



KIA MAGAZIN



Hotel Vital**** Zalakaros



A Hotel Vital** Zalakaros** csendes, nyugodt szegletében, csodálatos környezetben nyújt kikapcsolódást és felfrissülést az év bármely időszakában a testnek és léleknek. Vonuljon el a mindennapok nyüzsgő forgatagától és szenteljen egy kis időt önmagára!

A nemrég felújított 72 férőhelyes szállodánk igényesen kialakított, rendkívül tágas, kényelmes, **légkondicionált**, ízletesen berendezett **szobákkal és apartmanokkal** várja Önt. Ideális elhelyezést kínálunk minden korosztálynak, pároknak és családoknak egyaránt.

Próbálja ki **La Vita Éttermünk** megújult ételkínálatát, adja át magát a kulináris élvezeteknek egy borvacsora vagy épp egy grillparti keretében!

Töltődjön fel energiával **Magyarország legnagyobb** egy főre jutó Wellness részlegén, engedje, hogy tapasztalt masszöreink kezei közt teste újjászülessen!

Éljen az éjszakai romantikus gyertyafényes fürdőzési lehetőséggel is.

Szállodánk mindig mosolygó személyzete meleg vendégszeretetével igyekszik hozzájárulni az Önök pihenéséhez.

Élje át nálunk az igazi „**Vital élményt**”! Töltődjön fel energiával és új élményekkel!

Szeretettel várjuk szállodánkban!



Lakatos Tamás
Szálloda igazgató

H-8749 Zalakaros
Üdülő sor 6/b
Tel: +36 93 340 972, +36 30 550 0472
hotelvital@hotelvital.hu • www.hotelvital.hu



Kedves Olvasó!

Nem túlzás: a Kia száguld. Itthon és a nagyvilágban is. Ezt nem csak legfrissebb eladási adataink, és az értékesített darabszám folyamatos emelkedése bizonyítja, hanem az a szinte állandó technikai parádé is, amivel fejlesztőink, formatervezőink kápráztatják el a nagyérdeműt. Idén valósággal áradnak a Kia újdonságok: érkezik a friss Sorento, különleges hibrid hajtáslánccal mutatkozott be az Optima, már tisztán elektromosként is fut a vadonatúj Soul... Sőt, itt a megújított Rio, az átdolgozott Venga, és jön sok más, ma még csak sejtethető, ugyanakkor a fejlesztések irányvonalából egyre határozottabban kirajzolódó távolabbi újdonság is. Egyre több hibriden, és elektromos autón találkozhatunk majd Kia emblémával, és újabb motorok, különleges feltöltő rendszerek is érkeznek hamarosan. De a Kia Magazin, szokás szerint most is túlnéz az autókra és a technikán, és ezúttal is szolgál kulturális különlegességekkel, élményekkel: elmeséljük az ősi koreai írás kialakulásának történetét, foglalkozunk többféle zenével, ízekkel, márkatörténelemmel és egy kicsit sporttal is.

Jó szórakozást!

Nagy Norbert

Országigazgató

Kia Magazin

Kiadja a Kia Motors Hungary Kft. (a Kia Motors magyarországi vezérképvislete)
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 kiadással történt egyeztetés után használhatók fel.
A magazinban szereplő árak tájékoztató jellegűek.

Kövess minket a Facebook-on!



Hírek

Kia Soul pápamobil

15 év után ismét Ázsiában járt a katolikus egyházfő. Ferenc pápa ötnapos látogatást tett Dél-Koreában, ahol hatalmas közönség előtt, többek között Szöulban is celebrált misét. Utazásának elsődleges célja azonban 124 koreai katolikus mártír boldoggá avatása volt: az 1791 és 1881 között elhunyt, keresztény hitre áttért emberek bűneiként azt rótták fel, hogy eltérő vallásuk terjesztésével veszélyeztetik a helyi ideológiát. Ferenc pápa koreai tartózkodása alatt egy Kia Soul kényelmét élvezte, a sötét-kék autó már a repülőtéren várta, és még a vatikáni rendszámot is felszerelték rá.

Egy sötét-kék, csúcfszereltségű Kia Soul várta a repülőtéren Ferenc pápát, aki jobb oldalon, hátul ült az autóban

Egyszerűen



Automotive Brand Contest 2014

Díjeső

Ünnepélyes keretek között, a Párizsi Autószalonon adták át a German Design Council (Német Formatervezési Tanács) által 2011-ben alapított, idén már negyedszer kiírt rangos Automotive Brand Contest (ABC) díjakat. A Kiánál, a Provo tanulmány (Best of Best kategóriagyőzelem) és az új Soul (Exterior Volume Brand kategóriagyőzelem) mellett a vállalat elnöke, Peter Schreyer vezette formatervezői csapatot is a legjobbnak értékelte a szakmai zsűri. A Kia formatervezői központjai Dél-Koreában, Németországban és Kaliforniában működnek, így a vállalat minden piaci térség igényeihez rugalmasan, a leghatékonyabb módon tud alkalmazkodni.



Tarol a Soul: a korábbi iF és Red Dot elismerések után most az ABC első helyezését is begyűjtötte

Formatervezési életműdíj Peter Schreyernek

Elismerték



Peter Schreyer, kezében az EyesOn Design-díjjal. A Kia- modellek orrán bevezetett tigrisormotívum is az ő ötlete

Peter Schreyer, a Kia Motoros Corporation és a Hyundai Motor Group formatervezési életműdíját vehetett elnöke, egyben dizájnfejlesztő évekkel át. Schreyer olyan híres alkotókkal korábban azért csatlakozott a dinamikusan fejlődő Kiahoz, mert lehetővé tette a közös munkát, mint Sergio Pininfarina, Giorgetto Giugiaro, Walter de Silva és Shiro Nakamura. A kitüntetés presztízsét fokozza, hogy a szakmai zsűri tagjai kizárólagért most különleges elismerésben részesült: az EyesOn Design-díjak részesült: az EyesOn Design-től a lehetnek.

Kia-gyár épül Mexikóban

Korszakváltás



Mexikóvárosban írták alá a szerződést, az eseményen jelen volt Hyung-Keun Lee, a Kia Motors alelnöke, és ünnepi beszédet mondott Enrique Peña Nieto (képünkön) mexikói államelnök is

Szeptember óta már épül a Kia legújabb gyára, a mexikói Nuevo León tartományban, Monterreyben, 500 hektáron. Az egymilliárd amerikai dolláros beruházással 3,37 millió járműre bővül az éves globális gyártókapacitás, az első autó várhatóan 2016 első félévében gördül le a szalagról, és évente 300 000 követi majd. A vállalatvezetés azért döntött Mexikó mellett, mert a Kia eddig nem volt jelen a térségben. Biztató a piaci fejlődés is, és a helyi gyártással elérhető a komoly összeget jelentő importvám. Fontos volt továbbá Észak-Amerika közelsége: az Egyesült Államokban intenzíven nőnek az eladások.

Kia Európai Szerelő Verseny

Szép ezüst



Középen Varga Tibor, az ezüstérmes

Idén Frankfurt látta vendégül az európai Kia-márkaszerelők között kétfévente megrendezett szerelői versenyt. A háromnapos eseményen a debreceni OMP Autóház szervízvezetője, Varga Tibor képviselte Magyarországot, méghozzá remek eredménnyel. A versenyzők az írásbeli feladatoknál a motor, a karosszéria, az elektromosság és a kenőanyagok témaköréből kaptak kérdéseket, de a gyakorlati rész sem volt egyszerű. Egy motor főtengelyének csapágyház-illesztése mellett a diagnosztika is szerepet kapott: mechanikus sebességváltóban, fedélzeti elektromosságban és rögzített vezérlőegység-adatok alapján is kellett hibákat megállapítani. Tibor rutinosan vette az akadályokat, és az erős európai mezőny összetett második helyén végzett. Szívból gratulálunk!

LCA-tanúsítványt szerzett a Kia Soul EV

Életre szól

A független németországi műszaki intézet, a TÜV Nord teljes életciklusra vonatkozó LCA (Life Cycle Assessment)-tanúsítványt adott az új Kia Soul elektromos változatának. Az intézet az ISO 14040 életciklus elemzési szabvány alapján minősített, melynek során nemcsak az autót, hanem a teljes gyártási folyamat környezeti hatásait is vizsgálták – ez utóbbinál fontos szerepet játszott az anyagválasztás, a károsanyag-kibocsátás, valamint az újrahasznosítás hatékony megoldása. A Kia 2008-ban, a cee'ddel szerzett először TÜV Nord-minősítést, és az évek során már 11 modellje kapta meg az LCA-tanúsítványt.



Öt alappilléren nyugszik a környezetbarát járműfejlesztés az anyagfelhasználástól kezdve a 3D-s tervezésen át az újrahasznosíthatóság elemzéséig. Az elektromos Soul EV esetében minden területen kiváló munkát végeztek a mérnökök

Lebron James
a Kia nagykövete

Bezsákkolták



203 cm magas az NBA-sztárkosaras, de a K900-ban még ő is kényelmesen elfér. Autóját minden létező extrával, még LED-es fényszórókkal is felszerelték

Lebron James, a tízszeres NBA All-Star-kosaras és a Kia Motors America (KMA) több évre szóló partneri szerződést kötött. A világsztár, egyben a legnépszerűbb amerikai profisportoló a márka nagykövete lesz, és a termékpaletta csúcsát képviselő, minden extrával ellátott K900 luxuslimuzint használhatja. James színes személyiség, szeret segíteni az embereken, fogékony a divatvilág

újdonságaira, és üzletemberként is sikeres, ezért úgy érzi, változatos egyéniségéhez minden szempontból remekül illik a Kia elegáns óriása. Hangsúlyozta, autóból-londként szinte az összes jól ismert német és japán luxusbárka modelljét kipróbálta már, és a K900 mind megjelenésében, mind kényelmében és szolgáltatásaiban állja velük a versenyt.

Hatalmas értéknövekedés a Kiánál MÁRKÁS



Az elmúlt évek ötletes, több nemzetközi sporteseményre (FIFA, Australian Open) is kiterjedő marketingstratégiájának, valamint az e folyamat mögött álló, kiváló minőségű termékeknek köszönhetően valósággal az egekbe szökött a Kia márkaértéke. Az Interbrand exkluzív, a világ TOP 100-as cégeit rangsoroló Best Global Brands listáján, 2014-ben a Kia a 74. pozíciót foglalja el. 2007-ben, a Schreyer-éra kezdetekor 929 millió amerikai dollárra becsülték a vállalat teljes márka-értékét, 2012-ben viszont már 4,1 milliárdra, amivel a Kia a 87. helyen debütált a 100-as elitben. A 15%-os javulás tavaly a 83. pozícióra volt elegendő (4,7 milliárd USD), és a virágzó lendületet idén is sikerült 15%-on tartani, ez hozta 5,4 milliárd dollárral a márka történetében eddigi legelőkelőbb 74. helyet.

Virágzik a Kia, néhány év alatt 480 százalékos a vállalat értéknövekedése. Az idei évben a csúcsmárkák fejlődése átlagosan 7%-os volt, a Kia azonban tartani tudta a korábbi 15%-ot – a TOP 100-ban egyedülként

A Kia Sportage
győzött a J.D. Power
felmérésén

Elégedettek



Szlovákiában, Zsolnán készül a Sportage, a Kia legsikeresebb európai modellje – a J.D. Power felmérése szerint nem véletlenül

Kiválóan szerepelt a J.D. Power 2014-es Németországi Autótulajdonosi Elégedettségkutatásán az új Kia Sportage. 18 000 tulajdonos nyilatkozott autója minőségéről, megbízhatóságáról, üzemeltetési költségeiről és nem utolsósorban megjelenéséről. A Sportage mindezek alapján 83,6%-os eredménnyel fölényesen megnyerte a kompakt szabadidőautók kategóriáját, az összesítésben pedig a 6. helyen végzett. További siker, hogy kategóriájában a cee'd második, a Rio harmadik, a Venga pedig negyedik lett, így a márkák összesítésében a Kia a tavalyi 15. helyről a tizedikre léphetett elő. Ez az Európában legerősebbnek számító németországi piacon nagyon előkelő eredmény.

Bemutató Kia Sorento



Utcai farkas (Streetwolf) volt a tervezéskori beceneve. Inkább elegáns, mint agresszív, de összerékhajtásával, elől 19,9, hátul 20,0 fokos terepszögével az aszfaltról letérve sem ijed meg. A kerékvételek, a küszöbököt műanyag burkolat védi

Evolúció

Kívül-beliül kifinomult formavilággal és akár hétszemélyes utastérrel érkezik a vadonatúj, harmadik generációs Sorento.

Globálisan fontos az új Sorento: a karosszériát a dél-koreai namyangi stúdióban rajzolták, de a véglegesítésben az európai (Frankfurt) és észak-amerikai (Kalifornia, Irvine) központok tervezői is közreműködtek. A design az első Sorento 2002-ben indult evolúciós folyamatának legújabb állomása, néhány részlethez – így a függőleges, 3D hatású hűtőmaszkhoz – a Cross GT-tanulmány (2013) adott ihletet. A robosztusságot eleganciával párosító karakter megmaradt, de nagyon mások az arányok. Elődjénél 95 mm-rel hosszabb (4780 mm) és 5-tel

szélesebb (1890 mm), tengelytávja 80 mm-t nyúlt (2780 mm), magassága viszont 15-tel csökkent (1685 mm). Torziós merevsége 14%-kal javult, főleg mert a korábbi 24,4-ről 52,7%-ra emelkedett az ultranagy szakítószilárdságú mikroötvöztött acélok (UHTS) aránya, és megkétszereződött (10,1%) a forrón sajtolt acélelemek száma is – utóbbiaknak köszönhető az erősebb A- és B-oszlopok. A merev vázszerkezet precízebb futómű-geometriát, ezáltal jobb vezethetőséget eredményez, és számottevően növeli a passzív biztonságot.



Sorento jellegzetesség a széles D-oszlop. A magas övvonallal és az alacsonyabb tetővel kecsesebb, mégis dinamikusabb a megjelenés. A Kia elsőként ennél a modellnél használ varratmentes lézerhegesztést

Fontos szempont volt az utastéri zaj- és rezgéscsökkentés, a számos innováció közül kiemelendő a műszerfalat borító 0,9 mm vastag szigetelőpanel – összességében 3–6%-kal lett csendesebb a Sorento. A prémiummodellhez illően igényes utastér terve európai, kifinomult részletek, kellemes anyagok, puha burkolatok jellemzik, a középkonzolon pedig megjelent a Kia legújabb technológiája, a HMI (ember-gép-interfész) kezelőfelület. A helykínálat minden irányban bőséges, az alacsonyabb tető ellenére nem kisebb a fejtér, mert az ülőlapokat is lejjebb szerelték, ellenben sokkal tágasabb a csomagtartó, amelyben külön hely jut a használaton kívüli rolónak. A Sorento poggyász-

tere hatalmas, az ötszemélyesé 660–1732, a hétülésesé 142–605–1662 l-es, a középső sor üléstámlái 40:20:40 arányban ledönthetők. Mindhárom erőforrás soros négyhengeres, 16 szelepes, Euro6-os. Az egyetlen benzines, a 2,4 l-es, közvetlen befecskendezéses GDI (188 LE, 241 Nm, 0–100 km/h: 10,4 s, 202 km/h), a közöcsőves CRDi-dízelek között van 2,0 l-es (185 LE, 402 Nm, 0–100 km/h: 10,4 s, 200 km/h), és 2,2 l-es (200 LE, 441 Nm, 0–100 km/h: 9,0 s, 203 km/h). A váltó a kisebbik dízelnél kizárólag hatfokozatú automata lehet, a GDI és a nagyobb CRDi hatfokozatú kézit kap, opció a hatos automata, és széria az automata kapcsolású összerékhajtás.

A segédkeretes felfüggesztés elől McPherson-, hátul összetett, több lengőkaros, kanyarstabilizátoros, az elektromos szervokormány villanymotorja újdonságként közvetlenül a fogaslécra hat, ezzel precízebb, gyorsabb reagálású a kormányzás. A belépő alufelnik is 17 colosak, a fékrendszer elől 320, hátul 314 mm-es tárcsákkal magabiztosan lassítja az üresen 1735–1849 kg saját tömegű szabadidőterepet. A már alapkitelben gazdagon felszerelt új Kia Sorento komfortját négy kamerával körkörös panorámaképet adó monitor vagy intelligens hátsó ajtómozgatás is fokozhatja: az autó érzékeli a pakkokkal közelítő tulajdonosnál a kulcsot, és automatikusan nyitja a csomagteret. Az aktív biztonsági eszközök listáján többek között adaptív tempomat (ASCC), sebességátárra figyelmeztető táblafelismerő (SILF), holtterfigyelő (BSD), sávelhagyásra figyelmeztető (LDWS), valamint keresztirányú forgalomfigyelő (RCTA) is sorakozik, utóbbi tolatásnál, parkolás közben hasznos segítség.



Svájci órák ihlették az ezüstkeretbe foglalt HMI kezelőegységet. A színvilág lehet fekete, fekete-bézs, opcióként bőrrel, akár szürkében, barnában is. A váltókar alatt: az elektromos rögzítőfék Hold-funkcióval, a fix nyomatékelosztás (4x4 hajtás), a kamera, a parkolóautomata, a tolatóradar, a startstop és a menetprogram-választó (Drive Mode) gombja



Hátulról az Optimára emlékeztet a K4-es



Kényelmesek a szövettel vagy igény szerint bőrrel kárpitozott ülések. Ugyan a Sorento 15 mm-rel alacsonyabb lett, de az üléseket is lejjebb szerelik, így nem csökkent a hely. A kellemes térérzetet panoráma üveg tető is fokozhatja



Könnyedén, egy mozdulattal hajtogathatók az üléstámlák, a rakodófelület sík, ebben az állapotban 1,7 köbméterhez közelít a kapacitás. 87 mm-rel hosszabb tárgyak szállíthatók, mint az előző Sorentóban, a harmadik sorban utazóknak is jut pohártartó és rakodótálca a kerékdobok tetején



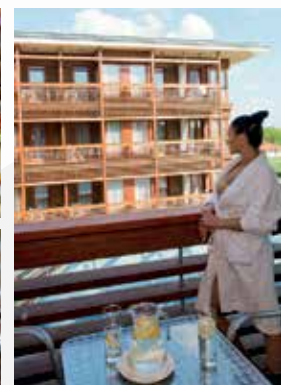
KIA magazin olvasói kedvezmény a Service4You szállodáiban.

