Kia magazin

2021 / 1

Magyarország legnépszerűbb elektromos autója 2020-ban.[1]

Kia e-Niro

[1]A Datahouse Kft. Új forghely Szgk 100%E országos riport HU alapján. A hirdetésben megjelenített autó illusztráció. A Kia e-Niro elektromos modell hatótávja (közepes/nagy hatótáv): 289/455 km; elektromosenergia-fogyasztása[1]: 15,3–15,9 kWh/100 km; CO_2-kibocsátása (vegyes): 0 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 melletti kibocsátás) vizsgálattal kiegészített új WLTP (könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás) szerinti mérési ciklussal történt. Az adatok tájékoztató jellegűek, egyes konkrét mérési eredmények ezektől eltérhetnek, különbségeket mutathatnak. *Jelen hirdetésben feltüntetett adatok a www.kia.com/hu/szerviz/7-ev-garancia és a www.kia.com/hu/jogi-nyilatkozat oldalakon foglaltakkal együttesen érvényesek. Minden jog fenntartva. © Kia Hungary Kft.

7 ÉV GARANCIA*

Nagy Norbert,
a Kia Hungary ügyvezető elnöke

Kedves Olvasó!

A tavalyi évet különlegesnek könyveltük el, de akkor még nem gondoltuk, hogy az idei még különlegesebb lesz. A kiújuló járványhelyzet továbbra is kihívásokkal teli időszakot eredményezett, amelyet remélhetőleg most már sikerül magunk mögött tudnunk.

Az idei év nem csak kihívásokkal, de a Kia számára változásokkal teli év is. Teljes arculatváltáson megyünk keresztül, amely a logónk, a színvilágunk, beleértve magazinunk megújulását is jelenti. A márka átalakulásával, az elektromos autók piacán előretörő szerepével az év első felében előkelő helyet ért el az értékesítést tekintve mind Európában, mind világszerte. A magyarországi eredményeink önmagukért beszélnek, melyekért ezúton szeretném kifejezni köszönetemet ügyfeleinknek a bizalmukért; a márkakereskedésekben és az importőrnél dolgozó összes kollégámnak az odaadó és eredményes munkájáért.

Ebben a magazinban bemutatjuk újdonságainkat és az ezekről szóló teszteket, különösképpen az új Sorento plug-in hybridről és az e-Soul-ról, de beszámolunk a gyártás megkezdése előtt Magyarországon járt vadonatúj elektromos modellünkről, az EV6-ról és az azt bemutató eseményről is.
Számos, más izgalmas és érdekes cikkel és interjúval kínálunk még tartalmas időtöltést a magazinnal. Tartson velünk a Kia izgalmas világába!

Jó egészséget kívánok mindenkinek, vigyázzanak magukra és családjukra!

KIA MAGAZIN

Kiadja a Kia Hungary Kft. (a Kia magyarországi vezérképviselete). ■ 1117 Budapest, Budafoki út 56. ■ info@kiahungary.hu ■ www.kia.com ■ Felelős szerkesztő: Rusótzky Viktória ■ Design, tipográfia: Nagy Orsolya ■ Nyomda: Pauker Nyomdaipari Kft. ■ Megjelenik évente kétszer. ■ A közölt fotók és írások csak a kiadóval történt egyeztetés után használhatóak fel. ■ A magazinban szereplő árak tájékoztató jellegűek.

Kövess minket
a közösségi médiában!

Megújul a Kia

Pozitív változások

A mozgás inspirációját hirdeti a Kia új szlogenje, a „Movement that inspires", amely a koreai márka teljes átalakulásának fontos eleme. A vállalat neve Kia Motors helyett mostantól egyszerűen csak Kia, az autókra pedig ennek szellemében újratervezett emblémák kerülnek fel. A változás érinti a magyarországi leányvállalatot is: Kia Motors Hungary helyett Kia Hungary a hivatalos elnevezés.

Movement that inspires

2026-ig összesen tizenegy új elektromos Kia modell érkezik

A Kia globális célja, hogy magas minőségi és technológiai színvonalú, fenntartható mobilitási szolgáltatóvá váljon, az ezzel kapcsolatos törekvéseket a vállalat közép- és hosszútávú terveit összefoglaló Plan S tartalmazza. A három fő pillér az elektromobilitás, az új mobilitási módok (pl. autómegosztók) bevezetése, valamint speciális járművek piacra vezetése – utóbbiak közül az első modell 2022-ben érkezik.

Kia Carnival

Nagyszerű nagyterű

Észak-Amerikában a Sedona örökébe lépve újra hódít a Carnival. Három sorban akár nyolcan is utazhatnak, a felnik 17-19 colosak, de motorból csak egyféle szívó benzines van, ám ez minden célra ideális: a 3,5 l-es V6-os GDI 290 LE-s teljesítménye és 355 Nm-es nyomatéka nyolcfokozatú automata váltón át jut az első kerekekhez. A vontatási kapacitás 1,5 tonna, így kisebb csónak, lószállító nem okozhat problémát. A négyféle komfortszint tág teret enged, a Carnival mindent megad, amire a Kia ma a biztonság és az infotainment rendszerek területén képes.

Az oldalajtókat villanymotorok mozgatják (alap a kulcs nélküli kezelés), a legkisebb érintőképernyős kijelző is 8,0 colos, a hifi 12 hangszórós *BOSE* és az alapfelszereltség része a vezetéknélküli telefontöltés, illetve az okostelefon tükrözés.

Európába belátható időn belül nem jön a Carnival

Ülhetnek ketten is a második sorban

Új elnök a Kia Hungary élén

Rangos elismerés

Nagy Norbert, a Kia Hungary ügyvezető elnöke

A Kia Corporation 2021. január 1-jei hatállyal Nagy Norbertet nevezte ki a magyarországi leányvállalat, a Kia Hungary ügyvezető elnökének. A kinevezés különösen megtisztelő, mert világszerte csupán néhány olyan vállalat van, amelynek élén nem koreai vezető áll. Európában eddig csak Svédországban és Angliában, idén szintén január 1-jétől pedig Franciaországban kezdte meg működését ez az új szervezeti felállás, helyi vezetővel az élen. A 43 éves szakember 2007 óta ügyvezető igazgatóként irányította a Kia Motors Hungary munkáját. Pályafutása során a Kia látványos növekedésen és fejlődésen ment keresztül Magyarországon, mind a vállalat értékesítési eredményeinek és piaci részesedésének növekedése, mind a márkakereskedői hálózat fejlődése tekintetében. Nagy Norbert irányításával a nevében is megújult Kia Hungary a márka jövőbeli terveit megfogalmazó Plan S céljainak megvalósításán dolgozik majd a további márkaépítés, növekedés és fejlődés érdekében.

Négymillió zsolnai Kia

Mérföldkő

2006-ban, az akkor új modellként és 7 éves garanciával érkező, Európának szánt kompakt cee'd-del kezdte el működését a szlovákiai Zsolnán található üzem, a Kia európai gyártási központja, amely ma is kulcsszerepet játszik a márka életében. A hatékony működésű, díjnyertes komplexum 2012-ben már egymillió autónál tartott, majd háromévente újra és újra milliomossá vált - a négymilliomodik legyártott példány idén egy fehér Sportage

volt. A 7,5 km hosszú gyártósoron összesen nyolc modell készülhet párhuzamosan, jelenleg innen gördül le a teljes Ceed-család (ötajtós, kombi, ProCeed, XCeed) és a Sportage. A 3700 dolgozót foglalkoztató, legutóbb 70 millió eurós beruházással korszerűsített létesítmény a szlovákiai térség gazdasági motorja, amely már hibrid-kompatibilis benzinmotorok előállítására is alkalmas.

Fehér Sportage lett a jubileumi példány

Közös házba került a két kijelző. A színek és anyagok tökéletes harmóniát teremtenek

Kia Sportage
Korszakváltó

A Sportage elvitathatatlanul a Kia egyik legsikeresebb modellje, 1993-ban jelent meg és a hamarosan a magyar piacra is megérkező generáció már az ötödik lesz a sorban. Az újdonság a Plan S stratégia szerint fogant, azaz friss, egyedi formatervet és különleges arculati elemeket vonultat fel, továbbá a hagyományos belső égésű (1,6 l-es turbós benzines és 1.6 l-es dízel) erőforrások mellett az autó villamosított hajtáslánccal, illetve hajtásláncokkal is elérhető lesz. A belső térben új szintet jelent a kategóriában az anyagminőség és a helykínálat, a vezető előtt és középen is egy-egy 12,0 colos kijelző található, utóbbi természetesen érintős.

Az új Sportage sorozatból – a modell 28 éves történelme során most először – kifejezetten az európai piacokra szánt változat is készül, mely szeptemberben debütál a kontinensen (a képen nem az európai verzió látható).

Egyedi fényszóró-kialakításával és az újragondolt tigrisorr hűtőmaszkkal karakteresebb lett a Sportage

Különleges a gyémánt-mintázatú hűtőmaszk

Kia K8
Presztízs

Elsőként a vadonatúj K8 limuzinon tűnt fel a Kia új logója. A Koreában bemutatott, 5 m hosszú luxusmodell a márka új formatervét tükrözi, elöl az új tigrisorr hűtőmaszkkal. A belső is megújult a korábban megszokottakhoz képest, a K8 pultja hasonló kialakítású, mint az elektromos EV6-é, és természetesen a Kia legmodernebb telematikai rendszerét vonultatja föl, két 12,0 colos képernyővel a műszerfalon. A helykínálat elöl-hátul egyformán nagyvonalú, az anyag- és összeszerelési minőség kiváló. A motorsor 2,5 és 3,5 l-es benzinmotorokkal indul, hamarosan pedig jön az 1,6 l-es turbós benzines hibrid. Az új K8 sikerét előrevetíti, hogy 12 nap alatt 24 ezer előrendelés érkezett rá.

Csúcstechnika, ergonómia és kényelem - a luxus új szintje

Világ Női Autója 2021
Győzelem

Mindent tud az új Sorento és ezt a zsűri kategóriájának első helyezésével díjazta

2010-ben az új-zélandi Sandy Myhre alapította a Világ Női Autója (WWCOTY) díjat, amelynek zsűrijét 38 ország 50 autós újságírónője alkotja. A szaksajtó képviselői kifejezetten vásárlói szempontok alapján keresik a legjobb modelleket, a Kia pedig tavaly remekül szerepelt: a városi autók között az XCeed, a zöld modellek között pedig a tisztán elektromos e-Soul végzett az élen. 2021-ben az új Sorento tovább folytatta a sorozatot, ugyanis kategóriájában, a nagy SUV-ok között az első helyen végzett. Előnyt jelentett a széles és egyben zöld választék, hiszen a típus már hibrid és tölthető, akár 70 km-es elektromos hatótávot adó plug-in hibrid hajtáslánccal is választható, továbbá a legfontosabb vizsgált szempontok (biztonság, menetdinamikai jellemzők, minőség, ár, dizájn, garancia) szintén a versenytársak elé helyezték a koreai modellt.

Kia e-Niro győzelem a J.D. Power felmérésén
Van-e jobb?

A címbéli kérdésre a válasz, hogy a jelek szerint nincs, ugyanis a Kia e-Niro győzött a J.D. Power új, elektromos-autós felmérésén (EVX). Most először, közel 10 000 villanyautó tulajdonosát kérdezték meg olyan, a mindennapi használathoz szorosan kötődő jellemzőkről, mint az üzemeltetési költségek, a hatótáv és a vezetési élmény. A széleskörű felmérés célja az volt, hogy kiderüljön, milyen valószínűséggel választanának újra elektromos járművet maguknak, és mennyire ajánlanák másoknak is a vásárlást. A válaszok alapján a Kia e-Niro új lehetőségeket kínál mindazoknak, akiket vonzanak az egyre népszerűbb crossoverek, ugyanakkor az elektromos autózás nyújtotta előnyökre is vágynak. 395 Nm-es forgatónyomatékával és négyféle menetmódjával az e-Niro mindent tud, amit ebben a kategóriában a vevők ma elvárnak, mindemellett egyszerre rugalmas, gyors, fejlett technológiájú és stílusos.

2021-ben a Kia e-Niro győzött a nagysorozatú elektromos modellek között a J.D. Power felmérésén

Tervszerűen

A Kia a jövőben elsősorban az elektromos autókra és a mobilitási szolgáltatásokra koncentrál, és e kiemelt szempontok alapján átdolgozva mutatta be a terveit felsoroló új Plan S-t.

Plan S - ez foglalja össze a Kia közép- és hosszú távú terveit, olyan innovatív területekre összpontosítva, ahol a koreai márka piacvezető szerepre tör a járműiparban: ez pedig az elektromobilitás, a konnektivitás, a mobil szolgáltatás és az autonóm közlekedés (önvezető járművek). A Kia előkésztve, remekül időzítette fejlesztéseit, illetve piaci nyitását az elektromos autók felé, így a jövőbeni stratégiáját biztos alapokra tudja építeni. A tisztán villanymotorral hajtott típusok, az e-Niro és az e-Soul mellé megérkezett a márka megújulását is hirdető, akár 500 km-t meghaladó hatótávú EV6, ám ez csak a kezdet,

„A Kia 2021-re újjászületett. Friss a logónk, a dizájnunk és megújult a cég neve is. Mostantól olyan márka vagyunk, amely még inkább inspirálja ügyfeleit és új mobilitási élményeket kínál."

