



KIA MAGAZIN



Az új **KIA Niro**

KIA magazin olvasói kedvezmény a Service4You szállodáiban.

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

Kedvezménykód: **S4YKIA16**

www.s4yhotels.hu
www.optimumhotels.hu



Kedves Olvasó!

A Kia száguld. Nem csak a versenypályákon, a világ autóiparának élvonalában is. Mert a Kia nyitott nem csak a mára és a holnapra, de a holnaputánra és a még távolabbi jövő kihívásaira is. Nem félünk belevágni az újba, az ismeretlenbe, már csak azért sem, mert folyamatos piaci sikereink rendre visszaigazolják: jó úton járunk. Nem félünk alakítani az autós világot és vele a jövőt. Kutatjuk a lehetséges utakat, és ennek eredményeként olyan meghatározó modelleket alkotunk, mint a hybrid Niro, az új Sportage, vagy az elektromos Soul EV. Folyamatosan fejlesztjük gyártástechnológiáinkat, műszaki és formai megoldásainkkal pedig nem csak tartjuk a lépést a világgal, de alakítjuk is a jelent, a jövőt. Mutatjuk az utat!



Jong-Kook Lee
Elnök & CEO

A Kia itthon is kiválóan teljesít. Nem csak eladásaink nőnek folyamatosan de vásárlóink elégedettsége is. Egyre változatosabb modellpalettával, egyre szélesebb szolgáltatási körrel, és folyamatosan bővülő kereskedői hálózattal állunk a piaci kihívások elébe, miközben nem csak műszakiságunk iránymutató. Termékeink formai és technikai minősége is kimagasló, nem véletlenül érvényes a Kia teljes modellpalettájára a márka piacvezető 7 éves vagy 150 000 km-es általános garanciája a hazai piacon is. Különösen örülünk annak, hogy a vállalkozások körében is egyre népszerűbbek típusaink. Újdonságainkat Önök éppúgy megtalálhatják ebben a magazinban, mint múltunkat. Hiszen európai sikereink jelentős részben a helyi és a koreai kultúra hatékony együttműködésének, együttélésének köszönhetőek.

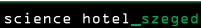


Nagy Norbert
Ügyvezető

KIA MAGAZIN

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

Kövess minket a Facebook-on!



NEWS Hírek

Kia Pán-európai Márkakereskedői Találkozó



A Kia 2016 januárjában Budapesten rendezte meg a Pán-európai Márkakereskedői Találkozóját. A rendezvényre közel 2800 fő érkezett a kontinens országaiból. A budapesti találkozó nem csak érdekességeket, de izgalmat is tartogatott a résztvevők számára. A meghívottak betekínthettek a Kia legfrissebb középtávú stratégiájába és terveibe, sőt, néhány jövőbeli modell is megismerhettek, olyanokat, amelyek az év negyedik negyedévében kerülnek bevezetésre.



Gördülékeny játék



Az év első Grand Slam nyílt tenisztornája hagyományosan a melbourne-i Australian Open, amelynek névadó főszponzora – mondhatni szintén hagyományosan – a Kia Motors. A vállalat a 2016-os eseményre összesen 110 autót bocsátott a versenyszervezők rendelkezésére, a kocsikat 225 speciálisan képzett sofőr vezette. A legújabb Kia modellek szállították a VIP vendégeket, a szervezőket, a legszerencsésebb rajongókat és a játékosokat is: az Open Drive program keretében egy-egy bekamerázott Sportage fedélzetén utazva beszélgettek a versenyzők és válaszoltak a feltett kérdésekre. A flottát 52 Sorento, 30 Carnival (Észak-Amerikában Grand Sedona) és 28 Cerato (néhány piacon Forte vagy K3) alkotta, az autók a verseny két hete alatt együttesen 300 ezer km-t tettek meg.

A Kia és az Australian Open 2016



Ön vezet? Autonóm járművek

A Kia közeli terveiben kiemelt szerephez jut az önvezető rendszerek fejlesztése, az autonóm technológiákkal kapcsolatban a vállalatvezetés nemrég három fontos dátumot tűzött ki célul. 2018-ig kétmilliárd amerikai dollárt fordítanak ilyen irányú beruházásokra, 2020-ban jön az első, már részlegesen önvezető Kia modell és tíz évvel később, 2030-ban várható a teljesen autonóm, azaz a vezető beavatkozása nélkül közlekedni képes autó, amely az információszerzéshez más járművekkel is kommunikálni fog. A támogató rendszert, nemzetközi kódnyelven az ADAS-t a Kia a maximális hatékonyság miatt a beszállítókkal és a társvállalatokkal együtt fejleszti, a bonyolult működés három fő pillérre – a felismerésre, a döntéshozatalra és a vezérlésre – épül.



Már léteznek tesztautók, amelyekben az autonóm rendszer elemeit vizsgálják, fejlesztik. Az első önvezető Kia 2030-ban várható

Kétmillió Kia a tengerentúlon Amerika kedvencei



Ünnepség keretében, virágcsokorral feldíszítve gördült le a szalagról a jubileumi Sorento. Ha az amerikai gyár teljes kapacitással termelne, már 2018 végén jöhetne a hárommilliomodik autó

A Kia Motors Manufacturing Georgia (KMMG) 2009. november 16-án kezdte meg a termelést. Az évi maximum 360 ezer autó kapacitását, a beszállítókkal együtt 15 ezer embernek munkát adó, 2200 hektáron elterülő, 1,1 milliárd dollár beruházással felépített létesítmény a Kia Motors Corporation (KMC) első észak-amerikai összeszerelő üzeme volt. Idén tavasszal fontos mérföldkőhöz érkezett a KMMG: 76 hónap után legördült a szalagról a kétmilliomodik autó, egy fehér színű, gazdagon felszerelt Sorento SXL szabadiidőjármű. A West Pointban található, eddig havonta átlagosan 26 ezer kocsit összeszerelő gyár az Észak-Amerikában eladott Kia összmenyiség majdnem felét, 40 százalékát adja, és itt készül a két legnépszerűbb típus, a Sorento és az Optima.

Red Dot 2016 díjak: Kia Sportage és Optima

Nyerő formák

A Red Dot Design Award a világ egyik legrangosabb formatervezési versenye, 41 tagú nemzetközi szakmai zsűrivel. A 2016-os kiírásra 57 országból 5214 termék szállt versenybe és a Kia Motors kiválóan szerepelt! A termékdizájn kategóriában az új Sportage és az új Optima egyaránt Red Dot díjban részesült, továbbá az Optima a legrangosabb Best of the Best elismerést is besöpörte. Ezzel a történelem ismételte önmagát, hiszen eme két Kia modell előző generációja 2011-ben ugyanilyen díjakban részesült. Elsőként 2009-ben, az akkor friss szemlélettel érkező Soul győzött először Red Dot Design Award versenyen és a Kia Motors az elmúlt évek alatt már 15 ilyen „piros ponttal” gazdagította kollekcióját. Az elismerések azt mutatják, hogy a Kia-elnök, egyben vezető tervező Peter Schreyer remekül koordinálja és irányítja a Koreában, Kaliforniában és Európában található formatervező központokat.



Top Safety Pick+ minősítés Fogyasztóvédők

Az International Institute for Highway Safety (IIHS) egy független, közlekedésbiztonsági kutatással és minősítéssel foglalkozó nonprofit szervezet. Szigorú előírások alapján végzett, saját töréstesztjein minősíti a különféle autókat, ahol az új Sportage kiváló Top Safety Pick+ eredményt ért el. Az IIHS az értékelésben kiemelte, hogy az elődmodellhez képest, a leggyakoribb átfedéses ütközésnél a Sportage komoly javulást mutatott fel. Mind a rögzítőfék pedál, mind a kormányoszlop jelentősen kevesebbet mozdult el a vezető felé, nagyobb életteret hagyva. További pozitívum, hogy a modell jól szerepelt a frontális és oldalirányú teszteken, kellően merev a tetőszerkezete, továbbá az ütközésmegelőző rendszere 20 és 40 km/h sebességnél is tökéletesen működött. A Sportage mellett az új Optima vizsgálatát is elvégezte az IIHS és szintén Top Safety Pick+ minősítéssel értékelte.



Maximálisan védi utasait az új Sportage, mind a passzív, mind az aktív védelem kategóriájában a legjobb eredményt érte el (a képen az észak-amerikai SX kivétel)

Okoskodás Smart Control System

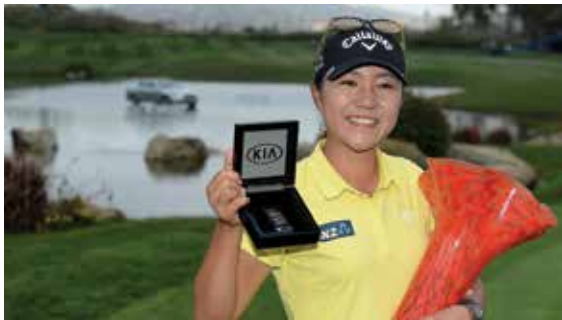


Kia fejlesztésű okostelefonos applikáció, amely az autóban ülve és a járműtől távolabb is hasznos lehetőségeket kínál

Az okostelefonokban rejlő lehetőségek, a gombamód szaporodó különféle applikációk szinte hónapról hónapra valami újat nyújtanak. A Kia mobilkommunikációs fejlesztései közé tartozik az UVO infotainment és telematika rendszer, amely USB vagy Bluetooth kapcsolaton keresztül kínál különféle vezérlési lehetőségeket. A telefonnal többek között szabad parkolóhelyek és utazás során érdekes városi látványosságok kereshetők, de hasznos segítség az autó karbantartási nyilvántartása is (eServices). Ha a jármű műszaki tulajdonságai lehetővé teszik, akár az okoskészülékkel indítható a motor, vagy beállítható a légkondicionáló. A Kia azon dolgozik, hogy az UVO egyre több országban és a lehető típushoz elérhető legyen a közeljövőben.



LPGA Kia Classic 2016



Lydia Ko a 2016-os győztesnek járó vázával és a KMA ajándékával: a díszdobozban egy K900 luxus limuzin kulcsa, aminek természetesen autó is tartozott

ÜTÉSVÁLTÁS

144 profi hölgyjátékos részvételével, a kaliforniai Park Hyatt Aviara Resort luxus környezetben található 72 lyukas pályáján, húsvét vasárnapján rendezték meg az 1,7 millió dollár összdíjazású LPGA Kia Classic golfverseny döntőjét. A 19 éves új-zélandi győztes, Lydia Ko –19 (269) ütéssel csaknem beállította a 2015-ös rekordot: az amerikai Cristie Kerr akkor –20 (268) ütéssel lett első. A Kia Motors America (KMA) 2000 óta névadó szponzora az eseménynek, idén a K900 luxus limuzin volt a rendezvény hivatalos – VIP vendégeket is szállító – autója, amely ügyes trükkel bővülte el a közönséget. A parkban található kis tó felszínén, a vízszint alá szerelt traverzre erősítve az autót úgy állították ki, mintha a vízben lebegne.



Kia elektromos járművek

VEZETŐK

50 kW-os (67 LE) villanymotor hajtja a Ray EV-4, a hatótávja egy töltéssel meghaladja a 130 km-t. Az akkumulátor lítiumionos, kapacitása 16,4 kWh

Fontos jubileumot ünnepel idén a Kia Motors: harminc éve, hogy a vállalat elkezdett kísérletezni az elektromos hajtással. Az első emisszió mentes, környezetbarát erőforrással szerelt koreai jármű egy köra-blakos, személyszállító Besta EV furgon volt, amely kereskedelmi forgalomba nem került, de fontos szerephez jutott. A tetejére időmérő kijelző panelt szereltek és 1986-ban az Ázsia Játékokon, valamint 1988-ban Szöulban, a XXIV. nyári olimpiai játékokon használták a közvetítések során. A Bestával szerzett tapasztalatokat felhasználták az 1999-es Sportage EV fejlesztésekor, ma pedig a Soul EV már a piacon megvásárolható legmodernebb és legnagyobb hatótávú villanyautók közé tartozik. Európában ismeretlen, de Koreában sikeres a 2013-ban bemutatott Ray mini elektromos változata is.

5000

Átadta az 5000. Kiát a Pappas Auto

Az ország első „vörös kocka”, azaz a Red Cube sztenderdnek megfelelő budapesti Kia autószalonjában, 2016. február 18-án a Pappas Auto átadta az 5000. általa értékesített Kia gépkocsit. A fehér színű, 1,6 l-es, 136 LE-s CRDI dízelmotorral szerelt ötajtós cee'd komfortfelszereltsége LX Exclusive, amely többek között olyan kényelem- és biztonságnövelő extrákkal kényezteti a tulajdonost, mint a sebességhatárolós tempomat, a fűthető bőrkormány és első ülés, a négy elektromos ablak, a Bluetooth kihangosító, a változtatható rásegítésű szervokormány, a kétzónás automata légkondicionáló és a tolatóradar.



Budapesten, a XIII. kerületi Pannónia utcában található Red Cube autószalonban, ünnepélyes keretek között vehette át a tulajdonos az 5000. Pappas Autó által értékesített Kiát

Kia Rio nyereményautó Piroska és a szörp



Gubacsi Zsoltné, Andrea boldogan mosolyog a Kia Rio nyereményautóban. Háromgyermekes családként nagy segítség lesz számára a fürge és takarékos kocs

Platinum Prestige díj Elismerés

Csupán az európai Kia márkakereskedések 3 százaléka érdemli ki a legszigorúbb kritériumok alapján odaítélt díjat, ezért különösen örömteli, hogy a JP Auto – ezúttal a veszprémi központ – immáron negyedszer részesült Platinum Prestige elismerésben! A 2500 Kia márkakereskedést, mint független telephelyeket értékelték a 2014. év végi, valamint a 2015. évi eredményeik alapján, a teljes tevékenységi területeket (infrastruktúra, értékesítés, tervteljesítés, piaci részesedés, pénzügyi eredmény, vevőszolgálat) átölelve. A JP Auto 2015-ben több mint 1100 új Kia gépkocsit értékesített, amivel hazai piacvezetőként volt jelen a versenyben. Az exkluzív díjátadó eseményre 2015. november 20-21-én Bécsben, az impozáns Palais Ferstel-ben került sor.



Nagypál Csaba (középen), a Jász-Plasztik Autócentrum kereskedelmi igazgatója a Platinum Prestige díjjal és Dorgui Károly (balra), a Kia Motors Hungary (KMH) hálózati-fejlesztési menedzsere

A kecskeméti Dakó Kft. és a Piroska szörpöt gyártó Szikrai Borászati Kft. közös nyereményjátékán egy stílszerűen piros Kia Rio 1.2 CVVT EX Limited személyautó volt a fődíj. A játékosoknak küldeményenként 3 darab szörpös üveg kupakját kellett visszaküldeni, a szerencse pedig a kecskeméti Gubacsi Zsoltné, Andreának kedvezett a sorsoláson, aki még karácsony előtt, 2015. december 14-én átvethette a kocsit, amit Hosszú Katinka világklasszis úszó adott át.

Andreát az eltelt hónapok eseményeiről kérdeztük.

– Megtartották a Riót?

– Igen, megvan és nagyon jókor mosolygott ránk a szerencse, mert az előző családi autónk már 21 éves volt és alaposan ki is nőttük. Három gyermeket nevelünk, a két lányunk 7 és 13, a fiunk 15 éves.

– Ki használja legtöbbször az autót?

– Én vezetem a legtöbbet és nagyon élvezem! A régi kisautónkkal ellentétben ebben van szervokormány, légkondicionáló, elektromos ablak, no és persze sokkal több hely. Szerencsére még a garázsba is éppen befér. Nagyon takarékos és csendes a motor, néha alig hiszem, hogy jár. Eddig semmilyen probléma nem volt a Rióval, minden helyzetben számíthatunk rá.

– Hosszabb utazást terveznek mostanában?

– Eddig csak a Balaton körül jártunk, de megbeszéltük, hogy idén autóval megyünk nyaralni és akkor majd távolabbra is elmerészkedünk.

– Elégedettek a Kia márkával és a szolgáltatásokkal?

– Maximálisan elégedettek vagyunk. A közeljövőben ugyan nem tervezünk autóvásárlást, nagyon szeretjük a Riót és kitartunk mellette, de ha erre mégis sor kerülne, maradunk a Kia márkánál. Típust nem tudok mondani, csak azt, hogy az a kocs

Úttörő



Háromféle motorral és három különféle sebességváltóval választható a Kia első középkategóriás kombija, az Optima Sportswagon.

Az Optima a Kia globális, világszerte ismert és elismert típusa: az előző generációval kezdődött a márka dizájn-vezérelt megújulása, amit időközben több, az Optimához hasonlóan Red Dot formatervezési díjat nyert modell követett. A kezdetben kizárólag négyajtós karosszériával forgalmazott autót 2015-ben, a Genfi Autószalonon sportos kombi tanulmányként is bemutatták – ez volt a Sportspace –, a közönségsiker pedig egyértelművé tette, hogy a piacon szükség van egy ilyen praktikus karosszériaváltozatra. A négyajtós sportos arányain nem változtattak a tervezők, a Sportswagon tengelytávja (2805 mm), hosszúsága (4855 mm) és szélessége (1860 mm) mint a limuziné, egyedül a magasság nőtt 5 mm-t (1470 mm) a hosszabban futó, megemelt tető miatt. A könnyed vonalvezetéssel megrajzolt csomagtartó harmonikusan illeszkedik az Optima részletgazdag formavilágához, ugyanakkor a hátrafelé emelkedő övvonal, a széles D-oszlopok és a nagyobb, LED-es hátsó lámpák egyedi megjelenést kölcsönöznek. Az alpból is tágas, 553 l-es raktér (ez 48 l-rel több a limuzin befogadóképességénél) tele van praktikus megoldásokkal. A kulcsnélküli kezeléssel a raktérajtó automatikusan, a kéz érintése nélkül, csupán a zsebben lévő jeladót érzékelve felnyílik, de az utastérből qombnyomásra is

Harmonikus megjelenés, a B-oszlopokig egyértelmű a rokonság a négyajtóssal. A felnik minden változaton könnyűfémek, az alpméret 16, a legnagyobb 18 colos

nyitható. A padló alatt és oldalt ügyes rekeszek vannak kialakítva az apró holmiknak, a nagyobb csomagokat pedig hálóval, vagy a padlósínen csúszthatató rögzítővel lehet biztonságosan elhelyezni. A hátsó ülések támlája 40:20:40 arányban dönthető, így akkor is ketten utazhatnak hátul, ha középen hosszú tárgyakat, például síléceket szállítunk. Az üléstámlák döntéséhez nem kell előre menni, netán kényelmetlenül nyújtózkodni, a művelet a csomagtartó oldalfalán elhelyezett karokkal könnyen és gyorsan elvégezhető. A fedélzeten a négyajtós Optimánál megismert kényelem, gazdag felszerelés, minőségi anyaghasználat fogadja az utasokat. A multifunkciós, puha bőrrel bevont kormányról a hifi – kívánságra nyolc hangszórós, Clari-Fi MP3 zene helyreállító technológiával dolgozó, 590 W-os Harman Kardon Premium Sound rendszer, a távolságtartós tempomat és a telefon vezérelhető, az audiovizuális fedélzeti rendszer (AVN) színes érintőképernyője 8,0 colos. Az internetes Kia Connected szolgáltatásokkal naprakész hírekhez, aktuális közlekedési információkhoz juthatnak a tulajdonosok, akik hét évig ingyenes használhatják és rendszeresen frissíthetik a programot. Újdonság a legmodernebb okostelefonokkal kommunikálni képes Android Auto

Elegendő az autó mögé állni és a hátsó ajtó automatikusan felnyílik – praktikus, ha a vásárlásból jövet tele van a kezünk csomagokkal



és Apple CarPlay csatlakozási lehetőség, valamint a középkonzolban kialakított wireless, azaz vezeték nélküli, 5 W-os telefонтöltő, amely az autóban hagyott készülékre is figyelmeztet. Az Optima Sportswagon az innovatív vezetőségedek széleskörű választékát nyújtja, a típushoz elérhető a 360 fokos panoráma kamerarendszer, a párhuzamos és merőleges parkolásra képes automata, az adaptív sebességtartó, az automata vészfékező, amely felismeri a mozgó tárgyakat és a gyalogosokat, a sávtartó és a holttér-figyelő, a távfény asszisztens, a táblafelismerő, valamint az autó mögötti keresztirányú forgalmat felügyelő rendszer. A limuzin kiemelkedő szintű biztonságát képező, 51 százalékból nagy szakítószilárdságú, mikroötvözt AHSS acélokból hegesztett vázszerkezetét a kombi is megörökölte, az utasokra a vezető térdvédelmével együtt összesen hét légzsák vigyáz. Az Optima Sportswagon Euro6 tisztaságú, négyhengeresekből álló motorválasztékát két benzin- és egy dízelmotor alkotja. A 2,0 l-es, változó szelepevezérléses, szívócső befecskendezéses CVVL benzines teljesítménye 163 LE (196 Nm), ehhez egyformán hatfokozatú kézi, vagy kívánságra bolygóműves automataváltó kapcsolódhat. A korszerűsített 1,7 l-es, közöscsőves CRDI turbódízel csen-

Oldalnézetben felismerhetők a Sportspace tanulmány részletei, a tervezőknek sikerült az eleganciát és a sportosságát ötvözni. A tengelytáv meghaladja a 2,8 métert

desebb és erősebb is lett, teljesítménye 141 LE (340 Nm), a váltó hatos kézi, vagy igény szerint a Kia saját fejlesztésű duplakuplungos, kormányról is pöccgethető, hétfokozatú robotja, amely villámgyors kapcsolásokra képes. A modellkínálatban újdonság az egyúttal csúcsfelszereltséget is jelentő, kimondottan sportosra hangolt GT. A legerősebb Optimát 2,0 l-es, közvetlen befecskendezéses, turbófeltöltéses (T-GDI) benzinmotor hajtja 245 LE-s (353 Nm) teljesítménnyel. Ennél a változatnál nagyobb átmérőjűek az elől-hátul hűtött féktárcsák, feszebb a rugózás, a lengéscsillapítás hangolása és nem választható kézi kapcsolású sebességváltó: alaptartozék a hatfokozatú bolygóműves automata. A felfüggesztés minden Sportswagon alatt elől McPherson, hátul multilink, az elektromechanikus szervokormány a dízelnél és a GT-nél a hagyományos C-MDPS kormányról precízebb irányítást adó R-MDPS, ahol a villanymotor innovatív megoldással közvetlenül a fogaslécra és nem a kormányoszlopra hat. A márka egyedülálló 7 éves vagy 150 000 km-es garanciájával kínált Kia Optima Sportswagon gyártása 2016 negyedik negyedévében kezdődik, az európai piacot Koreából, a Hwasungban működő üzeméből látják el.



