyesebb, a legrátermettebb, végeredményben a leggyorsabb. Persze, mint az élethez általában, a közhely ellenére szerencse itt ugyanúgy kell, ráadásul nem is kevés. Mert hiába a kiváló időmérős eredmény, akár a pole pozíció, ha a test-testelleni küzdelemben – ami bizony gyakori a karosszériás versenyautók között – recsegve-ropogva törnek az elemek, defektes lesz a gumi, vagy egy kilökést követően a süppedős sóderágy, rosszabb esetben a szalagkorlátnak csapódás jelenti a végállomást, és nem a kockás zászlós leintés. Adriennek és Petrának már osztott a pilótasors ilyen és ehhez hasonló lapokat, hiszen mindketten indultak már egyéb kupá(k)ban, de ahogy eddig is, a Lotos Race 2017-es idényében sem azért álltak rajthoz, hogy a háttérben statisztáljanak a fiúk küzdelmeihez. A jó eredményekhez az eszköz mindenesetre adott, a Sun Aqua csapat az AMTS kiállításon leplezte le a gyári kocsikat. A még korábbi generációs pöttöm Picantókat az utcai változatból jól ismert 1,25 l-es, négyhengeres motor hajtja 100 LE-s teljesítménnyel (139 Nm), ami nem csak első, de második hallásra is kissé vérszegénynek tűnik, ám az ördög a részletekben bújik meg. A bukócsővel védett (és valamivel merevebbé tett) kisautókból minden felesleges holmit kidobáltak, így tokkal-vonóval csupán 950 kilóig lendül ki alattuk a mérleg nyelve, így nem meglepő, hogy mennek, mint a golyó: 0-ról 100 km/h-ra 8,0 s alatt ugranak, végsebességük alulról csípi a 200 km/h-t.

A két magyar lány közül Adrienn a tapasztaltabb, aki, ha nem is pótmamája a nála 15 évvel fiatalabb csapattársának, de lelkileg nagyon sokat tud neki segíteni. Az autóversenyzés már öt éve mindennapos része az életének, és méltán büszke arra az eredményére, amit 2014-ben a Hungaroringen ért el.

Rajtceremónia a Hungaroringen

Utolsó pillanatok a rajt előtt

Baj van: közvetlenül a futam előtt kellett katalizátort cserélni. A szerelők vették az akadályt

Koccanás a 12-es autóval, megesik az ilyesmi. Az autó nem sérült súlyosan, de Adri büntetést kapott

Petra sokat csatázott, a fiúk a skalpját akarták, de ő nem adta

Vogel Adrienn és munkahelye, a 44-es rajtszámú Kia Picanto versenyülése (fotó: Dominik Kalamus)

Krajnyák Petra a 77-es rajtszámú Kia Picantóval versenyez, a 7-es a szerencseszáma (fotó: Dominik Kalamus)

Húszfős a Kia Lotos Race mezőnye, nagyon alacsony az átlagéletkor, sok fiatalnak ez az első kupás szezonja (fotó: Dominik Kalamus)

A Maserati Trofeo szervezőitől kapott lehetőséget, hogy a DTM betétfutamaként Magyarországra érkező bajnokságban rajthoz állhasson. A 140 LE-s Lotus versenyautója után egy 500 LE-s, hátsókerék-hajtású, slick gumikkal szerelt, igazán gyorsan csak profi trükkökkel vezethető szörnyetegben találta magát, de minden értelemben felvette a kesztyűt és a 24 fős mezőnyben végül az abszolút 10. helyen intették le, a nők között pedig a dobogó legfelső fokára állhatott! Ez a 2014-es esztendő egyébként is jól sikerült Adriennek, mert a Lotus Ladies Cup sorozatban hat futamból ötször állt dobogón, ebből négyszer győzelemmel zárt és övé volt az idényben a legtöbb pole pozíció.

