

KIA MAGAZIN

www.kia.com | 2013 / 2



pro_ceed
GT
Teszt

Bemutató

Kia Cub

Bemutató

Kia Forte



Teszt
Kia Carens

Bemutató

**Kia katonai
autók**

Kövess minket a Facebook-on!





Válogasson őszi-téli ajánlatainkból,
foglaljon szobát egyszerűen és
gyorsan a szállodák honlapján!

Most KIA magazin olvasói
kedvezményel*!

Kedvezmény kód: S4YKIA15

Palace Relax



3 nap/2 éjszaka félpanzióval • köszöntőital • ingyenes WiFi • wellness
és fürdőköpeny használat • Relax Thalasso fürdő (30 perc/fő)**

**Szálloda ajándéka: Stresszoldó fej-nyak masszázs
(20 perc/fő)**

33.900 Ft/fő/2 éj **-15%** kétágyas szobában

8380 Hévíz, Rákóczi u. 1-3. • Tel: 06 83 542 140
www.palacehotelheviz.hu • info@palacehotelheviz.hu



Aquarell Gyógykúra

TB támogatással!

8 nap/7 éjszaka félpanzióval • ingyenes WiFi és parkolás • wellness
és fürdőköpeny használat • gyógykezelések**

**Szálloda ajándéka: Csontsűrűség mérés és törési
rizikóbecslés**

72.800 Ft-tól/fő/7 éj **-15%** kétágyas szobában

2700 Cegléd, Fürdő út 24. • Tel: 06 53 510 900
www.aquarellhotel.hu • info@aquarellhotel.hu



Párosan szép az élet!



3 nap/2 éjszaka félpanzióval • 2x 30 perces masszázs/fő:
Frissítő talpmasszázs és Nofretete masszázs a Hölgyeknek,
Szilvapálinka masszázs az Uraknak**

**Szálloda ajándéka: Gyopárosi Gyógy- és Élményfürdő
belépőjegy (2 db/fő)**

21.900 Ft/fő/2 éj **-15%** kétágyas szobában

5904 Orosháza, Gyopárosi út 3. • Tel: 06 68 512 710
www.alfoldgyongye.hu • info@alfoldgyongye.hu



Őszi Árhullás

4 nap/3 éjszaka félpanzióval • délben leves büfé • ingyenes WiFi**

**Szálloda ajándéka: ZENA Beauty & Med Center
wellness belépőjegy (1 db/fő)**

19.900 Ft/fő/3 éj **-15%** kétágyas szobában

8380 Hévíz, Erzsébet Királyné u. 9. • Tel: 06 83 341 178
www.majerikhotel.hu • info@majerikhotel.hu

Kedves Olvasó!

A Kia változatlanul egyenletesen növekvő eladásokkal és emelkedő piaci részesedéssel tör a jövőbe. A márka folyamatos sikereiről beszámolni nemcsak megtisztelő de egyben nagyon kellemes tevékenység is, ugyanakkor mindig érdemes egy picit visszatekinteni a kezdetekhez, így ebben a számban kicsit nosztalgizunk is, és felelevenítjük a cég történetének egy-két különleges modelljét. Vannak vadonatúj autóink, ezeket bemutatjuk és teszteljük, és természetesen megismertetjük Önöket olyan koncepciókkal is, amiket még csak kiállításokon, autósalonokon láthat a nagyerdemű. Ezek a Kia távoli jövőjét, vízióit vetítik előre: róluk is írunk, hozzájuk is közel kerülünk. Immár hagyományosan kalandozunk a koreai kultúrában, megismertetünk helyi italokat, táncokat, művészeket. Szokás szerint sokféle érdekes és izgalmas téma várja Önt, Kedves Olvasó, nem csak autók, és nem csak autósoknak...

Kellemes időtöltést kíván a Kia világában:

Nagy Norbert
Országigazgató



Kia Magazin

Kiadja a Kia Motors Hungary Kft. (a Kia Motors magyarországi vezérképviselése)
1117 Budapest, Budafoki út 56.
info@kiamotors.hu
www.kia.com
Felelős szerkesztő: Farkas Andrea
Design: Kukucska János, Harrys & Berger Kft.
Nyomda: Radin Print, Subotica
Megjelenik évente kétszer.

A közölt fotók és írások csak a kiadóval történt egyeztetés után használhatók fel.
A magazinban szereplő árak tájékoztató jellegűek.

*A 15% kedvezmény kizárólag a fenti kedvezmény kód megadásával, a szállodák honlapján szereplő csomagajánlatok (kivéve last minute) vagy szobaár 2013. december 20-ig, közvetlenül a szállodákon keresztül történő foglalásával vehető igénybe és más kedvezményekkel nem vonható össze.

**A fenti csomagajánlatokról bővebb információ a szállodák honlapján. Az árak az ÁFA-t tartalmazzák, az idegenforgalmi adót nem tartalmazzák.
A szállodák SZÉP Kártya elfogadóhelyek.

NEWS Hírek

NEWS
NEWS
NEWS
NEWS

Jó úton

Sikeres félv a Kia szlovákiai gyárában

Fennállása óta először termel teljes kapacitással Európa egyik legmodernebb autógyára, a Kia szlovákiai, zsolnai üzeme. Eek-Hee Lee, a Kia Motoros Slovakia elnöke szerint a vevők a jelenlegi gazdasági helyzetben is értékelik a minőséget, az egyedülállóan hosszú garanciát, és a kitűnő ár/érték arányt. Ennek köszönhető a figyelemreméltó növekedés. 2013 első félévében 158 900 autó készült, ami 6 százalékkal több a 2012-es első félév eredményénél. 133 100 benzínmotor - többségében az új 1,6-os GDI -, valamint 120 100 dízelmotor is szlovák terméként jegyezhető. Zsolnán a Sportage (48%) és a cee'd (42%) a két húzómodell, a kapacitás 10 százalékát pedig a Venga köti le. A Szlovákiában gyártott autók közül a legtöbb Oroszországban talál gazdára (24%), de jelentősnek mondhatók az Egyesült Királyságba (14%) és Németországba

(9%) irányuló szállítások is. Franciaország és Olaszország 5-5, a hazainak tekinthető szlovák piac pedig 1 százalékban érdekelt.



Sportage terepjáró és Venga egyterű követi egymást a soron

2013 első hat hónapjában több mint 130 ezer benzínmotor készült Szlovákiában, a többség 1,6-os, közvetlen befecskendezéses GDI benzines

Eladásnál is komoly előny a Kia garancia Értéknövelő



Nem luxus szolgáltatás az extrahosszú 7 év, 150 000 km-es garancia, a legkisebb Picantóhoz ugyanúgy jár, mint a nagyobb és drágább Kia modellekhez

A Kia 2010 januárjában vezette be egyedülálló 7 éves, 150 000 km-es garanciáját. Mivel a garancia a későbbi tulajdonosokra is átruházható egyre több az ilyen feltételekkel vásárolt autó a használtpiacon. A márka megbízásából az EurotaxGlass's megvizsgálta, hogyan hat a garancia a használt Kiák áraira. A merítésbe bekerült 6889 Picanto, Rio és Sportage közül 4001-nak volt 7 éves garanciája és a többiekénél átlagosan 250-550 euróval magasabbak voltak az áraik, két éves, 40 000 km-es futásteljesítményt alapul véve. Az EurotaxGlass's felmérése alapján megállapítható, egy mai Kia vásárló átlagosan 6 százalékkal magasabb eladási árral kalkulálhat, pusztán a hosszú garancia értéknövelő hatásának köszönhetően.

A Kia Kínában Hódító



Elszakadna a Kiatól a kínai piacra szánt Horki, de csak formáival, a technológiával, és a minőség változatlan

Bár már régóta gyárt ott, most önálló márkát is indítana a Kia Kínában. Az idei Sanghaji Autószalonon különleges tanulmányt mutatott be a márka: a DYK Concept a Kia kínai vegyes vállalata, a Dongfeng Yueda Kia (DYK) betűit viseli, és új márkaként, végleges formájában Horki néven debütálhat, az előzetes érté-

sülések szerint 2015 második félévében. A tanulmány a vadonatúj Cerato (Forte) padlójára épült, a Horki jelentése pedig kínaiul a harmóniára és a vezetésre utal. A tervezett teljes palettáról egyelőre nincsenek információk, de az valószínűsíthető, hogy alternatív hajtáslánc is szerepel majd a kínaiatban.

J.D. Power sikerek Minőségben az élen!

Az IQS az elismert J.D. Power kutatóintézet mértékadó autóiipari minőségvizsgálata a tulajdonosok véleményén, elégedettségén alapul. Idén összesen 83 442 kérdőívet töltöttek ki, nyolc kategóriában, 230 autótípusról. Ennek ismeretében még edesebb a Kia kettős győzelmének íze: a Soul immáron másodszer a többcélú kompakt autók, a Sportage pedig a kompakt szabadidő-terepjárók mezőnyében, a kategória eddigi legmagasabb vevőelégedettségi pontszámával végzett az első helyen. A Kia - a valaha elért legmagasabb mutatószámmal - felkerült a minőséget értékelő TOP 10-es listára is.



Sikeres a Soul, legújabb változata a 65. Frankfurti Autószalonon mutatkozott be

Nem csak a Sportage formájával, a minőségével is elégedettek a vásárlók, a Kia terepjárója eddig sosem tapasztalt pontföldről nyerte meg kategóriáját

Dél-Korea válogatottja kijutott a 2014-es VB-re Irány a pálya!



Ji Dong-Won, a dél-koreai csapat játékosa az Irán elleni FIFA World Cup 2014 selejtezőn, a Munsu Cup stadionban

A Kia hosszú távon elkötelezte magát a labdarúgás támogatása mellett, 2022-ig minden világméretű FIFA és UEFA torna főszponzora. Ennek tükrében különösen jó hír, hogy Dél-Korea sikeresen kvalifikálta magát a 2014-es világbajnokságra, a nemzeti tizenegy ott lesz Brazíliában. Az utolsó körben ott hon, az ulsani Munsu Cup stadionban az iráni válogatottat fogadták, és

ugyan a mérkőzés szerény egygólos vendéggyőzelemmel zárult (0-1), de ez a vereség a vb-re kijutást érdemben már nem veszélyeztette. Nemzetközi porondon az eddigi legnagyobb dél-koreai focisiker 2002-ben, a japánokkal közösen rendezett világbajnokságon született: itt a törökökkel játszottak küzdelmes bronzmeccset, de 3-2-re végül a törökök győztek, így ők állhattak fel a dobogóra.

Kia tesztközpont a Nürburgringen Otthon a Zöld pokolban



Álcázott Kia Sorento SUV tesztje a Nordschleife aszfaltján

Különleges természeti adottságai miatt a 20,8 km hosszú Nürburgring Nordschleife az egyik legideálisabb teszt- és versenypálya. Összesen 73 gyors és lassú kanyar, hosszú egyenesek, 300 méteres szintkülönbség, komoly emelkedők és lejtők, változó időjárási körülmények - a Zöld pokolnak is nevezett Nordschleife ideális helyszín az európai modellek tartós próbáihoz. Felismerve a lehetőséget, a Kia-Hyundai konszern kiegészítette rüsselsheimi bázisát, és 6,6 millió eurós beruházással modern tesztcentrumot létesített a Nürburgringen. A 3622 négyzetméter alapterületű központ építési munkálatai még tavaly nyáron kezdődtek, és nemrég fejeződtek be. Jellemző adat, hogy 480 megtett kör éppen 10 000 km-t tesz ki, és igénybevétel szempontjából ezzel 150 000 km-es átlagos használat modellezhető.

Ötcsillagos a Kia Carens Maximális biztonság

Európa vezető, független járműbiztonsági tanúsítója, az Euro NCAP töréstesztjén minden kategóriában maximális eredményt ért el az új Kia Carens kompakt egyterű, így megkapta a legmagasabb, ötcsillagos minősítést. A pontozásnál a felnőtt-védelmet 94, a gyermekvédelmet 76, a gyalogosvédelmet 64 százalékosra értékelték, míg a biztonsági felszerelések kategóriájában 81 százalékot teljesített az öt- és hétül-



éses kivitelben is kapható modell. 100 százalékos a Carens oldalütközés elleni védelme, a 18 hónapos gyerekeknek nyújtott ütközési biztonság, az első ülések védelme az ostorcsapásos sérülések ellen, és minimális a gyalogosok alsó végtagjainak sérülési kockázata. A Kia jó úton jár a fejlesztésekkel, ezt bizonyítja az is, hogy a Carens a ce'e'd, a Rio, a Venga, a Soul, a Sorento és a Sportage után már a hetedik ötcsillagos modellje.

Minden európai forgalmazású Carens alapfelszerelésének része hat légszék, az ESC menetstabilizáló, valamint a vészfékezéskor villogtató ESS rendszer is



Új Kia márkakereskedés Szekszárdon Teljes palettával

Új Kia márkakereskedés nyílt júliusban Szekszárdon: a 380 négyzetméteres bemutatóteremben a Kia teljes modellpalettája látható. A már forgalmazott márkákkal kiemelkedő ügyfél elégedettségi eredményeket felmutató vállalkozás teljes körű szolgáltatási palettával (műszaki vizsgáztatás, finanszírozási termékek közvetítése, biztosítási és kárügyintézés, karosszéria munkák, és fényezés) és a kiválóan képzett személyzettel várja a jelenlegi és majdani Kia tulajdonosokat.

Az új márkakereskedés bemutatóteremében a teljes Kia paletta megnézhető

A siker hajója



Rangos nemzetközi Kia elismerésben részesült a Pappas Autó Magyarország Kft.

A színezüst makett hatalmas elismerés

A XVI. században egy hadihajó a legkorszerűbb technológiát képviselte, és a Kia Motors Corporation úgy gondolta, alapít egy díjat, amelynél éppen egy ilyen hajó jelképezi majd a cég elismerését. Természetesen maketról van szó, méghozzá 1:110 léptékben, és a tökéletes kivitelezés mellett. A díj rangját jelképezi, hogy a hajó színezüstből készül. Az Act Smart Award ritka elismerés a Kia berkein

belül, azok a márkakereskedések kaphatják meg, amik teljesítik a márka legmagasabb szintű követelményeit, és infrastrukturális színvonalukkal is kifejezik a Kia által világszerte képviselt filozófiát. Eddig 36 országból 50 kereskedés részesült Act Smart díjban, és büszkén mondhatjuk, hogy a kis ezüsthajó már megtalálható a Pappas Autó Magyarország Kft. szalonjában is, a magyar partner kiváló munkájának elismeréseképpen.

Helyugró

A Kia a 83. helyen áll a világ legjobb 100 márkájának 2013-as listáján



A világ legjobb 100 márkája közé kerülni komoly elismerés

A Kia Motors Corporation 15 százalékkal növelte márkaértékét az elmúlt évihez képest, így a 83. helyen végzett a világ legjobb márkáit felsoroló 2013-as listán. A listát évről-évre a világ legnagyobb márkatanácsadó ügynöksége, az Interbrand állítja össze. A Kia tavaly került először az első százba, akkor a 87. helyen szerepelt, az elmúlt egy évben azonban a cég értéke elérte a 4,7 milliárd dollárt, így négy hellyel előrébb került. Ez a 15 százalékos (619 millió dolláros) növekedés messze meghaladja a százas listában szereplő többi márka átlagosan 8,4 százalékos értékmelkedését. A lista egy a márkák teljesítményét összehasonlító tanulmányon alapul, készítői felhasználták a "legjobb üzleti gyakorlat" kutatások során alkalmazott metódusokat is.

Bemutató

Justice League Kia Sorento

Az igazság kedvéért



A Kia képregényhős autóprogramjának utolsó, nyolcadik darabja egy Sorento.

Az egyedi Sorento fényezése a legendás kaliforniai hotrodépítő West Coast Customs munkája

Az amerikai DC Comics kiadó a legmenőbb szuperhősök gazdája és megteremtője, és a Tengerentúlról lassan Európára újra áttérjedő képregényláz mellé a Kia is odaállt. A gyerekek, főleg a fiúk 5 és 15 éves koruk között ma újra Supermanért, Batmanért és a Pókemberért rajonganak, és ebben sokat segít, hogy egyre-másra jönnek az új filmek, figurák, pólók és számítógépes játékok, meg minden, ami manapság csak kicsit is összekapcsolható a szuperhősök szupererejével. Ebből a sorból az autó sem maradha-

tott ki, a Kia pedig remek érzékkel csapott le a lehetőségre még 2012-ben. A DC Comics legendás rajzolója és tulajdonosa Jim Lee és csapata összesen nyolc Kiát vett kezelésbe, de nem ugyanúgy. Akadtak köztük teljesen átalakítottak, például a Batman és a Superman „kedvére” átszabott Optimák, és csak festésükben különböznek, mint a Csodanő Sportage-e...

Minden egyes autót más-más autóépítő cég kivitelezett, az ős profi autófestő művészek vitték

fel a lemezekre Jeff rajzait. A sorozat záródarabja egy összegző Sorento, az Igazság Ligájaként emlegetett képregényfigurák alakjaival a nyár közepére készült el, és a San Diegó-i képregényvásáron mutatták be. Ezt a gépet is elárverezték, a bevételt jótékony célokra fordítja a Kia, a cél az afrikai éhezők megsegítése. A We Can Be Heroes alapítvány eddig több mint 2,3 millió dollárt „osztott szét” ötmillió szegény ember között Fekete-Afrika legnyomortabb országaiban.



A Sorentót az eBayen árverezték el 41 000 dollárért

Az Igazság Ligája minden tagjának jár egy-egy egyedi fejtámla a Sorento utasterében

A festmények plasztikusak és nagyon látványosak



padló teljesen sík, így a középen utazó lába is elfér. A váll és a fejtér elől-hátul nagyvonalú, 190 centivel sem közeli a tető. A Carens pakolóhelyei praktikusak, sok a rekesz, a hátsó lábterekben is vannak fedeles dobozok. Elöl-hátul szélesek az ajtózsombok. A csomagtartó ajtaja mélyről nyílik magasra, 185 centivel is alá lehet állni, a küszöb kényelmesen alacsony, befelé nincs is lépcső, a padló alatti rekeszek, ha kell, a feltekert kalaptartót is elnyelik, ledöntött üléstámlákkal a padló sík marad. ▶

Mélyről nyílik a csomagtartó, és kényelmesen magasra emelkedik, könnyű a pakolás

Elöljáró

*Az új Carens
a cee'd egyenes ági leszármazottja.
Kifinomult, tágas és modern.*

A Carens radikálisan szakított elődjével, az új cee'd-től való alaposan átszabott padlója, de tengelytávja kereken tíz centivel hosszabb, és hátsó futóműve is egyszerű csatolt az oldalankénti több lengőkaros helyett. A karosszéria résezése, illesztései egyenletesek, az ajtók nagyok, finoman csukódnak, szélesre tárhatók, könnyű a beszállás. A vezetőülés alig emelt, csak annyira, hogy kényelmes legyen, és jól átlátható legyen belőle a forgalom. Széles, támlája magas, a testesebbeknek is kényelmes. A berendezés az új cee'd vonalát követi, a mély műszerfal borítása puha, a vezető előtti rész nagyon letisztult, árnyékolása is hatásos, erős fényben is jól leolvasható. A középkonzol alsó része

kellemsen keskeny, a szélesebbek combjának is van hely, a magasra emelt rádió jó, a szellőzés gombjai egyértelműek, könnyen kezelhetők. A kényelmes vezetői helyzetet könnyű megtalálni, és hosszú távon is élvezetes a carenszés. Minden irányban jó a kilátás, a kettős, üvegezett A-oszlopokkal a holttér minimális, a hátsó pilonok nem túl vastagok. A külső tükrök nagyok, és szinte teljesen holttérmentesek. Hátsul a három, egymástól függetlenül, jó 20 centin, fokozatmentesen tologatható ülésen kényelmesen elfér három átlagtermetű felnőtt, vagy három gyerekülés, a támlák magasak, egyenként állíthatók. A lábhely 190 centi körüli vezető mögött is elég a 180 centis hátul ülőknek, a





Jól áttekinthető a finom anyagokból felépített műszerfal. A középkonzol elrendezése nagyon logikus



Tágas és mély a kesztyűtartó



A padló alatti rekeszekben a kalaptartó is elfér, a támlák ledöntésével megnövelt raktér padlója sík

Csendes, nyomatékos, de legfőképpen takarékos és tiszta üzemű a modern 1,7-es turbódízel



A három teljes értékű hátsó ülés külön-külön tologatható, így is variálható a csomagteré mérete

A más Kiákból ismerős 1,7-es dízel hidegen is finoman jár, gyorsan melegszik. A magasra emelt váltókar könnyen és pontosan tologatható, nem is hosszú utakon, váltó áttételei illenek az alacsony fordulaton is nyomatékos motorhoz. A Carens hatodikban is rugalmas, 1200-tól már terhelhető, és még a hangját sem emeli fel az alacsony fordulati kínzásra. 2200 körül felkapcsolva minden fokozatban jól gyorsít, és negyedikben teljes terheléssel is szépen felhúz 50-ről. Autópályán a motorhang távoli, a karosszéria szélcsendes. A futómű nagyon jó kanyarban, az ívmenet a végletekig semleges, a tisztán elektromos rásegítésű (három fokozatban hangolható) szervokormány segédereje ügyesen csökken a sebességgel, nagy tempónál is célpontos az egyenesfutás. A csillapítás inkább kényelmes, mint feszes, a beltér rossz úton is csendes, a magas far miatt a tolatáshoz fontos a radar, egyébként városban is könnyű a manőverezés (2,75 kormányfordulat a

Szélesre tárhatók az ajtók, a zsebek mélyek



véghelyzetek között). A pedáltér tágas, a padlóból kinövő gázpedál kényelmes, a fék-gáz magasságkülönbség kellemesen kicsi. A fékhatás nagyon pontosan adagolható, a fényszórók hatásosak. Az új Carens jó árral, gazdag felszereltséggel és extrahosszú garanciával kiváló választás, a hétülékes kialakítás felára sem drága, 250 000 forint.

