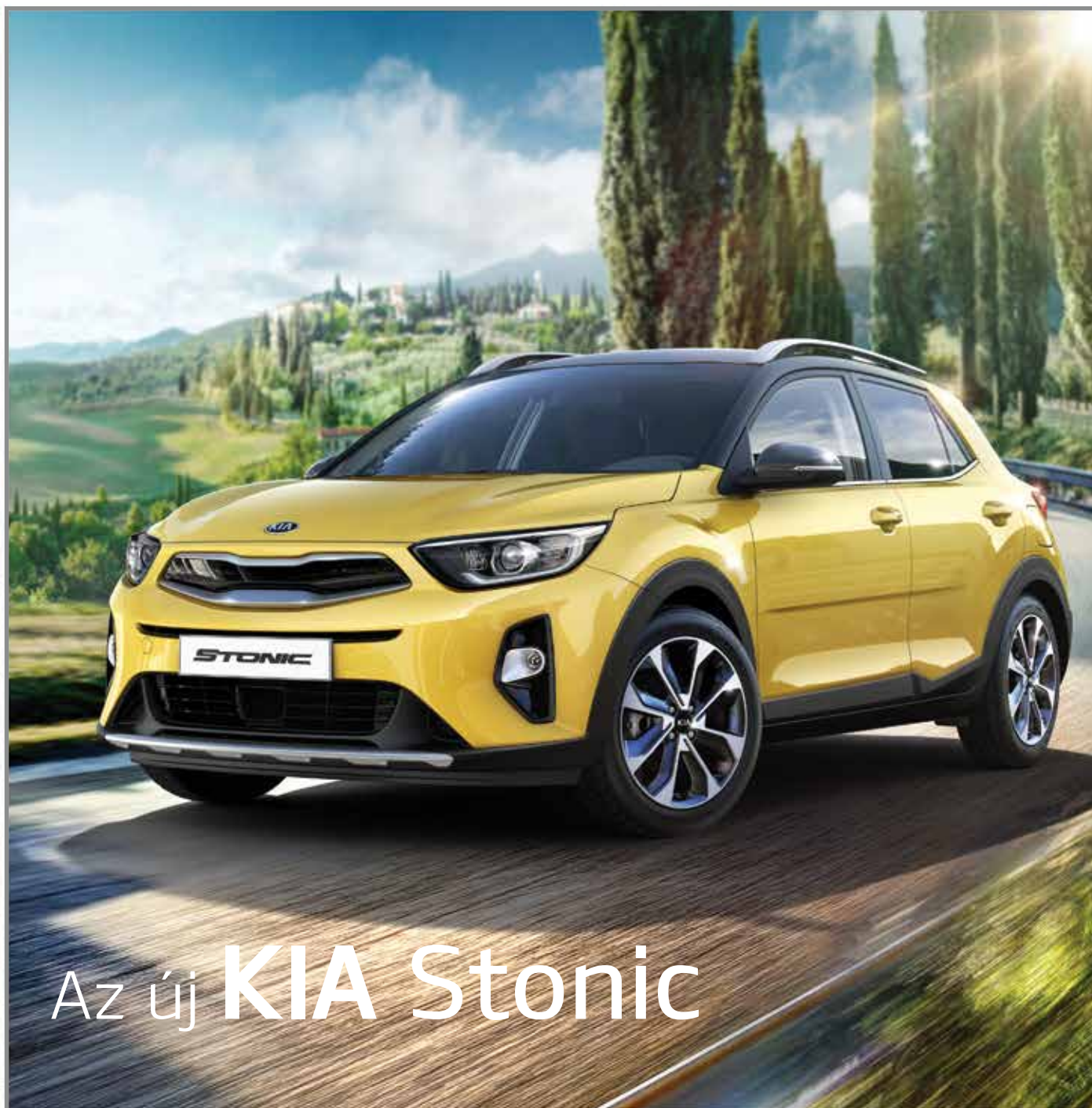




KIA MAGAZIN



Az új **KIA Stonic**



GAL

It's Our Life

A GAL termékeket szigorúan mértékadó kutatásokra támaszkodva fejlesztjük, sem anyagi érdekből, sem divathullámok meglovagolásáért nem térünk le erről az útról.

A Gyermekeink és az egész Család számára legfontosabb vitaminokat és étrend-kiegészítőket megtalálja a webáruházunkban.

www.vitaminvilag.hu



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

www.gal.hu
Vitaminok és étrend-kiegészítők



Kedves Olvasó!

Története eddigi legjobb évét zárta 2017-ben az európai piacon a Kia Motors, 8,5%-os növekedést elérve. A Kia értékesítési növekedése ezzel felülmúlta a teljes európai piacét, amely 2017-ben 3,3%-kal nőtt.

Ehhez a kiváló teljesítményhez nagymértékben hozzájárultak a vadonatúj modellek, mint a fastback sportszedán Stinger, a kompakt crossover Stonic, a kompakt ferdehátú Rio és a Picanto városi kisautó. A Kia márka egyre kiterjedtebb hibrid és elektromos modellválasztéka ugyancsak hozzájárult az értékesítési sikerhez.

A 2017-es év mozgalmas volt a Kia Motors számára, hiszen számos új autónk érkezett a piacra. A Rio és a Picanto új generációi egy-egy népszerű modellünk folytatásának tekinthetők, továbbá megjelentünk olyan szegmensekben,

ahol eddig egyáltalán nem voltunk jelen. A Stonic crossover már most is jelentős szerepet játszik értékesítéseinkben, míg a Stinger megjelenésével és teljesítményével egyaránt lenyűgözte mind a médiát, mind ügyfeleinket.

Egyre fontosabb részét képezik a Kia termékportfóliójának a hibrid és elektromos járművek. Tavaly csaknem megháromszoroztuk ezeknek a modelleknek az értékesítését, többek között két új kívülről tölthető plug-in hibrid (PHEV) és a hibrid (HEV) Niro crossover bevezetésének köszönhetően. Ennek eredményeképpen, már minden tíz Európában eladott Kia modell közül egy hibrid, vagy elektromos meghajtású. Ez olyan tendencia, amely az elkövetkező években tovább fog erősödni, és alternatív hajtású modelljeink jelentősen hozzájárulnak majd középtávú európai tervünk, az évi félmilliós értékesítés megvalósításához.

Kim Dowan Nagy Norbert
Elnök & CEO Ügyvezető

KIA MAGAZIN

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

Kövess minket a Facebook-on!



NEWS Hírek

Pierre Leclercq a Kia új styling igazgatója Új forma

2017 végén hivatalosan is munkába állt a belga származású Pierre Leclercq, a Kia Motors hosszú távú formatervezési stratégiájáért felelős styling igazgatója. Az újonnan létrehozott pozíciót betöltő szakember 1998-ban szerzett diplomát Kaliforniában, pályafutását a milánói Zagatónál kezdte, és hét évig a BMW-nél is dolgozott, ahol 2011-13 között a BMW M divízió formatervezési igazgatója volt. A Kiánál Leclercq feladata a vállalat észak-amerikai, európai, kínai és koreai stúdióiban végzett munkák koordinálása, a hosszú távú projektek felügyelete – ide tartoznak az autók külső-belső formái, az anyagok és a textiliák mintatervei. Peter Schreyer, a Hyundai Motor Group elnöke és formatervezési igazgatója maximális bizalommal van a jellemzően Koreában tartózkodó szakember iránt; véleménye szerint Leclercq egyedülálló érzékkel bír a globális járműtervezés terén, továbbá rendelkezik mindazzal a tapasztalattal és szakértelemmel, amelynek segítségével az elkövetkező évek során hozzájárulhat a Kia formai identitásának megerősítéséhez, illetve megújításához.

Pierre Leclercq az Art Center College-ban szerzett diplomát közlekedési formatervező szakon



Siker a Pappas Autónál

Millennium



Arra még várni kell, hogy a Pappas Auto ezeréves márkakereskedői múltra tekintsen vissza, de az eladásokban minden évben adódik valamilyen szép, kerek számhoz kapcsolódó siker. Tavaly novemberben a cégcsoport székesfehérvári Kia-márkakereskedésében adták át a Pappas Auto 2017-ben, Magyarországon értékesített 1000. Kia gépkocsiját. Attila, a szerencsés tulajdonos rögtönzött kis ünnepség keretében vehette át az 1,6 literes, korszerű közvetlen befecskendezéses GDI benzinnel szerelt, LX komfortszintű, de gyári navigációs rendszerrel kiegészített Sportage szabadidő-terepes kulcsait. Gratulálunk az autóhoz, és természetesen a kiemelkedő értékesítési eredményhez is!

Attila, a boldog tulajdonos (jobbra) Rédei Ádám Kia-márkavezetővel és Mohai Zoltán Kia-értékesítővel a székesfehérvári Pappas Auto átadójában

Kia Motors és Total stratégiai megállapodás Olajozottan

Öt évig a Total, a világ negyedik legnagyobb olajipari vállalata a Kia Motors ajánlott kenőanyag-partnere. Az együttműködésről Kim Dowan, a Kia Motors Hungary (KMH) elnöke és Lukasz Semeniuk, a Total Hungary Lubricants Kft. ügyvezető igazgatója írtak alá szerződést. A megállapodás értelmében a Kia Motors Hungary és a Total stratégiai partnerként működnek együtt, utóbbi minőségi kenőanyagai elérhetőek lesznek a Kia kereskedelmi és szervíz-hálózatán keresztül. A tulajdonosoknak és az üzembentartóknak jó hír, hogy autójukba kiváló minőségi Total Quartz kenőanyagok kerülnek a karbantartások során, azaz olyan termékek, amelyeket kifejezetten a Kia-motorok teljesítményének, megbízhatóságának és kedvező üzemanyag-fogyasztásának optimalizálására fejlesztettek ki. Ezen felül a Kia Motors és a Total közös marketingtevékenységet is tervez a közeljövőben, ennek a célja a Kia vásárlói elégedettségének és szolgáltatási színvonalának növelése lesz.



Kim Dowan (balra) a Kia Motors és Lukasz Semeniuk a Total képviselőjében aláírja a hosszú távú együttműködési megállapodást

Platinum Prestige díj Elismerés



Az európai Kia-márkakereskedések csupán 3 százaléka érdemli ki a legszigorúbb kritériumok alapján odaítélt Platinum Prestige díjat, ezért különösen örömteli, hogy a Jász-Plasztik Autócentrum – ezúttal az újonnan átadott, Red Cube stílusban felépített jászberényi központ – immáron ötödször részesült ebben az elismerésben! A 2500 Kia márkakereskedést mint független telephelyeket értékelték a 2016. év végi, valamint a 2017. évi eredményeik alapján, a teljes tevékenységi területeket (infrastruktúra, értékesítés, tervteljesítés, piaci részesedés, pénzügyi eredmény, vevőszolgálat) felölelve. Összesen 19 ország 35 kereskedése érdemelte ki az idei díjat, köztük a jászsági Kia-bemutatóterem és -szerviz. Az exkluzív díjátadó eseményre 2017. december 1-jén Frankfurtban, a Kia Motors Europe Design Centerében került sor.

Kovács Róbert, a Jász-Plasztik Autócentrum ügyvezetője (középen) a Platinum Prestige díjjal, mellette jobbra Dorgai Károly, a Kia Motors Hungary (KMH) hálózatfejlesztési menedzsere és Michael Cole, a Kia Motors Europe (KME) ügyvezető igazgatója

50 ezer Kia Magyarországon

JUBILEUMI ÁTADÁS

Tortával, virággal, ajándékokkal lepték meg az 50 000. magyarországi Kiát átvevő Pataki házaspárt

Nagy Norbert, a Kia Motors Hungary (KMH) ügyvezető igazgatója is gratulált a boldog tulajdonosoknak



Mérföldkőhöz érkezett a hazai Kia forgalmazás: boldog tulajdonosa nemrég átvette az 50 000. Magyarországon értékesített Kiát! A jászberényi Pataki család számára nem volt ismeretlen a koreai márka, hiszen korábbi autójukat, egy Kia cee'd-et cseréltek le – bevallott hűséggel a márka és a kereskedés iránt – a mostani vadonatúj Vengára. Választásuk az 1,4 literes, 100 LE-s benzinnel motorra esett, a felszereltségben pedig gyári navigációs rendszer is található. A jubileumi autót értékesítő szerencsés márkakereskedés a szintén jászberényi Jász-Plasztik Autócentrum volt, ahol a családfele és felesége ünnepélyes keretek között, tortával, ajándékokkal együtt vette át a metálfényezésű Vengát. Szívvel gratulálunk Patakiéknek az autóhoz, és balesetmentes közlekedést kívánunk!

Legyél Kia-szakértő!

GYEREKSZÁJ

A Kiánál bölcsen tudják, ha a legkisebbek is sikerült megkedvelni a márkát, az hosszú távon sokat jelenthet. Egyrészt kialakulhatnak érzelmi, felnőttként akár vásárlással végződő kapcsolatok a gyerekek és kedvenc autójuk között, de ennél is sokkal fontosabb lehet a korszerű technológiák megismertetése, a környezettudatos közlekedésre való korai nevelés. Több Kia közösségi oldalon is található olyan játékos kvízkérdések, amelyek egyszerű logikai és ügyességi feladványokkal vezetnek be a lurkókat a Kia izgalmas világába. A gyerekek játékosan tanulnak, nem is gondolva arra, hogy egy-egy kirakós, memória- vagy hibakereső játék fejleszti a képességeiket, és könnyen eligazodnak az utcán is felismerhető különféle Kia-típusok között.



Pici reklám is befér Mexikóban, hiszen az új Rio szedánról van szó, de pontosan hány lépcsőshátú is van az ötajtós Riók között? És mindezt időre, gyorsan kell megadni!



Párosító játék a Kia palesztin Facebook oldalán: minden autó piros, de melyik az eleje és a hátulja?



Melyik autót a fehéren kiszínezett hely? A piros szedán becsaphatja a nem kellően szemfüles jordániai gyerekeket



Kia Stinger a COTY döntőjében Nekünk az Év autója!

200 LE-s dízel és kétféle, 255 vagy 370 LE-s turbós benzinnel motor választható a Stingerhez. Széria a nyolcfokozatú automata váltó, a GT-hez pedig az összerékhajtás



Az európai járműipari média az elmúlt év legjobb autói közé sorolta a Kia vadonatúj fastback sportszedánját, a prémiumkategóriás Stingert. Ennek bizonyítéka, hogy a Car of the Year (COTY) autós szakújságírókból álló nemzetközi zsűrijének utolsó körös listáján szerepel a koreai gran turismo is, amely óriási elismerést jelent a Kia tervezőinek. Az Év autója döntő mezőnyébe bekerülni már önmagában presztízsértékű, hiszen ezek, az elmúlt 12 hónapban az európai piacra bevezetett új modellek között van a végső győztes! A Kia a

Stingerrel egyébként másodszor szerepel a COTY választásán, korábban a cee'd első generációját találták érdemesnek a szakújságírók. Artur Martins, a Kia Motors Europe (KME) marketing és termékfelelős alelnöke örömeinek adott hangot: – A Stinger nem mérhető egyik korábbi Kiához sem, ez minden ízében, így formailag és vezetési élmény tekintetében is hamisítatlan európai autó. Őszinte örömeinkre szolgál, hogy mérnökeink erőfeszítéseit Európa talán legbefolyásosabb autóiipari médiacsapata ismerte el.

Kia Motors és UEFA együttműködés IRÁNY A PÁLYA!



A Kia Motors elkötelezett támogatója a világ legnépszerűbb sportágainak, sporteseményeinek – ezek közé tartozik a labdarúgás is. A koreai vállalat és az Európai Labdarúgó-szövetség (UEFA) nemrég három évre szóló szponzori megállapodást kötött, amely az idén ősszel induló Europa League 2018/19-es szezonjával kezdődik és a 2021-es döntőig tart. A megállapodás értelmében a Kia Motors az Europa League évenkénti döntőjére 90 autóból álló járműflottát

biztosít az UEFA számára, amelyeket a szervezőbizottság tagjai, a küldöttek, a játékosok, valamint az UEFA meghívottjai és VIP-vendégei használhatnak. A Kia kiemelten fontosnak tartja, hogy az eseménysorozat lebonyolításának segítése mellett a nézőközönséget is megszólítsa: a Trophy Tour keretében a rajongók megtekinthetik az UEFA Europa League trófeáját, megismerkedhetnek a sportág legendás alakjaival, és akár részesei lehetnek a Kia által létrehozott Official Match Ball Carrier programnak.



Jobb, mint valaha...

2018-ra kívül-belül megújult az akár hét üléses és immáron sportos GT Line kivitelben is elérhető nagy Kia szabadidő-terepes, a Sorento.



A megújult Sorentóval 2017 őszén, a Frankfurti Autószalonon találkozhatott először a nagyközönség, de – ahogy a Kia ígérte – már elkezdődött az európai forgalmazás. A tervezők számos módosítást hajtottak végre a karosszérián, ezek közé tartoznak az átrajzolt első és hátsó lökhárítók, az este kiváló látási viszonyokat teremtő LED-es fényszórók, a szintén diódás hátsó lámpák, továbbá a márkavédjegyek számító „tigrisorr” hűtőmaszk sötét, fémhatású bevonata. Mindezek együttes eredménye a kifinomultabb, ugyanakkor markánsabb megjelenés. Mostantól két exkluzív fényezés, a Gravity kék és a Rich Espresso barna is elérhető, valamint többféle könnyűfém felni választható 17, 18 és 19 colos méretekben. A Kia nagy teljesítményű GT modelljei inspirálta Sorento GT Line tovább szélesíti a választékot, új stílusirányt mutatva a hozzáadott elemekkel. A külsőségeknél ezek közé tartoznak az oldalanként négy-négy LED-egységből álló ködfényszórók, a vörösre festett féknyergék, a vastagabb küszöbök, a krómozott kipufogóvégek, valamint a diszkréten elhelyezett GT Line feliratok – ezek azonnal megkülönböztetik a sportos modellt a hagyományos változattól.

