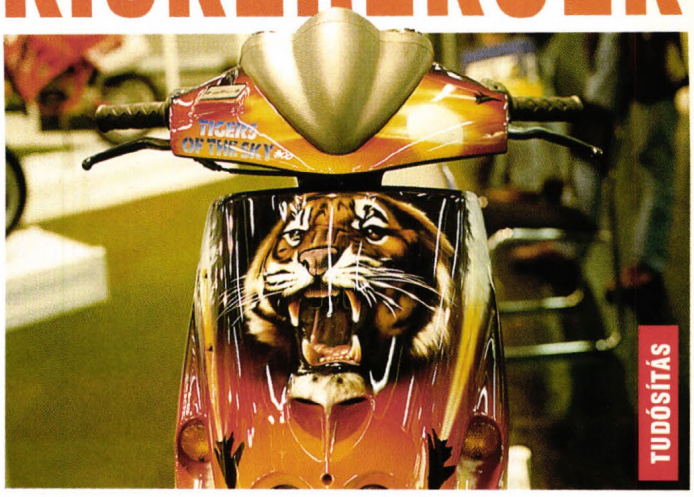
autó motor 24

ALAPÍTVA: 1948. • 1994. NOVEMBER 22. • ÁRA: 97 FT

KISKEREKŰEK



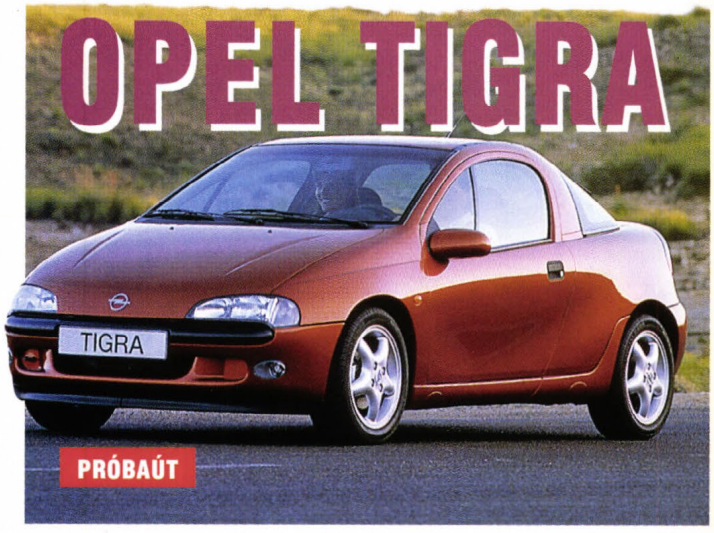
SPORT

HÍREK, EREDMÉNYEK 10 OLDALON

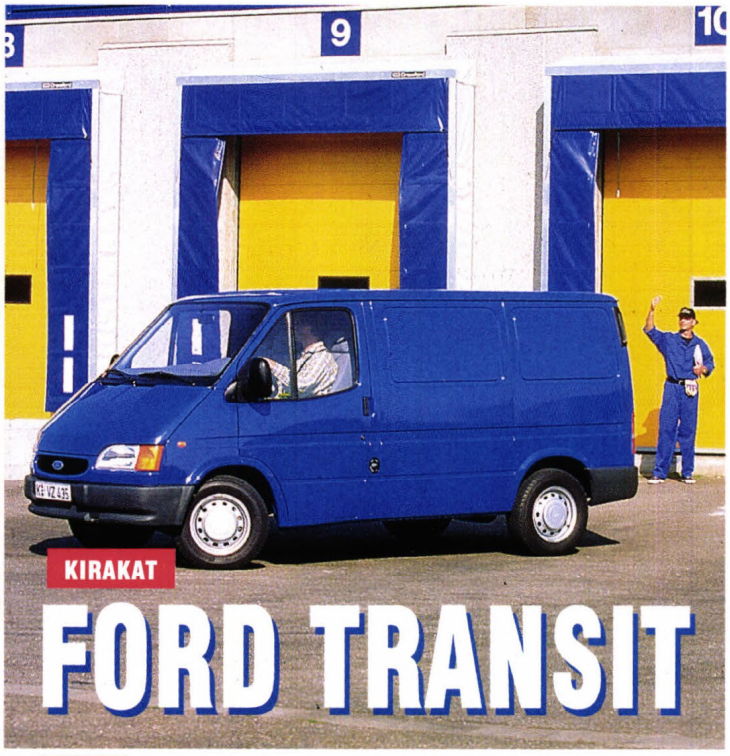
TECHNIKATÖRTÉNET

IKARUS-JUBILEUM

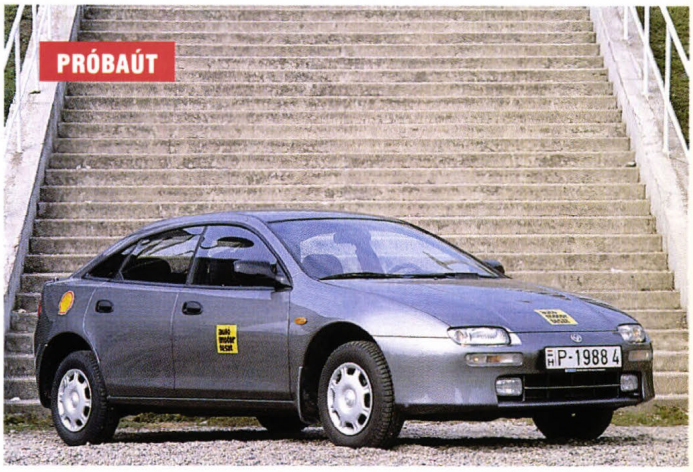
OPEL TIGRA



MAZDA 323 F



FORD TRANSIT



PIAC

ÚJ ÉS HASZNÁLT AUTÓK, MOTOROK, HASZONJÁRMŰVEK ÁRAI

APRÓHIRDETÉS 24 OLDALON

MOL

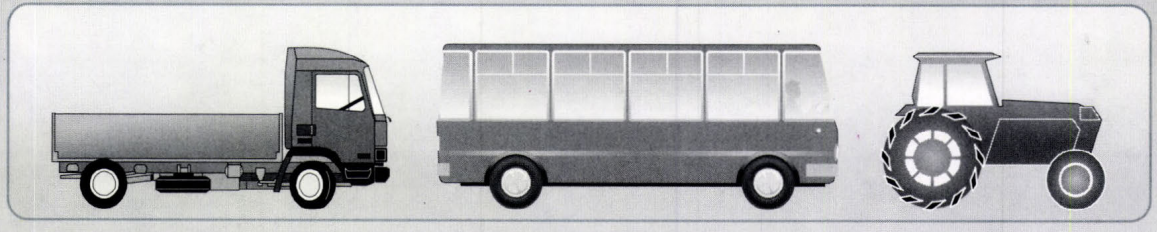
Carrier STANDARD

MOTOROLAJOK

Új MDC

-AZ ÁR ÉS A TELJESÍTMÉNY KEDVEZŐ ÖSSZHANGJA

-SZÉLESKÖRŰ ALKALMAZHATÓSÁG



MOL MAGYAR OLAJ- ÉS GÁZIPARI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

TARTALOM



Barcelonában próbáltuk ki az Opel kupéújdonságát (6. oldal)



A robogók kis kerekei egyre nőnek (48. oldal)

Mazda 323 F: épphogy sportos, de élvezhető (26. oldal)



Adorján Zoltán győzelmével zárult a salakmotoros-bajnokság (76. oldal)



MOZAIK 2

TUDÓSÍTÁS
Az Audi Magyarországon
Hengerenként öt szelep 4

KIRAKAT
Peugeot Ion
Majdnem valóság 5

PRÓBAÚT
Opel Tigra
Sportos kupé 6

KIRAKAT
Ford Transit
Trans-x 10

PIAC
Új autók, motorok és haszonjárművek árai 13

PRÓBAÚT
Mazda 323 F
Osztályon felüli 26

FÓKUSZ
Abroncssors
Hidegen sütve 31

PANORÁMA
Frankfurt '94
Tisztán jó 32

JEGYZET
Vallások, szekták, autózás 34

TUDÓSÍTÁS
Pörögve, csúszkálva 36

TUDÓSÍTÁS
Toyota-megamaraton 37

PANORÁMA
Márkás sztrádagondok 39

POSZTER
Pegasus Norton Drag Bike
Szárnyaló lóerők 40

FÓKUSZ
Lollobrigida tarifája 42

KIRAKAT
Yamaha XTZ 660
Távol a sivatagtól 46

TUDÓSÍTÁS
Robogóvilág 48

TECHNIKATÖRTÉNET
Világjáró 200-as
Ikarus-jubileum 52

VISSZAPILLANTÓ
Ezt írta az AM 55

SPORT
Szuper idényzáró
Bevégeztetett 70

RALI-VB-FUTAM AUSZTRÁLIÁBAN
McRae harmadik dobása 74

SALAKMOTOR SZUPERDÖNTŐ
Vaspapucsosok végjátéka 76

KERESZTREJTVÉNY 78

POSTABONTÁS 79



PLUSZ 28 LÓERŐ

Az aacheni Steinmetz Opel-tuningcég, azoknak a Corsa-tulajdonosoknak kínál teljesítménynövelő lehetőséget, akik nem a GSi mellett döntöttek, de 1,4-es modelljük „erejét" keveslik. A kittel a 82 lóerős széria-erőforrás teljesítménye 110 lóerőre növelhető. A többletet egy módosított hengerfej, új sportvezérműtengely, valamint egy sportkipufogó-rendszer alkalmazásával érték el, s a motort szabályozó elektronikán is változtattak. A kis méregzsák 9,9 másodperc alatt éri el a 100 km/h-s tempót, míg végsebessége 190 km/h-ra nőtt. A „sebészi beavatkozás" nem is túl drága, hiszen mindössze 100 márkába kerül lóerőnként, azaz összesen 2800 márka. A Steinmetz cégnél a motorteljesítmény növelésén kívül lehetőség van különböző optikai tuningra is.

HANGOSREJTVÉNY

Az Autó-Motor 20-as számából feladott rejtvények megfejtése:
1. Ford Fiesta
2. Piero Liatti navigátora Luigi Pirollo
3. Viktor Klima miniszter

A Fővárosi Közlekedésbiztonsági Társaság ajándékutalványait nyerték:
– *Tóth Hedvig*, 9700 Szombathely, Öntő u. 5.
– *Király Miklós*, 7800 Siklós, Kálvin u. 4.
– *Gyulai Ferenc*, 1184 Budapest, Pálma u. 11/b.

A nyereményeket postán küldjük meg.

DÍZEL 806-OS

Hat hónappal a Peugeot 806-os megjelenése után a francia gyár bemutatta új dízelerőforrással szerelt járművét. A turbófeltöltős, töltőlevegő-visszahűtős, 1,9 literes motor teljesítménye 67,5 kW (92 LE). A dízel Eurovan végsebessége 160 km/h, átlagfogyasztása 7,7 liter gázolaj 100 kilométerenként. A 80 literes üzemanyagtanknak köszönhetően az autó hatótávolsága egyszeri feltankolással meghaladja az 1000 kilométert.



ÚJ ELNÖK

A párizsi autószalonon *Louis R. Hughes*, a General Motors igazgatótanácsának nevében bejelentette, hogy a GM Europe új elnöke 1994. december 1-jétől *Richard M. Donelly*, akinek feladata az Opel, a Vauxhall és Saab személygépkocsi és kishaszonjármű gyártási tevékenységének teljes európai koordinálása lesz. Richard M. Donelly 51 éves és 1992 óta alelnök mint a GM erőátviteli csoportjának ügyvezetője.

KIPUFOGÓ-ÚJDONSÁG

A Walker cég, amely a világ egyik legnagyobb kipufogógyára, egy új töltőanyag alkalmazásával 12 hónapról 18 hónapra emelte a gyári garanciát. A korábban használt kőzetgyapot helyett, amelynek apró részecskéit a kipufogógázok kihordhatták, így csökkent a hangtompítás, valamint a katalizáló hatás is, üveggyapotra cserélték, aminek további előnye, hogy nem köti meg a kondenzvizet, így belső korrodálódásra sem hajlamos.



MÁGNESTALPAS SÍLÉCTARTÓ

A kincsesbányai Globál Kft. megkezdte a Nyugat-Európában már nagy népszerűségnek örvendő, mágnestalpas siléctartó forgalmazását. A mágnestalpas megoldás előnyei: könnyen felhelyezhető, nem típusfüggő, és használaton kívül kis helyen is elfér, akár a csomagtartóban is. Praktikuma mellett az ára is kedvező, hiszen 3800 forint egy pár ára.



SKODA FELICIA II.

A hírek szerint a hatvanas évek elején sikeres 2+2 üléses kabrió nevét kapja majd a jövő tavasszal debütáló új Skoda. A Favorit-utódba a VW 1,6 literes, 75 lóerős benzines, illetve 1,9 literes, 64 lóerős dízelmotorját szánják. Az új Skoda Felicia – névrokonával ellentétben – ötajtós, ferde hátú karosszériával mutatkozik be.

30 ÉVES FLAMINIA

Megítélés kérdése, de talán a 60-as években, az autógyártás egyik aranykorában születtek a legnemesebb vonalú karosszériák. Ékes bizonyítéka ennek ez a Lancia Flaminia, amelynek alapváltozatát az 1957-es párizsi autószalonon mutatták be V6-os, 2,5 literes motorral. Ám a képen látható példányt már az 1964-ben 2800 cm^3-re növelt, felülszelepelt erőforrással szerelték, ami percenként 5000 főtengelyfordulatnál adja le legnagyobb, 135 LE-s teljesítményét, s ez épp elég ahhoz, hogy a csaknem 5 méter hosszú, másfél tonnás tömeget 170 km/órás sebességgel repítse. A 30 éves modell Szentpétervárott, az ottani olasz konzul tulajdonában teljesít szolgálatot.



HÁROMÜLÉSES FIAT

Könnyen lehet, hogy csak három ülése lesz az 1999-től gyártandó új FIAT Cinquecentónak. A Nuove Piccole kódnéven tervezett modell tengelytávja szuperrövid, mindössze 1700 mm, ami fél méterrel kevesebb a jelenleginél. Állítólag a háromüléses verzióról szóló döntésben közrejátszott az Ethos III nevű koncepcióautó, az ItalDesign tervezése, amelyben csak egyetlen üléssor található. Újdonság lehet ezenkívül (ha a pletykák komollyá válnak), hogy a jövő évezred FIAT-minijébe háromhengeres, kétütemű motor kerül.

ÖT EMELET PORSCHE HUNGÁRIA

Egymilliárd forint építési költséggel elkészült a Porsche Hungária új központja Budapesten, a Fáy utcában. Az ötemeletnyi iroda, a földszinten található majd ezer négyzetméternyi autószalon igazán impozáns látványt nyújt. Ami még ennél is fontosabb: a műhelyben 36 szerelőállás-son fogadják az ügyfeleket. A műszerek, diagnosztikai berendezések összértéke 150 millió forint. Festőkabinból kettő is található az új műhelyben. Az új telephely lehetővé teszi a használt autókkal való kereskedést is.

A házban kapott helyet a Porsche-központ, valamint a Skoda kizárólagos importőre, az Auto Hungaria. Lakótárs a Porsche Bank Hungaria, az autóvásárlások finanszírozásával foglalkozó új cég.



YAMAHA-FLOTTA

A Yamaha Marine már most bemutatta jövő évi modellpalettáját. Érdekesség, hogy valamennyi csónakmotorra két év garanciát ad a gyár teljesítménytől függetlenül. A legkisebb motor mindössze 2 lóerős, míg a legerősebb V6-os, négyütemű erőforrás 250 lóerős.



SUZUKI–SUBARU KOOPERÁCIÓ

Megállapodásra jutott a Suzuki Motor Corporation és a Fuji Heavy Industries a két cég jövőbeli európai együttműködéséről. A tervek szerint a Subaru kivonul az európai piacról, s helyét, márkakereskedői hálózatát a Suzuki veszi át. A döntés várhatóan érinti majd az esztergomi gyárat is, ahol az elképzelések szerint egy összkerékhajtású Subaru-technológián alapuló kocsit is gyártanak majd, természetesen Suzuki márkanéven.

Úgyancsak esztergomi hír, hogy október elején megkezdődött a két műszakos termelés, így reggel hattól közel éjfélig folyamatos a munka. A fejlesztésre való tekintettel több mint száz új munkást vettek, illetve vesznek fel az üzembe.

A LEGÚJABB SHELL



Budapest legújabb Shell-benzinkútját adták át a XI. kerület, Budafoki út 209–215. sz. alatt. A nonstop nyitvatartású önkiszolgáló töltőállomás 6 db négypisztolyos és egy nagy teljesítményű dízelkútoszloppal, autómosóval és 84 négyzetméteres étkezősarkos shoppal áll a vásárlók szolgálatára.

HENGERENKÉNT ÖT SZELEP

AZ AUDI MAGYARORSZÁGON

A Magyar Köztársaság elnöke, Alsó-Szászország miniszterelnöke, miniszterek, az Audi AG vezérkarának jelenlétében október 12-én ünnepélyes külsőségek között Győrött felavatták az Audi első Németországon kívüli gyárát.

Az akkor még *Horváth Ede* irányította Rába Magyar Vagon- és Gépgyár Részvénytársaság valamikor feltehetően motorgyárnak szánta azt a százezer négyzetméteres óriáscsarnokot, amelyet nem fejeztek be, s amelyből végül az Audi Hungária Motorgyár Kft. építtetett magának motorgyárat. A német cég százhetvenöt európai színhely közül tavaly februárban döntött Győr mellett. Kétmillió német márkával alapította meg a száz százalékban német tulajdonú magyarországi leányvállalatát, és 16 hónap kellett az októberi avatásig. A beruházást három ütemben tervezték 730 millió német márka összköltséggel, ennek készült el most az első üteme.

Az Audi Győrött kétezer pályázati jelentkezőből választotta ki 200 alkalmazottját, jó néhány lépcsőben. A személyzeti munka egyedülálló követelményeket állított a pályázók elé. A szakmai megfelelés volt ugyan az elsődleges, de csak azok jöhettek szóba, akik alkalmasak a csoportmunkára.

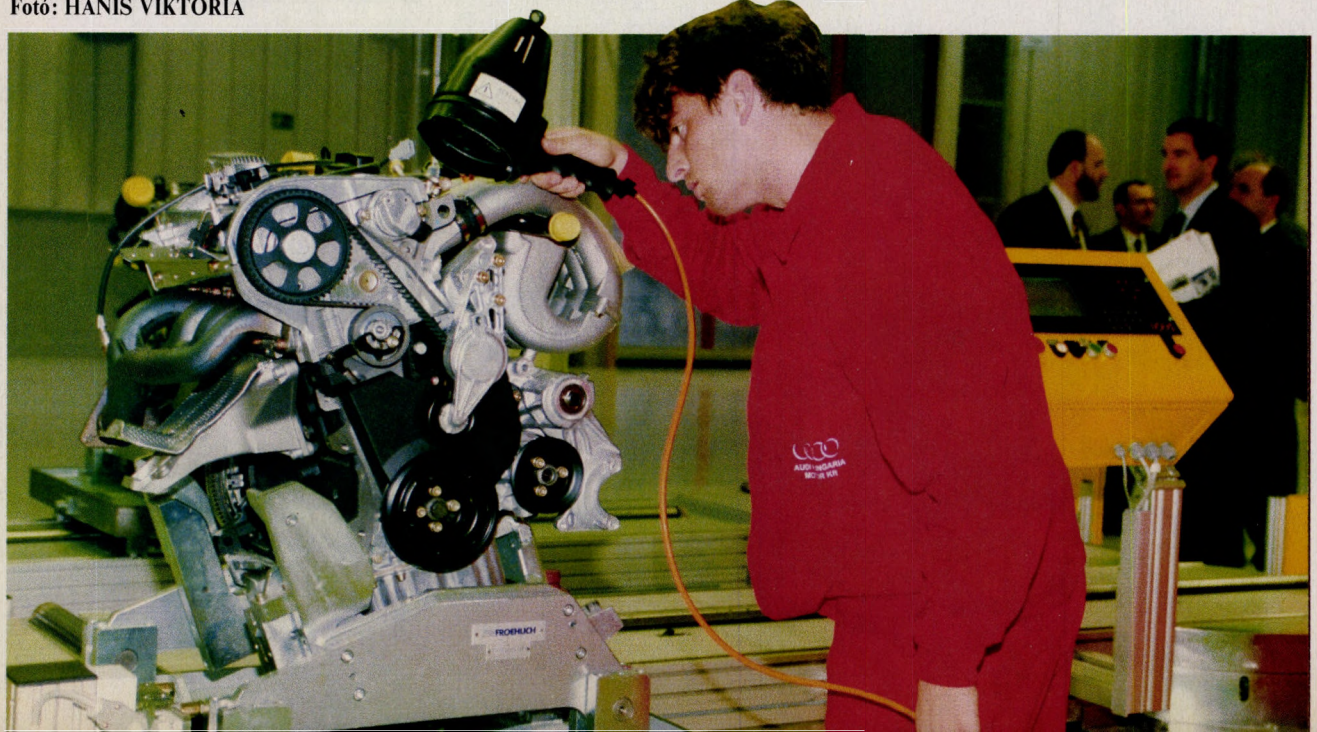
Az Audi-motorgyárban a cég vezetői szerint a világ mai legkorszerűbb személygépkocsi-motorját állítják elő, s a kiélezett konkurenciaharc nagy kihívás a gyártóknak. A csoportmunkában a nyolc-tíz tagú teamek a maguk gazdái. Az embereknek fel kell ismerniük a berendezések esetleges hibáit, ezeket maguk javítják ki, a patika tisztaságú üzemben nincs külön takarító személyzet, a csoportokban az emberek egymást helyettesítik. Mindenkinek mindent kell ismernie. A harmadik évezred műszaki színvonalán álló üzemben a harmadik évezred motorját gyártják.

Az első Audi-motorok összeszerelése már tavaly decemberben megkezdődött Győrött, és idén augusztustól tart a sorozatgyártás. Napi háromszáz motort szerelnek össze, egyelőre kizárólag az Auditól kapott alkatrészekből. Az Audi győri gyárában nincs raktár, a németországi Ingolstadtból éjszaka indítják útnak a vagonokat az alkatrészekkel, s ugyancsak a guruló raktárvagonokban érkeznek vissza a kész motorok. Az Audi Rt. tavaly Magyarországról 35 millió márka értékben vásárolt alkatrészeket, ez a mennyiség az idén elérheti az 55 millió márkát. A cég a győri gyárába elsősorban alumínium- és szürkeöntvények magyarországi beszállítására vár. Az első ütemben napi ezer motor gyártásáig fut majd fel az üzem, a továbbfejlesztéssel ez a mennyiség megkétszereződik. Nagy kérdés ezek után: a cég üzleti tervében mit tartalmaz az a bizonyos harmadik ütem?

A motorgyár felavatásakor az ezt firtató újságírói kérdésekre a cég vezetői sejtelmes válaszokat adtak, de nem cáfolták azt a feltételezést, hogy majdan az Audi kész motorokat is gyárt Győrött. A végső kiépítésében az Audi Hungária Motor Kft. 800 magyarországi munkahelyet teremt.

És végül az Audi Győrött gyártott legújabb motorjáról, az 1700 cm^3-es, négyhengeres high-tech motornak hengerenként öt szelepe van. Az Audi által kifejlesztett technika már alacsony fordulatszámon magas forgatónyomaték elérést teszi lehetővé. Így a motort már korán nagyobb sebességfokozatba lehet kapcsolni, elősegítve ezzel az üzemanyag-takarékos fordulatszám-tartományban való haladást. Az új motor megfelel az 1996-ban életbe lépő, a mainál szigorúbb környezetvédelmi előírásoknak.

FERENCZI JÓZSEF



Napi ezer Audi-motor készül Győrött
Fotó: HANIS VIKTÓRIA

MAJDNEM VALÓSÁG

PEUGEOT ION





A koncepcióautók jobbára mindig a fantázia és a valóság határán egyensúlyoznak, így van ez a Peugeot új tanulmánya esetében is. A párizsi autószalonon bemutatott, Ion névre hallgató városi kisautó ma még csak a jövő ígérete, de könnyen lehet, hogy a PSA-csoport következő forradalmi lépését láthatjuk benne.

Az Ion tervezői megfordították az eddigi szokást, amikor egy karosszériát építenek, és abban helyezik el a motort, tulajdonképpen karosszériát építettek egy elektromotor köré. Az alapvetően városi használatra szánt miniegyterű teljes hossza 3230 mm, belső terében négy utas fér el. Az ellipszoid világítótesteket tartalmazó első lámpák a szélvédő alsó pereménél helyezkednek el, a hátsó lámpák és irányjelzők pedig a hátsó szélvédő sarkaiban. Az egész felépítményen körbefutó lökhárítók alakváltozás nélkül nyelik el a kisebb koccanásokat, ám a megelőzésben is segítenek, a beépített érzékelők jelzik, ha a vezető nagyon megközelített egy másik járművet.

Újszerű megoldás az ajtónyitó rendszer, amely egyfelől különleges csukló segítségével megkönnyíti a ki- és beszállást, másfelől pedig a szokványos kilincset nyomásérzékelő felület helyettesíti. Ha a jelzett foltot kézzel, könyékkel, csípővel vagy térddel megérintjük, az ajtó nyílik, egyszerűsítve a csomagokkal megrakottan érkező tulaj életét.

A csupaüveg karosszéria belső terét fényvédő film óvja a felmelegedéstől, megszűrve az UV-sugarak 80 százalékát. Az oldalablakok két részből állnak, akár a Subaru SVX sportkocsikon, a hátsó, mélyre húzott szélvédő pedig a hátralátást könnyíti meg.



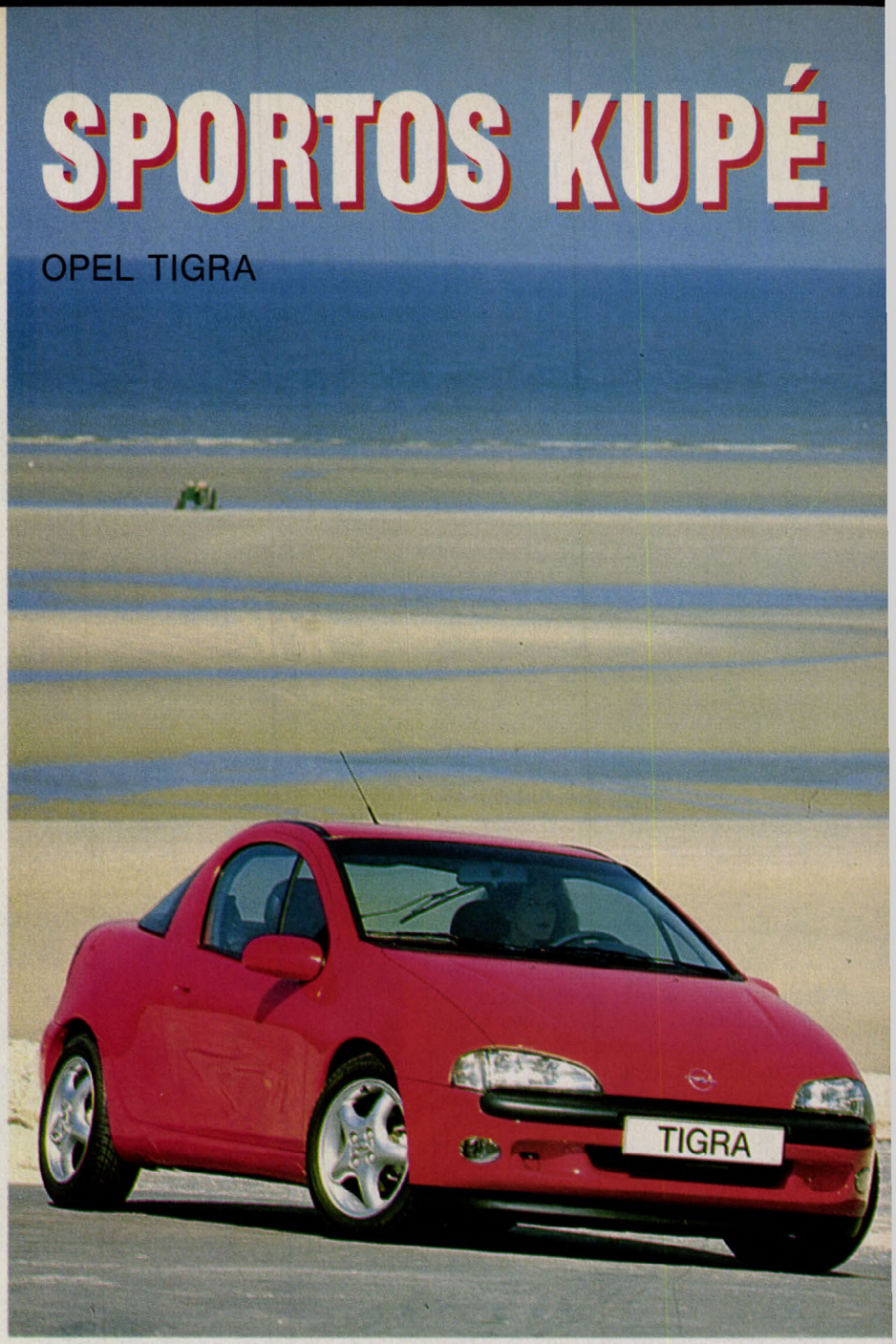
A Peugeot Ionnak nincs slusszkulcsa, mágneskártyával indítható, műszerfala folyadékkristály-kijelzős, és olyan CD-lemezjátszót helyeztek el benne, amely könnyen kiemelhető és így is használható (tolvajok öröme!). Jó ötlet, hogy a középső könyéktámasz hátsó végébe gyerekeknek szánt videojátékot építettek, és hogy a hátsó üléshez gyermekülésbetétet is adnak.