Tökéletes ergonómia jellemzi a műszerfalat, az összeszerelés minősége prémium színvonalú. A 8,0 colos érintőképernyőn a navigációtól a tolatókameráig minden információ megjeleníthető

Jól variálható az 553 l-es csomagtér. A padló alatt többféle méretű rekeszt alakítottak ki, a sínen tologatható térelválasztóval könnyen rögzíthetők a nagyobb csomagok





*Hétféle karosszériaszín
választható, a felük már
alapáron könnyűfémek,
a méretválaszték
16-18 col közötti*

Smart Crossover Utility Vehicle

A Niro crossover az első modell a Kia kifejezetten ökoautókhoz kifejlesztett vadonatúj padlólemezén.

Európa legkedveltebb, dinamikus fejlődő autókategóriája a crossover, és hamarosan akár a 700 ezer darabos évenkénti értékesítést is elérheti a hibridek száma. A Kia e két irányzatra koncentrálni alkotta meg a benzin-elektromos hibridhajtású, sportos szabadidőautót, a Níró, amely nem egy korábbi modell ökoautós átalakítása. A Kia Motors 2020-ra előirányzott terve, hogy 2014-hez képest 25 százalékkal csökkenti autói vegyes fogyasztását, illetve 5 százalékkal a tömegét. Ennek érdekében a gyár a már meglévő „zöld autók” mellett (Soul EV, Optima Plug-in Hybrid) az alapoktól vadonatúj tervezésű, alternatív hajtásokkal felszerelt modelleket is bevezet. Az első fecske a Niro. Kiemelkedő utasbiztonság, hatékonyság, innovatív megoldások, kényelem és prémium szintű minőség – ezek voltak a Niro fejlesztésének sarokpontjai. Az új

padlólemez jelentős részben – 53 százalékban – tartalmaz mikroötvözt, ultranagy szakítószilárdságú acélokat (AHSS), míg az utascella extra merevítéséhez melegen sajtoló acélokat alkalmaztak (A- és B-oszlopok, tetőkeretek, kerékívek). A lehető legkisebb saját tömeg érdekében a motorházfedél, a csomagtér ajtaja, az első lökhárító merevítése, valamint számos futóműalkatrész (első kerékagyak, alsó lengőkarok, féknyergek) is alumíniumból készült, a rögzítőfék taposópédálja üvegszál-erősítésű műanyag. A csekély légellenállású, nagy tengelytávú (2700 mm), a Kia immáron hagyományosnak mondható márkajegyeit felvonultató crossover karosszériát a kaliforniai és a koreai stúdióban párhuzamosan tervezték. A Niro pozíciója nemcsak a piacon, de a Kia választékában is új rést fed le: a 4355 mm hosszú, 1800 mm széles és

1535 mm magas autó összességében kisebb, mint a Sportage, ugyanakkor alapterülete nagyobb, mint az ötajtós kompakt cee'd-é. A praktikus kialakított utasteret – a legfrissebb Kia-modellekkel összhangban – kiváló minőségű, puha tapintású anyagok burkolják, a letisztult, vízszintes vonalakkal hangsúlyozott formatervezés modern, ugyanakkor otthonos érzést kelt. A kárpitozás lehet szövet, bőr-szövet kombináció vagy valódi bőr, a színvilág világos hangulatú szürke, valamint klasszikus, elegáns fekete.

*Hátul légtérrelő javítja a
légellenállást. A 45 l-es
üzemanyagtank a hátsó
ülés alatt, a csupán
33 kg-os akkucsomag
mellett található*



*Műanyag burkolat
védi a lökhárítók
alját, a kerékíveket
és a küszöbököt*





Mindegy, hogy melyik országban, vagy inkább földrészén zajlik a karosszéria tervezése, a tigrisorr-hűtőmaszk a Kia márkacarculatának szerves része

A látvány mellett a technika is érvényesül, a crossoverekre jellemző, a személyautókénál magasabb ülőpozíció felül teljesen új ülészerkezetet dolgoztak ki a Niro számára. A comboknak, a csípőnek és a deréknek egyaránt kiváló alátámasztást garantáló első ülések 1,3 kilóval könnyebbek, mint a Kia jelenleg használatos autóülései, ugyanakkor a megnövelt sűrűségű üléspárnákkal és a merevebb acélvázzal számottevően jobb a rezgéselnyelő képességük, ami összességében pihentetőbb utazást jelent. A helykínálat nagyvonalúsága a hosszú tengelytáv ellenére is meglepő, az első utasok lábtere akár 1117, a hátsóké 950 mm lehet, a válltér az iménti sorrendben 1423 és 1402 mm, míg a fejtér a kategória legkedvezőbb értéke: elől 1049, hátul 993 mm magasan húzódik a mennyezet – ezek az értékek jobbakként, mint a legtöbb, és a Nirónál nagyobb kompakt szabadidőjármű esetében. A kifejezetten hibrid hajtásláncokhoz tervezett új padlólemezzel a csomagtér sem okoz csalódást. A hátsó ülés alá tett akkumulátorcsomag egyáltalán nem szűkíti a hasznos rakodóteret, amely alapról 421 l-es, és az üléstámlák ledöntésével egyszerűen bővíthető, sőt a teljes értékű pótkerék elhelyezése sem jelent problémát. A műszerfalon a középkonzolt a legújabb HMI kezelőfelület foglalja el, 7,0 vagy 8,0 colos érintőképernyős infotainment rendszerrel, navigációval (utóbbi opció), alapról hat hangszórós audiobeamerendezéssel. Támogatott funkció a Bluetooth-alapú telefoncsatlakozás, a zenei streaming, a digitális rádióadások (DAB) vétele, és igény esetén elérhető a 320 W zenei teljesítményű, prémium hangminőségű JBL rendszer,

nyolc hangszóróval. Újdonság a TomTom-eredetű online Kia Connected, benne többek között élő forgalmi hírekkel, traffipax-infókkal, időjárás-előrejelzéssel. Ez a navigációs rendszerrel felszerelt gépkocsikhoz rendelhető szolgáltatás a megvásárlását követő hét éven át ingyenesen használható és frissíthető. Az okostelefonos Android Auto és Apple CarPlay alkalmazás a legújabb okoskészülékek teljes körű hangvezérlését teszi lehetővé, közben az akku töltését 5 W-os, vezeték nélküli töltőberendezés végezheti, és az autó figyelmeztet, ha a használó kiszálláskor a kocsiban felejtene a telefont. A vegyes üzemben csupán 89 g/km CO₂-kibocsátású hibrid hajtásláncot 1,6 literes, közvetlen befecskendezésű benzinmotor (105 LE, 147 Nm), villanymotor (44 LE, 170 Nm) és a gyár eddigi legkönnyebb (33 kg), legnagyobb energiasűrűségű, 1,56 kWh kapacitású lítium-ion polimer akkumulátora alkotja. A rendszer összteljesítménye 141 LE (264 Nm), a sebességváltást a Kia saját fejlesztésű dupla kuplungos, hatfokozatú, sportos üzemmódban is kapcsolható robotváltója (6DCT) végzi. Sok az úttörő megoldás, így a négyhengeres benzinmotor elsőként kombinálja az Atkinson-ciklust, a hűtött kipufogógáz-visszavezetést (EGR), a közvetlen benzinbefecskendezést (GDI), valamint a hosszú löketű kialakítást a minél kedvezőbb üzemanyag-fogyasztás érdekében. A takarékoskossághoz – ezáltal a tisztább üzemhez – hozzájárul a kipufogóhő-visszanyerő rendszer is, amellyel gyorsabban érhető el a motor üzemi hőmérséklete. A Niro nemcsak praktikus és takarékos, de a vezetni is élmény. A felfüggesztés elől McPherson, hátul igényes

multilink megoldású, a villanyszervós, fogasléces kormánygal precíz az irányíthatóság és különösen hatékony a fék: a regeneratív beamerendezést hosszú tesztek során hangolták össze a hagyományos, hidraulikus fékbeamerendezéssel, így a Niróban a fékerő sokkal finomabban (lineárisabban) adagolható, mint más hibridekben. Az utazási komfortot jelentős mértékben javítja a kiváló zajszigetelés. A benzinmotor rezonanciáit aszimmetrikus tartóbakok kontrollálják, a motorházfedél bélése nagy sűrűségű anyagból készült, az egyedi támasztószerkezetre helyezett hangzáró pajzs pedig éppen a leggyakrabban használt fordulatszám-tartományokban szűri ki a gyorsításokat aláfestő hangokat. A felfüggesztésnél merev perselyeket alkalmaztak az első segédvázban, extra szigetelést építettek be az A- és B-oszlopokba, míg a hátsó kerékíveket nagy szilárdságú acél alkalmazásával merevítették, minimálisra csökkentve ezzel az útaz és a rezgések beszűrődését. A szélzajt akusztikus szélvédő, valamint speciálisan kialakított tükörházak minimalizálják, de jellemző a tökéletességre való törekvés szintjére, hogy még a



Minden irányban nagyvonalú a hely, a burkolatok puhák, tapintásuk kellemes. A váltókar előtt vezeték nélkül tölthető a kompatibilis okostelefon, a légkondicionáló csak a vezetőre is állítható



Igazi szabadidőautó: hibridek vontatóképessége általában korlátozott, de a Niro akár 1300 kilós fékezett utánfutót is húzhat



1,6 l-es benzinmotor rejtőzik a műanyag burkolat alatt. Fogyasztása vegyes használatban 4,4 liter / 100 km.

tetősínen lévő – amúgy a keresztlécek rögzítésére szolgáló – lyukakat is lefedték. A Kia Niro utasai maximális biztonságban vannak. Az autót alapáron hét légszákkal szerelik (vezetőoldali térd-, front-, oldal- és függőnylégzsák), a gyerekülések Isofix pontokon rögzíthetők és piactól függően elérhetők a legmodernebb, radarral és kamerával dolgozó vezetőasszisztensek. A balesetek, gázolások elkerülésében, vagy a már elkerülhetetlen események súlyosságának csökkentésében automata vészfékező, sávtartó és sávelhagyásra figyelmeztető, holtterfigyelő, követési távolságot tartó tempomat, valamint hátsó keresztirányú forgalomfigyelő rendszer segíthet. A Kia Niro egy új járműgeneráció első tagjaként 2016 tavaszán, a Genfi Autószalonon nagy sikerrel bemutatkozott az európai közönségnek, és nem sokkal később a gyártása is elindult az ultramodern koreai üzemben, Hwasungban. A forgalmazás a harmadik negyedévben veszi kezdetét, természetesen a Kia szokásos 7 év vagy 150 000 km időtartamra szóló egyedülálló garanciájával.

Alaphelyzetben is tágas, 421 l-es a csomagtartó, számottevően nagyobb, mint az ötajtós kompaktoknál





Kettős hatás

2020-ra tizenegy ökomodell forgalmazását tervezi a Kia. A zöld paletta egyik első fecskéje a konnektorból tölthető benzin-elektromos Optima hibrid.

A Kia Motors felmérései szerint a következő 4–5 évben megduplázódhat a hibridek értékesítése Európában, és akár a 700 ezres mennyiséget is meghaladhatják az eladások. A vadonatúj Optima Plug-in Hybrid szerepe kettős: egyrészt a Kia az eddiginél nagyobb piaci részesedést szeretne elérni a zöld autók mezőnyében; másrészt a vállalat 2014-ben meghatározott célja, hogy hat éven belül, azaz 2020-ra 25 százalékkal csökkentse a teljes Kia-modellpalettára vetített átlagfogyasztást. Ez pedig úgy könnyebben lehetséges, ha a közeljövőben több alternatív hajtású típussal bővíti a választékát. A PHEV alapja a hagyományos Optima, a méretek sem változtak (hosszúság x szélesség x magasság: 4855 x 1860 x 1465 mm), de azonnal felismerhetők az apró módosítások. Az átrajzolt, áramvonalasabb lökhárítók mellett kiemelendő az aktív lamellás hűtőmaszk, amely zárt állapotban két tizeddel csökkenti a légellenállási együtthatót, tovább mérsékelve ezzel a fogyasztást. A külső krómdíszítések egységesen világos metálkék színben pompáznak, továbbá az EcoPlugIn felirat és a bal első sár-

Zsalus hűtőmaszk-járól, a jobb első sárvédőre tett töltőnyílás-fedélről és a kék díszítésekről azonnal felismerhető a PHEV. A széria könnyűfém felni 17 colos

védőn elhelyezett töltőnyílás segít a beazonosításban. Belül a kényelem, a minőségi anyagválasztás és az első osztályú minőség változatlanul jellemzi a konnektorból tölthető Optimát, csupán a műszerek árulkodnak a hibrid hajtásról: a plusz információk – mint az akku töltöttsége vagy a helyes vezetési stílus – új kijelzőről olvashatók le. A legmodernebb, 8,0 colos érintőképernyős, a digitális rádióállomások (DAB) vételére is alkalmas audiovizuális navigációs rendszer (AVN) az alapfelszereltség része, és az Optima Plug-in Hybrid az első Kia, amely megkapta a legújabb telefonokkal kompatibilis Android Auto, illetve Apple CarPlay alkalmazást. Ez többek között teljes körű hangvezérlést biztosít, de az autóhoz jár a Kia Connected szolgáltatás is, amit hét évig ingyenesen használhat, és naprakészen frissíthet a tulajdonos. Az okostelefonok vezetékek nélkül tölthetők, a zenebarátok pedig tíz hangszórós, 590 W-os Harman Kardon QuantumLogic Premium Sound audiberendezést rendelhetnek, a legmodernebb Clari-Fi MP3 zenei helyreállító technológiával. A Kia számára elsődleges a biztonság,

melynek alapja a merev karosszéria, ezért a vázszerkezet 51 százalékban tartalmaz mikroötvöztött, nagy szakítószilárdságú acélokat – ilyen betétekkel erősítették meg az A- és B-oszlopokat, mindkét küszöböt, a tető- és padlólemezt, valamint az első kerékíveket. Az utasokra – a vezető térdlégzsákjával együtt – összesen hét légzsák vigyáz, és széleskörű a vezetőasszisztensek választéka. Az Optima PHEV vészfékező (AEB) berendezéshez kapcsolódó innovatív radarrendszer kétféleképpen dolgozik, a városi radar 50 km/h-s sebességig érzékel, a távolsági pedig 30–80 km/h között aktiv. Ennek köszönhetően az autó hatékonyan segít a frontális ütközések és 60 km/h-ig a gyalogosgázolások elkerülésében, a sérülések súlyosságának csökkentésében. Piacról függően hét-féle vezetőséggeddel szerelhető fel az Optima: adaptív sebességtartóval, automata vészfékezővel, sávtartó asszisztenssel, adaptív fényszóró asszisztenssel, táblafelismerővel, holttér-figyelővel és hátsó keresztirányú forgalomfigyelővel.

A benzin-elektromos hibrid hajtásláncot 2,0 l-es, közvetlen befecskendezéses (GDI), négyhengeres, 156 LE-s (189 Nm) benzinmotor és 68 LE-s (205 Nm) villanymotor alkotja. A kombinált rendszerteljesítmény 205 LE (375 Nm), az erő hatfokozatú automata-váltón jut el a hajtott első kerekekig. A 360 V-os

Áramvonalasabbak az új lökhárítók, a hátsó féktárcsák átmérője az elsőkel megegyezően 300 mm. A menetkész tömeg 1700 kg, a terhelhetőség 500 kg

Apró módosításokkal javítottak a karosszéria légellenállásán, de az Optima megőrizte elegáns, kupészerű oldalnézetét



54 km, amely a középkategória egyik legkiemelkedőbb értéke, akárcsak a vegyes üzemben mért 37 g/km CO₂-kibocsátás. A felfüggesztés a normál kivitel elől MacPherson, hátul igényes, többkaros megoldása, de a rugózás és a lengéscsillapítás hangolását a megváltozott saját tömeghez igazították a mérnökök. A kormányzásnál rendkívül precíz irányítást ad a kormányoszlopra ható villanymotoros rásegítés, és erősebb lett a fék is, a hátsó tárcsák átmérője 300 mm.

A 2016 negyedik negyedévében gyártásba kerülő Kia Optima Plug-in Hybrid Koreában készül, garanciája ugyanúgy egyedülálló módon 7 év vagy 150 000 km, mint az összes Kia-modell esetében.

Új a műszerpark, de a minőség, a kényelem és a magas szintű technológia általánosan jellemzi az Optima-családot. A 8,0 colos képernyő érintős, a légkondicionáló csak a vezetőre is állítható



lítium-polimer akkumulátor sokkal korszerűbb, mint a korábbi Optima Hybrid modellben volt, nagyobb a kapacitása (9,8 kWh), és kisebb helyet foglal el. A rendszer mindig optimális energiafelhasználásra törekszik. A benzinmotoros és az elektromos hajtás közötti átmenet szinte észrevehetetlen, az akku töltését regeneratív fékberendezés teszi hatékonyabbá, az energiaspórolásban vitorlázó (szabadonfutó) üzemmód és a Soul EV modellből átvett intelligens, csak a vezetőre is állítható szellőzés (HVAC) segít. Az Optima PHEV vezetése élményszerű! 0-ról 100 km/h-ra 9,4 s alatt gyorsul, maximális sebessége 192, villannyal haladva 120 km/h, az emissziómentes hatótáv pedig

307 l-es a csomagtartó, ez valamivel kevesebb, mint a normál Optimában





*Full-size méretű
Kia szabadidőautó még
soha sem készült, a
Telluride is csak
tanulmány, de a
trükkösen szögletes
formatervet kedvezően
fogadta a közönség*



lehetőséget ki is használta a tervezőcsapat, a Telluride minden tekintetben jelentősen túlmutat a bázisautón, így a Sorentóhoz képest bő 30 centivel megnyújtott tengelytáv meghaladja a három métert (3081 mm), míg a hossz 5001, a szélesség 2009, a magasság 1800 mm. Az ötküllős, az amerikai stílus szerint teljesen krómozott felnik 22 colosak, ezekre koreai gyártmányú Hankook gumiabroncsokat húztak: a csúcstechnológiát képviselő Ventus ST papucskok mérete 275/45 R22.