Jellegzetes „jégkockás” ködfényszóróiról könnyen felismerhető a sportos kiállítású Sorento GT Line

A Sorento utastere sem maradt érintetlen, szembetűnő az újonnan tervezett, jó fogású kormánykerék, továbbá modernre cserélték a vezető előtti műszeregységet és a légkondicionáló LCD-kijelzőjét. A műszerpulton megjelent a legújabb Audio Visual Navigation (AVN) rendszer, 8,0 colos érintőképernyővel, Kia Connected Services online kapcsolattal és műholdas navigációval, a TomTom® fejlesztéseként. Az Apple CarPlay™ és az Android Auto™ segítségével egyszerűen integrálhatók az okostelefonok (Apple készülék esetén iPhone 5 vagy ennél újabb, Android esetén 5.0 Lollipop vagy ennél magasabb operációs rendszerrel). A középkonzon vezeték nélküli indukciós telefontöltő található, itt az utasok menet közben tudják egyszerűen és folyamatosan tölteni készülékeiket. Élmenyforrás az új Harman/Kardon® hifi is: 640 watt zenei teljesítmény, tíz hangszóró, térhatású surround hangzás. A Clari-Fi™ zenei technológia újraalkotja a digitális MP3 tömörítési folyamatban elveszett, hiányos jeleket, és ezzel csúcsmínőségű digitális zenehallgatást tesz lehetővé. A QuantumLogic™ Surround Sound technológia az eredeti felvételtől eltávolítja a szükséges jeleket, majd ezeket újszerűen felépítve,

több dimenziós hangszínpadot hoz létre. A végeredmény kristálytisza, részletekben gazdag, kifinomult hangzású lejátszás a vezető kedvenc dallamaiból. Fontos részlet, hogy mostantól még nagyobb arányban vannak jelen a fedélzeten puha tapintású anyagok és finom kidolgozású, bőrrel bevont felületek. A tulajdonosok az utastér kárpitozásánál igény szerint választhatnak klasszikus egyszínű fekete, valamint kettős fekete/bézs hangulatot, szövettel vagy bőrhuzattal. Pluszpénzért elegáns barna vagy világosszürke bőrkárpitozás is elérhető. Tovább növelve az utazási komfortot, a vezetőülés négy irányban, a jobb első ülés pedig két irányban állítható deréktámasszal van felszerelve. A GT Line fekete bőrüléseit szürke cérnás tűzések díszítik, váltófülek kerültek a kormányra, a műszereket pedig szatén felületű krómgyűrűk keretezik.

Akár 19 colos alufelnik is elérhetők, a GT Line féknyergéit pirosra festik



Magyarországon a legkorszerűbb közös csöves, 2,2 literes, 200 LE-s CRDi dízelmotorral kerül forgalomba a Sorento, lamellás kuplungos automata összkerék-hajtással. Újdonság a régi hatfokozatú automata váltó helyébe lépő, immáron nyolcfokozatú szerkezet: a házon belül tervezett fődarab 143 szabadalmaztatott technológiát vonultat fel (például a korábbinál kevesebb vezérlőszелеp található benne), és rendkívül simán kapcsol. A fokozatok számának növelése, a motor erejének előnyösebb kihasználhatósága tetten érhető a jobb gyorsulásban és a kedvezőbb, a korábbi 172 helyett 159 g/km-es CO₂ emisszióban. A váltó négy különböző menetprogram szerint tud működni – Eco, Comfort, Sport és Smart –, a kívánt üzemmódot egyszerűen, a Sorento elektronikus Drive Mode Select kapcsolójával lehet aktiválni. Mindegyik arra szolgál, hogy a vezető

Kiváló minőségűek az anyagok, az új sebességváltó fokozatai a kormányra tett fűlekkel is pöcögthetők

LED-esek a hátsó lámpák, a csomagterajtót villanymotor emeli a magasba, ennek vezérlése intelligens



maximálisan kihasználhassa a hajtásláncban rejlő képességeket, legyen szó gazdaságosságról, netán dinamikus (gyorsító) képességről. A Drive Mode Select mindezek felül hatással van a kormányzásra is, változtatva a ráségités erejének mértékét, így biztosítva komfortos vagy direkter érzetű irányítást. Az intelligens, öntanuló képességgel felruházott Smart módot úgy tervezték, hogy automatikusan válasszon az Eco, a Comfort és a Sport beállítások közül, felismerve a vezető preferenciáit. A Smart üzemmód ezzel lehetővé teszi, hogy az új Sorento alkalmazkodni tudjon a vezető stílusához, illetve az útviszonyokhoz. Ami a biztonságot illeti, a Sorento a Kia legkorszerűbb, friss fejlesztésű DRIVE WISE Advanced Driver Assistance System (ADAS) rendszerrel van ellátva. Ennek része az új Driver Attention Warning (DAW), amely fáradtságérzékelőként ismert, és segít megakadályozni, hogy a vezető kimerülten, álmosan közlekedjen. Hasonlóan fontos eszköz még a sávtartó Lane Keeping Assist System (LKAS), a fényszóróasszisztens High Beam Assist (HBA), valamint a teljes LED-fényszóró aktív Dynamic Bending Light (DBL) kanyarvilágítással. Ezeknek a technológiai megoldásoknak köszönhetően az új Sorento kategóriájának egyik legbiztonságosabb járművének tekinthető.



receptjét, az íratlan szabályokat, soha nem nyernek bebocsátást ebbe a zárt és misztikus világba, és soha nem mondhatják el magukról, hogy gran turismo-t alkotottak. Mert ezek az autók alkotások, ha úgy tetszik, műalkotások. A gépkocsi használati eszköz, éjjel-nappal segíti a mindennapokat: hoz, visz, szállít A-ból B-be, télen, nyáron, esőben, napsütésben – minden Kia-modell tudja ezt. A Stinger valami más. Vágyakozunk, hogy beleülhessünk, pedig nem kell hozni, vinni, szállítani senkit és semmit. Vezetni akarjuk, amikor csak lehet. Akár vasárnap hajnalban ébredve, kicsit kócosan, borostásan, a kedvenc farmert és pólót sietve magunkra kapva. Csak úgy. Titokban. Mindegy, hogy hová. Aztán, ha valahol megállunk, elkezdjük nézegetni előlről, hátulról, oldalról, de nem tudunk betelni a látvánnyal, és nem tudjuk, mi történik. Az arányok, a titkos összetevők mágnesként vonzzák a tekintetet. Nem csak a saját

Egyetlen, könnyed vonallal megrajzolt ív a tetőkúpola, a sárvédők erőt sugárzóan domborodnak. A visszapillantókat stílusosan az ajtókra szerelték

tunkét. Kacéran játszik a tudatalattinkkal a rövid első túlnyúlás, a hosszú tengelytáv, az erőt sugárzó far és a lapos, kecsesen lejtő tető érzéki összhangja – mert mindezek nélkül nincs igazi gran turismo. Nincs stílus és elegancia. És nem lenne Stinger sem. A többi titok marad. Örökre.

Hagyományos autohoz képest megszokást igényel, hogy a tetővonal mélyebben van, de a beszállás kényelmes. Az ajtó széfszerűen, halkán csukódik, és – burookban vagyunk. Nem csak lélekben érezhető, kézzel is tapintható a minőség, a biztonság ötcillagos – az Euro NCAP töréstesztjén kiváló minősítést kapott a jelentős mértékben mikroötvözött, nagy szilárdságú acélokól épített Stinger. Mélyen ülünk, a hosszú távon is kényelmes vezetői pozíció hibátlanul belőhető, a memória pedig megjegyzi a beállításokat. Igen, a hosszú táv...

Szép álmokat!

Néhány évvel ezelőtt koncepcióautóként született, most bárki megvásárolhatja és élvezheti a Kia eddigi legerősebb és leggyorsabb európai prémiummodelljét – már Magyarországon is!

A Stinger álomból lett valóság. A GT koncepció már 2011-ben megvillantotta mindazt, amire a tervezők gondoltak: olyan túragép lebegett a szemük előtt, amelyben ülve fontosabb az utazás, az élmény, mint maga a megérkezés. És a cél nem végállomás, mert az út majd folytatódik, mindig lesznek új kihívások, ahogy az odáig elvezető utakon új élmények is. Ez a Stinger világa, a gran turismo-k világa. Egy önálló műfaj sajátos

Minden eddiginél szélesebb és 3D hatású a tigrisorr hűtőmaszk – a Stinger már messziről könnyen beazonosítható, hogy Kia. 13 centis hasmagasságával ragadozóként lapul az úton

formajegyekkel, műszaki követelményekkel, ám ezek pontos definíciói nincsenek leírva a tankönyvekben, sem máshol, csupán örökérvényű íratlan szabályokról süttognak a hozzáértők. Ezt a műfajt nem lehet tanulni, érezni kell, csak ez kelti életre a varázslatot, a szenvedélyt. Azok a tervezők, akik nem ismerik az arányok, a részletek, a technológiák mesterien kevert (vagy James Bond után szabadon: felrázott) koktéjljának





A Stinger erre született, falni a kilométereket, hosszan, élményszerűen habzsolni, ezért az első ülések kényelmét háromfokozatú fűtés, hűtés, a vezetónél állítható hosszúságú ülőlap fokozza – megállni csak azért akarunk, hogy büszkén szálljunk ki. Bárhol. Bármikor.

Minden kezelőszerv könnyen elérhető, a vezetőt remekül leolvasható Supervision műszeregység, head-up display és a Kia legkorszerűbb, online kapcsolatos, érintőképernyős AVN infotainment rendszere informálja. Akárcsak az utasoknak, hely bőven jut az apró holmiknak is, a rekeszek fedelei luxusautós finomsággal működnek, a kesztyűtartó bélelt. A Stinger ötszemélyes, de hátul bevallottan ketten ülnek fejedelmi kényelemben, a háromzónás légkondicionáló – a külső hőmérséklettől függetlenül – itt is kellemes légkört teremt. A csomagtér a hatalmas ajtónyíláson át nagyon könnyen rakodható

Tökéletes, minden részletében. Az okoskormány alja enyhén lapított, a pedálok alumíniumból vannak, a középső szellőzők turbinamintázata látványos, a légkondicionáló hatékony és egyszerűen kezelhető

és egyszerűen variálható: a 406 l-es befogadóképesség néhány mozdulattal közel megháromszorozható.

Imponáló teljesítmény. Bőséges nyomaték. Főlényes erőtartalék. Ezek mind a gran turismo-k védjegyei, olyan autóké, amelyek tartósan nagy sebességgel történő haladással, azonnali gázreakcióval, bizsergető motorhanggal kápráztatnak el. A Stinger pontosan ilyen. A GT-t hajtó közvetlen befecskendezéses, dupla turbós, 3,3 l-es V6-os benzinmotor nemcsak a Kia legkorszerűbb, de egyben a legerősebb, európai modellbe szerelt erőforrása is. 370 LE és 510 Nm – ezek sportautóhoz illő adatok, ahogy a 0-100 km/h-ig tartó gyorsulás 4,9 s-os ideje és a 270 km/h-s csúcsebesség. Kommentár? Nem szükséges, a számok önmagukért beszélnek, csak a hang, amit a V6-os lekottáz

alapjárat és 6000 1/min fordulatszám között, na, azt nem lehet szavakba önteni. Át kell élni.

A mérnököket a tökéletesség vezérelte, így került a hajtásláncba a Kia saját fejlesztésű, a kormány mögül kézzel is pöcögthető, nyolcfokozatú automata váltója, amely gyorsan és leheletfinoman kapcsol. A kiváló menettulajdonságokat összerékhajtás biztosítja, ez a high-tech nyomatékvektoros rendszer kerekenként képes a nyomatékelosztásra, a választott ötféle menetprogram, illetve az érzékelt tapadás alapján. Az úttartás, a vezethetőség hibátlan, a felfüggesztést és az adaptív, mindig a pillanatnyi igényeknek megfelelő lengéscsillapítást a híres Nürburgring versenypályán, profi tesztpilótákkal hangolták véglegesre. Ebből a tulajdonos annyit érez, hogy a Stingerrel – 4,83 m-es hosszúsága, illetve 2,9 m-es tengelytávja ellenére – Sport üzemmódban vadászni lehet az íveket, az autó viselkedése jóindulatú, mégis hihetetlen kanyarsebességek érhetők el, lézerpontos a kormányzás, brutálisan harapnak a Brembo fékek és... ha csak „krúzolni” szeretne, kényel-

Hátul is hosszúak a fűthető ülőlapok, középről pohártartós, széles kartámasz hajtható le és rögzíthető Isofix gyerekülések – a tervezők gondoltak a legkisebekre is



Puha bőr, gumirozott ajtóbehívó, szatén krómszegéllyel díszített kapcsolók – a Stinger varázsa a részletekben rejlik



Minden irányban elektromosan állíthatók, fűthetők, hűthetők a fejtámlánál diszkrét GT-logóval díszített első ülések. A vezetónél az ülőlap hossza is változtatható

15 hangszórós a Harman/Kardon prémium audiorendszer, ebből 3-3 a hátsó ajtóba került



Tökéletesen marokba illő a váltókar – nem kellene fogni, mert a szerkezet automata, mégis nagyon jóleső érzés. A vezetőülés két pozíciót memorizálhat, a kormányon piros GT embléma jelzi: Európában ez a legerősebb és leggyorsabb Kia



Elektromos a rögzítő-fék, elgurulás ellen Auto Hold féknyomástartó véd, a potméterrel ötféle menetprogram választható. Az ülésfűtés és -hűtés kapcsolói rendkívül finoman működnek, az üzemmódot sárga vagy kék LED-ek jelzik

A felszereltség hiánytalan. A maximális biztonság, a kiváló összeszerelési minőség a Kiánál magától értetődő, a prémium kategória pedig megköveteli az izléses, hibátlan anyagokat. A bőrkárpitos GT-hez alapáron jár fűthető-hűthető első sportülés, ahogy fűthető kormánykerék is. A zene 15 hangszórós, prémium Harman/Kardon audio-rendszeren szól, de nem kell külön fizetni sem a head-up displayért, sem az AVN infotainment rendszerért (8,0 colos érintőképernyő, navigáció, 360 fokos kamera-rendszer). A kiváló fényerejű LED-fényszórók adaptív vezérlésűek, az alufelnik 19 colosak, az ajtók kulcs nélkül nyithatók-zárhatóak, a csomagteret villanymotor mozgatja. A garancia? Természetesen 7 év vagy 150 000 km, mert a Stinger is igazi Kia. És gran turismo.



Műszaki adatok

Méreték: 4830 x 1870 x 1400 mm
Tengelytáv: 2905 mm
Csomagtartó: 406 - 1114 l

Hengerűrtartalom: 3342 cm³
Teljesítmény: 370 LE
Nyomaték: 510 Nm

0 – 100 km/h: 4,9 s
Végsebesség: 270 km/h
Vegyes fogyasztás: 10,6 l/100 km
CO₂: 240 g/km



Pompás darab a 3,3 l-es, V6-os T-GDI biturbo motor, a hangja bizsergető, az ereje lehangoló – igazi gran turismo szív



Villanymotor mozgatja a magasra nyíló hátsó ajtót, a síkokkal határolt csomagteret könnyű pakolni



19 colosak a GT alufelnije, az első kerekek mögötti nyílás a fékek hűtését hivatott fokozni

Vérpezsdítő részletek: a Brembo fékek versenyautósan hatékonyak, a V6-os motor oldalanként dupla kipufogón zengi énekét, a LED-es hátsó lámpák egyedi rajzolattal világítanak

Nevében már valós!



Hamarosan bemutatkozik a Ceed következő generációja, ám a modell kóstolóját a Kia már a 2017-es Frankfurti Autószalonon feltálalta. A visszajelzések alapján mindenkinek nagyon ízlett...

A bemutató helyszínétől, a frankfurti vásárvárostól alig 500 méterre található a Kia Motors Europe (KME) formatervezési központja, ahol a látványos tanulmány – a magyar Kovács Miklós közreműködésével – megszületett. A cee'd bemutatása, azaz 2006 óta fut ezen a néven, de nem titok, hogy az új generáció ezzel kapcsolatban is változást hoz. A közismert típusnév megmarad, az írásmód viszont egyszerűbben Ceed lesz, a pro_ceed pedig Proceed. Itt rögtön álljunk meg egy pillanatra, mert a vadonatúj Ceed karosszériaváltozatai között már nem lesz háromajtós! A Kia folyamatosan

szondázza a piaci eredményeket, a nagyközönség visszajelzéseit, és az elemzések alapján úgy vélte, a sportos kompaktkarosszériák vásárlói jelenleg inkább vágyanak stílusos, kombiszerű „hot hatch” életmódautóra, mint a korábbi háromajtós ferdehátúra. A Proceed tehát nem „véletlenül” alakult át, és a névváltozáshoz hasonlóan az sem titok, hogy a Concept a szériamodell számos részletét magán hordozza. Gregory Guillaume, a KME vezető formatervezője így kommentálta a munkálátokat: „A projekt-előkészítés során arra jutottunk, hogy Európában – hiszen a cee'd kimondottan a kontinens

vásárlóinak igényeit hivatott kielégíteni – egyre többen keresnek a kevésbé praktikus háromajtós forma helyett egyéb alternatívát. Munkatársaimmal sokat gondolkodtunk azon, milyen különleges, nagy teljesítményű csúcsmodellt állíthatnánk az új Ceed-család élére... Úgy vélem, megtaláltuk a helyes választ a kérdésre, a Proceed Concept merész jövőkép, amely a pro_ceed élettel teli személyiségét teremti újjá a dinamikus GT autók kedvelői és vezetői minden generációja számára.”
A tanulmány a Kíánál korábban soha nem alkalmazott



formát vezet be: a nyújtott vonalvezetésű, ferdehátú karosszéria továbbviszi a pro_ceed teremtette sportosságot, ugyanakkor a látványhoz – amit joggal nevezhetünk vizuális élménynek – a mindennapi életben fontos praktikum társul. A kecses, karcsú és a kompaktkarosszériák között feltűnően alacsony karosszéria könnyed vonallal meghúzott tetővonal, mesterien kitalált arányossága félreérthetetlenül utal a Proceed dinamizmusára. A részletek ugyancsak figyelemreméltók, az autó sziluettjét tucatnyi karakteres stílusjegy tarkítja. A tetővonal lendületes ívét követve egészen a hátfalig nyúlik az ablakkeret, míg a látványos cápauszony elem, a „Sharkblade” és a teljesítményre utaló GT logó a B-oszlopok nélküli kialakítást hangsúlyozza. A megkomponált lemez munka kiemeli, egyúttal erőteljesebbé is teszi a derékvonal karcsúságát, így izmosabbnak, a GT modellekre jellemző stílussal farnehezebbnek láttatva az autót.





bolyhos bundára hasonlít, rendkívül puha ülőfelület, és nem utolsósorban extravagáns megjelenést biztosítva. A tervezők a kabinban is játékra hívták a

színeket, a műszerfal megvilágítása a választott menetprogramtól függ: takarékos Eco-ban zöld, sportos GT-ben piros, autonóm üzemmódban pedig sejtelmes fehér fénybe borulnak a kijelzők. És van még valami, amit tartogat a Proceed Concept, és amivel szintén az érzékekre próbál hatni. Közismert, hogy az illatok nagyban képesek befolyásolni a hangulatunkat, a közérzetünket, ezért az utastér külön illatosító berendezéssel lett felszerelve. Gregory Guillaume vezető tervező így nyilatkozott erről: Képzelt utazásra csábítjuk az utasokat, a háromféle választható illattal egyformán az autókhoz szenvedéllyel kapcsolódó, de egymástól nagyon különböző világokba invitálva őket. A patinás, öreg bőrkárpit illata nyugalmat, meghitt környezetet teremt, az olajos garázsillat a klasszikus autókra jellemző, míg a magas oktánszámú benzín „bódulatával” a motorsportok világát próbáltuk megidézni.

