

KIA MAGAZIN

www.kia.com | 2013 / 1



Bemutató

cee'd GT

Teszt

Kia Sorento

Kia Carens

Bemutató



Teszt

Kia cee'd Kombi

Kövess minket a Facebook-on!



KIA FLOTTA AJÁNLATOK

cee'd kombi



cee'd

7 ÉRV A KIA FLOTTA MELLETT:

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



The Power to Surprise



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

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

Kedves Olvasó!

A Kia jó úton jár. Ezt piaci sikerein kívül díjai, sportdiadalai, kulturális és műszaki eredményei is fényesen bizonyítják. A Kia jól tudja, nem elég egyvalamiben jónak lenni, nagyon fontos az összhang, amit az autógyártás nyelvén a formák, a műszaki tartalom, a szolgáltatások, a háttér, sőt tágabban értelmezve a vállalatról alkotott kép, a környezetvédelem, a sport támogatása és a karitatív tevékenység együtt fémjelez. Ez mind megtalálható autóinkban. A Kia nemcsak technika, élet és kultúra is. Modelloffenzívánk folyamatos, a cee'd után most itt a kompaktegyterű, az új Carens, akár hét ülésessel, jön az új sportmodell, a GT, nem is akármilyen töltettel, 204 LE-s 1,6-os turbómotorral... De nem csupán ezekről az újdonságokról adunk hírt, tavaszi számunkban, ahogy már megszokhatták, találkozhatnak gasztronómiával, zenével és történelemmel is. További szép napokat kíván a Kia nevében

Nagy Norbert
Országigazgató



Kia Magazin

Kiadja a Kia Motors Hungary Kft. (a Kia Motors magyarországi vezérképviselete)
1117 Budapest, Budafoki út 56.

info@kiamotors.hu
www.kia.com

Felelős szerkesztő: Farkas Andrea
Design: Kukucska János, Harrys & Berger Kft.
Nyomda: Radin Print, Subotica

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

Hírek

Elismerés

Ismét
Platinum Dealer
a Jász-Plasztik

Ahogy 2008-ban és 2011-ben, tavaly decemberben ismét a Jász-Plasztik Autócentrum nyerte el a Kia-márkakereskedőknek adható legmagasabb szintű kitüntetését, a Platinum Dealer 2013 díjat. Ezt évente és országonként csak egyetlen kereskedés kaphatja meg, így vitán felül a jászberényi központtal működő cég tekinthető a 23 tagból álló hazai Kia-hálózat legsikeresebb tagjának. A kereskedés tavaly a rendkívül sikeres 2011-es évhez képest is növelte eladásait, mintegy 500 autót adtak át 12 hónap alatt ügyfeleiknek. A sikerek hátterében a kiváló ügyfélelégedettséget hozó, magas szolgáltatási színvonal és a vállalat biztos, stabil háttere – azaz a cégtulajdonos Kasza Lajos személye – áll. A díj ismételt odaítélésében a márka iránt vállalt elkötelezettség is szerepet játszott: amint arról magazinunk is beszámolt, a Jász-Plasztik Autócentrum Kft. tavaly Fóton adta

át Kelet-Európa legnagyobb Kia-szalonját. Mindennek köszönhetően a céget Európa öt legsikeresebb Kia-márkakereskedése közé is beválasztották.



Platinum Dealer Díj – idén is a Jász-Plasztik a győztes

Új vezető a Kia Motors Europe élén



Új vezető a Kia Motors Europe élén – Michael Cole

Tavaly év végén vette át honfitársától, Paul Philpottól az ügyvezető igazgatói tiszteket a brit Michael Cole, a márka nagy-britanniai tevékenységeinek egykori irányítója. Új feladatkörében a Kia páneurópai tevékenységeiért felel, beleértve az eladásokat, a marketinget és az ügyféltámogatást, továbbá a kapcsolattartást a szlovákiai Zsolnán működő gyáruzemmel. A 48 éves Michael Cole könyvelőként szerzett diplomát, autópári tapasztalatait a Fordnál és a Toyotánál alapozta meg. Az elmúlt négy évben a Kia brit leányvállalatánál kamatoztatta tudását, a nehéz években rekordeladásokhoz segítve hozzá a márkát. Paul Philpott egyébként Cole egykori főnökét váltja, mint a Kia UK elnöke – most először fordult elő, hogy egy Kia-leányvállalatnál nem koreai származású vezető neveztek ki első számú embernek.

Rendőrök a rák ellen Bringaerő



Rendőrök a rák ellen – a Kia által támogatott kanadai kerékpárosútra ma már hagyomány

Jó pár éve néhány eltökélt kanadai rendőr nyeregbe pattant, és esővel, hóval dacolva körbekerékpározták British Columbia tartományt, hogy felhívják a figyelmet a rák elleni küzdelem fontosságára. A demonstrációval hagyományt teremtettek, és a Cops for Cancer ma már kiemelt eseményként szerepel a kanadai gyermek-rákellenes szervezetek naptárában. Ma már száznál is több rendőr vesz részt a kéthetes kerekedésben.

Felvonulásuk egyfelől felemelő és nagy-szerű látvány, másfelől komoly logisztikai szervezést is igényel, ezért egy helyi Kia-kereskedés, a Kia Applewood nagyvonalú támogatással járult hozzá a jótékonyági sporteseményhez: kísérő autóként egy felmatricázott Sorentót ajánlott fel, a dolgozók pedig 5000 dollár (kb. 1,1 millió forint) adományt gyűjtöttek össze, és adták át a kerékpáros csapat vezetőjének.

Kia Cub

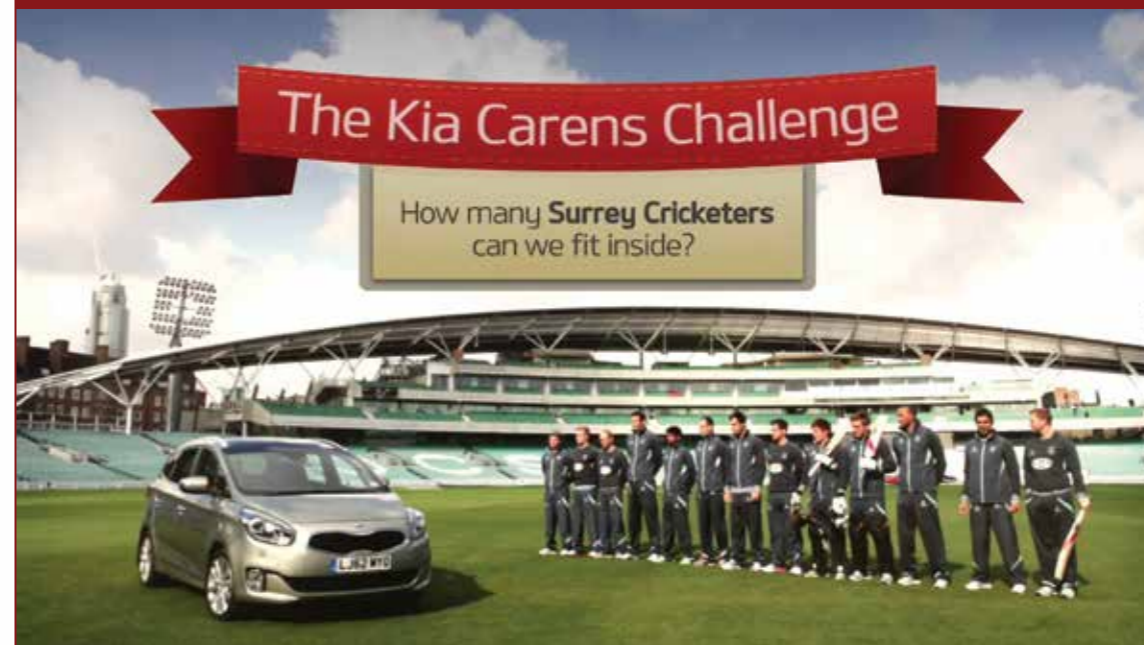
Apró, nagystílus

Négyajtós, szeretnivalóan robusztus sportkupéval jelentkezett a New York-i Autószalonon a Kia. A Cub (jelentése: medveboc) B-oszlop nélküli, középről nyíló oldalajtós kialakítása mellett az oldalfalat és a motorháztetőt díszítő légtérrel pengékkal, a Kia védjegyének számító hűtőmaszkrajzolatot sajátos értelmezésben alkalmazó lökhárítókkal, valamint négy különálló ülésével tűnik ki. A márkaazonosságot és a sportos hatást a szélvédő felső éle erősíti: a lemez kialakításában a tigrisszájmotívum ismétlődik. A lényeg természetesen ezúttal is a látványos felszín alatt rejlik: az orrban a pro_ceed GT 204 LE-s turbómotorja dolgozik, a kormánykerék folyamatosan méri a vezető bioritmusát, a fedélzeti menürendszer pedig nyomógombok helyett kézmozdulatokkal vezérelhető.



Kia Cub – tanulmányautó 204 lóerővel

Tömegjelenet Óriások a Carensben



Óriások a Carensben – tizenhárom megtermett krikettjátékos fért el a Carensben

Tizenhárom ember egy hétszemélyes Carensben? Nem kihívás, gondolhatnánk, ennél többen is fértek már el ennél kisebb autókban. Csakhogy miközben a legtöbb autómárka fiatal tornász-lányokkal maximalizálja az utastérbe préselhető személyek számát, a Kia nem könnyítette meg saját dolgát, és tizenhárom felnőtt férfit állított a rajtvonalra – mégpedig tizenhárom megtermett, izmos sportlót. A surreyi krikettklub A-csapata, plusz két csere, március végén sorakozott fel a pályán, hogy jól kidolgozott stratégiát követve megtöltsék a Kia új egyterűjét. Elöl három fővel kezdtek, aztán jött a leghátsó ülés. Ide fürge, kis termetű játékosait küldte Chris Adams vezető edző – szám szerint négyet. Eztán már csak az óriások maradtak: belőlük négyen könnyen elfértek a második sorban. Bizonyítva, hogy hiába keskenyebb, helykinálat dolgában legalábbis felveszi a versenyt elődjével az új Carens. Hátravolt még két játékos, ők előre vetődtek be – egy az utasok ölébe, egy pedig a széles panoráma szélvédő tövébe. A vidám kísérletről készült rövidfilm a YouTube-on, a KiaMotorsUK fiókjában tekinthető meg.

Kia Carens rajzfilmben Az emberiség megmentője



Családi rajzfilmet nézni remek szórakozás. Ennél csak egy jobb akad: ha magunk is szerepelhetünk benne. Ez a csoda esett meg a Kia Carens-szel, amely főszerepet kapott – nos, ha nem is egy filmben, de annak előzetesében. A Croodék című vadonatúj DreamWorks-alkotásról van szó, amely március végétől a magyar mozikban is megtekinthető. A filmvásznon egy

ősembercsalád története elevenedik meg, amint múltjuk és a világ pusztulása elől menekülve, vidám és félelmetes kalandok során feljebb lépnek az evolúciós létrán. Ennek a nagyon is emberi filmnek több akciódús és szerethető jelenetében is helyet kapott a Carens mint a menekülés és az együttélés legjobb eszköze.

Kia Carens rajzfilmben – az emberi evolúció fontos eszköze

Felfelé



Erős növekedéssel indult az év

Erős növekedéssel indult az év – a Rio a globális rekord

Kínában szinte bankot robbantott a Kia: a világ legnagyobb piacán 50,3 százalékkal növelte eladásait ez év januárjában. Egyetlen hónap alatt 57 575 darab autót talált gazdára az országban, és ezzel Kína átvette a vezetést a nemzeti piacok rangsorában, messze megelőzve Észak-Amerikát (39 975; +1,7%), Koreát (36 250; +6,0%) vagy Európát (38 059; +6,3%). Az egyéb országokban eladott

autókkal (39 229) együtt ez nem kevesebb, mint 211 088 darab gépkocsit tett ki világszerte, 13,9 százalékkal magasabb, mint az elmúlt év azonos időszakában. A Kia tavaly kezdte el építeni harmadik gyártóüzemét Kínában, így a közeljövőben további növekedés várható. Az exportpiacokon a Rio bizonyult a legnépszerűbbnek 35 860 eladott példánnyal, utána a Cerato (33 940 db) és a Sportage (30 565 db) következett.

EURÓPAI Rekordévet zárt Zsolna



Rekordévet zárt Zsolna – nemcsak darabszámban, minőségben is kiemelkedő a szlovákiai gyár teljesítménye

Tavaly minden korábbinál több, 292 000 gépkocsit gyártott a Kia szlovákiai, zsolnai üzeme, és ezzel, 15 százalékkal szárnyalta túl egy évvel korábbi eredményét „Kiváló eredményünk egyrészt a Kia európai modellkínálata iránt a piacon mutatkozó, egyre növekvő keresletnek, másrészt dolgozóink fáradhatatlan elhivatottságának köszönhető” – mondta Eek-Hee Lee, a Kia szlovákiai tevékenységeinek vezetője. Tavaly összesen 136 500 Sportage (a termelés 47 százaléka), 102 600 cee'd és 34 900 Venga készült az üzemben, ezek mellé hamarosan felzárkózik a vadonatúj pro_ceed. A motorgyártás terén szintén fennállása legjobb évét zárta az üzem, a 464 000 legyártott erőforrás 29 százalékkal haladta meg az egy évvel korábbit. Idén újabb rekordra: 490 000 darab erőforrásra készül az üzem.

Bemutató

Kia pro_ceed GT



Külcsínhez a belbecs

A GT igazi sokoldalú sporttűragép, 7,7 másodperc alatt gyorsul álló helyzetből 100 km/óra

A pro_ceed türelmes, tehetséges csapatjátékosként kivárta, amíg eljön az ideje. GT-kivitele pontosan azt tudja, amit a kupétól megjelenése alapján várunk.



A kettős kipufogóvég látvány és akusztikai elem is egyszerre

Az elsőgenerációs pro_ceeddel kockázatos, de sikerrel kecsegtető útra lépett a Kia. Akkor kínált sportos rétegmodellt, amikor a piac jóformán még csak ismerkedett a márka nevével, amikor még bennfentes információnak számított a Kia által kínált kiváló minőség és ár-érték arány. Az első generáció ekkor az árral szemben úszva felfelé mozdult el az alapmodellhez képest, és a taktika bevált: a 2007-ben bevezetett kupé az évek során több mint 55 000 példányban talált gazdára, a sikeres modellszalád eladásainak egyenlőcsúcsát tudhatta magáénak. A pro_ceed sikerének egyik titka, hogy jóval több egyszerű háromajtósnál. Már az első generáció is alapvető eltéréseket mutatott az ötajtóshoz képest: másfél centivel hosszabb, hárommal alacsonyabb volt. Ezt a receptet alkalmazta, alaposan feljavított formában, a pro_ceed második generációja. Az ötajtós kivitelben is elérhető, de az ingyencek számára mégiscsak a kupéváltozatban kiteljesedő GT-kezelés pedig megadta a pro_ceednek, ami kijárt neki: a lehengerlő teljesítményekre képes motort. A Kia új fejlesztésű 1,6-os turbómotorja 204 lóerőt ad le, forgatónyomatéka

265 Nm. Ez 51, illetve 61 százalékkal több, mint amire a közvetlen benzinbefecskendezéses erőforrás alapkivitelében képes. A fejlett technológiáknak és a gondosan összehangolt komponenseknek köszönhetően ugyanakkor a sportos kupé átlagfogyasztása nagyon is kulturált 7,4 l/100 km. Mivel a pro_ceed GT tömege érdemben nem változott, a másfélszeresére növelt motorteljesítmény szuverén menetképeségeket segít hozzá az autót. A hatfokozatú kézi sebességváltóval szerelt modell büszke 7,7 másodperc alatt gyorsul 100 km/óra, tekintélyes nyomatékának köszönhetően nagyon rugalmas viselkedésű (ötödik fokozatban 7,3 mp alatt gyorsul 80-ról 120 km/óra), 230 km/órás végsebességével pedig a GTI-kategória egyetlen képviselője előtt sincs miért szügyenkeznie. Sőt ellenkezőleg: lélegzetelállító megjelenésével a pro_ceed GT beárnyékolja vetélytársait. A Kia formatervező stúdiójában vadonatúj ruhába öltöztették: markánsabb világítótестek, átrajzolt hűtőmaszk, ikerkipufogó, 18 colos keréktárcsák, pirosra festett féknycserkés és különleges karosszériaszínek választéka teszi ellenállhatatlanná. A sportos kidolgozás az

utasteret sem hagyta érintetlenül: Recaro-ülések, alumínium pedálszett, egyedi felületek és hétcolos TFT-műszeregység teremt a motorral és az optimális hangolású, a modell alapvető kényelmét megőrző, ugyanakkor jóval magasabb szintű dinamikai igénybevételre felkészített futóművel harmonizáló versenyhangulatot. Ezzel azonban még nincs vége a pro_ceed GT történetének. A márciusi világpremier alkalmából ugyanis a Kia meghirdetett egy korlátozott példányszámú, különleges kivitelű sorozatot. A First Editionből mindössze ötszáz darab készül, nem véletlenül, hiszen túlzás nélkül prémiumkivitelű modelltől van szó. Háromrétegű fehér fényezését az első légbefúvó alatti piros festés és a fényes-fekete könnyűfém keréktárcsák boldogítják meg. Emellett kívül négy pontfényből álló nappali világítás, alapáras bixenon fényszórók, fekete tükörházak, az utastérben pedig megvilágított GT-logóval díszített rozsdamentes acél küszöb- és piros lábtérvilágítás emeli (szó szerint) az autó fényét. A pro_ceed GT a Kia szlovákiai gyárában készül, az értékesítés az év derekán indul.



Méret és minőség, a korábbi változatnál hét centivel nagyobb tengelytávon

utal, hogy azonos hosszon és tengelytávon, felszereltségtől függően, öten vagy heten is utazhatnak. A Kiát talán semmi sem jellemzi jobban, mint az, ahogyan a formai fejlődést a kiviteli, gyártási és anyagminőség követi. A Carensnek ez az egyik nagy erőssége a versenytársakhoz mérten, hogy ezekben a kritériumokban előnyben van, és hogy ez nem pusztán szó, érdemes az érdeklődőnek beüléssel gyakorlati tapasztalatot is szerezni. Különösen vonzó

elem a választástól függően fekete vagy barnabézs puha műanyagokból álló műszerfal. De a minőség és a „spiritusz” jeleként értékelhető az ülőlap hosszának szellemes, elektromotoros változtathatósága is. Az önálló üléses berendezés az autókban általában feláras prémiumérték. A Kia Carens minden változata adja ezt, sőt ezek az ülések egyenként hosszan tologathatók, támlájuk is külön-külön állítható, illetve lehajtható, és a középső támla hátoldalát a két szélső utas asztalként is használhatja. A hétülékes kivitel két leghátsó ülése pedig egyszerű mozdulattal a csomagter padlózatába süllyeszthető: ha nem használják, nem kell a tárolásukra az autón kívül helyet találni, és mindig kéznél vannak.



Különlegesen finom minőségű, színű és tapintású anyagok építik fel a műszerfalat

Az alacsonyra húzott tetővonalal a legsportosabb egyterű, miközben a belső magasság szellős maradt

FŐ A MINŐSÉG

Sportos megjelenés, nagy utastér, igen jó minőség, magas felszereltség. Az új Carens az alsó-középkategória egyterűinek élére tör.

Miután teljes modellsorozatát sikeresen felrészítette, egyterűjét is hozzájuk igazította a Kia. Az egész autós világ szinte dermedten figyeli, hogy a két márka (Kia és Hyundai) összesített eladása a világranglista ötödik helyére emelkedett, és még független források is példátlan eredményként értékelik, hogy a Kia – ebben az autóipar szempontjából cseppet sem kedvező klímában –, az utóbbi öt évben duplájára emelte értékesítését világszerte. Európában pedig, amikor a piac nemhogy emelkedett, de 7,0%-kal zsugorodott, a Kia növelte eladásait.

Az eladás-emelkedésben minden kategóriának fontos szerepe lehet, de a családi és cégautóként is használható egyterűek különösen jó lehetőséget kínálnak. Az egyterű Kia Carens megjelenése nem egyszerű generációváltás, hanem a forma felzárkóztatása arra a színvonalra, amiről immár egyebek mellett a cee'd vagy a Magyarországon tavaly Az év tesztautója címet is elnyert Rio is ismert.

