



KIA MAGAZIN



Niro. Sosem volt még ilyen jó formában.



NIRO



Bemutatjuk az új Kia Niro családot.
Elérhető elektromos, hibrid és plug-in hibrid változatban.

The Power to Surprise



Jelen hirdetés nem minősül ajánlattételnek, célja kizárólag a figyelem felhívása.

*Kia 7 éves vagy 150 000 kilométeres gyártói garancia. Érvényes az EU-tagállamokban (valamint Norvégiában, Svájcban, Izlandon és Gibraltáron), a helyi (országos) feltételek szerint. A tájékoztatás nem teljes körű, további részletek márkakereskedéseinkben, illetve a www.kia.com/hu/garancia oldalon.

Kim Dowan
Elnök & CEO



Nagy Norbert
Ügyvezető igazgató

Kedves Olvasó!

Örömmel osztjuk meg Önnel a hírt, miszerint 2019 újabb rekordot hozott a Kia Motors Hungary számára: közel 8 ezer autó értékesítésével magyarországi piaci részesedésünk meghaladta az 5%-ot. Európában is hasonló mérföldkövet sikerült elérnünk, hiszen a márka eladásai első ízben lépték át a félmillió határt.

Jól tudjuk azonban, hogy idén nehezebb lesz, nem csak a Kia, hanem az egész autóipar számára, mert az Európai Bizottság által előírt CO₂-szabályozás minden márka működésére kihat. A Kia Motors válasza a kihívásokra egyértelműen a modellpaletta zöldülése: a vadonatúj Sorento plug-in hibrid hajtással érkezik, mely innovatív megoldás idén több más modellünkben is megjelenik, köztük az XCeed crossoverben és a Ceed kombiban. Kisautóink ugyancsak zöldülnek: Hybrid 48V rendszert kap a Rio és a Stonic, továbbá megújul a Picanto mini, valamint a legsportosabb Kia, a Stinger gran turismo. Biztosak vagyunk benne, hogy újdonságainkkal jó úton haladunk, a környezet-

védelmi előírásoknak mindenben megfelelünk, így reményeink szerint tovább folytathatjuk értékesítési sikereinket Európában és Magyarországon egyaránt.

Idei első magazinunkban részletesen bemutatjuk újdonságainkat, bővebben olvashat a teljesen megújult Sorentóról, a plug-in hibridjeinkről, valamint bemutatjuk a jövő ígéretes elektromos Kia tanulmányautóját, a Futuron koncepciót. Tesztjeinkből megismerheti a legnépszerűbb hazai és európai típusainkat, így az XCeed, a Sportage és a Stonic modelljeinket. Szokásunkhoz híven, megmutatjuk Önnek a Kia és mindemellett Korea izgalmas, színes világát is. Arra biztatjuk, örüljön velünk a sikereinknek, magazinunk segítségével pedig ismerje meg a legszebb koreai ünnepeket, valamint lépje meg családját és főzzünk együtt hagyományos koreai ételeket.

Mindehhez kellemes időtöltést kívánunk!

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: Rusótzky Viktória • Design, tipográfia: Nagy Orsolya • Nyomda: Pauker Nyomdaipari Kft. • Megjelenik évente kétszer • A közölt fotók és írások csak a kiadóval történt egyeztetés után használhatóak fel • A magazinban szereplő árak tájékoztató jellegűek.

Kövess minket
a közösségi médiában!



NEWS » HÍREK

Az Év női autója 2020

Women's World
Car of the Year
Urban Car Award 2020

BEJÖTTEK

Akárcsak a legtöbb férfi, a nők közül is sokan rajonganak az autókért, ezért 2009-ben nem okozott különösebb meglepetést, amikor megalapították a Women's Car of the Year, azaz a témát női szemszögből megközelítő díjat. Komoly dologról van szó, hiszen 34 ország kép-

viselteti magát a zsűriben, ahol 41 tag dönt minden évben a hat kategóriába csoportosított modellek sorrendjéről, illetve az autók mellett az év emberét is megválasztják: itt olyan

hölgy kapja a díjat, aki a zsűri megítélése szerint kiemelkedő szerepet töltött vagy töltött be az autóiparban. A legutóbbi eseményen a Kia Motors két elismerésben részesült, a városi autók kategóriájában a Ceed-család legújabb tagja, a crossover XCeed győzött a Renault Clio és a Skoda Scala előtt, míg a zöld autóknál a tisztán elektromos hajtású Kia e-Soul utasította maga mögé a szintén kizárólag villanymotoros Tesla Model 3 és Audi e-Tron modelleket. A Kia volt az egyetlen gyártó, amelyik két kategóriában is győzni tudott.

Az Év városi női autója 2020-ban a Kia XCeed. A modell idejű újdonsága a hálózatról tölthető hibrid (PHEV) hajtáslánc



Az Év zöld női autója 2020-ban a Kia e-Soul. 136 és 204 lóerős változatban forgalmazták, utóbbi 64 kWh-s akkumulátorral fut, egy töltéssel akár 452 kilométert lehet megtenni

Kia K5

ÚJ DIMENZIÓ

Koreában 2019 decemberében jelent meg a K5, vagy, ahogy mi Európában ismerjük, az Optima legújabb generációja. A limuzin 5 centivel hosszabb és 2,5 centivel szélesebb is, mint elődje volt (hosszúsága 4905, szélessége 1860 mm), tengelytávja 2850 mm-re nőtt, amivel javult az utastér helykínálata, magassága viszont 2 centit csökkent, most 1445 mm. A korábbihoz képest új formai részlet a 3D-s, a tervezők szerint cápbőr-hatású tigrisorr hűtőmaszk és a különleges, az első sárvédőkre is hullámvonalban felkúszó LED-es menetfény. Hátról ugyancsak látványos az autó teljes szélességében világító, diódás vörös fénysor, amely a széleken hasonlóan hullámszerű, mint elől – a K5 már messziről felismerhető. Az autó a Kia legújabb fejlesztésű, online kapcsolatra képes infotainment-rendszerével van felszerelve, innovatív, egymással összehangoltan működő vezetősegédekkel pedig biztonságossá teszi a közlekedést.

16, 17, 18 és 19 colos alufelnik rendelhetők, igény szerint többféle szürkében és feketében is



Globális modell, de Európába egyelőre nem jön



Kia Motors India

Felavatták

1,1 milliárd amerikai dolláros beruházással új gyártóüzemet létesített a Kia Motors, ezúttal Indiában (Anantapur). A megnyitón a vállalat részéről tiszteletét tette Han-Woo Park, a Kia Motors Corporation elnök-vezérigazgatója, aki beszédében hangsúlyozta: magánemberként és az óriáscég vezetőjeként



Kia Seltos crossovereken végzik az utolsó simításokat a Kia Motors új indiai gyárában. Négy hónap alatt több mint 40 ezret adtak el az új modellből



egyaránt örül, hogy a Kia helyi gyártással szolgálhatja ki a dinamikusán növekvő indiai járműpiacot. Exportálják is az itt készült modellt, a Seltos kompakt crossovert, amely a Kia első Indiában gyártott autója. Ami az ilyenkor szokásos számokat illeti, az üzem kapacitása jelenleg évi 300 ezer jármű, a csarnokokban összesen 450 robot könnyíti a munkát, és a Kia Motors India az új üzemmel, illetve a beszállítókkal együtt 12 ezer embernek ad munkát a környéken.

Robotok végzik a leginkább precízítást igénylő munkafolyamatokat

UEFA Európa Liga Trophy Tour 2020

LE A CIPŐVEL!

A tavalyi siker után idén is folytatódik a Kia által vezetett Trophy Tour: február és május között hét európai nagyvárosban (Frankfurtban, Barcelonában, Genfben, Rómában, Amszterdamban, Manchesterben és Varsóban) gyűjtenek majd focicipőket egy jordániai menekülttábor számára, hogy az ott élő, rászoruló szíriai fiatalok között szétszathassák azokat.



UEFA Európa Liga Trophy Tour 2020 – a Kia Motors idén is főtámogatója a jótékonyági rendezvénynek

A 2020-as esemény nagykövete az angol csillag, Michael Owen. 2019-ben 1052 pár cipőt sikerült gyűjteni, de a szervezők remélik, hogy idén még ezt a fantasztikus eredményt is sikerül túlszárnyalni, amely szimbolizálja a futball közösségi erejét, és egyben összefogásra, egymás iránti tiszteleltre buzdít. A cipőket a felsorolt városok kiválasztott Kia-márkakereskedéseiben lehet leadni, az adományozók szervezett keretek között legendás futbalistákkal találkozhatnak, megnézhetik az UEFA Európa Liga győztesének járó kupát.

Amigos a gyerekekért Alapítvány

ÖNKÉNTESSEK

Kik az Amigók? Röviden: olyan önkéntes egyetemista fiatalok, akik mindent megtesznek a gyerekek boldogságáért. Mint azt Forgács-Fábián Sára, az Amigos Alapítvány megálmodója elárulta, heti 28 alkalommal, négy város 12 kórházában látogatják a beteg gyerekeket hasznos időtöltés céljából, legyen az nyelvvizsgára, érettségire, osztályozóra való felkészülés, vagy éppen játék, esetleg kézműves elfoglaltság. Az Amigók közel 150-en vannak, remek baráti kapcsolatokat ápolnak és közösségeket építettek ki Budapesten, Debrecenben, Szegeden és Szombathelyen. Önkéntes munkájukat megnehezítette, hogy a foglalkozásokhoz szükséges eszközöket – könyveket, füzeteket, ecseteket, festékeket – vonaton, buszon vitték magukkal a helyszínekre, de a Kia Motors Hungary-val kötött hosszú távú kapcsolat eredményeként megoldódott ez a probléma: a hosszabb utakra a cég egy Kia modellt biztosít az alapítvány számára, ami hatalmas előrelépést és könnyebbséget jelent.

Munkájukat önkéntes alapon végzik, és maguk is összetartó, bizalomra és szoros baráti kapcsolatokra épülő közösséget alkotnak – ők az Amigók





Kia Pop-up Store

Benéztek hozzánk!



Digitális felületeken zajlott a kommunikáció

Nem csak digitálisan lehetett megnézni az Xceed modellt, a bemutatóterem előtt kiállítottak egy igazi autót is

A stuttgarti Milaneo bevásárlóközpont az egyik legnagyobb (43 ezer négyzetméteres) és legforgalmasabb pláza Németországban, naponta több mint 30 ezer látogatója van. A Kia Motors 2019 októberében itt létesítette negyedéves próbajelleggel első, 70 négyzetméteres Pop-up Store bemutatótermét, ahol értékesítők helyett maguk az érdeklődők fedezhették fel az Xceed crossovert különféle digitális eszközök segítségével.

A látogatók headset használatával, agyhullámaik segítségével választhatták ki, melyik Kia modell áll hozzájuk a legközelebb: minél jobban koncentráltak, annál pontosabb képet kaptak az autóról.

Végül márkakereskedésen keresztül tesztvezetésre is jelentkezhetek. A kimutatások szerint hetente átlagosan 1400 érdeklődő tért be a Pop-up Store-ba.

Arany Kormánykerék 2019

DÍJAZTÁK

GEWINNER
GOLDENES
LENKRAD



2019

Bild am Sonntag
Auto Bild

Szavazhatnak az olvasók is, a szakmai zsűri pedig a DEKRA tesztpályáján minden modellt alaposan kipróbál

Az Arany Kormánykerék díjat 1976-ban alapították Németországban, a szakmai zsűri minden évben több - jelen esetben hét - kategóriából választ győztest az elmúlt 12 hónap újdonságai közül, a szavazásba pedig az Auto Bild és a Bild am Sonntag lapok olvasói is beleszólhatnak. Legutóbb a Ceed-család legújabb tagja, a Kia Xceed crossover létesült a legrangosabb német járműipari díjnak tartott elismerésben: az Auto Bild szerkesztőségének értékelése szerint ez a modell lett a legjobb autó a 35 ezer euró alatti árkategóriában. A sikert alátámasztja, hogy a Ceed különböző változatai eddig számos összehasonlító teszten bizonyultak jobbnak a versenytársaknál, és az Xceed is képes folytatni ezt a sorozatot.



Kia Original Oils

Maximális védelem

A Kia Motors bemutatta új kenőanyag-családját, amely már elérhető az európai márkakereskedő-hálózat egyes szervizeiben, valamint a Kia szerződéses partnereinél. Az Original Oils termékeket kifejezetten a márka benzin- és dízelüzemű motorjaihoz fejlesztették, a legmagasabb hatásfok és a hosszabb élettartam elérése érdekében. Különösen fontos ez a magas minőség a vadonatúj Smartstream turbómotoroknál, hiszen ezek a korszerű erőforrások alacsony viszkozitású, mégis kiváló



kenőképességű olajokkal működnek a leghatékonyabban, és az Original Oils éppen ezt garantálja. A kiszerelés egyaránt igazodik a szervizek és a járműtulajdonosok eltérő igényeihez, a teljesítményszint 0W-30, 5W-30, 5W-40 és 10W-40 közötti, amely lefedi a Kia erőforrásainak teljes palettáját, beleértve a benzin- és dízelmotorokat, valamint a hibrideket is.



Nagy Norbert, a Kia Motors Hungary ügyvezető igazgatója,
Kovács Róbert, a Jász-Plasztik Autócentrum Kft. ügyvezető igazgatója,
ifj. Kasza Lajos, a Jász-Plasztik Autócentrum Kft. tulajdonosa és
Nagypál Csaba, a Jász-Plasztik Autócentrum Kft. KIA márkagazgatója
(balról jobbra)

Platinum Prestige

Remekül indult az év a Jász-Plasztik Autócentrum számára, hiszen jászberényi telephelye nemrég ünnepélyes keretek között, 2017 után már másodszor vehette át a Platinum Prestige Dealer Díjat. A cég már többször részesült ebben a rangos elismerésben.

Mi is a Platinum Prestige Dealer Díj? A 2012-ben indult elismerési rendszerben évente az európai Kia-kereskedők krémje méretet meg magát, összetett értékelési szempontrendszer alapján, ahol az értékesítési, az ügyfélelgedettségi és a vevőszolgálati, valamint a pénzügyi eredményeiket hasonlítják össze. Kisebb piacok esetén egy-egy díjazottal büszkélkedhetnek az országok, nagyobb piacok esetén (pl. Egyesült Királyságban) öttel. A győztes kiválasztása teljesen anonim módon történik, a választók csupán a jelöltek pontszámait láthatják. Ezáltal a verseny teljes mértékben összemérhető és átlátható.

A dicsőség nem a kereskedéscsoport teljesítményét tükrözi, hanem kizárólag az adott telephelyre szól. A patinás címet egy évig viselheti a márkakereskedés. Gratulálunk a JP Autócentrum jászberényi telephelyének a díjhoz!

MÉRTÉKADÓ

A Kia Motors a prémium kategóriát célozza meg a Sorento szabadidőjármű legújabb generációjával. A sikeres típus mostantól már hibrid hajtáslánccal is elérhető lesz.



Hárommillió vevő nem tévedhet, márpedig világszerte eddig többen döntöttek a Kia nagy szabadidőjárműve mellett, mint Chicago teljes lakossága. Az első (BL jelű), a karosszériáját még alvázon hordó, így kiváló terepjáróként is helytálló Sorento 2002-ben került piacra,

míg a korszerűbb önördő szerkezet a második XM generációval debütált 2009-ben, ami alapvető változást hozott a típus menettulajdonságaiban: bár terepen még mindig többre volt képes, mint amire a vásárlók általában használták, aszfalton sokkal komfortosabban és jobban irányíthatóan futott. A jelenlegi UM szériát váltó modell a Kia vadozatú, középkegóriás SUV-padrőlemezére épöl, s ennek köszönhetően a Sorento mérce kíván lenni a kategóriájában, ami a helykínálatot, a praktikusságot, a hatékonyságot és a minőséget illeti.

A formaterv – amely a márka koreai, amerikai és európai dizájnstúdióinak együttes munkáját dicséri – tökéletesen

illeszkedik a Kia globális SUV-családjába (Seltos, Stonic, Sportage, Telluride), a korábbinál valamivel szőgletesebb, ezáltal markánsabb megjelenéssel. A jellegzetes „tigrisorr” hűtőrács új értelmezést kapott, a maszk nemcsak szélesebb, de a szintén friss, „tigrisszem” LED-es nappali menetfényekkel világító fényszórókat is körbeveszi. Az oldalnézet nyújtottabb hatást kelt, mint eddig, az első-hátsó túlnyúlás rövidebb, a tengelytáv pedig hosszabb lett: az A-oszlopok az első tengely vonalához képest 30 mm-rel kerültek hátrébb. A motorháztető érdekessége, hogy az éle rafináltan lefordul az első sárvédőkre,



2002 óta hárommillió vásárló döntött a Sorento mellett.

A negyedik generáció az első, amely hibridként is piacra kerül, normál és tölthető változatban egyaránt



s ezzel az oldalakat meghatározó, a hátsó lámpatestekbe futó karakteres vonalaknak is részévé válik.

