



KIA MAGAZIN



Bemutató

új Kia Soul

Kultúra
Minhwa

Teszt
Kia pro_cee'd



KIA magazin olvasói kedvezmény a Service4You szállodában – Ön dönti el, mire.

Válasszon tetszése szerinti csomagajánlatot és foglalja le 15% kedvezménnyel a szállodák honlapján, azonnali visszaigazolással!

Foglaláskor ne felejtse el megadni a kedvezmény kódot*:

Kedvezmény kód: S4YKIA15

Hévízi Relax



Wellness felsőfokon

Maximális wellness élmény közel Budapesthez!

3 nap/2 éjszaka félpanzióval • élményfürdő, pezsgőfürdő, termál medence, szaunák, gőzkabin, fitneszterem, napozóterasz, fürdőköpeny használat • játszóház használat • internet sarok • díjmentes parkolás

25.800 Ft-tól/fő/2 éj **-15%** stúdió kétágyas szobában

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

Kikapcsolódás és feltöltődés egy helyen, minden egyéb csupán 3 perce Öntől!

3 nap/2 éjszaka félpanzióval • élményfürdő, pezsgőfürdő, szaunák, gőzkabin, fitneszterem, napozóterasz, fürdőköpeny használat • játszóház használat • ingyenes WiFi és internet sarok

31.800 Ft-tól/fő/2 éj **-15%** kétágyas szobában

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



Családi fürdőélmény



Zalakarosi pihenés

Ugye szeretne zsúfoltság nélkül fürdőzni, tágas és kényelmes szobában pihenni?

3 nap/2 éjszaka félpanzióval • köszöntőital • termálvizes élményfürdő, pezsgőfürdő, úszómedence, szaunák, fitneszterem, fürdőköpeny használat • ingyenes WiFi • díjmentes parkolás

19.950 Ft-tól/fő/2 éj **-15%** kétágyas szobában

8749 Zalakaros, Üdülő sor 6/b • Tel: 06 93 340 972
www.hotelvital.hu • hotelvital@hotelvital.hu

Nálunk minden szállóvendégnek ajándék gyopárosi fürdő belépőjegy jár!

3 nap/2 éjszaka félpanzióval • 2 db belépőjegy (/ fő) a Gyopárosi Gyógy-, Strand- és Élményfürdőbe • játszóház használat • ingyenes WiFi • díjmentes parkolás

17.900 Ft-tól/fő/2 éj **-15%** kétágyas szobában

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

Kedves Olvasó!

A Kia Magazin immár több mint négyéves, én mégis most először szólhatok Önökhöz a Kia Motors Hungary új elnökeként. Nagyon örülök, és büszke is vagyok rá, hogy sorsom, munkám ebbe a gyönyörű országba, Magyarországra vezérelt, kedves, vendégszerető emberek közé. Komolyan bízom a Kia további magyarországi sikereiben, hiszen eredményes 2013-as évet zártunk, és ez alapján komoly reményekkel, elvárásokkal tekinthetünk a jövőbe. Ügyfeleink elégedettsége különösen fontos számunkra, s ennek elérésében nem csak kiváló minőségű termékeinkre vagy az extrahosszú 7 éves garanciára támaszkodhatunk, hiszen szolgáltatásaink egyedisége és magas színvonala is komoly segítséget nyújt munkánkhoz. Bízunk újdonságainkban, és abban, hogy új modelljeinkkel hamarosan egy, a jelenleginél még szélesebb vevőkör válhat elégedett Kia-tulajdonossá. Hogy mi minden is a Kia? Íme, itt van magazinunk legújabb száma, telis-tele technikai különlegességekkel, új modellekkel, Kia-történetekkel és a koreai kultúra, tudomány, gasztronómia gyöngyszemeivel. Mindez maga a Kia: tradíció és modernitás, gép és szellemiség. Egy világcég, amely kiemelkedő szereplője az európai autópiacnak is.

Jó szórakozást!
Jong Kook (Peter) Lee

Kia Magazin

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

Kövess minket a Facebook-on!



* A 15% kedvezmény kizárólag a S4YKIA15 kedvezmény kód megadásával, akár többször, közvetlenül a szállodák honlapján keresztül bármely csomagajánlat (kivéve last minute) 2014. október 31-ig történő foglalásával vehető igénybe és más kedvezményekkel nem vonható össze.

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



Aranykormány és Grand Prix du Design Peter Schreyernek Díjazott arculat

Kiemelkedő formatervezési munkájáért két tekintélyes díjat vehetett át Peter Schreyer, a Kia elnöke, a Hyundai Motor vezető formatervezője. A Tiszteletbeli Aranykormányt 1983 óta ítéli oda az Auto Bild és a Bild am Sonntag lapok munkatársaiból álló zsűri. Indoklásukban kiemelték, hogy Schreyer alapjaiban változtatta meg a Kiáról korábban kialakult képet, Európában és Észak-Amerikában egyaránt. Hasonlóan érvelt Jean-Michel Wilmotte, annak a 15 tagú zsűrinek az elnöke is, ami a rangos Grand Prix du Design, azaz a formatervezési nagydíjat ítélte oda a szakembernek. A bizottság szerint Peter Schreyer kívánatosá tette a Kiát, és a márka iránti őszinte elhivatottságával a kortárs autodesign kiemelkedő alakja lett.



Peter Schreyer a második formatervező, aki Tiszteletbeli Aranykormány elismerésben részesült

Új alelnök a Kiánál

Révbe ért



Artur Martins Lisszabonban szerzett diplomát, és több posztgraduális képzésben is részt vett. A Kia Motoros Europe marketingért felelős alelnöki székében Benny Oeyent váltotta

A Kia Motors Europe bejelentette, hogy 2014 áprilisától a marketingért felelős alelnöki posztot Artur Martins tölti be. A 41 éves, nős, kétkülmekes portugál szakember eddig igazi világotázo volt, 16 évig különféle nemzetközi márkáknál szerzett gyakorlatot, legutóbb Braziliában töltött három évet, de most hosszabb távra tervezi. A vállalatvezetés nem titkolja, komolyan számítanak széles körű nemzetközi tapasztalataira, mert a fiatalos Schreyer-féle formai dinamizmust az európai eladásokban még jobban szeretnék érvényesíteni. Az új alelnök szerencsére szereti a kihívásokat, munkája mellett a szabadidejét is aktívan, többek között síeléssel, búvárkodással és egyéb vízi sportokkal tölti.

Kia az Ausztrál Nyílt Teniszbajnokságon Nyitány Melbourne-ben



Rafael Nadal világelsőként és remek formában érkezett Melbourne-be, az egész tornán kitűnően játszott, így karrierje során harmadszor került az Australian Open döntőjébe

A 2014-es teniszszezon első Grand Slam-versenye szerint az Australian Open volt, ami 2002 óta elképzelhetetlen a Kia nélkül. A dél-koreai gyártó évről évre a Melbourne-i esemény főszponzora, és még tavaly megszületett a döntés az újabb ötéves támogatói ciklusról. Idén száznál is több Kia-jármű segítette a szervezők munkáját, a játékosok pedig rendszeresen adtak mobil interjúkat: bekamerázott Sportage terepjárókkal kocsikázva, interaktív módon válaszoltak a feltett kérdésekre. A férfiak döntőjében Rafael Nadal szinte zsinórban húzva jutott a fináléba, ám ott meglepetésre kikapott Stanislas Wawrinkától, aki ezzel pályafutása első Grand Slam-győzelmét aratta, míg a nőknél Na Li emelhetette magasba a bajnoki serleget.

Rangos formadíjat nyert az új Kia Soul

Széplelkű

2009-ben, a nivós „red dot” formatervezési díj elnyerésével a lehető legszerencsésebben indult a Kia Soul karrierje, és piaci sikerét jelzi, hogy azóta 760 ezernél is többen választották az egyedül megjelenésű modellt. Most úgy tűnik, a márciustól bevezetett második generációs Soul esetében a történelem ismétli önmagát, ugyanis a „Közlekedési formatervezés” kategóriában a Kia újdonsága a 2014-es iF-szavazás nyertese. Az 1953-ban alapított díj sok szakember szerint a világ talán legjelentősebb ipari formatervezési elismerése, amit évente ítélnek oda, meglehetősen szigorú elbírálással. Idén 55 országból 17 kategóriában 3249 nevezett formatervet bocsátottak szemlére, így még jobban érthető, hogy a Kia rendkívül büszke erre az elsőre.



Kétféle 1,6 l-es motorral, a cee'd padlólemezére épül a vadonatúj Soul. Karakteres megjelenésével lehangolta az iF zsűritagjait

Duplázott a Kia az ICOTY-választáson Évfordulós győzelem

Az idén 25 éves Road & Travel Magazine Detroitban, az Észak-amerikai Nemzetközi Autószalonon (NAIAS) jelentette be, hogy az új Kia Cadenza győzött a 2014-es Nemzetközi Év Autója (ICOTY)-szavazáson. A kiadványhoz hasonlóan a Kia is jubilál, 20 éve van jelen a tengerentúli piacon, és egyre nagyobb magabiztosságát jelzi, hogy 2013-ban az Optima kapta az ICOTY-elismerést. A zsűri szerint a kiváló ár/érték arányú Cadenza szolgáltatásainak színvonala, valamint attraktív megjelenése miatt a prémiumkategóriába tartozik, de a győzelemhez nagymértékben hozzájárult a márka sikeres marketingtevékenysége és az ügyfelekkel való kapcsolattartás magas minősége is.

Az ICOTY cím nem az egyetlen elismerése a Cadenzának, korábban már bekerült az Észak-amerikai Év Autója-díj döntősei közé, továbbá maximális eredményt ért el a tekintélyes Motor Trend magazin összehasonlító tesztjén is.



Luxus és minőség megfizethető áron – a Road & Travel szerkesztői szerint a Kia Cadenza az amerikai középosztály számára elérhetővé teszi a felsőkategóriás modellek tulajdonságait

Kezdődik a 2014-es
FIFA labdarúgó-világbajnokság



Sípszó előtt



Mivel a labdarúgás talán a legnézettebb sport a világon, a Kia számára kiemelten fontos, hogy ezenmód is közel kerülhessen az emberekhez

Mint főpróba, a tavaly lezajlott FIFA labdarúgó-világbajnokság. Az Konföderációs Kupa minden szempontból eredményeket megtippelni még korai, de remekül sikerült. A házigazda brazil a 2002-ben 4. helyen végzett Dél-Korea válogatott megnyerte a tornát, a aktuális válogatottja kijutott a vb-re, és főtámogató Kia pedig közel 200 autóval minden esélye megvan a jó szereplésre. biztosította a hat nagyvárost érintő esemény gördülékenységét. 2014. június A Kia idén főszponzorként lesz jelen a 12-én, Sao Paulóban azonban elhangzik világbajnokságon, és hosszú távon tervez az első „éles” sípszó, és kezdetét veszi 32 a labdarúgással: a FIFA 2018-as és ország csapatainak küzdelme, a 2014-es 2022-es tornáit is támogatja.

Platinum Dealer-díjat nyert a Pappas Autó Magyarország

Első a legjobbak között

2008 és 2010 után idén harmadszor részesült Platinum Dealer-díjban a Kia piacvezető hazai márkakereskedése, a Pappas Autó Magyarország



A Pappas Autó Magyarország 2007 óta piacvezető hazai Kia-márkakereskedés, a tavalyi évet is 800 darabos eladással zárta. A vállalkozás célkitűzése az ügyfelek kimagasló elégedettsége és bizalma, és hogy ennek elérésében jó úton járnak, bizonyítja a 2008-ban és 2010-ben elnyert Platinum Dealer-díj, amellyel a Kia a legmagasabb fokon ismeri el partnerei üzleti tevékenységét. A szigorú kritériumok miatt Európában idén csak 17 márkakereskedés részesült ebben a különleges elismerésben, ám örömteli, hogy a filozófiájához ragaszkodó Pappas Autó Magyarország ismét, immáron harmadszor is bekerült a díjazottak közé. Jellemző a Platinum Dealer-díj fajsúlyosságára, hogy a Kia világot lefedő kereskedőhálózatának csupán a 3%-a mondhatja el magáról, hogy minden szempontból élenjár az ügyfélszolgálatában, valamint a háttérszolgáltatásokban.

Pozitív hatással van Európára a Kia jelenléte
Erő a gazdaságban

Európa legmodernebb autógyárai közé tartozik a szlovákiai Zsolnán működő Kia-üzem



A London Economics szerint – ami egy független gazdasági tanácsadó szervezet –, az elmúlt években Európa sokat profitált a Kia Motors Europe (KME) jelenlétéből. A vámokból, a forgalmi és jövedéki adókból az európai kormányzatoknak 865 millió eurós bevétele származott a Kiatól 2012-ben, 16 százalékkal magasabb az előző évhez képest. Az autógyártó és a hozzá kötődő érdekeltségek 164 000 embernek adnak munkát a régióban, és mintegy 2,6 milliárd eurót tesz ki az, amit a vállalatcsoport a gyártással, a beszállítással, az érté-

kesítéssel, valamint a kutatás-fejlesztéssel mint hozzáadott értékkel teremtett meg. A zsolnai üzem termelése 2012-ben 15%-kal növekedett, és a 3,9 milliárd euróért vásárolt beszállítói alkatrészek 69%-a európai termék volt. Az elemzéssel kapcsolatban Michael Cole, a KME elnöke vezérigazgatója úgy nyilatkozott, az alapokat lerakták, és folyamatos beruházásokkal a Kia a jövőben is célirányosan szeretne terjeszkedni. Jelenleg 30 országban kétezernél több márkakereskedés kínálja a cég legkorszerűbb modelljeit a kontinensen.

Kia-fejlesztés: hétfokozatú DCT sebességváltó
Kapcsoltam



Még pontosan nem tudni, 2015-től melyik típusokhoz lesz rendelhető az új DCT váltó, de a cee'd minden bizonnyal köztük lesz

A kényelmes autózás egyik alapfeltétele az automata váltó, a Kia jelenleg hatfokozatú, bolygóműves szerkezeteket és hatsebességűs duplakuplungosokat kínál, ám a legfrissebb bejelentés szerint 2015-ben megjelenik egy vadonatúj konstrukció. A hétfokozatú, villámgyors kapcsolósokra képes, duplakuplungos DCT-váltóval javulnak a menetteljesítmények, a jelenlegi automata modellekhez képest átlagosan 5%-kal jobban gyorsulnak majd az autók, miközben fogyasztásuk 7%-kal csökken. Kevesebb lesz a vibráció és a zaj is.

Bemutató Kia Soul



A tanulmánymodell Track'ster jellegzetessége a hatalmas, trapéz alakú, ködfényszórós légbemlő. A nappali menetfény minden változatnál LED-es, a hűtőmaszkot krómkeret teszi elegánssá

Lélekvándorlás

Vadonatúj műszaki megoldásai ellenére a második generációs Soul maradt, ami volt: karakterét tekintve vidám, semmivel össze nem téveszthető, ám a hétköznapi életben is praktikus használható divatautó.

A Kia elkötelezett híve a fejlesztésnek, ám a Soul esetében speciális feladat várt a tervezőkre: e típus sajátosságait úgy kellett a legmodernebb technológiával ötvözni, hogy a különleges megjelenésével hódító autó az új köntösben is azonnal felismerhető maradjon. A formacsapat biztosra ment, a 2012-es Chicagói Autószalonon közönségkért aratott Track'ster tanulmányból indult ki. A trapéz alakú, a széleken ködlámpákkal kiegészített első légbemlőt, valamint a fényszóró formáját a Track'ster ihlette, és nem hiányzik a tigrisorr hűtőmaszk sem, amit most rendkívül keskenyre rajzoltak, mert a zömök frontrészen így mutat a legjobban. Hátulnézetben szintén felfedezhető némi hasonlóság a tanulmánnyal, viszont egy szériagyártmánynál fon-

tos szempont a használhatóság, ezért itt visszafogottabb a kialakítás. Életmód-autóról lévén szó, a korábinál nagyobb hangsúlyt kapott a személyre szabhatóság. Lehet játszani a színekkel, mert a 11 fényezésen kívül négy bicolor összeállítás – piros-fekete, piros-fehér, kék-fehér, vanília-fekete –, valamint körben fekete kontrasztos Styling-csomag is választható. Könnyűfém felhőből hétfélét kínál a Soul, 16-tól 18 colig, és ezek is többféleképpen színezhethők, részben vagy akár teljes felületen. A Soul az új cee'd padlólemezére épül, de az elődhöz szándékosan hasonló fizimiskája megtévesztő, az autó az utolsó csavarig vadonatúj. A 66%-ban alkalmazott nagyszilárdságú, mikroötvözött acélelemeknek köszönhetően 29%-kal javult a torziós

merevség, és a felépítmény is könnyebb. A hossz (4140 mm) és a tengelytáv (2570 mm) egyaránt 20-20 mm-rel, a szélesség (1800 mm) 15 mm-rel nagyobb, mint volt, míg a sportosabb összhatás érdekében a magasság (1600 mm) 10 mm-rel csökkent. Az utastérben új a műszerfal, a korábinál kellemesebb tapintásúak a burkolatok, és a kiemelkedő menetkomfort érdekében sokkal hatékonyabb a zajszigetelés. A keskenyebb A-oszlopok javítják a kilátást, ez növeli a biztonságot, és a kellemes térérzet nem csak optikai trükk, a Soul minden irányban valóban több helyet kínál. Az ülések 12 mm-rel alacsonyabbra kerültek, könnyebb a ki-beszállás, elől 6 mm-rel nagyobb a fejtér, a vállszélesség 7,5 mm-rel szellősebb, míg hátul 4 mm-rel növekedett a lábhely.



Karakteréhez illően vidám, élénk színek választhatók a Soulhoz, ilyen a sárga, a zöld vagy a piros. A sötét oszlopokkal jellegzetes formát ölt a „lebegő” tető

A csomagtartó – amelynek rakodónyílása aprónak tűnő, de nagyméretű tárgyak szállításánál aranyat érő 6 cm-rel szélesebb, mint eddig – az elődhöz mérten szintén tágasabb, alaphelyzetében 354 l-es (4% növekedés), ledöntött ülésekkel 1354 l-ig bővíthető. A Soul nem csupán látványával, prémiumkategóriás modellekre jellemző felszerelésével is képes bárkit elvarázsolni. Kivételtől függően elérhető a kulcs nélküli kezelés (ajtózár, gombos motorindítás), az automata légkondicionáló, a bőrkárpit, az ülésfűtés és -szellőztetés, a kormányfűtés, a tíz irányban elektromosan állítható vezetőülés, a 8 colos kijelzős multimédia-központ navigációval és prémium Infinity-híffel, a xenon fényszóró és a panoráma üvegtető is. A Kia európai palettáján az új Soul úttörő az automatikus

távfénykapcsolással (High Beam Assist), a sávellhagyásra figyelmeztető rendszerrel, valamint az önálló párhuzamos beállításra képes parkolóautomatával. A Kia korszerű motorpalettájáról két négyhengeres, 1,6 l-es gép választható a Soulhoz, egy benzines és egy dízel, tetszés szerint manuális vagy bolygóműves automata váltóval, egyformán hat fokozattal. A közvetlen befecskendezéses, változó vezérlésű (CVT) benzines teljesítménye 132 LE, forgatónyomatéka 161 Nm. A 128 LE-s CRDI-dízel ménese kicsit szerényebb, de a 260 Nm nyomaték felettébb meggyőző. A vezetési élményhez nagyban hozzájárul a már említett szilárd, csavarodásra nem hajlamos vázszerkezet. A Soul felfüggesztése elől segédvázra szerelt McPherson, hátul a már bevált csatolt

lengőkaros konstrukció, de újak a rugók, a stabilizátorok, a lengéscsillapítók, továbbá megváltoztak a bekötési pontok, és hatékonyabb lett a rezgéscsillapítás. Opcionális a FlexSteer kormánymű, ennél a vezető komfortos, normál vagy sportos rásegítési módot választhat. A fék minden keréknél pedig mindent elmond, hogy 100 km/órától 35,5 m alatt megáll az autó – ez kiváló eredmény. A vadonatúj Soul a Kia 2014-es tavaszi újdonságainak egyike, és ahogy eddig is, elsősorban azoknak a vevőknek a kegyeit keresi, akik szerint az autó több, mint használati tárgy. Mert stílusa van.