A hatküllős, 20 colos alumínium keréktárcsákat kimonodottan a Proceed tanulmányhoz álmódták meg. Mindenképpen szót kell ejteni a fényjátékról is, kezdve az

újdonságnak számító Luminline megoldással: az oldalsó ablakfelület peremén végigfutó fénysáv felvillanással köszönti az autóhoz közeledő vezetőt, kiemelve az oldalnézet már említett dinamikus sziluettjét. A láva-piros fényezés sem hétköznapi, a különleges színhatást keltő, a karosszériára egy héten át aprólékos kézi munkával felvitt, egymást 19 (!) rétegben fedő fekete, krómhatású ezüst, valamint piros lakkozás összehatása semmihez sem hasonlítható, a fényhatásokra rendkívül érzékenyen és intenzíven reagáló, ragyogó felületet eredményezett.

A külsőhöz hasonlatosan a Proceed Concept utastere sem hétköznapi. A karosszéria szemkápráztató piros fényezése a minimalista szemlélettel tervezett, vízszintes tagolású műszerpulton is visszaköszön; a kárpitozás pedig tanulmány szinten sem fordult eddig elő a Kiánál, annyira merész az ötlet. A haute couture az exkluzív, drága, egyedí gyártású divatcikknek jellemzője, és a tervezőket ez inspirálta: az üléseket összesen több mint 100 méternyi fekete elasztán borítja – ez olyan mesterséges anyag, ami szakadás nélkül az éppen adott hosszúságának, szélességének akár hétszeresére is nyújtható. A kézzel varrt „göndör” huzat leginkább





Kevés művészeti ág teremt olyan nyilvánvaló, mégis tünékeny kapcsolatot Korea múltja és jelene, az egyén és a közösség között, mint a jogakbo. A koreai foltvarrás egyik legelismertebb kortárs alkotója, Choi Dukjoo budapesti kiállításának megnyitóján mesélt a Kia Magazinnak személyes hitvallásáról.



választják ki és színezik meg az anyagokat, így téve tudatosá az ösztönöst, megkomponálttá a spontánt. Choi Dukjoo előszeretettel dolgozik olyan koreai textiliákkal, mint a hansan-i rami (kínai fű), andong-i kendervászon, sangju-i selyem, mivel ezek az anyagok magukban foglalják Korea esszenciáját. Valódi mesterdarabok kerülnek ki olyan művészek kezei közül, akik jól ismerik az egyes textiltípusok erősségeit és gyengeségeit, megérik az egyes anyagdarabok „temperamentumát”, és ennek tudatában látnak munkához. Vegyi festékek helyett kizárólag természetes színezőket alkalmaz, mint az indigó (kék), a safrány (barack), a gardénia (sárga), a datolyaszilva (barna), a fekete üröm (zöld), az újhagyma (narancs) vagy a tinta (fekete). A különféle növényi részekből kivont festékekkel a művész kedve szerint játszhat a színekkel. Choi kísérletezései során megtapasztalta, hogy a kívánt árnyalat és színerősség elérésében különös odafigyeléssel kell megválasztani a festés időpontját és az áztatás idejének hosszát is.

A tudatos természetesség művészete



nélkül váltak enyészetté, alkotóik nevét sem jegyezték fel a krónikák. A műfaj felemelkedésével párhuzamosan azonban egyre több képzőművész fordult a jogakbóhoz, közöttük is Choi Dukjoo, akinek a koreai népi kultúra és a modern alkotóművészet páratlan ötvözetébe betekintést engedő kiállítása 2018. január végéig volt megtekinthető a budapesti Koreai Kulturális Központban. A megnyitón a művész segítette eligazodni a jogakbo világában. „A jogakbo Korea ősi technikája, amelyet elsősorban nők alkalmaztak. Geometriai alakzatok és változatos színek harmóniáját teremtve egyszerre sugall kecses esztétikát és mérnöki precizitást. Fontos tudni, hogy a felhasznált textiliák mind természetes festési technikával kapják meg színüket, különféle növényi részekből, levelekből, magokból, virágzatokból, gyökerekből nyert festőanyagokkal színezik őket. Ennek köszönhetően egyrészt hosszú idő elmúltával is megőrzik eredeti, természetes árnyalataikat, másfelől pedig, bár emberi kéz által születnek meg ezek a termékek, mégis rendkívül természetesen közel hangulatot árasztanak” – árulta el a művész, aki 1999-ben, negyvenes éveinek derekán kezdett komolyan foglalkozni a jogakbóval. Előbb a hírművészről ismert kézműves mester, Kim Hyunhee vezette Koreai Hagyományos Kézműves Akadémia tanulója lett, majd 2000-ben a Koreai Nemzeti Múzeum tanfolyamán kezdett ismerkedni a természetes textílfestési eljárásokkal. Utóbbi már a jogakbo művészetté nemesedését jelzi: miközben régen maradvány anyagokból készültek a takarók, ma egy gondosan megalkotott kompozíció igényei szerint, célzottan



A jogakbo vagy chogak bo évszázados koreai hagyományok találkozásából született meg. Az egyik az az időszámításunk előtti időkig visszavezethető népi hiedelem volt, hogy a dolgok befedésével, becsomagolásával megőrizhető, benn tartható a jó szerencse. Így született meg a négyyszögletű csomagolókendő, a bojagi műfaja. A másik a hanbok, a tradicionális koreai viselet, amelynek készítése során az ivelt formák és mintázatok miatt óhatatlanul nagy mennyiségű textilhulladék keletkezett.

Míg a gazdagok megengedhették maguknak, hogy a bojagi kendőket egyetlen, nagyméretű (akár több méteres élhosszúságú) szövetből készítsék el, a szegényebbek takarékoskodni kényszerültek, és a kendők varrásánál felhasználták a

ruhagyártás során visszamaradt anyagdarabokat. „A jogakbo voltaképpen készítője életének lenyomata, egyfajta családi portré jóval azelőttől, hogy a fotográfiát feltalálták volna. Hiszen a varrásánál felhasznált különböző szövetdarabok mindegyike egy-egy családtag öltözetének maradványa: a menyasszonyi ruhából, a férj egyenruhájából, a gyerekek viseletéből visszamaradt textilhulladékból született meg a jogakbo” – magyarázta el Huh Dong-hwa, a koreai hízművészeti múzeum igazgatója, akinek személyes gyűjteménye több ezer takaróból áll. A jogakbo évszázadokon át volt a szegények életének mindennapi része, művészeti értékét, a koreai kultúrában betöltött jelentőségét egészen későn fedezték fel, éppen ezért korai példányai említés



A tudatos természetesség kettőssége érvényesül az alkotások befogadásában és értelmezésében is. „Miközben egy több évszázados múltra visszatekintő, hagyományos technikáról van szó, és a mai napig a tradicionális módszereket alkalmazva dolgozunk, a kompozíciók absztrakt, geometrikus jellege miatt mégis nagyon könnyen befogadható, modern és friss hangvételű műfajról beszélhetünk. Egyfelől bárki képes elsajátítani a jogakbo alapjait, aki akár csak néhány öltéssel tud varrni, tehát mondhatjuk, hogy kedvelt hobbitevékenység. Ugyanakkor egyre erősödik az a tendencia, hogy a jogakbo a magas művészetek szintjén is megállja a helyét, hiszen egyre többen vannak, akik hihetetlen precizitással és hozzáértéssel művelik azt.”



Az egykor takarékoságból született technikát a geometriai alakzatok és a színek harmóniája a művészeti ágak közé emelte, ám a modern mesterek a mai napig újra és újra merítenek az előző generációk örökségéből. Így élnek tovább évszázados hagyományok az első pillantásra rendkívül modern és absztrakt műalkotásnak tűnő takarókban. Choi Dukjoo 2001-ben vett részt első csoportos kiállításán; 2008-ban önállóan mutatták be munkáit a szöuli Lock múzeumban. Azóta a világ több pontjára, így idén először Magyarországra is elhozta kiállítását, mert úgy véli, a jogakbo technikával dolgozó művészek egyik kiemelt feladata, és egyben kihívása is, hogy a hagyományos és modern elemek különös szimbiózisát megjelenítsék munkáikban, s ezen keresztül betekintést engedjenek a XXI. századi Korea életébe.



Choi Dukjoo

„Izgatottan vártam a budapesti kiállítást. Úgy hallottam, hogy a magyarok körében különösen nagy az érdeklődés a koreai kultúra iránt; ez megtisztelő. Bizom benne, hogy a mostanihoz hasonlóan számos más európai városba eljuthatunk majd (a francia és osztrák közönség több alkalommal is megcsodálhatta már alkotásait – a szerk.), és ilyen módon bemutathatjuk a jogakbo által képviselt szépséget, nyugalmat és művészi eleganciát. Az sem mellékes, hogy megismertessük a közönséggel, milyen leleményesek is voltak női felmenőink, milyen művészi kifinomultság jellemezte már őseink leghétköznapibb használati eszközeit is, esetünkben a textiltermékek



példáján át” – árulja el az utazó kiállítás küldetését Choi Dukjoo, aki párhuzamot lát a jogakbo népszerűsége és a női művészek koreai térnyerése között. „Szinte meglepő, milyen nagymértékben növekszik évről évre a női művészek száma és aránya Koreában. Ma semmi sem akadályoz bennünket abban, hogy részt vegyünk a művészeti életben, jogilag és anyagilag egyaránt elismerést és támogatást élvezünk, akár állami szinten is.”

Choi Dukjoo úgy véli, a jogakbo nem csak a múlt és a jelen között épít kapcsolatot, de az alkotó és az alkotás egymásra utaltságát is sajátos módon formálja. „Szerény, mégsem alantas; elegáns, mégsem túlonat. Ez az a Koreára jellemző esztétikai minőség – nevezhetjük koreai szépségnek –, amit munkáimban is meg kívánok ragadni. A jogakbo szépségét az egymásra épülő geometriai alakzatok, vonalak és színek ritmusa adja meg. A textiliák festésének folyamata egyfajta várakozás. A mester türelmét, elcsendesedését igényli, akárcsak az egyes darabok egymáshoz illesztése és a varrás lassú folyamata. Ahogyan varrok, gyakorlom a várakozást, és a lelkem megnyugszik. A munkámnak köszönhetően így folyamatosan formálódok.”

Hogy ez mennyire így van, azt megerősítik Yoo Hongjun művészeti kritikus, a Koreai Nemzeti Kulturális Örökség Minisztériumának volt miniszterének a kiállítás ajánlójaul választott szavai is: „Véleményem szerint Choi Dukjoo munkáit egyrészt lehetetlen, másrészt értelmetlen a szokásos hozzáállással munkáról munkára elemezni. Ahelyett, hogy egy-egy mestermunka előtt megállva bonyolult fejtegetésekbe kezdenénk, azt javaslom, vegyük észre, milyen zseniális érzékenység és kifinomultság köszön vissza az anyagválasztásokban és a kompozíciók szerkezetében. Időzzünk el ezek előtt a más művészeti ágakban divatos trendektől oly eltérő színeket és formákat használó munkák előtt. Meseszép. Elbűvölő. Kevés árnyalatot használó, mégis gazdag színvilágot teremtő. Színes, de nem szemrontóan sokszínű – ezt szeretem bennük leginkább. A kompozíciók letisztult egyszerűségét. Remélem, hogy Önöket is megragadja Choi Dukjoo kiállítása, és egy kellemes élménnyel gazdagodnak a tárlat megtekintése során. Ez éppen elég, nem is kívánhatok többet.”

Golf: nem csak játék!



Az Európa-szerte jegyzett Pannonia Golf & Country Club több mint két évtizedes működés után a közelmúltban mindenre kiterjedően megújult.

Oly sok egyéb mellett Korea a golf egyik globális fellegvárának is számít: az Egyesült Államok és Japán után itt költönek a legtöbbet a sportágra. Kiemelkedően magas a sikeres női játékosok száma, de a golf már-már tömegsportnak számít, amit a lakosság mintegy tíz százaléka űz. Van, aki munka előtt vagy után tölt néhány félórát a nagyvárosokban felállított, több száz állásos driving range létesítmények egyikében, mások klubtagként mélyülnek el ebben a sportban. Magyarországon még mindig hajlamosak vagyunk értetlenkedve felvonni a szemöldökünket, ha szóba kerül a golf, pedig hazánkban is évszázados múlttal, és ami fontosabb, ígéretes jövővel bír a sportág. Ebben kulcsfontosságú szerepet játszik a golf egyik hazai fellegvárának számító, 1996-ban alapított Pannonia Golf & Country Club, amely – immár megújult formában – a magyar golfélet meghatározó tényezője. A jelenről, a jövőről, a tervekről dr. Szórád József, a klubot működtető részvénytársaság igazgatóságának elnöke mesélt lapunknak. *Kia Magazin* – Mi indokolta az átalakítást?

Dr. Szórád József – A 2013-ban történt tulajdonosváltás után a Pannonia team – a greenkeeper csapattal együtt – lendületesen, szorgalmasan, a részletekre odafigyelve szervezte újjá a klub mindennapi működését. Az átalakításhoz, megújuláshoz építészeti rekonstrukció is kapcsolódott. A Pollack Mihály tervei alapján megvalósult neoklasszicista központi épület-klubház rekonstrukciója során nagy hangsúlyt helyeztünk a hagyományőrzésre, összekapcsolva ezt egy igazi klub funkcionalitásaival. Így alakítottuk ki a klubszekciót, korszerű öltözőkkel és közel 20 fő befogadásra alkalmas VIP-teremmel. Különösen büszkék vagyunk a főbejárat neoklasszicizmusra jellemző, négy oszlopfővel díszített előcsarnokára, amelyről újjonnan nyílt, gourmet színvonalat képviselő éttermünk, a Porticus is kapta a nevét.

– Mi teszi különlegessé a Pannoniát a hazai golféletben?

– Egyrészt a klub által működtetett 18 szakaszos pálya, amely nemcsak itthon, de a nemzetközi golféletben is elismert, kiemelkedő színvonalat képvisel. Másrészt a klubélet páratlan itt; az európai összehasonlításban

is vezető, közel ötszáz fős tagság remek eredményekkel büszkélkedhet. A Magyar Golfszövetség 2017-es díjátadóján a meghirdetett kilenc kategóriából hétben a klub versenyzői bizonyultak a legjobbnak, míg maga a klub immár harmadszor nyerte el az Év Golfklubja címet. Hagyományosan magas színvonalat képvisel a versenyszervezés és a vendéglátás, ami a kiváló adottságokkal együtt mind a hazai, mind a külföldi vendégek, nemzetközi játékosok körében népszerűvé teszi Máriavölgyet.

– A golf hagyományosan elit sport. Tapasztalható-e itthon vagy a világban valamiféle demokratizálódás?

– Ez az egész világon érdekes folyamat, hiszen az átalakuló életmódokkal, szokásokkal együtt a sportágak résztvevői is változnak. A Pannonia Junior Akadémia játékosainak hazai és nemzetközi eredményeit elnézve optimistán tekintünk a jövőbe; az Akadémia egyre sikeresebben működik, ami ragyogó lehetőséget teremt a további fejlődésre. A golf különleges sportág, egyszerre testi és szellemi kihívás, ami megköveteli, de fejleszt is a koncentrációt, a higgadságot és a kitartást. Nagyon fontos, hogy játék közben nemcsak sporttársként, de emberként is megismerhetjük a másikat, ráláthatunk jó és rossz tulajdonságaira. Talán ezért olyan népszerű üzleti körökben, hiszen a kikapcsolódás mellett kiváló kapcsolatiépítési lehetőséget is jelent.

– Mióta áll fenn, és honnan ered a kapcsolat a klub és a Kia Motors között?

– A Kia nemzetközi szinten lelkes és elismert támogatója a golfnak, több élvonalbeli játékos pályafutását segíti. Már csak ezért sem volt nehéz közös gondolatokat, ötleteket találnunk a sikeres együttműködéshez, de azzal sem árulok el titkot, hogy a Kia Motors Magyarország elnöke maga is lelkes golfozó. Mindig örülünk a koreai játékosoknak, mert játékukban tükröződik a kultúrájukra, üzleti gondolkodásukra jellemző kitartás, a szorgalom és a fegyelem, ugyanakkor a baráti hozzáállás is. A Kiára visszatérve, immár negyedik éve tart a kapcsolatunk, a klub munkáját többek között egy Sorento szabadidőjárművel segítik, és idén a Kia lesz a szeptemberi Pannonia Master főtámogatója.

Alul körkörös műanyag burkolat védi az autót, sőt az ajtók alsó részére külön is jutott plasztik. A Stonic a legfrissebb formájú tigrisorr hűtőmaszkot hordja

Csak az első kerekek hajtottak, de a nagy hasmagasság miatt könnyebb terepen sem jön zavarba a Stonic. A hátsó LED-es lámpák 3D hatásúak, a felük 15 colos aluk



Egy Stonic naplója...

Európában a kisautó alapú B-SUV az egyik legdinamikusabban fejlődő piaci szegmens, a Kia Stonic pedig az év ígéretes szabadidő-terepes újdonsága.



Belépő motorral a város a Stonic otthona, de hosszabb utakon is kényelmes, jól vezethető, biztonságát az Euro NCAP a maximális öt csillagra értékelte



Sportos az alul lapított kormány, minden funkciót könnyű kezelni. A középkonzol színes betétei vidám, fiatalos hangulatot teremtenek



Kisautóhoz mérten bőséges a hely, a padlómerítő púpja jóékonnyan alacsony. Két Isofix gyerekülés is rögzíthető

Minden részletre ügyeltek: kettős színvilág, a minták, a varrások is színesek. Az ülések kényelmesek

Hétfő, 06:30. Ébredzek a család, a feleségem reggelit készít, a gyerekek nyüzsögnek, én kissé még bágyadtan a napirendemet csekkolom a telefonomon – hosszú a lista. A rántottám finom, lágy és sós, ahogy szeretem, de akkor is utálok a hétfőket, két szabadnap után nehezen szállok be ismét a mókuserékbe. Indulunk. A Stonicot nem kell a központi zárral villogtatni a parkolóban, a gyerekek is azonnal kiszúrják, pedig nem tudták, tegnap este a színházból jövet hol parkoltam le. A feleségem újra kezdi, amivel már két hete nyugat; szép az ezüstmetál, de a Stonic rendelhető kettős fényezésrel, tucatnyi izgalmas külső-belső színekombinációban. Ő sárgát akart fekete tetővel... Papírkutya vagyok, nem merem bevallani, hogy igaza van, már én is tudom. Szerencsére beülve felvidít a vidám hangulat, a mi esetünkben a narancssárga. Hátul akkora a hely, hogy a két alsós kölyök birkózni kezd, atyai pofonokat helyezek kilátásba, de utána azon vesznek össze, kinek az okoskütyűjét töltsék a hátsó USB-portról... Mert az is van. Megörjítene! Mármint a kölykök. A második utcasarkon már érzem, hogy melegít a kormány és bizserget az ülésfűtés, ezek csuda jó dolgok. A feleségem közben a tőlem kapott kedvenc fekete szemceruzáját keresi, nem találja sehol, pedig tudja, hogy az autóban használta utoljára. Vagyis, azt hiszi... Sőhajtok. Annyi a rekesz, a kis zug, hogy legyintek, ne aggódj, szívem, majd meglesz. Az iskolánál kiszórom a két rosszcsontot, ehhez muszáj betolatnom egy helyre, de a kamerával gyerekjáték. Indulok, odalépek a gázra, erre egy kis suhanc hirtelen, a semmiből kiugorva átvágat az autóm előtt. Hogy az a magasságos... Falféher vagyok és remeg a szám, a feleségem megdicsér, hogy érszél voltam, én pedig áldom a Kia mérnökeit, hogy a gyalogosfelismerős vészfék minden Stonicban benne van. És működik, az autó előbb cselekedett, mint én. Maradjon ez a mi titkunk. 10 perc múlva a feleségem is kiszáll, ötödször mantrázva, hogy este nekem kell elmenni a restaurált komódért. Az ajtó könnyedén csukódik, ő kecsesen elviharzik csinos túsarkúin.