– Ho Sung Song, a Kia elnöke és ügyvezetője

A Plan S három új alappillére

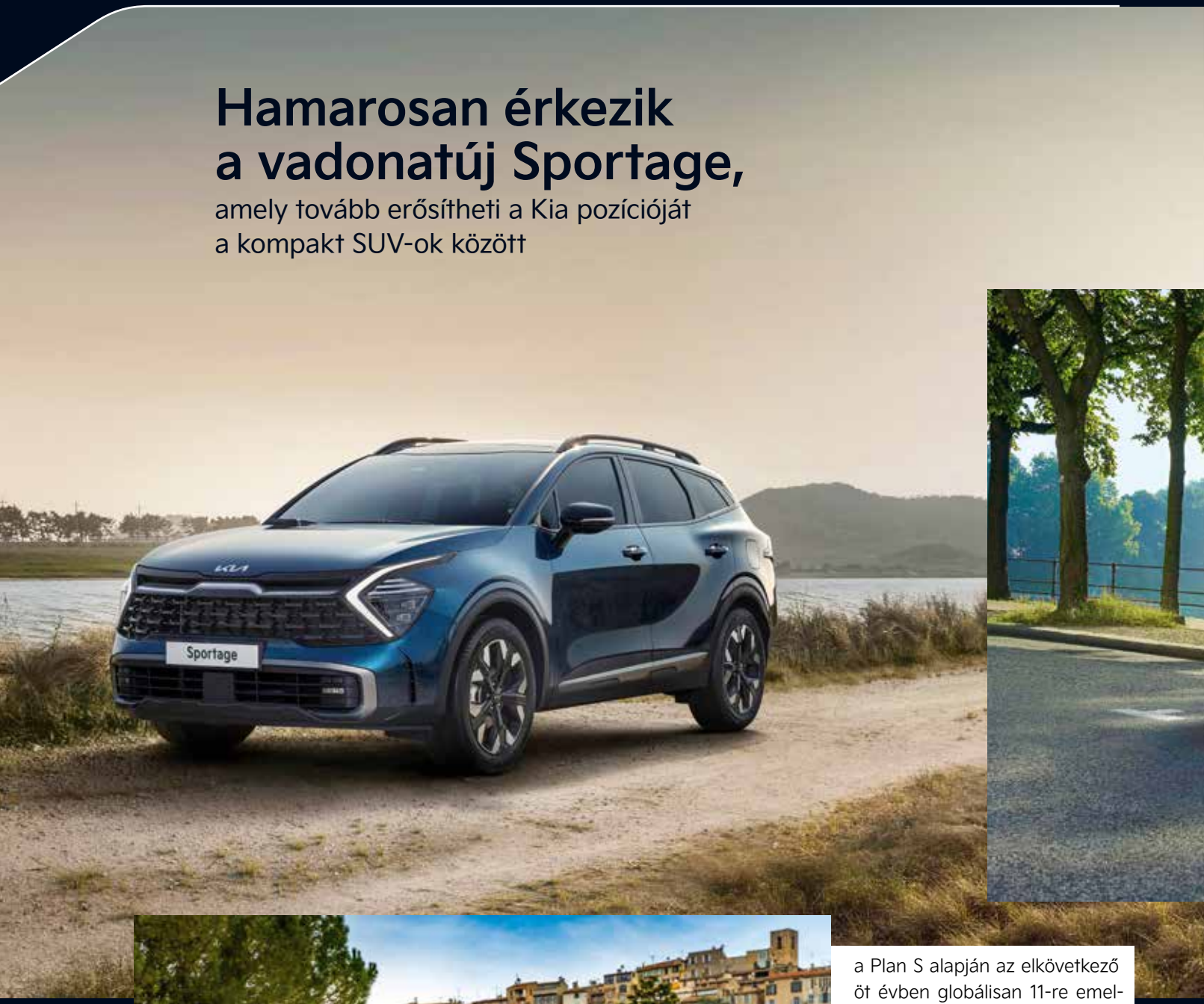
2021-ben a Kia Corporation teljes átalakuláson megy keresztül. Az autókon feltűnik az új logó, változik a dizájn, a vállalat neve, ám ennél sokkal többről van szó, hiszen a piaci stratégia is alapjaiban lesz más: a cég üzleti portfóliója kiszélesedik, a márka a belső égésű hajtásoktól az elektromos közlekedés irányába fordul. Az új Plan S stratégia három fő pillérre épül, az elektromos járművek értékesítésének felgyorsítására, a speciális járművek üzletágára és a mobilitási szolgáltatások bővítésére.

A tervek szerint 2030-ra a Kia világszintű értékesítésének 40 százalékát környezetbarát (elektromos, hibrid és plug-in hybrid) típusok adják majd, a tervezett értékesítési darabszám ezeknél 1,6 millió jármű. E cél teljesítése érdekében a márka 880 000 darabra kívánja emelni a tisztán elektromos hajtású modelljeinek éves értékesítését, amellyel egyidejűleg a világpiac egyik legnagyobb villanyautó gyártójává kíván előlépni. 2026-ig 11 tisztán elektromos hajtású újdonság érkezik, ebből 7 már kifejezetten az akkumulátoros-elektromos hajtásokhoz tervezett E-GMP padlólemezen, további 4 pedig a korábbi belső égésű hajtással futó modellek bázisán. Az E-GMP-alapú modellekkel – elsőként az EV6-tal – a kínálat élére törnek, ami a hatótávot, a menetteljesítményeket, a helykínálatot és a technikai töltetet illeti.

▼

Hamarosan érkezik a vadonatúj Sportage,

amely tovább erősítheti a Kia pozícióját a kompakt SUV-ok között



a Plan S alapján az elkövetkező öt évben globálisan 11-re emelkedik majd a számuk, amivel a Kia minden kategóriában, sokféle vásárlói igényt képes lesz kielégíteni, például az egyre inkább az alternatív hajtások felé forduló európai térségben. A számok egyértelműen fordulatra utalnak: például 2020 első negyedévében a tisztán elektromos hajtású, akkumulátoros autók értékesítése számottevően, 75%-kal nőtt 2019 hasonló időszakához képest, ami azt

is jelentette, hogy a helyi emisszió nélküli modellek a Kia európai eladásainak 6%-át adták - egy évvel korábban ez a mutató még csak 2,9% volt. A Kia ötéves (2026-os) célja évi 880 000 akkumulátoros villanyautó (BEV) értékesítése világszerte, továbbá az európai eladásoknál a 20%-os arány elérése az elektromos modelleknél. A Kia európai értékesítési stratégiáját erősíti, hogy az új típusoknak legalább egy villamosított hajtásláncú, azaz könnyű hibrid, hagyományos hibrid, kívülről tölthető plug-in hybrid, vagy tisztán elektromos változata is lesz - a Ceed

mellett már ilyen az új Sorento is, amely dízel, hibrid és tölthető plug in hybrid hajtáslánccal egyaránt választható -, így eme fejlett hajtástechnológiák remélhetőleg az európai értékesítések egyre nagyobb hányadát adják majd. Ami a műszaki tartalmat illeti, a villanyautók 400 vagy 800 V-os töltési lehetőséggel fognak érkezni, gyors energia felvételt lehetővé téve a vevők igényeinek, illetve az adott típusok használati módjának függvényében. Mindkét rendszer alkalmas lesz otthoni és/vagy utcai töltésre, de a 800 V-os egyértelműen a jellemzően hosszú távokat autózó, így sokszor gyorstöltésre kényszerülő vásárlóknak készül, míg a 400 V-os - ahogy az e-Niro és az e-Soul is - szintén alkalmas gyorstöltésre, de inkább azoknak való, akik rugalmasabbak a töltési lehetőségek tekintetében. ■

▼

Ezek az autók mobil okoseszközként működnek majd, fejlett telematikával is kiegészített navigációs rendszerrel (AVNT), online frissítési szolgáltatásokkal (OTA) és igény szerint alakítható funkciókkal (FoD). Hasonlóan fontos az önvezetés, a Kia első, kifejezetten elektromos hajtásúnak tervezett modellje, az EV6 2-es szintű autópályás önvezető képességekkel bír, 2023-tól pedig az autópályás közlekedést jelentősen megkönnyítő Highway Driving Pilot (HDP) is megjelenik majd, amely fontos lépés a 3-as szintű önvezető képességek irányába.

Új lehetőség a márka számára speciális felhasználásra tervezett modellek területe, az első ilyen Kia várhatóan 2022-ben születik, a további hasonló járművek pedig a piaci igények alakulásának függvényében. A globális terv az évi egymillió darabos értékesítés 2030-ra, amivel a Kia rögtön a kategória piacvezető márkái közé kíván kerülni. A hatékonyság érdekében külön padlólemez család született ezekhez a modellekhez, és az üzletág további fejlesztése érdekében a Kia együttműködési megállapodásokat kötött több céggel, kifejezetten vezető nélküli és e-commerce használatra tervezett elektromos, járóképes platformok közös tervezése céljából. Ettől függetlenül – a piaci előrejelzések alapján – a koreai márka a saját padlólemez családját is fejleszti.

A mobilitási szolgáltatások vezérfonala az autómegosztás, amellyel a Kia a legfontosabb területekre koncentrál. A Spanyolországban futó Wible autómegosztó rendszer két profillal: a Wible Más (több) és a Wible Empresas (üzleti) szolgáltatással egészül ki. A 2020-ban, Olaszországban bevezetett Kia Mobility újabb európai országokban jelenik meg. Végezetül – az állami és az üzleti szektorban – előfizetéses autómegosztást is kínál majd a Kia, elektromos járművekkel. Itt az autókat hétköznapokon üzleti, míg hétvégéken magáncélra lehet bérbe venni. A Koreában 2019-ben megjelent Kia Flex előfizetési program két év leforgása alatt megérett a globális megjelenésre: mint Kia Subscription már idén piacra lép. A rendszert a Hyundai Motor Group által felvásárolt Sixt Leasing működteti, s a járművek ennek helyi partnerein keresztül lesznek elérhetők.

Inspirál

A tisztán elektromos EV6 belépő a Kia új világába. Egy olyan autó, amely méltó módon szemlélteti mindazt, amit a koreai márka a 21. századi mobilitásról gondol.

Tudjuk, hogy 2006-ban sokan mosolyogva legyintettek, amikor a Kia bemutatta az akkor vadonatúj első cee'd modellt, azzal az elsősorban Európának szóló üzenettel, hogy a közeljövőben hatalmas – a termékei által innovatív – átalakuláson megy majd keresztül a koreai márka. Most, másfél évtizeddel később már nem kell bizonygatnunk, hogy az évek során a Kia megkerülhetetlen szerepelője lett a piacnak, az eredményeink önmagukért beszélnek, és ahogy 2006-ban, úgy most sem állunk meg. Újabb fordulóponthoz érkeztünk: az elektrifikáció hihetetlen gyorsan, alapjaiban forgatja fel a járműipart és mi tudjuk, hogy aki későn lép, pláne, aki nem mer lépni, az lemarad. A Kia villanyautói már napjainkban a legnépszerűbb akkumulátoros típusok közé tartoznak, mind az e-Niro, mind az e-Soul többszörös nemzetközi és hazai díjnyertes modell. Ám mindaz, amire képes, amivel meghatározó szereplője lehet a 21. századi elektromobilitásnak, csak most következik. Nem véletlen, hogy a márka az új embléma és az új szlogen bevezetését is éppen erre a fontos pillanatra időzítette: 2030-ra kitűzött vállalati cél, hogy a teljes járműgyártási mennyiségre vetítve elérje a 40 százalékot a Kia hibridek (HEV), tölthető hibridek (PHEV) és tisztán elektromos hajtású akkumulátoros (BEV) modellek globális értékesítési aránya. Ehhez pedig

Nem véletlenül kap sportüléseket a GT, hiszen gyorsulása, ívmeneti képessége vetekszik az igazi sportkocsikéval. A féknyereg színe visszaköszön a varrásoknál és a belső fényeknél

rengeteg újdonságot vezet be a vállalat: a következő öt évben világszerte 11 friss, elektromos Kia érkezik innovatív műszaki megoldásokkal és látványos formai részletekkel. És mikor kezdődik az offenzíva? Ez már nem jövő, hanem jelen idő, hiszen az újhullámos EV6 már Magyarországon is elérhető, sőt, az első 50 gyártási hely hazai lefoglalásához 24 órára sem volt szükség! Sokat jelent a márka iránt tanúsított ilyen mértékű vásárlói bizalom.

Az EV6 az első Kia, ami a már kifejezetten elektromos járművekhez fejlesztett E-GMP padlólemezre épül, amelynél nem gond sem a hátsó-, sem az összkerékhajtás dupla motorbeépítéssel, azaz a szegmensben felmerülő vásárlói igények teljes mértékben lefedhetők. A helytakarékos motorelrendezéssel kialakított 2,9 m-es tengelytáv luxusautós helykínálatot ad, holott az autó a 4,7 m alatti teljes hosszúságával a középkategóriába tartozik. A forma klasszikus értelemben véve nehezen kategorizálható, ám éppen ezért izgalmas: az EV6 nyújtott, ötajtós kompaktnak tűnő crossover, kupésan lejtő tetővel, rövid túlnyúlásokkal, összességében dinamikus megjelenéssel. A kabin tágassága osztályon felüli, a padlóba süllyesztett, részben teherviselő elemként is funkcionáló akkumulátor nem rabol értékes teret, s így az utasok mellett a csomagoknak is bőven marad hely, a hátsó traktus variálástól függően 520-1300 l-es, míg elöl 20 vagy 52 l-es rekesz található, hajtásmódtól (tehát az első villanymotor meglététől) függően.

A helykínálat mellett a tervezők különös figyelmet fordítottak a felhasználóbarát kialakításra, a prémium anyag- és tökéletes összeszerelési minőségre, valamint a praktikus részletekre. Digitális világunkat eluralták a különféle kijelzők és érintőképernyők, az EV6 azonban megmutatja, hogyan lehet a csúcstechnológiát egyszerre ízléses és izgalmas köntösbe bújtatni. A vezető előtti vetített műszeregység, valamint az infotainment egy-egy 12,0 colos, kiváló felbontású és így kontrasztosan éles képet adó, egymás mellé tett képernyőjének közös, ívelt ház ad otthont; míg középen feltűnik az e-Niróéhoz hasonló és látványos lebegő konzol, középen a menetirányválasztó-tárcsával. Sok a rakodási lehetőség – a Kia tervezői szerint az izgalmas külső mellett hasonlóan fontos az otthonos, kényelmes, praktikus belső – és

Nem tanulmányautó, a Kiánál az innováció már régóta nemcsak a műszaki tartalomra, de a formatervre is érvényes. Fontos információ, hogy 35%-os akkumulátor töltöttségi szintig az EV6 tekintélyes 1,6 tonnát vontathat

az EV6-nál a környezetvédelem is hangsúlyos szerepet kap: az ülések huzata újrahasznosított műanyagból készített, tartós szövet, amihez ülésenként 111 darab PET palackot használnak fel.

