



KIA MAGAZIN



AZ ÚJ
Kia Ceed

CSALÁDOKNAK. BARÁTOKNAK. ÉLMÉNYEKRE HANGOLVA.



CEED



A Kia Ceed új generációja. Remek húzás.

The Power to Surprise

Bármerre is jár, bármit is csinál, az új Kia Ceed modellek volánja mögött remek dolgok történnek Önnel. A dinamikus design és a sportos teljesítményt ötvözi a legújabb technológiákkal, köztük a sávkövető és az intelligens parkolást segítő rendszerekkel, valamint a kiemelkedő hangminőséget nyújtó JBL Prémium hangrendszerrel. Az új Kia Ceed mindig előre visz.



A Ceed üzemanyag-fogyasztása (vegyes): 3,8–6,4 l/100 km, CO₂-kibocsátása (vegyes): 99–145 g/km, a Ceed SW üzemanyag-fogyasztása (vegyes): 3,9–6,5 l/100 km, CO₂-kibocsátása (vegyes): 104–147 g/km. A megadott fogyasztási- és károsanyag-kibocsátási értékek az aktuális jogszabályok által meghatározott mérési eljárás ((EU) 2017/1153) szerinti mérésekből származnak. A fenti értékek meghatározása az RDE (valós vezetési feltételek mellett kibocsátás) vizsgálattal kiegészített új WLTP (könnyűgépjárművekre vonatkozó, világ szinten harmonizált vizsgálati eljárás) szerinti mérési ciklussal történt, majd az visszakonvertálásra került az NEDC (új európai menetciklus) ciklusba. Az adatok tájékoztató jellegűek, egyes konkrét mérési eredmények ezekről eltérhetnek, különbségeket mutathatnak. Kia hétéves / 150 000 kilométeres újautó-garancia. Érvényes az EU tagállamokban (beleértve Norvégiát, Svájcot, Izlandot és Gibraltárt). Helyi feltételek szerint érvényes.

Kim Dowan
Elnök & CEO



Nagy Norbert
Ügyvezető igazgató

Kedves Olvasó!

Büszkeség számunkra, hogy 2018 újabb rekordév a Kia európai történetében! A féléves értékesítési adatok alapján a márka eladásai már másodszor lépték át a negyedmilliós darabszámot, és reményeink szerint az év végére ezt sikerül megdupláznunk. A Kia nemzetközi szárnyalásához mi, magyarok is hozzájárultunk, hiszen a márka hazai eladásai 2018-ban eddig közel 36 százalékkal növekedtek a 2017-es esztendőhöz képest; így lehet, hogy éppen Ön is, aki most legújabb kiadványunkat tartja a kezében, részese ennek a sikernek, mint megbecsült vásárlónk, boldog Kia-tulajdonos.

Köszönjük bizalmát!

Magazinunkkal Föld körüli utazásra és kikapcsolódásra csábítjuk Önt, tartson velünk a Kia világába. Ismerje meg a legújabb tengerentúli és európai modelljeinket, a luxus K900-ast, a felfrissített Optima és Sportage típusokat. Üljön be mellénk egy tesztkörre a vadonatúj Kia Ceedbe, tudja meg, mitől olyan különleges az elektromos Niro EV, és ámuljon el a megvadtított Stingertől – csak lapoznia kell! Mindezek mellett érdekes információkat, híreket, interjúkat, a keleti ízeket az otthonába varázsoló recepteket is talál magazinunkban, amelynek olvasásához önfeledt, szórakoztató perceket kívánunk!

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: Dobovits Gyöngyvér • Design, tipográfia: Nagy Orsolya • Nyomda: Pauker Nyomdaipari Kft. • Megjelenik évente kétszer • A közölt fotók és írások csak a kiadással történt egyeztetés után használhatóak fel • A magazinban szereplő árak tájékoztató jellegűek.

Kövess minket a Facebookon!



facebook.com/KIAMotorsMagyarország

NEWS » HÍREK

Több Kia-márkakereskedés is fontos, mérföldkövet jelentő értékesítési számhoz érkezett.

Kerek számok

A 25 éves debreceni OMP Autóház tizenkét éve csatlakozott a koreai márka hálózatához, és nemrég átadta az 1000. Kiát. A szerencsés tulajdonos, Kolozsi Gergő ismerősei tanácsára tért be a salonba, ahol párjával egy Stonic vásárlása mellett döntöttek. Mint elmondta, ahogy meglátta és kipróbálta a városi crossovert,



azonnal tudta: megtalálta, amit keresett, ráadásul mindent kiváló ár/érték aránnyal, és bizalomra okot adó 7 év vagy 150 000 km garanciával.

Hasonlóan ível a szintén 25 éves győri Autentik Csoport pályája, ahol az Autentik Motor-Car Kft.-nél ugyancsak az 1000. Kia gépkocsi talált gazdára. A helyi Varga László hűséges ügyfele a kereskedésnek és a márkának, hiszen előző autója is Kia volt – most egy Gold felszereltségű, 1,6 l-es motorral szerelt cee'd mellett döntött. Szerencsés és visszatérő ügyfelét nagy értékű utalvánnyal ajándékozta meg a márkakereskedés.

Cegléden, a Kia Zakar márkakereskedésben már a 2000. Kia-tulajdonost köszöntöttek, aki családosként egy Carens egyterű mellett döntött, 1,6 l-es, 135 LE-s GDI benzín-motorral és LX felszereltséggel, amely tartalmazza a hat

légzsákot, az ülések Isofix-rögzítőpontjait, a légkondicionálót hűthető kesztyűtartóval, az elektromos ablakokat, a fedélzeti számítógépet és a sebességátárolós tempomatot is.

Szintén a 2000. jubileumi átadás zajlott Miskolcon, az Univer-Car Kft.-nél, amely vállalkozás negyed évszázada foglalkozik új és használt autók értékesítésével. Az ügyfél választása itt az 1,4 l-es, 90 LE-s benzinmotorral hajtott Vengára esett, a vásárlók körében népszerű Navi felszereltséggel. Ebben többek között olyan tartozékok szolgálgják a mindennapi kényelmet, mint a fűthető első ülések és bőrkormány, az automata légkondicionáló, a tempomat, a kormányról vezérelhető audiorendszer, a tolatókamera, valamint a gyári navigáció, amelyhez 7 colos képernyő tartozik.

Valódi izgalom!



A világ jelenlegi első számú férfi teniszezője, Rafael Nadal érdekes felkérést kapott a Kiától, amelynek ő a márkanagykövete. Arra kérték a spanyol klasszist, hogy engedje a pulzusát mérni, miközben egy Stingert vezet. Az apropót az adta, hogy Nadal köztudottan „felpörög” a meccsein, s ilyenkor 180 fölé szökik a pulzusa – a rekordja 186. A koreai gran turismo nem újdonság a teniszezőnek, hiszen nemrég vette át aktuális nagyköveti autóját, egy 3,3 l-es, duplaturbós V6-os benzinessel szerelt Stinger GT-t, a mérés eredménye azonban őt magát is nagyon meglepte: volt, hogy 175-ös

pulzussal vezette a 370 LE-s sportkocsit! Rá jellemzően nem titkolta érzelmeit. „A Stinger egészen más autó, mint azok a Kiák, amikkel az évek során eddig találkoztam. Menet közben érezni az erejét, az energiáját. Fantasztikus gép!” Nadal még karrierje elején, 2004-ben került kapcsolatba a Kia Motors-szal, és lett a márka spanyolországi nagykövete, majd 2006 óta világszinten is felvette e tisztséget. A Kia Motors Iberia szintén régóta működik együtt a sportoló alapítványával és mallorcai teniskadémiájával – utóbbi szervezi a gyerekek számára kiírt Rafa Nadal Tour teniszbajnokságot.

SIKERES PÁLYÁZAT

A Kia Motors és az Európai Labdarúgó-szövetség (UEFA) közös bejelentése értelmében az idei, 2018/19-es szezon-tól kezdve három éven át a koreai márka lesz az Európa-liga hivatalos partnere. Ez a világ legnagyobb profi futballbajnoksága, szezononként a mérkőzések televíziós közvetítései több mint egymilliárd nézőt vonzanak.

Az együttműködés mindkét fél számára előnyös. Mivel a világ egyik legkedveltebb és legnézettebb sportjáról van szó, a Kia közelebb kerülhet az emberekhez, növelve termékei ismertségét és népszerűségét, míg az UEFA az Európán kívüli térségek meghódításában bízik, hiszen a Kiát világszerte ismerik, a nézők 45%-a pedig nem európai lakos. A mérkőzések

megrendezését és lebonyolítását szezononként 90-90 autóval segíti majd a Kia, valamint a támogatásával a három idény alatt összesen 205 fiatal focirajongó lesz a liga hivatalos labdahordozója – ők azok, akik a meccsek elején kihozzák a labdát. Hernan

Crespo, az UEFA argentin származású nagykövete, korábbi játékos örömeinek adott hangot: „Az Európa-liga nagy rajongója vagyok, csodálatos emlékeim vannak azokról az időkről, amikor még játékosként vettem részt a sorozatban, sőt 1999-ben én emelhettem a magasba a bajnoki trófeát! A Kia Motors támogatása egyaránt sokat jelent a bajnokság szereplőinek és a rajongóinak is.”



Zsolna már többszörös milliomos!



Idén elkészült a hárommilliomodik autó a Kia Motors zsolnai üzemében. A fehér színű, ötajtós, 1,0 l-es háromhengeres, turbós T-GDi motorral hajtott, GT Line kivitelű cee'd izlandi vevő megrendelésére készült, s amikor legördült a szalagról, kisebb ünnepséget tartottak a gyár dolgozói. A 2006-ban indult termelés egyéb számai is imponálóak, csupán mazsolázva az adatok közül, a cee'd családból eddig 1,3 millió darab hagyta el a szalagokat, és az új, harmadik generációs Ceed is szintén itt készül. Az európai piacokat innen, Szlovákiából látja el a Kia a Sportage és a Venga modellekkel, így elmondható, hogy a kontinensen értékesített típusok 50%-a helyben gyártott! Zsolnán különféle motorok is készülnek, 2006 óta ezeknek a száma meghaladja az autókét, összesen négymilliónál jár a számláló. A benzinesek közül az 1,4-es MPI, az 1,6-os GDI és a 204 LE-s T-GDI alkotja a sort, míg a dízeleknl az 1,4-es, 1,6-os, 1,7-es és 2,0 l-es CRDi a választék gerince, de a Kia legújabb és legkorszerűbb, az új Ceed tiszta üzemű 1,6-os „U3” dízelje ugyancsak zsolnai termék.

Rekorder

1991-ben, a Tokiói Autószalonon mutatkozott be az Urban SUV-tanulmány, amely az 1993-as első Sportage előfutárának volt tekinthető. Ami ezután következett, ma már történelem, mert a Sportage idén ünnepelte 25 éves jubileumát, és a globális értékesítés átlépte az ötmillió darabszámot. 2016-ban és 2017-ben világszerte ez a szabadidő-terepes volt a Kia legkeresettebb modellje, amit kifejezetten az európai piac igényei szerint fejlesztettek.

Az aktuális Sportage nemcsak a vevőknek tetszik, de a legrangosabb nemzetközi formatervezési elismerésekkel, így iF design és Red Dot díjakkal is kitüntették, továbbá a modell megkapta az észak-amerikai IIHS (*Insurance Institute Highway Safety*) legmagasabb szintű biztonsági minősítését. Jellemző a sikerére, hogy a piaci bevezetés után csupán 29 hónapra volt szükség ahhoz, hogy az értékesítés elérje az egymillió darabot.



Global
Kia Sportage
sales hit
5 million



Új cégvezető a Kia Motors Europe élén

Michael Cole 2012 novemberében kapott kinevezést a Kia Motors Europe (KME) élére, és közel hatéves munkája eredményeként a vállalat 40%-os értékesítési növekedést ért el a kontinensen, ami kiváló eredmény. Ennek köszönhetően Cole a Kia Motors világszintű szervezetében kapott új feladatot. Utódja, Emilio Herrera a spanyolországi Kia Motors Iberia éléről érkezett, és ottani munkája – országos szinten – hasonlóan figyelemreméltó mutatókkal rendelkezik. Herrera Svájcban született 1961-ben, Belgiumban diplomázott lingvisztikából és kommunikációból, hat nyelven beszél folyékonyan. A Kia Motors Belgium éléről került Spanyolországba, új munkakörének székhelye azonban Frankfurt lesz, ahol a KME elnökével, Yong Kew Park-kal fog együtt dolgozni. „Michael erős céget adott át nekem, ugyanakkor érkező újdonságaink tökéletes alapot teremtenek számunkra a további fejlődéshez és növekedéshez” – emelte ki beszédében Emilio Herrera. Az új vezető ezzel arra utalt, hogy elsődleges célja a márka értékesítési sikereinek fenntartása és további bővítése,



hiszen a Kia Motors 2018-as célja több mint 500 000 autó eladása Európában. Ez hosszabb távon új hajtásláncok és 16 vadonatúj modell bevezetésével jár majd 2025-ig bezárólag, valamint 2020-ban az első üzemanyagcellás, elektromos hajtású Kia is piacra kerül a kontinensen.

HANG, TECHNIKA



Rendkívül izgalmas, úgynevezett szeparált hangzónás (Separated Sound Zone) technológiát mutatott be a Kia Motors. A 2014-ben indult kutatást az önvezető járművekhez köthető megoldások inspirálják, és a mérnökök hangsúlyozzák, még az út elején járnak. Ehhez képest már 2020-ban csodaszintű élményben lehet részünk: a rendszer lényege, hogy az autó összes utasa különféle zenét, tartalmakat hallhasson fejhallgató nélkül, vagy akár kihangosítóval telefonálhasson. A technológia bonyolult, ám a magyarázat mindenki számára érthető. E szerint önálló hangzónákra osztják az autó utasterét, lehetővé téve, hogy az utasok kizárólag saját zónájuk hangjait hallják. A beépített hangszórók a hanghullámokat erősíteni és tompítani is képesek, mindezt úgy, hogy az egyes zónák hangjai máshol ne legyenek hallhatók – a működési elv tehát az ellentétes frekvenciával működő zajelnyomókéhoz hasonlatos, de nincs szükség fejhallgatókra. További érdekesség, hogy a szeparált hangzónák ki is zárhatják az utasok számára nem, a vezetőnek azonban fontos hangjelzéseket – például a navigációs üzeneteket –, s így ezeket kizárólag csak a sofőr hallja.

Mértékadó *finomság*

Fontos változás, hogy az „ice cube”, azaz jégkocka menetfények a lökhárítóról a fényszóróházba költöztek. Az új Ceed a legmodernebb LED-technológiát használja



A vadonatúj Ceed, akár a friss, lágy kenyér olvadó sósvajjal: a látvány érzékekre ható, és miután megkóstoltuk...

A Ceed generációváltása mindig a legfontosabb események közé tartozik a Kiánál, hiszen 2006 óta a kompakt C szegmens meghatározó szereplőjéről van szó, amellyel szemben magasak az ügyfelek elvárásai. Az alapelvek a harmadik generáció tervezésénél sem változtak: utánozhatatlan stílus, a mindennapi életet megkönnyítő praktikus részletek, valamint a Kiára jellemző biztonság és kiváló minőség. A forma kevésbé sportos, mint korábban, ám ez tudatos lépés eredménye; a Peter Schreyer vezette dizájn-csapat megtartotta az előd fő méreteit, ugyanakkor a néhány centivel megváltoztatott arányok – mint a rövidebb első és hosszabb hátsó túlnyúlás, a szélesebb és laposabb karosszéria –, továbbá az egyenesen húzott övvonal határozottan az elegancia felé mozdította el a nevének írásmódjával is megújult Ceedet. A kiváló gyártási minőség

már az ajtók finom nyitásakor, széfszerű hangot adó csukódásakor feltűnik, ahogy a lemezek pontos illesztésére is nagy figyelmet fordítanak a gyárban. A beszálláshoz nincs szükség kulcsra, s a komfortnyitás különösen akkor hasznos, ha csomagokkal a kezünkben közelítünk az autóhoz. A fedélzeten diszkrét luxus fogad: a kiszálláskor előzékenyen hátramoszdult vezetőülés gyújtásra felveszi a memóriában rögzített pozíciót, a bőrülések nemcsak fűthetők, de hűthetők, szellőztethetők is (elől), így a legnagyobb kánikulában sem kell attól rettegni, hogy átizzadt, a hátunkra tapadt inggel érkezünk meg tárgyalni. A biztonságot növelő, nagy szakítószilárdságú acélok alkalmazása lehetővé tette, hogy az A-oszlopok vékonyak maradhassanak, ezáltal kevésbé zavarják a kilátást, míg a manőverezést radarokkal és tűéles képet adó tolatókamrával



Prémiumautóhoz illő részletek: a menetvezérlővel sportosabb beállítás választható, az ülések fűthetők és hűthetők is, a vezetőségeket fokozzák a biztonságot. Az okostelefonok vezetékek nélkül tölthetők



Egyenes az övvonal, de a küszöbnél hátrafelé, lendületesen emelkedik a díszítés – ez rendkívül dinamikus megjelenést kölcsönöz





is segíti az új Ceed. A Supervision műszerek napszaktól függetlenül jól olvashatók, és fontos apróság, hogy a fényerő egyetlen mozdulattal, külön gombbal szabályozható. A kétfázisú automata légkondicionálóval télen-nyáron kellemes légkör uralkodik az utastérben, a hátul utazóknak is van külön-külön állítható szellőzőrostélyuk, a vezetőt pedig kormányfűtés is kényezteti. A Kia legmodernebb, logikusan felépített, okostelefonos és online kapcsolatra egyaránt képes AVN infotainment rendszere 8 colos érintőképernyőn vezérelhető, a legfontosabb funkciók (navigáció, audio, beállítások) dedikált gombokkal pillanatok alatt elérhetők. A zene szólhat Bluetooth-on telefonról, USB-ről, a kiváló hangminőséget a legjobban felszerelt modellek esetében prémium JBL audiorendszer garantálja. A Ceed a helykínálat, illetve a fedélzeti rakodóhelyek számában is az élvonalhoz tartozik, különféle zsebek, polcok, rekeszek nyelik el az apróságokat. Az alacsony rakodóperemű, 395 l-es csomagtér néhány egyszerű mozdulattal 1291 l-re bővíthető.