Műszaki adatok

Motor, erőátvitel

Soros, négyhengeres, közöscsöves turbódízel motor, elöl keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely, hengerenként négy szelep. Hatfokozatú kézi váltó.
Hengerűrtartalom: 1685 cm³.
Furat x löket: 77,2x90,0 mm.
Teljesítmény: 136 LE/100 kW (4000/perc fordulaton).
Nyomaték: 330 Nm (2000-2500/perc fordulaton).

Karosszéria, futómű

Ötajtós, öt- vagy hétülékes, önördő acélkarosszéria. Elöl McPherson-, hátul csatolt lengőkaros felfüggesztés. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, ABS, ESP. Fogasléces, elektromos rásegítésű szervokormány.

Méretek

Hosszúság x szélesség x magasság: 4525x1805x1610 mm.
Tengelytáv: 2750 mm.
Csomagtér: 492-1650 l.
Gumiméret: 205/55 R16.

Menetteljesítmények

Végsebesség: 181 km/h.
Gyorsulás (0-100 km/h): 10,4 s.
Fogyasztás (vegyes): 4,8 l/100 km.
CO₂: 134 g/km.



A padló teljesen sík, a közepén ülő lábtere is kényelmes

A lépcsős cee'd?



A 4,56 méter hosszú lépcsőshátú Forte előnézete nagyon a cee'd-é, oldalvonala azonban az Optimát idézi

A 4,56 m hosszú négyajtós Forte a Kia sikermodellje Amerikában. 2013-ra alaposan átalakult a cee'd átszabott muszaki alapjain.

A Kiának sikert hozhat, hogy az amerikaiak is kezdik felismerni a kisebb, takarékosabb autók előnyeit. A többség még csak az első lépéseknél jár, ők egyelőre ott tartanak, hogy belátták a nagy V8-as benzines helyett elég a V6-os, de előbb utóbb az USA is átszokik majd a négy hengerre. Erre a hullámra időben felpattanva a Kia már jó ideje kínál kis- és kompaktkategóriás négyajtósokat a tengerentúlon, a Forte hagyományosan sikeres. A piaci változások frissített sürgettek, így 2013-ra vadonatúj, látványos formatervvvel és átszabott muszakisággal megérkezett a legújabb sorozat, a cee'd alaposan amerikanizált

muszakiságán. A padlólemez átjött, de tengelytávját 50 mm-rel megtoldották, (most 2700 mm) és az első segédkeretes McPherson futómű is csak az újvilágban új (a korábbi Fortéénál nagyobb szilentekkel, vastagabb lengőkarokkal). A hátsó felfüggesztés nagyon más, az európai piacok oldalankénti többkarosa helyett egyszerű csatolt lengőkaros. A szervokormány is Európából hajózott át: az eddigi modellekben hidraulikus rásegítés működött, az újdonságban azonban a Kia teljes európai sorából ismerős elektromechanikus dolgozik, három fokozatban állítható karakterisztikával, a korábbinál jóval



A műszerfal egyedi, nem a cee'd-tól való



Hátulnézetből megtévesztésig Optima a négyajtós

takarékosabban. A formaterv hivatalosan a kaliforniai Kia formaközponté, de a vonalakon egyértelműen látható, hogy a családfán ott az Optima és a teljes európai paletta is, főleg persze a cee'd.

A hajtáslánc nagyon modern, kétféle benzínmotort lehet választani, mindkettő szívó, csupa könnyűfém, mindkét oldalán folyamatosan változó DOHC-vezérlésű, és közvetlen befecskendezéses. A kisebb 1,8-as, 148 LE-s és csak az alapnak számító LX felszereltséggel rendelhető, a nagyobb 2,0 l-es, 173 lovas és automatikusan a gazdagabb, EX ellátmány jön vele. Sebességváltóból kétféle van, alapraon hatsebességű kézi jár, felárért rendelhető az európai modellekben is megtalálható, és Amerikában minden bizonnyal az eladások jó 95 százalékát kitevő hatfokozatú bolygóműves automata. A felszereltség alapraon is nagyon gazdag, már az LX-ben is alap a kormányról szabályozható műholdas rádió, a bluetooth kihangosító, a légkondicionáló, a tolatókamera és a Kia új, Google alapú fedélzeti szórakoztató és informatikai rendszere az UVO is.

A Forte egyelőre nem jön Európába, de közös alkatrészei miatt akár a márka zsolnai üzemében is gyorsan gyártásba vihető...



Az ötajtós Forte5 nagyon emlékeztet a cee'd-re, de muszakisága más, tengelytávja hosszabb

Kia Forte Koup és Forte5

Már a korábbi Forte sorozatból is készült különleges vonalú kétajtós kupé Koup néven, ezt az új modellnél is megtartotta a Kia. Az új nem átcímkeztetett európai pro_cee'd, tengelytávja a lépcsőshátúé (2700 mm) és a teljes hossz is csak 3 centivel rövidebb a szedánénál, 4,53 m. A Koup alappépe a négyajtósban is szolgáló közvetlen befecskendezéses 2,0 l-es benzines, de az európai cee'd GT-eket hajtó 1,6-os, 201 LE-s turbós is elérhető hozzá, a nagyobb motorral alpból hatsebességű automataváltó jár, az erősebbel pedig hatfokozatú kézi. A futómű itt is elől McPherson, hátul csatolt lengőkaros. A Forte5 a modelcsalád legerősebb tagja, az ötajtós. Motor- és váltóválasztéka a Koup-é, tengelytávja és futóműve pedig azonos a többi Forte modellével.



A Koup kétajtós és lépcsőshátú, de tetővonala erősen kupés



Feszültséget teremt

Ezt a Kiát senki ne keresse a szalonokban, a magyar tervezésű Cadini csupán virtuális formában létezik.

Dr. Schranz Dénes már gyerekként sokat és tehetségesen rajzolt, érdekelték a képzőművészetek, és szerette az autót. Személyautó-gyártás híján álma, hogy járműipari formatervező legyen, nem volt reális az akkori Magyarországon. Fogorvos édesapja tanácsára végül ő is fogorvos lett, így használhatta kezűgyességét, konstruktív képességeit, térlátását. Tíz évvel ezelőtt, már osztályvezető főorvosként, egyik páciense révén ismerkedett meg a számítógépes tervezéssel, és úgy gondolta, megtalálta a megoldást a fogászati képzésben problémát jelentő térgeometriai oktatásra. Szabadidejében a MAYA filmkészítő szoftverrel oktatófilmet készített, elmélyedt a digitális alkotásban, autodidakta módon képezte magát, ismerkedett a műszaki tervezőprogramokkal, és az egyre szélesebb körű tudás birtokában idővel tálcán kínálkozott a lehetőség az otthoni autótervezésre. A Kiához való kötődése személyhez kapcsolható, a vállalat főtervezője és jelenlegi

elnöke, Peter Schreyer őszinte stílusa fogta meg, aki a doktor úr szerint képes formába önteni olyan emóciókat, amiktől az autók látványa örömet okoz a szemlélőnek. A háromdimenziós grafikaként létező Cadini olaszosan csengő nevét természetesen felesleges keresni a valódi Kiák között, de mivel méretben a Cadenza volt a kiindulási alap, innen ered a „ca” előtag, a hozzácsatolt „dini” pedig nemes egyszerűséggel a Dénes becézett formája. Dr. Schranz Dénes szerint a forma és a funkció együttélésében a természet a legjobb tervező, ezért ő is ebből indult ki. Alapvetően egy ugró tigrist képzelt maga elé, mert a nagymacska tekintélye és ereje luxusautóhoz méltó, megjelenése pedig kellőképpen agresszív. Úgy gondolja, zsákutca, hogy a kocsiknak szemből mosolyogniuk kell, ez szerinte legfeljebb a kisautóknál járható út, a komoly jármű szemből igenis sugározzon agresszivitást, míg hátulról legyen dögös és íves. Mindezek szellemében fél év alatt,

Jót tesznek a látványnak a tömör felnik, a hasitásszerű tigriskarom mintázat remek ötlet, ráadásul a tárcsák nem oldalfüggők, szabadon megcserélhetők. Szokatlan helyen a szokatlan kialakítású visszapillantó

Kikapsolódásképpen gyakran rajzol a doktor úr, a Cadini nézetei is elkészültek papíron.

A szerkesztési vázlaton jól látszanak a keréktől induló érintőgörbék

kikapsolódásként, készült el a virtuális Kia Cadini, amelynek lényegi koncepcióját nyolc pontban határozta meg. A legfontosabb a kerekek központi szerepe (1), az innen eredő szerkesztési érintőgörbék felfuttatása a karosszériára ugyanis dinamikát ad, és minél hosszabbak ezek az ívek, annál nyugodtabb hatást kölcsönöznek a formának. A varázslat az arányok egyensúlyának megtalálásában van, és ha ez sikerül, akkor beszélhetünk eleganciáról. A keréktárcsáknál (2) kizárólag tömör, masszív hatást keltő térbeli forma jöhetett szóba, a filigrán, küllős kerekek nem illenek a nagyautókhoz, és itt is visszaköszön a tigrismotívum, a tárcsa vágásai karmolásokat mintáznak. Visszatérve a karosszériához, a gépháztető domborításának (3) szerepe kettős, egyrészt sejteti az alatta forgó motor erejét, másrészt az ív a műszerfalon belül is folytatódik, javítva a kabin térzetét. Oldalnézetben az alsó és a felső ívek élei (4) a ragadozó zsákmányra ugró ösztönös mozdulatát idézik, a fényszórók (5) pedig a hűtőmaszk felső vonala fölé kerülhettek – erre a mai korszerű világítástechnika ad lehetőséget. A hátsó lámpák (6) sem hétköznapiak, a legjobb láthatóság érdekében a farrész felső élén futnak, felülről (pl. kamionból) is jól láthatók. Az indukciós kilincs (7) a fogorvosi szakmából átvett ötlet. A Cadini ajtaján látható csőszerű, ergonomikus fogantyút a fogorvosi székek állítható fűrotartó állványánál alkalmazzák, nincs szükség semmilyen mozgó alkatrészre, a markolás hatására indukált feszültség működteti a berendezést. Végezetül a visszapillantó tükrök (8) nem az A-oszlopoknál, a megszokott módon, hanem kettős, igen attraktív áramvonalas elemmel az ajtók közepénél rögzülnek, ezért nem akadályozzák a kilátást.

Az autótervező doktor úr esete kicsit hasonlít Felix Wankeléhez, aki szintén kedvtelésből, önszorgalmú tanulmányok alapján dolgozta ki, majd valósította meg a bolygódugattyús motort, ráadásul nem volt jogosítványa, nem is vezetett autót. Dr. Schranz Dénesről ez nem mondható el, ő nagyon is szeret vezetni, és rövid távú tervei között szerepel egy új Kia vásárlása. Mivel Cadinit nem vehet, az Optima és a Sportage között ingadozik, ezek a kedvencei.

Dögösen domborodik a hátfal, a lámpákat felülnézetből és átlósan is tökéletesen lehet látni

Az övonal törésébe illesztett kilincs nem új ötlet, az indukciós markolat azonban saját elgondolás

Egységet képez a gépháztető és a műszerfal középkonzolja, egyetlen ívet rajzol a két darab. A képernyő a vezető felé fordul

Agresszív az orr, a kerék előtti törésvonal tagolja a ködlámpafészket, és a görbe a tigrisorr hűtőmaszk alsó elemének ívét is követi



A Kia
a Frankfurti
Autószalonon

Sokaság

A Kia több újdonságot is hozott Frankfurtba, tanulmányautót és utcai modelleket.

Kia Niro

A 2+2 üléses Niro a Kia európai, frankfurti központjának alkotása, felfelé nyíló sűrűsárnny ajtajai nagyon látványosak

A 65. Frankfurti Autószalonon láthatta először a nagyközönség a Kia jövőkutató, terepes vonalú kisautó-tanulmányát, a szárnyasajtós, összkerék-hajtású, 4,2 méter hosszú Nirót. A cél – legalábbis egyelőre – nem a sorozatgyártás, hanem a piac felmérése, a vélemények kutatása. Ha a közönségnek tetszik a tanulmány, formajegyei, részletmegoldásai, különleges utasterének elemei már a közeli jövőben megjelenhetnek a Kia palettáján az új kisautókon. A padlólemez a márka majdani kisautóé, a hajtáslánc különleges, benzin-elektromos. Az első kerekeket a GT-ből is ismerős 1,6-os, közvetlen befecskendezéses turbós benzines (T-GDi) hajtja, 160 LE-vel, a hátsókat pedig egy 45 LE-s villanymotor. A sebességváltó hét-fokozatú dplakuplungos, a világítás teljes egészében LED-es. A Niro akkumulátora nagy teljesítménysűrűségű lítiumionos, kívülről nem tölthető, de a villanymotor motorfékben ebbe raktározza az energiákat. Így a Niro rövid távú tisztán elektromos üzemre is képes.

Jellegzetesen Kia-vonalakból áll a karosszéria, a világítás elől-hátul teljesen LED-es



A beltér különlegessége, hogy az első ülések közepén összenőttek. A csomagtartó burkolata szénzás

Kia Optima

A Kia 2011-ben bemutatott felső-középkategóriás nagyautója, a Tengerentúlon is sikeres Optima felfrissült. Újak a fényszórók, a ködlámpák, a hátsó lámpák és a lökhárítók, valamint friss a keréktárcsák választéka. Az első LED-es nappali menetfények a lökhárítóról a fényszórók házába költöztek, akárcsak a többi Kia-modellen, a ködlámpák körül pedig immár a karosszéria színével egyező a felület, a korábbi fekete helyett. Az Optima újdonságai közé tartozik a három új 17 és 18 colos könnyűfém keréktárcsa-készlet, valamint az áttervezett, határozottabb élű csomagtartófedél. A hátsó lámpák nemcsak nagyobbak, de LED-es kivitelben is elérhetők. A beltéri részletek átalakultak, friss a műszerfal, a kormány, a középkonzol, a váltógomb, a kartámaszok és az ülések is mások.

A csomagtartó fedelének éle határozottabb lett



Az Optima orra visszafogottan módosult



Az új műszerfalban nagyobb a vezető előtti képernyő (4,3 col az átlója az eddigi 3,5 helyett). Az automata váltós Optimákban alul lapított karimájú a kormány, és minden változatban kapcsolókat hord a küllőin. Az átalakított középkonzol képernyője 8 col átmérőjű, az első ülőlapok széle a korábbinál határozottabb tartást ad, az első él emeltebb, így a combtámasztás is hatásosabb, a hosszú távú vezetés pedig kényelmesebb. A hátsó futómű bekötésének áttervezésével, a kerékdobok hangszigetelő anyagának áttervezésével és a korábbiaknál erősebb könnyűfém keréktárcsákkal a gördülési

A beltérben megváltozott a középkonzol, és frissek az ülések is



zaj átlagosan 3,3 dB-lel csökkent. Az automata váltósok újdonsága a kapcsolásimód-választó, háromféle alapmód-kódést állíthat be a vezető: az alapállás a Normal, az Active ECO a takarékos üzemre figyel, a Sportban pedig a lehető legdinamikusabb gyorsulás és a leggyorsabb gázreakció a cél (a kormányrásegítés mértéke is csökken ilyenkor). Az extralistán holtterfigyelő rendszer is elérhető, a külső visszapillantókba épített LED-ekkel figyelmeztető szerkezet a sávváltást segítő és a hátsó keresztirányú forgalomra figyelő elektronikát is tartalmazza. Az új Kia Optima Európában kétféle motorral választható, mindkettő ismerős az elődmodellből, de mindkettőt alaposan felfrissítették: a 2,0 l-es benzines 165, az 1,7-es turbódízel 136 LE-s. Mindegyikhez hatfokozatú kézi váltó jár alapáron, a finomított szerkezetű hatsebességű bolygóműves automata rendelhető.



Kia Soul

Úgy újult meg a forma, hogy felismerhetően Soul maradt. Az új modell hosszabb és szélesebb is elődjénél



Az új Soul alpműszakiságában is nagyot változott, padlólemeze friss, a cee'd-től való, az erre állított felépítmény jellegében a régi, de valójában minden részletében új. Az eddigiekénél sokkal több benne (66%) a nagyszilárdságú mikroötvözött acélelem, így nemcsak jóval merevebb, könnyebb, is, mint volt. Nőtt a hossz és a tengelytáv egyaránt 20 mm-rel 4140, illetve 2570 mm-re, a szélesség 15 mm-rel 1800 mm-re. A magasság (1610 mm) nem változott. A csomagter nyílása 60 mm-rel szélesebb, mint volt, így könnyebb megpakolni a korábnál 4 százalékkal tágasabb, most alpméretében 354 l-es és a hátsó üléstám-

A hátulnézet változott a leginkább



A műszerfal alaposan átalakult

lák ledöntésével bővíthető üreget. Az új Soul utastere csendesebb is (a csökkenés átlagosan 3 dB), és hosszabb is: az első lábtér 20 mm-t, a fejtér 5 mm-t, a válltér 7,5 mm-t gyarapodott. A hátsó lábhely 5 mm-rel hosszabb, mint volt, könnyebb a ki-beszállás, a teljes belmagasság 5 mm-rel csökkent, ugyanakkor az ülések (elől-hátul egyformán) 12 mm-rel alacsonyabbra kerültek. A futómű alapképlete változatlan (elől McPherson, hátul csatolt lengőkaros), bekötési pontjai és lengéscsillapítói újak. A motor kétféle lehet, a márka más modelljeiből is ismerős 1,6-osok közül a benzines szívó és közvetlen befecskendezéses (135 LE), a dízel turbós és közös nyomócsöves (128 LE), a váltó hatsebességű kézi vagy hatfokozatú bolygóműves automata lehet. Az új Soulhoz egy sor olyan biztonsági felszerelés is elérhető, ami ez idáig csak a magasabb kategóriákra volt jellemző: a Kia európai kínálatában itt jelenik meg először a High Beam Assist (fénycsóróasszisztens, automatikus távfénykapcsolással), a párhuzamos parkolásokra képes automata parkolórendszer és a sávhagyásra figyelmeztető elektronika is.