Krajnyák Petra néhány éve gokartozással kezdte, Jobbágy Ákos felügyelete alatt pallérozódott, majd – soha nem felejti el a napot - 2015. augusztus 31-én jött el a nagy pillanat, mikor is az örkényi Euroringen gokart helyett igazi versenyautóba ült. Sok ideje nem volt felocsúdni, a 2016-os szezont már a koreai Hankook gumigyár által névadó szponzorként támogatott Suzuki Cup-ban húzta le, ahol ügyesen forgatta az 1,5-ös motorral hajtott versenygép kormányát: összetettben a 11. lett, a nők között a 2. helyezést szerezte meg – utóbbihoz rögtön tegyük hozzá, hogy a hölgyek bajnokságát győzelemmel záró Vogel Adrienn mögött, aki összetettben is az előkelő 4. helyen végzett.

A Kia Lotos Race oscherslebeni nyitó hétvégéjén Adrienn és Petra is jól kezdett, az időmérőn a 6. és a 15. pozíciókat szerezték meg, az első versenyen azonban elszabadultak az indulatok. Egy autó a falban kötött ki, kettő felborult és sajnos Petra sem úszta meg ütközés nélkül, az eset után a boxban kellett javítani a 77-es rajtszámú Picantót – végül ott fejezte be a futamot, ahonnan rajtolt, a 15. helyen. Adrienn sem javított a kvalifikációs 6. pozícióján, de ez a második futamra a pole-t jelentette számára, amit a leintésnél a 4. helyen zárt. Mindezek türkében érthető, hogy a lányok megalapozott reményekkel érkeztek a Hungaroringre, de mit is írtunk korábban? Kell a szerencse... Az időjárás kibabrált a csapattal, a száraz pályára belőtt Picantóval ugyan Adri volt a leggyorsabb, de az időmérőn az eső miatt már nem működtek a beállítások a száraz gumikkal, előtte a parc fermében pedig nem nyúlhattak hozzá az autóhoz. Pech. A lányok a 16. és 18. rajtkockából indulhattak, ennyit tudtak kihozni a szorult helyzetből, de az első futamon Adrienn nyolc, Petra három helyezést javított. A második futam előtt Adri kocsijában tönkrement a katalizátor, a csapat villámkezű szerelői viszont kicserélték az alkatrészt és elrajtolhatott. A hetedik helyen autózva sajnos ütközött, amiért megbüntették, így visszaesett a 16.-ra, ahonnan öt előzéssel végül a 11.-re jött fel. Petra hétvégéje szintén küzdelmes volt, a fiúk többször is majdnem kipöccintették a pályáról, de a fiatal magyar lány nem hagyta magát és a 17. pozícióban zárt.

Remélhetőleg ez a két rövid krónika is bizonyítja, hogy a Kia Lotos Race sorozatban kőkemény küzdelem zajlik, a mokány kis gépekkel óriási csatákba bonyolódnak a versenyzők, de a fiúknak egyáltalán nincs könnyű dolga a két magyar lánnyal, akiket remélhetőleg még látni fogunk az idei szezonban a dobogón, sőt annak legfelső fokán is.

Krajnyák Petra

Születési idő: 1997. november 29.
Nemzetiség: magyar
Magasság 160 cm
Súly: 45 kg
Kedvenc étel: Carbonara spagetti
Kedvenc ital: limonádé
Hobbi: lovaglás
Szerencseszám: 7

Vogel Adrienn

Születési idő: 1982. december 30.
Nemzetiség: magyar
Magasság 164 cm
Súly: 51 kg
Kedvenc étel: Rib eye steak
Kedvenc ital: tonik
Hobbi: snowboard
Szerencseszám: 44

Divatos forma, emelkedő övvonallal, mindkét oldalon osztott terű, jó képet adó külső tükrökkel. A fényszórók nem mattultak be

Tartóselem

Családi és flottás használatra is nagyszerű választás a Kia cee'd kombi változata, amely tartósságból is jelesre vizsgázik.