Persze, szívem, az anyósom öröksége, hát hogy felejteném el... Keresztül a városon a kora esti csúcsban, fel a Svábhegyre, a világvégre, alig várom. Neked is puszi. Kettesben maradunk, a Stonic és én. Élvezném végre kicsit a vezetést, még az irodai punnyadás előtt, de megszólal a telefonom. A főnököm dörög a kihangosítón keresztül, délután rövid vidéki kiszállásra kellene mennem. Autóval vagy? – kérdezi. Igen, megoldom. A kapunknál nem nyílik a sorompó. Dudálok. A szekus kiszól a beszélőkén, hogy magánterület, csak a cég alkalmazottai hajthatnak be. Én is beleszólak. Elnézést kér, csak egy drága terepjárót látott, azt hitte, valami nagy- menő „potyázni” akar a parkolással. Egyébként gratulál az új autómhoz. Teli szájjal vigyorgom – kis autó, nagy tekintély. Hiába, a Stonicot nem lehet nem észrevenni.

11:30. Menjünk ebédelni. Négy, egyenként 100 kilós, egynyolcvanöt magas, pocakosodó IT-s caplat a Stonic felé. Beférünk. Hátra is. A Tibi egyből a 7,0 colos, akár online kapcsolatra képes és navigációs infotainment képernyőjét bökdösi, és rossz szokása szerint huhog, mint egy bagoly. Hú, ez a kijelző tök jó, hú, ez a menü tök egyszerű, és hú, de gyors. Mårs rácuppant a blútúsz a telefonodra? Ilyen gyorsan? Hanghívást is tud? Igen, tud. Hú, de hosszú ebéd- szünet lesz ez.

14:30. Úton vagyok vidékre. Szűken 200 km oda-vissza, nem távolság. A Stonic-kal biztosan nem. A kis 1,25-ös benzines azért a sztrádán más arcát mutatja, mint városban, ahol siri csendben dolgozik és 84 LE-s teljesítménye elegendő dinamikával mozgatja az 1200 kilónál könnyebb kasztnit. A 130-as utazót persze gond nélkül tartja, de nincs benne sok tartalék. A váltó csak ötfokozatú, a motor jobban pörög, ezért hangosabb is, csodák nincsenek. Akinek az autópálya a prioritás, vehet 100 és 120 LE-s benzineset, vagy 110 LE-s dízelt, 260 Nm nyomatékkal – ez az apróság 122 Nm-t tud.



Egyszerű, mégis gusztusos burkolat. A tartóba tett félliteres palack nem zörög, nem csúszik el



Remek fogású a részben perforált bőrrel bevont, narancsszínű cérnával varrt okoskormány. A kormányoszlop négy irányban mozgatható



Könnnyen áttekinthető műszerpark, középen a fedélzeti számítógép, ezt lapozni az okoskormányról lehet



Automata fény szenzoros a világítás, ködfényszórót elöl és hátul is hord a Stonic



Síkokkal határolt a csomagter, amely könnyen rakodható és bővíthető. A padló alatt rekesz van



Csendes és takarékos a 84 LE-s 1,25-ös motor

Minden csupán nézőpont kérdése. Letérve az országútra, élvezem a kanyarokat (néha-néha rám is pityeg a sávelhagyásra figyelmeztető), a stabil útfekvést, a feszes, de messze nem kényelmetlen rugózást. A villanyszervós kormánygal célpontosan irányítható a Stonic, a minden keréknél tárcsákkal lassító fék szintén hatékony. A címre földút vezet be. Sebaj, a gödrökkel, pocsolókkal tarkított környezet egy SUV-nak meg sem kottyan, de oda az ezüstmetál dukkó csillogása, egy kis varacsos dísznóból szállok ki. Nekem így is tetszik, jól áll neki. A visszaúton rájövök, hogy az ülés hosszabb távon is kényelmes, a kilátás remek, a menetzajok nem örlik fel az idegeket, szóval a belépőmodellel is ki lehet mozdulni a városból. Ez jó, mert szeretünk a gyerekekkel csavarogni az országban. Nézem a fedélzeti számítógépet, 5,0 l körüli számokkal bombáz, tehát nem a Stonic fogyasztásába fog tönkremenni a család.

18:30. A feleségem napközben már kétszer hívott, hogy a komód, drágám, ugye nem felejtet el? Nem. Ülök a dugóban – és meglepően nyugodt vagyok. A Stonic sugározta nyugalom árad szét bennem, az autóé, amely lubickol ebben a nagyvárosi közegben. A startstop leállítja a motort, ha megállunk, és egyszer csak rám szól a fáradságérzékelő: ideje pihenni. Én balga, egy szuszra lenyomtam a vidéki utat, úgy látszik, kókadozom. Szerencsére enyhül a forgalom, fel-fellazulnak a sávok és a cikázó Stonic-kal olyan könnyedén lehet keresztül szelni a várost, mint forró késsel az ír sósvajat. A sötét, olykor meredek svábhegyi utcákon jól jön a hatékony, kanyarba is bevilágító fényszóró, néha az automata távfény is bekapcsol, de nem kevésbé hasznos a minden Stonichoz alapáron adott visszagurulásátló, amely emelkedőn a fékpedál felengedése után sem engedi elgurulni az autót. Közben eleredt az eső, más nem is hiányzott, de az esőszenzor kezeli a helyzetet. Megérkezem a mesterhez. A komód szép lett, de ugyanolyan marha nagy és nehéz, mint volt - ebben is hasonlít az anyósomra. Elröhögöm, majd kicsit el is szégyellem magam, aztán hamar kijózanodom: hogy viszem én ezt haza? Egyszerűbben, mint gondoltam. Két mozdulattal pillanatok alatt előredöntöm a hátsó üléseket, és a 352 l-es csomagtartó közel 1,2 köbméterre hízik. A nagy bútordarab már vidáman elfér, nem is kell magasra felemelnünk, négy rögzítőponthoz kötjük ki, így a helyén marad. Ja, a felhajtható álpadló alatt megtalálom a feleségem fekete szemceruzáját. Ez vajon hogy került ide?!

Egyszerűen kezelhető az infotainment rendszer, a hátsó USB-portról okoskiszülék tölthető. Sok a fedélzeti rakodóhely, a kartámasz alatt doboz, a középkonzolon gumibélésű nyitott rekesz van



Aprólékosan kidolgozott részletek. A menéfény LED-es, a lebegő hatású tetősín tetszetős dizájnelem és praktikus kiegészítő egysszerre

21:30. Minden jó, ha jó a vége. A kölykök már ágyban, a komód a sarokban áll a helyén, a feleségem nagyon finom meleg vacsorával várt. És a Stonic? Neki nem jár semmi? De, holnap lemosatom, hogy újra csillogjon-villogjon, minden másra pedig ott a 7 év vagy 150 000 km-es garancia. Ez több mint megnyugtató. Ébresztő beállítva 06:30-ra. Jó éjszakát!

Műszaki adatok

Méreték: 4140 x 1760 x 1485 mm
 Tengelytáv: 2580 mm
 Csomagtartó: 352-1155 l
 Hengerűrtartalom: 1248 cm³
 Teljesítmény: 84 LE
 Nyomaték: 122 Nm
 0-100 km/h: 13,2 s
 Végsebesség: 165 km/h
 Vegyes fogyasztás: 5,2 l/100 km
 CO₂: 118 g/km

A világsztárok is Kiával járnak

A spanyol teniszcsillag mostantól a legizgalmasabb Kiával, a Stinger GT-vel rója az utakat.



Rafael Nadal átveszi a márka nagyköveteként kapott Stinger GT kulcsát Yangseop Gihl elnöktől

A Stinger nemcsak vadonatúj modell a Kia választékában, hanem több szempontból is kategóriateremtő. Ez az első koreai gran turismo, egy valódi prémium, high-tech utazóautó, amelynek GT változatánál erősebbet és gyorsabbat soha nem árult a Kia Európában – a 3,3 l-es, biturbó V6-ossal hajtott összkerekű hajtású Stinger teljesítménye 370 LE, álló helyzetből 100 km/h-ra 4,9 s alatt gyorsul, végsebessége 270 km/h. A Kia Motorsnál úgy gondolták, az autó különleges képességei mindenképpen illenek Nadal hasonlóan magas szintű sportteljesítményeihez, ezért 2017 végén, ünnepélyes keretek között Rafa átvehette új „szolgálati” autóját, egy piros Stinger GT-t. A kulcsátadás helyszíne stílusosan a Rafa Nadal Academy teniszközpont volt Manacorban, Nadal mallorcai szülővárosában, ahol megjelent Yangseop Gihl, a Kia Motors Iberia elnöke, Emilio Herrera ügyvezető igazgató és Ricardo de Diego marketing-igazgató is. Nadal rövid köszönő beszédében elmondta, már a 2017-es Australian Openen látta kiállítva a Stingert, amely nagyon megtetszett neki – sok fotó készült ott akkor vele és az autóval közösen. Nagyon örül a modell év végi piacra kerülésének, mert így már ő is használhatja, és a Kia márka nagyköveteként ezzel a nagyszerű autóval jelenhet meg.

A mallorcai születésű Rafael Nadal, a „salak királya” minden idők egyik legsikeresebb férfi teniszese. Nagybátyja, Toni Nadal segítségével és edzői támogatásával 2001-ben, alig 15 évesen kezdett profi szinten foglalkozni tenisszel, kivételes tehetségét pedig mi sem bizonyítja jobban, hogy húszéves korára már tíz nemzetközi tornagyőzelmet tudhatott magáénak. Eddig összesen 16 Grand Slam diadalt aratott, 75 ATP tornán győzött, négy Davis Kupa címmel rendelkezik és két olimpián szerzett érmet. 2017-ben hatalmas, ötszettes csatát vívott Roger Federerrel a szezonnyitó Australian Openen, ahol a svájci klasszis ugyan legyőzte őt, de Rafa – ahogy világszerte becézik – a Roland Garroson felért a

Erős, gyors, kényelmes és lenyűgöző formájú – Nadal már egy éve rajong a Stinger GT-ért

csúcsra: pályafutása során tizedszer (!) emelhette magasba a francia nyílt bajnokság győztesének járó ezüstserleget, ezzel pedig abszolút csúcstartó; akárcsak azzal, hogy 2005 és 2014 között (!) zsinórban csupán egyetlen teniszező tudta őt legyőzni a Roland Garros vörös salakján – 2009-ben Roger Federer. 2017-es eredményei – a hatvannál több győztes mérkőzés – Nadalt újfent az ATP világranglista élére repítették, így jelenleg ismét ő a világ első számú férfi teniszezője, aki egyben a Kia márka nagykövete is.

A Kia Motors és a balkezes sportoló közötti kapcsolat régre, 2004-re nyúlik vissza: a koreai márka ekkor kereste meg a fiatal és feltörekvő teniszezőt, aki először csak

hazájában, Spanyolországban képviselte a Kiát, majd 2006-tól a márka globális nagykövete lett. A spanyol importőr, a Kia Motors Iberia szintén szoros kapcsolatban áll Nadallal, pontosabban a teniszező alapítványával, amelynek kezdetek óta autóz szállítója, valamint a gyerekeknek szervezett mallorcai Rafa Nadal Tour tenisztorna hivatalos támogatója. Amint azt Emilio Herrera, a Kia Motors Iberia ügyvezető igazgatója tartja: „Rafael Nadal a lehető legjobb nagykövet, akit egy globális márka csak kívánhat magának, és külön öröm számunkra, hogy az évek során együtt válhattunk vele naggyá. Rafa maga a kitartás, a sikerorientáltság és az eltökéltség, amelyek közös értékek a Kiával.”

Nem csak Nadalt, az Australian Open-t is támogatja a Kia Motors: évek óta a koreai márka a torna névadó főszponzora és hivatalos autóz szállítója





Béreljen Kiát a Sixt autókölcsönzőtől!



Generációváltás

A hajtásláncok határainak kitágítása, a fogyasztói elégedettség érdekében – erre épül a Hyundai-Kia csoport jövőbeni hajtáslánc-stratégiája, amely a belső égésű motorokat, a hibrideket és az üzemanyagcellás technológiát állítja fókuszba.

Rögtön egy izgalmas szám az elején: a vállalatcsoport 2020-ig 31 gazdaságos, környezetbarát modellel jelenik meg a piacokon világszerte. Ez a bejelentés Koreában, a Nemzetközi Hajtáslánc Konferencián hangzott el, ahol a szakemberek vázolták az új hajtáslánc-stratégiákat. Az eseményen, ahol 1200 motorfejlesztő és tudományos területen tevékenykedő mérnök, valamint autóiipari vezető vett részt, a Hyundai-Kia csoport már kiállított négy új belsőégésű motort és két sebességváltót, mintegy ízelítőként a hamarosan érkező Smart Stream családból. A cél, hogy fejlett technológiákkal, hosszú távon csökkenjen a két márka járműveinek környezeti terhelése, ami nagyban hozzájárul a csoport emissziós és fogyasztási céljainak eléréséhez. A kiállított újdonságok között nem véletlenül volt ott az 1,6 literes, négyhengeres benzines és dízel erőforrás, amely egyben a hibrid hajtásláncok alappillére is lesz, ahogy az üzemanyagcellának szintén komoly szerepet szán a két márka a jövőben.

Maga a Smart Stream fantázianév, az előtag a műszaki megoldások kifinomultságára, míg az utótag a dinamikára utal. Az új erőforrások a mai szerkezeti struktúrát használják, de lényegesen átdolgozva, a korábbiaknál könnyebb és kisebb alkatrészekkel, az égésfolyamatok újszerű szabályozásával. A cél nem titkoltan az 50%-os termikus hatásfok elérése. A technikai érdekességek közül kiemelhető a folyamatosan változó, azaz a szelepnitások időzítésével, és ezek mélységének változ-

tatásával is operáló CVVD (Continuously Variable Valve Duration) vezérlés; vagy éppen a nyolcfokozatú, olajfürdős lamellás tengelykapcsolókkal működő duplakuplungos robotváltó. A tervek nagyszabásúak, 2022-re a Smart Stream család tíz benzinmotorból, hat dízelből és hat új sebességváltóból áll majd. Új dimenziót nyit tovább a vállalatcsoportnál az üzemanyagcellás technológia: a Hyundai-Kia célja, hogy a közeljövőben a hidrogén üzemanyagú elektromos autók fejlesztésének vezetőjévé váljon. A számok már most biztatóak, különleges hidrogéntárolási módszerének köszönhetően a várható következő ilyen autó 800 km-t tud majd megtenni egy töltéssel, a cellacsomag teljesítménye pedig eléri a 120 kW-ot (163 LE).

A koreai mérnökök hisznek a belsőégésű erőforrások jövőjében, úgy látják, ez 2025-ig meghatározó lesz a járműiparban, igaz, többségük már hibrid hajtásláncok részeként működik majd. A piaci igényekhez igazodva, a Hyundai-Kia csoport márkáinál is egyre nagyobb számban jelennek meg a hibrid és a konnektorból tölthető hibrid (PHEV) modellek, ahogy a két koreai gyártó az üzemanyagcellás hajtásláncok fejlesztésében is eltökélt. Az elektromos autózás terjedésének záloga az akkumulátorok kapacitásának mielőbbi gyors, költséghatékony és környezetbarát növelése, valamint a töltési idő lerövidítése – a vállalatcsoport eme mindkét kulcsfontosságú kérdésben régóta kutat és fejleszt.

Nyerő helyzetben

2016 után tavaly ismét a Kia Motors végzett az élen a J.D. Power mértékadó minőségfelmérésén.

KIA Niro



KIA Sorento



KIA Forte



KIA Cadenza



KIA Soul

Járműipari felmérések és kimutatások szerint az elmúlt két évtizedben a Kia Motors termékeinek minőségi fejlődése – a J.D. Power felmérésén résztvevő autógyártók közül – messze a legkiemelkedőbb volt. A koreai óriásvállalat évek óta remekül teljesít ezen a megmértetésen, a 2017-es esztendőnek pedig „címvédőként” vágott neki – 2016-ban a Kiáról vélekedtek legjobban az ügyfelek, az autóvásárlók, akik a minőségi jellemzőkön felül szigorúan értékelték kocsijuk vezetési élményét, illetve a motor és a hajtáslánc képességeit is. A Kia minden szakmai elismerésére rendkívül büszke, hiszen ezek a díjak a márka munkatársainak szorgalmát, hozzáértését és tehetségét bizonyítják, ám nincs annál nagyobb kitüntetés egy autógyártó számára, mint amikor maguk a vásárlók, a termékért fizető ügyfelek alkotnak egyöntetűen pozitív véleményt. Ennek az értékelésnek, ha úgy tetszik, koordinátora a J.D. Power, az a szervezet, amely évről évre

összeállítja és hitelesen lebonyolítja a szakmailag régóta mércének számító minőségfelmérést. A számok önmagukért beszélnek, a 2017-es végeredmény 77 415 megkérdezett autótulajdonos véleménye alapján alakult ki, akik a kérdésekre adott részletes válaszaikkal 26 jármű-kategória 243 modelljét értékelték.

E 243 modell között összesen hét Kia szerepelt, amelyek kategóriájukban kizárólag első vagy második helyen végeztek! Mindez egyben azt jelenti, hogy a Kiák jóval kevesebb hibát és vásárlói panaszt produkáltak, mint konkurenseik. Ezt támasztja alá a Sportage szabadidő-terepes szereplése is, amely a J.D. Power egy másik felmérésén, 2016-os európai megbízhatósági vizsgálatában végzett az első helyen, azaz végeredményben Európa legmegbízhatóbb autója lett.