A formák sikere nem véletlen, hiszen a cég formai irányítója az a német Peter Schreyer, aki korábban számos Audi és VW külső és belső megjelenítésén dolgozott, és éppen a Magyarországon gyártott Audi TT-t is jegyzi, emellett annak a legmagasabb angol formatervezői egyetemnek is tiszteletbeli doktora, ahol végzett, rajta kívül ezt a címet csak Sergio Pininfarina és Giorgetto Giugiaro kapta meg. A Kia teljes megújulása az ő keze nyomát viseli, ennek egyik fontos eleme a Kiák elejét újabban jellemző tigrisorr-kialakítás, amit mostantól már a Carens is megkapott. A karosszéria egészében is márkatársait idézi. A korábbi Carens kicsit amerikaiasabb domborított formájáról feszesebbre, sportosabbra és ami fontosabb, sokkal karakterisztikusabbra váltott. Éppen annyira próbálta lebeszélni a lemezeit az egyterűségről, hogy a belső tér egyáltalán ne sérüljön, és megmaradjon az átláthatóságot és a beszállási kényelmet támogató magasabb ülés helyzet is. E munka átgondoltságára





▲ Az ülőlap láb felőli széle elektromosan, folyamatosan szabályozható hosszúságú

A csomagterét hét ülés használatával is 103 literes, öt üléssel 536 literes szuperméretre emelhető, ha csak a két első ülés kell, a tér elérheti az 1640 litert is, sőt ha az első utas támláját előrekapjuk, akár még 2150 mm-es tárgyak is betolhatók. A kívülről a padlólemezre felfogott pótkerék egyáltalán nem vesz el helyet, és nem koszolja a teret, ráadásul a defekt miatt nem kell kipakolni mindent. Rakodási hely van bőven, például különösen nagy üregek a második ülésor előtt (masszív fedéllel), a padlólemezbe süllyesztve.

Ehhez a kényelemhez a felfüggesztések jól igazodnak. Az ezt a kategóriát kizárólag jellemző első McPherson-felfüggesztések és a csatolt hátsó lengőkarpar a spirálrugókkal finom rugózással viszi a Carenst, de ez a légység nem megy a stabilitás rovására, szinte dőlés nélkül stabilan irányítható, még az élesebb kanyarokban is nagy sebességgel. A kifogástalan irányításra méretezett elektromechanikus rásegítéses kormány különlegessége a versenytársakon nem létező szabályozható kormányerő. A kormánykerékbe épített kapcsolóval háromféle állítható be. Háromféle kerékméret közül lehet választani, még 18 colos is kapható hozzá. A négy motor közül könnyű megtalálni a legmegfelelőbbet. A 115 és 136 lóerős, 1,7 literes dízel takarékos és nyomatékos. A benzinesek a mai legkorszerűbb, közvetlen befecskendezéssel adagolják a benzint, az 1,6-os 135, a 2,0 literes 166 lóerős. Az összes kéziváltó hatfokozatú, akár csak az automata bolygóművesek. A minőséget a felszerelés emeli még magasabbra. A szériafelszereltség már önmagában is gazdag, de még a prémiumkategóriában sem mindennapos kormányfűtés és első szellőztetett ülések is választhatók hozzá, vagy akár a hátsó ülések fűtése. Van elektromos kézifék, kormánymozgatást egyáltalán nem igénylő, automatikus parkolássegítés, sávellahagyásra figyelmeztető rendszer, kulcshasználattal nélküli zárak és indítás, a kitörésgátló a stabilitását veszített autókormányzásában is közreműködik. A navigációt 7 colos monitor rajzolja fel, a hátrameneti kamera képét érintőképernyő mutatja.

A Kia Carens hétéves garanciával szabadítja meg a vásárlót az összes gondjától. ■

A csomagterét öt üléssel, a plafonig megrakva 536 literes



Három külön ülésből áll a második ülésor. Külön-külön tologathatók, támlájuk állítható és dönthető



A csendes és modern szerkezetű 1,6-os benzines közvetlen befecskendezéses

A Kia Carens műszaki adatai

	1.6 GDI	2.0 GDI	1.7 CRDI	1.7 CRDI
Hengerszám/szelepszám	4/16			
Hengerűrtartalom [cm ³]	1591	1999	1685	1685
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	135/99(6300)	166/122(6500)	115/85(4000)	136/100(4000)
Nyomaték [Nm(1/min)]	165(4850)	213(4700)	260(1250-2750)	330(1750-2500)
Váltó	6 fok., kézi	6 fok., kézi, 6 fok. aut.	6 fok., kézi	6 fok., kézi, 6 fok. aut.
Fogyasztás* (vegyes) [l/100 km]	6,8	7,3	4,9	5,1
CO ₂ * [g/km]	159	169	129	134
Végsebesség, gyorsulás* [km/h, s]	185, 11,3	203, 9,7	181, 13,0	191, 10,4
Csomagtér [l]	103/492/536/1650/1640			
Tank [l]	58			
Hosszúság x szélesség x magasság [mm]	4525x1805x1610			
Tengelytáv [mm]	2750			
Fékek (elől/hátul)	tárcsák/tárcsák			
Gumik	205/55 R16, 225/45 R17, 225/45 R18			
Ár **[Ft]	4 749 000	5 549 000	5 449 000	5 599 000

* 7 üléssel, kéziváltóval, startstop nélkül

** A legolcsóbb változatok akciós árai

CARENS, NYÍLT HÉTVEGE

Próbálja ki Ön is az új Kia Carenst! Nézze át alaposan minden részletét, ültesse be családját, próbálja bele a gyerekek üléseit, tegye a csomagtartóba a babakocsit, és vezesse is az újdonságot. Érezze és élvezze a futóművet, a motort, az egész autót. Fontos, hogy ne csak tőlünk szerezzon információkat az új Carensről. Keresse, és próbálja ki!

Országos Kia Carens nyílt hétvége május 11-én és 12-én, szombaton és vasárnap. A Kia-autókereskedések meghosszabbított nyitvatartással, családi és gyerek-programokkal várják a látogatókat országsszerte. És nem csak a Carenst lehet kipróbálni...



Peter Schreyer kinevezése



◀ Peter Schreyer a Kia Pop tanulmányautó mellett

hasonlóan hiányzott azonban a márka eszköztárából egy olyan stíuselem, amelyről nemcsak első pillantásra felismerhető minden termékük, de presztízst is ad. Ezt a pluszt hozta el Peter Schreyer a tigrisormotívummal, amelyet elsőként a 2007-es Kee-tanulmányon, majd egy évvel később az akkor sorozatgyártás előtt álló Soul városi szabadidőautón ismerhetett meg a világ, és amely mára a Kia első számú védjegyévé vált világszerte. A jellegzetes, alkotója szavaival élve „erőteljes, mégis barátságos” alakzat ma már az összes Kián megtalálható. A márka arculatát megreformáló elképzelései hozták meg Schreyer számára a megérdemelt elismerést. 2007-ben a brit Royal College of Arts díszdoktorrá avatta, 2011-ben az autós-újságírás több meghatározó orgánuma, köztük a BBC Top Gear című műsora is Az év emberévé választotta. Munkásságát három földrészen tucatnyi rangos díjjal ismerték el. Peter Schreyer hivatása azonban túlmutat az automobilon. Annak idején festőnek készült, és szabadidejében ma is örömmel fest. Ennek megfelelően ihletet nem feltétlenül szakmán belül, a múlt legendás autóiból nyer, hanem az őt körülvevő tárgyakból, művészeti megnyilvánulásokból, zenéből. Fiatalkorában a szürrealizmus, a dadaizmus lelkesítette, popzene helyett jazzt hallgatott. Az átlag feletti teljesítményt a saját útjukat járó alkotók motiválják.

stílusjegyek markánsak, azonnal felismerhetők, és éppen ezért nélkülözhetetlenek. Mégsem elégségesek ahhoz, hogy egy autó, illetve egy márka következetes arculata tartósan sikeres legyen. Az üveg- és fémfelületek aránya, a sziluett, a kerékívek mérete, a túlnyúlások, ezek együtt adják az autó karakterét” – mondta néhány évvel ezelőtt egy interjúban.

A tigrisormotívum a Kee-tanulmányon jelent meg először, 2007-ben



Az új elnök

2012 utolsó napjaiban a Kia Motors Corporation beválasztotta a márka vezető formatervezőjét, Peter Schreyert a vállalat elnöki tanácsába.

A lépés nemcsak a sikeres karosszériaformákat alkotó tervező karrierje, a Kia európai jelenléte szempontjából is fontos, és a koreai üzleti kultúrában is mérföldkőnek számít, nem általános a nem koreai menedzser a nagy cégek felsővezetésében. Schreyer szakmai munkássága elismerten változtatta meg a márka megítélését világszerte, elnöki megbízatásának ténye pedig jelzi, hogy a Kia nem csupán termékeiben és értékesítésében, de szemléletében is nemzetközivé vált. A jövőre hatvanéves Peter Schreyer az Audinál kezdte pályafutását. Két évtizeden át dolgozott ott, sikeres modelleket köszönhetünk neki. Aztán átigazolt a Volkswagenhez, ahonnan – bár az európai utcafényt meghatározó típusokat tervezett – egyes források szerint az első perctől elvágódott. A Németország legfontosabb formatervezői díjával kitüntetett szakember 2006-ban csatlakozott a Kia csapatához, és pályafutása olyan

emelkedésbe kezdett, amire az előző negyed évszázad alatt nem számíthatott. Túlzás nélkül állíthatjuk, hogy Schreyer nélkül nem létezne a mai modern Kia, és viszont. A Kia történelemkönyvében kétszeresen emlékeztető év a 2006-os. Schreyer vezető formatervezői kinevezése mellett ebben az esztendőben jelent meg a cee'd, az a modell, amely megfordította a márka szerencséjét az Óvilágban. A Kovács Miklós által formatervezett alsó-középkategóriás autó tetszetős, divatos és modern volt. Az Európában fejlesztett és gyártott kompakt minden szempontból megfelelt a kontinentális vásárlók igényeinek, országról országra nyerte a díjakat, elismeréseket, és hozta a darabszámokban is mérhető sikert. Műszaki és esztétikai szempontból tehát a legjobb irányba tartott a Kia, gyors ütemben zárkózott fel a jelentős előnyből induló japán vetélytársakhoz. Azokhoz



A cee'd kabrio is Schreyer alkotása, egyetlen példányban készült

Hitvallása szerint az ipari formatervező feladata, hogy olyan tárgyat alkosson, amely értékesebbé, könnyebbé teszi az emberek életét, akár autóról, akár fogkeféről van szó. Ami pedig a tartós, maradandó értékeket illeti, egyetlen kiemelkedő részlet helyett az egységbe foglaló harmóniában hisz. „A tigrisorrhoz hasonló



Az új Carens és a pro_ceed 2012-es párizsi bemutatóján

És hogy mi a Kia alapvető, mindent meghatározó motívuma? Az egyszerűség: „A márka formanyelvét talán az egyenes vonal határozza meg legpontosabban. Egyszerűsége törekszem, de ez senkit ne tévesszen meg. A formatervezésben nincs nehezebb feladat annál, mint hogy egyszerűt hozzunk létre.”



Jószolgálat

Új flottáscsillag a látbatáron: a Kia alsó-középkategóriás kombija átrendezheti a piaci erőviszonyokat. A takarékos 1,4-es dízellel próbáltuk ki.

Remek stratégiát követ a Kia. Fokozatosan felépítette a márka imázsát, majd amikor a korábban európai vagy japán konkurensok modelljeit választó vevők közül egyre többen kezdtek szemezni a típusaival, teljes tüzerőre kapcsolt. A nagyszerű műszaki tartalom mellé csatlakozott a látványos formatervezés és az attraktív felszereltség, ráadásul pedig jött a versenyképes ár és a 7 éves garancia. Az alsó-középkategória Európában a legnépszerűbb osztály, nem véletlen, hogy itt még inkább látszik a Kia eltökéltsége. A cee'd ötajtós meghódította a piacot, nagy része volt abban, hogy a márka az egyre nagyobb visszaesést elszenvedő Európában minden konkurensát lehalasztva, két számjeggyű növekedést elérve szárnyalt 2012-ben. Tavaly megjött a kombi is, amely nemcsak a magánvevők számára nyerő, cégeknek is telitalálat.

Nagyon jó kiindulási alap volt a dinamikus vonalú ötajtós, a formatervezők ugyanis építették rá a

puttonyt: a formás fenekű kombi igazán harmonikus lett. 2650 mm-es tengelytávjal a kategória élményében foglal helyet, ez is hozzájárul a kombi parádés helykinálatához. Az elődmodell konzervatív stílusával hódított, nála más a koncepció: az egyenletesen emelkedő övonal, a vízszintesen elhelyezett hátsó lámpákkal ékesített széles csomagterfedél és az erőt sugárzó sárvédők dögössé, sportossá teszik a megjelenését. Széles ajtónyílásokon keresztül lehet megközelíteni a kabint, az ülések kényelmesek, jó oldaltartásúak, ülőlapjuk is hosszú. A vezető állítható magasságú fotelben foglalhat helyet, a kormányoszlop négy irányban, széles tartományban mozgatható. Nagyszerű a kivitelezés, igényes anyagokból épül fel a beltér, sok helyre jutott puha plasztik. Logikus elrendezésű, egyszerűen leolvasható az óracsoport, nem kell sok időt fordítani a középvezető fűtés-szellőzés kezelőszerveinek megismerésére. Nem hiányzik az USB-csatlakozó és a 12V-os aljzat sem. A második

▶ **Jellegzetes kiás arc, egyéni stílussal megfűszerezve. Nagyméretű tükrök jól tájékoztatnak, az első ajtóoszlopok nem zavarják a kilátást**

▶ **Sportos a feneké, a hátsó lámpák teljesen más vonalúak, mint az elődön. A flottacsomagban többek között tolatóradar, ülés- és kormányfűtés, tempomat és Bluetooth-kihangosító is van, jutányos áron**

sorban sem kell kompromisszumokat kötni: bőséges a térd- és láb hely, a fejeknek is van elég terük, s három felnőtt is elfér egymás mellett. Különösen jól gazdálkodtak a karosszéria kisebb-nagyobb szabad tereivel: rengeteg a kacattartó, a nyitott és fedeles rekesz, az ajtókon méretes zsebet lehet megtölteni, pohártartóból is sokat találunk.

Amikor egy kombi a sportosságra helyezik a hangsúlyt, jellemzően fuccs a praktikus és méretes raktérnek. Nem így a Kiánál: alaphelyzetben 528 (!) l-es a csomagtartó, ez még egy kategóriával feljebb is elismerésre méltó. Ha kivesszük a kalaptartót, és a hátsó ülések mögött a plafonig pakolunk, 629 liter a kihasználható tér. A hátsó ülésor osztottan előrebuktatható (egyszerű mozdulatra billen az ülőlap, majd a támla is), összesen 1642 liternyi csomagot tehetünk be. Előzékenyen alacsonyan fut a raktérpadló, magasra emelkedik az ötödik ajtó. Síkokkal határolt, több részre osztott, kisebb kacsatoknak ideális tárolóüreget rejt az aljzat. Csomagrögzítő fémfüleket, fedeles oldalsó üregeket és 12V-os csatlakozót egyaránt találunk a szépen kárpitozott térben. Extraként elérhető a sínen tologatható rakományrendező, ezzel különféle tárgyakat rögzíthetünk, úgy, hogy menet közben semmiképpen ne csúszkáljanak, és akár elszeparálhatjuk a raktér egyik felét a másiktól.

A Kia cee'd Kombi műszaki alapja az ötajtósé, így annak elől segédvázaz McPherson-, hátul multilink-felfüggesztéseit és padlólemezét örökölte. Nem csalódik majd, aki megismerte és megszerette a ferdehátú testvért. A nagy rakterű változatnál is első osztályú a zajcsillapítás, és minden igényt kielégít a rugózási komfort. Parádésan jók a kanyartulajdonságok: még akkor is semleges alulkormányzott marad, ha teljes terheléssel megyünk, és nagy tempóval fordulunk. Gombnyomással Normal, Comfort és Sport kormánybeállítást választhat a sofőr, hangulatának megfelelően módosíthat a kormány szervó karakterisztikáján. A 2,8 fordulatot elektromos rásegítésű szerkezet precíz, az autó pontosan követi vele a vezető utasításait.



▶ **Igényes kivitelű műszerfal, ötletes rakodóhelyekkel, jól kiismerhető középvezető kapcsolókkal. A kormányon, könnyen elérhető helyen találjuk a rádiót, a tempomat, a fedélzeti számítógépet és a kihangosító távkapcsolót**

▶ **Remek az üléspozíció, kényelmes a két ülés közti kartámasz**

▶ **A hátsó lábtér akkor is méretes, ha elől nagyra nőtt utasok ülnek. A középső padlómelegítés is előzékenyen alacsony** ▼





Magasra nyílik és széles nyílást hagy az ötödik ajtó. Könnyű ledönteni a hátsó üléseket, strapabíró és igényes a raktér kárpitozása. A csomagterelő egy mozdulatra (lefelé nyomjuk a húzófülét) visszahúzódik a helyére

Autópályás egyenesmenetben sem válik zavaróan könnyűvé, ugyanakkor a városi szűkutcás fordulóknál és a parkolási manővereknél is kellő erejű a rásegítés. Négytárcsás fékrendszere határozott nyomáspontú pedállal dolgozik együtt, kiemelkedően jó erővel lassítja az 1,4 tonnás autót. Az új Kia cee'd Kombi kétféle benzinessel, és kétféle turbódízzel rendelhető meg, mi a flottáspiacon nagy érdeklődésre számot tartó kisebbik gázolajost fogtuk próbára. Az 1,4 l-es, közös nyomócsöves, köztshűtős, feltöltős gép 90 LE-vel és 220 Nm nyomatékkal segíti a sofőrt, nagy sikerrel. Meglepő, hogy a hasonló méretű konkurensekhez képest milyen lelkesen viszi a Kombit. Akár 1200-1300/perctől elviseli a terhelést, s már 1500-tól élen reagál a gázra, inentől egyenesen húz, turbólyuknak nyoma sincs. Pihentető vele a tempós haladás és a poroszkálás, kedveli a városi „cikázós” manőverezéseket és a sok száz kilométeres autópályázást is. A dízel egyébként sem toladó zaját remekül a háttérbe szorították, az utasok csendes surrogást érzékelnek alapjáraton és terhelés alatt egyaránt. Hangja még 3000/perc felett sem zavaró, bár idáig felesleges elforgatni. Jól eltalálták a hatfokozatú kéziváltót: kis kézmozdulatokra kattán a kar a kuliszszában, pontos a megvezetés, rövid a váltóút. Áttételezése ideális, a fokozatok között nincsenek nagy lépcsők. Ráadásul a Kombi igazi éhezőművész: ha városban hajtjuk, 6,0 l/100 km alatti fogyasztással ki lehet jönni, vegyes üzemben pedig a 4,0 litert is alig lépi túl. S ehhez még a startstop rendszert, speciális akkumulátort és különösen kis gördülési ellenállású gumibroncsokat tartalmazó, feláras Eco Dynamics-csomagra sincs szükség.

A rövid próba alapján nyugodtan ki merjük jelenteni: ma a Kia cee'd Kombi az egyik legizgalmasabb ajánlat a maga kategóriájában. Remek képességein, minőségén, meggyőző műszaki tartalmán és utasterének szolgáltatásain túl ott van még három igen lényeges érv, ami mindenképpen mellette szól:

ára, értékértéke és fenntartási költsége. Ezeknek különösen hangsúlyos szerepük van abban, hogy a Kia cee'd Kombi a céges, flottás piacon is befuthasson. Vegyük sorba mindháromat. A még mindig egyedülálló 7 éves általános garancia minimalizálja a várható költségeket. A hosszú, 30 000 km-es olajcsere-periódus pénztárcakímélő, és az állásidőből fakadó kellemetlenségeket is csökkenti. Az értékértéke következik az előbbiekből, valamint piaci visszajelzések és független elemzések is bizonyítják, hogy maradványértékben a Kia a legjobbak között van. S végül, de nem utolsósorban nézzük az árat: a 90 LE-s dízel LX alapkivitelét 4,749 millió forintért kínálják, és ez a pénz több olyan extrát is magában foglal – többek között első oldal- és függőnylégzsákot, távirányítós központi zárat, klímaberendezést, fedélzeti számítógépet, kormányról vezérelhető, MP3-as audiorendszert –, ami más márkáknál csak extraként vagy magasabb felszereltségi szinteken jár. Ráadásul a céges és flottavásárlók (akár egyautós beszerzés esetén is) személyre szabott kedvezményekkel is számolhatnak.

Műszaki adatok

Motor, erőátvitel

Soros, négyhengeres, közöscsöves turbódízel motor, elöl keresztben beépítve. Két felülfekvő vezérműtengely, hengerenként négy szelep. Hatfokozatú kéziváltó. Hengerűrtartalom: 1396 cm³. Furat x löket: 75,0x79,0 mm. Teljesítmény: 90 LE/66 kW(4000/perc fordulaton). Nyomaték: 220 Nm(1500-2750/perc fordulaton).