Válasszon ajánlataink közül a www.s4yhotels.hu oldalon. Foglaláskor ne felejtse el megadni a KIA kódot!

S4Y service4you
HOTELS

www.s4yhotels.hu

Kedvezménykód: S4YKIA16



Aquarell
CEGLÉD

MAJERIK HOTEL
HEVIZ

Kehida
FAMILY RESORT

ALFÖLD GYÖNGYE
SUPERIOR
HOTEL ÉS KONFERENCIAKÖZPONT

BIRDSONG
HOTEL

Hotel Vital
Zalakaros

Méretei ellenére dinamikus és könnyed a Sedona formája, jól illeszkedik a Kia aktuális stílusirányzatába. Karakteres az orr, nem hiányzik a tetősín. Kerekei 17 vagy 18 colosak



Társas utazás

*Hódításra készül a Kia a nagygyertyűek között:
itt a vadonatúj Sedona, elsősorban Amerikának.*

A Kia mindig időben válaszol a piac kihívásaira, a Sedona rajtját is remekül időzítette, hiszen 1998-ban éppen a nagygyertyűek népszerűségi hullámának első csúcsára ülhetett fel. Ezt a típusnevet Magyarországon kevesen ismerhetik, hiszen nálunk és Európa más országaiban is Carnival néven futott. A második széria 2006-ban érkezett, ahogy elődjénél, itt is tágas oldalsó tolóajtón keresztül lehetett megközelíteni a második és a harmadik ülősort. A harmadik generációs Sedona idén tavasszal debütált New Yorkban, nem meglepő, hogy éppen ott: ez a szegmens főleg a Tengerentúlon népszerű. Peter Schreyer keze nyomát természetesen ez a típus is magán viseli, a karakteres forma pontosan a mai Kia-stílust követi. A 3060 mm tengelytáv és az 5115 mm hossz eleve garantálja a hatalmas belső teret. A gusztusos csomagolású beltérben otthonosan érezhetjük magunkat, látszik, hogy sok energiát fektettek a minél tökéletesebb ergonómia és komfort kialakításába. A bőrkárpitozás magától

értetődő, ahogy a finom műanyagok, az elegáns dekorbetétek és a remek oldaltartású első ülések meg a foteleszerű hátsó helyek is. Tágas bejáratot nyitnak a tolóajtók, a padló előzékeny alacsony, kényelmes a beszállás. A műszerfalon könnyű kiigazodni, a közép-konzol tetején a jövőbe mutató fedélzeti rendszer képernyőjét találjuk: az UVO információs és telematikai készülék új generációja a Kia modelljeiben eddig nem használt eService-szolgáltatásokkal is kedveskedik a Sedona használóinak, többféle applikáció is letölthető az iTunesról vagy a Google Playről. A Google eleve fontos szerephez jut a Sedonában, rajta keresztül érhetőek el a legkülönbözőbb navigációs kényelmi szolgáltatások. Egy másik innováció, a Sirius XM Travel Link különlegessége abban rejlik, hogy segítségével a sofőr tájékozódhat a közlekedési helyzetről, az időjárásról, az útvonal közelében lévő benzinkutak üzemanyagáiról, sporteredményeiről, moziműsorokról... Így válik a Kia egyterűje igazi társasági térré.



Az európai modellekben megismert modern, színvonalas kialakítású, remekül áttekinthető pult, első osztályú anyagokból. Távolságtartós tempomat, holtterfigyelő és hátsó keresztirányú forgalomfigyelő is szerepelhet a felszerelések között



Szinte függőleges a hátfal, hatalmas az ajtó, igazán könnyű rakodni a harmadik sor mögött is csaknem egy köbméteres raktérbe. A második sori tolóajtók nagyon megkönnyítik a beszállást. Több mint 1,5 tonnát vontathat



Kar- és lábtámasz kényeztetheti a hátul ülőket, akár egy repülőgép első osztályán. Nyolcszemélyes kivitelben is készül

A Sedona alaphelyzetben hétszemélyes, de kapható belőle nyolcfős változat is. Grandiózus csomagteret rejt az 1984 mm széles és 1740 mm magas karosszéria: teljes utaslétszám mellett is marad 960 liter a harmadik sor mögött, s ha az összes hátsó ülést lefedtetjük, az első sorig több mint négy köbméternyi árut pakolhatunk be! A vadonatúj padlólemezre épített karosszéria zömét ultra nagy vagy nagy szilárdságú acélokból formázzák, nem meglepő, hogy a kategória egyik legmasszívabb szerkezetét tudták kialakítani. Speciális hangszigetelő elemekkel érték el, hogy rossz minőségű úton is rendkívül csendes az autó, az elől McPherson-, hátul multilink futóművet kiváló kezelhetőséget és példás úttartást garantáló lengéscsillapítókkal vértették fel. Az új Sedona az Egyesült Államokban egyféle motorral lép piacra: az eddigi 3,5 literes hathengerest felváltja a Lambda-motor-családba tartozó, 3,3-as, közvetlen befecskendezéses, szívó- és kipufogóoldalon is folyamatosan változó vezérlésű V6-os benzines; 276 lóerő és 336 Nm nyomaték vándorol az első kerekhez, hatfokozatú automata váltón keresztül.



Középút

*A látványos négyajtós
K4-es Kínában, és
kifejezetten Kínának készül.*

A szedán forma különösen sikeres Ázsiában, nem meglepő, hogy a Kia kifejezetten a kínai igények alapján tervezte meg legújabb négyajtósát, a K4-est. Az Optima padlólemezére állított elsőkerékhajtású újdonság tengelytávja 2,5 centivel rövidebb az európai rokonénál, 2,77 m-es, és a teljes hossz is kisebb, jó 15 centivel (4,7 m). A márka mai formavonalába illő, erősen kupés vonalú karosszéria alatt elől McPherson-rendszerű, hátul igényes, oldalankénti több lengőkaros a felfüggesztés, a kormány szervó minden változatban tisztán elektromos és állítható segéderejű, a fékek négytárcsásak. A gyártás beindulásakor két modern szerkezetű, mindkét oldalán folyamatosan változó, DOHC-vezérlésű, csupa könnyűfém négyhengeres benzinmotor szerepel majd a kínálatban, mindkettő szívócső-befecskendezéses, a kisebb 1,8-as és 143 LE-s (176 Nm), a nagyobb 2,0 l-es 155 LE-vel és 192 Nm forgatónyomatékkal. A helyi igényekhez igazodóan mindkét erőforráshoz

alapáron jár a rövid reakcióidejű, kézzel is kapcsolható hatsebességes bolygóműves automata váltó. A tervek szerint 2015-ben megjelenik a kínálatban, az Európában már sikeres 1,6-os, közvetlen befecskendezéses és turbós benzines csökkentett teljesítményű 176 LE-s (265 Nm) változata, amihez felár nélkül kapcsolódik majd a márka első, kézzel is léptethető, hétfokozatú (!) duplakuplungos robotizált sebességváltója. A műszerfal műszerek közötti része nagyfelbontású, finom rajzolatú TFT-kijelző, a középkonzol érintőképernyője alapfelszerelés, mérete felszereltségfüggő, akár több okostelefon teljes tudása is ráköltöztethető. Minden K4-esben alap a hat légzsák (két első, két első oldal- és két függőnylégzsák), az ESP és a keréknyomás-figyelő rendszer is. A karosszéria 50 százalékból ultranagy szakitószilárdságú, számítottan deformálódó, és könnyű acélokból épül fel, a K4-es az NCAP kínai töréstesztjén maximális, ötcillagos biztonsági minősítést szerzett.

◀ A fényszórók vetítőlencsések, a menetfények alapáron LED-esek



A Csengduban működő Dongfeng-Youeda-Kia vegyes vállalat legújabb üzemében készülő újdonság sikerétől óriási piaci előrelépéseket vár a gyár, és a Kia is, a cél: bekerülni az első tíz kínai autógyártó közé!

A Kia mai vonalába illeszkedő a műszerfal, a tolatókamera alapfelszerelés



Hátulról az Optimára emlékeztet a K4-es

GT másként?

A 4,56 m-es négyajtós Forte a Kia sikermodellje Amerikában. Éppen a 2014-es modellévre újult meg, van belőle ötajtós és kupé is, ez utóbbi akár 1,6-os turbós benzinessel.

A kisebb, takarékosabb autók terjedésével a Kia egyre sikeresebb a Tengerentúlon, főleg azért, mert modern látványos és csupa technika palettát kínál az egyre tudatosabban vásárló amerikaiaknak. Az európai cee'd távoli rokona (onnan való a nyújtott tengelytávú padlólemez és az első futómű is), a Forte 2014-ben vadonatúj formatervvel és átszabott műszakisággal fut. A vonalakat a Kia kaliforniai központja rajzolta, a négy- és ötajtósokhoz csak 1,8-as és 2,0 l-es modern, közvetlen befecskendezéses, és természetesen változó vezérlésű szívó benzinmotorok választhatók, de a háromajtós kupé – a négyajtósnál 3 centivel rövidebb, 4,53 m-es Forte Koup – nagyon más.

Alapból is csak a nagyobb szívómotorral készül, és 2014-től az európai cee'd GT élénk, csupa technika, közvetlen befecskendezéses 201 LE-s turbós 1,6-osával is elérhető. Mindkét motorhoz hatfokozatú kézi váltó jár alapáron, a gyors kapcsolású, kormányfülekkel is léptethető hatsebességes bolygóműves automata rendelhető extra, külön, takarékos Eco-programmal. A futómű itt is elől McPherson, hátul csatolt lengőkaros, ám a hasmagasság kisebb, és a hangolás is feszebb, mint a többi modellnél.

A fékrendszer négytárcsás, a kerekek alapból 16, felárért 18 colosak, a hátsó lámpák akár LED-esek

◀ A Koup menetfénjei alapáron LED-esek



Jól látszik a hatalmas, 2700 mm-es tengelytáv, a kupé hátsó lábtere szinte naggyautós



173 LE-s a 2,0 l-es, közvetlen befecskendezéses szívó benzinmotor

A műszerfal azonos a többi Forte-éval

Kettős kipufogóvég csak az 1,6-os turbósoknál jár

is lehetnek. Az elektromechanikus szervokormány rásegítő ereje gombnyomásra három fokozatban állítható, az ESP természetesen alapáras, az extralistán pedig a hagyományos tételek mellett (bőr ülgarnitúra, navigáció stb.) kormányfűtés, tolatókamera és nagyméretű napfénytető is szerepel.

Az állórajtós 100 km/órás sprint szintideje az 1,6-os turbóval 7 s alatti, a végsebesség 230 km/óra. Az autót már az amerikai tuningműhelyek is kezelésbe vették, az eredmény fantasztikus, bár nem meglepő: a legőrültebbek 300 LE és 260 km/óra körül járnak!





Az észak-amerikai Rio Sedan karosszériája a B-oszlopokig azonos a nálunk is futó ötajtóséval

Az amerikai Sedanok műszerfala az európai ötajtósoké



A vonalvezetés lépcsős háttal is lendületes

Az orosz és a kínai kivitel tengelytávja 7 centivel hosszabb az észak-amerikaiakénál. A formák is mások

Sokarcú

A világszerte sikeres Rio több piacon lépcsőshátúként is hódít. Az egyes modellek között meglepően nagyok a különbségek.

Az ötajtós Rio – a maga alig több mint 4 m-es hosszával – az átlagos észak-amerikai vásárlónak nemcsak meglepően kicsi, de ma még talán furcsa formájú is. Bár ferdehátúként is fut az USA-ban és Kanadában is – és egyre jobban szerepel –, ott igazából a 4,4 m-es négyajtós, lépcsős számít a sorozat húzómodelljének, hiszen az újvilág piaca eleve jobban vonzódik ehhez az irányzathoz. Az amerikai Rio Sedan padlólemeze az ötajtósé, és tengelytávja is változatlanul 2500 mm-es, az összes hosszabbt a hátsó futómű mögötti rész megnyújtásából származik. A kupés formákat a Kia kaliforniai stúdiójában rajzolták az ötajtós alapjaira, a futómű változatlan: elől McPherson, hátul csatolt lengőkaros, a csillapítást kevésbé lágyabbra hangolták; a csomagtartó alából is 500 l-es és hátsó támladöntéssel bővíthető. Az egyetlen elérhető motor a közvetlen befecskendezéses, mindkét oldalán folyamatosan változó vezérlésű 1,6-os szívó benzines 138 LE-vel, a váltó alapon hatsebes-

séges kézi, a hatfokozatú bolygóműves szerkezetű, és a kormány mögötti kapcsolófülekkel is léptethető automata rendelhető extra. Az utóbbihoz külön kapcsolható Eco-program is jár, ezzel nem csupán az erőátvitel működése válik takarékosabbá, a légkondi és a kényelmi elektronikák is visszafogottan működnek. A Rio és az amerikai Rio Sedan alapjain áll két távolabbi, nagyon más megjelenésű rokon is: az egyik a kifejezetten Kínának gyártott és 2012-ben bemutatott K2-es, a másik ennek az orosz piacon sikerrel futó, szintén Rio Sedan nevű változata, a két gép közötti formai és szerkezeti különbségek nagyon aprók. A padló itt is a Riótól való, de a helyi igényekhez igazodóan 7 centit beletoldottak a tengelytávjába (így lett 2570 mm-es). A hossz 4,37 m, mindkét változat 107 LE-s 1,4-es, vagy 123 LE-s 1,6-os szívócső-befecskendezéses, mindkét oldalán folyamatosan változó vezérlésű szívó benzinessel készül, alapon ötsebességes kézi, extraként négysebességes boly-



500 l a csomagtartó alapmérete



góműves automata váltóval. A csomagtartó itt is kereken 500 l-es, a szervokormány – mint a Rio minden egyéb változatában – tisztán elektromos rásegítésű. A K2 és az orosz Rio Sedan műszerfala és utastere lényegében egyforma, de nagyon más, mint az európai beltérrel futó amerikai kivitelé. Érdeklenség, hogy az orosz kínálatban ugyanez a modell öt ajtóval is szerepel, változatlanul 2570 mm-es tengelytávval, de csak 4,12 m-es hosszal, a már említett két motorral. ■

Az orosz és a kínai modell műszerfala



Világpremier

A Kia a vadonatúj Sorento mellett egy hibridre és két utcai modell frissítésére koncentrált Párizsban.

A Kia azoknak is próbált a kedvében járni, aki nem juthattak el Párizsba: a 72 méteres, 23 autót felsorakoztató stand on-line is megtekinthető volt. Az üttörő kezdeményezésű Kia Virtual Tour-sétát a Google Maps

Views segítségével bárki megtehetette, a 360 fokos panorámaképekkel „beülhetett” a kiállított autókba, és egyetlen kattintással letölthette a legfontosabb információkat – akár több nyelven is.

Finomabb részletek, elegancia, látványosabb mintázatú felnik. A Kia színesíti a világot, élénk kék és sárga fényezés is került a választékába

Látványos és funkcionális a Venga műszerfala

Sokkal komolyabb arcot hord a 2615 mm tengelytávú egyterű, az ovális embléma a hűtőrács közepéről a maszk fölé költözött. Tavaly Európában 29 000 kelt el a zsolnai gyártású Vengából



Tisztán elektromos üzemre is képes az Optima T-Hybrid, az ólom-szén akkucsomag hátul, a csomagtartó alatt utazik

Kia Optima T-Hybrid

A dízel-elektromos T-Hybrid-hajtáslánc tavasszal debütált Genfben, most autóba szerelve volt újdonság, de sorozatgyártmányként még nem várható. Az Optima négyhengeres, 1,7 l-es, 136 LE-s közöcsöves dízele 48 V-os villanymotorral (11 kW, 55 Nm) alkot párost, és a turbó mellett 70 000/perc fordulátú, 6 kW-os elektromos feltöltő (kompresszor) is javítja a gázreakciót, meg növeli alacsony fordulaton a nyomatékot. Az összteljesítmény 170 LE (380 Nm), így a könnyűhibrid (mild hybrid) technológiával felszerelt Optima érezhetően dinamikusabb, 15-20 százalékkal erősebb, ugyanennyivel takarékosabb, illetve kevésbé környezet-szennyező, mint az ISG-rendszerrel szerelt normál változat. A 0,96 kWh kapacitású, 31 kilós akkucsomag ólom-szén cellás, könnyebben újrahasznosítható, mint a lítiumionos, és működés közben nem igényel extrahűtést. A startstop is különleges, az indítómotor helyett a nagyfeszültségű generátor indítja újra halkan, szíjhajtással a dízelt, ezzel kisebb lehet a 12 V-os akkumulátor, és maga az önindító is.

Kia Rio

2015-re kívül-belül felfrissül a Kia globális bestsellere: tavaly 471 000 darabot értékesítettek, Európában 56 821 példány talált gazdára. A Rio átrajzolt „tigrisorr” hűtőmaszkja mellett új ködfényszórókat, szebb lökhárítókat és könnyűfém felniket (15, 16 és 17 col) kapott, színválasztékában friss az Urban-kék és a Digital-sárga. Krómmal gazdagabban díszített, finomabb anyagokkal, opcióként (EX) szürke műbőrrel kárpitozott utasterében új a középkonzol, ami helyet adhat a Kia legmodernebb AVN (audio-video-navigáció) rendszerének is, 7 colos kijelzővel, tolatókamerával, gyorsabb térképműködéssel. A motorpaletta négytagú (75-109 LE), a sebességváltó öt- vagy hatfokozatú kézi, igény szerint négyfokozatú automata, és minden erőforráshoz kérhető második generációs ISG-rendszer (startstop, fejlett generátorvezérlés, erősebb indítómotor, alacsony gördülési ellenállású gumik).

Egyszerűen kezelhető a tolatókamerás AVN-rendszer a Rio műszerfalán. Az érintőképernyő átlója 7 col, a szélekről közvetlen gombokkal érhető el a legfontosabb menük

Kia Venga

A 2015-ös Venga továbbra is sokoldalúan praktikus, de új tigrisorrával mostantól még jobban illeszkedik a Kia-arculatba. LED-es nappali menetfényével, egyedibb ködfényszóróival messziről felismerhető, átrajzolták a lökhárítókat, hátul elegáns krómléccel kötötték össze a LED-es lámpákat. Újak a 16 és 17 colos alufelnik is. Belül megmaradt a kategóriában kiemelkedő tágasság, a kitűnő variálhatóság (síkra fektethető, 60:40 arányban dönthető, 130 mm-en tologatható hátsó ülések), a precíz kidolgozás, míg az új opció, a fűthető kormány csipetnyi luxussal kényeztet. A sötétebb fémd Dekorációval, a magas fényű betétekkel nyoma sincs komor hangulatnak, és akárcsak a Riónál, itt is átalakult a középkonzol, befogadva a 7 colos kijelzős, rendelhető AVN-rendszert. A hattagú, minden esetben ISG-csomaggal is párosítható motorpalettát 1,4-es és 1,6-os benzines, illetve dízel erőforrások alkotják (77-128 LE), öt- és hatfokozatú kézi- vagy négyfokozatú automata váltóval.