Kia Picanto LPG

Kifejezetten az európai piaci igényekre válaszolva a Kia bemutatta a kettős üzemanyagú (benzin és autógáz) Picantót. Az újdonság átlagfogyasztása autógázos (LPG) üzemben mindössze 5,8 l/100 km, szén-dioxid-kibocsátása 100 g/km. A márka automatikus startstop rendszerével, az ISG-vel felszerelt változatokban ezek az értékek 5,6 l/100 km-re és 97 g/km-re csökkennek. Az újdonság ötajtós és háromajtós karosszériával is elérhető, a márka 1,0 l-es háromhengeres benzinesének átdolgozott változata hajtja 67 LE-vel. Autógázos üzemben a kis motort külön gázos üzemanyagrendszer eteti, külön gáztartályból, ennek megfelelően a Picanto LPG-nek két tankja van: egy 35 l-es benzintank a megszokott helyén, a hátsó futómű előtt a padló alatt, és egy 27 l-es gáztartály a csomagter aljában a pótkerék helyén, így a csomagtartó alpmérete 152 l, a pótkereket pedig defektjavító készlet helyettesíti. A benzin- és a gázüzem közötti átkapcsoláshoz elegendő megnyomni a műszerfal egy gombját. A Picanto LPG műszerfalán két üzemanyagszint-jelző látható, egyik a gáz, másik a benzin mennyiségét mutatja, mindkét üzemanyagfajta fogyására visszajelző lámpa figyelmeztet. Az autógáztartály és a teljes rendszer mindössze 51 kilóval növeli meg a kisautó tömegét, a menetteljesítmények változatlanul tartása érdekében a sebességváltó egyes fokozatának áttételét rövidebbre vették: 14,5 s alatt gyorsul az LPG, állásból 100 km/óra, végsebessége pedig 150 km/óra.

Gyári beszerelésű gázrendszerrel is 7 év vagy 150 000 km a garancia





A külső változások visszafogottak, a légellenállás mégis jelentősen csökkent

motort. Az Optima Hybrid hagyományosabb hajtásképletű rokonaihoz hasonlóan elsőkerék-hajtású, a Kia-LG közös fejlesztésű, nagy teljesítménysűrűségű, de könnyű, léghűtéses, lítiumion-polimeres akkuját hátul, védett helyen, a csomagteret padlója alatt utazik. Az ideai frissítésnél alaposan átdolgozták, szerkezete maradt, de teljesítményét 47 kW-ra emelték, miközben kisebb is, tárolóképessége pedig jobb, mint volt. A padló alól a hátsó futómű fölé költözött, és korábbi bonyolult levegős hűtőrendszerét is elhagyták. A raktérnövekedés is fontos, az eddigi 369 helyett 381 liter az alaptér fogat. A villanymotor mindkét változatban 41 LE-t teljesített, ez most az elektronikák és a szabályozás átalakításával 47-re nőtt, a már közvetlenül az elindulás pillanatában élvezhető elektromotoros forgatónyomaték továbbra is 205 Nm. Az európai kivétel 2,0 l-es négyhengeres benzines szerkezetében változatlan, mindkét oldalán folyamatosan változó vezérlésű, csupa könnyűfém szerkezetű és 150 LE-s. A sebességváltót és a motort automatikus, számítógépes működtetésű kuplung választja el, így a benzines csak akkor forog, ha feltétlenül muszáj, ha az autó áll (például a pirosnál), a motorja sem forog. Amint elindul, nem hagyományos indítómotor, hanem a hajtáslánc nagyfeszültségű generátora kelti

ság, hogy a kizárólag elektromos hajtásmód a forgalmi és terhelési viszonyoktól függően akár 100 km/órás sebességig is használható. E határ fölött (és persze lejjebb is, ha kell) mindenképpen beindul a benzines is, és a villamos géppel közösen mozgatja az autót. Az, hogy a benzinmotor forog, még nem feltétlenül jelenti azt, hogy hajt is, előfordulhatnak ugyanis olyan üzemi állapotok, amelyekben a négyhengeres nagyfeszültségű generátort forgatva csak áramot termel a hajtó villanymotor. Az elektronikus szabályozórendszer átalakításával a kombinált összteljesítmény 190-ről ugyan 177 LE-re csökkent, de a menetdinamikai jellemzők változatlanok maradtak, és a kombinált átlagfogyasztás is kevesebb: 5,4 helyett csupán 5,1 l/100 km. Ez szén-dioxid-kibocsátásban 125 g/km helyett 119-et jelent. A két motor kombinált forgatónyomatéka 319 Nm, ami a korábbinál alacsonyabb fordulatszámon, már 1000 és 2000/perc között a vezető rendelkezésére áll, a sebességfüggően záródó hűtőtakaró zsaluk bevezetésével és a padló alatti áramlásjavító műanyag burkolatok átalakításával az Optima Hybrid légellenállása is csökkent, formaegyütthatója (Cd) 0,29 helyett 0,26. Az új, ultra-alacsony gördülési ellenállású abroncsokkal a gördülés nemcsak takarékosabb, de csendesebb is, mint volt.

a felfrissített Kia Optima Hybrid Optimább

A Kia sokat finomított a hibrid hajtásláncú Optima műszakiságán. A változtatások aprók, a változás jelentős.

A benzin-elektromos hajtásláncú, 4,85 méter hosszú felső-középkategóriás Kia először az Egyesült Államokban jelent meg, még 2011-ben a márka helyi sorairól, az európai bevezetésre azonban 2012 őszéig kellett várni. A látszólagos késlekedés oka a két kontinens eltérő igényeihez igazítottan kicsit különböző hajtáslánci részletekben rejlik: az európai Optima Hybrid kifejezetten az itteni igényekre, forgalmi szituációkra és használati módra készül, a márka koreai üzemében, kicsit eltérő megoldásokkal. Első pillantásra a fő különbség, hogy az amerikai kivétel benzinmotorja 2,4, az európaié pedig 2,0 l-es. Az erőátvitel többi része lényegében közös, a sebességváltó hatfokozatú bolygóműves automata, ennek hidrodinamikus nyomaték-váltója helyére építették be az inverteres táplálású háromfázisú szinkron villany-



A finom anyagokból megszerkesztett igényes beltér az automata váltós hagyományos hajtásláncú kivitelére emlékeztet

Az akku áthelyezésével 12 literrel nőtt a csomagteret



éltre, villámgyorsan és hangtalanul. Motorfékben a váltó generátorüzembe kötött villanymotorja igyekszik a lehető legtöbb mozgási energiát összegyűjteni és a 270 V-os névleges feszültségű akkuba tölteni. Az Optima akár 4 km-es tisztán elektromos haladásra is képes, és újon-

190 helyett 177 LE-s a 2,0 literes szívóbenzinmotor, a képen balra lent látszik a startstop rendszer indítómotorjaként is dolgozó vízűtéses nagyfeszültségű generátor

Rövid túlnyúlásaival mokány, tömzsi jelenség a Cub, hossza alig négy méter, ehhez képest rendkívül széles mind az első, mind a hátsó nyomtáv. A karosszéria fehér csikja sportos



és pro_ceed GT 1,6-os, turbós, közvetlen befecskendezéses (GDI) benzinmotorjából meríti a Cub, az erőforrás hatfokozatú sebességváltón keresztül 204 LE-t és 265 Nm forgatónyomatékat zúdít az első kerekekre, 0-100 km/óra 7,7 másodperc alatt gyorsul, végsebessége eléri a 230 km/órát.

Látványnak sem utolsó a különleges ajtókkal kitarulkozó, B-oszlop nélküli utastér. Jól látszik, hogy a vezető és az első utas pontosan a Cub mértani középpontjában ül. Az üvegek keretnélküliek, ahogy a kupéknál az illik



munkája, a 2007-es Kee tanulmány néhány megoldása a Cub karosszériáján új életre kelt, ilyen a kissé retro hatású, a régi lökhárítókat idéző első légbeömlő, vagy a szélvédő felső részénél látható, a Kia védjegyének számító tigrisorr motívum. A sárvédőre tett filigrán tükröket a madarak szárnya inspirálta, egy ilyen kisautón merőben szokatlanok a hatalmas, 19 colos könnyűfém felnik, a pontot az i-re pedig az első ajtók légtelítő idomai teszik fel. Ezek szerint van hátsó ajtó is? Úgy bizony! Bár ebben a méretosztályban jellemzően kétajtós modellek születnek, a Cub teljes értékű négyülékes - hivatalos jelöléssel 2+2 személyes -, és a B-oszlopok elhagyása, illetve az egymással ellentétesen nyíló ajtók miatt rendkívül könnyű a be- és kiszállás. A kulcsin és a belső tér maximális összhangot mutat, kezdve a színekkel: a karosszéria sárgája a négy különálló, remek oldaltartású sportülés vázán is felbukkan, továbbá az ülőlapoknál steppeles, míg a műszerfalon duplaöltéses varrással sárgacérnás tűzések díszítik az elegáns fekete bőrkárpitozást. A szellőzők barlangszerű kialakítása nem valószínű, hogy felbukkan valamelyik hamarosan érkező új Kiában, ahogy a vadállatok szemét idéző műszerkialakítás is inkább játék. Ellenben a vezető gesztusait figyelő kamera és a gombnyomás helyett pusztán kézmozdulatokkal vezérelhető funkciók érdekes irányba vihetik a fejlesztéseket. Nem lepődünk meg, ha a DIS (Driving Information System) néhány éven belül megjelenne az utcai autókban, radikálisan leegyszerűsítve a fedélzeti funkciók működtetését. Talán sokakban és joggal merül fel a kérdés, hogy mi lesz a Cub sorsa.

Irányt mutat

Kicsi, mozgékony, de legfőképpen vonzó jelenség a Kia négyülékes kupétanulmánya.

Akár a suszter a kaptafához, egy-egy tanulmány erejéig a Kia elnöke, Peter Schreyer is visszatér eredeti szakmájához, a formatervezéshez. Mint a vállalat vezető dizájnfelelősének nem jelentett gondot újra felvenni a ritmust, együtt dolgozni a csapattal, és amint azt a tavasszal, Szöulban bemutatott Cub bizonyítja, a „nagyfőnök” nem felejtette el a rajzolást. Az autó már hallomásra, a nevével elnyeri az ember bizalmát: a Cub szó jelentése kölyök, azaz átvitt értelemben egy csintalan, pajkos, trendi megjelenésű, vidám karakterű kis gépfickóról van szó, ami négy méter alatti hosszával ideális eszköz a városi léthez. A fiatalos lendülethez szükséges erőt a cee'd

Gyártják majd? Hiszen a rétegmodellnek tekinthető Soul is azt bizonyítja, a Kia nem fél a merész ötletek megvalósításától. Az, hogy a hajtásláncot a sikeres kompakmodell legsportosabb változatából, gyakorlatilag módosítás nélkül vették át, mindenképpen a Cub előnyére válik. Ettől függetlenül azonban csak a tanulmányautók örök igazságával zárható le a gondolatmenet, miszerint megelőzik a korukat, ízelítőt adva a közeljövőben várható újdonságokból, formai megoldásokból.

Hagyományosan tűnik a műszerfal, de izgalmas fejlesztési próbálkozás a DIS, amely új irányt jelenthet, már a közeljövőben. A kormány felső részébe szerelt érzékelő folyamatosan méri a vezető bioritmusát

Ennél szebb visszapillantót talán álmodni sem lehet, igaz, jelen esetben a forma fontosabb volt, mint a funkció

A szűken tartott illesztéseknek, a rejtett, érintésre előbújó kilincseknek és a luxusautókra jellemző modern, LED-es fényszóróknak, valamint hátsó lámpáknak köszönhetően a Cub prémiumminőséget sugároz, számos extravagáns részlete pedig egységét hangsúlyozza. Peter Schreyer egyik korábbi



Hátul is megismétlődik a lökhárító egyedi kialakítása, és meglepő, hogy eldugták a kipufogó végét. A felnik kétszínű festése fokozza a prémiumos hatást, mögöttük a sárga féknyergek szintén a sportos hangulatra játszanak

a Kia eladásai 2013-ban

Töretlen növekedés



A Kia komolyan hisz Európában, és a válság ellenére sikeres is itt. A frankfurti központban már a jövő újjonságait tervezik

már a legkisebb volumenű területi egység a márka eladási térképén. Az importárak előtt megnyitott piacon elkerülhetetlen volt egy minimális, 1,6 százalékos visszaesés, ugyanakkor augusztusban szárnyalt Szoul: 21,6 százalékkal több autó fogyott a Kia márkakereskedéseiben, mint egy évvel korábban. A fennmaradó piacokon az erősödő versenyhelyzet, illetve a globális vásárlóerő lassú erodálódása kézben tartható csökkenéshez vezetett: az augusztusban regisztrált 3,8 százalékos forgalom-visszaeséssel -2,1%-ra módosult, e piacok forgalma. A globális piaci növekedés 5,9 százalék, ami elismerésre méltó ugrást jelent, hiszen az év első négy hónapjában 4,1 százalék volt a márka forgalmának pozitív változása. Ami a jármű-típusok szerinti megoszlást illeti, a vásárlók határozott döntést hoztak: miközben a személygépkocsi forgalma az év egészét tekintve 7,2 százalékkal emelkedett, enyhe csökkenést mutatnak az egyterűek eladásai – a Carens

autójának megválasztott modellből. Éles küzdelem folyik a második helyért: a Cerato (más néven Forte, K3) hajszállal, de még mindig tartja pozícióját a Sportage előtt (254 771, illetve 249 417 db), utóbbi azonban augusztusban már átvette a vezetést, így az év végére az európai építésű, kompakt szabadidőautó akár ezüstérmes is lehet. A negyedik és ötödik helyen a Kia két középkategóriás modellje, az Optima (179 940 db), és a Sorento (135 130 db) áll. Ez a Top 5 típus teszi egyébként ki a Kia Motors exportpiaci forgalmazásának a háromnegyedét (74,3%).



2013 első nyolc hónapjában változatlan lendülettel tört előre és felfelé a Kia Motors. A növekedés kulcsa egyértelműen Kína volt.

Közel 225 ezer gépkocsit adott el augusztusban a Kia világszerte, 6 százalékkal többet, mint az eleve kiváló 2012-es esztendőben. Az egész évet tekintve mintegy három százalék a növekedés. Az év első kétharmadában 1 840 786 gépjárművet értékesített a Kia a világ összes piacán. Ez 52 732 darabbal (azaz 2,9 százalékkal) több, mint 2012 első nyolc hónapjában volt. Kiemelkedően teljesített Kína, ahol a tavalyi 309 471 darabról 374 697 darabra emelkedett a forgalom; a 21,1 százalékos növekedés azt jelentette, hogy a hatalmas ázsiai ország Észak-Amerika és Európa után immár a harmadik helyen áll a rangsorban; a 374 697 darabos értékesítés a globális összeladások egyötödét (20,4%) teszi ki. Augusztus hónap nem volt kiemelkedően jó a kínai piacon; igaz, így is 13,1 százalékos fejlődést ért el a Kia Motors 2012 ugyanezen időszakához képest. Szintén növekedést mutat az év egészét tekintve Európa, ahol bár csupán 2,8 százalékkal, de a piaci gondok

ellenére is javultak az értékesítési mutatók. A teljes darabszám 387 871 eladott gépkocsi január és augusztus között. Az év első hét hónapjában egyébként ennél kedvezőbben alakultak a márka óvilági eladásai: augusztus a hagyományos autópiaci mélypontot produkálva 1,4 százalékos növekedést hozott 2012 utolsó nyári hónapjához képest. Pontosan ellentétes trendet figyelhettünk meg a Kia változatlanul legnagyobb regionális piacán, Észak-Amerikában. A meglepő módon éppen európaias hangvételi modelljei és a mindenütt tapasztalható áremelkedések trendjével szembehelyezkedő filozófia miatt egyre közkedveltebb márka 3,1 százalékkal növelte augusztusi forgalmát, ezzel szép lassan helyrebillentheti az év eddigi szakában tapasztalt kedvezőtlen trendet: a tavalyi 441 472 darab helyett 2013 eddigi hónapjaiban csupán 430 123 gépkocsi talált Amerikában gazdára. A Kia globális szerepvállalását mi sem mutatja jobban, mint hogy hazai piaca, Dél-Korea ma

A Rio a Kia legsikeresebb modellje világszinten



típusváltása folytán javulás várható ezen a téren –, míg a haszonjárművek szezonálisitása miatt az augusztus 2,0 százalék alá rontotta az éves növekedés mértékét. Az exportpiacokon – amelyek a Kia eladásainak több mint 83 százalékát teszik ki – a márka harmadik generációs kisautója, a Rio (Kínában K2) vezet a ranglistát. Az év első nyolc hónapjában 320 065 darab fogyott a három-, négy- és ötajtós kivitelben kapható, több országban is Az év

Idei újdonság a háromajtós pro_cee'd



A Sportage is a szlovákiai Zsolnán készül



A meccsek egyre látványosabbak, pörgősebbek

- Tíz éven át versenyszerűen úsztam, és amikor 16 éves koromban abbahagytam, megkérdezték, nincs-e kedvem átnyergelni a pólóra. Ez 2001-ben volt, egy évvel a sydneyi olimpia után. Azt mondták, nagy reményeket ne fűzzek hozzá, mert későn kezdek, de illik az alkatomhoz, próbáljam meg. Aztán gyorsan követték egymást az események, és 2005-ben, húszévesen már válogatott játékos voltam
- A férfivízilabdában van féltucatnyi nemzet, akik rendre maguk között osztják el a világversenyek helyezéseit. A nőknél mi a helyzet?
- Itt is erős és homogén az élemezőny, csak hogy itt legalább tíz olyan válogatott van, amelyek között szinte csak az dönt, hogy melyik milyen lábbal kelt fel aznap. Ez jó, mert nincsenek borítékolható mérkőzések, egy világversenyen a csoportmérkőzésektől a döntőig minden találkozó tartogat meglepetéseket.
- Van ennek köze ahhoz, hogy második éve idegenben játszik?

A női vízilabda gyorsan népszerű lett Magyarországon is, válogattunk idén világbajnoki bronzérmet szerzett



- Azt gondolom, az olasz és a magyar bajnokság színvonalban hasonló. Azért döntöttem mégis úgy, hogy külföldi csapathoz igazolok, mert friss kihívásokra, megújulásra volt szükségem. Idegenlégiósként sokkal magasabb elvárásoknak kell megfelelnem, sokkal többet kell nyújtanom. Szóval inkább szubjektív, mint objektív okai voltak a váltásnak.
- Élsportolóként, ráadásul külföldön élve, hogyan tud kapcsolatot tartani a családjával?
- Nehezen. Szerencsére a barátaim, a családom megértik, elfogadják és támogatják, hogy számomra a vízilabda az első. Év közben alig vagyok itthon, nyáron pedig a válogatottal zajlik a felkészülés. Szerencsére az egész

családom sportolt, nagyszüleim atletizáltak, szüleim labdasportokat űztek, talán ez segít nekik megérteni a helyzetet. Nővéremmel, aki szintén külföldön él, napi kapcsolatban vagyok, ő az összekötő kapocs a család többi tagja felé. Vele szoktam megosztani minden örömet, bánatomat. Az utóbbi különösen fontos. Az élsportban külön oktatják, hogy hogyan kell talpra állni a kudarc után, ebben is muszáj fejlődünk.

- Bizonyára sokat utazik. Milyen szerep jut az életében az autónak?

- Ahol most játszom, ott olyan kicsik a távolságok a városon belül, hogy nincs értelme autózni, a szomszéd városokba pedig egyszerűbb vonattal átruccanni, ezért Olaszországban nem vezetek. Sajnálom, mert egyébként imádom az autót. 2006 óta van saját kocsim, összesen három volt eddig, mindegyikbe fülig szerelmes voltam. Hajlamos vagyok az autóban élni. Telerakom plüssállatokkal, rágcsálnivalóval, hogy ha edzés előtt vagy után megéhezem, kezem ügyében legyen.

- Úgy tudom, mostani autójához ennél is erősebb érzelmi szálak fűzik?