Az új Sorento kiemelkedik a tömegből, az arányai ugyanakkor nem sokat változtak: a karosszéria teljes hossza csupán 10, a 2815 mm-es tengelytáv 35 mm-t nyúlt a kifutó UM modellhez képest, ezáltal az utastér valamennyi versenytársánál nagyvonalúbb, miközben átgondolt kialakítása révén az új Sorento csomagtere is a mezőny legtágasabbja. A koreai, európai és észak-amerikai piacokra az új alapokkal együtt friss, turbós Smartstream hibrid hajtáslánc is érkezik, a Sorento történetének első villamosításaként. A rendszer 1,6 literes, négyhengeres, közvetlen befecskendezéses, turbós benzinmotorból (T-GDi), 44,2 kW (60 LE) teljesítményű villanymotorból, valamint 1,49 kWh-s, lítiumion-polimer szerkezetű akkumulátorból áll.

A benzin- és a villanymotor kombinált összteljesítménye meggyőző 230 LE, a közös forgatónyomatéki csúcs 350 Nm, így a hibrid Sorento sportos menetteljesítményekre képes.

Megjegyzendő, hogy az új padlólemezben az akkumulátor az utastér alatt utazik, azaz egyáltalán nem rabol értékes helyet sem a kabinból, sem a csomagtartóból. A koreai és az európai piacon a vásárlók friss fejlesztésű négyhengeres,

2,2 literes, 202 LE-s (440 Nm) Smartstream dízelmotorral és a Kia új, nyolcfokozatú, duplakuplungos, robotizált sebességváltójával (8DCT) is megrendelhetik autójukat. A szárazkuplungos erőátvitel olyan finoman kapcsol, mint a hagyományos bolygóműves automaták, de nem csak gyorsabb, hatásfoka is jóval magasabb azokénál. Hamarosan hálózatról tölthető, a hagyományos hibridnél számottevően nagyobb elektromos hatótávot adó plug-in hibrid (PHEV) verzióval bővül a választék.

Az új, az utasokat nyolc légszákkal védő Sorento seregnyi high-tech biztonsági és kényelmi felszerelést vonultat fel. A fékasszisztens új kiegészítő funkciója ráfutásos baleseteknél csökkenti a többszörös ütközés, ezáltal a súlyos sérülések veszélyét: a rendszer az

első becsapódás és a légszások kinyílása után automatikusan fékez, így kerülve el egy esetleges második frontális vagy oldalütközést. A Kia globális modelljeként a vadonatúj Sorento természetesen fejlett, egymással összhangban működő vezetéstámogató asszisztensekkel, valamint a legmodernebb, az online kapcsolat előnyeit kihasználó infotainment-rendszerrel érkezik. ■



Tavaly már minden hetedik Kia részben elektromos hajtáslánccal talált gazdára Európában, és ez az arány mostantól tovább növekedhet: bemutatkozik a Ceed-család két kívülről tölthető plug-in hibrid változata.

KETYEK A VILLANYÓRA



A Kia nemcsak beszél az alternatív hajtásokról, hanem cselekszik is: a háromféle - hibrid, plug-in hibrid és tisztán elektromos - változatban elérhető Niro és az elektromos e-Soul mellé 2020 második negyedévében újabb zöld modellek érkeznek. A hatalmas csomagterű Ceed kombi és a vadonatúj XCeed crossover korszerű benzin-elektromos plug-in hibrid (PHEV) hajtáslánccal is megvásárolható lesz.

Zárt hűtőmaszkjukról, a bal első sárvédőre tett töltőnyílásokról és egyedi, a Ceed esetében alpból 16, az XCeednél 17 colos alumínium keréktárcsáikról könnyen felismerhetők az újdonságok. A könnyűfém felnik egy számmal nagyobb méretben is rendelhetők, a Ceed kombi pedig a GT-Line kivitellel áramvonalas lökhárítóit viseli, ami csökkenti a légellenállást. A műszerfalak megegyeznek a normál kivitelben találhatókcal, de a plug-in hibridekbe töltésjelző is kerül: a pult tetején világító fényeket kívülről is jól látni. Alapfelszereltség a 8,0 colos, érintőképernyős

infotainment, extraként pedig elérhető a 10,25 colos változat, az UVO Connect telematikai rendszerrel. Itt új funkciók is megjelennek: a vezető láthatja a közelében vagy az útvonal mentén elérhető töltőállomásokat, informálódhat a hajtáslánccal, az akkumulátor töltöttségéről, az aktuális energiafelhasználásról. Mindkét rendszer része az Apple CarPlay és az Android Auto, a nagyobb kép-

Helytakarékos az elrendezés,
a töltés külön csatlakozóval történik

Hybrid 48V, hibrid, plug-in hibrid és tisztán elektromos modelljeivel a Kia egyre több szegmensben kínál alacsony fenntartási költségű, tiszta üzemű autókat



fokozatmentes automaták, ráadásul a szerkezet hatékonyan működik: a benzinmotor és az elektromos motor párhuzamosan hajt be rá, így minimális az energiavesztés. A regeneratív fékrendszerrel a plug-in hibridek lassításkor és motorféküzemben is töltik az akku-

ernyővel navigáció és Bluetooth multi-kapcsolódás is jár – utóbbi két mobil készüléket képes egyszerre kezelni. Újdonság a Kia digitális, 12,3 colos, éles képet adó – 1920x720 pixeles, Full HD felbontású – Supervision műszeregysége, amely helyettesíti a hagyományos műszereket.

Az akkumulátorcsomag a 37 literes benzin-tank mellett, a hátsó ülések alatt helyezkedik el, így nem rabol értékes helyet a csomagteréből. A Ceed kombi plug-in hibridként is tágas, 437 literes poggyásztartó kínál, amely több mint háromszorosára, 1506 literre bővíthető a hátsó ülések 40:20:40 arányú előredöntésével. Az XCeed plug-in hibridben a csomagter 291-1224 literes. Mindkét autóban a padló alatt külön helyet alakítottak ki a használaton kívüli töltőkábelnek. A Kia Ceed kombi és XCeed plug-in hibridek hajtáslánca 8,9 kWh-s, lítium-polimer szerkezetű akkucsomagból, 44,5 kW-os villanymotorból és a hatékony, 1,6 literes, 'Kappa' sorozatú négyhengeres GDI (közvetlen befecskendezéses, szívó) benzinmotorból áll. Az összteljesítmény 141 LE, a legnagyobb forgatónyomaték 265 Nm – ezzel a Ceed kombi 10,8, az XCeed pedig 11,0 s alatt gyorsul 0-ról 100 km/óra. A hatfokozatú, duplakuplungos váltó (6DCT) kézzel is kapcsolható, így jóval élvezetesebb vezetést kínál, mint a

Használhatóságban nincs különbség a normál és a hibrid változatok utastere között



mulátort, továbbjavítva a hajtáslánc hatásfokát és növelve a hatótávot, amely tisztán elektromos üzemben nagyságrendileg 60 km. Mindkét modellhez elérhető lesz a „vontatás csomag” opció, ami kuriózum a hibridek között.

A Kia Ceed kombi és az XCeed plug-in hibrid Szlovákiában, a Kia zsolnai gyárában készül, és ezek a koreai márka első Európában gyártott, hálózatról tölthető hibridjei. Az egyedülálló, 7 év vagy 150 000 km-es garancia kiterjed az új hajtáslánc akkumulátorcsomagjára és villanymotorjára is. A kifejezetten az európai piacokra készülő új modellek értékesítése 2020 második negyedévében indul. ■

*2019 novemberében
150 darab Kia
Picantóval lett
gazdagabb a MOL
Limo flottája. Ennek
kapcsán beszélgettünk
Sáreczky Richárddal,
a MOL Limo ügyvezető
igazgatójával.*

Már az autómegosztók között is Kia

Honnan indult a Mol Limo?

A MOL autómegosztó szolgáltatása, a MOL Limo a MOL-csoport 2030-as stratégiájában megfogalmazott célok, új üzleti irányok egyik első lépéseként jött létre. A megosztásos közlekedés illeszkedik a MOL-csoport mobilitási jövőképebe, amely az önvezető autókra és az elektromobilitásra épül. Az autómegosztás elindítása és a hozzá kapcsolódó infrastruktúra – a flotta-kezelés és az elektromos töltők – kiépítése ezekhez a célokhoz visz közelebb, egyúttal olcsóbbá is teszi a közlekedést az autózás állandó költségeinek megosztásával. A MOL Limo két éve indult el, és azóta is töretlenül népszerű. Ezt mi sem fejezi ki jobban, mint az, hogy több mint 53 ezer felhasználónk van, akik eddig mintegy 8 millió

kilométert tettek meg az autókkal, azaz majdnem 200-szor utazhatták volna körbe a Földet az Egyenlítő mentén.

Mik az elmúlt időszak tapasztalatai? Milyen a MOL Limo-közösség?

Az első naptól kezdve sokkal többen vették igénybe a szolgáltatásunkat, mint amire számítottunk. A MOL Limo autói Budapest életének szerves részévé váltak, legyen szó munkába jutásról, kikapcsolódásról vagy esküvőről. Az elmúlt két év alatt jelentősen bővült mind a járműflottánk, mind a szolgáltatási területünk. Mára az eredetileg 300

autóval induló Limo-flotta 470 járműből áll, ezzel párhuzamosan növekedett a szolgáltatás lefedettsége is. A MOL Limo szolgáltatási zónája 60 km²-ről 80 km²-re bővült, és a magyar autómegosztók közül egyedülként alakítottunk ki dedikált parkolóhelyeket a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér területén.

Emellett kialakult egy több mint 53 ezer főt számláló



aktív közösség, amelynek a gerincét a Budapesten élő, 20-35 év közötti fiatalok alkotják. De természetesen nem csak őket célozzuk meg, a legidősebb Limo-ügyfél 89 éves.

Milyen fajta és hány db autó alkotja a MOL Limo-flottát?

A Limo flottájában benzines és elektromos autók is találhatóak, így a Kia Picanto, a VW up!, a Mercedes-Benz A-osztály, CLA és CLA Shooting Brake alkotja a benzines flottát, a VW eup! és smart EQ pedig az elektromos vonalat képviselik. A teljes flotta jelenleg 470 autó, közülük 150 teljesen elektromos.

Miért esett a választás a Kia Picantóra?

A Kia 2016-ban bemutatott modellje alacsony, átlagosan 4,5 l/km fogyasztásával ideális a rövid, Budapesten belüli utakra, és kis méretének, sőt a tolatóradarjának köszönhetően a parkolás sem jelent gondot. De ami igazán a modell mellett szól, azok a kényelmi funkciói, a magasabb felszereltségről és hagyományos automata váltóról nem is beszélve. A vezetési élményt tovább fokozzák az olyan kényelmi

és biztonsági szolgáltatások is, mint az automatikus világításkapcsoló, a tolatóradar, a blokkolásgátló, valamint az elektronikus menetstabilizáló és a visszagurulás-gátló rendszer, illetve a fűtött kormánykerék olyan extra, ami még a nagyobb kategóriájú autókban is ritkaság.

Mi az eddigi tapasztalat a Picanto autókkal kapcsolatban?

A felhasználók visszajelzései rendkívül pozitívak. Ez a városi kisautó abszolút meggyőzött mindenkit, kényelmes, és messze a legjobban kezelhetőnek ítélték meg az automata váltót. A fűthető első ülések és a bőrborítású, szintén fűthető kormánykerék pedig szintén jól jött a téli hidegben.

Mik a jövőbeli tervek?

A MOL célja, hogy a jelenleg elérhető 470 járművéből egyre több elektromos autó álljon a felhasználók rendelkezésére. Hosszú távú terveink szerint Budapest közigazgatási határáig terjesztjük ki a szolgáltatást, így a MOL Limo még több ember számára válhat elérhető közlekedési megoldássá. ■



VAN AUTÓD, HA NYŰG A FIZETŐS PARKOLÁS.



MOL LIMOVAL A BELVÁROSI PARKOLÁS EGYSZERŰ ÉS DÍJMENTES.



mollimo.hu



Gyerünk, ki a szabadba!

Az XCeed azoknak is ideális megoldás lehet, akik nem szeretik a SUV-okat, ugyanakkor különleges, sportos, praktikus szabadidőjárműre vágynak.

A SUV-ok meghódították az egész világot, a Kia is többféle típussal, szinte minden kategóriában képviselteti magát (*Stonic, Niro, Sportage, Sorento*), ennek ellenére a koreai márkánál rendületlenül hisznek a hagyományos kompaktokban. Nem véletlen azonban, hogy az európai Ceed-család éppen egy crossoverrel bővült: az ötajtós, a kombi és a ProCeed shooting brake után a szlovákiai Zsolnán készülő XCeed a márka első autója ebben a szegmensben.

A mérnökök komolyan vették a kihívást, az XCeed esetében nem arról van szó, hogy a normál Ceedet hosszabb rugókkal magasabbra emelték, a karosszériát pedig fényezetlen műanyag kiegészítőkkel egyszerűen felcicomázták. A munka alaposságáról mindent elmond, hogy a valóban kiindulási alapként szolgáló ötajtóssal csupán a két első ajtó és



Újdonság a vetített, Full HD felbontású műszeregység



a 2650 mm-es tengelytáv a közös, az összes elem, illetve méret más: az Xceed hosszabb, szélesebb és magasabb is a Ceednél, hasmagassága (kerékmérettől függően) 174–184 mm közötti, amivel nem ijed meg az első buckától – de még a másodiktól sem. Beülve annyira ismerős minden a Ceedből, hogy szinte fel sem tűnnek a bő 4 centivel magasabbra tett, sárga cérnával varrt ülések. Apropos, sárga: a rendelhető Yellow csomaggal a műszerfal is színesek a dekorációk a szellőzők körül, vidám hangulatot teremtve. A helykinálat elől az Xceedben a legnagyobb vonalúbb a család tagjai között, az újdonság elsősorban válszélességben nyújt többet. A típus bevezetésétől már elérhető a korábbi 8,0 colosnál nagyobb, immáron 10,25 colos érintőképernyő, amely többféle osztott megjelenítést tud, alatta a dedikált gombsor pedig fizikai helyett érintős lett. Szintén az Xceedben debütált a Kia 12,3 colos, Full HD felbontású vetített műszeregysége, amelynél tetszés szerint normál vagy sportos grafika választható. A fedélzeten az

elrendezés, a kezelhetőség, a tárolók száma, az anyagminőség természetesen maximálisan hozza a többi Ceedben megismert és minden Kia-tulajdonost megillető kiváló minőséget, a kézközelben lévő burkolatok puhák, tapintásuk kellemes. A második sorban ugyancsak tágas az Xceed, középen nincs magas padlómerevítő, az ülőlapok itt is fűthetők, vannak pohártartók, ajtó- és hálós kenguruzsebek, szellőzők. A praktikus 40:20:40 osztású támlákkal és az álpadlóval könnyen variálható a csomagtér, amely a hosszabb hátsó túlnyúlás miatt számottevően nagyobb, mint a normál ötajtósé: 426–1378 l-es (Ceed: 395–1291 l). A hátsó ajtó villanymotorral, távvezérléssel is nyílhat, csukódhat, ez eddig nem volt elérhető a Kiánál ebben a kategóriában.

Az Xceed kizárólag közvetlen befecskendezéses turbómotorokkal fut, itt is feltűnik az 1,0 literes, 120 lóerős, ám vélhetően az 1,4 literes, 140 LE-s lesz a legnépszerűbb, amely nyomatékban (242 Nm) alig marad el a csúcstól

Teszt: Kia XCeed 1.4 T-GDi Launch Edition Plus aut.



Nem csak kényelmes, különleges mintázatával és sárga díszítésével egyedi is az ülés



jelentő 1,6 literes, 204 lóerős benzinestől (265 Nm). A kellemes orgánumú, de soha nem tolakodóan hangos négyhengeres karaktere szerethető, kedveli a pörgetést, de már 1800/perctől alig van gázkéssége, a legnagyobb nyomatékot pedig kedvezően széles sávban (1500-3200/perc között) tudja.

A hozzákapcsolt hétsebességű, duplakuplungos automata váltó a Kia saját fejlesztése, és ahogy a márka többi típusában, itt szintén megállja a helyét. Ahogy a crossover meghatározás is jelzi, az



Mindig tudja a kiszálló vezető,
 hogy milyen autóban ült: a kilépő-
 fény a Kia-logót vetíti a talajra



„A szlovákiai Zsolnán
 készülő XCeed a márka
 első crossovere a kompakt
 szegmensben”



XCeed nem komoly terepjáró, a hajtás minden esetben az első kerekeké, összkerékhajtást pluszpénzért sem lehet vásárolni, de a felmérések szerint erre a vevők nem is tartanának igényt.

A tág határok között (a vezetőnél *elektromosan*) állítható üléssel és kormányoszloppal könnyű megtalálni a hosszú távon sem fárasztó, kényelmes pozíciót, a pedárend hibátlan, ami azért fontos, mert hirtelen fékezésnél nem akad el a gázzal lelépő láb a fékpedálban – nem túlzás, hogy szélsőséges esetben akár emberélet is múlhat ezen az apró, de nagyon fontos dolgon. Az elől MacPherson-, hátul multilink felfüggesztés a Ceed kombi és a ProCeed alatt már bizonyított, de a mérnökök nem elégedtek meg ennyivel, és hosszabb, de lágyabb rugókkal, valamint az első lengéscsillapítóknál olajban lebegő gumiütközőkkel készítették fel az XCeedet arra, hogy könnyebb terepen se jöjjön zavarba.

Teszt: Kia Xceed 1.4 T-GDi Launch Edition Plus aut.