Mindenből a legjobbat

A legerősebb, leggazdagabban felszerelt Sportage kényelmét automata váltó, menetbiztonságát és terepjáró képességeit összerékhajtás fokozza.



Vagány, fiatalos, dinamikus. Automatikusan kapcsoló összerékhajtásával a Sportage útburkolattól, évszaktól függetlenül városban és terepen is otthon érzi magát



172 mm a szabad magasság, a fordulókör sugara 5,3 m. A kerékvéket körben műanyag védi, a hátsó ajtó mélyről nyílik, hogy minél kisebbet kelljen emelni a csomagokon

Puha burkolatok és látványos formák a kabinban. A kormányról a tempomat, a hifi és a telefon kezelhető, a motor gombnyomásra indul, az érintőképernyős kijelző 7 colos, a csúcsmo- dell bőrkárpittal is kényeztet

A Kia hiszi, hogy a jót mindig lehet még jobbá tenni, ezért az idei modellévre felfrissítette a 2010 óta kapható harmadik generációs, zsolnai gyártású Sportage-et. A J.D. Power vevőelégedettségi felmérését 2013-ban rekordpontszámmal teljesítő szabadidőterepes méretei nem változtak, de kívülről finoman kidolgozott részletekkel gazdagodott: nyilmintázatú hűtőmaszk, elől LED-es menetfények, EX Premium-szinten xenon fényszórók, hátul egyedi mintázatú LED-es lámpák, az utastérben még jobb minőségű, puhább anyagok. Vannak új fényezések és felnik is, a csúcsmo- dell alapján 17 colos kerekei igény szerint 18-asokra cserélhetők. Szűk illesztéseivel szép a lemezmun- ka, az ajtók kellően tágra

nyílnak, és finoman is csukódnak, a kulcs nélküli kezelés kényelmes. Könnyű a beszállás, bár magasra kell ülni, a körkörös kilátást, a biztonságos tájékozódást nagy felületű, elektromosan behajtható, fűthető külső visszapillantók és tolatókamera is segíti. A vezetónél állítható deréktámaszos, elől-hátul külön emelhető ülőlapú első ülések villanymotorral mozgathatók és fűthetők, határozott az oldal- tartásuk, összességében nagyon kényelmesek. A fejtámlánál nemcsak a magasság, de a párna fejtől való távolsága is szabályozható. A kormány tengely- és sugárirányban tág határok között állítható, a karima alapján (!) fűthető, ez hideg napokon nagyon kellemes. Bőséges a helykínálat, a középkonzol nem

nyomja a lábat, a pedálrend jó, a megújult műszerfal kárpitozása puhább anyagokkal kényeztet, a kellemes térérzetet alapáron panoráma üvegtető (billenthető, nyitható) fokozza. A műszerek között 4,2 colos kijelző tájékoztat a legfontosabb információkról, középen 7 colos érintőképernyőről vezérelhető a prémium Infinity-hifi (CD, MP3, FM rádió, USB, AUX), a navigáció, és a telefon is. Rakodni a palacktartós ajtózsebekbe, a hűthető kesztyű- tartóba, vagy az ülések közötti kartámasz dobozába lehet, van dupla pohártartó, gumilappal bélelt kis nyitott mélyedés a váltókar mögött, és szemüvegtok a mennyezeten. Hátul a középső utas lábterét nem csökkenti zavaróan a padló- merevítés, akár hárman is kényelmesen elférnek, két

személlyel pohártartós, középső kartámasz hajtható ki. Bőséges a válltér és a lábhely, az ajtókon zseb, a támlákon háló, az ülések itt is fűthetők. A hatalmas, 564 l-es csomagtartó az üléstámlák egymozdulatos, 60:40 arányú ledöntésével egészen 1353 l-ig bővíthető. Az ajtó mélyről, 186 cm magasra nyílik, a Sportage terepjárós, megemelt karosszériája miatt a rakodóperem kicsit magas, de a küszöb minimális, a kivehető padló alatt pedig teljes értékű a pótkerék. A 2,0 l-es, változó geometriájú turbós közös- csöves, a finom járás érdekében kiegyensúlyozóten- gelyes dízelmotor az alap 136 LE-s teljesítmény mellett 184-gyel is választható.

A váltó hatsebességes bolygóműves automata, a gyorsan és finoman működő összkerékajátás lamellás kuplunggal automatikusan kapcsol, szükség esetén a nyomatékelosztás 50:50 százalékban fixálható is a tengelyek között. A motor 1700/perctől (itt mérhető a csúcsnyomaték is) már jól terhelhető, élénk a gázreakció, kellemetlen turbólyukat nem

hátul multilink, újak a bekötési pontok, a lengéscsillapítók, az első kanyarstabilizátor, és keményebbek a hátsó rugók. A menettulajdonságok így még inkább személyautósak, az új Sportage viszonylag magas építése ellenére sem dől a kanyarokban, feszesen siklik, az úthibákat szépen kihintázza, gyorsan vett fordulóban sem pattog el, nem tolja kellemetlenül az

Kia Sportage
2.0 CRDi EX
Premium AWD
aut.

Műszaki adatok

Motor, erőátvitel

Soros, négyhengeres, közöscsöves turbódízel motor, elöl keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hatfokozatú, bolygóműves automata váltó, lamellás kuplungos összkerékajátás. Hengerűrtartalom: 1995 cm³. Furat x löket: 84,0x90,0 mm. Teljesítmény: 184 LE/135 kW (4000/perc fordulaton). Nyomaték: 392 Nm (1800-2500/perc fordulaton).

Méretek

Hosszúság x szélesség x magasság: 4440 x 1855 x 1630 mm. Tengelytáv: 2640 mm. Csomagtér: 564-1353 l. Gumiméret: 235/55 R18.

Karosszéria, futómű

Ötajtós, ötüléses, önördő acélkarosszéria. Elöl McPherson-, hátul multilink-felfüggesztés. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, ABS, ESP. Fogaslécés, elektromos rásegítésű szervokormány.

Menetteljesítmények

Végsebesség: 195 km/h. Gyorsulás (0-100 km/h): 9,8 s. Fogyasztás (gyári vegyes): 7,1 l/100 km. CO₂: 187 g/km.



Puha bőrbetét jutott a könyök alá, a burkolat felső része is ujjal benyomható, a kapcsolók kézre állnak, a vezetőoldali üveg automatán mehet le és fel. A zsebben bőven elfér a félliteres palack

Hasznos csatlakozók a középkonzol alján – jó helyen vannak, az első utas is könnyen eléri őket

Szükség esetén a pohártartóba is lehet apró holmikat pakolni. A váltókar melletti gombbal (jobbra) fixre zárható a tengelyek közötti nyomatékosztás, terepen vagy csúszós úton elindulva ilyenkor a legmagabiztosabb a Sportage viselkedése

Műanyag burkolat alatt lapul a 184 LE-s, rendkívül nyomatékos, alaposan hangszigetelt dízel. Mind közül ezzel az erőforrással a leggyorsabb a Sportage

Kényelmes a villanymotorokkal állítható, fűthető ülés, és bőséges a helykínálat. Az ülőlap hossza 510 mm, a középső kartámasz alatt tároló van

A 2,6 m-t meghaladó tengelytávval hátul is osztályon felüli a lábhely. A középső utas lábát nem zavarja dudorodó padlómerevítés

Nem megszokott dolog a hátsó ülések fűtése, de a Sportage ezzel is kényeztet, a kapcsolót az ajtóra szerelték

Sokan megmosolyogják a kormányfűtést, de aki egyszer kipróbálja...

Jól leolvasható, szabályozható fényerejű műszerek. Újdonság a középső kijelző, amely a fedélzeti számítógép adatai mellett a váltó aktuális fokozatáról is tájékoztat

Mindig kék az ég a csúcsmodell felett: a panorámatető szériatartozék. Az első rész nyitható, városi tempónál teljesen huzatmentesen, zavaró szélzaj nélkül használható

Egyszerűen bővíthető az alaphelyzetben is fél köbméternél nagyobb, széles és magas nyíláson át könnyen rakodható csomagtér. A felnyitható padló alatt alufelnis a pótkerék

érezni, és 3000/percig a gépzaj sem tola-kodó, a hangszigetelést áttervezték. 10 másodpercen belüli 0-100-as gyorsulásával, közel 200 km/órás végsebességével a Sportage nem csak papíron dinamikus. A váltó jól felismeri a lejtőket, emelkedőket, a gazdaságos autópályás utazásokat a hosszú ötödik és hatodik fokozat segíti, csendes futással: utóbbiban 130-nál 2200/perccel forog a dízel, városban 50-nel, általában negyedekben gurul a Sportage, csendesen. A 2,7 fordulatos, elektromos szervójával „dodzsames” Comfort és „húzó” Sport üzemmódra is hangolható FlexSteer-kormánygal pontos az irányítás. A felfüggesztés maradt elöl McPherson,

orrát, az ívmenet stabil, az ESP közbelépése nem drasztikus. A fék négy tárcsával dolgozik, hatásosan és jól adagolhatóan. Az EX Premium-kivitel felszerelése minden szempontból hiánytalan (hat légzsák, ESP, Isofix, dombsegéd, lejtmenetasszisztens, vontatmánystabilizáló, keréknyomásellenőrző, 17 colos alufelni, xenon fényszóró, eső- és fényszenzor, kétfónás automata légkondicionáló, elöl-hátul fűthető ülések, kormányfűtés, kulcs nélküli kezelés, Bluetooth, navigáció 7 colos kijelzővel, tolatókamera, panoráma üvegtető), s mindez extrahosszú, 7 éves garanciával, a kategóriában kedvező áron.

Sudokumegfejtés

A 60. oldalon található rejtvények megoldása:

Kicsit könnyű:

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

Elég nehéz:

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

Ez már nehéz:

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



Vidám lélek

Stílusában a régi, de műszakilag vadonatúj a cee'd alapjaira épülő második generációs Soul.

Fekete ablakoszlopai erősítik a „lebegő tető” hatást. Többféle kétféle kombináció választható, a trapéz alakú, ködfényszórós légbeömlő a Track’ster tanulmányautóról átemelt részlet

A Kia nem titkoltan stílus-teremtő szándékkal dobta piacra az első Soult. A sikokkal határolt, játékosan dobozszerű karosszéria, a magasra emelt hátsó lámpák, a jellegzetes üvegezés első pillantásra kiemelte a tömegből. A második generációnál mindezek megtartásával arra törekedtek, hogy műszakilag fejlettebb, összességében kifinomultabb és a korábbi-nál személyre szabhatóbb is legyen. Előbbihez a kompakt szegmens sikermodellje, a cee'd járult hozzá, míg a külső tetszés szerint színezhető: a 11 alapfényezés mellett négy bicolor-kombináció – tesztautónk is ilyen –, továbbá kontrasztos fekete elemekkel és 18 színes felülettel operáló Styling-csomag közül lehet választani. A Soul alapja a cee'd 80 mm-rel megkurtított padlólemeze, ám elődjéhez képest, a hasonlóság ellenére mások az arányai: hosszabb (+20 mm), szélesebb (+15 mm), és laposabb (-10 mm), a tengelytáv 20 mm-t nyúlt. Tetszetős a lemez munka,

szép a fényezés, az ajtók lehetőleg nyílnak, csukódnak, be- és kiszállni könnyű. A vezetőnél magasságban is állítható, az EX-szinten fűthető első ülések komfortosak, jól formázottak, könnyen és széles tartományban mozgathatók, a fejtámláknak pedig nem csak a magasságuk, a fejtől való távolságuk is szabályozható – hosszú úton ez fontos kényelmi apróság. A puha bőrrel behúzott, tempomat-, telefon- és hífeszerelős, fűthető (!), négy irányban állítható vaskos kormányval, a jó pedálrenddel remek a pozíció, a rövid váltókar is kézre áll. Átlagos testalkattal (180 cm) minden irányban elegendő, néhol már-már luxusautósan bőszéges is a hely, az ablakok nem dőlnek befelé (ez a dobozforma előnye), nagyon magasan húzódik a plafon, az alul elkeskenyedő középkonzol nem nyomja a térdet. A kilátást némileg korlátozzák a tükrökönél kiszélesedő A-oszlopok és a tükrőházak, de a visszapillantók nagyok, jó képet adnak.

Átlósan hátranzve a C-oszlopokra tett háromszögablakok segítenek, és van tolatókamera is, a manőverezés gyerekjáték. A korábbi tartós, ám kemény plastikok puha, a prémiummodellekre jellemző anyagoknak adták át a helyüket az utastérben, a műszerfal, az ajtóborítás most ujjal benyomható, a könyöklőn jó helyen vannak a gombok (ablak- és tükrőmozgatás), és mindezt precíz, zöreijmentes összeszerelés koronázza, pontos illesztésekkel. A kapcsolók kis erővel, finoman működnek. A műszercsoport gyújtás után kel életre, az LCD-kijelző adatai (fedélzeti számítógép) a kormányról lapozgathatók, a navigáció színes, érintős, 8,0 colos kijelzője mellett a legfontosabb menük külön gombokkal, gyorsan elérhetők. A rendszer multimédia-központ is (rádió, MP3, USB, Bluetooth, SD-kártya, AUX), és meg kell szokni, hogy a CD kezd kimenni a divatból... Sok a pakolóhely, az ülések

között dupla pohártartó, a kartámasz alatt bélelt doboz, a napszemüvegnek bélelt fahja van a mennyezeten. Apróbb tárgyak tehető a váltókar mögötti mélyedésbe, az ajtók zsebe 1,5 l-es palackra formázott, a légkondíval hűthető kesztyűtartó osztott. A kategóriában kuriózum a hátsó ülések fűtése, a középső padlómerevítő alig tolakszik a lábtérbe, nem zavarja a középső utast, és hatalmas a hely, 190 centis vezető mögött hasonló termettel sem nyomja a térdet az üléstámla, a fejet a plafon. Alapból 354 l-es a csomagtér, bővíteni egyszerűen, félkezes mozdulattal, 60/40 arányú támladöntéssel 1367 l-ig lehet, a nyitott hátsó ajtó zárja nem veszélyezteti a pakoló fejét. A Soul csomag-tere praktikus, van 12 V-os csatlakozó, több rögzítőpont, padló alatti rekesz, a belső világítás pedig hordozható zseblámpa, ha kipattintjuk a helyéről.

Hátul is megismétlődik a tanulmányautós elem. Mélyre nyúlik a csomagtérajtó, hogy ne kelljen magasra emelni a poggyászokat, az egyedi mintázattal világító lámpák LED-esek



Prémiumautós hangulatot teremt a sok puha burkolat, az összeszerelés minősége. A műszerek erős napfényben is jól leolvashatók, a széleken, a szellőzők rostélyja feletti korongok hangszórók



Kézre áll a gombsor és a kilincs, a könyök alatt puha a burkolat. A zsebben elfér egy 1,5 l-es vizespalack



Csak a kisebb ajtózsebbel nyújt kevesebbet a hátsó ajtó, az ablakemelőtől jobbra a hátsó ülésfűtés gombja látható

Kivehető a padlólap. Támladöntéssel közel négyszeresére bővíthető a csomagtér, alaphelyzetben 1290x640 mm-es a rakterület, a világítás kipattintható, zseblámpaként használható



Válszélességben három átlagos felnőtt sem szorog, a szélső üléseken 190 cm-es utas is terpeszkedhet. A középső könyöktámasz dupla pohártartót rejt



Kétszínű a kárpitozás, a hangulatot sárga díszítő tűzés dobja fel, a huzat tartósnak ígérkezik. A fejtámla nemcsak fel-le mozgatható, vízszintesen is



Erős a cee'dből átvett négyhengeres dízel, de ami fontosabb: csendes és gazdaságos is



A cee'dből ismerős, ECO Dynamic-csomag esetén startstopos, közös nyomócsöves, közvetlen befecskendezéses, Euro5-ös tisztaságú dízelmotor már indítás után kellemes meglepetést okoz: a korábbiaknál hatékonyabb zaj- és rezgéscsillapítással hidegen is szinte rezzenéstelenül, csendesen forog, bemelegedve tovább javul a helyzet. A gázreakció 2500/perctől élénk, már 1600-tól fokozatosan terhelhető az öntöttvas blokkos, a vezérlésénél (DOHC) szíj helyett lánchajtású, modern változó geometriájú turbóval szerelt CRDi-erőforrás. Menet közben sem a motor, sem a gördülési zaj nem zavaró, az utazási komfort összességében dicsérhető, 130 km/h-nál hatodikban 2500/perc a fordulatszám, és az elegendő nyomaték miatt nem kell sűrűn kapcsolgatni... Kicsit kár, mert a hatfokozatú kéziváltó karja pontos, rövid utakon mozog. Az attraktív külső bevált, tartós technikát rejt: az első felfüggesztés McPherson, a hátsó csatolt lengőkaros. A végállások között háromfordulatos fogasléc, elektromos rásegítésű FlexSteer-kormány a normál mellett egyujjas Comfort- és „húzósbab” Sport-beállításokat is kínál, az irányítás mindig pontos. A cee'dhez hasonlóan lágyan rugózik a Soul, a lengéscsillapítása sem túlfeszített, az úthibák zömét hatáson átompítja. Az alapáras elektronikus menetstabilizálóval minden közúti helyzetben biztonságos az ívmenet, nincsenek rosszindulatú, a gyakorlatlan vezetőkre ráijesztő hirtelen karosszériamozgások, és a megfelelő pedálérzetű, jól adagolható fékre is lehet számítani. Növeli a biztonságot, hogy vészfékezésnél automatikusan bekapcsol a vészvillogó.