Jövőkép?

A Detroiti Autószalonon bemutatott hibrid tanulmány egy, a Sorentónál nagyobb terepjáró érkezését vetítheti előre.

A közhely ellenére Amerika valóban más dimenzió. A felhőkarcolók majdnem az égig érnek, a gyorséteremben kétliteres pohárban jár a kóla a burgerhez, és a nálunk tekintélyt parancsoló, közel ötméteres, 19 colos kerekekkel felszerelt SUV csak a mid-size, azaz a közepes méret, mert a full-size az igazi, amiben legalább heten-kilencen elférnek. A 2016-os detroiti North American International Auto Show (NAIAS) a Kia Motors America (KMA) számára többek között azért volt fontos, mert bemutatkozott a Telluride, egy olyan ígéretes SUV-tanulmány, amely éppen a full-size méreterosztályban hozhatna sikereket a márkának. A Kia jelenlegi három legnagyobb autója az észak-amerikai piacon a K900 limuzin, a Sedona egyterű és az Euró-

pában is közkedvelt új Sorento, amely világszerte kitűnő eladási eredményekkel büszkélkedhet. A Telluride – vagy az ennek alapján megvalósuló szériamodell – egyértelműen a Sorento fölé érkezhethetne, helyet követve magának a legnagyobbak között. Tom Kearns, a fejlesztésért felelős kaliforniai Kia Design Center America (KDCA) vezető tervezője elárulta, egyelőre csupán a lehetőségeket vizsgálják, ezért gyakorlatilag szabad kezet kaptak a koncepció kidolgozására. Ez azonban csak részben, konkrétan a formára volt igaz, mert a műszaki alapokat a Sorento adta, ehhez kellett igazodni – a közös platform jelentősen csökkenthetné a szériagyártmány előállítási költségét –, bár komolyan hozzájárulhattak a donorhoz. Ezt a nagyvonalú



Középről, egymással ellentétesen nyílnak az ajtók, optikailag ezért ér össze a két kilincs. Nem csak az autó, a felnik is hatalmasak, 22 colosak

Szinte függőleges a hátfal, a lámpák bumerágalakban a szélekre kerültek – ez utóbbi megoldást jó eséllyel akkor is viszontláthatjuk majd az új Kiákon, ha a Telluride nem lesz szériagyártmány



Aszfalton kényelmesen suhan, de terepen sem jön zavarba, mind a négy kerékre jut a 400 LE-ből

A formaterv trükkös, mert első pillantásra szögletes, nagydarab téglának tűnik a Telluride, de közel sem bal-tával faragták a karosszériát, valójában minden él és vonal finoman ível, éppen ez a trükk. A tigrisorr hűtőmaszk ekkora méretben szokatlan, ám hatását eléri, vonzza a tekintetet, és a középre tett Kia emblémára irányítja a figyelmet. A szögletesnek tűnő fényszórókat a GT és GT Line modellekről ismerős „jégkocka” világitótestek ihlették, a technológia a legmodernebb LED-es, akárcsak hátul, ahol bumerálgalakúak a feltűnő, szélekre kitett lámpák. A terepjárós karaktert erősítve, a különleges, sötét Pyrizé zöldre fényezett karosszériát alul körben fekete műanyag burkolat védi, a lökhárítókra jutott némi fémes hatást keltő betét, és hátul a kipufogóvégeket is ide tették, elegáns formai megoldással. Az ablakkereteket és a tükörházakat a felnikhez hasonlóan krómozták, akárcsak az összeérő kilincsek keretét. Utóbbi úgy lehetséges, hogy – akár a Rolls-Royce limuzinoknál – az ajtók ellentétesen nyílnak. Mivel nincsenek B-oszlopok, az ajtók pedig egyenként 90 fokban kitárhatók, előre és hátra is nagyon kényelmes a beszállás a szokatlan üléselrendezésű utastérbe. A hátra valójában csak a második sor, mert a Telluride hétszemélyes, a csomagtartóban háromszemélyes pad

hajtogatható elő, így soronként 2-2-3 fő utazhat. A legnagyobb kényelmet a második sorban ülők élvezhetik, az elektromosan mozgatható, prémium bőrkárpitozású ülések itt majdnem fekvő pozícióba állíthatók, és még a lábtámaszoknak is jut hely. Középen ülni nem lehet, mert széles és magas elválasztó elem van beépítve, ahol különféle vezérlőket helyeztek el. A panoráma üvegtetős kabin kialakítása rendkívül modern és letisztult hatást kelt, a műszerfal valójában egyetlen vetített, de tartalom szempontjából osztott képernyő, a vezető előtt konfigurálható műszerekkel, mellette jobbra az infotainment rendszer megjelenítési felületével. Különleges megoldásokból akad szép számmal. A Telluride az első Kia, amelynek műszerfala, összes ajtópanele és kormánykereke is 3D nyomtatással készült. A hifi hét hangszórós, prémium hangminőségű Harman Kardon rendszer, az utasok érintésérzékeny felületen válogathatnak a zenék között (Swipe Command, és minden utasnak jár egy-egy vezeték nélküli fejhallgató, amin önállóan, a másikat nem zavarva hallgathatja a kiválasztott műsort – ezeknek az eszközöknek a töltése ugyanúgy vezeték nélküli (wireless), mint az okostelefonoké. A hangulatot és a közérzetet fényterápiás (Light Emitted Rejuvenation) kezeléssel

javítja a Kia, továbbá az első két sorban ülő utasokat speciális Smart szenzorok figyelik, az ajtókra szerelt LCD-kijelzőkön megjeleníthető a vérnyomás és a pulzus.

A koncepciójárművek sokszor csak hajtáslánc nélküli szemléltetőeszközök, a Kiánál azonban a működő prototípusokat részesítik előnyben. A Sorento két-féle 2,0 l-es négyhengeres, – egy szívó és egy turbós – benzinessel, valamint egy 3,3 l-es V6-os benzinessel vásárolható meg, de a tanulmányhoz egyik erőforrást sem vették át. A Kia Motors számára fontos a technológiai innováció, ezért a Telluride korszerű, benzin-elektromos, konnektorból is tölthető (PHEV) hibrid hajtással készült. A primer hajtómű szerepét 3,5 l-es, közvetlen befecskendezéses (GDI), V6-os szívó benzinmotor látja el 270 LE-s teljesítménnyel, míg a szekunder erőforrás egy



3D nyomtatóval készült a kormány, a műszerfal és az összes ajtópanel. A műszereknél grafikusán és számokkal is informál a vetített kijelző, a légkondicionáló a szellőzőkbe épített érintőfelületen is beállítható, nem csak a középkonzolon. A kormány gombjai szintén érintésre működnek

95 kW-os (130 LE) villanymotor. Az öt méter hosszú, fejlett automata összerakékhajtással felvértezett óriás menetteljesítményei nem hivatalosak, de 400 LE minden bizonnyal elegendő a dinamikus mozgathoz, ráadásul a fogyasztás autópályán csupán 9,4 l/100 km. A Telluride a detroiti bemutatón rendkívül kedvező fogadtatásban részesült, mind a szakmai, mind a civil közönség részéről, de a Kia Motors America egyelőre ezzel a projekttel kapcsolatban nem jelentett be semmi konkrétumot. Vélhetően a legnagyobb északi-amerikai autósalonokon rendre feltűnik majd a hétszemélyes SUV, és ha továbbra is kedvezőek a visszajelzések, na meg a piaci lehetőségek, nagy valószínűséggel a cégvezetés megfontolja majd a szériagyártást is..

Nincsenek B-oszlopok, így az első és második sorba nagyon kényelmes a beszállás. Az ajtókon jól láthatók a kijelzők, itt a Smart szenzorok által mért kardió adatok jelennek meg



Kényeztető kényelmet nyújtanak a lábtámaszos, puha bőrrel kárpitozott komfortülések a második sorban utazóknak. A zene egyénileg wireless fejhallgatón, vagy együttesen Harman Kardon rendszeren élvezhető



Különleges a mennyezet, a panoráma üvegtető szinte kötelező részlet, de a fényterápiás kezeléshez szükséges eszköz egyáltalán nem. A Kia szerint ezzel a módszerrel bizonyítottan javítható a rossz közérzet, és ha nem vagyunk leverték, akkor a vezetésre is jobban tudunk koncentrálni



A jövőbe vezet

A Kia útjára indította autonóm mobilitási projektjét. 2030-ban eljőhet a teljesen önjáró autók kora.



Szeret Ön vezetni? Nyilván szeret, hiszen akár önmagáért való szórakozásnak, akár a kíváncsiság céljaira történő eljutás hatékony, kényelmes módjának tekintjük, egy Kia fedélzetén általában vidáman, pihentetően telnek a percek. Mégis vannak olyan pillanatok, amikor az ember a háta közepére sem kívánja a modern kori emberiség egyik legnagyobb találmányát. A minden reggel ismétlődő rutinkörök, amikor félig felébredve vesszük a gyereket az iskolába; a kiszámítható, ám rendszerint mégis a meglepetés erejével lesújtó forgalmi dugók, amikor a suhanásra tervezett, széles aszfaltcsíkokon lépésben cammognak a járművek; vagy akár a nyaralás elkerülhetetlen momentumai, amikor órákon át tartó eseménytelenségben duruzsolunk az adriai tengerpart, az alpesi síparadicsom felé vezető, több száz kilométeres autópályán. Ilyenkor romlik a kedv, lankad a figyelem, nő a balesetveszély, és ha mégis megússzuk probléma nélkül, akkor is negyed, másfél, három órát veszíthetünk el az életünkből olyan tevékenység végzése közben, amit a fantasztikus filmekben a robotszolgákra szokás bízni.

Pontosan ez a célja az autóipar gyakorlatilag összes szereplőjének: létrehozni egy olyan önműködő segítőt (szolgának mégse nevezzük), amely tökéletes megbíz-

A Kia ma futó típusain teszteli a majdani önvezető autók műszaki részleteit

hatósággal és biztonsággal képes elvezetni az autót egy adott, vagy éppen általa megtervezett útszakaszon. Ebben a világméretű kezdeményezésben természetesen a Kia Motors is főszerepet vállal: a frissen létrehozott Drive Wise almarika nem kisebb célt tűzött ki maga elé, mint hogy másfél évtizeden belül megvalósuljon az emberi beavatkozás nélkül közlekedni képes automobil álma. A Kia idén januárban hirdette meg a fejlett vezetőtámogató rendszereket összefogó Drive Wise projektet, és két hónappal később, márciusban máris kézzel fogható példákön keresztül mutatta be jövőbeli autonóm mobilitási és vezetőtámogatási megoldásait. A Drive Wise technológiák alapját azok a műszaki megoldások adják, amelyek az autóiparban egyre inkább a jelen, nem pedig a jövő technológiáját képviselik. Azok a feladatok azonban, amelyeket a kameráktól, radaroktól és lézeres érzékelőktől kapott információk alapján rábízhatsz az autó központi vezérlő agyára, folyamatosan egyre bonyolultabbak, egyre szélesebb körűek lesznek. Az a rendszer, amely ma képes felismerni, ha a holtterünkben egy másik jármű közeledik, és figyelmeztet a veszélyre, a jövőben akár a teljesen önálló sávváltásra, előzésre is engedélyt adhat a kormányt, a hajtásláncot vezérlő számítógépeknek. A parkolósegéd



A jelzőtábla-felismerés már nem gond, a következő lépés a forgalomirányító lámpák jelzéseinek önálló, autó általi értelmezése



A Drive Wise rendszerek útfelfestések híján, a forgalom többi résztvevőjéhez igazodnak

DRIVE WiSE

ma is képes helyettünk bekormányozni az autót a megfelelő helyre, hamarosan azonban a gázadás, a fékezés feladatát is átveheti tőlünk, így akár ki is szállhatunk, mielőtt Kiánk pihenőre hajtana kormányát. A műholdas navigációs rendszerek ma még bennünket tájékoztatnak, ha a tervezett útvonalon forgalmi dugóról értesülnek, néhány éven belül azonban közvetlenül az autó kapja majd ezeket az információkat. Ráadásul útvonalat sem kell programoznunk, hiszen kocsink megtanulja, hogy hétköznapi reggelenként az iskolába, az óvodába, a munkahelyre szoktunk menni, így ha nem kap eltérő utasítást, kérdés nélkül elvisz bennünket oda. A funkciók és szolgáltatások köre gyakorlatilag korlátlan, azok sokkal inkább a felhasználói igényeken,



Nem utópia az okosóráról irányítható automata parkolás sem

mint a technológiai megvalósíthatóságon múlnak, hiszen mindegyiket ugyanaz a központi érzékelő- és kiértékelőrendszer szolgálja ki, és alapvetően mindegyik végrehajtásához ugyanazoknak a feltételeknek kell teljesülniük. A Kia Motors Drive Wise almarikájának a filozófiája, hogy az utasok, a közlekedés biztonsága mindenekfelett való, a kényelmi szolgáltatásokat legfeljebb járulékos extraként élvezzük majd.

Az a rendszer, amely az előttünk haladó jármű mozgása alapján, anélkül is képes értelmezni a forgalmi sávok kiosztását, a közlekedés ritmusát, hogy láthatóak volnának a felfestések (képzelnünk magunk elé egy lekopott sávjelzésű útszakaszt, amelyen szakadó esőben próbálunk közlekedni), a leggyakoribb karamboltípus, a ráfutásos ütközés leghatásosabb ellenszere lehet. Azzal, hogy az ilyen rendszerek kiveszik a veszélyhelyzet megoldási folyamatából az idegeskedő, kapkodó, pánikoló, öntelten kockáztató vezetőt, kiszámíthatóbbá, tempósabbá, takarékosabbá, kényelmesebbé, és mindenekelőtt biztonságosabbá teszik mindannyiunk számára a közlekedést.

A teljesen önjáró Kiák kora persze még odébb van, ám a 2030-ra előrejelzett átállás gyümölcseit már korábban is élvezhetjük. Akár öt éven belül a mostaninál fejlettebb, bizonyos részfeladatokat emberi beavatkozás nélkül elvégezni képes vezetőtámogató rendszerek jelenhetnek meg a sorozatgyártású modellekben. Ezzel együtt a kezelőfelületek jellege és tartalma is alapvetően meg fog változni: kézmozdulatokkal irányíthatjuk, ujjlenyomatunkkal engedélyezhetjük a fedélzeti funkciókat, autónk felismer bennünket és elektronikus készülékeinket, és automatikusan hozzáunk igazítja bizonyos működési paramétereit, a kedvenc rádióállomások listájától a sportosabb vagy komfortosabb futómű-beállításokig. A Drive Wise márka működésére az első három évre kétmilliárd dolláros költségvetést különített el a Kia Motors, ám a végső cél eléréséhez ennél minden bizonnyal nagyságrendekkel több pénzre lesz szükség. Semmi sem túl drága azonban akkor, ha cserébe a legnagyobb, pótolhatatlan kincset: ügyfeleink és családtagjaik tökéletes biztonságát szavatolhatjuk.



ÚJ KIHÍVÓ

A vállalkozói, vezetői kör által nagyon kedvelt középkategóriás típusok osztálya szépen meghízott az utóbbi esztendőkből, Európában nagyon kelendőek a jellemzően szedán vagy kombi karosszériás modellek. Néhány évvel ezelőtt elsősorban a német gyártók portékái arattak itt, ám egy ideje olyan szereplők is komolyabb részesedést hasítanak ki a tortából, amelyek korábban elsősorban más területekre fókuszáltak. A Kia az egyik nagy nyertes a D-szegmensben, és ennek több oka is van: az egyre jobb márkaimázs, és a vele együtt járó minőség. A 2010-ben bemutatott Optima ékes példája annak, hogyan lehet és kell sikerre vinni egy terméket. És most itt a teljesen megújult negyedik generáció, amely a közelmúltban érkezett meg Magyarországra.

A Peter Schreyer vezette formatervező részleg úgy döntött, hogy a lendületes vonalvezetésű szedán karosszé-

riát csak lehetnyit kell külsőleg megváltoztatni, hiszen a design nagyon karakteres és egyedi. Ennek szellemében nem látunk drámai változásokat, ugyanakkor új elem az ablakkal kiegészített C-oszlop, és a kupésabban lejtő hátsó szélvédő. Dinamikus és egyben elegáns megjelenést kölcsönöznek az autónak az első sárvédőkből jókora falatot kihasító fényszórók, a kerek egységbe ültetett LED-es ködlámpák, a küszöb és az ajtókeret króm díszlécei, meg a repülőgép hajtóművek turbinakerekeit idéző, 18 colos könnyűfém keréktárcsák. Színvonalas munkáról tanúskodnak a szűk lemezillesztések és a tompa puffanással csukódó ajtók is. Utóbbiak elől és hátul egyaránt tágas utat nyitnak a kabin felé, a beszállási kényelemre nem lehet panasz. Az utastérrel egy profi lakberendező tervei alapján elkészített nappali jut az ember eszébe, a sötétszürke és fekete kárpitok tökéletes harmóniában állnak az izlésesen adagolt zongoralakk fekete, és alumínium betétekkel,

Nehéz ellenállni a minden ízében megújult Optimának. A kategória egyik legjobb autóját küldi csatába a Kia.

valamennyi apró részletmegoldás megfontolt tervezési koncepcióra utal, a kidolgozás, a felhasznált anyagok és az összeszerelési minőség is leveszi a lábáról az igényes vevőt. Mielőtt behuppanánk a jó oldaltartású, hosszú távon is komfortos ülésekbe, érdemes néhány percig elidőzni a vezetői fotel beállításával. A csúcs EX Prémium szinten mindent villanymotor mozgat, a támla dőlését, az ülőlap magasságát, a négyszeres deréktámaszt is gombnyomással igazíthatjuk testalkatunkhoz, ráadásul a beállításokat el is tárolhatjuk az ülés memóriájában. Ebben az osztályban különlegesség a nagyobb kategóriákra jellemző ülészelőztetés, így melegebb napokon nemcsak a kétzónás automatikus klímaberendezés vagy a panoráma napfénytető, de az ülésekből érkező hűs levegő is kényeztetheti az elől ülőket. Marokba simuló a fűthető bőrvolán, jó ránézni a Super Vision műszeregységre, a középkonzol 8 colos érintőképernyőjére és logikus rendben sorakozó keze-

Stílusos és elegáns is a friss Optima. A ködlámpa és a nappali menetfény már az alapmodellnél is LED-es, a csúcskivitel adaptív Xenon főfényszórókkal világít. A fordulókör csak 10,9 méter, az első oldalablakok bevonata vízlepergető

lőszerveire. Bármilyen testalkatú sofőr gond nélkül elhelyezkedhet a vezetőülésben, pillanatok alatt meg lehet találni az optimális kormány-pedal-ülés távolságot, ráadásul a középkonzol is előzékenyen keskeny, így nem korlátozza az elől ülők lábterét. Eggyel nagyobb kategóriájú modelleket juttat eszünkbe az óriási hátsó lábtér, az ülőlapokat pedig úgy formázták, hogy ketten első osztályú kényelemben utazhatnak, azonban ha igény lenne rá, a középső hely is teljes értékű. Alacsony a középső padlómerевítés, a kupés tetővonal ellenére szellős a fejtér. A támla centrumából két pohártartót magában foglaló puha felületű könyöklőt lehet kihajtani, az első üléstámlákra kacattartó zsebeket illesztettek, az ajtókon – elől és hátul is – tágas üregek fogadják be az úti holmikat. A kisebb – nagyobb kacsákat, flakonokat egyébként számos egyéb tárolórekeszbe is elrejtjük. Az elődmodellnél már megszokhattuk, hogy öblös csomagtartó nyeli el a poggyászokat, az új típusé az eddigi 505



helyett 510 literes, és nagyobb nyílásán át még könnyebb megpakolni. Akinek ez kevés lenne, élhet az osztott támladöntés lehetőségével.