- Valóban. Le akartam cserélni az előző, francia kocsimat. Bementem a Pappas Autóhoz, és ott állt előttem gyönyörű kékben a Kia Rio. Azonnal megdobbant a szívem, egyrészt mert ez a kedvenc színem, másrészt mert most minden gondolatomban a 2016-os brazil olimpiára való felkészülés körül forog. Amikor a terveimről kérdeznék, rendszeresen azt mondom: egyelőre nem tudok Riónál távolabb tekinteni. Most nincs ennél fontosabb. Eddig kétszer játszottam olimpián, mindkét alkalommal negyedik lettem, jó volna előrébb lépni. Rio testesíti meg mindazt, amire vágyom, ami motivál – erre, mint egy égi jel, elém lépett a Kia Rio. Szóval nem volt mese, meg kellett vennem! Szerencsére a kiállított autó pont dízel volt, ahogy szerettem volna, úgyhogy nem kellett a gyártásból rendelni, egy hét múlva már a Rióval jártam. Sorsszerű, nem?

Rióban ünnepelni

Takács Orsolyával, az idén világbajnoki bronzérmes magyar női vízilabdaválogatott tagjával, kétszeres magyar bajnokkal választott sportágáról, a távolságokban rejlő kihívásokról és természetesen az autózásról beszélgettünk.

Takács Orsolya 16 évesen úszóból lett vízilabdázó. A váltás sikert hozott



- Úgy tűnik, a magyar közönség kifejezetten szereti a női vízilabdát. Ez annak ellenére vagy éppen azért alakult így, mert viszonylag fiatal, ráadásul hagyományosan nem is túl nőies sportágról van szó?

- A fiúkhoz képest mi jó ötvenéves hátrányból indulunk, hiszen a női póló 2000-ben, Sydneyben volt először olimpiai sportág. Ugyanakkor Magyarországon komoly hagyományai vannak a vízilabdának, az úszó-, evezőszámok révén pedig a közönség hozzászólt ahhoz, hogy örüljön, ha vízközelsébe kerülnek a magyar lányok. Ez a kettő együtt szerencsére azt eredményezte, hogy gyorsan és intenzíven felkaroltak bennünket, nem okozott problémát a sport befogadása. Ezért persze tettünk, teszünk is, eredményekkel tudjuk igazolni, hogy ugyanolyan keményen dolgozunk meg a sikerért, mint a fiúk. A férfivízilabda ma még óhatatlanul látványosabb, a néző számára élvezetesebb mérkőzéseket produkál: gyorsabbak, bravúrosabbak a megmozdulások, de azt gondolom, ezen a téren is kezdjük utolérni őket. Sokan dicsérték például a világbajnoki mérkőzéseket, kreatívnak, pörgősnek tartották, szóval tagadhatatlan és gyors a fejlődés.

- Személy szerint mi indította el a vízilabda felé?



A kék dízelmotoros Rio Takács Orsolya új autója



A show a koreai harcművészeti és zenei hagyományokat hozza össze

A maszk hatalma

Múlt és jelen fonódik össze, hogy a jó és a rossz közötti örök harcot megjelenítve élénk tárja Korea legendáját.



A történet alapja a jó és a rossz örök küzdelme

Vajon hogyan éltek az emberek az előtt, hogy létezett volna gonoszság, irigység, féltékenység? Egyáltalán, lehetett valaha ilyen világ? Ezekre a kérdésekre keres korántsem tudományos, sokkal inkább misztikus választ az a mozgalmas mese, amely harmadik éve varázsol el kicsiket és nagyokat szerte a világon, és amit idén a Magyar Taekwondo Szövetség és a Koreai Kulturális Központ együttműködése hozott el Magyarországra. A TAL – Korea legendája című produkció 2010-ben született, részben a színvonalas szórakoztatás, részben a kulturális tájékoztatás igényével. A színpadon Korea múltjának és jelenének ikonikus mozgásformái jelennek meg – a taekwondo, a hagyományos koreai táncok, az ázsiai dobzene és a 21. század legnagyobb ifjúsági mozgalma, a break tánc. A történet íve klasszikus népmesei vonalat jár be, egy olyan világ elevenedik meg, ahol még nem született meg a jó és a rossz. Ezen a történelem előtti földön az emberek és az istenek harmóniában, békében éltek. Egyesítő erőként ekkor született meg a taekwondo, amely a küzdelem fogalmát nem ismerő emberiség számára a spirituális felemelkedés, a magasabb szintű megvilágosodás eszközt jelentette. A csodálatos világ azonban magában hordozta a harmónia felbomlásának csíráját. Ósidóktól fogva létezik

azonban egy maszk, a Tal, amely képes elválasztani egymástól az elmentéses erőket, de ha rossz kezekbe kerül, a hatalmas gonoszt szabadíthatja a világra. Ezt a maszkot az istenek védik meg, nehogy megsérüljön az emberiség békéje. Csakhogy nem mindenki elégedett az örök béke gondolatával. Mars, a sötét oldal ura káoszt és pusztulást akar, hogy uralma alá hajthassa a meggyengült, egymás ellen forduló emberiséget. Vele száll szembe a föld ura, Terra, aki a jóság és az emberségesség képviselőjeként mindent megtesz, hogy egykori társa, a kegyetlen Mars tervei ne sikerülhessenek. Kettejük küzdelme bontakozik ki a nézők szeme előtt. A harcoló felek a legnemesebb koreai hagyományokat hívják segítségül: a taekwondót, az ötezer éves múltra visszatekintő táncművészetet, az attól elválaszthatatlan dobzenét és a break táncot. A TAL – Korea legendája (angol nyelvterületen Taekwondo Absolute Legend néven emlegetik) című produkció az elmúlt három évben tizennyolc ország huszonnégy városában lépett fel. Idén minden eddiginél nagyobb szabású, kétszáz országot felölelő monster turnéval utazzák körbe a világot. Ez a körút hozta el szeptember elején Magyarországra is a közel negyvenfős csapatot.



A műsor taekwondo elemei is nagyon látványosak

Együtt a nemzetközi csapat, a szöuli döntőbe 48 ország 52 versenyzője jutott be, Magyarországot a szegedi Pappas Autó munkatársa, Haris László képviselte



A rangadóok hangja az esőt utánozza

Magyar siker Szöulban

52 fős nemzetközi mezőnyben bizonyított a Pappas Autó munkatársa.

A Kia számára rendkívül fontos az ügyfelek maximális elégedettsége, és ez nemcsak a termékére, az autóra értendő, a vásárlást követő szolgáltatások színvonalára is. A vállalat rengeteg energiát fordít a márkakereskedésekben, -szervizekben dolgozó munkatársak széles körű képzésére, tapasztalatszerzésére, ennek szerves része a szerviz-tanácsadói verseny, azaz a Kia World Service Advisor Competition (SASC). A hazai forduló eredményei alapján idén Haris László, a Pappas Autó Magyarország Kft. munkatársa érdemelte ki, hogy 2013. június 11. és 13. között Dél-Koreában képviselje Magyarországot a SASC 2013 utolsó, nemzetközi megmérettetésén. Óriási volt a kihívás, hiszen 48 országból összesen 52 remekül képzett tanácsadó érkezett a döntőre. A Szöulba egyedüli magyar versenyzőként Szegedről utazó Lászlót felkészítő konzulense, a Kia Motors Hungary szerviz-tanácsadói oktatója, Újvári Zoltán kísérte el. Már az első napon mély vízbe dobták a versenyzőket, hiszen délelőtt írásbeli teszten adtak számot elméleti ismereteikről, délután pedig gyakorlati próba következett: egy videofilm

történetében kellett felfedezni az elkövetett, kisebb-nagyobb tanácsadói hibákat. A második nap utazással indult, Szöulban megnézték az egyik legnagyobb szervizközpontot, ahol napi 120 autó javítását, illetve minőségi munkafelvételét végzik, majd az újabb gyakorlati feladatra a Kia oktatási központjában, Cheonanban került sor. Lászlónak itt valós helyzetet imitáló szerepjátékban kellett meggyőznie rátermettségéről és persze tudásáról a zsűrit. Jellemző a SASC komolyságára, hogy a jeleneteket videóra rögzítették, és a személyes



A magyar csapat a koreai konyha ízeivel ismerkedik

benyomásokon kívül a filmeket visszánézték, kielemezték, majd komplexen értékelték a szereplők teljesítményét. A harmadik nap jól megérdemelt pihenéssel, városnézéssel, a dél-koreai hagyományok megismerésével telt, és némi kalanddal, ugyanis a magyar csapat ellátogatott az észak-koreai határhoz, a demilitarizált zónába is. Este az ünnepélyes díjkiosztón és gálavacsorán ugyan Haris Lászlót nem szólították az első tíz helyezett között, de mint később kiderült, csupán hajszállal szorult ki a top 10 csoportjából, az európai mezőnyben pedig az előkelő harmadik helyezést szerezte meg. Szívből gratulálunk!



Újvári Zoltán (balra), a Kia Motors Hungary szerviztanácsadói oktatója Haris Lászlóval koccint a gálavacsora estéjén – volt okuk az ünneplésre

Az életért



Évente több ezer észak-amerikai fiatal tanul meg biztonságosabban vezetni a Kia segítségével, ingyen.



Nem véletlen a mosoly, a tanpályán nem kell félni. Instruktori segédlettel kaland megtanulni a vészhelyzetek kezelését

Mark Wilkins a Pirelli World Challenge-kupában Kia Optima Turbóval szerepel, a gépháztetőn ott a B.R.A.K.E.S. logója is

Doug Herbert csúskategóriás Top Fuel dragstere, gyerekei arcképével



Doug Herbert Top Fuel-kategóriás gyorsulási versenyző élete 2008 januárjában tragikus fordulatot vett: két tinédzserkorú fia, Jon és James meghalt egy balesetben. Doug nem heverte ki a srácok elvesztése okozta traumát, és úgy érezte, valamit tennie kell, hogy más fiatalokkal ne történhessen hasonló tragédia. Versenyzőként pontosan tudta, milyen igaz a közhely: az autó veszélyes üzem. Hiába a sok és egyre fejlettebb biztonsági szerkezet, ha az emberek, főleg a fiatalok nem urai autójuknak. Doug Észak-Karolinában, Charlotte-ban létrehozta a B.R.A.K.E.S. (Be Responsible, And Keep Everyone Safe) nevű szervezetet, amelynek országjáró foglalkozásain a tizenéves fiatalok ingyen, zárt pályán sajátíthatják

el a biztonságos vezetés fortélyait. Légy felelős mindenki biztonságáért! – ez a Teen Pro-Active Driving School mottója, ami egyben a B.R.A.K.E.S. mozaikszó jelentése is. Doug Herbert célja, hogy jelentős mértékben csökkenjen a halálos tinédzserbalesetek száma – Amerikában jelenleg évente ötezer fiatal hal meg a közutakon. A balesetek elkerülésének kulcsa a defenzív – az adott körülményekhez igazodó és előrelátó – magatartás, vészhelyzetben pedig a megfelelő vezetéstechnika. A négyórás, ingyenes képzésben a tanulók megismerhetik az alapszintű defenzív technikákat, és képességfejlesztő manővereket gyakorolhatnak. Fontos kiemelni, hogy a foglalkozáson a szülők is részt vehetnek,

ott ülhetnek az autókban, láthatják gyermeküket volán mögött. A tanfolyam színvonalát emeli, hogy az instruktorok mindenkire elegendő időt fordítanak, nincs „futószalag”, egy oktató maximum három diákkal foglalkozik kurzusonként. A fiatalok megtapasztalják az alul- és túlkormányzott autó viselkedését, megtanulják a helyes vészfékezést, és hogy milyen az, amikor az ABS működése közben remeg a fékpedál – sokan ettől megijednek, nem nyomják eléggé a féket. Rendkívül tanulságos a Distracted

Forte segítségével válhatnak jobb vezetőkké, megszerzett tudásuk kritikus helyzetben életüket menthet. Mint azt Michael Sprague, a KMA ügyvezető alelnöke elmondta, a defenzív vezetést elméletben csak megérteni lehet, a megtanulásához gyakorlat kell, és lehetőleg minél korábban, hogy a vezetőben ne alakulhassanak ki rossz beidegződött szokások. Azok a tizenévesek, akik a Kia-tanulóautók volánja mögül ülnek át a saját autójukba, már tisztában lesznek a legfontosabb dolgokkal, nem a forgalomban szem-



Profi instruktorok alkotják a Teen Pro-Active Driving School csapatát

Driving, azaz a figyelmetlen vezetés kurzus. Biztonságos körülmények között kipróbálható, valójában mennyire veszélyes menet közben telefonálni, SMS-t írni vagy internetezni. A Kia Motors America (KMA) országos szintű partneri megállapodást kötött a Doug Herbert alapította szervezettel, és a Teen Pro-Active Driving Schoolnak hivatalos szponzorként juttat minden biztonsági és komfortigényt kielégítő oktatóautókat. A diákok összesen 32 darab Kia, köztük a vadonatúj

besülnek majd először vészhelyzettel. A Teen Pro-Active Driving School tanfolyamát eddig nyolcezerrel is több amerikai és kanadai tinédzser végezte el. Doug Herbert szerint ha csak egy fiatallal kevesebb hal meg az utakon, már megérte.



Örök élet

Finoman jár a motor, szép a fényezés, újszerűek a kárpitok még 200 000 km felett is. Úgy tűnik, elnyúhatetlen a cee'd.

A 2006-ban bemutatott alsó-középkategóriás volt a Kia első európai gyártású és tervezésű sikermodellje. A világ számos pontján, így Magyarországon is remek eladási eredményeket ért el, a megbízhatóság, az olcsó fenntartás és a kényelmes, tágas autó szinonimája lett. És nemcsak újként vágytak rá sokan, a használtpiacon is keresett modell, akár családi, akár céges felhasználásra. Az egyedülálló 7 éves garancia sejteti, hogy tartósságában a gyáriak is bíztak, s a kipróbált példány ékes bizonyítéka annak, hogy a Kia jó úton jár. Az 1,4-es, 90 lovas benzines 2010-ből származik, azaz a ráncfelvarrás utáni változat. Órájában 218 000 kilométer van, az eltelt három évben valószínűleg mindennap úton volt, céges autóként az átlagosnál keményebb kiképzést kapott. Az első meglepetés, hogy az egyébként érzékeny fekete metálfényezés milyen szép, karcok szinte alig vannak rajta, majdnem ugyan-

olyan fényesen csillog, mint amikor a gyárból kijött. Még a kényes részeken, azaz a kilincsek tövében vagy a csomagternyílás alatti lökhárító-felületen is mindössze néhány karc tűnik fel. Az ajtók finoman nyílnak, széles a bejárat, kényelmes a beszállás. Nem gondoltuk volna, hogy az utastérben ilyen kép fogad: a szürke-fekete textilkárpit szinte újszerű, legfeljebb egy takarítás vár rá, a kormány karimája, a könyöklők, a váltógomb, a kézifékkar, a kapcsolók mind szép állapotúak, azt hihetnénk, hogy a hatalmas futásteljesítmény tévedés. A csomagter szőnyegein sem találni használati nyomot, az osztottan dönthető hátsó üléseket könnyen lehet előrefektetni, hogy hatalmas ládát vagy dobozt tegyünk az így keletkezett 1300 l-es bendőbe. A cee'd alapmotorja új korában is kivívta a kritikusok elismerését: a 90 lóerős és 137 Nm nyomaték bőven elég a lendületes autózáshoz, főleg, mert a négyhengeres, 16 szelepes erőforrás

A fekete metálfényezés kényes, de ezen az autón (leszámítva a parkolási koccanások sérüléseit) olyan, mintha most jött volna ki a gyárból. Ma is karakteres, divatos a forma

már 1500/perctől élénk, így pörgetni sem kell, ha gyorsítani akar az ember. Csendesége is dicséretes, alapjáraton szinte hangtalan és rezzenéstelen, s 100 km/óra körül sem lesz zajos. Közel negyedmillió kilométernél is remekül működik az ötfokozatú kéziváltó, a kapcsolás most is könnyű, a



Klasszikus, jól átlátható ötajtós felépítés méretes külső tükrökkel, nagy tengelytávval. A 12 éves rozsdagarancia megnyugtató

Tartós a 90 lóerős négyhengeres, ráadásul takarékos is, 6-7 l/100 km közötti vegyes fogyasztással lehet kalkulálni. Eddig semmilyen kopó-forgó alkatrészt nem kellett cserélni a cee'd-ben, csak a fékekhez nyúltak. A motor 20 000 km-enként kapott friss olajat, ma sincs érzékelhető olajfogyasztása

kulissza nem kopott. Női lábak sem fáradnak el a finom kuplung kezelésében, s a féket sem kell taposni, hogy megálljon az autó. Menet közben nemcsak a motor csendesége, hanem a futómű némasága is feltűnik: azon túl, hogy az utak hibáin is halkan fut át, mechanikai, kopásra utaló zajokat nem produkál. A használt cee'd-ek jól tartják árukat, ma egy ilyen tökéletes állapotú, szervizkönyves példányért a német és japán konkurensekkel azonos árat kérnek és kapnak az eladók.



200 000 km után is újszerűek az ülések, hosszú távon is kényelmes bennük ülni. A kárpiton néhány koszolt mutatja csak a használatot, a kartámasz utólagos extra volt egykor. Menet közben semmi sem zörög a kabinban



A volán műanyag felülete teljesen hibamentes, még csak ki sem fényesedett

Gusztusos műszerfal szép kivitelben, tartós műanyagokkal; sehol sincs nyoma a használatnak, minden műszer, kijelző és kapcsoló tökéletesen működik, az MP3-as fájlok lejátszására is képes rádió szépen szól



Mattulásnak nyoma sincs a plexiburán, a fényszórók jó fényrel világítanak



Az ajtók műanyag burkolata ép, a könyöklőt sem viselte meg a tartós használat. A zsebek sok mindent elnyelnek



Kia KM420 – hazai viszonylatban az univerzális UAZ 469 dél-koreai megfelelője, bár formailag nem sok köztük a hasonlóság



Akár kisebb műtétek is elvégezhetők a KM451-es mentőautóban. Ha sietni kell, maximum 110 km/órával száguldat



Ez a legegyszerűbb KM45-ös, a ponyvázható KM450-es pickup. Három ablaktörlő tartja tisztán a síkűveges szélvédőt

SEREGNYI MEGOLDÁS

A Kia olyan járműveket is gyárt, amilyenek sehol a világon nem állnak a bemutatótermekben.



Szinte csak az orr változott meg a KM250-nél az amerikai M35 teherautóhoz képest. Ez a platós változat 180 LE-vel

Két tankot könnyen elhúz tréleren a KM1002 vontató, a duplafülkés kabinban jut hely a harckocsik személyzetének is

Picanto, Rio, ce'e'd, Sportage, Sorento. Kivétel nélkül ismerős nevek, hiszen sikeres, Magyarországon is jól ismert Kia-típusok. És ha azt mondjuk: KM42, KM45, KM25, KM50, KM100? Ezek is mind Kiák, csak katonaiak. A KM-sorozat tagjai sok mindenben eltérnek egymástól, de közös bennük, hogy gumikerekesekek. Van lánc-talpas Kia is, az a sor a BV. A KM42 amolyan közlegény. Ezt a 1,5 tonnás, 4 méter hosszú típust 1997 óta gyártják, alapja masszív létraváz, motorja 2,0 l-es, négyhengeres, 139 LE-s benzines. Elöl független felfüggesztése, kapcsolható 4x4 hajtása van, és megfelel az amerikai FMVSS-szabványoknak (Federal Motor Vehicle Safety Standards). Felszerelése katonai viszonylatban már-már luxusszintű, zárható fém oldalajtóval, szervokormányal és AM/FM rádióval is felszerelték. A KM420-as a hasznójármű alapmodell mellett hatféle kivételben készül (KM421-426), ezek között akad löszerszállító és tüzérségi is (106 mm-es löveg, 40 mm-es gránátvető). Maradva a seregben használatos rangoknál, a többcélú, 1-1,5 tonna teherbírású KM45 pickup leginkább a háborús filmekből ismert, kőkemény őrmesterekhez hasonlít. Ez egy amerikai licenctípus, az eredetét a hatvanas évek második felében a Kaiser Jeep gyártotta, M715 jelzéssel. A Kia négyféle változatot kínál: KM450 platós kisteherautó, KM451 mentőautó, KM452 dobozos szállító és KM453 híradós kocs. Mindegyik 4x4-es és

760 mm a gázlómélysége, mondhatni, bírják a kiképzést. A teherautó és a mentő motorja 3,9 l-es, négyhengeres, 140 LE-s dízel, a dobozost és a híradóst viszont 4,1-es, soros hathengeres, 115 LE-s gázolajossal szerelik.