Fekete tető, fekete kerékvégek, fekete betétek a lökhárítókön: ez a Styling-csomag. A merészebbek kétféle fényezést is választhatnak, négyféle kombinációban



Sok funkció a kormányról vezérelhető. A „supervision” műszerek gyújtásra élednek, a motorindító gomb a középkonzolla, a váltókar mellé került. Rakodóhelyekből nincs hiány

4,2 colos kijelző tájékoztat a két fő műszer között, többek között a FlexSteer-kormány beállítása is itt olvasható le



Legyen szó bulikellékek szállításáról, netán nagybevásárlásról, a Soul minden akadályt könnyen vesz. A hátsó ülések ledöntésével stílusos minifurgonná alakítható

Igényes kidolgozású a nyomott mintás slusszkulcs. A legkomfortosabb Soul esetében elég, ha a zsebben van, az ajtó nyílik, a motor indul



Korszerű erőforrás az 1,6 l-es, 132 LE-s GDI benzines, ezzel a Soul 185 km/órás végsebességre képes, 0-100 km/h-ra 11 másodperc alatt gyorsul, miközben vegyes fogyasztása (6,5 l/100 km) és szén-dioxid-emissziója (151 g/km) kedvező. A CRDI hasonló menetteljesítményekre képes, még kedvezőbb étvágygal és CO₂-kibocsátással



Villamos mű

Az európai közönség az idei Genfi Autószalonon láthatta először az elektromos Kia Soul helyi változatát.

A második Soul generáció ruhájába csomagolt, tisztán elektromos hajtású kompakt sorozatgyártása 2014 második felében kezdődik Koreában. Kívülről kevés részlet árulja el a különleges hajtásláncot, de jellemző a kéttónusú festés, az egyedi, 16 colos könnyűfém felnikészlet, és a két LED-es hátsó lámpa is. Ezenkívül egyediek a lökhárítók, és nagyobb a hűtőmaszk, mert a töltő csatlakozója is mögöttes utazik. A beltér kialakítása vezetőközpontú, az anyagok magas minőségűek. Ez a Kia első modellje az új, OLED (organikus LED) műszeregységgel, a különleges, kettős technológiával fröccsöntött műszerpult puha tapintású. Az EV a többi Soul navigációs rendszerét használja, néhány egyedi funkcióval, beleértve szellőzést és a töltést is. Az új

működések célja az energiafogyasztás csökkentése, a rendszernek töltőállomás-kereső üzemmódja is van, és képes megjeleníteni azt a teljes tartományt, amiben az autó az adott töltöttséggel mozoghat. A Soul EV villanymotorja 81,4 kW-os (110 LE), forgatónyomatéka 285 Nm, a nagykapacitású, 27 kWh-s lítiumion-polimer akkumulátorcsomagot az utastér alá szerelték. A motor az első kerekeket hajtja egyfokozatú hajtóművön keresztül, külön sebesség-váltó nincs. A gyorsulás 0-ról 100 km/óra 12 s, a végsebesség 145 km/óra, a hatótávolság 200 km. Az akkumulátor a lehető legkevesebb helyet veszi el az utastérből, energiasűrűsége 200 Wh/kg, ezzel osztályelső a kategóriában. A telep a Kia és koreai

A töltőcsatlakozó az elektromos Soul „hűtőmaszkja” mögött utazik, a gumik alacsony gördülési ellenállásúak

partnere, az SK Innovation hároméves fejlesztőmunkájának eredménye, az alacsony ellenállású nikkel-kobalt-magnézium katód és a szén-grafit anód hatásosan csökkenti a belső ellenállást, és ezzel végső soron a hatótávot nyújtja. A lítiumion-polimer akkumulátor használata (a ma már általános lítiumion akkumulátorokkal szemben) kevesebb alkatrészrel, egyszerűbb cellaszerkezettel, olcsóbb gyárthatósággal és számottevően jobb hőelvezetéssel is jár. A cellák között kerámia bevonatú elválasztóelemek ülnék, ez mechanikai és túltöltés elleni védelmet is jelent egyszerre, igaz, a töltőrendszer folyamatosan figyeli az aktuális töltöttséget, és a hőmérsékletet is cellánként. A Soul EV regeneratív fékezéssel lassít, így tölti vissza az akkuba a más autókban a hagyományos fékeken egyébként elvesző mozgási energiákat. A felhasználók három motorfékezésmód közül választhatnak, attól függően, hogy az autó lendületére, azaz a gurulásra vagy a visszatermelt energiára van-e éppen nagyobb szükség. Két vezetési mód is választható: „Drive” és „Brakes”, utóbbi a lehető legtöbb energiát termeli vissza lassításkor. Ezek a speciális „Eco” módban is működnek, ami kibővíti a Soul EV hatótávját, csökkentve a villanymotor teljesítményét és a HVAC rendszer (fűtés, szellőzés, légkondicionálás) fogyasztását. A hajtáslánci akku fűthető is, annak érdekében, hogy hidegben, akár fagypont alatt is minimális legyen a kapacitás- és teljesítménycsökkenés, a fedélzeti 6,6 kW-os töltővel a teljesen lemerült autó nagyjából öt óra alatt tölthető

terveztek: vadonatúj hőszivattyút, különleges légbemlőket, egyedi szellőzést a vezetőnek és programozható szellőzőrendszert. Az új hőszivattyú a légkondicionáló és az elektromos berendezések hatékonyságának növelésére fordítja a hulladékhő-energiákat, és végső soron a hatótávolságot növeli. Az intelligens légbemlő rendszer szabályozza az utastérbe érkező és az onnan távozó levegő mennyiségét, illetve figyeli a kabin páratartalmát. Újrahasznosítja a már felfűtött vagy lehűtött levegőt: frissel keverve juttatja vissza az utastérbe, s ezzel képes minimálisra csökkenteni a légkondicionáló, valamint a fűtőrendszer terhelését. Az energiafogyasztás csökkenthető azzal is, hogy a vezető teljesen lekapcsolhatja az utas oldalán a fűtést és a szellőzést, mind a láb felé vezető, mind a műszerfali légcsatornáknál. Ellentétben más járművekkel, ahol a szellőzők lezárásával csak elterelődik a légáram, itt az áramlás és vele az energiafelvétel is teljesen megszűnik. A fűtés-hűtés előre is programozható, 30



Digitális a műszerfal, váltó valójában nincs, a hajtás egyfokozatú, ha az autó áll, a villanymotor sem forog, és visszafelé indul el tolatáskor. A választókar a hagyományos automatáktól való

A villanymotor a belsőégésűek helyén, az orrban forog

perccel indulás előtt, csak akkor, ha az autót töltőre csatlakoztatták, ezzel is kímélhető az akkumulátor, és növelhető a hatótáv.

A Soul EV-ben nincs motorzaj, és a villanymotor is csendesebb, mint a legtöbb konkurensé. A futóműben újak a legéscsillapítók, 15 százalékkal merevőbbek a könnyűfém felnik, ezáltal kevesebb a nemkívánatos rezgés, míg az akkumulátor burkolatával sikerült javítani a légellenállást. Nagy arányban használtak fel biobarát hangszigetelő anyagokat – főleg a műszerfalban, a motortérben, és a szélvédő aljánál –, sokat javítva ezzel a zajkomforton. A Soul EV-t szuperalacsony gördülési ellenállású, a Kumho és a Nexen által speciálisan ehhez az autóhoz kifejlesztett, 205/60 R16 méretű gumikkal szerelték fel.

fel, a hálózat jellemzőitől függően. 80 százalékos töltöttség érhető el akár kevesebb, mint 25 perc alatt a 100 kW-os gyorstöltővel. Már a fejlesztés korai szakaszában eldőlt, hogy a mérnököknek jelentősen csökkenteniük kell a fűtő-szellőző és a légkondicionáló rendszer energiafogyasztását. Négy új megoldást



Lánggra lobban



Ignition yellow, a lánggra lobbanó sárga a fényszíne. A GT4 Stinger lenyűgöző megjelenésű sportkocsi, vibrál körülötte a levegő. Az Optima-versenyautóból átvett, eredetileg 400 LE-s motort kicsit visszafogták

A Genfi Autószalon impozáns Kia-standjának egyik látványossága volt a Kaliforniában tervezett tanulmány, a különleges sárgára fényszínezett GT4 Stinger.

Úgy tűnik Peter Schreyer, a dizájnuruból lett Kia-elnök nyugodtan foglalkozhat a vállalat-irányítással, mert amint azt a márka legújabb tanulmánya bizonyítja, a formatervezők az általa korábban kijelölt úton haladnak. A GT4 Stinger olyan sportkocsi, amilyenre nagyon sokan vágnak: kicsi, tetszetős, kellően egyedi, nagyon erős és felejthetetlen vezetési élmény. A tervezés során egyetlen szempont élvezett prioritást: a vezetés öröme. A lelkes kaliforniai csapat azonban bizonyos értelemben a gombhoz varrta a kabátot, ugyanis adott volt a GT4 Stinger erőforrása. A 2,0 l-es, négyhengeres, közvetlen befecskendezéses és változó vezérlésű (T-GDI)



turbós benzinmotor eredetileg a Pirelli World Challenge versenysorozatban futó Kia Optimákat repíti, ennek 315 LE-s kiadása került a tanulmány gépházába. Ez a teljesítmény bár önmagában is imponálóan hangzik, akkor értékelődik fel igazán, amikor megtudjuk a karosszéria méreteit. Viszonyításképpen a cee'd említhető, a GT4 Stinger 4310 mm-es hosszúsága gyakorlatilag megegyezik a kompaktmodellével, ám annál szélesebb (1890 mm),

laposabb (1250 mm), és rövidebb a tengelytávja (2619 mm). Az arányok tökéletesek, a hosszú, lapos orr a függőlegesen elhelyezett LED-fényszórókkal és a felül kidomborodó kerékívvel mágnesként vonzza a tekintetet, a fekete A- és B-oszlopok kupolaszerűvé varázsolják a tetőt, hátulról nézve pedig a letisztultság keríti hatalmába a szemlélőt – sehol egyetlen feleslegesen öncélú, oda nem illő él, törés, vagy hajlat. Kuriózum az A-oszlopokon kialakított 8-8 kis ablak, ez csökkenti a tömeget, javítja a kilátást, és még szenzációsan jól is mutat. Akárcsak a központi csavaros rögzítésű Pirelli-abroncsos, az autó méretéhez képest hatalmas 20 colos alufelnik, amik részben szénszálal szerkezetűek. Az utastér 2+2 személyes, az alul lapított



Dobozba lehet pakolni, és a fedél tetejére. Bár csak tanulmány, a tervezők még a csomagrögzítő kampókról sem feledkeztek el

Jól látszik az A-oszlop „beüvegezése”. Minimalista a berendezés, az anyagok igényesek, sok az alumínium, de a padlóra gumiszőnyeg került. Hifi nincs, zenei aláfestést csak a motor-kipufogó kettős ad

sportkormány mögött közös egységben található a komplett műszerpark, a középkonzolon egyetlen kijelzőre bíztak mindent, van két ülés, három pedál, az ajtóbehúzó is csupán egy piros heveder. Hátul nem hagyományos csomagtartóba lehet rakodni, speciális tárolót alakítottak ki, és az ülések támlái mögött megcsodálható a szabadon hagyott toronymerevítő is.

A már említett benzines turbómotor hatfokozatú kéziváltón át hajtja a hátsó kerekeket. A GT4 Stinger saját tömege 1301 kg, így a sportkocsik legfontosabb mutatója, a tömeg/teljesítmény arány nála 4,13 kg/LE! A tanulmány pontos menetteljesítményei nem ismertek, de kalkulációk szerint 0-ról 100 km/óra 5 másodperc körül gyorsul. A futómű elől és hátul is igényes, kettős keresztlengőkaros, a fékeket pedig az olasz Brembo szállította: a Gran Turismo-szettben 380 mm milliméter a tárcsaátmérő, és négydugattyúsak a nyergek. A vezetési élményhez nemcsak a precíz kormányzás és a jól eltalált futómű-geometria járul hozzá, hanem a tömegelosztás is, ami itt csaknem ideális – az első tengelyre 52, a hátsóra 48 százalék jut az 1,3 tonnából.

Az autóval kapcsolatos egyetlen rossz hír – amit a Kia őszintén be is vall –, hogy nem fogják gyártani, ellenben néhány formai megoldása felbukkanhat már akár a következő generációs utcai modelleken. Talán éppen egy sportkupén...



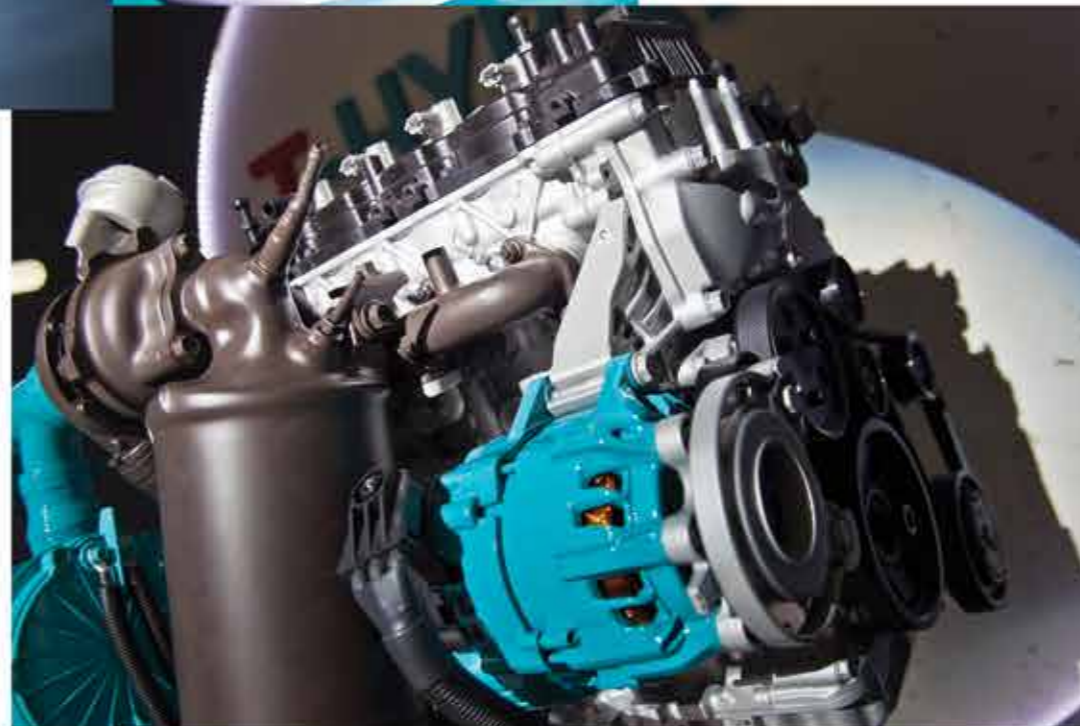
Sallangok nélküli, mégis karizmatikusan egyedi az autó hátulja. Középen 3D hatású a GT4 Stinger felirat, és nincsenek külön lámpatestek, a LED-es fényforrásokat a sötét hátfalba integrálták

Az ördög a részletekben...



A rendszer felépítése.
Balra az akku, jobbra a turbós motor.
Látszik a turbó, és az elektromos kompresszor is (türkiz színben)

A 48 V-os akku könnyű, és tartós is,
jól bírja a hideget



A generátor nem csak az akkut tölti,
startstop üzemben ez indítja a motort is

A Kia bemutatta vadonatúj hibrid hajtásláncát, a cél a jövő Kiáinak tisztábbá, takarékosabbá tétele, és kicsit a teljesítménynövelés is.

Az új hajtásláncot a Kia európai fejlesztőközpontjában tervezték, akkumulátora 48 V-os ólom-szén szerkezetű, és egy kis villanymotort forgat. A ma szokásos lítiumionosoknál jóval olcsóbb és egyszerűbb akkut főleg azért választották, mert azokkal ellentétben nem kell hozzá külön hűtő-fűtő rendszer, élettartama végén viszonylag egyszerűen recikálható, ráadásul jól bírja a hidegüzemi körülményeket.

Az új rendszerrel az autó kis sebességű, tisztán elektromos üzemre is képes, az akkut a villanymotor generátorüzemben tölti, motorfékezéskor. Az új hajtásláncban a belső égésű motorokhoz szíjhajtású, a generátort dolgoztató, így csendes és gyors működésű startstop (az alapjáraton feleslegesen forgó motort leállító majd ha kell újra elindító) rendszer is tartozik.

Újra hangszerelve



Nem változott a tengelytáv, továbbra is 2640 mm. A tetőn jól mutat a cápauszony antenna (kivitelezhető), és választható két új metálfényezés is, egy kék és egy fehér. A legnagyobb felnik 18 colosak

A Sportage a legkeresettebb európai Kia, és mostantól még vonzóbb, kifinomultabb.

Árulkodó a krómkeretes hűtőmaszk mintázata – erről ismerhető fel legkönnyebben az új Sportage. A LED-es nappali fény és az esti manőverezést segítő, kangarodáskor felvillanó sarokfény szériatartozék, a drágább kivitelek xenon fényszórókat kapnak

A Sportage szabadidő-terepes 1993-ban debütált a Kia választékában, a 2004-ben érkező második sorozat pedig három évvel később Szlovákiában, a világ legkorszerűbb autógyárai közé tartozó zsolnai üzemben is gyártásba került. A nagy dobást a 2010-ben bemutatott harmadik generáció jelentette: terepjárós vagy inkább crossoveres stílushoz illő zömök megjelenésével azonnal divatot teremtett, ráadásul a J.D. Power 2013-as vevőelégedettségi IQS-tesztjén rekordpontszámmal végzett az élen. Magasan volt tehát lécs a 2014-es modellfrissítésnél, de a Kia semmit nem bízott a véletlenre.

Gregory Guillaume és csapata nem azért nyúlt óvatosan a karosszériához, mert azt eredetileg a vállalat jelenlegi elnöke, Peter Schreyer tervezte. A Sportage robusztus, masszív ságot és sportosságát sugárzó formája ma is aktuális, így a 4440 mm hosszú, 1855 mm széles és 1630 mm magas kompakt-

crossover csupán néhány részlettel gazdagodott. Alapárás lett a LED-es nappali menetfény, új a jól ismert, Schreyer-féle tigrisorr hűtőmaszkbetétjének nyílmentázata, hátul a lámpák változtak, megjelent két friss metálfényezés – a Space kék, a Venga, a Fusion fehér a pro_ceed GT szinkatológusában már szerepel –, továbbá részben új rajzolatúak a 16, 17 és 18 colos könnyűfém felnik. A helykínálat továbbra is bőséges, a csomagter alaphelyzetben 564 l-es, a 60:40 arányban dönthető hátsó ülésekkel 1353 l-ig bővíthető. A megnyugtató biztonság (hat légszák, ESP, dombsegéd, lejtmenetasszisztens, vontatmánystabilizáló, keréknyomás-ellenőrző) mellett a felszerelés is a Kiára jellemzően nagyvonalú, többek között minden Sportage sebességtartós, fedélzeti számítógépes, esőérzékelős, légkondicionált, a második komfortszinttől kétfázisú automata klíma hűsít, a csúcsmodell bőrkárpitos vezetőülése hat irányban elektromosan

Továbbra is tetszetős a műszerfal, de sokkal jobb az anyagminőség. Középen kétféle kijelző lehet, itt a hifi, a navigáció és a tolatókamera képe látható. A motor gombnyomásra indul, remek a vezetői pozíció, a hatfokozatú kéziváltó tenyérbe illő gombjával öröm a kapcsolgatás

Balra a hifi, jobbra az alapárás tempomat vezérelhető a kormányról. Alul a telefon kezelhető, és télen kellemes érzés a kormányfűtés



állítható. A műszerfal közkedvelt formai kialakítása nem, de elrendezése és anyagminősége változott. A sebességmérő és a fordulatszám-mérő közé 4,2 colos kijelzőt ültettek, a közép konzolon pedig vagy az egyszerűbb 4,3 colos, vagy a navigációval kombinált 7 colos, színes érintőképernyő informál. A burkolatok műanyaga puha, a kárpit kellemes

tapintású, és szériatartozék a kormány tenyérbe simuló bőrhuzata. A Sportage a zenekedvelők autója: alapáron hat hangszórós, MP3-as a CD-rádió, van USB- és iPod-csatlakozó, a drágább modellekben pedig mélynyomós, külön erősített Infinity-rendszer dübörög, hét hangszóróval.