Karosszéria, futómű

Ötajtós, ötüléses, önhordó acélkarosszéria. Elöl McPherson-, hátul multilin-k felfüggesztés. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, ABS, ESP. 2,8 fordulatos, fogasléces, elektromos rásegítésű szervokormány.

Méret

Hosszúság x szélesség x magasság: 4505x1780x1485 mm. Tengelytáv: 2650 mm. Csomagtér: 528 – 1642 l. Gumiméret: 195/65 R15.

Menetteljesítmények

Végsebesség: 170 km/h. Gyorsulás (0 – 100 km/h): 13,9 s. Fogyasztás (vegyes): 4,4 l/100 km. CO₂: 113 g/km.

Sport



A Kia évek óta az Australian Open főszponzora



a Kia és az Australian Open Teniszász

Tizenkettedik éve támogatja az Ausztrál Nyílt Teniszbajnokságot a Kia Motors. A márka idén megerősítette hosszú távú elkötelezettségét a sportág mellett.

További öt évre szóló, nagyságrendileg 50 millió dolláros (11 milliárd forint) támogatási megállapodást írt alá a Kia az Australian Open szervezőbizottságával, és ezzel a sportág iránti példátlan hűségéről tett tanúbizonyságot. Az év hagyományosan legelső, nagy nemzetközi teniszbajnoksága több mint százéves múltú. A világ második leglátogatottabb teniszversenye 2002 óta elképzelhetetlen a Kia nélkül: a versenyzőket, a szervezőket és a fontos vendégeket szállító, a bajnokság színeibe öltöztetett Kia-modellek, a teniszközpontban felállított, a márka legmodernebb járműtechnológiáit és formaterveit bemutató kiállítás ma már Melbourne januári nevezetességei közé tartozik. Az évről évre nagyobb létszámú, idén száznál is több autóból álló flotta a bajnokság két hete alatt közel félmillió kilométert tett meg. A több száz ember zökkenőmentes szállítása azonban csak egy abból a számtalan feladatból és ötletből, amellyel a Kia az elmúlt több mint tíz évben az ausztrál nyár legforróbb heteiben zajló bajnokság emlékezetes, sportemberekhez méltó lebonyolítását segíti a rajongóknak szánt vetélkedőtől a leghíresebb teniszszékekkel szervezett virtuális találkozókra át a város közepén felállított óriáskivetítőig.

„Büszkék vagyunk rá, hogy a világ egyik legnagyobb sporteseményét támogathatjuk, de még inkább arra, hogy számos más területen is együttműködhetünk az ausztrál teniszélettel – mondta a Kia Motors Australia elnöke. A Kia aktívan támogatja a fiatal tehetségek képzését, és ezzel



Rafael Nadal az Ausztrál Teniszszövetség vezetőjével, a Kia Motors Australia elnökével és az autóflotta jelképes kulcsával

hozzájárul az Ausztrál Nyílt Bajnokság új bajnokainak kineveléséhez is.” Ehhez kötődik a Kia Amateur Australian Open-versenysorozat. A nemzetközi megmérettetés a világ legjobb amatőr teniszeseinek kínál lehetőséget arra, hogy a profik bajnokságával egy időben és azonos helyszínen bizonyítsák tehetségüket. De nemcsak a sportolóknak segít eljutni Melbourne-be a Kia: évente milliók követik nyomon az interneten keresztül a felkészülést, és vesznek részt az interaktív játékokban, remélve, hogy ők lesznek a szerencsések, akik allinclusive álmotuzást kaphatnak a Kiától a következő évi Ausztrál Nyílt Teniszbajnokságra.



Nincs megállás!

Hatalmas lendülettel menetel előre a Kia, világszerte csúcsot döntenek az eladásai, miközben a gyártók zöme egyre nehezebben boldogul. Vajon mi a siker titka?

Nem kell nagy piaci szakértőnek lenni, hogy felismerjük, miért olyan sikeresek a Kia Motors autói világszerte. Elég végignézni a palettán a Picantótól a Sorentóig: minőségi termékek, látványos megjelenéssel, magas műszaki színvonalon, kiváló, olykor különleges szolgáltatásokkal, versenyképes áron. A hab a tortán az egyedülálló garanciális feltételrendszer, nemcsak vevősalogató, bizalomerosztó hatású is. 2012 Európában az autópiacon válságának éve volt, erről szólnak a számok, ezt szajkózza a média. A teljes európai uniós autópiacon 8,2 százalékkal zsugorodott egy év alatt, az autógyártók között több is kénytelen volt 20 százalékot megközelítő visszaesést elkönyvelni. Összességében négy márkának sikerült pozitív eredményt elérnie, egyik közülük a Kia, amely 14,6 százalékos pluszt tud felmutatni. Ez annyit tesz,

hogy a 2011-es 287 388 helyett tavaly 327 995 autó talált gazdára, ilyen eredménnyel nagyon régóta nem büszkélkedhetnek a neves európai és japán konkurensek. A teljes európai piac (az EU-n kívüli államokkal együtt) egyébként 571 000 Kiat szivott fel, 19,5 százalékkal többet, mint egy évvel korábban. Az öreg kontinens csak egy (viszonylag kicsi) szelete a teljes piacnak, még érdekesebb, hogy mi a helyzet világszinten. A Kia Motors irányítói bizonyára pezsgőt bontottak, amikor világossá váltak a darabszámok. A 2012-es évet 9,3 százalékos növekedéssel zárhatta a dél-koreai vállalat, több mint 2,7 millió autót adott el, ezzel az egyik legjobban fejlődő autógyártónak számítanak a világon. Kiemelkedően muzsikált a márka Észak-Amerikában (635 000 db, +15,4%) és Kínában (512 000 db, +11%) is. Különösen jó hír,

A Sportage a sportos szabadidőautók között tarol, a magyar piacon a negyedik helyet szerezte meg a kategóriában

hogy az erős 2012 után 2013 is remekül indult: a januári adatok már publikusak, újabb 13,9 százalékos emelkedés jött össze tavaly januárhoz képest. Ezen belül Kínában 50 (!), Európában és Dél-Koreában 6,3, illetve 6 százalék a fejlődés. Ha továbbra is ilyen mértékben emelkednek az eladások (márpedig erre jó esély van), akkor egyáltalán nem merész álom, hogy az évtized közepére elérjék a 3,5 milliós számot.

Nem szabad elmenni a magyarországi történések mellett sem, főleg azért, mert a Kia Motors Hungary méltán lehet büszke 2012-es teljesítményére. Itthon a teljes piac (a többéves teljes letargia után nem meglepő módon) 17,63 százalékkal tudott nőni egy év alatt, ám rengeteg márka így is visszaeséssel szembesülhetett. A Kia 48,47 (!)

Az új Riót mindenütt nagy rajongással fogadták, nem véletlen, hogy globálisan 466 000 darabbal ez a Kia bestsellere



A második generációs cee'd remekül teljesít Európában és Magyarországon is; nálunk az előkelő hetedik helyet foglalja el a népes alsó-közép-kategóriában

százalékkal növelte hazai értékesítési volumenét, 1798 darabbal a márkarangsor 11. helyére ugrott fel. Ez a szám duplája a 2010-esnek, és ezzel 3,39 százalékos piaci részesedést tudhat magáénak. Érdekes megnézni néhány kategóriát külön is. A nálunk legnépszerűbb alsó-középkategóriában a cee'd az előkelő hetedik helyen állt 2012-ben, 827

darabbal. Szerettük a Riót is (11. hely, 248 db), bár ez szegmens a magánvevők eltűnése miatt ma mellőzött. Kiváló a Sportage szabadidőautók szegmensében elért negyedik helye (414 db), a Sorento a 18. (81 db). Utóbbi azért is figyelemre méltó, mert a nagyterepesek között mindössze egy modell volt nála kelendőbb. A Kia egyre jobb hazai megítélését és remek stratégiáját visszaigazolja, hogy az autók több mint felét magánvevők választották. Ez azért fontos, mert bennük van igazi növekedési potenciál, azaz egy-egy márka akkor képes érdemben fejlődni, ha mind több magánember tér be a szalonjaiba. A konkurenseknél szinte kivétel nélkül a céges eladások domináltak 2012-ben, volt olyan márka, ahol a 15 százalékot sem érte el a magánvevők aránya. Ők nagy bajban lehetnek 2013-ban, a Kia viszont jó eséllyel még ebben a nehéz gazdasági helyzetben is tovább szárnyalhat.

Itt a jövő

Vagány kupéba sűrítette a Kia mindazt, amit a jövő sportmodelljeiről gondol.



Az első lámpák LED-jei különféle fényképpel világíthatnak. A 19 colos felnikre 225/40-es gumikat tettek. Külső tükrök vadászgépek szárnyait idézik.



2,53 m-es a tengelytáv, 3880 mm a hossz, a szélesség 1770. Magasan fut a küszöb, ám elől, ahol a lábait beemeli az ember, előzékenyen lefelé hajlik a pereme. Az A-oszlopot elrejti a fekete fényezés, a B-t pedig el is hagyták. A csikkilincs elektromosan ugrik elő az ajtópanelből.

A Kia fejlesztőközpontjaiban a szériamodellek mellett sorra látnak napvilágot különleges tanulmányautók is. Ilyen a Pop-törpe, a könnyűszerkezetes karosszériájú, hibridhajtású Ray-limuzin vagy a modern aktív egyterű, a KV7. Olyan megoldásokat mutattak-mutatnak be, amelyek már most vagy a közeli jövőben ott lesznek a Kia nagy sorozatú típusaiban is. Valószínűleg ugyanez a sorsa a legújabbnak, a Provónak, amit a 2013-as Genfi Autósalonon lepleztek le. Első pillantásra látszik, mi volt a tervezők szándéka: provokatív kompakt, versenyautókat idéző sportmodellt állítottak kerekre, olyat, ami anélkül is elég izgalmas, hogy tudnánk, mi van a lemezuha alatt. Merész az orra, ahogy egy ilyen városi vagányhoz illik, karbonszálás műanyag elemeket illesztettek a szoknya alsó részére, a két, több száz apró LED-ből felépített



A steppelt bőr végigfolyik a középkonzolon is. A műszerfal vetített, ahogy a középkonzol tetején lévő gombok is. A motorindító startgombot a váltó programválasztójával egyetemben a két ülés között találjuk.

lámpa jellegzetes, a teljes frontrészen keresztben végigfutó nyílás végein ül. Jópofa, hogy az ezüstös fősínt élénk narancssárgával fűszerezték meg, ebből az árnyalatból a tetőre, a lökhárítókra és a kerekre is jutott. A fenéknél is kitartott a tervezők lelkesedése, főleg az övonal felső peremén végigfutó vörös, LED-es lámpákat is magába foglaló csík vonzza a szemet.

A mindössze 1,35 m magas Provo orrába a cee'd GT-kezt is hajtó 1,6 literes, közvetlen befecskendezéses turbós benzinmotort építették, ami 204 lóerővel száll be a hajtásba. Van még más is mellé: egy 45 lovas elektromotor hátul, külön a hátsó kerek forgatására. Így, bár a tengelyek között nincs mechanikus kapcsolat, igazi 4x4-es hajtáslánc született, s a Provo arra is képes, hogy városi körülmények között csak a hátul hajtó villanymotort, azaz károsanyag-kibocsátás nélkül mozogjon. A Kia itt a benzinmotorhoz kapcsolva próbálja ki 7 fokozatú DCT-duplakuplungos robotváltóját, amit a közeljövőben bevetnek majd a sorozatgyártásban is. A váltót kézzel is kapcsolhatja a sofőr, a háromküllős borkormány mögé ültetett fűlekkel. Az utastér a külsőhöz hasonlóan elrugaskodik a Kia jelen kori autójánál megismert stílusból. A fekete és szürke színeket alkalmazó, alumínium és króm kiegészítővel feldobott kabinban keveredik jövő és múlt. Előbbit képviseli a karbonszálás műanyagból elkészített műszerfal, rajta a vetített órapult és a szintén digitális kijelzőn megjelenített középső kapcsolópanel. Az információkat a sofőr is megváltoztathatja: ha verseny pályára hajt, behívhatja a Track-módot, ahol a főszerp a fordulatszám mérője, s megjelenik az aszfaltcsík térképe, valamint a stopper is. Az ülés képviseli a múltat, már ami a stílust illeti: a két első helyet egybeépítették, akár egy kanapét, és olyan steppelt bőrről vonták be, mint a hatvanas évek legendás versenyautójának kagylóüléseit. A kagylósítás természetesen nem maradt el, a széleket úgy görbítették, hogy jól fogják az utasokat. Nincs hiány a LED-es hangulatvilágításból sem.

Nagyon széles a fenéke, a lámpacsík olyan, mintha maga is spoiler lenne. A duplacsövű kipufogó alá leszorítóerőt növelő diffúzort szereltek.





A mély hangú kipufogó egyedi tervezésű

Batman és Superman Optimái

A Kia jó érzékkel csapott le az éppen mostanában újraéledő szuperhősörületre. Íme, kettő az összesen hat szuper-Kia közül.

Az első Superman-képregény 1938-ban jelent meg, Batman 1939-ben érkezett. Velük indult a ma reneszánszát élő szuperhősmánia, ami az USA-ból lassan Európába és a világ többi részébe is átszivárgott. Mindkét szereplő a hatalmas kiadó, a DC Comics füzeteiben szerepelt a legtöbbször, ma is ez a cég birtokolja jogaik többségét, és ők fáradoznak modern kori „feltámasztásokon”, komoly sikerrel. Előbb jöttek újra a filmek, majd a játékok, pólók, bögrék és minden más, ami ezzel jár. Mindkét hős az „igazság ligájának” tagja, többször együtt is szerepeltek, s az évek során megjelentek mellettük még sokan mások. A Kia az amerikai sikerek hatására megegyezett a DC Comicsszal, és több neves autóépítő tuningműhellyel. Az eredmény: hat különlegesen átalakított Kia egyetlen jótékony cél érdekében. A két leghíresebb szuperhősnek természetesen két egyedi Optima járt, mindkettőt az Egyesült Államokban mutatták be.



Superman Optimája hibrid

Az autó alól derengő vörös fényt Superman tekintete inspirálta



Batman

A természetesen matt és fényes feketében pompázó Optima műszakiságába csak kicsit nyúlt bele az építőcsapat, a West Coast Customs és a Rides Magazine. A motor maradt 2,4-es négyhengeres, a váltó pedig hatsebességes bolygóműves automata. A kerekeket 20 colos, Batman-logós matffekete alufelnikre cserélték, a futóművet lejjebb ültették, és különleges légterelőkkkel rakták körbe a karosszériát. A kipufogórendszert nagy átmérőjű, mély hangú sportcsövek váltották le, és a hűtőmaszk is denevéres lett. A xenonfények Batman-jelvényeket vetítenek az útra, a hátsó lámpák LED-esek. A fekete bőrrel burkolt ülések varrása sárga, a középkonzolon még Batman híres dobócsillagainak is van külön helyük.

Superman

A kék-piros Optima a Super Street Magazine tuningmestereinek munkája, hajtáslánca hibrid. Sárvédőit szélesebbekre cserélték, futóművében állíthatók a lengéscsillapítók, hasmagassága a műszerfalról szabályozható. Hűtőmaszkja Superman övcsatját idézi, vörös fényű fényszórói a szuperhős legendás hőlátásának sugaraira emlékeztetnek. A beltér csak visszafogottan egyedi, a híres „S” az üléseken és a kormány közepén is visszaköszön.

Az összes szuperhős-Kia alapján készül még egy, amelyik valamennyi gép megoldásait egyesíti. Ezt elárverezik, árát jótékony célokra ajánlják fel. Az árverésen gazdára találnak az autókról készült, egyedi sorszámozott grafikák is, a leghíresebb képregényrajzoló alkotásai.

A beltérben kevés a változás



11A ▶

▶ 12

A sárga féknycerk különösen látványosak a fekete keréktárcsák mögött Batman Optimáján



▶ Batmanhez illően az utastér is fekete

Jelekkel beszélnek



Tartalmas könyvek, nem csak nyelvtanuláshoz. Aki szorgalmas, akár néhány hónap után el tudja olvasni a bonyolultabb szövegeket is

A kínai írásbeliség hosszú évszázadokon keresztül a tudomány nyelve volt az egész távol-keleti térségben, hasonlóan, mint Európában a latin. Kínai karakterekkel rögzítették a tudományos, az orvosi és a konfucianus klasszikus könyveket. A 15. században élt Szedzsong király pontosan felismerte, hogy a kínai karakterek mennyire nehezen elsajátíthatók, és megalkotott egy önálló koreai betűírást. Ez pedig a világ leglogikusabb ábécéje, leglogikusabb írásbelisége, és nagyon könnyen megtanulható. Igaz, emellett a koreaiak (a japánokhoz hasonlóan) a mai napig használnak kínai írásjegyeket, de általában csak tudományos és szakmai publikációkban.

A Koreai Tanszéken öt éve indult a Bolognai rendszer szerinti alapszakos, hároméves képzés. Lehet főszakosnak vagy második szakosnak jelentkezni, utóbbi esetben bármilyen bölcsészszak mellé választható a koreai. Már az induláskor többszörös volt a túljelentkezés, az ELTE-n a távol-keleti nyelvek és azon belül a koreai nagyon népszerű. Az adjunktus szerint ez annak is köszönhető, hogy a kétezres évek végén a koreai populáris kultúra megjelent Magyarországon (tévé- és mozifilmek, valamint a popzene), továbbá hogy rengeteg dél-koreai nagyvállalat fektetett be nálunk, és a különféle iparágakban fantáziát látó diákok is szívesen sajtótanak el a koreai nyelvet. Az ELTE alapvetően klasszikus bölcsészképzést valósít meg, nem csak a tudományos életre való felkészülés céljából. A nyelvoktatáson van a hangsúly, ám a modern koreai nyelv mellett a klasszikus írásbeliség is ott van a palettán, s történelemmel, nemzeti identitással, hagyományos és modern kultúrával szintén találkozhatnak a diákok. Két féleven keresztül koreai üzleti nyelvet is tanítanak, ez azért fontos, hogy a végzősök az alapszakos (három év után megszerzhető) diplomával is el tudjanak helyezkedni a koreai vállalatoknál. Tavaly akkreditálták a mesterképzést, az a távlati cél, hogy a doktori fokozatot is megszerzhessék a koreai bölcsészek. Most összesen több mint 100 hallgató tanul a

A kelet-ázsiai nyelvek közül a koreai sajátítható el a legkönnyebben, itthon is egyre többen tanulják.

Ha egy kicsit beleássuk magunkat a koreai nyelvbe, érdekes kalandozásban lesz részünk. Az európaiak többsége nemigen ismeri a történetét, de még a nyelvészek között sincs teljes egyetértés, hogy melyik nyelvcsaládból is eredeztethető. A többség szerint az altajból, s egy külön ágat képez benne, a japánnal egyetemben. De a maláj-polinéziai, a dravida, és (meglepőnek tűnő módon) az indoeurópai nyelvekkel is kapcsolatba hozták. Ismert az az álláspont is, amely szerint a koreai szigetnyelv, azaz más élő nyelvekkel kimutatható származási kapcsolatokkal nem bíró természetes nyelv. Az altaj eredet elmélete az 1920-as évektől kezdve népszerű, a kutatók számos nyelvi egyezést állapítottak meg elméletük alátámasztásául. A koreait körülbelül 76–78 millióan beszélik anyanyelvként. A Koreai Köztársaság (Dél-Korea) és a KNDK (Észak-Korea) hivatalos nyelve, az Amerikai Egyesült Államokban, Északkelet-Kínában, Japánban és a volt Szovjetunió területén összességében több millióan beszélik.

Magyarországon nagyon komoly hagyományai vannak a Kelet-kutatásnak, meséli dr. Csoma Mózes, az Eötvös Loránd Tudományegyetem (ELTE) Koreai Tanszékének docense. Már az 1920-as években megkezdődtek az ELTE jogelődjén, a Budapesti Tudományegyetemen a Kínával, valamint Japánnal kapcsolatos oktatások. Ugyanakkor a koreai kultúra és nyelv igencsak háttérbe szorult itthon, pedig az 1950-es évektől a többi kelet-közép-európai országban már megjelent az egyetemi képzésben. Nálunk intézményszerinti formában a rendszerváltást követően, a kilencvenes években indult csak el program-szinten, a szakos képzés (vagyis hogy valaki önálló koreai szakra jelentkezhesen) 2008-ban kezdődött az ELTE Bölcsészkarán. Ekkor megalakult az egyetemen a Koreai Tanszék is, amely a mai napig egyedülálló az országban.

A három nagy távol-keleti nyelv, a kínai, a japán és a koreai közül egyértelműen az utóbbi a legkönnyebben elsajátítható. Ennek oka az írásbeliségben keresendő, mondja dr. Csoma Mózes. Ha valaki meg akar tanulni kínaiul vagy japánul, akkor elengedhetetlen a több ezer kínai karakter elsajátítása.

tanszéken, magyar oktatók mellett több koreai vendég-tanár vesz részt a képzésben.