Visszatérve a 2017-es vásárlói elégedettségi és minőségi felmérésre, a Kia Motors autói egyedülálló módon, öt kategóriában is kiválóan teljesítettek. Az extravagáns Soul, a hibrid crossover Niro, a nagy szabadidő-terepes Sorento, valamint az észak-amerikai piacon közkedvelt Forte és az új Cadenza kivétel nélkül mind megnyerte a saját kategóriáját!

üzenet is: a Kia már második éve a minőség legmagasabb fokát képviseli, több kategóriagyőzelmet begyűjtve, mint bármelyik versenytársa. Eredményeink megerősítik hitünket és fáradozásainkat, miközben ékesen bizonyítják, hogy a minőség minden autónk szerves és alapvető eleme. Ehhez még mindenképpen hozzá kell tenni, hogy a Kia valamennyi európai modellje 7 év/150 000 km-es garanciával kerül forgalomba, amivel a koreai gyártó továbbra is

No.	Márka	Érték
1.	KIA	77
2.	GENESIS	77
3.	PORSCHE	78
4.	FORD	86
5.	RAM	86
6.	BMW	88
7.	CHEVROLET	88
8.	HYUNDAI	88
9.	LINCOLN	92
10.	NISSAN	93
11.	VOLKSWAGEN	93
12.	MINI	94
13.	BUICK	95
14.	TOYOTA	95
	IPARÁGI ÁTLAG	97
15.	LEXUS	98

További öröme ad okot, hogy a Soul-nak ez már a harmadik egymás utáni J.D. Power minőségi díja. A Cadenza és a Niro újoncként szerepelt, de így is diadalmaskodott, ráadásul a Cadenza a felmérésben résztvevő valamennyi modellnél jobb eredményt ért el!

Mindezen eredmények után valóban jogos az öröm a cégen belül. Michael Sprague, a Kia Motors America (KMA) alelnöke így értékelte röviden a jelentős sikert: A Kia Motors a teljes autóipart maga mögé utasította a J.D. Power 2017-es minőségi felmérésén. Nem titok, többen meglepődtek azon a tényen, hogy 2016 után idén is sikerült megőriznünk kiváló helyezéseinket, ám mi pontosan tudjuk, hogy ez nem a véletlen műve, itt nincsenek véletlenek. Világos és egyértelmű a helyzet, ahogy az ebből fakadó

egyedülálló a piacon, ilyen feltételeket rajta kívül más márka nem kínál az ügyfeleinek.

A 2017-es felmérés eredményeinek kihirdetésekor Dave Sargent, a J.D. Power autóipari üzletágának vezetője elmondta: Kétség sem fér hozzá, hogy az autók minősége hatalmas javulást mutat az elmúlt években. Úgy tűnik, a vevői kritikák hatására az ágazat összeszedte magát, és ez a termékeken nagyon határozottan érezhető is. A Kia számára ez értelemszerűen azt is jelenti, hogy nehéz volt ugyan feljutni a csúcsra, de még nehezebb lesz ott maradni, hiszen a konkurens gyártók is fejlesztenek, javulnak. A 2017-es megismételt győzelem azonban megerősíti a Kia Motors vezetőit abban, hogy a kijelölt irány helyes, a csúcson maradás pedig nem elérhetetlen álm, sőt maga a valóság.

ÉRTÉK, BECSLÉS

Tíz év leforgása alatt a Kia márka globális értéke a hétszeresére nőtt, ami számszerűen közel 6,7 milliárd amerikai dollárt jelent.

Ahogy a tények, úgy általánosságban a számok is makacs dolgok, nehéz vitatni mindazt, amit mutatnak, amit értékkel ruháznak fel. A Kia szerencsére „jóban van” a számokkal, hozzátevé máris, hogy a számok nyelvén elért kiváló teljesítmények mögött is kizárólag a vállalat munkatársainak szorgalma, kitartása, tudása és a cégbe vetett hite áll világszerte, mert ezek nélkül semmilyen eredményekről nem lehetne beszélni.

A Kia Motors évről évre fejlődik, erősödik. Tíz éve, 2007-ben csupán a világ 69. legértékesebb márkájának számított – tegyük hozzá, ez is erős kiindulási alapnak volt tekinthető –, ám a legutóbbi, 2017-es elemzés alapján, ehhez képest már közel hétszeres (645%-os) a Kia értékének globális növekedése.

Ennek bizonyítéka, hogy az Interbrand 2017-es, a világ legjobb, legtekintélyesebb márkáit felsorakoztató Best Global Brands listáján – immáron nem először – előkelő helyen szerepel a Kia Motors. A közzétett elemzés megerősíti, hogy az elmúlt 12 hónapban 6%-kal nőtt és ezzel 6,68 milliárd amerikai dollárra emelkedett a Kia márka értéke, amely világviszonylatban jelenleg a 11. legértékesebb járműipari brand, megelőzve ezzel nagynevű prémium- és luxusautó-gyártókat is. Mike Rocha, az Interbrand globális értékbecslési igazgatója szerint mindez az évek óta tartó tudatos brandépítés egyre éret-

Kia Niro PHEV – elektromos üzemben több mint 50 km-t képes megtenni egyetlen feltöltéssel

tebb gyümölcse: – A Kia folyamatos és komoly erőfeszítéseket tesz annak érdekében, hogy fejlődjön, hogy az emberek számára szimpatikus, ugyanakkor valós képet alakítson ki magáról, ezek pedig kulcsfontosságú tényezők egy márka értékének növekedése szempontjából. Kiváló példa erre a Stinger, a Kia vadonatúj és izgalmas fastback sportszedánja, vagy a nemrégiben megnyitott szülői Beat 360 élményközpont. Utóbbi belépő egy érzékekre ható izgalmas világba, amely egyszerű időtöltés, miközben betekinthezünk a Kia ígéretes jövőképebe.

Tudható, hogy ez a jövő jelentős részben már digitális lesz, és a Kia arra törekszik, hogy a világ minden táján összekösse a fogyasztókat a termékeivel. A spektrum nagyon széles, így Koreában élőben közvetítették a Stinger bemutatóját, hogy az érdeklődők tanúi lehessenek az eseménynek. Az Egyesült Államokban olyan Messenger szolgáltatás fut NiroBot néven a Facebookon, amin keresztül a közösségi média használói kérdezhetnek a hibrid Niro crossover modellről és azonnal választ is kapnak. Kínában nagy érdeklődés övezi a Kia Surprising Lab néven ismert YouTube-szolgáltatást: itt a helyi K5 és KX5 (Európában Optima és Sportage) modellek állnak a fókuszban, ezek technológiájával lehet részletesen megismerkedni.



Új fejezetet nyit a Kia történetében a Stinger, amely a márka eddigi leggyorsabb autója

A Kia Motors évek óta lendületben van, amelynek előnyét jó érzékkel (és persze tudatosan) ki is használja. A márka a közelmúltban mutatta be első prémium sportszedánját, a már említett Stingert, valamint a vadonatúj, akár konnektorból is tölthető Niro plug-in hibrid crossovert – eme modellek célja egyértelműen a koreai márka kívánatosságának a növelése, előrevetítve azt a jövőképet, amelyben a Kia fejlett erőforrásokkal, emberközpontú innovatív technológiákkal, prémium minőséggel és a piaci szegmenseket meghatározó formatervekkel szeretné a vevőket meghódítani.

Charles Suh, a Kia Motors Corporate marketing divíziójának alelnöke szerint: – A márkánk értékének növekedése egyértelműen tükrözi a Kia Motors ügyfelek iránti folyamatos elkötelezettségét. Ez a kiváló eredmény, amit az Interbrand rangsorolásában most 2017-ben elértünk, számunkra további motivációval szolgál a jövőre nézve, hogy folytassuk küldetésünket, és a legkívánatosabb járműipari márka legyünk a fogyasztók szemében. Nem vitás, hogy a Kia globális értékének tartós növeke-

Kia K5, a kínai piacon ezen a néven fut a középkategóriás Optima



Szöulban épült fel a Kia Motors első élményközpontja, a Beat 360

Európa egyik legnépszerűbb szabadidő-terepese a Kia Sportage, amit Kínában KX5 néven forgalmaznak



dése – ahogy az alelnök is fogalmazott – az egész vállalatra kiterjedő erőfeszítések végső eredménye, azzal a fő küldetéssel, hogy minden piacon emocionális kapcsolat létesüljön a vállalat és a fogyasztók, az autót vásárlók között. Ennek a törekvésnek sziklaszilárd alapja a termékek kiváló minősége, a Kia Motors 2016-ban és 2017-ben is az első helyen végzett az amerikai J.D. Power minőségi és megbízhatósági felmérésén (Initial Quality Study), továbbá szintén a Kia volt a legmagasabban rangsorolt autómárka a J.D. Power 2017-es járműmegbízhatósági felmérésén Németországban és az Egyesült Királyságban is.

Az imént felsoroltakon kívül, azaz a termékínálat folyamatos növekedése, bővülése mellett ugyancsak kiemelten fontos – egyben további értéknövelő tényező – a Kia társadalmi szerepvállalása, többek között a világ legjelentősebb sporteseményeinek szponzorációja, támogatása. A labdarúgás (FIFA, UEFA), a kosárlabda (NBA), a golf (LPGA) és a tenisz (Australian Open, Rafael Nadal) révén a Kia Motors üzenete sok százmillió emberhez jut el.



"Hamornikusan létezőnk együtt, én és a Sorento..."

Megfér két rocker egy csárdában? Ha az a csárda egy Kia-szalonn, az érintettek pedig több mint harminc éve játszanak együtt az ország legismertebb rockzenekarában, akkor feltétlenül. Pataky Attilával beszélgettünk.

A Kia Magazin hűséges olvasói emlékezhetnek: másfél évvel ezelőtt Gömöry Zsolttal, az Edda Művek billentyűs-zeneszerzőjével beszélgettünk a zenéről, a fejlődésről és az elektromos Soul EV-ről. Lelkesedéséből már akkor sejteni lehetett, hogy előbb vagy utóbb a zenekar más tagjait is megfertőzi a Kia iránti szimpátiájával. Így is lett: ezúttal Pataky Attila frontemberrel találkoztunk a főtí márkakereskedésben – pontosabban találkoztunk volna, de közbejött a zene; az Edda Művek új lemezének felvétele napokra a stúdióba szólította. Így végül autójában – hol is máshol –, telefonon értük el az énekest.

- Hányadik Edda-album készül most?

- Ez lesz a harmincharmadik, negyvennégy év alatt. Mivel hatvanhat éves vagyok idén, így a számok inspi-

ráltak, hogy dupla albumot csináljunk. Csupa vadonatúj dal lesz rajta – stílusosan huszonkettő –, az egyik CD címe Dalok a testnek, a másiké Dalok a léleknek. Február 15-től megvásárolható, márciusban pedig lemezbemutató koncertet adunk az Arénában.

- Ennyi év után lehet ezt még lelkesedéssel csinálni? Vagy kérdezhetem provokatívabban is: nem vagytok már öregek a rockhoz?

- Annak idején azt jövendölték nekem a haverok, majd ötven felett elmúlik a kedv, kikopik belőlem a lelkesedés. Hatalmas tévedés: ma fontosabb számomra a zene, mint valaha. Mert annak idején ösztönből csináltam, boldog voltam, hogy énekelhetek. Ma viszont tudatosan élek meg minden napot. Tisztában vagyok azzal, micsoda kincset és lehetőséget kaptam,

hogy megírhatom és elénekelhetem a mondanivalómat, hogy hatvanhat évesen is kellek a rajongóknak, hogy jönnek, és teltházas koncerteken játszhatunk. Ami az öregedést illeti, nyáron közel hetven (!) koncertet adtunk, plusz a szóló fellépések. Pont fordítva van, mint ahogy mondtad: ha nem lennének ezek a bulik, villámgyorsan megöregednék mindannyian.

- Mi volt fontosabb, amikor elkezdtétek, a lázadás vagy a zene?

- Muzikális családból származom, mindenki zenélt, énekelt, amikor csak lehetett. Természetesen egy pillanatig sem tudtam elvonatkoztatni a környezettől, lázadtunk a külsőségekkel és a dalokkal is. Nekem a zenekarból már akkor is a zene volt a fontosabb, nem a kar. Az Edda mindig is zenélő banda volt, hálát adok a sorsnak, hogy az ország legjobb zenészeivel játszhatom együtt évtizedek óta. Húsz éve zenélek a dobosommal, Hetényi Zolival, a többiekkel még régebb óta vagyunk együtt, Gömöry Zsoltival például harmincnégy éve nyomjuk.

- Tényleg, Zsolt beszélt rá a Kiára?

- Részben igen (nevet), addig áradoztam, amíg úgy döntöttem, belekóstolok. Mindig imádtam a hatalmas terepjárókat, volt legalább nyolc, köztük prémiummárkától is, de a Sorento mindegyiket lepipálja. Ha egy dolog miatt haragszom a Kiára, hát az, hogy nem korábban jelent meg Európában ezzel a kiváló kocsival, éveken át súlyos pénzeket dobáltam ki feleslegesen az ablakon. Autószerető ember vagyok, szerintem lelke van a gépeknek, meg kell ismernünk egymást. Ezt a Sorentót csak néhány hónapja használom, de teljesen összenőttem. Nekem abszolút megbízható és biztonságos autóra van szükségem, ami vigyáz rám, mert



nagyon sokat utazom, cserébe viszont én is vigyázok rá. Színpadon lehetek vad, de az úton nyugodtan közlekedem. Tudom, mire képes, de nem akarom kihatolni, mert nem azt érdemli. Fontosabb, hogy számíthatunk egymásra. Ráadásul a garanciájával minimum hét év biztonságos szerelmet garantál – hol kapod ezt meg ma a világon bárhol?

- Gondolom, nálad alap, hogy szól a zene vezetés közben. Mostanában mit hallgatsz?

- Talán megleplek, de éppen semmit, a stúdiómunkák után nagyon vágyom a csendre. De amúgy megvan a zenei világom, a fiam, Acsa pedig hozza a sajátját. Sokat beszélgetünk erről. Imádja a régi Edda-dalokat, meg általában a zenét, a mozgást, a ritmust. Tanul gitározni, de hogy mi lesz belőle, azt majd ő eldönti. Nem zenészt akarok belőle nevelni, hanem boldog embert.

- Hogy érzed, van még létjogosultsága a XXI. században a rocknak?

- Minden kornak, korszaknak megvannak a saját tehetségei. Ma is rengeteg klassz zene, stílus létezik; nem baj, ha mások, ha különböznek, csak tehetségek legyenek mögöttük. A rockzene viszont pótolhatatlan, óriási ereje van. Képes megragadni a pillanatot: ha megihlet valami, abból két héten belül dal születik; erre egyetlen más műfaj sem képes. Igen, a rock örök.





Vissza a gyökerekhez

A Jász-Plasztik Autócentrum a hazai Kia-értékesítések kulcsszereplője: országszerte már öt kereskedése várja az ügyfeleket, a vadonatúj bemutatóterem és szerviz Jászberényben található.

Ha csupán a tényekre szorítkoznánk, akár szükséztől is kezdhetnénk a legújabb Kia-márkakereskedés körüli fejlemények ismertetését. A hálózat első, a modern elvárásoknak már nem megfelelő, tizenöt éves épületből vadonatúj, európai színvonalú létesítménybe költözött át a jászberényi Jász-Plasztik Autócentrum minden Kiával kapcsolatos szolgáltatása, tevékenysége. Az ország legnagyobb egymarkás Kia-márkakereskedésében 600 négyzetméteres bemutatóterem, 1400 négyzetméteres szerviz és a Kia teljes kínálatát felsorakoztató tesztautópark várja a régi és új ügyfeleket.

- Csakhogy itt ennél jóval többről van szó - világít rá Nagypál Csaba, a Jász-Plasztik Autócentrum kereskedelmi igazgatója. Az új szalon szimbolikus jelentőséggel bír,

két évtizede ugyanis itt, Jászberényben indult útjára az a családi vállalkozás, amely időközben több országot és számos iparágat felölelő cégcsoporttá nőtte ki magát. Ennek egyik - a cégtulajdonos, Kasza Lajos szívéhez különösen közel álló - ágazata az ország legnagyobb nem gyári tulajdonú Kia-értékesítő hálózatát működtető Jász-Plasztik Autócentrum. A jászberényi szalonnal kezdődött minden, és most ugyanitt íródik a sikertörténet új fejezete.

A frissen átadott bemutatóterem nemcsak a legnagyobb, de a legmodernebb is a hazai egymarkás Kia-márkakereskedések közül. A vállalat globális arculati szabványához tökéletesen igazodó, úgynevezett Red Cube dizájnt (amely elnevezés az épület homlokzatának dinamikus ívekkel tagolt, megbízhatóságot sugalló, szögletes optikai elemeire



és azok látványos, piros színére utal) követő szalon egyedülálló a maga nemében. A minőségi és menynység változást Nagypál Csaba szerint két fontos dolog is indokolta.

- A Kia eladásai folyamatosan emelkedtek az elmúlt tíz évben, a márka megérdemelte, hogy önálló szalonba költözzön, ráadásul egymás után érkeznek a nem csupán számunkra fontos, de piaci szempontból is meghatározó jelentőségű új modellek. Gondoljunk csak a két legutóbbira, a Stonic szabadidő-terepesre és a különleges Stingerre, amelyeknek rangjukhoz méltó helyet kell tudnunk biztosítani a bemutatóteremben, illetve a tesztfloTTában egyaránt. Ez utóbbira különösen büszkék vagyunk: ügyfeleink a Kia teljes hazai kínálatát kipróbálhatják nálunk, beleértve az elektromos modelleket is - foglalta össze a kereskedelmi igazgató.



Az értékesítést és teljes körű szervizszolgáltatásokat kínáló, kétezer négyzetméteres komplexum méretében és megjelenésében is lenyűgöző - olyannyira, hogy a két-két-kétben felmerülhet, vajon indokolt-e Magyarországon ilyen impozáns autókereskedelmi központot létesíteni a fővároson kívül?

Nagypál Csaba tudja a választ: - A Kia hálózatán belül nyílt titok, hogy az egész országban itt, a Jászágban a legmagasabb a koreai márka piaci részesedése. Nyolcadik éve mi adjuk a régió újautó-forgalmának 10-15%-át, ami egyébként nemcsak itthon, de egész Európában ritkaságszámba megy. Az új szalonnal tehát egyrészt felzárkóztunk a piaci valóságához, másrészt fontos adósságunkat törlesztettük saját magunk felé is, hiszen a régi létesítmény már nem felelt meg a magas elvárásoknak, az újjal azonban minden akadály elgördült annak útjából, hogy elnyerjük a kiváló legkiválóbbikának járó Platinum presztízs díjat. Ezzel Európa harminc legjobb Kia-márkakereskedése közé kerülünk be - s tegyük hozzá, az elmúlt tizenkét évben ez az ötödik alkalom, hogy valamelyik Jász-Plasztik kereskedéshez kerül a díj.