Bemutató Kia Sportage

Újak a hátsó lámpák, a komolyabban felszerelt változatokon LED-esek. Terepre a 4x4-es Sportage való, de mivel a szabad magasság minden változatnál emelt (172 mm), a fronthajtásos kivitelek is megbirkóznak egy-egy könnyebb kalandtúrával



Középen a kartámasz alatt nagy befogadóképességű tárolót alakítottak ki. A csúcsmodellhez bőrkárpitos, elektromos mozgatható, fűthető ülések járnak

A Kia Sportage magas szintű utazási komfortját és élményszerű vezethetőségét számos megoldás hivatott javítani. A menet zaj csökkentése érdekében a szélvédő kétrétegű, középen hangszigetelő fóliával. A mérnökök különös gondot fordítottak a rezgéscsillapításra és a rugózási kényelemre, a futómű segédalvázat mostantól szilentelekkel erősítik a padlóhoz, és merevebb rögzítésű a sebességváltóház. Az irányítás sokkal precízebb és közvetlenebb a „koppanástól koppanásig” 2,7 fordulatos, adaptív FlexSteer-kormányművel, továbbá teljesen átdolgozták az elől McPherson-, hátul multilink-felfüggesztést is. Újak a

lengéscsillapítók, a futómű bekötési pontjai, és keményebbek a hátsó rugók – ez utóbbi terhelte állapotban javítja a menettulajdonságokat. A módosított első stabilizátorral kevésbé alulkormányzott a Sportage. Piactól függően kétféle négyhengeres, Euro5-ös benzin-, és kétféle dízelmotorral választható a legnépszerűbb európai Kia, különféle konfigurációkban első- vagy összkerék-hajtással, hatfokozatú kézi vagy szintén hatos, bolygó-műves automata sebességváltóval. A benzines erőforrások is kétvezérmű-tengelyesek (DOHC), befecskendezésük közvetlen (GDI), a vezérlés mind a kipufogó-, mind a szívóoldalon folyamatosan változó (CVVT). Az 1,6 l-es teljesítménye 135 LE, forgatónyomatéka 164 Nm, a 2,0 l-es 166 LE-t és 205 Nm-t tud. A CRDi-dízeleknél a közös nyomócsöves befecskendezés, valamint a változó geometriájú turbó (VGT) a közös nevező. Az 1,7 l-es 115 LE-t és 260 Nm nyomatékot kínál, a 2,0 l-es választható 136 vagy 184 LE-vel, 320 vagy 382 Nm-rel. A nagyobb gázolajos automata váltóval is párosítható, ezeknél a forgatónyomaték is magasabb, az iménti sorrendben 373 és 392 Nm. A legtakarékosabb Sportage az ISG stopstartos, fronthajtásos dízel 1.7 CRDi (vegyes 5,2 l/100 km, CO₂ 135 g/km), de a másik véglet, azaz a 4x4-es, automata váltós benzines 2.0 GDI sem nevezhető pazarlóknak (vegyes 8,3 l/100 km, CO₂ 193 g/km).

Tavaly hajszállal kevesebb, mint 90 000 helyben, azaz Zsolnán gyártott Sportage talált gazdára az európai piacokon, így a Kia méltán remélheti, hogy az elegánsabb, korszerűbb, kényelmesebb új változattal tovább növekszik a típus iránti érdeklődés.

MODERN ELEGANCIA TÖRTÉNELMI KÖRNYEZETBEN



A 4 csillagos Buda Castle Fashion Hotel Budapest egyik legszebb kerületében, az UNESCO Világörökség részét képező Várnegyedben fekszik. A Mellow Mood Hotels szállodacsoporthoz tartozó exkluzív szálloda minden apró részletre kiterjedően, a legnagyobb körültekintéssel került kialakításra. A nagyméretű szobák és luxus lakosztályok stílusa finom eleganciát és harmóniát áraszt. A csendes

belső kertre nyíló reggeliző és bár, vagy a különleges hangulatú pincéhelyiség – amely rendezvények helyszíne is lehet – egyedivé varázsolják a szállodát, mely tökéletes harmóniában van a környező utcák középkori hangulatával. Akár egy jó autónál, egy szállodánál is az egyik legfontosabb szempont a belső kialakítás. A 25 szoba és lakosztály berendezése, elhelyezkedésükből

adódóan más és más, az elegáns bőr és fa azonban mindenütt visszaköszön. A boltosatos földszinti és pincében található terek pasztellszínvilágokkal, valamint a merészebb komplementer színek használatával, kifinomult berendezéseikkel – olasz, bőrörlemény felhasználásával készült bútorokkal – szolid eleganciát sugallnak.



1014 Budapest, Úri u. 39. • Tel.: 06 1 224 7900 • Fax.: 06 1 201 4903 • info@budacastlehotel.eu • www.budacastlehotel.eu



Helló új életmód!

Ahhoz, hogy megújuljon nem elég elutazni. Kösse össze pihenését élményekkel hegyvidéki életmódszállodánkban! Viszlát mindennapok!

+36 21 300 7204 | szobafoglalas@hotelmatra.hu | www.matrahotel.hu

Zászlóshajó

Európában a kis-, kompakt- és középkategóriás modellekre meg a terepjárókra fókuszál a Kia, Észak-Amerikában azonban ott az új K900 is, a luxus csúcsa.

Európában nem kapható a hatalmas K900. Az alsó légbeömlő széleire kerültek a LED-es menetfények, alattuk ugyancsak diódásak a ködfényszórók. A kiváló minőség alapja, hogy 75 százalékban nagy szilárdságú mikroötvözött acélelemek alkotják az autó rendkívül merev karosszériáját



A vadonatúj Kia K900 több, mint luxusautó: a márka vele ünnepli a Kia Motors America (KMA) 20 éves jubileumát. A Sorento, az Optima és a Cadenza is nagyon fontos része az észak-amerikai kínálatnak, ám a Kia igazi tudását, presztízsét és kényeztető komfortját a K900 testesíti meg. Az 5095 mm hosszú, 1900 mm széles, 1486 mm magas óriás a tigrisorrú hűtőmaszkkal azonnal felismerhetően Kia. Csillogó részleteivel elvarázsol, sok a krómozott elem, jutott belőle a hűtőmaszokra, a lökhárítókra, a küszöbök fölé, az oldalüvegek köré, és a hátsó lámpák közé is. Figyelemre méltó apróság az első sárvédő szellőzője, ahonnan törésvonal vezet a tekintetet az autó szépen ívelő hátulja felé. A V6-osok könnyűfém keréktárcsái 18 colosak, a V8-asokon egy számmal nagyobbak, és utóbbiaknál szériatartozék a 16 egységből álló adaptív

LED-es fényszóró is. A hátsó világítás diódás, a lámpák belső mintázata szépen rimel a kipufogóvégek trapéz formájára. A 3045 mm-es tengelytávval az utastér nagyvonalúan tágas, a puha, valódi bőr-kárpitozás magától értetődő ebben a kategóriában, de a műszerfalat és a fűthető kormányt is e nemes anyag borítja. A dekoráció a vevő ízlése szerint világos platán vagy sötét nyárfa burkolat lehet. A felszerelés luxusautóhoz illően gazdag, már a normál, elektromos deréktámaszos, villanymotoros első ülések is 12 irányban mozgathatók, az állítható ülőlapos komfortfotelek pedig 16-ban, az ajtópanelre ültetett gombokkal. Télen háromfokozatú ülésfűtés, nyáron szellőztető rendszer és hűtés garantálja a komfortos utazást. A Kia K900 sofőrös limuzinként is megállja a helyét: kétszemélyes hátsó kialakítással, VIP-

kivitelben a kartámaszról vezérelhető az automata légkondicionáló, a napfényroló, a két ülés önállóan állítható, fűthető, szellőztethető. Pihentető utazáshoz - akár egy nyugágyynál - az ülőlap előrecsúszatható, a támla kényelmesen hátradönthető, és ami csak a valódi igazgatói autók kiváltsága: a jobb első ülés gombnyomásra előretolható, támlája lehajtható, hogy még több legyen a hely hátul. A pontot az i-re a napfénytető és a koncerttermi hangzású 16 hangszórós, mélysugárzó 900 W-os Lexicon-hifi teszi fel. A legnagyobb Kia mindent tud, amit a luxuskategóriában ma tudni lehet. A fontos adatokról szélvédőre vetítő színes head up kijelző informálja a vezetőt, a sebességtartós adaptív tempomattal, a sávtartó és holtterfigyelő asszisztenssel szinte magától suhan az autópályán, de ha kell, az ütközést

elkerülendő vészfékezésre is képes. Az autó környezetét kamerák és radarok figyelik folyamatosan, s ha baj van, az AVSM-rendszer pillanatok alatt felkészül, hogy minimalizálja egy esetleges baleset következményeit. A Kia K900 remek vezethetőségét, osztályon felüli menetkomfortját elől-hátul egyaránt igényes, oldalanként öt-öt lengőkaros multilink felfüggesztés garantálja. Teljesítményben sincs kompromisszum, a választható kétféle benzínmotor minden elvárásnak maximálisan

Egyértelműek a jelzések, mit és hogyan lehet a kartámaszról irányítani. A főnöki jobb hátsó fotel előtt még tovább növelhető a lábhely az első ülés motoros előretolásával



Divatos a cápauszony antenna, a csomagtér fedelét minden változatnál villanymotor emeli fel és csukja le. Menet közben alig szűrődik be zaj, a remek hangszigeteléshez a különleges, laminált oldalüvegek is hozzájárulnak



Kulcs nélküli kártyás nyitás-indítás jár a K900-hoz. A középkonzolon 9,2 colos a színes kijelző. A kartámasz előtt a fedélzeti menürendszer irányító kontrollere, körülötte a közvetlen elérést biztosító gombok. Sok funkció hangvezérléssel is működtethető, például a navigáció

A VIP hátsó kialakítás akár egy repülőgép első osztálya. Fejedelmi a helykínálat, az ülés kényelmesen hátradönthető, a zavaró napfénytől rolók védenek

megfelel. A kisebb, 3,8 l-es, közvetlen befecskendezéses (GDI), változó szelepvezérlésű (CVVT), váltakozó szívócső-hosszúságú (VIS) V6-os 311 lóereje és 397 Nm forgatónyomtéka nyolcfokozatú automata váltón keresztül jut el a hátsó kerekekig. Ugyanezt a se-

bességváltót, de más áttételezéssel használja a hasonlóan korszerű felépítésű 5,0 l-es V8-as, ami 420 lóerejével és 510 Nm-es nyomatékával méltán a Kia Motors America csúcsmo-
dellje.

Két keréken is tiszta

Hetven év elteltével a Kia visszatér gyökereihez: az egykor kerékpárgyártóként induló márka újkori kétkerekűi modernnek és elektromosak.



A városi váz kialakítású KEB, még sárvédók nélkül

A Kia villamos kerékpárja (Kia Electric Bicycle, KEB) városi és terepkivitelben készült, és a márkától elvárható módon számos újszerű megoldással hoz friss, izgalmas szint a piacra.

A KEB-duó hátsó tengelyét hajtó villanymotor teljesítménye mindössze negyed kilowatt, forgatónyomatéka azonban robogókat megszegyenítő 45 Nm. Az uniós jogszabályokat követő kerékpáron nincs külön gázkar, a rásegítés beindításához a pilóta aktív részvételére van szükség, és 25 km/óránál mindenképpen megszűnik a villanyhajtás - ellenkező esetben motorkerékpárnak minősülne a szerkezet. A 36 V-os lítiumion polimer akkumulátorcsomag kiemelhető a helyéről, és az irodában vagy otthon négy óra alatt teljesen feltölthető. Ezt követően mintegy 40 kilométeren át nyújt támogatást a vezetőnek, így akár külvárosi ingá-

zásra is alkalmas.

A teljes hajtáslánc, beleértve a motort és a kiszerezhető akkumulátorcsomagot is mindössze 20 kilót nyom, így bármelyik KEB könnyen szállítható az eredeti Kia-tartozékok kínálatában megtalálható, e-bringákra méretezett kerékpártartón.

Persze a KEB nem szállításra, hanem használatra teremt, ráadásul nem is akárhogyan: bizonyítva, hogy a kerékpárosvér nem válik vízzé, a pedelec vázát egy forradalmian új eljárás szerint alakították ki a Kia mérnökei.

Miközben a legtöbb kerékpár vázát hidroformázással állítják elő, a Kia namyangi kutató-fejlesztő központjában kidolgozott módszer szerint a KEB-vázakat hegesztőrobotok gyártják, sajtolt fémlamezekből - gyakorlatilag autóiipari normák szerint.

A két modell határozottan eltérő arculatú: a városi alacsony, unisex

vázzal fut, akkumulátorcsomagja a hátsó csomagtartó alatt ül, a 28 colos kerekek mögött sárfogó gumik lebegnek. Jóval sportosabb a 100 mm-es úton mozgó RockShox első teleszkóppal, középen, mélyebben elhelyezett akkumulátorral és 26 colos kerekekkel felszerelt MTB-kivitel. Mindkét prototípus vázát, motorját és akkucsomagját Koreában gyártották. A különböző szerelvények a japán Shimanótól valók, az összeszerelés pedig német.

A Kia egyelőre csak a közönség érdeklődését szeretné felmérni a kerékpárokkal, ám ahogy a márka az autóiiparban is különösen merésznek bizonyult egyes látványos, radikális típusok piacra dobásában, úgy itt is bízhatunk abban, hogy úgy döntenek, elég érett a piac a hetven év távlatából visszatérő Kia-kerékpároknak.



A terepes változat komoly első felfüggesztéssel készült

A villanymotoros kerékpár régebbi, mint gondolnánk: már a XIX. század legvégén megjelentek az elektromos segédhajtású kétkerekűekre vonatkozó első szabadalmak. A különböző hajtási módokat már ekkor végigpróbálták a feltalálók, valódi piaci jelentőségre azonban először csak az 1990-es évek elején tettek szert az e-biciklik, amikor a fejlődésnek induló akkumulátortechnológia és az elektronikus vezérlőegységek elég nagy hatótávot engedtek meg. A következő évtizedben, ha nem is rohamos, de stabil növekedésnek indult a piac, és bár pontos statisztikák nincsenek, ma a világ nagyvárosaiban a teljes kerékpárállomány legalább

10-20 százalékát teheti ki a pedelec (azaz a „pedálos-elektromos” jármű.) Miközben az elektromos kerékpár még a huszonegyedik század kezdeti éveiben is inkább a gazdagok játékszere volt, mára (legalábbis Európa nyugati felében) egyre inkább megfizethető, és ezzel párhuzamosan mind fontosabb szereplőjévé válik az alternatív városi közlekedésnek. Nem véletlenül, hiszen az elektromos kerékpár egyedülálló módon minden más közlekedési eszköznél többet nyújt a XXI. századi városlakóknak: a függetlenség hatalmát, időhatékony testmozgást, környezetbarát mobilitást és a kor hívószavával egybeeső trendi társadalmi megítélést.

Fiatalos, modern, zöld és urbánus: mintha a műfajt pontosan a Kíának találták volna ki. Ha ehhez hozzávesszük, hogy a cég 1944-ben acélcsövek és kerékpárvázak kézigyártásával, majd 1951-től komplett biciklik építésével kezdte, be is zárul a kör: miközben sok autógyártó, prémium és tömegpiaci márkák egyaránt kacérkodnak a villanybringával, kevésnek áll úgy testhez a feladat, mint Korea egyik legrégebbi iparvállalatának. Az idei Genfi Autósalonon nem egy, hanem rögtön két prototípust is felvonultatott a Kia, részben a márka első, teljes értékű, globálisan forgalmazott elektromos autójának, a Soul EV-nek a tiszteletére.

Havon, jégen, dicsőségben



Bravúrosan teljesített a dél-koreai küldöttség a XIV. Téli Olimpiai Játékokon. Ami az érmek számát illeti, érték már el szebb eredményeket, ám a rajongóknak régen lehetett részük ennyi izgalomban.



Kim Yuna sikeres pályafutását ezüstéremmel koronázta meg Szocsiban

A női korcsolyaváltó aranyérmet szerzett

Köszönöm mindenkinek! – mondta hálásan Kim Yuna, amint befejezte szabadon választott gyakorlatát a női műkorcsolya döntőjében. A taps nemcsak tökéleteshez közelítő gyakorlatának, hanem annak a tizenkét évnek is szólt, amelynek végén a többszörös világbajnok, olimpiai bajnok, junior és Grand Prix-aranyérmes végleg szögbe akasztotta a korcsolyáját. Búcsúja kedves sportágától, ami oly sok örömet hozott neki és rajongóinak, annak ellenére ragyogóan sikerült, hogy teljesítményét ezúttal ezüstéremmel díjazta a zsűri. „Ahogy már az olimpia előtt is mondtam: nem az aranyérem a fontos a számomra, hanem maga az olimpiai részvétel, ami értelmet ad fáradásaimnak. Elégedett vagyok, mert megtettem, amit megtehettem” – nyilatkozta sugárzóan boldog arccal a második helyezett Kim Yuna, és pályafutására visszatekintve nem is kételkedhetünk szavaiban. Kim felnőtt sportolóként minden egyes versenyen a dobogón végzett, nevéhez több világrekord is fűződik (ő ért el például elsőként több mint 200 pontot a női műkorcsolyázás történetében), a legkülönfélébb világversenyeken tizenkilenc aranyat, négy ezüst- és három bronzérmet szerzett, korábban juniorként négy ezüst- és tizenegy aranyérem, köztük négy országos bajnoki



cím, négy Grand Prix-győzelem és egy junior világbajnoki cím szegélyezte pályafutását. Kim Yuna búcsúja kétségtelenül a koreai delegáció legnézettebb és legmeghatóbb pillanata volt Szocsiban, ám rajta kívül a további hetven koreai sportoló (huszonötlet több, mint négy évvel ezelőtt, Korea eddigi legsikeresebb olimpiáján, Vancouverben) bőségesen kínált még megható, szívszorító, izgalmas



Korcsolyában teljes volt a koreai siker

és örömteli pillanatokat. Ha Korea és téli olimpia, akkor egyértelműen rövidpályás gyorskorcsolyázás: a téli olimpia fennállása óta rendezett harminckét döntőből tizenhetet nyertek meg az ország sportolói, többet, mint bármelyik más nemzet. A rendkívül izgalmas, drámai fordulatokban gazdag, gyors tempójú sportág idén is szép sikereket ígért, nem véletlen, hogy ez alkalommal is a 111,12 méteres oválpálya mentén szurkolt lehangosabban a koreai tábor. Sportolók pedig bőven adtak okot az ujjongásra. Noha az esélyesnek tartott Shim Suk-hee 1500 méteren második, ezer méteren pedig harmadik lett, a háromezer méteres váltóban, egy rendkívül izgalmas futam végén az ő elképesztő finisével győzött a női csapat. Az arénában tapintani lehetett a túláradó örömből oldódó feszültséget – mert bizony nem mindennapi döntőről volt szó. Park Seung-hi, az ezerméteres egyéni számban olimpiai

vette a vezetést, és ezzel Torino után ismét a dobogó legfelső fokára segítette fel csapatát. Bár Koreában a rövidpályás gyorskorcsolya hagyományosan beárnyékolja a hosszúpályás műfajt, Szocsiban büszkeségre adott okot a férficsapat teljesítménye is. A négy évvel ezelőtt, tízezer méteres távon olimpiai bajnoki címet szerző Joo Hyong-jun, valamint Kim Cheol-min és Lee Seung-hoon alkotta hármas az üldözőverseny selejtezőiben sikeresen verte vissza az oroszok, majd a 2010-es olimpiai bajnok kanadaiak támadását. Így végül a sportág hazájaként jegyzett Hollandia csapatával vívhatták meg a döntőt, ahol 3 perc 40,85 másodperces idővel, 3,14 másodperc hátránnyal az ezüstérmet érdemelték ki.