A három tengely és a közel hétméteres hossz már tisztí rangot jelent, a Kia hadnagya pedig nem más, mint a mozhós vietnami veterán, Rambo egyik kedvenc járműve, a szintén amerikai, 1949-es tervezésű REO MCC M35 koreai átírata. A KM25 hatfős szakaszában csak az alapkivitelű platós teherautóba (KM250) építenek 7,4 l-es, hathengeres, 180 LE-s dízelt, a KM251 hosszúplatós, a KM255 üzemanyag-szállító, a KM256 vízszállító, a KM258 zárt szállító és a KM259 fertőtlenítőkocsi erőforrása 7255 köbcéntis, 160 LE-s, hathengeres MAN dízelmotor. Terepen nagy segítség az állandó 6x6 hajtás, mindegyiken van vonóhorog, így bármikor vontatható velük akár 105 mm-es tarack is. A KM50 igazi nagyemelő, megilleti hát a képzeletbeli őrnagyi rang. Összesen hétféle változatban készül, de mindegyik alapja az amerikai AM General 1971 és 1983 között gyártott, átlagosan 9 tonna teherbírású M809-es típusa. A dőmperral (KM501), az autómentővel (KM502), a nyerges vontatóval (KM503), az oldalirányban bővíthető felépítményű lakókocsival (KM504), a 9,6 m hosszú platós, ponyvázható teherau-

tóval (KM505), valamint a pontonhídtelep-szállítóval (KM506) ennek a legszínesebb a palettája. Ezekben a gépekben kivétel nélkül 10 350 köbcéntis, 236 LE-s MAN dízelmotor zakatol. Magyar vonatkozás, hogy a guőri Rába az 1960-as évek végén szintén ennek a 2156-os típusjelű, hathengeres MAN-motorcsaládnak a gyártási jogát vásárolta meg, és zömmel 192 LE-s teljesítménnyel ezek az erőforrások kerültek az Ikarus 200-as sorozat legnagyobb példányszámában értékesített autóbúzáiba. Visszatérve a Kiához, a legegyszerűbb KM500-as teherautóba 11,1 l-es, 270 LE-s, hathengeres dízelt szerelnek. Érdekesség, hogy a vezetőfülke teteje vászonborítású, könnyen eltávolítható. Akárcsak a kisebb KM25-sorozatnál, itt is mind a hat kerék hajtott, a méteres patakon való átkelés meg sem kottyan, a legelterjedtebb vontatmány pedig a 155 mm-es löveg. A KM100-as sorozat kéttagú, nem vitás, ezek a katonai Kiák abszolút csúcsmoდეlleji. A négytengelyes, 8x8-as óriást 450 LE-s, 1900 Nm nyomatékú turbódízel hajtja, a 9,7 m hosszú, kétszemélyes kabinval felszerelt darus kocs 103, a 70 centivel rövidebb, hatszemélyes vontató 80 km/órás maximális sebességre képes. Érdekes különbség, hogy a KM1001-es daru egy tankolással 819 km-t tehet meg, míg a KM1002 jelű vontató hatótávolsága ennek csak a fele.

270 mm-es szabad magasságukkal komoly terepen sem akadnak el a KM50-sorozat tagjai



Új irányból

Egy jelenet Kim Ki-duk *Pieta* című díjnyertes alkotásából. Európában rajongóinak a rendezőért, saját hazájában nem tartozik a legelismerettebbek közé

A dél-koreai populáris kultúra átlépett az országhatáron, s több mint egy évtizede hódít világszerte. Különösen a filmek, televíziós sorozatok sikere látványos.

Az átlagos európai mozifilmfogyasztó látómezejébe nem kerülnek be a koreai alkotások, hiszen a világraszóló, jellemzően amerikai produkciók mellett zömmel csak az adott országban játszódó és helyi gyártású mozik jutnak el széles közönséghez. Persze a „kultúrazabálók” étlapjáról már a koreai művek sem hiányoznak, ráadásul ismertségüket növelik azok a tekintélyes filmszemlék, amelyeken egyre többször találkozni koreai alkotók munkáival. Az egyik befutott rendező Kim Ki-duk, aki érdekes módon saját országában már-már a meg nem értett zsenik kategóriájába tartozik, filmjei otthon rendre gyenge nézettséggel futnak, miközben Európában sztárnak, Dél-Korea egyik menő exportcikkének számít. Tavaly pedig (első koreaiaként) megnyerte a Velencei Filmfesztivál legértékesebb díját, az Arany Oroszlánt, *Pieta* (Irgalom) című művével, amely egy brutális pénzbehajtóról szól, akinél megjelenik egy nő, azt állítva, hogy az anyja. Innentől kezdve a kegyetlenkedő férfi mindennapjai felborulnak, utoléri a múltja, sebezhetővé válik, ugyanakkor kialakul benne egyfajta kötődés az asszony iránt. A rendező társadalomkritikája ebben a műben is őszinte, nyers és erős, ahogy a korábbi 18 filmjében megtapasztalhatták a nézők. Az iskolázatlan, szegénysorból kilépő, a filmezést autodidakta módon tanuló Kim Ki-duk képi világát a hazai művészfilmrajongók még az ezredforduló idején ismerhették meg, akkor játszották nálunk a *Bin-jip* (Lopakodó lelkek), a *Tavaszi nyár, őszi tél...* és *Tavaszi, az őszi, az őszi és az őszi lány* című filmjeit, eredeti nyelven, magyar felirattal. 2011-ben a *Titanic* Filmfesztiválon másik két koreai mű, illetve művész is bemutatkozott. Lee Joon rendező kardjátékfilmje, a *Blades of Blood* volt az egyik, amelynek magyar címe *Vérző Penge*. Egy nálunk ismeretlen

rendezőpáros készítette el a *Tehetetlen düh* (Desire to Kill) című mozit, amelyben főszerephez jutott a kortárs dél-koreai filmművészet egyik legkiválóbb karakterszínésze, Yoo Hae-jin. Ugyanebben az évben és tavaly ősszel is az Uránia filmszínházba várták a mozirajongókat a Koreai Filmhét eseményeire, amelyet a Koreai Kulturális Központtal együttműködésben szerveztek. 2012-ben éppen az Arany Oroszlánt nyert Kim Ki-duk pályáját és filmjeit állították a középpontba. A magyar nézők előtt több, Koreában már jól ismert színész is bemutatkozott: Jeon Seong-hwan, Han Yeoreum, Seo Ji-seok, Park Ji-a, Ha Jeong-woo, hogy csak néhányat említsünk közülük.

A koreai alkotások és maguk a rendezők és színészek ugyanakkor nem indulhattak volna világhódító úttjukra, ha nem következik be az a jelenség, amit *hallyunak* vagy *koreai hullámnak* neveznek. A kilencvenes évek végén, egészen pontosan 1997-ben Kínában bemutatott két, nálunk ismeretlen, dráma műfajú televíziós sorozatot, a *Star in My Heart*ot és a *What is Love All About*ot. A kínaiaknak elegük lett a japán szappanoperákból, s az akkoriban külföldön lényegében ismeretlen dél-koreai filmek közül kezdtek el csemegézni. Az említett két sorozat hatalmas siker lett Kínában: elsősorban a nők habarodtak bele az intelligens, érzékeny, érzelmeit kimutatni képes karaktereket játszó jóképű, fiatal koreai férfiszínészekbe, mint Hjon Bin vagy An Dzsuek, s a koreai dramák megkapó szerelmi történeteibe. A cselekmény középpontjában a család, az emberi kapcsolatok állnak, s nincsenek bonyolult cselekményszálak vagy rejtett üzenetek. A *hallyu* a kétezres évek elején tudott igazán kibontakozni, a *Winter Sonata* címen futó sorozat már Thaiföldön, Japánban, Tajvanon és

A *Blades of Blood* egyik jelenete. Igazi közönségfilm, hangulatát tekintve olyan, mint egy történelmi ballada

a Fülöp-szigeteken is a televíziók elé ültette a nézőket. Persze a sorozatokon túl a sokkal több művészi értékkel bíró egész estés mozi-filmek előtt is megnyílt az út. Mérföldkönek számít a kilencvenes évek eleje, amikortól a kormány támogatni kezdte a filmipart, és rengeteg médiavállalkozásban láttak munkához. Bár a pénzügyi válság többségüket elsöpörte, az új szemléletmód tovább élt. A talpon maradt vállalatok az amerikai filmes cégek működését vették mintául, s teret adtak a fiatal filmeseknek. Egy új generáció állt tehát a siker kapujában, akik éltek is a felkínált lehetőséggel. A *hallyu* szempontjából különösen fontos produkció az 1999-es *Szüri*, amelyet a koreaiak ízlésére formálva, de hollywoodi stílusban készítettek el, s bombasztikus siker lett hazájában. Beindult a gőzhenger, újabb és újabb alkotások születtek, s nyugózték le kezdetben a honi, majd egyre több külföldi ország közönségét. Főleg Japánban van nagy rajongótábor a koreai műveknek, s Thaiföld, valamint már az USA is a „nagyfogyasztók” közé lépett, ahol a mozik mellett a különféle adathordozókon is mind több filmet vesznek a helyiek. Valószínűleg Kim Ki-duk tavalyi Arany Oroszlánja az európai filmkedvelők figyelmét is felkeltette, s van rá esély, hogy a koreai alkotások hamarosan az öreg kontinensen is elindulnak hódító úttjukra.

2004-es film a *Bin-jip*, amelyben megcsodálhatjuk a szépséges *Sun-hwát*. Több filmfesztiválon díjazták az erőszakos és kifinomult mozit; párbeszédék helyett a szimbolikus cselekvésekre alapoz

Idei újdonság a háromajtós *pro_cee'd*

Bin-jip
Budapesti vendégség

Július 15-től egy hétig Budapesten vendégeskedett a *Koreai Hullám* című programsorozat, ez volt az első alkalom, hogy a magyar főváros otthont adott a látványos eseménynek. A Koreai és a MOM Kulturális Központban hajtották a programot. A kiállításon a tradicionális koreai népviselet, a s aki előzetesen regisztrált, fel is próbálhatott egy-egy merev és lágy selyemből készített ünneplő ruhadarabot. Az egyik leglátványosabb attrakció a K-Pop nemzetközi táncverseny volt, amelyhez aláfestésül koreai popzene szolgált. Neveztek olyan csapatok is, ahol a tagok még a fellépőruhát is maguk varrták. A győztes formáció különleges jutalomnak örülhetett: szeptember 28-án felléphetett Gangwonban, koreai pop-sztárokból álló zsűri előtt. A pénteki nap estéjén Shin Yonggu képzőművész Álomtörédekek összefonódása című, a hagyományos koreai szimbólumokat videóval s más színpadi elemekkel, installációkkal vegyítő előadása zajlott a MOM-ban, telt ház előtt. Majd zenés-táncos előadás következett, népdalokkal, salpuri és különösen nagy sikert arató dobtáncsal.

A Jinro ma a legismertebb sojugyártó. Az általában 360-375 ml-es kiszerelésű italok között találhatunk citrommal, zöldteával és kukoricasziruppal ízesített változatokat is



Tüzes nedű

Elég egy kisiüvegnyi, és garantált a jó hangulat: Dél-Korea nemzeti itala, a soju több mint 700 éves.

Felemelő élmény, amikor az ember a hosszú és fárasztó munka után ledőlhet kedvenc foteljébe. Az már csak hab a tortán, ha ilyenkor a kezébe vehet egy pohár finom italt. Egy üdítő koktél vagy akár egy kupica pálinka elég ahhoz, hogy a napi gondokat elfelejtve kiereszük magunkból a feszültséget. Persze lehet máshogy is kikapcsolódni, például a barátokkal, munkatársakkal, egy hangulatos kocsmában, kávézóban, kerthelyiségben. A koreaiak kultúrájában ez utóbbi, azaz az együttes kikapcsolódás megszokott. A nemritkán 12-13 órás napi robotban megfáradt kollégák általában közösen választanak ki egy-egy helyet, ahová betérnek. A feloldódás, a gondtalan semmittevés elengedhetetlen része a szívet és lelket melengető ital, ami a koreaiak esetében szinte mindig a sör vagy a soju. Most ez utóbbiról, a kiejtve szódszúnak mondott szeszes finomságról lesz szó, amelyet Európában legfeljebb az itt élő koreaiakon keresztül ismerhetünk. Már az időszámításunk utáni 1300-as évekből vannak feljegyzések róla, eredeti receptje nem a koreaiak fejből pattant ki, hanem az országot megszálló mongolok vitték magukkal, akik a perzsáktól vették át a lepárlás technikáját. Nálunk alapvetően a pálinka, a sör és a bor köré épül a szeszes italok kultúrája, ebbe a háromszögbe nem igazán illeszthető be a soju: gyengébb, mint a pálinka, ám erősebb, mint a sör vagy a bor, jellemzően 20-35 százalék közötti alkoholtartalmával a likőrborokhoz (mint például

a vermut és a sherry) áll a legközelebb. Eredetileg rizs lepárlásával állították elő, de már szinte a kezdetektől más gabonafélék, így édesburgonya, árpa vagy búza is szerepelt a receptúrában. Viszonylagos drágasága miatt nagyon sokáig csak a gazdagok és a nemesek fogyasztották, széles körben közkedvelt és népszerű egy gazdasági megszorító lépés miatt lett: a hatvanas évek elején rizshiány nehezítette az életet Dél-Koreában, a kormány pedig úgy döntött, megtiltja a tisztán gabona lepárlásával készített alkoholos italok előállítását. A sojugyártók olcsó és kézenfekvő trükkhöz folyamodtak: elkészítették a vízzel hígított változatokat. Innentől kezdve robbanásszerű növekedésnek indult a sojupiac, hiszen a recept módosításától olcsóvá is váló, azaz ma nagyjából néhány száz forintnak megfelelő wonért megvehető ital még a szegényekben élők körében is elérhetővé vált. Természetesen idővel a rigorózus szabályok is enyhültek, így a hígított (jellemzően 21-30 százalékos alkoholtartamú) soju mellett ott sorakoznak a boltok polcain az eredeti recept szerint készített 30-35, a kismanufaktúrákban előállított különleges változatoknál akár 40-45 százalékos alkoholfokú nedűk is. Bár Koreában a bor, a whiskey és a sör is mind népszerűbb, a sojut nem lehet legűzöni: évente körülbelül 3 milliárd palackkal adnak el belőle, vagyis minden felnőtt dél-koreaira jut 81 üveg! A soju hagyományos

Általában féldecis poharakban isszák, s hogy frissítsen, hűtve kínálják. Az ízesített változatokból készülnek gyengéneke nevezhető, 10 százalékos alkoholtartalmúak is



Marhához, csirkéhez, halhoz vagy disznóhoz, csípős ízekhez remek választás kísérőnek a soju. Aki nem szokott hozzá, vigyázzon: egy üvegnyitől is jócskán be lehet csipni



SOJUKÜLÖNLEGESSÉGEK

Korea hatalmas, és a sojuváltozatok száma is végtelen. Van azonban néhány, amelyek nevét érdemes megjegyezni. A munbedzsu búzából és kétfajta kölesből készül, alkoholtartalma eléri a 40 százalékot, jellegzetes köréillata van. 45 százalékos az andongi soju, a koreaiak esküsznek rá, hogy gyomorrontás ellen és a rovaresípés fájdalmának enyhítésére is beválk. Még koreai viszonylatban sem mindennapi összetevőinek köszönheti ismertségét a csodzsu igangdzsu: kurkumával, gyömbérrel, fahéjjal, körtével és mézzel ízesítik, fehér rizsből készítik. A soju alapú koktélok közül több már Európa nagyvárosaiban is kedvelt. Bármilyen meglepő, joghurttal is szívesen összekeverik: kell hozzá koreai joghurttal (hasonlóan híg állagú, mint az amerikai) és valamilyen

citromos vagy lime-os szénsavas üdítő. Azonos arányban sojut, joghurtot és üdítőt shakerbe teszünk, majd összerázzuk, s jégkockával teli pohárba öntjük. Nagyon könnyű tőle berúgni, mert a joghurt elveszi az alkohol erős ízét. A Phokthandzsu még ennél is egyszerűbb: soju és sör keverékéből készül. A Lotus Flower 4,5 cl sojuból, 0,75 cl citromléből és 0,75 cl agavenektárból áll, s némi ananászt is kell bele tenni, mielőtt a shakerben jéggel együtt összerázzuk. A Coco Crush is megér egy próbát: 6 cl soju mellé egy kispohányi kókuszvíz, néhány friss áfonya vagy ribizli kell, s mehet is az egész a shakerbe, persze jéggel. A Summer Crush piros színét a beleaprított görögdiinnye adja, mellé még 6 cl sojut és jó sok tört jeget adjunk.



Az áttervezett arc agresszív, látszik rajta, hogy sportos géneket hordoz. A hűtőmaszkon a GT felirat is árulkodik a képességekről. Lehet hozzá panoráma napfénytetőt rendelni

Ha valaki még több holmit cipelne, ledöntheti az osztott hátsó ülésort, hogy kihasználja a keletkező 1225 literes tér minden zugát. Egy sportmodellnél a hangsúly mindig az autó képességein van, s a pro_ceed GT ebben a versenyszámban nagyon magabiztos. Elsőként nézzük a motort: 1,6 literes, közvetlen befecskendezéses, hengerenként négy-szelepes, turbós négyhengeres ül az első kerekek felett, 204 lóerővel, 265 Nm nyomatékkal. Amikor beindítjuk, teljesen néma, csak a háttérből szólal meg mély baritonnal halkan a kipufogó. Néhány kövér gáz, és máris felpezsdül a gép, vele a sofőr vére is. Példás precizitással működik a hatfokozatú kézi váltó, egyest kapcsolva s a finom kuplungot felengedve kezdődhet a tánc! A motor szinte alapjáratról használható, szárnyait 1500-tól kezdő bontogatni, de mire a fordulatszám-mérő mutatója a kétezres értéket elhagyja, bepréselődnek az ülésbe az utasok. Érdekes tovább gyorsítani,

kapcsolni az élvezetes váltóval, az 1,6-os paripa lelkesen pörög akár leszabályozásig, miközben az iram egyre fokozódik. Kiváló asszisztensek segítik a munkáját: precíz, jó visszajelzéseket adó és kis erővel forgatható szervokormány, minden körülmények között stabil és jóindulatú, a kritikus helyzetekben is magabiztos futómű, elől McPherson, hátul multilink összeállítással, parádésan teljesítő, négytárcsás fékrendszer. A száguldozás csak a játék egyik része. A GT akkor is példamutató, amikor nem kell a motorból minden lóerőt kifacsarni, azaz városi araszoláskor, nyugodt autópályázáskor vagy kényelmes tempójú kiránduláskor. Nyoma sincs a sportos modellekre jellemző sprőd rugózásnak, rossz úthibakezelésnek, nehezen kezelhető fékeknek, s a kipufogó is olyan, hogy 130-as sebességű sztrádázás közben is nyugodtan beszélgethetnek az utasok anélkül, hogy megemelnék a hangjukat.

Kia pro_ceed GT 1.6 TGD 1st Edition

Nagymenőbb

Stílusos sportgépet faragtak a pro_ceedből. A GT komolyan feladja a leckét a konkurenciának.