Vezetőközpontú kialakítás, remek fogású okoskormány, kiváló minőségű anyagok. Az érintőképernyő 8 colos kijelzője minden napszakban jól olvasható

Ami a motorsort illeti, az új Ceed összes változata teljesíti a legszigorúbb emissziós előírásokat. Az 1,4 l-es, közvetlen befecskendezéses, turbós T-GDi benzines 140 LE-t és 242 Nm nyomatékot tud felmutatni, sportos menettulajdonságokkal felruházva az autót: álló helyzetből csupán 8,9 s a „százás” gyorsulás ideje, a végsebesség 210 km/h. Azonban mindez nem jár mohó étvágygal, lámpánál várakozva a start/stop rendszer (lehetőség szerint) működésbe lép, így nem fogy az üzemanyag, és ezzel nemcsak a fogyasztás csökken, de a környezetet sem szennyezzük felesleges motorjáratással. A vásárlók visszajelzései és a sajtó képviselőinek tapasztalatai alapján a tervezők teljesen áthangolták a futóműveket: az új Ceed elől keményebb,



Sok a tárolóhely, a középső kartámasz állítható. A vezetőülés elektromosan mozog, a memória két beállítást is megjegyez. A motor gombnyomásra indul és áll le



Helytakarékos az elektromos rögzítőfék, az Auto Hold funkció növeli a kényelmet: álló helyzetben nem kell a féket taposni, az autó nem gurul el, gázadásra pedig finoman indul





hátul puhább rugókat kapott, továbbá az első stabilizátorokat is lágyabbra vették. Mindezen módosítások a vezetési élmény, az irányíthatóság javítását szolgálják, s az elmélet a valóságban is működik. A közvetlen, elektromos működésű szervokormányral rendkívül precízen irányítható a Ceed, amely finoman rugózik és hatásosan csillapítja az úthibákat. A motorhoz remek partner a hatfokozatú kézi helyett választható hétfokozatú, duplakuplungos DCT váltó, amely a Kia saját fejlesztése. Az automata szerkezet simán és gyorsan kapcsol, akár kézi üzemmódban is használható, lejtőn pedig motorfékkel segít. Aki több sportosságra vágyik, a középkonzolon átkapcsolhat SPORT üzemmódba: ilyenkor „húzóssabbá” válik a kormány, érzékenyebben reagál a gázpedál és még fürgébben dolgozik a váltó. Ám aki csendre, nyugalomra vágyik, szintén kellemes társra lelhet az új Ceedben, amelynél különös gondot fordítottak a hatékony szigetelésre, így a zajok távoliak. A vezetőasszisztensek ugyancsak hozzájárulnak a kiemelkedő szintű menetkomforthoz, az adaptív tempomat autópályán – és mostantól araszoló funkciójával városban is

Könnyen pakolható a síkokkal határolt formájú, kárpitozott csomagtér. A variálható padló alatt további rekeszek találhatók, a poggyászokat négy ponton rögzíthetjük biztonságosan

– segíti a vezetőt, tartja a beállított követési távolságot, fékez, sőt lakott területen akár vészfékez, ha arra van szükség, például gyalogosok vagy kerékpárosok miatt. A sávtartó kormánybeavatkozással korrigálja a hibákat és nem engedi, hogy figyelmetlen előzés, sávváltás miatt baleset következzen be, a fáradtságérzékelő pedig jelzi a vezetőnek, ha régóta úton van és szüksége lenne felfrissülésre. A vadonatúj Kia Ceed megtartotta elődei pozitív tulajdonságait – a tágas utas- és csomagteret, az élményszerű vezethetőséget és a kiváló minőséget –, ugyanakkor elegáns megjelenésével, innovatív biztonsági megoldásaival, kényelmi szolgáltatásaival és egyedülálló, 7 év vagy 150 ezer km-es garanciájával továbbra is a kompakt kategória mértékadó modellje.

(A cikkben szereplő autó extra felszereléseket tartalmaz.) ■

Műszaki adatok

Méret:	4310 x 1800 x 1447 mm
Tengelytáv:	2650 mm
Csomagtartó:	395–1291 l
Hengerűrtartalom:	1353 cm ³
Teljesítmény:	140 LE
Nyomaték:	242 Nm
0–100 km/h:	8,9 s
Végsebesség:	210 km/h
Vegyes fogyasztás:	5,6 l/100 km
CO ₂ :	128 g/km



Hátul is nagyvonalú a helykínálat, a kartámasz pohártartós, középen dupla rostélyon jöhet a friss levegő





A Sportage a Kia legsikeresebb modellje volt tavaly Európában. Az átrajzolt lökhárítók és a módosított „tigrisorr” hűtőmaszk még vagányabbá teszik a szemrevaló szabadidő-autót. Az első lökhárító aljára fém védőlemezt is kínálnak,

Izgalmas technika, friss formajegyek – megújult a népszerű szabadidő-terepes, a Sportage.

Tovább csiszolták

Igazi sikertörténet a Kia kompakt szabadidő-autója. Az első széria éppen 25 esztendővel ezelőtt, 1993-ban lépett színre, s azóta már ötmillió példánynál jár. A Sportage formatervét a Kia frankfurti központjában álmodták meg, de velük együtt dolgozott az autón a cég kaliforniai és dél-koreai irodájának csapata is. Ennek tükrében bizonyosak lehetünk abban, hogy az átrajzolt, látványosabb lökhárítókkal, LED-es fényszórókkal és gazdagabb krómozással összeállított új forma a világon mindenhol sikert arat majd. Továbbra is megrendelhető a széria többi tagjától számottevően különböző, fényes fekete hűtőmaszkkal és sötétebb krómokkal megbolondított GT-Line, s öt friss színárnyalatot is felvettek a palettára. Átdolgozták az utasteret, a kiváló minőségű anyagokból összeállított kabinban a legfeltűnőbb változást a módosított kormány és műszeregység jelenti, de a fűtés-szellőzés kapcsolóin is változtattak, így mostantól még ergonomikusabb a kialakítás.

A lemezek alatt még több az újdonság! Az EcoDynamics+ névre keresztelt könnyű (mild) hibrid hajtás alapja a Kia „R” sorozatú 2,0 l-es, szelektív

redukciós katalizátorral szerelt, 185 LE-s, 400 Nm csúcnyomatékú dízel motorja. Ezt 0,44 kWh-s lítium-ionos akkumulátorral és a dízelmotor főtengelyére szíjhajtáson



Új a kormány és átalakult a műszeregység is, ahogy a 7 vagy 8 colos központi érintőkéijelző is most érkezett. A navigációval felszerelt modelleknél élő forgalmi információkhoz juthatnak az utasok, de az üzemanyagárákról, az időjárásról vagy éppen a szabad parkolóhelyekről is tájékoztat a rendszer.

keresztül csatlakozó 48 V-os generátorral kapcsolták össze. Utóbbi villanymotorként is üzemelhet, s gyorsításkor 16 LE plusz teljesítményt adhat a négyhengeres dízelnek, így csökkenti (a WLTP-szabvány szerint) akár 4 százalékkal a fogyasztást és a károsanyag-kibocsátást. A generátor részben az indítómotor szerepét is átveszi, s ha éppen nem kell besegítenie a hajtásba, akkor az akkut tölti – a két üzemmód közötti átmenet teljesen észrevétlen. Fékezéskor az egyébként a hagyományos motoroknál veszendőbe menő mozgási energiát is visszatölti a hajtáslánc akkumulátorába, ráadásul a dízelmotor menet közben (rövid időre) akár le is állhat, ha éppen nincs rá szükség. A váltó alapesetben hatfokozatú kézi, de aki szereti a kényelmet, választhatja a Kia vadonatúj, nyolcas automatáját is.

Az 1,7 l-es dízelt vadonatúj 1,6-os váltja, az U3 jelű motor a Kia eddigi legtisztább dízel motorja. A közvetlen befecskendezéses, közös nyomócsöves CRDi erőforrás kétféle teljesítményszinttel, 115 és 136 LE-vel választható, a gyengébbiknél 126, az izmosabbiknál 123 g/km CO₂-kibocsátással. Aki igényli, az erősebb modellt összerékhajtással és hétfokozatú duplakuplungos váltóval is megvásárolhatja. Benzinmotorból továbbra is kétféle rendelhető, a kiforrott 1,6 l-es, közvetlen befecskendezéses GDI 132 LE-vel és 161 Nm nyomatékkal viszi a Sportage-et, míg ennek turbós T-GDi változata 177 LE-t és 265 Nm nyomatékot kínál. Mindkettő esetében már szilárdrészesecske-szűrő tisztítja a gázokat, így teljesítik a legutolsó Euro6d Temp kibocsátási



A kényelmes, jó oldaltartású üléseket már megszokhattuk a Sportage-nél, a frissítéssel új bőr-szövet kombinációjú kárpitok érkeztek. A könyöklő felülete puha, alatta tágas tároló bújik meg

norma szigorú előírásait. Akárcsak a dízelnél, az izmosabb változat itt is társítható összerékhajtással és hétfokozatú, duplakuplungos váltóval. Fontos újdonság, hogy a Stop & Go (ISG) rendszer valamennyi Sportage esetében alaparas!

A bevált, elől-hátul teljesen független futómű kiválóan csilapítja az úthibákat, és élvezetes menettulajdonságokat garantál. Az új modell megkapta a Kia legfejlettebb vezetéstámogató rendszereit: többek között dugóban araszolni képes adaptív tempomat, az autó környezetét 360 fokban mutató kamerarendszer és fáradtságérzékelő is szerepel a felszerelések listáján. A biztonsági extrák között felbukkan a ráfutásos balesetek megelőzésére hivatott vészfékező, a sávtartó és a távolsági fényszóró asz-szisztens, a táblafelismerő, a holtérfigyelő, valamint a hátsó keresztirányú forgalomra figyelmeztető is. ■



Krómdísszel dobták fel a hátsó lökhárítót, a hátfal derekán futó lámpák LED-esek. Akár 19 colos felniket is rendelhetünk a Sportage-hez

Finomhangolás

Ősztől felfrissített formában áll a vásárlók elé a Kia középkategóriás modellje, az Optima.



Nemcsak elegáns, de dinamikus vonalú is a felfrissített Optima. A sportos GT és GT Line változatok eltérő kialakítású lökhárítóikkal és fekete tükrőházaikkal még inkább felhívják magukra a figyelmet

Először 2010-ben láthatta a közönség a Magentis utódjaként megjelent Optimát; a közel ötméteres limuzin rögtön elnyerte a vásárlók szimpátiáját nagyvonalú belső terével és csomagtartójával, kényelmes futóművével, modern motorjaival, amelyek között hibrid változatot is találhatunk. Aztán 2015 év végén bemutatkozott a megnövelt tengelytávú második széria, amely megtartotta elődje valamennyi remek tulajdonságát, számos területen pedig komoly fejlődésen ment át – nem véletlen, hogy a hazai és a nemzetközi piacokon is mind nagyobb sikereket aratott.

Ebben hagyományos és plug-in hibrid erőforrásai egyaránt segítettek. 2016-ban megjelent az SW névre keresztelt kombi változat grandiózus, alapesetben 552, a hátsó ülések ledöntését követően 1686 literes csomagtartóval, rengeteg praktikus, rakodást és csomagrögzítést segítő megoldással.

Az Optima sikere látványos.

Különösen a 2017-es esztendőben ugrott meg a modell iránti érdeklődés Európában, egy év alatt közel

megkétszereződtek az eladásai. A Kia fejlesztői ugyanakkor nem bíztak semmit a véletlenre, 2018 márciusában, a Genfi Autószalonon leleplezték a második széria felfrissített változatát, ezáltal a típus csábereje tovább nőhet. Elsőre a módosított lámpákkal és légbeömlőkkel újjátervezett első lökhárító, továbbá a függőleges rácsozatú, markánsabb hűtőmaszk tűnik fel, ugyanakkor a LED-es fényszórók házának belső kialakítása is megváltozott, és az új könnyűfém keréktárcsák szintén vonzzák a tekinteteket.

Nem lehettek elégedetlenek a tulajdonosok a korábbi modell utasterével sem, hiszen az első osztályú anyagokkal összerakott, tágas terekkel szolgáló, hasznos rakodóhelyeket felvonultató kabinhoz csak óvatosan nyúltak hozzá a belsőért felelős szakemberek. A jó fogású volánnal és a részben vetített műszerekkel kialakított pult könnyű kezelhetőséget garantál a sofőr számára, az első ülések nemcsak jó oldaltartásukkal, de kényelmükkel is kitűnnek. Az Optimában is megjelenik a közelmúltban bemutatott 7 vagy 8 colos érintőkijelző, amiről igazán egyszerű vezérelni az első osztályú hangminőségű audiorendszert vagy éppen a TomTom által szállított navigációt.

Két új motor jelenik meg a kínálatban. Az 1,6 l-es, közös csöves U3 turbódízel váltja az eddigi 1,7-es CRDi motort, teljesítménye 136 LE, csúcsnyomatéka 320 Nm, károsanyag-kibocsátása pedig az egyik legalacsonyabb a kategóriában. Egy másik 1,6 l-es érkezik a továbbra is elérhető 2,0 l-es szívó (163 LE) és a szintén 2,0 l-es, 245 lóvas turbós benzinesek mellé: ez a Kia 180 lóvas, leheletfinom járású T-GDI motorja, amely sportos menettulajdonságokkal ruhazza fel az Optimát. Mindkét erőforráshoz párosítható a márka hétfokozatú, duplakuplungos robotváltója.

A fejlesztések érintették az aktív biztonságot, az új Optimánál is megjelenik a negyedik generációs Kia Ceedben debütált Driver Attention Warning (DAW), amely a vezetőt figyelmezteti a különféle vészhelyzetekre, valamint a ráfutásos ütközések elkerülésében segít, magától fékezni képes Forward Collision-avoidance Assist



Igényes anyagokból építkező, jól áttekinthető műszerfal, könnyen kezelhető érintőképernyős fedélzeti rendszerrel. Elérhető az Apple CarPlay és az Android Auto okostelefonos csatlakozás

Az SW formája nagyon harmonikus, a GT Line dupla kipufogót kap, de a lökhárító aljára tett diffúzor, valamint a küszöbtoldat alsó fekete betétje is vagányságot ad az autónak



A 2805 mm-es tengelytávnak köszönhetően a hátsó lábtér is hatalmas, nagyra nőtt utasok elől-hátul egyaránt kényelmesen elférnek. A panoráma napfénytető növeli a térérzetet

(FCA). Sokat segít a vezetőnek a sávtartó asszisztens, továbbá az automata távfénykapcsolás, ez utóbbi dinamikus kanyarfényszóróval kiegészített, teljesen LED-es lámpákkal működik együtt. A felfrissített Optima limuzin és kombi kivitelben egyaránt 2018 őszén jelenik meg az európai piacon.

*450 km-es
hatótávolságával
a Niro EV már
hosszú utazásokra
is alkalmas,
teljes értékű,
zéró emissziós
villanyautó.*

Elektrosokk

ajánlatként érkezik az autópiacra, az ügyvezető szerint „a teljesen elektromos hajtású, tágas és kényelmes utasterű Niro EV — a ma elérhető villanyautók többségével ellentétben — 450 km-es hatótávjal már nem kényszeríti kompromisszumokra a vásárlókat, ráadásul számos különleges szolgáltatással és biztonsági felszereléssel is bír.”

Ami a technikát illeti, a Niro padlólemezét eleve úgy tervezték, hogy alkalmas legyen tisztán elektromos hajtáslánccok

befogadására. A 2700 mm-es tengelytáv a kényelem záloga, de a belső tér részleteinek kialakítása is a helybőséget, a lehető legnagyobb utazási komfortot szolgálja. A 4,37 méteres karosszéria 180 cm széles és 156 cm magas, így a váll- és a fejtér elől-hátul egyaránt nagyvonalú, akár csak a csomagtér, amely már alaphelyzetben 451 literes.

A forma továbbviszi a hatótávval kapcsolatos gondolatot, hiszen a Niro EV tökéletesen példázza, hogy a látványos és modern crossoverre vágyóknak nem kell kompromisszumot kötniük a dizájn terén sem, ha öntudatos vásárlóként környezetbarát elektromos autót szeretnének. A tervezőmunka két szálon, Kaliforniában és Koreában (Namyang)

*Fényezett
„hűtőmaszkjáról”
könnyen felismerhető
a tisztán elektromos
hajtású Niro EV*



A Kia állja a szavát, egymás után mutatja be a különféle hibrid és elektromos modelleket, hogy a 2020-ra ígért, a teljes palettára értendő, átlagosan 25%-os fogyasztás- és emissziócsökkentés a tervek szerint alakuljon. A Niro úttörőként, mint az első kompakt hibrid crossover érkezett a piacra, nem sokkal később pedig elkészült a konnektorból tölthető PHEV, azaz plug-in hibrid változata is. És ez még nem minden: Koreában, a Busan Motor Show-n — ahol a Kia Motors 22 új autót állított ki 2500 négyzetméteren — mutatkozott be a teljesen elektromos hajtású Niro EV.