Noha érmet ezúttal nem szereztek, feltétlenül említést érdemel Korea paralimpiai csapata, amely a játékok első megszervezése, 1992 óta minden alkalommal részt vesz a fogyatékosokkal élő sportolók világversenyén. Huszonhét

Minden korábbinál népesebb volt a koreai csapat



bajnok, ötszáz méteren pedig bronzérmes versenyző az első rajtnál kiugrott, ám aztán hallatlan önfegyelemmel a második próbálkozásnál sikeresen jött el az élen, ahol az utolsó percekig fej fej mellett haladt a koreai és a kínai csapat. Három körrel a befutó előtt úgy tűnt, a nagy riválisnak jut az aranyérem, ám Shim Suk-hee az utolsó ötven méteren embertelen hajrával, külső íven vissza-



A női korcsolyázók kiemelkedő teljesítményt mutattak az olimpián

sportoló négy számban (alpesi síelés, sífutás, jégkorong és curling) állt rajthoz. Különösen látványosak voltak a jégkorongversenyek, ahol Oroszországot, majd Svédországot legyőzve a hetedik helyet szerezte meg a koreai válogatott – de ha valahol, a paralimpián hatványozottan igaz az olimpiai játékok jelmondata: nem a győzelem, hanem a részvétel a fontos.



Értelem és érzelem...

Zupkó István 13 éve áll kapcsolatban a Kiával, és legutóbbi autóvásárlásánál is hű maradt a márkához: pro_cee'd GT-t vett. Az átvételnél tudta meg, hogy ő az első hazai GT-tulaj.

A 2000-es évek elején a Kia elsősorban teherautóival volt jelen a magyar piacon. Ön is illyesmit vett először?

Igen, mivel áru fuvarozással foglalkozom. A Fővárosi Szállítási Vállalat – közismert nevén a Fősped – privatizációjával 1994-ben jött létre a Fősped Tehertaxi Kft., amelynek 1999 óta tulajdonosa és ügyvezetője vagyok. A megörökölt, zömmel korszerűtlen Barkasok lecserélésekor 2001-ben döntöttem a Kia mellett. Éveken keresztül a ceglédi márkakereskedésben vásároltam a platós K2700-as, majd K2500-as kisteherautókat, és nem bántam meg, mert a kötelező szervizeken kívül komoly probléma nem volt velük. Flottánkban ma is hat szimplafülkés K2500-as fut.

Kia személyautót nem is használt?

2004-ig nem. Ekkortól lízingelt a cég egy piros, ötajtós Cerato CRDi-t, ami a személyes használatú autóm lett.

Kellemes benyomás ért, mert szeretem a fürge, temperamentumos kocsikat, és a Cerato az 1,5 l-es turbódízel motorral nagyon virgonc volt. Nyolc évig használtam, csak tavaly határoztam el, hogy lecserélem.

Ekkor döntötte el, hogy az első hazai GT-tulajdonos lesz?

Szó sincs róla, ez nem volt tudatos, véletlenül alakult így, bár nem tagadom, örülök neki. Tavaly nyáron, az egyik internetes autósoldalon olvastam a hírt a pro_cee'd 1,6 l-es, turbós GT-változatáról, és azonnal megdöbbentem. Böngésztem a Kia honlapját, jelentkeztem tesztvezetésre, és a Pappas Autó Magyarország Hunyadi János úti szalonjából hamarosan megkerestek. Egy fehér GT-t próbáltam, és még vissza sem értem a telepre, már tudtam, hogy ő kell nekem. Fehér színben, teljes felszereléssel rendeltem meg...

A GT a hétköznapokban ugyanúgy helytáll, mint a hosszú távú túrákon. Tulajdonosa élvezi a vele töltött időt

...fehérben? De hisz az ön autója piros.

Hosszúra, több hónapra nyúlt a várakozás, és felhívtak, hogy lenne egy gazdagon felszerelt GT, ami itthon van, átvehető, csupán az a bökkenő, hogy piros. Mivel a Cerato is piros volt, és a GT szerintem ebben a színben is remekül mutat, pláne a sötét felnikkel, részemről nem jelentett problémát a váltás, éltem a lehetőséggel. Amikor átadták az autót, akkor tudtam meg, hogy nagy az érdeklődés a GT iránt, már több megrendelést felvettek rá, de én vagyok az első Magyarországon, aki egy pro_cee'd GT kulcsait kapja kézhez.

Idestova fél éve használja, elégedett?

Maximálisan! A külseje lenyűgöző, minden porcikájából sugárzik a szenvedély, és megtehettem, hogy a sportosabb fazonú háromajtós karosszériát válasszam – a gyerekeim még kicsik, és van másik autó is a családban. A felszerelés kényeztet, a motor intelligens kulccsal, gombnyomásra indul, a tetőablakon besüt a nap, kényelmesek az ülések, jók az anyagok, dicsérhető az összeszerelési minőség. Mindezt megfeyjeli a 7 éves Kia-garancia adta nyugalom.

Sokan azt mondják, csak a régi, tradicionális márkák autóihoz lehet érzellemmel kötődni, és a Kia Európában nem számít ilyenek. Egyetért ezzel?

Nem igazán, mert az érzelem nálam ugyanúgy szerepet játszott a vásárláskor, mint az értelem. Ez egy 204 lovas, tehát igen erős, ráadásul attraktív megjelenésű gép, sokan megnézik az utcán, nemritkán prémiumnak mondott márkákból. 24 éve vezetek, sportosan, lendületesen, és mivel nem vagyok közúti duhaj, a GT remek kompromisszum a stílusomhoz. Robbanékony, öröm vele az előzés, nemrég pedig egy olaszországi úton bizonyította, hogy a hosszú távú komforttal sincs gond. Mint minden autó, a Kia is használati tárgy, kötődöm hozzá, jó ránézni, jó vezetni, szóval ez az érzés nem a „tradicionális márkák” kiváltsága. Az egyetlen, amitől a hazai utak miatt félttem, azok a 18 colos felnik és az alacsony oldalfalú gumik, de tévedtem, remek a felfüggesztés, élvezet minden perc, amit a volán mögött töltök.

Tudja, hogy meddig?

Öt évig biztosan marad ez a GT, aztán majd meglátom, milyen lehetőségeim adódnak. A feleségem autóját viszont hamarosan cserélni kell, kompakt terepjárót szeretne, amiben elférnek a gyerekek, és jól is néz ki. Már van is ötletem: a Kia Sportage...



Feltűnő vonalak, a GT-t sokan megnézik az utcán

Gondűzők

*Meghálálja az autót, ha törődünk vele.
A kötelező szervizek mellett fontos, hogy jusson idő
a rendszeres karbantartásra, ápolásra is.*

Ahhoz, hogy hosszú évekig élvezzük az autónk nyújtotta biztonságot és komfortot, gondoskodnunk kell róla: rendszeresen vigyük el a márkaszervizbe, ahol a szakemberek átnézik, ellenőrzik, elvégzik a szükséges folyadék- és alkatrészcsereket. Főleg tél előtt és a tavasz beköszöntével ajánlatos meglátogatni egy márkaszervizt: télen a fagy, a tartós hideg és a latyakos, saras viszonyok miatt igénylik az autók a felkészítést, a meleg idő elérkeztevel pedig a nyári üzemre való „átállás” vár a szereplőkre. Nem véletlen, hogy éppen ezekben az időszakokban találkozhatunk különféle szervizkampányokkal, éppen azért, hogy az autótulajdonosok ne felejtsék el: megéri bevinni a családi kedvencet szemlére. Cikkünkben összegezzük az elvégzendő feladatokat, és bemutatjuk, milyen fontos munkát végeznek a márkaszervizek.

Rögtön az elején visszautalunk a téli karbantartásra. Sokan elfeledkeznek arról, hogy ősszel az ablakmosó

tartályba fagyálló koncentrátumot öntsenek. Akkor jön a kellemetlen meglepetés, amikor beköszönt a tartós hideg: a tartályba és sajnos a szivattyúba is belefagy a víz, utóbbi cseréje nem olcsó multság, és gyakran csak a tartállyal együtt megoldható. Tavasszal nyári szélvédőmosót használunk, ebben olyan adalék van, ami megkönnyíti az üvegre ragadó bogártetemek eltávolítását. Az ablaktörlő lapátok cseréje is aktuálisá válhat a tél után. A törlőgumit károsítja, ha rendszeresen odafagy az üvegre, de a gyakoribb használat miatt is gyorsan kopik a felülete. Jelzi a csere idejét, hogy sötétben, esőben zavaróan csillognak az üvegen a fények (elkeni a gumi a nedvességet), a nyirkorgás és csikozás pedig egyértelműen az elhasználódás jele. A Kia valamennyi modelljéhez kínál gyári ablaktörlő szettet, célszerű a kötelező szerviz alkalmával ezek cseréjét is elvégeztetni.

Március és április a nyári gumi felrakásának ideje, ugyanakkor a

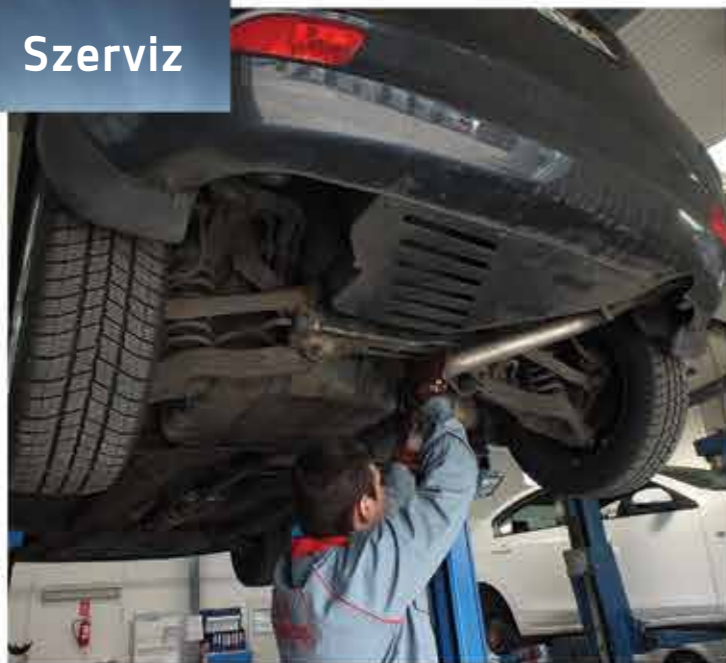
futómű-beállítás is. Sokan nem tudják, mert egyszerűen nem érzik, hogy elállított a futómű, pedig elég egy méretes kátyú vagy egy padkázás, hogy ez megtörténjen. A következmény akár néhány ezer kilométer után látszik: félrekopik a gumiabroncs, és dobhatjuk is a kukába. Ráadásul az autó biztonsága is romlik, vészfékezéskor például keresztbe állhat az úton a megváltozott futómű-geometria miatt. A felfüggesztések beállítására felkészültek a márkaszervizek, a legmodernebb precíziós eszközökkel és igény esetén alkatrészcserevel tökéletesen helyrehozzák az autót. Az abroncsoknál természetesen nemcsak a rendellenes kopásra, az öregedésre és a profilmélységre is figyelni kell. Őt-hat szezon után célszerű a gumikat újra cserélni, a nyáriknál 3, a télieknél 4 mm a minimális mintavastagság, ami még elég a biztonságos közlekedéshez. A Kia-márkaszervizek nem csupán a kerekek cseréjét, az éppen nem használtak tárolását is vállalják.



Az olajcsere nem vicc: amennyiben elmulasztjuk, vagy nem az előírásoknak megfelelő olajat töltünk a motorba, hosszú távon komoly meghibásodásokat kockáztatunk. Az olajsztintet ajánlott rendszeresen ellenőrizni

Koszorús légszűrővel a motor nem működik tökéletesen. Nem érdemes a névteleneket megvenni: a gyári ár/érték aránya messze felülmúlja a filléres pótfiltterekét





A márkaszervizben átnézik a kipufogót, a felfüggesztéseket és a padlólemez is. Semmilyen sérülés vagy hiba nem maradhat rejtve

A téli időszakban a sós nedves, latyakos utak következtében makacs koszréteg rakódik le az autók karosszériáján. Megéri rendszeresen nagy nyomású kézimóssóval letisztítani nem kizárólag a karosszériát, hanem a felniket, a gumikat, a küszöbök alsó részét, valamint a futómű hozzáférhető elemeit és a kerékjáratok belső peremét is. Hatékony és akár egy évre tartós védelmet adó megoldás az úgynevezett nanotechnológias felületkezelés: a szemmel láthatatlan bevonaton nem tud megtapadni a kosz és a nedvesség. A kezelésről érdemes tájékoztatást kérni valamelyik Kia-márkakereskedéstől, a szakemberek szívesen adnak tanácsot a hozzájuk forduló autótulajdonosoknak. A karban-

tartások egyik alapvető eleme az átvizsgálás. Amikor megérkezünk egy Kia-szervizbe, a szerelők azonnal kezelésbe veszik az autót: átnézik a karosszériát, a gumikat, a felniket, a futóművet és természetesen a motorteret. Mindent rögzítenek a számítógépes munkalapon, s rögtön tudják, hogy mik azok a lépések, amiket az adott kilométerfutásnál meg kell tenniük. Az olajcsere egyszerűnek tűnik, ám a hozzá nem értők könnyen elronthatják. A gyárak előírják az alkalmazható kenőanyagok paramétereit, aki eltér azoktól, drágán javítható meghibásodásokat is okozhat. Igaz, a gond általában több tízezer kilométer után derül csak ki, így a jellemzően számlát nem adó fusziszerviznél utólag nem találunk

majd felelőst. Nem mellékes az olajszűrő és a levegőszűrő sem, ezeknél a néhány ezer forintos alkatrészekenél is számít, hogy a legjobbat, azaz a gyárit válasszuk; felépítésével és élettartamával ez igazodik legjobban a motortervezők elképzeléseivel. Van még egy igen lényeges része a kötelező szerviznek. Az autó központi számítógépét rákapcsolják a szerviz komputerére, és kiolvassák az esetleges tárolt hibaüzeneteket. Ha minden rendben, még nem feltétlenül ér véget a munka. A gyárak folyamatosan fejlesztenek, nemcsak alkatrészt, de például programokat is. Ha egy adott típushoz készült új verziójú szoftver, azt a szervizben (természetesen térítésmentesen) rátöltik az autó „agyára”. Ugyanígy az ellenőrző

A gyári féktárcsa és fékbetét nemcsak élettartamban tud többet az utángyártottnál, hatékonyabban is lassít; akár méterekkel hamarabb megállhatunk vele, mint az ismeretlen, esetleg be sem vizsgált alkatrészekkel

szervizeken beépíthetnek továbbfejlesztett alkatrészeket is, vagy sort keríthetnek azokra a karosszériaellenőrzésekre, amelyekből kiderül: keletkezett-e olyan sérülés például az autó alján, amit kezelni kell. Ne hagyjuk ki a sorból a klímaberendezést sem. Amikor egyébként nincs baj a rendszerrel, csak a nedves közegben elszaporodó gombák és baktériumok elpusztítására kell fókuszálni. Kétféle kezelést választhatunk: az ózont (ez fertőtleníti és illatosít is), vagy a klasszikus aktív habost, utóbbi gyorsabban elvégezhető. Klímatisztításakor magától értetődik a pollenszűrő cseréje is. Az akkumulátor ellenőrzése szintén része a munkának, a mai elektronikus tesz-

terekkel azt is fel tudják mérni, hogy várhatóan meddig bírja még az autóban lévő telep. Így elkerülhetjük azt a bosszantó helyzetet, hogy robog-nánk a dolgunkra, de az előregeedett akksi miatt nem mozdul az autó. Ha cserélni kell: a Kia kiváló minőségű, hosszú élettartamú akkumulátorokat kínál minden típushoz. Az elektromos rendszerben a világítás is kiemelten fontos, nem csak a minőség és a gyári Kia izzók hosszú élettartama, hanem a beszerelés szakszerűsége miatt is. A rosszul beszerelt izzó vakítja a szembejövőket, és nem is lát jól vele az autós! A fényszórók helyes beállítását is ajánlatos a márkaszervízre bízni.

Sudokumegfejtés

A 60. oldalon található rejtvények megoldása:



Kicsit könnyű:

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

Elég nehéz:

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

Ez már nehéz:

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

A harmónia itala

Lebilincselő táj, teaültetvényekkel
A helyiek számos fesztivált is szerveznek,
ezek kiváló alkalmak a koreai teakultúra megismerésére

Testünk, lelkünk felüdül a tradicionális zöldteától, amit évszázadokkal ezelőtt a buddhisták honosítottak meg Koreában.



Világszerte szívesen fogyasztják a zöldteát, nemcsak íze miatt, hanem mert egészséges, s mert ebben a teatípusban a legkevesebb a koffein



Számos cég készít teaport. Magyarországon is kaphatók koreai eredetű teák, megéri többfélét kipróbálni. Ma már hideg üdítőként, többféle ízesítéssel is népszerű a zöldtea



Sokaknak a megélhetést, másoknak a zamatot nedűt jelentik az aprócska levelek. A tea a kávéval folytat nagy harcot, utóbbi most talán divatosabb

A koreai teázás szabályai kevésbé merevek, mint Japánban, sok koreai családban a hagyományok szerint megtartott teázás az ünnepek szerves része

óceáni éghajlat találkozásánál fekvő területen reggelente nagyon gyakran képződik köd, ez kiváló természetes árnyékot képez, amire a teacserjéknek szükségük van. Ugyanakkor délután éppen úgy süt a nap, ahogy az a legjobb a növényeknek. Még a japán szakemberek is hamar rájöttek, hogy kevés ehhez foghatóan ideális teatermesztésre való hely létezik a világon. A koreai háború kissé visszavetette a fejlesztéseket, ám a hatvanas évektől folyamatosan növelték a megművelt földek méretét, és az ültetvényekkel együtt a feldolgozóipar is látványosan fejlődött. Egy, a kétezres évek első évtizedében készült kimutatás szerint több mint 1300 ültetvény van a Boseong-térségben, összesen közel 1200 hektáron. Évente csaknem 7000 tonnányi termést gyűjtenek be, e rendkívüli mennyiségből pedig mintegy 1400 tonna

eit is, valamint allergiás tünetekre hatékony ellenszer. Remekül helyre teszi az emésztést, rendezi a bélműködést, jótékonyan befolyásolja a magas vérnyomást és a koleszterin-anyagcserét. Az agyvérség és az érlemeszesedés megelőzésére úgyszintén ajánlják. Kínai kutatások alátámasztották, hogy az epe-, vese- és a különféle hólyagkövek kialakulását is visszaszorítja, s nem mellékes, hogy gazdag C-vitaminban. A zöldteát előszeretettel nevezik szűzteaának is, mivel a szüretelést követően szinte nem is kezelik. Az üzletek polcaira tett teát a levelek azonnali hevítése vagy gőzölése útján állítják elő, ezekkel az eljárásokkal sikeresen megállíthatók az oxidációs folyamatok, az erjedés, ezáltal a levél megtartja természetes élénkzöld színét. A tea a koreai gasztronómiában is fontos szerepet tölt be.

elnevezésekben is megjelenik, és hatással van a teaital ízére, aromájára. Először április 20. előtt mennek a földekre a szüretelők, az ebben az időszakban leszedett levelek még nem fejlődtek ki teljesen, így a belőlük készült tea kevésbé keserű, sokkal ízletesebb, mint a teljesen beérett levelekből készített. Az áprilisi Ujeon névvel illetett tea a legkülönlegesebb és a legdrágább, egyetlen adag elkészítéséhez való porció ára meghaladhatja az 1000 wont (100 won: 22 forint) is. Május eleje az igazán nagy szüret ideje, az ekkor betakarított teából a Sejak, a Jungjak és a Daejak fantázianévű tea készül, ez a sorrend a minőségben és az árban is. És akkor még nem meséltünk a klasszikus teaszertartásról. Ennek rituáléja is a buddhista szerzetesekhez kötődik, akik egykor a meditáció és az elmélyülés elősegítésére tartották a „panyaro”, azaz

Utazzunk egy kicsit! Természetesen Dél-Korea a cél, de nem az északi határhoz közel fekvő Szöul, hanem a délkeleti régió, a Japán- és a Sárga-tengerrel is határos, különleges hangulatú és mesés tájairól ismert Dél-Csolla tartomány, a félsziget legdélebb fekvő területe. A hosszú utazás felejthetetlen élményekkel kárpótol, hiszen itt, Boseong megyében találjuk Korea világhírű zöldtea-ültetvényeit. Amikor az ember megérkezik, és elé tárul a vidék, belekáprázik a szeme. Amerre csak ellát, a hegyek és völgyek, magas cédrusfák alkotta tájban mindent harsány zöld „szőnyeg”

borít, mögöttük pedig éles kontrasztként felbukkan az égszínkéi tenger. A teaültetvények hangulata talán Toscana szőlő- és olivaligeteihez hasonlítható leginkább, ugyanakkor a magas páratartalom miatt úgy érezzük, mintha egy őserdő kapujában állnánk. Koreai források azt írják, hogy már időszámításunk előtt 369-ből maradtak fenn emlékek a zöldteáról, a Baekjae-dinasztia idején is fogyasztották. Először a Daewonsa buddhista szerzetesek ültettek teacserjéket Mundeog hegyoldalain i.e. 500 körül, ezeken a területeken ma is teát találunk. A Krisztus után 935-től uralkodó