Ennyi jó tulajdonság után a műszaki tudás már csak ráadás, a nikkel-kadmium akkumulátorok táplálta villanymotor legnagyobb teljesítménye 20 kW (27 LE) 1500/min fordulaton, legnagyobb nyomatéka 127 Nm. A becslések szerint 105 km/h lehet a legnagyobb sebessége a 850 kg saját tömegű kocsinak, a hatótáv két feltöltés között 110–150 kilométer.

V. ZS.

SPORTOS KUPÉ

OPEL TIGRA



Az előző számunkban már futólag ismertetett Opel-újdonságot Spanyolországban mutatták be a szaklapok képviselőinek. Rövid próbautunk alapján úgy látjuk, a Tigra elsősorban vonalaiban sportkocsi, viselkedését tekintve jóval szelídebb, mint külleme alapján hinnénk.

Aligha tagadható, hogy az Opel Tigra rokonságban van a Corsával. Jóllehet a láthatóan azonos alkatrészek száma csekély, mégis sok mindent átörökítettek a legkisebb Opelből. Elsősorban a barátságos, megnyerő stílust, ami ugyanakkor egyéni megjelenéssel párosul. Természetesen a Corsa kifejezetten konformista autó a Tigrához képest, amely 81 milliméterrel alacsonyabb, 190 milliméterrel hosszabb és 43 milliméterrel szélesebb. A futóművek is csak hasonlók a Corsa GSi-nél alkalmazottakhoz, a különbségek részben méretbeliek, részben minőségiek, a Tigra például gázos lengéscsillapítókat kapott.

Amíg csak kívülről szemléljük a kis sportkocsit, minden tökéletes. A karosszériavonal dinamizmust és keménységet sugall, a lemezek szinte törés nélkül ölelik körül az utasteret. Kissé japános ugyan az orr, de a hátfal, illetve az egész felépítménynek lendületet adó B oszlop mögötti rész egyéni és szép.

Amint lehuppanunk az ülésre, már tudjuk, egy széles vevőkör számára elérhetőnek szánt autóval van dolgunk. A sok, jobbára Corsa–Astra minőségű műanyag és a kidolgozás szintje legalábbis erre utal. Az Opel-család jellegzetes kormánya mögött a szerelvényfalra kerekített púpban mélyre süllyesztetten elhelyezett műszerek szolgálják a sportos hatást, a műszerfal egyéb egységei Corsa-eredetűek, vagy ahhoz nagyon hasonlók. Ez éppenséggel nem baj, mert a forgatókapcsolók pontos szabályzást engednek, a miniképernyő pedig az idő és a külső hőmérséklet mellett a rádió, illetve a magnetofon működéséről is tájékoztat. A kormány közepén ott a 67 literes légzsák, ami a német piacra kerülő Tigrák közül az erősebb motorú kivitelekben sériafelszerelés lesz az utas oldalán is – 100 literes térfogattal.

A vidám színösszeállítású, jó minőségű kárpittal bevont első üléseken mélyre lehet lehuppanni, az ajtólemez felső pereme vállig ér, ahogy az igazi sportkocsikban dukál. A szokásos, opeles tekerővel lehet az ülés magasságát állítani, a kormányhoz is, mert az nem mozdul, mármint magasságban, még felár ellenében sem. Külön kis konzolon helyezték el az elektromos ablakemelő szabályzókapcsolóit, a karosszéria színére fújt külső tükrök kézzel, belülről állíthatók.

Magyar vonatkozás a Tigrákban, hogy a motorválaszték Szentgotthárdról származik, s az igazat megvallva túl sok különbséget nem sikerült felfedezni az 1,4, illetve az 1,6 literes Ecotec erőforrással szerelt modellek között. A gyári adatok szerint a teljesítményarány 90–106 LE, ez a végsebességben 13 km/h eltérést eredményez (190–203 km/h), a felgyorsulásban két másodperc alatt van a differencia (11,5–9,8 s), szinte azt lehet mondani, több múlik a beállításon. Az 1,6-os modell gazdagabb sériafelszereltsége (például a blokkolásgátló) közel húsz kilogramm többlettömeget jelent. Az optikai tuning segít az 1,6-os Tigra külső megkülönböztetésében, a 15 colos könnyűfém keréktárcsáktól eltekintve ugyanis más eltérés nincs a karosszériák között.

Menet közben kifejezetten az az érzés fogja el az embert, hogy a motorhangot pontosan kiméték, lehetne csendesebb, de akkor az utasok nem találnák elég sportosnak az autót. A külső hatásokra ehhez nagyon is szükség van, máskülönben a Tigra teljesen úgy viselkedik, mint egy hétköznapi kocsi. Enyhén alulkormányzott, viszont jóindulatú és könnyen korrigálható. A szervorásegítős kormánnyal nem gond a parkolás, a fékek jók, de semmi különös. A váltó is a bevált konstrukció, és ezúttal ez nem kifejezett előny, mert a



Érezhetően jobb a kanyarstabilitás a 185/55 HR 15-ös gumikkal

Corsákban sem szerzett túl sok jó pontot a kissé bizonytalan kapcsolhatóságú szerkezet.

A következő évre bevallott európai eladási terv ötvenezer Tigra, s ahhoz, hogy ez bejöjjön, ennyi egyedülálló fiatalt vagy módos embert kell meggyőznie a kis kupé előnyeiről. Családok számára ugyanis a Tigra teljes-



Tiszta szépség: a hátsó fertály

séggel alkalmatlan, a hátsó +2 ülés a szó szoros értelmében alkalmi, eleve nem ajánlott 160 cm-nél magasabb utasok számára, párnázat (nem éppen vastag) csak az ülőfelületen van, így egy gyerek eleve utálja az egészet, mert oldalra nem lát ki a magas övvonaltól, előre az első üléstől, középre meg nem ülhet, hiszen ott nincs ülés.

Csomagtér szempontjából a Tigrát mini-Calibrának is nevezhetjük, az általános méretekhez képest 215 literes üreg tisztesnek számít, a hátsó ülés háttámláját előrehajtva ez a terület 425 literesre bővíthető. A kíváncsi szemek előli rolószerű fedéllel takarhatók el a csomagok, a naptól a táskákat és a hátul ülőket amerikai eredetű üveg védi, ami a külső fény 35 százalékát engedi át ily módon komoly hőmérséklet-csökkentő szerepet játszik.

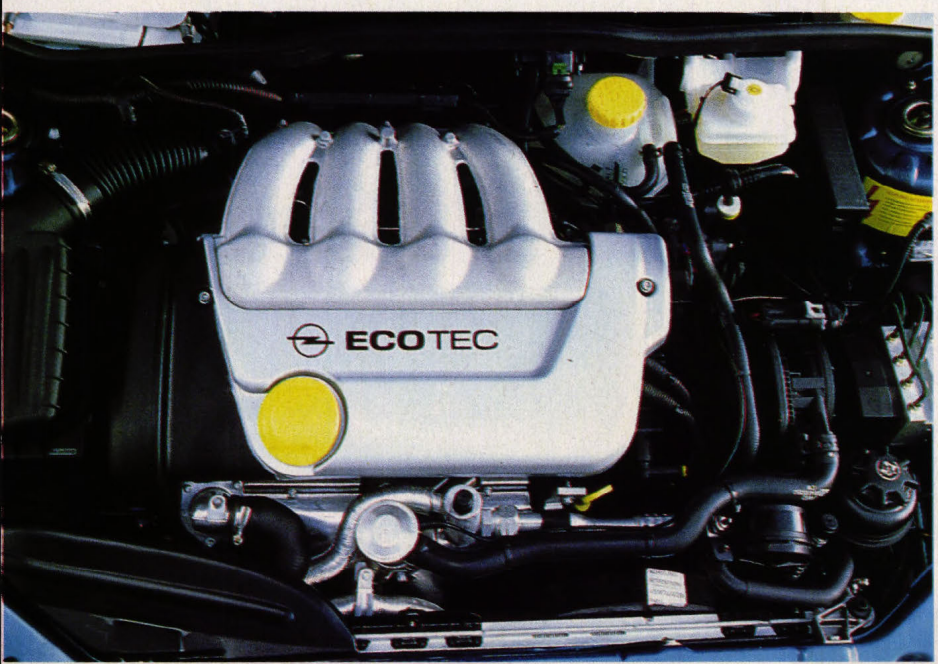
Különleges formáján kívül is hozott néhány újdonságot a Tigra. A katalizátor gyors felmelegedését segítendő hővédő szigeteléssel látták el a kipufogócsöveket, és a kipufogógázban lévő üzemanyag-maradványok utánégetése céljából másodlagos levegő-hozzáadási rendszert alkalmaznak. Ugyancsak alkalmazták a kipufogógáz-visszavezetési rendszert, amellyel az égéstérbe vezetik visz-



Tiszta Corsa: az utastér



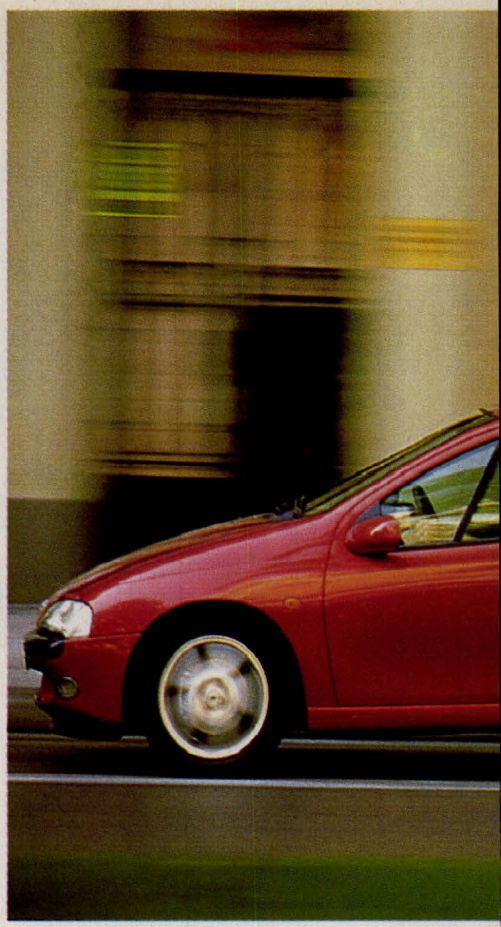
Tiszta sport: a hátsó ülések



Tiszta helyzet: sárga szín jelöli a vezető számára fontos szerkezeteket

OPEL TIGRA

Meglepően takarékos az Ecotec. Az 1,6-os átlaga 6,9 l/100 km



Csak 17 százalékkal kisebb a csomagtér a Corsáénál



snowfox gumi

Minden márkájú autóra akciós árak!

BMW 3/C	17.500 Ft
Fiat Punto	12.250 Ft
Ford Mondeo	14.150 Ft
Mercedes W202	16.300 Ft
Suzuki Swift	13.150 Ft
Renault Laguna	15.575 Ft
VW Golf III	13.200 Ft
VW Passat	15.700 Ft
Opel Astra	12.600 Ft
Opel Omega	20.800 Ft
Skoda Favorit	12.050 Ft

Continental

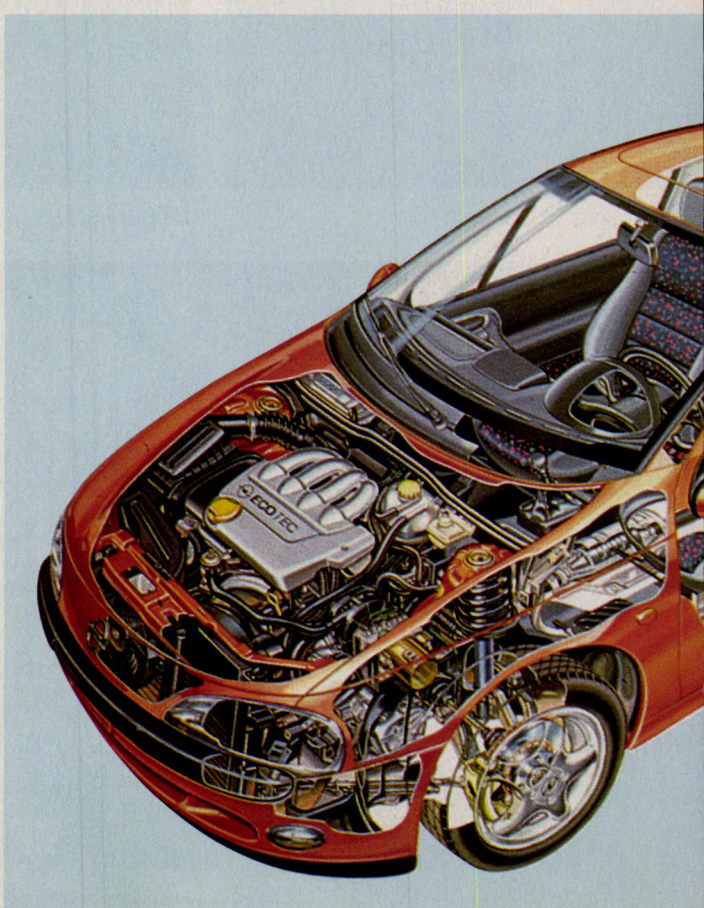
Az árak tartalmazzák az Áfa-t !

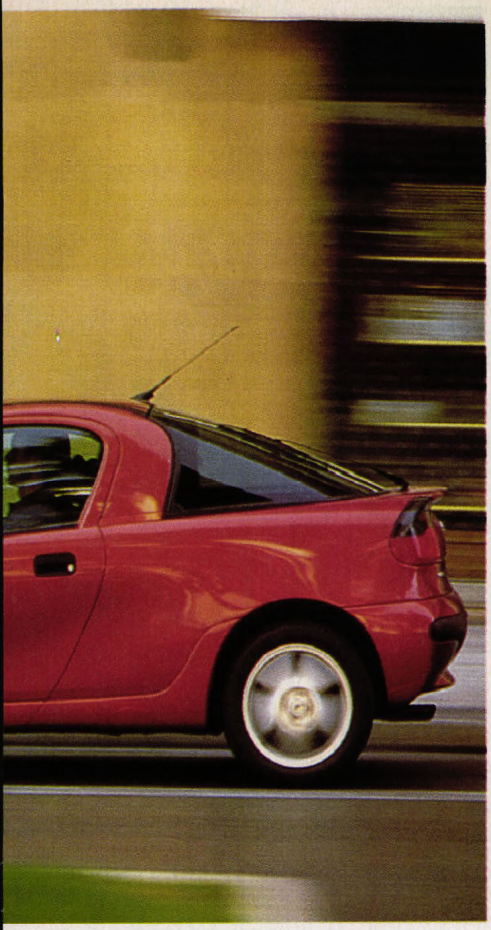
Ez mind benne van !
GUMIABRONCS
+ KERÉKTÁRCSA
+ SZERELÉS
+ CENTRIROZÁS

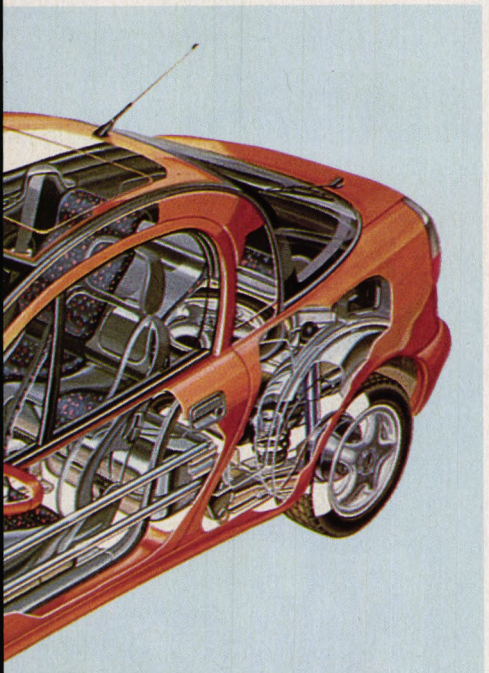
SNOWFOX INTERNATIONAL KFT.
H-1208 BUDAPEST, Helsinki út 124-126.
Tel.: 283-1118, Tel./Fax : 283-0147

SNOWFOX GUMI KFT.
6728 SZEGED, Budapesti út 1.
Tel.:(62)324-295, Tel./Fax: (62) 324-284

snowfox gumi







Új motorok, a Corsánál használtnál rövidebb rugóút, hatásosabb csillapítás, több biztonság a karosszériában

ALAPFELSZERELÉSEK AZ 1,6 LITERES MOTORÚ MODELLNÉL*

Légzsák a vezető előtt
Légzsák az utas előtt
Blokkolásgátló
Ajtóerősítés oldalütközés ellen
Állítható magasságú biztonsági övek elöl
Biztonságiöv-feszítők
Gyújtáskód, indításletiltás
Belsőlevegő-szűrő
Kazettatartó
Zárható kesztyűtartó
Csomagtértakaró
Bőrbevonatú kormány
Rádió-előkészítés 6 hangszóróval
Szervokormány
Elektromos ablakemelő
Színezett üvegek
6J × 15 könnyűfém keréktárcsa
Állítható magasságú vezetőülés
Fiók az utasülés alatt
Ködlámpa elöl/hátul
Reflektormagasság-állító

* A magyarországi változaton ettől eltérő lehet.

EXTRA FELSZERELÉSEK AZ 1,6 LITERES MOTORÚ MODELLNÉL

Lopásgátló riasztórendszer
Légkondicionáló
Központi zár
Elektromos mozgatású napfénytető
Fejtámasz a hátsó ülésen

sza a kipufogógázok egy részét, csökkentve ezzel a nitrogén-oxid-kibocsátást. Az oldalütközések elleni védelmet az ajtókba épített csövek mellett energiaelnyelő kitöltőhabbal fokozták – utóbbi „káros" következménye: nincsenek térképzsebek. A tulajdonos által karbantartható egységeket jól látható festéssel jelölték, „sárgállik" a nívópálca vége, a motorolajbetöltő nyílás, a hűtőrendszer tágulási tartálya és az ablakmosó folyadék tartálya. Jövő tavasszal érkezik a négyfokozatú, automatikus váltó a Tigrákba, amelynek érdekessége a rendkívül kis tömeg, a hírek szerint alig 60 kg.

A spanyolországi Zaragozában már teljes lendülettel dolgoznak a Tigra-szalagok, az eladás lapunk megjelenésével körülbelül egy időben kezdődik a fontosabb európai piacokon. Hozzánk jövő február táján érkeznek az első szállítmányok, s aligha kétséges, hogy mindenféle adóemelések ellenére tavasszal ez lesz a sláger az Opel-szalonokban.

OCSKAY ZOLTÁN

MŰSZAKI ADATOK

OPEL TIGRA

(Zárójelben az 1,6i motoros változat adatai.)

MOTOR. Soros, négyhengeres, folyadékhűtéses benzinmotor. Hengerenként négy szelep, két, felülfekvő vezértengely (OHC). Könnyűfém hengerfej, hidraulikus szelephézag-kiegyenlítés. Furat/löket 77,6/73,4 mm (79/81,5 mm), összlökettérfogat 1389 cm^3 (1598 cm^3). Sűrítés 10,5. Legnagyobb teljesítmény 66 kW (90 LE) 6000/min. (78 kW/106 LE/6000/min.). Legnagyobb nyomaték 125 Nm 4000/min. (148 Nm 4000/min.). Indirekt benzinbefecskendezés, elektronikus vezérelt gyújtás, hármas katalizátor, lambda-szonda. Olajfeltöltés 3,25 l, hűtőfolyadék 5,6 l, akkumulátor 44 Ah.

ERŐÁTVITEL. Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, ötfokozatú, kézi kapcsolású sebességváltó. Áttételek: I. 3,55; II. 2,14; III. 1,43; IV. 1,12; V. 0,89; hátramenet 3,31, a tengelyhajtás áttétele 3,74 (I. 3,73; II. 2,13; III. 1,41; IV. 1,12; V. 0,89).

FELÉPÍTÉS. Két utastérajtós, négyszemélyes acélkarosszéria, motor elöl, keresztben elhelyezve. Első futómű: független kerékfelfüggesztés, háromszög lengőkarok, rugótag, gáztöltésű lengéscsillapítók.

Hátsó futómű: torziós rugózás tekercsrugók, gáztöltésű lengéscsillapítók.

Fékek: elöl belsőlevegő-hűtésű tárcsafékek, tárcsaátmérő 256 mm, hátul dobfékek. Felár ellenében ABS-beépítés (az 1,6i motoros kivitelnél szériafelszerelés).

Kerekek: tárcsaméret 5,5J 14 (6J 15), gumiméret 175/65 R 14 (185/55 R 15).

MÉRETEK, TÖMEGEK. Hosszúság 3922 mm, szélesség 1812 mm, magasság 1340 mm. Tengelytáv 2429 mm. Nyomtáv elöl/hátul 1387/1388 mm (1393/1394 mm). Saját tömeg 1055 kg (1075 kg), a megengedett legnagyobb össztömeg 1330 kg (1350 kg). Csomagtér 215–425 l. A benzintartály befogadóképessége 46 l.

MENETTELJESÍTMÉNYEK. Legnagyobb sebesség 190 km/h (203 km/h), felgyorsulás 0–100 km/h-ra 11,5 s (9,8 s). Fogyasztás (ECE) 90/120/város 5/6,6/6,8 l/100 km (5,1/6,6 l/100 km).

(Gyári adatok.)

TRANS-X

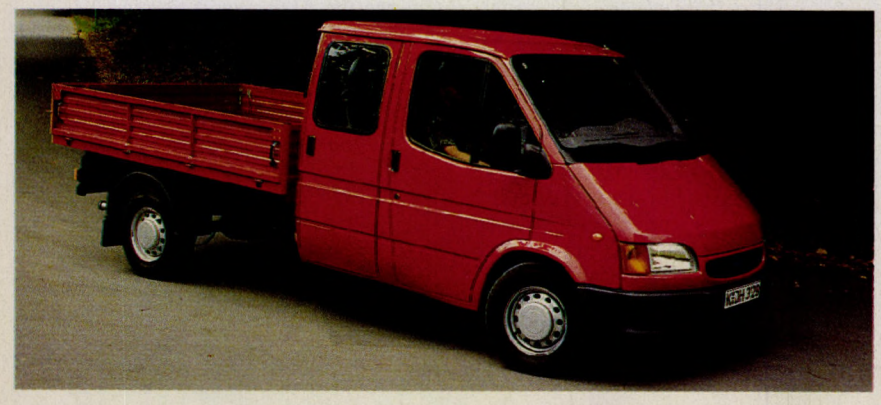
FORD TRANSIT

Lassan harmincéves a Ford Transit. A születésnapra alaposan megújítva készülhet a világszerte rendkívül népszerű, már a harmadik x-et elhagyni készülő típus, amelynek buszváltozata ezentúl a Tourneo névre hallgat.

Manapság már az áruszállítók piacán is oly éles verseny folyik a vevőért, hogy egyetlen cég sem pihenhet huzamos ideig a babéron. Az áramvonalas felépítményével iskolát teremtő „új" Ford Transit nyolc éve jelent meg, s azóta alig múlt el év valamilyen újítás, átdolgozás nélkül. 1995-re egy 115 lóerős, két vezértengelyes benzines motor kerül a kínálatba, a dízelerőforrásokat pedig oly alapos tisztítókúrának vetették alá, hogy katalizátor nélkül teljesítik a legfrissebb károsanyag-kibocsátási normákat.

A biztonsági felszerelések közül immár választható lett a vezető és az utas előtti légzsák, s szériafelszerelés a különálló első üléshez az övelőfeszítő. A hasonló járművek sorában elsőként a Transit kínál az első dupla ülésen helyet foglaló mindkét utasnak hárompontos bizton-

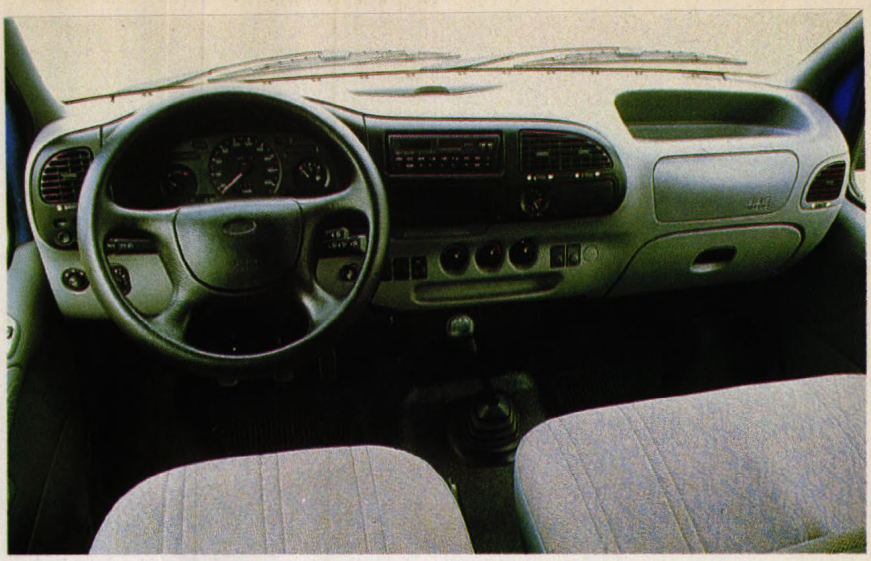
Teherautó, de egy fél brigád számára kényelmes az utazás

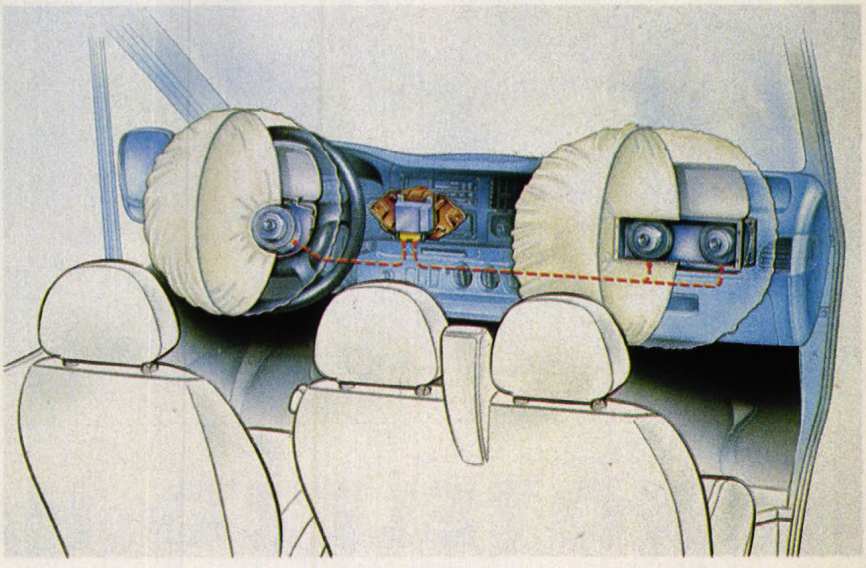


Látványos, az osztott mezős megnövelt felületű tükör









A szerelvényfal nemcsak szép, de biztonságérzetet is nyújt



Finomodó, mégis karakterisztikus vonások jellemzik az új arculatot

sági övet, megnövelték a külső visszapillantó tükrök felületét, és fényelnyelő bevonatot alkalmaztak a vakítások elkerülése érdekében.

