



KIA MAGAZIN



XCEED

Niro. Sosem volt még ilyen jó formában.



NIRO



Megérkezett az új Kia Niro Hybrid.

The Power to Surprise

Ideje újragondolni a vezetési stílusát. Az új Kia Niro Hybrid új külsőt kapott, ráadásul a szupertágas belső tér és a 7 év garancia minden kétséget kizáróan meggyőzi Önt, hogy Niro csak egy van a világban.



A hirdetésben megjelenített autó illusztráció. A Kia Niro Hybrid üzemanyag-fogyasztása (vegyes): 4,4–5,2 l/100 km, CO₂-kibocsátása (vegyes): 110–119 g/km. A megadott fogyasztási és károsanyag-kibocsátási értékek az aktuális jogszabályok által meghatározott mérési eljárás ((EU) 2017/1153) szerinti mérésekből származnak. A fenti értékek meghatározása az RDE (valós vezetési feltételek melletti kibocsátás) vizsgálattal kiegészített új WLTP (könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárás) szerinti mérési ciklussal történt. Az adatok tájékoztató jellegűek, egyes konkrét mérési eredmények ezekről eltérhetnek, különbségeket mutathatnak.

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

Kim Dowan
Elnök & CEO



Nagy Norbert
Ügyvezető igazgató

Kedves Olvasó!

Örömteli számunkra, hogy újabb fontos rekordról számolhatunk be! A Kia Motors 2019-ben eddigi legsikeresebb félévét zárta az európai piacon: közel 270 ezer új gépkocsit értékesítettünk, ezzel ismét növelni tudtuk piaci részesedésünket mind Európában, mind Magyarországon. Kiváló eredményeink kulcsa az új és folyamatosan bővülő Ceed-család, amely reményeink szerint további sikerekhez segít minket, hiszen az idei ősz újdonsága az XCeed crossover, és érkeznek a különféle plug-in hibrid változatok is. Nagyon izgalmas esztendő áll még előttünk, és elárulhatjuk, rendkívül érdekes időszak következik a Kiánál, számos innovatív, jövőbe mutató, vadonatúj modellel, köztük elektromos járművekkel.

Őszi magazinunkat az iménti gondolatok szellemében állítottuk össze, bepillantást nyújtva a Kia folyamatosan változó, izgalmas világába, bemutatva legújabb modelljeinket, köztük az XCeed crossovert és a jövőre nézve sokat sejtető HabaNiro koncepcióautót. Kapcsolódjon ki velünk, barátságunk együtt, éljük át a legfontosabb koreai ünnep hangulatát, valamint szurkoljunk a Kia Platinum Cup magyar versenyzőhölgyének, és főzzünk valami finomat, megismerve a tradicionális koreai konyhát.

Mindehhez kellemes időtöltést kívánunk!

KIA MAGAZIN

Kiadja a Kia Motors Hungary Kft. (A Kia Motors magyarországi vezérképviselete) • 1117 Budapest, Budafoki út 56. • info@kiamotors.hu • www.kia.com • Felelős szerkesztő: Rusótzky Viktória • Design, tipográfia: Nagy Orsolya • Nyomda: Pauker Nyomdaipari Kft. • Megjelenik évente kétszer • A közölt fotók és írások csak a kiadóval történt egyeztetés után használhatóak fel • A magazinban szereplő árak tájékoztató jellegűek.

Kövess minket a Facebookon!



facebook.com/KIAMotorsMagyarország

NEWS » HÍREK

Kia Seltos

GLOBÁLIS

A Kia Motors számára fontos az indiai piac, így a méreteiben a Stonic és a Sportage közé illő, helyben gyártott új crossoverét itt mutatta be, de Koreában is készül majd. Az új, akár GT Line kivitelben elérhető modell háromféle motorral és sebességváltóval érkezik, Európában kétféle turbós, közvetlen befecskendezéses, 1,6 literes négyhengeres várható – egy benzines 177, valamint egy dízel 136 lóerős teljesítménnyel –, továbbá más piacokra 2,0 literes, 149 lóerős szívó benzinest szállítanak. Összkerék-hajtásról és kézi váltóról egyelőre nincs szó, automatából hatfokozatú bolygó-művest, hétfokozatú duplakuplungos robotot és (előreláthatólag a 2,0 litereshez) fokozatmentes CVT-t társítanak az erőforrásokhoz. A karosszéria nagy szakítószilárdságú,

részben melegen sajtolt acélokból és könnyű alumíniumból készül, a biztonság alapból hat légzsákos, és a Seltos megkapja a Kia online kapcsolatos, legkorszerűbb UVO Connect infotainment rendszerét, középen 10,25 colos érintőképernyővel.



KIA MAGAZIN 2019/2

Kia Telluride

Remek start



Jelenleg csak az Egyesült Államokban forgalmazza a Kia a nagyméretű Telluride szabadidőjárművet, amely az azonos nevű, 2016-ben bemutatott koncepcióautóból lett szinte rekordidő

alatt szériamodell. A piac pozitív érdeklődéssel fogadta a különleges formai megoldásokkal büszkélkedő, három ülésorban akár hét utast is maximális kényelemben szállítani tudó óriást: a tervező Tom Kearns – aki egyben a Kia Design Center America alelnöke – pedig elárulta: fiatalabb korában a jégheki volt a mindene, természetesen játszott is csapatban és az egyedi hátsó lámpához éppen egy hokiütő adta számára az ihletet. A Telluride négyféle, LX, S, EX és SX komfortszinten vásárolható meg, mindben 3,8 literes, 291 lóerős benzinmotor dolgozik nyolcfokozatú



automata sebességváltóval, állásból a 60 mérföldes (96 km/h-s) sebesség 7,1 másodperc alatt érhető el. A fedélzeten hat USB-port található, az infotainment érintőképernyője 10,25 colos, a prémium Harman Kardon audiorendszer tíz hangszórós.

Kia K900

TÚL A CSÚCSON

Európában a Kia a Stingerrel van jelen a prémiummodellek között, de a márka több piacon rendelkezik ennél nagyobb, csúcstechnikát és lenyűgöző kényelmet kínáló típussal. A K900 már méreteivel is tekintélyt parancsol, hiszen 512 centiméter hosszú, de 3,1 méteres tengelytávja szintén luxuslimuzinhoz illően hatalmas. Minden fényforrás LED-es, az utastéri hangulatvilágítás 64 színben állítható. A fedélzeten a legfinomabb bőr borítja az

elektromosan állítható, fűthető, szellőztethető üléseket, a dekoráció valódi fa, a műszereket a svájci óráiról ismert és elismert Maurice Lacroix tervezte. A műszaki tartalom igényes, a K900-at 3,3 literes, 356 lóerő teljesítményű V6-os, turbós benzinmotor mozgatja, a váltó nyolcfokozatú automata, az összkerék-hajtás széria. A kiváló menetkomfortról elektronikusan szabályozott adaptív lengéscsillapítás gondoskodik.





FIFA Women's World Cup 2019

Kerek történet

Idén nyáron, Franciaországban rendezték a női labdarúgó tornák legrangosabb eseményét, amelynek hivatalos autószállítója a Kia Motors volt. A rendezvény zökkenőmentes lebonyolítását 66 különféle népszerű Kia modell, köztük a Sportage, az Optima, a Ceed és a kétféle hibrid hajtáslánccal szerelt Niro segítette. A Kia Official Match Ball Carrier program keretében 47 francia és öt brit, német, holland és ausztrál gyerek életre szóló élménnyel gazdagodott, hiszen ők vihették ki a labdát a pályára a játékosokkal. A Kia Motoros 2007 óta a FIFA, 2008-tól pedig az



UEFA partnere és a rendezvények, köztük a világbajnokság és az Európa Liga hivatalos autószállítója. Nagy öröm volt a koreai márka számára, hogy immáron a női labdarúgókat is támogathatta, és így tesz a jövőben is, a 2020-as női U-20-as, valamint a 2022-es U-17-es világbajnokságokon.

Kia Mohave Masterpiece

Mesterdarab



A 2019-es Szöuli Autószalonon a Kia bepillantást engedett a közeljövőbe, s többek között itt debütált – egyelőre prototípusként – a nagyméretű szabadidő-terepesek kategóriájába tartozó Mohave Masterpiece. A márka széleskörű felmérései, kutatásai is alátámasztják a világszerte tapasztalható jelenséget, hogy a crossoverek, a SUV-ok piaca fejlődik a legdinamikusabban. A Masterpiece robosztusságot

sugárzó formatervvel, markáns „kockás” frontrésszel és egyedi LED-fényszórókkal próbál kitűnni a tömegből, és ezzel kapcsolatban nem okoz csalódást a műszaki töltet sem: összerékhajtással szinte bárhová eljuthatnak az autós utasai. A meghajtásról az előzetes információk szerint 3,0 literes, 256 lóerős, V6-os turbódízel gondoskodik, komoly vonóerőt biztosító 560 Nm forgatónyomatékkal.

Rafael Nadal és a Kia

Nyerő páros



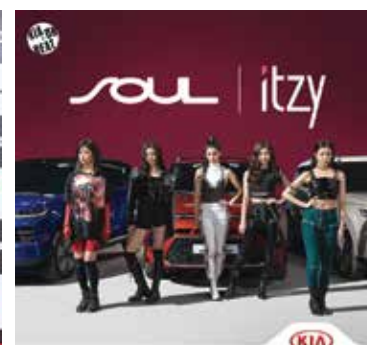
Az ifjú tehetség, Rafael Nadal 2004-ben, 17 évesen lett a Kia márkának követe Spanyolországban, két évvel később pedig világszintű nagykövetté lépett elő. Az időközben 18-szoros Grand Slam bajnok teniszszár és a Kia Motors idén ünnepel kapcsolatuk 15. évfordulóját, ami párját ritkítóan hosszú, egyúttal sikeres együttműködés. A világhírű sportoló a Kia több kampányában is részt vett, s ezzel fontos szerepet töltött be a márka ismertebbé és elismertebbé tételében. Személyében is komolyan hozzájárult ahhoz, hogy a Kia az elmúlt másfél évtized során a világ egyik legelismertebb, egyúttal legkívánatosabb autómárkájává váljon. „Remekül dolgoztunk együtt az elmúlt tizenöt évben, igazán elmondható, hogy Rafa és a Kia nyerő páros. Együttműködésünk

alapja a kölcsönös elhivatottság, a tenisz szeretete, valamint az autók iránti rajongás. Rafa rengeteget segített a Kia ismertségének növelésében, és nem csak Európában. Ahogy karrierje egyre magasabbra ívelt, úgy lett egyre sikeresebb a Kia is.” – méltatta a bajnokot Emilio Herrera, a Kia Motors Europe ügyvezetője, hozzátéve, hogy a Kia örömmel vállalt részt a Rafa Nadal Alapítvány létrehozásában, támogatta Nadalt az akadémia létrehozásában, valamint a fiataloknak meghirdetett teniszbajnoksága lebonyolításában is. A salakspecialista spanyol 2019-ben megszerezte tizenkettedik címét a francia nyílt bajnokságon, a Roland Garroson, ami abszolút rekord és eddigi karrierje során mindenki másnál több salakpályás győzelmet tudhat magáénak.

Kia K-Pop szponzorációk

A zene, koreaiul

A koreai popzenei irányzat, a K-Pop egy csapásra meghódította a világot, milliók rajonganak az előadókért és a Kia számára fontos, hogy ezen a csatornán is elérje az embereket, elsősorban a fiatalokat. A BLACKPINK lánycappal kötött szerződés értelmében a Kia Motors támogatja a 2016-ban alapított négytagú K-Pop banda 2019-es World Tour turnéját – napjainkban a BLACKPINK a világ legnépszerűbb lánycappata a YouTube-on, ahol természetesen megtalálható az esemény beharangozó klipje, egy piros Kia Stingerrel „megzenésítve”.



A zenekar Ázsiában, az Egyesült Államokban, valamint Európában is ad koncerteket, az elsőt Szingapúrban tartották, ahol olyan Kia Stonicot és Stingert állítottak ki a helyszínen, amelyek szélvédőit a BLACKPINK tagjai aláírassal látták el. Ugyancsak lánycappat a szintén támogatott és feltörekvő ITZY: az öt fiatal különféle projekteken vesz részt, népszerűsítve együttesüket és a Kiát, elsősorban

az új Soul típust, amely remekül illik a banda karakteréhez – nem véletlen, hogy a debütáló kislemez, a Dalla Dalla is a Soul köré fonódik. A Kia Motors létrehozott egy önálló, digitális platformot Kia on Beat néven, ahol a támogatott K-Pop előadók tevékenysége követhető.

EL-főttáblás a Fradi



Az Európa Liga volt a tét a Ferencváros – Suduva EL-selejtezőn a rájátszás visszavágóján augusztus 29-én este a Groupama-aréna-ban. A meccs eredményeként a magyar együttes 15 év után játszhat ismét valamelyik nemzetközi kupa csoportkörében.

A Ferencváros régóta kitűzött célja volt, hogy európai fő-táblán is megmérettesse magát. Minden pontért küzdeni fogunk, mert megérdemljük, hogy az Európa Liga összes csoportmérkőzését ünnepként éljük meg!” – mondta Szerhij Rebrov, a magyar csapat ukrán edzője.

Olyan együttesek érkeznek majd a Groupama Arénába, mint a világ egyik legerősebb bajnokságában, a

La Ligában edző-dőtt Spanyol, a horvát, orosz és izlandi válogatottakkal a keretében érkező CSZKA Moszkva, vagy az a Ludogorec, amely „visszavágóra” készül azok után, hogy a Fradi a Bajnokok Ligájából kiejtették az előzetesen sokak által jóval esélyesebbnek tartott bolgár bajnokot.

Már tavaly beszámoltunk a Kia Motors és az Európai Labdarúgó-szövetség (UEFA) együttműködéséről, melynek értelmében a 2018/2019-es szezontól kezdve három éven át a koreai márka lesz az Európa-liga hivatalos partnere. Mivel a világ egyik legkedveltebb és legnézettebb sportjáról van szó, a Kia közelebb kerülhet az emberekhez, növelve termékei ismertségét. Ezért is tölt el büszkeséggel bennünket, hogy egy magyar együttes, a Ferencváros bejutott erre a rangos versenyre és felkészült csapatokkal mértegetheti össze magát.

A FERENCVÁROS ŐSZI MENETRENDJE AZ EURÓPA-LIGÁBAN:

Ferencváros-Ludogorec Razgrad	október 3., csütörtök	18:00 óra
CSZKA Moszkva-Ferencváros	október 24., csütörtök	18:00 óra
Ferencváros-CSZKA Moszkva	november 7., csütörtök	20:00 óra
Ferencváros-Spanyol	november 28., csütörtök	18:00 óra
Ludogorec Razgrad-Ferencváros	december 12., csütörtök	20:00 óra

STINGER GTS

Az amerikai kuriózum

A közel két évvel ezelőtti debütálása óta a Kia Stinger gyorsan az autók iránt érdeklődők kedvence lett.

A csupán nyolcszáz darabszámával a különkiadású Stinger GTS méltán bizonyítja be vagányságát az utakon az újonnan kifejlesztett dinamikus összkerekmeghajtással (D-AWD), amely még bátrabb vezetésre sarkallja a vezetőjét.

A sport által inspirált stílusjegyekkel, mint például az egyedi szénszálas részekkel és az új vagány színnel, amely még több figyelmet vonz, a limitált kiadású GTS az autóimádók középpontjába került, akik sorba állnak, hogy kipróbálhassák.