Legtöbbünk a dízel szó hallatán rögtön meghallja a jellegzetes kerregést. Az Optima 1,7 literes, 141 lóerős, és 340 Nm csúcsnyomatékú, áthangolt motorja ellenben szinte hangtalanul mormog, menet közben is olyan tónusú zenét játszik, hogy a vezető el sem hiszi, gázolajat kell tankolni. A közös csöves négyhengeres már 1300/perces fordulatról szépen meglóditja az Optimát, és nem sokkal később már nagy lelkesedéssel gyorsít. Eco, Comfort és Sport-mód közül választhat a vezető, utóbbiban némileg élénkebb a gázreakció, de még a fogyasztásra optimalizált Ecóban is elég dinamizmust várhatunk az autótól. Korábban hatfokozatú, bolygóműves automataváltót kínáltak az Optimához, most hétgangos, dupla kuplungos robotizáltat lehet hozzá rendelni a hatos kézi helyett. Mindenkinek csak ajánlani tudjuk az új szerkezetet: az a finomság, ahogy lépdel felfelé fokozatról fokozatra, vagy éppen kapcsol vissza, ha a közlekedési helyzet úgy kívánja, tanítani való. Gyors is és nem tétovázik a különféle helyzetekben, jöhet hirtelen gyorsítási manőver vagy hegyről lefelé gurulás. Aki

Az új Optimát a C-oszlopok kis ablakai is megkülönböztetik az elődtől. LED-esek a hátsó lámpák, a csúcsmodellre 18 colos felniket szerelnek. Nagyszerűen működik az automata beparkoló-rendszer

maga szeret kapcsolgatni, a kormány mögötti fülekkel avatkozhat be, a kézi váltás reakcióideje rövid, az elektronika sokat megenged a sofőrnek, csak szélsőséges helyzetekben bírálja felül.

Egy ilyen limuzintól az ember joggal várja el, hogy kényelmes legyen, ugyanakkor a sportos menettulajdonságokra is sokan vágyakoznak. Létezhet a kettőt együtt? Az Optimában igen. Elöl segédvázaz MacPherson, hátul multilink rendszeren ül a karosszéria, igazán parádésan oldották meg a mérnökök, hogy sportosan bevett kanyarban is semlegesen viselkedik, de cserébe – a 18 colos, peres abroncsok ellenére – nem jár rossz úthibakezelés. Finoman és halkan siklik át az úthibákon, rugózása tökéletes átmenet a sportos és a komfortos között. Érdemes kihasználni a Techno csomaggal járó, változtatható karakterű, elektronikus szabályozott lengéscsillapítást, főként dinamikus haladáskor élmény a sportos beállítás. Négytárcsás fékrendszerére minden körülmények között támaszkodhat a vezető, 2,6 fordulatos, elektromos szervokormányja jó visszajelzésekkel és kormányzási erővel segít. A biztonsági arzenál teljes, kormánykorrekciókkal példamutatóan beavatkozó sávtartó, magától állóra fékezni képes, gyors

A Sorento stílusát láthatjuk viszont az első osztályú anyagokkal, kiváló minőségben összerakott műszerfalon. A Kia legújabb audio vizuális navigációs rendszerét (AVN) vezette be az Optimában. A vásárlók 7.0 és 8.0 colos érintőképernyős kijelzők között választhatnak, műholdas navigációval, valamint digitális rádióadások vételére alkalmas DAB tunerrel



reagálású radaros tempomat, távfény asszisztens (utóbbi kettő a Techno csomaggal jár), holtterfigyelő, 360 fokos kamerarendszer, táblafelismerő, visszagurulásgátló, hogy csak a legfontosabbakat emeljük ki. A Kia Optima új generációja nemcsak a tulajdonságaival, és minőségével hoz új szint a kategóriájába, ár-érték aránya is hihetetlenül jó. A konkurensek árszintje jóval hétmillió forint feletti, a Kiánál viszont hatossal indul az árlista: a jól felszerelt dízel LX-et 6,899 millióért haza lehet vinni, és a nagyszerű DCT váltóért sem sok a 650 000 forint. A tesztelt EX Prémiumba minden olyan felszerelést belezsúfoltak, ami ma ebben a kategóriában elérhető, de még DCT váltóval együtt sem lépi túl az ára a tízmilliós határt. Mindezek ismeretében nem kell jóstehetségnek lenni ahhoz, hogy sikert jövendőljünk az új Optimának.

Puha műanyag a párkány, a finom bőrt az ajtókra is felfuttatták. Elölhátul jókorák az ajtózsombok, valamennyi elektromos ablakemelő egyérintéses

Elektromosan állíthatók az első ülések, a vezetőé memóriás is, négy irányban mozgatható deréktámasszal. A szép bőrkárpitokkal bevont első ülések szellőztethetők, a középső kartámassz puha



Hatalmas a lábtér, de nem lehet panasz a fejtérrre sem. Középen USB- és 12 V-os csatlakozót találunk, s pohártartós kartámasszon pihentethetjük a könyökönket. Felszereltségi szinttől függően az új Optimának két USB portja van - egy elöl és egy hátul -, így akár minden utas tudja hagyományos módon tölteni mobil eszközét





Szépén kárpitozott csomagterbe rejthetjük a poggyászt, könnyű pakolni az 510 literes bendőbe. A hátsó támlák természetesen osztottan dönthetők



Halkan és rezonancia nélkül jár a dízel, menet közben még magasabb fordulatszámnál is alig hallhatóan dolgozik. Alapáras hozzá a Start & Stop rendszer



A könyöklő előtti panelen találhatjuk többek között a Drive Mode gombját (Sport, Normal vagy Eco beállítást választhatunk), az automata parkolórendszer, továbbá az Optima elejéről és oldaláról, valamint felülnézetből 360 fokban az egész autóról képet mutató kamera kapcsolóját is. Első autóként a D-szegmensben, az Optimában jelenik meg a vezeték nélküli (wireless) mobiltelefon töltő.

Műszaki adatok

Motor, erőátvitel

Soros, négyhengeres, közös csöves turbódízelmotor, elöl keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely, hengerenként négy szelep. Hétfokozatú duplakuplungos, robotizált sebességváltó. Hengerűrtartalom: 1685 cm³. Furat x löket: 77,2 x 90,0 mm. Teljesítmény 141 LE/104 kW (4000/perc fordulaton). Nyomaték: 340 Nm (1750–2500/perc fordulaton).

Karosszéria, futómű

Négyajtós, ötüléses, önhordó acélkarosszéria. Elöl segédvázas MacPherson-, hátul multilink felfüggesztés. Elöl hűtött-, hátul tömör tárcsafékek, ESP. Háromfordulatos, fogasléces, elektromechanikus rásegítésű szervokormány.

Méretek

Hosszúság x szélesség x magasság: 4855 x 1860 x 1465 mm. Tengelytáv: 2805 mm. Csomagtér: 510 l. Gumiméret: 225/45 R18.

Menetteljesítmények

Végsebesség: 203 km/óra. Gyorsulás (0–100 km/h): 11,0 s. Fogyasztás (vegyes): 4,4 l/100 km. CO₂: 116 g/km.

Családtag

Az 1,6-os négyhengeres, majd az 1,0 l-es háromhengeres után itt az 1,4-es turbós benzines is a Kiatól. Magas hatásfok, nagy teljesítmény...



Az új motor egyelőre 140 LE-vel érkezik, de hamarosan más teljesítményváltozatokban is megjelenik majd



Az újdonság – akárcsak a többi T-GDi motor – változó vezérlésű, vezérműtengelyeit a szerkezet teljes élettartamát kiszolgáló, csendes lánc hajtja

Az új motorsor tervei teljesen házon belüliek, a Kia és a Hyundai mérnökei együtt dolgoztak. A műszaki alapelvek – nem meglepő módon – jórészt a tavaly bemutatott 1,0 l-es háromhengeresből valók, sőt sok alkatrész is közös a két gépben, és természetesen az 1,6-os turbós T-GDi is egyenes ági rokon. Az alapjaiban a korábbi szívó 1,4-es-sel csak nagyon kevés közös vonást mutató, friss erőforrás is turbós, közvetlen befecskendezéses és teljesen könnyűfém szerkezetű. Feltöltőjének háza és kipufogójának gyújtócsöve közös öntvény, így nem csak gyártani egyszerűbb, maga a szerkezet is könnyebb. A kis tehetetlenségű, gyorsan felpörgő turbóval és a töltőlevegő hűtővel 140 LE-t és 242 Nm-t szolgáltat, miközben a feltöltés tömegtöbblete ellenére az 1,4-es, 100 LE-s szívómotornál több mint 14 kilóval könnyebb! A közvetlen befecskendezés a hagyományos szerkezeteknél jó harmincszor nagyobb nyomással dolgozik (200 bar), az üzemanyagotöltet – a tökéletes porlasztás és a lehető legjobb hatásfokú égés érdekében – hatlyukú fúvókákon érkezik, közvetlenül az égésterekbe. Az olajszivattyú változó szállítású – mindig csak annyi kenőanyagot keringet, amennyire a motornak a fordulatszám és a pillanatnyi terhelés alapján szüksége van –, így spórol üzemanyagot. A gyors bemelegedést – és így a kipufogógázok károsanyag-tartalmának csökkentését – szolgálja az osztott hűtőrendszer is: a hengerfejen és a

motorblokkban külön körben kering a hűtőközeg, úgy, hogy közvetlenül indulás után a blokk hűtésének elektromos szivattyúja nem is dolgozik, csak később indul el. Az új 1,4-es T-GDi motor tökéletesen passzol az 1,0 l-es és az 1,6-os turbós közé a modellpalettába, és várhatóan a cee'd motorterében jelenik meg először, még idén.



Tökéletes bérautók

Nagy elismerés egy autógyártónak, ha a világ egyik legismertebb autókölcsönző cége az ő típusait is beválogatja a járműparkjába. A Sixt hazai leányvállalata 175 Kiával újította meg választékát, ennek apropóján beszélgettünk a cég ügyvezető igazgatójával, Dévai Gáborral.

Hogy születik meg a döntés az autóbemelési tendereken egy olyan vállalkozásnál, mint a Sixt?

Alapvetően az ár érték arány és a minőség a meghatározó a bemelési tendereknél. Tudni kell, hogy a rent-a-car területen óriási forgási sebességnek vannak kitéve az autók, egy bérleti esemény 3,6 nap, egy-egy kategória kihasználtsága 75 százalékos. Rengeteg ügyfél próbálja ki autóinkat, egyáltalán nem mindegy, milyen visszajelzéseket kapunk bérlelőinktől, és természetesen az is különösen fontos, hogy milyen műszaki paraméterekkel, felszereltséggel rendelkezik egy-egy típus. Egyre inkább azt az irányt követjük, hogy minél felszereltebb autót válasszunk az adott kategóriákon belül, és e tekintetben a Kia modelljei előnyben vannak sok konkurenciával szemben. Próbálunk a felhasználók igényeinek megfelelően autót választani a flottánkba, a visszajelzések alapján gyűjtjük az információkat ügyfeleink elvárásairól.

Hány autót szerzett be a Sixt a mosatni tenderen?

*Dévai Gábor
korábban is
Sorentót használt,
most az új típus
mellett döntött, így
egy évig jár majd
a hétüléses
szabadidőautóval.
Az autót Karmazin
Andrástól, a Kia
flottaértékesítési
vezetőjétől vette át*

Évente összesen körülbelül 500 autót cserélünk le, ebből 175 darab volt Kia, a dél-koreai márka modelljeiből érkeznek hozzánk most a legtöbb. A pályázati felhívást még tavaly októberben jelentettük meg, és hosszas egyeztetést, több forduló követően idén januárban zártuk le, majd még az év első hónapjának végén aláírtuk a szerződést is. Ilyen bemeléskor importőri szinten menedzselik a tendert a márkák, és természetesen kereskedőket is bevonnak az együttműködésbe, hiszen egy év leteltével az autók egy része visszakerül a kereskedésekhez, és a szervizelés is az ő feladatuk. Tapasztalataink egyébként hosszútávúak már a Kiával, hiszen 2011-től kezdve szerepeltetjük ezt a márkát a palettánkon. A jó tapasztalatoknak köszönhetően tavaly 78 autót rendeltünk, a magánvevők körében népszerű cee'd mellett Picantót, Optimát és Riót is választottunk. Az idei mennyiség körülbelül fele cee'd, a többi pedig az említett három típus, különböző arányokban.

Hogyan derül ki, hogy egy autó megfelel a Sixt igényeinek? Mi határozza meg, hogy egy-egy kategóriába hány darab autó érkezik?

A bemelési folyamat viszonylag hosszú, nagyjából 3-4 hónap. Hozzá tartozik egy olyan üzleti terv elkészítése is, amelyben meghatározzuk, szeretnénk-e további növekedést a következő esztendőben. Ha ez elkészült, akkor határozzuk meg az egyes kategóriák összetételét. Egyre kifinomultabb a bemelési politikánk, mindig megnézzük, hogy az adott kategóriákon belül milyen volt az előző évi kihasználtság. Ha egy adott kategóriára nagyobb igény érkezett, mint amit ki tudtunk volna szolgálni, akkor – ebből tanulva – több autót vásárolunk. Tizennyolc járműosztály létezik a Sixtnél, megvannak a sztenderdek (felszereltség, motorteljesítmény, stb.), amelyeket be kell tartanunk. Nagyon lényegesek számunkra felhasználóink elvárásai



Hogyan teljesít az Optima, amely ma az egyik zászlóshajója a Kiának?

Optimát korábban az úgynevezett automata kategóriába illesztettük be, itt zömmel kisebb és kevésbé kifinomult autók találkoznak az ügyfeleink. A jóhoz könnyű hozzászokni, az Optima remekül vizsgázott. Egy felmérés eredményéből az is kiderült, hogy akik megszerették az Optimát kényelmét és színvonalát, azok nem is szeretnék más márkákba áttérni. Már az alap LX kivitel is nagyon jól felszerelt, még navigációs berendezést is kínál, ár-érték aránya az egyik legjobb a kategóriában. Már várjuk a kombi változat érkezését is.

A bérautókról valószínűleg úgy gondolkodik az emberek zöme, hogy extrém igénybevételnek vannak kitéve. Igaz ez?

A rent-a-car-os használat nem extra igénybevétel, ezt bizonyítják autók is, amelyek az egy évnyi, 30-40 ezer kilométeres futást követően is újszerű állapotúak annak ellenére, hogy egy hónap alatt akár 8-10 ügyfél-nél is járnak.

A Kia modelljei hosszú szervizperiódusokról híresek, de ezzel együtt egy év alatt legalább egy kötelező karbantartást el kell végezni rajtuk is. Hogyan oldják meg, hogy ez a rengeteg autó ne egyszerre essen ki a munkából?

*A cee'd a
magánvevők mellett
céges és bérautós
használatra is
tökéletes*

sai (egyrészt az üzleti partnereinké, másrészt a hozzánk látogató vakációzóké), hogy mire vágyunk. Új bérlelőinknek egy, a szolgáltatást és a járműveket értékelő kérdőívet is kiküldünk, a visszaérkező válaszok rengeteg értékes információval szolgálnak. Évekkel ezelőtt még tapasztaltunk némi előítéletességet a koreai márkákkal kapcsolatban, de a jellemzően az információ- és tapasztalathányból táplálkozó ellenérzések mostanra teljesen elmúltak. Több ügyfelünk kifejezetten ragaszkodik már a Kia modellekhez.

Mi a legfontosabb egy modell kiválasztásánál? Mi számít még a gazdasági megfontolásokon túl?

Természetesen az ügyfél elégedettség is döntően meghatározza járműparkunk felépítését, ugyanakkor innovatív cégeként nem lényegtelen a Sixt számára, hogy flottaparkunk autói is a lehető legmodernebbek legyenek. Marketing szempontból sem, utolsó, hogy rövid életciklusú, friss járművekre tudjuk rátenni vállalatunk logóját.

Logisztikailag különösen fontos feladat az autók mozgatása, főleg amikor szervizbe visszük őket, de erre tökéletesen fel vagyunk készülve. Az autók többsége valóban eléri a karbantartási idejét a nálunk töltött időben, azonban ez nem csoda, hiszen egyre többet futnak az autók. Főleg a nyári időszakban van „nagyüzem”, a hozzánk érkező turisták szívesen járnak körbe bérautókkal a környező országokat is. A megbízható működés létfontosságú, mivel az autók zsúfolt „programja” miatt minden kieső idő veszteséget hoz.

Mikor kerülnek az új Kiák a Sixt flottájába?

Már beindult az átadás, amelyben két márkakereskedő, a Jász-Plasztik Kft. és a Kia Wallis is hangsúlyos szerepet kap, tőlük vesszük át a 175 autót. Igaz, nem egyben, hanem – ahogy a Sixtnak a legoptimálisabb – júliusig folyamatosan elcsúsztatva érkeznek meg hozzánk az autók.

A minőség bajnoka



A német piac egyik meghatározó autós kiadványa, a hazánkban is megjelenő Auto Bild évről évre felméri, melyik márka vásárlói alszanak a legnyugodtabban. A legutóbbi megméréstesen a Kia végzett az élen.

Az ezredforduló óta minden év végén hatalmas adatmennyiséget dolgoz fel az Auto Bild, hogy kiderítse: az aktuálisan megvásárolható személyautók közül melyikkel szokott a legkevesebb gond lenni. Mivel egy ilyen léptékű értékelésnél a személyes benyomások ugyanolyan fontosak, mint az elfogultságtól mentes, tárgyilagos vélemény, a hetente több mint 400 ezer példányban kiadott, csak a német sajtópiacra 2,75 millió olvasót elérő Auto Bild szerkesztői nem kevesebb mint hét különböző, egytől egyig megbízható forrásból származó mérőszámot vettek figyelembe, és ezek alapján határozták meg a minőségi rangsort. Az elemzésben szerephez jutnak az adott évben indított visszahívások, a javítási statisztikák, a gyártói garancia feltételei, valamint a német fogyasztóvédelmi és műszaki ellenőrző szervezet, a TÜV jelentéseinek tartalma. A 35 európai országban megjelenő, így Magyarországon is jelen levő Auto Bild szerkesztői saját

Az új Sportage máris piaci siker



vizsgálatokat is végeznek: hosszú távú járműtesztjeik eredményeit összevetik a szerviztesztek során tapasztaltakkal, valamint elolvassák a hozzájuk egy év alatt befutó több mint tízezer olvasói levelet és panaszt, így közvetlenül is megismerkednek a felhasználók benyomásaival. A legutóbbi vizsgálaton összesen húsz, Németországban forgalmazott márka teljesítményét elemezték, és a Kia Motors három rangsorban is a legelső helyen végzett. A koreai márka nem csupán a megbízhatóság, hanem a hosszú távú minőség és az ügyfél-elégedettség terén is a legjobbnak bizonyult. Utóbbiról nemcsak a különböző felmérésekben elmondottak tanúskodnak, hanem az is, hogy a panaszos levelekben csak nagyon ritkán került elő a márka neve. Az Auto Bild tartós tesztjein rendre jó, illetve kiváló minősítést kaptak a Kia típusai. Kiemelkedően jónak ítélték az olvasók a márka egyedülálló, hétéves garanciális feltételeit – a Kia volt a



A hibrid hajtásláncú Niro-val környezettudatos modellsorát bővíti a Kia



Az Optima korábbi generációi is világszerte jól szerepeltek a megbízhatósági felmérésekben

A Németországban eladott Kiák fele a szlovákiai Zsolnán készül



felmérés egyetlen szereplője, amely 100 százalékos eredményt, azaz maximális 1,0 pontot ért el ezen a téren. „Valójában a Kia győzelme (holtversenyben a Mazdával) a legkevésbé sem volt számunkra meglepő, hiszen a három-ötéves autók tulajdonosai számára a tartósság és a garancia mindennél többet számít” – mondta Matthias Mötsch szerkesztő. „Ráadásul ne felejtjük el, hogy a nagyszerű garancia, a kevés ügyfélpanasz, és a tartóssági teszteken elért kiváló eredmények mellett immár a márka arculata is egyre erősebb, vonzóbb.” A Kia Motors legfrissebb eredménye igazi sikertörténet, hiszen mindössze három év alatt sikerült a tizedik helyről az elsőre emelkednie. 2013-ban a tulajdonosok 59 százaléka számolt be panaszmentes évekről, az ügyfelek elégedettsége nem érte el a teljes piac átlagát. Ekkor még minden típusból az előző generációval

képviseltette magát a Kia – keresve sem találhatnánk ennél látványosabb igazolást arra, micsoda minőségi és esztétikai előrelépést jelentett a márka portfóliójának teljes körű megújulása. A 2014-es teszten a Kia már az elismerésre méltó negyedik helyre lépett előre, ami leginkább a visszajelzéseket figyelembe vevő, folyamatos termékfejlesztésnek volt köszönhető. Az Auto Bild tartósságtesztjein már ekkor meggyőzően teljesítettek a Kia modellei. Sokak szerint az első helyet megszerezni könnyebb, mint megvédeni, ám a Kia ebből a szempontból is szerencsés helyzetben van. A modellpaletta megújulásával – nem utolsósorban a vadonatúj Sportage példátlanul jó fogadtatásával – folyamatosan erősödik vásárlóinak elégedettsége, az olyan termékek bevezetése pedig, mint a Soul EV vagy a Niro, a környezetvédelmi megfontolások, illetve a fenntartási költségek terén is tovább erősítik a márka egyre szilárdabb pozícióját.