A vállalat új európai vezetője, a Kia Motors Europe ügyvezető igazgatója, Emilio Herrera őszinte örömeinek adott hangot, amikor úgy nyilatkozott, hogy „a Kia első Koreán kívül árusított, tisztán elektromos hajtású modellje, a Soul EV után már ott tartunk, hogy hamarosan teljessé válik az európai kompakt szegmensben az alternatív hajtású járműveink kínálata. Az elektromos EV változattal immáron háromtagúvá bővülő Niro család tökéletes példája a Kia azon elkötelezettségének, hogy élvezetes, kényelmes és praktikus, zéró emissziós járműveket fejlesszen és vezessen be világszerte.” A Niro EV különleges és egyedi





Egyre sikeresebb a piacon az első hibrid crossover, a Kia Niro

zajlott, azzal a közös nevezővel, hogy a megjelenésnek nemcsak a látványt, de a lehető leghatékonyabb működést is szolgálnia kell. Ennek tudatában szándékos, hogy a high-tech kisugárzású EV-t különleges formai megoldások különböztetik meg a hibrid és PHEV Nirótól, amihez a Las Vegasban, a 2018-as elektronikai CES kiállításon bemutatott Niro EV Concept adott inspirációt. Fontosak a részletek, így a töltőcsatlakozó a futurisztikussá formált, funkció híján jelképesé vált „tigrisorr” hűtőmaszk mögött kapott helyet, a LED-es nappali menetfények nyílhegy alakúak, megváltoztak a szintén diódás hátsó lámpák is, a 17 színes alufelnik két-színűek, továbbá átterveztek az első légbeömlő nyílásokat. A díszítőelemek világoskékek, csakúgy, mint a többi környezetbarát Kia-modellen.

Hasonló, a külsőhöz illő modern szellemiséget mutat a Niro EV utastere is, ahol számos felszerelés és formai részlet különbözik a már ismert változatokétól, többek között a

vezető előtti műszeregységet is egyetlen 7 colos, vetített kijelzőre cserélték. A műszerpult díszítőelemei bent is világoskékek, az ajtóburkolatok fényes feketék, a középkonzol kialakítása letisztultabb, a sebességváltó karjának helyére pedig irányváltó gomb került, amely az első ilyen megoldás a Kiánál. Az új középkonzolon az ediginél több a pakolóhely, és vezetékek nélküli telefonöltőt is kialakítottak rajta. Köztudott, hogy a színek hatást gyakorolnak az emberekre, befolyásolhatják a hangulatunkat, az érzéseinket, ezért a tervezők erre a részletre különös figyelmet fordítottak. A hatféle (fehér, szürke, bronz, vörös, zöld és kék) belső hangulatifény a középkonzolt és az irányváltó kapcsolót is megvilágítja. A műszerpult középső részén változatlan a Niro kellően magasra emelt, 7 colos érintőképernyője, de az infotainment szolgáltatásai számos, kifejezetten az elektromos autózáshoz szükséges funkcióval bővültek. Például listázhatók a töltőpontok, megnézhető az akkumulátor aktuális töltöttségi szintje, a fennmaradó hatótáv, sőt a navigáció mindezek

ismeretében elirányít a legközelebbi töltőállomásra. Hogy a töltés folyamata kívülről is követhető legyen, a műszerfal tetején LED-ek jelzik a töltést, s azt is, ha a telep már 100%-os.

A Niro EV megalkotásakor kifejezetten fontos szempont volt a lehető leghosszabb hatótáv elérése – ennek érdekében az új elektromos hajtáslánc gyártástechnológiai megoldásai a legmodernebbek. Az autó az európai piacra nagy kapacitású, 64 kWh-s, li-

háromfázisú villanymotor hajtja, így az autók dinamikusan, mindössze 7,8 s alatt gyorsulnak álló helyzetből 100 km/h-ra. A csomagtartó padlója alatt alacsonyan elhelyezett akkucsomagnak köszönhetően a Niro EV súlypontja előnyösen mélyre került, ami különösen jótékonyan hat a stabilitásra és a kanyartulajdonságokra.

Mint minden Kia, a Niro EV is maximális biztonságot nyújt az utasoknak. Az aktív biztonsági felszerelések között megtalálható a ráfutásos ütközésre figyelmeztető és az aktív ütközésmegelőző rendszer,

Tiszta villannyal is üzemel: egyetlen feltöltéssel akár 58 km hatótávot ad a Niro Plug-in Hybrid



tium-polimer szerkezetű akkumulátorcsomaggal érkezik, s így hatótávja egyetlen feltöltéssel elérheti akár a 450 km-t is. Nagy teljesítményű, 100 kW-os gyorstöltéssel a lemerült telep mindössze 54 perc alatt 80%-os szintig tölthető. A Niro EV — a piaci igények szerint — ugyanakkor kisebb kapacitású, 39,2 kWh-s akkumulátorral is elérhető lesz, de az egy töltéssel megtehető távolság ennél sem szerény, meghaladja a 300 km-t. A motor mindkét változatban megegyezik, az első kerekeket 204 LE-s, már az elindulás pillanatában 395 Nm forgatónyomatékot biztosító,

a dugóban araszolni képes adaptív tempomat, valamint az aktív sávtartó asszisztens. Utóbbival az autó már 2-es szintű önvezetésre képes, azaz követni tudja az előtte haladó járművet, és 130 km/h-s sebességhatárig autópályán, országúton önállóan kormányozva (az útfelületi jelek alapján) a sávot is tartja.

A Niro EV koreai értékesítése már 2018 második félévében elindul, és a modell hamarosan más piacokon, így Európában, Magyarországon is megjelenik. ■

Az Európában Rio néven ismert típus különösen fontos a Kiának, hiszen globálisan a márka legnépszerűbb modelljéről van szó. Éppen ezért a módosítások nem befo-lyásolják a hétköznapi használatot: az új GT-Line kivitel még vonzóbbá teszi mindazt, amit a Rio alapból kínál, miközben ugyanolyan biztonságos és praktikus kisautó marad. Ez a recept már bevált, hiszen a Kia olyan sikeres GT-modellekből merített inspirációt a Rióhoz, mint a nagy teljesítményű Optima GT, valamint a szabadidő-terepes Sportage és Sorento.

Látvány-sport

A vagány mini Picanto, a cee'd, a Sportage, a Sorento és a gran turismo Stinger után, a Kia már a Rióval folytatja az egyre népszerűbb GT Line sort.

A „tigrisorr” hűtőmaszk az évek során a Kia típusainak védjegyévé vált; a Rio GT Line esetében most fényes fekete felülettel és krómdíszítésekkel jelenik meg. Ugyancsak jellegzetes részlet a négy kockából álló, LED-es „ice cube” ködfényszóró, a dupla kipufogóvégződés, a krómozott ablakkeret és a 17 colos alufelnikészlet. Az összképet fényes fekete tetőspoiler és alul küszöbszélesítés teszi teljessé. A tömegből való kitűnéshez a színek is hozzájárulnak, a GT Line a klasszikus fekete és fehér mellett ezüstmetálban, szürkében, vörösben és élénksárgában is megrendelhető.



Sportos a lapított bőrkormány, a kettős, szürke-fekete színvilág egyszerre otthonos és elegáns



Szürke cérnával varrottak az ülések. A Rio hátul is bőven méri a helyet, a csomagtartója pedig az egyik legnagyobb a kategóriában



A Kiánál minden autó tervezésekor fontos szempont, hogy a megnyerő külsőhöz látványos utastér párosuljon, kiváló minőségű anyagokkal. A Rio GT Line esetében fekete – kontrasztosan szürke varrású – szintetikus bőr, valamint szövethárpit kombinációja borítja a kényelmes üléseket. A kormány karimája alul lapított, akár a versenyautókban, az ajtókon fém elem keretezi a gombokat, és ugyanilyen megoldású a váltókar környezete is. A műszerfal dekorációs elemei szénszállhatóságúak. A Rio, s így a GT Line utastere az egyik legtágasabb a B-szegmensben, az osztott üléstámlákkal egyszerűen bővíthető csomagtérnek a padlószintje is változtatható, a befogadóképesség 325-980 l (VDA) közötti.

A kifejezetten pörgős, közvetlen befecskendezésű, turbós 1.0 T-GDi benzinmotor (hatfokozatú kézi sebességváltóval) ideális választás a sportos GT Line-hoz. Nemcsak a 120 LE-s teljesítmény szól mellette, már alacsony, 1500-as fordulattól egészen 4000/percig folyamatosan él a 172 Nm-es csúcsmóment, ami rendkívül könnyed vezethetőséget, élénk gázreakciót biztosít. További pozitívum, hogy a könnyű erőforrás nem terheli extra tömeggel az első futóművet, s ezzel hozzájárul a kedvező ívmeneti tulajdonságokhoz – a Rio GT Line minden helyzetben precízen irányítható. 2018 harmadik negyedévtől a Kia bevezeti az 1,2, valamint az 1,4 literes MPI szívócső-befecskendezéses benzinmotorokat is, továbbá a hétfokozatú duplakuplungos váltó szintén megjelenik a kínálatban.

2018-ban a vevők már a kisautóktól is elvárják mindazt, ami néhány éve még csak a felsőkategóriás modelleket jellemezte. A Rio rengeteg biztonsági és kényelmi tartozékkal felszerelhető, a GT Line számos egyedi felszerelése pedig fokozza a sportos hangulatot: ilyen a könnyűfém taposófelületű pedálsor és a kettős projektoros, kanyarkövető fényszóró. Az extra listán a navigációs rendszer (7 colos „lebegő” érintőképernyővel, teljes okostelefon-integrációval, Apple CarPlay™ vagy Android Auto™ alapon), a tolatókamera, vagy a kormányfűtés ugyanúgy megtalálható, mint az első ülések fűtése.

Az ötcsillagos* biztonság alapja, hogy a karosszériát jelentős részben nagy szakítószilárdságú, számítottan deformálódó acélelemek alkotják, és valamennyi modellváltozatban az alapfelszerelés része a hat légzsák. Az ADAS-technológia részeként a Rióhoz gyalogosfelismerő, az autót akár állóra fékezni képes városi vészfékrendszer jár, s ehhez a radaros asszisztenshez sávelhagyásra figyelmeztető elektronika is tartozik. Az autót a sávba önműködően visszakormányozni képes sávtartó már szintén elérhető. A GT Line felszerelhető továbbá vezetői fáradtságfigyelő rendszerrel, amely a sofőr viselkedését, mozdulatait folyamatosan monitorozva először hanggal, majd fényjelzéssel is figyelmeztet, hogy ideje pihenni.

* A választható ADAS-technológiákkal felszerelt Kia Rio az elérhető legmagasabb, ötcsillagos minősítéssel végzett az Euro NCAP töréstesztjén

AMERIKA RANGJA



A LED-es fényszórók hatásosak és látványosak is

A Kia észak-amerikai és közel-keleti csúcsmodelljének második generációja a New York-i autószalonon debütált, hatalmas sikerrel.



Finom anyagokból építkezik a műszerfal, a központi érintőképernyő 12,3 colos

bemutatott első sorozatnál mindössze alig 2,5 centivel hosszabb új K900 megjelenése úgy teljesen friss, hogy minden részlet változása a korábbi vonalak finom evolúciójának tűnik. Az utastérben látványos minimalizmus uralkodik, matt faberakásból négyféle, puha bőrből pedig fekete, kávébarna, világosbarna és kéttónusú, barna-fekete is választható. A vezetőülésből szellőztetős, 20 irányban elektromosan állítható, változtatható támla- és ülőlap-szélességű rendelhető, és a hátsó helyek is sokféleképpen — természetesen szintén elektromosan — szabályozhatók. A belső hangulatvilágítás 64 (!) árnyalattal dolgozik, hét előre programozott és gombnyomással változtatható üzemmóddal, a műszerfal analóg óráját pedig nem kisebb név, mint a svájci óraguru, Maurice Lacroix tervezte.

Az 5,12 m-es hossz és a 3,1 m-es tengelytáv ma már a tengerentúlon is a nagyautók közé sorolja az idén második generációjába lépett luxuslimuzint. A 2012-ben

A K900-asnak egyetlen hagyományos fényforrása sincs, a csúcsváltozatban az automata működésű és adaptív fényszórók is LED-esek. A középkonzol — a világ összes okostelefonjával kompatibilis — érintőképernyője hatalmas, 12,3 colos, és minden fedélzeti információ, no meg természetesen a navigáció térképe mellett a 360 fokos, tűéles panorámaképet szolgáltató parkolókamera-hálózat képe is itt jelenik meg. A K900-as hangrendszere összesen 17 hangszóróból szól, 900 W-tal, automatikus hangzásjavító funkciókkal. A motor csupa könnyűfém, közvetlen befecskendezésű és változó vezérlésű turbós 3,3-as V6-os, 356 LE-vel. A sebességváltó a Kia immár második generációs nyolcfokozatú bolygóműves automatája, a hajtóerő pedig saját fejlesztésű, teljesen automatikus működésű, számítógépes szabályozású összerékhajtáson keresztül fog talajt. Sport

üzemmódban akár a nyomaték 80%-át is a hátsó kerekre küldi a rendszer, miközben a nyomatékleadás kerekenkénti szabályozásával a menetstabilitásba is aktívan beleszól. A futómű elől MacPherson, hátul igényes, oldalankénti öt lengőkaros szerkezetű (elektronikus szabályozású adaptív lengéscsillapítással is megrendelhető), a karosszéria torziós merevsége 33%-kal haladja meg a leköszönő változatét. Az új K900-as Koreában készül, a Stingerrel közös gyártósorokon a Kia Sohari üzemében. ■



Óriási a hely hátul, a két szélső fotel kivételről függően 12 vagy 14 irányban állítható



Hatalmas, több mint 3,1 m-es a tengelytáv



KELETI *divat*

A Kia számára is egyre fontosabb a kínai autópiac, ahol két, Európában már ismert modell helyi változata mutatkozott be.

Az ázsiai járműpiac kiszolgálása óriási lehetőség a gyártók számára, ezért a Kia Motors is kiemelt figyelmet fordít Kínára. Az idei Pekingi Autószalonon a koreai márka kínai partnere, a Dongfeng Yueda Kia Motors Co. (DYK) két vadonatúj modellt is bemutatott.

A vidám, köztük feltűnő sárga színben is rendelhető Kia YI PAO városi SUV kifejezetten a fiatalos, modern gondolkodású kínai vevők igényei alapján készült, bár ezt az autót Európában mi is jól ismerjük, hiszen műszaki alapját a sikeres crossover, a Stonic adja. Nam Young So, a DYK alelnöke beszédében kiemelte: „A Sportage helyi piacra gyártott és májustól forgalmazott változata mellett a YI PAO komolyan megerősíti a Kia piaci jelenlétét a kínai SUV-szegmensben, és ezennel a közkedvelt KX3, KX5 és KX7 modelljeinkkel együtt teljessé vált a kínálatunk.” Oleg Son, a Kia Design China vezetője ehhez még hozzáfűzte: „A YI PAO a lelkükben örökké fiatalos, aktívan élő, a világot optimistán szemlélő emberek praktikus autója. A határozott vonalak és a C-oszlopok targa-stílusuk különösen attraktívvá teszik a megjelenését.”

Meglepetésként a hétüléses Telluride tanulmány szintén ott volt a márka pekingi standján, és nemcsak azért, hogy lenyűgözze a kínai látogatókat, hanem azért is, hogy előrevetítse, miszerint a Kínának komoly jövőképe van ezen a területen is.

A 2018-as Pekingi Autószalon másik fontos Kia-újdonsága a konnektorból is tölthető, nálunk Optimaként árult K5 Plug-in Hybrid volt, amelynek tisztán elektromos hatótávja minden eddigi hasonló Kiáénál hosszabb. A hajtáslánc lelke a nagykapacitású lítiumion-polimer akkumulátor és az 50 kW teljesítményű (68 LE-s) háromfázisú villanymotor. Az elektromos hajtással együtt dolgozó 2,0 l-es, közvetlen befecskendezéses (GDI), négyhengeres szívó benzinmotor 156 LE-s, maximális forgatónyomatéka 189 Nm. A Kia K5 Plug-in Hybrid kínai gyártása 2018 második negyedévében kezdődött. ■





H-1022 Budapest,
Fillér utca 84/a



+36 1 792 2950
+36 30 643 4270



www.hotelandmore.hu
info@hotelandmore.hu



Nem kell tovább keresnie a neten szállodáink legjobb árait: regisztráljon a **Hotel & More Hűségprogramba** (csak 1 perc) és azonnal **5% kedvezmény**el, valamint garantáltan **a legjobb áron** foglalhat hozzánk valamint a **Hotel & More** többi szállodájába.



Regisztráljon a Hotel & More Hűségprogramba, és regisztráció után azonnal igénybe tudja venni a törzsvendégprogramunk nyújtotta előnyöket és kedvezményeket.