A Stinger GTS-t a már ismert, kifinomult, változó vezérlésű és közvetlen befecskendezéses, 365 LE-s 3,3 l-es duplaturbós V6-os benzinmotor mozgatja, de hajtásláncának hangolása alapvetően más, mint a többi Stingeré. Bár hátsókerek-hajtással is elérhető, az igazi csemege az összkerekes, amit a fejlesztést irányító Albert Biermann és csapata alaposan áthangolt. A cél a lehető „leg-hátsókerekesebb” összkerekhajtás megalkotása volt: a D-AWD-re keresztelt rendszerben növelt belső súrlódású, részlegesen önzáró hátsó differenciálmű dolgozik, így erős gyorsításoknál jóval egyenletesebben oszlik el a nyomaték a hátsó kerekek között. A hangsúly a hátsókerek hajtásra jellemző viselkedésen van, így a D-AWD a rendszer komfort üzemmódjában is legalább a nyomaték 60%-át hátra küldi. Sportban ez az arány 80%, és most jön a lényeg:

Drift-ben 100! Azaz ilyenkor az első kerekek nem kapnak hajtást, a V6-os minden ereje hátul fog talajt. Ráadásul a nyolcfokozatú automata is tovább tartja a fokozatokat, a menetstabilizáló elektronikák pedig folyamatosan figyelik a kormány állását, az autó oldalgyorsulását, és a függőleges tengely körüli elfordulás mértékét. A GTS messziről is feltűnő: a Federation-narancs árnyalat csak neki jár, és részletei is egyediek. Kormányát, középkonzolját Alcantara borítja, és 720 W-os Harman/Kardon hifi szól benne.



Sportos és praktikus

*Az XCeed nemcsak új szerepkört,
de innovatív megoldásokat és
formai újdonságokat is hoz
a Ceed-családba.*

Európában a szabadidő-terepesek mellett a kompakt kategória a legmeghatározóbb a térség piacain, a Kia pedig a kezdetek, azaz 2006 óta kifejezetten a kontinens vásárlóinak igényei szerint fejleszti a Ceedet. A harmadik generációval minden eddiginél szélesebb lett a modellválaszték: a 2018-ban nagy sikerrel bemutatott CD sorozat alig múlt egyéves, de immáron négytagú! A vadonatúj XCeed a normál ötajtós, a kombi SW és a korábbi háromajtóst leváltó, stílusos ProCeed shooting brake után érkezik, így ez a kompakt paletta jelenleg a legszínesebb Európában, ennél több karosszérváriánst ebben a kategóriában egyetlen más gyártó sem kínál.

Az XCeed igazi crossover, azaz a SUV-ok divatos megjelenését és sokoldalúságát egyesíti a kompakt ötajtós modellekre jellemző sportossággal és élményszerű vezethetőséggel. A piaci felmérések kimutatták, hogy ebben a szegmensben

a vásárlók nem igénylik a bonyolult összerékhajtást, egy crossover nem kell, hogy feltétlen kőkemény terepjáró is legyen, ugyanakkor a normál autókénál magasabb, biztonságérzetet adó üléspozíció, valamint a számottevően nagyobb hasmagasság előnyös tulajdonság – nem probléma, ha az autóval netán le kell térni az aszfaltozott útról. A számok még jobban visszaadják a különbségeket, amivel az XCeed eltér a műszaki alapját adó ötajtós Ceedtől.



Az XCeed érkezésével
Európában a Kia
kínálja a legszélesebb
kompaktautós
választékot



Az ülőlapok 42 mm-rel magasabban futnak a crossoverben, s ezzel nemcsak jobb kilátást, de könnyebb, kényelmesebb beszállást is nyújtanak. Az autó alatti szabad magasság kerékméretfüggő, az alapfelszereltség részét képező 16 colos alufelnikkel 174, az opciós 18 colosokkal már 184 mm-ről beszélhetünk. A tengelytáv azonos a többi Ceedével, tehát 2650 mm, de mások a karosszéria arányai. A formai eltérések (új fényszórók, más hűtőmaszk, átrajzolt lökhárítók) mellett az XCeed nagyobb első (+25 mm) és hátsó (+60 mm) túlnyúlással rendelkezik, hosszúsága 85, szélessége 26, magassága 43 mm-rel több, mint az ötajtósé, így a Ceed-modellek közül egyedülként feltűnő Quantum sárgában is kérhető autó 4395x1826x1483 mm-es.



Ez a méretnövekedés az utastérben szintén pozitívan érvényesül, az XCeed belül levegősebbnek, tágasabbnak érződik, továbbá a csomagtartója is nagyobb: alapból 426, bővítve 1378 literes. A gyors és hatékony variálást praktikusán, 40:20:40 arányban osztott üléstámlák könnyítik. A műszerfal jellemzően a Ceed-család jegyeit vonultatja fel, három fontos piaci újdonsággal. Az XCeed az első európai Kia, amelyben opcióként megjelenik a 12,3 colos vetített és konfigurálható Supervision műszeregység, tüéles képet adó, 1920x720 pixeles Full HD felbontással. Szintén felszereltségtől függően érhető el az alap 8,0 colos helyett a 10,25 colos, „szélesvásznú” középső érintőképernyő, illetve különféle élénk színekkel dobható fel az utastér hangulata. Az infotainment-rendszerénél nem csak a nagy méretű kijelző friss, az UVO Connect – amely fokozatosan jelenik meg a Kia új modelljeiben – a legmodernebb, online (saját eSIM-kártyát használó) telematikai megoldás, élő Kia Live szolgáltatásokkal (közlekedési infók, hírek, időjárás, üzemanyagárak, parkolás stb.), és távolról is elérhető funkciókkal.

(autóállapot, navigációs adatok, diagnosztika). Az új modell a legmodernebb vezetőségéket kínálja, többek között a dugóban araszolni képes adaptív sebességtartót, a holtterfigyelőt, a hátsó keresztirányú forgalomfigyelőt, a gyalogosfelismerős vészfékezőt, a táblafelismerőt, a manőverezésben segítő parkolósegédet, a sávtartót, valamint az automata fényszóróvezérlést. Az autó hosszú úton figyelmezteti a vezetőt és szünetet javasol, ha már fáradtságra, dekoncentráltásra utaló jeleket érzékel. A Kia 2-es szintű önvezető technológiájának részeként elérhető a sávkövető asszisztens is, amely képes a gáz, a fék és a kormányzás kezelésére: figyelve az útjelzéseket, felfestéseket, a sávon belül tartja a járművet, és folyamatosan ügyel a követési távolság tartására.

Az XCeedet kizárólag a Kia legmodernebb, a szigorú európai környezetvédelmi előírásoknak megfelelő, közvetlen befecskendezéses, turbós erőforrásai hajtják. A T-GDi benzineseknél a háromhengeres 1,0 literes 120, a négyhengeres 1,4 literes 140, a GT változatokból ismerős 1,6 literes pedig 204 lóerős. Dízelből egyetlen közös csöves 1,6 literes van, de kétféle (115 és 136 lóerős) teljesítménnyel. Nyomaték minden esetben csak az első kerekre jut, ahogy már említettük, összerékájtás nincs, a váltók alapból kézi kapcsolásúak, és az 1,0 literes motoron kívül mindegyik párosítható a Kia saját fejlesztésű, hétfokozatú, duplakuplungos DCT robotjával. 2020-ban tovább bővül a kínálat, érkezik a 48 V-os könnyű hibrid és a kívülről tölthető plug-in hibrid. Az elől MacPherson-, hátul multilink felfüggesztés a kombi Ceed SW és a ProCeed alól kerül az új autó alá, de elől 7, hátul 4%-kal lágyabb rugókkal. Csak az XCeed trükkje az első lengéscsillapítók olajában

**Nagy felületet
tesz szabaddá
a nyitható
panoráma-üvegtető**



lebegő gumiütköző, amely ötletesen, progresszív módon megakadályozza a nagy és hirtelen becsapódások, felütések kellemetlen hatásait, amikor a rugók az erő hatására gyorsan összenyomódnak. Ez is hozzájárul a pontosabb kormányzáshoz és a karosszériamozgások hatékony csökkentéséhez, illetve mérsékli a gördülési zajt. Ahogy eddig is, a Drive Mode Select vezérlővel a vezető Normal

és Sport beállítás közül választhat, utóbbi esetében élénkebb gázreakcióval, a kormánynál kevesebb rásegítéssel és gyorsabban kapcsoló sebességváltóval (DCT esetén). A Kia XCeed – akárcsak a Ceed-család többi tagja – a koreai márka speciálisan az európai piacra fejlesztett modellje, amelynek gyártása már elkezdődött a szlovákiai Zsolnán, a Kia európai gyárában.

Nyerő páros



2019 első félévében már minden hetedik Kia részben elektromos hajtáslánccal talált gazdára, és ez az arány mostantól tovább növekedhet: bemutatkozik a Ceed-család két kívülről tölthető plug-in hibrid változata.

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

Zárt hűtőmaszkjukról, a baloldali első sárvédőre tett töltőnyílásukról és egyedül, a Ceed esetében alpból 16, az XCeednél 17 colos alumínium keréktárcsáikról könnyen felismerhetők az újdonságok. A könnyűfém felnik egy számmal nagyobb méretben is rendelhetők, a



Ceed Sportswagon pedig a GT-Line kivétel áramvonalas lökhárítóit viseli, ami csökkenti a légellenállást.

A műszerfalak megegyeznek a normál kivitelekben találhatók, de a plug-in hibridekbe töltésjelző is kerül: a pult

tetején világító fényeket kívülről is jól látni. Alapfelszereltség a 8,0 colos érintőképernyős infotainment, extraként pedig elérhető a 10,25 colos változat, az UVO Connect telematikai rendszerrel. Itt új funkciók is megjelennek: a vezető láthatja a közelében vagy az útvonal mentén elérhető töltőállomásokat, informálódhat a hajtáslánccról, az akkumulátor töltöttségéről, az aktuális energiafelhasználásról. Mindkét rendszer része az Apple CarPlay és az Android Auto, a nagyobb képernyővel



Könnyű hibrid, hibrid, plug-in hibrid és tisztán elektromos modelleivel a Kia egyre több szegmensben kínál alacsony fenntartási költségű, tiszta üzemű autókat.

navigáció és Bluetooth multi-kapcsolódás is jár - utóbbi két mobil készüléket képes egyszerre kezelni. Újdonság a Kia digitális, 12,3 colos, éles képet adó - 1920x720 pixeles, Full HD felbontású - Supervision műszeregysége, amely helyettesíti a hagyományos műszereket. Az akkumulátor-csomag a 37 l-es benzintank mellett, a hátsó ülések alatt helyezkedik el, így nem rabol értékes helyet a csomagteréből. A Ceed Sportswagon plug-in hibridként is tágas, 437 literes poggyásztartó kínál, amely több mint háromszorosára, 1506 literre bővíthető a hátsó ülések 40:20:40 arányú előredöntésével. Az XCeed plug-in hibridben a csomagter 291-1224 literes. Mindkét autóban a padló alatt külön helyet alakítottak ki a használaton kívüli töltőkábelnek. A Kia Ceed Sportswagon és XCeed plug-in hibridek hajtáslánca 8,9 kWh-s lítium-polimer szerkezetű akkucsomagból, 44,5 kW-os villanymotorból és a hatékony, 1,6 literes 'Kappa' sorozatú négyhengeres GDI (közvetlen befecskendezéses, szívó) benzinmotorból áll. Az összteljesítmény 141 LE, a legnagyobb forgatónyomaték 265 Nm - ezzel a

Ceed Sportswagon 10,8, az XCeed pedig 11,0 s alatt gyorsul 0-ról 100 km/óra-ra. A hatfokozatú, duplakuplungos váltó (6DCT) kézzel is kapcsolható, így jóval élvezetesebb vezetést kínál, mint a fokozatmentes automaták, ráadásul a szerkezet hatékonyan működik: a benzinmotor és az elektromos motor párhuzamosan hajt be rá, így minimális az energiavesztés. A regeneratív fékrendszerrel a plug-in hibridek lassításkor és motorféküzemben is töltik az akkumulátort, tovább javítva a hajtáslánc hatásfokát és növelve a hatótávot, amely tisztán elektromos üzemben nagyságrendileg 60 km. Mindkét modellhez elérhető lesz a „vontatás csomag” opció, ami kuriózum a hibridek között. A Kia Ceed Sportswagon és XCeed plug-in hibrid Szlovákiában, a Kia zsolnai gyárában készül, és ezek a koreai márka első Európában gyártott kívülről tölthető hibridei. Az egyedülálló, 7 év vagy 150 000 km-es garancia kiterjed az új hajtáslánc akkumulátor-csomagjára és villanymotorjára is. A kifejezetten az európai piacokra készülő új modellek értékesítése 2020 elején indul.

Lélekben velünk van

Az Egyesült Államokban, Los Angelesben debütált, de Európának is szól a Kia stílussteremtő autójának legújabb, harmadik generációja.



A Soul – amely már nevével is jelezte, hogy racionalitás helyett elsősorban a szívnek, a léleknek szól – egyéniségnek született 2008-ban: bármerre is járt, jópofa, dobozszerű karosszériájával, feltűnő színeivel vidámságot csempészt az utcaképbe, míg tágas, variálható utasterét hamar megkedvelték a tulajdonosok. A 2012-ben, Chicagóban bemutatott sportos Track’ster Concept már előrevetítette, hogy másfél évvel később mire lehet számítani a Peter

Schreyer tervezte második generációnál, és amint azt sejtetni lehetett, az új Soul messze felülmúlta az előd sikerét, amiben komoly része volt a tisztán elektromos hajtású változatnak is. Most itt a harmadik modell, melynél Európában már nem statiszta, hanem egyenesen főszerepet játszik az e-Soul, ugyanis a mi kontinensünkön csak villanymotorral árulják – rögtön kétféle teljesítménnyel, de erről picit később.

Az összetéveszthetetlen Soul-sziluett megmaradt, ám a tervezők bátran rajzoltak, és felfrissítették az alapformát. Merész, de eltűnt a tigris-orr hűtőmaszk, a LED-fényszórók pengeélesen keskenyek, hátul pedig vonzzák a tekintetet a bumeráingokra hasonlító lámpák. Az új karosszéria 5,5 centivel hosszabb, mint volt (4195 mm-es), a tengelytávba pedig 3 centit toldottak be, így most kereken 2600 mm-es. A meredeken emelkedő övvonal és a hátrafelé elkeskenyedő ablak sor Soul-jellegzetesség, a karosszériának az alapszíntől eltérő fényezésű, fekete tető adhat plusz kontrasztot. A kiváló minőségű, a legtöbb helyen puha tapintású anyagokkal berendezett utaster szövet- vagy bőrkárpitozás-



sal egyaránt választható, kivitelről függően zöld, arany vagy piros díszítőelemeket tartalmazó csomaggal. Érdekesség a Sound Mood Lighting: a hatféle színben beállítható hangulatvilágítás az éppen hallgatott zene ritmusára pulzál, a prémium hifi a Harman/Kardontól való. A helykínálat nagyvonalú, a 315-1339 liter között variálható csomagtartóban a család minden holmija elfér. A szórakozással sem lesz gond, mert a márka legújabb telematikai rendszere, a Kia Live és egyéb kényelmi (táv)szolgáltatásokat nyújtó UVO Connect a Soul fedélzetén is

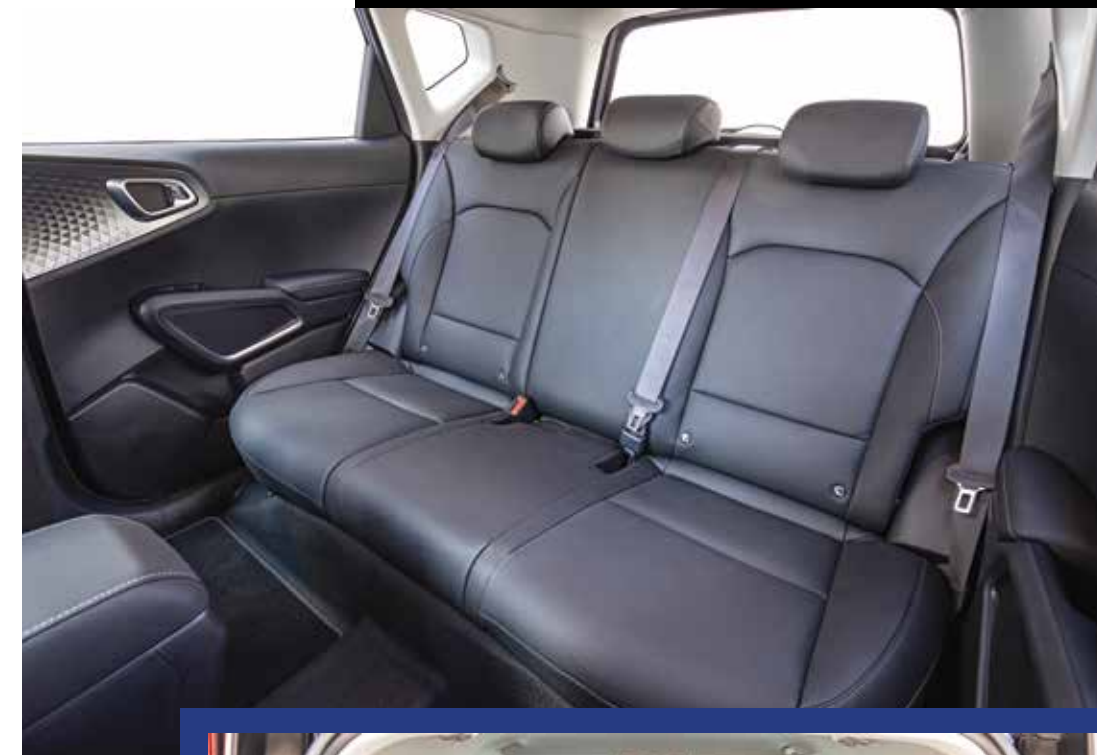


„A Soul a bevezetése óta a Kia és a teljes piac egyik úttörője.”