A Soul már LX-alapfelszereléssel sem fapados (hat légzsák, ESP, dombsegéd, Isofix-pont, guminyomás-ellenőrző, ködfényszóró), az EX a kiegészítőkre is ad,

LED-menetfénnel, tükörházba épített irányjelzőkkel, alufelnikkel (16 col), halogén helyett projektoros fényszórókkal. A komfortot növelve kínál mindemellett tempomatot, a klímához automata vezérlést, bőrhuzatot a kormányhoz és a váltógombhoz, hátsó kartámaszt, elől-hátul fűthető üléseket, illetve kormányt. A teszten mért 5,5 l/100 km-es vegyes fogyasztási átlag nem sokkal maradt el a gyári ígértétől, így kiemelkedően jó, 7 éves vagy 150 000 km-es garanciájával az új Kia Soul nemcsak a divat, de a gazdaságos üzem szempontjából is diktálja a trendet.

Műszaki adatok

Motor, erőátvitel

Soros, négyhengeres, közöscsöves turbódízel motor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hengerenként négy szelep. Hatfokozatú kéziváltó, elsőkerékhajtás. 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

Ótájtós, ötülése, önhordó acélkarosszéria. Elöl McPherson-, hátul csatolt lengőkaros felfüggesztés. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, ABS, ESP. Fogasléc, elektromos rásegítésű szervokormány.

Méreték

Hosszúság x szélesség x magasság: 4140x1831x1605 mm. Tengelytáv: 2570 mm. Csomagtér: 354-1367 l. Gumiméret: 205/60 R16.

Menetteljesítmények

Végsebesség: 180 km/h. Gyorsulás (0-100 km/h): 11,2 s. Fogyasztás (gyári vegyes): 5,0 l/100 km. CO₂: 132 g/km.

Teszt Kia Soul EV

A kerekek alacsony gördülési ellenállásúak, a léghűtéses lítiumion-polimeres akkupakk a padlóban utazik. Az EV-t csak apró részletei árulják el: például nincs hagyományos tanksapkája, töltőcsatlakozója a zárt „hűtőmaszk” mögött utazik



Áramlással

A Soul EV teljes értékű elektromos autó, tökéletes mindennapi használhatósággal és elfogadható valós hatótávval.

A tisztán elektromos hajtású, villanymotoros, akkumulátoros Soul kívülről csak alig tér el hagyományos, belső égésű társaitól. Apró részletei persze elárulják, főleg az orra... Óriási értéke, hogy használójának igazából semmit sem kell tudnia a működéséről: bent lényegében ugyanazt találja, mint bármelyik hagyományosabb Soulban. Egyedül a műszerfal más kicsit, mert finoman a villamosításhoz igazították, nemcsak egyes funkcióit, itt-ott a formák is egyediek. A vezető előtti, hagyományosan két fő műszerből álló rész itt folyadékkristályos, jobbra a sebességet, balra az akku töltöttségét, a még megtehető távot (km-ben) és a villanymotor teljesítmény-leadását (gyorsítás vagy akkutöltés) láthatjuk. A középkonzol nagy érintőképernyőjén is sok minden nyomon követhető, a navi a töltöttségre, az elérhető nyilvános kútoszlopokra is figyel, és a pillanatnyi gazdaságosság (például a bekapcsolt fogyasztók) is előhívható rajta. A villamos hajtás szinte teljesen hangtalan (csak jellegzetes halk süvítés

hallatszik menet közben, főleg gyorsításnál). Az EV-t ugyanúgy kell vezetni, mint bármelyik automata váltóst, a szerkezet gombnyomásra kel életre, hagyományos slusszkulcs nincs, elég a távirányító a zsebben. Indítás után teljes a csend, csak a műszerfal feléledése jelzi, indulhatunk. A választókart D-be húzva azonnal kúszni kezd az autó, a gázra lépve pedig határozott gyorsítás a válasz, miközben mindössze a kerekek surrogását és kicsit a menetszelet hallani. A pedálról lelépve a műszerfal mutatja, ahogy a villanymotor generátorként az akkuba táplálja a fékenergiákat. A gurulások lassítás nem vehemens, ha több motorfék kell, D-ből B-be (brake, azaz fék) kapcsolva sokkal hatásosabb a visszatáplálás, és vele a lassulás. Az EV országúton és autópályán is mozgékony, rugalmas, 130 km/óránál még ülésebe préselően gyorsít, végsebessége (a villanymotor fordulatszámhatára miatt) 145 km/óra. Városi szinte teljesen hangtalan (csak jellegzetes halk süvítés

másodperc körül ér! Tölteni sokféleképpen lehet, a legegyszerűbben az autohoz alpból járó saját töltővel az otthoni 220 V-os hálózatról. Ilyenkor 7 A-rel tölt, nagyjából 1,6 kW-tal, ezt a legtöbb házi hálózat könnyűszerrel elviseli. Nem nehéz kiszámolni, hogy a lítiumionos telep teljes 27 kW-jából kivehető nagyjából 23-hoz így elméletben 15 órányi töltésidő jár, de a napi használatban ritkán merül a Soul 20% alá, így a teljes töltés 12 óra alatt megvan. A Kia többféle gyorsított is kínál, az első lépcső 6,6 kW-os, ezzel kevesebb, mint 4 óra már elég, egyenáramú gyorsítottal pedig 30 perc körülre csökken a szintidő! Az elméleti hatótáv 212 km, városi-elővárosi üzemből 150-160 a reális, országúton, autópályán 100-130. Saját méréseink szerint átlagosan 14,24 kWh/100 km-es fogyasztással autóztunk, vegyes üzemből. Ez a mai legrágább, csúcsidei áramárakkal és 400 Ft/l-es benzinárral számolva 1,6 l/100 km-es benzinfogyasztásnak felel meg. Az ennek alapján számított valós hatótáv 161 km-re jött ki.



A műszerfal alapja a többi Soulé, a vezető előtt rész egyedi



A csomagtartó akkora, mint más Soulban, padlója alatt méretes rekeszekbe lehet pakolni



110 LE-s (285 Nm) a villanymotor, a belsőégésűek helyén dolgozik, a „csomagolását” is ismerősen alakították ki



Jószolgálat

Igazi praktikus és tágas családi autó a Carens, dízelmotorral takarékos és dinamikus is.

A Carens-tulajdonosok meglelégedéssel használják autójukat, örülnek a jól variálható, tágas csomag-térnek, a parádés hátsó térkínálatnak. Hatévnyi pályafutás után, 2012-ben jött az új modell, elődje pedig kiváló alternatíva mindazoknak, akik a használtak között keresnek megbízható és takarékos egyterűt.

Tesztautónk első tulajdonosa egy, a márka iránt elkötelezett családapa volt, aki úgy gondolta, jó karban megőrzött kedvencét (a család gyarapodása miatt) nagyobbra cseréli, és egy Sorentót választott. Sajnálta eladni a fekete, szép könnyű-

fém kerekas autót, hiszen az eltelt 135 000 kilométer alatt a família minden tagja megszerette. Például azért, mert sokkal nagyobb helyet kínál, mint a hasonló modellek. A műszerfal nem nő rá az utasokra, a hátsó ülések fej- és lábtérrel egygyel nagyobb kategóriában is megállná a helyét. Nagyszerű a rengeteg ötletes pakolóhely, az ajtók zsebei, a középkonzol üregei mind arra várnak, hogy kacatokkal pakolják őket tele. A használat egyébként nemigen látszik a Carensen, fényezése újszerű, szélesre táruló ajtajai mögött jó állapotú kárpitokat, kopásmentes műanyagokat találunk.

Divatos forma, nagy ablakfelületek, remek a kilátás minden irányban. Gyárilag sötétítették a hátsó ablakok, tetősín is segíti a csomagszállítást

Széles és magas a Carens, ezért is olyan jó a térkínálata. Készült belőle hétüléses is

Elöl középső kartámasszal is kényeztetet, klímája automata, hifije szépen szól. A kapcsolókon, kezelőszerveken és a kormány karimáján sem igazán tűnik fel a használat, a szőnyegek eredeti állapotúak. Ideális vezetői pozíciót alakíthat ki magának bármilyen alkatú sofőr, előre és oldalra is problémamentes a kilátás, példás a pedálrend. A 2,0 l-es közöscsöves turbódízel (140 LE) kulturált járásával és dinamizmusával szerez magának híveket, s 6,0 l/100 km körüli átlagfogyasztása is dicséretes. Hatfokozatú, jó áttételezésű kéziváltójának karja precíz kulisszában dolgozik, kuplungja finom. Négytárcsás fékrendszerére minden körülmények között lehet számítani, elől McPherson, hátul igényes, több lengőkaros futóműve nemcsak csendes és magabiztos, de nem is fogott rajta az idő, s az úthibákkal is kesztyűs kézzel bánt.



Karos ülés magasság-állítás jár a vezetőnek, a most is újszerű ülésben hosszú út után sem fárad el az ember dereka. Mindkét sorban légszák védi az utasok fejét

Magasabbak sem szoronganak a második sorban, a fej- és lábtér is átlagfeletti. Középen nincs méretes padló-merevítés, a hátul ülőknek jár két pohártartó és sok cuccot befogadó ajtózszeb

Kerek légbeömlők és ezüst színű középkonzoli betét teszi sportossá a hangulatot. A jó fogású kormányról vezérelhető a rádió és a tempomat



Nem sokat kér a gázolajból a négyhengeres, közöscsöves dízel. Mérhető olajfogyasztása nincs, a befecskendező rendszer és a turbó is hibátlan

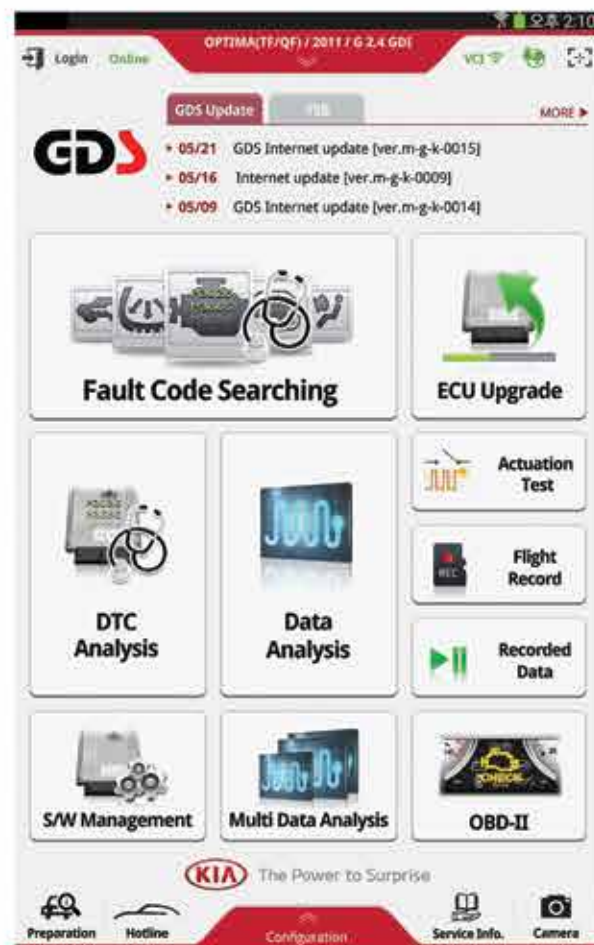


Széles és magas a nyílás, könnyű pakolni a mély padló alatti üregekkel felvértezett, alából 320 literes raktérbe. Úgyes megoldás a karakuri módon lehajtható hátsó ülés, teljesen sík padlót és 1650 litert eredményez a támladöntés



Előrelát

**Hatékonyaság, gyorsaság,
kiváló minőség:
a GDS-Mobile tökéletesen
illik a Kia vállalati
filozófiájába.**



Ezt látja táblagépen a szerelő: egyszerű, könnyen értelmezhető a GDS-Mobile kezelőfelülete. Legfelül a frissítések (Update) láthatók, a rendszer mindig a legújabb információkkal dolgozik

Diagnosztika. Az autójavításban is fontos a problémák alapos felderítése, a hibák azonosítása. Mivel a Kia szerint a kapcsolat a tulajdonosokkal nem ér véget az autó eladásával, a vállalat kiemelten fontosnak tartja az ügyfélszolgálat színvonalának folyamatos emelését. A vevőelégedettség növelése minden területen szempont, így a szerviztechnikai háttér korszerűsítésére nagy figyelmet fordít a cég: 2014 végéig világviszonylatban is egyedülálló rendszert vezettek, vezetnek be a márkaszervizekben.

A GDS-Mobile (Global Diagnostics System-Mobile) egyszerű definícióval mobil alapú diagnosztikai rendszer, internetes kapcsolaton keresztül, valós időben frissülő adatbázissal. Az ötlet részben nem új, hiszen a jármű-diagnosztika eddig is kulcsszerepet játszott a gyors problémamegoldásban, de ez már a harmadik generációs, a világon elsőként teljesen online alapú, hordozható táblaszámítógépekre optimalizált alkalmazásokat futtató eszköz. A GDS-Mobile a fedélzeti

elektronikai rendszerek gyors, részletes ellenőrzése mellett a szükséges szoftverfrissítések elvégzésére is alkalmas. A regionális szerveren található, onnan a hordozható eszközre (tablet) átemelt jármű- és szervizinformációk folyamatosan frissülnek a Kia Szőulban található globális vállalati központjának adatbázisából. A GDS-Mobile vezeték nélkül is csatlakoztatható a gépkocsihoz, Bluetoothon és WiFin keresztül. A szerelők nincsenek más eszközhöz, például helyhez kötött, netán kerekeken tologatható diagnosztikai berendezésekhez kötve, szükség szerint szabadon mozoghatnak az autó körül, és egyszerűen, csupán a tablet használatával végezhetik el a vizsgálatokat, fáradságot és értékes időt spórolva meg. Steven Yoon, a Kia Motors tengerentúli vevőszolgálati csoportjának igazgatója az alábbiakban foglalta össze a GDS-Mobile előnyeit. „A Kia mindig is arra törekedett, hogy jobb minőségű szolgáltatásokat nyújtson, és tökéletesítse szolgáltatási környezetét is. A GDS-Mobile nagyszerű

termék, mivel a világ első mobil alapú, teljes körű diagnosztikai megoldásaként lehetővé teszi, hogy innovatív módon végezzük a jármű-diagnosztikát. A rendszer a szó szoros értelmében javítja a felhasználó mobilitását, és kényelmesebbé teszi a gépkocsi javítását, hála a praktikus táblaszámítógépre optimalizált kivitelnek, miközben a valós időben frissülő szervizinformációknak köszönhetően a javítás pontosabb elvégzését is támogatja. A GDS-Mobile révén csaknem kétszer olyan gyorsan végezhető el a diagnosztikai folyamat, mint korábban.”

Nincs szükség a műhelyben fixen telepített központi számítógépre, nincsenek csatlakozó vezetékek, a szerelők autó körüli szabad mozgását semmi sem akadályozza. A hordozható eszközzel könnyebb és gyorsabb a konzultáció is

Innováció a jármű-diagnosztikában. A Kia GDS-Mobile segítségével rövidebb a szervizidő, hatékonyabb a munka



Hagyományok útján

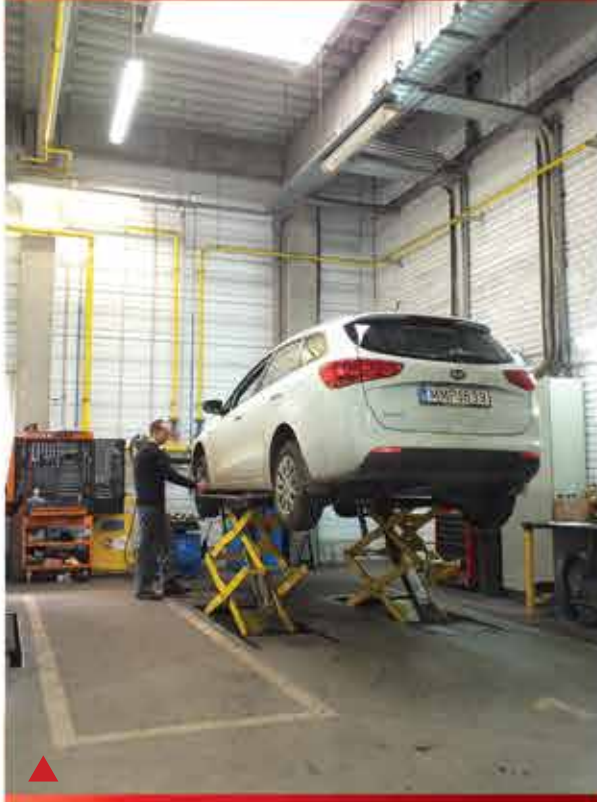
Nincs könnyű helyzetben ma az autókereskedelem, egyre másra zárnak be a szalonok, sokáig a 2008 előtti csúcsladásokhoz igazodott a hálózatok mérete. A legtöbben igyekeznek racionalizálni, csak nagyon kevés márka engedheti meg magának a fejlesztést, bővítést. A Kia az utóbbi kis csoportba tartozik, érthető okokból. A márka eladási számai évről évre jobban alakulnak, a vevők színvonalas kiszolgálásához pedig szükség van új márkakereskedésekre. A Wallis-csoport hosszú ideje meghatározó szereplője a magyarországi autókereskedelemnek, régóta gondolkodtak azon, hogy a Kia partnerei közé lépnek. Az elmúlt egy évben intenzív tárgyalásokat folytattak a hazai forgalmazóval, s végül megállapodás született arról, hogy Budapesten, a Kerepesi úton lévő telephelyen alakítják ki a Kia legújabb értékesítési és szervizpontját. Török Tiborral, a Wallis Kerepesi Úti Autó Kft. ügyvezető igazgatójával éppen akkor beszélgettünk, amikor a legendás épület néhány éve épített fém-üveg szárnyát kezelésbe vették a dekoratőrök, hogy elkészítsék a Kia-arculatot. A látványos piros-fehér elemek

mellett a bútortzat és az autók bemutatásához elengedhetetlen kiegészítő kellékek is a Kia elvárásaihoz igazodnak. Már a hatvanas években állt a jellegzetes kerek, fogaskerékre emlékeztető tetőszerkezetével messziről felismerhető épület, ez volt az egyik legismertebb autószervez akkoriban. A rendszerváltás után is megmaradt ez a funkciója, ám ekkortól autószalonként is üzemelt, s az évek során folyamatosan bővítették, modernizálták, amíg elnyerte mai formáját. Az új Kia-bemutatóterem alapterülete mintegy 300 négyzetméter, és teljesen elkülönül az épületben lévő másik márka tereitől. A Wallis a Kiában komoly perspektívát lát, több szempontból is. Egyrészt a márka imponáló sikereket ért el az elmúlt esztendőben, másrészt Török úr szerint üzletileg is jó lehetőség egy olyan szervezethez csatlakozni, amely éppen a bővülés fázisában jár. A Wallis filozófiája szerint a céljuk nem lehet más, mint a legnagyobbak közé tartozni, de ehhez jó partnerek kellene, mint például a Kia. Budapesten eddig négy értékesítési pont és hat szervíz működött a dél-koreai márka zászlaja alatt, az új Wallis-telephely

Új kereskedés, a Wallis évtizedes tapasztalatokkal bíró Kerepesi úti szalonja csatlakozott a budapesti Kia-hálózathoz.

elhelyezkedésében is ideális, remekül kiszolgálja a dél-pesti régiót. A szalon kiválóan alkalmas akár hét-nyolc autó színvonalas bemutatására, de más modelleket is megnézhetnek a látogatók a kereskedés szabadtéri kiállítóhelyein. Az új feladatra kiválasztott munkatársak már túl vannak az első márkatréningeken, oktatásokon, tökéletesen tudják, milyen elvárásoknak kell megfelelniük a vevőszolgálaton, az értékesítésben vagy akár a szervízben. Török Tibor elmondta: nagy tapasztalatokkal bíró szakembereik gyorsan felveszik az új ritmust, s biztos benne, hogy helytállnak majd minden területen. A magánvásárlók kiszolgálására két értékesítő kollégát választottak ki, s kezdetben egy munkatárs foglalkozik a flottás és céges ügyfelekkel. Terveik szerint az elkövetkező két évben további 5-6 szakemberrel bővül a Kia értékesítő-vevőszolgálati csapata, s idővel akár 15-20 háttérember is dolgozhat a Kerepesi úti komplexumban. A Wallis intenzív bevezetési időszakot tervez, hogy a Kia-márkával is minél hamarabb bekerüljenek a köztudatba.