Törzsvendégprogramunk a pontok adta kedvezményeken felül, a következő szolgáltatásokat biztosítja a szállodák foglaltságának függvényében:

- **korai érkezés vagy távozás**
- **magasabb kategóriájú szoba kedvezményes igénybevétele**
- **kártyaszinttől függő szobai bekészítés**

Foglalásaival ráadásul **pontokat is gyűjthet**, amelyeket bármely Hotel & More által üzemeltetett szálloda honlapján, **online foglalásakor elkölthet** vagy akár „spórolhat” az azonnali kedvezményre jogosító csomagjaink valamelyikére.

Webáruházában a kedvezményeken kívül egyéb, csak Önnek ajánlott csomagokat és szállodai szolgáltatásokat is találhat.

www.hmhuseg.hu



Indián gyár?

Az SP Conceptet nem véletlenül mutatták be Indiában: 2019-től ott fogják árulni és gyártani is.

A műszaki alapok, azaz a padlólemez és a futómű a Kia Venga — és rajta keresztül a kizárólag Kínában gyártott Kia KX3-as és az indiai Hyundai Creta — alól jön. Bár hivatalos méretadatok még nincsenek, az már tudható, hogy az SP Concept nagyjából 4,3 m hosszú, tengelytávja pedig 2,59 m-es. A Hyundai-ja ellentétben a Kia ma még nincs jelen a minden józan számítás szerint hatalmas jövő előtt álló indiai autópiacon, de a döntés már megszületett: 2019 szeptemberében elindul a helyi kereskedői hálózat, és az SP Concept sorozatváltozata is ott lesz az első, kifejezetten indiai igényekre tervezett és kizárólag ott is forgalmazott Kiák között, ráadásul helyi gyártásból! A Kia, az

autóban egyetlen hagyományos izzó sincs! Az emelt hasmagasságú felfüggesztés elől MacPherson-, hátul csatolt lengőkaros rendszerű, összerékhajtás a tervek szerint nem lesz. A motorokról egyelőre csak annyit tudni, hogy a több modellből is ismerős 1,0 l-es, közvetlen befecskendezéses turbós háromhengeres (T-GDI) benzines (100 LE) és a korábbi 1,6 l-es, közös csöves befecskendezésű tur-

Az SP Concept kerekei 19 colosak. Emelt hasmagasságával az indiai utakra ideális.

bódízelt is biztosan megjelenik majd a kínálatban, alapesetben hatfokozatú kézi, extraként hatsebességes automata váltóval. Később, az olcsóbb változatok belépésével várhatóan az 1,4-es szívó benzines (100 LE) és az 1,4-es dízel is belép a sorba. Az SP Concept szériaváltozata a tervek szerint ESP-vel és akár hat légzsákkal is elérhető lesz.

A végleges név még alakul, a Kia egyelőre internetes szavazáson gyűjti a véleményeket Indiában: eddig több mint 1,1 millió szavazat érkezett, s a pillanatnyi állás szerint a Trazor elnevezés vezet. Akármilyen néven is lép majd a piacra az újdonság, exportja legfeljebb a környező országokba elképzelhető, Európába biztosan nem jön majd... ■

új üzem 1,1 milliárdos költségén felül, 2021-ig további két-milliárd dollárt tervez beruházni Indiában! A tanulmányt a cég legendás formamestere, Peter Schreyer által vezetett csapat tervezte, de a munkában kínai, amerikai és természetesen indiai dizájnerek is részt vettek. Az SP Concept minden egyes fényforrása diódás (LED-es), az egész



Várhatóan Trazor néven érkezik az indiai szalonokba, legkorábban 2019 szeptemberében – helyi gyártásból

A tanulmány minden fényforrása LED-es, a hátsó vonalak a Sportage-et idézik



Az új U3-as dízelmotorok az új Ceedben mutatkoztak be először, a 115 LE-s változat széndioxid-kibocsátása mindössze 99 g/km



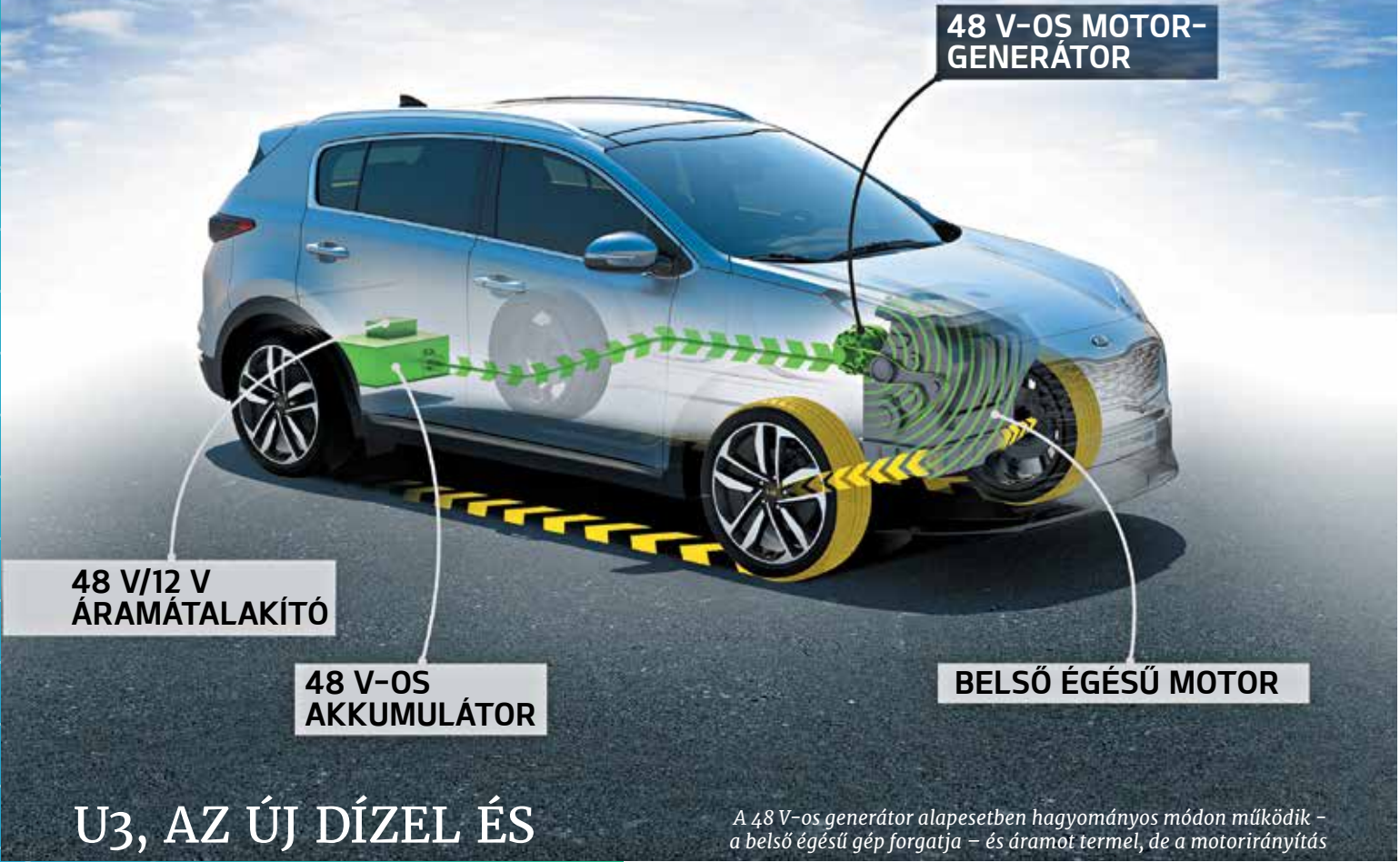
Besegítő

Kis elektromos segítséggel az emisszió és a fogyasztás is tovább csökkenthető. Ez lehet a dízelek jövője!

A 48 V-os könnyű hibrid (angolul *mild hybrid*) a hagyományos hibridek előnyeinek jó 50-70%-át tudja, de sokkal egyszerűbb szerkezetű, és főleg könnyebb azoknál. További óriási értéke, hogy minden alkatrésze viszonylag könnyen, már futó típusokba is beépíthető, azaz nem kell a meglévő műszaki szerkezetet módosítani hozzá. A lítium-ionos akku legfeljebb cipősdoboznyi (így könnyen elfér a csomagtartó padlója alatt), a működés lényegét adó, villanymotorként is dolgoztatható 48 V-os generátor pedig a hagyományos 12 V-os helyén, azaz elöl, a motorházban forog, és szíjjal kapcsolódik a belső égésű motor főtengelyére (a hagyományos, 12 V-os fogyasztókat is ez táplálja, áramátalakítón át). A szíjhajtás a megszokottnál erősebb, hiszen nemcsak a benzines vagy a dízel hajtja rajta keresztül a generátort, de motorüzemben az is

visszadolgozik a főtengelyre, így segít az autó hajtásában, főleg gyorsításkor. A 48 V-os generátor alapesetben hagyományos módon működik — a belső égésű gép forgatja — és áramot termel, de a motorirányítás folyamatosan figyeli a terhelését, így motorfékben a gerjesztést megemelve javul a fékhatás, a lassítással visszatermelt energia nagy része pedig a már említett kis 48 V-os akkuba gyűjthető. Ebből gazdálkodik aztán a hibrid gyorsításkor, amikor generátora motorüzembe vált és szíján keresztül visszahajt, közvetlenül a motor főtengelyére. Ez a segítség a Kia új EcoDynamics+ nevű, 2,0 l-es turbódízeltől és 16,2 LE leadására képes, 48 V-os villanymotor-generátorból álló (185 LE-s összteljesítményű) rendszerében egy kompakt szerkezetű, 0,44 kWh-s lítium-ionos akkuból jön. Óriási előny, hogy

A Kia EcoDynamics+ nevű, 48 V-os könnyű hibrid hajtása először dízellel és a Sportage-ben jön, de benzinmotorokkal és összkerék-hajtással is párosítható



U3, AZ ÚJ DÍZEL ÉS A FRISS BENZINESEK

A Kia hisz a tiszta dízelek jövőjében! Vadonatúj fejlesztésű, U3-sorozatú, 1,6-os négyhengeres turbódízele a korábbi 1,6 és 1,7 l-es CRDi erőforrásokat váltja le folyamatosan, valamennyi modellben. A nitrozus gázösszetevők arányát hatásosan csökkentő adalékanyag (AdBlue), szelektív redukációs katalizátorral is felszerelt új motor 115 (280 Nm) és 136 LE-s (320 Nm) változatban készül a Kia szlovákiai, zsolnai üzemében, és valamennyi változatában már ma teljesíti az új típusokra 2018 szeptemberétől, minden új autóra azonban csak 2019 szeptemberétől érvényes Euro6d Temp emissziós norma extrém szigorú előírásait. Szintén megfelel a legszigorúbb előírásoknak a Kia modern és finoman átdolgozott benzinmotor-palettája is: mostantól valamennyi közvetlen befecskendezéses benzin erőforrás alapján részecskeszűrővel készül!

A 48 V-os generátor alapesetben hagyományos módon működik – a belső égésű gép forgatja – és áramot termel, de a motorirányítás folyamatosan figyeli a terhelését, így motorfékben a gerjesztést megemelve javul a fékhatás, a lassítással visszatermelt energia nagy része pedig a kis 48 V-os akkuba gyűjthető

gyorsításkor a fenti teljesítményt nem gázolajból kell megtermelni! Ettől csökken az emisszió és végső soron a fogyasztás is. Olyan energiákat fordítunk így autójáratásra, amelyek a hagyományos hajtásláncokban elvesznek. A könnyű hibridek közös jellemzője, hogy kialakításukból adódóan önálló elektromos hajtásra nem alkalmasak. A Kia Sportage 2018-as változatában bemutatott EcoDynamics+ hajtáslánc a már említett 185 LE-s összteljesítménnyel (400 Nm) a Kia mérései szerint 4%-os emissziócsökkenést hoz, miközben a villanymotor-generátor a menetteljesítményekre is jótékonyan hat, hiszen az összkerék-hajtású Sportage 9,5 s alatt gyorsul vele 0-ról 100 km/h-ra, végsebessége pedig 201 km/h. Az EcoDynamics+ hajtás bármilyen motorral és erőátvitellel párosítható, így hamarosan a Kia más modelljeiben (például az új Ceedben) is megjelenik! ■



Szárnyal a Kia az európai személyautó-piacon: soha nem látott magasságokban jártak az eladások 2018 első felében.

Világszerte igazi sikermodell a Sportage, 2007 óta három generációjából közel 1,4 millió darabot gyártottak Zsolnán

Aki figyeli a Kia elmúlt évtizedes fejlődését, nem lepődik meg azon, hogy a szisztematikus és aprólékos építkezést, az ötletekkel teli koncepciókat, az elhivatott mérnöki munkát a vásárlók is értékelik. A globális eredményeken túl a koreai vállalat büszke lehet arra a teljesítményre is, amit Európában ért el. Már a 2017-es eladások is nagyszerűen alakultak, hiszen a 2016-os 435 316 darab után a Kia tavaly január és december között 472 125 autót értékesített az öreg kontinensen (az Európai Unióban és a társult országok piacán együtt), amely 8,5 százalékos pluszt jelentett, miközben a teljes piac ennél sokkal szerényebben, csupán 3,3 százalékkal nőtt. Ehhez képest 2018-ban tovább szárnyal a márka, új rekordot elérve: január és június között — a 2017-es év azonos időszakához képest — 5 százalékkal többet, 264 010 darabot értékesített.

Ez a nagyszerű teljesítmény egyben a márka kiváló stratégiájának az elismerése, amely azt mutatja, hogy a vásárlók örömmel fogadják a folyamatosan felfrissülő modellpalettát, valamint az alternatív hajtású típusokat. Ez utóbbiak sikere még a vállalat vezetését is meglepte, ugyanis a hibrid, plug-in hibrid és tisztán elektromos modellek értékesítése egyetlen esztendő alatt 46 (!) százalékkal emelkedett, így 2018 első hat hónapjában 27 507 darab kelt el belőlük — ez több mint 10 százaléka a teljes európai eladásoknak a szegmensben! A legkedveltebb a Niro hibrid változata volt 22 053 darabban (úgy, hogy az új plug-in hibrid változatot 5019 vásárló választotta). Ugyanakkor szenzációs eredmény az is, hogy az elektromos Soul EV-ből 3218 darabot, az előző évhez képest 42 százalékkal többet sikerült eladni, ami rekord a típus életében. Az EV sikerének értékét tovább növeli, hogy a Soul eladásain belül 53 százalékos

ZSOLNA TÚL VAN A HÁROMMILLIÓN

Idén tavasszal, a márka szlovákiai üzemében, Zsolnán elkészült a hárommilliomodik európai gyártású Kia. A jubileumi példány egy ötajtós, háromhengeres, turbós 1.0 T-GDi benzinmotorral felszerelt cee'd GT Line volt. 2006-os megnyitása óta folyamatosan bővül a zsolnai létesítmény, amelynek szalagjáról tavaly 335 600 autó gurult le, s ezzel együtt 539 987 motort is gyártottak itt. Az indulás óta már több mint négymillió erőforrás hagyta el a két összeszerelő üzemet, ahol 2017-ben az 1,7 literes CRDi dízel erőforrásból gyártották a legtöbbet.



Jelenleg háromféle személyautó fut le a világszinten is a legmodernebbek közé tartozó, nyolcvan országba exportáló zsolnai sorokról: a cee'd (és hamarosan az új Ceed) modellesalád valamennyi tagja, a Sportage és a Venga. Az Európában értékesített Kia-modellek több mint 50 százaléka helyben készül.



Fürge, divatos és tágas a Picanto, amely az európai miniautó szegmens egyik favoritja. Három- és ötajtós kivitelben, akár sportos turbómotorral is elérhető

Talán nem meglepő, hogy — már nem először — a sportos szabadidő-terepes, a Sportage lett a legkelendőbb Kia Európában, szám szerint 67 870 darabbal. Az ezüstérem a másik zsolnai gyártású típust, a kompakt Kia cee'd-et illeti, amiből 39 354 darab fogyott. A legújabb, harmadik generációjával éppen most megjelenő alsó-középkategóriást a 6 százalékos eladási növekedést elérő vagány mini, a Picanto követi (36 985 db). Remekül teljesített a bemutatása évében több mint 30 ezer példányban értékesített Stonic, az eladott kétezer darab Stinger gran turismo pedig azt bizonyítja, hogy a Kia a luxus-kivitelű, prémiumautókat kereső vevők körében is gyorsan számottevővé vált. ■

részarányt ért el, vagyis kelendőbb volt, mint a belső égésű motorral hajtott alapmodell!

Emilio Herrera, a Kia Motors Europe újonnan kinevezett ügyvezető igazgatója méltatta a márka kimagaslóan jó szereplését: „2018 egy újabb esztendő, amikor a fél éves eladások tekintetében rekordot döntöttünk az európai piacon, s másodszor sikerült negyedmilliónál több gépjárművet értékesítenünk. Sikerünk kulcsa nemcsak az olyan új modelleknek köszönhető, mint a Niro, a Stonic vagy a luxus Stinger, de az új generációs hajtásláncok is láthatóan nagy vonzerőt jelentenek a vásárlók számára. Úgy véljük, minden esély megvan arra, hogy az év végére átlépjük a félmillió eladási darabszámot.”

Új szegmensbe, a prémiummodellek közé lépett be a Kia a sportos Stingerrel. A csúcsverziót 370 LE-s, V6-os turbómotor hajtja, végsebessége 270 km/h





reddot award 2018
winner car design



Díjazott formák

Két nivós szakmai eseményen részesültek formatervezési díjban a Kia legújabb modelljei, sőt, a Stinger elhozott egy nagy presztízű fődíjat is.