A belső tér reformja jegyében teljesen új műszerfalegység kerül a Transitokba, kényelmesebbek és jobb kárpitozásúak az ülések, megnövelték a fűtő-szellőztető rendszer hatékonyságát.

Külsőleg is más lesz kissé az 1995-ös Transit, a jellegzetes megjelenés feladatát az ovális hűtőmaszk, az új vonalú első sárvédők és hátsó lökhárító teljesíti. Három új metálszín és új tervezésű 14 colos kerekek várnak ezenkívül a vevőkre, a lapzártakor érvényes árlista szerint két és fél milliótól közel négy és fél millió forintig terjedő árakon. Az előbbi a 70 lóerős motorú zárt furgon bruttó számlaára, utóbbi a 12 személyes Tourneo buszé, amiből létezik kilenc-, illetve 15 személyes kivitel is.

V. L.

M0 Autócentrum. Volkswagen és Audi.

Színvonalas környezetben, a két márkához méltó szolgáltatásokkal és választékkal várjuk valamennyi leendő és jelenlegi Volkswagen és Audi tulajdonost az M0 Autócentrum-nál.

Szolgáltatásaink:

● Új személyautók és haszongépjárművek értékesítése ● kedvező lízing- és részletfizetési lehetőségek ● eredeti gyári alkatrészek értékesítése 1 év garanciával ● márkaszerviz





M0 Autócentrum
Az M0 Körgyűrű Csepel-Halásztelek lejáróná
Tel.: (06)30-422-225, (06)30-422-226
Tel./Fax: 24/374-132

Belvárosi Autószalon
Budapest, VII. József krt. 14.
Tel.: 269-9170, 269-9173
Tel./Fax: 114-2679

A KÖTELEZŐ HAVONTA



Sokszor elfelejtjük, hogy negyedévenként be kell fizetni a gépjármű kötelező felelősségbiztosítást. Ha Önnek **OTP** lakossági folyószámlája van és a **Garanciánál** köti meg a kötelező biztosítást, **havonta** utaltathatja át a díjat.

GARANCIA BIZTOSÍTÓ RT.
AZ OTP CSOPORT TAGJA

Egy nagybank és egy biztosítótársaság együtt:

EZ PÁRATLAN PÁROS

autó motor PIAC

Az Autó-Motor kereskedelmi és információs rovata

ÚJ AUTÓK ÁRAI

a vezérképviseleteknél (az egyes márkakereskedők árai ettől eltérők lehetnek)

ALEKO

Bertinus Kft.,
Budapest V., Báthory u. 20.
Tel.: 132-9938, 188-6536.

Aleko S kat.	590
Aleko Viva S	670
Aleko Ollé S	1000
Aleko D S	900

ARO

Ceglédi Autójavító Kft.,
2700 Cegléd,
Kosárhegyi út 2.
Tel.: 20/310-741

ARO 243 D 4x4 zárt	931

AUDI

Porsche Hungária Kft.,
Budapest XIII., Fáy u. 27.
Tel.: 267-1990

80 Limited 1.6 kat.	2265
80 1.6 kat.	2966
80 2.0 kat.	3868
80 2.0 kat. aut.	4095
80 2.0 quattro kat.	4486
80 16V 2.0 kat.	4258
80 16V 2.0 quattro kat.	4929
80 V6 2.6 kat.	4425
80 S2 2.2 kat.	8820
80 1.9 TD kat.	3313
80 1.9 TDI kat.	3666
80 1.9 TDI kat. aut.	3883
80 Avant 1.6 kat.	3266
80 Avant 2.0 kat.	4208
80 Avant 2.0 kat. aut.	4435
80 Avant S2 2.2 kat.	9166
80 Avant 1.9 TDI kat.	3986
80 Avant 1.9 TDI kat. aut.	4208
A6 20V 1.8 kat.	4122
A6 20V 1.8 kat. aut.	4875
A6 20V 1.8 quattro kat.	4427
A6 2.0 kat.	4254
A6 2.0 kat. aut.	4560
A6 16V 2.0 kat.	4897
A6 16V 2.0 quattro kat.	5650
A6 V6 2.6 kat.	5630
A6 V6 2.6 quattro kat.	6471
A6 V6 2.6 kat. aut.	5972
A6 V6 2.6 quattro kat. aut.	6812
A6 V6 2.8 kat.	6461
A6 V6 2.8 quattro kat.	7302
A6 V6 2.8 kat aut.	6802
A6 V6 2.8 quattro kat. aut.	7643
A6 S6 2.2 quattro kat.	9046
A6 S6 2.2 quattro kat. aut.	9361
A6 S6 4.2 quattro kat.	10612
A6 S6 4.2 quattro kat. aut.	10927
A6 1.9 TDI kat.	3799
A6 1.9 TDI kat. aut.	4086
A6 2.5 TDI kat.	4969
A6 2.5 TDI kat. aut.	5251

BENTLEY

Valent British Motors Kft.,
Budapest XII., Jagelló u.24.
Tel.: 186-8666

Brooklands	26018
Brooklands LWB	30265
Turbo R	35687
Turbo RL	40644
Continental	49564
Continental R Coupé	47760

BMW

Wallis Motor Kft.,
Budapest XIII., Váci út 45.
Tel.: 129-5293, 140-9340.

316i Compact	2499
318i Compact	3465
316i	2850
318i	3580
318is	3776
318 tds	3101
320i	4151
325i	5509
325 td	4058
325 tds	4286
M 3	8322
316i Coupé	3054
318is Coupé	4103
320i Coupé	4468
325i Coupé	5684
M 3 Coupé	8322
318i Cabrio	4687
320i Cabrio	5227
325i Cabrio	6517
M 3 Cabrio	9038
518i	4014
520i	4491
525i	5975
525i	6808
530i	7199
540i	8041
M5	12434
525td	4375
525tds	4705
518i Touring	4371
520i Touring	4848
525i Touring	6457
525ix Touring	7289
530i Touring	7680
540i Touring	8523
M5 Touring	13137
525td Touring	4732
525tds Touring	5062
730i	9149
730i A	9568
730i L	9739
730i AL	10158
740i	10483
740i A	10964
740iAL	11910
750i A	14656
750i AL	16626
840 Ci Coupé	12292
840 CiA Coupé	12804
850 Ci Coupé	15001
850 CiA Coupé	15271
850 CSi Coupé	18301

CITROËN

Citroën Hungaria Kft.,
1012 Budapest
Logodi u. 34/A.
Tel.: 212-0021, 212-0022, 212-0023

AX First 1.2 5 a.	1070



AX Caban 1.2 3 a.	1150
AX Caban 1.2 5 a.	1222
AX 14 TRS 5 a.	1450
AX First 1.4 D 5 a.	1299
AX TRD1.4 5 a.	1440
ZX Reflex 1.4 3 a.	1500
ZX Reflex 1.4 5 a.	1527
ZX Avantage 1.4 5 a.	1719
ZX Volcane 2.0 5 a.	2800
ZX 16V 2.0 3 a.	3060
ZX Reflex 1.9 D 5 a.	1746
ZX Avantage 1.9 D 5 a.	1950
ZX Aura 1.9 TD 5 a.	2190
ZX Reflex Break 1.4 5 a.	1621
ZX Aura Break 1.9 TD 5 a.	2336
Xantia X 1.6 5 a.	2050
Xantia SX 1.8 5 a.	2600
Xantia SX 2.0 5 a.	2827
Xantia SX 2.0 5 a. aut.	2990
Xantia VSX 2.0 5 a.	3536
Xantia VSX 16V 2.0 5 a.	4200
Xantia X 1.9 D 5 a.	2467
Xantia SX 1.9 D 5 a.	2600
Xantia SX 1.9 TD 5 a.	2838
Xantia VSX 1.9 TD 5 a.	3100
XM 16V SX 2.0 5 a.	3558
XM TCT VSX 2.0 5 a.	4000
XM V6 Exclusive 3.0 5 a.	5228
XM V6 Exclusive 3.0 5 a. aut.	5446
XM V6 24 S Exclusive 3.0 5 a.	7200
XM VSX 2.5 TD 5 a.	4355
Evasion SX 2.0 5 a.	3800
Evasion VSX TCT 2.0 5 a.	4400

CHRYSLER

Chrysler Jeep Hungary Kft., Budapest XIV., Mogyoródi út 32. Tel.: 183-3397

Vision 3.5 V6	5930
Saratoga 3.0 V6	3890
Voyager 2.5 SE	3450
Voyager 2.5 TD	4500
Voyager 3.3 V6	5438
Grand Voyager 2.5 TD	5800
Grand Voyager 3.3 V6	5660
Jeep Cherokee 2.5	3450
Jeep Cherokee 4.0	4120
Jeep Grand Cherokee (Laredo)	6080
Jeep Wrangler Hard Top 2.5	3370

FIAT A VÁROS SZÍVÉBEN

FIAT gépjárművek és eredeti alkatrészek teljes választékával várjuk Önt.

- részletfizetés, lizing,
- hetente mindig más tipushoz adunk ajándékot,
- egyéb engedmények,
  /pl. DUCATO-ra 3 % / a készlet erejéig

+ 1 év garancia csak nálunk

Hivatalos FIAT márkakereskedés

MACROTRADE KFT.

1146.Budapest, Dózsa György út 19. Tel:142-9197 ,Tel + Fax: 268-0659

DAIHATSU

Interag Rt. Daihatsu Vezérképviselet, Budapest XIV., Dózsa György út 19. Tel.: 142-6595

Cuore Standard 3 DR	800
Cuore De-Luxe 5 DR	870
Charade 1.0 CS	1000
Charade 1.3i CX	1170
Charade 1.3i Sedan	1170
Applause 1.6 Li	1450
Applause 1.6 Xi	1499
Feroza 1.6 EL-II EFi 4x4	2150

FIAT

FIAT Magyarország Kft., Budapest VII., Rumbach S. u. 19-21. Tel.: 268-0969, 268-0970, 268-0971

Cinquecento 900 kat.	846
Panda 1.1 L 4x4 kat.	1354
Uno 1.0 ie kat. 3 a.	955
Uno 1.0 ie kat. 5 a.	982
Uno 1.7 D 5 a.	1119
Punto 55 S 1.1 3 a.	1030
Punto 55 S 1.1 5 a.	1086
Punto 1.1 6 speed 3 a.	1201
Punto 60 SX 1.3 5 a.	1223
Punto 75 ELX 1.3 5 a.	1360
Punto GT 1.4 turbó 3 a.	1799
Punto SX 1.7 TD kat. 5 a.	1591
Tipo 1.4 ie S kat. 5 a.	1364
Tipo 1.6 ie SX kat. 5 a.	1535
Tipo 1.7 D S 5 a.	1558
Tipo 1.9 TD SX kat. 5 a.	1887
Tempra 1.4.ie L kat.	1530
Tempra 1.6 ie S kat.	1662
Tempra 1.9 D S	1792
Tempra 1.9 TD S kat.	2082
Tempra SW 1.4 ie L kat.	1552
Tempra SW 1.6 ie S kat.	1803
Tempra SW 1.9 D S	1965
Tempra SW 1.9 TD S kat.	2324
Croma 2.0 ie kat.	2395
Croma 2.0 ie 16V kat.	3136
Croma 2.0 TDI	2656
Croma 2.5 TD kat.	3141

FORD

Ford Hungária Kft, 8000 Székesfehérvár, Aszalvölgyi út 3. Tel.: 22/328-600

Fiesta Alba 1.1 3 a.	1202
Fiesta Alba 1.1 5 a.	1237
Fiesta Club 1.1 3 a.	1096
Fiesta C 1.8 D 3 a.	1391
Fiesta CLX 1.1 5 a.	1346
Fiesta CLX 1.3 5 a.	1401
Fiesta CLX 1.8 D 5 a.	1625
Escort Alba 1.3 4 a.	1535
Escort Alba 1.3 5 a.	1462
Escort Alba 1.3 kombi	1611
Escort Alba Plusz 1.6i 4 a.	1903
Escort Alba Plusz 1.6i 5 a.	1813
Escort Alba Plusz 1.6i kombi	1999
Escort CLX 1.4 4 a.	1694
Escort CLX 1.4 5 a.	1613
Escort CLX 1.4 kombi	1779
Escort CLX 1.6i 4 a.	1813
Escort CLX 1.6i 5 a.	1726
Escort CLX 1.6i kombi	1903
Escort Club 1.3 4 a.	1348
Escort Club 1.3 5 a.	1284
Escort Club 1.3 kombi	1415
Escort Club 1.4 4 a.	1456
Escort Club 1.4 5 a.	1387
Escort Club 1.4 kombi	1529
Escort Club 1.8 D 4 a.	1674
Escort Club 1.8 D 5 a.	1594
Escort Club 1.8 D kombi	1758
Mondeo Alba 1.6i Zeta 4 a.	2084
Mondeo Alba 1.6i Zeta 5 a.	2136
Mondeo Alba 1.6i Zeta kombi	2230
Mondeo Alba 1.8i Zeta 4 a.	2537
Mondeo Alba 1.8i Zeta 5 a.	2601
Mondeo Alba 1.8i Zeta kombi	2715
Mondeo GLX 1.6i Zeta 4 a.	2727
Mondeo GLX 1.6i Zeta 5 a.	2795
Mondeo GLX 1.8i Zeta 4 a.	3218
Mondeo GLX 1.8i Zeta 5 a.	3298
Mondeo GLX 1.8i Zeta kombi	3443
Mondeo GLX 2.0i Zeta 4 a.	3443
Mondeo GLX 2.0i Zeta 5 a.	3529
Mondeo GLX 2.0i Zeta kombi	3684
Mondeo Club 1.6i Zeta 4 a.	1974
Mondeo Club 1.6i Zeta 5 a.	2024
Mondeo Club 1.6i Zeta kombi	2113
Mondeo Club 1.8i Zeta 4 a.	2410
Mondeo Club 1.8i Zeta 5 a.	2470
Mondeo Club 1.8i Zeta kombi	2577
Mondeo Club 1.8 TD 4 a.	2555
Mondeo Club 1.8 TD 5 a.	2619
Mondeo Club 1.8 TD kombi	2734
Mondeo Si 2.0i Zeta 5 a.	3685
Mondeo Ghia 2.0i 4 a.	4049
Mondeo Ghia 2.0i 5 a.	4104
Mondeo Ghia 2.0i kombi	4220

Alfa Romeo autók szakszervize

- használt és új alkatrészek
- postaszolgálat
- vizsgára előkészítés
- javítás - szerelés

Alfa Kontakt Kft.
2072 Zsámbék, Petőfi u. 108.
Tel./ Fax: 23/ 342-275

HONDA

Honda Hungary Kft.,
Budapest I., Pálya u. 9.
Tel.: 212-0440

Civic 1.3 DX 3 a.	1690
Civic 1.5 LSi 3 a.	1849
Civic 1.5 LSi 3 a. aut.	1999
Civic 1.5 DXi 4 a.	1749
Civic 1.5 LSi 4 a.	1949
Civic 1,5 LSi SRS 4 a.	2090
Civic 1.5 LSi aut. 4 a.	2090
Civic 1.6 RTSi 4 a. 4WD	2490
CRX 1.6 ESi	2190
CRX 1.6 VTi T	3090
Accord 2.0i	2490
Accord 2.0i LS	2840
Accord 2.0i LS SRS	3090
Accord 2.0i ES	3450
Accord 2.0i ES aut.	3590
Prelude 2.0i	3290
Prelude 2.3i	3690
Legend 3.2	6799

HYUNDAI

Hungaroszerviz ISZ.,
Budapest XIV.,
Egressy út 17—21.
Tel.: 163-7007

Pony LS 1.5	1100
Pony LS 1.5 aut.	1200
Scoupe LS 1.5i	1845
Lantra GLS 1.6i 16V	1595
Sonata GLS 2.0i	2379
Sonata GLS V6 3.0i aut.	3239

JAGUAR

Jaguar Hungary Kft.,
Budapest V., József A. u. 2.
Tel.: 118-1972

XJ6 3.2	7711
XJ6 3.2 S	8483
XJ6 4.0 S	9480
Sovereign 4.0	10510
Daimler 4.0	11945
XJ12 6.0	12863
Daimler Double Six	13934
XJS 4.0 Coupé	11228
XJS 4.0 Convertible	13268
XJS 6.0 Coupé	13669
XJS 6.0 Convertible	15709

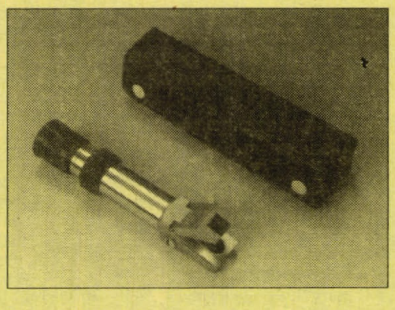
KORANDO

Nemzeti Sport-Autopress Kft.,
Balatonfüred,
Móricz Zs. u. 9.
Tel.: 86/340-443, 342-870

Kallista 2.0i	4500

AUTÓALKATRÉSZ-KERESKEDŐK, SZERVIZEK, AKKUMULÁTOROSOK, BENZINKÚTKEZELŐK FIGYELEM!

Itt az ősz, ne cseréljék le fölöslegesen a fagyállófolyadékot. Fagyállófolyadék és akkusav mérésére alkalmas OG—101/C típusú refraktométer.



A készítőnél 6320 Ft + áfa termelői áron kapható.
Viszonteladóknak kedvezmény!
Utánvéttel is szállítunk!
Cím: Refraktorméter Szerviz,
Bp., Pasarét, Battai u. 15/B.
Tel./fax: 275-1085. 275-1981.

LADA

HungaroLada Kft.,
Budapest VIII.,
Könyves Kálmán krt. 76.
Tel.: 269-9008

Lada 1.5	535
Lada 1.5 L	583
lada 1.5 S	495
Lada 1.5 kombi	578
Szamara 1.1 3 a.	615
Szamara 1.3 3 a.	645
Szamara 1.5 3 a.	675
Szamara 1.1 5 a.	685
Szamara 1.3 5 a.	715
Szamara 1.5 5 a.	745
Szamara 1.3 4 a.	769
Szamara 1.5 4 a.	799
Szamara 1.5 L 4 a.	853
Niva 1.6 3 a.	750
Niva 1.6 AxI 3 a.	790

LAND ROVER

Landimex Kft.,
Budapest VIII.,
Baross u. 110.
Tel.: 133-5906, 133-6112

Discovery TDi 3 a.	4753
Discovery V8i 3.9 kat. 3 a.	5233
Discovery MPi 3 a.	4593
Discovery TDi 5 a.	4988
Discovery V8i 3.9 kat. 5 a.	5551
Discovery MPi 3 a.	4870
Range Rover Vogue TDi man.	6758
Range Rover Vogue 3.9 kat. man.	7363
Range Rover Vogue 3.9 kat. aut.	7738
Range Rover Vogue SE 3.9 kat. man.	9626
Range Rover Vogue LSE 4.2 kat. aut.	11120

MAHINDRA

ATC Kft.,
Budapest XIV., Angol u. 8.
Tel.: 113-9292

CJ 340	1200
CJ 540	1300

MAZDA

Mazda Motor Hungary Kft.,
Budapest XIX.,
Hoffer A. u. 38—40.
Tel.: 157-3524

121 SV	1450
121 S ABS	1620
121 CT ABS	1770
323 1.3i 4 a.	2090
323 1.5i 4 a.	2290
323 1.5i SE 4 a.	2590
323 1.5i aut. 4 a.	2490
323F 1.5i 5 a.	2390
323F 1.5i SE 5 a.	2590
323F 1.8i 5 a.	3290
323F 2.0i V6 5 a.	3770
323 1.6i S kombi	1830
626 1.8i 4 a.	2910
626 2.0i 4 a.	3385
626 2.0 D CX 4 a.	3415
626 1.8i 5 a.	3005
626 2.0i 5 a.	3480
626 2.0i aut. 5 a.	3715
626 2.0 D CX 5 a.	3315
626 2.0i kombi	3045
626 2.0 D CX kombi	3195
MX-3 1.6i	2805
Xedos-6 16V	3260
Xedos-9 2.0i V6	4780
Xedos-9 2.5i V6	6380

MERCEDES

MB-Auto Magyarország Kft.,
Budapest XIII.,
Kárpát u. 21.
Tel.: 270-1357

C 200 D	3509
C 220 D	4020
C 250 D	4484
C 180	3619
C 200	4199
C 220	5153
C 280	5908
E 200 D	3896
E 250 D	4768
E 250 TD	5161
E 300 D	5880
E 200	4532
E 220	5523
E 320	7086
E 500	14625
E 250 TD	5384
E 300 TD	6587
E 200 T	5158
E 280 T	6897
E 220 Coupé	6603
E 320 Coupé	8474
E 220 Cabrio	7950
E 320 Cabrio	10166
S 280	9034
S 320	10358
S 500	13562
SL 280	12634
SL 500	17594

MITSUBISHI

Contrex Kft.,
Budapest I.,
Alkotás u. 20—24.
Tel.: 155-0402, 156-7401

Colt 1.3 ELi Mirage	1380

Colt 1.3 GLi Mirage	1469
Colt 1.3 GLi Mirage KZ NT	1574
Colt 1.3 GLXi AB	1746
Colt 1.3 GLXi NT AB	1853
Colt 1.6 GLXi	1902
Colt 1.6 GLXi ABS AB	2139
Colt 1.6 GLXi ABS AB aut.	2302
Colt 1.8 GTI	2752
Lancer 1.3 GLi 4 a,	1758
Lancer 1.3 GLi NT 4 a.	1885
Lancer 1.3 GLXi AB 4 a.	1807
Lancer 1.3 GLXi NT AB 4 a.	1914
Lancer 1.6 GLXi 4 a.	2080
Lancer 1.6 GLXi ABS AB 4 a.	2317
Lancer 1.6 GLXi aut. ABS AB 4 a.	2480
Lancer 2.0 GLD 4 a.	2211
Lancer 2.0 GLXD 4 a.	2473
Lancer 2.0 GLXD ABS AB 4 a.	2723
Lancer 1.3 GLi 5 a.	1806
Lancer 1.3 GLi NT 5 a.	1913
Lancer 1.6 GLXi 5 a.	2128
Lancer 1.6 GLXi ABS 5 a.	2290
Lancer 1.6 GLXi aut. ABS 5 a.	2453
Lancer 2.0 GLD 5 a.	2259
Lancer 2.0 GLXD 5 a.	2521
Lancer1.6 GLikombi	1937
Lancer 1.6 GLXi kombi	2193
Lancer 1.6 GLXi ABS AB kombi	2430
Lancer 1.6 GLi 4WD kombi	2397
Lancer 1.6 GLXi 4WD kombi	2854
Lancer 1.6 GLXi 4WD ABS AB kombi	2891
Lancer 2.0 GLD kombi	2324
Lancer 2.0 GLXD kombi	2586
Lancer 2.0 GLXD ABS AB kombi	2836
Galant 1.8 GLi 4 a.	2546
Galant 1.8 GLSi 4 a.	2773
Galant 1.8 GLSi ABS DAB 4 a.	3126
Galant 2.0 GLSi 4 a.	3262
Galant 2.0 GLSi aut. 4 a.	3467
Galant 2.0 V6-24 4 a.	3780
Galant 2.0 V6-24 ACC Leder 4 a.	4388
Galant 2.0 V6-24 aut. 4 a.	3985
Galant 2.0 V6-24 aut. ACC Leder 4 a.	4593
Galant 2.5 V6-24 4WD 4WS AB 4 a.	5844
Galant 2.5 V6-24 4WD 4WS DAB 4 a.	5747
Galant 2.5 V6-24 4WD 4WS Leder 4 a.	8022
Galant 2.0 GL TD 4 a.	2654
Galant 2.0 GLS TD 4 a.	2894
Galant 2.0 GLS TD ABS AB 4 a.	3157
Galant 2.0 GLS TD ABS DAB 4 a.	3247
Galant 1.8 GLi 5 a.	2617
Galant 1.8 GLSi 5 a.	2844
Galant 1.8 GLSi ABS DAB 5 a.	3197
Galant 2.0 GLSi 5 a.	3243
Galant 2.0 GLSi aut. 5 a.	3538
Galant 2.0 V6-24 5 a.	3851
Galant 2.0 V6-24 ACC Leder 5 a.	4459
Galant 2.0 V6-24 aut. 5 a.	4058
Galant 2.0 V6-24 aut. ACC Leder 5 a.	4664
Galant 2.5 V6-24 4WD 4WS AB 5 a.	5715
Galant 2.5 V6-24 4WD 4WS DAB 5 a.	5816
Galant 2.5 V6-24 4WD 4WS Leder 5 a.	5990
Galant 2.0 GL TD 5 a.	2725
Galant 2.0 GLS TD 5 a.	2985
Galant 2.0 GLS TD ABS AB 5 a.	3228
Galant 2.0 GLS TD ABS DAB 5 a.	3318
Sigma 3.0 V6 EXE AB	5481
Sigma 3.0 V6 EXE aut. AB Leder	5941
Sigma 3.0 V6-24 AB	5881
Sigma 3.0 V6-24 AB Leder	6137
Sigma 3.0 V6-24 aut. AB	6341
Sigma 3.0 V6-24 aut. AB Leder	6617
Sigma 3.0 V6-24 aut. 4WS AB Leder	7097
Sigma Combi 3.0 V6	5319

mazda

MÁRKAKERESKEDÉS ÉS SZERVIZ

* Új és használt személy- és kisteherautók eladása
* Lízing — tartós bérlet — részlet
* Teljes körű javítás
* Karosszériamunkák lézeres huzatópadon, biztosítási ügyintézéssel
* Alkatrészeladás

Mazda-Szabó, 1163 Budapest, Batsányi J. u. 47. Telefon: 271-0212, 271-0903, 184-1537

OPEL

Opel Varga

Nyugat-európai gépjárművek lakatos és fényezési munkálatai

Szolgáltatásaink:

- Autóelektronika
- Benzines és dízeldiagnosztika
- Teljes gépjármű-felújítás (évjárattól független)
- **Fékhatásmérés** ABS komplett ellenőrzés és javítás
- Futómű-ellenőrzés és -javítás
- Teljes körű karosszérialakatos-munkák, legkorszerűbb huzató-, nyomatópadon.
- **Gépjárműfényezések hőkezeléssel,** helyszíni színkeverés: acry - metál - gyöngyházmetál

– 3 év garancia minden típusú gépjárműre.
A Coloniál Biztosító ügyfeleinek helyszíni kárfelvétel és javítás.
Teljes körű biztosítási ügyintézés.
Fót, Keleti Márton u. 3. Tel.: 06-(27)-358-439

DIESEL-MOBIL

Ipari Kereskedelmi Kft.
1. sz. bolt: 1182 Budapest, Kossuth Lajos u. 184.
Tel.: 291-3586, fax: 290-5964.
2. sz. bolt: 1193, Budapest, Üllői út 170. Tel.: 282-3159

A DIESEL-MOBIL Kft. forgalmaz

AUDI, FIAT, FORD, OPEL, VOLKSWAGEN

típusú személy- és kistehergépkocsihoz kormány-, illetve trapézgömbfejeket, kuplung-, gáz-, és fékköteleket, fékgumicsöveket, főfékhengereket, kerékfékhengereket, féktárcsákat, vízpumpákat, kuplungszerkezeteket, kuplungtárcsákat és kinyomócsapágyakat

kis- és nagykereskedelmi áron.