Három év alatt több mint 180 ezer kilométert futott a kipróbált SW, ám az intenzív használat egyáltalán nem látszik rajta. A fehér fényezés újszerűen csillog, s amint kitárjuk a tágra nyíló ajtókat, azt is látjuk, az utastér csaknem olyan, mint az újban; a strapabíró üléskárpitokon semmilyen gyűrődés, szakadás nem éktelenkedik, a kormány bőrhuzata csupán fényes. Nem lehet panasz az összeszerelési minőségre sem, az ízléses kárpitelemek sehol sem neszeznek menet közben, rossz burkolatú úton is néma csend van a kabinban.

Nagyvonalú a cee'd térkínálata. Az első sorban előzékenyen keskeny a középkonzol, igazán kellemesen el lehet férni, a jól formázott ülésekben hosszú távon sem fájdul meg az ember dereka vagy háta. Hátul hárman is ülhetnek egymás mellett, a fejtér szellős, ahogy a lábtér méretére sem panaszkodhatnak az utasok, ráadásul alacsony a középső padlómerevítés, így nem zavarja a lábat.

A középkonzol aljában méretes nyitott üreget találunk, nem hiányzik az USB- és AUX-csatlakozó, valamint a szivargyújtó és a 12V-os aljzat sem. Pluszpont jár a dicséretesen nagy és jól pakolható ajtózsebekért, a puha felületű középső kartámasz előtt pohártartókat, alatta hasznos tárolót alakítottak ki.

Kevés olyan modell van a kompaktok között, amelyik a cee'dhez hasonlóan praktikus és méretes csomagtartóval büszkélkedhet. Az alapból 528 literes, szabályos formájú puttony alacsony rakodóperemmel, széles bejárattal, ügyes rakományrögzítőkkel, 12V-os csatlakozóval és több részre osztott padlórekesszel kedveskedik használójának.

A 128 LE-s, 260 Nm csúcsnyomatékú, négyhengeres, 1,6 l-es közöscsöves turbódízel nagyszerű választás az SW-hez. Menet közben alig hallatja hangját, rezonanciája minimális. Szinte alapjárattól húz, 1500/perc fordulattól pedig virgoncca válik, elindulási hajlama, gázreakciója nagyon jó, a turbó gyorsan felpörög. A motorhoz ideális a rövid utakon járó, hosszúra áttételezett, hatfokozatú kézi váltó, amely a nagy futásteljesítmény ellenére is ugyanolyan precízen kapcsolható a nem túl hosszú kulisszában, mint új korában. Ez a motor ráadásul aszkéta életmódot folytat, vegyes üzemben 4-5 l/100 km körüli fogyasztással boldogítja gazdáját.

Igazán jó manőverezni az optimális rásegítésű, megfelelő visszajelzéseket adó volánnal. Elöl MacPherson-, hátul multilink futóművel a cee'd ügyesen viszi a kombi karosszériát, kanyarban precízen tartja az ívet, a rugózás kifejezetten szimpatikus, az úthibák nemigen jutnak el az utasokig. A minden keréknél tárcsás fékrendszer bírja a tartós terhelést, a fékerő adagolhatósága is kiváló.

Jó a karosszéria átláthatósága, nagyok az üvegfelületek. Alapáras volt egykor a tetősín. A 15 colos felniken guruló kombi rugózási komfortja kiváló

Sok funkciót telepítettek a kormányra, de ez nem zavaró. A középkonzol keskeny, rugalmas pereme nem fájdítja meg a neki támaszkodó lábszárat. A pult divatos és jól áttekinthető

Rengeteg holmi elfér a síkokkal határolt térben, az SW jól kihasználható autó, a 40:60 arányban osztott támlákat egyszerű elfektetni. A teljes kapacitás 1642 liter!