Az üveg-fém csarnok tökéletesen Kia-egyenruhába öltözött. A cég saját telephelyén rengeteg autót tud raktározni, és fényező-, valamint karosszériás műhelyt is működtet



A Wallis nagyon aktív a flottás területen, eddig is szervizelték céges Kia-modelleket, így szakembereik már jól ismerik a dél-koreai típusokat. Természetesen a munkatársak a márka műszaki tréningjein is részt vettek, hogy maradéktalanul elsajátíthassák az ismereteket



Október végére elkészült a kiállítóterem belseje is; a legújabb Kia-sztenderdeknek megfelelő díszítések és színvilág jellemzi. A Wallis nagy reményeket fűz a Kia márkához

A lélegzet hangja

Népzene, pop, jazz, kortárs vagy klasszikus – bármelyik skatulyába próbálnánk belepréselni, a SUM egyikbe sem fér bele. A két fiatal művész küldetése, hogy kortársaik is megismerjék elődeik hangszereit.



Két légies, törékeny fiatal lány megmagyarázhatatlan, idegen, mégis ismerősen csengő dallamokat varázsol elő soha nem látott, furcsa hangszerekből. A SUM semmihez sem fogható varázsát Magyarországon is átélhette, aki október 17-én ellátogatott a szerény keretein jócskán túlmutató jelentőségű duó koncertjére. Ji Ha Park és Jungmin Seo a Koreai Nemzeti Egyetemen végzett művészeti szakon, és diploma után elhatározták, hogy valami különlegesbe fognak. 2007-ben megalapították duójukat, amelyet a ritmusos térről, a lélegzetvételnél pihenésről SUM-nak neveztek el. A lélegzés a zene alapvető alkotóeleme, különösen igaz ez arra a hagyományos koreai zenére, amelynek instrumentumait és kifejezését a 21. század kísérletező dallam- és ízlésvilágával kombinálja a páros. Előadásukat kritikusai a szerzetesek rituáléjához szokták hasonlítani, ritmuscentrikus muzsikájukban központi szerephez jut a csend – ha úgy nézzük, a lélegzetvétel. Hol lírai és elgondolkodtató, hol elemi erővel, magával sodró lendületű darabjaikat maguk szerzik; az elektronikus zenére jellemző hangzást sem nélkülöző, de teljes egészében analóg, sőt évszázados hangszereken előadott műveket elsősorban kortársaik figyelmébe ajánlják, egyrészt, hogy ismét megismertessék velük őseik hangszereit, másrészt, hogy kiutat mutassanak a nagyvárosi lét lelket felőrlő tempójából. Több szempontból is fontos kultúrmisszió tehát az övék, aminek egyedülálló jelentőségét a Koreai Kulturális Minisztérium is elismerte. Yoon Jung Kang zenekritikus így

nyilatkozott a SUM duóról: "A formáció mesterien csalogat elő fiatalos és energikus zenét a hagyományos hangszerekből, mellyel a ma divatos fúziós zenei stílusban szórakoztatja közönségét. A zenészek azonban hűek maradnak a hangszerek eredeti, elegáns hangzásához, csak egész finoman lehelik bele egyedi arculatukat. Minden előadásukat óriási tapsvihár kíséri." A hangszerek, amelyeken Ji Ha Park és Jungmin Seo játszik, a koreai akgyang, azaz a nemzeti kulturális örökségként számon tartott hangszerkészítés legalapvetőbb, ősi tárgyai. A piri bambuszból készült oboa, amely nagyméretű nádjának és hengeres kialakításának köszönhetően lágyabban szól, mint Európában ismert társai. A klasszikus és népzeneben egyaránt használatos hangszer lyukkiosztása a hagyományos furulyákat idézi. Négy méretben, négy hangfekvésben létezik. A leggyakrabban alkalmazott, egyben leghosszabb Hyang piri jellegzetes orrhagyon szól, erős hangjával dallamot játszik a zenekarban. A Se piri kisebb, lágyabb, inkább vonósok vagy vokalisták kísérésére szolgál. A széles Dang piri emlékeztet leginkább arra a hangszere, amely nyomán kínai hatásra kialakult a piri, míg a Dae piri nagyjából megfelel a billentyűkkel felszerelt, nyugati oboának. A gayageum kinézetre és játéktílusra egyaránt a mi citeránkra emlékeztet. Ez talán a legismertebb tradicionális koreai hangszer. Eredetileg 12 húros volt, modern kivitelei változatos húrszámmal készülnek. Származását tekintve koreai hangszer, amelyet kínai minta nyomán hozott létre egy uralkodó, aki ezt követően arra

◀ Az idei, európai turné plakátján klasszikus, elegáns stílusban jelennek meg az előadók

A koreai zenei tradíciók és a 21. század fúziója



utasította egy zenészt, hogy szerezzen olyan muzsikát, amely jól illik a gayageumhoz. Ez a zenész, bizonyos Wu Ruk később tökéletesítette a hangszert, amit az udvari és a kamarazeneben, illetve lírai dalok kíséretére használtak. A gayageumot, amelynek rokonai egyébként Mongóliától Vietnámig mindenütt megtalálhatók Ázsiában, eredetileg selyemhúrokkal készítették, korunkban rézhúrokkal vagy műanyag borítású acélhúrokkal szerelik. Míg az eddigi két hangszernek legalább elvben találhatunk nyugati párt, a SUM formáció harmadik, visszatérő hangszere, a saenghwang semmihez nem fogható. Leginkább kézben tartható orgonára emlékeztet, amit szájjal fúj meg a játékos. Tizenhét bambusznád sípja hagyományosan egy szárított tökből, ma már inkább fából vagy fémből készített szélládába csatlakozik. A saenghwang az egyik legkevésbé ismert, egyben legnehezebben elsajátítható, jellegzetes hangú hangszer, napjainkban alig néhányan képesek rajta művészi szinten játszani. Ősi koreai festményeken gyakran előfordul, elsősorban női előadók (gisaeng) kezében ábrázolják.



Színházi produkciónak sem utolsó a SUM előadása



Ji Ha Park és a félelmetes külsejű, bánatos hangú saenghwang



Mindenütt hódít

A Kia értékesítései világszerte folyamatosan nőnek.

Joggal lehet büszke valamennyi Kia-munkatárs az elmúlt évek, hónapok és hetek eredményeire. Igazi sikertörténet: az eladások folyamatosan nőnek. Aki ismeri a Kia elmúlt néhány évét, nem csodálkozik e remek teljesítményen. Kiválóak a termékek, a Picantótól a Sorentóig, és sorozatban készülnek hibrid és elektromos modellek is. A műszaki tartalom és a magas minőség mellett ott áll még két másik, igazán ütőképes fegyver: a versenyképes ár és az egyedülálló garanciális feltételek. Ha megnézzük az elmúlt két és fél évet, meglepő adatsorokat láthatunk az európai szinten. 2012-ben a teljes uniós értékesítés 8,2 százalékkal csökkent egy év alatt, az autógyártók között nem egy olyat találunk, amelyik 20 százalék körüli mínusszal zárt. Nem úgy a Kia: 14,6 százalékos pluszt ért el 2011-hez képest, 327 995 autóval; ilyen eredményre évek óta hiába ácsingózik néhány neves európai és japán konkurens. Ha a teljes európai piacot nézzük (azaz az EU-n kívüli államokkal együtt) 571 ezer Kia szerepelt a 2012-es adatsorokban, 19,5 százalékkal több, mint a megelőző esztendőben. Tavaly még mindig csökkenést tapasztalhattunk, az EU és az EFTA (Európai Szabadkereskedelmi Társuláshoz csatlakozott) államok piacán 1,8 százalékos mínuszt regisztráltak. Alig néhány gyártó tudta csak pozitívba fordítani a mérlegét, közéjük tartozott a Kia is: +0,1 százalék. Az idei évre már

mondhatjuk, hogy látszik a fény az alagút végén, mivel a teljes európai piac a január és augusztus közötti időszakban 5,8 százalékos fejlődést mutatott. Sok az elmúlt esztendőben nagyot bukó, ám most (az előző évek gyengélkedéseinek is köszönhetően) jól teljesítő cég, és továbbra sem kevés a betliző. Olyanból viszont nemigen akad még egy, amelyik töretlenül fejlődött a válság kitörése óta. A Kia ilyen: a siker folytatódik, 2014 első nyolc hónapjában 5,1 százalékkal több személyautót értékesített, mint tavaly ugyanebben az időszakban. A Magyarországon is jól alakultak a számok. 2012 igazi áttörés volt a közel ötven (!) százalékos gyarapodással, év végére 1798 eladott Kia szerepelt a statisztikában (ez a szám éppen a duplája a 2010-esnek). Tavaly ismét jó éve volt a dél-koreai gyártónak, mivel 2023-ra ugrott az értékesített autók száma (+12,51 százalék), ráadásul 2014 első kilenc hónapjában már 1909-nél jár a számláló; több mint 32 százalékos a plusz, a márkák rangsorában immár a kilencedik helyen láthatjuk a Kiát. A Magyarországon favorit alsó-középkategóriában a cee'd az előkelő nyolcadik helyen áll most, 719 darabban. Parádés a Sportage szabadidőautók között elért ötödik pozíciója (552 db), s csaknem megháromszorozódtak a tavalyi újdonság, a Carens eladásai (140 db), amely így a kategóriájának harmadik helyére jött fel. Az autók több mint

A második generációs cee'd nagy siker Európában, és nálunk is: a hazai piacon több mint 700 darabot adtak el belőle idén. Az ötajtós mellett az SW nevű kombi és a sportos GT is sok hívet szerzett

Az Optima igazán attraktív ajánlat a középkategóriában. A Kia piaci részesedése folyamatosan nő, Európában a 2008-as 1,7 százalékról mára 2,7-re ugrott



A divatos Rio mindenkit levesz a lábáról, globálisan a Kia legkelendőbb modellje. Itthon is kedvelik



felét magánvásárlók vitték haza. Ez azért különösen lényeges, mert egy márka akkor tud igazán fejlődni, ha a flottás és a magánvevők aránya kiegyensúlyozott. Térjünk vissza még a nemzetközi vizekre, az Európán kívüli piacokra, elsősorban Ázsiára és Észak-Amerikára: ezek az autógyártók legfontosabb vadászterületei. Itt is van okuk az öröme a Kia irányítóinak, az Európában és Magyarországon tapasztalt folyamatos bővülés érződik a globális eladásokban. Ahogy 2012-ben és 2013-ban egyaránt erős pluszban zárt a vállalat, az idei eredmény is meggyőző. A szeptemberi eladások 4,8 százalékat vertek a tavalyira (244 547 darab autóval), ezen belül Kínában 27,3, Dél-Koreában 20,2, Észak-

Amerikában 3,5 százalékkal teljesített jobban a márka a kilencedik hónapban. A január-szeptember közötti időszakban 2,155 millió Kia-emblémás autó kelt el világszerte, ez 3,9 százalékkal több, mint 2013 azonos időszakában. Ami a típusok rangsorát illeti, a B-szegmens üdvöskéje, a Rio áll az élen 364 ezer darabban, ezt követi az itthon nem forgalmazott Cerato (más piacokon Forte vagy K3) 322 ezerrel, majd a Sportage (307 ezer db), az Optima (204 ezer db) és a Soul (151 ezer db). Látva az utóbbi évek példátlan növekedését, egyáltalán nem tűnik merész célnak az, amit a Kia irányítói kitűztek: az évtized közepére éves 3,5 milliós darabszámot.



Két szólamban

A koreai vokális zene legjobbjai Magyarországon.

Két fantasztikus kóruszenei csemegével találkozhatott idén nyáron az igényes hazai közönség: júniusban a Koreai Nemzeti Kórus, júliusban pedig a dél-koreai egyetemi kórusok úttörőjeként számon tartott

Yonsei Énekkar tartott fantasztikus hangulatú koncertet. A Koreai Nemzeti Kórust 1973-ban alapították mint az ország első és azóta is vezető jelentőségű, hivatásos énekkarát,

amelynek küldetése, hogy a nyugati és a honos koreai vokális hagyományokat ötvözve professzionális művészi színvonalon tárja a világ elé művészetét. Portfóliójuk a reneszánsztól a kortárs zenéig, a világitól



A mai napig több mint hetven, nagy sikerű előadás fűződik a Koreai Nemzeti Kórus nevéhez

az egyházi énekes muzsikáig terjed, előadásaikra a kísérletező kedv éppúgy jellemző, mint a hagyományos koreai kóruszenei stílus gondozásának és kialakításának vágya. A koreai nemzeti balettel, a koreai szimfonikus zenekarral, a kortárs táncművészeti társulattal és a koreai nemzeti operával együtt a híres szöuli művészeti központban működő kórus aktív kapcsolatot tart fenn a társintézményekkel, különösen a nemzeti operával, amely számos kiváló szólóénekesét köszönheti a kórusnak, közös koncertjeik pedig a koreai kulturális szcéna emlékezetes, meghatározó eseményei. A Koreai Nemzeti Kórus ugyanakkor nemcsak előadásaival járul hozzá a zenei élet színesítéséhez. Rendszeresen szerveznek ifjúsági fesztiválokat, amelyek egyben új zeneművek bemutatásának színpadául is szolgálnak: az 1977 óta visszatérő fesztivál a mai napig több mint 150 eredeti kórusművel gazdagította a koreai zeneirodalmat. Kísérletező, teremtő hangulatuk nem merül ki ebben: a kórus fennállása óta egy sor, műfajok közötti zenemű létrejötténél bábáskodott, amelyek a kóruszenét, a táncot és a színházművészetet ötvöző zenés játék formáját öltötték. Kantákat rendeltek neves zeneszerzőktől, a műfaj népszerűségét pályázatok kiírásával igyekeztek növelni. Ezek közül egyértelműen a legfontosabb a Korea függetlenségének ötvenedik évfordulójára komponált Young-

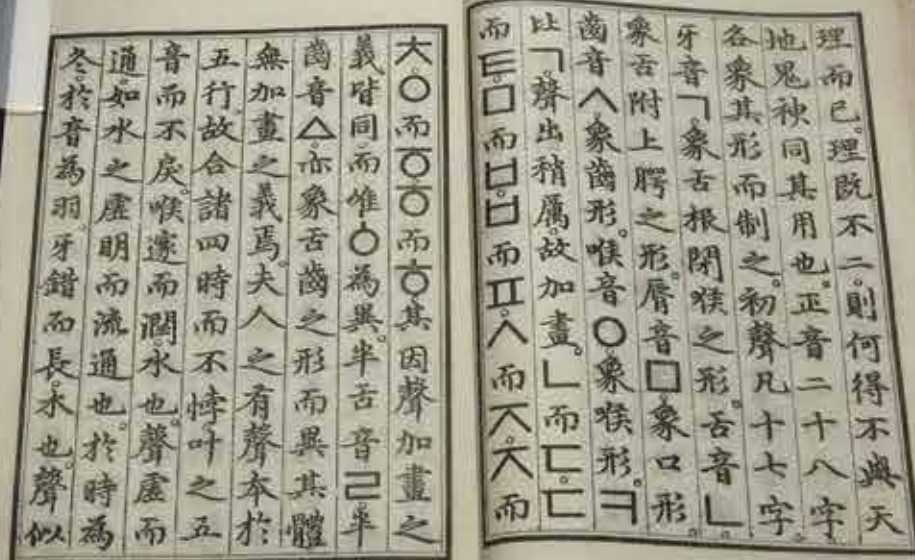
biachunga, amelynek alapját az azonos nevű, hagyományos vers adta. Az ünnepi alkalomra létrehozott, először 1995 októberében bemutatott kantáta a koreai népzenei motívumokat a három versszakos koreai óda, a Sijo, illetve a Pansori opera stílusában adta elő, mindezt modern nyugati komolyzenei elemekkel és számítógépes hangeffektusokkal ötvözve.