– *Emilio Herrera, a Kia Motors Europe ügyvezető igazgatója*

megjelenik. A kellően magasra emelt érintőképernyő 10,25 colos, amit kiegészít a vezető előtti, 7,0 colos TFT-kijelző. Az elektromos töltet az egyik leghatékonyabb a piacon, és rendkívül előnyös tulajdonságokkal ruházza fel az autót. A lítiumion-polimer akkucsomag a szerényebb, 277 km hatótávú, 136 lóerős változatban 39,2, míg a 452 km hatótávot adó, 204 lóerős modellben 64 kWh-s. A villanymotor nyomatéka mindkét e-Soulban „alapjárattól” 395 Nm, s ez minden forgalmi helyzetben kiemelkedő rugalmasságot garantál. Mivel nincs hagyományos sebességváltó, a végsebesség az egyetlen áttétel miatt a gyengébbik autónál 156, az erősebbnél 167 km/h, a gyorsulások álló helyzetből 100 km/h-ra az iménti sorrendben 9,6, valamint 7,6 másodperc. Az akkumulátorok maximális töltési teljesítménye (egyenárammal) 100 kW, alapfelszereltség a gyorsító, így 20-ról 80%-ra akár

Az első elektromos Soul változatból több fogyott az utolsó piaci évben, mint a benzinesből és a dízelből összesen.



42 perc alatt felpumpálhatók a telepek. Az e-Soul többféle innovatív, az energiával hatékonyan gazdálkodó berendezéssel van felszerelve. Az akkucsomag nemcsak hűthető, de fűthető is, ami különösen télen, hidegben hasznos. A szellőzés, légkondicionálás csak a vezetőre optimalizálva is képes működni, de a hűtőrendszer hőjét hasznosító hőszivattyús megoldás ugyancsak rendkívül hatékony. A vezető a normál menetprogram mellett Sport, Eco és extra takarékos Eco+ beállításokat választhat; a kormányfülekkel az energia-visszatáplálás erőssége – ha úgy tetszik, a motorfék erőssége – szabályozható négy fokozatban. Itt a legerősebb állásban, városban gyakorlatilag egy pedállal vezethető az e-Soul: a menetpedált felengedve olyan erős a lassulás, hogy felvillannak a féklámpák is, az üzemi féket szinte csak vészhelyzetben kell használni, előrelátó vezetéssel hamar kitanulható a lassulva gurulás fortélya. Ami nem csupán a fékeket kíméli, de az energia visszatáplálásával a hatótávot is növeli. Ami a biztonságot illeti, az e-Soul teljes körű aktív és passzív védelmet nyújt, köszönhetően a tervezetten deformálódó, acél- és alumíniumelemekből tervezett karosszériának, valamint a Kia fejlett, komplex vezetéstámogató ADA rendszerének. ■





Csak a hűtőmaszk hiánya jelzi,
hogy villanyautó, nesztelenül suhan,
alacsony sebességnél zümmögő hang
kapcsolható be a gyalogosok miatt

Csak megy, ÉS MEGY, ÉS MEGY...

A Kia új korszakot nyit a villanyautózásban, az e-Niróval nem lehetetlen egy feltöltéssel 455 km-t megtenni. Sőt...

A Niro eleve úgy született, hogy kizárólag alternatív - hibrid és elektromos - hajtáslánccal kerül forgalomba. A Kia lépcsőzetesen mutatta be a modellvariánsokat, elsőként a normál benzin-elektromos hibrid (HEV), majd a kívülről tölthető, villanyal tartósan is működni képes plug-in hibrid (PHEV) érkezett, és most már nálunk is elérhető a tisztán elektromos (EV) e-Niro, rögtön kétféle technikai töltettel. A 289 km valós hatótávú Mid Range villanymotorja 136 lóerős,



akkumulátora 39,2 kWh-s, a Long Range azonban más dimenzió: a 204 lóerős, 395 Nm forgatónyomatékú erőforrás sportos menettulajdonságokat kölcsönöz, a hatékonyságot szükség szerint hűtéssel vagy fűtéssel fokozó, 64 kWh-s lítiumion-polimer akkumulátor pedig 455

km-re, városban akár 615 km-re elegendő energiát képes tárolni Kipróbáltuk!

Az e-Niróval kapcsolatban nincs semmilyen kompromisszum, ami hátrányos helyzetbe hozná ikertestvéreivel



Csak a középkonzolra tett kezelőegység más, mint a Nirókban, a menetirány forgókapcsolóval választható



amely kívülről, messziről is jól látható, a másik pedig az áttervezett „lebegő” középkonzol. Mivel nincs sebességváltó, a tervezők eltekinthettek a megszokott váltókartól, és ötletesen, forgókapcsolóval választható ki a menetirány. Ide, erre a felületre kerültek továbbá az ülés komfort (fűtés, szellőzés), a rögzítőfék és a parkolóradar kapcsolói is. A személyes holmikat tucatnyi tárolóba pakolhatjuk, a pohártartó rögzítőfülei egy-egy mozdulattal eltüntethetők, ha nincs rájuk szükség. A hely mindkét sorban bőséges,



Nagyvonalú a helykínálat, a friss levegő közepén állítható szellőzőkön át jöhet



- 1 220 V-os (200 W-os) konnektor is van a hátsó konzolon
- 2 Rolóval fedhető a pohártartó, a tartófülek nélkül osztatlan a tér, a kartámasz alatt szintén doboz van
- 3 Jobbra a nagyobb áramerősséggel töltő USB-port, de van szivargyújtós, 12 V-os dugasz is
- 4 Sok holmit elnyel a kesztyűtartó, félliteres palackból több is befér

szemben. A méretek gyakorlatilag ugyanazok, így a változatlanul 2700 mm-es tengelytávval rendkívül tágas az utastér. Kék külső díszítéseiről és a jellegzetes, tigrisorr hűtőmaszk hiányáról az elektromos változat könnyen felismerhető, utóbbi helyén a töltőcsatlakozók (Type2 és CCS) található: akár szemben, akár oldalt állunk meg a töltőoszlopnál, mindig egyszerű a csatlakozás. Az autóban helyet foglalva, az e-Niro két sajátos részlete azonnal szembeötlő, az egyik a műszerpult tetején található töltésjelző,

külön USB-portokról tölthetők az okoskészülékek, sőt hátul 220 V-os konnektor is található. Mivel az akkumulátor a padlóba van süllyesztve, nemcsak a jármű súlypontjára – és ezzel az ívmeneti tulajdonságokra – van kedvező hatással, de nem rabol értékes helyet a 451-1405 liter között variálható, álpadlós csomagteréből sem. Az e-Niro vezetése túlzás nélkül különleges élmény! A 204

lóerős teljesítmény nem csupán papíron imponáló adat, megegyezik a Ceed legsportosabb GT változatainak turbómotorjával, és rugalmasság szempontjából még kiemelkedőbb az „alapjárattól” élő 395 Nm nyomaték. Az egyetlen áttétellel 167 km/h-s végsebesség adódik, az álló helyzetből 100 km/h-ra történő gyorsulás ideje csupán 7,6 s, a rugalmasság átlagon felüli – a menetpedál (és ezt szokjuk meg, hogy nem gázpedál) lenyomására minden helyzetben azonnali és dinamikus gyorsítás a válasz. A kormányra tett kapcsolófülekkel az energia visszatáplálása, egyben a motorfék erőssége szabályozható, itt maximális fokozatban, városban voltaképpen egy pedállal vezethető az e-Niro, alig szükséges a normál féket használni,

és a 0,25 g-s lassulásnál már a féklámpák is felvillannak. Döbbenetes a csend, a zajok nagyon távoliak, az extra szigeteléssel ellátott utastérbe csak a gördülés és autópályán a szélzaj hallatszik be valamelyest. A felfüggesztést az európai ízléshez, de összességében kényelemre hangolták a mérnökök, a 2,7 fordulatos szervokormányval közvetlen és pontos az irányítás, menettulajdonságok biztonságosak. A hatótáv- és fogyasztásmérést próbáltuk reálisan végzni, ezért hárman, némi személyi poggyással keltünk útra, elől folyamatosan használtuk az ülészellőztetést, az út negyedén a légkondit, szólt a rádió, előzéseknél Sportba tettük az egyébként tartósan Eco-ban ha-

becsapni: ahogy bekapcsoltuk a légkondit, vagy Eco helyett a Normal, netán a Sport programot, azonnal csökkentett távolságokkal számolt a komputer. Másodszor a határokat próbáltuk feszegetni, és lemerüléshez közeli állapotra

- ❶ Kívülről is jól látható a szélvédő mögötti töltésjelző
- ❷ Burkolat fedi a 204 lóerős villanymotort
- ❸ Elöl, kis fedél mögött bújnak meg a töltőcsatlakozók
- ❹ Több fokozatban, a kormányról szabályozható a visszatöltés, illetve a motorfék erőssége



gyott menetvezérlőt (van még hatékonyabb üzemre képes Eco+ is). A forgalom ritmusát mindig tartottuk, a legnagyobb tartós sebességet pedig 110 km/h-ban határoztuk meg – utóbbi eleve a közutakon engedélyezett maximum. Első körben Budapestről leruccantunk a Balatonra, majd onnan vissza, 250 km megtétele után pedig 53%-os töltöttség és 13,1 kW/100 km fogyasztás volt olvasható a fedélzeti számítógép kijelzőjén. Utánaszámoltunk, és kiderült, 32,75 helyett csak 30,8 kW-ot használtunk el, tehát 12,03 kW-ot 100 km-ként. Menet közben folyamatosan (20-25 km-ként) ellenőriztük, hogy a megtett táv függvényében hogyan alakul a hatótáv, de az e-Niro nem akart minket

hajtottunk. A navigáció képes (ittthon egyelőre ELMŰ-) töltőpontok alapján tervezni, de nem akartunk függőséget, ezért 50 km körüli maradék hatótávnál, Budapesten terveztük a kirándulás végét, hogy biztosan ne kelljen trélerre hívni. Teljes feltöltés után, 491 km-es jelzett hatótávval indultunk el, és az eredmény: 50 km-re elegendő tartalék, 496 megtett km, 12,6 kW/100 km fogyasztás. A számítógép ekkor még 9%-os akkutöltöttséget mutatott, tehát 58,24 kW-ot használtunk el, ami valójában közel 1 kW-tal kevesebb, 11,74 kW/100 km áramfogyasztást jelent. Ezek után nem sok kétségünk maradt, hogy az elméleti, kb. 540 km-re számolt hatótávot valóban tudta volna az e-Niro,

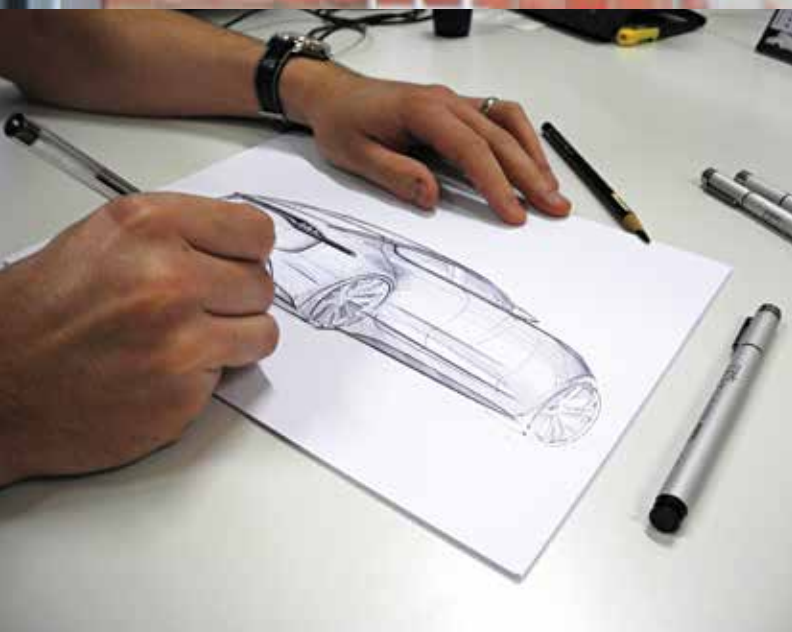


Alapból 451 l-es a csomagtartó, a padló alatt rekeszek vannak, ide tehető a töltőkábelek is

MŰSZAKI ADATOK

Méret:	4375x1805x1560 mm
Tengelytáv:	2700 mm
Csomagtartó:	451-1405 l
Teljesítmény:	204 LE
Nyomaték:	395 Nm

így a 455 km-es vállalt ígéret nem üres beszéd. A Kia bebizonyítja, hogy kezd átszakadni az elektromos üzemmel kapcsolatban még fennálló gát, és a villanautók is teljes értékű járműként használhatók, hiszen a töltéssel kalkulálva, az e-Niróval már a határon túlra, a szomszédos országok fővárosaiba is el lehet indulni. 10%-os biztonsági vésztartalékot hagyva, itthon a leggyakoribb utcai 7 kW-os töltővel kb. 7,5, az erősebb 22 kW-osal 2,5 óra alatt teljesen feltölthető az akkumulátor – utóbbiba simán belefér egy ebéd, egy kis lazítás, és lehet menni tovább.



Érthetően nagy a szigor, a Kia Motors európai központjában, még a telefonjaink kameráit is leragasztják a recepción. A dizájnközpont a legfelső szinten található, misztikus hely, és itt fogad minket vendéglátónk, Kovács Miklós.

Nincs olyan fiúgyerek, aki ne rajzolgatott volna autót. Te rajzolni szeretted, vagy csak az autók érdekeltek?

Is-is. Már óvodásként szerettem autót, buszokat rajzolni, egészen pontosan festeni, később ez a dolog intenzívebbé vált: míg a többiek rúgták a bőrt, én rajzoltam a szobában. Persze ekkor még eszembe sem jutott, hogy valaha is autót fogok tervezni.

Nem gondoltál arra, hogy a képzőművészet irányába fordulj?