Aki az egyetemi szintet túlzásnak tartja, nyelvviskolák kínálatából is válogathat: egyéni vagy kiscsoportos oktatást egyaránt lehet választani, s akár a felsőfokú koreai nyelvvizsgáig „elviszik” a diákok. A különféle stúdiók között népszerűek az egyetemi tanulmányokra, állásinterjúra, turistaútra felkészítő tanfolyamok, emellett speciális, orvosi, üzleti, vendéglátó-ipari vagy gazdasági szaknyelvoktatást is kaphat a jelentkező.

Aki Budapesten jár, és szeretne megismerkedni a koreai világgal, mindenképpen térjen be az ELTE Múzeum körüli könyvesboltjába. Itt a nélkülözhetetlen egyetemi jegyzeteken kívül (egyedülálló módon az országban) ismeretterjesztő és a koreai nyelvbe, kultúrába bepillantást engedő könyvek garmadája közül lehet válogatni.

A táblázatból is látszik, hogy milyen kevés jelet kell megtanulni az íráshoz. A bölcsészkar három évét középfokú nyelvtudással zárhatják a diákok

Monoftongusok

ㅏ	/a/ [a]
ㅑ	/ɔ/ [ɔ]
ㅓ	/o/ [o]
ㅕ	/u/ [u]
ㅡ	/ɯ/ [ɯ]
ㅗ	/y/ [wi]
ㅛ	/i/ [i]
ㅜ	/ae/ [ɛ]
ㅠ	/e/ [e]
ㅝ	/oe/ [ø / we]

Diftongusok

ㅟ	/ya/ [ja]
ㅠ	/yɔ/ [jɔ]
ㅡ	/yo/ [jo]
ㅢ	/yu/ [ju]
ㅣ	/yae/ [jɛ]
ㅤ	/ye/ [je]
ㅥ	/wa/ [wa]
ㅦ	/wae/ [wɛ]
ㅧ	/wɔ/ [wo]
ㅨ	/we/ [we]
ㅩ	/üi/ [i]

A mássalhangzók: ㄱ [k/g], ㄴ [n], ㄷ [t/d], ㄹ [l/r], ㅁ [m], ㅂ [p/b], ㅅ [s/š], ㅈ [c/dz, č/dž], ㅇ [ŋg], ㅊ [h], ㅋ [kk], ㅌ [t], ㅍ [pp], ㅍ [ss], ㅋ [kh], ㅍ [th], ㅍ [ph] ㅆ [ch, čh]

Sudokumegfejtés Az 58. oldalon található rejtvenyek megoldása:

Kicsit könnyű:

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

Elég nehéz:

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

Ez már nehéz:

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

És milyen a nyelv?

Bár a koreai nyelv alaktani és mondattani sajátosságairól, valamint a beszédhangokról többoldalnyit lehetne írni, megpróbáljuk csak a legfontosabb és a laikus számára is megérthető részeket bemutatni. A koreai hangrendszer 10 monoftongust (azaz egyelemű magánhangzót), 11 diftongust (magyarul kettőshangzót) és 19 mássalhangzót különít el, ezek írásjeleit a kitartó tanuló néhány hét alatt tökéletesen képes elsajátítani. A ragrendszer különösen színes, de nem alkalmaz személyragozást, nyelvtani nemeket, prepozíciókat, névelőket, és főnévi igenevet sem. A főnévhez nominativusi (alanyeseti) és vocativusi (megszólító eseti) ragok is csatkozhatnak. A számrendszer kettős: eredeti koreait és kínai eredetűt (sino-koreait) is alkalmaznak. Százig mindkettőt, e felett jellemzően a kínai eredetűt használják. Ahogy a kínaiakban, itt is a tízezer: man és a százmillió: ok a váltószám. A számlálószó nem önálló főnév, mivel csak számnévi jelzővel együtt fordulhat elő, és használata az esetek zömében elengedhetetlen. Az eltérő osztályokba sorolt főnevekhez eltérő számlálószó tartozik. A melléknév elkülönül a többi névszótól, és lényegében az igével azonosan ragozzák. A jelen idejű alak akár jövő időt is kifejezhet, s a koreai kétféle múlt időt ismer. A műveltető és szenvedő alakokat képzővel választja el a cselekvőtől, a cselekvés nézőpontjával, jelentésével vagy irányával kapcsolatos módosulásokat két ige összekapcsolásával jeleníti meg. Felkiáltó végződéseket is alkalmaz. Jelen, múlt és jövő idejű melléknévi igenevet képezhet az igéből, ezek cselekvő és szenvedő értelemben is előfordulhatnak. A koreai nyelvben az állítmány mindig a mondat végén áll, ugyanakkor az előtte levő szavakat tetszés szerinti sorrendben szabad elhelyezni.

Versenyautót mindenkinek



A sportfutóművel a Rio hasmagassága jó két centivel csökken

Tegyük népsporttá az autóversenyzést, gondolta a Kia, és szériaközeli versenyautót épített a Rióból. Illetve nem is a gyár építette: az izgalmas feladat a tulajdonosokra vár.

A beltérből minden felesleges elem hiányzik, speciális az ülés és a kormány is, a műszerfal lényegében szabadon módosítható

Az amatőr és hivatásos versenyzők számára több sorozatot szervező Amerikai Sportautó Klub (Sports Car Club of America, SCCA) tavaly dolgozta ki azt az új géposztályt, amely minimális költségű belépőt enged az autóversenyzés világába. A B-Spec-kategóriában burkolattuktól, pótkerektől és légzsákjaiktól megfosztott, bukókerettel, versenyüléssel és tűzoltó berendezéssel felszerelt kisautók indulhatnak. Ezekben a korlátozásokon túl engedélyezett a futómű minimális módosítása (nem állítható sport-lengéscsillapítók, acélfonatos fékcsövek),



A versenygép szíve az 1,6-os közvetlen befecskendezésű 138 LE-s benzines

beépíthető időmérő eszköz, új kormány, speciális kenőanyagok, de például kipufogórendszerből csak az utcai zajnormát teljesítő szerelhető be, és a motoron is csak apróságokat lehet alakítani (légszűrő, gyertyák). A viszonylag szigorú megkötések célja, hogy ne szaladjon el a ló a versenyzőkkel, így hosszú időre fenntartható a költséghatékonyság és esélyegyenlőség eszménye. Ebből a kategóriából a Kia Motors sem maradhatott ki. Kiegyensúlyozott futóművével és lehangoló megjelenésével az új Rio kisautó mintha eleve versenykörnyezetbe született volna, ezért a Kinetic Motorsporttal vállalva kidolgoztak egy versenycsomagot az ötajtós aprósághoz, amivel az rettegett, ütőképes pálya-versenyautóvá alakítható át. A csomag a Kia által optimálisnak vélt összes tartozékot tartalmazza: a négy lábú bukókeret elemeitől és a tűzoltó készülettől kezdve az ülésen, a gyorszáras versenykormányon, a biztonságiöv-rendszeren át az oldalablakokat helyettesítő előírt védőhálókig. A futóműkészletben benne vannak a lengéscsillapítók, a megszabott méretű (15x7,0) keréktárcsák, a kiválasztott versenyzíriának megfelelő abroncsok (a Spec-B-autók három különböző bajnokságban indulhatnak), valamint az állítható stabilizátorok és az egyedi rugók is. A csomag legfontosabb része mindazonáltal a részletes építési útmutató, a Kia Rio Spec-B ugyanis akár otthon is megépíthető. A csomag hozzávetőlegesen annyiba kerül, mint maga az autó, ezért bár szezon közben értelemszerűen pótolni kell a kopó és fogyó alkatrészeket, gyakorlatilag két kisautó (vagy ha úgy nézzük, egy Sorento) áráért bárki belekóstolhat a versenyzés és a versenyautó-építés izgalmaiba. Ha valaki az utóbbiról lemondana, további mintegy 25 százalék felár ellenében a Kinetic Motorsport vállalja helyette.

Láthatatlan védelem

Speciális karosszériavédő fóliát kínálnak a Kia cee'dekhez: óv a kőfelverődések, karcok ellen.



Általában a géptető elején landolnak az útról felpattanó kavicsok, érdemes megóvni a kényes részt. Javítani, fényezni kell, ami sokkal drágább, mint a fóliás védelem

A csomagtérperem hamar megkarcolódhat, de nem kavicsoktól: akár egy puha bőrönd éle is nyomot hagyhat rajta



A kilincs alatti bemélyedés ellensége a hosszú köröm; a fólia nem engedi, hogy megkarcolódjon ez a szem előtt lévő felület

Az új Kiákhoz nemcsak az extralistákról, a tartozékkatalógusokból is lehet felszereléseket rendelni. Utóbbiakban a tetőcsomagtartó, a vonóhorog, az oldalablakra tehető szélterelő, a raktérelváltó vagy éppen a könnyűfém felni mellett rengeteg további ötletes kiegészítőt találunk. Közülük a nagyon hasznos és eredetileg a hadseregnek kifejlesztett karosszériavédő fóliát emeljük ki, erről viszonylag kevesen tudják, mi is pontosan. Néhány éve terjedt el az autópárbán, és jellemzően poliuretánszármaszál alapanyagból készül. Ellenálló az útról felpattanó kövekkel szemben, de a karcoktól, ajtórányításoktól, kisebb parkolási sérülésektől is védi a fényezett felületeket. A speciálisan védő feladatokra kifejlesztett fólia rendkívüli képességű: ha egy kifeszített darabjába beledöfünk egy golyóstollat, kézzel nem tudunk olyan erőt kifejteni, hogy átüssük. Rugalmassága is extrém: a szélsőségesen kifejlesztett fólia visszaugrik eredeti alakjára. Ezek a tulajdonságok már előre sejtetik, hogy nem hétköznapi terhelésre méretezték, s az ember szava is eláll, amikor éles bevetésen, azaz az autó valamelyik lemezfelületén mutatja meg képességeit. Ha diónyi éles követ hajítunk a védett részre, csak a fólián látszik nyom, a fényezés sértetlen marad. Ugyanígy képes megakadályozni, hogy ha például parkoláskor meghúzzunk egy betonoszlopot, annak lenyomata ott maradjon a lökhárítón. A Kia cee'd-modellekhez többféle fóliacsomagot is lehet rendelni. A 11 darabos, körkörös védelmet kínáló garnitúrát a kombikhoz kínálják. A legkényesebb részeket fóliazzák be, így a motorházfedél első felét, a külső tükrőházakat, az ajtó élét, továbbá a hátsó oldalajtók alsó, kerékjáratok előtti részét. A menet közben érkező kő tehát jó eséllyel nem talál védtelen felületet. Lehet választani olyan csomagot, ami az ajtókilincsek alatti üreget védi (ahol körmünkkel tudjuk összekarcolni a fényezést), valamint olyat is, ami a hátsó lökhárító felső részét, azaz a rakodóperemet óvja. A cee'd felsorolt karosszériafelületei benne vannak egy számítógépes adatbázisban, a mintákat a csomagolóiparban is használatos plottergép vágja ki a fóliatekerécsből. Ha kiválasztottuk a nekünk tetsző csomagot a tartozékkatalógusból, szakember veszi kezelésbe az autót. Először alapos mosás következik, majd samponos, vegyszeres vízzel spricceli be az érintett karosszériaelemeket, azért, hogy a ragasztós fóliafelület a pontos igazításig ne tapadjon fel. A telepítés minősége azon is múlik, hogy milyen a felhasznált szer. Az íves részekre kiszabott fólia kisebb, mint maga a felület, a szakember kézzel nyújtja meg úgy, hogy illeszkedjen a nem egyenes részre is. Az utolsó fázis, hogy kinyomják a fólia alól a vizet és a légbuborékokat egy speciális eszközzel, ezután következik a száradás. Hogy a ragasztó teljesen

megszilárduljon, érdemes legalább egy hetet várni az első autósóssal. Amikor a fóliázást követően ránézünk az autóra, nem látunk szembeűnő változást, mindössze a fóliák élei tűnhetnek fel. Ezekre lerakódhat a kosz, ellene nagynyomású mosót lehet bevetni. A sérült fólia könnyen lehúzható, és újjal pótolható. Egy teljes szettet néhány óra alatt tesznek fel a Kia szerződött partnerei, ebben az időben benne van a karosszéria tisztítása, zsírtalanítása is.

RAGTAPASZ



Praktikus, lapos dobozban kapjuk a fóliákat, a képen látszik, hogy milyen alakú „ragtapaszok” közül válogathatunk

Különleges fényezésjavítási megoldást is ajánl a Kia és az AkzoNobel. A két cég együttműködésének keretében a Kia 15 legnépszerűbb színárnyalatában készül az az egyetemesül fóliadarab, ami a karosszéria kisebb karcainak, festékleverődéseinek láthatatlanná tételére szolgál. Az autópárbán javítási célra eddig legfeljebb a körömlakkhoz hasonló festéket használtak. Ennél sokkal egyszerűbb és eredményesebb javítást kínál az új fólia. Az egységcsomag öntapadós, vinil alapú, víz- és mosásálló fólia, különféle formájú és méretű (kerek, hosszúkas, szögletes), előre kivágott „tapaszokból” áll. Ezek közül kiválaszthatjuk a sérülésre illőt, és saját kezűleg feltehetjük a felületre. A művelet előtt érdemes samponos vagy alkoholos vízzel eltávolítani a lemezzől a koszt, hogy a tapadás a lehető legtökéletesebb legyen. A termék azért különleges, mert ugyanolyan technológiával készül a fólia fényezése, mint az autó javítófestése egy szakmühelyben. Ennek is köszönhető, hogy a színárnyalatok tökéletesen megegyeznek a gyári színekkel, ráadásul a fólia felülete ugyanolyan fényesen csillog, mint az autó lakkja, így felragasztás után nemigen lehet észrevenni. A fóliacsomagot a Kia-márkakereskedésekben és -márkaszervizekben lehet megvásárolni.

Múltból táplálkozó jövő

Korea egyik legnépszerűbb kortárs kulturális exportterméke a Noreum Machi. Az ősi rituális zenéket a jelenben meggyökereztető társulat az idén húszéves.



Az együttes előadásain a színpadkép is fontos



A jangu dob hangja az esőt utánozza



Zenéjük a tradicionális koreai hangszerekre épül



A zenekar budapesti koncertje is sikeres volt

Sámándobok, sípok, gongok, vad forgatag: a Noreum Machi előadásán hitelesen elevenedik meg Korea múltja, a buddhizmus egykori dallamai. Mégis tévedés lenne hagyományörző zenekarként beszélni az 1993-ban alapított csapatról, saját magukat a koreai újhullám képviselőjének tekintik. „A társulat megalapításakor egy dolog járt a fejemben, szerettem volna újra felfedezni népünk hagyományos rituális és népzenejét. Nem egyszerű reprodukcióra vágytam, inkább újraértelmezésre. Az alapvető szerkezet, a lényeg megőrzése mellett fel akartam használni a régmúlt kifejezési eszközeit, és azokon keresztül megszólaltatni egyéb, kortárs műfajokat” – osztja el a tévhitet Kim Ju Hong művészeti vezető, aki annak idején egyetemen tanulta a sámánizmus zenéjét, a hagyományos koreai énekművészetet, a Pansorit és a tradicionális hangszerek történetét. Amilyen ambíciózus a munkásságáért állami kitüntetésben is részesült szakember, annyira magabiztos a társulat elnevezése. Noreum Machi ugyanis annyit tesz: a művész, aki annyira virtuóz mestere a zenének, hogy utána már senki nem mer játszani. A „nolda” (játsszani) és a „machida” (befejezni) szavak torzult összetételéből született kifejezés a koreai énekes előadói kultúra egyik fontos eleme, az íratlan szabály szerint ugyanis mindig a legügyesebb zenész zárja az előadást. A Noreum Machi közvetlen gyökerei a Samulnoriban keres-

hetők. Az aratást kísérő ősi énekek maguktól értődően kötődtek a termékenység, a sámánizmus kultúrköréhez, idővel azonban túlnőtték paraszti eredetükön, és hellyet követeltek maguknak a vándorénekesek előadásában. Spirituális, ugyanakkor nagyon is emberi, személyes zenéről van szó, mondja Kim Ju Hong, aki zenészcsaládból származik. A Koreai-félsziget délnyugati partvonalan fekvő Jindo szigetén született Kim kora gyermekkorától szívta magába az ősi koreai zenét: nagyapja mint a falu sámánja élő tradícióként gyakorolta a Salpuri, azaz a mitikus ritmusok művészetét. A Noreum Machi zenéje belső indíttatású, a társulattól is erős személyes kapcsolatok tartják össze. Kim Ju Hong baráti ajánlások alapján, személyesen válogatta ki és képezte zenésztársait, akik mára tucatnyi koreai hangszernek váltak mesterévé. Mindenki máshoz ért igazán, az alapokat azonban mind együköknél a Samulnori négy alapvető hangszere (a szó jelentése: négy hangszer) adja. Mivel aratási zenéről van szó, a buk, a kkwaeng-gwa-ri, a jangu és a jing egy-egy időjárási jelenséget testesít meg. Az alapritmust megszabó, mély hangú buk (kétfenekű dob) a felhőket, a homokóra formájú, ugyancsak mindkét végén bőrizött jangu az esőt szimbolizálja – ezek a föld hangszerei –, míg az eget képviselő, fémből készült gongok: az apró kkwaeng-gwa-ri és a nagyobb jing a mennydörgés, illetve a

szel hangjait keltik életre. A lendületes, energikus Samulnori egyre erősödő népszerűségét egy sor további hangszerrel tette izgalmasabbá, a fúziós világzenében a nyugati kultúrák számára könnyebben befogadhatóvá a Noreum Machi. Hogy csak néhányat kiemeljünk: az európai oboához hasonló, nyolcnyolcú piri és a nagyobb taepyeongso mellett a bara (apró réz cintányér) gazdagítja és oldja a Samulnori feszes ritmusát. Nem véletlen, hogy a Noreum Machi világszerte sikeres, amiben a különleges, kontinenseken, kultúrákon és évszázadokon átívelő zenei megfogalmazás mellett a zenészek kifejező, sodró előadásmódja is fontos szerepet játszik. A kritikusok rendre kiemelik a zenekar és a közönség közötti kiváló, mélybe nyúló interakciót, a színpadot a nézőtérrel egybeemelő, valós emberi kapcsolatokat. Kim Ju Hong azonban, igazi elhivatott művészként, szerényen beszél saját jelentőségéről. „Számítatlan más zenekar is munkálkodik azon, hogy a hagyományos koreai értékeket a 21. század nyelvére fordítsa. Egyre több popzenekar használja a modern hangszerek mellett a Samulnori eszközeit. Ők és mi ugyanabba az irányba tartunk, csak másfelől.” És hogy ezt a kulturális közösséget mennyire komolyan veszik, jól jelzi, hogy idén januárban a szintén koreai Art 3 Theatre színházi társulatával együtt látogattak el Budapestre, hogy a koreai kultúrát hazánkban is népszerűsítsék.

Felmenő



A Kia tavaly felfrissített nagy szabadidőautója nagyon komoly terepgép és kényelmes, hosszú távú utazóautó egyben.

Az átalakítás első pillantásra nem feltűnő, pedig a frissítéssel még a padlólemez is más lett: az új Sorento szépen simul a mai Kia palettájába, formái, arányai jól elfedik, milyen nagy is valójában. Valódi terepjáró, komoly képességekkel, kifinomult összkerék-hajtással, nagy csomagterrel és nagyautós utazási komforttal. A karosszéria illesztései szépek, a kategóriában szokatlan módon meglepően keskenyek. Az ajtók szélesre tárhatók, könnyű beszállni, az ülés pont annyira magas, hogy át lehessen látni a forgalmat, nem nehéz beszállni. Elöl a viszonylag meredek szélvédő mögött bőséges a hely, a fejtér 190 centi felett is tágas. A beltér csupa szépen illesztett felületből áll, nem mindenhol puha, de a részletek kidolgozottak, a műszerek árnyékolása hibátlan, erős napsütésben is könnyen leolvashatók. A középkonzol alsó része előzékeny keskeny, a testesebbek lába is jól elfér. A középső kezelőszervek logikus rendben sorakoznak, rövid

idő után odanézés nélkül is könnyű kezelni, az érintőképernyős navigáció jól elérhető. Pakolóhelyből rengeteg van, kisebb-nagyobb rekeszek, zajcsökkentő burkolattal méretes kesztyűtartó, nagy ajtózsebek. A hátrafutó padlómerevítő az összkerék-hajtás ellenére nem zavaróan vastag, bár az első ülések közötti kartámasz vége hátranyúlik, hátul három átlagtermetű felnőtt is jól elfér egymás mellett, és három gyerekülés is befér. A hátsó ülőlap nagyautósan hosszú, jól támasztja a lábakat, a váll- és a fejtér tágas. Hátul is van elég pakolóhely, ajtózsebek, támlaszatyrok, középső rekesz. A csomagterajtó mélyről nyílik, a nyílás széles, magas, 180 centivel is a fedél alá lehet állni. Befelé nincs küszöb, a nehezebb csomagokat is könnyű betolni, a padló alatt méretes rekesz várja a cuccokat, és a kiemelt kalaptartónak is van itt helye, a hátsó támlát előredöntve a furgonnyi raktér padlója sík marad.