Szent-Györgyi Albert
gondoskodott egészségünkéről,
gondoskodjon Ön is,

...nap mint nap!

Szent-
Györgyi
Albert

VITAMINCSALÁD



-10%
www.goodwill.hu

Rendelje meg a Szent-Györgyi Albert vitamincsalád termékeit kedvezményes áron a goodwill.hu honlapon. Online vásárlás esetén, az alábbi kóddal a teljes vásárlás összegéből **10%** kedvezményt kap. Az ajánlat 2016. december 31-ig érvényes és egyéb kedvezményekkel nem vonható össze.

KEDVEZMÉNYRE
JOGOSÍTÓ KUPONKÓD **kia2016**

www.goodwill.hu

Étrend-kiegészítő, nem helyettesíti a vegyes étrendet és az egészséges életmódot.

 **Goodwill**
PHARMA

Cégügyek: a Kia és az ügyfél-elégedettség

Verseny, előnyben

A Kia Motors Hungary először vett részt a ClientFirst Consulting magyarországi ügyfél-elégedettségi versenyén, ahol három kategóriában is dobogós helyezést ért el.

A ClientFirst Consulting a hazai ügyfél-kiszolgálási kultúra fejlesztése érdekében alapította 2009-ben a Kiválóság az Ügyfélszolgálatban Díjat. A kezdetben nívós szakmai elismerésnek indult projekt hamar új távlatokat nyitott a versengő cégek számára, és komplex Ügyfél-kiszolgálási Benchmark Programmá vált. A piaci versenyelőnyt biztosító díj rangját ugyanis elsősorban az adja, hogy objektív módszerekkel mért valós eredmények állnak mögötte – ezt bizonyítja, hogy a díjazott cégek, vállalatok a PR- és reklámtevékenységükben előszeretettel hivatkoznak erre az elismerésre.

A program előnye, hogy azoknak a jelentkezőknek, amelyek saját maguk rendszeresen mérik az ügyfél-kiszolgálási színvonalukat, hiteles kontrollt biztosít, míg azok a jelentkezők, akik nem végeznek ilyen vagy ehhez hasonló méréseket, lépéseket tehetnek a fejlődésük érdekében. További pozitívum, hogy ezt élesben, versenyhelyzetben tehetik meg. A verseny konkrét előnyei közé tartozik a rendszeres és azonnali visszajelzés a cégek felé (pozitív és negatív tapasztalatok egyaránt), a fejlesztési lehetőség, a teljesítmény javulása, az objektív összehasonlítás, a szakmai fórum, és nem utolsósorban a cég értékét, megítélését növelő elismerés kommunikációja a sajtóban és a szakmai körökben. A Kia Motors Hungary (KMH) hálózatfejlesztési csapata rendszeresen, országszerte tart hálózati tréningeket, és a vállalat különféle próbákkal, így vásárlásokkal, egyéb módszerekkel maga is folyamatosan méri az ügyfél-elégedettség színvonalát. Régóta zajlott a tervezés azzal kapcsolatban, milyen irányban lépjen a márka, hogy egyaránt fejlődhesen ügyfél-elégedettségben és kiszolgálásban. Idén érett meg a gondolat, hogy megnézzék, mit csinálnak a többiek, milyen módszerekkel dolgoznak, és a Kia mit tud profitálni az újon-



Dorgai Károly, a Kia Motors Hungary hálózatfejlesztési vezetője átveszi az egyik 2015/2016-os Kiválóság az Ügyfélszolgálatban Díjat. Ezen az ünnepi estélyen még kétszer szolgáltatták a színpadra

ságokból. A KMH-nál úgy vélték, a biztos alapok náluk megvannak, de ideje szélesebb körben tájékozódni, hasznos tapasztalatokat szerezni, és megmérettetni a szolgáltatásokat.

A 2015/16-os versenyt a Kia Motors Hungary részéről siker koronázta, az ünnepélyes díjkiosztón három területen is dobogós helyen végzett a márka. A személyes ügyfélszolgálat kategóriájában harmadik, az elektronikus ügyfélszolgálat és a telefonos ügyfélszolgálat kategóriájában pedig egyaránt második helyen végzett. Mindezen eredmények az elismerések mellett azt is bizonyítják, hogy a választott irány helyes, a Kia jó úton jár, és az ilyen versenyek tovább erősíthetik pozícióját az ügyfél-elégedettségben, amely a márka iránti bizalom alapja.



Újabb mérföldkő

Tavasszal ötödik magyarországi Kia-bemutatótermét is megnyitotta a Pappas Auto.

Minőség, innováció, maximális ügyfélközpontúság. Az autókerekelemben 70 éves nemzetközi tapasztalattal, összesen 40 ausztriai és egy bajorországi telephellyel rendelkező Pappas Csoport immáron több mint negyed évszázada, 1990 óta Magyarországon is e három filozófia jegyében végzi minőségi kereskedelmi tevékenységét. A Pappas Auto Magyarország Kft. és a Kia Motors Hungary (KMH) kapcsolata tíz évre tekint vissza, és ezen idő alatt számos siker jellemezte az együttműködést. Az események közül kiemelendő a Kia Motors Corporation (KMC) legmagasabb szintű márkakereskedői elismerése, a XVI. századi, színezüst hadihajómakettel járó Act Smart Award, amit 36 ország 50 Kia-kereskedője között a Pappas Auto is magáénak tudhat. Az ügyfél-elégedettség egyik alapja, hogy kiválóan képzett, a Kia márka iránt elkötelezett munkatársak dolgoznak a cégnél. Ezt bizonyította a 2013-ban, Dél-Koreában 48 ország

Tesztautók várják az ügyfeleket az új székesfehérvári Pappas Auto bemutatóterem előtt. A Kia teljes modellválasztéka megtekinthető és kipróbálható

résztvételével rendezett nemzetközi szerviztanácsadói verseny (SASC) eredménye, ahol Haris László, a Pappas Auto szegedi munkatársa egyedül képviselhette Magyarországot, és az európai mezőnyben az előkelő harmadik helyen végzett.

A Kia Motors Hungary és a Pappas Auto együttműködésének legújabb mérföldkövei 2016-hoz kapcsolódnak. Február 18-án, az ország első Red Cube szalonjában átadták a Pappas Auto által Magyarországon értékesített 5000. Kiát, egy 136 LE-s CRDI dízelmotorral felszerelt, ötajtós, LX Exclusive kivitelű cee'd-et. A Red Cube, azaz a „vörös kocka” a legújabb nemzetközi sztenderd a Kia-bemutatótermekkel kapcsolatban: a teljesen megújult modell kínálat egyben új otthonra is lelt. Nagyon fontos, hogy milyen körülmények között zajlik az ügyfelekkel való kapcsolattartás. A vendég érezze magát otthonosan, ugyanakkor érvényesüljön a „hely szelleme” is – ez a kettősség a



Egyszerre két értékesítő foglalkozhat a vásárlókkal, az érdeklődőkkel. A vadonatúj szalon alapterülete 250 négyzetméter



Kihasználva a szalonmegnyitói lehetőséget, a Genfi Autószalon tartott premierjével azonos időben bemutatkozott a vadonatúj Optima és a Sportage is



budapesti, a szegedi és a pécsi Kia-bemutatótermek után a Pappas Auto cégvezetése hosszas és körültekintő piaci elemzés után végül egy dunántúli, megyei jogú várost, Székesfehérvárt választotta legújabb beruházása helyszínéül. A csupa üveg bemutatóterem Kiának dedikált alapterülete 250 négyzetméter, az új autót vásárlókat két magasan képzett értékesítő szolgálja ki. A hivatalos megnyitóra 2016. március 3-án este, VIP-fogadással egybekötött rendezvényen került sor. A Pappas Auto részéről Nagy István ügyvezető méltatta a cég és a Kia Motors között fennálló tízéves kapcsolat eredményeit, sikereit, míg a Kia Motors Hungary oldaláról tiszteletét tette Jong-Kook Lee, a vállalat magyarországi elnöke, valamint Nagy Norbert országigazgató is. A gálaesten megjelent Mészáros Attila, a város alpolgármestere, azon örömeinek adva hangot, hogy a közép-dunántúli régió Kia értékesítési központja Székesfehérvár lett, egy vadonatúj és a legszigorúbb követelményeknek megfelelő autószalonnal.

Az esemény részeként a Pappas Auto meghívott vendégei megismerkedhettek a Kia két vadonatúj, rangos Red Dot nemzetközi formatervezői díjas modelljével, a Sportage szabadidőautóval és a közép-kategóriás Optima limuzinnal. Mindkét modell választható korszerű benzin-, valamint a korábbinál tisztább üzemű és erősebbé tett közönszomócsöves dízel-motorral, igény szerint automata sebességváltóval. Az Optima választéka még ebben az évben kibővül a sportos vonalú SW kombival, érkezik a 245 LE-s benzines turbómotorral hajtott GT kivitel, továbbá bemutatkozik a tisztán villanymotorral 54 km hatótávú, konnectorról is tölthető benzin-elektromos Optima Plug-in Hybrid is. A Kia újdonságait már a Pappas Auto székesfehérvári szalonjában is megtekinthetik, kipróbálhatják majd az érdeklődők.

dizájnban mutatkozik meg. A külső szögletesség és a feltűnő, piros színvilág belül lágyabb hangulatra vált, könnyed ívek és ellipszisek keverednek játékosan, külön figyelmet szentelve az éppen aktuális új modellnek, amely elkülönítve, különleges barisól megvilágításban pompázik. A koncepció kitalálásakor fontos szempont volt, hogy a Red Cube stílusjegyeket ne csak az újonnan épített Kia-bemutatóterem viselhessék, a márkaarculathoz szervesen kötődő látvány egyszerűbben, a már meglévő épületek felújításával, átalakításával is kompromisszumok nélkül megvalósítható legyen.

A Pappas Auto Magyarország Kft. az országban elsőként létesített Red Cube bemutatótermet Budapesten, a XIII. kerületi Pannónia utcában. Az épületkomplexum részeként tervezett szalon építése 2011 novemberében kezdődött, és az újévet köszöntve, 2012. január 2-án már fogadta is az ügyfeleket. A két

Dorgai Károly, a Kia Motors Hungary hálózati-fejlesztési vezetője, Nagy István, a Pappas Auto Magyarország Kft. ügyvezetője, Nagy Norbert, a Kia Motors Hungary országigazgatója és Boros Norbert, a Pappas Auto székesfehérvári telephelyének vezetője (balról jobbra)



„Belevalók” lettek a Kia önkéntesei

Az Egy Csepp Figyelem Alapítvány Magyarország egyik legjelentősebb, a cukorbetegség terjedése ellen küzdő, nonprofit szervezete.

Az Egy Csepp Figyelem Alapítvány évek óta ingyenesen tanítja a pedagógusokat arra, hogyan fogadják és lássák el az intézményükbe kerülő cukorbeteg gyerekeket. A „Belevalók” elnevezésű képzést már több mint 1800-an végezték el, a dunaiújvárosi oktatáson pedig a Kia Motors Hungary (KMH) önkéntesei is részt vettek.

„Kedves Alapítvány! A kislányom 5 éves, inzulinos cukorbeteg. Óvodás, de csak két és fél órát tud ott lenni. Sok probléma van, a kimért tízórát se mindig adják oda rendesen neki. A vezető óvónő pedig megtiltotta, hogy megmérjem az óvónők a vércukorértékét, és azt mondta, a kislányomnak saját magának kell megnéznie a vércukrát, ha rosszul van!

*Katona Adrienn
(balra) és
Pálkás Zsófia
(jobbra) az Egy
Csepp Figyelem
Alapítvány
dunaiújvárosi
diabétesz oktatási
programján
vettek részt*

Kérdem én, ezt hogy gondolják? Az a baj, hogy fel sem ismerik a tüneteket, pedig sok segítséget, orvosi papírt, tájékoztatást is nyújtottam. Én óvodában hagyás előtt is megnézem neki a cukrát, és befutkosok megnézni abban a két és fél órában... Hogy lesz felkészítve így az iskolára? Ilyen és ehhez hasonló leveleket kap rendszeresen az Egy Csepp Figyelem Alapítvány, mely a kétségbeesett szülői megkeresések után úgy döntött, „Belevalók” néven elindítja ingyenes diabétesz oktató programját pedagógusoknak. Magyarországon csaknem 5000 cukorbeteg gyermek él köztünk, 98%-uk egész életében inzulinadásra szorul. A számuk pedig évről-évre emel-

kedik, így, a szakemberek szerint néhány évtized múlva már nem lesz olyan óvoda és iskola, ahol ne találkoznának cukorbeteg gyermekkel a pedagógusok. Ma azonban gyakran előfordul, hogy nem veszik fel őket az óvodába, mert nincsenek tisztában azzal, hogy kellene ellátni őket. A három éves működő „Belevalók” program célja, hogy az óvónőket, tanítókat felkészítse a cukorbeteg gyerekek fogadására. A képzés elméleti és gyakorlati részből áll, melyen a pedagógusok az előadások után a gyakorlatban is láthatják az inzulinadagoló eszközök működését, megméri saját vércukorszintjüket, és a dietetikai foglalkozáson megismerik a leggyakoribb élelmiszerek szénhidrát és kalória értékét. A „Belevalók” képzés oktatási anyaga nyilvános, bárki számára letölthető az alapítvány honlapjáról: <http://www.egycseppfigyelem.hu>

A Kia Motors Hungary (KMH) 2014 óta támogatja anyagilag az Egy Csepp Figyelem Alapítványt. Minden Magyarországon eladott Kia után az importőr és az értékesítő márkakereskedés is 500-500, azaz autónként 1000 forintot utal át a szervezetnek, amely az éves eladási darabszám alapján milliós nagyságrendű összeg.

Az együttműködési megállapodás legújabb részeként, a Kia Motors Hungary egy-egy munkatársa részt vesz az alapítvány szervezte országjáró „Belevalók” roadshow-n, ahol a csapathoz mindig csatlakozik az adott térség Kia márkakereskedőjének munkatársa. A KMH-s és kereskedő kollégák nem csak a helyi lebonyolításban segítenek, de maguk is megtanulják a vércukorszint mérést és az inzulinadagoló működését, valamint megismerik a legfontosabb élelmiszerekkel kapcsolatos tudnivalókat. Az első alkalommal Dunaújvárosban járt a roadshow, ahol Pálkás Zsófia, a KMH területi vezetője és Katona Adrienn, az érdi Di-Fer M6 márkakereskedés marketing asszisztense segítette a „Belevalók” munkáját.

Erős Antónia, az Egy Csepp Figyelem Alapítvány alapítója, aki maga is cukorbeteg



Nem nehéz, de annál fontosabb megtanulni: csupán egy apró tűszúrás és máris ellenőrizhető a vércukorszint



Országszerte komoly érdeklődés övezi a programot. A cukorbetegek száma sajnos évről évre növekszik és már gyermekkorban is inzulinadásra van szükség



Nem bonyolult, de annál fontosabb kontrollvizsgálat a vércukorszint mérése. A tanfolyamon ezt is megtanulják a résztvevők



XXI. századi lázadó

Zenéjén generációk nőttek, nőnek fel, a magyar rock legszebb, legerősebb dalait köszönhetjük neki. Gömör Zsolt azonban mostanában nem csak a muzsika eszközeivel álmodik világot magának. Az Edda örökös dalszerzőjével többek között erről is beszélgettünk, az első kérdést azonban Göme tette fel.

is tele vagyunk új ötletekkel. Ilyen volt az Edda-musical, A kör. Két napja volt egy előadása, a végén feljött egy srác a színpadra, és ott, mindenki előtt megkérte a barátnője kezét. Patakokban sírt mindenki. Ilyet csak a zenétől kaphatsz.

- Gondoltál valaha arra, hogy mással foglalkozz?

- Soha. Nekem a zene az életem, szerintem nem is értek máshoz. Az Edda a legfontosabb, de emellett rengeteg egyébgel is próbálkoztam. Persze minden a zene körül forgott, és mivel mindig nagyon hittem abban, amibe belefogtam, igazából soha nem kellett nagyot csalódnom. Szeretem az új kihívásokat, lelkesen hallgatok újfajta zenéket. Nem mindegyik tetszik, van, amelyik kifejezetten idegesít, de nagyon kevés olyan van, amiben semmi értéket nem találok. Mert a zene az zene. Rezgésforma, ami nélkül nem telhet el nap.

negyvenezer forint, imádom. Azóta találtam helyet még tizenkettőnek, és ekkor félig tréfálkozva azt mondta ez a barátom: vegyél villanyautót, és ingyen autózhatsz. És így is lett.

- Miért pont a Soul EV-re esett a választás?

- Nem teljesen új keletű nálam az öko-érdeklődés, annak idején első fecskéként vettem Magyarországon egy japán hibrid sportszedánt, de hát az csak annyit tudott, hogy tizenöt helyett tíz litert fogyasztott. Most több, itthon kapható elektromos modell is kipróbáltam, de egyik sem ragadott meg úgy, mint a Soul. Egyrészt az első pillanattól izgatott a karakteres, semmihez sem fogható formája - eleinte berzenkedtem tőle, aztán beleszerettem. Nem látsz még egy ilyen autót az utcán. Másrészt lenyűgöző a technika. Tágas, csendes, és megy, mint a veszedelem. És amit



- Hányadika van?

- Április 14. Miért?

- Pontosan ma 31 éve léptem fel először az újjáalakult Eddával, Szegeden. Akkor indult az egész. Soha nem felejttem el.

- Sejtettétek, hogy idáig eljuttok? Hogy van bennetek ennyi?

- Ha ebben nem hiszel, bele se kezdj. De tegyük hozzá, az Edda már akkor fogalom volt, amikor én a képbe kerültem. Az egész ország ismerte a zenekart, úgyhogy már az a nyolcvanötös koncert is hatalmas dolog volt. De a lényeg, hogy csak úgy szabad belefognod, ha maximálisan hiszel benne. Mint mi. Pinceklubban kezdtünk, magunknak pakoltuk a felszerelést, de csináltuk, mert ezt kellett csinálnunk. Ez egy ilyen élet. Rengeteg hit, kitartás és munka kell a sikerhez. De ez

így van rendjén, a siker akkor jó, ha megküzdesz érte, nem, ha kapod, és nem, ha megszenvedsz érte.

- Harmincegy év sok idő...

- Bizony, lassan házasságból is ritka az ilyen. És az a legszebb, hogy sokkal, de sokkal több volt a pozitív pillanat, mint a negatív.

- Nézeteltérések?

- Ó, persze. Gondolj bele, ha mindig egyetértésnek mindenben, sehová nem jutnánk el. Mindennek az a mozgatórugója, hogy én máshogy gondolom, hogy te nem értesz velem egyet. Mindig is a közös ötletek, az együtt gondolkodás vitte előre az Eddát. Kitalálunk egy csomó olyan dolgot, ami korábban nem létezett az országban - tábor a rajongókkal, unplugged lemez, lírai válogatás. Az utóbbiban nagyon nem hitt a kiadónk, de nem adtuk fel, és végül iszonyatos nagy siker lett. Most

Hatalmas ereje van a zenének, felidéz, összeköt, kifejez. Táplálkozom az új élményekből, de attól még rockot játszom. És fordítva: az Edda az életem, de azért még nem zárkózom el egy csomó minden mástól, legfeljebb nem jut rájuk időm a koncertek miatt. De májusban mutatkozik be egy új táncdarab az Experidance társulatnál, annak én írtam a zenéjét, én voltam a zenei rendezője. Ez például egy ismeretlen terület a számomra, és nagyon élvezem az újat, a progresszív dolgokat.

- Van ennek köze ahhoz, hogy elektromos autóval jársz?