Goryeo-dinasztia idején már nem csak a királyi palotában volt közkedvelt szomjoltó a kellemes aromájú nedű, szélesebb körben is előszeretettel fogyasztották. A huszadik század első harmadában indult meg a fejlődés, ekkortól az addig kisméretű tea-farmokat új szemlélettel jelentős méretű ültetvényekké növelték. Az első nagyobb, 30 hektáros telepítés a Kyeongseong Chemical társaság nevéhez fűződik, 1939-ben. Rájöttek, hogy a vastag, termékeny talaj ideális a teának, ráadásul a csapadékvízből is csak annyi marad a felszínen, amennyi kell, a többi könnyen elfolyik. A kontinentális és az

szárazított zöldtealevél készül. Mostanában sötét felhők gyülekeznek a teatermesztők és -gyártók felett, mert Koreában is egyre népszerűbbek az úgynevezett coffeshop-ok, azaz a kávéboltok, s a megváltozott szokásokkal egyre csökken a zöldtea piaca. Korea és a többi teanagyhatalom is igyekszik kitörni az egyre divatosabb kávé „árnyékából”, elsősorban a zöldtea egészségességét hangsúlyozva. Tele van az emberi szervezet számára értékes anyagokkal, ilyen a katekin nevű észter, ami csökkenti a testzsírmennyiséget, és egyes kutatások szerint a különféle daganatos betegségek kialakulásának esély-

Használják desszertekhez, édes tésztafélékhez, fagyalt ízesítéséhez, akár levesekhez. Egy igazán különleges felhasználási módja is ismert Koreában. A fiatal, 60-70 kilós kocát 60 napig speciális, zöldteában gazdag táppal etetik, amíg el nem éri a 100-110 kilós tömeget. A zöldtea aromája beivódik a malac zsenge húsába, amely ráadásul a különleges kosznak köszönhetően sokkal kevésbé zsíros, mint a hagyományos étrenden tartott társaié. A különféle receptek alapján elkészített zöldteás malachús kedvelt csemege Koreában. A tealevelek szüretelése más-más időpontokban történik, ez az

a „bölcesség harmata” névvel illetett ceremóniát, amely a zöldtea elkészítését, felszolgálatát és elfogyasztását jelenti. A teához csak tiszta forrásvizet szabad használni, amit felforrósítanak. Vigyáznak, nehogy túlhevítsék, különben nem adja ki a tea a legjobb zamatát. Fontos, hogy a teát egymás után háromszor öntik fel. A teaszertartáshoz használt koreai teáskészlet része egy állvány, egy kanna, két kisebb tálka, valamint öt csésze és a hozzájuk tartozó fa csészealjok.

A múlt története,



A Do Dance-csoport idén egy pansori operarészletet is előadott Magyarországon

a ma nyelvén

A papírmaszka a Do Dance jellegzetes kelléke



A táncgyűttes új mûsora hat, nagyon eltérő táncszínházi stílusból építkezik

Egy év alatt immár másodszer lépett fel Magyarországon a koreai Do Dance társulata. Tagadhatatlan sikerük két pilléren nyugszik: a művészetüket megalapozó, évszázados tradíciókon, és a modern témákat és showelemeket is befogadó koreográfián



Bang Hai Ja, a „fény festője”



Bang Hai Ja, a belső harmónia művésze

Ha hazánk kultúráját, történelmét, értékeit és kétségeit távoli világokban szeretnénk elmesélni, nem választhatunk szebb, alkalmasabb, hatásosabb közeget erre a mindenkihez egyetemes nyelven szólóknál: a zenénél és a vizuális művészeteknél. Jól tudja ezt a Do Dance társulata is, amely egyedülálló sikertörténetként egy éven belül kétszer is ellátogatott Magyarországra, hogy két különböző műsorával betekintést adjon a koreai nép történelmébe, jelenébe, mindennapjaiba. Sikerük egyben a befogadó magyar közönség jó érzékét is dicséri, hiszen műfajuk legnagyobbjairól van szó: az idén hétéves Do Dance társulat szinte a megalapításától fogva élvezi Jeonju támogatását, a nagy múltú, élénk kulturális és művészeti életű, „legkoreaiabb város” utazó nagykövetei között tartják számon őket. A Do Dance nem ragaszkodik szigorúan egyetlen stílusirányzathoz sem, előadásai a hagyományos és a modern művészetek bonyolult szövevényére épülnek. Öten mozognak, élnek a színpadon, ők mesélik el a test nyelvén, a kalligráfia, a tánc és a videoművészet elemeit is bevetve a koreai kultúrtörténetből merített történeteket, és azokkal együtt valós érzelmeket is megjelenítenek, olykor mély filozófiai gondolatokat közölnek.

A Do Dance első magyarországi előadásán, a Bibim Arirang produkcióban a koreai kultúrorökség két, hagyományosan egyáltalán nem színpadra kívánczó elemének, egy népszerű rizses ételnek (bibimbap) és a rizspapírnak (hanji) a születését mesélték el, a hetvenes évek Koreájának keretébe helyezve. A táncosok kosztümjei nem hétköznapi ruhák voltak: hanjiból, türelmes kézi munkával készültek, intim kapcsolatot

építve ki előadó és előadás, valóság és reprezentáció között.

Tavalyi programjuk elsőprő sikere után kevésbé konkrét, mesészerű forgataggal tért vissza Magyarországra idén év elején a Do Dance. Új műsoruk hat, nagyon eltérő táncszínházi felfogást képvisel. Felváltva elevenednek meg a színpadon Korea tradicionális előadóműfajai, mindenekelőtt a pansori. A koreai kultúra egyik legnagyobb becsben tartott kincse egyfajta népi opera. A kötött történetet elmesélő, eredeti felfogásában kétszereplős zenés színház utánozhatatlan hangzással, sajátos ritmusvilággal és egyedi énektechnikával adja elő a darabokat. A napjainkra fennmaradt, öt pansori opera ma az UNESCO kulturális világörökségének része, ezek közül választották ki a szívszorító szerelmi történetet, a Chunhyangját a táncosok. A feudális Korea társadalmi berendezkedésére rávilágító mese egy erkölcsös, hűséges lány tragikus véget érő történetét meséli el a klasszikus pansori akár négy-ötórás előadásával szemben a modern kornak jobban megfelelő, koncentrált formában. Mielőtt azonban a pansori adaptációja színre került volna, öt másik táncos darabot élvezhettünk a hanjiköntösekben visszatérő előadóktól. Korea legjobb színpadi előadásait hozta el a társulat, az 1968-as mexikói olimpián nagy sikert arató Legyezőtáncról a Kim Baek-bong moderntáncvirtuóz előadásából táplálkozó, ütős hangszerekkel kísért Jangóg. A Do Dance stílusokon átívelő utazása időben és térben keresztül-kasul szelte Koreát, a hajnali pirkadat varázsától az írás nemes mesterségén át a vidéki piaci vásárok forgatagáig semmihez sem fogható látványosságban volt része a különleges előadás nézőinek. ■

A fény tánca

A koreai táncszínház legfelkapotabb képviselőinek előadása után egy másik „tánc”, a fény tánca is megjelent Budapesten. A nemzetközileg ismert Bang Hai Ja tárlata a koreai absztrakt képzőművészet nálunk kevésbé ismert világába kalauzolta el a látogatót. A több mint fél évszázados alkotó műltra visszatekintő, hetven kiállítást maga mögött tudó Bang Hai Ja a „fény festőművészeként” szerzett magának nevet és rangot. És valóban: a művésznő a természetes színek, alapanyagok és különböző festészeti módszerek ötvözésével alkotja meg a fény világát. Az általa teremtett fényben fellelhető egyfajta sajátos harmónia, a művész élete, a „belső mosoly”, a fény lélegzete, az időn felülemelkedő örökkévalóság utáni kutatás jelenik meg műveiben. Bang Hai Ja festményei spirituálisak, képi világa újszerű, megtaláljuk benne a költészetet, a zenét és a testetlen lélek rezonanciáját. Alkotásai a meditáció és az elmékedés világába visznek minket, általuk újra felfedezhetjük önmagunkban a rég elfelejtett belső fényt – írják róla elismerően nemzetközi kritikusi.

Mércét állít



Stílusos és remek képességekkel felvértezett kihívó érkezett a középkategóriába. A felfrissített Optima borsot tör a konkurensok orra alá.

Csak igazán ütőképes autóval lehet jó eladási eredményeket elérni, főleg az európai piacon. A Kia 2010-ben indította útjára a közelmúltban megfiatalított Optimát, és bebizonyította, hogy ismeri a siker receptjét. Mutató formát tervezett a világhírű designer, Peter Schreyer (akit azóta már a cég egyik vezetőjének is megválasztottak). Dinamikus és egyedi megjelenését még izgalmasabbá tették a legutóbbi lehetőleg módosítások: az átrajzolt, nappali LED-fénycsikkal

összepárosított fényszórók, az új lökhárítók és felnik, a módosított hűtőmaszk. Ahogy kinyitjuk a széles ajtókat, az elegáns szalonok jutnak eszünkbe. A bézs-szürke-barna-fekete színek kombinációja remekül passzol nemcsak a külső barna metál árnyalathoz, az autó, sportosan elegáns karakteréhez is. Első ülései remek formájúak, hosszú távon is kényelmesek, ugyanakkor kanyarokban is példásan tartanak. Az EX Premium-szintnél magától értetődőek az olyan kényelmi szolgál-

Elegáns, egyedi megjelenésű az Optima. A formafrissítéssel a fényszóró házába költözött a nappali LED-fény, a ködlámpa pedig a cee'd GT-hez hasonló formában szintén LED-ekkel világít. A fordulókör átmérője mindössze 10,9 méter

tatások, mint az elektromos ülésállítás és a szintén elektromos deréktámasz, de a nagyobb kategóriákra jellemző ülészellőztetés is kényeztethet. Jó érzés megfogni a puha bőrkormányt, végigfuttatni a tekintetünket a Super Vision műszeregységen, a középkonzol logikusan elrendezett kezelőszervein vagy az igényesen varrt bőrözött kereten, ami körbefogja a vezető felé fordított pultot. Akár kis növésű a sofőr, akár langaléta, nem lesz problémája az elhelyezkedéssel: a középkonzol nem zavarja a térket, az ideális kormány-pedál-ülés távolságot könnyen megtalálhatja. Mindenütt látszik a gondos összeszerelés, a magas minőségre utal, hogy menet közben egyetlen zörrenés sem jön a kárpitok felől. Tágas nyílás vezet a második sorba, az ülőlapot úgy formázták, hogy ketten főúri kényelemben elhelyezkedhetnek, de akár hárman is utazhassanak itt. Előzékenyen kicsi a középső padlómerovítés, hatalmas a hely a lábaknak, és méretes a fejtér, pedig a kupés tetőkialakításból nem erre gondolnánk. Nem hiányzik a középső kartámasz, az első üléstámlákra zsebeket varrtak, az ajtókon találjuk a hátsó ülésfűtés kapcsolóit. Gondoltak azokra is, akik úti holmikat, kacsákat visznek magukkal, hiszen rengeteg praktikus rekeszt, fiókot, üreget lehet használni a fedélzeten.



Harmonikus látvány a kupés forma. A hátsó lámpák is átalakultak a frissítéssel, a csúcskivitelre sportos lökhárítókat és 18 colos felniket szerelnek



Joggal érzi úgy az ember, hogy luxuskihasználást kap: bőrhuzatú műszerfalperem, okos fedélzeti rendszer navigációval, tolatókamerával, tempomat, kulcs nélküli indítás, elektromos kézifék és természetesen automata váltó, amit a kormány mögötti fülékkel is kapcsolgathatunk

Elektromosan állíthatók az első ülések, a vezetőé előzékenyen hátracsúszik, ha leállítjuk a motort. A minőségi bőrkárpitok alatt szellőztetőrendszer is van

McPherson, hátul multilink rendszert terveztek hozzá, mondhatjuk, hogy tökéletesen oldották meg a feladatot. Ahhoz képest, hogy 18 colos, peres gumikon fut, nem jut róla eszünkbe sem a kemény, sem a fapados jelző. Épp ellenkezőleg: kifejezetten kíméletesen bánik az úthibákkal, finoman és csendesen gördül át még a budapesti rossz szakaszokon is, rugózása ideális átmenet a sportos és a komfortos között. Kanyarban lehet vele vagánykodni, mert egyrészt példamutatóan, orrát finoman a külső ív felé tolvá viselkedik, másrészt biztonságos is, mivel sosem éreztük, hogy megtréfálna bármilyen rosszindulatú reakcióval. Négytárcsás fékrendszere igazán beleváló, ahogy a háromfordulatos, elektromos szervós volánja is precíz, közvetlen, jó visszajelzésekkel és kormányzási erővel.

Fenekében 505 l-es csomagteret képeztek ki, az osztott támladöntés lehetősége a sok cuccot szállítóknak jelenthet örömet.

Jó hallgatni, ahogy az ajtók tompa puffanással záródnak, de talán még jobb élvezni a csendet, ami a remekül szigetelt utastérben minden körülmények között velünk van. Füllel alig érzékelhető, amikor a nyomógombbal életre keltjük az 1,7-es közös csöves turbódízel, visszafogott surrogással, egyenletesen, vibrációk nélkül jár. Mivel hatfokozatú, okos és vajpuha működésű automata váltóval párosították, a vezetőnek csak annyi a dolga, hogy a kart „D”-be húzza, és már indulhat is az utazás. Ha Eco-programra váltunk, és a gázpedállal is finoman bánunk, a váltó is a takarékos üzemhez igazodva kapcsolgat fel, majd fékezéskor, lassításkor ügyesen vissza. Ennél a beállításnál sem kell

lemondanunk a dinamikus gyorsításokról, hiszen a motor 320 Nm csúcnyomatékát bármikor előcsalogathatjuk. Persze ha inkább kiélveznénk az Optimában rejlő lehetőségeket, válasszuk a Sport-beállítást, mert akkor a váltó programja is módosul, s még több öröme lesz a 136 lovas négyhengeresben. Külön kiváltság, hogy Forma-1-es pilótákhoz hasonlóan a kormány mögötti fülékkel magunk is barangolhatunk a hat fokozat között, vagyis adott a választás lehetősége: átadjuk magunkat az automata kényelmének, vagy gépészkedünk...

Akárhogy is döntünk, egy biztos: nem lesz okunk panaszra a gép étvágyát illetően, a 6,0 l/100 km vegyes fogyasztás kiemelkedően jónak számít az 1,5 tonnás középkategóriástól. Az előbb említett remek tulajdonságokat tovább fűszerezi a futómű. Elöl segédváz



Szinte akkora a lábtér, mint egy nyújtott tengelytávú luxusmodellben. Középen pohártartós a kartámasz



Nem spóroltak a zsebekkel, és az ajtók kárpitozása is színvonalas. Mindegyik elektromos ablakemelő egyérintéssel



Kosztűrő kárpittal kibélelt csomagterbe tehetjük a koffereket. Nagy szó, hogy a padló alá teljes értékű pótkereket rejtettek



Kényelmes könyöklő, alatta üreg, előtte fedéllel takarható pohártartó. A váltókar előtt balra az elektromos kézifék és az Auto Hold (megálláskor fék nélkül is egy helyben tartja az autót) kapcsolója látszik

Egyenletesen és csendesen jár a dizel, menet közben még magasabb fordulatszám-tartományokban is csak alig hallani, hogy dolgozik

A kormánytól balra lévő panelen találjuk többek között a remekül segítő sávtartó asszisztens, az automata parkolósegéd és a holtérfigyelő kapcsolóit is

Az új Optima EX Premium változata minden földi jóval, többek között nyolc irányban elektromosan állítható vezetőüléssel, kétfázisú automata klímával, xenon- és kanyarfénnyel, LED-es ködlámpával, első-hátsó parkolóradarral, különleges Infinity-hangrendszerrel, és bőrüléssel is kényeztet. Így nem lesz nehéz dolga a hódítással!

Műszaki adatok

Motor, erőátvitel

Soros, négyhengeres, közöscsöves turbódizel, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely, hengereként négy szelep. Hatfokozatú bolygóműves automata váltó. Hengerűrtartalom: 1685 cm³. Furat x löket: 77,2x90,0 mm. Teljesítmény: 136 LE/100 kW (4000/perc fordulaton). Nyomaték: 320 Nm (2000-2500/perc fordulaton).

Karosszéria, futómű

Négyajtós, ötüléses, önördő acélkarosszéria. Elöl segédvázaz McPherson, hátul multilink felfüggesztés. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, ESP. Háromfordulatos, fogaslécés, elektromos rásegítésű szervokormány.

Méret

Hosszúság x szélesség x magasság: 4845x1830x1455 mm. Tengelytáv: 2795 mm. Csomagtér: 505 l. Gumiméret: 225/45 R18.

Menetteljesítmények

Végsebesség: 197 km/óra. Gyorsulás (0-100 km/h): 11,6 s. Fogyasztás (vegyes): 6,0 l/100 km. CO₂: 158 g/km.

GOKART HOTEL ★★★★★
KECSKEMÉT

KIKAPCSOLÓDÁS, ÉLMÉNY ÉS SPORT EGY HELYEN

A négy csillagos **Gokart Hotel** – a Dél-Alföld egyik legismertebb technikai fellegvárának, a kecskeméti **BirizdoKart komplexumnak** részeként – kiváló helyszínt biztosít akár **több napos céges csapatépítők, meetingek, továbbképzések, családi és baráti rendezvények megszervezésére és lebonyolítására.**

- Hangulatos magyaros étterem és bár • Ingyenes parkolási lehetőség •
- Igény szerint garázs • Három különterem technikai eszközökkel •
- Gokartozási, motorozási lehetőség profi gokartosoknak és motorosoknak •
- Valamint kezdő, adrenalinra vágyó sofőröknek • Jégkorcsolyázási lehetőség •
- Ingyenes WIFI-csatlakozás a szobákban és közösségi termekben •
- Készpénzfizetés, bankkártya és SZÉP kártya elfogadás a helyszínen •

GOKART HOTEL

6000 Kecskemét, Szent László krt. 64.
GPS 46.88264, 19.697355
Telefon: (+36)76-505-175, Fax: (+36)76-505-174
E-mail: info@gokarthotel.hu

www.gokarthotel.hu



Hotel Sopron ★★★★★



MESENYÁR – HATÁRON TÚL

2014. 04. 15 – 10. 15.

Egy mesés vakáció, igazi családi kikapcsolódás ausztriai programokkal kicsiknek és nagyoknak!

A csomag ára 2 felnőtt és két 12 év alatti gyermek esetén:

147.600 Ft / család / 3 éj

ÉDES KÍSÉRTÉS

2014. 01. 02 – 12.20.

Töltsön el egy fantasztikus hétvégét szállodánkban, kóstoljon bele a soproni csokoládé manufaktúra remekeibe, kényeztesse magát egy közeli szépség centrumban.

24.900 Ft / fő / 2 éj

www.hotelsopron.hu • www.facebook.com/hotelsopron

Sopron, Fővényverem 7. • Tel.: +36 99/512 261 • info@hotelsopron.hu





Igazi vagány

Vezetésre csábít a vonzó túrakupé. Dízelmotorral, automata váltóval próbáltuk ki a pro_cee'det.