Mind az iF design Awards, mind a Red Dot zsűrije a Picanto minit, a Stonic crossovert és a gran turismo Stingert találta díjazásra érdemesnek, ami egyértelmű visszaigazolás a Kia Motors elnökének, Peter Schreyer vezető formatervezőnek és csapatának, hogy kiváló munkát végeztek, és sikerült megvalósítani az elképzeléseket.

1953-as megjelenése óta az iF design Awards a meghatározó szakmai elismerések egyike a formatervezés területén. A díj őse a Hannoveri Vásárban alapított Formgerechte Industrieerzeugnisse (*Good Industrial Design*), amely napjainkban a világ talán legnagyobb formatervezési versenyévé nőtt. Ezt tükrözi, hogy 2018-ban 54 országból 6 402 terméket neveztek be az iF design-ra, a nemzetközi szakmai zsűrit pedig 63 elismert szakértő alkotta. Az iF design Awards díjakat hét kategóriában osztották ki, és 2018 már a második év, hogy a Kia Motors egyszerre három díjat is elnyert, sorozatban pedig a kilencedik, hogy a márka valamelyik modelljét jutalmazták. Ezen legutóbbi elismerésekkel együtt a Kia eddig összesen 15 iF design Awards trófeával rendelkezik.

A Kia legkisebb autója, a harmadik generációs Picanto a zsűri egybehangzó véleménye szerint fiatalos megjelenésével és energikus karakterével emelkedik ki az A-szegmens mezőnyéből. Teljesen áttervezett belső kialakításával, és színvonalas, kiváló minőségű anyagok felhasználásával kialakított, tágas utasterével eleve sikermodell: apró méretei ellenére a Picanto a szegmens egyik legtágasabb miniautója.

Az európai közönségnek szánt Stonic a frankfurti központban született, a Kia ezzel a modellel debütált a kompakt crossoverek mezőnyében. Ez a márka eddigi leginkább személyre szabható autója, a vásárlók széles palettáról válogathatnak kétféle fényezésre, és a rendelkezésre álló lehetőségekkel kedvükre színezhetik az utasteret is. A Stinger szintén az európai formatervezői központban, Frankfurtban megálmodott klasszikus gran turismo, tágas és intim hangulatú belső térrel. Az alkotók az 1970-es évek nagy utazóautóiból merítettek ihletet, s így a Stinger egy ötajtós ferdehátú eleganciáját nyújtja, az izmos, derékban elkeskenyedő forma pedig kihangsúlyozza a hátsókerék-hajtást.



DESIGN
AWARD
2018



A Red Dot rendezvényt és díjat Észak-Rajna-Vesztfáliában, két évvel az iF után alapították 1955-ben, s mára a világ egyik legjelentősebb formatervezési megmérettetésévé vált. A negyventagú zsűrit független formatervezők, egyetemi oktatók, újságírók és dizájnszakértők alkotják. Évente három kategóriában díjaznak — termékforma, kommunikációs dizájn, koncepció —, idén 59 ország több mint 6 300 termékkel nevezett.

Akárcsak az iF design Awards-on, a Kia itt is hármas sikert ért el, ráadásul ugyanazokkal a modellekkel: a Picanto, a Stonic és a Stinger aratott győzelmet a termékforma kategóriában. A szakmailag elismert személyekből álló zsűri mindezekén felül különleges és előremutató formavilágáért a Stingernek ítélte az abszolút fődíjat, a Best of the Best-et is! Mostani három győzelmével a koreai márka Red Dot díjainak száma immár eléri a 21-et.



A zsűri értékelése szerint a Picantót, az A-szegmens fiatalos, karakteres szereplőjét elsősorban jó térkihasználása, és ebből adódó tágas utastere teszi kategóriája egyik legsokoldalúbb modelljévé.

Az emelt ülésmagasságú Stonic crossover a Kia eddigi leginkább személyre szabható, a vevők igényei szerint alakítható autója. A kétszínű fényezések hosszú listája izgalmas kombinációkat vonultat fel, és a műszerpult, az utastér színei is sokféleképpen variálhatók.

A Stinger elsősorban azzal varázsolta el az ítéseket, ahogy a vonalvezetés határozottan kihangsúlyozza az autó hátsókerék-hajtású megoldását (s ezen az sem csorbit, hogy a Stinger összkerék-hajtással is elérhető). A karosszéria híven tükrözi a klasszikus gran turismo arányait, a felületi megoldások valójában a téma legmodernebb interpretációi, és illeszkedik nem lehet az egyetemeken megtanulni, ehhez érzék, tehetség, valamint különleges látásmód szükséges. És a Kiánál dolgoznak ilyen emberek, akik leginkább művészek.

Peter Schreyer, a Kia Motors elnöke és vezető formatervezője — aki közreműködött az első Red Dot díjazott, a 2009-es Soul tervezésében is — röviden így értékelt az esseni díjátadó gálán: „Nemzetközi formatervezői csapataink fantasztikus és együttes sikere ez a három díj, hiszen Frankfurton kívül Koreában és Kaliforniában is vannak dizájnstúdióink. Ezek az elismerések mind igazolják a Kia Motors őszinte elkötelezettségét a formatervezésben, továbbá a gondolataink egységét és értékét. Ami pedig a Stingert illeti, a Red Dot Best of the Best fődíj elnyerése valóban különleges érték, amihez nem is szükséges különösebb kommentár.” ■



Kia Stinger



Kia Sorento



Kia Soul

KIEMELKEDŐ MINŐSÉG

A 2018-as Kia Rio, az európai Év autója választás döntőse, a gran turismo Stinger, valamint a Sorento és a Soul is komoly sikereket ért el a J.D. Power legutóbbi felmérésein.



Kia Rio

A nagy tekintélyű J.D. Power többféle vevőelégedettség-felmérést készít, s ezek egyike az APEAL: ez a teljesítményre, a kialakításra és a kidolgozásra fókuszál (angolul *Automotive Performance, Execution and Layout* – APEAL), és az újonnan vásárolt autók tulajdonosainak általános elégedettségét vizsgálja, a vásárlást követő



Kia Rio



Kia Stinger



Kia Sorento

első 90 nap tapasztalatai alapján. Az eredményeket – természetesen megfelelő súlyozással – tízféle kategóriába sorolják, ezek a külső, a belső, a tárolók, az audiorendszer, az ülések, a fűtés-hűtés-szellőzés, a menetdinamika, a motor és erőátvitel, a kilátás, valamint a gazdaságosság.

A Kia továbbra is jó úton halad, hiszen a 2018-as modellévű Kia Rio és az új Kia Stinger bemutatása után, a Kia Motors America (KMA) újabb J.D. Power elismerésekben részesült. E két győzelem hatására a Kia általános J.D. Power eredménye nyolc ponttal emelkedett a tavalyihoz képest, s így a koreai márka stabilan biztosította helyét a tíz legjobb nem prémium autógyártó között!

A győztesek bemutatását kezdjük a Rióval, amely a J.D. Power Kezdeti Minőség felmérésén (*Initial Quality Study* – IQS) korábban már győzni tudott a kisautók között. Most, a 2018-as Rio szintén az összes versenytársát maga mögé

utasította a mezőnyben, ráadásul úgy, hogy azon néhány modell közé tartozott, amelyek maximális (!) pontszámot szereztek az összteljesítmény, a dizájn, a kényelem, a felszereltség és a stílus kategóriájában is. Hasonlóan kiváló szereplést tudhat magáénak a gran turismo Stinger, amely a Kia eddigi legsikeresebb nagyteljesítményű modellje a J.D. Power felmérések vonatkozásában, komoly európai presztízmárkák termékeit maga mögé utasítva.

Orth Hedrick, a Kia Motors America (KMA) terméktervezésért felelős alelnöke örömeinek adott hangot, amikor úgy fogalmazott:

„Akár hétköznapi közlekedésre való kisautóról, akár telivér, sportos, különleges formatervezésű, 370 LE-s gran turistóról van szó, számunkra izgalmas kihívás minden feladat. Autóinkat ugyanolyan gondossággal és vásárlóközpontú odafigyeléssel tervezzük, nincs kompromisszum, és ebben most újra megerősítettek minket a vevőink, akik véleményt formáltak ezen a felmérésen. A J.D. Power APEAL kettős győzelmével két kategóriában is bebizonyítottuk,

mennyire odafigyelünk a modern autóvásárlók igényeire és elvárásaira.”

Az APEAL mellett a J.D. Power Kezdeti Minőség Felmérése (*Initial Quality Study, IQS*) is lezajlott, ahol immár a negyedik egymást követő évben a Kia bizonyult a legjobb nem prémium márkának. A vizsgálat során 75 712 észak-amerikai (USA) autótulajdonos válaszolt a feltett kérdésekre, a vásárlást követő 90 nap elteltével. A J.D. Power elemzői a vezetési élményre, a motorra, az erőátvitelre, a menetteljesítményekre és számos egyéb fontos jellemzőre voltak kíváncsiak.

A fentiek alapján, a Sorento és a Rio egyaránt győzni tudott a kategóriájában, mindemellett az Optima, a Sportage és a Sedona második, a Forte pedig harmadik lett. Miután 2015-ben, 2016-ban és 2017-ben is a legjobb minősítést szerezte meg, a Kia Soul idén újra az első helyen végzett a kompakt többcélú autók teljes mezőnyében. ■



„A legfontosabb elismerés a közönség szeretete...”

Saját dalszövegek, exkluzív felkérések, Fonogram-díjak - kötetlen társalgás Denizzel, a zenei pályája mérföldköveiről, a megváltozott fogyasztói szokásokról és természetesen az autókról.



Hogyan kezdődött?

Mikor lett a kazincbarcikai srácból, Rizner Dénesből hip-hop előadóművész Deniz?

Nehéz ezt konkrétan meghatározni. Gyermekkoromban, a kilencvenes években kezdett itthon divatba jönni a hip-hop, amely műfaj erősen szövegcentrikus, és nekem igazából ez tetszett. Bevallom, mondanivalójukat tekintve a legtöbb hazai dal eleinte nem érintett meg, de ahogy lenni szokott, jöttek az új előadók, s általuk sok minden változott, színesebb lett a kép. Hatással voltak rám a dalszövegek, és úgy éreztem, bennem is vannak hasonló ambíciók, magam is szeretném a gondolataimat ebben a formában közölni az emberekkel. Nagyjából így kezdődött, s ha jól számolom, lassan 20 éve kezdtem el dalokat írni. Hogy évszámot is kapcsoljak ehhez, 2012 lenne a határ, amikor a szubkulturális körön kívül a rádió- és tévécsatornák, az egyre szélesebb réteghez eljutó internet révén kezdtem országosan ismert lenni.

Volt, aki segített az indulásban?

Vidékről elrugaszkodni egy erősen fővárosközpontú országban nem lehetett könnyű.

Nem volt menedzserem, sem kiadóm, és a mai napig sincs. Mint mindennek, ennek is megvoltak az előnyei, a hátrányai. Azáltal, hogy saját kézben tartottam a dolgomat, rengeteget tanultam, persze lassabban is haladtam előre. De itt vagyok, és egyelőre maradok ezen az önmegvalósító úton.

Említetted a szövegcentrikusságot, zenét nem is szerzel?

Nem, csak dalszöveget, de ez sem olyan, hogy bekattan valami és kész. A hip-hop műfaji sajátossága a ritmika, mindig a zene alapján születik a szöveg. Vannak producerek, akiktől megkapom az alapokat, és ahhoz próbálok igazodni. Természetesen az ihlet nagyon fontos, hiszen nálam alapelv, hogy a dalnak legyen mondanivalója, pozitív üzenete, ami az embereket megérinti, előreviszi, gondolkodásra készíti, és ezt a szempontot mindig fölrendelem a szórakoztatásnak. Idestova 4 éve zenekarral játszom Deniz Live néven, mostanra összejött egy remek csapat, és egyre gyakrabban már a dallamokat is mi találjuk ki, nem a zenei producerektől kapott anyagot használom.

Dolgozol új lemezen?

Már nem készítek lemezt, mert nem éri meg. Az egy dalok, klipek világát éljük, s ezeket a tartalmakat a legtöbben online érik el. Merőben megváltoztak a fogyasztói szokások,

a mai fiatalok nem is értik, hogy az előadó miért kérne pénzt azért a számért, nekik az a természetes, hogy ingyen van, és letöltik, meghallgatják. Persze ahogy minden másnak, a zenei produkcióknak is van „előállítási” költsége, a klipekről nem is beszélve. A pénzügyi egyensúlyt jellemzően a koncertek, a fellépések és a merchandise termékek teremtik meg.

Aki szeretne, járhat például Deniz-pólóban, -sapkában?

Igen, vannak ilyen hozzám köthető termékek, a deniznet.hu weboldalamon lehet ezeket megnézni.



Mire vagy különösen büszke az elmúlt évekből?

2014-ben az Egyetlen című számom Fonogram-díjat kapott az „Év dala” kategóriában, ahol nívós, sok közismert és sikeres előadót felsorakoztató mezőnyből választottak győztesnek. 2016-ban szintén Fonogram-díjas lett A nép hangja című albumom, tavaly pedig szülővárosom, Kazincbarcika Város Önkormányzatának Képviselő-testülete részesített Barcikart-díjban. Amire különösen büszke vagyok, hogy 2016-ban felkérést kaptam a Magyar Olimpiai Bizottságtól: írjak dalt az olimpikonoknak. Ez lett a Halhatatlanok című szám. Azonban, mint minden művészenek, a legnagyobb és legfontosabb elismerés a közönség szeretete.



Öt éve Budapesten élsz, de a családot, sok barátod Kazincbarcikán maradt. Sokat utazol, hogy találkozz velük?

Évente 30-40 ezer kilométert autózom, s ennek zömét jellemzően autópályán teszem meg, beleértve a Budapest-Kazincbarcika közti ingázást is. A koncertekre kisbusszal megyünk, de olykor előfordul, hogy nem tudok a csapattal tartani, s a saját autómmal, külön érkezem.

Régóta vezetsz?

18 éves korom óta, és nagyon szeretem az autókat. Első munkahelyemen egy barcikai használtautó-kereskedésben dolgoztam, ahol igazi „all rounder” voltam: az értékesítéstől kezdve a biztosítási és hitelügyintézésen át az autókozmetikáig mindennel foglalkoztam. Utóbbi nagyon szerettem, a saját kocsimat a mai napig én tartom rendben. Sokféle márkát, típust láttam és próbáltam, a saját autóim listája is hosszú: emlékszem, az elsőnek olyan rossz volt a váltója, hogy nem vette a második és a negyedik fokozatot.

Most Kia Optimával jársz. Miért döntöttél e mellett?

Amikor kapcsolatba kerültem a Gablini márkakereskedéssel, többféle márka többféle modelljét is kipróbáltam, de egyrészt a Kia tetszett meg, másrészt ebben a

méretkategóriában ilyen ár/érték arányt máshol nem találtam, ahogy a 7 év garancia is meggyőzőtt – ha egy gyártó így oda mer állni a terméke mögé, akkor biztosan tudja, mit csinál. Bizonyos szempontból az Optima mérföldkő az életemben, mert ez az első szalonból vásárolt, vadonatúj autóm, az első dízelem, és most elsőször vezetek automata váltóval. Utóbbiról később sem szeretnék lemondani, erre már rájöttem.

Környezettudatos vagy?

Rendkívül fontosnak tartom, hogy tegyünk a környezetünk védelméért, és ugyan nekem a sok utazás miatt egyelőre a dízel az ideális, már nagyon várok valamilyen alternatív megoldást, amire majd legközelebb válthatnék. Mindemellett ugyanilyen fontosnak vélem a közúti biztonságot. Magam is szeretek dinamikusan vezetni, de a szabályok betartása nem a stíluson múlik, figyeljünk egymásra. És lehetőség szerint ne nyomkodjuk a telefonunkat menet közben, mert egyetlen sms, email vagy más üzenet sem ér annyit, hogy emiatt balesetet, tragédiát okozunk. Gondolkodjunk el ezen! ■



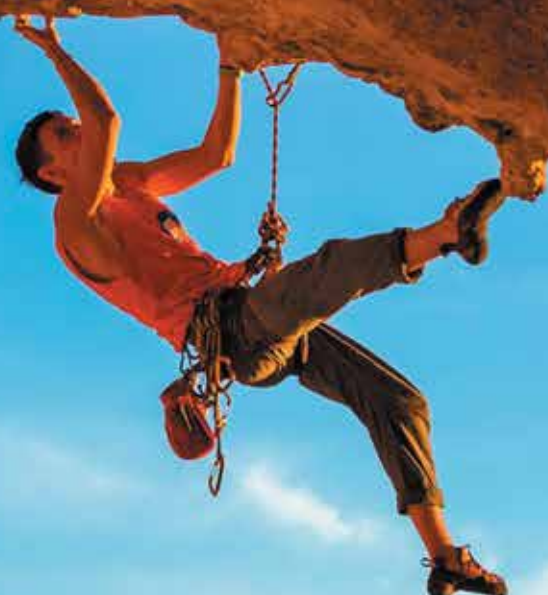
GAL

It's Our Life

A GAL termékeket szigorúan mértékadó kutatásokra támaszkodva fejlesztjük, sem anyagi érdekből, sem divathullámok meglövése miatt nem térünk le erről az útról.