A Kia fejlett vezetéstámogató rendszerének (ADAS) újdonságai mind megtalálhatók az EV6-ban, így többek között a veszélyes kiszállást a gyerekzár aktiválásával megelőző kiszállás-segéd, vagy az autópálya-asszisztens, amelynél elegendő a kormányon tartani a kezünket és indexelni, az autó magától vált sávot. Már nem újdonság a Kiánál, de még mindig sci-fi jelenség a távirányítós parkolósegéd (RSPA), amelynél a vezető kívülről, távirányítással mozgatja a járművet, a head-up kijelző pedig kiterjesztett valóság (AI) alapú látvánnyal kápráztat.

A technikai töltet több mint meggyőző, az EV6 rögtön kétféle kapacitású (58,8 és 77,4 kWh-s) lítiumion akkumulátorral és kétféle hajtással választható. A 0–100 km/h-s gyorsulások ideje kiviteltől függően 5,2–6,2 s közötti, a WLTP szerinti hatótáv pedig 510 km is lehet. A belépő teljesítmény a kisebb teleppel és hátsókerék-hajtással 170 LE (350 Nm), összkerék-hajtással 235 LE (605 Nm). Ugyanez a nagyobb akkuval és hátsókerékkel 229 LE (350 Nm), összkerékkel 325 LE (605 Nm). Jó hír, hogy bármiféle segédberendezés, adapter nélkül lehet 800 V-ról

Horizontálisan sávos az elrendezés: felül egy vonalban a műszerek, így könnyű az áttekintés, alatta szintén egy vonalban a szellőzők. Az EV6 egyszerre környezettudatos és prémium, az ülésszövet alapanyaga újrahasznosított PET palack, a hifit az angol specialista, a Meridian fejlesztette

Teljesen más, mint amit a Kiától eddig megszoktunk. Ez a GT-line, amelynek sportosabb megjelenése többféle teljesítménnyel és kétféle hajtással kombinálható

Az elektrifikáció alapjaiban forgatja fel a járműipart, és aki nem mer lépni, vagy későn teszi, az lemarad. A Kia lépett, és az EV6-tal a jövő formálója kíván lenni.

21 colosak az alufelnik. A mögöttük lévő színes féknyergekről azonnal felismerhető a csúcsmodell GT, amely 15 mm-rel hosszabb, 10-zel szélesebb és 5-tel alacsonyabb a belépő EV6-nál

is tölteni, 350 kW-os gyorstöltéssel 10-ről 80%-ra telíteni pedig elegendő csupán 18 perc, így 100 km-re elegendő hatótávhoz alig kell több 4 percnél. Az autó fejlett töltésszabályzója (ICCU) képes kommunikálni a töltőrendszerrel, így akár megfordítható az energiaáramlás iránya, amivel 3,6 kW energia vételezhető – ezzel külső fogyasztók, pl. nyaralóban tévé, légkondi, világítás működtethető, sőt, lehetőség van másik villanyautó töltésére is. A hatótáv növelését szolgálja a több fokozatban állítható és akár egypedálos vezetést nyújtó regeneratív fékrendszer, vagy a hőszivattyú, amely a hűtőrendszer veszteséghőjét hasznosítja, ezáltal az autó mínusz 7 fokos hőmérsékleten is képes hozni annak a hatótávnak a 80 százalékát, amire meleg időben, 25 fokos hőmérsékleten képes.

Az ász a pakliban az 585 LE-s EV6 GT, amely 3,5 s alatt éri el a 100 km/h-t és 260-ig gyorsulhat.

A normál kivitel mellett az EV6 – ahogy számos más Kia modell – elérhető sportosabb külsőt villantó GT-line kivitelben is, de az ász a pakliban kétségtelenül a GT, amibe nem véletlenül került előre sportülés, valamint olyan elektronikus szabályzóegység, amely gyakorlatilag átveszi a hagyományos differenciálzár szerepét. Ez a változat kizárólag két motoros összkerékhajtással él, az erőforrások együttes teljesítménye itt 585 LE (740 Nm), a gyorsulási idő nulláról százra szupersportautós 3,5 s (!), de amivel az EV6 GT a legtöbb prémiummárka villanyautóját felülmúlja, az a 260 km/h-s végsebesség, ami kuriózum a leszabályozott modellek között.

Nem kérdés, hogy az EV6-tal a Kia lendületes startot vett – erre utalnak a kvázi vakon leadott foglalások is –, és bizton állítjuk, ez csak a kezdet! Az autóra azonban kicsit még várni kell, hiszen egyelőre csak a típus előértékesítése zajlik, ám remélhetőleg a Koreában készülő modell 2021 második felében már megérkezik a piacokra. ■

Előzetes

Az EV6 több szempontból is különleges, például az első hazai ügyfelek úgy rendelték meg, hogy nem is látták az autót.

Magyarországon az első EV6 és a Kia Hungary csapata

A tisztán elektromos EV6 több szempontból is átértékeli a Kiáról eddig kialakult képet, pontosabban ezzel a típussal kezdődik azon offenzíva, amivel a koreai márka - az előzetes tervei szerint - az elektromobilitás meghatározó szereplője kíván lenni. Már Magyarországon is elkezdődött az EV6 előértékesítése, és jellemző a Kia iránti bizalomra, hogy 24 órára sem volt szükség ahhoz, hogy az első 50 gyártási hely foglalása megtörténjen. A Kia Hungary azonban szerette volna, hogy ügyfelei, s mindazok, akiket érdekel (s ezért feliratkoztak a hírlevélre), láthassák ezt a különleges modellt, ezért június végén 3 napos VIP rendezvényt tartott a Széchenyi-hegyen, a Gyermekvasútnál, ahol ott állt az első Magyarországra érkezett EV6! Nem, ez még nem

Nagy volt az érdeklődés a 3 napos rendezvényen. Vezetni még nem lehetett az autót, de a statikus próba is sokakat meggyőzött arról, hogy leadják rendelésüket a modellre

Kovács Bence, a Kia Hungary termék- és árazásért felelős munkatársa ismertette az autóval kapcsolatos tudnivalókat

Fénykép készült az első találkozásról, amit mindenki megkapott ajándékba

ügyfélautó volt, hanem gyártás előtti példány, amely Milánóból érkezett, hogy a sűrű program után rögtön Norvégiába utazzon tovább. A Kia hazai csapata büszkén mutatta be a meghívott leendő tulajdonosoknak, partnereinek, valamint a szaksajtó képviselőinek ezt a túlzás nélkül korszakalkotó, vagy inkább korszakváltó modellt, amely akár 510 km-es hatótávra is képes, a GT kivitele pedig 3,5 s alatt gyorsul 0-100 km/h-ra. Naponta két esemény zajlott. Akik már megrendelték sajátjukat, itt ülhettek először az EV6 volánja mögé és sokan voltak, akik az eseményen, illetve utána döntötték el, hogy szintén leadják előrendelésüket. Az élményt, az első találkozás pillanatát fotós örökítette meg és ezt a fényképet, mint kedves emléket minden vendég ajándékként hazavihette. ■

Új dimenzió

Jóformán nincs olyan autótól elvárható tulajdonság, aminek a kívülről tölthető Sorento hibrid ne tudna megfelelni.

19 colosak az alufelnik, a dízelhez egy mérettel nagyobbat is lehet kérni

A Kia Sorento 2002-től alvázas, keménykötésű terepjáróként szerzett hírnevet, de a piaci trendek abba az irányba mutattak, hogy sokkal szélesebb körben lehet sikeres, ha a szabadidőjárművek kedvelőinek igényei szerint készül. Így lett 2009-ben a koreai márka legnagyobb európai SUV-ja (már önhordó karosszériával), a 2020-ban debütált negyedik generáció pedig túlzás nélkül a Kia jelenlegi tudásának eszenciája, legyen szó dizájnról, kényelemről vagy innovatív műszaki megoldásokról.

Az elődjénél markánsabb, szögletesebb formavilág nem öncélú próbálkozás, hiszen a Sorento globális modell, Európa mellett többek között Észak-Amerikában, Ázsiában és az orosz piacon is helyt kell

állnia, ami nehéz feladat, de az eddigi eredmények alapján a tervezők kiváló munkát végeztek, a típus sikeres. A méretek számszerűen is imponálók, a 4,8 m hosszú karosszéria 1,9 m széles és 1,7 m magas, a tengelytáv meghaladja a 2,8 m-t, ám többet mond, hogy rendelhető 7 üléses kivitel, amelynek akkor is marad használható méretű csomagtartója, amikor teljes létszámmal vannak a fedélzetén. A helykínálat az első sorban fejedelmi, ráadásul a Kryptonite kivitelhez elérhető Nappa bőrkárpit az anyagminőséget is új szintre emeli. A vezető előtt egy síkban található a 12,3 colos vetített, sokféleképpen konfigurálható műszeregység és az UVO Connect telematikai rendszer 10,25 colos érintőképernyője, amely a Kia LIVE szolgáltatásokkal számos hasznos funkciót kínál. A legfontosabb adatok head-up

Teljesen megújult a pult, a vetített műszerek helyére olyan fotóháttér is kitehető, amely napszak szerint változik

Nagyon kényelmesek a minden porcikájukban elektromosan állítható, fűthető-szellőztethető, memóriás első ülések. Az anyagminőség prémium színvonalú

Hasznos a head-up kijelző, a szélvédőre vetített adatok szó szerint mindig szem előtt vannak

kijelzőn is láthatók, így a vezetőnek nem kell levenni a tekintetét az útról. Ha már biztonság: a Kia új innovatív holttér-figyelője az irányjelző használatának megfelelően kameraképpel is segíti a sávváltást. A második sor igény szerint variálható, az elsőkhöz hasonlóan itt is fűthető ülések hosszában, osztottan sínen tologathatók, továbbá igény szerint állítható a támlák dőlése. Luxusautókra jellemző részlet, hogy a jobb első ülést a mögötte ülő utas szintén tudja mozgatni, például nagyobb lábteret kialakítva magának. A harmadik sor ülései a padlóból hajthatók ki. A csomagtartóban az álpadlós megoldással könnyű rendet tartani, a hátsó ülések támlái innen is, gombnyomásra

Váltókar helyett forgótárcsa van, alatta a menetvezérlő tekerőkapcsolója. A jobb első ülés oldalára tett gombokkal a hátsó utas is mozgathatja a támlát és az ülőlapot egyaránt

4,8 m hosszú, a C-oszlopnál látható cápauszony a ProCeed-en tűnt fel először

Hatalmas a hely a második sorban, középen nincs magas padlómerevítő. Variálhatók (tologathatók, dönthetők) az itt szintén fűthető ülések. Az ajtóra külön palacktartót is tettek

Szép részletekben nincs hiány

dönthetők, a kalaptartó rúdja több helyzetben rögzíthető - otthon hagyni sosem kell, mert külön helye van a padlórekeszben. A csomagtér ajtót villanymotor nyitja, zárja.

A Sorento 260 Plug-in Hybrid (PHEV) a legjobb választás azoknak (is), akik szívesen ismerkednének az elektromos hajtás előnyeivel, ugyanakkor életvitelük miatt szükségük van hagyományos, belső égésű motorra is. A Sorento PHEV benzin-elektromos hajtásláncának összteljesítménye imponáló 260 LE, a rendszernyomaték pedig 350 Nm, így a közel 200 km/h végsebességű autót kiváló menetdinamika jellemzi. Az 1,6 l-es, turbós T-GDi benzines és a villanymotor elöl található, a váltó hatfokozatú, bolygóműves automata, a lítiumion akkucsomag az első ülések alatt utazik. A PHEV esetében sztenderd az automata

összkerékhajtás, amely számos pozitív tulajdonsággal ruházza fel a családi járműnek is ideális szabadidő terepest. A tervezők kiemelt szempontként kezelték a menetkomfortot, melynek eredménye, hogy a hatékony szigeteléssel sem a benzinmotor, sem a gördülés és menetszél zaja nem zavarja az utazást. Az alapvetően kényelemre hangolt rugózás szintén a Sorento előnyei között említhető, a menetvezérlővel pedig sportosabb, netán hatékonyabb (ECO) beállítást lehet választani, sőt, van okos Smart program is. Terepre tévedve homokra, sárra, télen pedig hóra javasolt programokat hívhatunk elő, amiket a Kia tesztpilótái valós körülmények között próbálva állítottak be, ezért sokat segítenek az autó kezelhetőségében. Vegyes forgalomban 57, csak városban használva 70 km is lehet a tisztán elektromosan, emisszió nélkül megtehető távolság, ezek már jelentős számok, rendszeres töltéssel - amit akár nyilvános helyen, akár otthon, vagy lehetőség szerint a munkahelyen is megtehetünk - a Sorento PHEV akár teljes értékű villanyautóként is használható. Ha lemerül az akkumulátor, az nem teljes lemerülést jelent, innentől az autó normál hibridként működik, azaz indulásoknál, lassú

MŰSZAKI ADATOK / KIA SORENTO 260 PLUG-IN HYBRID KRYPTONITE	
Méretek	4810 x 1900 x 1700 mm
Tengelytáv	2815 mm
Csomagtartó	696/898-2077 l
Hengerűrtartalom	1598 cm^3
Teljesítmény	260 LE
Nyomaték	350 Nm
Végsebesség	193 km/h
Elektromos hatótáv	57-70 km
Vegyes fogyasztás	1,6-7,6 l/100 km
CO_2	38-172 g/km

260 LE és 350 Nm – ezt tudja a benzin-elektromos hibrid rendszer

gurulásoknál (dugóban araszolva) továbbra is besegít, illetve az akku töltöttségétől függően önállóan hajt a villanymotor. Ha hosszabb útra indulunk, például nyaralni, nem vagyunk a töltőpontokhoz kötve, bárhol tankolhatunk benzint – tartós, nagysebességű haladáskor egyébként is a benzinmotor dolgozik –, a töltést pedig tudjuk tartalékolni, ha netán olyan városrészbe visz az utunk, ahol csak villannyal (emisszió nélkül) közlekedhetünk.