Viszonteladókat 20% engedménnyel szolgálunk ki.

Gömbfejek	800—1800-ig	Féktárcsák kisteher	2700—13 000 Ft
Trapézok	1500—5000-ig	Kuplungtárcsa	3400—6 000 Ft
Kötelek	600—1500-ig	Kuplungszerkezet	3000—7 000 Ft
Kerékfékhengerek	800—1700-ig	Kuplungcsapágy	1200—2 800 Ft
Főfékhengerek	3200—7200-ig	Vízpumpák	2000—9 000 Ft

Tárcsafékbetétek 1100—4000 Ft-ig
AC-pumpák és tápszivattyúk 2200—3600 Ft-ig

Üzletünkben kapható még

IFA-, BARKAS-, ZUK-, AVIA-

alkatrész és -karosszéria, valamint ZSIGULI, illetve OPEL és FORD személyautóhoz karosszériaelemek.

Sigma Combi 3.0 V6 aut. AC	5847
3000 GT	10480
Pajero MT 2.5 TD GL	3576
Pajero MT 2.5 TD GLX	4515
Pajero MT 2.5 TD GLX NT ABS	4778
Pajero MT 2.5 TD GLS AB	5438
Pajero MT 2.8 TD GLS AB	6622
Pajero MT 3.0 V6 GLS AB	6051
Pajero MT 3.0 V6 GLS aut. AB	6383
Pajero MT 3.5 V6-24 GLS AB AC	6910
Pajero 3.0 V6 aut. vászontetős	6296
Pajero Wagon 2.5 TD GL	4140
Pajero Wagon 2.5 TD GLX	5079
Pajero Wagon 2.5 TD GLX NT ABS	5340
Pajero Wagon 2.8 TD GLX NT ABS	6625
Pajero Wagon 2.8 TD GLS AB	7186
Pajero Wagon 2.8 TD GLS AB Leder	7495
Pajero Wagon 2.8 TD GLS aut. AB	7516
Pajero Wagon 2.8 TD GLS aut. AB Leder	7828
Pajero Wagon 3.0 V6 GLS AB Leder	6925
Pajero Wagon 3.0 V6 GLS aut.	6842
Pajero Wagon 3.0 V6 GLS aut. AB	6947
Pajero Wagon 3.0 V6 GLS aut. AB L	7257
Pajero Wagon 3.5 V6-24 GLS aut. AB AC L	8094

NISSAN

Nissan Hungária RT.,
Budapest III., Zay u. 24.
Tel.: 188-9123

Micra 1.0 LX	1502
Micra 1.3 LX	1633
Micra 1.3 SLX	1719
Sunny 1.4 LX	1584
Sunny 1.4 SLX	1782
Sunny 1.6 SR	1877
Sunny 1.6 SLX	1933
Sunny 2.0 DLX	1990
Sunny Wagon 1.6 LX	1811
Sunny Wagon 1.6 SLX	1980
Sunny Wagon 2.0 DLX	2243
Primera 1.6 LX	1999
Primera 1.6 SLX	2373
Primera 2.0 SLX	2950
Primera Wagon 1.6 LX	2379
Primera Wagon 2.0 SLX	3028
100 NX 1.6 T-BAR SLX	2367
200 SX 1.8 Turbo	4206
Maxima 3.0 M/T	5048
Maxima 3.0 A/T	5101
Serena 1.6 SLX	3036
Serena 2.0 SLX	4053
Patrol GR 2.8 TD LX H/T	5211

OLTCIT

Cél Motors Kft.,
Budapest XI.,
Kevehàza u. 1.
Tel.: 186-9455

Oltcit Club 11	398

OPEL

General Motors Hungary,
Budapest II.,
Kapás u. 11—15.
Tel.: 201-2777

Corsa City 1.2i 3 a.	1108
Corsa City 1.2i 5 a.	1145
Corsa Swing 1.2i 3 a.	1169
Corsa Swing 1.4i 3 a.	1248
Corsa Swing 1.5 D 3 a.	1402
Corsa Swing 1.5DT 3 a.	1502
Corsa Swing 1.2i 5 a.	1206
Corsa Swing 1.4i 5 a.	1285
Corsa Swing 1.5D 5 a.	1439
Corsa Swing 1.5DT 5 a.	1539
Corsa Joy 1.2SZ 3 a.	1265
Corsa Joy 1.4XE 3 a.	1413
Corsa Joy 1.2SZ 5 a.	1302
Corsa Joy 1.4XE 5 a.	1450
Corsa Sport 1.4XE 3 a.	1388
Corsa Sport 1.6XE 3 a.	1788
Corsa GSI 1.6XE 3 a.	1846
Astra GL 1.4i 5 a.	1430
Astra GL 1.4i SE 5 a.	1508
Astra GL 1.6i 5 a.	1506
Astra GL 1.6i XEL 5 a.	1660
Astra GL 1.7DTL 5 a.	1626
Astra GL 1.7DT 5 a.	1874
Astra GL 1.4i Caravan	1560
Astra GL 1.4i SE Caravan	1637
Astra GL 1.6i Caravan	1635
Astra GL 1.6i XEL Caravan	1801
Astra GL 1.7DTL Caravan	1756
Astra GL 1.7DT Caravan	2004
Astra GL 1.4i Caravan Club	1635
Astra GL 1.4i SE Caravan Club	1713
Astra GL 1.6i Caravan Club	1711
Astra GL 1.6i XEL Caravan Club	1865
Astra GL 1.4i 4 a.	1633
Astra GL 1.4i SE 4 a.	1711
Astra GL 1.6i 4 a.	1700
Astra GL 1.6i XEL 4 a.	1864
Astra GL 1.7DTL 4 a.	1829
Astra GL 1.7DT 4 a.	2078
Astra Sport 1.6XE	2788
Astra Sport 1.7DT	2933
Astra GSI 2.0XE	3622
Astra Cabrio 1.4i SE	2933
Astra Cabrio 1.8XE	3544
Frontera Sport 2.0i 3 a. 4x4	3042
Frontera 2.4i 5 a. 4x4	3800
Frontera 2.3DT 5 a. 4x4	3973
Montarey 3.1DT 5 a. 4x4	6301
Monterey 3.2i V6 5 a. 4x4	6159
Vectra GL 1.6SZ 4 a.	1932
Vectra GL 1.7D 4 a.	2054
Vectra GL 1.6SZ 5 a.	1982
Vectra GL 1.7D 5 a.	2104
Vectra 1.6SZ 4 a.	2045
Vectra 1.7DT 4 a.	2291
Vectra 2.0i 4 a.	2814
Vectra 2.5XE 4 a.	4138
Vectra 1.6SZ 5 a.	2095
Vectra 1.7DT 5a.	2341
Vectra 2.0i 5 a.	2863
Vectra 2.5XE 5 a.	4187
Vectra Sport 2.0i 4 a.	3186
Vectra Sport X2.0	

armafilt

IPARI ÉS KERESKEDELMI RT.

A-tól Z-ig

Az Amarfilt nemcsak külföldi partnerek számára exportálja gépjárművekhez korszerű olaj- és levegőszűrőit, hanem a hazai piacon is keresettek. Igazolhatják mindezt azok az AUDI, BMW, CITROËN, FIAT, FORD, MAZDA, MERCEDES, NISSAN, OPEL, PEUGEOT, VW, ZASTAVA vagy más típusok tulajdonosai, akik megtiszteltek vásárlásaikkal.

Címünk: 1135 Budapest, Reitter Ferenc u. 37.
Telefon: 270-3655.
Telefax: 149-8553.
Telex: 22-5969.

DISZKONTÁRUHÁZAINK: 1135 Budapest, Szegedi u. 56.
Telefon: 129-0082.
8900 Zalaegerszeg, Napsugár u. 26.
5420 Túrkeve, Frankel Leó u. 16.

VISZONTELADÓINKNAK NAGY ÁRENGEDMÉNYT BIZTOSÍTUNK!

XEV 4 a.	3550
Vectra Sport 2.0 5 a.	3235
Vectra Sport X2.0 XEV 5 a.	3599
Vectra CDX 1.6 SZ 4 a.	2352
Vectra CDX 1.7 DT 4 a.	2652
Vectra CDX 1.8i 4 a.	2851
Vectra CDX 2.0i 4 a.	3057
Vectra CDX 1.6 SZ 5 a.	2402
Vectra CDX 1.7 DT 5 a.	2701
Vectra CDX 1.8i 5 a.	2901
Vectra CDX 2.0i 5 a.	3106
Calibra 2.0i	3708
Calibra 2.0XEV	3979
Calibra 2.0i turbó	5199
Calibra V6 2.5 XE	4280
Omega GL X2.0SE Sedan	3589
Omega GL X2.0XE Sedan	3767
Omega GL X2.5XE Sedan	4776
Omega GL 2.5DT Sedan	4797
Omega GL X2.5XE Caravan	4971
Omega GL 2.5DT Caravan	4378
Omega CD X2.0XE Sedan	4239
Omega CD X2.5XE Sedan	5310
Omega CD 2.5DT Sedan	4669
Omega CD X2.0XE Caravan	4476
Omega CD X2.5XE Caravan	5578
Omega CD 2.5DT Caravan	4906
Omega MV6 2.5DT Sedan	6119
Omega MV6 X3.0XE Sedan	6337
Omega MV6 2.5DT Caravan	6418
Omega MV6 X3.0XE Caravan	6636
Pontiac Trans Sport 2.3i 16V	3988
Pontiac Trans Sport 3.8i V6 aut.	4633

PEUGEOT

Peugeot Hungária Kft.,
Budapest,I.,
Hegyalja út 7-13.
Tel.: 202-7176

106 KID 1.0 kat. 3 a.	1040
106 XR 1.2 kat. 3 a.	1391
106 XSI 1.4 kat. 3 a.	2110
106 KID 1.0 kat. 5 a.	1099
106 XN 1.2 kat. 5 a.	1475
106 XND 1.4 kat. 5 a.	1504
106 XR 1.4 kat. 5 a.	1549
306 XN 1.2 kat. 3 a.	1480
306 XN 1.4 kat. 3 a.	1525
306 XND 1.9 kat. 3 a.	1899
306 XSI 2.0 kat. 3 a.	3015
306 XN 1.2 kat. 5 a.	1500
306 XN 1.4 kat. 5 a.	1540
306 XND 1.9 kat. 5 a.	1925
306 XR 1.4 kat. 5 a.	1760
306 XRD 1.9 kat. 5 a.	2050
306 XRDT 1.9 kat. 5 a.	2265
306 XT 1.8 kat. 5 a.	2537
405 GL 1.6 kat. 4 a.	2075
405 GLD 1.9 kat. 4 a.	2256
405 GRI 1.8 kat. 4 a.	2781
405 GRD 1.9 kat. 4 a.	2513
405 GRDT 1.9 kat. 4 a.	2730
405 SRI 1.8 kat. 4 a.	3178
405 SRDT 1.9 kat. 4 a.	2946
405 MI 162.0 kat. 4 a.	4339
405 GLD Break 1.9 kat.	2340
405 GRI Break 1.8 kat.	2430
405 GRDT Break 1.9 kat.	2874
605 SRI 2.0 kat. 4 a.	4255
605 SRTI 2.0 kat. 4 a.	4350
605 SRTI2.0 kat. aut. 4 a.	4680
605 SRDT 2.1 kat. 4 a.	4500
605 SV3 3.0 kat. 4 a.	6800
605 SV33.0 kat. aut. 4 a.	7250
605 SV24 3.0 kat. 4 a.	8590
605 SVDT 2.5 kat. 4 a.	5680

K&K KOVÁCS AUTÓKÖZPONT

1039 Budapest, Szentendrei út 255.
Telefon: 250-4905

HIVATALOS MÁRKASZERVIZ

- Új gépkocsik értékesítése
- karosszériajavítás gyári technológiával

PEUGEOT-AKCIÓ!

PEUGEOT-106-os KID már 1 040 000 Ft-tól!

Kedvező részlet, lízing-bérlet.
Használt gépkocsiját beszámítjuk.
Gyári alkatrészek kedvező áron, raktárról.
Biztosítások ügyintézése, helyszíni kárfelvétel.
Nálunk 25% előleg befizetése után már egy új autó tulajdonosa lehet..

Peugeot a siker KOVÁCSA

PIAGGIO

Bertinus Kft.,
Budapest V., Báthory u. 20.
Tel.: 132-9938, 188-6536

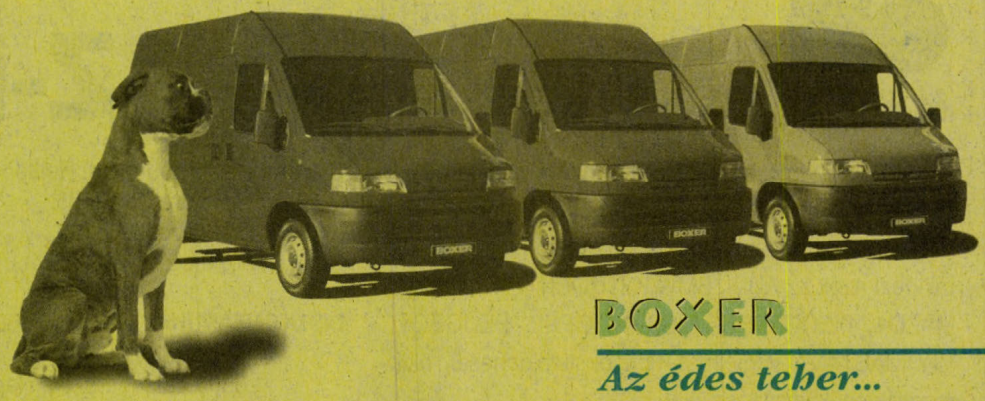
Piaggio Porter	1550

PORSCHE

Porsche Hungária Kft.,
Budapest XIII., Fáy u. 27.
Tel.: 267-1990

968 Coupé Club Sport 3.0	9199
968 Coupé 3.0	10790
968 Coupé 3.0 Tiptr.	11418
968 Cabriolet 3.0	12183
968 Cabriolet 3.0 Tiptr.	12812
911 Carrera 2 Cabrio 3.6	15345
911 Carrera 2 Cabrio	

Minden ami PEUGEOT- **PEUGEOT GABLINI**



PEUGEOT Gablini

Az édes teher...

1162 Budapest, Mezősas u. 6. Tel/fax: **272 2210**, Tel: 164 4983, Mobil: 06*60 315 227

3.6 Tiptr.	16037
911 Car. 4 "TL" Coupé 3.6	15686
911 Carrera Turbo 3.6	20866
911 Speedster 3.6	14448
911 Speedster 3.6 Tiptr.	15140
911 Carrera Coupé 3.6	13592
911 Carrera Coupé 3.6 Tiptr.	14284
911 Carrera Cabrio 3.6	15345
911 Carrera Cabrio 3.6 Tiptr.	16037
928 GTS Coupé 5.4 Aut./6	17631

RENAULT

Renault Hungária Kft.,
Budapest XIII.,
Dévai u. 26-28.
Tel.: 270-0133

Twingo 1.2 kat. 3 a.	995
Twingo új konstrukció	995
Twingo Pack	1153
Twingo Easy	1227
Clio II RL 1.2 kat. 3 a.	1150
Clio II RL 1.2 kat. 5 a.	1195
Clio II RL 1.9 D kat. 3 a.	1601
Clio II Be Bop 1.2 kat. 5 a.	1358
Clio II RN 1.4 kat. 3 a.	1562
Clio II RN 1.2 kat. 5 a.	1478
Clio II RN 1.4 kat. 5 a.	1611
Clio II RN 1.9 D kat. 5 a.	1763
Clio II RT 1.4 kat. 5 a.	1741
Clio II 16V 1.7 kat. 3 a.	2941
R19 RL 1.4 kat. 3 a.	1330
R19 RL 1.4 kat. 5 a.	1375
R19 RL 1.4 kat. 4 a.	1375
R19 RL 1.9 D kat. 3 a.	1906
R19 RL 1.9 D kat. 4/5 a.	1964
R19 RN 1.4 kat. 4/5 a.	1810
R19 RN 1.9 D kat. 4/5 a.	2094
R19 RT 1.9 TD kat. 4/5 a.	2481
R19 RT 1.4 kat. 4/5 a.	1969
R19 RT 1.9 D kat. 4/5 a.	2210
R19 16V 1.8 kat. 4/5 a.	3220
R19 Cabrio RT 1.8 kat.	3549
Nevada RT17 1.7 kat. 5 a.	2771
Nevada RTD 2.1 kat. 5 a.	2843
Nevada RTdT 2.1 kat. 5 a.	3299
Laguna RN 1.8 kat. 5 a.	2292
Laguna RT 2.0 kat. 5 a.	2697
Laguna RXE 2.0 kat. 5 a.	2804
Safrane RN 2.0 8S	3679
Safrane RN 2.0 12S	4261
Safrane RT 2.5 Turbo D	5074
Safrane RT 3.0 V6	6062
Safrane RXE 3.0 V6	6794
Espace RN DT 2.1 kat.	4058
Espace RT DT 2.1 kat.	4433
Express Combi 1.2 kat.	1555
Express Combi 1.9 D kat.	1885
Express 1.9 D kat. (break)	2029
Trafic T7 BB hosszú kombi	3837
TraficV5BB 4x4 kombi	4124

ROLLS-ROYCE

Valent British Motors,
Budapest XII.,
Jagelló u. 24.
Tel.: 186-8666

Silver Spirit III	32837
Silver Spur III	37339
Corniche IV	50503
Touring Limousine	61213

ROVER

Valent British Motors,
Budapest XII.,
Jagelló u. 24.
Tel.: 186-8666

Mini Mayfair 1.3 kat. 2 a.	1388
Mini Cooper 1.3i kat 2 a.	1650
214 SLi 1.4i 16V kat. 5 a.	2240
216 SLi 1.6i 16V kat. 5 a.	2495
214 Cabriolet 1.4i 16V kat. 2 a.	2950
216 Cabriolet 1.6i 16V kat. 2 a.	3320
216 Coupé 1.6i 16V kat. 2 a.	3180
220 Turbo Coupé 2.0i 16V 2 a.	4690
414 SLi 1.4i 16V kat. 4 a.	2340
416 SLi 1.6i 16V kat. 4 a.	2595
620 Si 2.0i 16V kat. 4 a.	3925

eurotax Partner

LEGYEN ÖN IS A PARTNERÜNK!

Új- és használtautó-árak javítási kalkulációk, műhelyadatok, nemzetközi jármű-információk

Eurotax Kiadó és Autópiaci Informatikai Kft.
1125 Budapest, Trencséni u. 30. Tel.: 212-2393, fax: 212-2395.

FLEXABO KERESKEDELMI KFT.
1149 Budapest, Egressy út 15.
Tel./fax: 252-2279, 251-2226

Fiorella **Fiorella** gömbcsuklók
Doduco autóvillamosság
Fifft lámpatestek
Rhibo karosszéria elemek
E. Techno 1. izzítógyertyák
Schmitter porlasztócsúcsok
Löbro féltengelyek
Victory tömítések
Gates **Gates** vezérműszíjak, ékszíjak
E.T.F. fékbetétek
Shell kenőanyagok
Cromodora visszapillantó tükrök
Savara **Savara** levegő-és olajszűrők
Prandini vízpumpák
ATE fékalkatrészek
Kolbenschsmidt motoralkatrészek

AUTÓALKATRÉSZ NAGY- ÉS KISKERESKEDELEM

620 Si Lux 2.0i 16V kat. 4 a.	4140
623 Si Lux auto 2.3i 16V kat. 4 a.	4950
820 Si 2.0i 16V kat. 4 a.	4995
820 Si Luxory Pack 1. 2.0i 16V kat. 4 a.	5175
820 Si Luxory Pack 2. 2.0i 16V kat. 4 a.	5430
820 Vitesse 2.0i 16V kat. 4 a.	5395
825 SD 2.5 TD 4 a.	5490
827 Si 2.7i 24V kat. 4 a.	7750
827 Coupé 2.7i 2 a.	8390

SAAB

Wallis Holding, Budapest XIII., Klapka utca 9. Tel.: 131-6176, 129-0402

900 S 2.0i 3 a.	3560
900 S 2.0i 5 a.	3670
900 S 2.0 T 3 a.	4600
900 S 2.0 T 5 a.	4720
900 S 2.3i 3 a.	4720
900 S 2.3i 5 a.	4820
900 SE 2.0 T 3 a.	5030
900 SE 2.0 T 5 a.	5140
900 SE 2.5 V6 3 a.	5800
900 SE 2.5 V6 5 a.	5900
900 S Cabriolet 2.0i	5780
900 SE Cabriolet 2.3i	7140
900 SE Cabriolet 2.0 T	6400
900 SE Cabriolet 2.5 V6	7670
9000 CD 2.0i	4400
9000 CDE 2.0i	4900
9000 CS 2.0i	4400
9000 CSE 2.0i	4900
9000 CD 2.0 ECO	4900
9000 CDE 2.0 ECO	5500
9000 CS 2.0 ECO	4900
9000 CSE 2.0 ECO	5500
9000 CD 2.0 T	5500
9000 CDE 2.0 T	6300
9000 CS 2.0 T	5500
9000 CSE 2.0 T	6300
9000 CD 2.3 T	6900
9000 CDE 2.3 T	7870
9000 CS 2.3 T	6900
9000 CSE 2.3 T	7870
9000 CD 3.0 V6	7000
9000 CDE 3.0 V6	7990
9000 CS 3.0 V6	7000
9000 CSE 3.0 V6	7990
9000 Griffin 3.0 V6	8900
9000 Aero 2.0 T	7990
9000 Aero 2.3 T	8900

SEAT

Porsche Hungária Kft., Budapest XIII., Fáy u. 27. Tel.: 267-1990

Ibiza CL 1.4 3 a.	1353
Ibiza CL 1.4 5 a.	1405
Ibiza CLX 1.4 3 a.	1389
Ibiza CLX 1.4 5 a.	1442
Ibiza GLX 1.4 3 a.	1551
Ibiza GLX 1.4 5 a.	1606
Ibiza CLX 1.6 3 a.	1566
Ibiza CLX 1.6 5 a.	1620
Ibiza GLX 1.6 3 a.	1666
Ibiza GLX 1.6 5 a.	1720
Ibiza CLX 1.8 3 a.	1920
Ibiza CLX 1.8 5 a.	1985
Ibiza GLX 1.8 3 a.	2039
Ibiza GLX 1.8 5 a.	2103
Ibiza GLX 1.8 aut. 3 a.	2319
Ibiza GLX 1.8 aut. 5 a.	2383
Ibiza GT 16V 1.8 3 a.	2464
Ibiza GT 16V 1.8 5 a.	2528
Ibiza GT 2.0 3 a.	2314
Ibiza GT 2.0 5 a.	2378
Ibiza CL 1.9D 3 a.	1883
Ibiza CL 1.9D 5 a.	1946
Ibiza CLX 1.9D 3 a.	1927
Ibiza CLX 1.9D 5 a.	1990
Ibiza GLX 1.9TD 3 a.	2073
Ibiza GLX 1.9TD 5 a.	2134
Ibiza GT 1.9TD 3 a.	2176
Ibiza GT 1.9TD 5 a.	2237
Toledo CL 1.6	1790
Toledo GL 1.6	1933
Toledo GLX 1.6	2172
Toledo GLX 2.0	3074
Toledo GT 2.0	3360
Toledo GL 1.9 TD	2191
Toledo GLX 1.9 TD	2646
Cordoba CLX 1.4	1565
Cordoba GLX 1.4	1682
Cordoba CLX 1.6	1724
Cordoba GLX 1.6	1827
Cordoba GLX 1.8	2139
Cordoba GLX 1.8 aut.	2420
Cordoba GT 16V 1.8	2527
Cordoba GT 2.0	2418
Cordoba CLX 1.9D	2166
Cordoba GLX 1.9D	2288
Cordoba GLX 1.9 TD	2177
Cordoba GT 1.9 TD	2275

SKODA

Autó Hungária Kft., Budapest V., Régiposta utca 5. Tel.: 118-6016

Favorit 135 LX	917
Favorit 135 GLX	987
Forman 135 LX	1029
Forman 135 GLX	1120
Favorit 135 LXi	966
Favorit 135 GLXi	1043
Forman 135 LXi	1078
Forman 135 GLXi	1169
Favorit Special Line	931
Favorit Comfort Line	1015
Forman Special Line	1050
Forman Comfort Line	1141

SUBARU

Autoker Autókereskedelmi Kft., Subaru Autószalon Budapest VI., Liszt Ferenc tér 11. Tel.: 142-1931, 142-2732.

Vivio GLI 0.7 4WD 3 a.	1350
Vivio GLI 0.7 4WD 5 a.	1612
Justy SII 1.2 4WD 3 a.	1850
Justy SII 1.2 4WD DX 3 a.	1915
Justy SII 1.2 4WD (ECVT) 3 a.	2001
Justy SII 1.2 4WD DX (ECVT) 3 a.	2066
Justy GLII 1.2 4WD 5 a.	1856
Justy GLII 1.2 4WD DX 5 a.	1921
Justy GLII 1.2 4WD (ECVT) 5 a.	2008
Justy GLII 1.2 4WD DX (ECVT) 5 a.	2072
Libero Wagon SDX 1.2 4WD	2115
Libero WagonSDX 1.2 4WD SR(93)	1778
Libero WagonSDX 1.2 4WD SR	2281
Libero Wagon SDX	

B&F KATALIZÁTOR
a tiszta levegőért

Bruckner & Fodor International Discount Muffler Parts & Equipment Co.

ORSZÁGOS SZERVIZHÁLÓZATÁVAL ÁLL
A KÖRNYEZETÜNKÉRT TENNI AKARÓ AUTÓSOK RENDELKEZÉSÉRE

	Teljes áfás ár	KKA-támogatásos áfás fogy. ár.	Mozgássérült áfás fogy. ár
Trabant	12 595	7 095	798
Wartburg	16 971	11 471	2 985
Keleti négyütemű	13 200	7 700	1 100
Barkas	19 800	14 300	—
Heg. nyugati	19 000	14 300	—
Szer. nyugati	—	—	—

Telefon:
62/329-815
135-7250
30/424-139

A Környezetvédelmi Minisztérium és a B & F által adott kedvezménnyel csökkent árak.