Nem, a mérnöki pálya izgatott, aztán mégis más vonalon

indultam el, a Hittudományi Főiskolán lettem hallgató. Két év után jöttem rá, hogy a teológia nem az én utam, és ekkor kezdtem el komolyan az autótervezésre fókuszálni: Linzbe mentem, ahol a főiskolán ipari formatervezést tanultam. Jól ment, kétszer is voltam gyakorlaton az Audinál Ingolstadtban, ahol felfigyeltek rám, és később ösztöndíjjal támogatták a pforzheimi tanulmányaimat. A diploma után náluk kezdtem dolgozni.

Ezt hogyan kell elképzelni? Itt is vannak amolyan inasévek?

Jellemző, hogy részleteken kell dolgozni. Dizájn szempontból az autók egyik kiemelt alkatrésze a felni, így a fiatal tervezők sok keréktárcsát terveznek, de „egész” autót is rajzolnak. Ahhoz, hogy modellt csináljanak, már tapasztalat kell, ugyanakkor fiatal tervezőknek is van esélyük a kezdetek kezdetén, ha erős dizájnt mutatnak be.

Összefoglalnád, hogyan néz ki a tervezési folyamat?

Kapunk egy brosúrát, amiben meg van határozva minden, és tudjuk az autó méreteit is. Ezek alapján kezdünk el rajzolni.

Mennyien dolgoztok egy autón?

Az első fázisban ötven-tizen, szárnyalhat a fantázia, de a márkára jellemző stílusjegyeket – mint például a Kiánál a tigrisorrt – alkalmazni kell, ez nagyon fontos.

Ki dönti el, hogy melyik vázlat megy tovább?

Ez összetett dolog, mivel a márkának több stúdiója van, az elsődleges Koreában, de Amerikában és már Kínában is. Sok projekten együtt dolgozunk, versenyben egymással. A régióon belül az európai központ vezetője, Gregory Guillaume dönt, hogy melyikből lesz fizikális modell. Ezután következik a nagy prezentáció Koreában, ahova minden stúdió elhozza a munkáját, és itt a cég felső vezetői döntenek.

Élet, rajz

Mindenki rajzol. Először talán krétával az aszfalton, később papíron, filctollal vagy ceruzával próbáljuk megjeleníteni a gondolatainkat...

„A Stinger hihetetlen reakciókat vált ki, nem lehet vele rejtőzködni.”





Kia ProCeed a stúdióban
– Kovács Miklósnak
„benne volt a keze” ebben is

el, hogy melyik változat legyen a befutó.

Mikor kerültél a Kiához? Amikor Peter Schreyer átjött az Auditól, és jöttél vele?

Nem. Én korábban, 2004 januárjában jöttem, Peter Schreyer pedig két és fél évvel később, 2006 szeptemberében érkezett. Tulajdonképpen az úttörők egyike voltam.

Miért jöttél el, a Kia nagyobb kihívást jelentett?

Mindenképpen! A Kia akkoriban indította el új stratégiai offenzíváját, s ennek részeként be akart törni az európai piacra. Már tervben volt a cee'd, amit itt is akartak gyártani. A feladat nem volt kisebb, mint bebizonyítani, hogy a vállalat képes kifinomult, az európai ízlésnek megfelelő autót gyártani. Sikert ért.

Ha jól tudom, később az Optima volt a nagy áttörésed.

A cee'd után a nagy dobás tényleg az Optima volt, ami korábban az amerikai és a koreai piacra készült. Mi a modell újratervezésekor teljesen más irányba fordultunk. Sportos, karakteres autót akartunk, ami sikerült: emlékszem, fel is borultak a cégen belüli tervek, mert annyi rendelés futott be, amire nem számítottak, emiatt Európában késett a bevezetés.



Egy autó piacra lépését többéves előkészítő fázis előzi meg. Egy tervező hogyan képes előre látni ennyire?

Számunkra a most futó autók már öregek. (Nevet.) Előretolt világban élünk, az összes projekt, amin most dolgozunk, majd évek múlva jelenik meg. Ezt a permanenciát egy idő után érzi az ember, nem nagyon kell foglalkoznunk az irányokkal. A marketingesek figyelik a piacot, a trendeket, és ennek megfelelően határozzák meg, hogy mivel lehet majd adott esetben sikeresnek lenni. Mi pedig ennek szellemében alkotunk.

Ezek szerint mire kész az autó, ti már a három évvel későbbi ráncfelvarráson dolgoztok?

Majdnem. Amikor a modell piacra kerül, akkor kezdjük el ezt a fázist.

Két nagyon fontos modelled volt legutóbb, a ProCeed és a Stinger.

Igen. A háromajtós karosszéria ideje lejárt, nem kínált vonzó alternatívát, ezért teljesen új ProCeedet terveztünk. A shooting brake további érzelmi oldalról a sportos vonalat, ugyanakkor praktikus és a kombik komfortjával vetekszik. A Stinger más történet, szép nagy vargabetűt írt le, míg valósággá lett. Egy koncepcióval kezdődött, konkrétan: milyen lenne álmaink autója? Megjegyzem, szó sem volt gyártásról. Hamar eldőlt, hogy csak Gran Turismo lehet a vízió, ötajtós formában, hátsókerék-meghajtással – így öltött testet a GT tanulmány, ami nagy sikert aratott a 2011-es Frankfurti Autószalonon. És ez okozta a dilemmát, mert felvetődött a kérdés, hogy gyártson-e ilyen modellt a KIA. Hosszú folyamat vette kezdetét... Az elhatározás az első lépés volt, de nem volt semmink, például olyan platformunk sem, amire a koncepciót rá lehetett építeni. Technikai szinten komoly kihívást jelentett, hogy ezt az autót bizony prémiummodellekkel fogják összehasonlítani. Albert Biermann és csapata rengeteget dolgozott, hogy a felfüggesztés, a motor és a súlyelosztás tökéletes legyen, és a Stinger tekintetben is felvegye a versenyt az ellenfelekkel.

Szerinted a Stingerrel a Kia át tudta lépni a saját árnyékát?

Nézd, el kell fogadni, hogy aki tradicionális prémiummárkát akar venni, az egyelőre nem fog Kiát választani. Viszont saját tapasztalatom, hogy a Stinger hihetetlen reakciókat vált ki. Most sárga Stingerrel járok, és mit mondjak, nem tudok vele rejtőzködni. Ez egy egzotikus autó, tisztában vagyok vele, hogy nem lehet tőle nagy eladási számokat várni, de akik megvásárolták, nagyon elégedettek vele.

„Számunkra az aktuális
piaci modellek már öregek,
mi előrébb járunk.”

Apropó, szín. Nektek van ráhatásotok arra, hogy a debütáló modellek milyen színekkel lépjenek ki a piacra?

Van egy részleg, amelyik ezzel foglalkozik. Szerintem fontos, hogy legyenek kirívó színek, különösen a szupersportautók estében jellemző a nagyon erős tónusok használata. Az erős karakterű autók esetében, mint amilyen a ProCeed és a Stinger, szintén kell, hogy legyen ilyen a kínálatban.



A tervezők között érezhető valamiféle rivalizálás?

Igen, hogyne. Nemcsak az egyes régiók között, de a csapaton belül is létezik ilyesmi. De ez nem háború, és arra ösztönöz, hogy egy-egy projekt kapcsán a mi stúdióink győzzön.

Végezetül talán a legfontosabb kérdés: milyen érzés olyan autóban ülni, amit te terveztél? Euforikus?

Természetesen! (Mosolyog.) Annál többet nem kaphatsz, amikor valahol megállsz, és a melletted lévő ember azt mondja, ez nagyon szép autó. Ez a legnagyobb megbecsülés, amiért érdemes dolgozni. ■

2008-ban egy – évtizedes szállodai, idegenforgalmi szakmai tapasztalattal rendelkező – lelkes csapat azzal a céllal hozott létre egy cégcsoportot, hogy professzionális szálloda üzemeltetési stratégiát nyújtsanak független, láncokhoz nem tartozó szállodák tulajdonosainak, és operatív munkájuk során felmerülő nehézségeik megoldását tanácsadással segítsék.

Hotel & More Group

Klemm Balázs tulajdonos 2017-ben úgy döntött, külön úton folytatja tevékenységét, így megalapította a Hotel & More Group-ot, amelyben már lehetősége volt kibontakoztatni dinamikus elképzeléseit, és ennek helyességét már vissza is igazolta számos gyümölcsöző üzlet.

Konferencia és rendezvény

A Hotel & More különösen nagy hangsúlyt fektet a minőségi rendezvények lebonyolítására. Az utóbbi években határozott erősödést mutat az üzleti rendezvényvilág, amelyhez magas színvonalú szolgáltatási kört kell társítani. Ugyanez mondható el a nem vállalati rendezvényekről is, hiszen mind többen választják a szállodai szolgáltatásokat családi és baráti összejöveteleikhez, legyen az születésnapi ünnepelés, évforduló, kisebb vagy nagyobb létszámú esküvő. Nem véletlen azonban az összefüggés a csoport szállodái és a rendezvények számának emelkedése között, hiszen a Hotel & More konferencia- és rendezvényközpontjai ideális infrastruktúrával és megfelelő tapasztalattal rendelkeznek a legszínvonalasabb rendezvények lebonyolításához is.

A zászlóshajó rendezvényszálloda az ETO Park Hotel Business & Stadium**** Superior Győr, de mellette a Hotel & More oszlopos tagja az Aquarell Hotel**** Cegléd is. Budapesten a Klebelsberg Kastély kínál számos lehetőséget a különböző rendezvények lebonyolítására, ahol a történelmi környezet magával ragad, s megidézi a 100 évvel ezelőtti korszellemet.

Sokkal több, mint szállodaüzemeltetés

Erős lépéssel nyitja az őszt a Hotel & More Group. A cégcsoport átvette a SzállásOutlet üzemeltetését és 50% tulajdont szerzett az online szállásfoglalással foglalkozó területet üzemeltető cégben. A cél most is a fejlődés,

a megszokottól való eltérés és a portfólió bővítése volt. A 2008-ban jelentősen beszűkülő magyar turisztikai piacon a SzállásOutlet úttörőként jelent meg a szállásutalványok értékesítésével, és több mint 10 év után a mai napig is függetlenként működik a mára már erősen átrendeződött és központosult online szállásértékesítési ágazatban. Az új tulajdonszerzés kapcsán Klemm Balázs hangsúlyozta: „A száz százalékgig magyar tulajdonú Hotel & More jól prosperáló és független szállodacsoportot hozott létre, minden körülmények között az okos szállodai megoldásokat képviselve. Több mint tíz éve ismerjük a szállodák üzemeltetése során, a napi szinten felmerülő problémákat, valamint tapasztaljuk az értékesítéssel kapcsolatos mindennapos feladatokat. Szállodai oldalról teljes körű

házaiknak és más szállodáknak egyaránt. Tapasztalataik szerint szükség van olyan, akár egymástól is független online felületekre, melyek a szálláshelyek saját értékesítési csatornáival és marketingjével együttműködve, azokat optimálisan kiegészítve tudnak dolgozni többféle értékesítési modellben, segítve a szálláshelyi bevételek egyensúlyának optimalizálását. 2019-2020 során a Hotel & More Group még két másik online értékesítési modellt is bevezet majd, melyek többféle árszínvonalon történő szállásértékesítést és rugalmas együttműködést tesznek lehetővé. ■



tapasztalatokkal rendelkezünk, logikus volt, hogy következő lépésként a vásárlói oldalt fejlesztjük, az online értékesítés felé nyitunk erősebben. A SzállásOutlet friss színeket és izgalmas lehetőségeket hoz cégcsoportunkba és alkalmas arra, hogy – szállodaüzemeltetési tapasztalatainkat kamatoztatva – a lehető legjobb értékesítési alternatívákat kínáljuk fel a jelenlegi, illetve jövőbeni partnerszállodáknak.” A Hotel & More célja, hogy a jelenlegi bővülést követően az elkövetkező években több újabb értékesítési modellt kínálhasson saját üzemeltetésű

SORSSZERŰ VÁLASZTÁS

*Az eMeRTon-,
Artisjus- és Magyar
Toleranciadíjas,
a Magyar Érdemrend
lovagkeresztjével
kitüntetett énekes- és
színésznő, Keresztes
Ildikó hasonlóan
sokoldalú, mint
választott négykerekű
társa, amihez
különleges viszony
füzi.*

Keresztes Ildikó számára az unalom ismeretlen fogalom: rendszeresen láthatja őt a közönség fellépéseken, és ősszel kezdetét vette a színházi évad is. Tanul, gyakorol, próbál, rengeteg energiát mozgósít, de biztos pont az életében új autója, egy Kia Sportage. A márkához régóta sorsszerű viszony fűzi, a Kia számára viccesen Keresztes Ildikó Autója, és ez néhány hónapja, amióta átvette a kocsit, már nem pusztán álom.

Első Kiád?

Igen! Sokáig japán típusokkal jártam, de most jött el a pillanat, hogy váltok, és szerettem volna egy igazi rockeres, vagány, sportos autót, ami fekete. Ez a kedvenc színem, a divatban, az öltözködésben is univerzális, mert kihívó, ele-

közepén szereztem. Nehezen ment. Nem tudtam elképzelni, hogy olyan összetett folyamatot, mint a vezetés, én meg tudok csinálni – nézd meg a dobosokat, kezük-lábuk egymástól függetlenül jár, felfoghatatlan. Arról nem is beszélve, hogy a gyakorlásokat, a vizsgákat reggelre tették a tanfolyamon, én pedig finoman fogalmazva sem vagyok korán kelő. Voltak bukásaim, de annyira vágytam már az autó nyújtotta szabadságra, hogy foggal-körömmel küzdve megszereztem a jogosítványt...

...és rögtön mélyvízbe is zuhantál.

Jó mélybe. A párom Achilles-ínszakadást szenvedett, és az egynapos jogsimmal én fuvaroztam a családot, az ismerősöket a kórházba. Lefulladtam a lámpáknál, dudáltak,



gáns, rejtőzködő, amit éppen akarok. A Sportage ugyanilyen, teljesen a magaménak érzem, ennél nagyobb kocsira nem vágyom.

Hogyan kell elképzelni a kis Keresztes Ildit, már gyerekként belevaló, vagány csajszi voltál, érdekelték a fiús dolgok, az autók, motorok, vagy csendesen babáztattál?

Autók, motorok? Viccelsz? Marosvásárhelyen, a Ceausescu-korszakban ilyesmikről csak kevesen álmodhattak, mi sem voltunk olyan anyagi helyzetben, hogy autónk legyen. Nem igazán foglalkoztattak ezek a dolgok, babáztattam, mint a kislányok általában, és sportoltam. Jogosítványt viszonylag későn, már Magyarországon, a kilencvenes évek

patakokban folyt a halántékomon a verejték. Aztán szép lassan belejöttem. Elmúlt a félelmem, sőt éppen a vezetés kapcsol ki sokszor.

Biztonságosan, de sportosan vezetek, és szerintem jól: többször vettem részt autós médiaeseményeken, ahol férfiakat is sikerült legyőznöm.

Sokat vezetsz egy évben?

Nagyon, a turnék, a fellépések, a koncertek miatt 40-50 ezer kilométer összejön, járok haza Erdélybe is, szóval az autó nem dísznek van. Azért is ideális számomra a Sportage, mert tágas és kényelmes, elférnek a zenekari tagok, a hangszerek. Előfordul, hogy nem én vezetek, hanem pihenek hátul, és ott is jó ülni.



Mit szeretsz igazán az autódban?

A kocsim gazdagon felszerelt GT Line kivitel, sok mindenről nem is tudok, ami pedig benne van (nevet). Nézzük csak, imádom az automata váltót, nekem ez az első és hihetetlenül jó dolog. Aztán ott a napfénytető, csodálatos, és még tucatszintű kényelemfokozó dolog jár a kedvemben. Megnyugtató a biztonság, a sávtartó, a vészfékező, egyedül a tempomatot nem próbáltam még ki. Az igazság az, nyitott vagyok az újításokra, jópofák és hasznosak ezek a technikai dolgok, de igénylem, hogy részese legyek a történeteknek, nem akarok droidként ülni a volán mögött. Szeretek vezetni!