Hibátlan a pedálrend, tágas a lábtér

Kényelmes, jó oldaltartású fotelek. Puha a középső kartámasz, alatta mély üreg bújik meg

Minden irányban tágas a második sor, jól formázott a háromszemélyes pad

Sínben fut a raktérfedő roló, könnyű kezelni és kivenni. A padló alatti üregek sok apróságot elnyelnek

Csendes és csak alig érezhetően rezonál a közöscsöves dízel, amelynek szerviz periódusa hosszú, 30 ezer km

Kia Optima

Gondtalan autózás

A legtöbb vállalkozás működésének elengedhetetlen feltétele a mobilitás – hogy a szolgáltatást vagy a terméket eljuttassák az ügyfélhez, a fogyasztóhoz. Nem mindegy azonban, milyen formában gondoskodnak erről. A nagyvállalatok jellemzően flottakezelő szolgáltatást vesznek igénybe: ilyenkor külső szakértő vállalkozás bocsátja rendelkezésükre a gépkocsikat, gondoskodva azok üzemben tartásával kapcsolatos minden feladat és kötelezettség elvégzéséről. Az úgynevezett teljes körű, szolgáltatásokkal kibővített operatív lízing (tartós bérleti konstrukció) keretében a cég a jármű használatának összes előnyét élvezheti, ám mentesül a járulékos feladatok – vásárlás, karbantartás, szervizelés, majd újraértékesítés – adminisztratív és időigényes terhe alól. Ami a nagyvállalatoknál bevált és elfogadott, az a kis- és középvállalatoknál is működhet, és a Kia Motors hazai importőre pontosan ezért hívta életre saját márkanév alatt futó flottakezelés programját. Az akár egyetlen autót működtető vállalkozások számára is érdekes, sőt értékes alternatívát kínáló megoldásról Karmazin Andrással, a Kia Motors Hungary Kft. flottaértékesítési vezetőjével, valamint a szolgáltatás szakmai hátterét biztosító Arval Magyarország Kft. értékesítési igazgatójával, Kovách Kristóffal beszélgettünk.

„A vállalkozók, a kis- és középvállalkozások döntéshozói legtöbbször autóvásárlással kívánják megoldani mobilitási igényeiket. Akár készpénzes, akár hitel- vagy klasszikus lízingkonstrukcióról van szó, az autó a tulajdonukba kerül, annak minden járulékos feladatával és terhével együtt. Az tartós bérleti konstrukció ezzel szemben színtisztán szolgáltatást kínál: a vállalkozás meghakocsit, és az ennek fejében megfizetett havi bérleti díj minden járulékos költséget tartalmaz, a biztosítástól kezdve a szervizkiadásokon át az abroncsok cseréjéig.” – vázolja a program lényegét Kovách Kristóf.

A Kia Flottakezelés szolgáltatása optimalizált, átlátható és gazdaságos mobilitási megoldást kínál a kis- és középvállalatok számára - akár egyetlen autó esetén is.

Az autó olyan, mint a foci és a politika, tehát mindenki ért hozzá – kivéve persze, aki nem. Egy flottakezelő vállalkozás ugyanis olyan kapcsolati rendszerrel és tapasztalati adatbázissal rendelkezik, ami lehetővé teszi számára, hogy minden helyzetben a legkedvezőbb áron, a legjobb minőségben garantálja ügyfelei számára a jármű fenntartásához nélkülözhetetlen alkatrészeket, szolgáltatásokat és biztosításokat.

„Ahogy a legtöbb irodahelyiség bérleti díjában benne foglaltatik egy sor kényelmi szolgáltatás, ugyanúgy nyújt szervizzel, gumicserével, biztosítással teljes körű mobilitási megoldást a kis- és középvállalkozások számára a Kia Flottakezelés.” – veszi át a szót Karmazin András. „A kulcsszavaink az egyszerűség, az átláthatóság, és nem utolsósorban az időmegtakarítás. A flottaszolgáltatást márkakereskedőink értékesítik, egységesített alapfeltételekkel és tartalommal, de széles körben testre szabható paraméterekkel, extra kényelmi és biztonsági szolgáltatásokkal. Az ügyfélnek elég egyetlen helyre mennie, egyetlen ügyintézővel tárgyalnia, amivel máris időt és fáradságot takarít meg a szerződés előkészítése során.”