**Tágas a hely, kényelmesek a fűthető
ülések, a középről befűjt temperált
levegővel kitűnő a szellőzés**

**Minden részlet aprólékosan kidolgozott, a hátsó
krómdíszítés kihangsúlyozza a csomagtartó
elegánsan megrajzolt ívét**



A rugózás alapvetően komfortosra hangolt, az új csillapítás elől csökkenti a nagyobb felütések kellemetlen hatásait. A kellemesen közvetlen, 2,4 fordulatos, elektromechanikus szervokormányval az Xceed célpontosan irányítható, és a négy tárcsával minden helyzetben magabiztosan megáll. Ahogy az elsőkerék-hajtású járműveknél általában lenni szokott, az ívmenet semleges, határhelyzetben biztonságosan alulkormányzott, így a rutintalanabb vezetőket sem éri kellemetlen, netán veszélyes meglepetés. A zajok távoliak, az Xceed mind városban, mind autópályán csendesen utazik, 130 km/óránál is csupán 2900/perc a fordulatszám, és itt a gázra lépve azonnal megindul az autó, az erőtartalék bőséges.

„Az Xceed hasmagassága
174–184 mm közötti, amivel
nem ijed meg az első buckától
– de még a másodiktól sem”



MŰSZAKI ADATOK

Méreték	4395x1826x1483 mm
Tengelytáv	2650 mm
Csomagtartó	426–1378 l
Hengerűrtartalom	1353 cm ³
Teljesítmény	140 LE
Nyomaték	242 Nm
0–100 km/h	9,5 s
Végsebesség	200 km/h
Vegyes fogyasztás	6,4 l/100 km
CO ₂	145 g/km

Ami a komfortszinteket illeti, a Kiára jellemzően az Xceed kínálata is átlagon felüli: hét kivitel közül tudnak a vevők választani, és már a belépő Steel esetében sem kell nélkülözni az alufelniket, a ködfényszórókat, a legtöbb vezérléstámogató asszisztent, a fedélzeti számítógépet, a légkondicionálót, a tempomatot, a fűthető tükröket, a tolatókamerát, a 6 hangszórós és kormányról vezérelhető audiorendszert, a Bluetooth-telefonkihangosítót, valamint az Apple CarPlay- és Android Auto-csatlakozást. Az Xceed mindent tud, sőt bizonyos dolgokat jobban, mint a testvérei, egyedül a kombi hatalmas csomagtartójának méretével nem tudja állni a versenyt, ám akiknél ez mellékes, nem fogják megbánni, ha e dizájnos crossover mellett döntenek. ■

CSALÁDI ÖRÖKSÉG



Kötetlen beszélgetés a Hyundait alapító nagyapa unokájával a szellemi örökségről, az óriásvállalat vezetéséről, az önvezető autók jövőjéről és a kedvenc időtöltéseiről.

Alelnök úr, megkérdezhetem, hogyan érkezett? Uberrel, hagyományos taxival vagy saját autóval?

– Sejttem, mire gondol (mosolyog). Most autóval.

Az Ön nagyapja a koreai üzleti élet legendás alakja. Ő építette fel a vállalatot és segítette kivívni azt a pozíciót, melyet a cég ma elfoglal a világban. Mit tanult tőle?

– Amikor 1988-ban középiskolás voltam, három évig együtt laktunk. Mindig korán reggeliztünk, 4-kor vagy fél 6-kor, attól függően, mikor kelt fel. Sokszor mondta, hogy követnem kell a sirju-t, ami egy koreai kifejezés, de nem tudom, más nyelven mi a megfelelője: talán aktuális tendenciának, trendnek fordítanám. Akkor még nem értettem, miről beszél. Pontosan, ahogy említette, mindent a semmiből teremtet meg, és nagyon nehéz kihívásokkal nézett szembe. Abban az időben Korea japán gyarmat volt, sokunkat megviselt a háború. A körülmények meglehetősen mostohák voltak, nagyapámnak népes családról kellett gondoskodnia, meglehetősen rossz körülmények közepette.

Csak a háború után kezdtünk felnőni gazdasági szempontból – manapság a körülmények teljesen mások. Emellett ő erősebb egyéniség volt, mint én, próbálom ezt magamba szívni kritikus helyzetekben, mint segítséget, támaszt. A nehézségeim nem foghatók az övéihez, éppen ezért mindig emlékeztetem magam, hogy neki sokkal nehezebb dolga volt, s ebből erőt meríthetek. Úgy gondolom, a legtöbb akkori koreai vállalkozó – Byung Chul Lee (Samsung), Shin elnök úr (Lotte), Koo elnök úr (LG) is ugyanilyen helyzetben volt.

Ez is azt jelzi, hogy mennyire sikeresek voltak. Le tudná írni, milyen volt a HMG vállalati kultúrája, amikor a nagyapja vezette?

– Erős vezetés, keményen ösztönözve az összes dolgozót, akik követték nagyapámat, illetve a módszereit. Manapság ez másképp van. Felvázolom az irányvonalakat, de inkább próbálom megbeszélni a dolgokat, hogy mások is érvényesülhessenek.

Egyfajta konszenzust alakítanak ki?

– Tulajdonképpen igen, a munkatársaimmal együtt.

Néha ez lassúbb folyamat, nem?

– Mondhatni igen, viszont számos esetben így jobb megoldásokat találunk. Úgy gondolom, vállalati kultúránk még további változásoknak néz elébe.

Ön már látja az irányt?

– Mintha új vállalatot alapítanánk. Gyártó vállalat vagyunk, de a jövőbeni trendek, a termékek és a szolgáltatások lényegesen különbözni fognak a mostaniaktól. Így a kultúránk a nagyobb szabadság irányába változik, és valamilyen munkaterületen saját döntések születnek majd.

Mi élvez Önnél stratégiai elsőbbséget, miközben a vállalatot vezeti?

– Mindig van valami. Most éppen azt szeretném, hogy jobban összpontosítsunk az ügyfeleinkre, a szolgáltatásainkra és a termékeinkre. Amikor 1967-ben megalakult a HMG, az erőforrásokat a Mitsubishi-től importáltuk, és Jujiro (Matsuda) tervezte az autót. Akkor indult a vállalat,

így mindenki arra összpontosított, hogy ha azt a bizonyos autót gyártjuk, akkor az ügyfél elégedett lesz-e vagy sem. Később kétmillióra, hárommillióra, négymillióra növeltük az eladásainkat, amit szívből köszönök a régebbi munkatársaknak, a jelenlegi elnököknek és a vállalat dolgozóinak, akik a versenytársakra összpontosítottak. Csakhogy elkezdtünk az ügyfelek helyett szimplán a versenytársakra fókuszálni, mivel új célokat tűztünk ki, ezért az összes részleg, valamennyi munkatársunk most arra fordítja a figyelmét, amit a versenytársak csinálnak. Úgy gondolom, ezen változtatnunk kell, mert így könnyen szem elől téveszthetjük az ügyfeleinket, ezért a régi szemléletet vissza kell hoznunk.

Amikor fiatal voltam, alig vártam, hogy jogosítványt szerezzek, autót vásárolhassak. Most a gyerekeim 22 és 24 évesek, és nem vágnak autóra.

– Majdnem ugyanez a helyzet nálam is, a lányom vett egy szabadidő-autót, de a fiam már jogosítványt sem akar, egyedül az autómegosztást szokta emlegetni. Részben ez az oka, hogy gyakoriak a megbeszéléseim az Uber, a Hola és a Grab szolgáltatókkal. Ez most a trend. Az autógyártók – minket is beleértve – aggódnak, hogy az eladási számok csökkennek majd, de odafigyeléssel képesek leszünk váltani, és rálelünk a megoldásra.

Mi a helyzet az autonóm vezetéssel?

Hogyan érinti ez a HMG-t, fenyegetettségként vagy inkább lehetőségként?

– Szerintem ez fenyegetettség és lehetőség is egyszerre. A minőséggel kapcsolatos kérdések kerülnek előtérbe, így annak nem tulajdonítunk akkora jelentőséget, hogy milyen gyorsan érjük el a 3-as, a 4-es vagy az 5-ös önvezetési szintet; sokkal fontosabb, hogy biztonságosan tegyük ezt, ami viszont időbe kerül. 2023-ra vagy 2024-re talán felléphetünk a 4-es szintre, de ez még kevés. Próbálom meggyőzni a munkatársakat, hogy ne csak Palo Altóban próbálják az autókat, ahol jók a feltételek, én azt szeretném, ha Indiában, Delhiben is tesztelhetnénk, mert ott bizonytalanabbak, véletlenszerűbbek a helyzetek, és ha az autónk ott tökéletesen teljesít, akkor mindenhol a világon megállja majd a helyét. Én hiszek ebben.

Ha már a nehezebb témáknál tartunk, mik azok a vezetés- és iránybeli változtatások, amelyeket szeretne a HMG-nél bevezetni? Tekintettel azokra a kérdésekre, amelyeket korábban a részvényesek és a befektetők is feltettek Önnek.

– Az elmúlt évtől kezdődően próbáljuk megváltoztatni a vállalati struktúrát, illetve tömöríteni azt. A lényeg az átláthatóság, mert a javak nem egyetlen pontra irányulnak, és a legfontosabb, hogy a befektetők és mi is egyaránt elégedettek legyünk.

Nagyszerű, hogy ilyen örökség birtokában kormányozza a vállalatot, és próbál változtatni. Vezetés szempontjából mi volt eddig a legnagyobb kihívása?

– A jövőbeni trend felé haladás, emellett többet kell beruháznunk kutatás-fejlesztésbe (K&F), s ennek hatékonyságába. A K&F ágazat több technológiát fogad majd be kívülről, emellett nagyon erős együttműködést kell kiépítenünk a partnereinkkel, társulást, közös kultúrát kell kialakítanunk. Úgy gondolom, ez kulcsfontosságú tényező, és a jövő sikerének záloga.



Hogy látja, világméretű recesszió várható a közeljövőben, vagy Ön szerint továbbra is elbotorkálunk valahogy?

– Őszinte leszek és talán meglepően rövid, nem tudom.

Üzletemberként elfoglalt, rengeteget repül, egyik helyről a másikra utazik – mi jelent kikapcsolódást és szórakozást az Ön számára?

– A tesztelés, szeretem a golfot és a teniszt.

Csak saját gyártmányú autói vannak?

– Nem, Európában, az Egyesült Államokban és Japánban is más-más autókat vezetek.

Van kedvenc sportkocsija?

– Igen, van, a Porsche 911-es.

Itt, Szöulban is tart egyet?

Nem, itt nem. A K&F központunkban van egy, ahol a pályán remek dolog menni vele, ott érzem igazán az autót. A közutakon alkalmazkodnom kell a forgalomhoz.

Remek volt hallgatni, hogy mi történik éppen a HMG-nél, és kicsit jobban megismerni Önt is, mint nyugodt, kiegyensúlyozott szemléletű, mindig előremutatni próbáló vezetőt. Sok sikert kívánunk Önnek és a vállalatnak a jövőben, egyúttal remélve, hogy valamennyi koreai vállalat erre az útra próbál lépni. Biztosak lehetünk benne, hogy akkor nem marad el a siker.

Teszt: **Kia Sportage 1.6 CRDi HP GT Line 4WD aut.**

KÖD ELŐTTE? INKÁBB UTÁNA!

Az európai vásárlók igényei szerint tervezett és helyben, a szlovákiai Zsolnán is gyártott Sportage a Kia legnépszerűbb szabadidőjárműve.



Hátra automatikusan,
vagy fixen 50%-ban
mehet nyomaték



27 éve, 1993-ban jelent meg az első Kia Sportage, amikor még senki sem tudta, de még csak talán nem is sejtette, hogy a sportos szabadidő-autók – közismert rövidítéssel a SUV-ok – a legtöbb járműkategóriában átveszik a piaci hatalmat. A Kia Motorsnál idejében felismerték, hogy ezek a sokat tudó, valóban többcélú modellek képezhetik az eladások gerincét (nem véletlen, hogy a márka minden szegmensben jelen van valamilyen crossover- vagy SUV-típussal), s ezt a Sportage eladásai évről évre igazolják. Tavaly Európában 109 838 darabot értékesített a Kia márkakereskedői hálózata, míg a Ceed-családból (ötajtós, kombi, ProCeed, Xceed) összesen 110 201 autó talált gazdára. A vevők Sportage iránti bizalma tehát megingathatatlan, ezért a Kia mindent megtesz, hogy a modell a legjobb formáját nyújthassa. Ez szó szerint is érthető, mert a legutóbbi frissítéssel előnyére változott az autó megjelenése: új lökhárítókat, LED-fényszórókat

és hátsó lámpákat, egyedi menetfényeket, a sportos GT Line pedig úgynevezett jégkockás ködfényszórókat is kapott. A kulcs nélküli kezelés a csomagtérajtóra is érvényes, melyet villanymotor mozgat. A beszállásnál magasra kell felülni, a fűthető-szellőztethető, a lapjánál játékonan hosszú, elektromosan állítható, deréktámaszos vezetőülés marasztalóan kényelmes, ráadásul a helykínálat igazán nagyvonalú, a fejtér még a panoráma-napfénytetővel sem alacsony. A műszerfal zömében puha felületű, pontosan illesztett elemekből áll, a 8,0 colos érintőképernyő elegánsan, keret nélküli megoldással simul a pultba. Az infotainment kezelése gyorsan kitanulható, mint ha csak okostelefont használnánk, de a gyakran használt funkciókért – mint a légkondicionáló, az ülés komfort vagy a kormányfűtés – nem szükséges a menüben barangolni. Gondolva a családokra, nagyon sok helyre pakolhatók a



holmik és a gyerekek apró kancsái, így az ajtózsebekbe, a kesztyűtartóba, a középkonzoli tartókba, számos kis rekeszbe és a kartámasz alatti dobozba. Hátul is minden irányban bőven van hely, itt rövidebbek, de a combot hasonlóan jól támasztják alá az ülőlapok, középen nincs tolakodóan magas merevítőpúp, és a 12 V-os/USB-portos szellőzőkonzol sem nyúlik be zavaróan a lábtérbe. A 60:40 arányban osztott háttámla dőlésszöge az ülés oldalára tett karral egyénileg állítható, a teljes ledöntéssel pedig közel vízszintes



rakódófelület adódik, ha bővíjük a már alpból is tágas, 503 l-es csomagteret.

Az 1,6 l-es, közvetlen befecskendezéses, közös csöves, turbódízel motor 136 lóerős, nyomatéka 2000-2250/perc fordulaton 320 Nm. A négyhengeres gép hidegen is simán forog, a hangja pörgetve sem válik tolakodóvá, a start-stop csak a bemelegedést követően lép működésbe, de ez nincs negatív hatással a fogyasztásra: a 6,3 literes vegyes „étvágy” kedvezőnek



*Hasznos extra:
az árnyékolható és nyitható
üvegtetővel otthonosabb
az utastér hangulata*



de komolyabb terepre tévedve, a tengelyek között fix 50:50 arányban elosztva zárható a nyomatékelosztás, meredek lejtőkön pedig külön menetvezérlő is segít – pontosan úgy, mint a nagyobb Sorento típusnál.

A Kia Sportage kategóriája legjobban vezethető modelljei közé tartozik,

*Minden részlet
aprólékosan kidolgozott,
a visszapillantó szélén
a holtérfigyelő sárga
fényvel jelez, ha nem
válthatunk sávot*



mondható egy erős, automata váltós, 4x4-es modell esetén.

A gázreakció kifejezetten élénk, 1800-tól érezhető lendülettel, folyamatosan húz a motor, a gázkésés (közismert nevén *turbólyuk*) minimális.

A kormányról és a karral is kapcsolható, hétsebességű, duplakuplungos automata váltó az aktuális (éppen kiválasztott) menetprogram szerint dolgozik, a leggyorsabb működést értelemszerűen Sportban kihasználva. Ezzel a benzinmotorral a legszeleesebb a Sportage választéka, mert tetszés szerint kombinálható vele a manuális és a kézi váltó, valamint a front- és az összkerékhajtás. Utóbbi lamellás kuplungos, teljesen automata rendszer,

nem véletlenül. Az elől MacPherson-, hátul igényes multi-link felfüggesztéssel a mérnököknek sikerült megvalósítani a magas menetkomfortot és a stabil viselkedést, ami elsősorban azoknak jó hír, akiknek tetszik a GT Line kivitelre szerelt 19 colos alufelnikészlet, és nem cserélnék ezeket a nagyobb kényelem miatt kisebbekre.

Teszt: **Kia Sportage 1.6 CRDi HP GT Line 4WD aut.**



*Álpadlós a csomagtér,
a mankókerék hasznos kiegészítő,
ha sokat járunk terepen*



*Villanymotor
emeli-süllyeszti
a hátsó ajtót*



A gyárban aprólékos munkával tesztelt sportos beállítás kanyargós úton válik a Sportage előnyére, ahol nagy tempónál is végig stabil ívmenetet mutat, hibátlan egyenesfutással és hirtelen irányváltásoknál sem tapasztalható kitörési hajlammal. Az új fejlesztésű, közvetlenül 2,5 fordulatos szervokormánygal közvetlenebb és pontosabb az irányítás, mint korábban volt, a fékerő minden helyzetben kiválóan adagolható, az elgurulás elleni Auto Hold funkció hasznos és gyorsan megkedvelhető.