A vadonatúj Sorento mindent tud. Hatalmas, kényelmes, kiváló minőségű, praktikus, biztonságos, aszfalton és terepen is kiválóan boldogul, teljes értékű villanyautóként használható, szükség szerint akár hét üléssel. Nem tudunk olyat kívánni, amit ne teljesítene. ■

Alapból, a hátsó ülések pozíciójától függően 696-898 l-es a csomagtér, ami ledöntött összes hátsó üléssel már meghaladja a 2 köbmétert!

Alul körben műanyagok védik a karoszszériát. A benzintank a PHEV esetében 47 l-es

„Már a fiaim sem szállnak ki a Kiából!”

Luxusautók után váltott Kiára, a Sportage az első pillanatban megtetszett neki és extra nyugalmat jelent számára a 7 év garancia

A legendás televíziós, Dévényi Tibor sok gyerek kívánságát, sőt, mondhatjuk nyugodtan, álmát váltotta valóra, miközben a sajátjára is maradt ideje. Ebbe beletartozik az autója is.

Mi – családilag – nagyon szerettünk gyerekkoromban. Testvéremmel játszottunk „dévényitibiset”: zenére dobáltuk a labdát.

– Köszönöm.

Nem esik rosszul, ha egy magamfajta meglett, ötvenes éveiben járó ember dicsérget így, hogy „gyerekkoromban”?

– Ez inkább igazolja a múltamat. A Retro Rádióban is ez a korosztály hallgat, akik rajtam nőttek fel. Nézd, a Három kívánság című tévéműsorom 16 éven át ment a nyolcvanas évek elejétől kezdve; ha négy évnek számítok egy korosztályt, akkor négy generáció nőtt fel ez idő alatt, akik most emlékeznek. De ez nem csak ennek, hanem a disc jockey-s és könnyűzenei műsorvezetői múltamnak is köszönhető. Ezek még korábban, a hetvenes években kezdődtek. Sőt, 1967 óta én voltam az Illés, a Metró és az Omega állandó műsorvezetője, valamint az idelátogató külföldieket is konferáltam; úgy emlékszem, Spencer Davis volt az első. És voltak más műsoraim a televízióban: a Torpedó, a Nintendo, az Egymillió fontos hangjegy, de igazán a Három kívánság jött be nagyon.

Szóval, ez a mozgalmas múlt nem nehezíti az évek múlásával járó elengedést?

– Az öregedés egyáltalán nem zavar, megbékéltem vele. Márai mondta, ahogy az ember megszületik, abban a pillanatban a halál is benne van... Csak a milyenje kérdéses. Ebben a vírushelyzetben főleg megerősödik bennem Márai gondolata, hogy milyen a halál. Nem félek tőle. 71 éves koromig sikerült a bakancslistámat teljesítenem: például diszkóztam együtt a fiaimmal, álltam Skóciában sziklaszirten, kezemben egy pohár 20 éves whiskey-vel, és egyetlen lélek nem volt a közelben... Így, 74 évesen már csak egészséget szeretnék, megenni a kedvenc borjúlábamat a Rosensteinnél, és még kidobni legalább egy zsák pontos labdát valamelyik fesztiválon.

Bocsánat, pontos? Nem pöttyös?

– Nem, pontos! Az úgy született régen, hogy a bulijaimon mindig a legjobb tapsolónak dobtam labdát, és ha – mint a lottóhúzásban – talált benne pontot, akkor kérhetett egy zeneszámot. Íme, a titok, ezért lett pontos labda.

Na, tessék, szégyellem magam, micsoda rajongó vagyok. De nagyon köszönöm, hogy megtudhattam... Az zavart meg, hogy ezek pöttyös labdák.

– Sokan mondják pöttyösnek, ne aggódj!

Visszatérve még a múltadhoz: hiányzik valami, amit szívesen megcsináltál volna még?

– Minden összejött: '65-ben nyertem a Ki mit tud?-on, mint parodista, és egyébként így kerültem a rockzenekarok közelébe. Nem volt ugyanis annyi zeneszámuk, hogy kitöltsék a kétórás műsort, közben kellett kicsit parodizálni. 20 éves tornacipős, trikós gyerek voltam, elfogadott a közönség. Meg a zenekarok is, mert csak én tudtam csendet csinálni. Így aztán a zene meghatározta az életemet. Több nem is kellett.

Ahogy említetted, visszatértél műsorvezetőként a Retro Rádióba. Igazából miért csinálod még? Mi a belső késztetésed?

– Röviden? Mert szeretem. Az előadóművészeket ez tartja életben. Éppen ezért vagyunk most szomorúak, hogy nem tudjuk mi lesz. Hogy fogunk a járvány után újrakezdeni? Mi lesz a stabil helyekkel, ahova rendszeresen hívtak minket? Nagyon megváltozott minden...

Kikre gondolsz?

– Kovács Kati, Szikora Robi, Nagy Feró – mindenki. Ebből élünk. A szó szoros értelmében – tehát nem pusztán anyagilag –, hogy a közönséggel találkozunk és szeretjük.

Az a könnyed brand, amit felépítettél...

– ...brand, igen, köszönöm! DJ Dominique (Várkonyi Attila - a szerk.) is mondta, hogy „neked nagyon erős a branded". Régen ezeket a mai idegen szakszavakat nem ismertük.

Ez azt is jelenti, hogy nem építetted tudatosan magad? A brandedet?

– Egyáltalán nem, csak magamat adtam és szerencsémre működött. Hofi Gézát kérték, hogy határozza meg magát: színész, parodista, humorista? „Én a Hofi vagyok" – hangzott a válasz, ami miatt sokan nagyképűnek tartották. Én meg a Tibi bácsi vagyok, akit szeretnek, vagy nem szeretnek – de a népszerűség csak így működik. Olyan nincs, hogy csak szeretnek! Bessenyei Ferenc tanácsolta, hogy

Számos világsztár szerepelt a Három kívánság műsorban, többek között David Hasselhoff, Maradona és a brit Bros együttes

egyik összetevő se hiányozzon, mert ha csak szeretnek, vagy csak nem szeretnek, akkor nem lehetek népszerű. De – mondom – semmi nem volt tudatos. Magamat, a személyiségemet adtam.

Sokszor tapasztalom, hogy a könnyed brand mögött – ahogy most kiderült – kőkemény munka van. Esetleg maximalizmus. Te maximalista vagy?
– Bár a retró műfaja azért is jó, mert nem kell új számokon gondolkodni, azért az egész életemet nézve, igen, az vagyok. Itt van például a Három kívánság televíziós műsor. Nem adtam alább: szerepelt benne Maradona, John Travolta, David Hasselhoff, Ricky Martin, hogy csak néhányat említsek. Nem volt egyszerű menet, hogy ezek a sztárok ide hozzánk, ebbe a kis országba eljöjjenek, de felszívtam magam és megszereztem ezeket az embereket. És ne felejtsd: a nyolcvanas évekről beszélünk. Igen, maximalista vagyok.

Ez a maximalizmus az autóválasztásodra is érvényes?
– Igazából sosem voltam márkafüggő. Az első kocsim 1969-ben egy vadonatúj bogárhátú Volkswagen volt – ez akkor nagy szó volt! Körbeállták az utcán, komolyan. Aztán jött a hosszú Lada-korszak, akkor nem lehetett semmit csak úgy venni, majd amikor már lehetett „nyugati" kocsikban ülni, akkor én is váltottam, sőt volt két luxuskocsim is. Utóbbiak bemutatóterme mellett azonban a Kiának is volt szalonja és régóta szemeztem is a márkával. Aztán úgy alakult, hogy elhatároztam: ha még egyszer új autót veszek, akkor az csak Kia lesz. Sőt, Kia Sportage! Tetszett a fazonja, hogy terepjáró, de befér a házunk alatti teremgarázsba, a 7 éves garancia pedig az én koromban már különösen jó dolog (nevet). Aztán kipróbálhattam és rájöttem, gyakorlatilag mindent tud, amire szükségem van, sőt, még annál is többet. Így nem kérdés, hogy a Kiát választottam!

Teljesült az álma: Dévényi Tibor a két fiával együtt diszkózik

Ha fellépsz, úgy sejtem, rajongók pillantásai kísérnek, így az sem mindegy, mivel érkezel. Ebből a szempontból hogy vizsgázik a Kia?
– Teljesen jól. A fiaim – az egyik 20, a másik 30 éves – kezdetben távolságtartással figyelték, hogy a luxusautók után ezt a márkát választottam. De elmagyaráztam nekik, hogy az egyedülálló garancia, a nyugalom számomra nagyon fontos, meg aztán, ahogy fogalmaztam: nekem már nem kell dallamkürt. Nem értették. Aztán mentek vele. „Apa! Ez nagyon jó autó" – mondták. Azóta többet járnak vele, mint én. De tehetik, hiszen mostanában nincsenek fellépéseim. Az autó miatt is várom, hogy újra legyenek. Ebbe nagyon sok cucc befér.

Ennyire szereted vezetni?
– Nagyon! Egyébként fellépésekre már sofőrrel járok, mert ha például éjfélkor végzek Debrecenben, az a 240 km már nem az én világom, hogy éjjel hazavezessek.

Ha lehetne – stílusosan – három kívánságod a közlekedéssel kapcsolatban, melyek lennének azok?
– Az első a tisztelet egymás iránt. Egyre többen ülünk autóban, így, ha mindenki önfejűsködik, akkor egyre nagyobb káosz lesz az országutakon és a városokban. A második, hogy mindenki biztonságos autókkal járjon a saját és mások érdekében is. Ez utóbbival kapcsolatban arra gondolok, hogy például jó gumi legyen rajtuk. A harmadik: láttam egy statisztikát, hogy két autót egyszerre indítottak el Debrecenből Budapestre. Az egyiknek mondták, hogy jöjjön, ahogy csak bír, míg a másik szépen, nyugodtan, minden szabályt betartva haladt. Mindössze 7 perc volt a differencia, mire Budapestre értek, szóval ezért a 7 percért ne reszkírozzunk! Nincs az a fellépés, az a program, amiért érdemes ennyit kockáztatni.

És saját három kívánság?
– Ahogy meséltem, a bakancslistámat kipipáltam. Az nekem elég volt, hogy 22 országban, 72 világhírességgel teljesítettem kívánságot másoknak a televíziós műsorral. Az viszont nagyon jó, hogy bejött a rádiózás ismét; ezzel még remélem, sokáig elszórakozhatok. A többit, a fellépéseket pedig meglátjuk. Én készen állok. ■

H-8230 Balatonfüred,
Horváth Mihály utca 66.

T: +36 20 378 7428

www.akademiahotel.hu
info@akademiahotel.hu

▶ AKADÉMIA HOTEL**** BALATONFÜRED

AKADÉMIA
* * * *
SPORTHOTEL BALATONFÜRED

A Balaton északi partjának fővárosában Balatonfüreden a Tihanyi Apátságra lenyűgöző kilátással rendelkező szállodánk csendes környezetben, közvetlen az uszoda mellett a városközponttól csupán 10 perc sétára található.

HOTEL FIT
HÉVÍZ

▶ HOTEL FIT HÉVÍZ

A családias hangulatú gyógyszálloda 52 barátságos, erkélyes-klimatizált szobával, étteremmel, bárral, wellness és terápia részleggel várja vendégeit. A Hotel FIT Hévíz, kiválóan alkalmas a gyógyulni vágyók, városlátogatók és az üzleti céllal érkező vendégek számára egyaránt.

8380 Hévíz,
Kossuth Lajos u. 76.

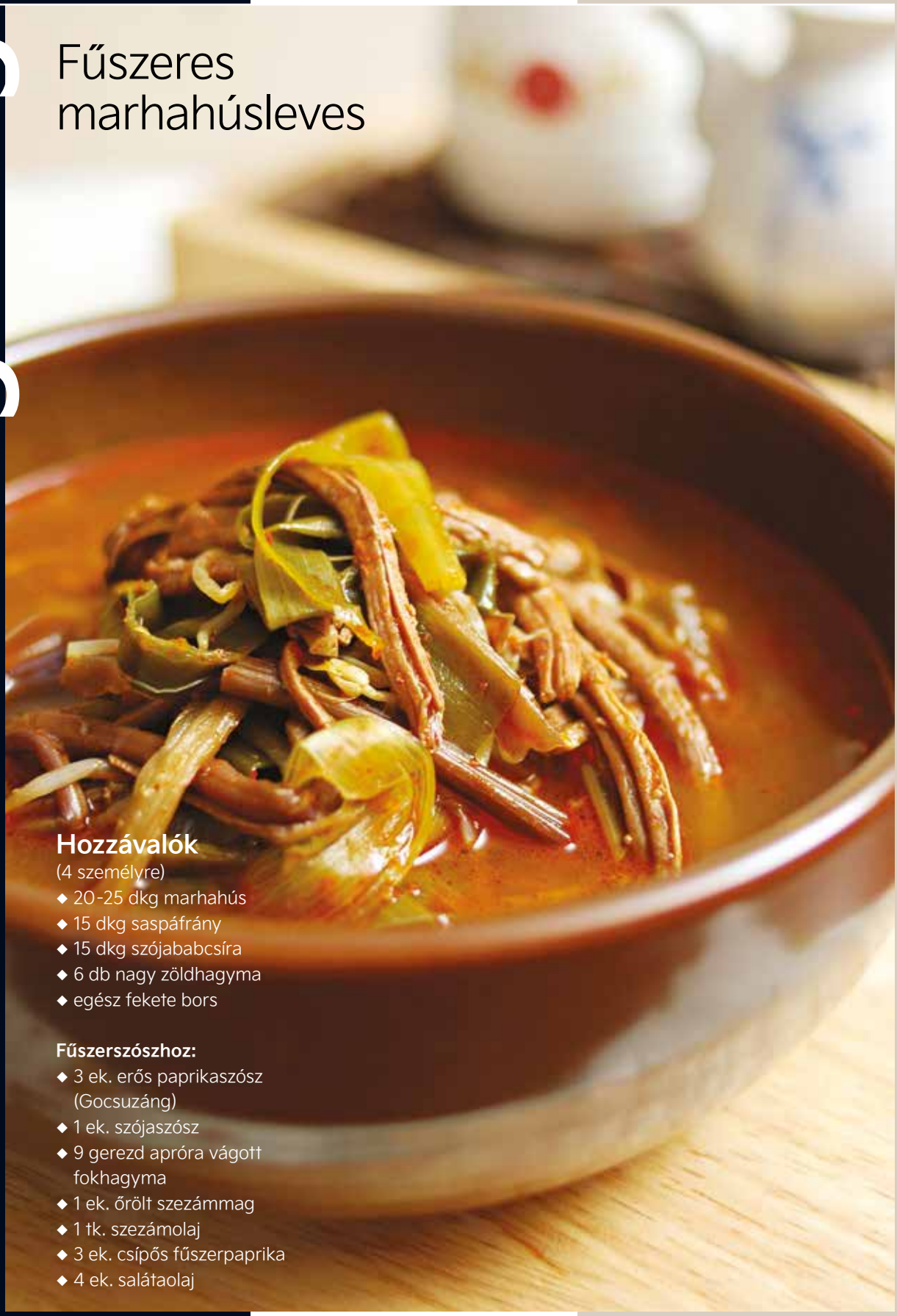
+36 30 153 7378

www.hotelfitheviz.hu
info@hotelfitheviz.hu

HOTEL & MORE

Yukgezáng

Fűszeres marhahúsleves



Hozzávalók

(4 személyre)