ART EXPO Kft.: 274-4174 AUTÓKER ALFA Kft.: 127-2440

1.2 4WD SB	2347
Legacy GL 2.0 4WD PX 4 a.	3064
Legacy GL 2.0 4WD AX 4 a.	3288
Legacy GL 2.0 4WD AT 4 a.	3445
Legacy GL 2.0 4WD AS 4 a.	3708
Legacy GL 2.0 4WD SW HX	3099
Legacy GL 2.0 4WD SW PX	3203
Legacy GL 2.0 4WD SW JX	3252
Legacy GL 2.0 4WD SW KX	3475
Legacy GL 2.0 4WD SW KT	3672
Legacy GL 2.0 4WD SW KM	3733
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) PX 4 a.	3272
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) AX 4 a.	3496
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) AT4 a.	3653
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) AS 4 a.	3916
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) SW PX	3388
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) SW KX	3660
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) SW KT	3857
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) SW KM	3918
Legacy GX 2.2 4WD AX 4 a.	3939
Legacy GX 2.2 4WD AT 4 a.	4371
Legacy GX 2.2 4WD AS 4 a.	4668
Legacy GX 2.2 4WD SW LX	4096
Legacy GX 2.2 4WD SW KT	4623
Legacy GX 2.2 4WD SW KM	4697
Legacy GX 2.2 4WD SW LS	4991
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4) AX 4 a.	4175
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4)AT 4 a.	4607
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4)AS 4 a.	4904
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4) SW LX	4306
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4) SW KT	4832
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4) SW KM	4907
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4) SW LS	5201
Impreza LX 1.6 4WD 4 a.	2373
Impreza GL 1.6 4WD BX 4 a.	2494
Impreza GI 1.6 4WD EM 4 a.	2904
Impreza LX 1.6 4WD 5 a.	2463
Impreza GL 1.6 4WD BX 5 a.	2583
Impreza GL 1.6 4WDEM 5 a.	2993
Impreza GL 1.8 4WD BX 4 a.	2891
Impreza GL 1.8 4WD BT 4 a.	2996
Impreza GL 1.8 4WD EX 4 a.	3101
Impreza GL 1.8 4WD EM 4 a.	3363
Impreza GL 1.8 4WD BX5 a.	2993
Impreza GL 1.8 4WD BT 5 a.	3098
Impreza GL 1.8 4WD EX 5 a.	3203
Impreza GL 1.8 4WD EM 5 a.	3466
Impreza GL 1.8 4WD (4 AT) BX 4 a.	3118
Impreza GL 1.8 4WD (4 AT) EX 4 a.	3327
Impreza GL 1.8 4WD (4 AT) EM 4 a.	3590
Impreza GL 1.8 4WD (4 AT) BX 5 a.	3195
Impreza GL 1.8 4WD (4 AT) EX 5 a.	3405
Impreza GL 1.8 4WD (4 AT) EM 5 a.	3667
Impreza GT 2.0 4WD turbó 4 a.	3939
Impreza GT 2.0 4WD turbó 4 a.	4517
Impreza GT 2.0 4WD turbó 5 a.	4046

SUZUKI

Magyar Suzuki Rt.,
2500 Esztergom,
Schweidel J. u. 52.
Tel.: 33/314-311, 314-012

Swift 1.0 S	937
Swift 1.0 GP	958
Swift 1.0 GA	999
Swift 1.0 GA aut.	1127
Swift 1.0 GL	1049
Swift 1.3 GL	1089
Swift 1.3 GLX	1119
Swift Sedan 1.3 GLX	1324
Swift 1.3 GL Sport	1128
Super Carry Van Blind	1340
Super Carry Van Blind kat.	1480
Super Carry Van Glass	1560
Vitara JLX 1.6 3 a.	2490
Vitara JLX 1.6 5 a.	2790
Samurai Short 3 a.	1945
Maruti 800 DX	748

TAVRIA

Bertinus Kft.,
Budapest V., Báthory u. 20.
Tel.: 132-9938

Tavria kat.	470
Tavria Happy	520
Tavria Lux	500
Tavria Happy Lux	550
Tavria Cabrio	770

TOYOTA

Toyota Motor
Hungary Kft.,
Budapest XXI.,
Szabadkikötő u. 4.
Tel.: 277-3844

Corolla Sedan XLi 1.4 4 a.	1835
Corolla Liftback XLi 1.4 5 a.	1959
Corolla Hatchback XLi 1.4 3 a.	1736
Corolla Hatchback XLi 1.4 5 a.	1792
Corolla Wagon XLi 1.4 5 a.	1880
Carina-E Sedan XLi 1.6 4 a.	2300
Carina-E Sedan XLi 1.6 4 a. ABS	2425
Carina-E Wagon XLi 1.6 5 a.	2570
Carina-E Liftback XLi 1.6 5 a.	2335
Carina-E Liftback XLi 1.6 5 a. ABS	2460
Carina-E Sedan GLi 2.0 4 a.	3330
Camry Sedan GL 2.2i 4 a.	4499
Camry Sedan GX 3.0i V6 4 a.	4999
Camry Sedan GX 3.0i V6 aut. 4 a.	5150
Celica Liftback GTi 1.8 3 a.	3260
Hiace Combi 2.4 D 4 a. 6-9 szem.	2916
RAV-4 2.0i 4x4 4 a.	3280

TOYOTA

Márkakereskedés és Márkaszerviz

Kedvező áron vásárolhat nálunk új személy és kisteherautókat. Alkatrészeladás, lízing, részlet, tartós bérlet, garanciális és ezen túli szerviz, karosszériamunkák és festés.

Tromf Kft.

Kecskemét, Ladánybenei u. 1.
Telefon/Fax: 76/320-627

UAZ

Autoker
Autokereskedelmi Kft.,
1194 Budapest,
Hoffer A. u. 38—40.
Tel.: 147-3999, 157-1455

UAZ 31512 Jeep	1375

VOLKSWAGEN

Porsche Hungária Kft,
Budapest XIII., Fáy u. 27.
Tel.: 267-1990

Golf CL 1.4 kat.	1448
Golf New Orleans 1.4 kat.	1532
Golf Pink Floyd 1.4 kat.	1696
Golf CL 1.6 kat.	1770
Golf Pink Floyd 1.6 kat.	1975
Golf CL 1.8 kat.	2141
Golf CL 1.8 kat. aut.	2324
Golf GL 1.4 kat.	2009
Golf GL 1.6 kat.	2066
Golf GL 1.8 kat.	2386
Golf GL 1.8 kat. aut.	2569
Golf Syncro 1.8 kat.	3090
Golf GTI 2.0 kat.	3277
Golf GTI 16V 2.0 kat.	3430
Golf VR6 2.8 kat.	4161
Golf VR6 2.8 kat. aut.	4611
Golf VR6 Syncro 2.9 kat.	6057
Golf CL 1.9 TD kat.	2045
Golf GL 1.9 TD kat.	2394
Golf CL 1.9 TDI kat.	2566
Golf GL 1.9 TDI kat. aut.	2401
Golf GL 1.9 TDI kat.	2669
Golf GL 1.9 TDI kat. aut.	2841
Golf GTD 1.9 TDI kat.	2817
Golf Variant CL 1.4 kat.	1582
Golf Variant CL 1.8 kat.	2098
Golf Variant CL 1.8 kat. aut.	2579
Golf Variant GL 1.8 kat.	2590
Golf Variant GL 1.8 kat. aut.	2832
Golf Variant GL 2.0 kat.	2778
Golf Variant CL 1.9 D kat.	2353
Golf Variant CL 1.9 TD kat.	2275
Golf Variant GL 1.9 TD kat.	2624
Golf Variant CL 1.9	

TDI kat.	2639
Golf Variant GL 1.9 TDI kat.	2907
Golf Cabrio 1.8 kat.	3780
Golf Cabrio 1.8 kat. aut.	3972
Golf Cabrio Avantgarde 1.8 kat.	4037
Golf Cabrio Avantgarde 1.8 kat. aut	4229
Golf Cabrio Avantgarde 2.0 kat.	4217
Golf Cabrio Avantgarde 2.0 kat. aut.	4408
Corrado 16V 2.0 kat.	3831
Corrado 16 V 2.0 kat. aut.	4040
Corrado VR6 2.9 kat.	5196
Corrado VR6 2.9 kat. aut.	5430
Vento CL 1.4 kat.	1799
Vento CL 1.6 kat.	1945
Vento CL 1.8 kat.	2229
Vento CL 1.8 kat. aut.	2414
Vento CL 2.0 kat.	2487
Vento CL 2.0 kat. aut.	2672
Vento GL 1.6 kat.	2135
Vento GL 1.8 kat.	2465
Vento GL 1.8 kat. aut.	2650
Vento GL 2.0 kat.	2710
Vento GL 2.0 kat. aut.	2895
Vento GT 2.0 kat.	2956
Vento VR6 2.8 kat.	4572
Vento VR6 2.8 kat. aut.	4779
Vento CL 1.9 D kat.	2303
Vento CL 1.9 TD kat.	2157
Vento GL 1.9 TD kat.	2426
Vento CL 1.9 TDI kat.	2572
Vento GL 1.9 TDI kat.	2841
Vento GTD 1.9 TDI kat.	3010
Passat Limousine CL 1.8 kat.	3194
Passat Limousine CL 1.8 kat. aut.	3434
Passat Limousine CL 2.0 kat.	3414
Passat Limousine CL 2.0 kat. aut.	3637
Passat Limousine GL 1.8 kat.	3451
Passat Limousine GL 1.8 kat.aut.	3691
Passat Limousine GL 2.0 kat.	3671
Passat Limousine GL 2.0 kat. aut.	3894
Passat Limousine GT 16V 2.0 kat.	4073
Passat Limousine VR6 2.8 kat.	5512
Passat Limousine VR6 2.8 kat.aut.	5761
Passat Limousine CL 1.9 TD kat.	3106
Passat Limousine GL 1.9 TD kat.	3347
Passat Limousine CL 1.9 TDI kat.	3374
Passat Limousine GL 1.9 TDI kat.	3616
Passat Variant CL 1.8 kat.	3383
Passat Variant CL 1.8 kat. aut.	3623
Passat Variant CL 2.0 kat.	3603
Passat Variant CL 2.0 kat. aut.	3826
Passat Variant Syncro CL 2.0 kat.	4251
Passat Variant GL 1.8 kat.	3658
Passat Variant GL 1.8 kat. aut.	3898
Passat Variant GL 2.0 kat.	3878
Passat Variant GL 2.0 kat. aut.	4101
Passat Variant GT 16V 2.0 kat.	4280
Passat Variant VR6 2.8 kat.	5737
Passat Variant VR6 2.8 kat. aut.	5986
Passat Variant CL 1.9 TD kat.	3284
Passat Variant GL 1.9 TD kat.	3543
Passat Variant CL 1.9 TDI kat.	3552
Passat Variant GL 1.9 TDI kat.	3811

VOLVO

Denzel Hungária,
Bp. VI., Andrássy út 8.
Tel.: 269-1129, 269-1130

440 1.6i	2621
440 1.8i	3213
440 1.9 TDIC	3274
440 2.0i	3427
440 1.7 turbó	3695
460 1.6i	2621
460 1.8i	3213
460 1.9 TDIC	3274
460 2.0i	3427
460 1.7 turbó	3695
480 2.0 S	3652
480 1.7 turbó	3890
850 2.0 10V	4789
850 2.5 10V	5674
850 2.5 20V	6110
850 T-5 2.3 20V	7288
850 Estate 2.0 10V	5099
850 Estate 2.5 10V	6045
850 Estate 2.5 20V	6469
850 Estate T-5 2.3 20V	7649
940 Estate Classic 2.3	4647
960 2.5 24V	6143
960 3.0 24V	7122
960 Estate 2.5 24V	6352
960 Estate 3.0 24V	7331

Tájékoztató jellegű fogyasztói árak, ezer Ft-ban.

PIRELLI — Pásztóy

A PIRELLI teljes választékából 300 féle gumiabroncs raktárról kapható!

Részlet TÉLIGUMI ajánlatunkból:
(Áraink az áfát tartalmazzák

145/80 R 13 W160 P	6490 Ft	195/65 R 15 Q WS—2	12270 Ft
155/80 R 13 W160 P	7350 Ft	195/65 R 15 Q W. S. P.	12330 Ft
165/80 R 13 W160 P	8210 Ft	195/65 R 15 TW190P	15860 Ft
175 R 14 Q W 160—2	9480 Ft	195/65 R 15 H W210P	16480Ft
185 R 14 Q WS—2	10660 Ft	205/65 R 15 T W190P	17220 Ft
155/70 R 13 W180 P	7270 Ft	205/65 R 15 H W210P	20419 Ft
165/70 R 13 Q W160—2	7930 Ft	215/65 R 15 H W210P	24339 Ft
165/70 R 13 W180 P Reinf.	8450 Ft	215/65 R 16 H W210P	26635 Ft
165/70 R 13 W180 P	8060 Ft	185/60 R 14 T W190P	12300 Ft
175/70 R 13 Q W. S. P.	9100 Ft	195/60 R 14 T W190P	13650 Ft
175/70 R 13 W180 P	9100 Ft	195/60 R 15 H W210P	16600 Ft
185/70 R 13 W190 P	11560 Ft	205/60 R 15 T W190P	15630 Ft
175/70 R 14 W180 P	9800 Ft	205/60 R 15 H W210P	17960 Ft
185/70 R 14 Q W. S. P.	10820 Ft	215/60 R 15 H W210P	20419 Ft
185/70 R 14 T W190P	12410 Ft	225/60 R 15 W 210P	22629 Ft
195/70 R 14 T W190P	13899 Ft	225/60 R 16 H W210P	24480 Ft
195/70 R 15 S WS75 Reinforce	13800 Ft	235/60 R 16 S W. S. P.	23839 Ft
		235/60 R 16 H W210P	26319 Ft
195/70 R 15C WS75	14444 Ft	185/55 R 15 W190P Reinforce	16480 Ft
165/65 R 14 W180 P	8690 Ft	185/55 R 15 H W210P	16480 Ft
175/65 R 14 Q WS—2	9700 Ft	195/55 R 15 H W210P	16500 Ft
175/65 R 14 W180 P	9800 Ft	205/55 R 15 T W190P	18080 Ft
185/65 R 14 W190 P	13530 Ft	205/55 R 15 H W210P	20790 Ft
195/65 R 14 T W190P	14760 Ft	205/55 R 16 H W210P	24499 Ft
185/65 R 14 Q W. S. P.	11290 Ft	185/75 R 14C WS75	13108 Ft
185/65 R 15 Q WS—2	11100 Ft	195 R 14C WS45	13279 Ft
185/65 R 15 Q W160—2	11100 Ft	175/75 R 16C WS75	14405 Ft
185/65 R 15 T W190P	14030 Ft	195/75 R 16C WS75	15780 Ft
185/65 R 15 H W210P	15380 Ft	225/70 R 15C WS75	17560 Ft
185/65 R 15 Q W. S. P.	11290 Ft		



Winter
160 DP, 180P



Winter
190P, 210P

— Gumiszerelés
— Kerék-kiegyensúlyozás
— Számítógépes futómű-beállítás
— Goodyear, Michelin, Barum, Uniroyal, Bridgestone stb. gumiabroncsok is.

Budapest XI., Budafoki út 113/B.
XXII. Erdőhegy u. 1.
(70 sz. főút 10,5 km, benzinkút mellett)
Tel./fax: 226-2598, 226-2589
(csak munkaidőben)
Nyitva tartás: 8—12.30, 13.30—17-ig.
Szombat, vasárnap zárva.

PIRELLI — Pásztóy

ÚJ MOPEDEK ÉS MOTORKERÉKPÁROK

árai a képviseleteknél (tájékoztató árak, ezer Ft-ban)

BABETTA

Babetta Hungária Kft.,
2040 Budaörs,
Károly király út 145.
Tel.: 186 8100/283

210/220	45
210/200	46
210/100	48
210/121	51
210/123	63

HARLEY-DAVIDSON

Gerson Motors,
Budapest VII.,
Dohány u. 82.
Tel.: 142-6908

Sportster 883	1041
Sportster 883 Hugger	1076
Sportster 1200	1259
Super Glide	1725
Low Rider Custom	2005
Low Rider Convertible	2092
Dyna Wide Glide	2162
Dyna Glide Low Rider	2022
Softail Custom	2106
Springer Softail	2173
Fat Boy	2158
Softail Heritage Special	2204
Heritage Softail Classic	2218
Ultra CI Electra Glide	2631
Side (RLE, TLE) Standard	954
Side TLS Ultra	1122

HONDA

Mo-Tor Pedo Kft.,
Budapest XIII., Fáy u. 45.
Tel.: 270-2326

NH 50 Lead	185
MT 50	190
CH 125 Spacy	340
NX 250	239
CB 500	630
VT 600 C	980
XL 600	950
CBR 600 FR	1180
NX 650	905
VFR 750	1520

HUSABERG

GEMA Motorsport Kft.,
7400 Kaposvár,
Irányi D. u. 3/A
Tel.: 82/311-874

EXKLUZÍV SVÉD ZÁSZLÓRUDAK

(6–8–10–12 méter)
10 év garancia!
Szállítást, telepítést,
zászlókészítést is vállalunk.

FŰTHETŐ ÜLÉSTAKARÓ

12 volt, 55 watt
Szivargyújtós vagy
steckcsatlakozással.

1950 Ft/db
+ postaköltség.



Egészségvédelem,
üzemanyag-megtakarítás.

Mindkét termék megrendelhető.

FOLIFORM
2243 Kóka, Pesti út 48.
Budapest XVI., Nádor u. 26.
Tel./Fax: (06-60) 342-070,
271-4588

NORMA
JÁRMŰIPAR, IPARÁGAK FIGYELEM!

Tömlő- és csőbilincsek ötféle anyagminőség, négyféle szalagszélesség, méretválaszték Ø 190 mm-ig

NORMA

fékcsőbilincs,
benzincsőbilincs
Mindez azonnal 20 millió Ft értékű raktárkészletünkből.

NORMA-KER BT.
1116 Budapest XI.,
Temesvár u. 19–21.
T.: 181-1396.
F.: 181-1397.

BAMAGA

BAMAGA Kft. iroda:
H-1162 Budapest, Sarkad utca 92/B.

Nagy- és kiskerület:
1161 Budapest, Batthyány u. 81.
Tel./fax: 271-5783
Fax: 06 60-319-536
Mobil: 06 30-448-288
06 30-448-332

MonarkDiesel és Guarnitauto vezérképviselet
— porlasztócsúcsok
— izzítógyertyák
— ékszíjak
— autóelektromossági cikkek
— bendixek, behúzómágnesek
— tömítések, tömítésgarnitúrák
— szimeringek
— dugattyúgyűrűk, szelepek
— akkumulátorok
— minőségi motorolajok
— nyugati teherautó-alkatrészek raktárról és rendelésre (pl.: hengerek, dugattyúk, főtengelyek stb.)

Garancia, tökéletes megbízhatóság.
Szállítás raktárról, azonnal.
Utánvéttel is 24 órán belül.
Viszonteladóknak jelentős árengedmény!

350 E	627
501 E	676
600 E	695
501 C	666
600 C	676

KAWASAKI

Motorsport Zsembery,
2045 Törökbálint,
Bajcsy-Zs. u. 25.
Tel.: 60/348-066, 217-4988

ZZR 1100	1289
ZX9R	1281
ZXR 750R	1419
ZXR 750	1126
ZZR 600	921
ZZR 500	748
ZXR 400	885
Zephyr 1100	914
GTR 1000	1204
Zephyr 750	742

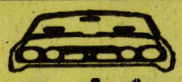
MOSS SECURITY

Távirányítós Autóriasztók
Távirányítós angol autóriasztók 5960-32000 Ft között. Rádiók, központi zárak, extrák beszerelése.

GRAVÍROZÁS

Viszonteladókat is kiszolgálunk.

Budapest, XV., Cservenka M. u. 42. Tel.: 271-9564, du.: 188-5212.



TELE BOSCH Valeo

AUTÓLÁMPA SZAKÜZLET
AUTÓ Continental BT.

EURÓPAI ÉS JAPÁN
Új és Használt Autólámpák

— Ködlámpák
— Díszrácsok
— Visszapillantó tükrök
— Fényszórók
— Hátsólámpák
— Irányjelzők

KAROSSZÉRIAELEMEK, SZÉLVÉDŐK
ÜZLETEINK:

Cím: 1163 Bp., Veres P. u. 91. Tel./fax: 252-3282 Tel.: 271-1328
Cím: 6721 Szeged Berlini krt. 20. Tel.: 62/310-022.
Cím: 1133 Bp., Kárpát u. 9. Tel.: 129-5089 149-0723

Hétköznap: 8—18-ig, Szombat: 8—12-ig

GPZ 500S	573
ZZR 250	603
VN 15 SE	1143
VN 750	792
EN 500	607
KLX 650 R	694
KLX 650	655
KLE 500 Twin	607
KLX 250	538

KTM

Motorsport Zsembery,
2045 Törökbálint,
Bajcsy-Zs. út 25.
Tel.: 60/348-066, 217-4988

125 SX	456
125 E-XC	463
125 E-GS	477
250 SX	555
250 E-XC	561
250 E-GS	574
300 SX	561
300 E-XC	574
300 E-GS	580
400 SX	561
440 SX	567
550 MX-C	593
350 E-XC 4T	605
350 E-GS 4T	611
400 E-XC 4T	611
400 E-GS 4T	617
620 SX 4T	651
620 E-XC 4T	664
620 E-GS 4T	671

SUZUKI

Magyar Suzuki Rt.,
2500 Esztergom,
Schweidel J. u. 52.
Tel.: 33/314-311

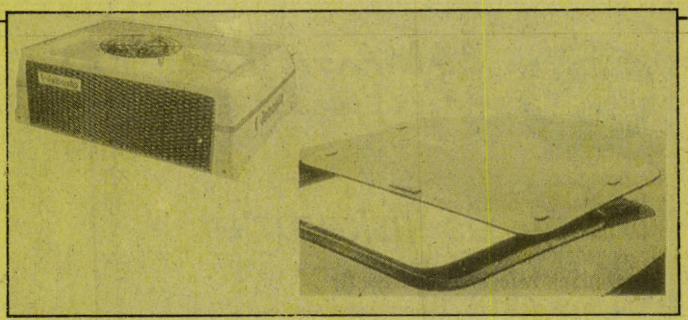
DR 350 SE	589
GS 500 E	559
GSX 600 F	810
LS 650 P	640
VS 800 GL	1025
GSX-R 1100 W	1470
VS 1400 GLP	1258
TS 50 XKR	284

YAMAHA

Yamaha Motor Hungária Kft.,
Budapest XIII.,
Váci út 45.
Tel.: 270-1333/107

ME 50 Yamy	72
LE 50 Chappy	200
CY 50 Jog	225
DT 50 MX Enduro	230
BW 50	324
SR 12593	270
SR 12594	353
XC 125 robogó	433
DT 125 R Enduro93	395
DT 125 R Enduro94	493
TZR 125 Sport	694
XV 250 Chopper	550
XT 350 Enduro93	413
XT 350 Enduro94	591
XV 535 Virago Chopper	785
XV 535 SP	817
XT 600E Enduro	736
XJ 600S Diversion 93	650
XJ 600S Diversion 94	799
XJ 600 N	770
FZR 600 R	1224
XV 750	1012
XTZ 750	1135
YZF 750 R93	1200
YZF 750 R94	1463
FZR 1000	1637
GTS 1000	2075
XV 1100	1186
PW 50 gyerekkrossz	147
PW 80 kamaszkrossz	209
YZ 80 93	398
YZ 80 94	465
YZ 80 95	482
YZ 125 93	496
YZ 125 94	575
YZ 250	638

Webasto



Tudja-e, hogy a világ vezető járműgyártói szívesen alkalmaznak Webasto-termékeket gyártmányaikban? Napfénytető, klímaberendezés vagy motortól független fűtőkészülék a Webastónál mind kiváló minőségben készül, s ezért ismertek és elismertek. Legyen Önnek bármilyen járműve, autó, traktor, hajó vagy busz, teherautó vagy munkagép, mindegyikhez tudunk valamilyen Webasto-terméket ajánlani. Keressen meg bennünket bemutatótermünkben.

WEBASTO HUNGÁRIA KFT.
1134 Budapest, Kassák L. u. 58—60.
Tel./fax: 270-2337, 270-2338, 270-2339.

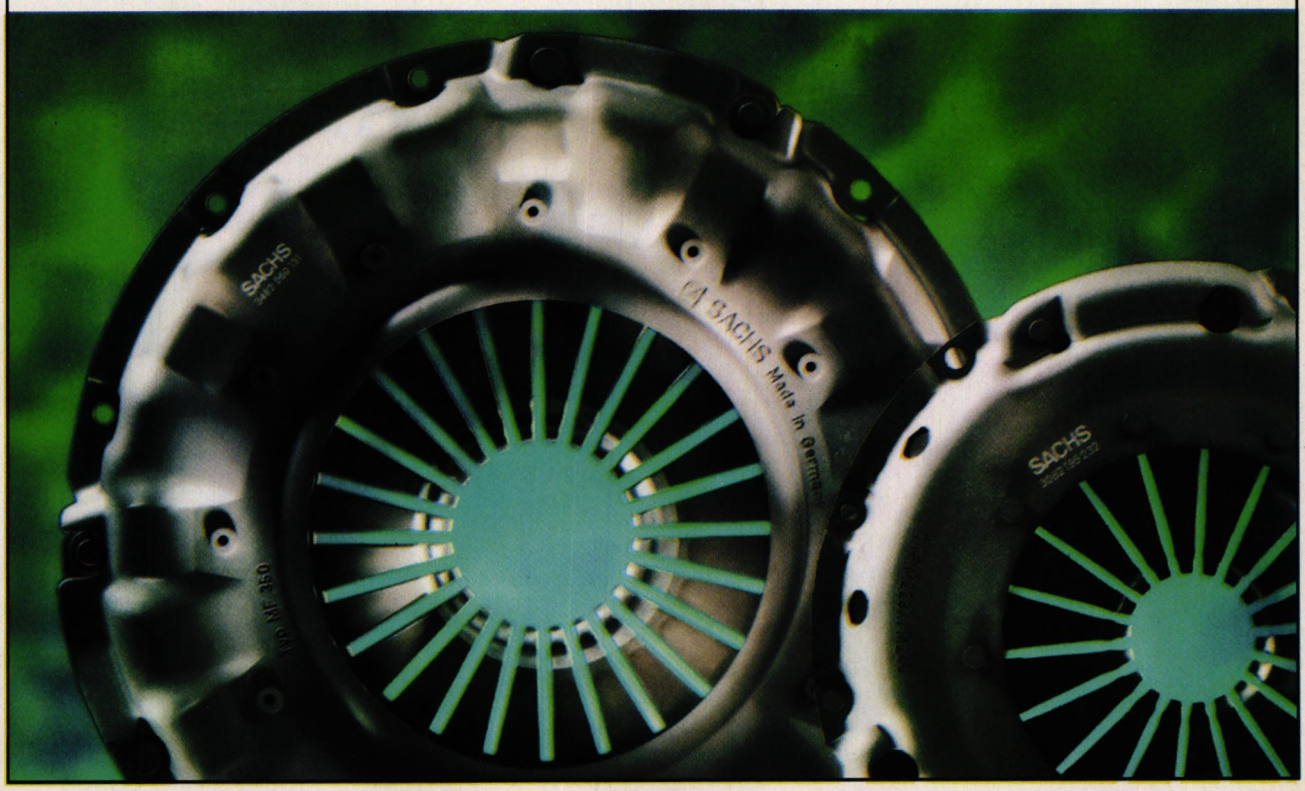


LÁNG kft. auto

SACHS lengéscsillapító és tengelykapcsoló az Ön kényelméért és biztonságáért!

Kapható a Láng Kft. Budapest XIII., Váci út 152-156. sz. alatti üzletében (tel.: 120-1460, 120-1469, fax: 269-8744), valamint a Láng Kft. 1300 üzleti partnerénél az ország minden pontján.

LENGÉSCSILLAPÍTÓ
SACHS
TENGELYKAPCSOLÓ



OSZTÁLYON FELÜLI

MAZDA 323 F

Az apró sportkupéknál többet nyújt: praktikusabb és tágasabb – de az alsó középkategóriába sem lehet minden megjegyzés nélkül besorolni, hiszen különösen a vezetés élvezetességét illetően kiugrik a tömegből. A Mazda 323 F családias sportautó és sportos családi autó.

Talán érthető, hogy a kritikusnak a reklámok, a hirdetések örök ellenségei. Felületesnek és egyoldalúnak találja őket, még akkor is, ha tudja, a szigorúbb szakmai elemzés és a szélesebb közönségnek szóló termék- vagy szolgáltatásismertetés egymástól eléggé távol álló műfajok. A tömegmanipuláció, a féligazságok sulykolása mégis bosszantó. Miért nem lehet – a mi területünkön maradva – egy autó bevezetésénél világosan megmondani, hogy ennek a rétegnek, ilyen célokra terveztük az új modellt, ezek a lényegesebb előnyei (például az elődhöz képest), viszont a műfaj sajátosságai miatt bizonyos tulajdonságokat ne is várjunk tőle. Konkrét példával: ha kihoznak egy városi kisautót, elárulhatnák, hogy milyen takarékos és praktikus, de azzal a megjegyzéssel, hogy a mi viszonyaink között ebben a kategóriában az ár elsőrendű szempont, vállalhatnák azt is, hogy ezért felszereltsége és biztonsági berendezései szerények.