A városban könnyen manőverezhető Sportage autópályán is kényelmes társ, a gázra lépve mindig bőséges erőtartálékot mozgósít, a menetzajok távoliak.

A hétlépcsős komfortszint legmagasabb fokán álló Kia Sportage GT Line csúcsmodellhez illően gazdag tartalmat nyújt.

Az alapár tartalmazza a sportos külső kiegészítőket, a 19 colos alufeltniket, a kulcs nélküli bejutást és indítást, az adaptív LED-fényszórókat, a fedélzeti számítógépet, a fűthető üléseket és kormányt,

MŰSZAKI ADATOK	
Méret	4485x1855x1635 mm
Tengelytáv	2670 mm
Csomagtartó	503-1492 l
Hengerűrtartalom	1598 cm ³
Teljesítmény	136 LE
Nyomaték	320 Nm
0-100 km/h	12,0 s
Végsebesség	180 km/h
Vegyes fogyasztás	6,3 l/100 km
CO ₂	164 g/km

a kétfónás automata légkondicionálót, az infotainment- és navigációs rendszert, és még hosszasan lehetne folytatni.

Mindezt a sok jót a Kia szokás szerint 7 évre vagy 150 000 kilométerre szóló garanciával fejeli meg, így a Sportage vásárlóinak – akik egyre többen vannak – valóban nincs más dolguk, mint élvezni az autó nyújtotta szolgáltatásokat. ■



Megoldás minden helyzetre? LÉTEZIK!



A Sorento világszerte a Kia egyik legsikeresebb modellje, amely nálunk gazdaságos és minden környezetvédelmi normának megfelelő dízelmotorral érhető el.



Bizonyára sokan hallottuk már, hogy ami mindenre jó, az valójában nem jó semmire, mert egy dolgot kell csinálni, tudni, érteni, de azt tökéletesen, másképpen nem érdemes. Nos, az autóknál könnyű rációlni erre a közhiedelmű tézisére, amire kiváló bizonyíték a Kia Sorento. A koreai márka legnagyobb európai szabadidő-terepesét ugyanis nehéz olyan feladat elé állítani, amire ne nyújtana ideális megoldást.

A 4,8 méter hosszú karosszéria részletei finoman kidolgozottak, a megjelenés hamisítatlanul elegáns, akinek azonban fontosabb a sportosság, az dinamikusabb kiállítású GT Line kivitelben is választhatja az autót. Ennél azonnal feltűnnek a vörös féknycergek, a jégkocka LED-ködfényszórók, a 19 colos alufelnik, az utastérben pedig





Dízelből is a legjobbat!

Az egész világon végighullámozó dízelbotrány az elmúlt öt évben a gázolajos hajtás visszaszorulását hozta magával, sok szempontból alaptalanul. Főleg ha az egyre szigorodó szén-dioxid-kibocsátási (CO_2) normákat nézzük: az EU legfrissebb, már érvényes előírása ezen a területen a 95 g/km-es flottaátlag, amit ez idáig a tisztán villangautókat gyártó márkákon kívül senkinek sem sikerült teljesítenie. Az ebből adódó büntetések jelentősen megnövelik az autók árát is. De miből is keletkezik a kipufogógáz CO_2 -tartalma? Hát természetesen mindabból, amit a motorban elégetünk, vagyis a kibocsátott szén-dioxid mennyisége lényegében egyenes arányban áll a fogyasztással. Ezen a téren a dízel óriási előnnyel indul, hiszen termikus hatásfoka (különösen a mai modern motoroké, mint amilyen a Kia 2.2 CRDi dízelje is) jelentősen nagyobb a legjobb benzinesekénél. A kisebb fogyasztásból jobb CO_2 -mutatók származnak, azaz a dízelmotorok választékban tartása ma elemi érdeke a legtöbb márkának, annak érdekében, hogy csökkenjen a szén-dioxid-terhelés, ami ugyebár ma az egyik elsőrendű környezetvédelmi cél is a klímaváltozás elleni küzdelemben. De nézzük tovább. A dízelek egyik valóban létező problémája a koromképződés. A dízelkorom rákkeltő, azaz nem kérdés, hogy veszélyes, az azonban tény, hogy a mai részecskeszűrővel és a finoman szabályozott befecskendezéssel a motorok lényegében teljesen korommentessé tehetők. A másik megoldandó a nitrogén-oxidok (NO_x) kérdése. A dízelek elnyújtott és nagynyomású égésfolyamataiban több ilyen, a szmogért és a savas esőért is felelőssé tehető vegyület keletkezik, mint a benzinesekéiben. Erre is régóta megvan a hatásos gyógy mód: a redukációs katalizátorokkal lényegében teljesen eltüntethetők a dízelek kipufogógázából. Összességében tehát elmondható, hogy a mai modern dízelmotorok nem szennyezőbbek a benzineseknél, ugyanakkor jobb hatásfokukból adódóan lényegesen kevesebbet fogyasztanak, és így kevesebb CO_2 -vel is terhelik a környezetet. Még valami: az említett hosszú égéslefutásból adódóan a gázolajosok jóval nyomatékosabbak is, ami a rugalmasságnak és ezzel a mindennapos vezethetőségnek tesz különösen jót!

egyedi, a támlákon GT Line hímzéssel díszített bőrgarnitúra fogadja az utasokat. A karosszéria tágasságát jól érzékelteti, hogy igény esetén öt- helyett hétszemélyes kivitelben is elérhető az autó. A csomagtartó alapesetben 660-1732, a hétülésesnél 605-1662 literes, míg teljes létszámmal a fedélzeten még mindig marad 142 liternyi hely a poggyászoknak. A tartozékokkal kapcsolatban szintén nincs lehetetlen kívánság. Intelligens parkolást segítő rendszer? 10 hangszórós Harman/Kardon hifi? 360 fokos panorámakamera? Hatalmas és részben nyitható napfénytető? Fűthető-szellőztethető első ülések elektromos mozdulatossal és memóriával? A Sorento igazi luxusautó, amely magas szintű aktív és passzív biztonságával, valamint a legmodernebb vezetőségeinek tárházával maximális védelmet nyújt az utasok számára.

Az automata, szükség esetén fix, a tengelyek között 50:50 arányú nyomatékelosztásra kapcsolható összekerekjáratással és a lejtmenetvezérlővel a Sorento nehezebb terepen is magabiztosan mozog, a család hűséges társa az aktív szabadidős programokban. A meghajtásról a Kia saját fejlesztésű, 2,2 literes, közvetlen befecskendezéses, közös csöves turbódízel motorja gondoskodik. Hogy a dízel erőforrás pontosan miért jó, azt külön is összefoglaltuk,

de mindenképpen érdemes kiemelni, hogy a 200 lóerős, 441 Nm nyomatékú négyhengeres gép megfelel a legszigorúbb Euro 6d-TEMP emissziós előírásoknak, vegyes fogyasztása pedig – az összekerekjárat és a nyolcfokozatú automata sebességváltó ellenére is – csupán 6,9-7,6 liter 100 kilométerenként.



MEGLÁTNI, MEGSZERETNI – ÉS MEGSZEREZNI

*Abban mindenki egyetért,
hogy rendszeresen új autóban ülni,
s ezért keveset fizetni jó dolog.
A Kiánál pont erre találtuk ki a
Premium Value Programot.*

Bővebb információ
a Premium Value
Programról itt:



- Moziba mentünk a párommal, és a bevásárlóközpontban megláttunk kiállítva egy fehér Kia Stonicot. Azonnal beleszerettünk – meséli *Berki Gábor*, aki 2018 nyarán már a saját autójukat vette át. - Nem volt konkrét elképzelésünk, csak azt tudtuk, számunkra tökéletes lenne ez a modell, de nincs annyi pénzünk, hogy az árát egy összegben kifizessük. Szerencsére remek lehetőségünk adódott.

- Azok az ügyfeleim, akik valamilyen finanszírozással vásárolnak gépkocsit, 80 százalékban a **Premium Value Program** mellett döntenek, ami formáját tekintve **nyílt végű lízing** – veszi át a szót *Peák Györgyi*, a Pappas Auto Kia márkakereskedésének értékesítője. - Az **első lízingdíjjal (20%-os befizetéssel) a kocsi már elvihető**, és innentől nagyon kedvező összegű, **csökkentett havi törlesztést kell csak fizetni**. Az autó maradványértéke magasabb összeg, de a finanszírozó cég garantálja, hogy ezen az áron biztosan visszavásárolja a gépkocsit – tehát nincs ok félelemre –, már csak azért sem, mert **az ügyfél rögtön három lehetőség közül választhat**. Visszavásároltatja az autót és kiszáll, folytatja a törlesztést, vagy azt mondja nekem, ismét szeretne új kocsiba ülni. Utóbbi esetben a visszavásárlási összeg fedezni fogja az új autó kezdő befizetését (esetleg minimális összeggel szükséges korrigálni, attól függően, hogy az új autó milyen típus), és kezdődik minden előlről: megvan az új autó, csak a csökkentett havi törlesztőt kell fizetni, a visszavásárlásra pedig biztonságos jelentő garancia van. Így voltaképpen mindig újra, és ami

szintén fontos, akár kisebbre, nagyobbra, jobban felszereltre cserélhető az autó, amilyenre éppen szükség van.

- A mi konstrukciónk négyéves futamidőre szól – folytatja ismét Gábor. - Az önerő bőven belefért az anyagi keretünkbe, nyugalmat jelent, hogy **kedvező kamattal, fix törlesztővel tudunk tervezni**, és **mi dönthetjük el, mi történjen a futamidő végén**. Az már szinte biztos, hogy maradunk a Kiánál és a Premium Value Programnál, de elképzelhető, hogy nagyobb modellre váltunk. Mi hosszú, jellemzően 4-500 km-es utazásokra használjuk a kocsit, a karbantartás szempontjából is fontos a biztonság, ezért döntő szempont volt a vásárlásnál, hogy a garancia ne legyen rövidebb, mint a választott finanszírozási idő.

- A Kia 7 évre vagy 150 000 kilométerre szóló garanciája egyedülálló a piacon, így **amikor a futamidő lejár, az autó még gyári garanciát élvez**, és ennek köszönhetően a beszámításnál vagy értékesítésnél magasabb ár kapható érte a használtpiacon. További előny, hogy a Premium Value Program keretében **a Kia átvállalja az első három periodikus karbantartás (kötelező szerviz) költségeit**, azaz a használonak erre egyáltalán nem kell költenie. Bevallom, ha olyan ügyfél keres meg, aki készpénzre vásárolna autót, őt is megpróbálom meggyőzni a Premium Value Program előnyeiről, hiszen marad tartalék pénze, amit akár előre félretehet a törlesztőrészekre, a szolgáltatás nyújtotta előnyöket pedig kár kihagyni – zárta gondolatait *Peák Györgyi*. ■

KÖZÖS TÖBBSZÖRÖS



Remekül indult a 2020-as esztendő két Kia márkakereskedésben is. Ott voltunk az ünnepi pillanatoknál.

Félmillió darabos értékesítésével a Kia Motors 2019-ben rekordévet zárt Európában, és örömmre ad okot, hogy e kiváló eredményhez a magyarországi importőr eladásai is hozzájárultak. A Kia Motors Hungary márkakereskedői hálózatának tagjai között mostantól már többen vannak, ahol átadták a 10 000. Magyarországon értékesített Kia gépkocsit! A **Pappas Auto**-nál, a Hunyadi János utcai szalonban Kovács Péter örülhetett a különleges autónak, az általa rendelt Xceed 1.4 T-GDi Platinum lett ugyanis a jubileumi példány. Kovács úr régóta hűséges a Kia márkához, korábban az egyedi megjelenésű Soul-t választotta, és csupán azért vált meg az ötéves – így még mindig gyári garanciát élvező – kocsijától, mert első pillantásra beleszeretett az Xceed crossoverbe. Minden cikket, tesztet, prospektust elolvasott, kipróbálta az 1,4 és 1,6 literes benzínmotorokat. Mindkettővel elégedett volt, végül azonban a kisebb teljesítményű, de így is 140 lóerős, automata sebességváltós modell mellett döntött, amelyhez viszont a létező összes extrát megvásárolta.

A gödöllői **Kia Gablini** márkakereskedésnek Salgótarjánból érkezve szavazott bizalmat Juhász Ágnes és családja. Elsőre praktikus kisautót kerestek, s így döntöttek a Kia Venga mellett, azonban rövid időn belül szükségük volt nagyobb kocsira is, a vadonatúj Xceed pedig lenyűgözte Ágnest, amikor később visszatértek a bemutatóterembe.

Kovács Péternek Pais József (jobbról), a Pappas Auto Magyarország Kft. ügyvezető igazgatója adta át a 10 000. autó kulcsát. Bal szélén Kim Dowan, a Kia Motors Hungary elnöke és Rédei Ádám, a Pappas Auto Kia márkavezetője, jobbról Nagy Norbert, a Kia Motors Hungary ügyvezető igazgatója, mögötte Rajnai Tamás, a Pappas Auto személyautó üzletág vezetője

Az értékesítő segítségével végül a gazdagon felszerelt Launch Edition Plus kivittelt választották a 140 lóerős, 1.4 T-GDi benzines turbómotorral és automata váltóval, amely minden igényüket kielégíti. Az átvételkor meglepetésként érte a családot, hogy az autójuk egyben ünnepi példány is: a Kiával 10 éve foglalkozó Gablini kereskedésnek ez volt az 1000. átadott Kiája.

Hűséges ügyfeleinknek és márkakereskedő partnereinknek egyaránt szívből gratulálunk! ■



Juhász Ágnes és férje (jobbra) a Kia Gablini 1000. autójával. Balról Rusótzky Viktória, a Kia Motors Hungary PR és Events menedzsere, Tóth Bence értékesítő és Gablini Gábor cégtulajdonos



HOTELIO
A SZÁLLÁS OUTLET

Kipihenné a hétköznapi fáradalmait?

**Pihentető wellness ajánlatok
nagy kedvezménnyel!**

A hirdetés nem minősül ajánlattételnek. A kedvezmények korlátozottan elérhetőek, és ajánlattól függően változhatnak.

www.szallasoutlet.hu



A sztárok is Kiával járnak

*Ancsin Gáborral,
a Grundfos Tatabánya
KC kézilabdacsapat
EHF-kupagyőztes
átlövőjével beszélgettünk
sportról, autókról
és természetesen a
közelgő olimpiáról.*



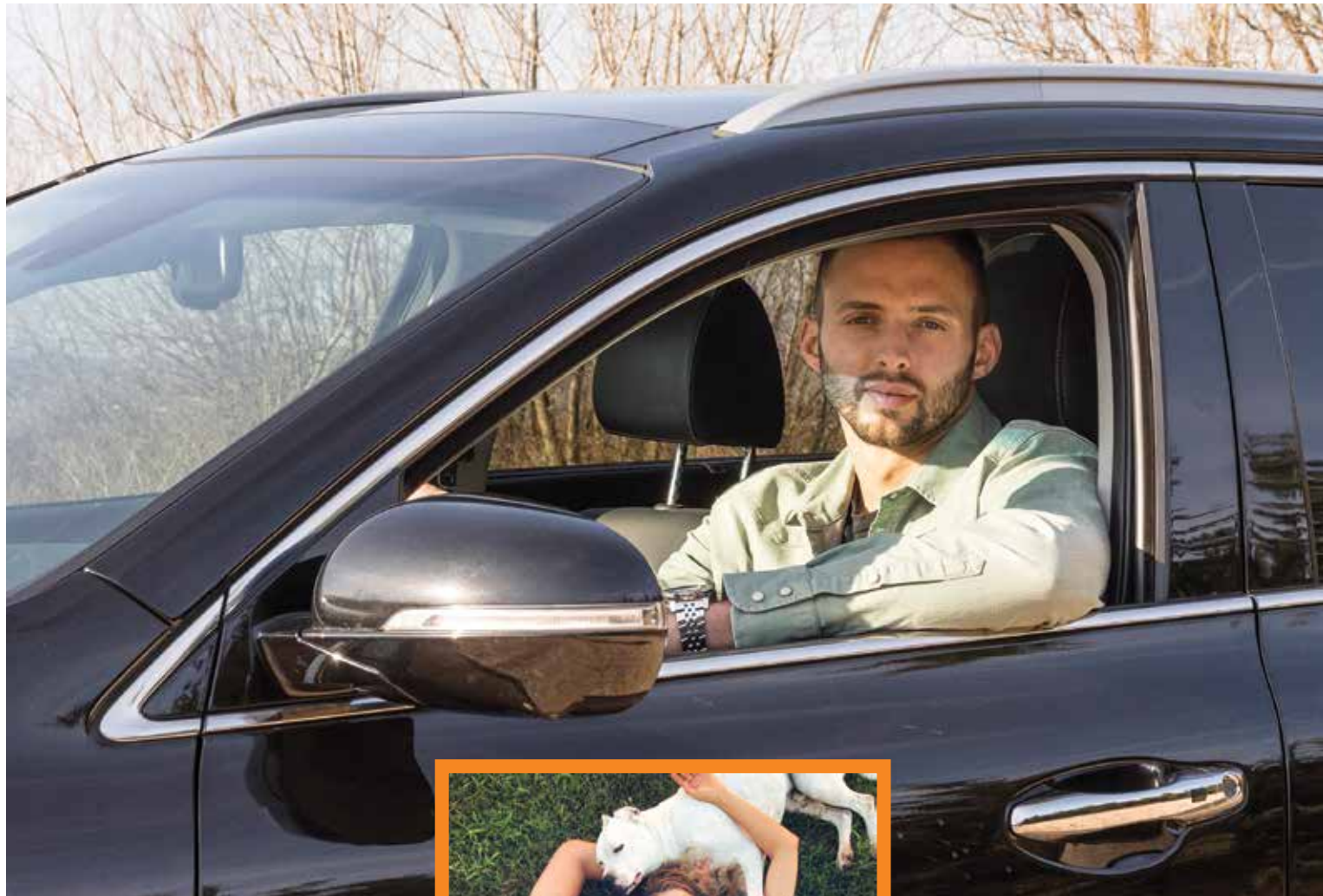
„ÁLMAIMBAN AMERIKA...”