Mi vonz jobban, a városi nyüzsgés vagy a kihalt autópálya?

Egyértelműen az utóbbi, nyomom a gázt, hangosan szól a zene, énekelek, és senki nem szól rám. Egyébként az autó a második otthonom, sokszor tanulok, skálázom útközben.

A Kiánál is egyre nagyobb hangsúlyt kapnak a hibrid és elektromos modellek, korszakváltás előtt áll a járműipar, a közlekedés. Mi a véleményed erről?

Nem vagyok szakember, de fontos számomra a környezet, az állatok védelme, és ami tőlünk

telik, rajtunk múlik, azt meg kell tenni. Hogy én és egy villanyautó? Attól tartok, a szeleburdiságom, a szétszórtságom, a feledékenységem – mert sajnos ilyen vagyok – még aligha egyeztethető össze ezzel a csúcstechnikával. Gondolj bele, fellépésre megyek, és tutira nem leszek képben, mennyi az autó hatótávja, persze, indulás előtt elfelejttem feltölteni, lemerül a cucc, és megállok, ki tudja, hol. Szerinted? Amíg nincs minden bokrban gyorstöltő konnektor, ez nem nekem való... (nevet).

Értem, és akkor maradjunk is a fellépéseknél. Hol láthat téged a közönség?

A fellépéseim folyamatosak, idén ünneplem az első lemezem megjelenésének 20. évfordulóját, év végén pedig szeretnénk egy évzáró koncertet.

A Turay Ida Színházban a negyedik évadot kezdem Lara De Mare Égben maradt repülő című, Edith Piaf életéről szóló darabjának főszereplőjeként. Idén már jelentkeztem egy új videoklippel, de még további kettő van tervben. Akit a részletek érdekelnek, látogasson el a honlapomra (www.keresztesildiko.hu) vagy a különböző közösségimédia-felületeimre. ■

HOTEL****
Aquarell
CEGLÉD
pihenés · feltöltődés · energia



H-2700 Cegléd,
Fürdő út 24.



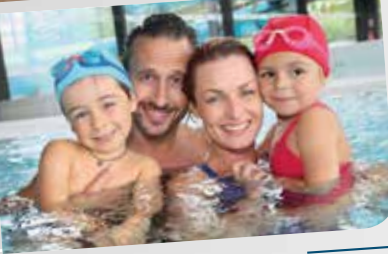
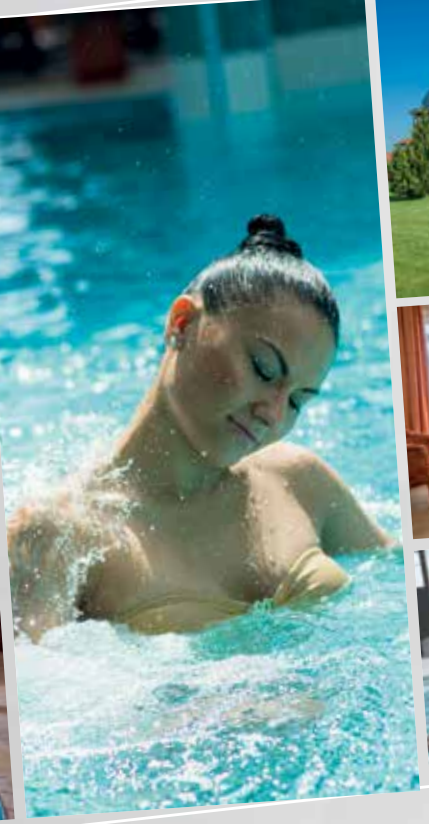
+36 53 510 900
+36 53 510 901



www.aquarellhotel.hu
info@aquarellhotel.hu

Wellness hotelt keres vagy egy pihentető wellness hétvégét szeretne eltölteni kellemes környezetben?

A nyugalmat, harmóniát, és természet közelséget árasztó, négycsillagos **Aquarell Hotel****** az Alföld kapujában, Cegléden, **Budapesttől mindössze 65 km-re** várja Önt.



A SZÁLLODÁBAN ELÉRHETŐ SZOLGÁLTATÁSOK:

- 92 légkondicionált, minibárral, széffel, LCD TV-vel, telefonnal, ingyenes internettel, hajszárítóval és fürdőköpennyel felszerelt, többségében balkonos kétágyas szoba és lakosztály
- Wellness, masszázs -és gyógyászati szolgáltatások
- Étterem, kávézó, pool bár, díjmentes WIFI
- Rendezvénytermek 200 főig, ingyenes parkolással
- Gyermekek- és bababarat szolgáltatások, játszótér

„A Kia a jövő autója...”

Trokán Péter Jászai Mari-díjas, Érdemes Művész színművésszel első Kiájának apropóján beszélgettünk.



Mi a legfontosabb szempont, amikor új autót választ?

A biztonság és a megbízhatóság. A hetvenes években Trabantból ültem át Bogárba, utóbbit hét évig használtam, valóságos erődtémény volt, és akkor eresztett bennem gyökeret, hogy az autóm ne hagyjon cserben.

Akkor most ennek alapján döntött egy Kia mellett is?

Elsősorban igen. Emlékszem, sok-sok éve az autószerelő szomszédom háza előtt láttam először Kiát, akkor ő azt mondta: Nézd meg, ez a jövő autója, azért vettem, mert nem akarom a saját kocsimat is szeretni.” Ez nyomot hagyott bennem, s most itt vagyok.

A szombathelyi Iniciál Autóházban a Kia teljes választéka

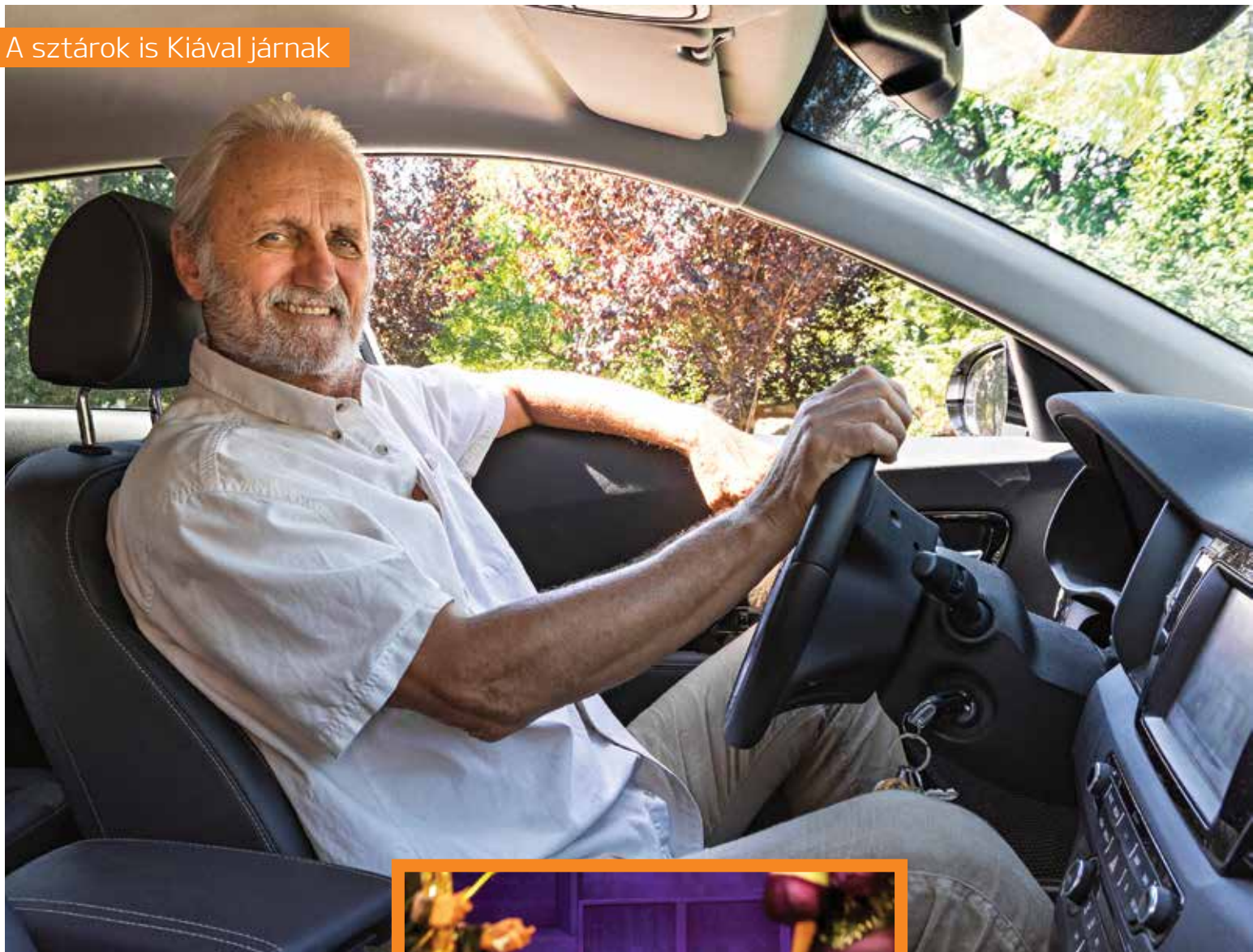
elérhető, két típussal kacérkodtam, az egyik az új ProCeed, az nagyon szép autó, tetszik, de magas vagyok, és nekem nehezebb a be- és kiszállás, a másik pedig a Sportage, de abból nincs igazi hibrid.

Ezek szerint fontos Önnek a környezettudatos közlekedés?

Abszolút, a Kia előtt már hibrid autóm volt, nem ugrottam fejest az ismeretlenbe. Rövid az életünk, próbálok vigyázni a saját egészségemre, és ez értelemszerűen kihatással van mindenre körülöttem. Végül a Niro Plug-in Hybrid változata mellett döntöttem, amely minden szempontból modern, korszerű, és képes tisztán elektromos meghajtással is működni. Ezt nagyon szeretem, amikor csak lehet, töltöm az akkumulátort és villannyal közlekedem. Élvezem a csendet, az emissziómentes suhanást, és nem utolsósorban, 3,3 l/100 km az autó teljes fogyasztása. Figyelem a híreket, olvasom a villanyautós fejleményeket, és ez a jövő: egyre több gyártó nyitott ezzel kapcsolatban, és egyre jobbak a konstrukciók is. Szerintem a kérdés csupán az, hogy a különféle olajjobbik mekkora teret biztosítanak a villanyautózás számára.

Elégedett eddig a Niróval?

Teljes mértékben, igaz, még csak két hónapos a kapcsolatunk, 4,5 ezer kilométert mutat a számláló. Sokat vezetek, évi 30-35 ezer körül adódik a Szombathely és Budapest közötti ingázásom, és amikor csak tehetem, itt vagyok a balatoni házamban, ahol jó a levegő, és nyugalom, család vesz körül. A Niróban az tetszik, hogy nem ígér többet annál, mint amit valóban tud. Jó vezetni, kényelmes, valamint rengeteg helyet kínál. Hobbim a horgászás, versenyekre is járok, és tökéletesen elfér benne a teljes felszerelésem, ledöntöm a hátsó üléseket, a csomagtartó



pedig mindent elnyel. Bevallom, korábban nem rajongtam a vezetőségédekért, csipognak, villognak, rezegnek, nem nekem való az ilyesmi. Aztán rájöttem, ha csak egyszer bólintok el éjjel a volánnál, vagy nem figyelek a követési távolságra, a sávváltásra, és egy ilyen kűtyű kezeli a helyzetet, életet menthet meg, és ez hatalmas dolog! A Niróban szerencsére többféle ilyen berendezés van.

Régóta vezet?

1974-ben szereztem jogosítványt, előtte nem is érdekelték különösebben az autók, mert a gyerekkorom arra az időszakra esett, amikor Magyarországon még alig futottak magánhasználatú gépkocsik. Kecskeméten voltam először színész, itt a kollégáim közül sokan autóval jártak, és ekkor vágytam először kocsira én is. Ekkor vettem meg a jogsi után az első Trabantomat, pontosabban ez így nem igaz. Más világ volt akkor, éveket kellett várni autóra, ezért



és aznap elvitték, még kerestem is az üzleten. A használt kocsik jellemzően bizony drágábbak voltak, mint az újak, mert „léteztek”, nem csak a papírt lehetett lobogtatni.

Az autók mellett a színházakhoz is hűséges, már 2008 óta a szombathelyi Weöres Sándor Színház társulatának a tagja. Idén láthatják új darabban a nézők?

Színházban és képernyőn egyaránt. Két bemutatóm lesz Szombathelyen, az egyik szeptemberben, a másik október végén. A nyaram most forgatással telt, a 200 első randi című sorozat második évadát vettük fel, hamarosan ez is képernyőre kerül. ■

Önnnek. Személyesen.

A Premium Value Program a Kia egyedülálló finanszírozási lehetősége a hazai autópiacon.



Magyarországon jellemzően háromféleképpen vásárolhatunk, illetve használhatunk autót: készpénzes vásárlással, banki finanszírozással vagy bérlettel. A döntést mindig egyéni szempontok indokolják, abban viszont egyetértünk, hogy keveset fizetni és új autóban ülni egyaránt jó dolog. Nálunk speciálisabb a piaci helyzet, mint Nyugat-Európában, a hazai ügyfelek többsége ugyanis tulajdonként tekint az autóra, míg az EU-ban már az a jellemzőbb, hogy valaki havonta tud egy fix összeget fizetni, és ezért új autót akar. A **Premium Value Program** segítségével rendkívül kedvező feltételekkel lehet európai mintára a legnépszerűbb Kia-modellekhez (*Rio, Stonic, Ceed, Sportage*), forint alapú banki finanszírozással hozzájutni. A folyamat három részből áll. Mindössze 20%-os befizetéssel (az *első lízingdíjjal*) a választott kocsi már elvihető, majd három éven át nagyon kedvező összegű, csökkentett havi törlesztést kell csak fizetni. A harmadik rész az autó maradványértéke, ami egy magasabb összeg, de a finanszírozó cég garانتálja, hogy ezen az áron biztosan visszavásárolja a gépkocsit, tehát nincs ok félelemre. A harmadik év végén három lehetőség közül választhat az ügyfél.

Vagy visszavásároltatja az autót és kiszáll, vagy folytatja a törlesztést, vagy azt mondja a kereskedőnek, ismét szeretne új kocsiba ülni. A visszavásárlási összeg fedezni fogja az új autójának a 20%-os kezdő befizetését (esetleg *minimális* összeggel szükséges korrigálni), és kezdődik minden előlről: megvan az új autó, három évig csak a csökkentett havi törlesztőt kell fizetni, a visszavásárlásra pedig biztonságot jelentő garancia van. Így voltaképpen három-évente mindig újra, és ami szintén fontos, akár kisebbre, nagyobbra, jobban felszereltre cserélhető az autó, amelyet az ügyfél éppen szeretne.

És ez még nem minden! Az első 3 évben a Kia átvállalja a periodikus karbantartás (a *kötelező szervizek*) költségeit, azaz a hároméves futamidő alatt erre a használatnak egyáltalán nem kell költenie. További előnyt jelent a Kia egyedülálló, 7 évre vagy 150 000 kilométerre szóló garanciája: amikor a hároméves futamidő lejár, az autó a következő 4 évben (vagy 150 000 kilométerig) még gyári garanciát élvez, és ennek köszönhetően magasabb ár kapható érte a használtpiacon. ■

Együtt a család

A nemzeti és vallási ünnepek mellett több olyan esemény van Koreában, amelyek évszázados hagyományokon alapulnak.