A modellfrissítéssel finomodtak a formák, és még a padlólemez is megújult. A Sorento igazi utazóautó

A kilátás minden irányban jó, az első tetőoszlopok nem zavaróan vastagok. Hátrafelé és átlósan korlátozottabb a kép, de a tolatókamera nagyon jól használható. A tesztautó automata parkolórendszere megdöbbentően szűk helyekre is gyorsan és pontosan kormányozza be a nagy összkerekest. A modern, közöscsöves befecskendezésű négyhengeres 2,2-es turbódízel 197 lóereje és 436 Nm-e finoman kapcsoló hatsebességes bolygóműves automatán át jut alap esetben az első kerekekre. Az automata kapcsolású lamellás kuplungos összkerék-hajtás nagyon finoman dolgozik, szinte ész-



revétlenül vonja a hajtásba a hátsó kerekeket az ESP jelei alapján már jóval az előtt, hogy az elsők kipörögnének. A tengelyeken a kipörgő kerekeket az egyes fékek önálló működtetésével előálló differenciálzár funkcióval tartja kordában az elektronika. A lejtmenetvezérlő féksegéd finoman működik, óvatosan engedi le az autót a nagyon meredek lejtőkön is, a váltón keresztül jól adagolható a nyomaték, a Sorento kemény terepen és mély sárban is nagyon jól boldogul, gázlómélysége bő fél méter. Országúton és autópályán legalább ennyire elemében érzi magát, a négyhengeres hidegen kicsit darabos, bár ilyenkor is rezgésmentesen forog, és nyomatékból dolgozik. A középkonzol Eco gombját megnyomva a motorirányítás takarékosabban kezeli a fedélzeti elektronikákat és a légkondit, sőt az automatát is korábbi felkapcsolásokra sarkallja: ilyenkor általában már 2000/perc alatt jön a következő fokozat. Normál üzemben, átlagos gyorsításoknál 2500 körül kapcsolgat feljebb, sportban azonban jóval tovább hagyja kiforgogni a dízelt, és maguk a váltások is sokat gyorsulnak.

Hatalmas a csomagtartó, padlója alatt méretes üreg várja az úti holmikat. A nehéz tárgyakat is könnyű becsúsztatni



A hátulnézet változott a leginkább, a hátsó lámpák LED-esek

A kézi üzemmód is gyors, sportban a motorfékhatás is elég erős, a váltó nagyon határozottan kapcsolgat vissza lejtmenetben, vagy akár a kanyarok bejáratánál. Autópályán, 130 km/óránál megdöbbentő csendben gurul a Sorento, a fordulatszámérő 2250-en áll, a motor halk, és a szél sem hangos. A gördülés csendes, a gázt ilyenkor padlóra nyomva a váltó gyorsan visszakapcsol – akár kettőt is –, dinamikus lendül előre a természetes gép. A városi élet sem kínlás, a magas ülésből jól átlátható a forgalom, a Sorento meglepően fordulékony, tükrei jók, a szűk helyekre pedig ott a már emlegetett kamera. A futómű a gyors kanyarokban is stabil, az ívmenet még telepakolt csomagterrel is semleges. A magas építés ellenére a kanyarodási oldaldőlés nagy sebességnél is minimális. A robusztus futómű jól tűri a rossz utakat, kis sebességnél a nagy gödröket is puhán vasalja ki, csak a hirtelen felületváltásokat viseli rosszul olykor, ilyenkor nagyokat, de tompákat üt. Az egyenesmenet hibátlan, még a végsebesség közelében is célpontosan halad a Sorento. Kormányja városban könnyű, országúton sem túlérzékeny, a xenonfények nagyon hatásosak, éjszaka is élmény a sorentozás.

Az EX Premium a csúcfszereltség, tele finom és értékes extrákkal, alap a hat légszák, a xenon fény-szűrő, a kulcs nélküli indítás, a kéztönás automata légtóni, az automata parkolórendszer, a hűthető-fűthető két első ülés és a 18 colos alufelniszet is. A 2,2-es dízellel a csúcsmoell ára 9 440 000 forint, az összkerékhatás 400 000 forintba kerül, az automata váltó felára ugyanennyi.

Műszaki adatok

Motor, erőátvitel

Soros, négyhengeres, közöscsöves turbódízel motor, elöl keresztben beépítve. Két felülfkvő vezérműtengely, hengerenként négy szelep. Hatfokozatú automata váltó. Hengerűrtartalom: 2199 cm³. Furat x löket: 85,4x96,0 mm. Teljesítmény: 197 LE/145 kW(3800/perc fordulaton). Nyomaték: 436 Nm(1800–2500/perc fordulaton).

Karosszéria, futómű

Ötajtós, ötüléses, önhordó acélkarosszéria. Elöl McPherson, hátul multilink felfüggesztés. Elöl hűtött, hátul tömör tárcsafékek, ABS, ESP. Fogasléces, elektromos rásegítésű szervokormány.

Méreték

Hosszúság x szélesség x magasság: 4685x1885x1700 mm. Tengelytáv: 2700 mm. Csomagtér: 531–1546 l. Gumiméret: 235/60 R18.

Menetteljesítmények

Végsebesség: 190 km/h. Gyorsulás (0–100 km/h): 9,7 s. Fogyasztás (vegyes): 5,9 l/100 km. CO₂: 177 g/km.

Finom anyagokból építkezik a műszerfal, a sebességmérő folyadékkristályos, az analóg műszer mutatója is rajzolt, nagyon látványos



Az ajtók burkolatának felső része puha, a térképseb nagy és italtartós



Hátul hatalmas a hely, három felnőtt is jól elfér, a középső lábtér sem korlátozott



Jól használhatók a középkonzol rekeszei, a váltó választókarja mellett az automata parkolórendszer, a tolatóradar és az Eco-üzemmód kapcsolója látható



Nagyok, hosszú távon is kényelmesek az első ülések

Csendes, nyomatékos és takarékos az elöl keresztben forgó 2,2-es turbódízel

Örök értékek őrzője



A Világörökség része a Hrivnák Tünde új kollekcióját díszítő matyó mintázat.

Hrivnák Tünde, alkotásai gyűrijében. A fiatal művész szó szerint beleszületett a népviseletek, a ruhák világába. Még gyerekként határozta el, hogy ha felnő, népművészeti mintákkal díszített ruhákat fog tervezni

Hrivnák Tünde neve lehet, nem mindenki számára ismerős. Ha azonban megmutatjuk kollekciót, rögtön összeáll a kép: a magyar divattervező vezette át a 21. századba a magyar népművészet talán legismertebb motívumait, a kalocsai virágmintákat. A modern szabásminták és a hagyományos díszítőművészet találkozása egy csapásra hallatlanul népszerűvé vált világszerte, Hollywood ünnepezt sztárjait is egyre

gyakrabban fotózzák kalocsaiában. A tervező most egy másik ősi magyar motívummal, a Világörökség részévé választott matyó népművészet formavilágával bővítette kollekcióját. Annak tiszteletére, hogy ez utóbbi felkerült az UNESCO listájára, nagyszabású divatbemutatót szervezett a Hrivnák Tünde nevével fémjelzett By Me-divatszalon. A rendezvénytől a Kia sem maradhatott távol.



Maradandó érték: a Kia Optimának ugyanúgy jól áll a matyó, mint a modelleknek. Tünde díszítőmotívumait a mezőkövesdi Matyó Egyesület tagjai tervezik és hímezik



Amerika rangja



A Kia Cadenza a januári Detroiti Autószalonon mutatkozott be. A márka új tengerentúli csúcsmo­dellje.

A Kia legnagyobb autója, a tavaly bemutatott több mint öt méter hosszú, hazájában K9, a világ több piacán pedig Quoris néven futó luxuslimuzin, az eredeti tervekkel ellentétben, végül nem ment az Egyesült Államokba. Így azonban a tengerentúli közönség igazi nagy Kia nélkül maradt volna, hiszen az Európában felsőkategóriás Optima, bár odaát is sikeres, méreteivel inkább a középméretű szereplője. A márka vezetése ennek tudatában úgy határozott, a régen leköszönt Amanti (nálunk Optima) utódjának – a lassan, de biztosan folyamatosan racionalizálódó újvilági igényekhez igazodva – inkább a Koreában K7-ként futó és a Quoris-nál kicsivel kisebb és sokkal sportosabb négyajtóst jelöli.

A külföldi piacokon Cadenza néven forgalmazandó újdonság formavilágával tökéletesen illik a Kia új irányvonalaiba, valójában erősen hasonlít is a Quorisra, de méreteiből adódóan jóval lendületesebb annál. Még így is elég nagy, 4,96 méter hosszú, 2,84 méteres tengelytávú és a koreai sorokról érkezik Amerikába, 2013-ra alaposan átdolgozott változatban. A Koreában 2009 óta futó autó minden porcikájában megújult, vonalvezetése (főleg az orra) is átalakult, sőt valójában a lemezek alatt vadonatúj a modell. A padlólemez a Kia elsőkerékhajtású nagyautóplatformja, a futómű elöl segédkeretes McPherson, hátul kifinomult, oldalankénti több lengőkaros szerkezet. Kidolgozásának magas színvonala,

A több mint 4,8 m hosszú Cadenza nagyméretű panoráma üvegtetővel is megrendelhető

a finom részletek és technikai töltete is egyértelműen, a sokat emlegetett prémiumkategóriás limuzinok közé sorolja a Cadenzát, és nem csak az amerikai piacon, hiszen a távlati tervekben az európai bevezetés is szerepel, az öreg kontinens igényeihez igazított műszaki tartalommal, várhatóan 2,4 l-es (201 LE-s) közvetlen befecskendezéses négyhengeres belépőbenzinnel, és 2,0 l-es 184 lóerős turbódízelrel is. Az amerikai motorkínálat azonban egytagú, és egyelőre úgy tűnik, az is marad. A friss fejlesztésű, közvetlen befecskendezéses (GDI), mindkét oldalán folyamatosan változó vezérlésű, és változó szívócső-hosszú, csupa könnyűfém V6-os benzínmotor 3,3-as és 293 LE-s. Az első

zában alap az érintőképernyős navigáció, a 12 hangszórós, 550 wattos profi hifi, a bőr ülőgarnitúra (elektromos állítású első ülésekkel), a kétfázisú automata légkondi, a kulcs nélküli indítórendszer, a tolatókamera és a Bluetooth-telefonkihangsító is. A biztonsági felszerelés is teljes, a hat légzsák és az ESP természetesen alapáras, a sávtartó automatika, a radaros holtterfigyelő rendszer, valamint az állóra fékezni is képes követőradar, távtartós tempomat rendelhető extra. A hátsó lámpák minden kivitelben LED-esek, a hagyományos halogén első fényszórók helyett kanyarkövető xenonfények is elérhetők. A keréktárcsák alapárán 18 colos könnyűfémek, de 19-esek is kaphatók.

Teljes egészében LED-esek a hátsó lámpák minden változatban

Érintőképernyős a navigáció, minden kivitelben alapfelszerelés



kerekek kizárólag hatsebességes, bolygó­műves, kézzel is kapcsolható automata váltón át kaphatnak hajtást, az alapfelszereltség annyira bőséges, hogy két extracsomagon kívül más nem is rendelhető az autóhoz. Minden Caden-

Az új Cadenza startra kész, az amerikai piaci bevezetés már elindult, újvilági szokás szerint már 2014-es modellév megjelöléssel.

Minőségi műszerfal az Optimáét idéző vonalakkal. A börgarnitúra és az első ülések elektromos állítása alapáras



A hangtompító motorburkolat az amerikai piacnak oly kedves hossz­motoros, hátsókerékhajtású kialakítást sejtet, pedig a Cadenza 3,3 l-es V6-osa keresztben forog az orrban, és az első kerekeket forgatja

A szórakoztatás raktáráruháza



A csapatnak kínai tagjai is vannak

A koreai popipar ma már inkább irányítja, mint követi a nyugati könnyűzenei trendeket. Elsőként jöttek például rá arra, hogy egy formáció nemcsak egyféle módon szórakoztathatja közönségét.

A Super Junior nevű fiúzenekar 2005-ben alakult, akkor, amikor az ezredforduló óta folyamatosan erősödő kortárs koreai kultúra kezdett Ázsián kívül is teret nyerni. A huszoneves fiatalokból álló társulat nem kevesebb, mint tizenkét tagot számlált, és ezzel minden idők legnépesebb ilyen formációjának számított. Egy évvel később saját rekordjukat megdöntve további egy taggal gyarapodott a létszám. A „Hallyu-hullám királyai”, ahogy a K-Pop külföldi népszerűsítésében játszott szerepük miatt nevezni szokták őket, nyugati ésszel felfoghatatlan

mértékű népszerűségnek örvendenek. Amikor a csapatot képviselő kiadó további két taggal kívánta bővíteni a társulatot, felháborodott rajongóik gyűjtést rendeztek, részvényeket vásároltak, így egy képviselőjük beülhetett az S.M. Entertainment közgyűlésére, hogy onnan tiltakozzon az új tagok ellen. Azt gondolnánk, tizenhárom táncos-énekes mellé már nem kell erősítés, de a terjeszkedés a Super Junior létezésének kulcsa. A zenekar ugyanis, noha tagjai együtt is folyamatosan dolgoznak, egyfajta zenésraktár, amelyből a legkülönfélébb

A Super Junior ma 13 tagú, így több zenekar is egyben



A Super Junior tagjai mellett a rajongással fogadtak, nem kevesebb, mint 166 000 darabban ez a kiadványuk.

társulásokot hozzák létre, hosszabb-rövidebb időre. Külön formációja van az európai szvinghez hasonló, modoros Trot műfajnak, külön a kínai Mandopopnak (ez koreai és kínai tagokból áll, és értelemszerűen főleg a kínai piacra dolgozik), van egy bulizenekaruk, egy, amely szerelmes hűrokat penget, továbbá több két-háromtagú alcsapat, mindez szinte követhetetlen összetétellel és variációban.

Bár európai szemmel furcsa és felesleges, a színpalak mögé pillantva logikus és érthető ez a költséges stratégia: miközben a rajongók az egyes előadókhoz és nem a bandákhoz kötődnek, egy ilyen sokrétű rendszerben rendkívüli stílusiztaságot lehet tartani – a K-Popban ugyanis ez

nagyobb érték, mint a nálunk kedvelt sokoldalúság. Jó példa erre az (összesen három fiúcsapat egy-egy tagjából létrehozott) SM The Ballad, amelyet azért alapítottak, hogy egy már felénekel, de egyetlen létező zenekar profiljával sem összeegyeztethető dalnak „otthont adjanak”. Bármennyire sok lábon áll, a Super Junior koncepciója sem kikezdehetetlen. Egyik legnépszerűbb tagjuk, a kínai Han-geng visszatért hazájába, és sikeres szólókarrierbe kezdett. Két másik tag éppen sorkatonai szolgálatát tölti, egy harmadik pedig színészi pályafutását egyengeti. A producerek azonban csak a táncudásáról híres, az MTV zenecsatornán 2012 legjobb nemzetközi előadójának megválasztott Gengtől vettek búcsút, a másik három énekest továbbra is a csapat szerves részeként emlegetik.



Az együttes létszáma gyakran változik

Legfeljebb

A Kia elkészítette történetének legsűrűbb motorját.

A Kia közvetlen befecskendezésű 1,6-os benzinese alig két éves, de már több modellben is bizonyított. Az alapfelépítés a korábbi szívócső-befecskendezésű kivitelből érkezett, így könnyűfém a motorblokk, és a lánchajtású a mindkét oldalon folyamatosan változó, elektrohidraulikus állítóművekkel dolgozó vezérlés is ismerős. Ezekre az alapokra építette fel a fejlesztőgárda a 140 LE-s közvetlen befecskendezésű kivitelét 2011-ben. A motorfejlesztő mérnökcsoport azonban most még nagyobb és nagyon látványos lépést tett. Az alapkonstrukcióban meglévő bőséges tartalékokra alapozva feltöltőssé alakította a sikeres négyhengerest. Természetesen ehhez már a közvetlen befecskendezésű (GDI) volt az alap, és a fő műszaki szerkezeten nem is változtattak. A 150 baros átlagnyomású közvetlen befecskendező rendszer előnyei éppen a teljesítményt és a hatásfokot egyszerre javító feltöltéssel válnak jól kihasználhatóvá. A forgattyús mechanizmust nem is kellett átalakítani, a vezérlésben is csak az időzítés változott lényegesen (újak a vezérműtengelyek), a kompressziót azonban szintén a feltöltés hatására 11,5-ről 9,5:1-re csökkentették. A kettős beömlésű és így az alsó és a felső fordulatszám-tartományban is rövid reakcióidejű feltöltő turbínaháza és a kipufogó gyűjtőcsöve közös öntvény, így kisebbek a hőterhelések, és gyorsabban lesz üzemelő a rendszer. A 2,0 baros csúcsnyomású feltöltő 200 000/perc feletti maximális fordulatszámú, szállítását és nyomását a motorirányítás szabályozza, a töltőlevegőt léghűtéses köztes hűtő temperálja. A motorolaj-szivattyút és a hűtőrendszert megerősítették a fejlesztés 52 hónapja alatt. Az új motor 204 LE-s, Euro5-ös emissziós besorolású, csúcsnyomatéka 265 Nm már 1750/percnél. Ezzel a már-már dízelmotoros nyomatéki karakterisztikával a szívóváltozatokénál jóval hosszabb áttételezésű hatfokozatú váltót lehet a motorhoz kapcsolni. A hosszabb áttételezés kedvez a fogyasztásnak, és csökkenti az emissziót, anélkül, hogy negatívan hatna a menettulajdonságokra.

Az új, minden segédberendezésével együtt is kevesebb mint 120 kilós motor a friss cee'd GT-ben és háromajtós testvérében, a pro_cee'd GT-ben debütál, a két sportmodell végsebessége 230 km/óra.

A kipufogó gyűjtőcsöve és a turbínaház közös öntvény, a kompresszoroldali megkerülő szelep elektronikus szabályozású



A vezérlés mindkét oldalon folyamatosan változó, a motorblokk könnyűfém

Lássunk tisztán



A kopott ablaktörlő lapát nemcsak zajos, ha nem töröl jól, biztonsági szempontból is kockázatot jelent. Cseréljük ki, válasszunk újat a márkaszerviz kínálatából!