Amikor a Kia cee'd második generációja megjelent a piacon, már tudni lehetett, hogy szerte a világban nagy siker lesz. Technikája, formája, biztonsága, kényelme mind az alsó-középkategória elitjébe emeli. Adottak voltak tehát a kiváló alapok egy kupéhoz, és a Kia itt sem tudott hibázni. Már az előző pro_cee'd is önálló egyéniség volt, a nemrégiben piacra lépett új széria pedig rátett még egy lapáttal. Ügyes munkát végeztek a formatervezők, rögtön látszik rajta, hogy a Kia-családhoz tartozik, a cee'd-rokonság is egyértelmű, de mégis teljesen egyéni szint visz a palettára. Karak-

terjegyei közül a magasra emelkedő övonalat és a markáns, dögös fenékrészt emelnénk ki először: a legszebb gran turismós hagyományokat juttatja az eszünkbe. Szép a hosszú oldalajtó és a mögé tett oldalablak együttese, és ne feledkezzünk meg a már messziről felismerhető frontrészről a hosszan elnyújtott fényszórókkal és a Kia-védjegynek számító egyedí hűtőmaszkkal. Nagyon jól áll neki a Techno Orange-fényezés, kiemeli dinamikus vonalait. Szélesre tárulnak az ajtók, könnyű beszállni. Jól oldaltartással, hosszú távon is kényelmes párnázattal csábítanak az első

ülések, bármilyen testalkatú sofőr kiválóan el tud helyezkedni. Ahogy körbenézünk, az az érzésünk, hogy mintha ránk szabták volna a teret. Puha műanyagokból építkező, letisztult műszerpultján nem kell semmit sem keresgélni, a multifunkciós kormány kapcsolói egyértelműek, a kétfázisú klíma vezérlése, az audiorendszer vagy a fedélzeti számítógép használata magától értetődő. Hangulatos a kárpitozás, jó, hogy az ajtókon és a két ülés között puha felületű könyöklőn nyugtathatjuk karunkat. Illenek a pro_cee'dhez a zongoralak-fekete betétek, amik nemcsak a műszerfalon, de a kormányon és a váltógombon is megjelennek. Meggyőző a minőség: a precíz összeszerelést, a keskeny és egyenes résezést is ki kell emelnünk. Ügyesen gazdálkodtak a tervezők a belső terekkel, így nemcsak az utasoknak van elég helyük, de apró kacatjaikat is könnyen el tudják rejtetni a méreates ajtózsebekben, a középkonzol öblös üregeiben, a tágas kesztyűtartóban vagy a középső kartámasz aljában. Ami a második sort illeti, a kupék zöménél csak kényszerből ül ide az ember, de ez itt más világ. Miután előrecsúszik az utasülés, egyszerűen megközelíthetjük

motor (köztük ott a turbós, 204 lovas, ami a GT-t viszi) és kétféle dízel szerepel a palettán. Tesztautónk az erősebbik gázolajossal és hatfokozatú, bolygóműves automata váltóval jött ki a zsolnai gyárból. Ez az összeállítás nagyszerűen passzol a sportos karakterű kupéhoz, a négyhengeres, 128 lóerős és 260 Nm nyomatékú közös csöves turbódízelt akár már 1300/perctől terhelhetjük, 1500 felett pedig megmutatja oroszlánkörmeit, és lelkesen húz egészen a leszályozásig. Ráadásul visszafogott dízeles surrogása nem zavarja az utasok diskurzusát menet közben, járáskultúrája is elismerésre méltó. Kétarcú tud lenni, hiszen, ha az Eco-üzemmódot választjuk, mindent a



Letisztult hátsó; innen is kívánatos a légtérrelővel megbolondított pro_cee'd. Lámpáiban LED-ek világítanak, a tolatást radar segítheti. Külső tükrök jól tájékoztatnak a mögöttes forgalomról

a háromszemélyes, jól formázott hátsó padot, ahol egyrészt az ötajtósna tapasztalt szellős lábteret, másrészt kellően magas plafont találunk, így nyúlánkabb testalkatúak sem érzik magukat beszorítva. Adott a lehetőség arra is, hogy utasok hiján a csomagoknak adjuk át a hátsó helyeket. Egy mozdulattal előrebuktatható az 1/3-2/3 arányban osztott hátsó támla, az alaphelyzetben 380 l-es rakodóteret több mint 1,2 köbméterig növelhetjük. Mivel a raktérnyílás széles és magas, nagyméretű tárgyak beemelése sem gond. A pro_cee'd modellkínálata sokszínű, háromféle benzin



Hatalmas nyílást tesz szabaddá az üveg napfénytető, akár sztrádán is nyitva maradhat, nincs huzat a kabinban

gázolajspórolásnak vet alá, egyébként viszont a vagánykodásra is könnyen rávehető. Ebben partner az optimálisan áttételezett, hatfokozatú automata váltó: igyekszik mindig kitalálni a vezető gondolatait, az padlógázos gyorsításkor nem teketóriázik, ha szükségét érzi, kettőt is villámgyorsan visszakapcsol, kíméletesen hajtva a minél alacsonyabb fordulatszámra törekszik, nem forgatja feleslegesen a dízelt. Kapcsolása igazán finom, akár automata, akár kézi üzemmódban. Tesztkörünkön bebizonyította, valódi éhezóművész: nem tudtuk 6,0 l/100 km fölé tornászni a fogyasztást, pedig ha úgy adódott, a lehetőségekhez mérten igyekeztünk kihasználni képességeit. Elöl McPherson, hátul multilink összeállítás a futómű. Rendkívül ügyes, amikor provokáljuk, és tempósan érkezünk a kanyarba, vagy hirtelen terhelésváltást hajtunk végre, mindemellett finoman rugózik, ha rossz minőségű utakon hajtunk. Valószínűleg sem a fiatal volánpörgetők, sem a családanyák nem találnak majd rajta fogást.

Kényelmes, állítható magasságú ülések elől, jól beállítható deréktámasszal. Izléses a többféle színkombinációban megrendelhető belső kárpitozás

Nem szükséghely a második sor, teljes értékű ülések fogadják az ide ülőket. Rakódóhelyeket találunk az oldalfalakban

Könnyű kiigazodni a szépen kivitelezett, igényes anyagokból felépített műszerfalon. Klímája kétzónás és automata, bőrvolánjának karimája fűthető. Hat hangszórós, MP3-as hifije szépen szól



Elektromechanikus rásegítésű szervokormányával jólesik a szerpentinezés, és értékelni fogjuk, hogy városban is könnyű vele manőverezni. Egyenesfutását nem lehet kritizálni, a menetszél sztrádatempónál is alig hallható, futóművének szigeteltsége és kátyúkezelése az alsó-középkategória legjobbjai között van. A FlexSteer-rendszer háromféle beállítást kínál, a Comfort, a Normal és a Sport választásával eldönthetjük, hogy milyen karakterű legyen a kormány; érdemes válogatni közöttük, a vezetési élmény is más-más lesz. Négytárcsás fékrendszere pont olyan, ahogy egyéb képességeit megismerve várjuk: könnyű adagolni, ereje kimagasló, kitartása meggyőző. A háromféle felszereltségi szinttel (LX Base, LX, EX) választható, rengeteg biztonsági és kényelmi extrával felvértezett, 7 év garanciával kínált pro_ceed formájával, műszakiságával, kényelmével mindenkit levesz a lábáról, ráadásul igazán jutányos áron hozzá lehet jutni. Nyugodtan kijelenthetjük: nemigen találunk hozzá hasonló remek ajánlatot a piacon!

Jó választás a csúcscsúsz: csendes, finom járású, és alacsony fordulatról is bivalyerővel húz. Csak hab a tortán, hogy nagyon takarékos is: vegyes üzemben 5,5 l/100 km a gázolajigénye

Ide aztán lehet pakolni! Alphelyzetben is közel 400 l-es a szépen kárpitozott, egyszerűen megpakolható csomagter, az osztott hátsó üléstámlák ledöntésével 1225 literig nő a kapacitás. A harmadik ajtó előzékenyen magasra emelkedik



Műszaki adatok

Motor, erőtvitel

Soros, négyhengeres, közös csöves, turbós dizelmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely, hengerenként négy szelep. Hatfokozatú bolgóműves automata váltó. Hengerűrtartalom: 1582 cm³. Furat x löket: 77,2x84,5 mm. Teljesítmény 128 LE/94 kW (4000/perc fordulaton). Nyomaték: 260 Nm (1900-2750/perc fordulaton).

Karosszéria, futómű

Háromajtós, ötüléses, önhordó acélkarosszéria. Elöl segédvázaz McPherson, hátul multilink felfüggesztés. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafék, ESP, 2,8 fordulatos, fogasléc, elektromos rásegítésű szervokormány.

Méret

Hosszúság x szélesség x magasság: 4310x1780x1430 mm. Tengelytáv: 2650 mm. Csomagtér: 380-1225 l. Gumiméret: 205/55 R16.

Menetteljesítmények

Végsebesség: 190 km/óra. Gyorsulás (0-100 km/h): 11,7 s. Fogyasztás (vegyes): 5,5 l/100 km. CO₂: 145 g/km.

Kultúra

Kia és a Youtube Awards



A fődíjat a koreai Girls' Generation vihette haza

A világháló sztárjai

Hagyományteremtő zenei verseny szervezett a világ első számú videomegosztó weboldala. A Youtube Music Awards szervezéséből a Kia Motors sem maradhatott ki.

Az elmúlt évek radikális változásokat hoztak a világ zenei iparában. Amint a fogasztók zenehallgatási, de főleg zenevásárlási szokásai megváltoztak - 1999 óta tavaly először mozdultak el felfelé az iparág bevételei, a legális online áruházak megszilárdulásával -, egyre több előadó méri sikerét az eladások helyett videoklipjeinek internetes nézőszámában. Ha pedig online video, akkor Youtube: a 2005 februárjában alapított weboldal másfél éven belül napi 100 millió megtekintést regisztrált. Jelenleg ez a szám négy milliárd fölé jár; az oldal látogatóinak többsége harminc év alatti. Ebben a környezetben csak idő kérdése volt, hogy mikor hirdeti meg saját videoklipversenyét a Youtube. A szabályok egyszerűek: az elmúlt tizenkét hónap legnagyobb nézőszámú feltöltéseit hat kategóriában neveztek, ezek közül a rajongók választhatták ki az év legkiemelkedőbb szereplőit. Az év videója a koreai Girls' Generation I Got a Boy klipje; az év válaszvideója a



Lindsey Stirling hegedűművész kategóriagyőzelemmel végzett



A verseny fő támogatója a Kia Motors volt

Radioactive című szám feldolgozása Lindsey Stirling hegedűstől és a Pentatonix énekcsoporttól; az év előadója Eminem, felfedezettjei pedig a rapper Macklemore és Ryan Lewis DJ-producer. Az év jelenségének Taylor Swift I Knew You Were Trouble dalát választották meg, a leginnovatívabb tartalomnak DeStorm See Me Standingje bizonyult. Noha a Kia Motors támogatásával megrendezett Youtube Music Awards legtöbb díjazottja észak-amerikai, a legnagyobb becsben tartott díjat, a legjobb videónak járó elismerést egy koreai lánycsoport, a 2007-ben létrehozott, kilenc tagú Girls' Generation vihette haza. Ez jól mutatja a K-Pop, azaz a koreai könnyűzene speciális helyzetét: a műfaj nemzetközileg legismertebb képviselője, PSY a digitális eladási listák élén helyezkedik el tízmillió legálisan letöltött dallal, három legnépszerűbb klipjét összesen több mint hárommilliárdszor nézték meg, ebből az eredeti Gangnam Style önmagában közel kétfélmilliárd nézőt hozott.



Családbarát

A Kia minden fontos szegmensben képviselteti magát, így a nagygyterű sem hiányzik a kínálatából. A Sedona-sztori az 1990-es évek végéig nyúlik vissza.

1998. Helyreállt Horvátország területi egysége, a Galileo űrszonda adatokat küldött a Jupiter Európé holdjáról, a rendszerváltás utáni Magyarországon a harmadik szabad választásokat tartották, robbantásos merénylet történt a budapesti Aranykéz utcában, a Kia Motors pedig ez év szeptemberében bemutatta a 4,9 m hosszú Sedeona-egyterűt, amit nemcsak Dél-Koreában gyártottak. A típus jelenleg a második generáció vége felé tart, és néhány évig Magyarországon is árulták: talán sokan emlékeznek rá, ő volt a Carnival.

Nem titok, hogy a japán márkákhoz hasonlóan a Kia is elsősorban az észak-amerikai térség meghódítására

készült ezzel az elsőkerék-hajtású, kimondottan családoknak szánt típussal, ami a Hyundai-ai közös Y4 padlólemezre épült, és műszakilag a Kia Credos (Európában Clarus) személyautó tekinthető a legszorosabb rokonának. Nagy volt a kihívás, hiszen a Toyota, a Honda hasonló modelljei mellett a hazai Ford Windstar/Freestar és a műfajteremőnek is mondott Chrysler aktuális típusa, a Caravan/Voyager is nehezítette a Sedona piaci érvényesülését. Az olcsóbb verzió LX, a bőrös, faberakásos, krómozott felnis, üvegtetés csúcsmoell EX jelzéssel futott. Amerikáról lévén szó, a dízelmotorok a civil autókban nem sok babér termett, így a 2910 mm tengelytávú, cirka 190 cm



Elegáns megjelenésű a kétszínű karosszéria. A dízelmotoros Sedona/Carnival gépháztetőjének közepén külön nyílást is kialakítottak, a köztűshűtő levegőjének. A tigrisszerű hűtőmaszkt a második generáció korszerűsített kiadása kapta meg 2010-ben



Rengeteg tárolóval kényeztet a műszerfal, van dupla kesztyűtartó, és közepén felül fedeles fah is. A kormányon a hifi kezelőszervei, a klíma négy tekerőgombja közül a jobb szélsővel a hátsó ventilátor szabályozható



Luxus 4+2 személyre. Hozzávalók: bőrrel kárpitozott, karfákkal szerelt kényelmes ülések, fejedelmi helykínálat, pohártartók, automata váltó, faberakások



széles, kivittől függően 1,7-1,8 m magas minibusz mozgatását 3,5 l-es, 195 LE-s V6-os benzinesre bízták, kezdetben négy-, később ötfokozatú automata váltóval párosítva. Odaát nem számított, hogy a tágas, puha rugóin kellemesen ringatózó Sedona városban 15-16, autópályán 11 l-t is elkortyolt százon, igaz, a 2005-ös kiadásnál nagyjából 15-20 százalékkal mérsékeltek a V6-os étvágyát. Ausztráliában 1999-től Carnival néven 2,5 l-es, 177 LE-s V6-os benzinessel, hozzá ötgangos kézváltóval árulták, a négysebességű automata opciós tételként szerepelt a megrendelőlapon. Ugyanezzel a névvel érkezett a típus Európába, és itt is megvolt hozzá a hagyományos kapcsolású sebességváltó. Az öreg kontinensen 2,5 l-es, 24 szelepes, Rover-eredetű KV6-os benzines, valamint 2,9 l-es turbódízel került a gépházba, ezek Euro2-es specifikációval 163 és 126 LE-t tudtak. A Kia már 2001-től áttért az Euro3 szabványra, ekkor a KV6 ménese szerényebb, csupán 150 tagú lett, ellenben megjelent az új közöscsöves turbódízel, a 2,9 l-es CRDi 144 LE-vel. Az első Sedona/Carnival párost Dél-Koreán kívül gyártották Malajziában, itt Naza Ria néven ismert, és készült Oroszországban, Kalinyingrádban is. A kiforrott mechanikájú, nagy befogadóképességű típusra óriási a kereslet Ázsiában, és ugyan 2006 óta már itt a második generáció, Kínában még mindig készül az ősmoell, kizárólag belpiacra. A 2002-ben alapított vegyes vállalat, a Dongfeng Yueda Kia Motor Corporation a gyártó: a Dongfeng Motor, a Kia Motors és a Yueda társulásáról van szó, a székhely a Kelet-kínai-tenger partján található Yancheng. 2006-ban a Kia stratégiát váltott, és az utódnál kétféle karosszériával állt elő. Az 5130 mm hosszú Sedona LWB (Grand Carnival) tengelytávja 3020, a csak 4810 mm-re nyújtózó SWB-é 2890 mm. Utóbbit elsősorban Európának szánták, gyakorlatilag a Magentis-limuzin platformjára épült, de ez már egy másik történet.

Amerikában és Európában egyaránt V6-os benzinmotor került a Sedona/Carnival orrába. 2001-től korszerű, közös nyomócsöves CRDi-turbódízel is megjelent a kínálatban

Hátul mindkét oldalon hatalmas tolaajtón át vezet az út az utastérbe. A hátsó ajtó mélyen beleér a lökhárítóba, így könnyű a pakolás, a csomagokat nem kell magasra emelni

Aranyeső, zimankóban

2018-ban PyeongChang ad otthont a 23. téli olimpiai játékoknak.



A tervek már készek

Dél-Korea azon szerencsés országok közé tartozik, amelyek már másodszer rendezhetnek olimpiát. Elsőként 1988-ban, Szöulban zajlottak a nyári ötkarikás játékok – erre mi magyarok boldogan emlékszünk vissza, hiszen sportolóink 11 arany-, 6 ezüst- és 6 bronzéremet szereztek –, szűk négy év múlva, 2018. február 9. és 25. között pedig PyeongChang rendezheti a téli olimpiát. Sorrendben ez lesz a 23. nemzetközi ünnepe a téli sportoknak, az elsőt 1924-ben, Chamonixban tartották, és még egyazon évben volt a nyári viadal is, akkor szintén Franciaországban, Párizsban. Ilyenre utoljára 1932-ben került sor (Egyesült Államok, Los Angeles és Lake Placid), és 1992 után megszakadt a párhuzamosság is, azóta a nyári és a téli olimpiák két év eltolódással követik egymást. PyeongChang komolyan megküzdött a rendezésért, hiszen kihívója München (a tragikus kimenetelű 1972-es nyári játékok házigazdája) és az Alpok gyöngyszeme, a francia Annecy volt. Sokan a németeket tartották a favoritnak, de 2011. július 6-án, a dél-afrikai Durbanban a Nemzetközi Olimpiai Bizottság kihirdette a hivatalos végeredményt, és Dél-Korea meggyőző fölényrel nyerte el a jogot. Ugyan alig vagyunk túl Szocsin, minden idők legdrágábbnak mondott olimpiáján, PyeongChang már a készülődés lázában ég.

Történelmi pillanat: a 2018-as győztes kihirdetése Dél-Afrikában. PyeongChang már a 2014-es téli játékok rendezésért is indult, de amint 2007-ben kiderült, Szocsi lett a befutó



Aktív a rendezvény honlapja (www.pyeongchang2018.org), ahol többek között megtekinthető a teljes pályázati anyag, gyűlnek a sajtóhírek, a fotogalériák, és röviden megismerhetők a legsikeresebb dél-koreai olimpiások. Mint azt Yang Ho Cho, a 2018-as olimpiai és paralimpiai játékok pályázati bizottságának elnöke, vezérigazgatója elmondta, 2004 óta több millió dél-koreai ember álma, hogy valamilyen formában részese lehessen a világ legfontosabb és legnagyobb médiafigyelemmel kísért téli sporteseményének. És ez az álom 2011-ben valóra vált, 2018-ban pedig beteljesedik! Javában zajlanak az előkészületek, az építkezések, és ígérik, mindent megtesznek azért, hogy a sportolóknak kizárólag a versenyekre, a nézőknek csak az élményekre kelljen koncentrálniuk. A tervek szerint a kompakt kialakítással a különböző helyszínek 30 percen belül elérhetőek lesznek, a fő cél, hogy a versenyzők, a szakmai és a média stábok, a családtagok és a nézők a lehető legközelebb kerüljenek egymáshoz. Jelen állás szerint 15 sportág 98 versenyszámában mérjük majd össze erejüket, tudásukat a résztvevők, ez Szocsiban 88 nemzetet és kb. 3000 nevezett sportolót jelentett, tehát Dél-Koreában

Forma-1 a jégkatonában. A bob régóta a téli olimpiák kedvenc sportága, a kettes és négyes egységek bőven 100 km/óra felett száguldanak. A mai csúcskategóriás, szélcsatornában tesztelt bobok méregdrágák, a Ferrari és a McLaren is foglalkozik ilyen fejlesztésekkel

is hasonló arányok várhatók. A klasszikus sportágak, mint a jégkorong, az alpesi sí, a különféle korcsolyaszámok, a bob és a szánkó vagy a síugrás mellett egyre népszerűbb a síakrobatika, a hódeszka, a curling, valamint a sílövészet, azaz a biatlon. Utóbbi izgalma a sífutás és a céllovészet ötvözése adja, ráadásul többféle lebonyolítással (sprint, üldözéssel, tömegrajtos, váltó), illetve vegyes, férfi-női összetételű csapatküzdelemmel is színesítik. Az eredményekkel kapcsolatban jóslni még korai, mindenesetre, ha PyeongChang legmerészebb álma valóra válhatott, akkor mi is bizhatunk abban, hogy a Szocsiban elért szép eredményeket túlszárnyalják majd a Dél-Koreában rajthoz álló magyar sportolók.