Jászberény tehát felért a csúcra, ám Nagypál Csaba szerint innen is lehet, és kell is tovább fejlődni, mint mondja, nem lesz könnyű, de van még potenciál a márkában. - Elégedettek lehetünk, s büszkék vagyunk ügyfeleink márkahűségére, ettől függetlenül, vagy inkább éppen ezért folyamatosan javítani szeretnénk a kiszolgálás minőségét. Bízunk benne, hogy a jövőben egyre nagyobb számban tudhatunk majd magunk mellett visszatérő vásárlókat, és ebben feltétlenül segítségünkre lesz az új, világszínvonalú jászberényi komplex létesítmény.





Konnektorból tankol

Tölthető plug-in változatban is elérhető a Kia Niro hibrid crossover, amely teljes értékű villanyautóként használható.

Szavakba öntött környezettudatosság? A Kia Motors a tettekben hisz, ezért is határozta meg konkrétan, hogy 2020-ra negyedével csökkenti autójának vegyes fogyasztását, továbbá átlagosan 5 százalékkal a saját tömegüket. A sokat ígérő beszédek helyett érkeztek, illetve folyamatosan érkeznek is a „zöld” modellek; az

Nincs összerék-hajtás, de 160 mm-es hasmagasságával a Niro ügyesen mozog könnyebb terepen. A lemez-munka igényes, az ajtók könnyen nyílnak

elektromos Soul, a hibrid és plug-in hibrid Optima, a kombi Optima SW mellé az eleve „kételtűnek”, azaz hibridnek született Niro crossover csatlakozott 2017-ben, amelynek már szintén van konnektorból tölthető kivitele, a Niro PHEV.

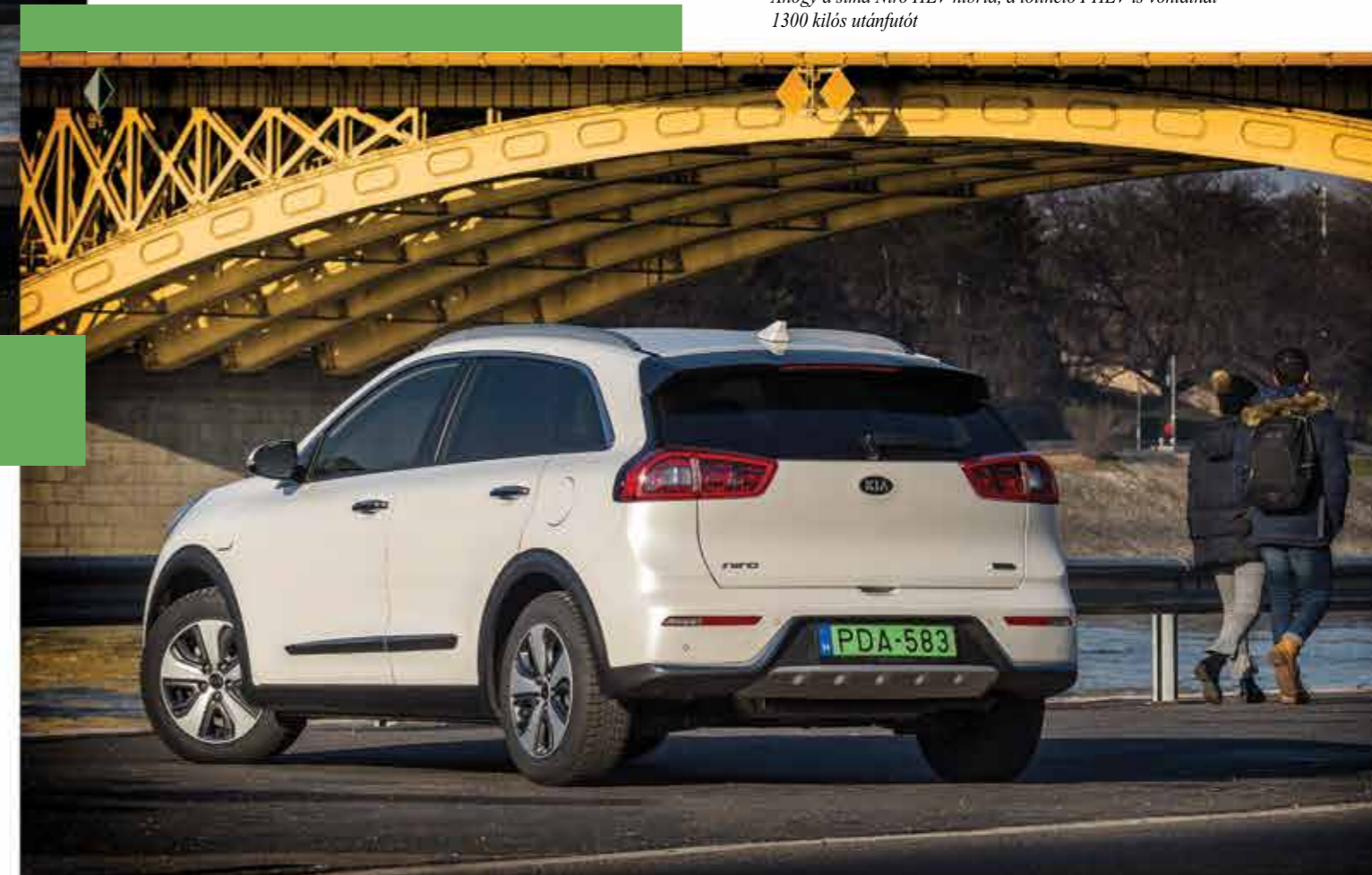
A Niro lételeme a város, ezért a PHEV kompakt mé-

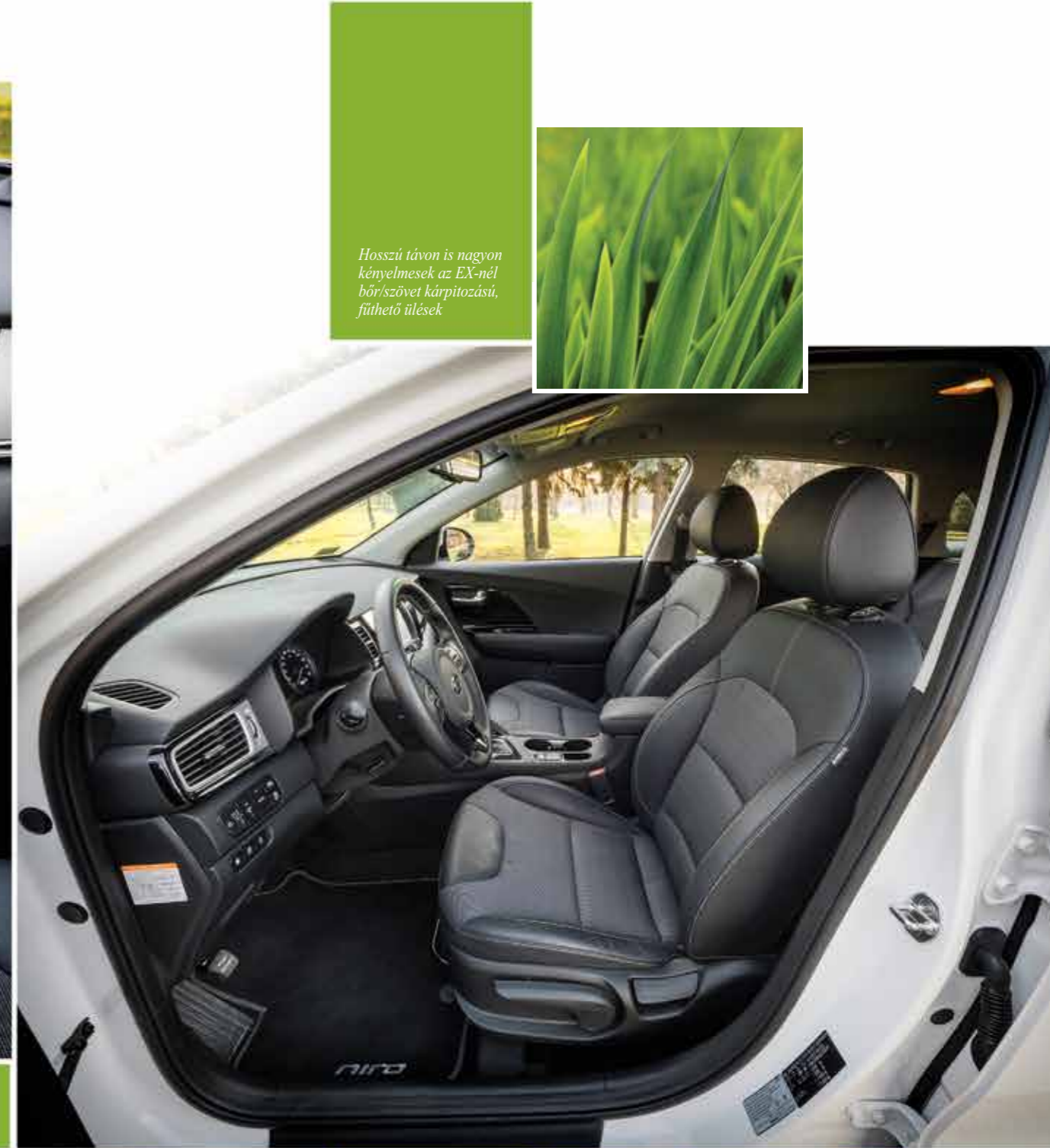
retei a zsúfolt metropoliszokban való közlekedést segítik. A 4,4 m-nél rövidebb karosszéria nem igényel extra parkolóhelyet, az utastérből minden irányban remek a kilátás, a be- és kiállást radarokkal, kamerákkal segíti az autó – valóban gyerekjáték a manőverezés. A tervezők családi crossoverben gondolkodtak, ez a magyarázata a hosszú tengelytávnak, amellyel meglepően tágas, öt személy számára is kényelmes utasteret alakíthattak ki. Könnyen, kulcs nélkül és majdnem derékszögben nyílnak az ajtók, az ülések fűthetők, elöl akár hűthetők is, a négy irányban mozgatható kormány karmája szintén melegíthető – ez az extra télen, egy kirándulás után, elfagyott ujjakkal mindenkinek az arcára mosolyt csal. A Niro ütőkártyája a praktikusság és a gazdag felszereltség. A vezető jól leolvasható műszerek informálják, a kezelőszervek elrendezése logikus, rengeteg tároló képes

elnyelni az apróságokat, a csomagtartó pedig már alaptól 427 l-es, és a hátsó ülések ledöntésével közel 1,5 köbméterre bővíthető.

A Niro PHEV hajtáslánca a normál HEV hibridhez képest kissé átalakult. A 141 LE-s (265 Nm) rendszerteljesítmény változatlan, ahogy az 1,6-os, közvetlen befecskendezéses (GDI) benzines is, de a vízhűtéses, háromfázisú villanymotor 44 helyett itt 60 LE-s (170 Nm). Az elektromos energiát tároló lítiumion-polimer akku szintén megnőtt, a kapacitása 1,6 helyett 8,9 kWh, a töltése kétféle: vagy a villanymotor dolgozik rá generátorként (pl. motorféknél, amikor a Charge szakaszba lendül a műszerfali mutató), vagy az indítómotor szerepét is betöltő generátor tölti. A Niro-t vezetni igazi élmény, mert a modern technika nem megy a vezető idegeire, minden ugyanúgy történik, mint bármelyik hagyományos, automata váltós Kiában.

Műanyag védi a karosszériát, az ajtókra is jutott koccanásvédelem. Ahogy a sima Niro HEV hibrid, a tölthető PHEV is vontathat 1300 kilós utánfutót





Hosszú távon is nagyon kényelmesek az EX-nél bőr/szövet kárpitozású, fűthető ülések



A PHEV tisztán villannyal indul, és teljesen feltöltött akkuval így akár 58 km-t is megtehet! Aki naponta – jellemzően városban – ennél többet nem autózik, jóformán alig fogyaszt majd benzint: otthon elegendő a Nirót konnektorra dugni, és másnap használható tovább villanyautóként. Jó hír, hogy a hibridek az akku lemerülése után sem maradnak soha mozgásképtelenek, nem kell gyorstöltőket vadászni, sőt, a telepet nem is lehet teljesen lemeríteni, azaz mindig megmarad a takarékos hibrid üzem, csak a tisztán elektromos közlekedéshez szükséges az extra energia. A rendszer a

Vezetőközpontú az elrendezés, az érintőképernyő 7,0 vagy 8,0 colos lehet. A kormányon balra jól láthatók a telefon színes gombjai, a váltókar előtt indukciós töltő van. A rögzítőfék pedálos (balra lent)

leggazdaságosabb üzemre törekszik, az erőforrások közötti átmenet észrevehetetlen, csak a műszerek által követhető. Finom pedálkezeléssel sokáig lehet villannyal gurulni, majd szükség szerint besegít a benzinmotor, amelynek zaja és rezonanciája alig észrevehető. Városban a Niro PHEV dodzsemként irányítható, a rugózás és a csillapítás kellemes, a menetzajok autópályán is távoliak. Nagyon sok vezetőségét fokozza a biztonságot és a kényelmet, az autó képes önálló parkolásra, az adaptív tempomat tartja a követési távolságot, gyorsít, lassít. Egyedül az üzemi féket kell



Tágas a hátsó sor, az ülések itt is fűthetők, középen állítható rostélyokon jöhet a friss levegő



Minden ajtón van palacktartó, a csomagtartóban külön táskákban utaznak a töltők: balra az otthoni normál, jobbra az utcai gyors-töltő tartozékai



Gombnyomásra (Driver only) csak a vezető oldalán aktív a szellőzés, illetve légkondicionálás, spórolva az energiával, így csökkentve a fogyasztást

Egyedül az üzemi féket kell megszokni, mert ez először „villannyal” lassít (azaz a generátorral), ami nem olyan hatékony, mint a négy tárcsa, ezért az elején ajánlott határozottan nyomni a fékpedált.

Hatfokozatú a dupla-kuplungos robotváltó. A kar mellett a felső EV/HEV gombbal kapcsolható a teljesen elektromos üzemmód

Napszáktól függetlenül jól leolvashatók a Supervision műszer-blokk jelzései. Sport üzemmódban fordulatszámérő is előhívható, a két óra közötti TFT-panel konfigurálható



Fedélzeti számítógép és adaptív tempomat vezérelhető a jobb oldali kormányküllőről

Mivel crossover, a Niro könnyű terepen sem jön zavarba, arasznyi hasmagasságával könnyen megbirkózik az erdei utakkal, elviszi a családot a hétvégi házhoz, és tud valamit, amit a hasonló hibridek nem: 1,3 tonnás vontatókapacitásával számtalan, például az aktív szabadidő eltöltéséhez elengedhetetlen eszközt képes szállítani. A garancia ugyancsak unikális, mert a Kia nem tesz különbséget benzines, dízel és hibrid modell között, így a Niro PHEV-re is az egyedülálló 7 év vagy 150 000 km-es jótállás van érvényben.



Rendezett a gépház, a szívó 1.6 GDI benzinmotor hangja alig jut be az utastérbe. A narancssárga kábelek nagyfeszültségűek

SD kártya, USB- és AUX- csatlakozó is van a fedélzetén. A VESS feliratú gomb megnyomására a Niro hallható hangot ad ki a gyalogosoknak, amikor halkan, villanymotorral megy

Egyedi részletek: LED-es menetfényéről, illetve szintén diódás hátsó lámpájáról este is könnyen felismerhető a Niro. A tigrisorr hűtőmaszk fekete keretet és 3D-s mintát kapott



Duplán: a Niro két helyen tankolható, az első sárvédő nyílásánál vételezhető áram, a hátsó sárvédőnél benzin



Műszaki adatok

Méretek: 4355 x 1805 x 1535 mm
Tengelytáv: 2700 mm
Csomagtartó: 427-1425 l
Hengerűrtartalom: 1580 cm³
Kombinált teljesítmény: 141 LE
Kombinált nyomaték: 265 Nm
0-100 km/h: 10,8 s
Végsebesség: 172 km/h
Vegyes fogyasztás: 1,3 l/100 km
CO₂: 29 g/km



Egyre jobban ragyog a Zöld Fény



kiszolgálhassák a térség főként baromfitenyésztésből, földművelésből élő, mintegy 460 ezer fős lakosságát. A régió különösen jó természeti adottságokkal rendelkezik, ám ezeket jelenleg gazdaságtalanul használják ki, komoly veszélynek téve ki a térség legnagyobb részét borító vizeket és erdősegeket. Amint azonban megtalálják a mezőgazdaság fenntartható fejlesztésének a járható útját, a lakosság további, exponenciális növekedésére lehet számítani, ezzel együtt pedig a tíz éve még alapvető higiénés hiányosságokkal küszködő településen egyre nagyobb jelentősége lesz a minőségi egészségügyi alapszolgáltatások biztosításának.

Ennek a stabil alapjait hivatott megteremteni a Kia Green Light mayugei projektje, amelynek keretében felújították a helyi egészségügyi ellátó központot. Az egész térség orvosi és alapvető egészségmegőrzési feladatait végző centrum épülete renoválásra, elhasznált berendezései cseréjére szorultak.

ságának a biztosítása, így mint minden Green Light projekt, végül az ugandai kórház is teljes egészében lokális irányítás alá kerül majd – emelte ki beszédében az elkészült központ átadónépszerűségén Kyehwan Roh, a Kia Motors társadalmi felelősségvállalásért felelős csapatvezetője, majd hozzátette: – Az a célunk, hogy a helybelieknek lehetőséget nyújtsunk egy tartalmasabb életre, amely a korábbiaknál jobb egészségügyi, oktatási és szakképzési lehetőségeket nyújt számukra.

Az elmúlt öt évben Etiópiában, Kenyában, Mozambikban, Tanzániában és Malawiban végzett munkát a Kia Green Light Project; ezekben az országokban összesen öt iskolát és egy mobil klinikával felszerelt



Öt év alatt hatalmas sikereket ért el, kézzelfogható, szívet melengető, reményt adó eredményeket tudhat maga mögött a Kia Motors társadalmi projektje, a Green Light.