Az igazi megtakarítások azonban az autó átvétele, az operatív lízing megkezdése után kezdődnek. „Statisztikailag kimutatható, hogy flottakezelő igénybevételével Magyarországon átlagosan 11 százalékkal csökkenthetők a vállalkozások autóhasználattal kapcsolatos költ-

Kia cee’d

Kia Rio

Kia Niro

Kia Picanto

Kia Sorento

érvényesül, ahol az öt, tíz, húsz autó koordinálása már embert próbáló, erőforrást igénylő feladat. Az a kisvállalkozás, ahol egy, esetleg két autót üzemeltetnek, talán még képes kézben tartani a járművekkel kapcsolatos karbantartási, adminisztrációs és egyéb teendőket, ám manapság, amikor egyre inkább luxuscikknek tekintjük az időt, a legkevésbé sem mellékes, hogy a munkatárs (akár éppen az ügyvezető) értékteremtéssel, vagy az autók ügyeinek intézésével tölti-e munkaidejét. Amikor lejáratához közeledik az operatív lízing, felvesszük a kapcsolatot az ügyféllel, és elkezdjük megbeszélni a további lehetőségeket. Nem kell utánajárnia, elemeznie, érdeklődnie, és adott esetben a futamidő utolsó napján úgy adhatja vissza az autót, hogy azonnal egy másik járműbe ül át.” – érvel tovább Kovách Kristóf.

Gondtalan autózás: így fogalmazza meg a Kia a Flottaszolgáltatás lényegét, és ez nem csak a felhasználóra, hanem az egész vállalkozásra igaz. „Ahelyett, hogy havonta tucatnyi számlát adnánk le a könyvelésen, az autóval kapcsolatos összes költség egyetlen dokumentumon jelentkezik. A futamidő alatt végig azonos a havi bérleti díj, hiszen a nemzetközi viszonylatban több tízezer autót üzemeltető Arval – széles körű tapasztalataira építve – pontosan tisztában van a gépkocsi várható meghibásodásaival, a karbantartáshoz szükséges alkatrészek csereigényével és a futamidő lejártakor várható használtpiaci értékkel. Ez utóbbi különösen magas a Kia esetében, köszönhetően a kiváló minőségnek, az európai tervezésnek és gyártásnak, valamint a mai napig egyedülálló, szabadon átruházható, hétéves garanciának.” – teszi hozzá Karmazin András.

A Kia Flottaszolgáltatás havidíja tehát a jármű igénybe vételével kapcsolatos összes előre tervezhető költséget tartalmazza, így a vállalkozásoknak nem kell váratlan kiadásoktól tartaniuk. A Kia Flottakezelés program a Kia teljes magyarországi márkakereskedői hálózatát lefedi,

Kia Sportage

így a karbantartások, javítások bármely márkaszervizben érvényesíthetők, igény szerint pedig további extra szolgáltatásokkal is kiegészíthető az alapcsomag, a baleseti kárügyintézéstől kezdve a csereautó szolgáltatásig. Önnek, mint vállalkozása döntéshozójának tehát nincs más dolga, mint a Kia modellpalettájáról kiválasztani a cég igényeinek leginkább megfelelő modellt, a városi Picantótól a Sorento SUV-on át a már a jövőbe tekintő elektromos és hibrid típusokig, és minden egyebet rábízhat a Kia Flottakezelésre. Ennél egyszerűbb nem is lehetne.

Közlekedj okosan!

Tíz éve, New Yorkban mutatkozott be a Kia Motors America különleges taxija.