A Koreai Nemzeti Kórus karnagya, Na Young-su professzor az alapítás óta kíséri a kórust, míg O Se-jong művészeti vezető 1993 óta segíti a folytonos szakmai munkát. Magyarországi koncertjeiken – a kórus Budapest után a szegedi Dómban is fellépett – az Állami Zenekar művészeti igazgatója, Lee Sang-Hoon vezényelt, a műsorban pedig a kar krédójához híven koreai népdalok, észak-európai és magyar dalművek, valamint modern, latin nyelvű szerzemények is elhangzottak. Alig haltak el a nemzeti kórus előadásának hangjai, máris a koreai kórusélet másik prominens szereplője invitálta koncertre magyar közönségét: a dél-koreai egyetemi kórusok úttörőjeként számon tartott Yonsei Énekkar a Koreai Kulturális Központban énekelt. A kórust Sang Soo Kwak, a Yonsei Egyetem professzora alapította 1966-ban. Az azóta eltelt lassan öt évtized alatt minden évben számos koncertet adtak Koreában és az egész

világon. Alig három évvel megalapítása után máris nagy megtiszteltetés érte a társulatot: a New York-i Lincoln Előadó-művészeti Központ által szervezett nemzetközi kórusversenyen ők képviselhették az ázsiai országokat. 1973-ban elnyerték a Yonsei Kulturális és Művészeti Díjat, majd 1990-ben első lettek az 56 ország televízió- és rádióadóját tömörítő Európai Műsorsugárzók Uniója által megrendezett kórusversenyen. 2005 februárjában a Yonsei Egyetem megalapításának 120. évfordulója alkalmából számos fellépésük volt, és több koncertre is felkérték őket az Egyesült Államokban és Japánban. Három évvel később Németországba utazott az énekkar, ahol Wiesbadentől Saarbrückenig, Düsseldorftól Drezdáig, Lipcsétől Berlinig léptek fel templomokban, illetve egyetemeken. 2009 szeptemberében a Doshida Egyetem felkérte a kórust, hogy vendégszerepeljen Japánban, majd egy évvel később meghívást kaptak Spanyolországba, az 56. Nemzetközi Kórusfesztiválra, ahol elnyerték a második helyezettnek járó díjat. Ide 2012-ben visszatértek, és ezúttal az első helyen végeztek. További három díjat is kaptak itt, valamint több egész estés koncertet adtak Madridban és más városokban. 2013 júliusában a kórust meghívták a 8. Nemzetközi Johannes Brahms Kórusfesztiválra és versenyre, és elnyerték az első díjat.

Nemcsak énekművészete, de a kortárs koreai zenében betöltött kreatív szerepe is fontossá teszi a Koreai Nemzeti Kórust





Jelzésérték

Október elején tartják Korea egyik legkedvesebb nemzeti ünnepét, a hangülnapot. De mi is az a hangül, és miért olyan fontos a koreaiaknak?

Korea több mint kétezer éves története során mindössze két királyt illettek a Nagy jelzővel. Egyikük volt Nagy Szédzsong, korának felvilágosult uralkodója, akinek nevéhez számos politikai és jogi reform, illetve az államot stabilizáló egyéb intézkedés is fűződik. Mégsem ezek tették halhatatlanná, hanem a függetlenedés és a demokratizálódás lassú, de megállíthatatlan folyamatának kezdetét jelző hangül, azaz a koreai írás megteremtése. Ahhoz, hogy ennek jelentőségét megértsük, nem árt gyorsan áttekinteni Korea korai történelmét. Miközben a három királyság ezeréves harcából győztesként kikerülő

dinasztia által a 900-as években alapított Korjó Birodalom kora egyik legfejlettebb államának számított, a szomszédos Kína hatása megkerülhetetlen, sőt kíváncsú is volt. A világ első, mozgatható fémbetűkkel nyomtatott könyve – amelyet Gutenberg előtt kétszáz évvel készítettek Korjóban – kínai nyelven íródott, akárcsak azok a tankönyvek, amelyekkel kínai mintára felépítették a fejlett koreai oktatási rendszert. A birodalom fennállása alatt többnyire jó viszonyt ápolt a hatalmas szomszédal. Olyannyira, hogy amikor az uralkodó, tanácsosaira hallgatva, hadat üzent volna Kínának, egyik tábornoka

puccsal magához ragadta a hatalmat, és megalapította a Csozsont, Korea leghosszabb uralkodó dinasztiáját. A Csozsont messzemenőig Kína-barát politikát folytatott – valójában függő viszonyba került a nagy birodalommal –, az államrendtől kezdve a teológiai rendszereken át a gazdasági élet alapvető elemeiig a kínai mintát követte az ország. Az irodalom nyelve a kínai, illetve a koreai beszélt nyelvet kínai írásjegyekkel feljegyző handzsa volt. Ez utóbbi túlságosan bonyolultnak bizonyult ahhoz, hogy a társadalom csúcsán elhelyezkedő nemessegen meg a műkedvelő költészetén kívül bárki használja. A Csozsont negyedik királya,

Szédzsong azonban másként gondolkodott. Szerinte a népnek is igénye volt az írásbeliségre, ha másért nem, hát hogy elolvashassák a királyi hirdetményeket. Csakhogy a koreai és a kínai nyelv alapvetően eltérő szerkezete miatt az utóbbi alkalmatlan, ráadásul igen bonyolult módja az átírásnak. Ezért Szédzsong tudományosan megalapozott munkába fogott – egyesek szerint a „kiválóságok csarnokának” tagjai, azaz az ország legnagyobb koponyái segítették, mások viszont úgy vélik, egymaga alkotta meg az új írásrendszert, félve attól, hogy az a tudósok ellenállásába fog ütközni. Akárhogy is, 1443 végére elkészült a Hunmindzsongum (Megfelelő hangok a nép oktatására) című tanulmány, amelyről az abban leírt ábécé is kapta a nevét. Alapvető szempont volt a könnyű elsajátítás igénye: maga Szédzsong király úgy fogalmazott, hogy egy tanult ember egyetlen délelőtt, a műveletlenek tíz nap alatt megtanulhatják az új írásrendszert. Rendszerét a mai napig a tudományosan leginkább megalapozott nyelvként ismeri el a világ. Ábécéje összesen 24 betűből, 14

vel illetett írásrendszert, mert azon íródott szövegekben kritizálták kormányzását. Szédzsong király nagy alkotása száz évre feledésbe merült, majd az új irodalmi formák megjelenésekor visszatért, noha kiejtés szerinti alkalmazása miatt helyesírása a legkevésbé sem volt egységes.



Nagy Szédzsong és a Hunmindzsongum egy részlete

Kwon Myongwon kalligráfusmester hangüljeleket ír

Újságok



Szédzsong király népszerű ábrázolása





Kóstolja meg a Kiát!

Vajon milyen íze lehet egy autónak? És egy autómárkának? A Kia merőben újszerű marketingkampánya erre a nem hétköznapi kérdésre keresett és talált is választ.

Mindannyian másért szeretjük autónkat. Vannak, akiknek a sebesség, másoknak a kényelem, megint másoknak a biztonság vagy a megbízhatóság a legfontosabb. De vajon mennyire tudunk azonosulni vele? Mikor jön el az a pillanat, amikor oly mértékben elégedettek vagyunk egy márka valamely termékével, hogy azt mondjuk, soha többé nem akarunk másik gyártótól vásárolni? A válasz vélhetően a műszaki-ságon túlmutató részletekben lakozik, ám hogy pontosan hol, senki sem tudja – ha nem így volna, minden autógyár alkalmazná a titkos formulát. A varázslatos recepttel a Kia sem rendelkezik, ezért a cég legújabb marketingkampányában merőben újszerű csatornákon: érzékszerveiken keresztül teremt kapcsolatot az ügyfelekkel.

Ennek egyik állomásaként tavaly októberben már bemutatták a Kia Fragrance-parfümsaladót, amelynek csomagolása több neves nemzetközi versenyen is aranyérmet szerzett. Idén nyáron megszületett a Kia-hangzás, a világ első, integrált audio-márkavédjegye. Integrált, mert nemcsak a reklámokban és a márkakereskedésekben, hanem a gépkocsikon belül is alkalmazzák majd, és védjegy, hiszen úgy komponálták meg, hogy egyszerre legyen vidám, elegáns és harmonikus, hogy tükrözze a Kia fő márkaértékeit: a növekedést jelképező vibrálást, a megbízhatóságot és az egyedülállóságot. Ezeknél is izgalmasabb talán az érzékszervi márkavédjegyek következő állomása, amely a konyhaművészetbe kalauzol el

bennünket. A Kia a világ egyik legkiválóbb konyhafőnökét, a francia származású, New Yorkban élő Jean-Georges Vongerichtent kérte fel a nem hétköznapi kihívás megvalósítására. A három Michelin-csillagos séf korábban már komoly sikereket ért el ázsiai és európai konyhákból merítő, fúziós alkotásaival. Pontosan ez volt itt is a feladat: olyan ízvilágot, olyan fogásokat létrehozni, amelyek egyszerre tükrözik a Kia koreai gyökereit, globális jelenlétét és friss európai fókuszát, mély hagyományait, modern technikai és formai vívmányait és persze a hangaláírásnál már megfogalmazott értékeket. Vongerichten és felesége, Marja Dominique Allen nemcsak ezt a feladatot oldotta meg bravúrosan, arra is ügyelt, hogy ne csupán a Kia Motors fiatalos, friss

Egyszerű, közvetlen, mégis meglepetésekkel teli fogások az izgalmas hétköznapiakra

arculatához illő, hanem a világ egyik legdinamikusabban növekvő autóiipari szereplőjéhez méltó ízlésvilágnak is megfeleljenek alkotásaik. Így született meg nem egy, mindjárt két menüsor: az egyik a formális, ünnepélyes alkalmakra, a másik a lezser, közvetlen pillanatokra – hiszen mindkettő egyformán fon-

kevesbé izgalmas formába sűríti az informális programokhoz megálmodott két fogás: a koreai utcaképhez szervesen hozzá tartozó, mozgó ételárusok menüi által ihletett miniatűr homár-hamburger zöldchilibé áztatott savanyú uborkával és Gruyère sajttal, illetve a grillezett fűszeres barbecue-



A különleges alkalmak különleges zamatok után kiáltanak. Korea és a Nyugat kultúrája merőben új csatornán találkozik a Kia ünnepi menüjében



A koreai üzletekben zavarba ejtő választékban kapható a kocshudzsang, a magára valamit is adó háziasszony mégis saját kezűleg készíti el a csípős fűszerszósz

tos a márka életében. A maga nemében mindkét menü „közérthető, mégis fényűző” kulináris élményt nyújt, ahogy a házaspár fogalmazott. A VIP-rendezvényekre, vállalati és ügyfélprogramokra megálmodott fogások sora rák és avokádó salátával indul, a főétel kocshudzsangos vajmártással felszolgált bélszín, desszertként pedig fehér- és étcsokoládéból készített csokoládéhabot szolgálnak fel, eperrel és mentalevéllal. Az ízek kavalkádját kézbe illőbb, ám nem

csirke nyáron. A falatnyi, akár menet közben fogyasztható ingyencégekkel a Kia által támogatott sport- és kulturális rendezvényeken találkozhatunk majd, és ha elnyeljük tetszésünket, akár otthon is elkészíthetjük őket, hiszen Vongerichtenék közkinccsé teszik receptjeiket a Kia nemzetközi honlapjain, így a Kia rajongói barátaiknak, családtagjaiknak is megmutathatják, mit is esznek annyira kedvenc márkájukon.

Intenzív ízek

A Jean-Georges Vongerichten által megálmodott menüsor egyik meghatározó eleme a kocshudzsang (nemzetközi átírásában gochujang), a koreai konyha elengedhetetlen alapanyaga. Intenzív ízű, csípős, erjesztett koreai fűszer, vörös chilipaprikából, ragacsos rizslisztből, fermentált szójababból és sóból készítik. A kocshudzsang egészséges, mivel fehérjéket, B2- és C-vitámin, valamint karotint tartalmaz, kalória- és zsírtartalma alacsony.

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



44 kényelmes szoba

4 lakosztály

szobaszerviz reggeltől estig



LIFESTYLE HOTEL
MÁTRA



Helló új életmód!

Megújulás testben és lélekben.

Hegyvidéki életmódszállodánkban valódi élményekkel tesszük teljessé a pihenését. Viszlát mindennapok!

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

Hotel Sopron★★★★



MUST KELL PIHENNI 2014. 09. 01. – 11. 30.

Félpanziós ellátás, borbekészítés, vonatos kirándulási lehetőség Bécsbe

19.900 Ft / fő / 2 éj

ADVENT A CSÁSZÁRVÁROSBAN 2014. 12. 01. – 12. 20.

Karácsonyi hangulat, bécsi fények, soproni forralt bor...

Félpanziós ellátással és bécsi vonatjeggyel

19.900 Ft / fő / 2 éj

KARÁCSONYI NYUGALOM 2014. 12. 20–26.

Egy csipet karácsonyi hangulat, félpanziós ellátás és finomságok minden délután.

21.900 Ft / fő / 2 éj

Áraink tájékoztató jellegűek, bővebb információt alábbi elérhetőségeinken kérhetnek:

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

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



art
hotel szeged

KETTESBEN
A VÁROS
ÖLELÉSÉBEN

Promóciós kóddal
(KM-2014)
AJÁNDÉK
20 PERCES
MASSÁZS



Art Hotel Szeged | H-6720 Szeged, Somogyi u. 16.

+36 (62) 592 888 | www.arthotelszeged.hu

Szépek és erősek



Ha női autót keresünk a Kia kínálatában, nem a cee'd GT az első modell, ami beugrik. Persze Sári Kata sem az a tipikus női vásárló. A frissen végzett medikával Kecskeméten találkoztunk.

Történetünk egyik szála valamikor a múlt évben kezdődött. Kata életvidám, fiatal egyetemistaként a piac talán legnőiesebb kisautójával járt, és saját bevallása szerint fülig szerelmes volt belé. Soha eszébe sem jutott volna megválni tőle, ám szülei egyre unszolták: Kecskemét és Szeged között annyi minden történhet az úton, válasszon magának nagyobb, biztonságosabb autót. Leendő orvosként meg kellett hajolnia az észérvek előtt, bár nem tudta elképzelni, mi pótolhatná a távozó apróság helyén tátongó úrt a szívében.

Aki ennek alapján holmi átlagos fiatal nőnek képzelé Katát, nagyon téved. Évek óta gokartozik és motorozik, egy ideje versenyszerűen is. Tavaly a nemzetközi női bajnokságban második lett 200 LE-s Kawasakija nyergében, és ha egy műszaki hiba nem lép közbe, övé lett volna a helyi bér gokartbajnoki cím – az országos mezőny egyetlen női indulójaként. A két szál a Kiánál fűződik egybe: Kata motorosedzője, Papp László a helyi Kia-kereskedés értékesítési vezetőjeként ajánlotta figyelmébe a cee'd GT-t. Mivel a tesztautójuk akkor még nem

Sári Kata és a cee'd GT

érkezett meg, a Kia Magazin hasábjain mutatta meg a kupét, a fényképek azonban nem győzték meg Katát. „A fotók nem tudják visszaadni ennek az autónak a kisugárzását. Nem sokkal azután, hogy Laci megmutatta az újságot, előben is megnéztem a GT-t, és azonnal belebolondultam. Nem akartam elhinni, hogy ez ugyanaz az autó, amit a fényképeken láttam. Rögtön tudtam, hogy megtaláltam életem autóját.” Intelligens fiatal nőként és tapasztalt motorsportversenyzőként Kata sajátos szemüvegen keresztül nézte az autót. „Egyrészt gyönyörű. Csodálatos a vonalvezetése, harmonikus és kecses, nem az az első érzése az embernek, hogy egy brutális sportautót lát. Ugyanakkor viszont elképesztően meg, kanyarban nagyon stabil, szinte gázérvétel nélkül fordul, a kormányművét imádom, elég súlyos ahhoz, hogy bőven adjon visszajelzést. Az előzés külön élmény vele. Másfelől viszont a rugózásban pont annyi tartalék van, hogy a rossz hazai utakon se rázzon szét, a csomagtartóban a legnagyobb bőröndök is elférnek, az utastér is tágas – az előző kocsim csomagterébe szinte a retikülömet sem tudtam betenni.” Bár még csak három hónapja vezeti, mintha mindig is együtt lettek volna, úgy összenőtt autójával Kata. Napról napra mélyebb a szerelem, amint kiderülnek az autó rejtett értékei: a kényelmes, mégis jól tartó ülések, a remek navigációs rendszer, a tisztán szóló mobiltelefon-kihangsító, és persze a fékek, amelyek már vész helyzetben is vizsgáztak nála, mégpedig csillagos ötösre. A cee'd GT persze csak Kata számára magától értetődő társ. A

radikális stíuselemekkel felöltöztetett, hófehér kupé és csinos sofőrje után kiszámítható rendszerességgel fordulnak meg az utcán, a férfiak olykor elfelejtene átmenni a zebrán. Egy alkalommal egy lefóliázott ablakú luxusautó állt meg mellette, kigyúrt, tetovált sofőrje gázfröccsökkal próbálta provokálni. Bár versenypályán kívül nem híve a száguldásnak – „nem szeretem a tétovázást, lendületesen vezetek, de például autóm végsebességét még soha nem próbáltam ki, nem is érdekel” –, ennek az invitálásnak nem tudott ellenállni. Zöldnél aztán úgy hagyta faképnél magabiztos ellenfelét, ahogy az a nagykönyvben meg van írva. Amikor a sebességhatáron elvette a gázt, a szedán persze elviharzott mellette, szinte látni lehetett a felsült sofőr fejéből felszálló füstöt... Ahogy az a nagy szerelmenél lenni szokott, a család majdnem a fül-orr-gégésznek készülő Kata és a cee'd közötti románc útjába állt. „Nem ismerték a márkát, nem hittek a Kiában, próbáltak lebeszélni róla. Én azonban hajthatatlan voltam, annyira, hogy meggyőztem őket, próbálják ki ők is. Az eredmény: nagybátyám már kinézte az Optima hibridet mint következő céges autóját, nagypapám pedig vett egy Sportage-et, amit azóta is imád.” Amikor arról kérdezzük, meddig tarthat még a harmónia, értetlenül pillant ránk. „Eleve olyan autót választottam, ami funkcionálisan is megfelel akár családi autónak, nagy és biztonságos, ugyanakkor városban is lehet vele manőverezni, parkolni. Úgyhogy önszántamból soha nem szeretnék megválni a GT-től. Soha.”

Fotó: Varga Márk

Piros, fehér és króm, erőteljes és látványos

A sportautóhoz méltó részletek mögött praktikus belső tér rejlik



Zöldjelzés az emberiségnek

A fejlődő világ hátrányos helyzetű gyermekeit segíti a Kia.