Európa rajong a felpaprikázott ferdehátú kompaktokért, nem véletlen, hogy a mezőny jókora, s a versenyzők közül sok, évtizedek óta sikeres. Aki itt szeretne aratni, annak fel kell vennie a kesztyűt. A Kia frankfurti tervezőközpontjában belevaló a csapat, ezt többször bebizonyították, elég csak az elmúlt évek sikert sikerre halmozó autóra gondolni. Az új cee'd olyan muníciót adott a mérnököknek, hogy nem volt kérdés, el kellett készíteni a sportváltozatot! Rögtön két legyet ütöttek egy csapásra, a három- és az ötajtóst is beutalták az erősítő kúrara. A pro_ceed GT-t vittük el egy próbakörre. Vérpezsdítő, dögös, kívánatos – ez jut az ember eszébe, ha ránéz. Remek érzékkel nyúltak a karosszériához, a jól eltalált alapforma továbbra is meghatározó, a sportos karakterű stílusjegyeket tökéletes harmóniával illesztették hozzá. Előlről rögtön feltűnik a módosítás, az áttervezett hűtőmaszk, az új lökhárító középső légbeömlője, annak alsó vörös csíkja, valamint a sarkokra tett egyedi stílusú LED-es nappali menetjelzők mind a sportosságát sugallják. Hátról is izgalmasabb lett, a vagányabb formájú lökhárító mellett a dupla kipufogó és a szolid hátsó szárny is egyértelmű GT azonosító. Ugyanígy a sportmodell sajátja a 18 colos, egyedi mintázatú alufelni készlet s rajta a 225/40-es abroncsok. A kabinban a sötét szín

dominál, az anyaghasználat a kényesebb izlésűeket is meggyőzi: igényes sötétszürke bőr és alcantara, valamint puha műanyagok, s az egész hang-súlyos vörös varrással spékelték meg. Feltűnővé teszik az utasteret a fémpedálok és a zongoralakk-fekete műszerfali betétek. Háromküllős, jó fogású kormányt markolhat a sofőr, a műszerpult igazán szép kidolgozású és logikusan felépített, a kapcsolók, kezelőszervek puha kattanással működnek. Könnyű beszállni a széles ajtónyíláson, a Recaro sportfotelek nagyszerűek, hosszú távon is kényelmesek, ugyanakkor tempós kanyarban határozottan fogják a testet hurkás oldaltámaszaikkal. Nincs olyan alkatú sofőr, aki ne férne el jól, ideális a pedálrend, a középkonzolt pedig úgy alakították ki, hogy ne vegyen el helyet a hasznos térből. Jó a kilátás, az osztott terű tükrökkel kiválóan lehet követni a mögöttes forgalmat. A második sor megközelítése sem tornamutatóvány: az első ülés támlája előredől, ülőlapja előrecsúszik, a bejárat sem szűk. A hosszú, 2650 mm-es tengely-távval hátul sem kell szorongani, ráadásul a tetőlemezt úgy ívelték, hogy a fejtér is méretes. Rengeteg kisebb-nagyobb rekeszt, tágas zsebeket és üregeket találunk a kisebb kacetoknak, alaphelyzetben 380 literes a csomagter, könnyen elnyeli egy család teljes hétvégi kirándulásának bőröndjeit.



Jól világít az adaptív xenonfény, látványos az összetéveszthetetlenséget garantáló, négyzetet mintázó LED-kompozíció

A hátsó lökhárítót is átszabták, a két oldalán kikandikáló kipufogóvég nemcsak látványelem. LED-es a hátsó lámpa, az ajtó felső peremén diszkrét légtelítő csücsül



Az új sportmodell háromféle kivitelben, Base-, Mid- és az első 500 vevőnek kínált 1st Edition-felszereltségben érhető el, már az alapmodell is gazdag. Többek között hat légszák, kipörgésgátlót és menetstabilizálót is tartalmazó ESC- elektronika, Recaro ülések, tolatóradar, sávelhagyásjelző, kézzónás automata klíma, nyomógombos indítás, és tempomat is jár hozzá. Képességeit megismerve nyugodtan mondhatjuk: igazán versenyképes a 6,279 milliós alapár, hiszen a pro_cee'd GT olyan önálló egyéniség, amelyben a legjobb képességeket gyúrták össze. Erős és vad, de nyugodt, finom és kiszámítható is tud lenni.

A Recaro szállítja az állítható magasságú bőr-alcantara huzatú üléseket. Nemcsak oldaltartásuk kiváló, elektromos deréktámaszuk is remek. Középen állítható, puha felületű könyöklő kényeztet



Komfortos helye van annak, aki a második sort választja. Az oldalfalakban rakódóhelyet is kialakítottak



Igényes bőr és puha műanyag, kényelmes kartámasz, méretes ajtózszeb

Parádés finomsággal jár a feltöltős GDI motor, hangját a kipufogó varázsolja sportossá. A turbó kettős beömlésű (twin scroll), azaz két-két henger gázai külön beömlőkön át forgatják a turbinát



Szép rajzolatú, a többi cee'dből jól ismert műszerfal, sportos, háromküllős kormányjal, jól áttekinthető középkonzollal. A volánon lévő GT-gomb megnyomása után a klasszikus sebességmérő eltűnik: turbónyomásmérőnek, nyomatékjelzőnek és digitális sebességjelzőnek adja át a helyét

Műszaki adatok

Motor, erőátvitel

Soros, négyhengeres, közvetlen befecskendezéses, turbós benzinmotor, elöl keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely, hengerenként négy szelep. Hatfokozatú kéziváltó.

Hengerűrtartalom: 1591 cm³.

Furat x löket: 77,0x85,4 mm.

Teljesítmény 204 LE/150 kW (6000/perc fordulaton).

Nyomaték: 265 Nm (1750-4500/perc fordulaton).

Karosszéria, futómű

Háromajtós, ötüléses, önördő acélkarosszéria. Elöl segédvázaz McPherson-, hátul multilink felfüggesztés. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, ESP, 2,8 fordulatos, fogaslécés, elektromos rásegítésű szervokormány.

Méreték

Hosszúság x szélesség x magasság: 4310x1780x1430 mm.

Tengelytáv: 2650 mm.

Csomagtér: 380-1225 l.

Gumiméret: 225/40 R18.

Menetteljesítmények

Végsebesség: 230 km/óra.

Gyorsulás (0-100 km/h): 7,7 s.

Fogyasztás (vegyes): 7,4 l/100 km.

CO₂: 171 g/km.

Sudokumegfejtés

Az 58. oldalon található rejtvények megoldása:

Kicsit könnyű:

9	2	3	5	7	6	1	4	8
4	5	8	1	2	3	7	6	9
1	7	6	8	9	4	5	2	3
7	4	2	9	1	8	6	3	5
8	1	9	3	6	5	4	7	2
6	3	5	7	4	2	9	8	1
5	6	4	2	3	9	8	1	7
2	8	1	6	5	7	3	9	4
3	9	7	4	8	1	2	5	6

Elég nehéz:

6	8	9	2	3	4	7	5	1
2	5	3	9	7	1	4	6	8
7	4	1	5	8	6	3	9	2
5	1	8	4	9	7	2	3	6
9	7	2	1	6	3	5	8	4
3	6	4	8	5	2	1	7	9
8	2	6	3	1	5	9	4	7
4	9	5	7	2	8	6	1	3
1	3	7	6	4	9	8	2	5

Ez már nehéz:

9	7	3	8	5	4	2	6	1
4	5	6	1	9	2	8	7	3
1	2	8	7	3	6	5	9	4
5	8	9	3	2	1	7	4	6
3	6	1	4	7	5	9	2	8
2	4	7	6	8	9	3	1	5
6	3	2	9	4	8	1	5	7
7	9	4	5	1	3	6	8	2
8	1	5	2	6	7	4	3	9

Kizöldült



Dél-koreai gyártóként a világon először a Kiának sikerült bekerülnie az 50 legzöldebb márka közé.

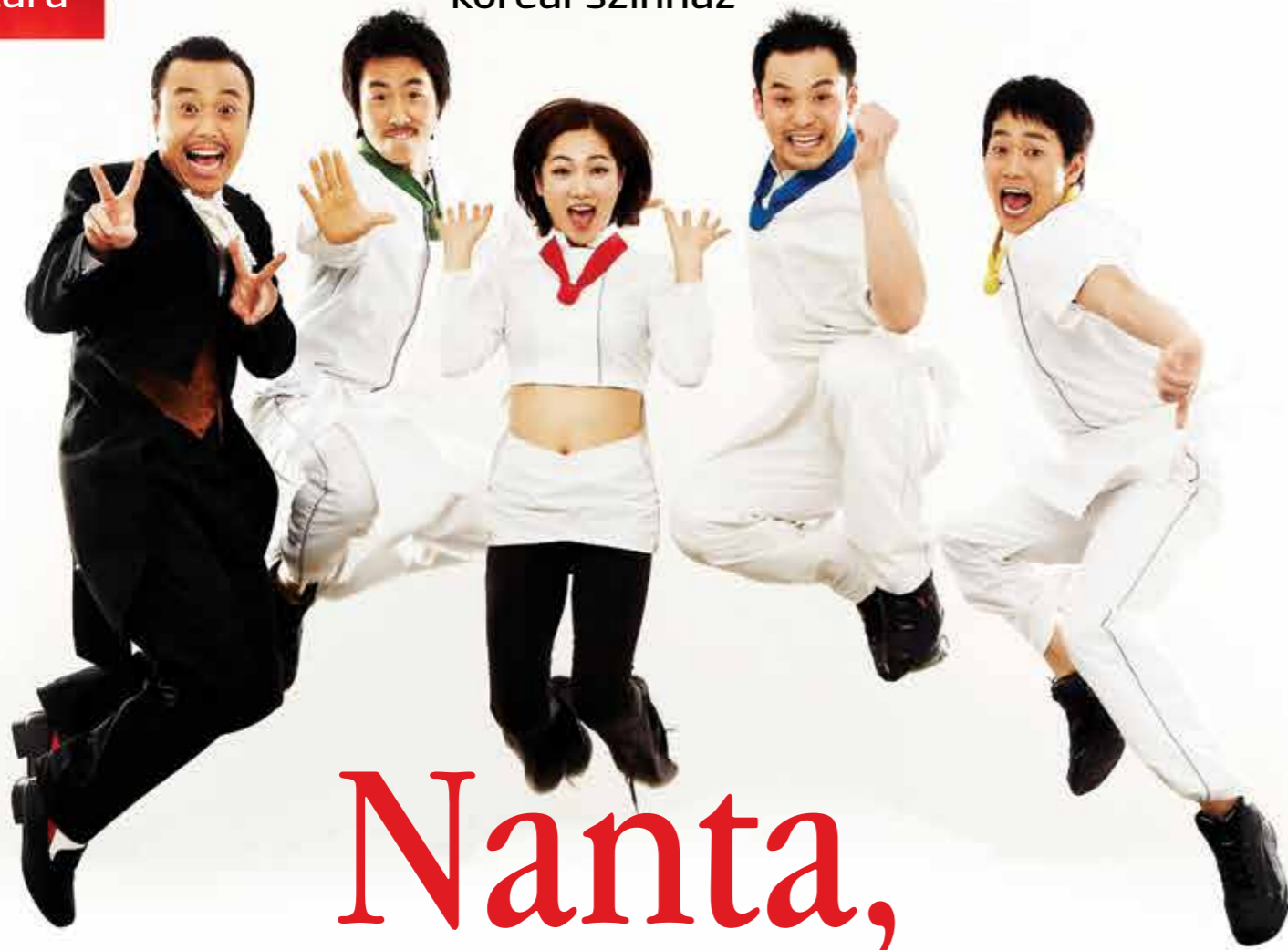
A Kia eladási sikereinek a kulcsa, hogy évről évre újabb és újabb modelljeivel folyamatosan igazodik a globális piaci igényekhez, a legszélesebb körű vevői elvárásokhoz. A változatos, kiváló minőségű termékínálat mögött ráadásul olyan autógyár áll, amelynek vezetősége már régen felismerte a környezet-tudatosság, a környezetvédelem fontosságát, és 2006 óta ezt módszeresen ki is terjesztette mind a tervezési, mind a termelési folyamatokra. Ennek a hosszú, kitaró és mondhatni soha véget nem érő munkának a legfrissebb gyümölcse, hogy a Kia Motors – a dél-koreai gyártók közül elsőként – az előkelő 37. helyen szerepel a kutatásai alapján mértékadónak tekinthető Interbrand 2013-as, a világ 50 legzöldebb márkáját felsoroló listáján. A Best Global Green Brand nemcsak amolyan jelképes, PR-és marketing szempontból értékes elismerés. Mint azt Jez Frampton, az Interbrand elnöke hangsúlyozta, kutatásaik során részletesen megvizsgálták minden márka termékeit, a cégek működését, szolgáltatásai színvonalát, piaci helyzetét, környezetvédelmi tevékenységét, s ezek alapján állították fel a sorrendet. Az elnök szerint egy zöldvállalatnál ugyan továbbra is fontos az újító szellem, de legalább ekkora hangsúlyt kap a gazdaságosság és a környezettudatosság. A Kia esetében minden területen óriási előrelépések történtek az elmúlt években, a jövő pedig még biztatóbbnak tűnik, így méltán helye van az 50 legjobb között. Tae-Hyun Oh, a Kia Motors alelnöke elmondta, a cégvezetés feltétlenül hisz a fenntartható növekedésben, ezért folyamatos, célirányos

fejlesztéseket hajt végre, hogy minél biztonságosabb, gazdaságosabb, a környezetet egyre kisebb mértékben károsító járműveket gyárthasson. Ennek érdekében az iparág legmodernebb műszaki megoldásait alkalmazzák. Az EcoDynamics-modellek a Kia legzöldebb belső égésű motorral felszerelt autói, károsanyag-kibocsátásuk már ma sokkal kedvezőbb a törvényileg előírt emissziós értékeknél, és a gyár rengeteg energiát fordít a különféle alternatív hajtásláncok fejlesztésére a hibrid, a tisztán elektromos és a hidrogén tüzelőanyag-cellás konstrukciókra. Az Optima Hybrid hajtáslánc idén megújult. A Kia saját fejlesztésű benzin-elektromos hibridrendszerével mozgatott autó 190 km/órás végsebességre képes, miközben vegyes fogyasztása csupán 5,1 l/100 km, 119 g/km-es CO₂-kibocsátása pedig a korábbi értékénél mintegy 4,5 százalékkal jobb. A Kia zöldkonceptiójában az autók mellett kiemelt szerepet játszik a termeléshez kapcsolódó háttérpar modernizálása, azaz a beszállítói és az anyagmozgatási folyamatok környezettudatosabbá tétele is. Csökkentve a gyártási folyamatok víz-igényét, kiemelt figyelem háruul az egyik legfontosabb természeti kincs hatékony felhasználására és a hulladékkezelésre. A Kia büszke arra, hogy a termelés során keletkező hulladékmennyiség 90 százalékát a gyáron belül hasznosítja újra, megspórolva ekként az anyagok szállítási költségét és a járulékos környezetszennyezést. A cégvezetés szerint a környezetvédelem, a fenntartható növekedés mellett ugyancsak fontos a társadalmi szociális felelősségvállalás (CSR – Corporate Social Responsi-

bility), amelyre a Kia komplett programot dolgozott ki Green Light Project néven. A mottó egyszerű és lényegre törő: „A Better Way to Go”, azaz járj egy jobb úton. A Green Light Project több lábon áll, egyrészt iskolák építését támogatja a márka, világszerte olyan elmaradott térségekben, ahol oktatási intézmények híján a gyerekek nem részesülnek semmilyen képzésben. Az iskolások utaztatását is segíti a vállalat, különféle iskolabuszok forgalomba állításával. Az oktatás mellett az egészségügy javítása is a Green Light Project része. A leghátrányosabb vidékeken egyáltalán nincs orvosi ellátás, mobil rendelőkre van szükség, és a Kia ilyen mozgó egészségügyi állomások létesítésével próbál jobb körülményeket teremteni. A CSR tevékenységet jellemző adat, hogy 2012-ben a vállalat 15 százalékkal többet költött a zöldprogramra, mint egy évvel korábban, és az előzetes kimutatások alapján az idei esztendőről szóló statisztika újfent növekedést fog mutatni.



A 37. helyen debütált a Kia a Best Global Green Brand ötvenes listáján, a dél-koreai gyártók közül elsőként



Nanta,

avagy nincs jobb hely a konyhánál

Nyár derekán Magyarországra látogatott a kortárs koreai színház legnagyobb sikere: egy fergeteges komédia, amely a zörejek, a tánc, a zene és a humor nemzetközi nyelvén szórakoztatja a közönséget, és enged betekintést a koreai emberek lelkébe, értékrendjébe, kultúrájába.

A színház története egyidős a nagy kultúrákéval. Szerencsésnek mondhatja magát az a kor, amely igényes, tartalmas mondanivalójú, fantáziadús, újat alkotni vágyó színművészeti hagyományokat kapott örökül. Ennek fényében különösen izgalmas jelenség a Nanta, a 21. század talán első számú koreai kultúrexportcikke, amely idén tizedik éve tölti meg estéről estére a Broadway színháztermeit, és eddig nyolcmillió nézőt varázsolt el rendkívül egyszerű, ám éppen ezért

kiemelkedő koncentrációt, tehetséget és elhivatottságot igénylő előadásmódjával. A Nantát akár táncos-zenes darabnak is nevezhetnénk, de nincs benne sem ének, sem hangszeres muzsika, sem voltaképpen tánc: helyettük a szereplők körül megelevenedő konyha berendezési tárgyai adják meg a műsor ritmusát, a koreográfia pedig a főzés elengedhetetlen mozdulatsoraira, a helyzetkomikum diktálta testi párbeszédre épül. Maga a cselekmény ugyanolyan egyszerű, mint

Az ötfős társulat már sok országban sikerre vitte a látványos főzőshow-t

az európai vígjátékok többségében. A történet szerint három különleges séf éppen hozzákezdene mindennapi teendőihez a konyhában, amikor beviharzik a gonosz étteremvezető. Lehetetlen feladatot ad nekik: este hatra meg kell főzniük egy teljes esküvői menüt! És ha ez nem volna elegendő, még saját kétbalkezes unokaöccsét is rábizza séfjeire az igazgató, hogy vezessék őt be a főzés rejtelmeibe. Ahogy várható volt, hatalmas zűrzavar alakul ki a konyhában. Mindenki lázas munkában, a szakácsok féktelen mozdulatokkal szeletelnek, hámoznak, aprítanak, ütnek, klopfolnak, sütnek, főznek. Természetesen a rengeteg félreértés, akadályoztatás, botlás és cselvetés végén az esküvői menü időre elkészül, a fogadás hatalmas siker, a vendégek és az alkalmazottak együtt ünnepelnek. Amikor pedig a lelkesen éljenző néző azt gondolná, ennél többet nem is kaphatott volna a pénzéért, a fáradhatatlan lendületű trupp egy pazar fináléra invitálja a nagydéműt: nyílt térré alakul a színpad, az előadás interaktívvá válik, és akinek kedve van, részt vehet a tradicionális koreai esküvőn. ■

Látványelemek és mozgásszínház. A darabban nem szólnak meg, mindent a mozdulatok és a mimika mesél el

Az előadás végén a közönség is kóstolhat

Az előadásnak története is van, nem bonyolult, könnyen követhető

A Nanta izgalmas zenei élmény is, a főszerep a ritmusoké



Néhány Kia a 68 000 fős brazil Estádio Nacional stadion előtt. A Kia közel 200 kocsit bocsájtott a szervezők rendelkezésére, köztük a kényelmes Cadenza limuzint (balról a második)



Gördülékeny főpróba

A labdarúgás a világ egyik legnézettebb sportja. A Kia büszkén támogatta a 2014-es világbajnokság felvezető tornáját.

A labdarúgó konföderációs kupát mindig egy évvel az aktuális világbajnokság előtt rendezik a nagy tornának is otthont adó ország – a vébé előszobájaként is szokták emlegetni. Idén – a szabályok értelmében – a résztvevők között ott volt Brazília mint vendéglátó, Spanyolország mint címvedő, továbbá a FIFA hat tagszövetsége által rendezett kontinentális tornák egy-egy győztese (Japán, Mexikó, Nigéria, Olaszország, Tahiti, Uruguay). A lebonyolítás rendkívül egyszerű: a nyolc csapat kétszer négyes csoportban (A és B) körmérkőzéseket játszik egymás ellen, az eredmények alapján pontokat gyűjt, és a kör végén a két legtöbb ponttal rendelkező jut a négyes elődöntőbe. Itt az A-csoport nyertese a B-csoport második helyezettjével, illetve értelem szerűen a B-csoport nyertese az A második helyezettjével mérkőzik, és a két győztes vívja a döntőt, a két vesztes pedig a bronzmeccset – tényleg olyan, mint a vébé, csak kicsiben. Ahogy az előző két tornán (2005, 2009), újabb brazil elsőszámú született, ráadásul a spanyol válogatottat is sikerült 3-0-ra legyőzni. A 2013. június 15. és 30. között megrendezett FIFA Konföderációs Kupát hat braziliai város-

ban (Brasília, Rio de Janeiro, Fortaleza, Belo Horizonte, Salvador, Recife) rendezték, a szervezők, a rendezvényre delegáltak és a résztvevők szállítását a FIFA-val kötött támogatási szerződés értelmében a Kia biztosította.