A múlt század közepéig Korea jellemzően mezőgazdasági ország volt, ahol a tennivalókat a holdnaptár alapján szervezték. Az őszi mindig a télre való felkészülést jelentette, az év végi, valamint az újévi hideg hónapok pedig részben az ünneplésről, a közösségi élményekről szóltak. A nyolcadik hónap 15. napjára eső aratóünnep, a chuszok az őszi legfontosabb ünnepe Koreában, de számos kisebb esemény is színesíti, például a banbogi. A férjezett lányok a férjük családjánál éltek, saját szüleiket, rokonaikat ezért soha vagy nagyon ritkán láthatták. A banbogi alkalmával anya és lánya találkozhattak (a leírások szerint a lakóhelyük között félúton), megajándékozhatták egymást. Látványos volt az ilyenkor szokásos, a zene ütemére folyamatosan gyorsuló női körtánc, a ganggangsulle. A 9. hónap az irodalomról,



versekről és a védőszentekkel kapcsolatos szertartásokról szólt, majd a 10. hónapban elkezdődött a nemzeti eledel, a kimchi elkészítése, jellemzően több hónapra elegendő adagokban. A 11. hónap a pihenésé, a spórolásé, de a legfontosabb esemény a dongji, amit kis újévnek is neveznek: ez a legrövidebb nap az esztendőben, és ekkor kezdik



meg az újévi nap-tárat. A dongji étele a vörösbabkása, a phatjuk, amit egy legenda szerint a betegségek megelőzése miatt kell fogyasztani. Az adott esztendő lezárásának ideje a holdév utolsó hónapja, melynek utolsó napján, seoddalgeumeum idején az emberek takarítanak, hogy elűzzék a rosszat, a gonosz szellemeket, és állítólag ezen a napon még a tolvajok sem mernek lopni, nehogy később valami átok sújtsa őket. Vidám népi szokás,



hogy aki ezen a napon a tiltás ellenére elaludt, annak a szemöldökét szunyókálás közben rizsliszttel kifehéritették – ha a bóbiskoló felébredt, megijedt a látványtól. A legfontosabb koreai ünnep a seollal, azaz a holdújév, ami a koreai holdnaptár első hónapjának első napja, valamikor a január és február közötti időszakban.

Hosszú, háromnapos ünnep: a seollal előtti nap, az ünnepnap, végül a seollal után következő nap. Ilyenkor a legtöbben hazautaznak a szüleikhez, meglátogatják a testvéreiket, a rokonokat. Bevett szokás, hogy ezen az eseményen az emberek vadonatúj, szép ruhákat vesznek fel, amiket kimondottan erre az alkalomra vásároltak – ez a seolbim. Ugyancsak ilyenkor szoktak megemlékezni az elhunyt rokonokról – ennek a szertartásnak a neve jesa –, illetve ekkor szokás bemutatni a sebae-t, az újévi köszöntést a család és a szomszédság idős tagjai előtt. Ilyenkor meghajlással kívánnak jó egészséget, az idősebbek pedig pénzt adnak a fiataloknak az újév alkalmából. A háromnapos seollal során hagyományos, koreai ételt fogyasztanak: ez a tteokguk, vagyis a rizstészta leves. Fontos ennek a háttere, mert a holdújév éppen olyan a koreaiak számára, mint egy születésnap, és az idők során ez



a leves, a fogyasztása is az ünnep szerves részévé vált. Koreában úgy gondolják, amikor megették ezt az ételt, egy évvel idősebbek lettek, ezért a gyerekek szeretnek újabb adagot kérni, azt remélve, hogy így hamarabb felnőnek. A leves szimbolizálja a holdújévet, a bolygó összes élőlényének újjászületését, az új kezdetet és a tisztaságot. S talán emberi szempontból a legfontosabbat, a jó szerencsét, ami a következő évben várható. A seollal nem csak önmagában a holdújévről szól, sokkal inkább egy tradicionális családi esemény, az összetartozás ünnepe. ■

(forrás: koreainhungary.blog.hu)



Hozzávalók 2 személyre

- ♦ 1½ csésze főtt jázminrizs
- ♦ 10 db közepes garnélarák
- ♦ ½ vörshagyma
- ♦ egyharmad cukkini
- ♦ ½ kaliforniai piros paprika
- ♦ 2 ek. olívaolaj
- ♦ 10 gerezd fokhagyma
- ♦ 2 tojás
- ♦ só

Fűszerhez:

- ♦ Osztrigaszósz vagy szójaszósz
- ♦ fehérbor
- ♦ feketebors
- ♦ ½ ek. szezámolaj
- ♦ ½ ek. pirított szezámag
- ♦ steakszósz vagy ketchup

Seu bokum-báb

Garnélarákkal pirított rizs



Elkészítés lépésről lépésre

- 1** Készítse elő a nagy méretű, friss garnélákat úgy, hogy eltávolítsa a pánccelt, de hagyja a farokrészt és a második ízületet is. A vörshagymát, cukkinit, paprikát vágja fel kis kockákra.
- 2** Olívaolajjal felhevített serpenyőben a vékonyra szeletelt fokhagymát pirítsa sárgára.
- 3** A fokhagymához adja hozzá az 1. pontban előkészített hozzávalókat, és pirítsa tovább.
- 4** A főtt rizst a zöldségekhez adva, kiméletesen kevergetve, kis lángon folytassa a piritást.
- 5** Amikor alaposan átsültek a zöldségek és a garnélák, adja hozzá a fűszereket.
- 6** Végül süsse meg a tükörtojást (személyenként egyet).

TIPP:

A készételhez javasoljuk a készen kapható steakszósz, ketchupot vagy ízlés szerint házi édes paradicsomszószot.

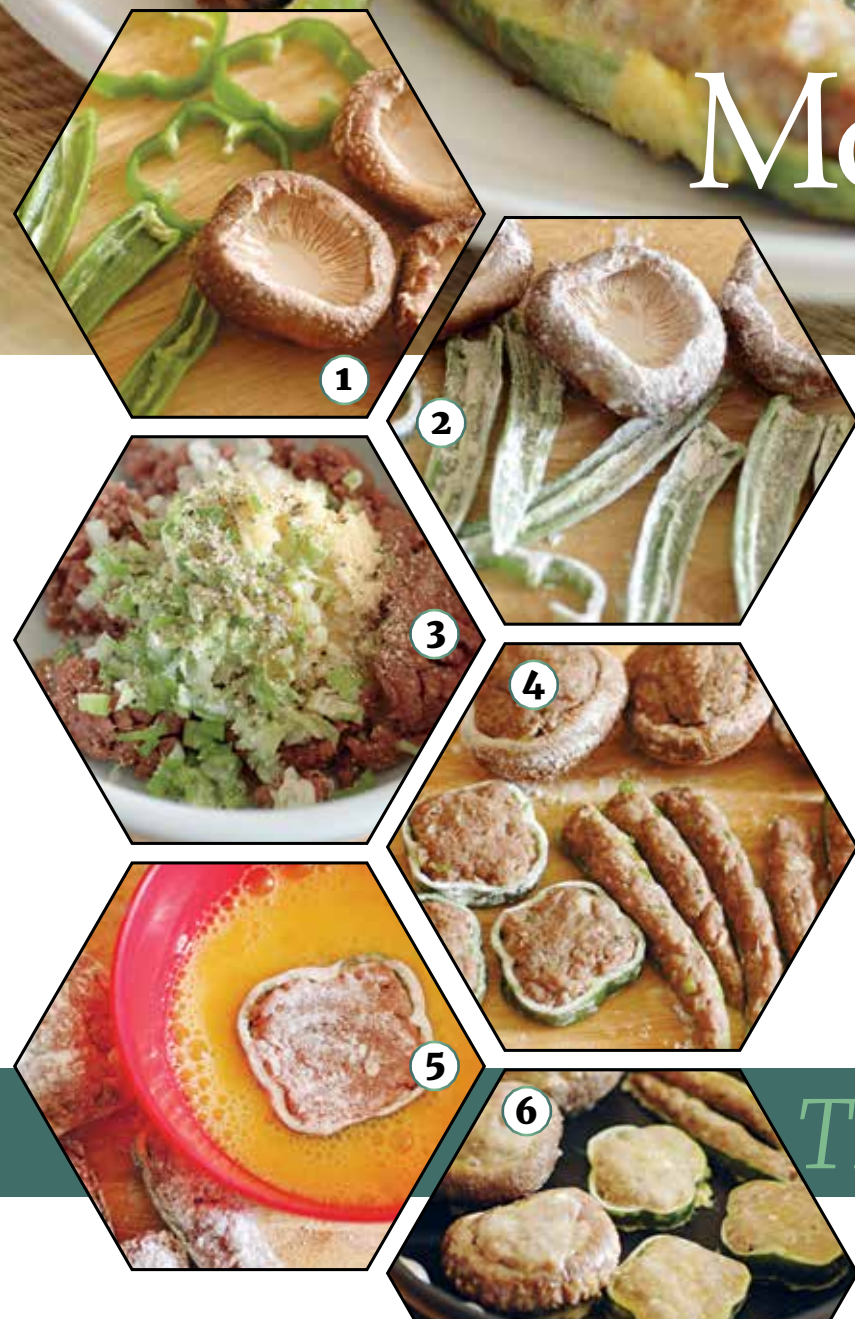
Hozzávalók 4 személyre

- ♦ 10 db hosszú és vékony zöldpaprika
- ♦ 2 db piros kaliforniai paprika
- ♦ 2 db zöld kaliforniai paprika
- ♦ 5 db nagy méretű champion gomba
- ♦ 15 dkg darált marhahús
- ♦ egyharmad kocka tofu
- ♦ ½ tk. szójaszósz
- ♦ 1 tk. só
- ♦ 1 db zöldhagyma
- ♦ 4 gerezd fokhagyma
- ♦ ½ tk. feketebors
- ♦ 2 tk. szezámolaj
- ♦ 2 db tojás
- ♦ liszt



Modeum-zan

Marhahússal töltött paprikaszeletek



Elkészítés lépésről lépésre

- 1** Vágja ketté a hegyes zöldpaprikákat. A kaliforniai paprikákat vágja fel kb. fél centiméteres karikákra, és távolítsa el a magházakat. Tisztítsa meg a champion gombát.
- 2** A 1. pontban előkészített paprikákat, gombákat forgassa meg kevés lisztben.
- 3** Keverje el a darált marhahúst és az áttört tofut a fűszerekkel.
- 4** Töltse meg a gombákat felezett paprikákat és a kaliforniai paprika karikáit a keverékkel.
- 5** Mártsa a felezett paprikák töltött oldalát lisztbe, majd felvert tojásba, és serpenyőben kevés olajon süsse át alaposan. A töltött kaliforniai paprikáknak és gombának mindkét oldalát mártsa lisztbe és tojásba, majd süsse aranybarnára.

TIPP:

A zöldpaprika nagy mennyiségben tartalmaz A-vitamint, csípős ízanyaga pedig serkenti az emésztőnedvek kiválasztását és a vérkeringést.

Mozgalmas első félét van túl Vogel Adrienn. A Kia Platinum Cup, valamint a Kia Platinum Rally Cup csinos versenyzője a szezon kezdete óta szinte minden hétvégén versenyautóban ül...

Június elején Adrienn-nek választania kellett, hogy raliban vagy pályán áll rajthoz, egybeesett ugyanis a Kia Platinum Cup soron következő lengyelországi, valamint a Kia Platinum Rally Cup székesfehérvári fordulója. „Nehéz volt, de úgy döntöttünk a csapattal, hogy pályán versenyzem. Két hatodik helyet hoztam haza Poznanból, miközben a raliau-tóm sem maradt árva, a csapattulajdonos Jobbágy Ákos és navigátora, Nagy Norbert indult vele Fehérváron” – emlékezett vissza Vogel Adri az eseménydús hétvégére.



VOGEL ADRIENN

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

Kétpályás letámadás

Március végén az idény és egy teljesen új sorozat is elkezdődött Vogel Adrienn életében, aki már nemcsak zárt pályán, de raliban is hajtja a kis méregzsák Picantót, és – a jelek szerint – az autóval együtt mindketten élvezik a változatos kihívásokat. Az idén bemutatkozó új magyar ralikupa, a Kia Platinum Rally Cup az Eger-ralin indult útjára, hatalmas sikerrel. A kifejezetten belépő kategóriaként létrehozott sorozat iránt már az első helyszínen óriási volt az érdeklődés. A nézőket lenyűgözte, hogy a pirinyó Kiák milyen komoly tempót diktálnak, és milyen filigránul viselkednek a kihívásokkal teli gyorsasági szakaszokon. A bemutatkozó hétvégét rögtön győzelemmel zárta Vogel Adrienn és navigátora,



Notheisz Ivett és Vogel Adrienn

egyetlen nőként állt rajthoz a Kia Platinum Cup mezőnyében a bajnokság hazai, Hungaroringen rendezett szezonnyitóján, ahol mindkét futamon ötödikként végzett. Három hét múlva már az ausztriai Red Bull Ringen, a Formula-1-es pályán folytatódott a sorozat, a magyar versenyző pedig megszerezte idei első dobogóját: harmadik helyezett lett, ráadásul özvényszerű esőzésben.

Notheisz Ivett. „Egyáltalán nem volt könnyű dolgunk, szoros volt a mezőny. Néhány szakaszon a felhordással küzdöttünk, aszfaltra alkalmas slick gumikkal kellett a szinte murvássá váló felületen átjutnunk, de megoldottuk” – nyilatkozták a lányok.

Egy hónappal később Adrienn



A Székesfehérvár Rallye-n Adrienn távollétében a tavaly még vele együtt a Kia Platinum Cupban versenyző Krajnyák Petra és navigátora, Velezdi Eszter győzött. Jobbágyék leggyorsabb párosként szándékosan idő előtt értek célba, hogy büntetésükkel a mezőny végére kerüljenek, mert „beugrásukkal” nem akartak beleszólni a bajnokság állásába.



már nem tudtuk megelőzni, így a dobogó második helyén fejeztük be a versenyt” – foglalta

Július elejére újabb gyorsasági forduló, a hónap végére pedig egy rali is jutott Adrinak. A Budapesthez közeli Slovakiaringen amilyen jól indult, olyan szomorúan végződött a Roger Racing Team versenyzőjének hétvégéje. A szoros mezőnyben az időmérőn a második helyet szerezte meg, és hiába tartotta a tempót az élmezőnnyel, az első, majd a második versenyen is balesetekbe keverték bele, így csupán egy nyolcadik és egy ötödik hellyel zárt. A ralibajnokság júliusi versenyén, a Baranya-kupán Vogel Adrienn és Notheisz Ivett másodikként végzett annak ellenére, hogy folyamatosan visszatérő technikai problémával küzdöttek. „A verseny háromnegyedétől kezdve viszavetettünk, az volt a cél, hogy épségben beérjünk – mi is és az autó is. Az időközben elvégzett javításnak és alkatrészcsere-nek köszönhetően azonban a nap második felére folyamatosan javultunk, még gyorsan is tudtunk győzni. Próbáltuk nyomni, de Krajnyák Petrát és Velezdi Esztert

össze az eseményeket Adrienn. A Kia Platinum Rally Cup hazai helyszínével, köztük az Ózd Salgó Rallye-val, a nemzetközi Kia Platinum Cup bajnokság pedig külföldi pályákon folytatódik, többek között a csehországi Mostban.

Cégüggyek: **Kia Császár, Tatabánya**



Tatabányán új bemutatóteremmel és a Kia teljes választékával várja ügyfeleit a Császár márkakereskedés.