Ha arról érdeklődnénk tőlük, mi történt ma az iskolában, harminchárommillió afrikai gyermek a kérdést sem értené, hiszen soha nem látott még iskolát. Ha pedig azt kérdeznénk, mit ettek ebédre, legfeljebb sirás lenne a válasz: az ötévesnél nem idősebbek között Afrikában minden ötödik gyermek alultáplált, és minden nyolcadik életét veszti, mielőtt betölthetné ötödik életévét. Az alultáplált gyermekek egy évben akár 160 napon át szenvednek különféle betegségekből, ami tovább nehezíti fejlődésüket, boldogulásukat, és örökre bezárja őket a szegénység és az éhezés ördögi körébe. Az oktatás és az élelmezés hiánya az emberiség jelentős részét közvetlenül sújtó, de közvetve mindannyiunk életére ható probléma. Nem véletlenül döntött úgy a Kia Motors még 2012-ben, hogy eleve szerteágazó társadalmi felelősségvállalásai köré ezzel a megkerülhetetlen területtel bővíti. A zöldlámpa-projekt, amely nevét a közlekedési lámpa szabad jelzéséről kapta – hiszen életük úgy kárhoztatja lemaradásra ezeket a gyermekeket, mintha piros lámpát kaptak volna a sorstól –, a fenntartható fejlődéshez szükséges alapokat kívánja biztosítani kiválasztott afrikai közösségekben. Hogy hol, azt gondos elemzések után döntenek el, azzal együtt, hogy oktatási intézmény vagy Green Light közösségi központ

létesítésével mozdítják-e inkább elő a régió fejlődését. Utóbbiakban teherautókra szerelt, mozgó klinikák, könyvtárak és video alapú oktatási központok szolgálnak az egészségügyi ellátás és az oktatás biztosítására; az intézmények hatékony kihasználását a Kia buszok adományszásával segíti, ezek a gyerekeket szállítják otthonuk, az iskola és a központ között. Az indulás évében, 2012-ben a Kia Motors négy, különlegesen átalakított teherautóval és jelentős anyagi támogatással is segítette a projekt tanzániai munkáját. Itt egy négy tantermes, két laboratóriummal felszerelt, általános és középiskolásokat egyaránt kiszolgáló iskola, valamint egy lakossági központ létesült már 2013-ban; a cél, hogy 2017-re támogatás nélkül, teljesen önállóan is képes legyen működni. Ez egyébként a program egyik legfontosabb célkitűzése: olyan eszközt adni a régióknak, amellyel saját kezükbe vehetik az irányítást. A Kia már tavaly kibővítette a programot a Tanzániával szomszédos Malawira, ahol a fejlődés ellenére a mai napig a világ legalacsonyabbjai között van az éves nemzeti össztermék egy főre jutó összege, majd idén a világ legszegényebb országai között számon tartott Mozambikba is eljutott a segítség. Ebben a három kelet-, illetve délkelet-afrikai országban működik jelenleg a Green

Nem protokollesemény, inkább közösségi ünnep egy-egy iskolaátadás



Jelképes kulcs az iskolához, kulcs a jövőhöz

A Kia önkéntesei malawi iskolások gyűrűjében ünnepelnek

Light Project, mégpedig a Kia tervei szerint zökkenőmentesen egészen legalább 2018-ig, amikor a vállalat több mint 14 millió dolláros (kb. 3,4 milliárd forint) ráfordítással támogatja a 86,5 milliós lakosú térséget. Mindez persze nem volna lehetséges humanitárius szervezetek és a lakosság támogatása nélkül. Utóbbinak fantasztikus bizonyítékát láthatták a szakemberek minden egyes új intézmény megnyitásán: a meghívottakon kívül több százan vettek részt. A szervezők bíznak abban, hogy a következő években Etiópiába, illetve más, hasonlóan nehéz sorsú térségekbe is eljut majd a zöldlámpa-projekt. Mindeközben a Green Light nemcsak a harmadik világ országaiba hoz sorsfordító változást. Több importőr vagy akár Kia-márkakereskedő Koreától az Egyesült Államokig világszerte önkénteseket szervez, akik a helyszínekre utazva nem csupán segítik a helyi intézmények munkáját. Legyen szó buszmegállók kialakításáról, iskola építéséről vagy a tanításhoz kapcsolódó segítségnyújtásról, a szervezők minden dolgos kéznek örülnek, ráadásul ezek az önkéntesek tapasztalataikkal a program közvetlen és közvetett céljait, üzenetét és szellemiségét is segítik eljuttatni az arra fogékonyakhoz.



Szabaduló művészet

A trükkös nevű HoUDINI dr. Schranz Dénes újabb Kia-alapú álma az autózás jövőjéről.



Jól látszik a szélvédőtől elválasztott A-oszlop. A LED-es irányjelzők futófényesek, mert az emberi szem jobban reagál a mozgó, mint a statikus fényre

Schranz Dénes nem ismeretlen a Kia Magazin olvasói előtt, a hobbiból virtuális autókat tervező fogorvos első modelljét, a Cadini luxusautót 2013-ban már bemutattuk. A képzőművészetekért rajongó, rajzolni pedig módfelett szerető doktor úr majdnem olyan intenzitással gyártja ötleteit, mint a Kia frankfurti központjának munkatársai. Tervezői filozófiáját – miszerint a természet tökéletessége mindig mérvadó, és a karosszéria szerkesztőgörbéinek a tengelyközéppontokból kell kiindulniuk – ezúttal sem adta fel, de aktuális modelljét mind használhatóságban, mind szerkezeti felépítésben új szemszögből közelítette meg. Az autó neve HoUDINI, mozaikszó: a „hu” Magyarországra utal, a „dini” pedig (a Cadini után ismét) a Dénes becézett alakja, ám a közbeszúrt „o” betűvel a nagy szabadaloművészt is sikerült megidézni. Ennek azért van jelentősége, mert az autó – áttételes módon – ugyancsak menekülni próbál, még hozzá előre, a jelenből a közeljövőbe,

amikor a közúti közlekedés sokkal kevésbé függ majd a fosszilis üzemanyagoktól. A jövő a fiataloké, és mivel ez a világ rendje, érdemes az ő szempontjaik alapján autókat tervezni. És vajon mi érdekli a fiatalokat? A dán filozófus, Kierkegaard szerint előre felé élünk, de visszafelé gondolkodunk, és ez valamelyest Dénes meglátásában is tükröződik, mert a napjainkban slágertermékek számító, praktikus, terepjárásra alkalmas SUV és a dögös, harmincas évekbeli hot rod stílus az, ami szerinte a fiatalokat ma vonzza. A hajtáslánc benzin-elektromos hibrid, ám a HoUDINI alapvetően villanyal mozog, mert városban ez az ideális. Két okból benzinmotorja is van: biztonságérzetből, mert így töltőállomástól távol, lemerült akkuval sem válna működésképtelenné, másrészt intelligens szabályozással, a két motorral könnyen megvalósítható az összerék-hajtás. A koncepció csak elveiben kidolgozott, az első tengelyt a benzinmotor, a hátsó kerekeket pedig

külön-külön, egy-egy villanymotor hajtáná. A HoUDINI eleve hibridüzemre született, nem egy korábbi terv utólagos átalakítása. A 3500 mm-es tengelytáv – ami csupán 95 mm-rel rövidebb egy Kia Picanto teljes hosszánál – hatalmas, tágas az utastér, és mivel az utascella a megszokottnál magasabban ül, a tengelyek között bőséges a hely, az átlagosnál sokkal több energiát tárolni képes, ezáltal akár több száz km-es hatótávra is elég akkumulátorcsomagnak. A duplapadlós, szendvics-szerkezetű megoldással további pozitívumként növelhető a karosszéria merevsége is. Az említett tengelytáv ellenére a HoUDINI kisautónak tűnik, pedig nem az, hossza 4960, szélessége 1944, magassága 1683 mm, elől 1644, hátul 1600 mm-es nyomtávval. A felni mérete még nincs meg, 20 colos átmérő lehet a realitás. A nyílmutívumhoz az új Sportage hűtőmaszkja adta az ötletet, a HoUDINI rácsozata is ilyen, ám a doktor úr messzebbre ment, és a felni külőli mellett a tetőn,

Hatalmas akkupakk fér el az utascella alatt. A 4x4-es hajtást a benzin-elektromos hibridrendszer összehangolása adná



Ahogy a tervező fogalmaz, „szűz gondolat” a promóciós célokra is használható küszöb. A tető nyílmutívuma a hűtőmaszkban végződik, ennek lamellái is apró nyílak. Az erősen kitolt hátsó tengely a régi hot rodokra volt jellemző



Nyílmutázatúak a felni. A középkonzol íve szimmetrikus a gépháztetőével, a kormány alsó lapítása vagy inkább horpasztása eredeti megoldás

Felszálló ag

A Kia előbb gyártott kerékpárt, mint autót, de ezzel nincs egyedül a járműiparban.



Kétszemélyes, alig kárpitozott de nem spártai a K360-as utastere, a fekete műszer a sebességmérő. Az ülések közötti púp fedele leszerelhető, a nyíláson át elérhető a motor

A K360 hossza csupán 2,8 m, a kabin mögötti rács a motor szellőzőnyílása



Balra fent a Super Cycle 3000 (1951), mellette jobbra a 26 colos kerekekkel felszerelt Scenic 26, alatta a nagyon menő banánüléses High Riser 103 (1970). Balra alul a szállítás



A Kia, az első koreai járműgyártó története 1944-ig nyúlik vissza, de ekkor még szó sem volt autókról. A Kyungsung Precision Industry acélárukat (főleg csöveket) és kerékpárvázakat, alkatrészeket készített. Egy évvel később ennek az üzemnek a termékei voltak az első koreai ipari exportárúk, Hongkongba vitték őket.

A nehéz politikai és gazdasági helyzet (háború, és az ország kettészakadása) ellenére a cég fejlődött, 1952-ben nevet változtatott, Kia Industrial Company lett, ebből a „kia” mozaikszó azt jelenti felemelkedni Ázsiából. Ehhez a nemzeti törekvéshez a vállalat kerékpárokkal járult hozzá, az alkatrésztermelés után már



A szimpla ülés mögé csomagtartót szereltek a C100-ason

gyobb mennyiséget 1957-től Busan városában állították elő, és a növekvő kereslet kielégítésére még az évben felavatták a Siheung gyáregységet. A jellemző típusok közül kiemelendő a normál Scenic 26, és 1970-ből a kiskerekű High Riser 103, amely kényelmes banánüléssel és háromfokozatú váltóval hódított. Hamarosan megjelent az első motorkerékpár is, a Kia C100-as. Csökkentve a fejlesztés idejét és költségeit a japán Honda Super Cub licencét vásárolták meg. Tökéletes választás volt, hiszen ma már tudjuk, hogy ez a világ legnépszerűbb mopedje: 1958 és 2008 között több mint 60 milliót adtak el belőle! Egyhengeres, léghűtéses – az 1961-től gyártott Kia változatban 100 köbcentis – gépével vidáman cikázott 60 km/óra felett is, hosszú ülésén ketten utazhattak, rövidebb nyereggel hátra csomagtartó jutott. Szállításra azonban sokkal jobb alternatívák is léteztek, a városi háromkerekű mini teherautók világában a Kia a Mazda segítségével tette meg az első lépést. A sorozat 1962-ben indult a 300 kg teherbírású K360-assal, majd ezt követte a T-sorozat három taggal: a T-1500 1963-ban, a T-2000 1967-ben, a T-600 pedig 1969-ben debütált. A szimpla első kerék miatt meglehetősen szokatlan külsejű autók kabinjában ketten fértek el, a motort az ülések mögé építették be. A K360-asban 356 köbcentis (innen ered a név), kéthengeres, négyütemű benzínmotor dolgozott, 11 LE-vel. A háromkerekű áruszállítók összeszerelése 1973-ban nagyjából 25 ezer darabnál befejeződött, ekkor a Kia már a nagyobb személy- és teherautókra fókuszált. Titan néven érkezett az új, négykerekű generáció.



1951-ben elkezdődött a komplett kétkerekűek gyártása is a Samcholli-ho üzemben, az első a Super Cycle 3000 volt és valósággal mozgásba hozta Dél-Koreát. A kerékpárok sokáig megmaradtak a termelésben – nem merültek feledésbe, de ma már a villanyhajtású biciklik felé kacsingat a Kia –, a legna-

Nagyobb és műszakilag is eltér a K360-tól a T-1500, ennek hosszabb változata a T-2000

Sípszó után

Riói panoráma: a Megváltó Krisztus szobra és a legendás Maracana stadion, ahol a döntőt is játszották

A világ legnézettebb sporteseményének, a braziliai labdarúgó-világbajnokságnak a Kia Motors volt a főszponzora. A legtöbb szurkoló szambafutballt és hazai győzelmet várt, de az élet ismét igazolta, hogy nincs nála jobb rendező.

A főpróba, azaz a 2013 júniusában megrendezett konföderációs kupa a házigazda brazilok fölényes győzelmével végződött, és a selecao (brazil nemzeti válogatott) remek formáját vetítette előre azzal, hogy legyőzték a világbajnoki címvédő Spanyolországot. A FIFA-val kötött főszponzori megállapodás értelmében a Kia is hozzájárult a sikerhez: a mini-vb hat helyszíne között a márka autói, akár elegáns és kényelmes Cadenza limuzinok szállították a különféle delegációk tagjait, a szervezőket és a VIP-vendégeket. Az elmúlt esztendőben Brazília focilázban égett, gőzerővel épültek a stadionok, lázas munkával zajlottak az előkészületek, hogy 2014. június 12-én, helyi idő szerint 17 órakor az első sípszóval kezdetét vegye a 2014-es világbajnokság. A nyitómérkőzést stílszerűen a brazilok játszották, 3-1-re le is győzték a horvát nemzeti tizenegyet, de a nyolc csoportra osztott 32 csapat tagjai kivétel nélkül arra vágytak, hogy a 64. mérkőzésen, azaz a döntőben ők emelhessék magasba az aranytrófeát. Itt érdemes megjegyezni, hogy az eredeti, voltaképpen felbecsülhetetlen értékű

kupát nem, csak annak másolatát kapja meg a nyertes. Zajlottak a csoportmérkőzések, és egymás után jöttek a meglepetések. Dél-Korea válogatottja az utolsó, H-csoportba került Algériával, Belgiummal és Oroszországgal, ám ezúttal nem sikerült megismételni a 2002-es vérérem eredményét, a negyedik helyezést: egy döntetlennel és két vereséggel, egy pontot gyűjtve a csapat nem jutott tovább a csoportkörből. Jellemző az erős mezőnyre, hogy a korábbi világbajnok Anglia, Olaszország, a címvédő Spanyolország és Európai braziljai, a csodacsatár Cristiano Ronaldóval felálló Portugália is idő előtt kiesett. A hidegzuhany azonban a végére maradt. Hiába fogadkoztak a jó formában lévő, a vb-ezüstnél előrébb eddig soha nem jutó hollandok, most sem bírtak a Lionel Messivel támadó argentinokkal, és elvesztették a tizenegyespárbajt. Az igazi szenzációt ellenben a németek okozták, akik az elődöntőben szó szerint K.O.-val, 7-1-re ütötték ki a brazilokat! A selecaót ez annyira megviselte, hogy a bronzmeccset is elbukta a hollandok ellen.



Egy Közép-Braziliában őshonos matakó (háromöves tatu) volt a torna kabalafigurája. Az ország nemzeti színeit viseli, a Fuleco nevet pedig internetes szavazással választották ki neki

Kim Young-Gwon (5) piros-kék mezben a fehérben játszó Islam Slimani (13) előretörését próbálja megakadályozni a Dél-Korea-Algéria csoportmérkőzésen, a Beira-Rio Stadionban (Porto Alegre). A látványos, góiban gazdag meccset végül Algéria nyerte 4-2-re

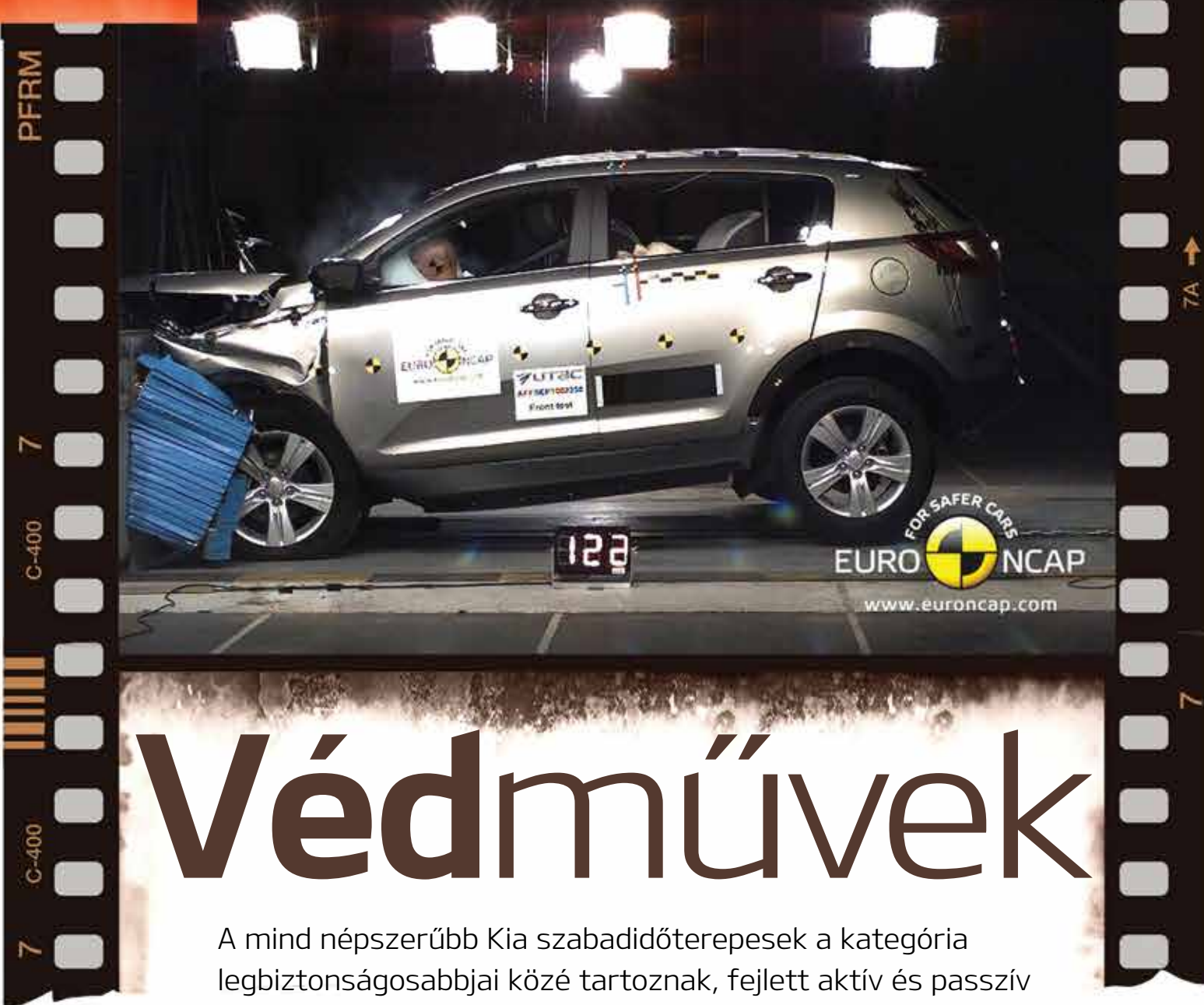


FIFA WORLD CUP
Brasil

Jellemzően Cerato, Sorento, Cadenza, Carnival és Sportage alkotta a szponzori Kia-flottát. Minden csapatnak saját használatú, egyedi díszítésű busza volt

Sokan a helyszínen, Braziliában szurkoltak a koreai válogatottnak, a fociért való rajongást a földrajzi távolság sem gátolta

A Németország-Argentína döntőt július 13-án, Rio de Janeiróban, a futball szentélyének számító Maracana stadionban játszották, ahol a németek Götze egyetlen, a hosszabbítás 113. percében lőtt góljával a mennybe mentek, és megszerezték a világbajnoki címet – történelmük során immár a negyediket. Hogy sikerül-e 2018-ban a címvédés? Van rá az esély, az viszont biztos, hogy a FIFA és a Kia Motors főszponzori szerződése nem járt le, a márka a 2022-es labdarúgó-vb-ig elkötelezte magát a világ legnépszerűbb, legnézettebb sportjának a támogatására. Az idei dél-amerikai torna mind a tizenkét helyszínen, összesen több mint négyszáz Kia-modell, köztük az új Cerato, a Sportage, a Sorento, a Mohave, a Carnival/Sedona, valamint a Cadenza segítette, szó szerint gördülékenyen, a szervezők munkáját, rendületlenül szállítva a rendezői stábot, a különféle delegáltakat és a legfontosabb vendégeket.