2007-ben, a Celebrate the Centennial of the Modern-Day Taxi rendezvény keretében ünnepelték New Yorkban az akkor 100 éve megjelent géperejű bérkocsit, azaz a taxit. A Kia Motors America (KMA) a hangzatos nevű Design Trust for Public Space nevű partnerével úgy döntött: a Rondo – nálunk, Európában Carens néven ismert modell - alapjain bemutat egy olyan alternatív, könnyen sériagyártásba vihető járművet, amely akár a nagy hagyományokkal rendelkező, de zömében elavult technikájú, gazdaságtalanul üzemeltethető és nem utolsósorban nagyméretű, klasszikus észak-amerikai taxitípusok helyébe is léphetne.

Két Rondo-prototípus épült, természetesen a New York-i városképet évtizedek óta meghatározó élénksárga színben, oldalt fekete tájékoztató feliratokkal. A karosszériát látva két különlegesség említhető. A feltűnőbb az autó tetején lévő, elölről és hátulról egyaránt jól olvasható multifunkciós kijelző, amely már messziről tájékoztathat, például arról, hogy szabad-e a kocsi. Közlekedésbiztonsági szempontból továbbá sok kellemetlenséget, de akár koccanást, ütközést is megelőzhet a taxis, mert a mögöttes forgalomnak előre jelezheti, hogy leintették és rövidebb ideig – amíg az utas(ok) beszáll(nak) – meg fog állni. A másik dolog a szó valós értelmében is apróság, de annál nagyszerűbb: a B-oszlopokra tett kis visszapillantó tükörbe nézve az utasok meggyőződhetnek a kiszállás előtt, hogy nem jön-e mögöttük kerékpáros.

Taxinál különösen előnyős egy tágas utasterű, nagy belső magasságú egyterű karosszéria. A tetőkijelző éppen szabadot jelez és mutatja, hogy az autó mozgássérült utast is fel tud venni

A légkondicionált belső tér számos meglepetést tartogatott. A műszerpultra a jól látható taxiórán és a gépkocsivezető azonosító táblatartóján kívül más nem került fel, de a fűthető vezetőülést átlátszó biztonsági plexielemmel szeparálták el a többi üléstől, így védve a sofőrt az esetleges erőszakos támadásoktól. A fizetéshez sem kellett az utasokkal fizikai kontaktust létesíteni, a vezetőülés támlájának magasságában, kis nyíláson át egy zöld színű tálkába lehetett tenni a pénzt, és ha netán volt visszajáró, a taxis szintén itt adott vissza. A tervezők gondoltak a mozgássérültekre, a jobb első, a kényelmet fűthetőséggel, kartámasszal és lábtartóval is fokozó ülést 45 fokban teljesen ki lehetett fordítani, így biztosítva a nehezen mozgók, illetve a kerekes székesek lehető legkényelmesebb beszállását. Hátul a Rondo normál ülésein foglalhattak helyet az utasok, de középen néhány mozdulattal magasítós gyerekülést alakíthattak ki, természetesen biztonsági öves védelemmel. Apropó, övek. Minden övcsatot az autó karosszériaszínével megegyező, feltűnő sárgára festettek, kék okból: egyrészt hogy ne felejtse el senki használni az övet, másrészt a gyengén látók is könnyebben megtalálták így a csatokat, mintha az ülésekkel egyezően szürkék, netán feketék maradtak volna. Utóbbiakat tovább segítve, ugyancsak élénksárgák lettek a belső kilincsek, este hangulatosan megvilágítva. A gyárban nagyvonalúan megbíztak a taxisok város- és helyismeretében, mert navigációs berendezéssel nem szerelték fel a Rondót, ellenben hátul, a vezetőülés mögött a mennyezeten, egy fixen beépített kijelzőn megjelent New York digitális térképe. Ezen az utasok POI-k, azaz érdekes pontok formájában láthatták a legfontosabb vagy ajánlott helyeket, többek között a szállodákat, az éttermeket, a repülőtereket és a kórházakat. A személyautónak tekinthető Taxi Cab hajtáslánca európai szemüvegen át nézve szokatlan, de mint ismeretes, a tengerentúlon nem rajonganak a dízelmotorokért. A Kia a Rondo modellcsalád legfinomabb járású 2,7 l-es, benzines V6-os erőforrását szerelte a két kísérleti taxiba 192 LE-s teljesítménnyel, magától értetődően automata sebességváltóval. A vezető kényelmét tempomat, audiovezérlős, bőrbevonatú okoskormány, automata légkondicionáló fokozta, a legfontosabb paraméterekről fedélzeti számítógép tájékoztatta.