Jó időben, jó helyen

Azt mondják, egy vállalkozás sikere vagy bukása az időzítésen múlik. Különösen igaz ez Magyarországon az autókerekelemre, ahol a rendszerváltás időpontjáig, közel három évtizeden át monopolhelyzetben volt a Merkur Személygépkocsi Értékesítő Vállalat. A kilencvenes években aztán gombamód megszorodtak a korábban csodált „nyugati márkák” hazai importőrei, és általuk lendületes fejlődésnek indultak a márkakereskedői hálózatok is. Császár Endre és felesége 1994-ben, Pápán kapcsolódott be a magyarországi autóértékesítés



újkori folyamatába, és időközben létrejött cégbirodalmuk központja ma is ebben a városban található. Elsőként egy francia márkáértékesítésére kötöttek szerződést, a cég terjeszkedése kezdetben Veszprém megyére korlátozódott, de a sikerek híre messzebbre jutott, és így a vállalkozás is nagyobb léptékekre váltott. Császár telephely nyílt Zalaegerszegen és Kaposváron, valamint bővült a kereskedéseikben megvásárolható márkák száma is – német és újabb francia gyártmányokkal. Tatabányán 2003. február végén nyitotta meg kapuit az első francia márkát a bányászvárosba is elhozó Császár bemutatóterem, szinte a kezdetektől kiegészülve egy olcsó márkával is, amely hozzájárult a cég sikereihez. A 2009-es pénzügyi válság nem ingatta meg a biztos alapokon álló Császár-birodalmat, s a valóban nehéz, szűkös évek után hamar a további fejlődés foglalkoztatta a cégvezetést – ekkoriban sikerült egy japán márkát is bevonni a köreikbe. Látna azonban a KIA piaci szárnyalását az utóbbi években, úgy döntöttek, a tatabányai létesítményt a koreai autók vehetik birtokba. Az importőr KIA Motors Hungary Kft.-vel gyorsan zajlottak a tárgyalások, amelyek eredményeként 2018 telén már hozzáfogtak a szakemberek a bemutatóterem átalakításához, majd 2019 májusában megnyithatta a kapuit a tatabányai Császár márkakereskedés, ahol a KIA teljes hazai modellválasztéka kipróbálható, megvásárolható. A létesítmény korszerű szervizzel



is rendelkezik, de köszönhetően az értékesített jelentős számú járműállománynak, komoly bővítés áll a küszöbön. Tokaji Zsolt vevőszolgálati vezető azon fáradozik, hogy a Kiához illő legmagasabb szintű szolgáltatást tudják megvalósítani, és az ügyfélműny a vásárlást követően, a szakszerű karbantartással is folytatódhasson. A Császár-csapat motorja Molnár József telephelyvezető, aki több mint másfél évtizede lépett be a céghez, így mindenkinél jobban ismeri a helyi viszonyokat, és személyesen követhette végig a tatabányai komplexum fejlődését, bővülését, átalakulását. Most minden megszerzett tapasztalatra szüksége is volt, mert rekordidő alatt kellett egy ütőképes csapatot összeállítania a KIA Császár márkakereskedésbe, amely idén július 6-7-én nyílt hétvégével várta az ügyfeleket. A mélyvízbe dobás azonban hamar összekovácsolta a jól képzett társaságot, Gyurmánczi Viktor és Deli Dávid igyekezett messzemenő tájékoztatással és kitűnő szakmai munkával építeni a márkát, és rengeteg vendégnek mutatták be a KIA legújabb modelljeit. ■

*A Kiánál
mindig arra
törekszünk, hogy
fejlődésünkkel
párhuzamosan,
folyamatosan
mérjük és
értékeljük a
tevékenységünket
– mert ez visz
minket előre.*



Javuló tendencia



Az elmúlt években szinte minden kereskedelmi területen egyre inkább növekedtek a fogyasztói elvárások, a Kiánál pedig fontosnak tartjuk, hogy ne csak lépést tartsunk a vásárlói igényekkel. Ezzel szoros összefüggésben, a tevékenységünk objektív mérése reményében, cégünk benevezett a 10. Jubileumi Kiválóság az Ügyfélszolgálatban Díjra, amely nemcsak a magas színvonalú ügyfélkezelés objektív módszerekkel mért eredményének biztosítéka, hanem olyan versenyelőnyt – és egyben megtiszteltetést – adó elismerés, amely a pozitív megkülönböztetés eszközével kiemeli tulajdonosát vállalkozások tömegéből. A Kia Motors Hungary célja, hogy a jövőben minél több és elégedett ügyfél vigye tovább a márka, valamint a hozzá kapcsolódó szolgáltatások jó hírét, ez pedig csak úgy lehetséges, ha cégünk munkatársai, partnerei mindent megtesznek az ügyfelek elégedettségéért.



Örömmel oszthatjuk meg a hírt, miszerint a 2018-as felmérés alapján **a személyes ügyfélszolgálat kategóriában a kis- és közepes vállalkozások között a Kia Motors Hungary márkakereskedői hálózata érdemelte ki a Kiválóság az Ügyfélszolgálatban címet.** Ugyancsak ebben a kis- és középvállalati szegmensben, de az elektronikus ügyfélszolgálat kategóriában szintén a Kia magyarországi márkakereskedői hálózata lett az első, míg a telefonos ügyfélszolgálatban 2. helyezést értünk el. Ezek az



eredmények is alátámasztják, hogy jó úton járunk, ám a közeljövő célja, hogy még több elégedett ügyfelünk legyen, és javítsunk, erősödjünk minden területen. E díj részletes programjának köszönhetően kitűnő összehasonlítási alap áll rendelkezésünkre más iparágak szereplőivel kapcsolatban. Kicsit elemezve az adatokat, 2018-ban azt tapasztalhattuk, hogy az elektronikus ügyintézésben átlagosan 76%-os eredmény született, az ügyfél-elégedettségi index 68%-os volt, míg a próbavásárlások során 89%-os eredményt értünk el. Az ügynevezett NPS (Net Promoter Score) mutató – amely arányaiban azt jelzi, hogy 100 emberből hányan és milyen szívesen ajánlanák az adott céget, vállalkozást a barátaiknak, ismerőseiknek – 61%-on állt. A telefonos ügyintézésrel kapcsolatban a tavalyinál 6%-kal jobb, 85%-os eredményt regisztráltak az elemzők, míg a személyes ügyintézés színvonala változatlanul magas, 89%-os szinten zárt, akárcsak egy évvel korábban. A próbavásárlások a telefonos ügyintézésnél 93, a személyes ügyintézésnél 94%-os kiváló eredményt hoztak, ellenben ugyanezen területek NPS-vizsgálatai kicsit árnyalják a képet, mert előbbi 70, utóbbi 82%-ot ért el. A vizsgálatokat végző Client First szerint ennek magyarázata egyszerű és nem ad okot különösebb aggodalomra: minden évben úgy tapasztalják, hogy az ügyfelek alacsonyabbra értékelik a vállalatok ügyfél-kiszolgálási tevékenységét, mint azt a próbavásárlók előben tapasztalják. Ennek oka lehet, hogy a személyes találkozások alkalmával az ügyfelekkel foglalkozó munkatársak kiválóan végzik a feladatukat, ellenben a háttérfolyamatokon még van mit csiszolni. Eme folyamatnak két fontos tanulsága van. Egyrészt a fogyasztók egyre érzékenyebbek és negatívan értékelik a számukra nem megfelelő bánásmódot, másrészt hűségről tesznek tanúbizonyságot, ha valahol kiváló szolgáltatással találkoznak, és ezt ismeretségi körükben is terjesztik. A jövőre nézve, a Kia Motors Hungary és márkakereskedői hálózata számára egyértelmű cél, hogy a hazai piacon kivívott előkelő helyezéseit megtartsa, továbbá minden területen kiváló szolgáltatással álljon az ügyfelek rendelkezésére. ■

Minden egy kézben

A Kia Flottakezelés egy olyan komplex szolgáltatás, amely leveszi a gondokat az autó használójának válláról.

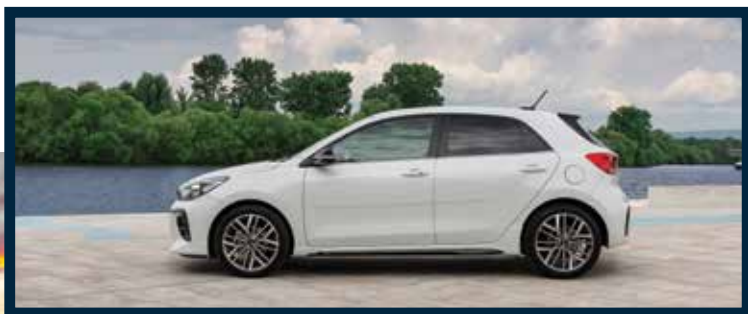
Ahogy a modelljeink fejlesztésével és újragondolásával igyekszünk lépést tartani a folyamatosan változó piaci környezettel, úgy a szolgáltatások terén sem maradhat el az innováció. Ezért indítottuk el a Kia Flottakezelés programot, amely biztonságos és rendkívül kedvező megoldás a céges vásárlók részére.

A Kia Flottakezelés egy operatív lízingszolgáltatás (közismertebb nevén *tartós bérlet*), olyan bérleti konstrukció,

Ezen beszerzési forma népszerűsége folyamatos növekedésben van, hiszen a vállalatok így mentesülnek a birtoklás kockázatától és előrelátóan, tervezhető havi díjjal tudják kezelni a céges gépkocsi parkjukat.



amely a gépjármű bérlete mellett számos, az autó használatát megkönnyítő kiegészítő szolgáltatást nyújt, mint például karbantartás, gumiabroncs (*beszerzés, tárolás, szerelés*), biztosítások (*casco, kgfb*) és azok ügyintézése, adók és segítségnyújtás. A csalóka név ellenére ez a termék nem azonos a pénzügyi lízinggel, hanem egy hosszú távú bérlet, ahol költségként elszámolható a havi bérleti díj, valamint lehetőség nyílik az általános forgalmi adó visszaigénylésére.



A konstrukció – a cég eredményeinek tükrében – akár induló befizetés nélkül is kezdődhet, fix havi díjat tartalmaz, amellyel könnyű tervezni. A szolgáltatás futamideje általában három vagy négy év, az ügyfél igényeitől függően, de minimum két év szerepel a szerződésben.

A szolgáltatás igénybe vehető a Kia Motors bármelyik hazai márkakereskedésében, ahol online kalkulátor segítségével az értékesítők

személyre szabott, minden részletre kiterjedő ajánlatot készítenek másodpercekben belül. A központi Kia-weboldal (www.kia.com/hu) Flotta menüpontja alatt találhatóak indikatív ajánlataink, melyek kiindulási alapként szolgálnak. Amennyiben kérdésük merülne fel ezzel kapcsolatban, vagy konkrét ajánlatot szeretnének kérni, kérjük, vegyék fel a kapcsolatot bármelyik márkakereskedésünkkel, de kereshetnek minket is közvetlenül a fleet@kiamotors.hu e-mail-címen!

Ünnepi pillanat Jászberényben: balról Kim Dowan, a KMH elnöke, Hajnal Mihály és Dr. Hajnal Mónika Zsuzsanna ügyfelek, idősebb Kasza Lajos, a Jász-Plasztik Autócentrum tulajdonosa, Nagypál Csaba kereskedelmi igazgató és Nagy Norbert, a KMH ügyvezető igazgatója

Cégügyek: Jubileumi autóátadások

Kerek számok

Idén nyáron két Kia márkakereskedésben is mérföldkövet jelentő autóátadásra került sor.

A nyár szerencseszáma a Kia Motors Hungarnál egyértelműen a 10 000 volt, ráadásul duplán, ami külön öröme adott okot.

A szlovákiai Zsolnán készülő, a Kia legmodernebb benzin- és dízelmotorjaival egyaránt elérhető Sportage szabadidő-terepes megjelenése óta az európai piac meghatározó szereplője, Magyarországon is rendkívüli népszerűségnek örvend. Júliusban a budapesti Kia Wallis márkakereskedést érte az a szerencse, hogy átadhatta a tízezredik itthon vásárolt Sportage-et: a tulajdonos, Tóth Árpád 1,6 literes, 177 lóerős turbós T-GDi benzinmotorral választotta az elegáns megjelenésű, Cosmo kék metálfényezésű autót. Tóth úr már ekkor jelezte, hamarosan újra betér a Kerepesi úti szalonba, ugyanis a feleségének is szüksége van autóra, a márkához pedig ragaszkodnak. Így is történt, a családi nyaralást követően végül az új



Kia ProCeed, a Jász-Plasztik Autócentrumban értékesített tízezredik autó

Tóth Árpád és felesége, a tízezredik Sportage kulcsával. Balról Török Tibor, a Kia Wallis ügyvezető igazgatója és Rusótzky Viktória, a Kia Motors Hungary PR és Events menedzsere. Jobbról Csizmadia Bálint, a Kia Wallis értékesítője



Ceed mellett döntöttek és 1,4 literes, 100 lóerős modellt választottak komfortos Silver Vision felszereltséggel.

A Jász-Plasztik Autócentrum nem véletlenül a Kia magyarországi márkakereskedői hálózatának egyik bástyája. A számos hazai és nemzetközi díjjal, elismeréssel kitüntetett kereskedés augusztusban, ünnepélyes keretek közt adta át a központjának számító jászberényi szalonjában a tízezredik autót, ahol megjelent Kim Dowan, a Kia Motors Hungary (KMH) elnöke is. Dr. Hajnal Mónika Zsuzsanna visszatérő ügyfelük, az újonnan rendelt 1,4 literes, 140 lóerős T-GDi turbómotoros ProCeed a második Kiája – kisgyermekkel bővült a család és szükség volt egy nagyobb, ugyanakkor maximális biztonságot nyújtó autóra.

Kedves ügyfeleinknek és márkakereskedéseinknek egyaránt szívből gratulálunk!

Csökkenő lábnyom?

A dízelbotrány árnyékában – a gázolajos hajtás ebből is eredeztethető visszaszorulásával – a márkák mind nehezebben teljesítik az egyre szigorodó szén-dioxid-kibocsátási normákat. Hogy is van ez?



Egyre zöldőbb a Kia választéka: Níróból rögtön háromféle – Hybrid, Plug-in Hybrid és tisztán elektromos – választható, és vadonatúj a szintén elektromos Soul EV

„2020-ra az újonnan forgalomba helyezett személyautók 95 százalékának bele kell férnie a 95 g/km-es CO₂-kibocsátási határba”



Az üvegházhatásért, azaz végső soron a globális felmelegedés nagy részéért is felelőssé tehető szén-dioxid (CO₂) a belső égésű motorok (benzines vagy dízel) természetes égésterméke. A motorokban elhasznált üzemanyag mennyisége szoros kapcsolatban áll az általuk kibocsátott CO₂ mennyiségével, hiszen utóbbi éppen abból keletkezik, hogy előbbi elégetjük (és a belőle felszabaduló energiát az autó hajtására fordítjuk). Mivel a dízelek termikus hatásfoka természetükből (magas kompressziójukból) adódóan jelentősen jobb a mai modern benzinmotorokénál is (azaz kevesebbet fogyasztanak), az autóiipari fejlesztők (és a politikusok) sokáig bennük látták legalább a közép-távú jövőt, amikor az autók fogyasztásának csökkentése és ezzel a CO₂-lábnyom visszaszorítása napirendre került. Aztán jött a 2015-ös dízelbotrány, és a fejlesztőknek kényyszerűen más utakat kellett választaniuk, nem is teljesen alaptalanul. Ennek ellenére a valóban tiszta üzemű, modern dízelmotoroknak ma és a jövőben is fontos szerep jut

a márkák kötelező átlagos CO₂-kibocsátásának csökkentésében, de a hangsúly a modern turbós benzinesek mellett érthető módon egyre inkább a hibridek és a tisztán elektromos hajtású autók felé tolódik el.