Hazai játékos vagy a tatabányai csapatban?

– Nem, békési srác vagyok. Tízéves korom óta kézilabdázom, szerettem a focit is, de az alkatom miatt a kézilabda tűnt ígéretesebbnek. Az általános iskola után, 2005-ben kerültem Dunaújvárosba, az utánpótláscsoporthoz, majd a gimnázium befejezése után két évig Németországban

pallérozódtam. Hazaérkezésemkor a Szegedhez igazoltam öt évre, és itt lettem a csapattal EHF-kupagyőztes, amire nagyon büszke vagyok. A következő állomásom Veszprém volt, ám itt kevés időt töltöttem a pályán, hiányzott a rutin, ezért átigazoltam a Fradiba, majd 2019 nyarán lettem a Grundfos Tatabánya KC átlövője.





Kerettag voltál az idei Európa-bajnokság csapatában?

- Sajnos egyelőre nincs szerencsém a nagy világversenyekkel. Korábban végigcsináltam az olimpiai felkészülést, végül nem lettem kerettag, most az EB-t sérülés miatt hagytam ki. Külön szomorúság, hogy hajszálon múlt ugyan, de a fiúknak nem sikerült megszerezniük a tokiói kvótát, így legkorábban 2024-ben érhetem el életem egyik nagy álmát, az olimpiai részvételt.



Autós álmaid is vannak?

- Hogyne! Nagyon szeretem az autókat, mindig érdekeltek. Még Dunaújvárosban, 17 évesen szereztem jogosítványt, kerekklámpás Ladát is vezettem, de első saját autónak megadatott az egyik gyerekkori álmom, a Hummer. Hamar rájöttem azonban, hogy nem könnyű a H2-es Pickuppal együtt élni, így eladtam. Szintén a vágyaim között szerepel a Chevrolet Chevelle SS, ez egy klasszikus amerikai izomautó az 1970-es évekből, dübörgő V8-assal, sok krómmal - semmi értelme, de nagyon tetszik! *(nevet)* Az autók mellett a motorsportokat is kedvelem, a ralit

a tévéből követem, és nagy F1-rajongó vagyok. Kétszer voltam eddig a Hungaroringen, és amikor Németországban játszottam, eljutottam Hockenheimbe is.

Hogyan kerültél kapcsolatba a Kiával?

- Szinte minden egyesületemnél volt lehetőségem autóhasználatra, Tatabányán is felajánlották ezt, ami azért is fontos, mert a feleségemmel a fővárosban élünk, minden nap innen megyek edzésre

és ide érkezem haza. A választható autók között volt a Kia Sportage, ami tetszett, de két nagytestű kutyánk, argentin dogunk van, ezért olyan autót szerettem volna, amiben hátul elfér a kutyák ketrece. Így került a látókörbe a hétüléses Sorento, amit egyesületi segítséggel használhatok.

Bevált?

- Nagyon! Egyrészt tetszik ez a csipetnyit sportos GT Line kivitel, másrészt elmondhatom, hogy több prémiummárka modelljét is volt szerencsém korábban használni, de a Kia állja a versenyt mindegyikkel. Ebben az autóban minden



kényelmi és biztonsági extra benne van, az ár/érték aránya verhetetlen, ráadásul a 202 centis magasságommal hosszú távon úgy ülök kényelmesen, hogy a fejem nem ér a plafonhoz, és még mögöttem is van hely. Természetesen a kutyák ketrece simán befért a csomagtartóba, igaz, így a két leghátsó ülést csak akkor tudjuk használni, ha ezt kivesszük, de erre az opcióra ritkán van szükségünk.

Említetted a kényelmi és biztonsági extrákat, ezek között vannak kedvenceid?

– Naponta átlagosan 150 kilométert megyek, ebből sokat autópályán, ahol rendszeresen használom az adaptív sebességtartót. Csak beállítom a tempót és a követési távolságot, a többi pedig a Sorento „intézi”: fékez, gyorsít és jelzi azt is, ha előzésnél vigyáznom kell. Általában napi két edzésünk van, hazafelé sokszor vagyok fáradt, ezért megnyugtató, hogy az autóm is figyel. Nem helyettem persze, de legutóbb teljesen meglepett, amikor a fáradságérzékelő kiírta, tartsak pihenőt. Remek dolgok ezek!

Ezek szerint vágynál önvezető autóra? Edzés után csak beülsz a kerekas dobozba, megadod a címet, ellazulsz, otthon pedig kiszállsz...

– Őszinte leszek, erre nem vágyom, pontosabban még nem, mert nagyon szeretek vezetni, sokszor pihentet is, mert nem hajtok durván, szabálykövető vagyok. Ettől függetlenül mint érdeklődő foglalkoztat ez a dolog, mert izgalmas; blogokat, weboldalakat olvasok, nagy vonalakban tisztán látom, hol tart a technika és mi várható a közeljövőben. Hasonlóan vélekedem az alternatív hajtásokról is, mert fontos, hogy óvjuk a környezetet, valamerre lépni

kell. Számomra a villanyautó még nem teljes értékű megoldás, elsősorban a lassú töltés miatt, de egy normál vagy kívülről tölthető hibriddel úgy vélem, már együtt tudnék élni. Ha jól tudom, az új Sorentóból lesz mindkettő, szóval bizakodó vagyok.

Ezek szerint, ha autót cserélnél, maradnál a Kia mellett?

– Boldogan! A feleségemmel hamarosan családot szeretnénk, így még nagyobb szükségem, illetve szükségünk lesz egy kényelmes, megbízható, sokat tudó autóra. A Sorento pedig éppen ilyen.

Végezetül térjünk még vissza a kézilabdához, milyen terveid vannak a csapattal, a válogatottal?

– Ahogy már mondtam, a 2020-as tokiói olimpián sajnos nem leszünk ott a válogatottal, de minden erőnkkel arra összpontosítunk, hogy 2024-ben ez másképpen legyen. Ami a klubomat illeti, jelenleg harmadikok vagyunk a hazai bajnokságban a Szeged és a Veszprém mögött, nem titkolt célunk, hogy megszorongassuk őket. Nemzetközi porondon az EHF Kupában eddig veretlenül állunk a „halálcsoportban”, jó lenne túlélni a csoportkör, és utána minél messzebb eljutni. Én már szerencsére tudom, hogy milyen érzés kupagyőztesnek lenni, és szívesen átélném újra. ■



Indulhatunk!

A GAL termékek az összetevőket olyan formában és arányban tartalmazzák, ahogyan azok természetes élelmiszereinkben is előfordulnak. Ebben nem tűrünk kompromisszumot, hiszen számtalanszor bebizonyosodott, hogy nem véletlenül fordul elő a természetben minden úgy, ahogy.

[gal.hu / vitaminvilag.hu](http://gal.hu/vitaminvilag.hu)
Vitaminok és étrend-kiegészítők


GAL
It's Our Life

„LEHET, HOGY SOHA NEM SZÁLLOK KI A KIÁBÓL...”

Ornitológusnak készült, de távcső helyett a sors dobverőt adott a kezébe. Hetényi Zoltán negyed évszázada dobol az Eddában, civilként pedig fuvarozó cégét vezeti.





Rohanásban vagy?

- Elkezdtek a zenekarral a próbákat, a Sportarénában lesz koncertünk, március végén pedig irány az Egyesült Államok: Daytona Beach, Los Angeles és San Francisco a három koncerthelyszínünk.

A Stingerrel jöttél, netán kamionnal?

- Ne ugrass, nincs jogsim E kategóriára, amúgy is, ha rajtam múlik, lehet, soha nem szállok ki a Kiából. Imádom ezt az autót, pedig elmondhatom, hogy szerencsés vagyok, nagyon sokféle és jó kocsikat vezethettem már, de ez a fantasztikus gép mindegyiken túltesz.

Tudatosan döntöttél a Stinger mellett?

- Véletlen volt, az éppen aktuális kocsimat hoztam szervízbe, és akkor kipróbálhattam a V6-os turbómotorral szerelt GT-t. Elvesztem. A forma, a belső, a teljesítmény, a kényelem, hogy is mondjam, kilóra megvett, soha nem gondoltam volna, hogy a Kia ilyesmire képes, attól a pillanattól fogva birtoklási vágyat éreztem. És léptem is ennek érdekében. Addig duruzsoltam Nagypál Csaba (a Jász-Plasztik Autócentrum kereskedelmi igazgatója - a szerk.) fülébe, amíg a náluk lévő dízelmotoros változatot kicsit hosszabb próbára foghattam, majd úgy vittem vissza, hogy közöltem, Csaba, ezt nem adom vissza. Ekkor leültünk tárgyalni, és idestova egy éve lesz, hogy ebben a piros csodában ülök.

Tetszik?

- Nagyon! Sokan nem is tudják, hogy melyik márka milyen típusa, általában leesnek az állak, amikor kimondom, hogy Kia Stinger. Tapasztalataim szerint a férfiakra nagyobb hatással van, mint a nőkre, ami nem meglepő, hiszen ez egy elegáns, ugyanakkor sportos, izgalmas autó, különlegese az arányai. Nem lehet úgy elmenni mellette, hogy ne vegyük észre.

Sokat autózol?

- Ha nincs meg a napi 100 kilométer, szinte már hiányérzetem van, mert a zenekar mellett a saját belföldi fuvarozó cégem ügyeit is viszem. Koncertek, turnék, üzleti feladatok - évente 30 ezer kilométer körül megyek, nekem komolyan létszükséglet a megbízható autó. Végigjártam a létrát, akadtak gondjaim márkás és drága típusokkal, most viszont olyan kocsi a társam, amivel teljes mértékben tudok azonosulni, és eddig nem okozott semmilyen csalódást sem. Különleges, bizsergető érzés vele menni! Élvezem a rengeteg biztonsági és kényelmi szolgáltatást, a forgalomhoz igazodó sebességtartót, a kanyarba valóban bevilágító fényszórókat, a kamerákat és sorolhatnám, a Stinger mindent tud, ár/érték arányban szerintem verhetetlen. Bár többnyire Sport üzemmódban használom, és a 200 lóerővel lehet is dinamikusan menni, az átlagfogyasztás 8-8,5 liter körül tartható. Amire vigyáznom kell, azok a kerekek, nagy SUV-ből ültem át, azzal nem okozott gondot például



alattam, mert igyekszem szabálykövetően vezetni ugyan, de raliversenyző volt az oktatóm, és...

Mesélj!

– Apukám darusautóval járt, a zenekari cuccokat általában kamionok szállítják, így mindig nagyvasak között voltam – talán ezért is van fuvarozós vállalkozásom –, és persze kölyökként mielőbb szerettem volna jogosítványt. 18 évesen meg is szereztem, de elsőre megbuktam...

KRESZ-ből?

– Nem, a forgalmi vizsgán meszeltek el! A ralis Lehoczki László volt az oktatóm. Az első órán, amikor beültem mellé, hamar megbeszéltük, hogy tudom az alapokat, ezért pikk-pakk a szlalompályán találtam magam, és rutinozás helyett már „időfutamokat” mentem a VW Jettával. Emlékszem, Laci azzal heccelt, hogy ő jobb időt tud nálam. Aztán a vizsgán nem akartam gikszert, igyekeztem mindenre figyelni, akkor még 60-as tempó volt a városban megengedett, én viszont óvatosságból csak 45-50 körül haladtam. Ebből lett a baj, a vizsgabiztos a lassúságomat úgy vette, hogy bizonytalan vagyok, megbuktatott. Ma már ilyesmi nem fordulna elő velem (nevet), lendületesen, dinamikusan vezetek, szeretem, ha van teljesítmény az autóban, és a

járdára kaptatni, ha olyan volt a parkolás, ám ez sportkocsi.

Viszont örülök, hogy nem a 366 lóerős V6-os van

Stinger 200 lóereje éppen elég. Azt hiszem, a V6-os GT-vel nagy lenne a kísértés, hullanának a sárga csekkek, mint a falevelek.

Érdekelnek a hibridek, a villanyautók?

– Hogy rövidre fogjam: a Kia nálam magasra tette a léceket a Stingerrel, ha azonban kijön egy ennyire izgalmas formatervű és jó autóval, amit már nem benzin- vagy dízelmotor hajt, én gondolkodás nélkül átülnék. Az autógyáraknak lépniük kell, változásokra van szükség, nem a belső égésű motoroké a jövő.

Ha már a jövőt említetted, az Eddával mire készültök?

– Mint mondtam, próbálunk a koncertre és készülünk az amerikai szereplésre, ami egy hónapos lesz. Április közepén érkezünk haza, rövidet szusszanunk, majd belecsapunk az idei nyári turnéba, ami nagyjából október végéig fog tartani. Én is kérdezhetek?

Természetesen.

– A Kia nem gyárt autóbust?

Gyárt, a neve Granbird, de Európában nem forgalmazták.

– Kár, mert a koncertekre turnébuszal utazunk, és megfordult a fejemben, hogy a zenekarban szinte mindenkinek volt már, vagy hozzám hasonlóan éppen Kiája van. Jópofa lenne, ha Kia busszal járnánk turnézni is, pláne nekem, ha Granbird, azaz nagy madár a neve. Én ugyanis eredetileg nem zenésznék, hanem ornitológusnak készültem... ■



► HOTEL & MORE GROUP

Szállodák Magyarország
legkedveltebb városaiban



- Greenfield Hotel Golf & Spa**** Bükfürdő
- ETO Park Hotel****superior Business & Stadium Győr
- Hotel Aquarell**** Cegléd
- Science Hotel**** Szeged
- Hotel Vital**** Zalakaros
- Pilvax Hotel****superior Kalocsa
- Akadémia Hotel**** Balatonfüred

- Klebelsberg Kastély Budapest
- Világos Hotel Balatonvilágos
- Aqua Blue Hotel Hajdúszoboszló
- Hotel Fit Hévíz
- Hotel Küküllő*** Székelyudvarhely
- Nostra Hotel Siófok
- Fresh Hotel**** Siófok



HAGYOMÁNY

Háromnapos újév, nagy tavaszi fesztivál, cshuszok – ezek a legjelentősebb koreai ünnepek.



A **háromnapos újév** ma is kiemelkedő esemény Koreában, a család összetartozását jelképezi, és valóban három napig tart: mivel úgy mondanánk, hogy szilveszter, tehát az óév utolsó napja, valamint az újév első és második napja. Kínai feljegyzésekből tudjuk, hogy a három koreai királyság idején már megünnepelték a holdnaptár szerinti újévet. Régi szokás, hogy ilyenkor új, az alkalomra készített (vagy *manapság inkább vásárolt*) ruhákat kell viselni, amelynek anyagai jellemzően élénk színűek, hogy reményt sugározzanak és szerencsét hozzanak az újévvel kapcsolatban. Az ünnep során minden család megemlékezik az elhunytakról, többféle szertartást végezve. Központi elem az asztal, amelyre rizsből készült ételek, húsok, halak és gyümölcsök (*alma, szőlő*) kerülnek,



ugyanakkor komoly szabályok is vannak. Az evőeszközök sorrendjét fel kell cserélni, a kanalat jobb oldalra, a pálcikákat bal oldalra tenni, és utóbbiakat bele lehet szúrni a rizsbe, ami máskor nem megengedett, mert a halált jelenti. A gyümölcsök közül őszibarackot nem fogyasztanak, mert a szőrös

héj megakadhat a torkon. Terítés után a család egy időre elhagyja a szobát, hogy az elhunyt szelleme nyugodtan étkezhessen, majd visszatérve elfogyasztják a maradékot. A nagy tavaszi fesztivál, a tavaszünnep, vagy más néven a **Tano** az ötödik hónap ötödik napjára esik, és a koreaiak ekkor ünneplik a nyár közeledtét. Hagyomány volt, hogy a férfiak az 1900-as évek elejéig nem vághatták le a hajukat,

ÉS TRADÍCIÓ



ám jött a modernizáció, és általános elterjedt, hogy mindenkinek rövid frizurát kell viselnie. Korábban ezen az őszi szertartáson még falevelekkel főztek vizet, akár egy teát, és ezzel a főzettel mosták meg a hosszú hajukat. A nők fagyókérből készült, faragott hajtűt tűztek a hajukba, míg a férfiak hasonló eszközt az övükbe – a legenda szerint ezek megvédték viselőjüket a rossz szellemektől, valamint a kínzó fejfájásra is gyógyírt jelentettek. Fontos szerepet kapott a játék, különösen a nőknél, akik nem léphettek a kőfalakon kívül, de amikor a Tano alkalmával összegyűltek és hintáztak, akkor a magasba lendülve átláttak,

Az emberek már hetekkel korábban elkezdi a készülődést, az ünnep alkalmával megajándékozzák egymást, és ilyenkor mindenki útra kel, hogy meglátogassa a szüleit, a gyerekeit, a népes rokonságot. A cshuszok az ősök előtti tisztelgéssel, a cseszával kezdődik, szertartásos reggelivel: az asztalról nem hiányozhat a ragacsos rizsből készült szongphjon, az édes krémekkel töltött kis gombóc. Népi hagyomány, hogy az ételt együtt készítik el a családtagok, és úgy hírlik, aki a legszebb golyókat formázza, annak sikeres lesz az élete, daliás legényt, takaros menyecskét fog találni magának, és szép gyerekei születnek majd. A gombócok mellé kísérőként szintén rizsből készült alkoholos italokat fogyasztanak. Napközben a családok kilátogatnak a temetőkbe, ahol rövid szertartással, a szongmjóval emlékeznek elhunyt szeretteikre – a sírokat általában egy héttel korábban már rendbe rakják az ünnep tiszteletére. Köztudott, hogy a cshuszok idején a legnagyobb teher a nőkre esik, akik nagy adagokban sütnek-főznek a családra,

és mindemellett részt vesznek a programokon is. A lányoknál régi hagyomány az álló libikókázás és a körtánc, a fiúknál pedig a birkózás és az íjászat. Ezek családi körben mostanság már nem jellemzők, de hagyományőrző eseményeken természetesen találkozni lehet mindegyikkel.