- Azt gondolom, feltétlenül. Az egész még valamikor két éve kezdődött, amikor egy barátom segítségével napelemekkel borítottuk be a házunk tetejét. Huszon-négy panel van fent, az egész éves villanyszámlám

a legjobban élvezek, hozzá a katalógusban ígért hatótávolságot. Próbáltak heccelni a barátaim, hogy biztos túlzás az a 210 kilométer, de nézd meg, lefotóztam: most 195 kilométert ír, és ezt hozza is. Nyáron, amikor melegebb lesz, meglesz a kétszáz.

- Egy rockert inkább képzelne el egy V8-as nagy vasban az ember, mint egy elektromos városi autóban...

- Mi az, hogy városi? Elmegyek vele akár vidékre is, bírja - tudom, mert már csináltam. Pedig van a családban egy másik Kia is, egy Sorento. Kipróbáltam, lenyűgöző, hogy mindent tud, amit pár éve még csak a luxusautóktól kapott meg az ember, de én ugyan ki nem szállok a Soulból. Egyébként jól érzed, az elmúlt hét évben egy bőhöm nagy német limuzinnal jártam. Imádtam, azt hittem, az életem autója. Hát nem az volt.

Tradicionális
koreai patikaSzárított
gyógynövények

Kézakupunktúra

Az egészség tudománya

A koreai medicina ma már világszerte ismert, bár ismertsége talán elmarad a kínai orvostudomány mögött, amellyel a mai napig mintegy 80 százalékban közösséget vállal annak ellenére, hogy a két irányzat fejlődése több mint ezer éve különvált.

A koreai gyógyászat egyik egyedülálló jellemzője az ember tipologizálása, méghozzá a jin és jang filozófiája mentén. A Sasang rendszerében megállapított négy fő típus eltérő higiéniai, egészségügyi, pszichológiai és személyiségi jellemzőkkel bír, mindegyikhez más és más a testalkat és szervi működés (valamint egyedi gyógy mód) rendelhető, de akár az egyén szakmai és szociális alkalmassága is meghatározható a tüdő, a máj, a lép és a vese egymáshoz viszonyított dominanciáiból. A Taeyang-in (erős tüdő, gyenge máj) típushoz tartozó személyek például megbízhatók, büszkék és motiváltak, akik kiváló kutatókká válhatnak, ellenben önfejűségük miatt nem valami remek társasági emberek. Hajlamosak a szembetegségekre és emésztési rendellenességekre, jól tesz nekik az egres, a hajdina, a birsalma. Mint az összes távol-keleti orvoslás, a koreai hagyományok is az emberi szervezeten belül, a szellem és a

A Gyeongdong piac Korea legnagyobb és leghíresebb gyógynövénypiaca, ahol több mint ezer üzlet várja a gyógyulni, gyógyítani vágyókat

test kapcsolatában fennálló harmónia, az ember és környezete közötti egyensúly hiányát, megbomlását tekintik minden betegség okának. A gyógyítás folyamata ebből adódóan nem a kórokozótól való mentesítésre, hanem az egyensúlyi állapotnak a helyreállítására törekszik. Ebben kulcsfontosságú szerep jut a gyógynövényeknek. Ezekre a nyugati kultúrák étrendkiegészítőként tekintenek, ám a koreai (és általában a keleti) szemlélet szerint az emberi szervezettel azonos kémiai összetételük révén az immunrendszer erősítésének leghatásosabb eszközei. Az emberi szervezet azonban nemcsak szerves része, de leképezése is a globális természetnek, egyfajta mikro-univerzum, amelynek miniatűrje aztán az egyes testrészekben újfent megjelenik. Ez a szemlélet adja az alapját az akupunktúrás kezelések egyedi, koreai válfajának, amely a kézfej, a tenyér megfelelő pontjaira gyakorolt nyomással (akár hagyományos tű használata nélkül, speciális nyomástapaszkodással) állítja helyre a testrészek, a szervek működési harmóniáját. Nem mellékesen ezek a módszerek gyakran esztétikai hibák korrigálására, illetve az azokat kiváltó okok semlegesí-

Amikor az UNESCO 2009-ben első orvosi könyvként felvette a Világemlékezet listájára a Dongui Bogamot, a nagy Seonjo király udvari orvosa által az 1600-as években összeállított egészségügyi enciklopédiát, hirtelen az egész világ tudomást szerzett a koreai orvoslás művészetéről.

tésére is alkalmasak, így alkalmazásukkal kiválthatók a kisebb plasztikai műtétek. Ahol nem segít a tű, segít a moxa, tartja a régi mondás a tradicionális keleti gyógyászat másik fontos módszeréről: itt lassan égő fekete ürmöt helyeznek el a test bizonyos pontjainak a közelében. A gyakran akupunktúrával kombinálva alkalmazott eljárás több ezer éves hagyományokkal rendelkezik, és bár hatásosságát a nyugati medicina statisztikai módszerei még nem igazolták, igen elterjedtnek mondható. A fentiekben említettek nem egymást kizárva, hanem támogatva vannak jelen a koreai orvoslásban. Léteznek például olyan intézmények, ahol a tüdő egészségének gyógynövényekkel történő erősítésével segítik elő a kórosan kis termetű páciensek növekedését – a belső szervek ugyanis egymásra is hatást gyakorolnak, és ezen keresztül a szervezet egészének működését befolyásolják. A bevezetőben említett, tizenöt évnyi munkával összeállított Dongui Bogam a kor legfontosabb egészségügyi dokumentuma volt, amely nemcsak Koreában, de Kínában és Japánban is meghatározta az orvostudomány további fejlődését. Hasonló feladatot vállalt

magára Korea napjainkban. 2010-ben világkiállítást rendeztek, ahol a látogatók megismerkedhettek a keleti gyógyítás művészetének múltjával, jelenével és jövőjével. Ahogy Koreában az élet minden területén megférnek egymás mellett a hagyományok és a modern technológiák, úgy a tradicionális orvostudomány sem tagadja meg a fejlett műszaki megoldások használatát: a négy fő embertípus megállapításánál például gyakran alkalmaznak digitális arcelemző berendezéseket, a gyógyítás alapjának számító, részletes elbeszélgetés során gyűjtött információkat pedig különleges szoftverek segítenek feldolgozni. A koreai medicina jövője szempontjából azonban mindennél fontosabb, hogy következetesen és integráltan intézményesítették azt. Az egyetemeken a nyugati és kínai orvostudományokkal ötvözve oktatják a leendő orvosokat, a koreai kórházakban pedig 2011 óta mindkét irányban megtörtént a nyitás: a nyugati stílusú intézmények számára engedélyezték a klasszikus koreai osztályok nyitását, és fordítva, így egyedülálló módon egyesítve a két medicinális kultúra tudásanyagának és tapasztalatának legjavát.



Hozza a formáját

A Kia több szegmensben szinte egy időben indított offenzívát a 2000-es évek elején, s ezzel alaposan meg is lepte a piacot. A Sportage/Sorento igazi telitalálat volt, de a Carens, a Carnival, a Rio és természetesen a Picanto is beváltotta a hozzá fűzött reményeket. Az utóbbi típussal egy számára addig jobbára ismeretlen osztályba, a városi minik közé merészkedett a Kia, de a siker nem maradt el. Ehhez kellett a remekül eltalált forma, amely a családanyák mellett a fiatalabb generációk és az idősebb vevők ízlésének is megfelelt. Már az eredeti, 2003-ban bemutatott változat is vonzóra sikeredett, ugyanakkor ovális első fényszóróival, áttervezett lökhárítóival és hátsó lámpáival még nagyobbat üt a 2007-ben megfiatalított kivitel, amilyen tesztautónk is. A városi modelleket kis külső méretek jellemzik, hogy a lehető legkönnyebben lehessen velük manőverezni a szűk utcákban. A Picanto hossza mindössze 3535 mm, szélessége pedig 1595 mm, ám ha valakit úgy ültetnek bele, hogy nem tudja, milyen autóval hozta össze a szerencséje, könnyen azt hiheti, eggyel nagyobb kategóriájú modellben ül. A vezető igazán kényelmesen el tud helyezkedni, a középkonzol sem vesz el sok helyet a térből. Az újszerű állapotú műanyagok ízlésesek, a tartós szövetkárpit szintűgy, a közel 100 ezer kilométeres futásteljesítmény nyomai

Divatos forma, átlátható, jól tájékoztató -tükrökkel és nagy ablakfelületekkel kialakított karosszéria

sehol sem látszanak. Tengelytávja kifejezetten nagy, 2370 mm, ennek ismeretében nem meglepő, hogy a második sorban sem kell kuporogni, két magasabb utas is jól elfér egymás mögött, s a hátul ülők fejtere sem szűkös. Dicséretesen sok rakodóhelyet találunk magunk körül, az első ajtók zsebei, a kesztyűtartó, a műszerfal polcai, a középkonzol palacktartói sok kacatot, úti cuccot elnyelnek. A széles és kellően magasra nyíló ötödik ajtó alatt szépen kárpitozott, 157 literes teret találunk, aki többre vágyik, annak csak le kell döntenie az osztott, ülőlappal együtt előre buktatható hátsó támlákat; a 882 literes teljes kapacitás több kompakt kategóriást is megsejgyenít.

Ez a Picanto-sorozat kétféle benzinmotorral készült, az erősebbik hajtotta a kipróbált példányt. Kifejezetten halk az 1,1 l-es, 65 lóerős (97 Nm) négyhengeres, ráadásul alapjáraton teljesen rezzenéstelenül dolgozik. Fürge vele az alig több mint 900 kilós autó, 1500/perc fordulatról lelkesen gyorsul, a precíz és könnyen kapcsolható ötfokozatú váltóval élvezet együttműködni. Példamutatóan spórolós a motor, vegyes üzemben megelégszik 4,9 l/100 km benzinnel. Háromfordulatos volánjával direkt az irányítás, örömteli a kis, 9,4 m-es fordulókör, a példás egyenesfutás és a komfortos rugózás.

Városi kisautó is lehet teljes értékű társ a hétköznapiakban. A tartós és olcsón fenntartható Picanto a legjobb példa erre.



Kellemes fogású az állítható magasságú bőrkormány, remekül tájékoztató a nem túlbonyolított műszerfal. Egyszerű kezelni a hűtés-fűtés rendszert

Dupla padlós a széles nyílású raktér. Ma már ritka, hogy az ülőlapp is döntethető, pedig így sokkal jobban kihasználható a tér



Optimális oldaltartású, hosszú távon is kényelmes fotelek elől, a vezetőoldalon magasságállítással. Mindenféle testalkattal könnyű megtalálni az ideális vezetési pozíciót



Viszi a prímét

Az eddigi Sportage szériák világszerte lenyűgözték a vásárlókat és a szakembereket is. Minden esély megvan arra, hogy az újdonság elődei sikereit is túlszárnyalja.

Az utóbbi években úgy tűnt, nem tud mellényúlni a neves német designer, Peter Schreyer vezette formatervezési csapat. Egyre-másra jöttek ki az izgalmas, egyedi és vonzó karosszériák, és a nagyközönség visszajelzései mindig igazolták is, a Kia frankfurti tervezőközpontjának munkatársai jó úton járnak. Az új Sportage esetében megint csak sikerült a majdnem lehetetlen: az egyre terebélyesebb SUV kategóriában különlegeset alkottak. Akár az erőt sugárzó orr felől közelítünk az autóhoz, akár a lendületes oldalvonalat vagy a sportos fart nézzük, mindenhol sugárzik a jól átgondoltság és a tudatos tervezői filozófia. Karakteres

és egyedi az új Sportage, és ez – ismerve a vásárlói preferenciákat – már önmagában fél siker.

Ez már a típus negyedik generációja, az 1993-as első, majd a 2004-ben bemutatott második és a 2010-ben debütált harmadik szériával sikerült olyan imázst felépíteni, amely kevés autógyártónak adatik meg ebben az osztályban. Az újdonság pedig mindent megkapott, hogy a több mint húsz esztendőn át tartó sikereket továbbvigye. A formáról már elmondtuk a legfontosabbakat néhány mondatot a technika is érdekelt. Az új generációhoz az elődmodellnél megismert padlólemez vették alapul, ám azt a mai biztonsági és

Nagyon vagány lett az új orr, semmi mással nem lehet összetéveszteni az új Sportage-et. Adaptív xenon fényszórói meggyőzően világítanak, és kapható hozzá automata beparkolórendszer is

kényelmi szempontokat figyelembe véve alaposan áttervezték. Természetesen lényeges átalakításokkal finomítottak az elől MacPherson-, hátul független, több lengőkaros rendszerű futóművön, az elektromechanikus szervokormányon és a négytárcsás fékrendszeren is.

A szabaidőautós jellegnek megfelelően magasan fut az utastér padlója, a tágas ajtók széles bejáratot nyitnak, előre és hátra is nagyon könnyű beülni. Igazán mutatós műszerfallal nézhetnek szembe az utasok, első osztályú, szép felületű, zömmel puha anyagok, precíz illesztések, kisebb-nagyobb ötletes rakodóhelyek és kacattartók jellemzik a pultot. A formatervezők nemcsak a látványra, a kezelhetőségre is figyeltek.

Egyszerű együtt élni az új kormánykapcsolókkal, az audiorendszer és a navigáció adatait, valamint a különféle alkalmazásokat is megjelenítő 8 colos központi kijelzővel vagy éppen az átgondolt rendben elhelyezett fűtés-klíma kezelőszervekkel.

Rengeteg a hely elől és hátul is, a panoráma napfénytetővel együtt is igazán szellős a fejtér. Bizonyára örömmel veszik a hosszabb lábúak, hogy nyoma sincs széles középkonzolnak. Főúri kényelműek a kellően hatásos oldaltartású, elektromos állítású első ülések, a puha középső kartámaszon jó pihentetni a könyököt. A hátsó sor is teljes értékű, azaz három felnőtt sem panaszkodhat itt helyhiányra. Dicséretes, hogy a négykerékajtás ellenére csaknem teljesen sík a hátsó sor padlója. A hátul ülők kényelmét növeli a középső kartámasz, továbbá, hogy az üléstámlák dőlésszöge változtatható, külön szellőzőrostélyokból érkezik ide a klimatizált levegő és a két szélső helyhez fűtés is jár. Elöl és hátul egyaránt tágas ajtózsebekbe lehet elrejteni az úti holmikat, és több pohártartó is szolgálja az utasokat.



Figyelemreméltó, hogy a tágas utastér mögött még egy akkora csomagtartó is maradt, amekkorát családi kombiknál szoktunk meg. Alaphelyzetben 503 litert (szükségpótkerékkel: 491 l-t) lehet megtölteni a nagyméretű ötödik ajtó nyílásán keresztül, ám ha lehajtuk az osztott üléstámlákat, 1330 liternyi feneketlen bendőbe zsúfolhatjuk a poggyászt.

Kétféle benzines és háromféle turbódízel alkotja a motorpalettát, mindkét a legerősebb a tesztautót is hajtó 2,0 l-es, 185 lóerős, közös csöves, turbós gázolajos. Tulajdonágai alapján megérdemli, hogy szuperlatívuszokban beszéljünk róla. Egyrészt, mert bivalyerős, 400 Nm csúcsmomatékának köszönhetően nem ismer kompromisszumot, már 1300/perctől meggyőző erővel ragadja meg az autót, és nagy lelkesedéssel gyorsít akár a leszabályozásig is. Másrészt, mert nagyon kifinomult, menet közben alig hallani, álló helyzetben is némán, rezgés nélkül jár. Harmadrészt étvágya miatt érdemi meg a dicséretet, hiszen a 6,3 l/100 km-es átlagfogyasztással nyugodtan

Az elődtől átörökölt jellegzetes tetővonal sportos karaktert kölcsönöz. A hátsó lámpák LED-ekkel világítanak, a méretes ötödik ajtó motorosan is nyitható-zárható. Egyenesen keskenyek a lemezillesztések, szépen záródnak az ajtók

nevezhetjük aszkétának. És ez annak tudatában különösen figyelemreméltó, hogy a 185 LE-s motorhoz alapra jár a Kia intelligens 4WD összerakékhajtása. Ez jóval több mint egyszerű automatikus rendszer, mert külön kapcsolóval fixre is zárhatjuk a tengelyek közötti nyomatékelosztást. Lejtmenetvezérlőre is támaszkodhatunk, ha dombról lefelé ereszkedünk a 175 mm-es hasmagasságú, azaz könnyű terepen is nagyszerűen helytálló autóval.

Alapra jár ehhez a kivitelhez a hatfokozatú, bolygóműves automatikus sebességváltó, ami éppen úgy dolgozik, ahogy az ember elvárja: nagyon finoman, de határozottan és a helyzethez igazodó módon lépked fel, s vissza fokozatról fokozatra, és lejtőn lefelé is tudja a dolgát, nem engedi leesni a motor fordulatszámát, így motorfékkel segíti a lassítást. Élmeny az irányítás a precíz, kiváló visszajelzéseket adó, jó rásegítéssel operáló szervokormánygal, minden körülmények között ügyes a zajtalanul dolgozó futómű, ráadásul a sportosra hangolt rugózást is sikerült úgy beállítani, hogy nem rázza ki az ember lelkét. Nem lehet

panaszunk a négytárcsás, tartós strapát is bíró fékrendszerre, és példamutató a zajszigetelés.

Rengetegféle okos kényelmi és biztonsági extrával felvértezték a Sportage-et, utóbbiak közül feltétlenül kiemelendő a sávtartó asszisztens: ez apró kormánykorrekciókkal tartja a sávban az autót, ha a sofőr nem, vagy nem kellő mértékben reagál, akár egyenes menetben, akár kanyarban. Ha már nincs módja beavatkozni, erős sípolással téríti észhez a vezetőt.

De meggyőző a távtartós tempomat és az azzal kombinált gyalogosfelismerésre képes vészfékezőrendszer is, és jól segíti a sávváltást a holtérfigyelő.



Jó ránézni a kiváló színvonalú anyagokból összeállított műszerfalra. Egyszerűen kiismerhető a fedélzeti rendszer 8 color központi kijelzője, és a hűtés-fűtés kapcsolóival is könnyen boldogul az ember. A kategóriájában abszolút újdonság a vezeték nélküli mobiltelefon-töltő

Az új Sportage előbb bemutatott valamennyi tulajdonságával meggyőzi az embert, de van még egy adu ásza. Ez pedig az ár, és Magyarországon bizony sokszor ez döntő érv egy autó mellett vagy éppen ellene. A legolcsóbb négykerék-hajtásos, automata Sportage-et már 7,6 millió forintért haza lehet vinni, de a kipróbált, GT Line kivitellű csúcsmo-
dell ára is alig lépi túl a 11 millió határt. Nem kérdés, hogy ár-érték arányban alig akad vele egy lapon említhető típus.

Telitalálát a kétliteres dízel, a 185 lovas motor nemcsak dinamikussá teszi az autót, de takarékosan is bánik a gázolajjal. A zajszigetelés hatásos, menet közben alig hallható a négyhengeres

Hosszú távon sem fáradnak el az utasok az első, elektromosan állítható, hűthető és fűthető bőrfotelekben. Vezetőoldali deréktámasz és puha középső kartámasz is kényeztet



Egy karhúzás, és pozíciót váltanak, vagy éppen teljesen lefekszenek a hátsó támlák. A második sorban sem kell nélkülözni az ülésfűtést, az elektromos készülékekhez pedig USB- és 12V-os csatlakozót is kialakítottak





Igényes ajtóburkolatok, elől-hátul hasznos zsebek és puha könyöklők szolgálják ki az utasokat



Alaphelyzetben is óriási, 503 literes a csomag-tartó, egykor csak kombi modelleknél számíthat-tunk ekkora kofferre. Az ötödik ajtót elektro-motor nyitja-zárja, a raktérnyílás kellően széles és magas



Egy-egy mozdulat, és ledőlnek az 60:40 arány-ban osztott hátsó ülés-támlák. Könnyű pakolni a több mint 1,3 köb-méteres térbe, a raktér-padló alatt szükségpót-keréknek is jut hely



A könyöklő előtt sorako-zik többek között a köz-ponti diffizár kapcsolója, a lejtmenetvezérlő és az automata beparkoló-rendszer gombja. Tágasak a rekeszek, kényelmes a könyöklő

Műszaki adatok

Motor, erőátvitel

Soros, négyhengeres, közös csöves, turbódízelmotor, elől keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely, hengerenként négy szelep. Hatfokozatú bolygóműves automataváltó, fixre zárható, automatikus összerékhajtás. Hengerűrtartalom: 1995 cm³. Furat x löket: 84,0 x 90,0 mm. Teljesítmény 185 LE/136 kW (4000/perc fordulaton). Nyomaték: 400 Nm (1750–2750/perc fordulaton).