Ma a varázsszó a kilencvenöt. Az Európai Unió egy 2014-es határozata alapján 2020-ra az újonnan forgalomba helyezett személyautók 95 százalékának bele kell férnie a 95 g/km-es CO₂-kibocsátási határba, s nemcsak a gyártott autók összességében, hanem márkánként is (azaz egy-egy gyártó valamennyi új autójára vetítve). Ez végső soron azt jelenti, hogy minden egyes gyártónál az Európában forgalomba helyezett autók közül 100-ból 95-nek teljesítenie kell a határértéket; ellenkező esetben minden eladott autó után, plusz grammonként jelentős pénzbüntetést kell fizetni. És ez csak a kezdet, mert 2021-től még szigorúbb lesz a szabályozás, akkortól már 100 százalék a kötelező. Az EU első átfogó CO₂-szabályozása 2009-ben született meg, akkor a teljes újszemélyautó-állományra 130 g/km

teljesítését írták elő 2015-re. Ez a megengedőbb határozat még nem márkánként szabályozott, hanem a teljes újautó-flottára vonatkozott, így voltak gyártók, amelyek messze jobban, mások pedig (például a sportautómárkák) messze rosszabbul teljesítettek, de az átlag így is kijött. A mostani szigorúbb rendszerben egy-egy gyártó teljes kínálatát kell figyelembe venni, azonban így is akadnak kivételek. Az átlagnál nehezebb modellek például átmeneti időre kicsivel, büntetlenül túllóghatnak, ugyanakkor a tiszta üzemű vagy teljesen kibocsátásmentes autók jutalmat kapnak: 50 g/km-es CO₂-kibocsátási érték alatt nagyobb súllyal számítanak bele a márkátlagértékébe. A 2014-es határozat szerint az egyes modellek CO₂-kibocsátását a viszonylag friss WLTP mérési ciklus szerint kell vizsgálni, az egyéb járműipari emissziós és fogyasztási

mérésekre is használatos tanúsított, szabványos laborokban (próbadadon), az egy-egy típus forgalomba hozatali engedélyéhez szükséges mérésekkel egy időben. De mi van, ha az említett korrekciós faktorokkal sem sikerül belül maradni a határon? Akkor sem tiltják ki a márkáutóit a forgalomból, de minden egyes forgalomba hozott autója után a gyártónak többlet (átlagos) CO₂ g/km-enként 95 euró bírságot kell fizetnie! A 95 g/km-es érték egyébként valóban szigorú, átlagosan nagyjából 3,8 l/100 km-es fogyasztásnak feleltethető meg (természetesen WLTP vizsgálati ciklus szerint). Ezt nyilván nem lesz képes teljesíteni minden egyes autó, de a teljes flotta átlaga igen (az elektromos autókkal és a hibridekkel együtt), és ez a cél! Az EU 2030 utánra már 70 g/km alatti CO₂-célértékkel számol...

Húzóágazat

Az új Ceed-család sikere meghatározó az eladások szempontjából, és egyre jobban szerepelnek a Kia alternatív hajtású modelljei is.



ELEKTROMOS ÉS HIBRID KIA-MODELLEK ELADÁSAI:



Az Európai Autógyártók Szövetségének (ACEA) jelentése alapján a Kia Motors eddigi legsikeresebb első felévé zárta az európai piacon: a márka teljes értékesítése 1,6%-kal haladta meg az egy évvel korábbi azonos időszak eredményét. 2019 első hat hónapjában összesen 268 305 új autó talált vevőre, s ezzel a Kia piaci részesedése a korábbi 3,0-ról 3,2%-ra emelkedett. A siker kulcsa nem titkoltan a 2018 közepén bemutatott, folyamatosan bővülő új Ceed-család: az ötajtós és a kombi Sportswagon után új szintet hozott a kompaktok palettájára a szintén ötajtós ProCeed, továbbá elérhetők a típus nagy teljesítményű GT változatai is. Amint azt a Kiánál remélték, a Ceed alaposan átrendezte a térség piacát, a teljes sorozat

2018 ELSŐ FÉLÉV: **27 671 DARAB**

+38%

2019 ELSŐ FÉLÉV:

38 173 DARAB

Picanto mini és a Stonic crossover is. Előbbinek új lendületet adtak a friss GT-Line és X-Line változatok, a Picanto eladásai 13,9%-kal, összesen

42 200 darabra emelkedtek, s ezzel a mini a Ceed és a Sportage (64 118 darab) után a harmadik legnépszerűbb Kia Európában. A Stonic a negyedik helyen végzett, 9,4%-os növekedéssel és 33 852 darabos értékesítéssel.

A Kia nemcsak beszél az alternatív hajtásról, de egymás után mutatja be különféle modelljeit, és mostanra a piac egyik legszélesebb hibrid- és elektromosautó-kínálatával van jelen Európában. A Niro szárnyal, a hagyományos (öntöltő) hibridként, kívülről tölthető hibridként és tisztán elektromos hajtáslánccal egyaránt megvásárolható cross-

„A Kia sikeres. Több modellt kínálunk, több kategóriában, mint a legtöbb gyártó, és választékunk folyamatosan bővül: már itt az XCeed, továbbá hamarosan vadonatúj hibrid és plug-in hibrid modelljeink érkeznek Európába.”

– Emilio Herrera, a Kia Motors Europe ügyvezető igazgatója



értékesítése 40,6%-kal haladta meg az egy évvel korábbit, ami kiváló eredmény. Csak a különleges ProCeedből 9589 darab talált vevőre, és a vállalatnál további növekedésére számítanak. Ennek motorja lehet a szeptemberben megérkező újabb családtag, az XCeed crossover, sőt a plug-in hibrid Ceed-változatok is megjelennek 2020 I. negyedévében. Elmondható, hogy saját szegmensében jól szerepelt a

over eladásai 40,1%-kal emelkedtek 2019-ben, így összesen 31 133 darab kelt el. A teljesen vagy legalább részben (hibrid) elektromos hajtású Kiák (e-Niro, e-Soul, Optima Plug-in Hybrid és a 48 V-os könnyű hibrid Sportage EcoDynamics+) ugyancsak keresettek, az első féléves eladások elérték a 38 173 darabot, ami 38,0%-os emelkedést jelent az egy évvel korábbi 27 671-hez képest. ■



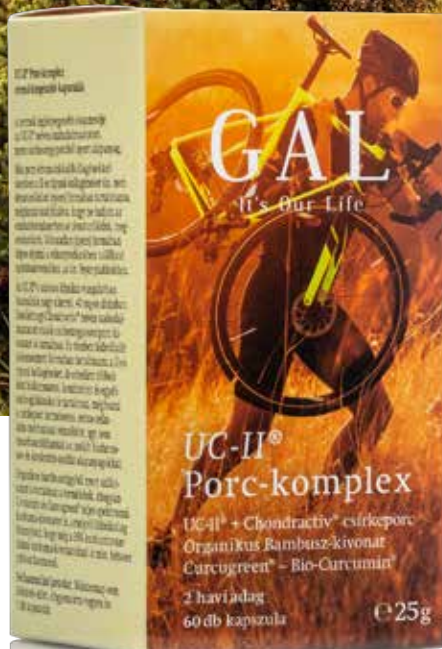
GAL

It's Our Life

A GAL UC-II® Porc-komplex segítségével
minden út elérhetővé válik.

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

Hab a Niro tortáján!



Szinte lebegnek az ülések, a tető üveg, így különleges élmény a HabaNiro fedélzetén az utazás



A Kia tervezői a jövőbe látnak: ők már tudják, hogy a kényelmes, praktikus és háromféle, köztük tisztán elektromos hajtáslánccal elérhető Niro crossoverből mit lehet kihozni...



„A HabaNiro városi
utakra és vad kalandokra
egyaránt alkalmas.”
– Tom Kearns, a KDCA alelnöke

a sarkokra kerülhettek, az autó teljes hosszúságához képest extra nagy tengelytávolsággal pedig kényelmes utasteret lehetett kialakítani. A be- és kiszállás kisebb showműsor, hiszen a pillangószárnyú ajtók vonzzák a tekintetet, az igazi varázslat azonban a kabinban van. A piros – hivatalosan Lávavörös – színvilág magával ragadó, a különleges bukleszövettel bevont ülések szinte lebegnek, hangulatvilágítás a padlóra is jutott, de a legfurcsább, hogy nincs semmilyen megszokott kezelőszerv – nem véletlenül. A HabaNiro már 5-ös szintű önvezetésre képes, és amikor ilyen üzemmódban használják, a kormány és a műszerfal visszahúzódik, hogy még több helyet és kényelmet nyújtson az első sorban utazóknak. A vezető tájékoztatása kizárólag a technikai funkciókat megosztani képes érintőképernyőkön és head-up kijelzőn át történik, továbbá a Kia saját fejlesztésű, intelligenciaalapú rendszere, a R.E.A.D.

Egyszerre különlegesek és
praktikusak a pillangószárny
ajtók. Középen nincsenek
B-oszlopok

A tanulmányautók szerepe általában kettős: a gyártók ezekbe próbálják sűríteni azokat a jövőbe mutató technológiákat, amelyek fejlesztése foglalkoztatja őket, ugyanakkor számos koncepció egy-egy részletében már arra is utal, hogyan fognak kinézni az új generációs utcai modellek.

Nem csak az utastérben,
a karosszérián is feltűnik
a Lávavörös szín

A Kia Motorsnál idestova három évtizedre vezethető vissza a tanulmányautók története, a márka a „hazai pályának” számító koreai központja mellett Európában, Észak-Amerikában és Ázsiában is alapított dizájnstúdiókat. Előfordul, hogy egy-egy globális projekten mindenhol dolgoznak, közös prezentációt tartanak, majd a vezetőség által legjobbnak vélt munka kap zöld lámpát, és gyártásba kerülhet az autó. Utóbbira a HabaNirónak kevés esélye van, bár a Kiánál nem titkolták az idei New York-i bemutatón, hogy hiába tűnik futurisztikusnak a koncepció, az ilyen modellek

előbb megjelennek az útjainkon, mint várnánk. Nézzük, miről is van szó! Kezdjük a formával, amit a kaliforniai Kia Design Center America (KDCA) tervezői álmodtak meg. A karosszéria ugyan „forró és fűszeres”, ám tudatosan nincs túlbonyolítva, mert a HabaNiro egyszerre funkcionális, hétköznapi jármű, valamint sporteszköz és kalandjármű is. A markáns, cápafejszerű frontrészen már nincs meghatározó szerepe a tigrisorr hűtőmaszknak, sőt a diódás fényszórókkal együtt kimondottan vékony elemről van szó. Ez nem véletlen, mert a tanulmány tisztán elektromos hajtású. Az akkumulátorcsomag a súlypontnak kedvezően mélyen, a padlóban utazik, így a 20 colos kerekek

(Real-time Emotion Adaptive Driving) is szerepet kap. A CES elektronikai kiállításon prezentált valós idejű megoldás az érzelmi állapothoz képes igazítani az autó belsejét, így teremtmé még intenzívebb vezetési, utazási élményt. Szintén a R.E.A.D. innovatív technológiáján alapul a Kia izgalmas jövőt sejtető szemkövető rendszere, az Eye Tracking System (ETS). Például ha vezető a belső visszapillantó helyére néz (az autóban nincs tükör), ezt a rendszer azonnal érzékeli, és szempillantás alatt aktiválja a hátulnézeti kamerákat, hogy mutassa az autó mögötti területet. A Kia az utóbbi években két tanulmányautóból is szériamodellt készített, így a HabaNiro sorsa sincs megpecsételve.



THE BRIDGE
LA FAMIGLIA ORGANIC

100% BIO OLASZ HEGYI FORRÁSVÍZ MAGAS SZÁRAZANYAG TARTALOM

INFO@ISHFOOD.HU

**CIAO!
WE ARE
THE BRIDGE**



Kia-márkakereskedők listája

NÉV	IRSZ CÍM	TELEFON	E-MAIL	WEBCÍM
Hiezl és Társa Kft.	6500 Baja, Kölcsey utca 73.	+36 79 422-422	info@hiezl.hu	www.hiezl.hu/kia
Körös Autócentrum Kft.	5600 Békéscsaba, Szarvasi út 66.	+36 66 450-450	kiakoros@kiakoros.hu	www.kiakoros.hu
Duna Autó Zrt.	1037 Budapest III., Zay utca 24.	+36 1 801-4242	kia@dunaauto.hu	www.dunaauto.hu/kia
Wallis Kft.	1106 Budapest X., Kerepesi út 85.	+36 1 260-7777	info@kiawallis.hu	www.kiawallis.hu
Pappas Auto Magyarország Kft.	1117 Budapest XI., Hunyadi János utca 6.	+36 20 984 7190	gyorgy.juhasz@pappas.hu	www.pappas.hu/kia
Pappas Auto Magyarország Kft.	1133 Budapest XIII., Pannónia utca 82-86.	+36 70 409-6059	norbert.leib@pappas.hu	www.pappas.hu/kia
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	2151 Budapest XV., Fehérkő út 4/b	+36 27 537-681	kiabp@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia
Zakar és Társa Kft.	2700 Cegléd, 4. sz. főút 69. km	+36 53 505-911	info@zakartsa.hu	www.kiazakar.hu
OMP Autóház Kft.	4002 Debrecen, Balmazújvárosi út 38.	+36 30 408-6085	kia.kereskedes@ompautohaz.hu	www.kiadebrecen.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	3300 Eger, Kőlyuk utca 6.	+36 36 889-115	eger@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia
M6 Kft.	2030 Érd, Göncölszekér utca 2.	+36 23 523-101	info@kiaerdm6.hu	www.kiaerdm6.hu
Gablini Kft.	2100 Gödöllő, Blaháné út 2.	+36 28 416-203	info@kiagablini.hu	www.kiagablini.hu
Autentik Motor-Car Kft.	9012 Győr, Mérföldkő út 1.	+36 96 556-270	kia@autentik.hu	www.kia.autentik.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	5100 Jászberény, Jákóhalmi út 40.	+36 57 505-505	kiajb@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia
Dakó Kft.	6000 Kecskemét, Mindszenti krt. 53.	+36 76 508-851	kia@dakokft.hu	www.dakokft.hu/kia
Gadácsi Autóház Kft.	8360 Keszthely, Tapolcai út 54.	+36 83 511-040	info@gadacsi.hu	www.kiagadacsi.hu
Univer-Car Kft.	3527 Miskolc, József A. út 62/A	+36 46 502-980	kiamiskolc@univercar.hu	www.univercar.hu/kia
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	4400 Nyíregyháza, Orosi út 20/A	+36 42 462-375	nyiregyhaza@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia
Pappas Auto Magyarország Kft.	7360 Pécs, Kocsz utca 125.	+36 20 419-8280	tamas.orning@pappas.hu	www.pappas.hu/kia
Orientik Motor-Car Kft.	9400 Sopron, Győri út 42.	+36 99 505-345	info@kiasopron.hu	www.kiasopron.hu
Pappas Auto Magyarország Kft.	6725 Szeged, Vásárhelyi Pál út 13.	+36 70 967 7179	zsolt.kaponyas@pappas.hu	www.pappas.hu/kia
Pappas Auto Magyarország Kft.	8000 Székesfehérvár, Seregélyesi út 131.	+36 70 967-7447	zoltan.mohai@pappas.hu	www.pappas.hu/kia
Autó-Hof Kft.	7100 Szekszárd, Palánki utca 1.	+36 74 529-885	info@kiaszekszard.com	www.kiaszekszard.com
Iniciál Autóház	9700 Szombathely, Vásártér u. 3.	+36 94 508-908	info@kiaszombathely.hu	www.kiaszombathely.hu
Császár Autószerviz Kft.	9700 Tatabánya, Bárdos L. u. 1.	+36 34 512-444	tatabanya@csaszarauto.hu	www.kiacsaszar.hu
Maros Trans Kft.	2600 Vác, Szent László út 29.	+36 20 971-5365	szalon@kiavac.hu	www.kiavac.hu
Jász-Plasztik Autócentrum Kft.	8200 Veszprém, Gladsaxe utca 1.	+36 88 591-190	veszprem@jpauto.hu	www.jpauto.hu/kia



Az Ön Kia márkakereskedése

Szeretettel várjuk márkakereskedésünkben!

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



XCEED