- 20-25 dkg marhahús
- 15 dkg saspáfrány
- 15 dkg szójababcsíra
- 6 db nagy zöldhagyma
- egész fekete bors

Fűszerszószhoz:

- 3 ek. erős paprikaszósz (Gocsuzáng)
- 1 ek. szójaszósz
- 9 gerezd apróra vágott fokhagyma
- 1 ek. őrölt szezámmag
- 1 tk. szezámolaj
- 3 ek. csípős fűszerpaprika
- 4 ek. salátaolaj

Elkészítés

1 A jól megmosott marhahúst 1 órán keresztül hagyja állni bő hideg vízben.

2 2 liter vízben pár szem egész fekete borssal, 1 db vöröshagymával, 2 db zöldhagyma-fejjel 2 órán át főzze teljesen puhára a marhahúst. (Forrás közben a víz felszínén keletkező habot kanállal óvatosan távolítsuk el.)

3 Tisztítsa meg a szójabab-csírát és bő hideg vízben kevés sóval forralja fel.

4 Tisztítsa meg a saspáfrányt. A 4 db egész zöldhagymát vágja fel kb. 12 cm-es csíkokra.

5 A puhára főtt marhahúst vegye ki a húsléből, majd vágja vékony csíkokra. A húslé a későbbiekben még felhasználásra kerül.

6 A fenti hozzávalókat (a zöldhagyma és a húslé kivételével) tegye egy edénybe, és keverje elő az előzőleg már elkészített fűszerszószszal.

7 A csípős fűszerpaprikát olajjal elkeverve és felhevítve készítsen paprikás olajat.

8 Tegye bele a 7. pontban elkészített paprikás olajat a 6. pontban elkészített keverékbe, öntse bele a húslét, majd forralja fel.

9 Végül adja hozzá a zöldhagyma csíkokat, és rövid ideig forralja össze. Tálaláskor ízlés szerint sózza.

Godeunga-Curry-gui

Currys makréla

Hozzávalók (2 személyre)

- 1 spanyol makréla
- 3 ek. só
- 2 ek. curry por
- 2 ek. liszt
- salátalevelek, petrezselyem
- zöldhagyma

Elkészítés

1 Tisztítsa meg a makrélát a pikkelyektől, és mossa meg. Távolítsa el a belső részeket. Darabolja fel a halat kb. 5 cm széles szeletekre.

2 Sózza be a hal mindkét oldalát, és hagyja állni.

3

Szárítsa meg a kinyomkodott halszeleteket konyharuhával vagy papírtörlővel, és forgassa meg curry porral összekevert lisztben.

4 Ezután süsse a szeleteket aranybarnára. Tálaláskor terítse el a salátaleveleket egy tányéron, helyezze rá a grillezett makrélát, és díszítse petrezselyemmel vagy karikára vágott zöldhagymával.

Népszokás

A cshuszok az egyik legrégebbi ünnep Koreában, több mint 2000 éves hagyományra tekint vissza.

Koreában évente három nagy ünnepre készülnek: a háromnapos újévre, a nagy tavaszi fesztiválra, a tanóra és az ázsiai őszközép-ünnepekhez tartozó cshuszokra. Utóbbinak nincs konkrét dátuma, a holdnaptár szerint mindig a nyolcadik holdhónap 15. napjára esik. Sokkal többről van szó, mint egy átlagos ünnepnapról, az emberek jellemzően már hetekkel korábban elkezdik a készülődést, és nem csak azért, mert a cshuszok előtti és utáni nap - akárcsak újévkor - egyaránt munkaszünet Dél-Koreában. A hagyomány szerint régen a földművesek hálát adtak az évi termésért, ez mostanra jelképessé vált, de a családok összetartása és egymás megajándékozása ma is a cshuszok központi eleme. Ilyenkor nem számít a távolság, távoli városokból, vagy akár külföldről is mindenki útra kel, hogy meglátogassa a szülői házat, a rokonságot. Úgy tartják, a cshuszok idején Dél-Korea lakosságának háromnegyede ül autóba, száll vonatra vagy repülőgépre, és utazik - ilyenkor

megváltozik a közösségi közlekedés menetrendje, a járatokat sűrítik. Régen a gyermekek mentek haza a szüleikhez, ez már évek óta megváltozott, az idősek is szívesen utaznak, a családtagok köszöntése mellett érdekes számukra a nagyváros, a sok látnivaló.

Az ősök előtti tisztelgéssel, a cseszával kezdődő ünnep folyamata kissé rituális. A közös családi program reggelivel indul, a terítés szertartásos, akárcsak az egyik étel, amely nem hiányozhat egyetlen asztalról sem. Ez a ragacsos rizsből készült szongphjon: a kis gombócokat különféle, jellemzően édes krémekkel töltik meg, gőzöléskor pedig tűleveleket tesznek melléjük, így kellemes fenyőillat lengi körül a tálat. Népi hagyomány, hogy a családtagok együtt készítik el a szongphjont, és aki a legszebb kis golyókat formázza, annak sikeres lesz az élete, daliás legényt, takaros menyecskét fog találni magának, és szép gyerekei fognak születni. A gombócok mellé kísérőként szintén rizsből készült alkoholos italokat fogyasztanak. Reggeli után a családok együtt látogatnak ki a temetőkbe, ahol rövid szertartással, a szongmjóval emlékeznek elhunyt szeretteikre. A sírokat általában egy héttel korábban már rendbe rakják az ünnep tiszteletére (Koreában ezt hívják polcshónak), és ami korábban elképzelhetetlen volt: ma kertészeti cégek kínálják ezt a szolgáltatást, hogy ne kelljen ezzel külön foglalkozni. Ugyanez vonatkozik az ételek elkészítésére is. Nem titok, hogy a legnagyobb teher a nőkre esik, akik sütnek-főznek, és a szongphjonon kívül még sokféle ételt készítenek, a népes családok miatt nagy adagokban - a fárasztó ünnep utáni kimerültségre a cshuszok-szindrómát szokták alkalmazni. Ezt a lehetőséget ismerték fel a vendéglátásban, és a 21. században már nagyon sok koreai család előre megrendeli az ünnepi fogásokat, így takarítva meg értékes időt és energiát, amit egymásra fordítanak. A cshuszok régi hagyományai - mint a lányoknál az álló libikókázás és a körtánc, a fiúknál pedig a birkózás (koreai szumó) és az íjászat - családi körben már nem jellemzőek, de hagyományőrző eseményeken gyakran találkozni velük.

A politikailag és társadalmilag elszigetelt Észak-Koreában 1988 óta engedélyezett hivatalosan a cshuszok, de a dél-koreaihoz hasonló rítust csak a leggazdagabbak engedhetik meg maguknak. A legtöbb ember számára az ünnep kimerül a rezsimet vezető Kim-dinasztia éltetésében, valamint kilátogatnak a temetőkbe és saját szeretteikre gondolnak. Az utazás Észak-Koreában körülményes, így családok sem jönnek össze úgy, mint a déli országrészben. ■

Erősáramú

12,3 százalékos piaci részesedésével 2020-ban a Kia e-Niro volt Magyarország legnépszerűbb villanyautója.*

Diszkrét kék díszítések jelzik, hogy elektromos modell

2025-ben a Kia világszerte 11 különféle villanyautót kínál majd, jelentősen kiszélesítve a mostani palettát, amely egyelőre az e-Niro és e-Soul modellekre épül. 2019 elején a vállalat bemutatta Plan S nevű programját, amelylyel közép- és hosszú távon az elektromos járműveket érintő iparág vezető szerepét célozza meg modelljei villamosításával, ideértve a kapcsolódó mobilitási szolgáltatásokat, a konnektivitást és az önvezetést. A Plan S egyértelműen körvonalazza a Kia technológiaváltási stratégiáját, globálisan elszakadva a belső égésű hajtásoktól és rálépve az elektromobilitás felé vezető útra. Hogy a márka ezen irányú elhivatottsága helyes, azt máris kiemelkedő eredmények bizonyítják mind az európai, mind a magyar piacon.

*A Datahouse Kft. Új forghely Szgk 100%E országos riport HU alapján.

Este is könnyen felismerhető a különleges rajzolatú LED-es hátsó lámpákról

Nagy várakozás előzi meg Európában is az EV6 bemutatkozását, kétféle akkumulátorral és hajtásláncc al (első- vagy összkerékhajtással), valamint akár 510 km-es hatótávval. A koreai márka presztízsét azonban a GT emeli igazán, amelynek 585 LE-s (740 Nm) összteljesítménye, 3,5 mp-es 0–100 km/h-s gyorsulása és 260 km/h-s végsebessége eddig az elektromos meghajtású sportkocsik felségterületének számított. Az EV6 iránti érdeklődés Magyarországon is élénk, az első 50 gyártási hely online lefoglalásához 24 órára sem volt szükség!

Változattól függően 136 vagy 204 LE-s a villanymotor

2020-ban a Kia e-Niro lett itthon „Az év zöld autója”.* A kétféle, 39,2 és 64 kWh-s akkumulátorokkal kínált modell 289 és 455 km-es hatótávjával minden olyan igényt kielégít, amire az elektromos autókat használóknak szüksége van, így nem véletlen, hogy állami támogatás nélkül is a piac legnépszerűbb tisztán elektromos autója lett. A Datahouse információi alapján, Magyarországon 128 031 személygépjárművet helyeztek forgalomba 2020-ban, ebből 3046 volt akkumulátoros villanyautó és utóbbi 12,3 százalékát tette ki az e-Niro, 374 darabos értékesítéssel. Ez annyit jelent, hogy az itthon eladott elektromos autókból minden 8. egy e-Niro volt, amire rendszám került. 2019-ről 2020-ra 1250 százalékkal nőtt Magyarországon az elektromos hajtású Kiák értékesítése, ami önmagában döbbenetes eredmény, kiemelve, hogy tavaly a Kia Motors Hungary eladásainak 6 százalékát már e helyi kibocsátás nélküli típus adta.

Ideális helyre, a frontrészre kerültek a csatlakozók

És mindez csak a kezdet! 2021-re megérkezett az elektromos e-Soul, amely egyedi megjelenésével, tágas, kényelmes utasterével, valamint az e-Niróéval egyező hajtásláncaival (136 és 204 LE), hatékony lítium-polimer akkumulátoraival (39,2 és 64 kWh), valamint jelentős hatótávjaival (289 és 455 km) további vásárlókat szólíthat meg. A fejlett hajtások minden kategóriában megjelennek, így a Kia az összes modellje esetében tud valamilyen villamosított, azaz 48V-os könnyű hibrid, normál hibrid, tölthető plug-in hibird, vagy tisztán elektromos változatot kínálni. ■

Zöldmezős beruházás

A City Taxinál 94%-ban Kia e-Nirókat vásároltak az elektromos autókra pályázatot benyújtó munkatársak. Ketten meséltek nekünk az eltelt hónapok tapasztalatairól.

Imre Gábor és Mogyoróssy István új munkaeszközeikkel, a Kia e-Nirókkal

Csendes, kertvárosi környékre beszéltük meg a találkozót, Imre Gábor és Mogyoróssy István óramű pontossággal szinte egyszerre, hangtalanul gurul be az előírásoknak megfelelően sárgára fóliázott e-Nirójával, amiket 2021 márciusában vettek át. Ahogy mondani szokás „régi motorosok", István több mint 12, Gábor idestova 40 éve taxizik: egykoron Ladáztak, volt dízelmotoros autójuk, de mindketten már hibridből ültek át az e-Niróba.

–Kia Magazin: Mi teszi vonzóvá taxiként a villanyautót?

–Imre Gábor: Ez összetett dolog. Egyrészt a fenntartási költségek számottevően kedvezőbbek. 150 000 km-ig benne van az árban a karbantartás, ami 15 ezrenként esedékes. Másrészt a belsőégésű motor hiánya miatt az autó mindig halk, ami a munkakörnyezetünk szempontjából fontos. És persze az utasok is élvezik ezt a komfortot.

–KM: Mi a helyzet a hatótávval, a töltési lehetőségekkel?