Karosszéria, futómű

Ötajtós, ötüléses, önfordó acélkarosszéria. Elöl MacPherson-, hátul összetett lengőkarokból álló független felfüggesztés. Elöl-hátul tárcsafékek, ESP. 2,71 fordulatos, fogasléc, elektromechanikus rásegítésű szervokormány.

Méretetek

Hosszúság x szélesség x magasság: 4480 x 1855 x 1645 mm.
Tengelytáv: 2670 mm.
Csomagter: 503–1330 l.
Gumiméret: 245/45 R19.

Menetteljesítmények

Végsebesség: 201 km/óra.
Gyorsulás (0–100 km/h): 9,5 s.
Fogyasztás (vegyes): 6,3 l/100 km.
CO₂: 166 g/km.

Tuning: Kia Forte Koup Mud Bogger

A SEMA kiállításon nincsenek tabuk, ezt a sárdagonyázóvá alakított Forte Koup is bizonyítja.

DAGONYÁZÓ

Las Vegas, a nevadai kaszinóváros ad otthont az évente megrendezett, rangos Specialty Equipment Market Association (SEMA) kiállításnak, ahol mindent szabad, sőt kötelező elkövetni a profi autóépítés műfajában. Egyedi kreációk, meglepő fényszínek, különleges belsők, brutális erejű motorok – Észak-Amerikában itt is első a látvány! A Kia Motors America (KMA) rendszeres résztvevő, legutóbb három autóval kápráztatta el a közönséget. A speciális felfüggesztéssel felszerelt, komoly terepjáróvá alakított PacWest Adventure Sorento és a négyajtós kabrióvá átalakított, 245 LE-s turbómotorral hajtott A1A Optima mellett a Mud Bogger a vezetés élményét és a szabadságot jelképezi. A működőképes tanulmány alapja a Forte Koup. A 2014-es és 2015-ös versenyszezonban a KMA ezzel a típussal győzött a Pirelli World Challenge Touring Car A-osztályában, megszerezve az összetett bajnoki címet. Az utcai autót négyhengeres, közvetlen befecskendezéses (GDI), 1,6-os turbós (201 LE, 265 Nm) vagy 2,0 l-es szívó (173 LE, 208 Nm) benzínmotor viszi, a Mud Bogger a kisebb, de erősebb, nyomatéko-sabb erőforrást kapta hatfokozatú kézi váltóval, drasztikus – többek

között a tetején középen kivágott – karosszériaátalakítással. A tengelytáv maradt 2700 mm, de a megnövelt nyomtávok miatt kiszélesítették a sárvédőket. A felfüggesztéssel 102 mm-rel megemelték a karosszériát, hogy elférjenek a 71 cm átmérőjű (28 colos) terepgumis felni. Az utastérbe egyszerű, versenyautós hangulatú kárpitok kerültek (ajtóborítás, műszerfal), az Alcantara huzatú ralikormány és a kék biztonsági öves, piros versenyülés olasz Sparco-termék, a biztonságról fehérre festett, egyedi bukókeret gondoskodik. Az infotainment rendszer kijelzőjét eltávolították a középkonzolról, helyére kiegészítő műszereket szereltek. A számottevően könnyebbé tett felépítménnyel, a puha talajba belemarni képes bütykös gumikkal és az erős turbómotorral a Forte Koup Mud Bogger vezetése intenzív élmény! A hétköznapi modellből egy csapásra komoly terepjáró lett, a versenyülések gyors kanyarokban is remekül tartanak, a nyitott karosszéria pedig nem tompítja a sportkipufogó hangját. Az autó sorozatgyártásba nem kerül, de vélhetően feltűnik majd a Kia Motors America egyéb rendezvényein is.

Jelentős a hasmagasság, terepen nem akad fenn egyhamar az átalakított Forte Koup. A két kipufogócsövet a hátsó kerék mögött, a jobb oldalon vezették ki

Sparco-kormány, alumínium pedálok, egyedi váltómárka és extra műszerek a középkonzolon

Kárpit helyett speciális szigetelőanyaggal vonták be belülről a karosszériát. A hátsó üléseket kiszerezték, az elsőket lecserélték. A bukócső egyedi





Varga Tamás játékosként mindent elért, ami egy vízilabdázónak megadatik, aktív pályafutása után pedig a lehető legkeményebb fába vágta a fejszét. A Debreceni VSE vezetőedzőjével céljairól, álmairól beszélgettünk.

Hálátlan, de csodálatos kihívás

– Nehéz ma Magyarországon vidékről vízilabdázni?

– Nagyon nehéz. Ez persze nem volt újdonság számomra. Szolnoki vagyok, de 19 éves koromtól Budapesten játszottam, ott váltam azzá a játékosná, aki Európa-kupát nyert, magyar bajnok tudott lenni, válogatottként kijutott az olimpiára. A vízilabda mindig is fővároscentrikus volt Magyarországon. Mostanában vannak kísérletek arra, hogy a vidék is megerősödjön. Lehet persze csodákat művelni, erre is akad példa, de rengeteg munka, pénz és idő kell a sikerhez.

– Meljiből hogy állnak?

– Amikor Debrecenbe kerültem, pontosabban játékosból edzővé léptem elő, komoly büdzsé állt rendelkezésünkre. Hatodikak lettünk az országos bajnokságban, tele voltunk válogatott játékosokkal. Utána vissza kellett venni a költségvetésből, hogy stabilan, hosszú távon működ-hessünk tovább. Azóta is ezzel a kiszámítható pénzkeret-tel dolgozunk, így ha fokozatosan is, de biztosított a fejlődés. Ugyanakkor a pénz önmagában nem elég. Magyarországon a vidéki klubok közül kevésnek van meg az a presztízse, mint a nagy fővárosi csapatoknak. Tavaly hosszasan tárgyaltunk egy élvonalbeli játékosal, hajlott rá, hogy Debrecenbe jön. Aztán egy pesti klub megaján-lotta neki ugyanazt a pénzt, és inkább azt fogadta el, mert más a rang, mások a lehetőségek. De itt is vannak kivételek, például Lévai Marcit, Szőke Szabolcsot sikerült ide csábítanunk Budapestről, ők is azt az egészséges kihívást látják ebben, mint én. Ugyanez a kérdés az edzőkkel, most is tárgyalásokat folytatunk első vonalbeli emberekkel.

– Mi a helyzet az utánpótlással?

– Hosszú távon természetesen ez jelenti az igazi megol-dást, és ezen a téren biztatóan alakulnak a dolgok. A gyerekek voltak már bajnokok, serdülőink erősek, vannak közöttük válogatottak, edzőt is szereztünk a válogatott-ból. De a tizenhat évesek közül egy valakit tudnék mondani, aki egy éven belül játszhat a felnőtteknél, a többiek-nél három-négy év, mire beérnek. Ez nem debre-ceni sajátosság, annak idején egymagam nevelődtem ki a korosztályomból Szolnokról, de edzőként tisztában kell lenni azzal, hogy utánpótlásból sokáig tart felnőtt csapa-tot nevelni. A fővárosi kluboknál évtizedek óta működik ez a rendszer, ezt a hiányt nem lehet egyik napról a másikra ledolgozni. Amikor elvállaltam a vezetőedzői posztot, megmondtam, hogy legalább tíz évre van szükségem ahhoz, hogy szabad szemmel is látható eredményeket érjünk el.

– Kinek lesz nehezebb ez az évtized: önnek vagy a klubvezetésnek?

– Hatalmas szerencsém van, mert a DVSE elnöke és a városvezetés egyaránt teljes bizalmat szavazott, szabad kezét adott nekem, hisznek bennünk, nem türelmetlen-kednek. Engedik, hogy a saját szakmai elképzelésem szerint haladjunk, van terem a kísérletezésre, nincs teljesít-ménykényszer. Mi pedig megháláljuk ezt a bizalmat. Már most lehet látni, hogy amit ígértem, lépésről lépésre beigazolódik, úgy rajzolódna ki a dolgok, ahogy elkép-zeltem. Személyes kihívásnak tekintem ezt a munkát: válogatott játékosként, olimpiai bajnokként bizonyí-tani szeretném, elsősorban magam előtt, hogy edzőként is megállom a helyem. Rövid távon persze hálátlan ez a munka, de mi nem rövid távban gondolkodunk.

– Akkor átfoglalmazom a korábbi kérdésemet: milyen ma Debrecenben vízilabdázni?

– Nagyszerű dolog. A városvezetés kifejezetten sport-barát, a DVSE szurkolótáborra pedig, bizton állíthatom, a leglelkesebb az egész országban. Toronymagasan a legma-gasabb nézőszámokkal játszunk a bajnokságban, egy-egy rangadón sincsenek annyian, mint nálunk a mér-közéseken. Az infrastruktúra első osztályú, gyönyörű az uszoda, maga a város pedig nagyon élhető, fejlődik, pörög.

– Csak én látok párhuzamot a szakmai döntései és az autó-választása között?

– Ebbe még nem gondoltam bele, de lehet benne valami. Éveken át jártam nagy, drága kocsikkal, de megváltoztak a prioritások. Gyerekeket nevelünk, házat vásároltunk, így ésszerűbb megoldást kerestem. A régi szokásokat persze nehéz levetkőzni, a többmárkás OMP Autóháznál automatikusan fordultam a luxusautók felé, de aztán azon kaptam magamat, hogy a Kiákat latolgom. Egy ismerősöm ódákat zengett a megbízhatóságukról. Az új

generációs modellek ugyanazokat a funkciókat kínálják, mint a prémium márkák, de töredékáron, a műszaki tartalom, a komfort, a kényelem is mind a Kia mellett szólt. Különösen ez utóbbi nagy szó, az én két méter fölötti alkatommal egy kezemen meg tudom számolni azokat az autókat, amiben komfortosan elférek. Ha a DVSE végül elérheti azt, amit a Kia véghezvitt az autó-iparban, maradéktalanul elégedett leszek.

Az OMP Autóház és a vízilabda

Varga Tamás, a vízilabda és Debrecen kapcso-latában fontos, személyes szerephez jutott a Kia is, az OMP Autóház Kft. révén. Az együtt-működés hátteréről Orbán Andrást, a kereske-dés tulajdonosát kérdeztük:

„Debrecenben születtem 62 éve, gyermekeink, akik ma már a családi vállalkozásban dolgoznak, óvodásként kezdtek versenyszerűen úszni, tizenéves korukig szinte a vízben éltek. A városban az utóbbi években rendkívüli intenzitással indult fejlődésnek a sportélet, így a vízilabda is. Varga Tamással egy véletlen kapcsán ismerkedtünk meg, a kölcsönös szimpátiából gyorsan kialakult bennünk a sportág támogatásának az igénye. Öt márkát, köztük egy európai prémium márkát képviselünk, és Tamás a Kia mellett döntött, mindannyiunk legnagyobb öröme. Szeretnénk, ha sokáig ilyen kiváló sportoló dolgozhatna a városi vízilabdasport élén, ehhez büszkén adjuk a nevünket és támogatásunkat.”

Segíteni, ahol tudunk

„A magyar pólós társadalom egészséges, szerethető. Egy nagy család vagyunk, ahol igyekszünk nem egymás ellen, hanem egymá-sért dolgozni. Ez nemcsak a sportágon belül érvényes, hanem példás összefogással a rászorulókon is tudunk segíteni. Személyes elhivatottságot érzek, hogy a hátrányos helyzetűeket, betegeket, árvákat, fogyatéko-sokat támogassam, és ebben partnerre találtam klubunk elnökében. Ahol csak tehetjük, segítjük az életüket – olykor jótékonyági árveréssel, máskor azzal, hogy a játékosok elmennek beszélgetni, barátkozni a fiatalokkal. Amíg erőmből telik, igyekszem adni azoknak, akiknek kevesebb jutott.”

Értünk hozzá

Akár kisebb karbantartásról, akár komolyabb javítással járó beavatkozásról vagy éppen karosszériás munkákról van szó, legjobb, ha a márkaszervizekre bízunk az autót.



Az autóhoz legmegfelelőbb szerszámokkal, eszközökkel folyik a karbantartás a márkaszervizekben



A futómű ellenőrzése kiemelten fontos feladat, a rossz magyar utak miatt egy újszerű autónál is előfordulhatnak nem várt elállítódások, kopások; ha ezekkel nem foglalkozunk, komolyan romolhat a menetbiztonság



Nagyon sok kellemetlen, valós eseményeken alapuló történet kering az interneten elrontott motorokról, rosszul helyreállított futóművekről, megbénított elektromos rendszerekről. A sztorik közös pontja, hogy olyan valaki nyúlt a speciális hozzáértést igénylő autóhoz, aki legfeljebb a sok évtizeddel ezelőtti technikákhoz értett, vagy még azokhoz sem. Életek múlhatnak azon, ha valamit helytelenül, szándékosan vagy akaratlanul rosszul szerelnek össze. A Kia, mint a dél-koreai ipar egyik legfontosabb szereplője, hosszú évtizedek óta alakítja, formálja, fejleszti az autógyártásban alkalmazott megoldásokat, és ugyanígy fejleszti szervizeit, javítási technológiáit. Mindenkinek érdemes belegondolnia

abba, hogy vajon melyik az a hely, ahol biztosan minden apró részletét ismerik az autójának? Ez nem lehet más, mint a gyár által kiadott technológia birtokosa (a márkaszervíz), ahol a gyári felkészítő tréningeken, továbbképzéseken részt vevő szerelő (azaz a megfelelő szakember) nyúl az autóhoz. Természetes, hogy amikor a Kia megbíz egy vállalkozást és annak szakembergárdáját azzal, hogy vállalja el a Kia-logós autók szervizelését, alaposan feltérképezi a körülményeket, és vissza-visszatérő módon rendszeresen ellenőrzi is a munkák minőségét, hogy ne fordulhasson elő olyan magatartás, amelynek köszönhetően bárki is csalódottan távozik a szervizből. A javítási díjak sarkalatos pontot jelen-

Van még egy nagyon lényeges kérdés, ez pedig a jótállás. A Kia Motors nem véletlenül vállal 7 éves vagy 150 ezer kilométeres általános garanciát, és szavatol 12 évig az átrozdásodás ellen. Maximálisan megbízik a termék minőségében, ám a hibamentes működést csak úgy lehet hosszú távon fenntartani, ha a gyár által előírt feltételeknek megfelelően zajlik a karbantartás, javítás – legyen szó a kopó-forgó alkatrészekről, a belső felszerelésekről vagy éppen a karosszériáról. Mindez csak a márkaszervizekben biztosított. Azzal is gyakran érvelnek az autótulajdonosok, hogy egy-egy régebbi, 7-10 éves, sokat futott autónál már nincs szükség a legjobb minőségű alkatrészekre, olajra, és persze nem igénylik azt a

műhely gondoskodik a szakszerű, hosszú élettartamot garantáló tárolásról.

Mostanában aktuális a nyári vakáció előtti felkészítés. Ennek nemcsak az autó műszaki átnézése, az esetleges hibák feltárása és kijavítása a része, de ilyenkor érdemes elvégeztetni – minden esztendőben legalább egyszer – a klímaberendezés tisztítását, valamint a pollenszűrő cseréjét is. Utóbbiak nemcsak azért fontosak, hogy a nyáron nélkülözhetetlen hűtőrendszer megfelelően működjön, hanem azért is, hogy a különféle, a légkondicionálásban megtelepedni képes gombák és baktériumok okozta légúti betegségeket elkerülhessük.

Ínycsiklandó

Íme, egy kis koreai gasztrókultúra és egy könnyen elkészíthető, ízletes fogás.

Egy szokásos koreai étkezés a következő fogásokból áll: párolt rizs, forró leves, kimchi és számos húsetél és/vagy zöldségköret, valamint az étkezés utáni frissítő gyümölcs. A szezonálisan termő zöldségeket a főszezonban frissen, szezonon kívül pedig szárított vagy tartósított formában használják fel.

Egy átlagos koreai család egy szokásos étkezés alkalmával három vagy négy kisebb fogást fogyaszt rizszel, levestel és kimchivel. Amikor egy család vendégeket fogad valamilyen különleges alkalomból, például esküvői vagy születésnap ünnepségre, egy tucatszámú vagy még több különböző fajtájú ízletes ételt szolgáltatnak fel a szezonnak megfelelően. Ezenkívül minden alkalomra meghatározott asztalterítési mód létezik: így például különleges módon rendezik el az ételeket újévkor, a holdfeszítival napjára, a gyermek első születésnapjára, az ősökről való megemlékezés napjára, a menyasszonyi ajándék átadásának napjára, illetve az italfogyasztás alkalmával.

Koreában az ételeket az étkezés résztvevői általában megosztják egymással. Mindenkinek van saját rizses és leveses csészéje, más fogásokat viszont közös tállakból fogyasztanak. A főétel és a köret a felszolgált mennyiségben különbözik egymástól. Étkezéskor a köretből kevesebbet, a főételekből nagyobb mennyiséget szolgáltatnak fel; másra nincs is szükség, leszámítva az elmaradhatatlan rizst és a kimchit. Ami a felszolgálást illeti, az összes ételt – a levestől eltekintve – egyszerre tálalják egy földre helyezett alacsony asztalon, amely mellé az étkezés résztvevői letelepednek. A közösen fogyasztott főételeket és köreteket az asztal közepére, a rizst és a levest pedig az asztalnál ülők elé helyezik. Az evéshez evőpálcikát és kanalat használnak. A koreai étrend általában gabonákban és zöldségekben gazdag, így rengeteg rostot tartalmaz, valamint kisebb – de még megfelelő – mennyiségben állati és növényi fehérjéket (tofu, babcsíra, babpaszta, szójaszószt). Ez kalóriaszegény, alacsony zsír- és cukortartalmú étrendet, tehát röviden szólva egy rendkívül egészséges és kiegyensúlyozott táplálkozást eredményez. Az ételek sótartalma kissé magas lehet, ha az elkészítésükhöz nagy mennyiségben használnak szójaszószt. A chili használata tetszőleges, egyéni ízlés kérdése. A koreai étrend folyamatosan változik, de a felépítése alapvetően azonos maradt. A nyugati országokban élők számára ajánlatos megismerkedni ezzel az étrenddel, és a hosszú, egészséges élet érdekében tanácsos az étrendet hasonló elvek szerint kialakítani.



Pirított rizs garnélarákkal



A kész ételhez javasoljuk a készen kapható steakszószt, a ketchupot, vagy a házi édes paradicsomszószt

Hozzávalók (2 személyre)

1½ csésze főtt jázminrizs
10 db közepes garnélarák
½ vöröshagyma
1/3 cukkini
½ kaliforniai piros paprika
2 ek olívaolaj
5 gerezd fokhagyma
2 db tojás
só

A fűszerezéshez:

osztrigaszósz vagy szójaszósz
fehérbor
feketebors
½ ek szezámolaj
½ ek pirított szezámag
steakszósz vagy ketchup

Elkészítés

Készítse elő a nagyméretű, friss garnélákat úgy, hogy eltávolítja a pácélt, de meg hagyja a farokrészt és a második ízületet. A vöröshagymát, cukkinit, paprikát vágja fel kis kockákra

A fokhagymához adja hozzá az 1. pontban előkészített hozzávalókat és pirítsa tovább

A főtt rizs adagot hozzáadva, a zöldségekkel finoman kevergetve kis lángon pirítsa meg a főtt rizst

Amikor alaposan átsültek a zöldségek és a garnélák, adja hozzá a fűszereket

Végül süsse meg a tükörtojást (személyenként egyet)



Próbálja ki, szeressem meg, vigye haza!

Napjainkban az autókölcsönzők szolgáltatásai sok helyzetben a segítségünkre lehetnek. Legyen szó nyaralásról, üzleti útról, esküvőről, szórakozásról, vagy egy exkluzív eseményről, az autóbérlés egyre népszerűbb, mind az üzleti, mind a közéleti szférában.