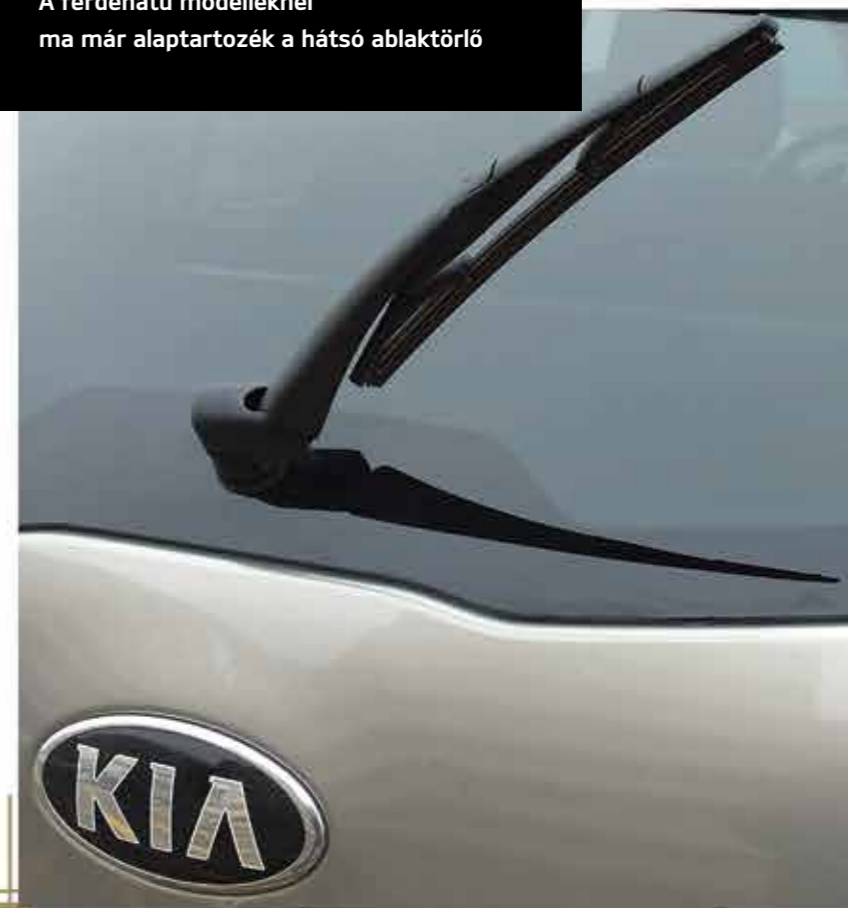
A látni és látszani elv régi közlekedési alaptétel, a vizuális információk az autózásban is nagyon fontosak, sőt a legfontosabbak. Merre kanyarodik az út, hogyan futnak a sávok, mit csinál a többi autó? az ablaktörlő nélkülözhetetlen. Sokáig fémszerkezet tartotta a törlőgumit, aztán az elmúlt évtizedben megjelent egy új lapát: elhagyták a fémkeretet, a csuklókat, a merevítőket és a csatlakozóelemeket, megszülettek az egy daraból készített, váz nélküli, úgynevezett aeroblade ablaktörlők. Ha kézbe vesszük, látszik, hogy alaplapotban is ívet formáz, előfeszített. Ha ráengedjük az üvegre, kiegyenesedik, és az előfeszítés miatt kiválóan felfekszik a felületre. A fémváz lapátok-

kal ellentétben nemcsak ott illeszkedik jól, ahol a csuklók megtámasztják a gumit, hanem a törlés szempontjából lényeges részekben végig, egyenletesen. Ennek is köszönhető, hogy sokkal hatékonyabban tud dolgozni, mint a régi szerkezetek: jobban lát a sofőr, nő a biztonság. A váz nélküli lapátok a speciális légterelőik miatt csendesebbek is munka közben, nagyobb tempónál hatékonyabban, ráadásul a fém alkatrészek hiánya miatt nem érzékenyek a nagy hidegre sem. Általában a tél után válnak csereéretté az ablaktörlők, mert az útszóró anyag kikezdi a gumifelületeket, és az esetleg a szélvédőre fagyó lamellák is jelentősen károsodhatnak. Az eredmény: csikozó, nyikorgó,

A modern, váz nélküli lapátok jobban felfekszenek, és egyenletesebben nyomódnak az üvegfelületre. A szakszervizekben pontosan tudják, milyen méretűt kell felszerelni

ugráló vagy teljesen használhatatlan lapát, amivel egy métert sem szabad megtenni. A Kia Motors Hungary szerződött márkaszervizeiben a gyárral megegyező minőségű alkatrészt kínálnak a Kia-tulajdonosoknak. Ezek is modern technológiájú aeroblade lapátok, amelyek éppen úgy törölnek, olyan tartósak és jó minőségűek, mint az eredetiek, amiket a gyárban felszereltek. Speciális csatlakozóikkal a régebbi autók hagyományos lapátjai helyére is tökéletesen passzolnak. Nemcsak akkor érdemes a cserére gondolni, ha már rossz hatásfokkal

A ferdehátú modelleknél ma már alaptartozék a hátsó ablaktörlő



működik a szerkezet: lehetőség szerint minden szezonkezdet előtt (azaz tavasszal és ősszel) ellenőriztessük a lapátokat. Az autó gazdájának mindössze annyi a dolga, hogy begurul a legközelebbi márkaszervizbe, ahol a szakemberek megvizsgálják a lapátokat, és ha szükséges, cserélnék. A Kia típusaihoz egységcsomagokat készít a lapátgyártó cég, a jobb és bal oldalon, általában eltérő méretű lapátokat is költséghatékonyan lehet újjal kiváltani. Ne feledkezzünk meg a hátsó ablaktörlőről sem.

Fontos karbantartási feladat az ablakok rendszeres zsírtalanítása is, ami főleg a lapátok munkáját könnyíti meg, de javítja az átláthatóságot is, főleg esős időben.

A klasszikus fémváz lapátok mára elavultak, az úgynevezett aeroblade típusok fokozatosan kiszorítják őket. A kopottságot szabad szemmel nehéz észrevenni, működés közben azonban rögtön kiderül, hogy cserélni kell-e a lapátot



Érdem

Külföldön és Magyarországon is temérdek elismerést gyűjtöttek be a Kia legújabb autói.

Az utóbbi esztendőben csak gyűltek és gyűlnek az értékes díjak, rangos kitüntetések a Kia Motors vitrinjében. Ez nem meglepő: ahogy a vásárlók rövid idő alatt megszerették a gondos fejlesztőmunkával létrehozott újdonságokat, a szakmai szervezeteket és az újságírókat is meggyőzték a Kia innovatív autói. Az egyik legértékesebb szakmai elismerés ma a Nemzetközi Év Autója díj, amelyet az amerikai Road and Travel magazin ítél oda, minden évben a januári Detroiti Autószalonon jelentik be a győztest. Az „összetett nyertes” mellett különféle kategóriákban (többek között a legjobb haszonjárművek, sportkupék, szedánok, kompaktmodellek, egyterűek, SUV-k és sportautók közül) is kiválasztják az év legjobbját. A 2013-as Nemzetközi Év Autója díjat a Kia Optima érdemelte ki, amely az amerikai piacon a legkeresettebb középkategóriás négyajtós volt 2012-ben. „Az Optima lenyűgöző tulajdonságaival, formatervével, képességeivel, komfortjával és technológiájával rengeteg új vevő számára teszi vonzóvá a Kia-márkát” - mondta a díjátadón Michael Sprague, a Kia Motors America marketingért és kommunikációért felelős ügyvezető alelnöke. A díjat elismert újságírókból álló

nemzetközi zsűri szavazatai alapján adják ki minden évben. Tavaly év végén derült ki, hogy a több ízben kitüntetett Sorento és Sportage modellek újabb elismerésben részesültek, ezúttal a vásárlók mondtak véleményt a remek szabadidőautókról. Az amerikai Strategic Vision intézet egyik jól ismert autós értékmérője a Total Value Index (Összesített Érték Mutató). Idén a 16. alkalommal mutatták meg a világnak, hogy a tulajdonosok szerint melyek a legjobb modellek. Az index két összetevőből épül fel. Egyrészt a használat alatt gyűjtött tapasztalatokból (szempontok: a termék megbízhatósága és a márkaszervizben szerzett élmények), ez a Total Quality Index, azaz az Összesített Minőség Mutató. Másrészt gazdasági kérdéseket is vizsgálnak az autó költségeivel kapcsolatos elvárások és a tényleges kiadások tükrében. Több mint 77 ezer amerikai vásárló véleményét gyűjtötték össze, olyanok vehettek részt a legutóbbi kutatásban, akik új autójukat 2011 szeptembere és 2012 júniusa között vették. Összesen 350 típus szerepelt a felmérésben, 23 kategóriába sorolták a járműveket. Külön osztályban értékelték például az eltérő méretű szabadidőautókat,

A Sportage képességeit az amerikai vevők és a hazai szaksajtó is elismerte. A praktikus és divatos modell nem véletlenül foglalja el az eladási listák előkelő pozícióit

A Kia cee'd Kombi kiváló családi autó, nemcsak a vásárlók, hanem az újságírók is rajongással szólnak róla

pick-upokat, a prémium- és az igazi luxusmodelleket. A Sportage és a Sorento is az élen végzett, előbbi a kis-, utóbbi a közepes méretű szabadidőterepesek között, azonosan 776 ponttal (a megszerezhető maximum 1000 pont). Európában sem maradt díj nélkül a Kia. A németországi alapítású iF Product Design Award, azaz formatervezési díj zsűrijében harmincnál is több nemzetközi szakteknitely ül, akiknek évről évre egyre több új fejlesztés közül kell kiválasztaniuk a legjobbakat. 16 kategóriában lehet nevezni, 2012-ben 51 országból több mint 3000 termék érkezett. A legjobbakat végül 981 termékből választották ki, s egy 50 darabos kollekciónak alkotta az összetett fődíjra, azaz az iF Gold Awardra esélyesek mezőnyét. A 16

kategóriából kettőben is egy-egy Kia-termék végzett az élen. A Transportation Design Award díjat a most piacra lépett háromajtós pro_cee'd, az iF Communication Design elismerést pedig a Kia Optima iPad alkalmazása érdemelte ki a digitális média-mobil applikáció kategóriában. A Kia 2009 óta 20 különböző formatervezési elismerést zsebelt be, köztük több iF-díjat is.

Nem maradt elismerés nélkül a Kia Magyarországon sem. Az egyik legrangosabb hazai díj az 1994-ben alapított Az év tesztautója: Az Autó című autószelektív újságírói és olvasói tüntetik ki a szerkesztőség által kipróbált tesztautók közül a legjobbat. A 2012-es fődíjat, azaz az újságírók elismerését a Kia Rio 1.2 EX szerezte meg, többek között



Az Optima remek startot vett az Egyesült Államok piacán, s Magyarországon is keresett középkategóriás szedán. Hibridhajtással különösen tiszta üzemű

minőségének, 7 éves garanciájának, kulturált és takarékos benzinmotorjának, hátul is kellően tágas utasterének és könnyű vezethetőségének köszönhetően. Az Autó Pult online autószelektív újságírói is kiválasztják a maguk Az év autóját, mégpedig 9 kategóriában. Az idén év elején kihirdetett győztesek közt ott találunk két attraktív Kia-modellt is: az 5,5 millió forint alatti családi modellek között a Kia cee'd Kombi a második helyet szerezte meg, a Kia Optima Hybrid pedig Az év vétele kategória nyertese lett. A Sportage a 4x4 Magazinál gyűjtött be értékes helyezést Az év 4x4-es autója 2012 versenyben: a szakmai zsűri a Crossoverek között emelte bronzérmes pozícióba a Kia méltán népszerű szabadidőautóját. Fontos nemzetközi elismerés a német Red Dot forma- és minőségdíj. A Kia korábban már hatot nyert, idén azonban újabb négygyel gyarapította gyűjteményét. A nyertesek: az új pro_cee'd, a cee'd, a cee'd Kombi és az új Carens. A pro_cee'd győzelme különösen értékes, mert nemcsak kategóriájában szerepelt kiválóan, hanem a „legjobb legjobbjá” elismerést is elvitte.



A Rio volt a Kia legnagyobb példányszámban eladott autója 2012-ben, s nálunk is jól fog. Méltó A év tesztautója díjra

Összetört glóriák

A fantasyregények egyre népszerűbbek nálunk is, de hogy egy magyar író éppen ebben a műfajban próbálja ki magát, az mindenképpen bátorságra vall. Úgy tűnik azonban, hogy a szerző, Aszódi-Ordódy Eszter – aki A.O.Esther néven publikálta Összetört glóriák című sorozatát – jól tette, hogy belevágott az ismeretlenbe, mert könyve rövid idő alatt sikeres lett, az olvasók pedig hamar a szívébe zárták a szerzőjét.

Gáspár Péter az írónővel beszélgetett a regény megszületéséről, a műfaj sajátosságairól, a szereplők személyiségéről és a történetről.

– A múlt században a társadalmi körképet leíró regények voltak igazán sikeresek. Fantasztikus könyveket is írtak, pl. Verne és Wells, de azok inkább technikai, társadalmi jövőképet festettek az emberek elé. A fantasy a mai kor találmánya. Ön mit gondol, milyen igény hozta létre e műfajt?

– Az embereknek az elmúlt években kitolódott az ingerküszöbük. Ez javarészt a technika robbanásszerű fejlődésének köszönhető, hiszen ma már olyan filmeket láthatunk a moziban és a tévében is, amelyek mögött elbújhatnak akár a 10–20 évvel ezelőtt készített és a maguk korában méltán népszerű sikermozik is. Ehhez mérten könyvekben is többre vágyunk. Nem elégednek meg az alaptörténettel, rejtélyek, misztikus lények, meghökkentő fordulatok és más világok után áhítoznak.

Voltaképp ez nem is meglepő, hiszen az ilyen könyvek és filmek képesek arra, hogy kiemeljék az olvasókat a napi taposómalomból, és elfeledtessék velük gondjaikat. Persze egy jó krimi vagy romantikus regény is képes arra, hogy kikapcsolódást nyújtson, de a fantasy történetek szerintem még több élményt adnak, és sokkal nagyobb hatással vannak az érzelmekre is.

– Az emberekben ősidők óta nagy az igény mesészerű történetek iránt. Szinte minden népnek megvan a maga mondája, regéje, sagája. Ma, ebben az elgépiesedett világban van-e helyük az angyaloknak?

– Szerintem egyre nagyobb szükség van angyalokra, és ezt már az emberek is felismerték. Ha figyelemmel kíséri a közszereplők megnyilvánulásait, gyakran hallhatja, amint neves művészek nyilatkoznak arról, hogy az angyalok segítették őket a sikerhez vezető úton. Elég, ha a szűk környe-

zetünkben körülnézünk, akkor is látni fogjuk, hogy sokan bíznak bennük, és amint megtapasztalják segítő erejüket, mind többen és többen kezdenek hinni bennük. Az angyalok a legtöbb kultúrában jelen vannak, legfeljebb más néven említik őket. Meggyőződésem, hogy a skandináv mitológia istenei azonosak az angyalokkal. Jó példa erre Mihály arkangyal, aki tüzes lánggalosával óvja a halandókat, míg az északi kultúrában Odin fia, Thor az, aki lángoló kalapácsával tesz rendet a világban. A második kötetben meglehetősen nagy szerepet kapott a skandináv hitvilág, és ennek örömeire összemostam ezeket az amúgy éles határokat. Azt vallo, mindannyiunkra az égiek vigyáznak, és nem az számít, hogy miként említjük őket, hanem az, hogy hiszünk bennük és Istenben.

– Minden olvasóban marad valami a gyermekkori lényéből. Mit gondol, a fantasztikus, romantikus történetek tudnak a ma olvasójának üzeni?

– Igen, mindenképpen. A sorok mögött mindig megbújnak kisebb-nagyobb életigazságok, hiszen a Jó és a Rossz harca a legtöbb történetben felmerül. Nyilván, egy szörnyektől vagy zombiktól hemzsegő regényben nehéz morális kérdéseket boncolgatni, de azért nem lehetetlen. Az Összetört glóriákban nagy hangsúlyt fektettem arra, hogy olyan kérdéseket vessék fel, amelyek mindenkit foglalkoztatnak: az elmúlásról, a hitről, a kétegyesről, a szerelemről, a barátságáról, az őszinteségről, a bűnbocsánatról.

– A Jó és a Rossz harca ősi téma. Napjainkban a sötét elemek sokkal nagyobb népszerűségnek örvendenek, mint a pozitív hősök. Lehet-e ezen változtatni?

– Ez egy nehéz kérdés, hiszen, – hogy a könyvből idézzek: – „ki dönti el, hogy ki a Jó, és ki a Rossz?” Ezek nagyon mély fogalmak, és meglehetősen szubjektív a megítélésük. A negatív hősöket talán azért kedvelik annyira az emberek, mert annyira mások, mint mi. Távol áll tőlük a szürke hétköznapi élet. Általában rendkívüli erejük van, hibátlan szépségük, lehetetlenül gazdagok, és legyőzhetetlenek. Ilyen tulajdonságokkal miért ne lennének népszerűek? Ugyanakkor senki sem születik rossznak, és aki úgy mond „letér az útról”, az is megváltozhat. Jobbá válni sosem késő, épp erről szól a bűnbocsánat. Visszatérve a kérdésre, igen, hiszem, hogy



Aszódi-Ordódy Eszter a sikeres fantasziíró

lehet változtatni a hősök mérlegén. Az Elveszett lelkek című regény egyik főhőse, Elijah kiátkozott angyal, akinek azért kellett távoznia a mennyországból, mert gyarlóságai miatt megharagudott az emberekre. Nem tudta feltétel nélkül szeretni a hamis, önző halandókat, akik loptak, csaltak, raboltak és öltek. Ettől ő valóban rossz, vagy felmentést adunk neki, mert magunk is így érzünk a bűnözőkkel kapcsolatban? Ugye, elgondolkoztató...

– Sokéves újságírás és gasztrobloggerkedés után úgy érezheti, hogy az évek során felgyülemlett – regénybe való – érzések szinte lávaszerűen törtek ki önből. Mikor döbbsen rá, hogy a regényírás és a fantasy az ön világa?

– Igazság szerint amióta az eszemet tudom, íróként készültem. Gyermekkoromban azok a történetek varázsoltak el, amelyek valamilyen módon a fantázia világába kísérték el, mint például a Mildy meséi című mű. Ilyen szempontból ősrég fantasziíró vagyok. Az újságírás számlálásra volt, ahol rutint szereztem, de mindig éreztem, hogy egy életet át ez kevés lesz nekem. Hiába írtam meg több ezer cikket, mindig is a regényírás után sóvárogtam, csak sokáig éretlennek tartottam magamat hozzá. A fordulópontot egy nyári éjszaka hozta meg, valamikor két évvel ezelőtt. Olvastam ugyanis egy tanmesét egy kicsi angyalról, aki azt a feladatot kapta Istentől, hogy javítsa meg a pokol leggonoszabb ördögét. Valójában ez egyfajta felhívás, ám amikor megtudják, hogy a feladat mennyi kinnal és gyötrelmekkel jár majd, minden angyal visszakozik, csak a kicsi vállalja a feladatot. Aztán annak rendje és módja szerint alászáll, és bizony minden úgy alakul, ahogy odafent mondták: a gonosz ördög úti-veri a kis angyalt, de ő nem sír, hogy az Isten ne haragudjon meg még jobban az ördögre. Amikor az köveket dobál a gyerekekre, eléjük áll, hogy ő viselje a fájdalmat, és amikor az ördög a virágokat szagattja, a kis angyal odaadja a szárnyát, hogy ne a virágot, hanem inkább őt bántsa. Az ördög pedig, csodák csodája, egy idő után már nem leli örömeit a gonoszságban, és nem akarja, hogy a kicsi angyal viseljen el minden fájdalmat. Ekkor azonban a többi ördög rátámad a kicsi angyalra, aki már így is vérbe fagyva vár a végre, ám abban a pillanatban elé áll a leggonoszabb ördög, és nem engedi, hogy bántsák.

Magát ajánlja fel a kicsi angyal helyett. Ennél szebb tanmesét még sosem olvastam, ez adta meg a kezdőlökést, hogy én is írni kezdjek a Jó és a Rossz örökös harcáról.

– Az Összetört glóriák egyedisége többek között abban rejlik, hogy maga a történet sodró lendülettel bír. Olyan színesek és életszerűek az egyes helyszínek és cselekmények, akár csak egy film, talán ettől olyan letehetetlen a könyv. A szürke hétköznapi napokban honnan ered ez a hömpölygő, színes képzelet?

– Az olvasóim szerint valóban nagyon filmszerűen, képiesen írok. Ez azért van így, mert képzeletben végig a szereplőim mellett vagyok. Velük együtt lélegzek, gondolkodom és élek, így minden rezgésüket papírra tudom vetni. Látom, amit ők látnak, érzem, amit ők éreznek. Olyan vagyok, mint egy operatőr, aki több kamerával rögzíti az eseményeket, és minden egyes pillanatot dokumentál. Hogy honnan ered ennyi szín? Az álmaimból, a vágyaimból, a szívemből, a lelkemből és azokból az élményekből, amelyeket az életem során szereztem.

– Az ihlet Isten adománya. A gondolatok és az érzelmek megtöltik az író lelkét, és szinte kényszerítik, hogy papírra vesse őket. Önnél hogy van ez? Álmában vagy ébren jelennek meg az alakjai és a történetei ön előtt?

– Mindkét állapotban. Amikor nekiállok írni, a lelki szemem előtt életre kel a történetem, én pedig közvetíteni kezdek. Sosem töprengek azon, hogy mit mondjon egy szereplő, vagy mi történjen a következő fejezetben, egyszerűen mindig arra kanyarodnak a soraim, amerre kell. Álmaimban is sokszor járok azokon a tájakon, amelyekről írok, ilyenkor másnap beleszövöm a regénybe az ott látottakat és hallottakat. Mindig emlékszem az álmaimra, és örömmel tölt el, ha nem várt karakterekre vagy fordulatokra lelek bennük, amiket aztán fel tudok használni a regényeimhez. – Az angyalai a csodás tetteiken túl meglehetősen sok emberi vonással rendelkeznek. Vannak-e tudatosan beépített mintái a mai valós életből is ebbe az éteri világba?