Védművek

A mind népszerűbb Kia szabadidőterepesek a kategória legbiztonságosabbjai közé tartoznak, fejlett aktív és passzív védelmi rendszereik révén.

Nagyon régóta téma az autóiparban a biztonság, már az 1930-as években elkezdődtek a kísérletek. Ugyanakkor csak az utóbbi húsz esztendőben készülnek olyan törésteztetek, amelyek az egyszerű autót vásárló számára is felfogható információkkal szolgálnak egy-egy típusról. Persze a töréstezt és az azon mutatott teljesítmény csak egy szelete a biztonságnak, de kétségtelenül rengeteget elárul az adott modelltől és az utasok baleseti, túlélési esélyeiről. A Kia Motors első, európai töréstezten részt vevő modellje éppen az első generációs Sorento volt. Az EuroNCAP szakemberei valószínűleg maguk is meglepődtek, hogy milyen reme-

kül helytállt a 2002-ben bemutatott terepjáró. Ez a típus még hagyományos alváz konstrukció, köztudott, hogy az ilyen felépítésnél sokkal több erőfeszítést igényel az utastér biztonságos kialakítása. Különösen figyelemreméltó teljesítmény, hogy az oldalütközési próbán a fej, a nyak, a törzs és a combok is csupán minimális sérülési kockázatnak voltak kitéve. A tekintélyes amerikai állami szervezet, a National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) szintén górcső alá vette az első sorozatú Sorentót, és szakértőik európai kollégáikkal megegyező eredményre jutottak. Ők borulási próbát is végeztek: a meghatározott

sebességű és kitérésű kikerülési manőver megmutatja, hogyan reagál az autó a hirtelen kormánymozdulatra és az azt követő, ellentétes irányú korrekcióra. E területen is helytállt a nagy Kia, amerikai kortársainál jobb eredményt ért el. Az NHTSA az első Sportage-t is vállatorta fogta, de nem talált fogást rajta, remekül szerepelt a nem éppen könnyű próbatételeken. Az EuroNCAP következő prédája az új, alapjaitól áttervezett Sorento lett 2009-ben, majd egy évre rá következett az új Sportage. Borítékolható volt, hogy az egyre nagyobb sikereket elérő Kia új típusai biztonság terén sem kompromisszumosak. Mindkettőjük kimagaslóan jó teljesítménnyel zárta a tesztet, kiérdemelte a maximális öt csillagot úgy, hogy a százalékosan értékelt egyes funkcióknál (felölt- és gyermekvédelem) alig veszítettek pontot, így a jók között is a legjobbak elitmezőnyéhez tartoznak. Ezeken a teszteken a már említett utasvédelem mellett vizsgálják a gyalogosvédelmet, továbbá azt, hogy milyen biztonsági extrák szerepelnek az adott típus felszerelési között. A Kia minden méretkategóriában hosszú ideje maximalista, azaz igyekszik valamennyi olyan védőeszközt becsúfolni autóiába, amelyek csökkenthetik a baleseti sérülések kockázatát: a teljes utasteret körülölelő légzsákrendszer, az orostorcsapásos nyaksérülések ellen kifejlesztett aktív első fejtámlák, a különféle funkciókkal felvértezett menetstabilizáló rendszer, az Isofix-gyermekülésrögzítési pontok, az övfeszítők és a vészfékasszisztens is szerepelnek a felszerelési listákon, hogy csak néhány tételt emeljünk ki a legfontosabbak közül.

Ahogy a cikk elején írtuk, egy jármű biztonságosságát nem csak a törésteztet minősíti. Léteznek különféle menetdinamikai vizsgálatok is, amelyek az autó viselkedésére, kezelhetőségére fókuszálnak. Kevesen tudják, hogy Magyarországon működik egy profi laboratórium Gödöllőn, ahol a törésteztetek mellett járműdinamikai próbákat is végeznek, most éppen a sportos szabadidőautók viselkedése áll a középpontban. A jól felszerelt független tesztközpont, az Ibk vezetője és alapítója, dr. Kőfalvi Gyula címzetes egyetemi docens, gépjármű igazságügyi műszaki szakértő irányításával a közelmúltban végeztek éles kísérleteket új Sportage-modelleken, aktuális kutatási témájuk ugyanis a szabadidőautók borulási vizsgálata. Az Egyesült Államokban már jó két évtizede zajlanak ilyen és ehhez hasonló mérések, s a szakember és csapata úgy

gondolta, célszerű lenne, ha a nálunk egyre népszerűbb kategória autót itthon is különféle teszteknek vetnék alá. A Kia hazai forgalmazójától kapott két autóval egyes és kettős sávváltást teszteltek, de természetesen nem mentek el a határtartományig, hiszen nem az volt a cél, hogy az egyébként stabil útfekvésű autót felborítsák. A gyors manővereknél megmérték az oldalgyorsulást, a kormánykerék-elfordulást, a perdülési sebességet, miközben az autót kiképzett sofőr vezette. Több műszer figyelt a háttérből, az utastérben és a teszt pályán nagy sebességű, másodpercenként 1000 felvételre képes kamerákkal örökítették meg az eseményt. Mindez kellő műszaki pontosságú mérést garantált. A szakember azt mondja, valójában két részből tevődik össze egy-egy ilyen teszt. Egyrészt a szubjektív érzékelésből (amit a pilóta átél), másrészt a mérésből. Legalább tíz paramétert rögzítenek az idő függvényében, így például a felépítmény billenési merevségét és hogy hol vannak a kritikus részek. Kőfalvi Gyula azt mondja, amióta az ESP menetstabilizáló rendszerek megjelentek, az autók között nincsenek extrém különbségek, ugyanakkor számtalan



Az amerikai NHTSA kikerülési manőverének rajza. A baleset elkerülésében oroszlánrésze van a vezető reakcióidejének és az úgynevezett rizikóviselkedésének is. Utóbbi valójában a sofőr helyzetfelmérési képessége

tényezőn múlik, hogy egy kettős sávváltást eredményesen be tud-e fejezni a sofőr: saját reakcióidején, felfogóképességén, az autó terhelésén és a gumikon, hogy csak a lényegesebbeket említsük. A kipróbált két Sportage kiváló eredménnyel állta a megmérettetést.

A kikerülési manőverek egy részét speciális, első és hátsó pótkerékekkel felszerelt mérőeszközökkel végzik. Az új Sportage ezeken a próbákon is bizonyított



Közösségi szerelem

Alig néhány hónapja forgalmazta még csak a Kia első, igazán európai modelljét, amikor Magyarországon már létrejöttek a modell rajongói közösségének csírái. Az azóta is sikeresen működő cee'd Clubról annak vezetőjével és társalapítójával, Horváth Gergellyel beszélhettünk.

a virtuális térben” – mondta Gergely, aki 2008 elejétől egyedül látja el a klub vezetésével járó adminisztratív feladatokat.

Az internetes fórum, valamint az annak otthont adó saját oldal természetesen csak hátszaga az igen aktív közösgnek. Már a klub alapításának évében találkozót szerveztek, hogy személyesen is megismerhessék egymást; idén hetedik alkalommal találkoztak a hatszáz fős társaság tagjai. Mivel a cee'd Szlovákiában készül, szinte magától értetődően kerestek olyan helyszínt a találkozókknak, amely a lehető legközelebb fekszik Zsolnához. Így kerültek évekkel ezelőtt Komáromba, ahol a helyi szabadidőpark ma már törzshelyként várja évről évre a kiásokat.

A vízi csúszdával, termálmedencével és halastóval csalo-

elsősorban annak köszönhető, hogy a tagok és érdeklődők minden kérdésére igyekeznek a lehető legalaposabb választ megadni. Bonyolultabb esetekben a Kia Motors Magyarország is segít a megoldásban, annak rendkívül jó kapcsolatnak köszönhetően, amelyet a klub alapítása óta ápol az importőrrel. A vezérképviselő az éves találkozók szervezéséhez is tevékenyen hozzájárul, tesztautókat bocsát a klub részére, ajándéktárgyakkal teszi még élvezetesebbé a hétvégéket. Bár hivatalosan a cee'd iránt érzett elkötelezettség fogja össze a tagokat, a klub nem zárja ki a Kia más típusainak híveit sem. Mivel Magyarországon jelenleg Horváth Gergely tudomása szerint ők az egyetlen, aktívan működő Kia-klub, szeretettel várnak bárkit, akit megérintett a koreai márka – az egykori Sorento-klub



Kombik egymás közt, egy összefüggőben



Ma már legenda: így kezdődött a cee'd Club



Horváth Gergely, a klub alapító elnöke

Ha visszatekintünk a Kia európai jelenlétére, alighanem a 2006 legvégén bemutatott cee'd volt az első olyan modell, amelybe bele lehetett és érdemes is volt beleszeretni. A márka típusainak ma már magától értetődő értékei – a lenyűgöző formavilág, a kiemelkedő műszaki tartalom, a remek összeszerelési minőség és a megkérdőjelezhetetlen, világelső garanciával igazolt megbízhatóság – az úttörő cee'd bemutatásakor a konkurenciát hidegzuhanyként érte, a vásárlók pedig abban sem lehettek biztosak, hogy érzelmi vagy racionális alapon vonzódnak jobban a típushoz.

Így történt ez Horváth Gergellyel is, aki alig néhány héttel a forgalmazás megkezdése után életre szóló szerelembe esett az autóval. Bár a kezdetben plátói vonzódás, amely testvére frissen vásárolt cee'djét meglátva (és kipróbálva) lobbant fel benne, csak fél

évvel később materializálódott – 2007 novemberében talált rá álmai cee'djére, egy fekete, benzinmotoros ötajtósra –, Gergely az első perctől fogva próbált minél többet megtudni élete leendő párjáról. Csatlakozott az interneten akkoriban formálódó párbeszédhez, megismert számos sorstársat, majd immár a forgalmival a kezében nekiállt hivatalos formát adni közös érdeklődésüknek.

„Egy lelkes márkatárssal közösen nekiálltunk létrehozni az első magyar Kia cee'd klubot. Kezdetben nem voltak nagy ambícióink, csupán szerettük volna egy helyre összegyűjteni a márkaszervizek ajánlatait, de ez kevésnek bizonyult. Először önálló, tematikus fórumot hoztunk létre egy ismert webszolgáltató berkein belül, ám a tagok száma rohamosan nőtt, így alig pár hónap után saját szerverre költöztünk, és a mai napig a cee'dclub.hu címen élünk

gató park már csak azért is tökéletes helyszín, mert az immár hagyományos cee'dDay soha nem akart klasszikus autóstalálkozó lenni, sokkal inkább családi esemény, amelyen az is részt vehet, akinek semmi köze a cee'dhez, sőt a Kiához sem. Ez az állapot persze sokaknál átmenetinek bizonyul: Gergely elmondása szerint előfordult, hogy valaki egyik évben még egy másik márkával érkezett a rendezvényre, a következő programon azonban megtért hívőként egy cee'd volánja mögül szállt ki. Noha a cee'd Club találkozói az ország összes Kia-márkaszervizének, -kereskedésének megadják a megjelenés lehetőségét a kapcsolatépítés, a párbeszéd jegyében, ragaszkodnak a függetlenséghez és tárgyilagossághoz. Egyetlen kereskedelem sem kap hivatalos támogatást a klubból, a tagok tapasztalataikat szüretlenül, kozmetikázás nélkül osztják meg egymással. Horváth Gergely szerint ez a pártatlan tárgyilagosság is hozzájárul a klub sikeréhez, amely

tagjaival például különösen jó a viszonyuk, szinte minden találkozón ott vannak a közelmúltban megújult, nagy szabadidőautó elhivatott tulajdonosai is. Ahogy más típusok és más márkák rajongóit, úgy fogadtak be román, osztrák vagy éppen szlovák tagokat, közösségi oldalukon pedig Törökországtól Lengyelorszáig találkozni támogatókkal. A szomszédos országok klubjaival baráti kapcsolatot ápolnak, eddigi legnagyobb szabású megmozdulásukon testületileg ellátogattak a zsolnai üzembe, ahol testközlelből ismerkedtek meg kedvencük születésének körülményeivel. Ezt a különleges programot egyébként a közeljövőben megismétlik, már csak ezért is érdemes lehet csatlakozni a színes társasághoz. Aki szívesen venne részt a klub rendezvényein vagy a fórumon zajló, hasznos eszmecseréken, a cee'dclub.hu weboldalon vagy a klub Facebook-oldalán veheti fel velük a kapcsolatot.

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, elég nehéz, és nehéz feladatokat is. A megoldások a „Közepes” kivételével a 25. oldalon találhatók. A közepes nehézségű sudoku megfejtéseit levélben a Kia Motors Hungary Kft. címére (1117 Budapest, Budafoki út 56.), emailben pedig az info@kiamotors.hu-ra várjuk. A megfejtők között könyvnyereményeket sorsolunk ki.

Kicsit könnyű:

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

Közepes:

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

Eleg nehéz:

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

Ez már nehéz:

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



Kia márkakereskedők listája

Kereskedés	Cím	Telefonszám	E-mail	Web
Hiezl és Társa Kft.	6500 Baja, Kölcsey u. 73.	(79) 422-422; (70) 9357-558	info@hiezl.hu	www.hiezl.hu
Körös Autócentrum Kft	5600 Békéscsaba, Szarvasi út 66.	(66) 450-450	kiakoros@kiakoros.hu	www.kiakoros.hu
Duna Autó Zrt.	1037 Budapest, Zay utca 24.	(1) 801-4074	kia@dunaauto.hu	www.dunaauto.hu/kia
Wallis Kerepesi úti Autó Kft.	1106 Budapest, Kerepesi út 85.	(1) 260-7777	info@kiawallis.hu	www.kiawallis.hu
Pappas Auto Magyarország Kft	1117 Budapest, Hunyadi János út 6.	(20) 772-1855	adam.redei@pappas.hu	www.pappas.hu
Pappas Auto Magyarország Kft	1133 Budapest, Pannónia utca 82-86.	(20) 419-8413	krisztian.toth@pappas.hu	www.pappas.hu
Zakar és Társa / Cegléd	2700 Cegléd, 4.sz. főút 69. km	(20) 319-7863	info@zakartsa.hu	www.kiazakar.hu
OMP Autóház Kft.	4002 Debrecen, Balmazújvárosi út 10.	(52) 503-510	kia.kereskedes@ompautohaz.hu	www.ompautohaz.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	3300 Eger, Kőlyuk út 6.	(36) 889-111	kiaeger@jpauto.hu	www.jpauto.hu
M6 Kft.	2030 Erd, 6-os főút 23 km	(23) 523-101; (70) 3300-500	info@kiaerdm6.hu	www.kiaerdm6.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	2151 Fót, Fehérkő utca 4/A (M0-M3 csomópont)	(1) 999-0228	istvan.kaszab@jpauto.hu	www.jpauto.hu
Gablíni Kft.	2100 Gödöllő, Blahána út. 2.	(28) 416-205; (30) 668-8067	info@kiagodollo.hu	www.kiagodollo.hu
Autentik Motor-Car Kft.	9012 Győr, Mérőldkő út 1.	(96) 556-270	kia@autentik.hu	www.kia.autentik.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	5100 Jászberény, Jákóhalmi út 11.	(57) 505-505	csaba.nagypal@jpauto.hu	www.jpauto.hu
Uno Járműjavító Kft.	7400 Kaposvár, Tallián Gyula u. 87.	(82) 511-965; (82) 424-942; (82) 313-657; (30) 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.	(70) 967-7179	gyula.szabo@pappas.hu	www.pappas.hu
Auto-Hof Kft.	7100 Szekszárd, Palánki u. 1.	(74) 529-885	info@kiaszekszard.com	www.kiaszekszard.com
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 Márka-kereskedőjénél. Minden üzemanyag-fogyasztási adat az Európai Parlament és Tanács 715/2007/EK rendeletével összhangban elvégzett, hivatalosan jóváhagyott tesztekből származik, modellek közötti összehasonlítás céljából. A tesztadatok nem tartalmaznak semmilyen garanciát az adott gépjármű valós üzemanyag-fogyasztását illetően.



www.kia.com

Szerelem első látásra. 7 év garanciával.



SPORTAGE



Az új Kia Sportage. Nyugodtan hihet a szemének.

The Power to Surprise

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 tesztadatok nem tartalmazznak semmilyen garanciát az adott gépjármű valós üzemanyag-fogyasztását illetően. 7 év / 150 000 km garancia érvényes az EU tagállamokra (* Norvégia, Svájc, Izland, Gibraltár). A garancia feltételeiről érdeklődjön a Kia márkakereskedésekben. A képen látható autó illusztráció.