Az óriásplakátok azonban mást mondanak: tucatjával lehetne sorolni a szívhez szóló, ködös szlogeneket, amelyeket rendesen meg sem értünk, mégis kialakul bennünk a kép, hogy ez a holmi jó, s tulajdonképpen őrület, hogy a második évezred utolsó éveiben jutunk csak el oda, hogy ezek az alapvető dolgaink meglegyenek. Ez kell nekünk. Az úgyszintén.

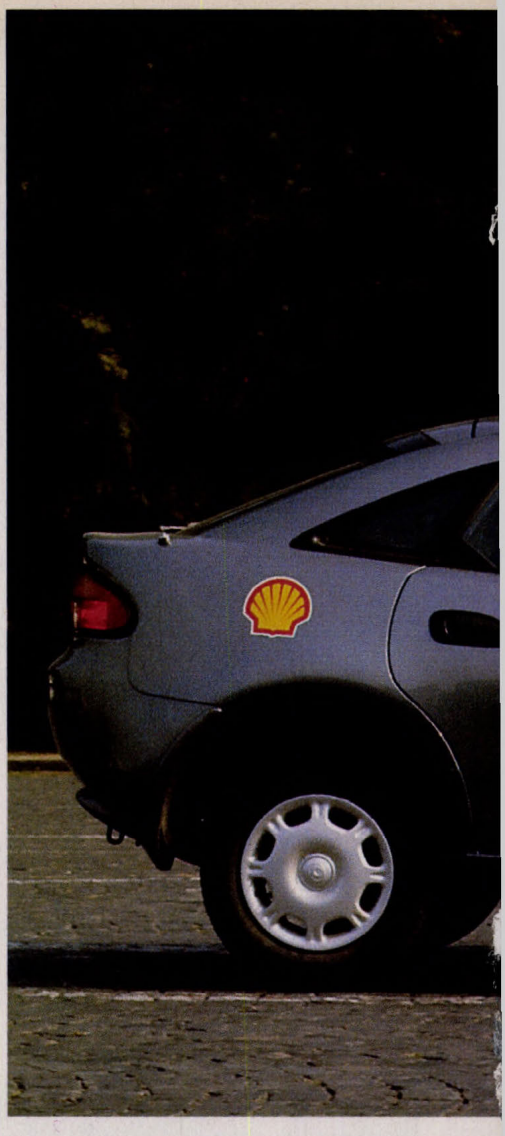
Itt a Mazda is: a tuti tipp „beépített életvédelemmel". Óriási szöveg, nem? A tuti tipp világos és egyértelmű, azt sugallja, hogy mostantól ez a legjobb; aki a győztes oldalán akar állni, ebbe üljön, erre szavazzon. Akár a parlamenti képviselők választásánál. Az önfelmagasztaláshoz annyira hozzászoktunk, hogy már nem is tartjuk megtévesztésnek.

Azután a politikai szlogenekhez hasonlóan ezúttal is jön a szívbe markoló ígéret: életvédelem. Hogy ez végül is mit takar, bizony nem derül ki a többi szóróanyagból sem, sőt inkább tetézik az érzelmi pressziót, hogy ez többnyire a gyerekekre és anyukákra vigyáz. Nagyon szép gondolat! De vajon tényleg nem értenék meg a vásárlók, hogy olyan karosszériaszerkezetet terveztek a japánok, amely ellenállóbb (további kérdés, hogy mi-nél és mennyivel) az oldalütközésekkel szemben, s így az utascella hátul kevésbé szűkül össze? Úgy látszik a turbó, a 4 × 4, az intercooler, az ABS, a 4WS meg az injection egy kis DOHC-val felsorolása már nem eléggé hatásos, kell a mindent átfogó, számítógéppel kifejlesztett ETM, ami egymaga többre viszi az összes többinél. Hogy legalább ezt az egyet magyarázzuk meg? Az angol ETM-rövidítés kifejtve: Emotional Technical Misticism, azaz érzelmes műszaki misztika. Fantasztikusan hatásos – ha hagyjuk magunkat felültetni.

A vicc azonban az egészben az, hogy ha megvesszük akár a drága mosóport, akár az új, még sokkal drágább autót, szerencsés esetben akár meg is lehetünk vele elégedve. Az autó esetében a forgalmazóknak el kell találniuk pontos igényeinket, amelyeket legtöbbször magunknak sem fogalmazunk meg világosan. A Mazda 323 F akkor lesz számunkra telitalálat, ha a következőket várjuk el:

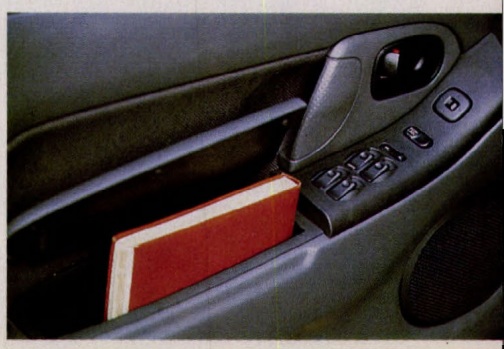
- feltűnőség,
- sportosság,
- családbarát vonások,
- jó felszereltség (magas árszint),
- környezetkímélés,
- biztonság.

Az autó formavilága megosztja az embereket, sajátos megjelenése alapvetően ugyanazt a hatást váltja ki a közönségből, mint a többi Mazdáé: egyesek borzasztóan csúfnak találják, mások megőrülnek érte. A megjelenést illetően ki-ki ítéljen a saját ízlése szerint. Mindenesetre a nagy, lágyan gömbölyített fémfelületekkel, az oldalt és hátul különösen szűk ablakokkal, az apró fényszórókkal a Mazda kétségtelenül feltűnő, szokatlan arányokat mutat. Az autó hangulatos látványát emelik a keret nélküli oldalablakok, a Porschékat idéző kerek műszerek, az erősen kagylósított ülések.





A hátsó alsó és az ablak tetején látható légterelő műszaki szempontból figyelemre méltó, a komplett lámpatest szép (fölül)

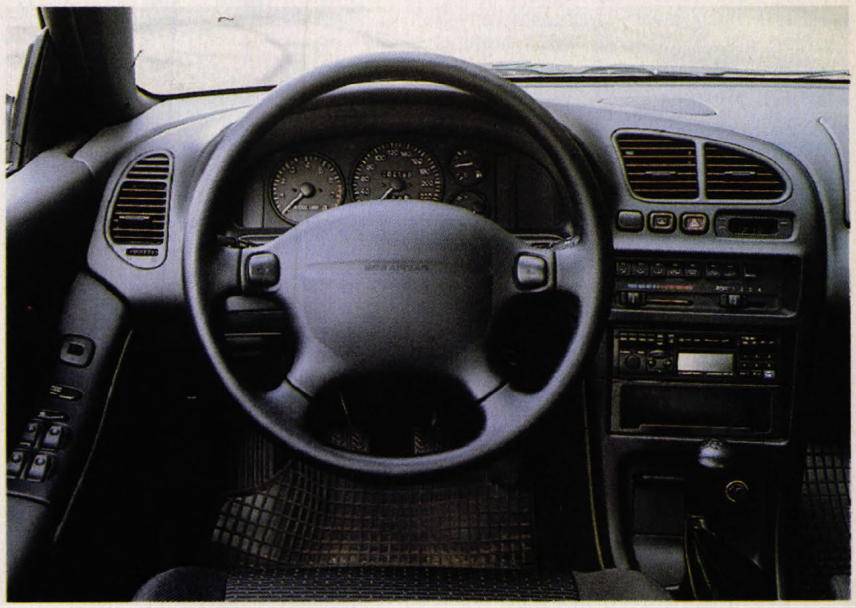


Kellemes meglepetés a sok tárolóhely, köztük talán a legügyesebb a kartámaszba épített méretes akna





A csomagtartó sportos autóhoz képest tágas, a hátsó üléspad osztott, előredönthető



A műszerfal a legkellemesebb európai sportautó-hagyományokra játszik rá kerek óráival

MAZDA 323 F



Az utastér felszereltsége igen gazdag: két légzsákot találunk, villanymotorok mozgatják a külső tükröket és az ablakokat





Jellegzetesen japános lámpák



Hihetetlenül stabil az autó, futóműve és precíz szervokormánya teszi igazán élvezetessé vezetését

A formaadásból azonban kézzel fogható előnyök és hátrányok is származnak. A lágyan ívelő forma csekély légellenállása előnyösen hat a fogyasztásra, a felületek simasága csökkenti a szélzajt. Autópályán 120 és 150 között utazva körülbelül 8 literes átlagra számíthatunk, ami nem rossz; a szélzajról pedig elmondhatjuk, hogy még nagy sebességnél is alig hallható. Egyrészt, mert valóban kevés a sustorgás, másrészt az abroncszaj már egészen csekély sebességtől kezdve minden mást elnyom.

A sportos forma hátránya a hátul viszonylag kis belmagasság (a limit 175-178 cm testmagasság), beszállásnál kényelmetlen lehet az igen alacsony ülésszint. Arra is számíthatunk, hogy hátul a kisebb gyerekek oldalra nem látnak ki, emiatt fokozottan nyugtalanok és nyűgösek.

A sportossághoz a lendületes vonalú formán túl főképp a jó menetteljesítmények és menettulajdonságok tartoznak. Tesztautónk a kínálat legkisebb motorját kapta, 1500-as, 88 lóerős négyhengerest. Ezzel, az igazat megvallva, a valóban dinamikus menetnek éppen csak a határára jut el a 323-as, s ez nem pusztán szubjektív érzés: 12 másodperc alatt gyorsul fel 100 km/h-ra, ami a versenytársak nyújtotta értéktől ugyan nem nagyon marad el, de azt a robbanékonyságot nem adja, amit külseje sejtet. Ha az autópályán el akarunk húzni a belső sávból visszavonuló kamion mellett, vissza kell kapcsolnunk negyedikbe. A motort nyilván nem is hegyezték a lehetőségek végső határáig, erre utal például a már 5500-nál leadott legnagyobb teljesítmény és a 9,4-es sűrítési viszony – inkább a kulturált járás, a könnyed felpörgés és a rendkívüli csöndesség tartozik valós erényei közé.

A sportélmény igazi forrása a futómű és a kormányzás. A kocsi iránytartása egészen jó, nyomkövetése egyenesen kiváló, bámulatosan fekszi az utat, stabilitása meggyőző. Érezhető, hogy az elődhöz képest 10,5 cm-rel növelték a tengelytávot, s 3 cm-rel szélesedett a nyomtáv is. Ahogyan az viszonylag kisebb motorú sportos autóknál szokásos, nem annyira az autópályán nyújt élvezetet (bár 140 alatt nehéz vele menni, igazán 140–150 km/h között érzi jól magát a motor, amikor éppen valamivel 4000/min fölött forog), hanem inkább az országúti, kanyargós pályát kedveli, ahol amúgy is szívesebben pörgeti az ember a motort, s a kormány meg a futómű előnyei jobban kijönnek.

A vezetéshez elsőosztályúan segédkezik a szervokormány, ami kis forgatóerőt kíván, hallatlanul precíz, s alig érezhetők rajta a hajtás hatásai, a motor remegése meg egyáltalán nem. A pedálzat is egészséges kialakítású, a váltó azonban kis csalódást okozott, nem volt olyan határozott és könnyed kapcsolású, ahogyan azt más, igényes japán modellekben megszoktuk – az európai átlagot azonban könnyűszerrel megüti. Főképp az egyes hosszanti síkok eltalálására kell odafigyelnünk.

Ahogyan éppen megüti ezzel a kis motorral a sportosság mércéjét a 323 F, de azért mindenképpen élvezhető, épp annyira családbarát is, ha nem is nyújt olyan méreteket, mint egy középkategóriájú limuzin. Az utastér elöl kifogástalan nagyságú, az ülések kialakítása és állíthatósága gondot nem okoz. A kupé-vonalvezetésű autók között rendkívül kevés a négyajtós (a Golf GTI és Tipo GT osztály azért nagyon más), ez már eleve óriási előny a Mazdánál. Hátul is megfelelő még a térdhely, ami gond, inkább a beszállás kényelmetlensége a mély ülés és az alacsony ajtó miatt. De ha már bent van az ember, egészen jól elhelyezkedhet. A hátsó pad hangsúlyozottan kétszemélyes, a belső szélesség azonban megengedné három utas helyfoglalását is.

A Mazda 323 F-ben a hasznos teher 440 kiló lehet. Ebből juthat a csomagtartóba is, ami 346 literével egészen tűrhető méretű, nagyjából akkora, mint egy Astráé. Igaz, a Mazda pótkereke nem normál méretű. A hátsó ülés 1:2 arányban osztott, s részben is előredönthető, ami igen praktikus. Meglepő, mennyi rakodóhelyet találunk az utastérben: normális méretű a kesztyűtartó, a középső konzolon is van használható üreg, az újdonság azonban a két első ajtó könyöklője alatt rejtőzködő valóságos

Az Autó-Motor tesztjárműveinek üzemanyag-ellátásáról a Shell gondoskodik



szekrény, ahová akár a nagy világatlasz is befér. A családbarát vonásokhoz sorolhatjuk a komfortot is, amit a hatékony, egyszerűen kezelhető fűtő- és szellőztetőrendszer, a stabil útfekvés ellenére egészen kényelmesen rugózó futómű és a gazdag felszereltség határoz meg. Az októberben még 2,6 millió forintos árat ismerve el is várjuk, hogy a Mazda ne legyen fapados, s hogy meglegyen benne minden korszerűnek mondott kényelmi és biztonsági berendezés. A kényelmet szolgálja a központi zár, az elektromos tükörállítás és ablakemelők, a megvilágított gyújtáskapcsoló és a külső kilincs megemelésére világítást kapó kulcslyuk a vezető ajtaján, s a belülről nyitható tanksapka meg a motoros rádióantenna is. Aktív biztonsági berendezés a szervokormány és a finoman működő blokkolásgátló, a ködlámpák elöl és hátul, s baj esetén a következményeket enyhítheti a két légzsák az első utasok előtt, az aktív feszítős övek, a négy fejtámla és a nagyon reklámozott oldalvédelem. A felsoroltak mind az 1.5i SE változat alapfelszereltségébe tartoznak, az extrák közé gyakorlatilag csak a légkondicionáló szorul.

A fentiek ismeretében nyugodt lélekkel kijelenthetjük, hogy biztonság tekintetében a legjobbak között van a 323 F, de kiemelkedő környezetkímélő motorja is. Az 1500-as 16 szelepes nem pusztán a ma érvényes emissziós szabványoknak felel meg, hanem már most teljesíti az 1999-re tervezett európai és a 2003-ban bevezetendő amerikai előírások követelményeit. Sajnos a „zöld" szemlélet, hogy mi magunk hajlandók legyünk költeni vagy fáradni a környezet óvása érdekében, ma még borzasztóan gyönge nálunk, valószínűleg összefügg ez társadalmunk atomizálódásával, a közösségtudat, az együvé tartozás tudatának évtizedes eltiprásával.

A Mazda 323 F tehát azoknak való, akik érzékenyek környezetük problémáira, de szeretnének (és tudnak is) jól élni, józan határokon belül élvezni akarják az életet, s nem mondanak le a mindennapokat megkönnyítő praktikus megoldásokról sem. Ha tudják vállalni a borsos árat, s a későbbiekben jelentkező (Mazdákra sajnos jellemző) átlagon felüli értékvesztést, nekik lehet, hogy a 323 F a tuti tipp.

DABÓCZI FERENC

PRÓBANAPLÓ

A tesztautó szállítója: Mazda Motor Hungary Kft.
Bp. XIX., Hoffer A. u. 38–40.
üzemanyag-ellátás: Shell Hungary Rt.
Bp. III., Csillaghegyi út 19–21.
A kilométer-számláló állása
– a próbaút elején: 1243,
– a próbaút végén: 2586.
Fogyasztás:
– városban 8,7 l/100 km
– országúton (80–90 km/h) 7,8 l/100 km
– autópályán (130–140 km/h) 8,1 l/100 km
– tesztátlag 8,2 l/100 km
Irányár: 2590000 Ft

MŰSZAKI ADATOK

MAZDA 323 F 1.5i SE

MOTOR. Soros, négyhengeres Otto-motor elöl keresztbe beépítve. Hengerenként 4 szelep, OHG-vezérlés, fogazott szíjjal hajtott bütykös-tengely, hidraulikus szelephézag-kiegyenlítés. Könnyűfém hengerfej. Közös elektronikával vezérelt befecskendezés és gyújtás, lambdaszonda, katalizátor. Furat 75,3 mm, löket 83,6 mm, lökettérfogat 1489 cm^3. Sűrítés 9,4. Legnagyobb teljesítmény 65 kW (88 LE), 5500/min. Legnagyobb nyomaték 132 Nm, 4000/min. Motorolaj mennyisége 3,6 l.
ERŐÁTVITEL. Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, ötfokozatú, kézi kapcsolású sebességváltó. Áttételek: I. 3,416; II. 1,833; III. 1,290; IV. 0,972; V. 0,775; H. 3,214; Diff. 4,105. Elsőkerék-hajtás.
KAROSSZÉRIA. 5 ajtós, 5 személyes acélkarosszéria. Hossz 4240 mm, szélesség 1695 mm, magasság 1355 mm. Tengelytáv 2605 mm. Nyomtáv elöl/hátul 1460/1460 mm. Csomagtér 346–700 l. Saját tömeg 1140 kg, teherbírás 440 kg, megengedett össztömeg 1580 kg. Tank 55 l.
FUTÓMŰ. Elöl McPherson-felfüggesztés alsó háromszög keresztlengőkarral, hátul független felfüggesztés tekercsrugóval, kettős keresztlengőkarral. Fogasléces szervokormány, a legkisebb fordulókör átmérője 11,1 m. Szervofék blokkolásgátlóval, elöl belülről szellőztetett tárcsa-, hátul dobfékek. Abroncsméret 175/70 R 13 S.
MENETTELJESÍTMÉNYEK.
Legnagyobb sebesség 175 km/h
Gyorsulás 0–100 km/h 11,9 s
Fogyasztás (ECE) 90/120/város 5,8/7,7/8,1 l/100 km
(Gyári adatok.)

A BÁRDI AUTÓ ÚJ TÖBBSZINTES AUTÓALKATRÉSZ ÁRUHÁZA AZ ÖN ELŐNYÖS BESZERZÉSÉNEK FORRÁSA!

KÖZVETLEN IMPORTŐR:

BÁRDI AUTÓ®

PÉLDÁK AKCIÓS ÁRAINKBÓL!

	VW GOLF, JETTA I.	OPEL KADETT	FORD ESCORT	FIAT REGATTA	MERCEDES W123	RENAULT 9, 11	BMW 316	MAZDA 323	CITROEN BX	NISSAN CHERRY
Lipmesa e. LENGÉSCSILLAPÍTÓ	3332	3518	4713	4830	4477	4743	5129	8627	—	7598
Lipmesa h. LENGÉSCSILLAPÍTÓ	3682	2490	4595	4830	4477	3811	3718	9805	—	2945
FRAP alsó GÖMBFEJ	1630	2719	8173	3498	2336	2040	7500	2587	2336	3918
GMS első SPIRÁLRUGÓ	3818	4353	5583	—	5734	3907	—	—	—	—
TORONYCSAPÁGY	1129	7800	—	1446	—	2823	—	—	—	—
GLO FÉLTENGELYCSUKLÓ (gumiharmonikával, zsírral)	9709	12647	10936	8726	—	—	—	12935	12652	12738
FALGA GUMIHARMONIKA (zsírral bilinecsel)	1453	1453	1453	1453	1453	1453	1453	1453	1453	1453
QH 1 garnitúra e. FÉKBETÉT	1556	1797	2203	1908	2731	2605	2408	2206	2820	1772
QH FÉKTÁRCSA	1646	2146	2322	1314	2731	2796	2861	2625	2547	2823
QH KUPLUNGTÁRCSA	4800	6448	4860	4568	11274	5368	6197	4471	4990	4990
QH komplett KUPLUNG SZETT	14900	14590	14030	13111	29036	12566	14590	17446	15494	20984
FRAP LENGŐKAR (gömbfejjel, szilentblokkal)	6200	16332	8173	3498	14309	7195	7500	—	—	—
QH e. KERÉKAGYCSAPÁGY (simeringgel, tartozékokkal)	3619	3442	3800	2940	4040	4524	2415	2806	5246	3172
QH VÍZPUMPA	3719	3782	5687	6154	5848	7783	8113	6588	7178	4927
QH TERMOSZTÁT	756	746	746	4706	1486	581	3806	956	581	741
AJTÓEMELŐTELESZKÓP	3161	3416	1990	1990	—	2427	—	—	2435	—
ICAT IZZITÓGYERTYA	719	714	705	719	830	830	—	—	714	—
ZARA KIPUFOGÓDOB (hátsó)	5263	5738	4390	5108	7780	5728	6368	—	4808	—

FIAMM AKKUMULÁTOROK

Kérje ártályékoztatónkat! ÁRAINK FORINTBAN ÉRTENDŐEK ÉS ÁFAMENTESEK

BÁRDI AUTÓ®

AUTÓALKATRÉSZ ÁRUHÁZA
1083 BP., ORCZY ÚT 39.
Tel.: 134-3572, 114-3393, 215-3857
Nyitva tartás: hétfő-péntek:
7-19-ig szombat: 9-13-ig

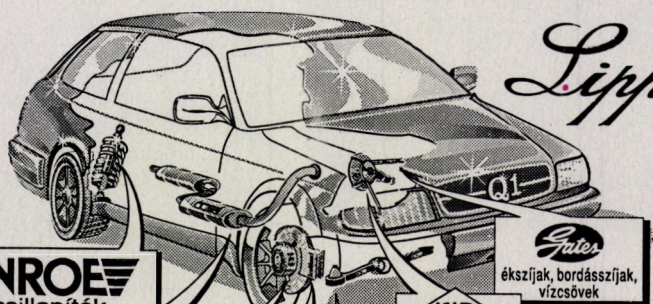
VIDÉKRE DÍJTALANUL POSTÁZUNK!
BUDAPESTEN MOTORRAL KISZÁLLÍTUNK!

1. SZ. bolt-szerviz
FUTÓMŰSZAKÜZLET ÉS GYORSSZERVIZ
1089 Bp., REZSŐ TÉR 1.
Tel.: 134-0278, 210-1026.
Nyitva: h-p: 8-17-ig,
BESZERELÉST VÁLLALUNK!

A BÁRDI CSAPAT

• **BUDAPEST:** KÖZIK ÉS TÁRSA AUTÓSBOLT XXI., Rákóczy F. u. 194. T.: 277-8222 • SASKÓ AUTÓALKATRÉSZ KIS- ÉS NAGYKER XVI., Nagy Lajos kir. út 179. T.: 252-1734 • **ÉRD:** VARGA AUTÓSZERVIZBOLT Botond u. 1. (Riminyáki sarok) T.: (23) 365-777 • IXORN KFT. XV., Aporháza u. 1. T.: 06-60-339-750 • **BÉKÉSCSABA:** P&A BT. Bartók u. 66/1. T.: (66) 328-984 • **BAJA:** AUTÓ PANKOVICS Kálvária u. 1. T.: (79) 321-333 • **DEBRECEN:** KABAI LAJOS Erzsébet u. 21. T.: (52) 411-144 • **EGER:** SZOLDATICS ÜZLETHÁZ Mátyás kir. u. 6. T.: (36) 324-132 • **GYŐR:** MINALKÓ KFT. Damjanich út 7. T.: (96) 322-266 • **KOMÁROM:** AUTÓ ÁSZ Vásártér pavilonsor T.: 06-60-347-818 • **MISKOLC:** LI&RA BT. Kisfaludy u. 87. T.: (46) 380-751 • **NYÍREGYHÁZA:** GYEKIS és TÁRSAI Kft. Őszölő u. 6. T.: (42) 318-850 • **PÉCS:** PRINZ FUTÓMŰ Siklósi u. 33. T.: (72) 313-996 • **SALGÓTARJÁN:** SEDAN AUTÓSBOLT Zagyvapátfalvi felüljáró P6-os pavilon T.: (32) 317-984 • **SIÓFOK:** TRAGACS KFT. Kossuth u. 3. T.: (84) 317-568 • **SZEGED:** KISS BÉLA Szent István tér 11. T.: (62) 325-161 • **SZÉKESFEHÉRVÁR:** BÁRDI AUTÓ Pozsonyi út 1. T.: (22) 302-478 • **SZOMBATHELY:** BÁRDI AUTÓ Sport tér 4. T.: (94) 329-401 • **TATABÁNYA:** AUTÓ ÁSZ Március 15. u. 7. (34) 331-360 • **VESZPRÉM:** RING AUTÓ Ady E. u. 5. T.: (88) 329-644, (60) 391-329

ÉS TÖBB MINT 2700 VISZONTELADÓ



Lippai–Hajnal Rt.

Közvetlen gyári importőr

Q1® A legjobb minőség

AC Delco gyújtógyertyák
SPIDAN féltengelyek
MONROE lengéscsillapítók
febi toronycsapágyak
bosal kipufogók
Ofle bowdenek
SKF kerékcsapágyak
Lockheed fékbetétek, féktárcsák, fékcsövek, fékhidraulikák
KWP vízpumpák
OCAP gömbcsuklók, lengőkarok, kormányösszekötők
Gates ékszíjak, bordásszíjak, vízcsövek
Continental GUMIKÖPENYEK
BCD üzemanyag szivattyúk
RAKTÁRUNKON: bugatti vízpumpák
FACOM szerszámok
MOTORAD termosztátok
LÖBRO féltengelycsuklók
Nissens hűtők
BORG & BECK kuplungok
prestolite akkumulátorok
Littelfuse biztosítékok
FRAM szűrők
TOBO vonóhorgok
Intermotor gyújtásalkatrészek

Q1 TERÜLETI NAGYKERESKEDŐK

BUDAPEST:	Auto-Delko - XX. Nagykőrösi út 98.	(60) 324-022
	Autópont Gmk. - X. Gergely u. 83.	262-0240
	Autós Bevásárló Centrum Kft. - XVIII. Nagykőrösi út. 25.	294-4944
	Index Kft. - III. Bécsi út 250.	168-8661
	Index Kft. - XI. Budaörsi út 86.	186-0303
	Lukács Autósbolt - XV. Szerencs u. 134.	163-2596
BÉKÉSCSABA:	Inter-Flott Bt. Árpád sor 2/4.	(66) 449-626
DEBRECEN:	Szabó és társa Q1.- Füredi út 72-74.	(52) 415-677
EGER:	Wilker Kft. - Nagyváradi út 15.	(36) 313-160
ESZTERGOM:	Autótrend. - Retek u. 3.	(33) 319-180
GYŐR:	Autópont-Knauz. - Galántai u.18.	(96) 310-999
KECEL:	Autogén Kft.- Avar tér 18.	(78) 321-804
KECSKEMÉT:	Autogén Kft. - Izsáki út 44.	(76) 493-946
MISKOLC:	Wilker Kft. - József Attila u. 59.	(46) 355-017
OROSHÁZA:	Horváth Autótechnika - Tompa M. u.14.	(68) 312-927
PÉCS:	Schnell Autósbolt - Alsómalom u. 2.	(72) 312-779
SIÓFOK:	TX Autóalkatrész - Fő u. 260.	(84) 313-436
SOPRON:	Autópont Gmk. - Lackner u. 60.	(99) 334-439
SZEGED:	Horváth Autótechnika - Alkony u. 9.	(62) 313-727
SZEKSZÁRD:	West-Autó Bt. - Rákóczi u. 43.	(74) 315-601
SZÉKESFEHÉRVÁR:	Stop & Roll Gmk. - Piros alma u. 6.	(22) 320-011
SZOLNOK:	Wilker Kft. - Tószegi u. 2.	(56) 370-311
SZOMBATHELY:	Magyar Autósbolt - Hunyadi út 30.	(94) 323-075
VÁC:	Wilker Kft. - Honvéd u. 5.	(27) 316-500
ZALAEGERSZEG:	Autópont-Szántó - Zala u.10 / a.	(92) 314-729

A LEGJOBB, *IDŐBEN!*

A legjobb kocsi sem nyújthat tökéletes teljesítményt, ha silány alkatrészekkel javítják.