– Az angyalaim alászálltak, azaz emberi testet öltöttek. Ki azért, mert kiátkozták (gondolok itt a Sötét Angyalokra), ki pedig azért, mert feladatot bízta rá (mint például Sophiel vagy Gabriel). Mivel mindannyian halandó testben élnek idelent, muszáj volt valós emberi tulajdonságokkal felruháznom őket. Nem mondanám tudatos mintának, inkább megérzések alapján döntöttem úgy, hogy melyik karakterhez milyen vonások és személyiségjegyek illenek. Valahol mindannyiunkban ott vagyok, hiszen én keltettem életre őket, de a környezetemből is merítettem ihletet: a kedvenc filmszínészeim, regényhőseim, nő- és férfihősök jelen vannak a szereplőkben. Van, akitől daliás alakot kölcsönöztem, és olyan is, akitől egy

bájos mosolyt, szép fogakat vagy smaragdzöld szemet, mástól ironikus humort, míg megint mástól érzékenységet. Olyan vagyok, mint egy szivacs: állandóan figyelek, és mindent, ami hatással van rám, magamba szívok, majd amikor szükségem van a tapasztalásaimra, előhúszom az élményeimet, és beépítem őket a történetembe.

– Járt már a Távol-Keleten? Hisz oly érzékletesen ábrázolja az ottani világot...

– Sajnos még sosem jártam egyetlen távol-keleti országban sem, bár remélem, ez idővel megváltozik. Ettől függetlenül sokat olvastam, és megszámlálhatatlanul sok filmet láttam az ott élő nemzetek semmihez sem fogható, lenyűgöző kultúrájáról. Mindig is csodáltam a történelmüket, a tudásukat és az életmódjukat, és lehengettem az az életszemlélet, amit a magukénak tudhatnak. Bájosnak találok a kedvességüket, példaértékűnek az udvariasságukat és a segítőkészségüket. Rajongok az ünnepeikért, valamint azért, hogy mindenben képesek a szépet látni: örülnek a cseresznyefák virágzásának, vagy Holdújévkor az égbé engedett lebegő lámpionoknak. Szeretem, hogy optimisták, kreatívak, vidámak és őszinték. Sokat tanulhatnánk tőlük. Öröm volt egy olyan világról írni (az erdőlakós részre gondolok), amelyben a szereplők kicsit hasonlítanak rájuk, hiszen így gondolatban én is közöttük élhettem néhány hétig.

– Mindenkit, aki olvasta, érdekel a megkezdett történet folytatása. Meddig kell a második kötetre várni?

– Az Összetört glóriák című sorozat második kötete februárban jelent meg, Hívogat a fény címmel, ebook-változatban is kapható.

– Köszönöm a beszélgetést! és sok rajongót és kiapadhatatlan ihletet kívánok önnek mindnyájunk örömeire, hogy még sokat olvashassunk A.O.Estheről...

– Köszönöm szépen.



Az Összetört glóriák két kötete



A Kiáról

– Romantikus lélekként megérintenek-e az autók? – Hogyne. A családi kocsi egy gyönyörű, fekete, csillogó Kia Sorento, amit nagyon szeretek. Hivatalosan a férjemé, Ádámé, bár én is sokat vezetem, és ilyenkor azt szoktam mondani a többieknek, hogy előző életemben biztos sofőr voltam, annyira szeretek a volán mögött ülni – de az is lehet, hogy az autó egyszerűen ennyire jó.

– Hogy kerültél kapcsolatba a Kiával? – Életem első autóját akkor kaptam, amikor Dorka lányunkkal várandós lettem. Ádám vett a születésnapomra egy édes, ezüstsínű Kia ceedet, amit Fülesek neveztem el a nagy „kajla” tükrei miatt. Olyan volt, mintha összenőtt volna velem,

kezesbáránként simult a kezembe a kormány, a váltó szinte magától működött, és a domboldalokon úgy suhant a kis csodautóm, akár egy rakéta. Mindig megelőztem Ádám autóját, ezzel sokat cukkoltam akkoriban. A gyerekek születését követően végül eladtuk Fülesek, hogy nagyobb, kényelmesebb családi autót vegyünk. Ismét kiát választottunk, ezúttal a Kia Sorentót. A ceedet megsírtam, de az új Sorento nem hagyott sokáig szomorkodni, mert igazi terepjáróélményt nyújtott, amibe annyira beleszerettem, hogy ma már igazi rajongónak tartom magam, és boldog vagyok, hogy ilyen autóban ülhetek. Azt hiszem, kijelenthetjük: Kia-rajongó vagyok!

Pierrot

„... igazán soha nem tudok visszavonulni...”

Több mint huszonöt éve van a pályán, és bár kortársainak valószínűleg mindig a síró bohóc maszkja fog róla először eszükbe jutni, Pierrot munkássága jócskán túllépett az előadóművészetben. Folyamatosan új területeket, friss megoldásokat kutat – nem utolsósorban az autók terén is.

Volt már zenész, zeneszerző és zenei producer, készített rádióműsort, szerkesztett újságot, könyvet írt, és játékokat fejleszt – kihagytam valamit? Hogy fér meg ennyi feladat egy emberben, és melyikük az igazi Pierrot?

Furcsán hangozhat, de az az összetett válság, amely hosszú évek óta tépáz valamennyiünket – és itt a gazdaságin kívül gondolok arra az általános értékválságra is, amelyet elsősorban a művészek szenvednek meg –, számomra pozitívumot is hozott. Rákényszerített arra, hogy az önmagában ugyan sokrétű, de mégis a popzenére korlátozódó tevékenységi körömn túl keressék érvényesülési lehetőségeket. Így mostanában csupa olyan dolgot csinállok, amikhez egyébként talán sosem fogtam volna hozzá, pedig sok örömmel és sikerélménnyel járnak. Mindemellett alapvetően mégis zenésznek vallom magam, noha névjegyemen már az áll, hogy „game-designer és kreatív producer”.

Kreatív producer... nem ellentmondás ez? Megfér egy testben az alkotóművész és a hasznosító üzletember?

Ha létezik olyan, hogy felelősségtudatos művész, akkor annak a szinonimája a kreatív producer... Persze nem ilyen egyszerű a dolog. Tényleg kevés művész rendelkezik valódi felelősségtudattal, de ez így van jól. Épp ezért is van szükség arra a néhányra, aki mégis képes megérteni, kezelni, segíteni az alkotót. Netán bele is folyhatnak az alkotásba, de mindvégig egy egységes koncepció szerint, a külső feltételeknek megfelelően irányítják az eseményeket. A film világából ismert „gazdával” szemben a producer a zeneiparon belül mindig is kreatív munkát végző személy volt.

Producerként, előadóként hisz a tehetséggondozásban?

Hiszek a tehetséggondozásban, és a tehetséggondozásban is. A feltörekvőkkel kutya kötelességünk foglalkozni, hiszen ez nem más, mint a tudás, a tapasztalat, a lehetőségek átadása az arra leginkább érdemeseknek. Amit ma a televíziókban látunk, az

sokban hasonlít a tehetséggondozáshoz, ám valójában nem az. Ezek csillogó show-műsorok, amelyek egyfajta típusú tehetséggel foglalkoznak csupán; rajtuk kívül még sokféle tehetség létezik a zeneszszakmán belül, és mindnek kijár a felemelkedés lehetősége.

Meglepő, hogy így látja, hiszen épp egy ilyen műsorban vállalt szerepet zenei producerként és zsűritagként...

Amikor leszerződöttünk, mindannyian arra vágytunk, hogy egy minőségi tévéshow keretében valódi tehetséggondozó műsort készítsünk, amely magasra repítheti az arra érdemeseket. A rendszer működött, jobban is, mint arra bárki számított. A legelső széria több, maig is látható előadót adott nekünk – nem meglepő, hiszen korábban ugyanezre voltak képesek a Táncdalfesztiválok, Ki mit tudok. A probléma ott kezdődött, amikor a műfaj átalakult tisztán üzleti vállalkozássá. Rövid időn belül kiszípolyozták a termőtalajt. Sajnos ezzel a közönség szemében is leértékelték mind a műsортípust, mind magát az énekesi szerepkört. Ez senkinek nem tett jót.

Mit tekint végső művészi küldetésének, mikor fog hátrádólni, és azt mondani, ennyi volt...?

Leginkább az összetett, több művészeti ágat egyszerre érintő, amolyan „multimédia” alkotások izgatnak; ha

ilyenekből minél többet, és minél nagyobbakat készíthetek, elvégzem a küldetésem. Habitusomból fakadóan mindegybe belejátszik a „békebeli múltat” firtató törekvésem is. Ami a hátrádólést illeti, már többször is próbáltam, de mindig rá kellett jönnöm, hogy igazán soha nem tudok visszavonulni. A színpadtól, a közszerepléstől igen, az alkotástól semmiképp. Nem is az anyagiak miatt, egyszerűen úgy érzem, hogy sok feladatomban még.

Most például mik vannak soron?

Ez az év elsősorban a könyvekről fog szólni. Készül a világ ősi táblajátékait bemutató „játszható könyvem”, az AGON második kötete, a Jonathan Hunt-regény-

sorozat harmadik epizódja, és egy apró gyermeknek szóló képeskönyvsorozat is. Ezen túl idén is nagy kihívások várnak a játékfejlesztés terén, és csendben mondom: szeretnék ismét muzsikálni. Szerveztem egy kiváló zenészekből álló új zenekart, jó volna, ha néhányszor meg tudnánk mutatni magunkat, méltó körülmények között.

Egy ilyen sokoldalú ember milyen értékeket keres egy autóban, és végül miért dönt a Kia mellett?

Mivel városban leginkább taxival járok, a gépkocsi szerepe számomra elsősorban a hosszú belföldi utaknál értékelődik fel. Ebből következően a kényelmet és a biztonságot tartom a legfontosabbnak. Ami a Kiát illeti, taxisokat kérdezgettem, hogy milyen családi autót érdemes vásárolni. Tízből nyolc említette a márkát a legjobbak között, nem egy az első helyen. A döntéshez az utolsó lökést az adta, hogy a feleségem beleszeretett az új cee'dbe. Azóta is imádja, és én is kényelemben, biztonságban érzem magam benne, az összes ígéretét beváltja. Ráadásul ragaszkodó típus lévén autóban is hosszú távon gondolkodom, ezért nem volt elhanyagolható szempont a hétéves garancia lehetősége sem.



A bekerítés művészete

Baduk, igo, vei-csi – a felszínes szemlélő számára ezek a szavak mind ugyanazt a stratégiai játékot jelölik. Bár a nyugati világban a japán elnevezés rövidített formája, a go terjedt el, a világ legjobb játékosai mégis csak anyanyelvükön, azaz koreai nevén emlegetik az emberiség talán legősibb táblajátékát.



országa vagyont, majd amikor kiürül a kincstár, Jang-szu néhány nap alatt elfoglalja az országot. Hogy pontosan milyen volt az eredeti baduk, arról viszonylag kevés feljegyzésünk van. Az idő előrehaladtával Kína, Japán és Korea udvaraiban sajátos változatai alakultak ki. A 16. században Koreában egyeduralgódóvá vált a Sunjang-baduk, amely részben kötött lépésrendjével, pragmatikus, agresszív és gyors stílusával eltért attól a variánstól, amely később (Japán közvetítéssel) a mai, nemzetközileg elfogadott szabályrendszer alapjait adta. Ahogy a játék eredeti elnevezése is jelzi, a baduk alapvetően a bekerítésről, foglyok ejtéséről, a terület-foglalásról szól. Szabályai rendkívül egyszerűek, éppen ezért olyan nehéz mesteri szinten művelni. A négyzetrácsokból álló pályán a két játékos felváltva helyezi el fekete és fehér színű köveit a rácspontra (tehát nem a mezőbe). Az egyszer elhelyezett kő nem mozgatható. A cél, hogy teljesen bekerítsük az ellenfél köveit vagy köcsoportjait – ha az adott kő vagy kövek mellett nem marad szabad metszéspont, azokat foglyul ejtettük, és levehetjük a pályáról. Ezzel kapcsolatban

Csatákat is döntöttek már el badukkal

A játék a legendák szerint több mint 4500 éves, és kínai eredetű

azoknak az intuícióknak, amelyek minden játékot egységivé, sajátos zamatúvá tesznek. A játékban jól érvényesülhet a „csatát veszít, de háborút nyer” elve: mivel a tábla (amelynek 361 csomópontja az ősi források szerint az év napjait jelképezi) hatalmas, egy rossz kezdés után is van esélyünk magunkra találni. A sakkal ellentétben viszonylag kevés kötött lépésformula ismerete is elegendő lehet a magas szintű játékhoz. Szintén fontos

A kép az 1910-es években készült, a játék évszázadok óta a koreai nevelés fontos eszköze



A baduk ma is nagyon népszerű, ugyanúgy játsszák a parkokban, mint mifelénk a sakkot

A legenda szerint Jao, az első kínai császár 4500 évvel ezelőtt kérte fel udvari tanácsadóját, tervezzen stratégiai táblajátékot, amellyel fegyelemre szoríthatnák Dan-cut, a zabolátlan trónörökösöt. Hogy ebben a történetben mennyi az igazság, nem tudni, mindenesetre két évezreddel később már írásos források emlékeznek meg arról a vei-csi nevű táblajátékról, amely a modern baduk elődjének tekinthető. Konfúcius idejében még tizenhét-szer tizenhetes táblán játszották, ez azonban a 9. századra további két sorral és két oszloppal bővült, így alakult ki a ma is ismert játéktér. Ekkoriból, a Tang-dinasztia idejéből származik első említése mint a legmagasabb szintű kínai kultúra egyik eleme: a tudós emberektől elvárták, hogy magas színvonalon ismerjék a szépírás (kalligráfia) és a festészet művészetét, kiválóan játsszanak a citerára emlékeztető gukinon, valamint mesterei legyenek a bekerítő játéknak. Mint ilyen, a játék nemcsak Kínában, hanem az 5–7. századtól Koreában és Japánban is a társadalom legfelső rétegeinek (az udvar, a harcosok és a szerzetesek) kedvelt szórakozásaként honosodott meg. Korea legelső történetírója is említi a badukot. A három nemzet történetében érdekfeszítő kémtörténet bontakozik ki, amikor Jang-szu király egy badukmestert küld egy riválisának udvarába, hogy bizalmába férkőzve gyengítse meg annak birodalmát. Az ellenség az idegenből jött szerzetes tanácsára grandiózus építkezésekre költi



számos kiegészítő szabály van érvényben, amelyek azonban a játék lényegét nem befolyásolják: általános vélemény szerint a badukban nem az ellenfél, hanem saját magunk ellen játszunk. A baduk a fegyelem, az előrelátás, a következetes stratégia játéka. Matematikailag bizonyítható, hogy minden állásban létezik optimális lépés, a baduk számítógépes modellezésére irányuló kísérletek mégis jobbra kudarcot vallottak. A komputer ugyanis híján van a kísérletezésnek és

és életszerű mozzanat a badukban a lépéskényszer hiánya: ha egy játékos nem érzi úgy, hogy saját helyzetét javító lépést tehetne, jogában áll passzolni, ha egymást követően mindkét játékos él ezzel a lehetőséggel, a játszma véget ért. A baduk játszható gyorsan, véresen és filozofikus megfontoltsággal, akár egyidejűleg is. Jól érzékeltetik ezt a kettősséget a játék eredetét a Himalájába helyező források: a legenda szerint réges-régen Tibet buddhista uralkodója, amikor hódítók érkeztek országába, kihívta azok vezérét egy játszma, hogy véres öldöklés helyett így döntsék el a magashegyi föld sorsát. Hogy akkor és ott a béke vagy a háború győzedelmeskedett-e, nem tudjuk. Miközben a játékot hagyományosan uraló Japánban hiány mutatkozik az újgenerációs játékosokból, Koreában valódi nemzeti sport a baduk. A szülői Jongmyo parkot az év minden napján benépesítik a játékosok, fiatalok és öregek egyaránt, akik életkoruktól függetlenül (talán a Jansung-baduk genetikai hagyatékaként) minden korosztályban híresen gyorsan és keményen játszanak. Aligha véletlen hát, hogy az elmúlt másfél évtized során egyre kevesebb koreai mester talál legyőzőre a világ nagy bajnokságain.

Egyszerűen, finomat

*Nem kell megijedni a koreai konyhától:
az ételek finomak, a magyaros ízekhez
szokottaknak sem idegenek.
Íme, két recept, kedvcsinálónak.*

A koreai étrendben a gabonák és a különféle zöldségfélék kiemelt helyet foglalnak el, így az ételek is rostban gazdagok. Olyan növényi eredetű fehérjeforrásokat is alkalmaznak – babcsíra, babpaszta, szójaszós, tofu –, amit nálunk a klasszikus recepteknél egyáltalán nem. Alacsony cukor- és zsírtartalmú, kalóriában szegény ételekről van szó, ez az alapja az egészséges táplálkozásnak. A fűszerek között találkozunk a nálunk kedvelt alapanyagokkal: az ecet, a bor, a fokhagyma és a mustár a magyar konyhában is általános. Itthon egyre többen használják a Koreában kedvelt chillit, gyömbért vagy szezámot és a szójaszószt, ezeknek rendkívül fontos helyük van a keleti, ázsiai gasztronómiában. Talán idegen lehet a hazai ízvilághoz szokott szájnak a nagyobb mennyiségben alkalmazott só és a csípős fűszerezés. Ha benéznénk egy koreai házba ebéddidőben, jellemzően a következő fogásokat találunk az asztalon: párolt rizs (önállóan, ízesítés nélkül), forró leves, a különleges erjesztési eljárással készített savanyúság, a kimchi, többféle húsétel és zöldségköret, valamint (a nálunk megszokott szénhidrátban dús sütemények helyett) frissítő gyümölcsök. Míg Magyarországon a burgonya az alapvető fontosságú, a koreai gasztronómiában a rizs áll a fő helyen, ott a kerekded, húsos szemű rizs terjedt el, amit itthon nemigen lehet kapni. A főzés módja eltér a nálunk megszokottól. Mosással indítanak: a rizst legalább háromszor kell hideg vízben átöblíteni. Ha kész, edénybe teszik, és térfogatánál kétszer több vizet öntenek rá, majd állni hagyják félórán át. A főzés nagy lángon kezdődik, amint forrásba jön a víz, a legkisebb fokozatra váltanak. A végig fedővel letakart edényt húsz percig tartják a tűzön. Ezután lehúzzák, de még öt percig hagyják párolódnia, s csak ezután teszik ki az asztalra. S hogy mit együnk a rizsen kívül? Például szójaszószban pácolt marhaszeletet vagy grillezett sertéshúst, forrón tálalva...



Szójaszószban pácolt marhaszelet

Hozzávalók 4 személyre

60 dkg marha felső comb vagy vesepecsenye, 2 evőkanál vörösbors, 3 evőkanál cukor, 5 evőkanál apróra vágott zöldhagyma, 2 evőkanál apróra vágott fokhagyma, 6 evőkanál szójaszós, 1 evőkanál őrölt szezám, 2 evőkanál szezámolaj, fél fej vöröshagyma, izlés szerint őrölt feketebors és mellé saláta vagy gomba.

Elkészítés

Vágják vékony szeletekre a marhahúst, és késsel irdalják be, így jobban átsül. A szeleteket ezután falatnyira darabolva be kell áztatni a vörösborból és cukorból készített keverékbe. Az így bepácolt marhahús mehet a szójaszós, feketebors, földprózott fokhagyma és zöldhagyma, szezám, szezámolaj alkotta keverékbe. Félórát álljon ebben a hús, majd jöhet az utolsó fázis: a csíkokra vágott vöröshagymával együtt faszénre tett grillrácson vagy serpenyőben süssük ki az ízletes marhaszeleteket. Tálaláskor salátaleveleket és gombát is adhatunk a hús mellé, még finomabb lesz.



Grillezett sertéshús, forrón tálalva

Hozzávalók 4 személyre

60 dkg csont nélküli sertésoldalas, salátalevelek, 10 gerezd fokhagyma, 1 dl vörösbors, 1 evőkanál gyömbérlé.

Elkészítés

Vágják hosszú, keskeny csíkokra az oldalast, és sűrűn irdalják be. Készítsenek vörösborból és gyömbérléből öntetet, ebben forgassák meg a húscsíkokat. A csípős grillszós alapja a koreai konyhában gocsuzágnak hívott csípős paprikaszós, ehhez kell hozzáadni a szójaszószt, a szezámolajat, az őrölt szezámot, az apróra vágott zöld- és fokhagymát, a cukrot és a feketeborsot. Az így elkészített szósszal jó alaposan be kell kenni a hússzeleteket. Akkor lesz a legfinomabb, ha grillrácson sütjük, közepes tűzön. A forró húst salátalevelekkel, zöldhagymaszálakkal, fokhagymával szokták tálalni, de jól illik hozzá a töltött kimchi is.