–Mogyoróssy István: A gyárilag megadott 455 km túlszárnyalható, a kollégák között nem ritkán 500 km-t meghaladó értékekről beszélgetünk, nekem a személyes rekordom eddig 560 km. Most építem ki az otthoni töltőpontot, mert normál hálózatról bizony meglehetősen lassan telíthető a 64 kWh-s akku. Azonban eddig

Kia e-Niro taxi köntösben

„Tavaly az állami támogatásnak köszönhetően a taxisok körében is a Kia e-Niro volt a legnépszerűbb elektromos modell." – mondja Bősz Péter, a City Taxi értékesítési vezetője. „Korábban a hatótáv miatt bizonyos távolságtartással kezelték a kollégák az elektromos autókat, de mára ez az aggodalom eltűnt, és örömmel használtuk ki az ilyen irányú támogatást a flottánk zöldítésére. Tavaly harmincöt benyújtott pályázatból harminchárom kolléga választotta az e-Nirót." Az elektromos taxik átadására 2021 tavaszán került sor, azóta már az összes e-Niro taxi a kötelező sárga köntösben rója az utakat. A gyakorlati tapasztalatok kedvezőek. „A tél elmúltával a fogyasztásban jelentős változás állt be: a 64 kWh-s akkuval szerelt modellek gyárilag ígért 455 km-es hatótávjával szemben a gyakorlatban akár 500 km is megtehető."

Bár egyre több a piaci szereplő, a Kia e-Niro népszerűsége töretlen, a taxit rendelők egy része kifejezetten ilyen autókkal kéri a szolgáltatást, melynek a City Taxi szívesen tesz eleget. A teljes autóparkhoz képest a kiemelten környezetbarát City Taxik aránya megközelíti a 40 %-ot! „Az utasoknak tetszik az autó, élvezik a kényelmi funkciókat és a tágasságot. Amire először felfigyelnek, az a nem létező motorhang."

megoldottam nyilvános helyeken is a töltést, amelynél általában nem megyek 80%-nál följebb, hogy kíméljem az akkumulátort. 90–100%-ra csak hosszú utak előtt töltök.

– IG: Én megújuló energiaforrásból „tankolok", napelemes rendszerem van a teljes házra kiépítve. Ha pedig különleges helyzet áll elő és munka közben kell áramot vételezni, akkor szinte mindig találok még ingyenes lehetőséget. Sajnos, a közlekedési kultúránk mesze van az ideálistól, sokan – gyakran a nem is elektromos autót – a töltőknél felejtik, elvéve mástól a lehetőséget. És ahogy István is említette, a napi munkához elegendő a 80%-os telítettség, jómagam szintén ezt a taktikát követem.

– KM: Áramfogyasztás?

– MI: Városban 14–15 kWh/100 km, autópályán ez felmegy 18–20-ra, de akkor megyek 130-cal.

– IG: Városban nálam szintén hasonló a helyzet, viszont autópályán jobban szeretem a 110 km/h körüli tempót és így 16–17 kWh-t tudok említeni. Ez taktikai kérdés is, hiszen amennyivel előbb érek célba, a többletfogyasztás miatt többet fogok állni a töltőnél is, ám a nyereség nincs arányban a veszteséggel, de kinek mi a fontosabb.

– KM: Milyen érzés vezetni az e-Nirót?

– IG: Őszintén? Fantasztikus. A minap visszaültem a családunkban maradt előző hibridembe és ledöbbentem. Ég és föld a különbség! 204 LE-vel és 395 Nm nyomatékkal nincsenek dinamikai problémák, síri csönd van, a regeneratív fék pedig zseniális. Próbálgattam a kézi állítást a kormányfülekkel, ami nagyon jó, de még jobb, amikor ezt az autó önmaga, automatán vezérli.

– MI: Igen, nekem is az automata üzemmód van beállítva. Azt hittem, a hibrid után sokáig nem tudnak majd újat mutatni a gyártók, de a Kia alaposan rám cáfolt. Mindig találok valami érdekes megoldást, mindig ér valamilyen pozitív élmény. Például remekül ülök, magasan, jó a kilátás és emiatt nem fáradok el hamar. Az előző autómban ez nem így volt.

– KM: Az elektromobilitásé a jövő, a Kia is komoly offenzívára készül ezen a területen az elkövetkező években. De ha nem így lenne, akkor is vennének újra villanyautót?

– IG: Nem kérdés, hogy igen.

– MI: Abszolút egyetértek. Az e-Niro jóformán tökéletes, talán a csomagtartója lehetne kicsit nagyobb.

– KM: Végezetül, de nem utolsósorban: mit szólnak az utasok az e-Niróhoz? Mik a reakciók?

– MI: Általában azt mondják, hogy nagyon szép autóm van, ami bevallom, jólesik. Dicsérik a kényelmét, a csöndet, és amikor megtudják, hogy elektromos, rögtön a hatótáv iránt érdeklődnek...

– IG: ...amiért mi nem szoktunk aggódni. A City Taxinál van lehetősége az ügyfeleknek elektromos taxit kérni, például a Margitszigetre mi behajthatunk a zöld rendszámos autónkkal, ami előny, ha valakinek ott van, vagy volt programja és kocsit szeretne.

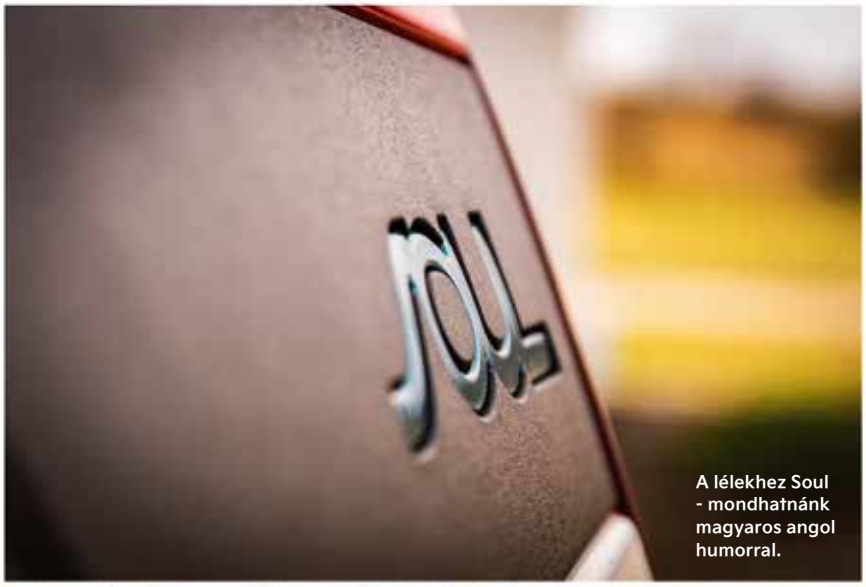
– KM: Köszönjük a beszélgetést, jó munkát és további balesetmentes közlekedést kívánunk! ■

Lélekemelő

Az új Soul elődeihez hasonlóan különleges modell a Kia palettáján, a legmodernebb elektromos hajtáslánccal pedig a közeljövőt képviseli – már most, a jelenben.

A Soul valóban a lélekhez szól, azokhoz, akik többet szeretnének, mint pusztán egy autót. Egyedi, már messziről felismerhető karosszériája két tetőszínnel kombinálható (az alapszíntől függően feketével vagy pirossal) és ezt a kontrasztot színre fújt tükörházak fokozzák. A formát a 2012-es Track'ster Concept ihlette, a hátfal az ívelt lámpákkal megdöbbentő hasonlóságot mutat a tanulmánnyal, az ilyen részleteket kevés gyártó meri így direktben „bevállalni", míg a frontrészen a legmodernebb technikát képviselő, vékony LED fényszórókkal a Kia friss arculata kacsint ránk. Kompakt méretével az alig 4,2 m hosszú e-Soul ideális városi használatra, könnyű vele parkolni, manőverezni, de a 2600 mm-es tengelytávnak köszönhetően akár öten is kényelmesen utazhatnak a tágas kabinban. Jut hely a poggyászoknak is, a 315 l-es csomagtartó a hátsó üléstámlák egyszerű ledöntésével 1339 l-esre bővíthető.

Az e-Soul igazán életrevaló! A pulton minden a vezetőt szolgálja: a Supervision műszeregység és a head-up kijelző az összes fontos információt megjeleníti, középen a 10,25 colos érintőképernyőn pedig téma szerint rendezhetők a tartalmak (egyszerre legfeljebb három csempével)



A lélekhez Soul - mondhatnánk magyaros angol humorral.

A keréktárcsák nemcsak szépek, aerodinamikailag is hatékonyak

Jellegzetes, semmivel össze nem tévesztheto forma. Jó kontrasztot ad a piros tükörpár és a tető

Egyedi, különleges, mégis funkcionális a műszerfal, néhány áttekintő pillanat után minden könnyen kezelhető

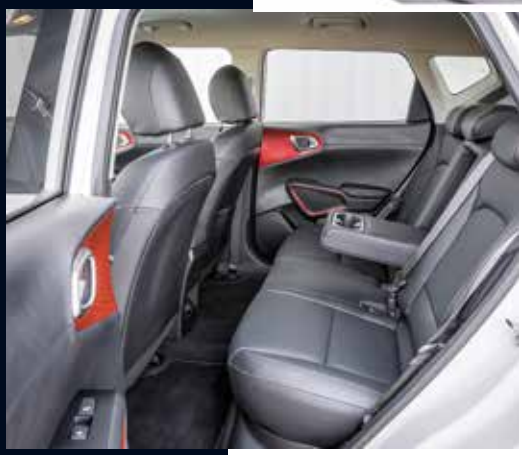
Szellőző és hangszóró egy blokkban - ötletes (balra). Plasztik lapra vetít a head-up kijelző, a Supervision egység közepén a fedélzeti számítógép informál, például a vezetési stílus is elemezhető

és élvezhetők az UVO telematikai rendszer szolgáltatásai. A kétzónás automata légkondicionáló képes energiatakarékosan, csak a vezetőre beállítva is működni (a Long Range kivitelhez alapból jár hőszivattyú), a kormánygombokkal minden vezetősegéd könnyen kezelhető, akárcsak az audiorendszer. Hagyományos váltókart hiába keresünk, hiszen sebességváltó sincs az autóban, a menetirányok forgótárcsával választhatók. A játékos, vidám külső a RED csomaggal a fedélzeten is megvillan, az ajtók kartámaszaihoz és a kilincsekhez tett piros dekorációkkal. Az e-Soul lételeme a kényeztetés a fűthető és szellőztethető, elöl elektromosan állítható bőrülésekkel, a fűthető kormánnyal és a kiváló zenei élményt nyújtó 10 hangszórós Harman/Kardon hifivel.

Elektromosan állíthatók az első ülések, a hátsók is fűthetők. Az anyagok kiváló minőségűek

Esztétikus részletek. A menetirány választó tekerőjénél többféle hangulatszínt lehet választani

Álpadlóval is variálható a csomagtartó. A Harman/Kardon hifi oldalra tett mélysugárzója nem rabol értékes helyet



Minden irányban tágas a második sor, a piros dekoráció itt is feltűnik. Alul középen USB töltőt találni

A Kia a legnépszerűbb márka Magyarországon a villanyautók között, az e-Soul – az e-Niro mellett – tisztán elektromos hajtáslánccal érhető el. Akinek elegendő kisebb teljesítmény és hatótáv, jól járhat a Mid Range változattal (136 LE, 39,2 kWh), akinek viszont fontos a teljesítmény, az ehhez kapcsolódó vezetési élmény és az egy töltéssel valóban megtehető nagy távolság, annak a 204 LE-s, 64 kWh-s akkuval szerelt Long Range az ideális. Az e-Soul vezetése semmihez sem hasonlítható! A „gázpedál" (ami hivatalosan menetpedál) lenyomására azonnal jelentkezik az állandó mágneses szinkronmotor 395 Nm-es forgatónyomatéka, a 7,9 másodperces 0-100 km/h-s gyorsulás a GT sportmodellek felségterülete és autópályán sem okoz gondot a kényelmes tempó tartása, sem egy-egy előzés, mert a jól megválasztott áttételezéssel 167 km/h-s végsebesség érhető el. A legkorszerűbb lítium-polimer szerkezetű, a maximális kapacitás érdekében hűtött-fűtött akkumulátor akár 450 km-t meghaladó hatótávot is adhat. A választható többféle menetprogram között érdekesség az ECO+, amely az energiatakarékos funkciók mellett a sebességet is 90 km/h-ra korlátozza, így elsősorban városban hasznos. Pontos és közvetlen elektromos szervokormányával, elöl MacPherson, hátul igényes multilink felfüggesztésével, kényelemre hangolt rugózásával az e-Soul menettulajdonságai magabiztosak, a hatékony megállást négy tárcsafék garantálja, de van itt még valami. A villanymotor regeneratív (generátorüzemű) funkciója lehetőséget ad arra, hogy a vezető igény szerint, a kormányra tett kapcsolókkal három fokozatban szabályozza a lassítás erejét, ahol a legerősebb már egypedálos vezethetőséget jelent, a biztonság miatt felvillanó féklámpákkal. Ennél könnyebben aligha lehet: menetzajok nincsenek, az erőtartalék minden helyzetben bőséges, a fékpedált pedig csak végszükség, vagy erőteljesebb lassítások esetén kell használni,

MŰSZAKI ADATOK / KIA E-SOUL LONG RANGE PLATINUM	
Méretek	4195 x 1800 x 1605 mm
Tengelytáv	2600 mm
Csomagtartó	315-1339 l
Teljesítmény	204 LE
Nyomaték	395 Nm
0-100 km/h	7,9 s
Végsebesség	167 km/h
Vegyes áramfogyasztás	15,7 kWh/100 km

mert egyébként elegendő a „gáz” felengedése – hamar megszokható, hogy milyen távokat lehet gurulni. Tényleg zseniális! A töltés könnyű, a frontrészre tett csatlakozónyílással a lehető legkönnyebb az oszlopok megközelítése, nem kell megijedni, hogy rossz oldalon állunk-e. Váltóárammal (AC) és Type2-es csatlakozóval kb. 7-9,5 óra alatt telíthető az akku, az imént sorrendben 11 vagy 7,2 kW-os teljesítménnyel, az utcai CCS gyorstöltők 22 kW-os oszlopainál pedig bő 3 óra is elegendő. Az egyenáramú (DC) gyorstöltés 50 kW-tal 75, 80 kW-tal 54 percet vesz igénybe.

A Platinum kivitel a leggazdagabban felszerelt e-Soul, valóban minden kényelmi és biztonságnövelő tartozék benne van, a Bőr csomagról, a Luxus csomagról és a napfénytetőről pedig a vásárlók dönthetnek, hogy megrendelik-e ezeket a kiegészítőket.