A Gyermekünk és az egész Család számára legfontosabb vitaminokat és étrend-kiegészítőket megtalálja a webáruházunkban.

www.vitaminvilag.hu



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

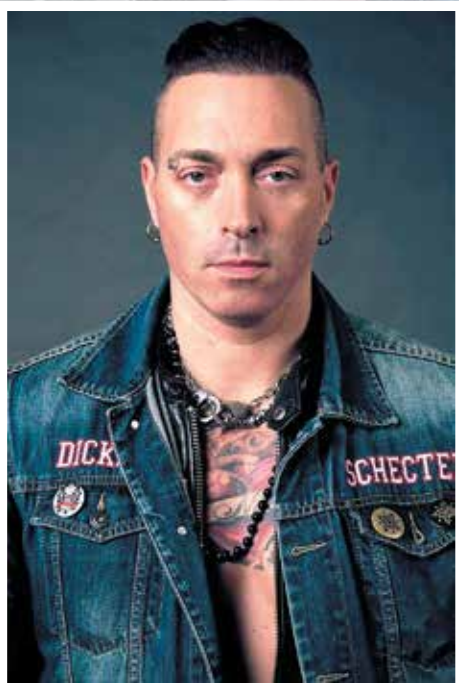
www.gal.hu

Vitaminok és étrend-kiegészítők

„Megérkeztem, erre az autóra vágytam!”



*A Kowalsky meg a Vega basszusgitárosával,
Szórád „Jimmy” Csabával beszélgettünk
a zenekarról, az autókról és a Kiához
fűződő kapcsolatáról.*



Idén 15 éves a zenekar, sok koncertet adtok?

Nagyon pörgünk, valóban. A születésnap bulink februárban volt a Papp László Budapest Sportarénában, ahol több mint 14 ezer ember előtt játszottunk.

Mióta is vagy tag?

Sok helyen rosszul, 1999-re írják a zenekar alapítását, de 2003 decemberében volt az első Kowalsky-koncert – innen számoljuk a 15 éves fennállást is. 2004 nyarán szálltam ki a szolnoki dark rock bandából, az Árnyakból, és 2005-ben hívott fel Kowa, hogy számítana rám – rögtön bele is csobbantam a mélyvízbe, volt három hetem, hogy felkészüljek

illetve hozzájuk szólnak. Szeretnénk, hogy erőt tudjanak meríteni belőlük, ha úgy tetszik belőlünk – és számunka ez nagyon fontos, sőt talán a legfontosabb. Ha egy koncerten ki tudjuk ragadni az embereket a napi gondjaikból, a mókuskerékből, és eltöltenek velünk néhány önfeledt, boldog órát énekelve, vidáman, akkor már csináltunk valami jót. És ez minket motivál.

Hogyan születnek a Kowalsky-számok?

Megvannak az ötletek, ezeket elsősorban összeférceljük, kialakul a dallam, a szöveg, de ezek messze nem véglegesek. Az anyagokkal elvonulunk Debrecenbe, az MMP stúdióba,



egy Zöld Pardonban adott koncertre. Kialakult egy kemény mag, jól ment a munka, de 2010-től némi kényszerszünet következett, és 2012-ben állt össze újra a banda.

Mikor robbantatok be úgy igazából a köztudatba?

2013-ban jött az áttörés, Az amilyen hülye vagy... című dalunkkal. Szövegcentrikus zenekar vagyunk, a zenénk sok embernek, köztük nehéz sorsúaknak is egyfajta mentisvár, kapaszkodó, mert úgy érzik, érezhetik, hogy a számok róluk,

ahol profi zenei producerekkel darabokra szedjük a számokat. Ez azért jó, mert ők külsős szemmel olyasmire is felfigyelnek, amire mi nem. Itt csiszolgatunk, alakítunk, mindenki feljuttatja a saját részét, és végül elkészülnek a dalok.

Újabban vokálozol is?

(Nevet) Igen, de nem öncélúan, mindenki benne van ebben a háttértevékenységben.

Sikerek, illetve tervek a közeljövőre?

Az utóbbi lemezeink mind platinák lettek, az utolsó, a Kilenc című album már konkrétan ötszörös platinalemez. Ami a nagykoncertjeinket illeti, 2019 februárjában a debreceni Főnix Csarnokban fogunk bulizni. Ez egyfajta hagyomány a zenekarnál, páros években a budapesti Arénában indítjuk az esztendőt, páratlanokban pedig valamelyik vidéki nagyvárosban, tehát jövőre Debrecenben.

Váltunk az autókra, kicsit talán vicces a kérdés, de az utakon is rocker vagy?

Ha arra gondolsz, hogy a fekete dzsippel „bármit megtehetek” kategóriába tartozom-e, akkor nem. Ez a jelenség nagyon unszimpatikus számomra. Zenészként és kétgyermekes családapaként engem is ugyanúgy hazavárnak, mint bárki mást; ezért igyekszem szabályosan, biztonságosan közlekedni, tekintettel másokra. A koncertekre szerencsére turnébusszal járunk, így nem kell felpörögve, illetve fáradtan a volán mögé ülni. Az rettentő veszélyes lenne. Van egy spéci, nyolcüléses járgányunk, amiben még én is, a hórihorgas természetemmel fel tudok állni.

Régóta vezetsz?

17 éves korom óta. Sok, egyben sokféle autóm volt, általában az édesapámtól „örökölttem” a kocsikat, amikor ő cserélt. Mivel magas vagyok, nem szeretem a lapos, kényelmetlen sportautókat, a robusztus terepjárókat kedvelem. Ilyen vasban először egyik zenész barátoméban ültem. Nagyon megtetszett, régóta vágytam valami hasonlóra, és tavaly megvettem az első kvázi saját magam választotta autót, ami egy nagy, fekete terepjáró...

Egy Kia Sorento...

Igy van. A Kiákat is forgalmazó Jász-Plasztik Autócentrum kereskedelmi igazgatója, Nagypál Csaba régi barátom, és ő hívta fel a figyelmem a márkára. Korábban már nézegettem a Sportage és az előző Sorento modelleket,

tetszetek, de amikor megjelent az új Sorento és kipróbálhattam, úgy éreztem, megérkeztem, erre az autóra vágytam! A Kia ár/érték aránya kiváló, ez a kocsi tényleg mindent tud, amire szükségem van, gyakorlatilag az összes extrával rendelkezik, egyedül a hátsó plusz két ülést nem kértem, illetve a fekete alufelniket külön rendeltem rá – szerintem ez nagyon illik hozzá. A 2,2-es dízelmotor 200 lóerős, ekkora teljesítmény mindenre elég, bőven van nyomaték is, az automata váltót pedig különösen szerettem. Sokat vezetek, és a Sorentóban az utazás kikapcsolódás, csend és nyugalom vesz körül, ha éppen nem zenét hallgatok. Örülök, hogy ebben még van CD-lejátszó, mert sokszor kapok CD-t zenekaroktól, hogy hallgassam meg őket, de erre csak az autóban van időm. Persze, használok a Bluetooth-lejátszást telefonról és az USB-t is, de a CD nekem nagy kincs.

Mióta vagytok társak az autóval?

Ez vicces, mert 2017 őszén rendeltem meg a kocsit, még az év végén megérkezett, de csak 2018-ban, az Arénában rendezett, februári koncertünk előtt egy héttel tudtam átvenni – annyi dolgom volt akkor, hogy egyszerűen nem jutottam el a kereskedésbe.

A tiéd az egyetlen Kia a családban?

Nem, időközben az édesanyámnak is szüksége lett új autóra, és miután megnéztük a Kia Vengát, nem maradt megválaszolatlan kérdésünk, megvettük. Az a kis kocsi is zseniális, anyu mögött úgy férek el hátul, hogy a lábam nem ér hozzá az üléstámlához. Ha már itt tartunk, a zenekarban sem én vagyok az egyetlen Kia-tulajdonos, Vidák Robi gitárosunknak Sportage terepjárója van. Nem kellett sokáig gyözködnöm, hogy hozzám hasonlóan jól döntsön.

Mint talán tudod, a Kia a közeljövőben komoly offenzívát indít a hibridek és a villanyautók szegmensében, érdekelnék ezek a dolgok?

Olvastam erről. A Földre vigyázni kellene, mert utánunk a gyerekeink élettere lesz, az ő jövőjükről van szó. Vezettem már villanyautót, meglepett a hangtalansága és az a hirtelen gyorsulás, amire a villanymotorral képes. Leesett az állam. Nekem azonban egyelőre nem alternatíva, mert nincs időm útközben tölteni, pláne állandóan azzal sakkozni, hogy merre menjek, ahol „villanykutat” találok. Biztos, hogy technológiailag lépni kell, és örülök, hogy vannak ezek a próbálkozások. Nekem most évekig megfelel ez a Sorento, amikor pedig cserélek, remélem, ebből is lesz már hibrid, amivel szerintem nem esne nehezemre együtt élni.





Helyi segítség

A Kia Motors globális humanitárius programja, a Green Light Project a világ elmaradott térségeinek mobilitási és egészségügyi gondjait próbálja enyhíteni – anyagi segítséggel és önkéntes munkával.

A Kia felelősséget érez az emberek iránt, ezért – globális hálózatában rejlő lehetőségeit, energiáit, emberi és anyagi erőforrásait kihasználva – megpróbál életmódjavító, valódi segítséget nyújtani a világ rászoruló térségeiben lakóknak. A koreai vállalatnál nem hisznek abban, hogy elegendő ki-tölteni egy „vastagon fogó tollal” írt csekket, aztán majd kézen-közön, különféle szervezetek által eljut a pénz az adott helyekre – sokak szerint, ha a jótékonykodás eme formája működne, már nem lenne szegénység a Földön. A valóság azonban, mint tudjuk, sajnos egészen más, a Kia pedig komolyan szeretne segíteni.



Ezért jött létre a Green Light Project, amelynek keretében az elmúlt évek alatt Etiópiában, Mozambikban, Kenyában, Tanzániában és Ugandában végeztek munkát a vállalat önkéntes dolgozói. Mindenki ott és abban segít, amiben tud, a feladatok változatosak: iskolákat, orvosi rendelőket építenek vagy újítanak fel kívül-belül (ehhez a Kia általában anyagi segítséget is nyújt), foglalkoznak a gyerekekkel, a

betegekkel, ivóvizet osztanak a lakosoknak, családokat látogatnak. Akiknek sikerül kiemelkedni, azok támogatást, „zöld lámpát” kapnak a továbbtanuláshoz, a diplomaszerezéshez, és már többször előfordult, hogy a felkarolt, majd visszatérő lakosok példát mutattak a helyieknek – mert az is jellemző gond, hogy nincs motiváció, a legtöbben képzetlenek és nem látják a kiutat.

A Green Light projektekre bárki tud jelentkezni a márka globális hálózatából, és tíznapos turnusok érkeznek az elmaradott térségekbe, ahol a fenti feladatokból bőven jut mindenkinek. A Kia – járműgyártó lévén – a mobilitási

problémák megoldásában is érdekelt, így különféle járművekkel biztosítják az érintett közösségek tanulóinak iskolába szállítását, de sikerült már mobil klinikát, autószerelő műhelyt és mozgókönyvtárat is létrehozni – ezek szinte felbecsülhetetlen értékű dolgok olyan helyeken, ahol az infrastruktúra messze nem éri el egy európai falu fejlettségi szintjét sem.

„Nem azt adjuk el, amink van. Azt keressük, mire van szükség”

Egy szegedi orvosházaszár elhatározta, hogy gyógyászati célra szánt táp- és gyógyszerek, étrend-kiegészítők fejlesztésével, forgalmazásával szeretne olyan színvonalon foglalkozni, ami új nívót jelent Magyarországon.

Az 1997-ben dr. Kardos Mária és dr. Jójárt Ferenc által Szegeden alapított Goodwill Pharma Kft.-t a legtöbben valószínűleg a C-vitaminnal kapcsolatban ismerik: a cég gyártja és forgalmazza a Nobel-díjas professzor, Szent-Györgyi Albert nevével védjegyzett terméket. De a Goodwill Pharma ennél sokkal többet jelent, hiszen 6 éve már saját fejlesztésű termékekkel van jelen a piacon, a paletta pedig folyamatosan bővül: jelenleg ötvenféle gyógyszert, orvostechikai eszközt, speciális tápszert és étrend-kiegészítőt gyártanak, továbbá jelentős számban vannak más termékek is, amiket forgalmaznak. Az alapítók örök hitvallása — a jószolgálati szándék, a tökéletességre való törekvés és a jövőben rejlő lehetőségek felismerése, kutatása — egyben az üzleti siker kulcsa, a Goodwill-brand ereje, amit ékesen bizonyít a 2016-ban, a Kiváló Üzleti Márka kategóriában elnyert Magyar Brands elismerés.

A saját területükön kiemelkedő pozícióban lévő cégeknél fontos szempont, hogy milyen autókkal járnak a munkatársak, és ez így van a Goodwill Pharmánál is, ahol 2015-ben álltak szolgálatba az első Kiák. A márkával való találkozásról, a flottáról, a tapasztalatokról és a jövőről Lép Rolandot, a vállalat flottamenedzserét kérdeztük.

Hogyan és mikor kerültek kapcsolatba a Kiával?

Számomra ez nevezetes alkalom, mert ekkor kerültem a céghez, és első komoly feladatomban éppen esedékesé váló flottacsere volt. A szegedi Pappas Auto márkakereskedés ajánlotta számunkra a Kiát, hogy nézzük meg, próbáljuk ki a cee'd-et. Mivel korábban már többféle márkautó futottak nálunk — a Pappas-t is egy prémiummárka révén ismertük —, nem féltünk egy új névre igent mondani, és nagyon kellemesen csalódtunk.

Első körben rögtön tíz kombi cee'd SW-t vásároltunk, 1,6-os, 136 LE-s CRDi HP dízelmotorral és kézi váltóval.

Beváltak?

Nem bántuk meg a döntésünket! Az autók évente 50-60 ezer kilométert mennek, télen-nyáron úton vannak a kollégáinkkal, és fontos, hogy megbízható, kényelmes, hiánytalan biztonsági felszerelésű jármű legyen alattuk. Módszeresen el is kezdtük a korábbi flottát cee'd-ekre cserélni, most 35 kombi fut a cégnél az említett hajtáslánccal.

A munkatársak is megszerették a Kiákat?

Nagyon. Rendszeresen dicsérik, hogy jó vezetni őket, kényelmesek, a kombi tágas és praktikus, ráadásul az orvosok is megjegyzik, milyen szép autóval járnak. Ez végeredményben a cégünkre is jó fényt vet, aminek örülünk.

A motorok tehát azonosak, a felszereltség is?

Nem, vannak alaphoz közeli, illetve gazdagabban felszerelt autóink, a jellemző szín a fekete, de már vásároltunk bordó, barna és ezüstszínűt is. Ezek elosztása teljesítményfüggő, ha úgy tetszik, motivációs tényező: aki jobban teljesít, nívósabb kivitelű autóba ülhet.

Milyenek a karbantartási tapasztalatok?

Figyelembe véve, hogy a hároméves flotta tagjai már kezdik átlépni a 150 ezer kilométert (ami a garancia határa is), egy-két apróságon, elektromos hibán kívül az égvilágon semmi problémánk nem adódott, csak a szükséges kopó-forgó alkatrészeket (olaj, fékbetét, szűrők, stb.) és a gumikat cserélték. A cee'd előtt nem volt a cégnél ilyen gazdaságosan üzemeltethető, illetve ennyire megbízható típus. A fogyasztással szintén elégedettek vagyunk, az átlag 5,0 l/100 km környékén van, kinek kicsit kevesebb, kinek kicsit több, ez vezetői stílus kérdése.

Más Kiákat is használnak a Goodwill Pharmánál?

Vezetőink közül többen gazdagon felszerelt, automata váltós Optima SW 1.7 CRDi kombit használnak. Kicsit féltünk a motortól, mert az Optima tekintélyes megjelenésű, nagy autó, de hamar kiderült, mind teljesítményben, mind

dinamikában hasonló szinten áll, mint általában a 2,0 l-es erőforrások.

Hamarosan ismét aktuálissá válik a flottacsere, marad a Kia?

Már kacérkodunk az új Ceed modellel, természetesen a kombival, mert számunkra ez fontos. Vezetői szinten szóba jöhet a Sorento, valamint egyik kollégánknál a Carens egyterű. Egyelőre minden autónál marad a dízelmotor, de a Kia sokat tesz a környezetvédelemért, az új típusokat tudomásunk szerint a legkorszerűbb, hatékony és a legszigorúbb emissziós előírásokat is teljesítő erőforrásokkal szerelik, amiben mi megbízunk. Persze, tudjuk, merre tart a világ...

Napirenden vannak a villanyautók?

Mondhatom, hogy komolyan foglalkozunk a kérdéssel, hiszen az egészség védelmével szorosan összefügg a



környezetvédelem, és a Goodwill Pharma ebben is élenjáró szeretne lenni. Az elektromos autóknál még kevés az a hatótáv, ami a látogató kollégáink számára szükséges — ők gyakran 6-700 km-t is mennek naponta. A töltőhálózat — országos szinten — egyelőre gyér, a „tankolás” sem percek kérdése: de számolunk, vizsgáljuk a költséghatékonyságot, a használhatóságot, és amint lehet, nem zárkozunk el a villanyautótól. Jelenleg azonban a hibridekre koncentrálnak, amely már fontos lépés a környezettudatosabb közlekedés felé, ám kevesebb kompromisszummal jár, mint a tisztán elektromos autózás. ■



PADLÓGÁZZAL!