Jay Neuhaus, a FIFA brazil marketingvezetője elmondta, örömeire szolgált, hogy egy ilyen világszerte ismert és elismert autómárka a legmagasabb szinten támogatja a labdarúgást megbízható és kényelmes járműveivel. Yong-Kew Park, a Kia Motors közép- és dél-amerikai regionális igazgatója hangsúlyozta, a Kia számára fontos, hogy a sporton keresztül is kapcsolatba kerüljön az emberekkel, és mivel a futball világszerte az egyik legnézettebb, legnagyobb tömeget vonzó sportág, a vállalat már elkötelezte magát a FIFA 2018-as és 2022-es tornáinak támogatása mellett is. A két hétig tartó konföderációs kupa szó szerint gördülékeny lebonyolításában összesen 198 különféle Kia vett részt, köztük az új Cerato, a Sportage, a Sorento, a Mohave, a Carnival egyterű, valamint az elegáns Cadenza limuzin is, amely elsősorban a VIP-vendégek szállítására szolgált.

Világstárok léptek pályára minden ország csapatában, de a végén – mint oly sokszor – a házigazda brazilok örülhettek



Kalandra fel!

A Kia új oldalának bemutatását, a márka fiatalok körében való népszerűsítését szolgálja az extrémjátékok támogatása.



Akárcsak a látványos gördeszkás, úgy az akrobatikus görkorcsolyás mutatványok is veszélyesek, ezért kötelező a térdvédő és a bukósisak

A Kia és az extrém sportok kapcsolata 2005-ben, az X Games Asia játéksorozattal indult, 2007-től pedig névadó szponzorral lépett elő a márka, amelynek e sportba vetett hitét jól mutatja az újabb három évre szóló, 2016-ig érvényes támogatási szerződés. Amíg a labdarúgás (FIFA-tornák) és a tenisz (Australian Open) támogatásával világszerte mindenkinek próbál közelebb kerülni a Kia, addig a World Extreme Games átvitt és valós értelemben is a fiatalok játszótere. Évről évre mind több és több résztvevőt vonz ez az ázsiai rendezvény, amelynek a kezdetek óta Sanghaj ad otthont, a Jiangwan sportcentrum stadionjában. Tae-Hyun Oh, a Kia Motors Corporation alelnöke szerint ahogy kiváló minőségével és modern technológiájával a Kia rekordidő alatt az autóipar élmezőnyébe került, a World Extreme Games is hasonlóképpen robbant be a sportvilágba, a köztudatba, és a cégvezetés észrevette ezt a feltűnő párhuzamot. A világ egyik leggyorsabban növekvő



márkájaként a Kia itt új – extrém – oldaláról is bemutatkozhat, kiállíthatja legújabb, legizgalmasabb modelljeit, és növelheti a márka ismertségét a fiatalok körében. A 2013. június 9-12. között a Fox Sports, a Fox International Channels televíziós sportcsatornájának szervezésében megtartott idei tornán 30 ország több mint 100 versenyzője mérte össze tudását, ügyességét ötféle sportágban (egysoros görkorcsolya, gördeszka, szabadstílusú BMX kerékpár, falmászás, Moto X), összesen 11 kategóriában. A 6-17 éves fiúknál egyre sikeresebb a görkorcsolya, az USA-ban már az ötödik legnépszerűbb aktív sporttevékenység, és



Adja magát, mégis kevesen tudják, hogy a gördeszkázás valójában szárazföldi hullámlovaglás, szörfözés. Az első keresdeszkák az 1950-es évek végén, Amerikában kerültek a boltokba

Kínában is terjed. A látványelemekkel gazdagon fűszerezett sportolás mellett a Kia World Extreme Games jó buli is volt, a négy napos eseményen közkedvelt énekesek, zenekarok, lemezlovasok szórakoztatták a közönséget, a versenyzőket pedig a helyezésektől függő pénzjutalmazás is motiválhatta, hiszen a torna díjazása összességében meghaladta a negyedmillió dollárt.

BMX, azaz kerékpárkrossz. A szabadstílusú (freestyle) versenyzés az 1980-as évek elején kezdett népszerűvé válni, ma a Kia World Extreme Games egyik legkedveltebb, meghatározó sportága



A nagy ablakfelületeken át jól átlátható a Venga

Jól áttekinthető a műszerfal, az Auto Bild szerint jól jönne egy vízhőfokmérő. A kilincsek puha burkolata jó fogású

Ügyes a sínen tologatható, osztott hátsó ülés: ha kell, terpeszkedhetnek az utasok, vagy növelhető a poggyásztér, sőt egyszerre is működhet a dolog



2615 mm a tengelytáv, ez az utastér tágasságának kulcsa. A német lap munkatársai Ausztriában és Svájcban is túráztak a Vengával, sok csomagot vittek, és dicsérték a jól pakolható belsőt

Akadályfutás

A német Auto Bild magazin két, éven át nyúzott egy 1,4-es benzines Venga-egyterűt, aztán darabokra szedte, megvizsgálta, és bizonyítványt állított ki róla. Vajon hogyan vizsgázott a Kia hazai piacon is népszerű modellje?

100 000 kilométer. Bűvös szám az autós világban, legalább ötéves futásteljesítmény. Az egyik legolvasottabb német autós lap, az Auto Bild tartóstesztjén 2000 óta részt vevő modellek azonban átlagosan két év alatt futnak ennyit, ráadásul váltott sofőrökkel, nem éppen kíméletes üzemmódban. A próba hitelességének alapja, hogy nem speciálisan felkészített autókát vizsgálnak, aki szalonból rendel, pontosan ugyanilyen kocsit kap. A folyamat német precizitással, előírt menetrend szerint zajlik: részletes naplót vezetnek, bejegyzik a vezetők tapasztalatait, a hibákat, a javításokat, a különféle költségeket (tankolást, karbantartást, szervizt). A teszt előtt és után próbapados méréseket is végeznek, hogy összehasonlíthassák az adatokat, majd a végső fázisban alkatrészeire szedik az autót, és a Dekra szakembereinek segítségével a legapróbb részleteket is átvizsgálják.

Nem volt tehát könnyű dolga annak a barna színű, 90 LE-s, 1,4-es benzines, EcoDynamics-csomagos Kia Vengának, ami az Auto Bild munkatársaival a fe-

délzetén, számszerűen két és félszer kerülte meg a földet. Az már a tartósteszt első szakaszában kiderült, hogy a kiségyterű legszerényebben motorizált változatának slusszkulcsáért nem a sportos vezetési stílusú kollégák fognak kapkodni. Az ő részükről észrevételként rendre fel is merült, hogy autópályán jól jönne egy hatodik fokozat, a váltó kapcsolhatóságát is finomították volna picit, határozottabb kuplungot, pontosabb kormányzást, valamint 120-130 km/óra felett csendesebb működést vártak volna. A Venga belépőmodellje nem sportkocsi, ám ahogy teltek a kilométerek, úgy lett egyre rokonszenvesebb mindenkinek. A négyméteres hosszához képest tágas, az EuroNCAP töréstesztjén ötcsillagos minősítésű autó utasterét imádták a kollégák, főleg a hölgyek, akiket a belső sokoldalúsága, variálhatósága nyugtázott le, valamint a városi közlekedésben tapasztalható csendes működés. Egy kisgyermekes család minden holmiját – a babakocsit is – képes elnyelni a Venga, a gyerekülés biztonságos rögzítése pedig az anyukáknak sem



Mélyre nyúlik a hátsó ajtó pereme, pakolásnál nem kell magasra emelni a csomagokat

okozott gondot. Remek ötlet a nemcsak osztottan dönthető, de hosszában is tologatható hátsó ülés, így szükség szerint vagy a csomagoknak, vagy a lábaknak juthat nagyobb hely. Rengeteg tárolóba pakolhatók az apró holmik, a műszerfal kialakítása egyszerű, a gombok elhelyezése logikus, a kezelés könnyű. A szétszerelés után, az alkatrészek vizsgálatánál egyértelműen bebizonyosodott, hogy a 7 éves, 150 000 km-es Kia-garanciának komoly alapja van. A Venga a teszt alatt semmilyen szerviz-látogatást igénylő műszaki meghibásodást nem produkált, nem kellett olajjal utántölteni a motort, nem kellett cserélni a fékbetéteket, a tárcsákat, és nem volt szivárgás egyik tömítésnél sem – a szakemberek véleménye szerint a hajtáslánc összességében megbízható és igen tartósnak tűnik, a kétéves strapának gyakorlatilag nincs nyoma. Az endoszkópos üregvizsgálat igazolta a

tökéletes korrózióvédelmet, a menetnapló bejegyzéseiből készített statisztika pedig többek között azt, hogy a startstop rendszert is tartalmazó EcoDynamics-csomag nem ablakon kidobott pénz. A piros lámpánál álló motorral, károsanyag-kibocsátás nélkül várakozva átlagosan 0,2 liter üzemanyagot spóroltak a szerkesztőség tagjai 100 kilométerenként, így 12 000 km után már meg is térült az opció felára. Ennek alapján a fennmaradó 88 000 km alatt kb. 176 liter üzemanyag ára maradt a kasszában, ami egy család költségvetése szempontjából nem elhanyagolható, akár négy új gumiabroncsra is elkölthető. A mérések szerint a Venga motorja hajszálnyival erősebb lett a százezres „bejáratás” végére, a gyári 90 helyett 94 LE-t teljesített, és néhány tizeddel javultak a gyorsulási adatai is. Fogyasztásban 6,5 l/100 km vegyes értékkel zárult a maratoni próba. A hibalistára 22 000-nél jegyezték be, hogy zörej hallatszik a műszerfal (kesztyűtartó) felől, továbbá a szétszerelésnél kiderült, hogy a jobb oldali első ködlámpafoglalatból letört egy kis darab. Ennyi. A meggyőző viselkedés jutalma jeles bizonyítvány! Ahogy az Auto Bild tesztjében méltatta, a Kia Venga csak megy és megy, baj nélkül teszi a dolgát, praktikus, őszinte, ügyes kisautó, ilyenről álmodik a vásárló. Jellemző az elismerésre, hogy a magazin által eddig tartósan tesztelt 97 jármű összesített ranglistáján a Venga a második helyre került.



A Jankovich kúria étterme külsőségeiben is tökéletesen hozza a koreai hangulatot

Koreai konyhaélmény a Duna mentén

Rácalmásan működik immár hatodik éve az ország egyik legkiválóbb koreai étterme. Forster Zoltán konyhafőnökkkel a szokatlannak tűnő vállalkozás gyökereiről, tanulságairól és távlatairól, az európai és a koreai vendéglátás közötti különbségekről beszélgettünk.



A Gault&Millau zsűrije tavaly Forster Zoltán konyhafőnököt választotta Az év felfedezettjének

- Honnan jött az ötlet, hogy koreai éttermet nyissanak ezen a pár ezer fős településen?

Nem mindennapi meglepetés várja azt, aki felkészületlenül lép be a rácalmási Jankovich-kúria éttermébe. Távol-keleti hangulat, ázsiai ízléssel berendezett különtermek és a tapasztalatlan utazó számára valahonnan ismerősnek tetsző, mégis beazonosíthatatlan, de nagyon is csábító illatok.

- A szállodától mindössze nyolc kilométerre üzemel a koreai Hankook-abroncsmárka magyarországi gyára. Az étterem legalább annyira szolgál az itt élő koreaiak kedvére, mint építkezik az általuk közvetített hagyományokból, folyamatos visszajelzésekből. Mindenkinek előnyére szolgál ez a helyzet, nekünk legalábbis rengeteget segít a fejlődésben a koreai vendégek jelenléte.

- Hol és hogyan tudja egy magyar séf elsajátítani a koreai konyha mesterfogásait?

- Mindkettőre nagyon egyszerű a válasz. Éttermünk első két évében koreai szakácsokkal dolgoztunk együtt, tőlük tanultuk el a titkokat. És

hogyan? leginkább úgy, ha mindent elfelejtünk, amit az európai konyhaművészetről valaha tanultunk. A koreai étkezés alapja a kimcsi, ez a kínaiakból és szezonális növényekből álló erjesztett fogás. Szó szerint mindenhez fogyaszthatják, ezért a főételt úgy kell elkészíteni, hogy a sós, savanyú, csípős kimcsi hozhassa ki belőle a zamatokat – leegyszerűsítve azt mondhatom, az európai ízléshez képest sótlanabban kell felszolgálni, úgy lesz tökéletes.

- Az ázsiai konyhák közül a kínai a legismertebb Európában. Hasonlít ahhoz a koreai?

- A rizs dominanciájában igen, egyébként kevésé.

A koreai konyha tradicionális fogásait kínálja az étlap, a kimcsi minden étkezés elengedhetetlen része



A kínai ételek tobzódnak az ízekben, a koreai konyha sokkal letisztultabb, egyszerűbb, jól elkülönülő ízeket, kevesebb, ám kiváló minőségű alapanyagot, fűszert használunk.

- Honnan szerzik be ezeket?

- A friss húsárut természetesen itthonról, a koreai konyhának egyébként a fűszerpaprika és a káposzta mellett egyik alapköve a sertéshús, vannak tehát áthallások a magyar konyhával. Az egzotikus nyersanyagok egytől egyig Koreából származnak. Vészhelyzet esetén meg lehet próbálni helyettesíteni őket hazai természetű növényekkel, de a végeredmény soha nem lesz ugyanolyan. Az alapanyagokat, amikből például a kimcsit is készítjük, elsősorban szárított formában szerezzük be egy nagy bécsi lerakattól, bár ezek egy része most már itthon is elérhető.

- Jól tudom, hogy saját maguk készítik a kimcsit?

- Igen, ez talán itt a legnagyobb kihívás. A koreaiak rendkívül érzékenyek a kimcsire. Előfordult, hogy egy asztaltársaság visszaküldte a felszolgált kimcsit, mondván, ez nem ízlik, hozzunk a másiktól, az finom volt. Ilyenkor kielemezzük, mit ronthattunk el, és a következő adag készítésekor igyekszünk odafigyelni. Folyamatos tanulás tehát a munkánk.

- Említette az asztaltársaságot. Milyen a hangulat egy koreai étteremben?

- Étterembe nyilván senki nem pusztán azért jár, hogy jóllakjon, de a koreai vendégeknél fokozottan érvényesül a vacsora társadalmi jelentősége. Egyfajta ceremónia nálunk az étkezés. A legritkább esetben térnek be egyedül vagy másodmagukban, jellemzőbb a négy-tízfős asztaltársaság. Körülülk az asztalt, beszélgetnek. A koreai vacsora sok apró fogásból áll, amelyek ráadásul olykor csípősek vagy tűzforrók, nem lehet tehát kapkodva enni. Mindenkinek megvan a saját adag rizse és kimcsije, a főfogást pedig egy közös tálból szedegetik ki, illetve az asztalnál együtt sűtik meg. Elengedhetetlen

kísérő a namul. Ez egyfajta apró saláta, ebből háromféle dukál a főétel mellé. Ezek a gyömbéres, ananászos uborkasalátától a szárított léggömbvirágon át a tengeri algáig bármiből készülhetnek, de persze kevésbé egzotikus alapanyagokat is használunk, mint a burgonya vagy a padlizsán.

- Mit tegyen, mit egyen az, aki első ízben tér be önökhöz?
- Személyes kedvencem a tempura, azaz a vékony tésztaarétgben kisütött zöldség- és rákfalatok, illetve a kimcsi alapú főételek. Ebből kettő is található étlapunkon, a Sam Gyop Salt például császárhússzeletekkel készítjük. Szerintem ezek azok, amelyek a legközelebb állnak az európai ízléshez. De gondoltunk azokra is, akiknek még ez is túlságosan egzotikus, étlapunk kétharmada tradicionális nemzetközi fogásokat kínál.

Et az arány hosszú távon is egészségesnek ígérkezik.

- Ha már a távlatok szóba kerültek: milyen terveik vannak?

- Idén immár másodszor választottak be bennünket az ország ötven legjobb étterme közé. Olyan nagy kalauzoktól kapunk elismerő értékelést, mint a Dining Guide vagy a Gault&Millau, amely 2012-ben 13 ponttal, és egy szakácsappkával ismerte el munkánkat. Ez számomra azt jelenti, helyes irányba tartunk. Nem változtatni kell tehát, hanem tökéletesíteni. Még jobb minőségre törekedni. Európában egyébként komoly fellendülést jósolok az ázsiai konyhának, sokkal több van benne, mint amit eddig megismertünk belőle. Izgalmas dolog részese lenni ennek a folyamatnak.



A koreai étkezések több fogásból, sok kisebb adagból állnak

Azonosulni a ruhával

A nyáron három részből álló előadás-sorozaton ismerkedhetett a magyar közönség Korea kultúrájával. Ezek egyikén a tradicionális koreai öltözet, a hanbok rejtelmeibe avatta be a látogatót a téma legszakavatottabb értője, a hazánkba első ízben látogató Kim In-ja ruhatervező.

Kim In-ja
a hanbok-művész



A hanbok, a hagyományos koreai viselet közel kétezer éves

és elkészítette első hanbokját. Nem sokkal később ösztönös érdeklődése tudatosságba fordult, és kutatni kezdte az őt körülvevő népviselet múltját, jelentését és kultúráját. A hanbok betoldása, gallérja, masnija és hímzett mintái elvarázsolták, könyveket kutatót fel és olvasott el. A hagyományok ápolása során először 1998-ban jutott el külföldre kiállításával. Ekkor, egy franciaországi nemzetközi vásáron ismertette meg a nyugati közönséggel a hanbokot, és ez a bemutató új lendületet adott kulturális küldetésének. „Sosem fogom elfelejteni a Franciaországban örökbe fogadott koreai gyerekek reakcióját, amikor megpillantották a hanbokot. A szülőhazájukról mindent tudni vágyó kicsiket látva elszorult a szívem. Volt köztük, aki nyolc órát utazott, csak a kiállításért.” Ezt követően világszerte szervezte a tárlatokat és divatbemutatókat, hogy minél többen megismerhessék a számára és

honfitársai számára oly fontos, árnyalt jelentést hordozó öltözetet. „Őseink a szertartások alkalmával társadalmi rangjuknak és az alkalom jellegének megfelelően öltözködtek. Így az ő emlékükre rendezett eseményeken viselt öltözék a legjobb mód lelkivilágunk kifejezésére” – fejt ki Kim In-ja, aki szerint a hanbok viselésével őszintén feltárhatják érzéseiket, és ezzel őseik felé tanúsítanak tiszteletet.

A tradicionális hanbok a szegények egyszerű, fehér szövetruhájától a nemesség drága, finom darabjaiig változatos volt. A dizájnér fantáziáját értelemszerűen ez utóbbi mozgatja meg: ruháinak anyaga, tapintása, illata könnyedséget és eleganciát sugároz. A szivárványszín csíkokkal tarkított ruháktól a mesébe illő esküvői öltözetekig a legkülönfélébb összeállításokat készíti. Ruháit aprólékos gondval, türelmesen varrja meg, kizárólag a legjobb minőségű anyagokat



A kiállításon gyermekruhákat is láthatott a közönség

A hanbok a 20. századra a hagyományörzés fontos eszközévé lépett elő Koreában

felhasználni. Minden munkafolyamatot kézzel, a hagyományos módszereket és eszközöket alkalmazva végez, a keményítéstől a ványoláson (a szövet tömörítése) át az anyag színezéséig, amihez teafából származó gardéniamagokat, sáfrányt és fenyő-, illetve perillaleveleket morzsol össze. „A silány munka egyben kényelmetlenné is tenné a hanbokot, ami ellenben tökéletesen elkészítve rendkívül kényelmes, otthonos viselet.” Első budapesti látogatásán Kim In-ja elárulta, hogy a kiállításra készített ruhakölteményeit hosszas történelmi kutató munka előzte meg. „Alaposan felkészültem, hogy ha lehetőségem adódna, akár egy tudományos vitába is bele tudjak bonyolódni.”