Ideális helyen, a frontrészen találhatók a Type2/CCS töltők csatlakozói

Az e-Soul 136 és 204 LE-s kivitelben érhető el, utóbbinál 64 kWh-s akkumulátorral

Amiben pedig nincs kompromisszum, az a garancia, amelynél a piacon még mindig egyedülálló 7 év vagy 150 000 km egyenértékű az összes Kia modellével. ■

Szinte egy az egyben megtartották a hajdani Track’ster hátsó kialakítását. A rakodóperem alacsony, nem kell magasra emelni a csomagokat

Reménysugár

A Csodalámpa Alapítvány beteg gyerekeknek próbál segíteni, e kezdeményezéshez pedig örömmel csatakozott a Kia Hungary.

Keve (4 éves, Budapest)

Attila (3 éves, Ercsi)

Cintia (18 éves, Hatvan)

Tavaly ünnepelte fennállása 25. évét a Kia Hungary. E jeles alkalomból különleges ajánlatokkal várták a vevőket és az érdeklődőket a márkakereskedések, de a cégnél úgy gondolták, igazán emlékezetessé teszik a negyedszázados jubileumot.

A Csodalámpa Alapítvány 2003 óta, számos önkéntessel és támogatóval dolgozik azon, hogy súlyosan beteg gyerekek kívánságait teljesíti, élményt és lelki erőt adva a mielőbbi gyógyuláshoz, valamint ezzel is csökkentve a családok terheit. Eddig 4000 álmot sikerült valóra váltani, a Kia Hungary pedig további 25-tel járult hozzá a sikerhez. Nagy Norbert, a cég ügyvezető elnöke elmondta, minden munkatársát boldogsággal tölt el, hogy a Kia segíthet a gyerekeknek ezekben a napokban, hetekben és könnyebbé teheti a kórházi tartózkodást, a vizsgálatok, műtétek utáni nehéz időszakot. Patzauer Éva, a Csodalámpa Alapítvány ügyvezetője szerint a vírushelyzet miatt minden korábbinál súlyosabb a helyzet, hiszen nagyon sok a beteg gyerek, a támogatók pedig ebben a gazdaságilag is nehéz időszakban sokszor a túlélésükért küzdenek, jótékonykodásra, nonprofit szervezetek támogatására alig, vagy egyáltalán nem jut most. Éppen ezért az alapítvány különösen hálás a Kiának, hogy ezt a jó ügyet támogatni tudják, és az álmok, a kívánságok megvalósításával őszinte mosolyt tudnak csalni a nemritkán komoly fájdalmakat átélő gyerekek arcára.

Anikó (14 éves, Téglás)

Márk (13 éves, Tatabánya)

És mik is a gyerekek álmai? Mindaz, ami számukra a világot, a boldogságot jelenti, legyen szó valamilyen izgalmas Lego készletről, okostelefonról, hangszerről, kerékpárról, vagy akár csak egy babzsákról. Örülünk, hogy segíthetünk! ■

SIXT
rent a car

Minden alkalomhoz IS van autónk.
Sixt.

We have a car for every occasion, TOO.

sixt.hu

„A Kiának rengeteg arca van!"

Rovatunkban olyan személyeket mutatunk be, akik közel állnak a Kiához, maguk testesítik meg a márkát, mely fontos része az életüknek.

Emlékszik az első Kiára, amit értékesített?
– Ó, hogyne, egy Magentis volt 2009-ben, jól emlékszem az autóra és természetesen a kedves ügyfélre is.

Ilyen régóta foglalkozik Kia értékesítéssel?
– Kiával igen, autókkal még régebben: a kislányom születése után, 2000-ben csöppentem a szakmába, ahol nagyon sokat tanultam, rengeteg tanfolyamon vettem részt. 5 évet töltöttem el az első munkahelyemen, ahol a tulajdonosok útjai ekkor elváltak, de az egyikük hívott magával az új vállalkozásába, a Körös Autócentrumba. Lépésenként kezdtünk több márkával foglalkozni, mindig én kezdtem az újakkal, s így lettem 2009-ben Kia értékesítési tanácsadó. Azóta is kitartok a márka mellett.

Méghozzá sikeresen, hiszen 2020-ban Ön nyerte meg a csoportjában a MySales ajánlatadó értékesítői versenyt, és a legjobban teljesített a próbavásárlások során is. Gratulálunk!
– Köszönöm. A Kiánál nemcsak szóbeszéd az ügyfélközpontúság, negyedévente több próbavásárlás történik – személyesen, telefonon, online megkeresséssel –, amit kiértékelnek, így folyamatosan jól kell teljesítenünk.

Baráth Tünde Békéscsabán értékesít Kiákat, 2009 óta hűségesen kitart a koreai márka mellett

Mit szeret a Kiában?

– Azt, hogy rengeteg arca van. Minden ügyfélnek tudok megfelelő méretű modellt, hajtásláncot, felszereltséget ajánlani, és mindegyikre érvényes az is, ami számomra, privát emberként a legfontosabb: a megbízhatóság. Hogy bármikor számíthatok az autómra.

21 év szakmai és ebből 12 év Kia tapasztalattal a háta mögött, Ön szerint van tipikus Kia vásárló?

– Véleményem szerint igen, van. Az ügyfeleim jellemzően határozott elképzelésekkel, bevallom, olykor engem is zavarba hozó módon felkészülve, rengeteg információ birtokában ülnek le tárgyalni. Általában egy adott modellt keresnek, amit szeretnének megnézni a bemutatóteremben, beleülni, megtapogatni és természetesen kipróbálni. Úgy látom, a műszaki dolgokban még a férfiak döntenek, de egyre több az olyan női vásárlóm, akik maguknak, vagy a családnak választanak autót. Ilyenkor azt hiszem, előny, hogy én is nő vagyok, mert ezen a szemüvegen keresztül nézve tudom ajánlani a modelljeinket. Szívesen és sokat beszélgetek, és pozitívak a visszajelzések. Nemcsak a Kiát, a munkámat is nagyon szeretem.

Hódít az elektromosság, a Kiának pedig ambiciózus tervei vannak ezzel kapcsolatban. Mi a véleménye erről és hol látja a márkát 5–10 év múlva?

–A Kiának már most kiváló villamosított, illetve tisztán elektromos autói vannak – utóbbiak közül az e-Niro a legnépszerűbb az egész magyar piacon –, és úgy látom, egyre több az érdeklődő, akiket bevonz a márka ezekkel a valóban innovatív fejlesztésekkel. Az elmúlt évek számomra bebizonyították, hogy a Kia következetesen és rendületlenül halad a céljai felé, biztos vagyok benne, hogy az elektromos járművek piacán is vezető szerepet fog játszani. Én állok elébe a villanyautók értékesítésének is. ■

Megnyerő forma

A Kia évről évre díjakkal zárja a világ legrangosabb formatervezéssel kapcsolatos eseményeit. Idén az új Sorento győzte meg a zsűritagokat.

Röviden néhány szó a szervezetekről és a világ két rangos formatervezési díjáról. A Red Dot-ot, azaz „piros pontot" az Észak-Rajna-Vesztfáliában működő Design Zentrum Nordrhein-Westfalen zsűrije ítéli oda minden évben, három fő kategóriában: termékdizájn, márka (brand) és kommunikációs dizájn, valamint koncepció. A termékdizájn díj története immáron 66 évre, 1955-ig nyúlik vissza; 2021-ben 60 országból összesen 7800 pályaművet neveztek be. A zsűrit 50, a világ minden tájáról érkezett független formatervező, oktató és szakújságíró alkotja. Az elbírálás szempontja a megjelenésen kívül az innováció mértéke, a funkcionalitás, az ergonómia, a formai

egyértelműség, valamint az ökológiai kompatibilitás.
Az iF-et 1954-ben alapította a hannoveri iF (International Forum Design) GmbH, s ez ma a világ egyik legelismertebb független formadíja. Idén több mint 9500 pályamű érkezett 52 országból, ezeket – a rendkívüli járványhelyzetre való tekintettel - első körben online minősítette a zsűri. Innen a pályázók fele jutott tovább, és ezeket az alkotásokat idén először új szempont (a felhasználói élmény) alapján is értékelték. A további kategóriák változatlanok voltak: a korábbi éveknek megfelelően kommunikáció, csomagolás és szolgáltatás, építészet, belsőépítészet, valamint professzionális koncepció. A 98 független zsűritag mindegyike elismert, nemzetközi szaktekintély a dizájn területén.
A Kia-nál 2006-ban, a frissen debütáló cee'd-del jelent meg annak a hosszú távú koncepciónak az első terméke, amely erős hangsúlyt fektet a dizájn szerepére. Másfél évtized alatt, immáron 47 nemzetközi, rangos elismerés igazolja, hogy a koreai márkánál nemcsak helyes döntést hoztak, de sikerült olyan tervezőcsapatot összehozni, amely tökéletesen átlátta, átérezte és meg is valósította ezt a mindenképpen nehéz feladatot. A Kia első Ret Dot díját a Soul „gyűjtötte be" még 2009-ben, és 2020-ig további 25 elsőséget szerzett itt a márka. Az iF-en először 2010-ben, majd utána tavalyig még 20-szor jutalmazták első hellyel valamelyik Kia típust, azaz összesen 45 győzelem szerepelt a statisztikában – eddig. 2021-ben mind a Red Dot, mind az iF megmérettetéséről győzelemmel tért haza a márka legnagyobb európai SUV-ja!

Karim Habib, a Kia globális formatervezési vezetője:

Az új Sorento tervezésekor arra törekedtünk, hogy az elődmodellek robusztus formavilágát továbbfejlesztve vigyünk a megjelenésbe olyan kifinomult és bátor eleganciát, amelynek az eredménye érett, kiegyensúlyozott és koherens megjelenés. Azt hiszem, sikerült."

Szép sorozat méltó folytatása ez, hiszen nem sokkal tavalyi bemutatója után az új Sorento elnyerte az Auto Bild Allrad magazintól az „Év Összkerékhajtású Modellje 2020" díját, majd a nagy szabadidőjárművek kategóriájában bezsebelte a legfontosabb német autós szakmai elismerést, az „Arany Kormánykereket" is. 2021 tavaszán a „Világ Női Autója 2021" döntőjében szintén a Sorento lett a győztes a nagy SUV-ok között, most pedig itt a két formatervezési elsőség, a Red Dot és az iF. ■

Sokat foglalkoztak a belsővel is, a friss modellhez vadonatúj műszerfalat terveztek 12,3 colos digitális kijelzővel és 10,25 colos érintőképernyővel. Az anyagminőség kiváló

Alapvetés

A járműveknél a padlólemez az egyik legbonyolultabb elem, a vadonatúj E-GMP-t a Kia már kifejezetten az elektromos autóihoz tervezte.

Jól látható a három egység, ami illusztrálja, hogy az akku méretével együtt a tengelytáv is egyszerűen, a tervezési folyamatot nem irreálisan megdrágítva változtatható

Az alaphelyzet igazából egyszerű: a jövőt jelentő elektromos hajtáshoz nem ideális az a szerkezeti felépítés, ami a belsőégésű motorral szerelt autókban ma általános. A legtöbb gyártó építőszekrény elvű, úgynevezett moduláris padlólemezekkel dolgozik, ezek bizonyos elemei és méretei fixek, de hosszuk – és gyakran a szélességük is – változtatható, s így többféle hajtásmódhoz használhatók. Egy-egy ilyen, akár több kategórián és felépítési módon átívelő konstrukció teljes kifejlesztésének költsége bizony százmillió eurós nagyságrend, ezért érthető, hogy a márkák igyekeznek a lehető legtöbbet kihozni saját építőkészletükből. A villamosítással azonban eljött az idő, hogy még a tisztán elektromos haladásra nem képes, például a 48V-os könnyű hibridekben is helyet kelljen találni az akkumulátornak, a vezérlésnek; a hagyományos padlólemezre épített elektromos modelleknél pedig még nagyobb gondot jelent az akkumulátorok elhelyezése. A látszat csal, mert ugyan a motorterekben rengeteg hely felszabadult – a villanymotorok helyigénye a kiegészítő elektronikákkal együtt is kisebb, mint a velük összevethető teljesítményű belsőégésű gépeké –, ám ide a nagy és nehéz telepek nem tehetők. A hátrányos tulajdonságokat csak egyetlen, a Kia által megvalósított módszerrel lehet kiküszöbölni: egy vadonatúj padlólemezzel.

Minden változat első felfüggesztése MacPherson, míg hátra, az oldalankénti ötkaros helyére akár egyszerűbb, csatolt lengőkaros is beépíthető

Az Electric Global Modular Platform (röviden E-GMP) alapjaiban friss, már tisztán elektromos hajtású járművekhez tervezett padlólemez, amelyen 2025-ig tucatnyi új, izgalmas Kia modell érkezik. A konstrukció legfőbb változása a hagyományos padlókhoz képest a középső merevítő eltűnése. Ez az eredetileg a hátsókerék-hajtás kardánjának helyet adó alagút a legtöbb fronthajtású modellben szintén megvan, egyrészt, hogy számottevően merevítsen, másrészt, hogy az adott platformot összkerékhajtású változatokhoz is használni lehessen. Az E-GMP ezzel szemben nagyon más, mert a szinte teljesen sík padló utastér alatti részét helytakarékosan, illetve a súlypont szempontjából ideálisan legalulra téve maga az akkumulátor foglalja el, amely lehet víz- és/vagy léghűtéses. Utóbbi megoldás az

Vízhűtéses a padlóba épített lítiumion szerkezetű akkumulátor, a padlómerevítő alagút szerepét a telepet körülölelő acélkeret vette át

autó méretétől (tengelytávjától) függ, a vizes változatok a nagyobb modellekre jellemzők. Természetesen a Kia mérnökei megoldották, hogy a biztonságon se essen csorba, sőt, határozott előrelépésről lehet beszélni: a merevítő alagút szerepét az akku számítottan deformálódó, melegen sajtolt elemekből összeállított fémkerete vette át.