Érdekesség, hogy a szinte hermetikusan, politikailag és társadalmilag egyaránt elszigetelt Észak-Koreában hivata-

losan 1988 óta engedélyezett a cshuszok, de a dél-koreaihoz hasonló pompa elmarad. Az ünnep többnyire kimerül a rezsimit vezető Kim-dinasztia életésében, az emberek kilátogatnak a temetőkbe, és saját szeretteikre gondolnak. Az utazás Észak-Koreában körülményes, így a családok nem jönnek össze úgy, mint a békés és szabad déli országokban.



átláthattak a falak fölött. Mint megannyi népszokást őrző hagyományt, a Tano-fesztivált is a mai napig megtartják Koreában, számos folklórelemmel színesítve.

A **cshuszok** az egyik legrégebbi koreai ünnep, több mint 2000 éves hagyományra tekint vissza. Gyakorlatilag nincs konkrét dátuma, a holdnaptár szerint mindig a nyolcadik holdhónap 15. napjára esik – 2020-ban október 1-jén tartják.

Hozzávalók 2 személyre 5 tekercs

Főtt rizshez

- ♦ 2,5 csésze közepes szemű rizs
- ♦ 3 csésze víz

Töltelékhez:

- ♦ ½ édes-savanyú kínai retek (általában sárga színű, ázsiai élelmiszerboltokban vásárolható – jégcsapretekkel helyettesíthető)
- ♦ 1 kígyóborka
- ♦ 1 kaliforniai piros paprika
- ♦ 3 tojás
- ♦ 4 hosszú virsli
- ♦ 5 db surimi-rák ízű halrudacska
- ♦ 5 lap szárított tengeri alga (nori)
- ♦ szezámolaj
- ♦ só
- ♦ pirított szezámag

Kimbáp

Zöldséges rizstekercs

2

Elkészítés lépésről lépésre

1 Főzze meg a rizst a „Főtt rizs koreai módra” recept alapján, de a fent leírt vízmennyiséggel, mert a kimbáphoz enyhén szárazabb rizsre van szükség.

2 A rizsfőzés alatt készítse el a töltelékét. A hozzávalókat szeletelje azonos méretű (kb. 1 cm-nyi vastagságú, 25 cm-es hosszú) csíkokra. Először kezdje az édes-savanyú kínai retekkel.

3 A jól megmosott kígyóborkát hosszában vágja négyfelé, puha belsejét távolítsa el. Szeletelje az uborkát további vékony csíkokra, egy tányérra helyezze szőzsa meg és hagyja állni kb. 10 percre, majd kézzel nyomkodva víztelenítse. A kaliforniai paprikát is hasonlóképpen készítse el. 1 tekercshez 1 uborkaszelet és 2 paprikaszelet szükséges.

4 A virsli hosszában negyedelje fel, és kis olajjal serpenyőben enyhén pirítsa meg.

5 A mélyhűtőben tárolt halrudacska hosszában vágja ketté, és a serpenyőben enyhén pirítsa meg.

6 Egy széles serpenyőben süsse palacsinta formájúra a felvert, megsózott 3 darab tojást. Amikor a tojás félig megsül, a tojáslapot egyharmad szélesre hajtsa össze, és süsse tovább. Amikor megsül a tojás (és kihűl), vágja hosszú csíkokra.

7 Az elkészült töltelék egy tányéron rendezze sorba. Az 1. pontban elkészített főtt rizst egy mély tálban 1 ek. sóval, szezámolajjal, pirított szezámaggal fűszerezve finoman keverje el (az így kapott rizsnek kissé sósnak kell lennie).

8 Helyezze a bambusz tekercselő lapot az asztalra és tegye rá a szárított tengerialga lapot úgy, hogy a lapnak a durvább oldala kerüljön fölülré. A rizs lapos sütőkanál segítségével (vagy kézzel) – a lap egyik végétől kb. 2 cm, a másiktól pedig kb. 4–5 cm ráhagyással – nyomkodva simítsa laposra.

9 A töltelék (a színek harmóniáját figyelembe véve) tegye a rizsre, és a bambusz tekercselő segítségével óvatosan tekerje fel a rizslapot. (Nem egyszerűen, hanem lépésenként, szorosan kell tekerni, hogy a rizs és a tengerialga lap jól megtapadjanak egymással!)

10 A tekercs felületét kenje be egy kis szezámolajjal, ezzel a tekercs könnyebben szeletelhetővé, finomabb ízűvé válik. A kész kimbápot szeletelje tetszés szerinti vastagságúra. (A kés élét megvizetve sokkal könnyebben lehet szeletelni.)

TIPP:

Virsli helyett sonkát, füstölt lazacot és rántott hús szeletet is használhatunk töltelékként.

Hozzávalók 4 személyre

- ♦ Kb. 50 dkg csirkeszárny (kb. 17 db)
- ♦ ½ csésze burgonyaliszt
- ♦ étolaj

Csirkepáchoz:

- ♦ 2 ek. rizsbor (vagy fehérbor)
- ♦ ½ ek. fűzersó
- ♦ ½ ek. apróra vágott fokhagyma
- ♦ egyharmad ek. őrölt gyömbér

Szószhoz:

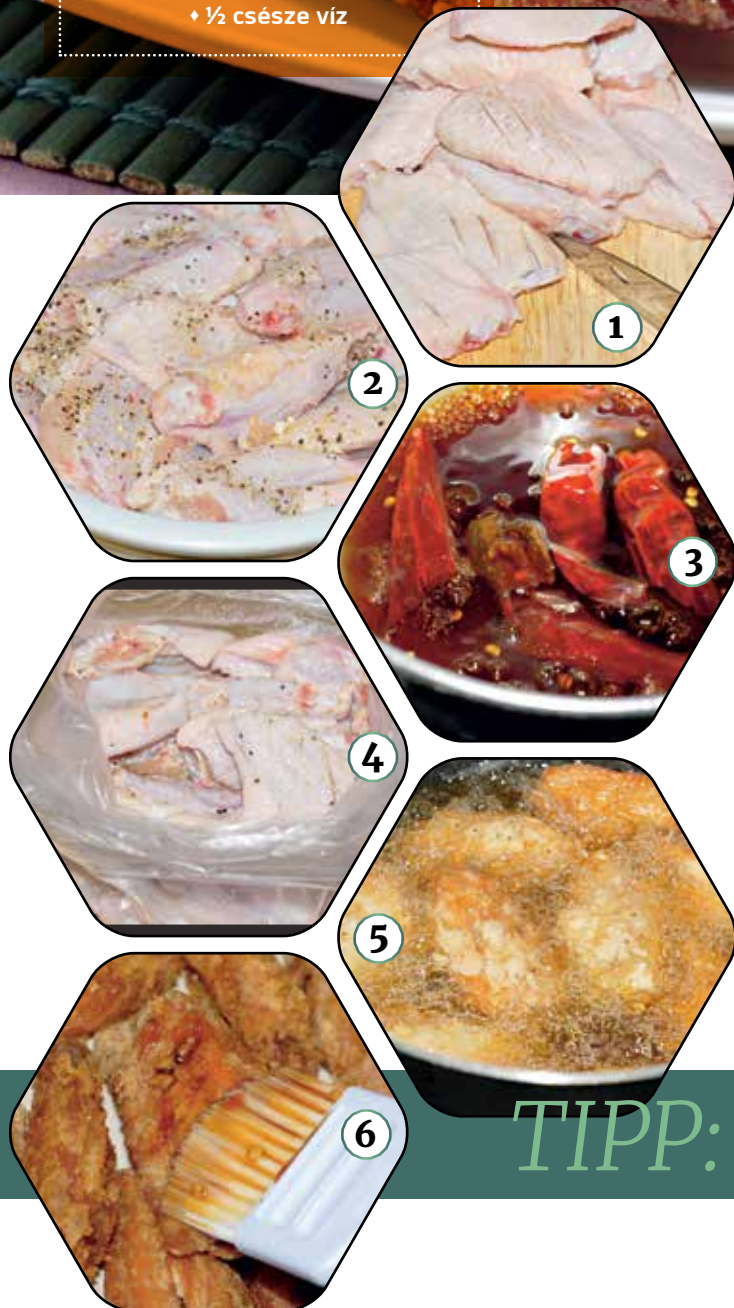
- ♦ 3 db szárított piros paprika
- ♦ 2 ek. szójaszós
- ♦ 1 ek. osztrigaszós
- ♦ 2 ek. fehérbor
- ♦ 1 ek. méz
- ♦ 1 ek. barnacukor
- ♦ egyharmad ek. őrölt gyömbér
- ♦ ½ csésze víz



Dak-twigim

Sült csirke koreai módra

Elkészítés lépésről lépésre



❶ Mossa meg a csirkét, késsel átlósan irdalja be, hogy jobban átsüljön.

❷ Egy tálban finoman keverje össze a szárnyakat a páclével, majd 30 percen keresztül hagyja állni.

❸ Közben készítse el a szószt úgy, hogy a hozzávalókat egy serpenyőbe beleöntve kis lángon addig főzi, amíg besűrűsödik.

❹ Tegye bele a 2. pontban pácolt csirkét és a burgonyalisztet egy tiszta zacskóba, és rázza meg óvatosan, így a liszt egyenletesen rátapad a húsr.

❺ A csirkeszárnyakat forró olajban süssse ropogósra.

❻ A 3. pontban felforralt szószt ecsettel többször egyenletesen kenje rá a ropogósra sült szárny felületére.

TIPP:

❶ Ha nem szereti a nyers csirke jellegzetes szagát, a pácolás során kis tejjel locsolja a húst, mely közömbösíti azt!

❷ Amennyiben még ropogósabb csirkeszárnyat szeretne, süssse ki kétszer a húsokat!

PÁLYÁRÓL PÁLYÁRA, LÉPÉS RŐL LÉPÉSRE...

*Összetett 5. hely,
rengeteg tapasztalat
és emlékezetes
versenyek - így
zárta a 2019-es
versenyszezont
Vogel Adrienn.*

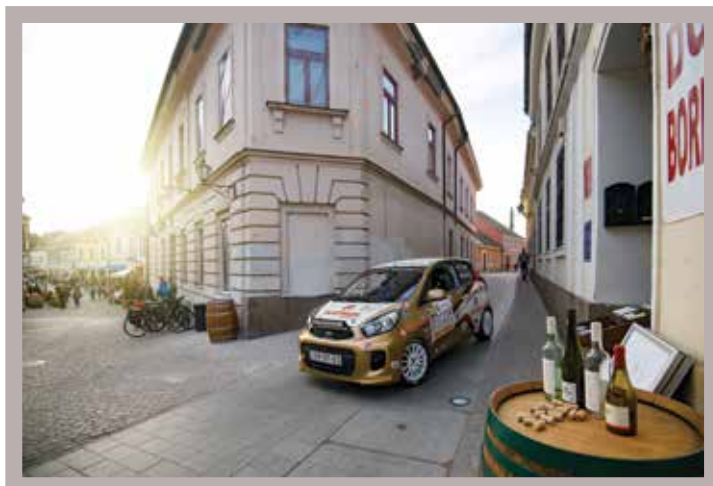


A Roger Racing Team hölgyversenyzője a lengyel márka-kupa, a Kia Platinum Cup előző évi idényét összetettben az ötödik helyen zárta, és a magyar Kia Platinum Rally Cup több fordulóján is rajthoz állt állandó navigátorával, Notheisz Ivettel. Természetesen 2020-ra is vannak tervei a versenyzőnek és a csapatnak egyaránt.

„Mozgalmas évet tudhatok magam mögött, pályán és rajtban egyaránt indultam, szinte nem telt el hétvége úgy, hogy ne versenyeztem volna valahol. A Platinum Cup legjobb állomása számomra egyértelműen az olaszországi Monza volt. Kellemes emlékekkel tértem vissza erre a legendás pályára, hiszen legutóbb én autóztam itt a mezőny leggyorsabb körét! Már a hétvége előtt éreztem, esélyem van a jó eredményre, a szabadedzéseken látszott is, hogy megvan a tempóm, és a szoros időmérőn elért negyedik hely ellenére elégedett voltam, mert

bízam benne, hogy tudom tartani a lépést a többiekkel. Aztán fordult a kocka, mert az első versenyem igazi rémálommá vált” - idézte fel emlékeit Adrienn. - „Rögtön az első körben olyan nagy erejű ütést kaptam hátulról az autóm, hogy a sérülés miatt azonnal ki kellett állnom. Akkor azt gondoltam, hogy vége... Versenyfutás kezdődött az idővel, de a fantasztikus csapatom időben megjavította és összerakta a Kia Picantót, így elindulhattam a második futamon - persze az utolsó helyről.” Az élet azonban a legnagyobb rendező, és Adrienn a rajtnál még nem tudta, hogy

a tizenkét körös monzai második versenyen élete autózását mutatja majd be. Mindent beleadott, végig elképesztő tempót diktált, a futam első harmadában már a középmezőnyben autózott, az utolsó körökben vezette a versenyt, s végül második helyen ért célba. „Jól rajtoltam, utána rögtön három autót előztem, majd egész verseny



alatt küzdöttem, oda-vissza előztük egymást. Bevallom, engem is meglepett, amikor a csata hevében azt vettem észre, már csak négyen vannak előttem! Segített, hogy a harc miatt ők nem tudták a saját idejüket autózni, egymással voltak elfoglalva, így a szélárnyékuknak köszönhetően hamar felértem rájuk. Az utolsó

márkakupa, a Kia Platinum Rally Cup két hétvégéjén: az Eger Rallye-n, valamint a Baranya-kupán indultak Notheisz Ivett navigátorral. Az évadnyitó versenyhétvégén győzelemmel kezdtek, míg a Baranya-kupán második helyen értek célba. „A rali teljesen új szakág számomra, hatalmas kihívást jelent és bele kell tanulnom. Rengeteg tapasztalatot szereztem a tavalyi versenyeken, ezért a következő

VOGEL ADRIENN

Születési idő:

► 1982. dec. 30.

Nemzetiség:

► magyar

Magasság:

► 164 cm

Súly:

► 51 kg

Kedvenc étel:

► Rib eye steak

Kedvenc ital:

► tonik

Hobby:

► snowboard

Szerencseszám:

► 4



előtti körben sikerült mindenkit megelőzőm, vezettem a versenyt, de az élen már nem volt szélárnyékom, viszont az engémben autózva ketten is feljöttek rám. Sajnos egyiküket tudtam csak kivédekezni, így másodikként értem célba. Nagyon örülök, hogy ilyen óriási eredményt értem el, az utolsó helyről jöttem fel a dobogó második fokára, minden méterért keményen megharcoltam. Még most, hónapokkal később is úgy tudom felidézni ezt a monzai futamot, mintha csak tegnap történt volna.”

A pályaversenyzés mellett Vogel Adrienn a raliban is egyre otthonosabban mozog. A 2019-ben bemutatkozó magyar

éveket is arra fordítom, hogy még több ismeretet, illetve versenykilométert gyűjtsek, pályáról pályára, lépésről lépésre szeretnék haladni, s egyre feljebb és feljebb lépni.” A versenytapasztalatok gyűjtése mellett fontos feladat volt, hogy Adri megszokja: a raliban nem egyedül ül az autóban, ráadásul folyamatosan kap instrukciókat is. Notheisz Ivett személyében azonban tapasztalt navigátorral kezdhette meg a rutinszerzést. „Ivettel fantasztikus az összhang közöttünk, nagyon jól tudunk együttműködni. Maximálisan kiegészítjük egymást, igazi csapatot alkotunk. Nagyon fontos, hogy a legrázósabb helyzetekben is higgadt tud maradni, míg én pont akkor rázom fel őt, amikor szükséges. Örülök, hogy együtt dolgozhatunk, remélem, hogy idén is sok közös kalandban, szép eredményekben lesz részünk.”