A Kia Magazin hűséges olvasói tudják, hogy minden lapszámunkban részletesen beszámolunk arról, hol tart a Kia Motors humanitárius programja, a globális Green Light projekt. A világ elmaradott térségeinek mobilitási megoldásokat és egészségügyi ellátást biztosító kezdeményezés nem hisz a látens segélyekben és adományokban: helyettük olyan konkrét, hosszú távon eredményt hozó fejlesztéseket indít útjára, amelyek az adott közösségben szunnyadó tenni

akarást, változtatási igényt ébresztik fel, s terelik a megfelelő források biztosításával megbízható, eredményt hozó mederbe. Ennek az igazából soha véget nem érő küldetésnek a legújabb állomásaként Ugandában végeztek életminőség-javító munkát a Kia Green Light szakemberei. Mayuge az azonos nevű körzet egyetlen városnak mondható települése; az itt élők erejüket megfeszítve igyekeznek fejleszteni a város infrastruktúráját, hogy

Az elodázhatatlan felújítást a Kia részben finanszírozással, részben önkéntes munkaerő biztosításával végezte el: a Green Light projekteknél megszokott módon a márka globális hálózatából jelentkező munkatársak 10 munkanapot töltenek el a helyszínen, hogy – miközben zajlanak a munkálatok – különféle oktatási programokban, családlátogatásokban és beszélgetésekben vegyenek részt. – A végső cél természetesen a helyi közösség önálló-

egészségügyi ellátóközpontot hoztak létre. A mostani, ugandai volt a projekt hetedik állomása, és a segítség részeként a Kia Motors járműveket is biztosít az érintett közösségnek, elősegítve a tanulók iskolába szállítását, egy mozgó autószerelő műhely felállítását, valamint egy mobil könyvtár létesítését. A tervek szerint a humanitárius Green Light Project töretlenül folytatódik a világ további, rászoruló térségeiben, kihasználva a Kia globális hálózatában rejlő lehetőségeket és erőforrásokat.

Kutyával minden jobb

Az ELTE Gyakorló Óvoda és Egységes Gyógypedagógiai Módszertani Intézmény szakemberei 2010 óta alkalmazzák hazánkban az állatasszisztált terápiát. A szakszavak ne borzassanak el senkit: a világ legcsodálatosabb, egyben legtermészetesebb dolgáról van szó.

Kutyával lenni jó. Általában persze minden állat, – legyen szó házi kedvencről, sportban vagy munkában kiteljesedő „kollegiális” kapcsolatról, netán haszonállatról – kiteljesíti, értékkel, érzellemmel és értelemmel tölti meg az életet. Ez az általános pozitív hatás is szerepet játszik az állatasszisztált terápia sikerességében, de persze ennél tudományosabb a diszciplína megalapozottsága, és általános jó közérzet helyett nagyon is konkrét fejlesztőmunkát szolgálnak a hűséges négylábúak. A módszer 2010-ben érkezett Magyarországra, és egy-két éven belül már széles körben, sikerrel alkalmazták. Ahogy Rosta

Katalin, az ELTE Gyakorló Óvoda és Egységes Gyógypedagógiai Módszertani Intézmény igazgatója fogalmazott egy cikkében: „A kutya-ember kötődés ismert pozitív érzelmi hatásai igen erős motivációként hatnak a sérült gyermekekre. Az állatokkal történő találkozások során a gyermekek olyan spontán szeretetmegnyilvánulásokat élhetnek át, amelyek igen pozitívan hatnak személyiségfejlődésükre. Az állatasszisztált terápia olyan terápiás program, mely során terápiás kutya jelenlétével, aktivitásával biztosítjuk, hogy a gyermekek fizikai, érzelmi, szociális és kognitív funkciói javuljanak. A foglalkozás során

a gyermek a terápiás csapat segítségével, meghatározott szakmai protokoll alapján alakít ki kapcsolatot a kutyával, mert ez az együttes munka járul hozzá a saját fejlődéséhez.”

a négylábú kedvencük a különféle feladatok elvégzésére.

Amellett, hogy végtelenül imádnivaló, a kutya egyfajta erősítőként szolgál a foglalkozások során: életszerűen nyújtja azokat az alapingereket, amelyekkel javítható a gyerekek ingerfelfogó, illetve –feldolgozó képessége, s ezeken keresztül végső soron a szociális interakciókra való alkalmassága. Nem mellékesen az olykor komoly megterhelést jelentő feladatokat játékként, örömforrásként élik meg, így tartósabban és gyorsabban rögzülnek az ott szerzett benyomások, ami nagyon fontos. A kompetenciák és az érzelmi egyensúly fejlesztése, szenzoros és szenzomotoros funkciók erősítése mellett az állatok ápolása terén is jut feladat a kicsiknek, ami már a nagyobb korban való boldogulást, felelősségvállalást, feladatellátást készíti elő.

Az állatasszisztált terápia természetesen nem csodaszer, nem önmagában alkalmazható gyógy mód, de nagyon jól ötvözhető az intézmény pedagó-



Egy percre se gondoljuk persze, hogy a fejlődés, a fejlesztés kétszereplős játszma: a kutyaterápia bizony csapatmunka, amelynek eredményessége azon múlik, mennyire képesek és hajlandók együttműködni egymással a résztvevők – a gyermekek, az állatok és a szakpedagógusok. Utóbbiak felelőssége pontosan azért nagy, hiszen nekik kell összeállítaniuk a gyerekek képességének megfelelő programot, programokat, és nekik kell folyamatosan egyeztetniük a kutyavezetőkkel, akik az adott foglalkozások tartalmának ismeretében megítélik, alkalmas-e

giai programjával. Hogy ismét Rosta Katalint idézzük: „a kutya ösztönző hatására a gyermekek olyan tulajdonságai is feltárultak, amiket eddig nem tapasztaltunk. A szorongó gyermek felelősségteljes kutya-vezetővé vált, az autista gyermek a kutya irányába szociális kapcsolatra utaló jeleket produkált, az állatoktól rettegő kisóvodás pedig kezét, azaz mancsot rázott a kutyával.”

„Mi csak Kiákat vásárolunk...”

A Kia nemzetközi élre törésének egyik sarokköve a flottaeladások növelése, a céges autóparkok mind teljesebb körű kiszolgálása.

A Laterex Építő Zrt. ezen a téren szerzett tapasztalatairól Buczkó Mária stratégiai és marketing vezetővel beszélgettünk.



Karakteres formák, modern technológiák, egyedülálló garanciális feltételek – mindezek nem csupán a magánvásárlók köreiből teszik népszerűvé a Kia-modelleket. Magyarországon is egyre több vállalkozás dönt a cég járművei mellett, köztük is az építőiparban tevékenykedő Laterex Építő Zrt.

„Országosan tevékenykedő építőipari generálkivitelező cég lévén, kollégáink sokat ingáznak telephelyünk és az építési projektek között, így a kivitelezésben dolgozó középvezetőink részére nélkülözhetetlen a megbízható gépkocsi” – avat be az alapvető szempontokba Buczkó Mária. „Közép-kategóriájú személyautókat kerestünk, megbízható márkát, alacsony fogyasztással és jó ár/érték aránnyal, olyan alapvető kényelmi felszereltséggel, mint a klímaberendezés vagy a Bluetooth-kihangosító. A választásnál azt is figyelembe vettük, hogy kollégáink magáncélra, tehát adott esetben családdal együtt is használják ezeket a gépkocsikat.” Igazából így, magánúton találtak rá a koreai márkára. „Korábban céges szinten nem használtunk Kiát, a döntéshozók családi, baráti környezetében többen ismerték személyes tapasztalatból a márkát, és maximálisan elégedettek voltak vele. Tegyük hozzá, nekünk sem voltak minőségi kifogásaink a korábban használt autóinkkal, viszont a Pappas Auto és a Kia együttes ajánlata felülmúlhatatlan volt. A járművek kedvezőbb ár/érték arány és különösen meggyőző garanciális feltételek mellett nyújtják legalább azt a magas minőséget, amihez hozzászoktunk; a Pappas Auto ügyfélkezelése, a felkészültség, valamint az információ- és segítségnyújtás pedig kiemelkedően jó volt. Két ilyen ajánlatot együtt nem lehetett figyelmen kívül hagyni: amikor szükségessé vált

az autópark bővítése, mellettük tettük le a voksunkat, és nem bántuk meg.” Márpedig komoly bővítésről beszélünk: a néhány éve alapított Laterex Építő Zrt. folyamatos fejlődése azt eredményezte, hogy a céges flotta 2018-ra megduplázódott, elérve az ötven autót. „Az utóbbi két alkalommal már csak Kiát vásároltunk” – áruja el Buczkó Mária. „Először egy felsővezetői Sportage és tizenkét középvezetői cee'd került hozzánk – utóbbiakat központi döntés alapján, a feladatoknak leginkább megfelelő, egységes motorizációval és felszereltséggel kértük. Ennek bő fél éve, és bár műszaki szempontból korai volna még nyilatkozni, maximálisan elégedettek vagyunk az autókkal. A munkatársaknak a mindennapi használatban a szolgáltatások és az általános működési jellemzők a fontosak, a cégvezetés pedig a fogyasztással, valamint a Pappas Auto szervizszolgáltatásaival szerzett a várakozásokat is felülmúló, kedvező tapasztalatokat. Mi bízunk benne, hogy hosszú távon Kia-ügyfelek maradunk – ennek első lépéseként a közelmúltban további öt cee'd érkezett a céghez, közülük kettő gazdagon felszerelt, nagyobb motoros, felsővezetői kombi kivitel.”



A Balaton északi partjának fővárosában Balatonfüreden a Tihanyi Apátságra közvetlen kilátással rendelkező szállodánk csendes környezetben, közvetlenül a Városi Uszoda mellett, városközponttól csupán 10 perc sétára található.

A szálloda 50 légkondicionált szobája, mintegy 120 fő elhelyezését teszi lehetővé és egész évben nyitva tartó a la carte étteremmel, bárral üzemel. Az uszodát és annak wellness részlegét (gőzfürdő, jakuzzi, infra és finn szauna) vendégeink térítésmentesen használhatják.

Az Akadémia Hotel**** Balatonfüred a fentiekén túl kisebb, de kiemelkedő felszereltségű konferenciáknak is helyet ad. Egyedülálló panoráma teraszunk alkalmas exkluzív rendezvények, esküvők, születésnapok lebonyolítására, mely kifejezetten egyedivé teszi szállodánk által nyújtott szolgáltatások körét.





Üzenet a jövőből!

A Kia Motors Las Vegasban bemutatta a jövő mobilitására vonatkozó elképzeléseit.

Dr. Woong-chul Yang, a Kia Motors alelnöke, egyben a kutatási és fejlesztési központ igazgatója ezekkel a gondolatokkal nyitotta meg a Las Vegas-i 2018-as CES (Consumer Electronics Show) kiállítás Kia standját: - Határok nélkül, mindenkinek. Ez a Kia Motors jövőképe, egy világé, amelyben mindenkinek megvan a lehetősége, hogy élvezze a mobilitásban rejlő értékeket. Ha úgy tetszik, ez egy kiáltvány a márkánk tömegközlekedéssel kapcsolatos szerepéről. Manapság a vásárlók jellemzően azt gondolják, az autó csupán jármű, semmi több, de mi, a Kiánál elkötelezettek vagyunk az iránt, hogy a mobilitás a lehető legszélesebb körű legyen, főszerepben az autóval. A Kia a járműipar szempontjából nagyon fontos területekre fókuszált az idei bemutaton is, gondosan ügyelve, hogy az érdeklődő közönség helyben kipróbálhassa az innovatív technológiákat. A vállalati ACE stratégia három pilléren

nyugszik: az autonóm közlekedésen, a Connected képességeken (ennek volt része a világon elsőként autóban prezentált 5G-s kapcsolat) és a zöld eco, illetve elektromos járműveken.

Már nem üres vízió: az önvezető autók, a közelgő autonóm közlekedés izgalmas, de még sok buktatót rejtő korszaka egyre inkább hétköznapi beszédtema. A Kia tervei szerint 2019-től indul a saját autonóm technológiájának nagyszabású közúti tesztelése, már nem titkolatlan előkészítve a sorozatgyártás lehetőségét. A márka célja, hogy 2021-től igen fejlett, 4-es szintű önvezetésre képes járművet kínálhasson, az új Smart City vezetői projekt keretében. A Kia Motors jelenleg is többféle környezetbarát modellel rendelkezik, de ezek választéka hamarosan intenzíven bővülni fog. 2025-ig összesen 16 olyan új Kia érkezik, amelyben villanymotor is része lesz a hajtásláncnak, to-

vábbá 2020-ban jön a márka első üzemanyagcellás (FCEV) járműve is. Ennek jegyében, mintegy előzetesként, a Kia Motors kiállította a Koreában megálmodott Niro EV Concept tanulmányt. Nem titok, hogy ez már a következő lépés azon a hosszú, de izgalmas úton, amely a márka autóinak jövőbeni villamosítását jelenti. A koncepció egy modern, stílusos formatervű SUV, valamint egy nagy-teljesítményű elektromos hajtáslánc és korszerű akkucsomag párosítása. Az aerodinamikailag hatékony karosszéria lehetővé teszi, hogy a menetszél könnyen áramoljon a kasztni alatt és körülötte egyaránt. Mivel nincs szükség hagyományos tigrisorr hűtőmaszkra, ennek helyére interaktív, bármilyen szöveges feliratot megjeleníteni képes kijelző került. A jármű profilja tudatosan emlékeztet az utcai kompakt crossover Niróéra, ugyanúgy megemelt karosszériával és széles C-oszlopokkal. A letisztult, pengeélszerű hátsó kialakítása nem csak esztétikai célokat szolgál, lehetővé teszi a levegő akadálymentes áramlását. A meghajtásáról a Kia következő generációs elektromos hajtáslánca gondoskodik, olyan új gyártási technológiák felhasználásával, amelyeket már a közeljövő elektromos (EV) Kia modelljei számára fejlesztettek ki. A villamos energiát nagy kapacitású, 64 kWh-s lítium-polimer akkumulátor tárolja, míg az elektromotor teljesítménye 150 kW (204 LE). Egy feltöltéssel 383 km a hatótáv, természetesen zéró károsanyag-kibocsátással.

Újdonság a Niro EV Concept gyalogosvédelmi APWS (Active Pedestrian Warning System) rendszere. Ha az autó akadályt érzékel, akkor külső hangszóróiból a személyek felé irányított hang ad, figyelmeztetve őket a közeledésre. Az APWS használja továbbá az interaktív világításrendszert is, amely a járművezetők és a gyalogosok között biztosít vizuális kommunikációt. Az úttörő megoldásokat felvonultató műszerfal az új HMI rendszer és a felhasználó között létesít interaktív kapcsolatot. Az infotainment és a HVAC (fűtés, szellőztetés, légkondicionálás) pusztán érintésekkel és kézmozdulatokkal, gesztusokkal vezérelhető, a kormánykerék kvázi távirányítóként funkcionál. A vezető a kétküllös kormány előtt „elhúzással”, különböző mozdulatokkal válthat kedvenc zeneszámai között, feltekerheti a hangerőt, vagy akár állíthat a szellőzésen. A digitális műszerfal kijelzője eközben további információkkal tájékoztatja a jármű, a hajtáslánc állapotával, vagy éppen a megtett út adataival kapcsolatban. A „log-in” beléptetés arcfelismeréssel és hangazonosítással történik. A rendszer a beszállásnál elvégzi a szükséges alapbeállításokat és üdvözlöli a vezetőt, aki, ha nem csinálja végig az Amazon Web Services (AWS) fejlett Rekognition és Polly szoftverein alapuló, rendkívül nagy pontosságú arckép- és hanganalízist, akkor az AWS biztonsági okokból letiltja a jármű számos funkcióját.

Hasonlóan izgalmas a Separate Sound Control System (SSCS). Ezzel az első és a hátsó sorban utazók különféle zenéket hallgathatnak az autóban anélkül, hogy zavarnák



egymást. A SSCS összesen nyolc, a fejtámlákba beépített hangszórót használ, mindkét sorban egyidejűleg szólhat valami, ugyanakkor ezzel párhuzamosan működik egy zajcsökkentő funkció is: ez olyan frekvenciájú hangot bocsát ki, amely kioltja a másik sorból érkező zavaró hangokat. Az autóban így két, egymástól teljesen független hangzóna jön létre, azaz elől lehet zenét hallgatni, hátul pedig zavartalanul hangoskönyvvel szórakozni, például podcastról letöltve. A Kia mérnökei szerint eme házon belül fejlesztett technológia van annyira izgalmas és ötletes, hogy a közeljövőben megjelenhessen a hétköznapi modellekben.



Hazai pálya

A 2017-es Kia Lotos Race mezőnyében két magyar hölgy is rajthoz állt Picantójával a Sun Aqua Kia Racing Team színeiben.



Jobb szélén, 44-es rajtszámmal Adri fordul el a kanyarban elsőként. Már sokszor bizonyította, hogy tud ő a leggyorsabb lenni a pályán



Krajnyák Petra

Születési idő: 1997. november 29.
Nemzetiség: magyar
Magasság: 160 cm
Súly: 45 kg
Kedvenc étel: carbonara spagetti
Kedvenc ital: limonádé
Hobbi: lovaglás
Szerencseszám: 7

Vogel Adrienn

Születési idő: 1982. december 30.
Nemzetiség: magyar
Magasság: 164 cm
Súly: 51 kg
Kedvenc étel: Rib-eye steak
Kedvenc ital: tonik
Hobbi: snowboard
Szerencseszám: 4



A két csinos pilótahölgy idén második szezonját teljesíti a nemzetközi Kia Lotos Race versenysorozatban, amely új autókkal veszi kezdetét: a korábbi Picantót a 2017-ben bemutatott vadonatúj modell váltja. Krajnyák Petrával és Vogel Adriennel az elmúlt évről beszélgettünk.

- KM: Petra, 2016-ban a hazai Suzuki Cup-ban rögtön 11. lettél összetettben, tavaly pedig a Kia Lotos Race-en bizonyítottál. Mik a tapasztalataid?
- Krajnyák Petra: - Rengeteget tanultam! A gokartozás után, 2015 nyarán ültem először igazi versenyautóban, majd rögtön jöttek a márkakupás szezonok, azaz nagyon gyorsan kellett alkalmazkodnom. A nemzetközi környezet is óriási kihívást jelentett, mert a Hungaroringet leszámítva teljesen ismeretlen pályákon versenyeztünk: Oschersleben, Poznan, a Slovakiaring, Most és Monza voltak még a Kia Lotos

Petra (77-es rajtszámmal) Monzában, az Ascari-sikán elején. Nagyon a szívéhez nőtt a gyors pálya, kedvencei között tartja számon

Race helyszínei. Minden hétfőgőn sokat kísérleteztünk a beállításokkal, számomra a Kia Picanto is újdonság volt a Suzuki után. Úgy érzem, hogy sokat tudtam fejlődni, remek a csapat, így bizakodva várom a 2018-as szezont, no és persze az új autót.

KM: - Megkedvelted valamelyik külföldi pályát?
Krajnyák Petra: - Itthon, a Hungaroring közönsége előtt nagyon jó versenyezni, de bevallom, Monza teljesen beszippantott... Történelmi helyszín számos híres kanyarral, köztük a trükkös Parabolicával. Sokat megyünk padlógázzal, mert még Forma-1-es szinten is eszement gyors ez a pálya, mindent ki lehet hozni a Picantóból. Fantasztikus, nagyon izgalmas hétfőgőnk volt itt!

KM: - Adri, téged különdíjjal jutalmaztak Monzában.
Vogel Adrienn: - Igen, a 20 fős mezőnyben - ahol csak ketten vagyunk lányok Petrával - én futottam a

hétfőgő abszolút leggyorsabb körét. A versenysorozat 12 éves fennállása során ezt a kupát női versenyző eddig soha nem szerezte meg, én vagyok az első, amire nagyon büszke vagyok.