A Kia nem véletlenül tűzte az innovációt a zászlajára: a szokásos 400 V mellett az E-GMP-re épülő hajtáslánc 800 V-os töltésre is alkalmas, a maximális töltőteljesítmény 350 kW, amivel röpke 5 perc alatt akár 100 km-re elegendő hatótávot lehet vételezni. Az alapkivitelekben egy, vízhűtéses villanymotor dolgozik hátul és közvetlenül (azaz sebességváltó és tengelykapcsoló közbeiktatása nélkül) a hátsó kerekeket hajtó differenciálművet forgatja. Azonban elöl is van hely egy villanygépnek, így a felépítés a hatásfokot javító mechanikus kapcsolat nélküli összkerékhajtásra is tökéletesen alkalmas. Az alap hátsókerék-hajtás nem véletlen, amelynek magyarázata a villanymotorok nyomatéki karakterisztikájában keresendő: a nyomatéki csúcs közvetlenül az elindulás pillanatában ébred, s ezt kormányzási befolyások nélkül nem könnyű az első kerekeken át a talajra vinni. Hátul viszont nincs kormányzás, továbbá sokkal jobbak a tapadási jellemzők is, azaz így az elindulás kritikus pillanatában sokkal ideálisabb ez a megoldás, amit eleve sokan kedvelnek, mert az autó kanyarokból kihajtva sportosabban viselkedik, precízebben irányítható. Joggal merül fel viszont egy kérdés: és mi van a túlkormányzottsággal? A jelenséggel természetesen tisztában voltak a Kia mérnökei, ezért egyrészt a márka fejlett vezetéstámogató rendszereit eleve ennek figyelembevételével hangolták, másrészt egy első villanymotor beépítésével előre is küldhető nyomaték, amelynek kerekenkénti szabályzásával a túlkormányzottság gyakorlatilag teljesen megszüntethető.

Vízhűtéses a hátsó villanymotor, az E-GMP-re épülő Kiák alapesetben hátsókerék-hajtásúak

Érdekesség, hogy az E-GMP-re épülő Kia modellek végsebességét a konstruktőrök szerint nem korlátozza majd a villanymotorok fordulatszámhatára, mert a forgórész áttervezésével ezt a határt sikerült a korábbihoz képest 70%-kal megemelni, ami jelentős előrelépés. Arról nem is beszélve, hogy ez a megoldás technikailag egyszerűbb (s így hibalehetőség híján eleve megbízhatóbb), mint például egy kétfokozatú automata váltó beépítése. Az E-GMP akkumulátorai „ellenirányú teljesítmény-leadásra" is alkalmasak, ami annyit jelent, hogy a feltöltött telep 3,5 kW-tal besegíthet egy háztartásnak (például különféle elektromos eszközöket, lámpát, hűtőgépet, televíziót, számítógépet működtethet), vagy részben feltölthet egy másik villanyautót.

Elöl, a motor tetején ülő szabályozó elektronikák szintén vízhűtésesek

Az elöl MacPherson, hátul kimondottan igényes szerkezetű, oldalankénti ötkaros felfüggesztéseken guruló új E-GMP padlólemez már teljesen menetkész. Olyannyira, hogy a Kia be is mutatta rajta az első modelljét: az EV6 mind külső-belső formatervével, mind műszaki tartalmával új korszakot nyit a koreai márka történetében. ■

Új autót, okosan!

A PVP, azaz a Premium Value Program a Kia népszerű autófinanszírozási formája.

Bővebb információ a Premium Value Programról itt:

Mit jelent? Akár háromévente mindig új autóba ülhet, változatlan feltételek mellett.

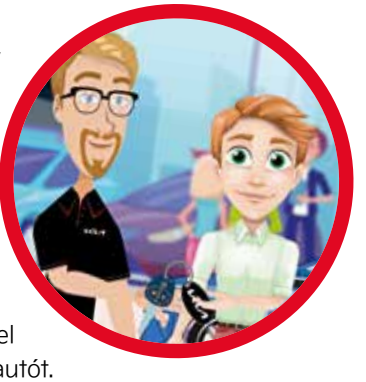
Miért jó? Alacsonyabb havi finanszírozás érhető el, mint hagyományos finanszírozás esetén.
A finanszírozó garantálja az autó értékét a futamidő végén.

Benne van a hároméves ingyenes karbantartás.

A kezdő befizetés, a futamidő és a futamidő végi kiemelt törlesztés az ügyfél igénye szerint változtatható.

További előnyök: Alacsony havi törlesztő részletek.
A futamidő végén az ügyfél döntheti el, hogy:

- kifizetheti a kiemelt törlesztő részletet és megtartja az autót hosszabb távon,
- visszaadja az autót a finanszírozónak, és ekkor a kiemelt utolsó törlesztő részletet sem kell kifizetni, hiszen az megegyezik a garantált visszavásárlási árral,
- **lecseréli az autóját egy vadonatúj Kiára.**
  Amennyiben a választott új autó ára megegyezik a leadott használt kocsi újkori árával, úgy várhatóan hasonló havi törlesztés mellett, minimális kezdőrészlet befizetésével használhat egy vadonatúj autót.



Miért egyedülálló ez a lehetőség?
Nagyfokú rugalmasság jellemzi. Alacsony havi költség mellett hosszú futamidő nélkül akár háromévenként új, kisebb vagy nagyobb, drágább, magasabb felszereltségű autóba ülhet. ■

GAL
It's Our Life
kikapcsolódás, pihenés, egészség / gal.hu

Lendületben

A koreai márka mind a nemzetközi, mind a magyar piacon remekül teljesített 2021 első félévében.

Már a Kia új világát képviseli az EV6, amely iránt Magyarországon is nagy az érdeklődés.

Mint azt Emilio Herrera, a Kia Europe ügyvezető igazgatója tavaly ilyenkor hangsúlyozta, a 2020 második felében érkező új Sorento, valamint a márka jól ismert hibridjei és villanyautói a remények szerint hozzájárulnak majd a 2021-es jó eredményekhez. És valóban, ha csak a 2021. júniusi számokat nézzük, a Kia összesen több mint negyedmillió (253 592 db) autót értékesített ebben a hónapban, aminek közel egyötöde (49 280 db) került koreai vásárlókhoz. A koreai belföldi piac a jelek szerint kicsit lassabban tér magához a pandémia után – az eladások Koreában még 17,9%-kal maradtak el a 2020-as adatoktól –, de globálisan kétségtelenül kiváló eredmény az elért 20,2%-os piaci növekedés, ha pedig csak a Koreán kívüli értékékesítéseket nézzük (ami 204 312 autót jelent), akkor a 35,4%-os mutató még kedvezőbb. A típusok vonatkozásában a nemzetközi porondon a Sportage (30 906 db), az új Seltos crossover (24 680 db), valamint a K3 szedán (24 639 db) volt a legnépszerűbb modell, és továbbra is népszerű a Rio.

Hamarosan érkezik a vadonatúj Sportage, amely tovább erősítheti a Kia pozícióját a kompakt SUV-ok között

„A Kia Hungary 2021 első félévében **4579** személyautót értékesített, amivel a hazai piac **több mint 7 százalékát szerezte meg.**"

Minden piacon sikeres az új Sorento, amely globális modell, többek között Koreában, Észak-Amerikában, Ázsiában ugyanúgy elérhető, mint nálunk Európában

Kia K3 szedán - elsősorban a kínai piacon kedvelik, idén júniusban a márka 3. legnépszerűbb globális típusa volt

A koreai piacon a koreai ügyfelek elsősorban az egyterű Carnival és a vadonatúj Sorento SUV iránt érdeklődtek, ez a két modell vezette a listát. Jó hír, hogy a jelek szerint a piacok kezdenek magukra találni a vírushelyzet után, amely a Kia szerint az eladások további növekedését jelentheti, és teret adhat olyan izgalmas és vélhetően sikeres újdonságoknak, mint a tisztán elektromos EV6, valamint a hamarosan érkező vadonatúj Sportage.

Magyarországon minden idők legjobb félévét zárta a Kia Hungary, ami azért is örömteli, mert az elmúlt időkben, évről évre rekordokat jegyzett a márka, ráadásul a vírushelyzet a magyar piacot sem kímélte. A 2021. májusi hónapra vonatkozó 3. helyezést sikerült júniusban is megőrizni a személyautó piacon, s így a teljes 2021-es félévre (január-június) vetítve a Kia a 4. legeredményesebb márka lett Magyarországon. 2020 első félévében összesen 2767 autót értékesített, amivel a márka 4,97%-os piaci részesedést tudhatott magáénak. A 2021-es előrelépés ehhez képest jelentős, hiszen a 4579 darabos első félévi eladás 65,5%-os növekedést, egyben 7,07%-os piaci részesedést jelent, amely a Kia Hungary számára minden idők legjobbja! A magyar cégvezetés hasonlóan bizakodó, mint a nemzetközi kollégák, a Sorento hibridek megjelenése, a Sportage küszöbön álló modellváltása, valamint az EV6 előrendeléseinek várakozáson felüli sikere a remények szerint még sikeresebb esztendőt hozhat. ■

Zöldülés

Vajon mi történik az épületeket beborító óriás reklámhálókkal, ha véget érnek a kampányok? A Kia remek ötlettel állt elő!

Akik az elmúlt hónapokban Budapesten jártak, a Nagyvárad téren és a Margit körúton, két forgalmas csomópontnál is láthatták a Kia elektromos járműveit ábrázoló épülethálókat. Ezek a hirdetési felületek valóban hatalmasak voltak, az egyik 10,7x11,2, a másik 14,2x10,2 m-es, és jogos a velük kapcsolatban felmerülő kérdés: vajon lebontás után mi történik ennyi műanyaggal, amikor vége az akciónak? A környezetet szennyezve, egyszerűen megy a szemétbe? Szó sincs róla! A Kiánál komolyan hisznek a márka zöldülésében, ezért úgy döntöttek: a több mint 260 négyzetméternyi műanyagot mind újrahasznosítják és praktikus táskákat varrattak a hálókból. A 300 darabos kollekció érdekessége, hogy a hirdetési felület grafikája miatt nincs belőle két egyforma mintázatú, de a legfontosabb, hogy a műanyag nem szennyezi a környezetet.

Mindemellett az idei évtől, szintén a zöldülés jegyében a Kia Hungary munkatársai benzines és dízel autók helyett immáron tölthető plug-in hibrid modellekkel közlekednek, ezzel is hozzájárulva a CO_2-kibocsátás csökkentéséhez. ■

Ebből a két épülethálóból készültek a divatos táskák

Kia márkakereskedők listája

NÉV	CÍM	TELEFON	E-MAIL	WEBCÍM
Autentik Motor-Car Kft.	9012 Győr, Mérföldkő út 1.	+36 96 556-270	kia@autentik.hu	www.kia.autentik.hu
Autó-Hof Kft.	7100 Szekszárd, Palánki utca 1.	+36 74 529-885	info@kiaszekszard.com	www.kiaszekszard.com
Császár Autószerviz Kft.	2800 Tatabánya, Bárdos L. u. 1.	+36 34 512-444	tatabanya@csaszarauto.hu	www.kiacsaszar.hu
Di-Fer Kft.	2030 Érd, Göncölszekér utca 2.	+36 23 523-101	di-fer@di-fer.hu	www.diferautocsoport.hu
Duna Autó Zrt.	1037 Budapest III., Zay utca 24.	+36 1 801-4242	kia@dunaauto.hu	www.dunaauto.hu/kia
Gablini Kft.	2100 Gödöllő, Blaháné út 2.	+36 28 416-203	info@kiagablini.hu	www.kiagablini.hu
Gadácsi Autóház Kft.	8360 Keszthely, Tapolcai út 54.	+36 83 511-040	info@gadacsi.hu	www.kiagadacsi.hu
HIEZL Autóház Kft.	6500 Baja, Kölcsey utca 73.	+36 79 422-422	kia@hiezl.hu	www.hiezl.hu/kia
ICL Autó Kft.	9700 Szombathely, Vásártér u. 3.	+36 94 999-822	info@kiaszombathely.hu	www.kiaszombathely.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	2151 Budapest XV., Fehérkő út 4/b	+36 27 537-681	kiabp@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	3300 Eger, Kőlyuk utca 6.	+36 36 889-115	eger@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	5100 Jászberény, Jákóhalmi út 40.	+36 57 505-505	kiajb@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	6000 Kecskemét, Mindszenti krt. 53.	+36 76 508-851	kecskemet@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	4400 Nyíregyháza, Orosi út 20/A	+36 42 462-375	nyiregyhaza@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	8200 Veszprém, Gladsaxe utca 1.	+36 88 591-190	veszprem@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia
Körös Autócentrum Kft.	5600 Békéscsaba, Szarvasi út 66.	+36 66 450-450	kiakoros@kiakoros.hu	www.kiakoros.hu
Maros Trans Kft.	2600 Vác, Szent László út 29.	+36 20 971-5365	szalon@kiavac.hu	www.kiavac.hu
OMP Autóház Kft.	4002 Debrecen, Balmazújvárosi út 38.	+36 30 408-6085	kia.kereskedes@ompautohaz.hu	www.kiadebrecen.hu
Orientik Motor-Car Kft.	9400 Sopron, Győri út 42.	+36 99 505-345	info@kiasopron.hu	www.kiasopron.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
Pappas Auto Magyarország Kft.	7360 Pécs, Koksz utca 125.	+36 20 419-8280	tamas.orning@pappas.hu	www.pappas.hu/kia
Pappas Auto Magyarország Kft.	6725 Szeged, Vásárhelyi Pál út 13.	+36 70 967 7179	zsolt.kaponyas@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
Univer-Car Kft.	3527 Miskolc, József A. út 62/A	+36 46 502-980	kiamiskolc@univercar.hu	www.univercar.hu/kia
Wallis Kft.	1106 Budapest X., Kerepesi út 85.	+36 1 260-7777	info@kiawallis.hu	www.kiawallis.hu
Zakar és Társa Kft.	2700 Cegléd, 4. sz. főút 69. km	+36 53 505-911	info@zakartsa.hu	www.zakarauto.hu/kia

Az Ön Kia márkakereskedése

Szeretettel várjuk márkakereskedésünkben!

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

KCV 0330