Mi a hanbok?

A hanbok, azaz a hagyományos koreai öltözet közel kétezer éves. Gyökereit a lovas, nomád életformában kereshetjük, kialakulásában felismerhetők kínai és mongol hatások is. Női és férfiviseletként egyaránt létezik, előbbi nagyobb és látványosabb átalakuláson, fejlődésen ment át az idők során. A 19. századig mindennapos, kabátkából (csogori) és szoknyából (cshima), illetve nadrágból (padzsi) álló népviselet a huszadik századra ünnepi öltözékké, a koreai hagyományápolás fontos eszközévé és jelképévé nemesült. A modern koreai popkultúra legnagyobb sztárjai – elsősorban női előadók – előszeretettel mutatkoznak hanbokban.

A kapcsolható összerékhajtás, az ér/érték arány és a 7 éves garancia fontos érv volt a választásnál



Életmentő

Szeptembertől egy Kia Sorentóval bővült a Szamaritánus Mentőszolgálat flottája. A választás háttéréről Minich Józsefet, a vállalkozás tulajdonosát kérdeztük.

Pontosan mivel foglalkozik a Szamaritánus Mentőszolgálat?

A céget édesapám, Minich Károly alapította 1991-ben, ő közel három évtizeden át dolgozott az OMSZ-nél mint mentőtiszt, innen jött az ötlet a magán-mentőszolgálat létrehozására. Tevékenységi körünk szerteágazó, fő profilunk a szerződött biztosítótársaságok megbízásából végzett nemzetközi és hazai betegszállítás, továbbá komplett egészségügyi háttérbiztosítást is végzünk különféle sport- és kulturális rendezvényeken, valamint a főváros V. kerületében mi látjuk el a 24 órás felnőtt háziorvosi ügyeletet.

Milyen szerep jut az új Sorentónak?

Alapvetően mentőorvosi kocsinak szánjuk: az orvost és a közel rohamkocsiszintű felszerelést szállítja a helyszínre, szükség szerint megkülönböztető jelzéssel. Az utasteret nem alakítottuk át, így hordágyat sem szereltünk be, de a betegszállítás amúgy sem a Kia feladata, vagy el tudjuk látni a beteget, vagy gondoskodunk a szállításról saját hatáskörben, illetve az OMSZ bevonásával.

Tudatos választás volt a Kia?

Bevallom, komoly házon belüli tendereztést végeztünk, és több márka termékeit is alaposan megvizsgáltuk. Figyelembe vettük az összes, számunkra nagyon

fontos szempontot, a gazdaságos üzemeltetést, a jó ár/érték arányt, a csomagtartó méretét, az összerékhajtást – ami a Sorentónál pozitívként nem állandó, hanem kapcsolható –, és a végén a Kia maradt talpon a küzdelemben. Az autóra szánt összegből minden extrát kipipálhattunk a megrendelőlapon, aminek örültünk, de még ennél is meggyőzőbb érv volt a 7 éves, 150 000 km-es garancia, ami egyedülálló a piacon.

Valóban ilyen fontos a garancia?

Mindenképpen! A mi autóink a nap 24 órájában fokozottan nagy igénybevételnek vannak kitéve, váltott sofőrökkel mennek, sokszor inkább száguldanak. Nem számít az eső, a hó, a tikkasztó nyári kánikula vagy a téli fagy, emberélet múlhat azon, ha rossz, netán menet közben lerobban a kocsí. Itt jegyezném meg, régebben már volt egy Kia Besta modellünk, ami rendkívül tartósnak bizonyult, így bízva az újdonságban végül örömmel rendeltük meg partnerünkénél, a Pappas Autó Magyarország Kft.-nél a vadonatúj, 197 LE-s dízelmotorral felszerelt Sorentót.

Rejtőzködők

Sokan gondolják – és nem is alaptalanul –, hogy a dél-koreai autógyártás bölcsőjét a japánok ringatták. A Kia példája azonban rámutat, hogy a fejlődésbe Európa is besegített.

Az 1944-ben alapított Kia Motors Corporation a legrégebbi járműgyártó Dél-Koreában. Maga a Kia mozaikszó, a ki + a összevonásából született, és lefordítva azt jelenti: Ázsia jön. Motorkerékpárokat 1957-től, tehergépkocsikat 1962-től, személyautókat 1974-től gyártott nagyobb mennyiségben, az első komoly összeszerelő üzem, Sohriban, 1973-tól termel. Nem titok, hogy kezdetben a Mazda adta a Kia személyautók műszaki alapját. A Familia (Európában 323) néven ismert típus második generációjából lett a Kia Brisa, amely 1974 és 1981 között összesen 76 000 példányban készült, japán eredetű 1,0 és 1,3 l-es, 62 és 72 LE-s motorokkal. 1975-ben a Kia első exportmodellje szintén a Brisa volt, egy pickupváltozat, amit Katarba szállítottak először. A Kia nem gyártott luxusautókat, azonban megtalálta a módot kínálatának ilyen irányú szélesítésére. Első lépésben a Fiat-konzernnel kötött megállapodást az 1966-ban Az év autójának választott 124-es összeszerelésére: 1970-től kis szériában már létezett a koreai Kia 124. A Szovjetunióknak áttervezett Zsigulikkal ellentétben itt nem módosították a konstrukciót, és az 1979 áprilisától 1981 decemberéig gyártott Kia 132-nél sem – ez értelemszerűen a Fiat 132 ázsiai átirata. Ehhez a 4,4 m hosszú autóhoz kétféle négyhengeres motort kínáltak, az 1,6 l-es mellett a 2,0 l-es, 112 LE-s, 161 Nm forgatónyomatékú változat 171 km/órás végsebességre volt képes. Utóbbi magas ára miatt csak nagyon kevesen vásárolták, ahogy a következő európai származású típust is. A Kia 604 gyakorlatilag az utolsó csavarig a franciák hetvenes évekbeli csúcsmo-
dellje, a tágas és kényelmes



A Kia 132 drága volt, és ritka

Peugeot 604 volt. Gyártásának, pontosabban importalkatrészekből való dél-koreai összeszerelésének időtartama megegyezett a Kia 132-esével. Ezt a 4,72 m hosszú, 2,8 m-es tengelytávú, másfél tonna saját tömegű luxuskocsit V6-os, 2,7-es, 138 LE-s benzinmotor hajtotta, akár 182 km/órával. Igazi ritkaságnak számított, a források szerint csupán 381 darab készült. 1981-ben, Chun Doo-Hwan

vezetése alatt a személyautógyártás háttérbe szorult, mert katonai szempontok és ezzel párhuzamosan a hasznójárművek kerültek előtérbe, így mind a Brisa gyártása, mind az európai típusok összeszerelése befejeződött.

Újság cikk 1978-ból – a koreai lapok is beszámoltak a Peugeot luxusautójának helyi gyártásáról



Koreai nyelvű Kia 132-prospektus



Július végén négy ifjú zongorista érkezett Budapestre

A dallam hídjai

Az elmúlt hónapokban több olyan sikeres klasszikus zenei koncertet is szerveztek Budapesten, amelyen tehetséges fiatal koreai zenészek muzsikáltak.

Mindig felemelő érzés, amikor két kultúra között a művészet teremt kapcsolatot. A befogadó és az előadó oldaláról is fontos, a személyesen túlmutató, szimbolikus jelentőséggel bír minden ilyen találkozó. Más és más szempontból, de egyformán érdekesítő, amikor felnőttek zenészek nyitják meg magukat egy idegen közönségnek, és az is, ha hatalmas tehetségű, bár az ifjonti őszinteséget teljesen még le nem vetkőzött előadók állnak a színpadra. Az idei nyár és ősz során mindkettő megtörtént Budapesten: a Magyarországi Koreai Kulturális Központ szervezésében három koncertet is adtak Korea ünneplő mesterei, illetve legígéretesebb, szárnyaikat olykor éppen Magyarországon próbálgató fiatal zenészei. Július végén négy ifjú zongorista érkezett Budapestre. A húszéves Daye Kim, a 18 éves Jooyeon Ka és Kangeum Lee, valamint a mindössze 17 esztendő Kwang Yu. Számos versenygyőzelmet, sikeres nemzetközi fel-

lépéseket tudhatnak maguk mögött. Magyarországi fellépésükön Chopin, Schumann és Liszt műveit tolmácsolták a közönségnek. Mindössze két héttel később egy másik hangszerral és egy ismerős arccal találkozhattunk: Yaesolji Shin hegedűművész az ezredfordulón költözött Magyarországra, hogy a Liszt Ferenc Zeneművészeti Egyetemen mélyítse ismereteit a muzsikában; 2011-ben, a legmagasabb fokozattal diplomázott. Az Egyesült Államokban mesterdiplomát szerzett, idén őstől New Yorkban kezd meg doktori tanulmányait. A kiváló hegedűművészt Harsányi Sarolta kísérte, aki a koncert végén egy meglepetésvendégnek, a szintén Budapesten tanuló Juyoung Shinnek adta át a zongorát. A kortárs koreai klasszikus zenészeket bemutató hangversenysorozat harmadik programjára szeptember végén került sor. Igazi kapcsolatteremtő koncert volt ez is, hiszen Joon-Ho Shim (cselló), Marisol Lee (hegedű) és Youngji Ahn (fuvola) két ifjú magyar fuvolistával, Nagy Edittel és Madai Zsuzsannával osztozott a színpadon. A műsoron Debussy, Bach és Liszt művei mellett Luciano Berio és Arthur Honegger egy-egy darabja is elhangzott, valamint a közönség tanúja lehetett egy ősbemutatónak is: itt csendült fel először a magyar kultúrával különösen bensőséges kapcsolatot ápoló, Pro Cultura Hungarica-díjas svájci zeneszerző, Robert Christian Bachmann fuvolára írt 'ULURU Invocation V' szövege.

Youngji Ahn később fiatal magyar zenészekkel is muzsikált együtt



Minden korosztálynak és igénynek!

Aquarell Hotel****

- A gyermekparadicsom

A Budapesttől csupán 65 km-re fekvő szálloda ideális választás kisgyermekes családok számára is. Játsszókaházunk szakképzett óvónői hétfőként, ünnepnapokon és tanítási szünetekben a fantáziát és a kis kezeket megmozgató kézműves foglalkozásokat és korcsoportok szerinti programokat szerveznek a gyerkőcöknek, díjmentes felügyelet mellett. Az Aquarell-ben a gyógyulni és regenerálódni vágyók kihasználhatják a TB támogatott gyógykúra lehetőségét. www.aquarellhotel.hu

Palace Hotel ****

- Érezze Ön is jól magát!

Mindenki, aki a wellness szellemében totális kikapcsolódásra és regenerálódásra vágyik, megtalálja számítását Hévízen, a Palace Hotelben. A szálloda kínálatában szereplő masszázsk és beauty kezelések felfrissítenek és ellazítják a fáradt, görcsös izmokat. Remek hely a lazulásra és kikapcsolódásra az élménymedence, a pezsgőfürdő, a szaunák és a gőzkabin is. Az egészséges táplálkozáshoz a hotel étterme a nemzetközi és hazai konyha remekeiből válogatva tápláló és változatos fogásokat kínál. www.palacehotelheviz.hu



Majerik Hotel***

- Hévíz város szívében, a gyógytó közelében

A családi hangulatú szálloda rövid sétátávolságra található a hévízi tófürdőtől, mely a világ legnagyobb természetes meleg vízi forrása. Az áttetsző vízü tó egész évben igazán különleges élményt kínál az ide látogatóknak: télen kellemesen lubickolni a csábitóan gőzölögő termálvizben, nyáron pedig a tavirózsákkal körülvett tóban lebegni és úszkálni. www.majerikhotel.hu



Alföld Gyöngye Hotel ***superior

- Irány az Alföld!

A többhektáros ősparkban elhelyezkedő szálloda kiváló pihenőhely az aktív, természet közeli kikapcsolódást keresőknek. Vendégei két keréken is felfedezhetik a hotel természeti szépségeket, látnivalóiban gazdag környezetét, melyhez kerékpárúti lehetőségről gondoskodunk. Szállodánk a Gyopárosfürdő Gyógy-, Park és Élményfürdőtől 800 m-re található. A fürdőben több mint 6 ezer nm szórakozás fogadja a vendégeket. Az Alföld Gyöngye minden vendége számára ajándék fürdőbelépőt biztosít! www.alfoldgyongye.hu



Számoló

A sudoku agytorna, és szórakozás is egyszerre.

A szabály: a 9 sor és oszlop mindegyikében úgy kell elhelyezni az 1-9 számokat, hogy valamennyi sorban és oszlopban mindegyik felbukkanjon, de csak egyszer. A kilenc (3x3) mezőben ugyancsak egyszer kell előfordulnia mindegyik számnak. Az előre megadott számok elhelyezkedése a megoldást eltérő módon segíti, készítettünk könnyű, közepesen nehéz és elég nehéz feladatokat is.

A megoldások a „Közepes” kivételével a 42. oldalon találhatóak. A közepes nehézségű sudoku megfejtéseit levélben a Kia Motors Hungary Kft. címére (1117 Budapest, Budafoki út 56.), emailben pedig az info@kiamotors.hu-ra várjuk. A megfejtők között könyvnyereményeket sorsolunk ki.

Kicsit könnyű:

9	2	3				1		8
			1		3	7	6	9
1	7	6		9				
		2	9	1			3	
	1		3	6	5		7	
	3			4	2	9		
				3	9	8	1	7
2	8	1	6		7			
3		7				2	5	6

Közepes:

			8	1				
9					5			4
		7	2		4		9	3
					8	3		9
3				4				1
				3	6		2	
				8		9	6	
		1	2				8	7
	2	6						5

Egél nehéz:

6			2				5	
						4		
7					6			2
					7		3	6
		2	1	6				
	6	4		5	2			
8								7
		5		2				
	3			4				

Ez már nehéz:

				5	4			1
					2			
	2				6			9
5					1			
	6						9	2
							3	
			9					
7		4						
			2	6				3

Kia márkakereskedők listája

Kereskedés	Cím	Telefonszám	E-mail	Web
Hiezl és Társa Kft.	6500 Baja, Kölcsey u. 73	(79) 422-422; (70) 9357-558	info@hiezl.hu	
Körös Autócentrum Kft	5600 Békéscsaba, Szarvasi út 66.	(66) 450-450	kiakoros@kiakoros.hu	www.kiakoros.hu
Duna Autó	1037 Budapest, Zay utca 24.	(1) 801-4074	kia@dunaauto.hu	www.dunaauto.hu/kia
Pappas Auto Magyarország Kft	1117 Budapest, Hungadi János út 6.	(20) 772-1855	adam.redei@pappas.hu	www.pappas.hu
Pappas Auto Magyarország Kft	1133 Budapest, Pannónia utca 82-86.	(20) 419-8413	krisztian.toth@pappas.hu	www.pappas.hu
Zakar és Társa Kft	2700 Cegléd, 4.sz. főút 69. km	(20) 477-4961	info@zakartsa.hu	www.kiazakar.hu
OMP Autóház Kft.	4002 Debrecen, Balmazújvárosi út 10.	(52) 503-510	kia.kereskedes@ompautohaz.hu	www.ompautohaz.hu/marka/kia
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	3300 Eger, Kólyuk út 6.	(36) 889-111	kieger@jpauto.hu	www.jpauto.hu
M6 Kft.	2030 Érd, Érdi tető, 6-os főút 23 km	(23) 523-101; (70) 3300-500	info@kiaerdm6.hu	www.kiaerdm6.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	2151 Fót, Fehérkő utca 4/A (M0-M3 csomópont)	(1) 999-0228	istvan.kaszab@jpauto.hu	www.jpauto.hu
Gablini Kft.	2100 Gödöllő, Blaháné u. 2.	(28) 416-205; (30) 668-8067	info@kiagodollo.hu	www.kiagodollo.hu
Autentik Motor-Car Kft.	9012 Győr, Mérföldkő út 1.	(96) 556-270	kia@autentik.hu	www.kia.autentik.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	5100 Jászberény, Jákóhalmi út 11.	(57) 505-505	csaba.nagypal@jpauto.hu	www.jpauto.hu
Uno Járműjavító Kft.	7400 Kaposvár, Tallián Gyula u. 87.	(82) 511-965; (82) 424-942; (82) 313-657; (30) 609-9924	unojarmujavitokft@t-online.hu	
Dakó Kft	6000 Kecskemét, Mindszenti krt. 53.	(76) 508-851	kia@dakokft.hu	www.dakokft.hu
Gadácsi Autóház Kft.	8360 Keszthely, Tapolcai u.	(83) 511-040	info@gadacsi.hu	www.gadacsi.hu
Univer Car Kft.	3527 Miskolc, József A. utca 62/A	(46) 502-980	kiamiskolc@univercar.hu	www.univercar.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	4400 Nyíregyháza, Orosi út 20/A	(42) 462-375	tamas.kosan@jpauto.hu	www.jpauto.hu
Pappas Auto Magyarország Kft	7630 Pécs, Kokszt utca 125.	(72) 539-070	tamas.orning@pappas.hu	www.pappas.hu
Orientik Motor-Car Kft.	9400 Sopron, Győri út 42.	(99) 505-345	kia@motor-car.hu	www.kiasopron.hu
Pappas Auto Magyarország Kft	6725 Szeged, Vásárhelyi Pál utca 15.	(30) 772-1852	eva.pajko@pappas.hu	www.pappas.hu
Auto-Hof Kft.	7100 Szekszárd, Palánki u. 1.	(74) 529-885	f.szekszard@autoszigetszekszard.co.hu	
U.T.T. Autóház Kft.	8000 Székesfehérvár, Sárkeresztúri út 14.	(22) 513-950	ughy1950@t-online.hu	www.kiafredibeni.hu
Maros Trans Kft	2600 Vác, Bolgár u. 2. (Lidl mellett)	(20) 971-5365	szalon@kiavac.hu	www.kiavac.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	8200 Veszprém, Almádi út 4781/7 hrsz.	(88) 591-190	alex.szoradi@jpauto.hu	www.jpauto.hu



Az Ön Kia márkakereskedése

Szeretettel várjuk márkakereskedésünkben

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

KIA FLOTTA AJÁNLATOK

www.kia.com

cee'd kombi



cee'd

7 ÉRV A KIA FLOTTA MELLETT:

1. 7 év vagy 150.000 km teljes körű és átruházható gyári garancia
2. 3 év kilométer korlátozás nélküli garancia
3. Kimagasló ár-érték arányú modellek
4. Magas maradványérték minden kategóriában (eurotaxglass's)
5. Alacsony üzemeltetési költségek/fogyasztás és szerviz díjak
6. Korszerű és környezetbarát motorok, alacsony CO₂ kibocsátás
7. Széles modellsorozat az ügyintézői autótól a cégvezetői autóig



The Power to Surprise



KÉRJE EGYEDI AJÁNLATUNKAT MÁRKAKERESKEDÉSEINKTŐL
AKÁR MÁR 1 DARAB AUTÓ VÁSÁRLÁSA ESETÉN IS!

Hivatalos márkakereskedői listánkat és modelleinkről további részleteket a www.kia.com oldalon talál.

Üzemanyag fogyasztás (kombinált): 3,2 - 8,8 l/100 km CO₂ kibocsátás (kombinált): 85-209 g/km. Minden üzemanyag-fogyasztási adat az Európai Parlament és Tanács 715/2007/EK rendeletével összhangban elvégzett, hivatalosan jóváhagyott tesztekkel származik, modellek közötti összehasonlítás céljából. A teszteredmények nem tartalmazzák semmilyen garanciát az adott gépjármű valós üzemanyag-fogyasztásáról. *7 év/150.000 km garancia. Erőben az EU tagállamokra (* Norvégia, Svájc, Izland, Gibraltár) A képen látható autó illusztráció. A tájékoztatás nem teljes körű, a részletekről érdeklődjön a Kia Márkakereskedésében.