KM: - Valóban kiemelkedő teljesítmény! Ugyanilyen elégedett vagy a teljes 2017-es szezonnal?

Vogel Adrienn: - Sajnos nem. Ahogy Petra is említette, remek csapatunk van, így összetettben a dobogót céloztam meg - ebben idén is hiszek-, de a szerencse nem mindig állt mellettem. Sok balesetbe, ütközésbe keveredtem bele, volt, hogy emiatt kiestem és biztos pontokat veszítettem. A végén nem jött ki a matek...

KM: - Két díjjal is jutalmazták az eredményeidet, mondanál ezekről néhány szót?

Vogel Adrienn: - Örömmel! Az egyik az „Év női autóversenyzője 2017” cím, amit a Magyar Nemzeti

Autósport Szövetség díjátadó gáláján vehettem át. A másik a Formula Magazin szervezésében a Top 50 autóversenyző gálája volt, ahol 68 női pilóta közül engem választottak a legjobbnak.

KM: - Gratulálunk! Végezetül, mire számítasz 2018-ban a pályán?

Vogel Adrienn: - Nagyon kíváncsi vagyok az új autóra! Remélem, hamar összebarátkozunk, gyorsak leszünk és év végén sikerül a dobogóra felállni. Mert nem titkoltan ez a célom továbbra is, hiszek magamban, a csapatban és a támogatóimban. A Kia Lotos Race mindenkinek egyenlő feltételeket teremt, itt valóban teljesen egyformák az autók, nincsenek jogosulatlan előnyök, a győzelem a pilóta ügyességén, tehetségén múlik.

KM: - Mindkettőtöknek szívből drukkolunk, szép eredményeket kívánunk, és akkor start április végén, a Hungaroringen!



Első fecske

Amikor 1996-ban megjelent Magyarországon a Kia, először a négyajtós Sephiát kínálták. Főszereplőnk is egy ilyen modell, amelyet a mai napig első és elégedett tulajdonosa használ.

Két évtizede Péterfy Miklós elgondolkodott azon, milyen új autóra cserélje kiszolgált szovjet négykerekűjét. Bizony, nem volt könnyű helyzetben, már akkor is viszonylag gazdag kínálat fogadta az alsó-középkategóriában, igaz, azzal kénytelen volt szembesülni, hogy a jól ismert német, japán, francia és olasz márkák tágas, négyajtós típusait elég drágán kínálták. Szerencséjére rátalált az egyik budapesti Kia-szalonna, ahol ott állt az a metáلكék Sephia, amely első pillantásra elnyerte tetszését. Nem is habozott sokáig, kezét rázták a kereskedővel, és napokon belül otthon volt az új családtag. Valószínűleg maga Péterfy úr sem gondolta, hogy ilyen sokáig, pontosan 21 évig hű társa lesz a Kia, amely márkáról a vásárláskor még nem sokat tudott, leginkább csak azt, hogy Dél-Koreában készül.

Kiseb koccanások miatt az első lökhárítót és néhány lemezt már cserélték az autón. Húsz évvel ezelőtt modernnek számított a formája

Az 1992 őszen bemutatott Sephia (egyres piacokon futott Mentor és Timor néven is) a Kia első saját padlólemezre tervezett modellje, s nemcsak limuzinként, hanem ötajtós kialakítással is készült. Méretes, 2500 mm-es tengelytáv-jával és 4360 mm-es hosszúságával az akkori kategóriatársakkal összevetve a nagyobbak közé tartozott, s tökéletesen alkalmas volt arra, hogy négytagú családokat kiszolgáljon. Kezdetben 1,6 literes, 80 lóerős, négyhengeres motorral érkezett hozzánk, majd megjelent az 1,5 literes, szintén 80 lovas változat, hogy a Sephia a motorméret szerinti adózást alkalmazó európai országokban (így nálunk is) a kedvezőbb kategóriába essen.

A formás limuzinról meglepédeccsel szól gazdája, aki (a család többi tagjával együtt) nagyon megkedvelte



Klasszikus szedán, a korra jellemző gömbölyded vonalakkal. Kerekei 13 colosak, az ajtókon színre fújt koptatócsík fut végig



Ergonomikus kialakítású középkonzol. A mechanikus légkondi hibátlanul üzemel

Zsebet is tettek az ajtóra, elfér benne egy térkép és egy jégkaparó



Az ülésvédők alatt hibátlanok a jó oldaltartású, kényelmes ülések. Rekeszt rejtő középső kartámasszal kényeztet a Sephia



Rendben teszi a dolgát a négyhengeres SOHC-motor. A rugótornyok teljesen rozsdamentesek, a Sephia mindig gond nélkül teljesítette a műszaki vizsgát



Hátul akár hárman is elférnek, a kárpitok jó állapotban megmaradtak



Szépen kárpitozott a tágas csomagtartó, az osztott hátsó üléstámlák ledöntésével bővíteni is lehet

Klasszikus szedán, a korra jellemző gömbölyded vonalakkal. Kerekei 13 colosak, az ajtókon színre fújt koptatócsík fut végig

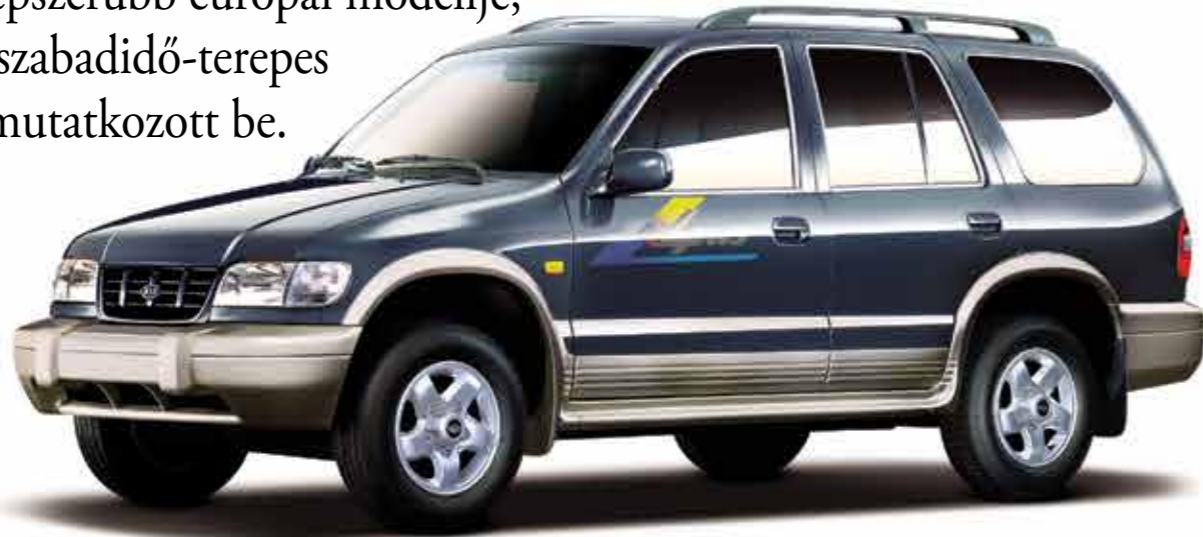
kényelmes üléseit, tágas utasterét, jó futóművét, erős motorját. Utóbbi a mai napig füstmentesen dolgozik, nem eszi a kenőanyagot, pedig több mint 230 ezer kilométeren át cipelte a karosszériát. Rengetegszer elvitte a famíliát Ausztriába sieni, ahol mindig megbirkózott a havas utakkal, nyaralásokkor pedig azzal (is) örömet szerzett Péterfyéknek, hogy légkondijával nagyszerűen lehűtötte az utastér levegőjét – ez akkoriban egyáltalán nem volt általános ebben a kategóriában. A tulajdonos egyetlen olyan esetre tud visszaemlékezni, amikor a Kia technikai probléma miatt nem vitte el őket az úti-célhoz, de az sem az autó hibája volt: az utólag beépített indításgátló adta meg magát, ez okozta a kellemetlenséget.

A Sephia ma már nyugdíjas éveit húzza, keveset használják, és lehet, hogy 21 év után le is cserélik – talán az új cee'd vagy egy Stonic lesz az utódja.



Siker, történet

A Kia legnépszerűbb európai modellje, a Sportage szabadidő-terepes 1993-ban mutatkozott be.



Hosszabb hátsó túlnyúlásáról könnyen felismerhető a nagy csomagterű Grand/Grand Wagon karosszériás Sportage

tengelytáv 2,65 m), könnyű vezethetőségével, strapabíró technikájával a Sportage világszerte hamar megtalálta széles vásárlóközönségét; alapverzióknak az ötajtós karosszéria számított, de létezett háromajtós, lebontható vászon/hardtop tetős kabrió, sőt – jellemzően az ázsiai piacon – Grand/Grand Wagon néven ismert kiadás. Ennél a tengelytávon nem változtattak, de a kasztnit hátrafelé 30 centivel megnyújtották, így hatalmasra, akár 2,2 köbméteresre volt bővíthető a csomagter – ezek a kocsik alul rejtve, nem pedig a hátsó ajtóra rögzítve hordták a pótkerekeket.

A Kia háromféle négyhengeres, 2,0 l-es erőforrással szerelte az autót, a 82 LE-s turbódízel igazából Európa (és részben Ázsia) kedvéért beszerelve. Benzinesből nálunk a szimpla vezértengelyes (SOHC) futott 117 LE-s teljesítménnyel, Észak-Amerikában ugyanezt a gépet árulták, de dupla vezértengellyel (DOHC) és 130 LE-vel. A Sportage alapból fronthajtású volt, de pluszpénzért létezett kapcsolható összkerékhajtással is, váltóból ötfokozatú kézit és négyfokozatú automatát kínáltak hozzá. Először 1997-ben korszerűsítették a típust, ekkor a Kia-modellek közül elsőként ennél jelent meg a felszereltségben a térdlégzsák.

Fontos kísérleti modell volt a tüzelőanyag-cellás (FCEV) hajtáslánccal épített Sportage 2005-ben



Az SL (2010–2016) és az aktuális QL sorozat már napjaink Kia-sikertörténetei közé tartozik. Az utasok számára a lehető legmagasabb, az Euro NCAP minősítés szerinti 5 csillagos védelmet nyújtó SL az évek alatt sorra

Első generációs, európai specifikációjú Sportage, ritka Karmann Sport SE kiadásban – csupán 250 példány készült



Először 1997-ben korszerűsítették az első JA/NB modellt, ekkor új műszerfalat is terveztek hozzá



1995-ben készült fotó: az Egyesült Királyságban rendőrségi autóként is használták a Kia első szabadidő-terepesét



2004-2010 között gyártották a második generációt, a csúcsmodelltel kellemes hangú V6-os benzinessel szerelték



Az első, JA/NB gyári jelű Sportage terepest a Mazdával közösen fejlesztette a Kia az 1990-es évek elején, a fődarabok (motor, váltó) közösek voltak a Bongo nevű japán testvérmodellével. Ázsiában 1993-ban, Európában két évvel később kezdődött a típus forgalmazása, utóbbinál – akkor még a zsolnai gyár híján – a nagy tapasztalatokkal rendelkező német Karmann vállalta el a Sportage összeszerelését. A termelés 1998-ig tartott, utána koreai gyártásból érkeztek hozzánk is a megrendelt autók, továbbá nem köztudott, de helyi értékesítésre Oroszországban szintén készült ez a típus. Kompakt méreteivel (hossz 4,4,



Kabriókat csak háromajtós karosszériával gyártottak, az igazi szellős élményt a hátsó utasok élvezhették

Az újabb, egyben az utolsó ráncfelvarrást 2001-ben hajtották végre. A gyár fokozatosan vezette ki a piacról a JA generációt: Ázsiában 2002-ben, Észak-Amerikában 2003-ban álltak le a márkakereskedések a rendelések felvételével, majd sorban következett a többi ország. A JE/KM jelű utód 2004-ben debütált, a méretei nem sokat változtak, de a tervezők sokkal jobban kihasználták a belső helyet. A második generációs Sportage minden területen komoly előrelépést mutatott: sokat javult az aktív és passzív biztonsága, megjelent a hatfokozatú kézi váltó, a 2,0 l-es, négyhengeres motorok mellé pedig rendkívül

döntögette a Kia európai eladási rekordjait, és márka legkedveltebb típusa lett, ahogy szűkebben véve a SUV-ok között is kiemelkedő piaci eredményeket tudott felmutatni. A mérnökök munkáját számos formatervezői és minőségbiztosítási díjjal ismerték el, továbbá a Sportage a hibastatisztikák szerint stabilan Európa egyik legmegbízhatóbb autója volt. A negyedik QL generációnak tehát magasan van a lécz, de a továbbra is nagyszámú eladások, valamint a különféle nívós szakmai elismerések bizonyítják, hogy a Sportage rendületlenül jó úton halad – immáron negyed évszázada.



*Klebelsberg
Kastély*

A Klebelsberg Kastély Hotel és Rendezvényközpont 2017. nyarán nyitotta meg kapuit Budapest második kerületében Pesthidegkúton, amely Magyarország öt kiemelt kultúrtörténelmi emlékhelyének egyike. Látogasson el hozzánk személyesen is, hogy Ön is átélhesse a 100 évvel ezelőtti Magyarország hangulatát!

Vendégházunk 29 kényelmes szobája, egyedi tervezésű magyar bútoraival és a másfél hektáros elegáns parkosított őskert garantálják a hamisítatlan kastély élményt. A kényelmet és a biztonságot segítik a szálloda parkjában, az épületek mellett kialakított zárt gépkocsi parkolók. 24 órás recepció, korlátlan wifi használat, bőséges büféreggeli, valamint lobby bár szolgáltatás teszik még kellemesebbé az itt tartózkodást.

Rendezvényházunkat szeretettel ajánljuk céges rendezvények, csapatépítő programok, sajtótájékoztatók, termékbemutatók megrendezésére is!



Kia márkakereskedők listája

Kereskedés	Cím	Telefonszám	E-mail	Web
Hiezl és Társa Kft.	6500 Baja, Kölcsey u. 73	(79) 422-422; (70) 9357-558	info@hiezl.hu	www.hiezl.hu
Körös Autócentrum Kft	5600 Békéscsaba, Szarvasi út 66.	(66) 450-450	kiakoros@kiakoros.hu	www.kiakoros.hu
Duna Autó Zrt.	1037 Budapest, Zay utca 24.	(1) 801-4074	kia@dunaauto.hu	www.dunaauto.hu/kia
Wallis Kerepesi úti Autó Kft.	1106 Budapest, Kerepesi út 85.	(1) 260-7777	info@kiawallis.hu	www.kiawallis.hu
Pappas Auto Magyarország Kft	1117 Budapest, Hunyadi János út 6.	(20) 772-1855	adam.redei@pappas.hu	www.pappas.hu
Pappas Auto Magyarország Kft	1133 Budapest, Pannónia utca 82-86.	(20) 419-8413	krisztian.toth@pappas.hu	www.pappas.hu
Zakar és Társa / Cegléd	2700 Cegléd, 4.sz. főút 69. km	(20) 319-7863	info@zakartsa.hu	www.kiazakar.hu
OMP Autóház Kft.	4002 Debrecen, Balmazújvárosi út 10.	(52) 503-510	kia.kereskedes@ompautohaz.hu	www.ompautohaz.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	3300 Eger, Kölyök út 6.	(36) 889-111	kieaeger@jpauto.hu	www.jpauto.hu
M6 Kft.	2030 Érd, 6-os főút 23 km	(23) 523-101; (70) 3300-500	info@kiaerm6.hu	www.kiaerm6.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	2151 Fót, Fehérvő utca 4/A (M0-M3 csomópont)	(1) 999-0228	istvan.kaszab@jpauto.hu	www.jpauto.hu
Gablini Kft.	2100 Gödöllő, Blaháné út. 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
Dakó Kft	6000 Kecskemét, Mindszenti krt. 53.	(76) 508-851	kia@dakokft.hu	www.dakokft.hu
Gadáci Autóház Kft.	8360 Keszthely, Tapolcai u.	(83) 511-040	info@gadacsi.hu	www.gadacsi.hu
Univer Car Kft.	3527 Miskolc, József A. utca 62/A	(46) 502-980	kiamiskolc@univercar.hu	www.univercar.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	4400 Nyíregyháza, Orosi út 20/A	(42) 462-375	tamas.kosan@jpauto.hu	www.jpauto.hu
Pappas Auto Magyarország Kft	7630 Pécs, Kocsz utca 125.	(20) 419-8280	tamas.orning@pappas.hu	www.pappas.hu
Orientik Motor-Car Kft.	9400 Sopron, Győri út 42.	(99) 505-345	kia@motor-car.hu	www.kiasopron.hu
Pappas Auto Magyarország Kft	6725 Szeged, Vásárhelyi Pál utca 15.	(70) 967-7179	gyula.szabo@pappas.hu	www.pappas.hu
Auto-Hof Kft.	7100 Szekszárd, Palánki u. 1.	(74) 529-885	info@kiaszekszard.com	www.kiaszekszard.com
Pappas Auto Magyarország Kft.	8000 Székesfehérvár, Seregélyesi u. 131.	(22)889-180	info.szekesfehervar@pappas.hu	www.pappas.hu
Iniciál Autóház Kft.	9700 Szombathely, Vásártér u. 3.	(94)508-908	info@kiaszombathely.hu	www.kiaszombathely.hu
Maros Trans Kft	2600 Vác, Bolgár u. 2. (Lidl mellett)	(20) 971-5365	szalon@kiavac.hu	www.kiavac.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft	8200 Veszprém, Almádi út 4781/7 hrsz.	(88) 591-190	alex.szoradi@jpauto.hu	www.jpauto.hu



Klebelsberg Kastély Budapest

H-1028 Budapest, Templom utca 12.

Tel.: +36 30 399 2143

info@klebelsbergkastelybudapest.hu | www.klebelsbergkastelybudapest.hu



MANAGED BY
S4Y
service4you

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

A legjobb helyekre nem térkép vezet!



stinger



Új Kia Stinger. Élmény vezetni.

The Power to Surprise

Odakint utak és kalandok milliói várják, hogy Önnek is elmesélhessék történetüket. Bemutatjuk az új Kia Stingert. Az autót, amelyet arra teremtettünk, hogy dicsőséget szerezzen a világ legnagyobb utvonalainak. Minden ív, minden kanyar, minden váratlan forduló egyre közelebb visz ahhoz a páratlan élményhez, amit a vezetés jelent. Azt mondják, az élet egy utazás, amely mostantól sokkal élvezetesebb.

Üzemanyag-fogyasztás (vegyes): 5,6 – 10,6 l/100 km, CO₂-kibocsátás (vegyes): 146–244 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 tesztdatok nem tartalmaznak semmilyen garanciát az adott gépjármű valós üzemanyag-fogyasztását illetően.