Népi ecset

A minhwa, a koreai népi festészet látszólag egyszerű témákat dolgoz fel, de jelentéstartalmai sokrétűek



A hegyek, a nap, a víz, jellegzetes minhwatémák



A minhwa tigrise jószágos és védelmező

Egy-egy eredeti festmény ma dollárszázazretket érhet

Nincs szebb módja a hagyományok ápolásának, mint ha életben tartjuk őket. Így született újjá Koreában a minhwa, a XIX. századi népi festészet e különös, napjainkban is értelmezhető ága.

A hagyományos koreai festészet komoly múltra tekint vissza, az első emlékek a IV. századból valók. Mégis, számos művészettörténész szerint mind közül messze a legizgalmasabbak azok a népi alkotások, amelyeket a csoszon állam vége felé, azaz a XIX. és XX. század fordulóján körül alkottak. A modern terminológiában naivnak mondanánk a látszólag kifinomult, gyermekies, kizárólag dekoratív célokat szolgáló, ám valójában sokszor jelentős képzettséget feltáró és komoly szimbolikus jelentéstartalommal bíró festészeti irányzatot, a minhwát, amely most reneszánszát éli, hála a közelmúltban Magyarországon járt Suh Gong-imhez hasonló művészek munkásságának. A minhwa (a szó jelentése: a nép festészete, népi festészet) térnyerése időszerű volt abban a korban, amikor a korábban vallásos tematikájú alkotóművészet a buddhista kultúrával együtt erejét veszítette, ugyanakkor a külföldre tekintő művészek képesek voltak kifejleszteni saját, erőteljes nyelvezetüket. A XIX. század végének koreai festészetében a romantikus és a realista szálak fonódtak egybe: hangsúlyt kapott a nemzet, a koreai táj, ugyanakkor az alkotók a gyakorlati megfigyelés módszerével képezték magukat, előszeretettel örökítették meg vidéki tájakat, hétköznapi munkájukat végző embereket. Kordokumentumként, a mindennapi emberi sorsok ábrázolójaként felbecsülhetetlen értékeket hordoz a minhwa. A naturalista témaválasztás ugyanakkor stilizált ábrázolásmóddal keveredett, ami különösen az állatok, növények megjelenítésében érhető tetten. A minhwa látszólagos esetlegessége komoly, kötött szimbolikát takar. Számos témaválasztás lehetséges, a stilizált, komikus felhangokat sem nélkülöző tigristől és elmaradhatatlan kísérőjétől, a hírnökének tartott szar-

kától az egészséget, becsületet, rangot szimbolizáló bazsarózsán át a tanítót és tanszereit ábrázoló, örök tanulást jelképező festményekig. A múlt hitvilága is tovább élt a képeken, a samanisztikus rítusok ábrázolásától a sárkányokon át a hosszú élet tíz jelképéig. Ez utóbbiak – a nap, felhők, hegyek, sziklák, vizek, darvak, szarvasok, teknősök, fenyők és gombák – rendszerint többedmagukkal szerepeltek és szerepelnek a képeken. A tigris, amely érthető módon egész Délkelet-Ázsiában szimbolikus jelentőséggel bír, Koreában nem fenyeget, hanem mosolyra húzza arcát, így az életben valós veszélyt jelentő nagyragadozó a festményeken a háztartások védelmezőjévé, a balszerencsét és betegséget elkergető őrzővé vált. Ugyanígy óvta az otthont a nyitott szemmel alvó hal, mondja a Gahoe Minhwa Múzeum kurátora, Hwang Eun-kyung. Ami megkülönbözteti a minhwát a világ más pontjain is megjelenő anoním, népi festésztől, hogy néhány korabeli kritikus keblére ölelte, sőt a magas művészetek szintjére emelte. Mind közül a japán Muneyoshi Yanagi (1889–1961), a japán népművészet élharcosa tette a legtöbbet a minhwaért és általában a koreai népművészetért. Rajta keresztül komoly kultusza alakult ki a koreai népi festészetnek Japánban (maga a minhwa kifejezés is tőle származik), így – díszítőművészet léte – bámulatos gazdagságban és rendezett állapotban maradtak fenn az utókornak a rendszerint mulandó közegre: házfalakra, vászon paravánokra készített alkotások.

A nyolcvanas években visszahozták a köztudatba az átmenetileg feledésbe merült minhwát, amely ma népszerűbb, mint valaha. Kurzusokon oktatják szimbolikáját és ecsetkezelését, árveréseken százezres, milliós összegekért

cserélnek gazdát egy-egy neves alkotó munkái, és világszerte szerveznek kiállításokat eredeti, illetve kortárs minhwa-művészek képeiből.

Suh Gong-im koreai utópiája

Modern felfogásában a minhwa elvont jelentéstartalmat nyert: az egyik legnagyobb kortárs képzőművész, Suh Gong-im nem a mindennapi életet, hanem az abból való kitekintést, a jövő fürkészését, ha úgy tetszik, Korea kollektív utópiáját jeleníti meg festményein. Munkássága akár elvont is lehetne, ám pont azon keresztül kiderül, hogy "...álmaink, vágyaink hasonlóak, mindenki békére és szabadságra áhítozik". A művész egy kis faluban, Gimjaeben született, ahol egy barackültetvényen nevelkedett; talán ebből a különleges környezetből eredhet élénk képzelőereje. Jól ismert történeteken keresztül mutatja be a világot, de mégis teljesen új érzelmeket vált ki belőlünk. Ő, "a szín mágusa" a hazáját leginkább reprezentáló történeteket az országra legjellemzőbb színekkel jeleníti meg. A koreai kultúra eredeti formáját a modern világ számára érthető és egyszerű nyelvezettel közli.

A cee'd-család ma már háromtagú, a kombi a flottavevők és a családok számára is ideális választás



A tetszetős formájú, tágas helyzet kínáló Rio mindenütt hatalmas siker, nem véletlen, hogy globálisan ez a típus a legnépszerűbb Kia

A tavaly februári globális teljesítményt 5,5 százalékkal múlta felül az idei (208 603 autó), Kínáé (+18,2%), Koreáé (+6,4%) és Európáé (+2%) is elismerésre méltóan bővült az év második hónapjában. Ahogy tavaly, 2014 első két hónapjában is a nálunk szintén jól teljesítő Rio volt a legnépszerűbb Kia a világon.

Tovább szárnyalnak

A Kia évek óta lendületben van, nemcsak a világpiacra, de Magyarországon is. Tavaly tovább nőttek az eladásaink.

Nézzünk végig a Kia-palettn: csupa érdekes, fiatalos és jó minőségű autó, a Picantótól a Sorentóig. Lefedik azokat a szegmenseket, amelyekért most a leginkább rajonganak a vevők: többféle sportos szabadidőautót, ütőképes egyterűeket, vonzó alsó- és felső-középkategóriás modelleket egyaránt találunk a kínálatban. Mindezek és az összes típusnál jellemző versenyképes ár olyan alapot adnak a márkának, hogy biztosak lehetünk a hosszú távú piaci sikerben. Hiába volt nem túl rózsás a hangulat az autópiacon az elmúlt esztendőben, ez a Kiát nemhogy visszavetette, hanem megerősítette. Vegyük például a 2012-es évet: az Európai Unióban 8,2 százalékkal kevesebb autó kelt el egy év alatt, nem is egy autógyártó 20 százalékat megközelítő visszaeséssel nézhetett szembe. Eközben a Kia 14,6 százalékos pluszt tudott felmutatni, ami konkrét számokra lefordítva több mint 320 ezer autót jelent. A teljes európai piac (azaz az EU-n kívüli államokkal együtt) egyébként 571 ezer Kiát szívott fel, csaknem 20 százalékkal többet, mint egy évvel korábban. Ugyanígy szívdertően alakultak a globális eladások, hiszen a 2012-es évet 9,3 százalékos plusszal zárhattuk, több mint 2,7 millió autónk talált gazdára, ezzel ott voltunk a legjobban fejlődő autógyártók között. Áttérve a 2013-as évre, a sikerszéria tovább folytatódott, miközben a piac még mindig nem talált magára. Az Európai Unióban a legtöbb autógyártó

szervenved, és az eladások 1,8 százalékkal visszaestek, a Kínának sikerült pozitív mérleggel elköszönni 2013-tól: 0,1 százalékkal felülmúltuk a 2012-es évet, 337 ezer személyautót helyeztünk forgalomba. Külön öröm, hogy a gazdára talált autók több mint 60 százaléka (204 197 darab) európai gyártóhelyről érkezett. „A legújabb adatok is azt mutatják, hogy a Kia változatlanul tartja hosszú távú növekedési tendenciáját: 2008 óta minden évben növelte európai eladásait” - mondta Michael Cole, a Kia Motors Europe ügyvezető igazgatója. „Mindössze öt év alatt piaci részesedésünk 1,7-ről 2,7 százalékra emelkedett. Ez éppúgy köszönhető a Kia izgalmas termékínálatának, mint a márkakereskedőink által Európa-szerte nyújtott, igen magas színvonalú ügyfélszolgáltatásoknak.” Az öreg kontinens államai közül az Egyesült Királyságban adták el a legtöbb Kiát, szám szerint 75 ezret, míg a típuskedveltségi rangsorban a Sportage áll az élen (88 147 db), szorososan a nyomában ott a cee'd-család (86 432 db), és elégedettek lehetünk a Rio (56 821 db), valamint a Picanto (51 358 db) teljesítményével is. Ami a globális piacot illeti, a Kia Motors Corporation 1,4 százalékos emelkedést könyvelhetett el tavaly, a teljes eladott mennyiség meghaladta a 2,74 millió járművet. A Koreán kívüli eladások ennél is nagyobb ütemben, 2,7 százalékkal múltak felül a 2012-es esztendőt (2,28 millió autó). Nyugodtan nevezhetjük szárnyalásnak, ami Kínában



Számottevő emelkedés Magyarországon

A hazai újautó-piac továbbra sincs kirobanó formában, de úgy tűnik, tartósan és szolidan emelkedő pályára állt. Tavaly a személyautók szegmense 5,8 százalékkal nőtt 2012-vel összevetve, 56 139 autó kapott rendszámot. A Kia 2023 darabbal zárt 2013-ban, ami 12,51 százalékos emelkedés az előző évhez képest. Ezzel a tizenegyedik pozícióban vagyunk a márkarangsorban. Piaci részesedésünk 3,6 százalék, idén 4 százalék fölé kúszhat. Erre jó esély van, látva a 2014-re vonatkozó első kéthavi adatsort: 21,27 százalékkal jobban áll a márka, mint 2013 azonos időszakában, ez 325 eladott modellt jelent. Két kategóriában is igen jól teljesítettünk 2013-ban: az alsó-középkategóriában a cee'd a hetedik 917 darabbal, míg az SUV-k között a Sportage az ötödik pozíciót csípte el 568 eladással. Külön érdemes még kiemelni a vadonatúj Carenst, amely az első évében 101 darabbal igazán elismerésre méltó teljesítményt nyújtott, idén pedig már 35 darabnál jár, azaz a rendkívül népes egyterű-kategória tizedik legnépszerűbbje.

történt: az egyre jobban fejlődő piacon 12,7 százalékkal több Kiát (577 ezer darabot) vásároltak, mint egy évvel korábban. Az Európai Uniót és a többi európai államot együtt nézve 590 ezerrel zárta a 2013-as „kontinensviadalt” a vállalat, azaz 3,4 százalékkal növelte értékesítéseit ezeken a területeken. Érdemes külön kiemelni a Észak-Amerikát. Tavaly és 2012-ben is túlléptük az 500 ezer eladott autót, ezzel több nagy múltú és ismertebb márkát lepáltunk. A sikerkövacs Byung Mo Ahn, a Hyundai-Kia csoport „jolly jokere”, aki már többször megmutatta, hogyan kell áttörést elérni az eladásokban. Ő most a Kia Motors Amercia és a vállalat Georgia államban lévő üzemének vezetője, nem mellesleg idén március 18-tól a Kia Motors Corporation alelnöke is. A Kia idén ünnepli piacra lépésének huszadik évfordulóját Amerikában, ehhez prima „ajándék” a most bemutatott K900 luxusszedán, amely tovább erősíti a márka elismertségét és presztízsét az Újvilágban. Érdemes egy kicsit a jövőbe is tekinteni, ugyanis az eddig nyilvánosságra hozott 2014-es eredmények azt mutatják, a Kia idén is megállíthatatlan.

Sokat várunk tőle, és sokat is hozhat a konyhára: az új Soul nagy érdeklődésre számíthat a fiatalok és az egyéni stílus kedvelőinek körében



Végtelen történet

Több mint 200 ezer kilométer után is gond nélkül teszi a dolgát a munkautónak használt dízel-Rio.

Kilenc éve, 2005-ben érkezett a Rio második generációja. Abban az európai környezetben kellett boldogulnia, ahol hosszú évtizedek óta főleg német, olasz és francia márkák tudtak csak labdába rúgni. A Rio mindenképpen etalonnak számított a maga nemében, hiszen kis alapterülete ellenére az átlagnál tágasabb utasteret, akár négyajtós, szedánkarosszériát ötvözőtt korszerű tech-

nikával és gazdag felszereltséggel. Hogy jó úton járt, azt nemcsak a remek eladási eredmények, de a 2010-ben útjára bocsátott harmadik generáció is mutatja, hiszen utóbbi sikere az elődje által megalapozott jó hírnek is köszönhető. Magyarországon igényesek a vevők, így nem meglepő, hogy a Rio második szériája a strapabíró, jó árú és minőségű autót keresők fókuszába került. Tesztautónk

gázrendszerek szerelésével, tervezésével foglalkozó gazdája ilyen négykerékűt keresett magának, európai gyártókkal szerzett korábbi rossz tapasztalatai is a Rio irányába tereltek. Már az elején lelőjük a poént: nem bánta meg a választást, sőt! A 2006-os évjáratú ötajtós ma már túl van 225 ezredik kilométerén, de ez nemigen látszik rajta. Külseje újszerű, könnyen nyíló ajtajait kitarva szép állapotú

Ma sem hat idejétmúltnak a forma. Városi forgalomban jó szolgálatot tesznek a koccanások nyomát elnyelő fekete lökhárítóbetétek. Ködlámpa is járt az EX-kivitelhez

beltérrel találkozunk. Ma már ritka a plüss ülészet, a Rio ilyenekkel kényeztet, és még számos extrával: négy elektromos ablakkal, elektromos és fűthető külső tükrökkel, automata klímával, középső könyvtámasszal, légzsákokkal. Kényelmesek újszerű ülései, a tulajdonos szerint akár egy teljes napot is az autóban tölthet úgy, hogy nem fájdul meg a dereka. A kapcsolókon, kezelőszerveken és a kormány karimáján csak apró kopásnyomok látszanak, a kárpitok, szőnyegek eredeti állapotúak. Ideális vezetési pozíciót lehet kialakítani, előre és oldalra is jó a kilátás, kiváló a pedárend, kézre áll a váltókar. Külső méreteit látva nem gondolnánk, hogy a hátsó ülések mögött öblösnek számító, 270 l-es raktér

Az ajtók szélesre tárhatók, könnyű beszállni

ezért hosszú távú utazóautónak is beválik. Gazdája 6-6,5 l/100 km-es városi fogyasztást mér, ez kifejezetten jó értéknek számít a nemritkán dugós, araszolós körülmények között. Motorja újszerű, olajfogyasztása nem mérhető, turbójához és a közöscsöves rendszerhez sem nyúlt még szerelő, pedig nem egy olyan motor van a piacon, amelyik ilyen futásteljesítménynél jellemzően már túl van a nagyjavításon. Ötfokozatú váltójának karjával könnyen lehet kapcsolni, az áttételezés ideális. Kuplungját 170 000 km-nél cserélték, remek, hogy a városi használatot eddig bírta. Elöl McPherson, hátul csatolt lengőkaros futóműve szépen bánik az úthibákkal, úttartására, kanyartulajdonságaira sem lehet

Vízisziták a plexiburák, mattulásnak nyoma sincs. A fényszórók hatásosan dolgoznak



Rövid a hátsó túlnyúlás, nagyok a lámpafelületek, jó képet adnak az elektromos állítású és fűthető külső tükrök. Fényezésén sem látszik a strapás használat



Egyszerű, de izléses a műszerfal, a középkonzol nem zavaróan széles. Minden kapcsolót gyorsan megtalálni, az automata klíma hibátlanul teljesít, akárcsak a többi elektromosság



Két tekerőgombbal lehet állítani az ülőlap magasságát, a kárpitok szépek



Magasabbak is jól elférnek a második sorban, a fejtér átlagfeletti. A hátsó támla két pozícióban rögzíthető, az ajtókról nem spórolták le a zsebet



Spórolósan bánik a gázolajjal a jól bevált közöscsöves dízel

Kisautós mércével nagyoknak számít a raktér, ráadásul az osztottan dönthető ülőlapnak és támlának köszönhetően több lépcsőben bővíthető

bújik meg, ami könnyen bővíthető is, így méretesebb szállítmányt is elvisz. Egy munkautóhoz igazán passzol az 1,5 l-es, 110 lovas, 235 Nm nyomatékú közöscsöves turbódízel. Első meglepetés indítás után, hogy milyen halk és finom járású. A második, hogy 1500/perctől rendkívül virgoc, ha akarjuk, már-már sportosan viszi a könnyű karosszériát. Hangja magasabb fordulatszám tartományokban sem válik tolakodóvá,

panasz, hidraulikus rásegítésű kormányja tökéletes partner szűk utcás manőverezéshez és autópályázáshoz egyaránt. Futóművében eleddig mindössze alsó gömbfejeket és első kerékcsapágyakat kellett cserélni. Jól adagolható, erős féke tartós, első fékbetétekből mindössze a harmadikat koptatja.





Gál Tibor szereti és sokat is használja a Sportage-t



A borászat új központja étterem, bár és bormúzeum is egyben



Az épület alatt 500 éves a pincerendszer



Az Eger Csillag

A borászathoz kell a hit...

Családi örökségként, de a sors akaratóból kezdett borral foglalkozni. Ennek mindössze tíz éve, de Gál Tibor máris kitörölhetetlenül otthagytta kézjegyét az egeri borvidéken. Az ifjú borással egy korszakváltás hajnalán szakmai terveiről, a magyar borban rejlő lehetőségekről és az emberi értékekről beszélgetünk.

- Idősebb Gál Tibor neve még ma is fogalom az egeri boréletben. Áldás vagy inkább teher ezt a nevet viselni a szakmában?

- Miután édesapám 2005-ben elhunyt, legnagyobb gyereként nem volt kérdés, hogy én viszem tovább a családi pincét, amiért olyan sokat dolgozott. Tudatos iskolaválasztás, rengeteg külföldi utazás, tanulás és munka után vettem át a borászat irányítását. És hogy előny-e, vagy hátrány? Az jó, hogy fiatalként nem kell senkinek elmagyaráznom, honnan jövök. Viszont éppen ezért magasabbról is indulnak a velem szemben támasztott elvárások, ahonnan csendesebbek a sikerek, és hangosabbak a bukások.

- Mindig is borásznak készült?

- Nagyon korán jött a szakmaválasztás, még kamasz voltam. A kamaszokat pedig egészen más dolgok érdeklik, bár természetesen volt kapcsolatom a borral. Utólag azt mondom, szerencsés, hogy előélet nélkül, tiszta lappal indulhattam, mert így meg tudtam őrizni a tárgyilagosságomat, a mai napig képes vagyok kívülről szemlélni a céget. Ez a nyitottság a fejlődés egyik legelső pillére: megszabadulni a „pincevakságtól”, azaz

saját borászatunk feltétel nélküli ajnározásától. Tanulni kell, új környezetet, más módszereket látni, jó borokat kóstolni. Sokat kell utazni.

- Ha ezzel a tárgyilagossággal szemléli, milyennek látja az egeri borvidéket ma, 2014-ben?