Közeledve a célhoz, előre jelezhető volt a megállás a kijelzőn, így a taxi mögött haladók felkészülhettek a sávváltásra

Fizetéskor is biztonságban volt a vezető, nem kellett kiszállnia, sem az oldalablakot leengednie

Széria kivitelű Rondo műszerpult, a vezetőnek fix középső kartámasz és pohártartó is jutott, jobbról és hátulról plexi nyújt vé delmet. Navigációs rendszert nem szereltek be

Kerekesszékből könnyű átülni a kifordított ülésre, amely fűthető

Kiszállásnál matrica figyelmeztetett a kerékpárosokra, a tükörbe pillantva könnyen lehetett ellenőrizni a forgalmat

Modern tájékoztatás: az utasok könnyen hozzájutottak a legfontosabb információkhoz

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, Kőlyuk út 6.	(36) 889-111	kiaeger@jpauto.hu	www.jpauto.hu
M6 Kft.	2030 Èrd, 6-os főút 23 km	(23) 523-101; (70) 3300-500	info@kiaerdm6.hu	www.kiaerdm6.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	2151 Fót, Fehérkő utca 4/A (M0-M3 csomópont)	(1) 999-0228	istvan.kaszab@jpauto.hu	www.jpauto.hu
Gablini Kft.	2100 Gödöllő, Blaháné út. 2.	(28) 416-205; (30) 668-8067	info@kiagodollo.hu	www.kiagodollo.hu
Autentik Motor-Car Kft.	9012 Győr, Mérföldkő út 1.	(96) 556-270	kia@autentik.hu	www.kia.autentik.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	5100 Jászberény, Jákóhalmi út 11.	(57) 505-505	csaba.nagypal@jpauto.hu	www.jpauto.hu
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, Koksz utca 125.	(20) 419-8280	tamas.orning@pappas.hu	www.pappas.hu
Orientik Motor-Car Kft.	9400 Sopron, Győri út 42.	(99) 505-345	kia@motor-car.hu	www.kiasopron.hu
Pappas Auto Magyarország Kft	6725 Szeged, Vásárhelyi Pál utca 15.	(70) 967-7179	gyula.szabo@pappas.hu	www.pappas.hu
Auto-Hof Kft.	7100 Szekszárd, Palánki u. 1.	(74) 529-885	info@kiaszekszard.com	www.kiaszekszard.com
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 tesztekből származik, modellek közötti összehasonlítás céljából.
A tesztadatok nem tartalmaznak semmilyen garanciát az adott gépjármű valós üzemanyag-fogyasztását illetően.

service4you HOTEL MANAGEMENT

Szállodai szolgáltatások felsőfokon

Magas szintű szállodaüzemeltetés - országos hálózattal

Szállodák Magyarország legnépszerűbb városaiban

service4you HOTELS

optimum hotels managed by S4Y

Service 4 You Hotel Management
H-1022 Budapest, Fillér utca 84/a
Tel: +36 1 792 2950
info@service4you.hu | www.service4you.hu

s4yhotels.hu

optimumhotels.hu

hamarosan

370 LE

Harrys & Berger