És mit hoz a jövő? Vogel Adrienn bizakodva várja a 2020-as esztendőt. „Maradok a pályán és indulok raliban, ugyanakkor új feladatok is várnak majd rám, de ezekről csak később árulhatok el konkrétumokat” – mondta az Év női autóversenyzője címmel is büszkélkedő pilótahölgy. ■

FENNTARTHATÓ FEJLŐDÉS

Története során először a Kia Motors Europe (KME) félmilliót meghaladó értékesítési darabszámmal zárta a 2019-es piaci évet Európában.



502 845 darabos európai* értékesítés – a Kia Motors Europe tizenegyedik éve folyamatosan növeli eladásait az európai régióban. Tavaly 2018-hoz képest 1,7%-os növekedést ért el a vállalat, amivel az Európai Unió országaiban és az EFTA-tagállamokban együttesen 3,2%-os rekordértékre növekedett a piaci részesedése.

a vásárlókat, akiknek nemcsak a közlekedés költségeinek, hanem annak környezeti hatásainak csökkentése is fontos. Felméréseink szerint ügyfeleink szívesen fogadják a Kia részben vagy teljesen elektromos autóit, mi pedig termékstratégiánk révén egyre több, minden szempontból kompromisszummentes modellel jelenhetünk meg a

piacokon. 2020-ban, gyártókapacitásaink és csatornáink átszervezésével, reményeink szerint elegendő elektromos autót tudunk gyártani és értékesíteni, hiszen a tisztán villamos hajtású modelljeinkből 2019-ben majdnem kétszerese fogyott a 2018 évének. Biztosak vagyunk benne, hogy termelési volumenünk növelésével képesek leszünk az egyre emelkedő keresleti igények kielégítésére.” A környezetvédelem szempontjából örömteli, hogy a Kia növekedésének legfőbb motorja a márka egyre szélesedő zöld modellpalettája volt, azaz a legtöbb új vásárlót a hibridek, a plug-in hibridek és az elektromos autók vonzották a Kiához. Mindemellett az eredményekben a teljes, immáron négytagú Ceed-családnak (Ceed, Ceed SW, ProCeed, XCeed)

és a crossover Stonicnak is jelentős szerep jutott. A számok tükrében a hibrid, a plug-in hibrid és a tisztán elektromos modellek 2019. évi értékesítési darabszáma 58 ezerről több mint 66 ezerre (14,4%-kal) nőtt Európában.

A Niro, amely a szegmens egyetlen autójaként hibridként, hálózatról tölthető plug-in hibridként és villanymotoros ki-
vitelben is fut, 2019-ben is a Kia legsikeresebb „alternatív”



Emilio Herrera, a Kia Motors Europe ügyvezető igazgatója elmondta: „2019 különösen fontos év volt a Kia számára, hiszen bemutatunk vadonatúj elektromos modelljeinket, továbbá népszerű típusaink is új változatokkal, korszerűbb, hatékonyabb erőforrásokkal gazdagodtak. A Kia időben és tudatosan lépett a hibridek és a tisztán elektromos hajtású járművek fejlesztése terén, így elérte azokat

MAGYARORSZÁGON IS SIKERES A KIA MOTORS

A Kia Motors Hungary (KMH) szintén rekordét tudhat maga mögött 2019-ben: 7 949 forgalomba helyezett járművel a márka importőre felülmúlta eddigi értékesítési rekordját, és 5,03%-os piaci részesedésével a 8. helyet szerezte meg a hazai személygépjármű-piacon. Akárcsak a teljes térségben, a Ceed Magyarországon is sosem látott eladási rekordot produkált, és megduplázva

a 2018-as értékesítési darabszámot, a kompakt szegmens első számú modellje lett 2019-ben. A Picantóból is csaknem kétszer annyi fogyott itthon, mint egy esztendővel korábban, amelyhez nagymértékben hozzájárult a legnagyobb hazai közösségi autózási szolgáltatónak, a MOL Limónak leszállított 150 db fürge, takarékos, a városi használatra különösen alkalmas gépkocsi is.

típusa volt, 57 519 eladott darabbal (+27,1%) különösen nagy sikert hozott a márkának. A hagyományos hibridből 37 475 (+8,2%), a plug-in változathoz 10 144 (+1,9%) darab fogyott, a vadonatúj elektromos változathoz pedig 9900 darab talált gazdára Európában. Szintén újdonság volt a 2019 végén bemutatkozó e-Soul, így a Kia tisztán elektromos modelljeinek értékesítése ennek köszönhetően közel megduplázódott 2018-hoz képest: a 7064 darabról 13 132 darabra emelkedő eladás 85,9%-os növekedést jelent. Az Optima plug-in hibrid szedán és kombi változathoz közel negyedével fogyott több taval, mint 2018-ban (5635 db, +23,2%).

2019-ben a Kia legsikeresebb európai terméke a Ceed-család volt, amiből a kereskedőhálózat összesen 110 ezer darabot értékesített – jól érzékelteti a növekedést, hogy ez 46%-kal több, mint egy évvel korábban! Az alapmodellnek tekinthető ötajtós Ceedből közel 46 ezer (+12,7%), a kombiból 34 ezer (+22%) darab fogyott, míg a korábbi háromajtós Pro_Ceed helyébe lépő ProCeed shooting brake mellett 20 ezer ügyfél döntött. A márka új reménysége, egyben a Ceed-család negyedik tagja, a kompakt crossover XCeed csak 2019 utolsó negyedében érkezett, de már így is 10 599 darabos eladással zárt – a Kia nem titkolt szándéka, hogy a családon belül az XCeed átvegye a vezető szerepet. A korábbi piaci éllovas, a Sportage szorosan a Ceed mögött,



a második helyen végzett (109 838 db). A Picanto mini megőrizte harmadik helyét a márkán belül Európában, 75 ezer darabos eladási számával lényegében ugyanúgy teljesített, mint egy évvel korábban, ellenben a Stonic eladásai ötödével (19,8%-kal) nőttek: míg 2018-ban 55 ezer, tavaly közel 67 ezer fogyott belőle.

A Kia Motors Europe frankfurti regionális központjának működési területe új piacokkal bővült Európában és a kaukázusi térségben (Törökország, Ukrajna, Azerbajdzsán, Szerbia, Bosznia, Montenegró, Grúzia, Macedónia, Moldova és Albánia), így a vállalat immár 39 piacon érdekelt. 2019-ben az eladások 510 650-ről 519 789 darabra (+1,8%) emelkedtek az említett országokkal együtt. ■

(* EU- és EFTA-országok)



JÖVŐBE LÁT?

hajtásról, ami jelen esetben itt kizárólag villanymotort, pontosabban villanymotorokat jelent. A karosszéria egy kupé és egy SUV rafinált keveréke: a tengelytáv nagyvonalúan, kereken 3 méteren nyújtózik, a teljes hosszúság 4850, a magasság 1550 mm, és a felépítmény alatt a hatalmas kerekekkel elegendő a hely ahhoz, hogy a Futuron terepjáróként se valljon szégyent. A remek kilátást biztosító üvegkupola tető leginkább csiszolt gyémántra hasonlít, bár sokan ufókat, űrhajókat emlegettek, amikor kiállításon látták az autót. A forma már-már minimalista, a sima felületek dominálnak, ugyanakkor rengeteg az apró, mégis lényeges trükk. A megjelenés egyik



*Amint a név is félreérthetetlenül utal rá,
a Kia Futuron SUV-tanulmánya demonstrálja,
milyen lesz a közeljövő elektromos autója.*

A Kia nem csupán ígéret, sorra valósítja meg mindazokat a projekteket, amiket korábban tanulmány formájában mutatott meg a világnak. Többek között így született meg a Soul, a márka különleges, nagy teljesítményű GT-je, a Stinger vagy éppen a kategóriájában unikumnak számító ProCeed shooting brake. A 2019 végén bemutatott Futuron az utóbbi évek egyik legizgalmasabb koncepciója, amely jelen formájában biztosan nem lesz megvásárolható, ám komplexen összefoglalja és megtestesíti mindazt, amit a Kia tervezői gondolnak a márka autójának jövőbeni formavilágáról, technológiáiról. Természetesen az alternatív

meghatározó elemét, az éles törésű, hátrafelé emelkedő oldalvonalat például LED-világítással hangsúlyozzák, és a Futuron az első olyan tanulmány, amely előrevetíti a Kia elképzelését a márkavédjegynek számító tigrisorr hűtőmaszkkal, valamint az intelligens mátrix-LED világítással kapcsolatban is.

Az üvegtető miatt természetes fényben úszó utastérben az első, kagylóhéjszerű, puha anyagból készült ülések pozíciója attól függ, milyen üzemmódban használják az autót. A Futuron már 4-es szintű önvezetésre képes, így amikor ez aktív, a kormány diszkréten eltűnik, és a hátradöntött „zéró gravitációs” ülésekben a repülőgépek első osztályú kényelmét lehet élvezni. Normál esetben a vezetőt olyan környezet veszi körül, mintha pilótafülkében ülne, a grafi-

kus felhasználói felület (GUI) látványosan több elemen, köztük az ajtón és a kormányon is feltűnik, működtetésükről mesterséges intelligenciát használó technológiák gondoskodnak, természetesen egyedi felhasználói élményt nyújtva.





A konkrét, számszerű műszaki adatok jelen esetben nem lényegesek, mert a Futuron elsősorban formai és technológiai élménytár, de az nem titok, hogy a nagy kapacitású akkumulátorcsomag az utastér alatt található, így a SUV-okra jellemző magas építés ellenére a súlypont kedvezően alacsony. A hajtás intelligens, minden kereket egy-egy villanymotor forgat, így mechanikus kapcsolat és ennek vesztesége nélkül valósítható meg az e-AWD

összkerék-hajtás, amellyel kerekenként szabályozható a talajra átvihető nyomaték. Nem mellesleg ebben rengeteg a további lehetőség, hiszen a villanymotorok forgásiránya megfordítható, így az autó menettulajdonságai új dimenziót nyithatnak.

A Kia Futuron tanulmányautót először 2019 novemberében, a kínai nemzetközi importkiállításon (*China International Import Expo - CIIE*) láthatta a közönség. ■



Minden kereket egy-egy villanymotor hajt, ami új távlatokat nyithat a menettulajdonságok terén

A tavalyi évet Red Dot sikerekkel zárta, 2020-at pedig iF Design elismerésekkel indította a Kia Motors.



Red Dot Díj

Elsőként pillantsunk vissza 2019-re, az Észak-Rajna-Vesztfáliában 1955-ben alapított Red Dot Díjra, amely évtizedek óta a világ egyik legjelentősebb formatervezéssel kapcsolatos elismerése. A szakmai zsűrit 40, a világ minden tájáról érkezett független formatervező, oktató és újságíró alkotja. Három kategóriában adnak át díjakat: termékdizájn, kommunikációs dizájn és koncepció, a szigorúan figyelembe vett kri-



reddot award 2019
winner car design

tériumok pedig innováció, formai minőség, funkcionalitás és ökológiai kompatibilitás. A versenyre 55 országból több mint 5 500 terméket neveztek a gyártók.

A Kia Motorsnál méltán volt ok örömmre, hiszen a harmadik generációs Kia Ceed mindhárom változata, tehát **az ötajtós ferdehátú, a kombi és a különleges ProCeed shooting brake** egyaránt megkapta a „piros pont” díjat, így a 2018-as tripla Red Dot győzelmet egy évvel később is sikerült megismételni. Az eredmény minden kétséget kizáróan bizonyítja a koreai márka formaterveinek kiválóságát, amely

évtizedes szakmai munkának atyja Peter Schreyer, a Kia Motors vezető formatervezője. A vállalat 2009-ben



DÍJAZOTT

nyerte első Red Dot díját a Kia Soul modellel, s eddig összesen 24-et zsebelt be különféle típusaival.

A Kia Ceed harmadik generációjánál megváltozott a modell nevének írásmódja, de jelentése változatlan. Csakúgy, mint az első cee'd is a bevezetése idején, az új Ceed szintén olyan kompakt autó, amelyet Európában terveztek, kifejezetten az európai igényeknek megfelelően, és ennek angol rövidítéséből eredeztethető a típusnév (*car for the Community of Europe, with European Design*). Az új - időközben az XCeed crossoverrel már négytagúra bővült - Ceed-családot a Kia Motors németországi központjában fejlesztették, Peter Schreyer, Gregory Guillaume és Kovács Miklós, az európai formatervező csapat vezetőinek irányításával. A tervezés és a minden részletre kiterjedő fejlesztői folyamat a márka rüsselsheimi központjában zajlott, a gyártás pedig a szlovákiai Zsolnán, Európa egyik legmodernebb autógyárában történik.

iF Design 2020

56 ország, 7298 pályamű - ez a két legfontosabb szám a 2020-as iF Design díjjal kapcsolatban. Az 1953-ban alapított, s ma a világ egyik legnagyobb presztízsű (*egyben legrégibbi*) független formadíját minden évben a hannoveri iF (*International Forum Design GmbH*) 78 tagú, elismert nemzetközi szakértőkből álló zsűrije ítéli oda. A nevezők hét kategóriában indulhatnak - termék, kommunikáció, csomagolás, építészet, belsőépítészet, szolgáltatási és professzionális



FORMÁK

konceptió -, a pályaművek az iF kiállításon tekinthetők meg a berlini Friedrichstadt-Palast-ban, az UNESCO City of Design keretében 2020. május 4-én. A győztes termékeket a berlini Cafe Moskau-ban is kiállítják május 2-10. között.

A Kia Motors kettős sikernek örülhetett az eredményhirdetésen, ugyanis az új **XCeed crossover** és a márka innovatív **Imagine by Kia** tanulmányautóját egyaránt iF Design díjjal jutalmazta a zsűri. Mindkét modell kiváló példája a Kia dizájnközpontú termékfejlesztési stratégiájának, illetve gyakorlatának, rávilágítva a márka elektromobilitás iránti elkötelezettségére is. A márka 2010-ben részesült először ebben a rangos elismerésben, és az elmúlt tíz esztendőben folyamatosan, évente legalább egy modelljével az élen végzett valamelyik kategóriában. Az idei elsőségekkel együtt (az *Imagine by Kia tanulmány* a *Professzionális Konceptió*, az *XCeed* a *termék kategóriában* győzött) a Kia immár 20 iF Design díjat tudhat magáénak. „A Kia régen elkötelezte magát a folyamatos minőségjavítás és a minél teljesebb vásárlói élmény megvalósítása mellett, az XCeed crossover és az Imagine by Kia is ennek a szemléletnek az eredménye. Nagyon büszke vagyok a csapatunkra és arra, hogy erőfeszítéseinket világszerte piaci sikerek övezik” – nyilatkozta Karim Habib, a Kia Motors formatervező-központjának vezetője.

Imagine by Kia – Professzionális Konceptió díj

A tisztán elektromos hajtású négyajtós tanulmány egyszerre hordozza a lendületes szedánok, a sportos szabadidő-autók és a többcélú crossoverek vonalait. A tervezők szándéka a megszokott kategóriák felett álló autó megalkotása volt innovatív hajtáslánccal: az akkumulátor indukciós töltésű, ezért mélyen ül, a tengelyeket egy-egy villanymotor hajtja. 2020-tól a Kia Motors még inkább a zero emissziós megoldások felé fordul, és a 21. századi motorizáció képviselőjeként az Imagine by Kia jeleníti meg a márka közeljövőben várható, több jellegzetes formaelemét is.

Kia XCeed – Termék díj

A Termék kategóriában díjazott Kia XCeed a sportos kompakt crossoverek praktikumát ötvözi az ötajtósok kezelhetőségével, így adva tökéletes választ azon európai vásárlók igényeire, akik a hagyományos szabadidő-autóknál nagyobb élvezetre és több

dinamikára vágnak a használat és a megjelenés szintjén egyaránt. A hagyományos SUV-ok alternatívájaként az új XCeed hasonló helykínálat mellett nyújt jóval több vezetési élményt, hiszen sportosan vezethető, ugyanakkor komfortos, és megemelt ülőhelyzetéből adódóan jobban átlátható belőle a forgalom, mint a hagyományos ötajtósokból. Akárcsak a Ceed-család többi tagja, az XCeed is kifejezetten az európai vásárlók igényeinek figyelembevételével született a Kia frankfurti központjában. A hagyományos hajtásláncú változatok 2019 utolsó negyedében érkeztek meg a márkakereskedésekbe, az első kívülről tölthető plug-in hibridek pedig 2020 első félévében lesznek rendelhetők. A Kia méltán büszke arra, hogy az XCeed ideai győzelmével immáron az aktuális Ceed-család minden tagja iF Design díjazott: 2019-ben az ötajtós, a kombi és a ProCeed shooting brake is díjat nyert a Termék kategóriában. ■





ZÖLDÜLŐ KIA

A villanymotor valamilyen formában lassan minden autó hajtásláncában megjelenik. Hányféle villamosított hajtás létezik, és melyik hogyan működik?