*2018-tól új néven, már az aktuális Picantókkal
küzdenek a Kia nemzetközi márkakupájában,
de továbbra is két csinos hölgyversenyző
képviseli a hazai színeket.*



A Kia Lotos Race idén már Platinum Cup néven zajlik, de a szellemiség a régi: egyforma autókkal küzdenek a versenyzők, nincsenek technikai különbségek, így valóban kidomborodhat, hogy ki a legügyesebb, a legrátermettebb pilóta. A sorozat évente hat helyszínen fordul meg, az április végi szezonnyitó 2018-ban a felújított burkolatú Hungaroringen volt, innen pedig sorrendben Ausztriába, Lengyelországba, Szlovákiába és Csehországba látogatott a mezőny. A záró futamra Belgiumban, a híres zolde-ri pályán kerül sor, ahol hosszú időn át F1-es nagydíjat is rendeztek — olyan sztárok tudtak itt győzni, mint Jackie Stewart, Emerson Fittipaldi, Mario Andretti vagy Niki Lauda, utóbbi kétszer is.

VOGEL ADRIENN

Születési idő: 1982. december 30.
Nemzetiség: magyar
Magasság: 164 cm
Súly: 51 kg
Kedvenc étel: Rib eye steak
Kedvenc ital: tonik
Hobby: snowboard
Szerencseszám: 4



Fontos változás, hogy elkészült az új Picanto kupás változata, így nyugdíjba vonultak a sokat látott régi autók. A belül bukócsővel, versenyüléssel szerelt karosszéria három helyett ötajtós, a nyomtáv elől-hátul szélesebb lett, a hasmagasság valamelyest csökkent. A 15 colos alufelniket 16 colosokra cserélték, de a gumik továbbra is utcai papucsok, senki nem kovácsolhat magának előnyt speciális versenygumikkal; egyedül a lengéscsillapítók beállításai adnak némi mozgásteret, így mindenki a saját vezetési stílusához igazíthatja a felfüggesztést. Szintén gyári a hajtáslánc, a váltó ötfokozatú kézi, az 1,2-es, négyhengeres MPI szívómotor itt a pályagépben erősebb, 84 helyett 100 LE-s,

s mivel 850 kg a felső súlyhatár, a kis vakarcs ennyi párpával kellően virgonc is, az állórajtot követően 8,0 s alatt eléri a 100 km/h-t!

Magyar lányaink, Vogel Adrienn és Krajnyák Petra már rutinos versenyzőknek számítanak a Kia márkakupájában, hiszen nem ez az első szezonjuk, az új autónak azonban mindketten nagyon örültek.

„Ezzel a hűtőmaszkkal és fényszórókkal szerintem sokkal morcosabb a kinézete, jobban tetszik, mint a régi!” – árulta el Petra, majd hozzátette, hogy a látvány nem minden, a nagyobb



KRAJNYÁK PETRA

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



kerekeknek és az állítható gátlók-nak köszönhetően jobb köridőket lehet futni a kicsit másképpen viselkedő új géppel. Amikor az idei legemlékezetesebb pillanatokról kérdeztük, szinte azonnal a mogoródi élményeiről mesélt.

„Nagyon vártam a szezonnyitó hazai versenyt, és örömmre jó eredményt értem el: az időmérőn 4., majd a második futamon 8. lettem.

Mint a legtöbb pilótának, számomra is különleges saját közönség előtt, a Hungaroringen versenyezni: ilyenkor az egész családom kilátogat a helyszínre, jönnek a barátaim szurkolni, és ez mind energiát, erőt ad. Egészen más érzés úgy beülni az autóba, hogy a lelátón lengenek a magyar zászlók! És persze az is sokat segít, hogy ezen a pályán otthonosan mozgok, jól ismerem a Hungaroringet.”

A mogoródi pálya Vogel Adrienn szívébe is beopta magát: futamgyőztesként felállhatott a dobogó legfelső fokára!

„Aznap számomra jól álltak a csillagok! Már az időmérőn 3. voltam úgy, hogy csupán egy tizedet kaptam a győztestől.

Jól rajtoltam, az első kanyarból már egy pozíciót fogva, másodikként gyorsítottam ki, ezt próbáltam is végig tartani, de a mögöttem lévő — a pályát sokszor elhagyva — nagyobb tempót tudott átvinni a bukótérben, beesett mellém, s megelőzött. Tisztán nem tudtam volna visszaelőzni, végül a 3. helyen zártam. A második futamon a 4.



IRÁNY A RALI, AVAGY A RÉGI PICANTO NEM VÉSZ EL, CSAK ÁTALAKUL

Ahogy mondják, Adri és Petra sem az a tipikus otthonülő, kötögetős típus, így amikor nem a Platinum Cup valamelyik külföldi helyszínén küzdenek, akkor a Magyar Amatőr Rallye Bajnokság (MARB) déli régiójában versenyeznek – Adri jobbján Notheisz Ivett, Petráén Kása Balázs ül navigátorként. Rali sprint kategóriában állnak rajthoz, és négy bajnoki futam után, egyetlen női párosként Adri és Ivett vezetik a géposztályukat, ahol összesen tizenketten vannak. Akinek ismerős az autó a Kia Magazin korábbi számaiból, nem téved, hiszen a kiskocsi nem mások, mint a lányok korábbi kupás Picantói. A műszaki alapok gyakorlatilag változatlanok, maradt az 1,2-es, 100 LE-s motor és a sebességváltó is, de a felfüggesztést megemelték, és itt spéci Pirelli gumikon mennek, nem utcai abroncsokon.

(fotó: Gál Adrienn Sportfotó)



helyről rajtoltam, változatlan stratégiával: rövid féktávot veszek, és nem baj, ha kicsit lecsúszok az ívről, mert bent tömörülés lesz. Bejött a taktika! A második kanyarban két pozíciót javítva már másodikként fordultam, majd a síkánál átvettem a vezetést, amit megtartottam a leintésig, így felállhattam a dobogó legfelső fokára. Győztem! Petra nagy harcok árán 8. lett, és nagyon büszke vagyok rá, sokat fejlődött a téli szezonban. Ebben a szériában ez az első győzelmünk, remélve, még sok hasonló élményben lesz részünk. Nagyon motiváló volt, amit a hazai közönség szeretete nyújtott nekünk, ez volt a legjobb az egész hétvégén. Sírtam a bukósisakom alatt a meghatottságtól.” ■

(fotók: Dominik Kalamusz)



Csúcsragadozó

A Stinger GT Federation látványos narancs árnyalatban mutatkozott be

A Las Vegas-i SEMA Show-n láthatta először a nagyközönség a gyári vadított Stingert.

A 2017-ben bevezetett, alapesetben hátsókerék-hajtású Stinger a Kia eddigi legizgalmasabb sportos autója. Valójában eleve két gép egyben, hiszen ötajtósként méretes csomagtartójával hosszú utakra éppúgy alkalmas,

mint futóműve és hajtáslánca révén igazi vadulásra. Ezt a műfajt hívták úgy a klasszikusok, hogy Nagyutazó, azaz Gran Turismo, s bár eredetileg Olaszországból származik, a 60-as, 70-es években világszerte virágzott. A ma már



A képen is jól látszanak az új, kisebb ellenállású légszűrők



Feltűnő, vörösre festett a féknyereg, a technika a specialista Brembótól származik – az olasz gyártó Forma-1-ben is elismert beszállító



csak néhány egzotikus és luxusmárka által ápolt nemes hagyományt a Kia most továbbviszi. Minden Gran Turismo természetéből adódóan két irányba nemesíthető: a luxus és a sportosság felé. A Kia dizájnerei — több más ihletett tuningmesterhez hasonlóan — az utóbbit választották, amikor megalkották az USA-ban bemutatott Stinger GT Federationt, a tipushoz rendelhető különleges felszerelések összefoglalójaként. A külső finoman, de látványosan módosult, az aerodinamikai csomag az amerikai Air Design csapatának alkotása: új hátsó légterelő, új hátsó diffúzor

és légbeömlők a motorháztetőn. A Kia gurui ezeken kívül feszebb, rövidebb Eibach rugókat szereltek be, a 20 colos, TWS márkájú felnikre Falcon abroncsokat húztak, és egy mélyen dörgő, négycsövű Borla kipufogórendszert is felszereltek. A bemutatott gép motorja a csúcs, 3,3 l-es turbós V6-os, amely a módosításokkal (új légszűrők és nagyobb közteshűtő) 15 LE-vel izmosabb is lett (most 385 LE-s), de a felsorolt kiegészítők hajtáslánctól függetlenül bármelyik Stingerre felszerelhetők együtt és akár külön-külön is.



Yukgezang

fűszeres
marhahúsleves

Yukgezang

Hozzávalók 4 személyre

Leves

- 25 dkg marhahús
- 15 dkg saspáfrány
- 15 dkg szójababcsíra
- 6 fej nagy zöldhagyma
- egész feketebors, só

Fűszerszós

- 3 ek. erős paprikaszós (Gocsuzang)
- 1 ek. szójaszós
- 1 ek. őrölt szezámmag
- 3 ek. csípős fűszerpaprika
- 4 ek. salátaolaj
- 1 tk. szezámolaj
- 9 gerezd fokhagyma

Seu-twigim

Hozzávalók 4 személyre

Fejenként 5 db közepes méretű garnélarák

Bundához

- 1 tojás
- 1 csésze burgonyaliszt
- 1 csésze finom zsemlemorzsa

Joghurtos mártás

- 1 doboz natúr joghurt
- 1 ek. majonéz
- ½ ek. mustár
- ½ ek. citromlé
- 1 apróra vágott csemegeuborka
- só, feketebors

Díszítéshez

- petrezselyem
- citromszelet vagy -karika

Seu-twigim

olajban sült
garnélarák



Elkészítés lépésről lépésre

1 Mossuk meg a marhahúst és hagyjuk állni legalább egy órán át hideg vízben.



2 Két liter vízben egész feketeborsal, 1 db vörshagymával, 2 db zöldhagymafejjel főzzük teljesen puhára a marhahúst (kb. 2 óra). Forrás közben a víz felszínén keletkező habot kanállal óvatosan távolítsuk el.



3 Tisztítsuk meg a szójababcsírárt és bő hideg vízben, kevés sóval forraljuk fel.



4 Tisztítsuk meg a saspáfrányt. 4 db egész zöldhagymát vágjunk fel 10–12 cm-es csíkokra.



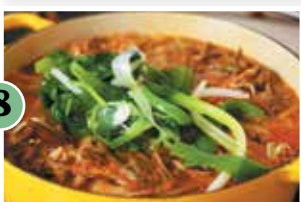
5 A puhára főtt marhahúst vegyük ki a húsléből, majd vágjuk vékony csíkokra. A húslére a későbbiekben még szükség lesz.



6 A hozzávalókat – a zöldhagyma és a húslé kivételével – tegyük bele egy edénybe, és keverjük el az előzőleg már elkészített fűszerszóssal.



7 Forró paprikás olajjal öntsük fel a 6. pontban elkészített keveréket, öntsük bele a húslét is, és az egészet forraljuk fel.



8 Végül adjuk hozzá a zöldhagymacsíkokat, és rövid ideig még forraljuk. Tálaláskor ízlés szerint sózzuk, igény szerint borsozzuk.



Elkészítés lépésről lépésre

1 A joghurtos mártás alapanyagait keverjük össze egy tálban és hűtsük le a hűtőben.



2 Készítsük elő a friss garnélarák: távolítsuk el a pácélt, de figyelem: meg kell hagyni a farokrészt és a második ízületet is. Távolítsuk el a belső részeket: vágjuk fel a hátoldalt, majd óvatosan húzzuk ki a fekete emésztőcsatornát. A kés fokával ütögetve puhítsuk meg a rák húsát. Szórjuk meg sóval és feketeborsal.



3 Hintsük meg a garnélarák burgonyaliszttel. Tipp: tegyük bele a rákokat és a lisztet egy tiszta zacskóba, majd rázzuk meg óvatosan, így a liszt egyenletesen rátapad a garnélákra.



4 Készítsünk a felvert tojásból és a lisztből sűrű tésztát. Mártuk a garnéladarabokat a tésztába, utána a zsemlemorzsaába, majd süssük ki forró olajban.



5 Jöhet a tálalás: helyezzük a garnélarák tányérra, és díszítsük petrezselyemmel, citromszelettel. Kínáljuk hozzá az 1. pontban elkészített – és időközben lehűlt – joghurtos szósz.



Vissza a városba!

Az Iniciál Autóház jóvoltából már Szombathelyen is teljes körű kiszolgálásban részesülnek a Kia ügyfelei.

Back in Town – azaz vissza a városba, éneklí a kanadai Matthew Dusk, de az Iniciál Autóház tulajdonosait nem a jazz szeretete készítette hasonló lépésre. Tizenkét év hosszú idő, és bizony, a nyugat-magyarországi nagyvárosban, Szombathelyen ekkor volt utoljára Kia-értékesítés. Akik a koreai márka termékei iránt érdeklődtek – és szerencsére azért sokan voltak így –, mind utazásra kényyszerültek a térségben, hogy márkakereskedést találjanak; majd a kötelező karbantartások, egyéb javítások miatt is el kellett hagyniuk városukat. Az Iniciál Autóháznál ezt a kényelmetlenséget, mint piaci rést ismerték fel kitűnően, és 2017-ben el is kezdődtek a tárgyalások a tulajdonosok és a vezérképviselőt Kia Motors Hungary között, annak érdekében, hogy Szombathely újra felkerüljön a Kia hazai térképére.



„A tárgyalások sikeresen lezajlottak, és csakhamar kezdetét vehette a beruházás, az átépítés. Nagy lendülettel álltunk munkához” – utal az első lépésekre Kiss Sándor, a szombathelyi Kia Iniciál Autóház márkakereskedés vezetője. „Az elmúlt 12 évben a Kia teljes átalakuláson ment keresztül. 2006-ban a kompakt cee'd érkezésével teljesen új irányt vett a márka európai értékesítési stratégiája; a frankfurti központban kimondottan az európai emberek ízlésének megfelelő autókat fejlesztenek, s ezek zömét helyben, a kontinensen is gyártják. Ennek eredményeként rendkívül kiszélesedett a modellpaletta, itt vannak a SUV-ok, az alternatív hibrid és elektromos hajtások,



a luxus Stinger – hihetetlen ívű ez a változás! A Kia piaci pozíciója szintén újraértékelődött, a vásárlók már nem más márkák olcsóbb alternatíváját keresik az autókban, mint korábban sokszor, hanem eleve ezeket szeretnék megvenni, mert tetszik nekik, bíznak bennük. Ez óriási különbség! Mindezt röviden azért vázoltam fel, mert ezek a szempontok is döntőek voltak, amikor cégünk úgy döntött, hogy belevág ebbe az izgalmas projektbe” – zárta gondolatmenetét Sándor.

Az átépítés valóban hamar befejeződött, 2017 novemberében már állt a látványában és egyéb részleteiben a Kia szigorú, globális előírásainak mindenben megfelelő, 250

négyszáz méter alapterületű bemutatóterem, s az elektromos járművek miatt töltőberendezéseket is telepítettek. Mindemellett az Iniciál hétállásos márkaszervizzel, teljes

körű (a hibrid és elektromos hajtású autókra is kiterjedő) szolgáltatásokkal, műszaki vizsgáztatással áll ügyfelei rendelkezésére. Az indulásra azonban 2018-ig kellett várni, s ennek okát Kiss Sándor árulja el. „Ahogy korábban említettem, a 'kiesett' évek során szinte minden megváltozott a Kiával kapcsolatban, mi pedig alaposan fel akartunk készülni és profi csapattal startolni. A megfelelően képzett kollégák megtalálásához szükségünk volt némi



időre, de úgy véljük, ez az első pillanattól fogva előnyünkre válik, reméljük, az érdeklődők, a környékbeliek legnagyobb öröme.”

Az Iniciál Autóház tehát mostantól a Kia nyugat-magyarországi kereskedői hálózatának új bástyája, amely Kiss Sándor szerint szilárd alapokra épült. „Kollégáink csakúgy, mint ügyfeleink rendkívül megkedvelték a márkát, így még nagyobb szeretettel, elhivatottsággal tudjuk képviselni a Kiát Szombathelyen és környékén. Mindent megteszünk annak érdekében, hogy ügyfeleink hosszú távon elégedettek lehessenek az autójukkal, valamint az általunk nyújtott szolgáltatásokkal egyaránt.” ■

Versenyszerezők

A Kia nemzetközi szerelői versenyén idén szerepelt a legjobban az európai delegáció, és nekünk, magyaroknak is volt okunk az örömrre!

A Kia Skill World Cup egyhetes, komplex rendezvény Koreában, ahol a világ minden tájáról érkező technikusok mérik össze tudásukat – 2018-ban 46 ország 58 képviselője vett részt a szöuli Osan Training Centerben tartott eseményen. Az évenkénti selejtezőket a nevező országok saját maguk tartják, itthon a Kia Motors Hungary a zsámbéki Driving Camp vezetéstechnikai központban látta vendégül azt a nyolc kollégát, akik a legmagasabb pontszámot érték el az 1. forduló online tesztjén. A 2. fordulóban elméleti és gyakorlati feladatok is vártak az urakra, ahol CAN-buszeleket kellett felismerni és mérni, beállítani egy hétfokozatú DCT váltó mechanizmusát, valamint diagnosztizálni egy konnektorból tölthető hibrid Optima PHEV indítási problémáját. A szerelői verseny harmadik és második helyezettje a Pappas Auto két munkatársa, Németh Gábor és Miklós Róbert lett, míg a győzelmet Horváth Tamás (Körös Autócentrum) szerezte meg, aki részt vehetett az áprilisi szöuli döntőn is. A koreai versenyt felkészítés előzte meg.