Q1 PARTNER

Pénzt, időt és fáradtságot takarít meg, ha a -hálózatban vásárolja meg a szükséges alkatrészeket.

1225 Budapest, Bányalég u. 96.

Tel.: 226-2277; 226-4282; 226-6548; 227-3640

Nyitva: hétfő–péntek 7–19 óráig, szombat 8–14 óráig.

A raktáron lévő alkatrészeket, 24 órán belül az ország bármely pontján megvásárolhatja.

A területi nagykereskedők közvetlen műhöldas kapcsolatban állnak központi raktárunkkal.

és több mint 2000 VISZONTELADÓ, az ország minden pontján.

EURÓPA egyik LEGNAGYOBB ÁRUKÉSZLETE biztosítja az Ön nyugodt autózását.

HIDEGEN SÜTVE

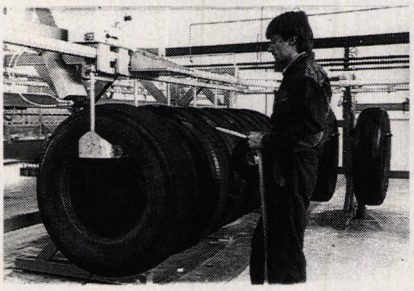
ABRONCSSORS

A használt autóabroncsok sorsával egyre többen és egyre többet foglalkoznak. A teherautó-abroncs súlya azonban a sokszorosa a személyautóénak, hetven kilónál kezdődik. Mi lesz ezekkel a behemótokkal? Szerencsére egyre gyakrabban ezeket is felújítják. Például Dunántúlon, Somogy megyében, Sérszekszőlősön a nálunk korábban még nem alkalmazott hidegen futózási eljárással „újragyártják" a teherautó-abroncsokat.

Annak idején, 1991-ben az Autó-Motor is hírt adott az üzem beindulásáról. Ma már sikerekről lehet beszámoni. Igaz, nem könnyen tudták magukat elfogadtatni. Elsősorban az alapokkal volt baj: kezdetben a vezetők és rajtuk keresztül a vállalatok nem értették, miért jobb az olcsóbb megoldás. Aztán a fuvarosszakma „maszekosodásával" elkezdett az üzem felfelé futni. Igaz, addigra az emberek, vagyis a felhasználók megkedvelték azt a sajátos technológiát is, amit az osztrák szakember, *Kurt Edler* valósított meg Magyarországon. Korábban ugyanis már javítottak fel ezzel a technológiával gumikat, igaz, ki kellett vinni a Mura menti Bruckba. A hidegen futózás minden gáncsolás ellenére itthon is befutotta karrierjét. Aki nem ismerné: a hidegen futózás elnevezés igazából egy kicsit pongyola, hiszen csak a korábban használt eljárásokhoz képest „hidegebb". De még mielőtt a „sütödébe" kerülne a gumi, jó néhány munkafázison átesik.

A lefutott, de megkímélt teherautó-abroncsokat először is átválogatják, megjelölik, melyik alkalmas a tovább élésre. Szerencsére egyre jobb az arány a magyar és az itthon futott abroncsok javára. Sérszekszőlősön évente mintegy 7000 darab teherautó-gumit újítanak fel, ezek közül 4000 már itthon is megfutotta a maga kilométereit. A kijelölt abroncsokat először szemrevételezéssel, tapintással ellenőrzik. Ezután a megadott üzemi nyomáson (ez többnyire 0,5–0,7 MPa) keresik a rejtett hibákat, vagyis kiszűrik a szálszerkezeti töréseket. A szaknyelven immár karkasznak nevezett gumiabroncs ezek után a félautomata horzsológépre kerül. Itt megint csak felfújják üzemi nyomásra, a berendezés pontosan a megengedett határig leszedi a még megmaradt futófelületet az abroncsról, és mindjárt megfelelő felületet is kialakít a futócsík felragasztásához. Ezek után jön az építés, mármint





Az oldatozási eljárás a ragasztási folyamat kezdete

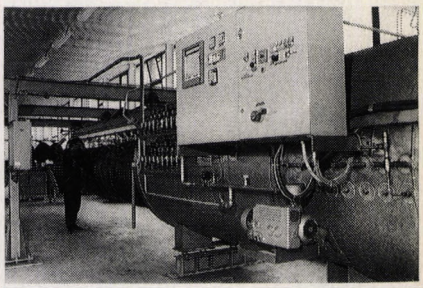
a futófelület-építés. A mechanikai sérüléseket megint csak gondos kézi munkával kijavítják, majd egy speciális oldattal kezelik a lehorzsolt felületet. Ez az oldat hivatott elősegíteni a megfelelő tapadást a már elősütött, vagyis elővulkanizált futócsík és a lemart gumifelület között. Rendkívül fontos, hogy az új futófelületet központosan, minden levegőbuborék nélkül, tehát zárványmentesen, rögzítsék, vagyis ragasszák fel. Sérszekszőlősön nem futókarikát húznak a karkaszra, hanem pontosan rámérik a testre szabott futócsíkot.

A ragasztást követi a névadó technológiai fázis, a hidegvulkanizálás. A feltaláló Kurt Edler szerint ez az eljárás kevésbé roncsolja a gumit. Négy-négy és fél óra hosszat tartózkodnak a gumik a 100-105 fokos autóklávokban. A tartós kötési folyamat helyszíne ez a karkasz, a ragasztóanyag és a futócsík között. Kihűlés után végellenőrzés és termékminősítés zárja a felújítást.

A Tab melletti Sérszekszőlősön lévő üzemben igyekeznek minden lehetséges igényt kielégíteni. Ezeket bizonyára üzletpolitikai megfontolások is adták, de szerencsére egyben segítenek a környezetvédelemben is. Tehát: Tabon átveszik a jó állapotú, még futózható teherautó-abroncsokat, nem kell rejtve eldobni

A karkaszok mechanikai sérüléseit gondos kézi munkával javítják

Ezekben az autóklávokban sül a gumi száz fok körüli hőmérsékleten



őket. Vállalnak bérfutózást is. Ez azt jelenti, hogy az ügyfél maga hozza a futózásra szánt gumikat. Újabban ezen a felújítható listán szerepel a Taurus legújabb Top-sorozata is. Jó példa a magyar gumik újrafelhasználására a BKV. Több száz autóbusz és még ennél is több trolibusz használja a felújított – Sérszekszőlősön felújított – abroncsokat. A tömegközlekedési vállalat mérései szerint 5600 kilométer alatt kopik el egy milliméter felújított gumi, így ügyes vezetéssel akár százezer kilométeres is lehet az abroncs „reinkarnációja", vagyis új élete. Ha valakinek netán a kormányzott kerékre szerelt gumik is megfutották már a magukét, lehet azokat is a helyszínen vadonatújra cserélni, hiszen ez már balesetmegelőzési szempont is.

Ilyen lehet még a hibás felni is, vagyis a csavaroknál kotyogósra kopott kerék. Tartanak ebből is újat raktáron, hogy csak a forgalombiztonsági előírásoknak mindenben megfelelő „gördülőanyag" hagyhassa el a műhelyt. Visszatérve a környezetvédelemhez: a tabiak szívesen megvásárolják az elfekvő, használt, de még felújítható, teherautóra való gumikat. Ha kell, hívásra házhoz mennek. Hívni lehet őket a 84/320-849-es telefonon, ez egyben faxként is működik. Szombaton is, vasárnap is dolgoznak, ha időben értesítést kapnak.

Végül az árakról, hiszen a környezet védelme azért még nem annyira szívügyünk... A felújított abroncs természetesen jóval olcsóbb az újnál. Ha például valaki maga hozza megkímélt, futózni való abroncsait, az új gumiár 35 százalékáért visszakapja, egy év garanciával.

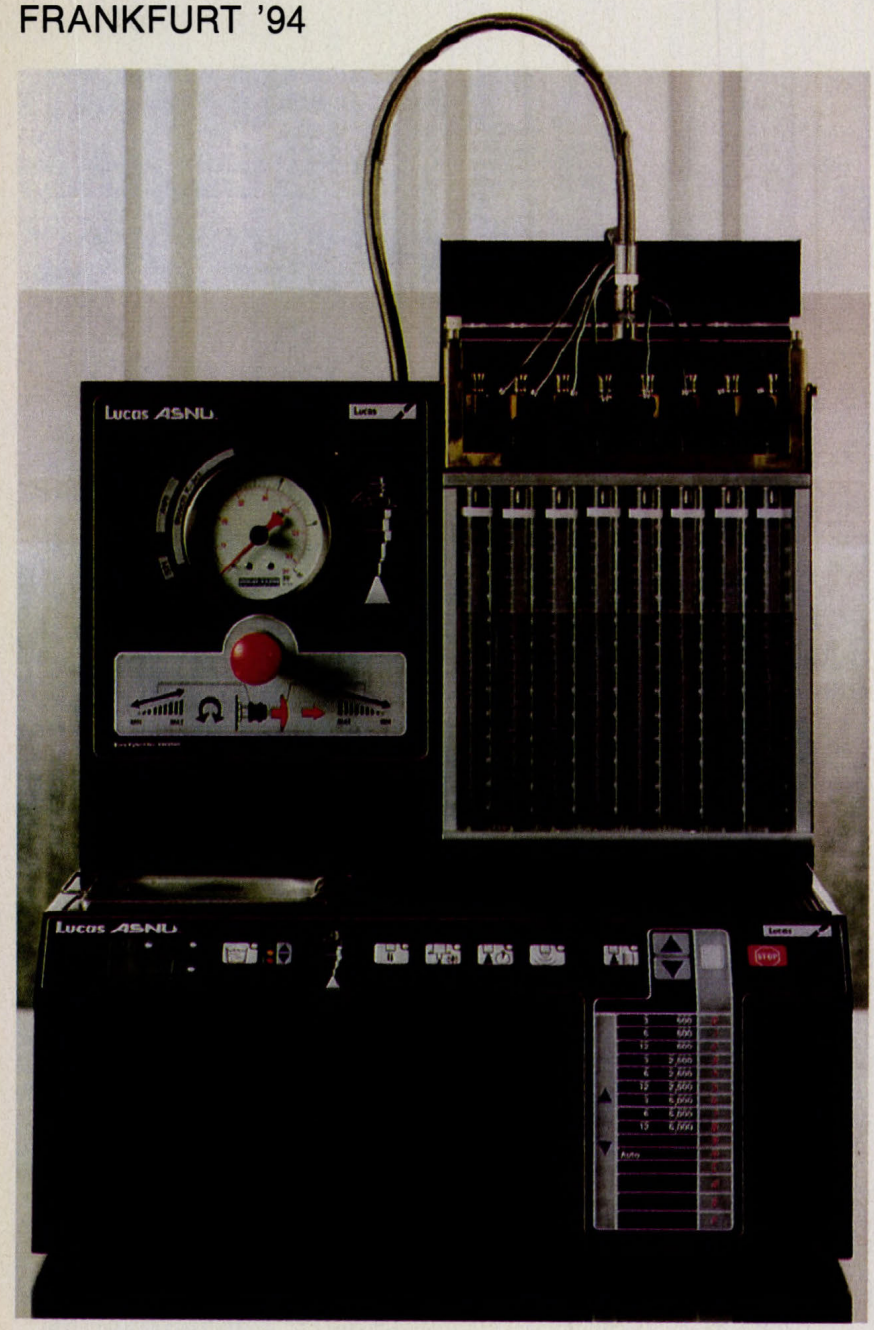
KÉKESI GYÖRGY

TISZTÁN JÓ

FRANKFURT '94

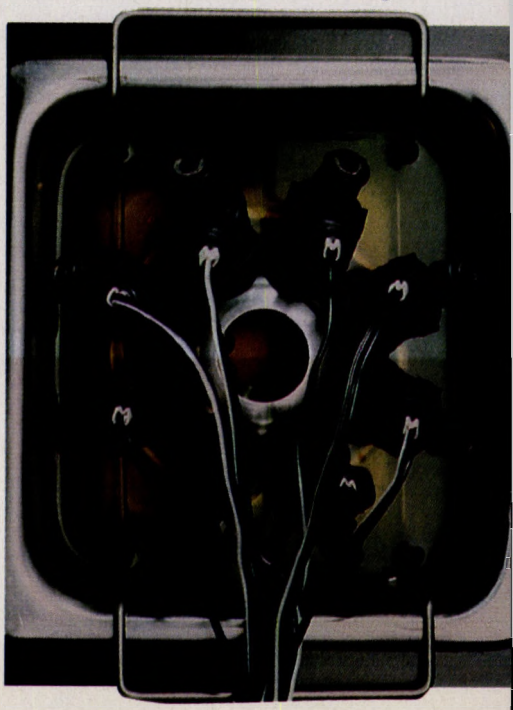
Az elmúlt tíz évben új berendezés forradalmasította a gépkocsimotorok keverékképzését. Az addig egyeduralkodó karburátort olyan lendülettel váltották fel az elektronikus benzinbefecskendező szerkezetek, hogy a ma készült autóknak már 99 százaléka ezzel keveri a benzint a levegőhöz.

A benzinbefecskendező rendszerek egyik legnagyobb igénybevételnek kitett alkatrésze a fúvóka. Ezek ma már olyan technológiával és olyan anyagok felhasználásával készülnek, hogy legnagyobb részükkel (körülbelül 95 százalékukkal) semmiféle mechanikus vagy elektronikus hiba nem történik az élettartamukat jelentő több mint negyedmillió kilométeren keresztül. Mégis van egy eset, amikor cserével vagy valamilyen üzem-



Fúvóka-ellenőrző és -tisztítóberendezés. Bal oldalon, a befecskendezési nyomást ellenőrző műszer alatt található az ultrahangos tisztítótál. Az üvegcsövekből álló rész a szállított mennyiségek ellenőrzésére szolgál

Egyszerre nyolc porlasztót képes a gép megtisztítani. A műveleti idő mindössze tíz perc





Sokat használt fúvóka porlasztási képe

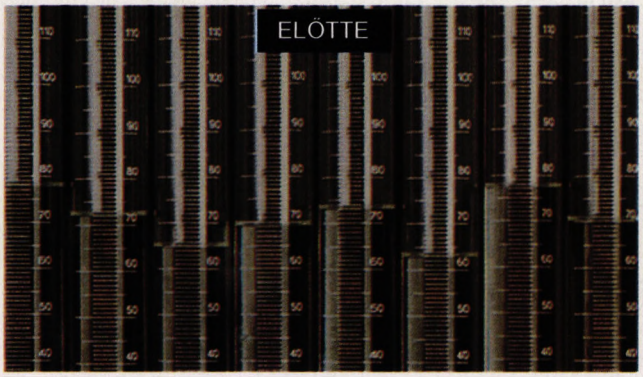
anyag-adalékkal beavatkozásra van szükség. Akkor, ha a fúvókákon a levegőből vagy a benzinből származó üledék, kosz rakódik le. A parányi méretek miatt a legkisebb szennyeződés is jelentős hatást vált ki. Öt mikron (öt ezredmilliméter) vastagságú réteg 25 százalékkal csökkenti a befecskendezés hatásfokát. (Ugyanis nemcsak a mennyiség lesz kisebb, hanem a porlasztás minősége is romlik. Ebből adódóan az égési körülmények is roszszabbodnak, ami teljesítménycsökkenést okoz, és pluszterhelést ró a katalizátorra.) Csak a miheztartás végett jegyezzük meg, hogy már 10 százalékos befecskendezési hatásfokromlás érezhető a motor teljesítményleadásán.

A fúvókákat csupán az elszennyeződés okozta meghibásodás miatt ma már nem szükséges cserélni. Az ultrahangtechnika elterjedésével kifejlesztettek olyan berendezéseket, amelyek hangfrekvenciás rezgések és különleges oldószerek együttes alkalmazásával képesek a fúvókák teljesítőképességének helyreállítására. Ilyen például az angol Lucas cég ASNU elnevezésű gépe, amely amellett, hogy egyidejűleg nyolc fúvókát tisztít meg, a fúvókák vizsgálatát is elvégzi. A vizsgálópontokra szerelt porlasztókat a gép megfelelő számú alkalommal (de minden fúvóka esetén ugyanannyiszor) működteti. A fúvókák alatti csövekben összegyűlik a befecskendezett üzemanyag, így egyrészt láthatóvá válik, hogy melyik nem működik megfelelően, és az is ellenőrizhető, hogy a szállított mennyiségek egyeznek-e az előállító által megadottal. A hibás darabokat ezután a gép részét alkotó ultrahangos fürdőbe kell helyezni, ahol tíz perc alatt a tisztítási művelet megtörténik. Mivel egyidejűleg nyolc fúvókát képes a gép megtisztítani, illetve mérni, ezért rendkívül hatékonyan alkalmazható. Hazai átlagautókat figyelembe véve (négy henger), óránként éppen egy tucat gépkocsi fúvókakészlete tehető rendbe. A tisztítást követően a vizsgálópadon ellenőrizhető, hogy a porlasztók a tisztítás után valóban ugyanolyan mennyiségű üzemanyagot szállítanak-e.

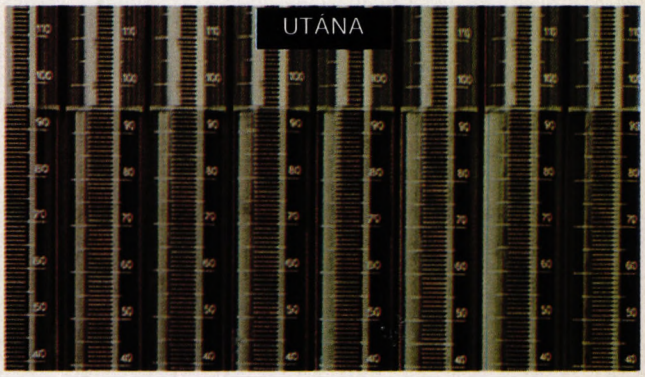
G. M.



Új, illetve felújított fúvókából így áramlik ki az üzemanyagsugár



Elszennyeződött fúvókák esetén a befecskendezési mennyiségek nem azonosak, ami egyenlőtlen motorműködést okoz



Azonos mennyiségeket továbbítanak a fúvókák a felújítást követően

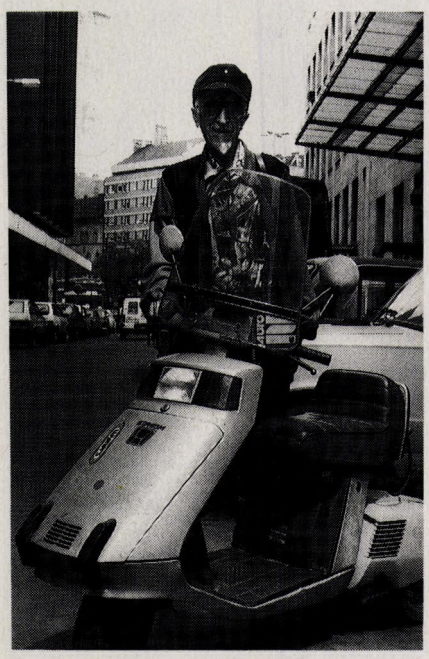
VALLÁSOK, SZEKTÁK, AUTÓZÁS

Kepes András tv-műsorában egyenes adásban szerepeltek a különböző vallások és szekták papjai, vezetői, prominens tagjai. Csodákról, gyógyításokról, megmagyarázhatatlan parajelenségekről emlékeztek meg. Köztudott, hogy az autózás és a motorozás terén is számtalan olyan jelenség tapasztalható ember és autó kapcsolatában, a közlekedési, pszichikai és műszaki ágazatokban, amelyek megmagyarázhatatlanok. Mi ezeket a gyakran emberáldozatot követelő eseteket nem parajelenségként „könyveljük el", hanem figyelmetlen vezetésnek.

Ezért figyeltem különös érdeklődéssel az adást, amely „csak" abban különbözött a hosszú múltú s korunkra jellemzően nagy érdeklődésnek örvendő Nulladik típusú találkozásoktól, hogy nem mutatták a csodának nevezett parajelenségeket, csak beszéltek ilyenekről, és nem is próbáltak ezeknek tudományos magyarázatot adni. Ezért nem volt jelen *doktor Égely*, aki paraspecialista és a sci-fi irodalomtudósok, akik csupán az alapelvükkel, hogy „minden létezhet, ami nem létezik", már bizonyítanak.

A Nulladik, adásában bemutatták a működő perpetuum mobilét, az örökmozgót. Ez a Nulladik, nevéhez hűen, nullára csökkentené az autók légszennyezését. Az ugyancsak működésben bemutatott gravitációcsökkentőnek is nagy jelentősége lenne az autózásban, főleg a baleseteknél, különösen a szakadékba zuhanásnál, hiszen már a levegőben, a földet érkezés előtt megállítaná az autót.

Koromnál fogva tűnhetett úgy, mintha ilyen mesélő embereket eszmélésemkor, a húszas években már hallottam volna, amikor szeretett nagyapám magával vitt a fonóba. Tátott szájjal hallgattam, hogy a béna ember a szenteltvizezés után azonnal eldobta mankóit, és táncra perdült, valamint a diósjenői parasztok nagy igyekezettel előadott, szellemjárásról s más hihetetlen dolgokról szóló meséit. Hazafelé sétálva nagyapám szokásos higgadtságával elmondta, hogy mindez csak kitalálás. A bénult lábú fenékre esett, amikor mankó nélkül próbált állni, de később a tornásztatástól meggyógyult. Szellemek és boszorkányok pedig nincsenek, ezt Kálmán király már régen megmondta. Nagyapám okítása ma is hat.



Amikor ötéves fiam arról beszélt, hogy nagyobb barátjának az apukája szenteltvizet öntött a kis Bervájuk tankjába, amikor kifogyott a benzin, azt tanácsoltam, kérjen mintát és próbálja ki. Egyszer nekem is az volt a gyanúm, hogy ilyesmi lehet a tankomban és megszívtam a csövet. Valami sós folyadék került a számba, amiről hamarosan kiderült, hogy nem szenteltvíz, hanem közönséges vizelet. A barátom ugyanis elmondta, ő pisilt a tankomba, mert elcsábítottam a benzintyúkját. Párbaj helyett akkor így intéztük el lovagias ügyeinket.

Nem tudom, hogy a mesémből mi maradt meg fiam tudatalattijában, de az biztos, hogy tíz év múlva a barátja, amikor a partnernője átült a fiam Citroënjébe, nem a tankfedőt nyitotta ki, hogy lovagias elégtételt vegyen, noha az nem volt zárható, hanem akkorát rúgott az ajtóba, hogy a javítás után is viselte a nyomát.

Nem azért tértem el a műsortól, mert mint általában, én is úgy vélem, az az érdekesebb, amit én mondok, mint amit nekem mondanak, de mindenféle vallás távol áll tőlem, hát még a szekták, és a „megengedettnél" is nagyobb fanatizmus. Ezért hiányolom, hogy a sokféle hívő közé nem hívtak ateistát.

Az ateistákat bizonyára azért hiányolom, mert a fantasztamesélőket az égből, a túlvilágról, a csodák birodalmából senki, még csak meg sem kísérelte lehozni a földre a mindennapi életbe. Gondoljunk arra – kedves olvasóim –, hogy a műsorban szereplő és hasonló szemléletű emberek, a több ezer szektatag, ma már nem gyalog bandukol haza a fonóból a kertek alatt, hanem száz lóerős autón, velünk együtt vesz részt a közlekedésben. Ha a bonyolult forgalmi viszonyokat is úgy ítéli meg, mint ahogyan a vele történtekről beszélt, esetleg ezeket is látomásként nézi. Ha nem történik baj, akkor valóban van Isten.

Azt viszont örömmel láttam, hogy a különböző szekták és vallások papjai – noha másként gondolkodnak, és más próféták által imádják Istenüket – jól megértették egymást. Ekkor jutott eszembe, mit mondott erről a humorista, amikor megtiltották az autóvezetőknek az alkoholfogyasztást.

A váci kőkapunál akkor még kétirányú volt a forgalom, s a rabbi és a püspök összeütközött. Az autók alaposan megsérültek, nekik nem történt bajuk. Barátságosan kezet ráztak. A rabbi kihúzott a zsebéből egy lapos üveget és a püspök felé nyújtva így szólt: „Egy kis kóser sligovicát a megmenekülésünkre." A püspök jókat húzott az üvegből és visszaadta. Látva, hogy az üveget zsebre vágta a rabbi, megkérdezte: „Ön nem iszik?" „De igen – felelte a rabbi –, de csak a vérvétel után."

SURÁNYI ENDRE

HONDA ROYAL MOTOR AZ ÖN MÁRKAKERESKEDŐJE MEGISMERTETI A JÖVŐ SZÁZAD AUTÓTECHNIKÁJÁVAL



HONDA ROYAL MOTOR KFT.
Autószalon: 1074 Budapest, Rákóczi út 90. (Baross tér)
LIZING, RÉSZLET, CSERE.
Telefon/fax: 142-81-09

SEMPERIT



A LEGJOBBAT A TÉLI UTAKRA !

MEDIX MARKT KFT.
1102 Budapest,
Liget utca 16.
Tel/Fax: 261-2261
261-2263

Importőr:
Semperit Hungaria Kft.
2046 Törökbálint, DEPO
Tel.: 185-1901,
Fax: 185-0463

SEMPERIT
Az autó és az út közötti legfontosabb kapcsolat.

am TUDÓSÍTÁS

PÖRÖGVE, CSÚSZKÁLVA







A közelmúltban az alábbi meghívót kézbesítette a posta közlekedési újságíróknak:

„Sok szeretettel hívjuk meg Önt az ORFK baleset-megelőzési osztálya, a Vredestein gumiabroncsok magyarországi képviselete és az Osztrák Autóklub által szervezett közlekedésbiztonsági és vezetéstechnikai tanfolyamra."

Ki tudna ellenállni ennyi szívélyességnek? Meg sokunkat furdalt a kíváncsiság is. Hát elutaztunk Pécsre.

A próbapályát már nagyban locsolták – csúsztak, pörögtek is rajta a tesztautók –, az oktatóbuszban nonstop vetítették a videofilmeket, a szlalompályán „zongoralábakat" szereltek egy próbakocsi hátsó kerekeinek helyére.

Hamarosan mi is mindent megtapasztalhattunk. Mindenekelőtt a vizes próbapályára mentünk. Megkísértettük a végzetet normál, majd biztonsági gumikkal. Meg kell vallani, amíg átlagos abroncsokkal – és főleg átlagos fékrendszerrel – kerülgetve a bójasort nagyokat faroltunk, olykor perdültünk is, addig blokkolásgátlós fékkel, speciális abroncsokkal épp hogy egy kis oldalkúszásunk volt. Aztán kipróbáltuk a vészfékezési manővert kuplung használata nélkül, majd ugyanezt a kuplungot kinyomva. Sokunk meglepetésére a kinyomott kuplunggal végrehajtott fékezés volt a hatásosabb, a kocsi kevésbé próbált kitörni, a fékút sem volt érzékelhetően hosszabb. Eljátszottunk még egy sor különböző akadállyal, többek között a „határon vezetés" manővereivel – amikor a kocsi egyik oldala vizes, a másik oldali két kerék pedig száraz útfelületen fut és így kell fékezni vagy kerülni.

A gyakorlat után jött az elmélet. Az oktatóbusz monitorán egymást követték a videofilmek. Volt ott szó alul- és túlkormányzásról, aquaplaningról, szinte mindenről, amivel csak az útviszonyok meglephetik a gyanútlan vezetőt. Egyre-másra felhangzott az utasítás: „Kapcsoljon vissza, kormányozzon, nyomja ki a kuplungot, fékezzen!" Amikor még én tanultam vezetni, az oktatóm mindig rám kiabált: „Kuplung, fék!... Kuplung, fék!" Aztán évtizedekig szidtuk az ilyen oktatókat. Mi az, hogy kuplung? Megszakítani a kapcsolatot a meghajtás és a futómű között? Lemondani a motorfék segítségéről? Elbizonytalanítani a kocsit? Ugyan már! Még az aquaplaningból kijőve – esetleg! Amikor az úton megálló magas vizet a köpeny rovátkái már nem tudják kiszorítani, és az autó kormányozhatatlanul úszik a vízfilmen... Olyankor esetleg, nehogy felengedve a féket, az utolsó ösztönös kormánymozdulat határozza meg a kocsi haladási irányát. No de máskor? Most a hirtelen fékezések szinte minden esetére a „kuplungfék" manővert javasolják, tanítják. Meggyőzően bizonyítják is. Persze ez szerintük is csak a hirtelen vészfékezésekre vonatkozik, az egyszerű lassításokra nem.