Szeretne elegánsan érkezni a tárgyalására? Kipróbálni egy Kia modellt, mielőtt a megvásárlása mellett dönt? Vagy csak alternatív megoldást keres? Miért ne választana akkor magas színvonalú szolgáltatást! A SIXT autókölcsönző és mobilitás szolgáltató több, mint 600 autója ötvözi a kényelem, a biztonság, a teljesítmény és az esztétika fogalmait. A flottában kedvező kölcsönzési áron találhatunk prémium modelleket, személygépkocsikat, kis teherautókat, sőt akár limuzinokat is.

A Sixt rent a car büszke arra, hogy flottájában a legújabb KIA modellek széles választéka megtalálható. Próbálja ki a magas gyártási minőséget, a megbízhatóságot, a korszerű és környezetbarát motorokat! Tesztelje a Sixt flottájából a sportos Kia Ceed-et, a kifinomult Kia Optima-t, vagy a városi autózásra kifejlesztett Kia Rio-t.

Ha tényleg az autóbérlés mellett döntenek, ügyfeleink a Sixt foglalási rendszerével időt spórolhatnak. Így nem kell a zsúfolt autószalonban tolongani, hiszen a SIXT applikáció segítségével bárholonnan kiválasztható a bérelni kívánt jármű.

A rövid- és hosszú távú autókölcsönzést úgy alakítottuk ki, hogy azok megfeleljenek a legmagasabb minőségi elvárásoknak. A Sixt megbízhatósági faktorát pedig részben úgy hivatott növelni, hogy külföldi autóbérlésünket intézhetjük akár itthonról is, forintos elszámolással, saját anyanyelvünkön, elkerülve ezzel az esetleges félreértéseket.

Az autókölcsönzés soha nem volt olyan kényelmes, kedvezményes és magas színvonalú, mint amilyen a Sixt Magyarországgal.

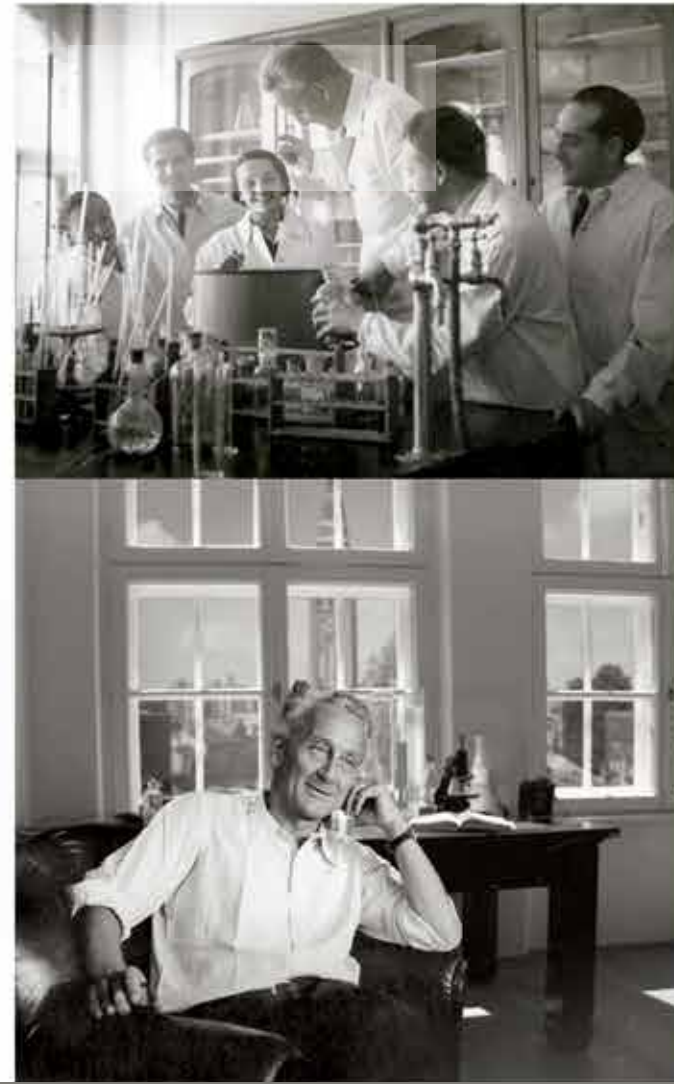


SIXT

Kedvező ajánlatainkért látogasson el honlapunkra! www.sixt.hu

Hazai patika

A Goodwill Pharma Kft.
dinamikusan fejlődő,
kiemelkedő szakmai
háttérrel és
tapasztalattal
rendelkező,
100 százalékban
magyar tulajdonú
gyógyszeripari
vállalkozás.



Szent-Györgyi Albert,
a C-vitamin izolálója,
aki munkájáért
Nobel-díjat kapott.



A magyar gyógyszeripar meghatározó szereplőjeként, a Goodwill Pharma a termékfejlesztés, a forgalmazás és a kereskedelem folyamataiban egyaránt az innovatív megoldások kidolgozására és bevezetésére törekszik. A Goodwill név mára egy cégcsoportot fémjelez, amely az egészségügy számos területén tevékenykedik és kínál újszerű megoldásokat, immár 1997 óta. A vállalat alapvető célkitűzése, hogy a legmagasabb nemzetközi követelményeknek is megfelelő, illetve megfizethető áron forgalmazható készítményeket kínáljon az egészségügy és a betegek számára. Vállalatunk az utóbbi években a gyógyszerforgalmazás mellett egyre nagyobb szerepet tulajdonít a megelőzésnek, így a vényköteles termékek mellett 2012 óta magas hatóanyag tartalmú étrend-kiegészítő termékeket is forgalmaz. A cég üzleti tervei évtizedekre előre szólnak, megalapozott koncepcióval vágunk neki minden egyes évnek, amely alapján a cég termékportfóliója évről évre, termékről termékre, egymásra épül. A Goodwill Pharma olyan készítményekkel foglalkozik, melyek nélkülözhetetlenek az egészség fenntartásához, ezért a válság éveit is könnyed magabiztossággal vészelte át. A régmúlt

Goodwill Pharma Kft. - 100 százalékban magyar tulajdonú, dinamikusan fejlődő gyógyszeripari vállalkozás

Dr. Kardos Mária és Dr. Jójárt Ferenc orvosok, a szegedi vállalat alapítói és tulajdonosai

nagy felfedezései előtt is tisztelgünk. Hazánk Nobel-díjas professzora, Szent-Györgyi Albert munkássága, széleskörű érdeklődése és inspiráló személyisége lelkesít bennünket. A C-vitamint Szent-Györgyi Albert professzor izolálta, amiért 1937-ben a legnagyobb tudományos elismerést, a Nobel-díjat vehette át. Felfedezését megosztotta a világ számos tudósával, jószolgálati nemzetközi szervezetével, amely rendkívüli segítséget jelentett a tudomány fejlődésében és az érre szoruló gyógyításában. Szegediként feladatunknak érezzük, hogy a C-vitamin megkapja az őt megillető nevet, ezért 2014. szeptember 16-án, Szent-Györgyi Albert születésének 121. évfordulóján, sajtó-nyilvános eseményen jelentettük be, hogy a cég tulajdonosai, valamint az örökösök között lévő barátság és bizalom eredményeként, 2014 szeptemberétől a Goodwill Pharma C-vitamin termékeit Szent-Györgyi Albert C-vitamin néven hozzuk forgalomba. Tervezzük, hogy a jövőben a Szent-Györgyi márkával nemzetközi szintre is kilépünk. Ezzel is támogatni szeretnénk a nemzeti örökség részét képező tudományos felfedezést, amely a mai napig meghatározó szerepet tölt be az emberek

vitaminokról alkotott képében. Az innovatív megoldások kidolgozásával egy időben fontos a cég számára, hogy a magyar tudományos értékeket tisztelje, az értékeket gondozza, és azokon tovább dolgozzon. Szent-Györgyi Albert színes személyiségéből adódó, szabad és határok nélküli gondolkodásmódja inspirál bennünket az adományozás területén is. Társaságunk az alapítványon keresztül a Szegedi Tudományegyetem Klinikák Kardiológiai osztályának biztosított már gyógyszeradományt, támogatta a Szegedi Újszülött Életmentő Szolgálat Alapítványt, valamint többgyermekes magyar nagycsaládokat is segített. Szent-Györgyi Albert példamutató élethez viszonyulását és jellemét tükrözi, hogy a C-vitamin felfedezését, annak molekula szerkezetét – ahelyett, hogy megtartotta volna saját eredményét – azonnal megosztotta a világ tudósaival. Ebben is példát véve Szent-Györgyiről, a Goodwill Pharma a Kárpát-medencei Családszervezetek Szövetsége közvetítésével nagyobb mennyiségű Szent-Györgyi Albert C-vitamint ajánlott fel a Kárpátaljai Magyar Nagycsaládok Egyesületének.

A Goodwill Pharma 2014 őszétől a professzor nevével hozza forgalomba C-vitaminos termékeit

A Goodwill Pharma 2015-ben határozta el céges autótöltő tájának megújítását. A piaci lehetőségek és a szóba jöhető márkák, illetve típusok körültekintő felmérése után, a szegedi Pappas Auto márkakereskedéshez fordult a vállalat, ahol több lépcsőben 16 darab LX Exclusive és 2 darab EX Premium csúcskivitelű, 1,6 l-es, 136 LE-s CRDI dízelmotorral szerelt Kia cee'd modellt rendelt meg. Az első autót tavaly nyáron és ősszel vették át a Goodwill Pharma munkatársai, akik hamar megkedvelték a takarékos, ugyanakkor erős és nyomatékos motorral hajtott, gazdagon felszerelt, kényelmes kompaktokat. A cég hamarosan újabb autócsere tervet, ezúttal a középkategóriában, ahol a Kia az Optimával képviselteti magát.





Labda, játék

A világ legnézettebb sporteseményeinek, a labdarúgó világ- és Európa-bajnokságoknak 2022-ig a Kia Motors a főtámogatója.



A Kia több mint autómárka, a vállalat számára kiemelten fontos, hogy a sporton keresztül is kapcsolatba kerüljön az emberekkel, a partnerekkel és az ügyfelekkel egyaránt. Legyen szó teniszről, golfról, netán az extrém sportokról, a márka mindig örömmel áll ezek mögé támogatóként. A futball azonban világszerte az egyik legnézettebb, legnagyobb tömeget vonzó sportág, ezért a Kia már évekkel korábban elkötelezte magát a FIFA és UEFA 2022-ig megrendezendő labdarúgó tornáinak támogatása mellett. Hogyan kapcsolódik össze ez a két szervezet? A Nemzetközi Labdarúgó Szövetséget (FIFA) 1904-ben, Párizsban alapították, jelenlegi székhelye Svájcban, Zürichben található, legfelső döntéshozó szerve az évente egyszer összehívott FIFA Kongresszus. Hat regionális – gyakorlatilag kontinensek szerinti – szövetséggel (AFC, CAF, CONCACAF, CONMEBOL, OFC, UEFA), ezek alapján pedig 200-nál is több

2016-ban Szerbia rendezte az UEFA Futsal Európa-bajnokságot, ahol a Kia Motors főtámogatóként és az esemény hivatalos autószállító partnereként volt jelen

tagországgal rendelkeznek. A FIFA által szervezett tornák közé tartozik a férfi és női labdarúgó-világbajnokság, a férfi és női U20-as, U17-es labdarúgó-világbajnokság, a Konföderációs Kupa, a FIFA-klubvilágbajnokság, a futsal-világbajnokság és a strandlabdarúgó-világbajnokság is. A szövetség minden évben átadja Az év labdarúgója díjat (FIFA World Player), amit 2010-ben összevontak a francia alapítású Aranylabdával. Az Európai Labdarúgó Szövetséget (UEFA) a FIFA-nál sokkal később, 1954-ben alapították olasz, francia és belga kezdeményezésre Svájcban (Bázel), a jelenlegi adminisztrációs székhely Vaud kantonban, a Genfi-tó partján található Nyonban működik. Az UEFA a FIFA hat kontinentális szövetsége közül a legerősebb, tagországai száma jelenleg 53. Itt játszanak a világ legerősebb csapatai és legjobb, legdrágább játékosai, akik sokszor dél-amerikai vagy afrikai származásúak. Az európai

Szinte már hagyomány, hogy a torna hivatalos labdaszállítója az Adidas

bajnokságok közül a legerősebb az angol Premier League, a német Bundesliga, az olasz Serie A, a spanyol Primera Division és a francia Ligue 1. Az UEFA tornái közül a legrangosabb a férfi és női Európa-bajnokság, továbbá a férfiaknál az U21-es, U19-es és U17-es Európa-bajnokság, a nőknél az U19-es és U17-es Európa-bajnokság, az UEFA Nemzetek Ligája és a Futsal Európa-bajnokság. Az országonkénti tornák mellett hatalmas érdeklődés övezi a klubszintű tornákat is, ezek az évtizedek alatt többször változtak, illetve megszűntek. Jelenleg a Bajnokok Ligája az UEFA koronájának ékköve, mellette az Európa-liga és az UEFA-szuperkupa. A női klubszintű labdarúgás legrangosabb európai tornája szintén az UEFA Bajnokok Ligája elnevezést viseli. 2016. június 10. és július 10. között Franciaország ad otthont az UEFA Labdarúgó Európa-bajnokságnak, amelynek főtámogatója a Kia Motors. A pályázaton Olaszországot és Törökországot is megelőző nemzet tíz helyszínen rendez az eseményt, a nyitómérkőzés és a döntő helyszíne egyaránt a párizsi Stade de France, ahol 1998-ban a FIFA labdarúgó-világbajnokság döntőjét játszották a házigazda franciák, 3-0-ra legyőzve a címvédő brazilokat. Magyar szempontból örömteli, hogy az 1986-os mexikói vbét követő, három évtizednyi sorozatos sikertelenség után a nemzeti válogatott újra világeseményen vehet részt, egyben ez lesz az első UEFA Európa-bajnokság, amelyen 24 csapat indul. A címvédő a spanyol válogatott. A Kia Motors Hungary egy különleges élmény lehetőségével és három különleges ajánlattal is készül az európai labdarúgás ünnepeire. A Kia UEFA Meccslabda-átadó Program keretében egy 10-14 év közötti gyermek viheti ki a pályára a labdát, amit ott átadhat a bírónak a Magyarország-Ausztria

Párizs északi részén (Saint-Denis) található az UEFA ötcsillagos minősítését is bíró Stade de France, amely több mint 80 ezer ülőhellyel a kontinens 8. legnagyobb stadionja. Az 1998-as FIFA világbajnokság döntője után a 2016-os Európa-bajnokság utolsó összecsapását is itt rendezik

meccsen. Az utazás költségét, valamint a franciaországi ellátást (a pályázaton nyertes gyermeknek és a kísérő szülőnek) a Kia Motors Hungary és a Kia Motors Corporation biztosítja. A pályázati anyagnak fotóból vagy videóból és írott szövegből kell állnia, megörökítve, amint a gyerek valamilyen futballal kapcsolatos tevékenységet végez, például edz, meccset játszik vagy meccset néz, de bármilyen más kreatív dolog is kivitelezhető. A labdarúgó Európa-bajnokság ideje alatt a magyarországi Kia-márkakereskedésekben UEFA limitált széria kerül forgalomba a cee'd EX Limited, a Sportage LX Exclusive és a Carens EX Limited modellekből, korlátozott mennyiségben, kizárólag amíg a készlet tart. Az eleve gazdagon felszerelt, remek ár/érték arányú autókban plusz tartozékként navigáció, tolatókamera és Eco Dynamic csomag, továbbá típustól függően fűthető kormány és ülések, tolatóradar, valamint automata világításkapcsoló található.



Pilvax Hotel*** Kalocsa



Ékszerdoboz a Duna mentén, ami igazi kincseket tartogat



Kalocsa egy kedves alföldi kisváros a Duna mentén, 120 kilométerre Budapesttől. Ezeréves kulturális és egyházi öröksége, barokk belvárosa, a hungarikummá nyilvánított népművészete és örölt fűszerpárikája, valamint egyéb értékei, természeti kincsei, gasztronómiája által méltán híres és kedvelt a turisták körében.

A vonzáskörzetében fellelhető értékek, úgy mint a közeli Hajós történelmi borvidéke, a Szelidi-tó fürdőzésre és vízi sportokra alkalmas gyönyörű állóvíze és egyedülálló élővilágú természetvédelmi területe, a közeli lovas tanyák, horgász- és vadászparadicsomok, falusi vendéglátóhelyek tovább színesítve az idegenforgalmi kínálatot, biztos alapul szolgálnak a kikapcsolódásnak.

Kortárs elegancia párbeszéde az öröklött értékekkel

A Pilvax Hotel*** egy 1820 körül épült, klasszicista stílusú lakóház átalakításával kelt életre Kalocsa szívében, 2016 júniusa óta várja vendégeit. A műemléki védeltséget élvező épület legnagyobb építészeti értéke az utca felé néző, klasszicista homlokzatú épülettömb, amely a külső és belső terek megtartásával az eredeti korstílust idézi.

A 15 csendes, a belső, elegáns kertre néző, légkondicionált, szélessávú internetkapcsolattal (WI-FI) és sík-képernyős (Full HD Smart) televízióval felszerelt szoba mellett, pincszinti bortrezo, kávézó, konferencia terem és szauna várja a pihenni, kikapcsolódni, illetve dolgozni érkező vendégeket.

Inspiráló környezet, professzionális munkafeltételek

A hely múltja és szellemisége révén a Pilvax Hotel*** tökéletes helyszíne az egy vagy több napos konferenciáknak, céges rendezvényeknek, csapatépítő programoknak, tréningeknek, kreatív foglalkozásoknak. A 60 fős, hangszigetelt, légkondicionált, sötétíthető konferencia teremben az internetkapcsolat (WI-FI) mellett modern technikai eszközök (Full HD Smart televízió, flipchart és whiteboard tábla, projektor) biztosítják a professzionális feltételeket.

Kiváló borok, eredeti pincehangulat

A munkával vagy városnézéssel töltött nap tökéletes levezetéséhez tegyen borgasztronómiai kitérőt! A hotel alagsorában garantált az eredeti pincehangulat, a Duna Borrégió és Magyarország legkedveltebb nedűiből gondosan összeválogatott kínálat pedig gondoskodik az alkalomhoz leginkább illő nedűről.

A megtisztulás és a legjobb gondolatok forrása

A befelé figyelés, elmélyülés vagy akár a fontos beszélgetések kiváló helyszíne lehet az emeleten elhelyezett, nyolcszemélyes szauna zuhannyal és pihenő részleggel, ahol halk zene és lágy fények segítik a meditatív állapot elérését. Engedje ki a gőzt és élvezze a megtisztulás élményét, a hűsítő zuhanyt és a nyugágyak kényelmét!

Minőségi szálláshely Kalocsa szívében



H-6300 Kalocsa, Szent István király út 21.
Tel: +36 30 448 0426
www.pilvaxkalocsa.hu
info@pilvaxkalocsa.hu



Kia márkakereskedők listája

Kereskedés	Cím	Telefonszám	E-mail	Web
Hiezl és Társa Kft.	6500 Baja, Kölcsey u. 73	(79) 422-422; (70) 9357-558	info@hiezl.hu	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, Kölyuk út 6.	(36) 889-111	kiaeger@jpauto.hu	www.jpauto.hu
M6 Kft.	2030 Érd, 6-os főút 23 km	(23) 523-101; (70) 3300-500	info@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, Blaháné út. 2.	(28) 416-205; (30) 668-8067	info@kiagodollo.hu	www.kiagodollo.hu
Autentik Motor-Car Kft.	9012 Győr, Mérföldkö 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, Kokszt utca 125.	(20) 419-8280	tamas.orning@pappas.hu	www.pappas.hu
Orientik Motor-Car Kft.	9400 Sopron, Győri út 42.	(99) 505-345	kia@motor-car.hu	www.kiasopron.hu
Pappas Auto Magyarország Kft	6725 Szeged, Vásárhelyi Pál utca 15.	(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
Pappas Autó Magyarország Kft.	8000 Székesfehérvár, Seregélyesi u. 131.	(22)889- 180	info.szekesfehervar@pappas.hu	www.pappas.hu
Maros Trans Kft	2600 Vác, Bolgár u. 2. (Lidl mellett)	(20) 971-5365	szalon@kiavac.hu	www.kiavac.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	8200 Veszprém, Almádi út 4781/7 hrsz.	(88) 591-190	alex.szoradi@jpauto.hu	www.jpauto.hu



Az Ön Kia márkakereskedése

Szeretettel várjuk márkakereskedésünkben.

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



OPTIMA SW



The Power to Surprise