Koreában ugyancsak elméleti és gyakorlati próbákat kellett „kiállni”, mindemellett gyárlátogatásokon és számos érdekes, a gazdag koreai kultúra megismeré-



Szöulban, az eredményhirdetésen. Középen Byung-Yun Park, Executive Vice President Kia Motors Corporation, balra Horváth Tamás, jobbra a coach, Juhász Ákos, a Kia Motors Hungary műszaki tanácsadója és oktatója

sét célzó programon is részt vettek az országok képviselői. Bár győzni nem sikerült, a francia ezüst- és a dán bronzéremmel Európa idén szerepelt eddig a legjobban, Horváth Tamás pedig az előkelő nyolcadik helyen végzett az európai mezőnyben, amihez ezúton is szívből gratulálunk! Fred Sihler, a Kia Motors Europe vevőszolgálati alelnöke ugyancsak örömének adott hangot közleményében: „Nagyszerű volt látni, ahogy az európai régiót képviselő kollégáink versenyeztek a Kia legjobb technikusai között, s megállták a helyüket, remek eredményekkel tértek haza. A Kia célja, hogy az ilyen barátságos légkörben zajló eseményekkel egységet teremtsen, olyan környezetet, ahol a résztvevők tanulhatnak egymástól, és maguk is kitűnhetnek technikai kiválóságukkal.” ■



Koreában, a Gyeongbok Palace Tour programon

Nincs megállás

Évek óta emelkednek a Kia hazai eladásai, a márka 2018-ban eddigi legjobb eredményét érte el.



A hazai újautó-piac 2010-ben volt a mélyponton, amikor — a gazdasági válság elhúzódó hatása-ként — csupán 43 ezer új személyautó állt forgalomba.

A lassú vegetáció után, az utóbbi két esztendőben újra szárnyalni kezdtek az értékesítések. A Kia az elmúlt évtizedben folyamatosan jól teljesített, ám tavaly még nagyobb sebességre kapcsolt: 4507 eladás szerepelt a statisztikákban, ami igazán remek eredmény. És nincs megállás, idén januártól júliusig 3507 darab Kiát vásároltak itthon, 35,77 százalékkal többet, mint 2017 azonos időszakában. A jól felépített stratégiával a koreai márka évek óta tartani tudja erős, kilencedik pozícióját a gyártók közötti versenyben, rengeteg, korábban előkelőbb pozícióban lévő konkurenst maga mögé utasítva.

Ahogy Európában, úgy Magyarországon is a sportos szabadidő-autók (SUV) szegmense a legkedveltebb, nem meglepő tehát, hogy a Kia kínálatában is a divatos, tucatnyi kényelmi és biztonsági extrával felszerelt, illetve felszerelhető Sportage áll az első helyen 1108 darabbal, s így e népes, közel 120 (!) modellt számláló mezőny igazán

Egyre többen választják itthon az Optimát és az Optima SW-t – a most végrehajtott frissítés a Kia reményei szerint tovább növeli majd a rajongók táborát.

előkelő hatodik helyén áll. Ki kell emelni az első teljes értékesítési évét idén, 2018-ban futó Stonicot, amely 215 darabban nagyszerűen teljesít a B-szegmensben, a kisautó alapú crossoverek között. Örömteli a vevők érdeklődése, és büszke lehet a Kia az alternatív hajtású típusaira, különösen

a Niróra: a hibrid és plug-in hibrid (PHEV) crossover Niróból 96 darabot adtak el fél év alatt, míg a tisztán elektromos üzemű Soul EV-ből hatot. A Kia második legnépszerűbb típuscsaládja a 2018 őszén vadonatúj generációval érkező Ceed; ebből a három- és ötajtósként, valamint praktikus kombiként elérhető kompaktból összesen 1102 darabot vásároltak Magyarországon. Az Optima, és különösen a Stinger nagyon jól mutatja, hogy a Kia egyre otthonosabban mozog az üzleti, illetve a prémium limuzinok világában, a mérnöki munkát a legigényesebb vevők is elismerik.

Feltétlenül szót érdemelnek még a Venga és a Carens típusok, előbbi kategóriájának hatodik, utóbbi tizedik helyén állt a július végi statisztika szerint (280 és 197 db), de a Picanto hazai szereplése is kiváló, amely 88 darabos értékesítéssel a mini kategória hetedik helyét birtokolja. ■

*Hitről, tisztességről,
üzleti modellről és
mindezek kapcsán
a Kia márkáról
beszélgettünk Vida
Krisztiánnal,
a The Bridge Bio
növényi italokat
forgalmazó
ISH Food Kft.
tulajdonosával.*



„Csak a win-win-win-win-win... üzlet!”

A bioélelmiszer még mindig kicsit misztikusan hangzik, mikor vágtaal bele ebbe az üzletbe?

2002-ben, családi és a bioélelmiszerek iránti érzelmi motivációval. Mi tudatosan fogyasztottunk ilyen termékeket, mert hiszünk ebben, jártunk külföldi kiállításokon, vásárokon, és ez adta az ötletet, hogy jó eséllyel másokat is érdekelhet. A fivérémmel közösen vittük a projektet, és... két év múlva fejre álltunk. Csalódottan, de fel kellett ismernünk, hogy a Nyugaton piacvezető termékeinkre még nincs felkészülve a hazai vásárlóközönség.

Tehát csőd, most mégis itt ülünk, 17 embert foglalkoztatsz, a cég évi egymilliárdos forgalmat bonyolít, és ezzel komoly piaci részesedést tudhat magáénak. Mi történt?

Munka, kitartás, szorgalom és a legfontosabb: rendületlenül hittem ebben az egészben, nálam ez életfilozófia, más-képpen nem ment volna. Képtelen voltam feladni. A fejem búbjáig ért az adósság, de kerestem a megoldást, a kiutat. Még 2003-ban, Észak-Olaszországban ismertem meg egy 1994-ben alapított családi vállalkozást, amely növényi italokkal foglalkozott, és merész döntést hoztam: egyetlen

termékre, a tejhelyettesítő, növényi alapú italokra álltam át, és a The Bridge Bio márka gabonaitalait kezdtem forgalmazni – immáron egyedül, a testvérem nélkül irányítva a céget. Kőkeményen dolgoztam, rogyásig pakoltam a piros, rozoga, japán kisautómat, ingáztam a raktár és a boltok között, arra építve a taktikát, hogy mindenhol legyen ott a termék. Bő négy év alatt jutottam el oda, hogy nullán álltam, kifizettem az adóságaimat. Alulról kezdtem, bioboltok, zöldségesek, kisboltok, majd évről évre terjeszkedve alakult ki a mostanra multikkal kiegészült, 2500 közvetlen partneres hálózat. 2010-ben csatlakozott hozzám régi barátom, Czvitkovics Zsolt, akivel a The Bridge Bio márka számára együtt építettük ki a kelet-európai láncot 12 országgal, de ebből a projektből már kiszálltunk, jelenleg csak a hazai piacra fókuszálunk.

Hogy találtál rá a Kiára?

Ez kettős szál. Egyrészt az első komoly autóm évekkal ezelőtt egy korábbi, fekete Sorento terepjáró volt, amit nagyon megkedveltem. Másrészt van egy filozófiám: mindig olyan üzleteket akarok kötni, amin mindenki nyer. A gyártó, én mint eladó és a vevő, akit „nem húzok le”

tisztességtelenül, nem lopom meg, mert ő is a partnerem. Úgy építettük fel a kereskedelmi rendszerünket, hogy lélekben egyszerre vagyunk kisvállalkozók hittel és szeretettel, közép vállalkozók, akik fejlődni, építeni akarnak, és multik, ahol megvan a szerve-zettség, a rendezettség. És így mindez együtt nekem pontosan a Kia, magamat, magunkat látom benne. Itt Európában a semmiből jött ez a márka, meg kellett mutatnia, hogy kicsoda – és megmutatta. Számomra az új Sorento a világ leg-szebb és legkényelme-sebb autója, beleszerettem, imádom, elvárászol. Büszke vagyok rá!

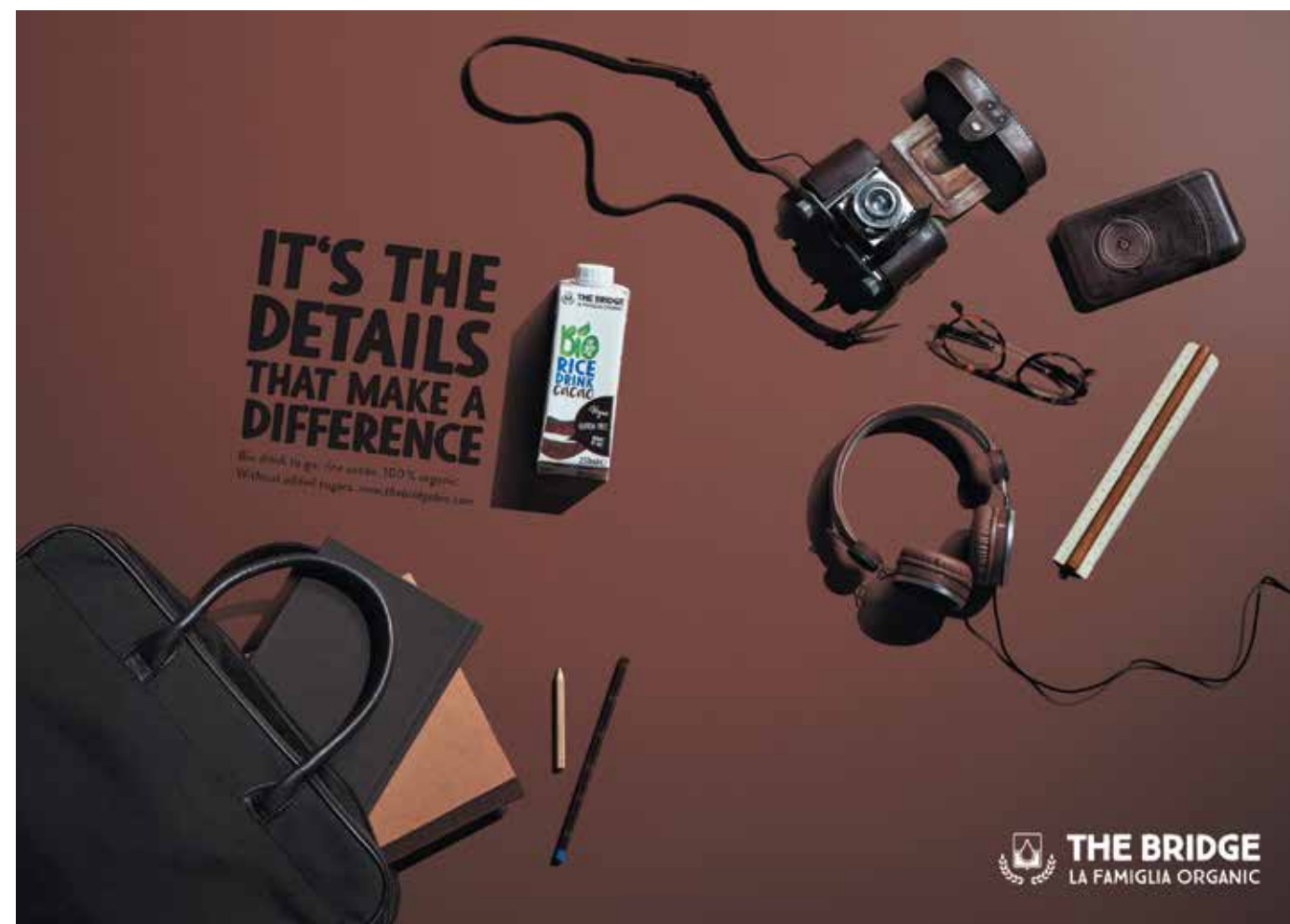
Mik a terveid a jövőre nézve?

A 21. században élünk, hiszek egy jobb világban, az új generációban, a mai huszon- és harmincévesekben. Mondjuk úgy, a kereskedelmi rendszerünk már elbírja, hogy ha olyan biotermékekkel találkozunk, ami maximálisan megfelel az

elvárásainknak, akkor bővítsük a portfóliót. Ezen a területen is sok az izgalmas, tehetséges startup, ezeknek próbálunk a saját módszerünkkel segíteni – már van is egy fantasztikus csapatunk! A közeli végcél pedig egy új brand, a La



Vida bevezetése, amely ételmód és életmód, egy merőben új, de hitünk szerint az emberek életét, felfogását pozitívan megváltoztató szemlélet, s ezen a branden keresztül szeretnénk kommunikálni, hogy mit gondolunk mi a világról. ■





H-9740 Bükfűdö,
Golf út 4.



+36 94 801 600



www.greenfieldhotel.net
info@greenfieldhotel.hu



Wellness



Konferencia



Golf



www.greenfieldhotel.net



Kia Márkakereskedők listája

NÉV	IRSZ CÍM	TELEFON	E-MAIL	WEBCÍM
Hiezl Autóház Kft.	6500 Baja, Kölcsey utca 73.	+36 79 422-422	info@hiezl.hu	www.hiezl.hu/kia
Körös Autócentrum Kft.	5600 Békéscsaba, Szarvasi út 66.	+36 66 450-450	kiakoros@kiakoros.hu	www.kiakoros.hu
Duna Autó Zrt.	1037 Budapest III., Zay utca 24.	+36 1 801-4242	kia@dunaauto.hu	www.dunaauto.hu/kia
Wallis Kft.	1106 Budapest X., Kerepesi út 85.	+36 1 260-7777	info@kiawallis.hu	www.kiawallis.hu
Pappas Auto Magyarország Kft.	1117 Budapest XI., Hunyadi János utca 6.	+36 20 984 7190	gyorgy.juhasz@pappas.hu	www.pappas.hu/kia
Pappas Auto Magyarország Kft.	1133 Budapest XIII., Pannónia utca 82-86.	+36 70 409-6059	norbert.leib@pappas.hu	www.pappas.hu/kia
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	2151 Budapest XV., Fehérkő út 4/b	+36 27 537-681	kiabp@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia
Zakar és Társa Kft.	2700 Cegléd, 4. sz. főút 69. km	+36 53 505-917	info@zakartsa.hu	www.kiazakar.hu
OMP Autóház Kft.	4002 Debrecen, Balmazújvárosi út 38.	+36 30 408-6085	kia.kereskedes@ompautohaz.hu	www.kiadebrecen.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	3300 Eger, Kőlyuk utca 6.	+36 36 889-115	eger@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia
M6 Kft.	2030 Érd, 6-os főút 23. km	+36 23 523-101	info@kiaerdm6.hu	www.kiaerdm6.hu
Gablini Kft.	2100 Gödöllő, Blaháné út 2.	+36 28 416-203	info@kiagablini.hu	www.kiagablini.hu
Autentik Motor-Car Kft.	9012 Győr, Mérföldkő út 1.	+36 96 556-270	kia@autentik.hu	www.kia.autentik.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	5100 Jászberény, Jákóhalmi út 40.	+36 57 505-505	kiabp@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia
Dakó Kft.	6000 Kecskemét, Mindszenti krt. 53.	+36 76 508-851	kia@dakokft.hu	www.dakokft.hu/kia
Gadácsi Autóház Kft.	8360 Keszthely, Tapolcai út 54.	+36 83 511-040	info@gadacsi.hu	www.kiagadacsi.hu
Univer-Car Kft.	3527 Miskolc, József A. utca 62/A	+36 46 502-980	kiamiskolc@univercar.hu	www.univercar.hu/kia
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	4400 Nyíregyháza, Orosi út 20/A	+36 42 462-375	nyiregyhaza@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia
Pappas Auto Magyarország Kft.	7360 Pécs, Kocsz utca 125.	+36 20 419 8280	tamas.orning@pappas.hu	www.pappas.hu/kia
Orientik Motor-Car Kft.	9400 Sopron, Győri út 42.	+36 99 505-345	info@kiasopron.hu	www.kiasopron.hu
Pappas Auto Magyarország Kft.	6725 Szeged, Vásárhelyi Pál út 13.	+36 20 772 1852	eva.pajko@pappas.hu	www.pappas.hu/kia
Pappas Auto Magyarország Kft.	8000 Székesfehérvár, Seregélyesi út 131.	+36 70 967-7447	zoltan.mohai@pappas.hu	www.pappas.hu/kia
Autó-Hof Kft.	7100 Szekszárd, Palánki út 1.	+36 74 529-885	info@kiaszekszard.com	www.kiaszekszard.com
Iniciál Autóház	9700 Szombathely, Vásártér u. 3.	+36 94 508 908	info@kiaszombathely.hu	www.kiaszombathely.hu
Maros Trans Kft.	2600 Vác, Szent László út 29.	+36 20 971-5365	szalon@kiavac.hu	www.kiavac.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	8200 Veszprém, Gladsaxe utca 1.	+36 88 591-190	veszprem@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia

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 tesztekkel származik, modellek közötti összehasonlítás céljából. A tesztadatok nem tartalmaznak semmilyen garanciát az adott gépjármű valós üzemanyag-fogyasztását illetően.



Megújult
SPORTAGE