A teljesen elektromos (BEV) hajtású – akkumulátoros és villanymotoros – autók elterjedésének ma még rengeteg a korlátja, a legtöbb végső soron az energiatárolás nehézségeire, azaz az akkutechnika hiányosságaira vezethető vissza. Még a legmodernebb akkumulátorok energiasűrűsége – azaz egységnyi tömegükből/térfogatukból kihozható teljesítményük és tárolókapacitásuk – is alacsony, vagyis ahhoz, hogy megfelelő hatótávot lehessen befutni velük egyetlen töltéssel, nagy és nehéz telepek kelljenek. Ráadásul ma még a töltés is lassú, nem beszélve az elektromos energiatermelés környezetterhelő hatásairól. Ezért egyelőre úgy tűnik, a belső égés (főleg a benzin-, de kisebb részben a dízelmotor is) még néhány évtizedig biztosan jelen lesz autóinkban, ám



villamos kiegészítéssel. Hogy ez mire jó? A villanymotoros kiegészítő hajtások segítenek begyűjteni és akkuba tárolni a hagyományos autókban a fékeken lassításkor egyébként hővé alakuló, veszteségbe menő mozgási energiákat, amivel önmagában üzemanyag és így károsanyag-kibocsátás spórolható meg. Ezt az energiát akármilyen kis részben felhasználva gyorsításokkor, vagy a fejlettebb hibridekben, városi üzemből tisztán villanymotorral haladva, már nyertünk: fogyasztást, emissziót és zajterhelést csökkentettünk, miközben még az autó meneteljesítményeit, elsősorban a rugalmasságát is javítottuk.

Hybrid 48V rendszer

Az angolul mild-hybrid-ként emlegetett hajtásláncok a hibridek esszenciáját foglalják össze a lehető legköltség-hatékonyabb módon: a szokásosnál nagyobb teljesítményű, de a hagyományos helyén dolgozó, szíjhajtású generátort (ami egyébként az autó összes fogyasztóját ellátja elektromos energiával) időnként villanymotorként dolgoztatva az elektromosság csak besegít a hajtásba, a generátor szíján keresztül közvetlenül a belső égésű motor főtengelyét forgatva. Az energiát ehhez kis méretű, külön akku tárolja, ami főleg motorféküzemben, lassításkor töltődik fel. Szerkezetükből adódóan az ilyen hajtásláncok nem alkalmazsak tisztán elektromos haladásra, de a bevezetőben említett veszteségek egy részét összegyűjtve és azt a hajtásra fordítva csökkentik a fogyasztást és a károsanyag-kibocsátást.

Hibridek (HEV, PHEV)

Az öntöltőknek is hívott hibridekben gyakran több villanymotor dolgozik, ezek mindegyike termelhet áramot is, azaz generátorként működtethető. A Hybrid 48V rendszerekhez hasonlóan ezek a hajtások is összegyűjtik a motorfék-energiákat, de akkujuk jóval nagyobb, és esetenként nem csak motorfékben töltődik, hanem a teljes rendszert felügyelő számítógépek döntése alapján, akár menet közben

bármikor. További előny, hogy az elektromos és a belső égésű hajtás külön-külön és együtt is tud dolgozni, aszerint, mikor melyik üzemmód a kívánatosabb, hiszen a villanymotor(ok) itt már nem szíjon át kapcsolódóan a hajtásba, hanem fogaskerék-áttételeken és tengelykapcsolókon keresztül. Az ilyen hibridek (mint például a Kia Niro) akkujuk méretétől függően több kilométernyi tisztán elektromos haladásra képesek úgy, hogy belső égésű motorjuk áll. Az így megtehető távot alapvetően befolyásolja az akku töltetősége: ha hálózatról is tölthető, azaz plug-in (PHEV), akár 80-100 km is összejöhetne helyi emisszió nélkül, de a telepek ára és tömege miatt manapság a 30-50 km a reális és jellemző átlagérték. Ezek az autók akár otthoni konnektorba, utcai töltőkre dugható hibridek, a Kia hazai kínálatában ilyen a Niro PHEV, a Ceed kombi PHEV és az XCeed PHEV is.

Villanyautók (BEV)

Az akkumulátorok említett korlátai miatt ma még ritkák, de felépítésük mind közül a legegyszerűbb. A plug-in hibrideknél is jelentősen nagyobb kapacitású, kívülről töltendő akkujuk közvetlenül és mindenféle belső égésű kiegészítés nélkül az autót hajtó villanymotort vagy vil-

lanymotorokat táplálja, amelyek motorfékben itt is generátorként töltenek. A villanyautók egy ritkább alfaja a hatótávnyelős (angolul range extended) kivitel, ezekben általában kis benzinmotorok is dolgoznak, de jellemzően csak akkor, ha az akku már lemerült. Így vagy csak generátort forgatva és a telepet töltve, vagy közvetlenül a kerekeket is hajtva segítenek, hogy a lemerült villanyautó ne maradjon az út szélén, azaz eljusson a céljái és persze a töltőig. A Kia e-Niro a piacon kapható villanyautók közül ma az egyik leghatékonyabb BEV (Battery Electric Vehicle, azaz akkumulátoros elektromos jármű), a kétféle modell közül a nagyobb, 64 kWh-s akkumulátorral szerelt Long Range változat hatótávja egy feltöltéssel 455 km, csak városban pedig 615 km. ■



Teszt: Kia Stonic 1.0 T-GDi HP Platinum aut.

KICSI HUSZÁR

*1,0 literes, turbós benzinmotorjával a
Stonic fürge városi crossover, de 120 lóerős
teljesítményével autópályán sem jön zavarba.*





130 km/h-s tempóval haladunk az autópályán, a külső sávban (jobbra tartva, ugye) hamarosan utolérünk egy kamionokból álló konvojt. Felvesszük a monstrumok tempóját, és amikor szabad a pálya, előzünk. Ha baj lenne, csipogással és a visszapillantó sárga jelzésével azonnal figyelmeztetne a holttérfigyelő, de üres a belső sáv, így átsorolunk és a gázra lépünk. Az 1,0 literes, benzines turbómotornak nem okoz problémát a tartalékok mozgósítása, a kamionok 100 km/h körüli tempójáról erőlködés nélkül, könnyedén rugaszkodunk el a 120 lóerős erőforrással, és csakhamar újra a megengedett sebességgel hajtunk – a hatalmas járművek apró pontokká zsugorodnak a tükrökben.

Az utóbbi években általános jelenség, hogy a gyártók a korábban 1,6 és 2,5 liter közötti hengerűrtartalmú erőforrásaikat számottevően kisebb, jellemzően 1,0 és 1,6 liter közöttiekre cserélték. Ennek elsődleges oka a kedvezőbb fogyasztás, amely ezzel arányosan alacsonyabb CO₂-emissziót is jelent, ám a kiesett hengerűrtartalmat valamivel pótolni kellett, hogy a motorok teljesítménye elegendő legyen.

Kellemes tapintású a perforált bőrrel bevont sportkormány. Az érintőképernyő 7,0 colos, a kijelző automatikusan igazodik a fényviszonyokhoz



Teszt: Kia Stonic 1.0 T-GDi HP Platinum aut.



*Sok helyre, tárolóba pakolhatók a személyes holmik.
A vezetőülés hosszú távon is kényelmes, a magassága kézre álló
karal szabályozható*

Erre nyújt megoldást a turbófeltöltés, járulékosan további előnyös tulajdonsággal, hiszen a nagyobb teljesítmény mellett a „vastüdös” gépek nyomatékosabbak is, mint a szívómotorok, így a rugalmasságuk – azaz a gyorsítási képességük, amikor a gázra lépünk – sokkal meggyőzőbb. A Kia három- és négyhengeres, közvetlen befecskendezéses konstrukciói minden szempontból a legkorszerűbb, illetve legmegbízhatóbb turbómotorok közé tartoznak, például a tesztautót is hajtó 1.0 T-GDi HP erőforrás a Stonic benzines változatai között a legalacsonyabb, 5,8 l/100 kilométeres vegyes fogyasztással bír. Sokan félnek attól, hogy az ilyen kis hengerűrtartalmú autó lomha, de a Stonic vezethetősége éppen az ellenkezőjét bizonyítja: a 120 lóerő mellé 172 Nm nyomaték társul, a menetteljesítmények



kedvezőek (0–100 km/h: 10,6 s, végsebesség 185 km/h). A nyomatékkal kapcsolatban kiemelendő, hogy ez a maximális érték rendkívül széles, 1500–4000/perc fordulatszám-tartományban áll a vezető rendelkezésére. Mit jelent ez a gyakorlatban? Röviden: az autó soha nem érződik gyengének, szinte azonnal reagál a gázpedál mozdulataira, így mind városi környezetben, mind autópályán, autópályán otthonosan mozog és élvezetesen vezethető.

A Stonic a Kia belépő crossovere, de amilyen kicsi, annál vagányabb. A kontrasztos – négyféle színben választható, itt éppen fekete – tetővel, a robusztus műanyag védelemmel (lökharitók, kerékívek, küszöbök) és a 17 colos alufelnikkel magabiztosan kiemelkedik a tömegből. A finoman nyíló és záródó ajtókon át könnyű a be- és kiszállás, a Platinum esetében pedig kulccsal sem kell bajlódni, elegendő a kilincsen lévő gombot megnyomni – a motor beindítása és leállítása ugyancsak gombnyomásra történik. A műszaki alapok a Kia népszerű kisautójától, a Riótól való, de az ülések a Stonicban magasabban vannak, amit



Minden fontos információról tájékoztatnak a Supervision műszerek. A váltókar a kormányhoz hasonlóan igényes bőrbevonatú



Kontrasztos felületek oldják az egyhangúságot, a Stonic utastere nem komor. A könyöklő felülete komfortos érzetet adóan puha





sokan szeretnek a forgalomra jobb rálátást adó pozíció miatt. A kárpitozás nemcsak kellemes és tartós, de színezhető is (*mintázat, varrások*), akárcsak a műszerpult, amihez elegendő a lapított aljú, bőrbevonatú sportkormányt is adó Style csomagot választani. A beállítások egyszerűek, tág határok között mozog a vezetőülés és a kormányoszlop, a helykínálat minden irányban nagyvonalú. A burkolatok illesztései pontosak, az összeszerelés zöreijmentes. A Kia számára rendkívül fontos termékeinek kifogástalan minősége, és ez a Stonicon is érződik. A vezető környezetében a kapcsolók elhelyezése logikus, akárcsak a fedélzeti számítógép és az infotainment kezelése – előbbi menüjét a kormányról, utóbbiét a középen magasra emelt, 7,0 colos érintőképernyőn vezérelhetjük. Aki sokat utazik, bizonyára örülni fog a fedélzeti tárolóknak, a középen állítható hosszúságú (*alatta kis dobozos*) kartámasznak és a bélelt szemüvegtartónak. Kisautóknál sokszor illúzió a hátsó sor tágassága, de a Stonicban nagyon kényelmesen utazik két átlagos (*185 centis*) termetű felnőtt. Praktikus, hogy itt is USB-portról lehet okoseszközt, telefont tölteni. A csomagtartó már alaphelyzetben is egy kategóriával nagyobb autót idéz (*352 l-es*), de a

Hátul is elegendő a hely, van USB-töltő, az ülések isofixesek. Az ajtózseb praktikusan palacktartós.



variálható üléstámlákkal a befogadóképesség több mint háromszorosára, akár 1155 literesre bővíthető.

A Stonic elsősorban városlakó – itt a kényelmet nagymértékben fokozza a hétsebességes, gyorsan és finoman dolgozó, duplakuplungos automata váltó –, de megemelt hasmagasságával aszfaltról letérve sem jön zavarba, a földutak nem jelentenek számára akadályt. A felfüggesztés

elől MacPherson, hátul csatolt lengőkaros; a rugózást és a csillapítást az európai ízléshez igazították, így a divatosan nagy, 17 colos alufelnikkel sem csorbul a gördülési komfort. A menettulajdonságok az alacsony súlypont, a pontos kormányzás miatt sportosak, a karosszéria kanyarban sem billeg, az autó hátulja még „provokálva” sem kezd instabil lengésbe. A fékrendszer minden kereket tárcsával lassít.

A Platinum a leggazdagabban felszerelt Stonic, azaz a tartalmat illetően könnyebb felsorolni, hogy mi nincs benne. A lista valóban rövid, a már említett Style csomag mellett csak napfénytetőt rendelhetünk; az alapárban benne van többek között az összes vezetőségéd, a fűthető első üléspár és kormány, a komfortbejutás és a navigációs rendszer is. A Kia 7 évre vagy 150 000 km-re szóló garanciája továbbra is kiemelkedő a piacon. ■



Tágas a csomagter, az átlpadlóval és a dönthető üléstámlákkal sokféleképpen variálható



MŰSZAKI ADATOK	
Méret	4140x1760x1485 mm
Tengelytáv	2580 mm
Csomagtartó	352–1155 l
Hengerűrtartalom	998 cm ³
Teljesítmény	120 LE
Nyomaték	172 Nm
0–100 km/h	10,6 s
Végsebesség	185 km/h
Vegyes fogyasztás	5,8 l/100 km
CO ₂	133 g/km





THE BRIDGE
LA FAMIGLIA ORGANIC

100% BIO OLASZ HEGYI FORRÁSVÍZ MAGAS SZÁRAZANYAG TARTALOM

INFO@ISHFOOD.HU

CIAO!
WE ARE
THE BRIDGE



Kia márkakereskedők listája

NÉV	IRSZ	CÍM	TELEFON	E-MAIL	WEBCÍM
HIEZL Autóház Kft.	6500	Baja, Kölcsey utca 73.	+36 79 422-422	kia@hiezl.hu	www.hiezl.hu/kia
Körös Autócentrum Kft.	5600	Békéscsaba, Szarvasi út 66.	+36 66 450-450	kiakoros@kiakoros.hu	www.kiakoros.hu
Duna Autó Zrt.	1037	Budapest III., Zay utca 24.	+36 1 801-4242	kia@dunaauto.hu	www.dunaauto.hu/kia
Wallis Kft.	1106	Budapest X., Kerepesi út 85.	+36 1 260-7777	info@kiawallis.hu	www.kiawallis.hu
Pappas Auto Magyarország Kft.	1117	Budapest XI., Hungadi János utca 6.	+36 20 984 7190	gyorgy.juhasz@pappas.hu	www.pappas.hu/kia
Pappas Auto Magyarország Kft.	1133	Budapest XIII., Pannónia utca 82-86.	+36 70 409-6059	norbert.leib@pappas.hu	www.pappas.hu/kia
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	2151	Budapest XV., Fehérkő út 4/b	+36 27 537-681	kiabp@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia
Zakar és Társa Kft.	2700	Cegléd, 4. sz. főút 69. km	+36 53 505-911	info@zakartsa.hu	www.kiazakar.hu
OMP Autóház Kft.	4002	Debrecen, Balmazújvárosi út 38.	+36 30 408-6085	kia.kereskedes@ompautohaz.hu	www.kiadebrecen.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	3300	Eger, Kölyuk utca 6.	+36 36 889-115	eger@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia
M6 Kft.	2030	Érd, Göncölszekér utca 2.	+36 23 523-101	info@kiaerm6.hu	www.kiaerm6.hu
Gablini Kft.	2100	Gödöllő, Blaháné út 2.	+36 28 416-203	info@kiagablini.hu	www.kiagablini.hu
Autentik Motor-Car Kft.	9012	Győr, Mérföldkő út 1.	+36 96 556-270	kia@autentik.hu	www.kia.autentik.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	5100	Jászberény, Jákóhalmi út 40.	+36 57 505-505	kiabj@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia
Dakó Kft.	6000	Kecskemét, Mindszenti krt. 53.	+36 76 508-851	kia@dakokft.hu	www.dakauto.hu/kia
Gadacsi Autóház Kft.	8360	Keszthely, Tapolcai út 54.	+36 83 511-040	info@gadacsi.hu	www.kiagadacsi.hu
Univer-Car Kft.	3527	Miskolc, József A. út 62/A	+36 46 502-980	kiamiskolc@univercar.hu	www.univercar.hu/kia
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	4400	Nyíregyháza, Orosi út 20/A	+36 42 462-375	nyiregyhaza@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia
Pappas Auto Magyarország Kft.	7360	Pécs, Kocsz utca 125.	+36 20 419-8280	tamas.orning@pappas.hu	www.pappas.hu/kia
Orientik Motor-Car Kft.	9400	Sopron, Győri út 42.	+36 99 505-345	info@kiasopron.hu	www.kiasopron.hu
Pappas Auto Magyarország Kft.	6725	Szeged, Vásárhelyi Pál út 13.	+36 70 967 7179	zsolt.kaponyas@pappas.hu	www.pappas.hu/kia
Pappas Auto Magyarország Kft.	8000	Székesfehérvár, Seregélyesi út 131.	+36 70 967-7447	zoltan.mohai@pappas.hu	www.pappas.hu/kia
Autó-Hof Kft.	7100	Szekszárd, Palánki utca 1.	+36 74 529-885	info@kiaszekszard.com	www.kiaszekszard.com
ICL Autó Kft.	9700	Szombathely, Vásártér u. 3.	+36 94 999-822	info@kiaszombathely.hu	www.kiaszombathely.hu
Császár Autószerviz Kft.	2800	Tatabánya, Bárdos L. u. 1.	+36 34 512-444	tatabanya@csaszarauto.hu	www.kiacsaszar.hu
Maros Trans Kft.	2600	Vác, Szent László út 29.	+36 20 971-5365	szalon@kiavac.hu	www.kiavac.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	8200	Veszprém, Gladsaxe utca 1.	+36 88 591-190	veszprem@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia

Az Ön Kia márkakereskedése

Szeretettel várjuk márkakereskedésünkben!

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



S O R E N T O