VILÁGVEVŐ

Belterjes viccnek indult, globális szenzáció lett belőle. A koreai Gangnam Style szó szerint néhány nap alatt robbant be a köztudatba és vált a világ abszolút legnépszerűbb dalává úgy, hogy közben sem a szerzemény valódi mondanivalóját, sem előadóját nem ismerjük igazából.

Pak Cse Szang (Psy) 2011 óta van jelen a koreai popéletben

Ha azt mondjuk, Pak Cse Szang, senki nem tudja, kiről van szó. Psy (ejtsd: száj) néven már többen ismerik, de személyazonossága csak felfoghatatlanul népszerű dalának említésekor lesz egyértelmű: arról a köpcös, komikus figuráról beszélünk, aki örült táncával és bizarr öltözetével az elmúlt hónapokban levette a világot a lábáról. A Gangnam Style minden feltételes módot nélkülözve a 21. század legsikeresebb könnyűzenei momentuma. A dal a koreai popban ma már természetes módon a YouTube-on debütált, és mindössze negyvenkilenc nap alatt minden idők legnézettebb K-Pop-videójává nőtt. Sikeréhez nagyban hozzájárult, hogy trendformáló brit és amerikai zenészek nyilatkoztak róla elismerően. Nem egészen két hónap után 100 millió, újabb két hét múlva pedig már 200 millió felhasználó nézte és hallgatta világszerte. Össze 805 millió látogatottságával és kétmillió meghaladó kedvelőjével dupla világrekordot ért el, mindenütt vezet a slágerlistákat, az eladási és letöltési rangsorokat. Lendülete azonban nemhogy lankadna, háromnegyed év után is exponenciálisan nő: e sorok írásakor 1,4 milliárd ember hallgatta meg már az előadó hivatalos csatornáján a dalt, a „tetszik” gombot 7,2 millióan (a „nem tetsziket” pedig közel 700 ezren) nyomták meg. A klipben szereplő, bizarr „lovaglós” tánc

globális divattá vált, előadója, Psy pedig a világ legnézettebb beszélgetős show-műsoraiba kapott meghívást. Ezek alapján joggal gondolhatnánk, hogy a koreai pop tökéletes gépezetének mintapéldánya. A valóságban azonban, bár Psy és a Gangnam Style együtt fényesen jelképezik a K-Pop globális térnyerését, és fogalommá is együtt nőttek, nagyon is elválaszthatók egymástól.

Pak Cse Szang, a kultikus dal előadója tizenkét éve van jelen a koreai könnyűzenében. Már első dalában, a 2001-es Birdben megmutatkozott markáns stílusa, amelyről hazájában a „bizarr énekes” becenevet kapta, és amelynek végső soron egy évtizeddel később a világsikert is köszönheti. Psy megjelenése fordulópontnak bizonyult a K-Pop világában: egyrészt esetlen mozgásával, mackós természetével homlok-egyenest különbözött az öt megelőző (és maig is domináns) csinos, jóképű énekesektől, másrészt a világ egyik legkiválóbb konzervatóriumában, a bostoni Berkleeben tanult, tehetsége és képzettsége tehát vitán felül áll. Ez, valamint szokatlanul nyers, szókimondó dalszövegei egy fiatal szubkultúra első számú kedvencévé tették, amit bizonyos csoportok rossz szemmel néztek. Első albumát fél év után, a másodikat már a kezdetektől kizárólag nagykorúak vásárolhatták, ez azonban csak tovább növelte népszerűségét. Psy igazi lázadó:

marihuánafogyasztásért megbírságolták, sorkatonai szolgálatát szabálytalanságok miatt kétszer kellett letöltenie, a színpadon pedig pályatársaival ellentétben ritkán veszi igénybe a modern elektronikus hangkorrekciós berendezéseket – Európában vagy Észak-Amerikában bizonyára tetovált rockerként bontakozna ki, sajtófotóin azonban elegáns öltönyökben, csokornyakkendőben, arcán kisfiús mosollyal látható. Producerként is többször megmutatta, hogy képes a legjobbkor a legjobb helyen lenni. A 2002-es koreai–japán focivb-re időzítette például Champion (bajnok) című kislemezét, a tavalyi londoni olimpia előtt pedig a koreai sportolókat támogató klippel jelentkezett, amelynek nyitóképsorain Psy egy Kia Optimából, zenekara pedig egy Sportage-ból száll ki... A kérdés azonban még mindig az: hogyan egyeztethető össze a dilis, könnyed világláger egy feketebárány előadóval? A válasz egyszerű: seho-

gyan. A Gangnam Style ugyanis kőkemény, fanyar társadalomkritika, amely a nyugati rap műfajával szemben nem isteníti, hanem karikirozza a felső tízezer életét.

A Gangnam Style Szöul egyik legnépszerűbb városnegyedéről kapta nevét. Kangnam a koreai álom megtestesülése, a csillogás, a vagyon, a hírnév helyszíne, ahol az emberek erejükön felül költenek, hogy részesei lehessenek az elképzelt, tökéletes világnak. A dal címét adó refrénsor pedig eredeti nyelven valójában így hangzik: „Oppan Kangnam szuthail”, azaz „a kedvesed olyan, mint Kangnam”; a Style, azaz stílus csak a hangzás okán jelent meg a címben. Koreai közönsége számára mindez nyilvánvaló volt, ezért nem is igényelt magyarázatot – vélhetően részben ennek, azaz a pragmatizmus teljes hiányának, a könnyed ösztönösségnek, az összekacsintós közvetlenségnek köszönheti világszólo sikerét.



A YouTube-on felkapott klipet már több mint 1,4 milliárdan (!) látták

Psy, az előadó igazi távol-keleti polgárpukkasztó, pedig zenei képzettsége nagyon magas



Magát is kigúnyolja Psy, kritikusai szerint ezért is olyan nehéz rajta fogást találni



A drágább kiviteleknel diódák világítanak a különleges formájú lámpákban. A hátsó ajtóra diszkrét légtérrel szereltek. Mindegyik motorhoz kapható a takarékoságát előtérbe helyező EcoDynamics-csomag

Egyedi alufelnikészletet kínálnak a háromajtóshoz. A nappali menetfény LED-es is lehet. Elődjéből több mint 55 000 kelt el öt év alatt

Az elsőszériás cee'd volt az első európai Kia-modell, amelynek bevetették a háromajtós, sportos karakterű karosszériát. Nem volt rossz ötlet, rengeteg a híve az efféle kialakításnak: a fiatalok, a családanyák, az egyedülállók és a második autót keresők is ott vannak a sorban. A koncepció most is az egyszer már bevált: az eredeti stílusjegyekhez nem nyúltak, de számos olyan módosítást véghezvittek (elsősorban a karosszérián), ami feltűnő és a többi családtagtól jól megkülönböztethető modellt tesz a háromajtóst. Minden irányból sokat változott. Az orr első ránézésre nagyon hasonló az ötajtóséhoz, még a jellegzetes hűtőmaszk és a sárvédők közepéig felhúzott lámpák is átalakultak, a kötélylemezen kialakított vízszintes díszcsík és a sarkokba pakolt szögletes ködfényszóró pedig teljesen új elem. Oldalról szélesre húzott ajtó és háromszögletű ablak fogja keretbe a karosszériát, az övonal meredeken emelkedik, látványosan szélesedik, a sportosságot hangsúlyozza az ajtó alsó vonalába vágott kettős dekorvonal, ehhez hasonló más Kiákon is felbukkant már. Tetszetős, meredeken megdőntött ablakkal kialakított farban végződik a pro_cee'd. A magasra feltölt, tömzsi lámpáknak és a markáns lökhárítóknak is köszönhetően jóval szélesebbnek hat hátulról, mint a család többi tagja. Összességében nagyon harmonikus a háromajtós külseje, jól passzol hozzá a

egyedi narancssárga, piros és fehér fényezés, amit kifejezetten ehhez a modellhez kevertett ki a gyár. Az utastérben a jól megszokott magas színvonalú kiszolgálásban van része annak, aki kinyitja a kényelmes beülést garantáló hatalmas oldalajtókat. A sportosságot hangsúlyozó kerek órák, a háromüllős kormány, a jó oldaltartású első fotelek és az ötletesen kialakított tárolóhelyek mind átgondolt tervezésre utalnak. Annak ellenére, hogy háromajtós, a hátsó sor nem szükségmegoldás. Az első ülések támlája és lapja is előrecsúszik, hogy kellően tágas bejárat nyíljon hátrafelé, így nem kell akrobatikus mutatvány a beüléshez. Az ötajtóshoz képest 40 mm-rel lejjebb hozott tető miatt a fejtér nem lett szűkebb, a tágas hátsó lábtérre garancia a kategória egyik legnagyobb, 2650 mm-es tengelytávja. Csomagtere sok mindent elnyel: alaphelyzetben 380, a hátsó, osztott ülések ledöntése után 1225 l-es.

Az új pro_cee'd motorválasztéka kezdetben négytagú: két benzines (1.4 16V 100 LE, 1.6 GDI 135 LE), és két turbódízel (1.4 CRDI 90 LE, 1.6 CRDI 128 LE) kapható hozzá, a váltók mindegyiknél hatfokozatúak. Az erősebbik benzineshez duplakuplungos robotváltó, az izmosabb gázolajoshoz automata váltó is kapható. Az elől McPherson, hátul multilink futómű az ötajtóséhoz hasonlóan támogatja a sportos sofőröket, a kellemes rugózási komfortot a pro_cee'd-vásárlók is élvezhetik. Fékrendszere négytárcsás, kormánya elektromechanikus rásegítésű.

Az új modell már megjelent a hazai kínálatban, a legolcsóbb (1.4 16V LX Base) kivétel 3,499 milliós ára igazán versenyképes a piacon, főleg úgy, hogy gazdag felszereltséggel (többek között hat légszákkal, ESP-vel, központi zárral, kormányról vezérelhető hifivel, elektromos tükörrel és ablakemelővel) is kényeztet.

Forróvérű

A cee'd-család legsportosabb tagja három ajtóval és lendületes vonalvezetésével szerezhethet új híveket a márkának.

Finom anyagok, igényes kivitelezés és többféle dekorpanel jellemzi az utastert. Sport- és luxuscsoomag is van, az extrák között a xenon fényszóró, a bőrkárpit, az alumínium pedálszett, a speciális küszöbdíszítés, továbbá egy seregnyi innovatív csemege is megtalálható



A Kia pro_cee'd műszaki adatai

	1.4 MPI	1.6 GDI	1.4 CRDI	1.6 CRDI
Hengerűrtartalom [cm ³]	1396	1591	1396	1582
Hengerszám/szelepszám	4/16			
Teljesítmény [LE/kW(1/min)]	100/73(5500)	135/99(6300)	90/66(4000)	128/94(4000)
Nyomaték [Nm(1/min)]	137(4200)	164(4850)	220(1500-2750)	260(1900-2750)
Sebességváltó (fokozat/üzemmód)	6/man.	6/man. v. 6/robot	6/man.	6/man. v. 6/aut.
Felfüggesztés (elől/hátul)	McPherson / Multilink			
Fékek (elől/hátul)	Hűtött tárcsa / tárcsa			
Hosszúság x szélesség x magasság	4310x1780x1430			
Tengelytáv	2650			
Csomagtartó [l]	380-1225			
Üzemanyagtank [l]	53			
Legnagyobb sebesség [km/h]*	182	195 (195)	170	197 (190)
Gyorsulás 0-100 km/h [s]*	12,8	9,9 (10,8)	13,5	10,9 (11,7)
Átlagfogyasztás [l/100 km]				
vegyes*	6,0	5,8 (6,0)	4,1	4,1 (5,5)
CO ₂ [g/km]*	139	135 (137)	109	109 (145)

*zárójelben az automata/robotváltós kivitelek adatai

Hercegi terepen

Anglia egyik legősibb és legsikeresebb krikettklubját támogatja a Kia.

A Kia nevével a világ legnézettebb sporteseményein találkozhatunk, a FIFA labdarúgó-bajnokságaitól kezdve az észak-amerikai kosárlabdliga küzdelmein át egészen az Ausztrál Openig. A márka támogatási körében azonban egzotikus sportágakat is találunk. Melyik az a játék, amelyben a dobást gurításnak, a pálya felfestéseit hajtásnak nevezik, a kapu parányi és törékeny, a játék menetét pedig nem szabályok, hanem törvények irányítják? Hát persze, ez a krikett, a kívülállók számára teljességgel felfoghatatlan labdajáték, amely, bár egy földről származik a futballal, nemzetközi népszerűségben meg sem közelíti azt – ellenben ahol kedvelik, ott mindenképp felett áll. Nagy-Britanniában és a brit nemzetközösség államaiban harmadik évszázada játsszák a krikett modern változatát. A londoni Surrey krikettklubban például már évek óta edzettek szorgalmasan a hófehérbe öltözött bajuszos fiatalemberek, amikor Petőfi elszavalta a Nemzeti dalt, mégpedig ugyanott, ahol sok generációval későbbi utódaik ma is sportolnak: az Oválként ismert pályán. Az egykori konyhakertészet helyén létesített sportpálya rendkívüli jelentőséggel bír nemcsak a krikettben, hanem általában a brit

sport világában: itt működött először pályamegvilágító rendszer (1889), ennek gondozott gyepén edzett sokáig a világ legelső labdarúgóklubja, rendeztek itt rögmecceket, és 1870-ben itt játszották a világ első nemzetközi válogatott labdarúgó-mérkőzését (Anglia–Skócia, 1:1). Aligha véletlen tehát, hogy amikor a Kia új támogatási terület után nézett, a 25 000 fő befogadóképességű pálya és a Surrey Country Cricket Club (SCCC) különösen vonzó lehetőségként kínálkozott. A Surrey a sportág történetének második legsikeresebb klubja Nagy-Britanniában, a pálya létezését és patináját többek között az is garantálja, hogy a walesi herceg örökös birtokán áll, a klub emblémájában pedig a hercegi címet díszítő tollazat is megjelenik. A Kia mintegy 3,5 millió angol font (kb. 1,25 milliárd forint) értékben támogatja az SCCC öt éves működését. Az együttműködés a szakértők szerint tovább erősítheti a márka eleve kedvező arculatát a szigetországban, hiszen a krikett a britek első számú nyári sportága. Arról nem is szólva, hogy a krikett világába lépve a Kia Indiától Dél-Afrikáig új, nagy tömegeket elérő kommunikációs csatornát nyithat ügyfelei irányába.



A Surrey a krikett-történelem második legsikeresebb angol klubja

A Surrey-klubban működött először pályamegvilágító rendszer

A jég hátán



Szöllősi Boglárka tehetséges, sikeresélyes sífutó

A jászberényi Szöllősi Boglárka és öccse, Szabolcs szinte természetesen választotta szülővárosa egyik vezető sportágát, a gyorskorcsolyát. A testvérek rengeteg díjat gyűjtöttek az évek alatt, és nem is csak a korcsolyapályákon.

Boglárka görkorcsolyában lett Európa-bajnoki bronzérmes 2000-ben, egy 24 órás erőpróban pedig 417 kilométert korcsolyázott, így került a dobogó legtetetejére. A kezdetben csak kiegészítő sportágként felvett sífutás mára az ő fő sportágává lépett elő, szorgalmasan edz, célja a kijutás a 2014-es téli olimpiára, amit Oroszországban, Szocsiban rendeznek.

Szabolcs, nővére nyomdokain, szintén görkorival kezdte, de hamar ő is a gyorskorcsolyához pártolt, kilencszeres magyar bajnok, és

A téli sportokban különösen sikeres Szöllősi testvérek egyik legnagyobb álma, hogy mindketten kijussanak a téli olimpiára.



A testvérek nem csak a korcsolyapályákon gyűjtöttek díjakat

hatszor választották az év gyorskorcsolyázójává. Célja természetesen neki is a téli olimpiai kvóta megszerzése.

A két tehetséges fiatal felkészülését a jászberényi Jász-Plasztik Autócentrum is segíti. További támogatók jelentkezését az édesapa, Szöllősi Károly (tel.: 06-70-336-5205) várja.

■ Számháló

Sokaknak rendszeres időöltés a Sudoku. Agytorna és szórakozás is egyszerre.

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

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

Kicsit könnyű:

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

Közepes:

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

Eleg nehéz:

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

Ez már nehéz:

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

Kia márkakereskedők listája

Kereskedés	Cím	Telefonszám	E-mail	Web
Hiezl és Társa Kft.	6500 Baja, Kölcsey u. 73.	(79) 422-422; (70) 9357-558	info@hiezl.hu	
Körös Autócentrum Kft	5600 Békéscsaba, Szarvasi út 66.	(66) 450-450	kiakoros@kiakoros.hu	
Duna Autó	1037 Budapest, Zay utca 24.	(1) 801-4074	kia@autovaros.hu	www.dunaauto.hu/kia
Pappas Auto Magyarország Kft	1117 Budapest, Hunyadi János út 6.	(20) 772-1855	adam.redei@pappas.hu	www.pappas.hu
Pappas Auto Magyarország Kft	1133 Budapest, Kárpát utca 21. (bejárat a Pannónia utca felől)	(20) 419-8413	adam.redei@pappas.hu	www.pappas.hu
Zakar és Társa Kft	2700 Cegléd, 4.sz. főút 69. km	(20) 477-9961	info@zakartsa.hu	www.kiazakar.hu
OMP Autóház Kft.	4002 Debrecen, Balmazújvárosi út 10.	(52) 503-510	kia.kereskedes@ompaotahaz.hu	
M6 Kft.	2030 Érd, Érdi tető, 6-os főút 23 km	(23) 523-101; (70) 3300-500	info@kiaerdm6.hu	
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	2151 Fót, Fehérvári utca 4/A (M0-M3 csomópont)	(1) 999-0228	istvan.kaszab@jpauto.hu	www.jpauto.hu
Kia Gödöllő	2100 Gödöllő, Blaháné u. 2.	(28) 416-205; (30) 668-8067	info@kiagodollo.hu	www.kiagodollo.hu
Autentik Motor-Car Kft.	9012 Győr, Mérőföldkő út 1.	(96) 556-270	kia@autentik.hu	www.kia.autentik.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	5100 Jászberény, Jákóhalmi út 11.	(57) 505-505	csaba.nagypal@jpauto.hu	www.jpauto.hu
Uno Járműjavító Kft.	7400 Kaposvár, Tallián Gyula u. 87.	(82) 511-965; (82) 424-942; (82) 313-657; (30) 609-9924	uno.jarmujavitokft@t-online.hu	
Dakó Kft	6000 Kecskemét, Mindszenti krt. 53.	(76) 508-851	kia@dakokft.hu	www.dakokft.hu
Gadacsi Autóház Kft.	8360 Keszthely, Tapolcai u.	(83) 511-040	info@gadacsi.hu	www.gadacsi.hu
Univer Car Kft.	3527 Miskolc, József A. utca 62/A	(46) 502-980	kiamiskolc@univercar.hu	www.univercar.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	4400 Nyíregyháza, Orosi út 20/A	(42) 462-375	kiany@jpauto.hu	www.jpauto.hu
Pappas Auto Magyarország Kft	7630 Pécs, Kocsz utca 125.	(20) 419-8448	sandor.paal@pappas.hu	www.pappas.hu
Pappas Auto Magyarország Kft	6725 Szeged, Vásárhelyi Pál utca 15.	(20) 772-1852	adam.redei@pappas.hu	www.pappas.hu
U.T.T. Autóház Kft.	8000 Székesfehérvár, Sárkeresztúri út 14.	(22) 314-519	ughy1950@t-online.hu	
Zakar és Társa Kft	5000 Szolnok, Széchenyi körút	(20)319-7872	info@zakartsa.hu	www.kiafrediben.hu
Maros Trans Kft	2600 Vác, Bolgár u. 2. (Lidl mellett)	(20) 971-5365	szalon@kiavac.hu	
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	8200 Veszprém, Almádi út 4781/7 hrsz.	(88) 591-190	tamas.nagy@jpauto.hu	www.jpauto.hu



Az Ön Kia márkakereskedése

Szeretettel várjuk márkakereskedésünkben

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

Új KIA
pro_ceed
Éld bele magad



A minőséghez
7 év garancia jár



The Power to Surprise

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

Üzemanyag-fogyasztás (kombinált): 5,2 – 8,2 l/100 km CO₂-kibocsátás (kombinált): 135–195 g/km. Minden üzemanyag-fogyasztási adat az Európai Parlament és Tanács 715/2007/EK rendeletével összhangban elvégzett, hivatalosan jóváhagyott tesztekből származik, modellek közötti összehasonlítás céljából. A tesztdatok nem tartalmaznak semmilyen garanciát az adott gépjármű valós üzemanyag-fogyasztásáról. *7 év/150 000 km garancia. Érvényes az EU tagállamokra (+ Norvégia, Svájc, Izland, Gibraltár). A képen látható autó illusztráció. A tájékoztatás nem teljes körű, a részletekért forduljon a Kia Márkakereskedésekhez.