- Elképesztően jó adottságokkal rendelkezünk, saját pincénk éppúgy, mint Eger, sőt a legtöbb magyar borvidék általában, csak hogy ezeket rosszul aknázzuk ki. Állítom, hogy pontosabb munkával, tudatossággal, következetességgel tizenöt éven belül a világ tíz legkiválóbb borvidéke közé emelkedhetnénk, csak fel kell ismerni a kitörési pontokat. Megváltoztak a fogyasztói szokások. Az emberek nem bort isznak, hanem trendeket, címkéket, régiókat, élményeket fogyasztanak. A borászatban elsődleges feladattá vált a marketing. Ezt kell felismernünk.

- Ezek szerint ma már nem is a jó bor a lényeg?

- Dehogynem. Csak hogy olyan ez, mint a nyelvtudás: ma már alapkövetelmény, de önmagában semmit nem ér. A tökéletes, tiszta, kiszámítható minőségű borral állhatunk a kezdő mezőre, innen lehet elkezdni építkezni.

kisebb régiók, mert belekényelmesedtünk a vezető pozícióba, nem láttuk szükségét a fejlődésnek. Tanulni kell a hibákból, és változtatni, mégpedig a legmagasabb színvonalon. Szerencsére nagyon jó fogadtatásra letek a terveink a városban, a szakma, a lakosság és a városvezetés is lelkes, támogató, ami sokat segített a kivitelezésnél, engedélyeztetésnél. Kell egy olyan hely, ahol az ember átadhatja magát a bor élményének. Az emberiségnek szüksége van a borra, a borászokra. A mi szakmánk nem létezhet erős hit nélkül, és ez a vendégekre is átragad. Néha úgy érzem, maga a bor szinte másodlagos, fontosabb a borozás filozófiája. Ezért próbálunk segíteni azoknak a kistermelőknek, akiknek nincs megfelelő infrastruktúrájuk: behozhatják hozzáunk a kóstolóikat, programjaikat. Szerintem ez mindenki számára kedvező eredményeket szülhet, Eger számára feltétlenül.

- Ha ennyi minden mást kell csinálnia, találkozik még azért olykor a borral?

- Kevesebbet, mint szeretnék. Nem működhetnénk, ha nem lenne velünk egy olyan csapat, amiben száz százalékgig megbízhatok. Elég reggel megbeszélünk a napi tennivalókat a pincében, és tudom, hogy minden úgy fog menni, mintha személyesen csinálnám. Így van időm szervezni, építkezni, tárgyalni, kapcsolatokat építeni, utazni. Ezt lehet szeretni vagy nem szeretni, de ilyen ma a borászat, hiába ágál bárki is ellene.

- Sokat van úton?

- Rengeteget, járom az országot, világot. Ezért is esett a választásom a Kia Sportage-re. Régről ismertem a márkát, éveken át használtunk egy Sorentót, és a mai napig megvan az előző Sportage-ünk, így megbízhatósága nem volt kérdés. Ha csak egy kényelmes, gyors, takarékos utazógépre vágytam volna, akkor is elégedett lennék ezzel az autóval. Viszont arculati szempontból is jó választásnak bizonyult, mert pont az én korosztályom, akikből borértőket, borkedvelőket szeretnénk nevelni, kifejezetten pozitívan tekint a Kiára. Mondom, a borászat ma már nem csak a borról szól.

- Milyen irányokba?

- Négy évvel ezelőtt rábeszéltem néhány helyi gazdát, hogy hozzuk létre a Bikavér fehér párját. Eger mindenben vörösboros vidékként él, holott a mai napig a fehér fajták dominálnak itt. Így aztán létrehoztuk az Eger Csillagot, egy világszinten is újdonságszámba menő fehér házasítást, kötött szabályok szerint. 2010 óta készítjük, próbáljuk terjeszteni a hírét, de rengeteg pénz kell egy sikeres nemzetközi bevezetéshez.

- Ha jól tudom, hamarosan búcsút intenek a régi családi pincének...

- Igen, ha minden a tervek szerint alakul, mire ez a lap megjelenik, már átköltözünk a belvárosban épített, új helyszínükre, a Fúzióba. Ez ismét csak egy újszerű kezdeményezés, egy lehetséges kitörési irány. Étterem, borpince, borbár és Bikavér-múzeum lesz itt egy fedél alatt, egy 18. századi istálló épületében és az alatta húzódó, ötszáz éves pincerendszerben. Egerben mindig is hatalmas volt a borturizmus, de az elmúlt években leköröztek bennünket a

Forgandó

Minden autónak jól áll négy szép könnyűfém keréktárcsa, de a látvány mögött tudomány is rejtőzik. Benézünk kicsit a kulisszák mögé.



▲ A keréktárcsa komoly gépelem, és meglepően összetett szerkezet. A pontos méret mellett kiemelten fontos jellemzője a tartósság és a biztonságosság is

▼ Kerékörrel megelőzhető a keréklopás, mert a csavarok csak speciális kulcsfejjel oldhatók



▲ A könnyűfém keréktárcsák az irányíthatóságra és a lengéskényelemre is jótékonyan hatnak

▼ A kerékbe épített nyomásérzékelő a lassú defektet is képes jelezni a műszerfalán



A könnyűfém keréktárcsa – vagy hét-köznap nevével az alufelni – szerepe az utcai autóknál kettős. Főleg látványos, de nagyon fontos a rugózatlan tömegek csökkentése is, ami komoly hatással van az irányíthatóságra, a vezetési élményre és a menetkomfortra. A Kia a Picanto kisautótól a Sorento terepjáróig széles mintázat- és méretválasztékot kínál, és több okból is a gyári készleteket ajánlja. A legfontosabb érv, hogy ezek az alkatrészek maximálisan teljesítik a márka tartozékokra vonatkozó homologizációs (minőségi és biztonsági) követelményeit, kiváló az ár-érték arányuk, az autó már meglévő kerékkulcsával szerelhetők, és kompatibilisek a hatékony lopásvédelmet nyújtó Kia-kerékörökkel. De mi történik, mielőtt egy-egy új könnyűfém keréktárcsa felkerül valamelyik Kiára? Az út hosszú és összetett, a tervezést szigorú tesztfolyamat követi az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága (UNECE) által meghatározott szabvány alapján, ez

vizsgálat pedig a keréktárcsa fajtájától függően más és más. A tárcsának bármilyen sérülés vagy maradandó anyagfeszültség nélkül kell teljesítenie, különben megbukik. A padkák, a járdaszegélyek is veszélyesek, a horzsolások csak esztétikai jelentőségűek, de nem keletkezhetnek törések, repedések, és a teszt elvégzése utáni egy percen belül nem léphet fel nyomáscsökkenés az abroncsban. Ennek tesztelése az úgynevezett 13 fokos ütésvizsgálat (ISO 7141): 230 mm-es állandó magasságból, az említett szögben többféle súlyt ejtenek a tárcsa szélére, ekként szimulálva az ütközést. A keresztbordákon, kátyúkon való áthajtás szintén mo-

Nyolc napon át (192 óra) sóval szórják, koptatják a felnit, és nem keletkezhet rajta korrózió, 16 nap múlva (384 óra) pedig újra megvizsgálják, és az addig fellépő rozsdásodás semmilyen befolyással nem lehet a keréktárcsa működésére (szerelékek, abroncsperem illeszkedése). Végül egy kiegészítő követelmény: az anyagvizsgálat (küllök és perem találkozásai, szerelési pontok), ennek során kohászati elemzéseket végeznek az alumínium- és magnéziumötvözetekből készült alkatrészekre; mert tévhit, hogy az alufelni szimplán alumíniumból készül. A Kia homologizációs követelményeinek megfelelő könnyűfém keréktárcsákkal elkerülhetők a helytelen méretből és



Az új Soulhoz különlegesen széles a keréktárcsa-paletta

alapfeltétele a piaci forgalmazásnak. A vizsgálatok hatósági felügyelettel, laboratóriumi körülmények között zajlanak, minden Kia-keréktárcsát hatféle alpmódszerrel tesztelnek, tekintsük át ezeket röviden. Ki ne zökkent volna már kátyúba? Hatalmas koppanás, az ütéstől megrázkódik az egész autó, gondoljunk bele, ilyenkor milyen óriási erők érik a felnit, ezért is fontos a keréktárcsák szerkezeti szilárdsága. Erről több lépésben győződnek meg. A forgó hajlítási teszten (ISO 1143) a kanyarban ható erőhatásokat szimulálják, a hajlítónyomaték elsősorban a kerékagyat terheli, a

dellezhető, méghozzá a sugárirányú ütésvizsgálattal: egy ütősúlyhoz rögzítik függőlegesen a keréktárcsát, így ejtenek rá különböző magasságból eltérő súlyokat. A könnyűfém kerekek tartósságára is léteznek szabványos vizsgálatok. A gördüléssel tesztelnek 60-100 km/óra sebességgel forgatják a felnit, miközben a maximális terhelhetőséggel 2000 km-nek megfelelő távolságon át folyamatosan egy forgódobnak szorítják, ezzel a normál, azaz egyenes vonalú haladást modellezik. A biztonság mellett az esztétika is szerephez jut a korróziós és felületiszórásos próbán (ISO 9227).

egyéb rossz paraméterekből adódó sérülések. Ne feledjük, a felfüggesztés az autó egyik legérzékenyebb pontja, és a rosszul megválasztott felnival, illetve gumibronccsal a tulajdonosok feleslegesen kockáztatják a rugós tagok, a toronycsapágyak, a lengőkarok, a kerékagyak, a kerékcsapágyak, a gömbfejek, a szilentek, valamint a kormány alkatrészeinek épségét, tartósságát. A megfelelő keréktárcsa és abroncs – akár utólagos – kiválasztásában mindig készséggel segítenek a Kia-márkakereskedések és Kia-szervizek.

Számsorok

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 31. 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:

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

Közepes:

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

Eleg nehéz:

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

Ez már nehéz:

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

Pihenés, kikapcsolódás, wellness, nyaralás vagy egyszerre mind?

Utazás családdal, barátokkal vagy párban?

A Service4You az ország számos pontján megtalálható, sokféle igényt kielégítő szállodái között mindenki megtalálja a neki megfelelőt.

A Budapesthez közeli, ceglédi **Hotel Aquarell****** télen-nyáron felejthetetlen élményeket kínál a családnak. A szálloda nyári szünidei csomagajánlataiban ajándék belépőt ad vendégeinek a szomszédos Ceglédi Strandfürdő és Aqua Centrumba amellyel, hogy kicsiket és nagyokat is számos szórakoztató szállodai program várja.

Mindenki, aki a wellness szellemében totális kikapcsolódásra és regenerálódásra vágyik, megtalálja számítását Hévízen, a **Hotel Palace******-ban és a **Hotel Majerik******-ben. A szállodák a város központjában helyezkednek el és csupán rövid sétatávolságra találhatóak a hévízi tófürdőtől, mely a világ legnagyobb természetes meleg vizű forrása, tavrózsákkal körülvéve.

Ha a Balaton észak-nyugati csücske felé vesszük az irányt, akkor a zalai dombok között pihenhetünk a **Kehida Family Resort** családok számára is kényelmes, légkondicionált apartmanjaiban. Csobbanhatunk a szálloda saját kültéri és beltéri medencéiben, de érdemes ellátogatni a szomszédos Kehida Termálfürdőbe, ahol hatalmas csúszdák között számos vizes élmény várja a család minden tagját.

Zala megye másik pontján, Zalakaroson a **Hotel Vital****** várja a látogatókat, nem csak igen tágas szobáival és apartmanjaival, hanem gazdag, svédasztalos fogásaival és wellness részlegével is, ahol garantáltan zsúfoltság nélkül fürdözhet és lazíthat minden vendég.

Ha fesztelen, családi hangulatú, rövidebb vagy hosszabb nyaraláshoz támad kedvünk, akkor irány a **Hotel Napfény** Balatonlelén vagy a **Hotel Familia** Balatonbogláron. A szállodák közvetlenül a tó partján találhatóak, így szinte csak egy ugrás a Balaton.

Az Alföldön járva választhatjuk Orosháza-Gyopárosfürdőn az **Alföld Gyöngye Hotel****superior**-t, mely remek hely kisgyermekes családok számára is. A szálloda vendégei számára ajándék belépőt biztosít a Gyopárosfürdő Gyógy-, Park- és Élményfürdőbe. Két keréken is felfedezhetjük a szálloda természeti szépségeiben, látnivalókban gazdag környezetét, melyhez a helyben felnőtt és gyermek kerékpárbérlési lehetőségről gondoskodnak.

A Service4You szállodák egy helyen, a **s4yhoteles.hu** oldalon is megtalálhatóak.

A közös oldalon többek között kényelmesen informálódhatunk a szállodákról, melyek hasonló csomagajánlatait egyszerre, egy kattintással meg tudjuk nézni, majd kiválasztani és lefoglalni az igényünknek leginkább megfelelőt. Az oldalon a s4yhoteles hírlevélre való feliratkozással elsőként értesülhetünk a szállodák egyedi és exkluzív ajánlatairól, újdonságairól.



Hotel Aquarell****



Hotel Aquarell****



Hotel Aquarell****



Hotel Familia



Kehida Family Resort



Hotel Palace****



Arany Szarvas Fogadó*** és Captain Drake's Pub Győr

Jöjjön el hozzánk, szökjön el a szürke hétköznapokból és töltsdön fel az Arany Szarvas Fogadó és Captain Drake's Pub-ban, ahol páratlan panorámával várjuk Önt és családját, baráti társaságát, Győr történelmi városközpontjában.

Mindegy, hogy csak pihenni szeretne, vagy az esküvőjére készül, esetleg baráti/céges rendezvényt szervez, nálunk mindezt ideális körülmények között teheti, munkatársaink hatékony közreműködésével!

A város **gyógy és wellness termálfürdőjétől** csupán 50 méterre található a három csillagos fogadónk, mely 27 szobával (20 db 2 ágyas, 7 db 3 ágyas) részben saját balkonnal, TV-vel, klímával, WIFI-vel és minibárral felszerelt. Szállóvendégeink kikapcsolódását infra és finn szauna, jakuzzi, valamint masszázs biztosítja.

A fogadóhoz tartozó étterem a Captain Drake's Pub, **egyedi hajóbelsőt idéző belső terével**, - tavasztól-őszig terasszal - romantikus vacsorák, üzleti és baráti összejövetelek ideális helyszíne lehet. Konyhánk változatos kínálatl, a nemzetközi és magyaros konyha remekeivel, illetve steakspecialitásokkal várja Önöket. Különtermünk, technikai felszereltségével és különleges adottságaival felejthetlenné teheti az esküvőjét, vagy akár egy rendezvényt, 90 főig.

Kutyabarát szálláshely!



Arany Szarvas Fogadó*** és Captain Drake's Pub

Cím: 9025 Győr, Radó sétány 1.

Tel: 06 96 517 452, Fax: 06 96 517-454

Honlap: www.aranszarvas-gyor.hu

Conference



Wellness

Kikapcsolódás a Hotel Divinus***** -ban (3=4 csomag)

Érvényes: 2014. január 2 - december 28. *
Kivéve: kiemelt ünnepek és ünnepi időszakok.

Fizessen hármat és
pihenjen négy éjszakát!

Töltsdön fel a Hotel Divinus***** -ban és engedje át
magát az ötcsillagos kényeztetésnek!

Elhelyezés	Árak Ft / fő / éj
Superior kétágyas szoba	15 200 Ft / fő / éjszaka
Deluxe kétágyas szoba	19 200 Ft / fő / éjszaka

Csomag tartalma: szállás a választott szobatispusban büféreggelivel és félpanziós vacsorával. A tartózkodás alkalmával személyenként egy 1500 Ft-os italkupon. Extra gyermekkedvezmény: szülővel egy szobában 6 éves korig a szállás térítésmentes. A szálloda wellness és fitness centrumának használata: 25-méteres úszómedence, relaxációs medence, pezsgőmedence, gyermekmedence, merülő medence, infrasauna, finn szaunák, fény- és aromaterápiás gőzkabin, gyermekjátékszó, erőfejlesztő- és kardiógépekkel felszerelt fitness terem. Fürdőköntös, wellness törölköző és papucs bekészítés. Vezetékes internet, lap top töltésére is alkalmas szállodai szobaszéf, Áfa. Kedvezményes late check-out 16 óráig 4.500 Ft/ fő áron, mely tartalmaz egy ebédet is.

Pihjenjen még egy napot párjával 14 500 Ft / fő / éjszaka áron félpanziós ellátással. Igény esetén, felár ellenében a Nagyerdőre néző lakosztályok és apartmanok is rendelkezésre állnak!

*A csomag minimum 4 éjszaka esetén érvényes, kizárólag a szállóval előre egyeztetett időpontban, a szabad helyek függvényében vehető igénybe! Idegenforgalmi adó: 300 Ft/ fő / éjszaka, mely a helyszínen fizetendő. Gyermekkedvezmény: szülővel egy szobában 0-6 éves korig térítésmentes. 6-12 éves kor között 50% kedvezmény a csomag árából.



4032 Debrecen, Nagyerdei krt. 1. • Tel.: +36 (52) 510-900
Fax: +36 (52) 510-901 • E-mail: info@hoteldivinus.hu

www.hoteldivinus.hu

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, Hunyadi János út 6.	(20) 772-1855	adam.redei@pappas.hu	www.pappas.hu
Pappas Auto Magyarország Kft	1133 Budapest, Pannónia utca 82-86.	(20) 419-8413	krisztian.toth@pappas.hu	www.pappas.hu
Zakar és Társa 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
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	3300 Eger, Kőlyuk út 6.	(36) 889-111	kiaeger@jpauto.hu	www.jpauto.hu
M6 Kft.	2030 Érd, 6-os főút 23 km	(23) 523-101; (70) 3300-500	info@kiaerm6.hu	www.kiaerm6.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, Mérőföldkő 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.nagyfal@jpauto.hu	www.jpauto.hu
Uno Járműjavító Kft.	7400 Kaposvár, Tallián Gyula u. 87.	(82) 511-965; (82) 424-942; (82) 313-657; (30) 690-9923	unojarmujavitokft@t-online.hu	www.kiakaposvar.hu
Dakó Kft	6000 Kecskemét, Mindszenti krt. 53.	(76) 508-851	kia@dakokft.hu	www.dakokft.hu
Gadácsi Autóház Kft.	8360 Keszthely, Tapolcai u.	(83) 511-040	info@gadacsi.hu	www.gadacsi.hu
Univer Car Kft.	3527 Miskolc, József A. utca 62/A	(46) 502-980	kiamiskolc@univercar.hu	www.univercar.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	4400 Nyíregyháza, Orosi út 20/A	(42) 462-375	tamas.kosan@jpauto.hu	www.jpauto.hu
Pappas Auto Magyarország Kft	7630 Pécs, Kocsz utca 125.	(72) 539-539	peter.parragi@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.	(20) 419-8391	peter.ifkovics@pappas.hu	www.pappas.hu
Auto-Hof Kft.	7100 Szekszárd, Palánki u. 1.	(74) 529-885	info@kiaszekszard.hu	www.kiaszekszard.com
U.T.T. Autóház Kft.	8000 Székesfehérvár, Sárkeresztúri út 14.	(22) 513-950	ughy1950@t-online.hu	www.kiauttautohaz.5mp.eu
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 üzemanug-fogyasztási adat az Európai Parlament és Tanács 715/2007/EK rendeletével összhangban elvégzett, hivatalosan jóváhagyott tesztekkel származik, modellek közötti összehasonlítás céljából. A tesztadatok nem tartalmaznak semmilyen garanciát az adott gépjármű valós üzemanug-fogyasztását illetően.



www.kia.com

Szerelem első látásra. 7 év garanciával.



SPORTAGE



Az új Kia Sportage. Nyugodtan hihet a szemének.

The Power to Surprise



Official Partner

Hivatalos márkakereskedői listánkat, modelleinkről további részleteket a www.kia.com oldalon talál.
Üzemanyag-fogyasztás (kombinált): 5,2 – 8,8 l / 100 km, CO₂ kibocsátás (kombinált): 135-205 g/km. Minden üzemanyag fogyasztási adat az Európai Parlament és Tanács 715/2007/EK rendeletével összhangban elvégzett, hivatalosan jóváhagyott tesztekben származik, modellek közötti összehasonlítás céljából. A tesztdatok nem tartalmazznak semmilyen garanciát az adott gépjármű valós üzemanyag-fogyasztásáról. 7 év / 150 000 km garancia érvényes az EU tagállamokra (* Norvégia, Svájc, Izland, Gibraltar). A garancia feltételeiről érdeklődjön a Kia márkakereskedésekben. A képen látható autó illusztráció.