Végül a közepesen bonyolult szlalompálya következett. Azzal a „csekélyke" nehezítéssel, hogy a hátsó kerekek helyére ki-be forduló, bicsakló „zongoralábakat" szereltek. Ettől aztán a – természetesen fronthajtásos, orrmotoros – kocsi minden kanyarban igyekezett kitörni. Ezt csak reflexszerű ellenkormányzással, állandó finom huzatással lehetett kikerülni. Jó játék volt. De sokkal több is annál. Komoly tanulás, tapasztalat- és rutinszerzés.

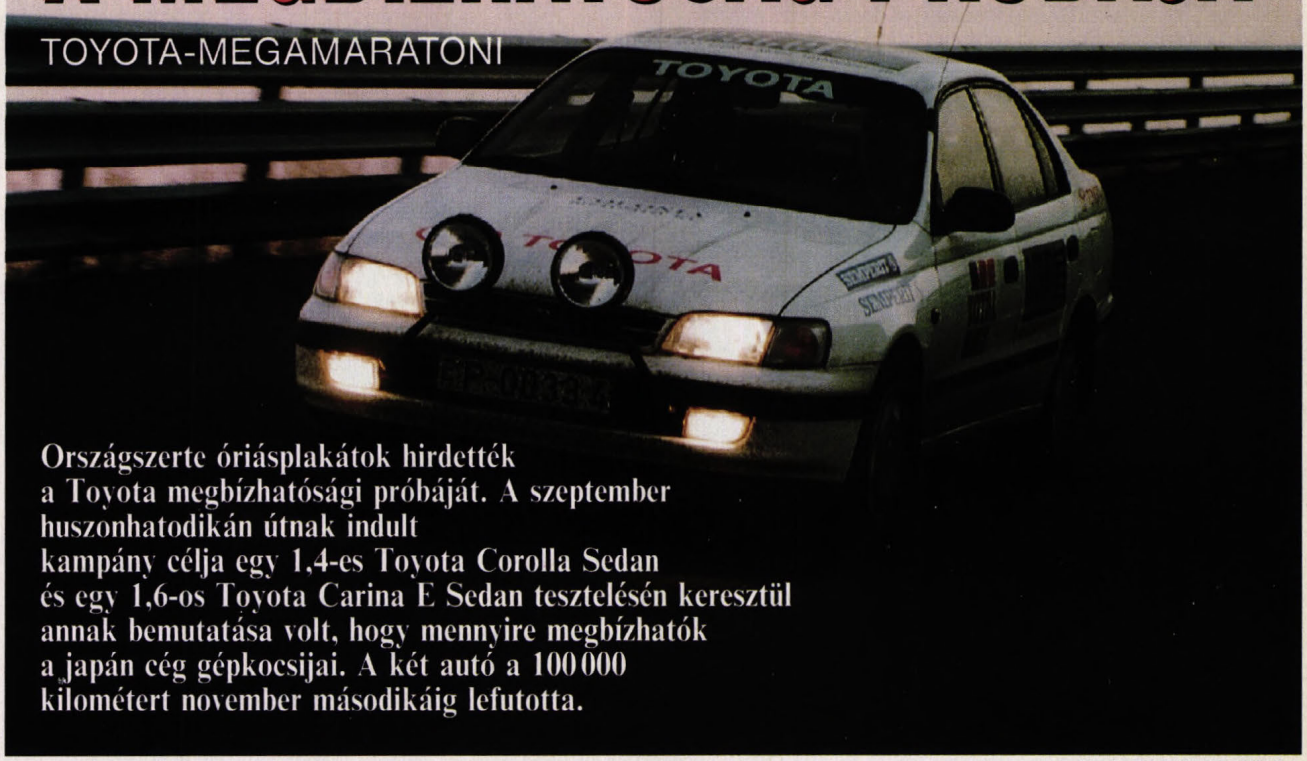
Nem bántuk meg, hogy elmentünk Pécsre. Remélhető, hogy meghívóink hamarosan Pestre is feltelepülnek. Őszintén ajánlom mindenkinek, aki csak teheti, próbálja ki a pályákat – és főleg önmagát – saját és mindannyiunk érdekében.

SZABÓ D. PÁL

TUDÓSÍTÁS

A MEGBÍZHATÓSÁG PRÓBÁJA

TOYOTA-MEGAMARATONI



Országszerte óriásplakátok hirdették a Toyota megbízhatósági próbáját. A szeptember huszonhatodikán útnak indult kampány célja egy 1,4-es Toyota Corolla Sedan és egy 1,6-os Toyota Carina E Sedan tesztelésén keresztül annak bemutatása volt, hogy mennyire megbízhatók a japán cég gépkocsijai. A két autó a 100 000 kilométert november másodikáig lefutotta.

Fotó: BARTOS GYULA

A Győrhöz közel lévő, Écs község melletti Rába Ringen futó kocsik a tervezettnél két nappal előbb, 38 nap alatt teljesítették a távot. A 3,8 kilométer hosszú, döntött kanyarú tesztpályán az autók napi átlagban 2500 kilométert futottak, ami húsz óra tiszta menetidőnek felel meg. A Toyotákat összesen 138-an vezették, többségük márkakereskedő, de akadt köztük neves autóversenyző (Ranga László, ifj. Tóth János), sőt egy hölgy (Troska Csabáné) is. A tízezer kilométerenként esedékes szervizeket a győri képviseletnél végezték el a szakemberek, az oda-vissza utak is beletartoztak a versenytávba.

„Előzetes várakozásainkhoz képest abroncsaink meglepően jól bírták az állandó igénybevételt" – mondta *Lécz János*, a teszteléshez gumit adó Semperit Hungária Kft. munkatársa. Az állandó balkanyarok erősen igénybe vették az abroncsokat, különösen a döntött falú emelkedők érdesített burkolata csiszolta a köpenyek felületét. Mindkét autót olyan abronccsal látták el, amelyet a Toyota szériaautóira szerelnek. A Carinán 44 db Top Speed, a Corollán 42 db Top Life típusú gumiabroncs kopott el, bár ezekből mintegy tíz darabnak egy-egy vészfékezés jelentette a halálos ítéletet. Többször előfordult ugyanis, hogy vadak tévedtek a pályára, ezzel nem kis balesetveszélyt teremtve.

A teszteléshez a Total szállította a kenő- és üzemanyagot. A megbízhatósági próba során 19 355 liter benzint, 60 liter motorolajat és 14 liter hajtóműolajat töltöttek a két autóba. „Örülünk, hogy a Toyota Motor Hungary minket választott a Megamaratonhoz partnerül" – mondta *Sylvain Penanhot*, az olajtársaság kenőanyag-igazgatója. (A francia cég előszeretettel támogat ehhez hasonló tartóssági és megbízhatósági próbákat, többek között a Párizs–Dakar Ralinak is hagyományos résztvevői lettek.)



A Corolla 138,0 km/h-s, a Carina 140,6 km/h-s átlagsebességének, és a különleges, érdesített felületű aszfalton megnövekedett gördülési ellenállásának tükrében a 9,26 és a 9,9 literes fogyasztási értékek alacsonynak mondhatók. A vezetés elsősorban éjszaka jelentett nagy igénybevételt, a téli időszámítás beköszöntével egyre többet kellett sötétben vezetni, ami az egyhangú pályán meglehetősen igénybe vette a sofőröket. A folyamatos, döntött ívű balkanyarok elsősorban a jobb könyököt és csuklót fárasztották, de a fennmaradáshoz szükséges 140–150 km/h-s sebességnél fellépő 2g-s gyorsulás a nyakat és a felsőtestet is igénybe vette.

Az embert és technikát egyaránt próbára tévő száguldás során mégsem születtek sebességi rekordok; nem is ez volt a megbízhatósági teszt célja. Egy dolog azonban bizonyosságot nyert: az előírt karbantartásokat elvégezve tartós, megbízható partnert kap a Toyota-tulajdonos.

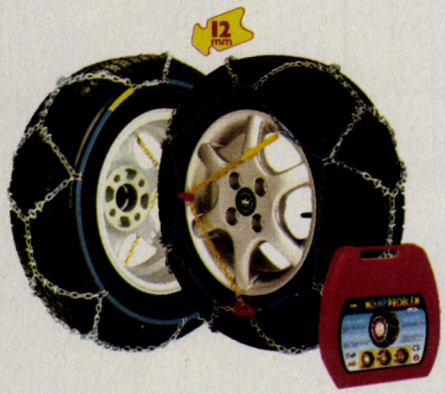
SINKA IVÁN

KÖNIG

magyarországi forgalmazója

HOMASITA CO. LTD. AUTO ACCESSORIES

NO-SLIP PROBLEM



Háromtípusú hólánc minden méretben személy- és haszongépjárművekhez.
Érdeklődni lehet 209-2811-es telefonon.

HOMASITA KFT.
AUTÓFELSZERELÉSI CIKKEK

a legnagyobb választékban, a legolcsóbb árakon. Áruházunkban 2500-féle autófelszerelési cikkel várjuk vásárlóinkat.

NOVEMBERI ÉS DECEMBERI AJÁNLATUNK:

hóláncok személy- és haszongépjárművekre
indítókábelek 80–400 A-ig
akkutöltők 4–50 A-ig
vontatókötelek 1,5–5 tonnáig
mechanikus csörlő
összecsukható hólapát
ablaktörlők 28–60 cm-ig
jégoldók, zárjégoldók, jégvakarók
páramentesítők
hidegindítók
üzemanyag-adalékok
fagyállók
fagyállómérők, akkusavmérők
ködlámpák
síléctartók 2–3–6 páras
mágneses síléctartók
gumiszőnyegek
gumi hótálcák

NAGYKERESKEDÉSÜNKBEN
viszonteladókat, benzinkutakat, autószalonokat és szervizeket szolgálunk ki.
1119 Budapest, Fehérvári út 161. (Andor utca sarok)
Telefon: 166-6714, 209-2816, 209-2814. Fax: 166-6714
Nyitva tartás: hétfő–péntek: 9–18 óráig, szombat: 9–12 óráig

Pénteki napokon du. 15–18 h-ig
Autó-Motor a Juventus Rádióban.



HIRDETÉSFELVÉTEL:
Juventus Rádió Kereskedelmi Igazgatóság Hotel Normafa
Új címünk: 1075 Budapest, Rumbach Sebestyén u. 19–21. VI. emelet
Új telefonszámunk: 267-9043, új faxszámunk: 267-9049

PANGUS®
gumiabroncs javítás



Kerékleszerelők, kerékkiegyensúlyozók, futóműbeállítók, lökésgátló- és kipufogógáz vizsgálók, fényszóró-beállítók, fékpadok, vulkanizáló présék, abroncsszétfeszítők személy és teher méretű abroncsokhoz, szerszámok, futómintavágók, gyorscsatlakozók,

javító anyagok



PANGUS®
Gumitermék Rt.
1108 Budapest
Újhegyi út 25-31
Telefon/Fax
263-21-91
263-12-29



Kiváló minőség, szervíz, megbízható kapcsolat!

MÁRKÁS SZTRÁDAGONDOK

„Minket, autósokat egy óriási költséglavina fenyeget. Az autobahnokat már réges-rég kifizettük, s most is évi 80 milliárd márkával támogatjuk a költségvetést" – fogalmazott az ADAC egyik szóvívője Münchenben. Az NSZK-ban, nem csupán az Általános Német Autóklub (ADAC) bő 12 millió tagját aggasztja, hogy a bonni kabinet, miután 1994. január 1-jétől „rendezte" az üzemanyagadót, immáron mind hangosabban prédikál a sztrádahasználati díj bevezetése mellett is.

Matthias Wissmann, szövetségi közlekedési miniszter nem igazán népszerű a német adófizetők körében. A 40 milliós német autósmotoros társadalom csak kapkodja a fejét, hogy hol az üzemanyag árának újabb emeléséről hall, hol a 130 km/h-s maximális sebesség bevezetéséről (jelenleg a 130 km/h-s tempó csak ajánlott a legtöbb autobahnon...). No meg arról is felröppennek bonni hírek, hogy a keleti tartományok úthálózatának a finanszírozása, a vasúti reform megvalósítása is a gépjármű-tulajdonosok zsebére fog menni. A sztrádadíj bevezetése mellett érvelők, mint Wissmann is, elismerik, hogy „az autósok nem fejőstehenek", de csak így van mód arra, hogy az NSZK jó minőségű útjait javában használó külföldi járművezetőket is a kasszához kéressék. A közlekedési miniszter azon terve, hogy „cserébe" mérséklődne a németek gépkocsi- és motorkerékpár-adója, csak kevés hívet toborzott eddig.

„Takarékosság helyett a megkopasztás a tervezet célja" – fogalmazott a nyár küszöbén Wiesbadenben az Adófizetők Szövetségének egyik illetékese. A szakember helyesebbnek tartaná, ha teljesen eltörölnék a gépjárműadót Németországban, s azt inkább az üzemanyagadóhoz csapnák. Az adófizetők érdekvédelmi szervezete attól is tart, hogy akárcsak a szomszédos Franciaországban, a sztrádadíjak bevezetése a díjmentes utak forgalmának drasztikus növekedéséhez, több dugóhoz és balesethez vezetne. Ráadásul a kontrollpontok felállítása, üzemeltetése is komoly pénzt vinne el.

A berlini-brandenburgi speditőrszövetség vezetője, *Gerhard Ostwald* szkeptikus, ami a gépjárművek adómérséklését, eltörlését illeti. „Sok mindent ígérgetnek, de az államnak sürgősen pénzre van szüksége" – nyilatkozta a Berliner Zeitungnak a szállítók képviselője. Nem titok, hogy a pillanatnyi helyzet alapján komoly nyomás nehezedik *Theo Waigel* bonni pénzügyminiszterre. 1996-tól, akár 8 milliárd márkás hiány is lehet a – többek között környezetvédelmi okokból – nemigen halogatható vasúti reform büdzséjében.

Miközben az A 555-ös úton, Bonn és Köln között már 30 tesztjármű vizsgálja, hogy rövidhullámú és infravörös érzékelők segítségével miként lehet ellenőrizni, hogy az autós, motoros rendelkezik-e a sztrádadíj befizetését igazoló plakettel, *Ingrid Matthäus-Maier*, az SPD neves pénzügyi szakértőnője „menthetetlen kuszaságnak" nevezte a közlekedési tárca irányítójának elképzeléseit.

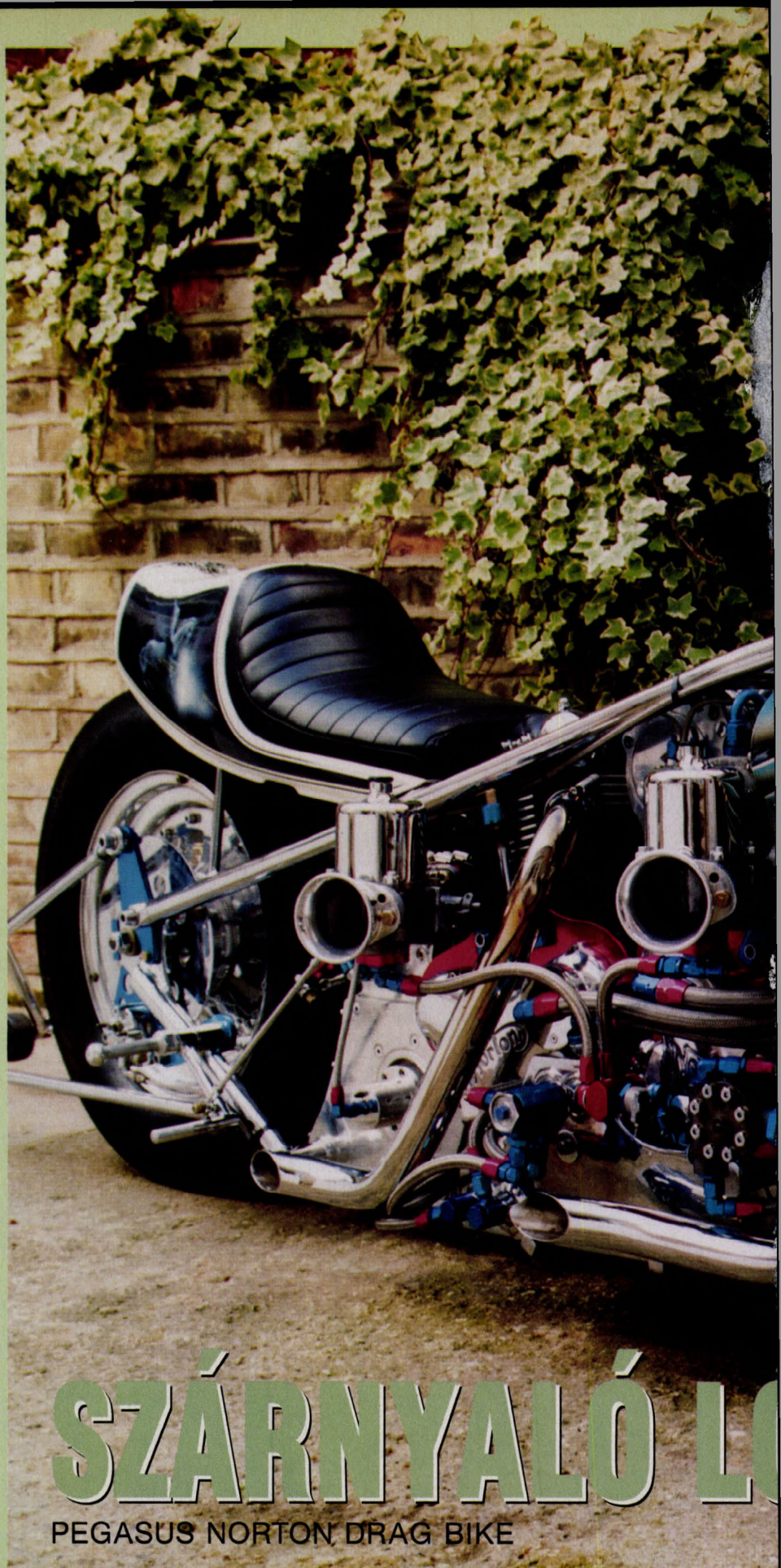


Az Autóipari Szövetség (VDA) szóvívője, *Winfried Grzenia*, emlékeztetve arra, hogy tavaly 1992-höz képest 400 ezerrel kevesebb új járművet helyeztek üzembe az NSZK-ban, az idei pozitív tendenciák megtorpanásától tartva rávilágított: „Az autósokat már eléggé lefárasztották. A politikusok spekulációi, csak a bizonytalanságot növelik."

A Greenpeace közlekedési szakértője, *Oliver Worm* hangsúlyozza, hogy a nemzetközi tekintélyű környezetvédelmi szervezetnek nincs kifogása, az autobahndíjak bevezetése ellen. A befolyt összegeket azonban valóban alternatív közlekedési lehetőségek megvalósítására kell felhasználni, s párhuzamosan, fokozatosan emelni az üzemanyag-tarifákat. Más véleményen van a Német Természetvédők Szövetsége. A NABU elnöke, *Jochen Flasbarth* egy berlini lapnak adott interjúban kifejtette, hogy a sztrádadíjrendszer nem az igazi eszköz a valódi probléma, az óriás járműforgalom mérséklésére. Ökológiai szempontból „helytelen a pénzszedés, mert ez nem ösztönzi a fejlesztőket, hogy takarékosabb technológiát és vezetési stílust ajánljanak a közlekedőknek. Mivel az autósok jelentős része a díjmentes, alacsonyabb rendű utakat vennék igénybe, az annak környékén lakók környezeti terhei (zaj, kipufogógáz, karambolok) is növekednének, ráadásul hamarosan ezeket az úthálózatokat is bővíteni kellene. A legelőnyösebbnek az üzemanyagadó fokozatos emelését tartom. Ha literenként 50 pfenniggel drágulna a benzin, akkor 10 liter átlagfogyasztásnál, 100 kilométerenként 5 márka pluszt jelentene az autósnak. A tervezett 5 pf/km-es autobahndíj is ennyit húzna ki a járműtulajdonos zsebéből anélkül, hogy ösztönözné a takarékosabb motorok kifejlesztését."

Szinte ahány szervezet, szövetség, párt és minisztérium, annyi elképzelés. Azt, hogy egyre több üröm vegyül az autózás, motorozás örömébe Németországban is, kevesen vonják kétségbe, különösen, hogy a 79 milliós ország minden második lakosának – így a friss statisztikák – van valamilyen motorizált járműve, zömében autó!

MOGYORÓSI GÉZA
(Berlin)



SZÁRNYALÓ L

PEGASUS NORTON DRAG BIKE

Van, akinek semmi sem elég, mondhatnánk a Pegasus-Nortonra pillantva. Minden nagy gyár kínál már egy liter körüli lökettérfogatú, másfél száz lóerős masinát, s mégis van, aki még ennél is többet akar. Ilyen például *Ian Messenger*, aki az Egyesült Államokban oly divatos gyorsulási versenyek, a dragbike-futamok sikeres résztvevője. Eredményességét nagymértékben a saját maga és szerelője, *Derek Chinn* által tervezett és épített szupergépnek, a mitológiabeli Pegazusról elnevezett dupla Nortonnak köszönheti. Dupla, mert nem egy, hanem két darab, kéthengeres, egyenként 828 cm^3-es Norton-blokk biztosítja a hajtóerőt. Aki azt hiszi, hogy ezzel az egyszerű kétszerezéssel (az összlökettérfogat így már 1656 cm^3) véget ért az izmosító kúra, az alaposan téved. Minden egyes blokkhoz tartozik egy 758 jelzésű, Shorrock gyártmányú, forgólapátos feltöltő, amely a két hatalmas, ágyúcsőnek is beillő SU karburátoron át beszívott levegőt a hengerekbe nyomja. A levegő a karburátorokon áthaladva azonban nem benzint vesz fel, mint az történik minden „rendes" szikragyújtású gép esetében, hanem a dragster és dragbike versenygépek szokásos üzemanyagát, nitrometánt. A két Norton-blokknak egyébként szinte csak a váza maradt meg. A hengerek, a hengerfej, a forgattyúsház és a főtengely kivételével mindent kicserélt a két motorépítő. Csak néhány példa: a dugattyú Venolia, a szelepek Manley, a szeleprugók S & W, a vezérműtengely Crane, a hajtókarok Carillo gyártmányúak. Az átalakításokat a teljesítménynövelés és az ezzel együtt járó különleges üzemanyag alkalmazása tette szükségessé.

Az összesen négyhengeres erőmű – nyugodtan nevezhetjük annak, hiszen a legnagyobb teljesítmény meghaladja a félezer lóerőt – gőzmozdonyéval felérő forgatónyomatékát röpsúlyos tengelykapcsoló továbbítja az összesen kétfokozatú sebességváltóhoz. Többre nincs szükség, mert a verseny távját jelentő negyed mérföldet (400 métert) olyan gyorsan hagyja maga mögött a szárnyaló acélparipa, hogy egynél több váltásra nem marad idő.

Rendkívüli tulajdonságokhoz nem mindennapi külsőnek kell társulnia – legalábbis Amerikában –, ezért a Pegasón, amit lehetett, lekrómoztattak. A fényezés során pedig mi más kerülhetett az áramvonalidomra, mint a névadó szárnyas ló, a Pegazus.

G. M.



DERŐK

Fotó: LÁSZLÓ PUSKÁS

LOLLOBRIGIDA TARIFÁJA

Egy Lincoln Continental nemcsak nálunk, Európában, de szinte mindenütt feltűnést kelt. Ha egy ilyen suhan el a magyar autós mellett, önkéntelenül is előbújik belőle a kérdés: vajon kinek (és miből) telik ilyen cirkálóra?



Falus Péter nem csinál titkot abból, hogy az elegáns limuzin az övé. Meg az övé ezenkívül még négy tucat járgány, közöttük néhány hasonló méretű amerikai gép, aztán néhány mikrobusz és olyan „kisautók", mint egy 500-as Mercedes, egy 320-as BMW, egy 760-as Volvo – terjedelmi okok miatt nem folytatjuk a listát. De hát milyen életutat mondhat magának az, aki ennyi autó tulajdonosa, s mellesleg, legutóbb egy Rolls-Royce-t vásárolt. Utóbbiról csak annyit: a csodaautó első tulajdonosa *Frank Sinatra* volt.

UGRÓEMBERBŐL MILLIOMOS

– Ugróemberként cirkuszi társulatokkal jártam országot-világot, aztán, huszonegy éves fejjel, amikor Svájcban turnéztunk, úgy döntöttem, ott maradok. Hat évvel később onnan kerültem Amerikába, de immár nem artistaként, hanem fényképészként kerestem kenyeremet – idézi fel a három évtizeddel ezelőtt történteket Falus Péter.

A fényképészetnél álljunk meg egy pillanatra: Falus Péter édesapja, *Falus Károly* a negyvenes-ötvenes években a legismertebb hazai fotóriporterek közé tartozott, s fia tőle lesett el annyi műhelytitkot, hogy állást kaphatott egy fényképésznél. Amikor aztán némi alaptőkére tett szert, pályát váltott, s egy Amerikában ritkaságszámba menő vállalkozásba kezdett:

– Használt bútorok felújításával foglalkoztam, rövidesen milliomos lettem. Ennél gyorsabban csak elszegényedésem zajlott le, szinte órák alatt becsődöltem, még a telefonvonalamat is elvették. Ehhez tudni kell, hogy az Egyesült Államokban, ha valakinek nincs saját nevére szóló telefonja, az szinte halottnak tekinthető. Hát nekem ebből a halálból kellett feltámadnom!

Feltámadt. Igaz, bő évtized kellett hozzá, míg újra dollármilliomosnak mondhatta magát. És addig? Addig csinált mindent, amiért fizettek, sikerült annyit összekuporgatnia, hogy megvásárolhatott egy négykarburátoros, rendőrségtől leadott Chevrolet Impalát, s New Yorkban taxizni kezdett.

SZIGORÚ JENKI ZSARUK

– Az amiknál nagyon megnézik, ki lehet taxis. Mindenféle vizsgát lerakatnak vele, s el kell végeznie egy, a defenzív vezetés elsajátítását szolgáló tanfolyamot is. Utóbbit azért, mert ott azt vallják, csak az lehet jó taxis, aki felkészül más hülyeségeire, és sértetlenül keveredik ki a legzűrösebb helyzetekből is. Gondolom, ezért tartják a New York-iakat a világ legjobb taxisainak.

Sokféle utasa volt, *Lollobrigidára* a legbüszkébb.

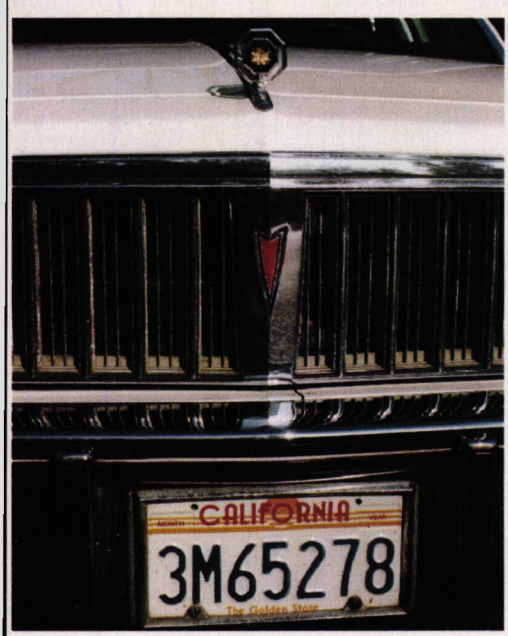
– Hála a dugónak, több mint fél órán keresztül vittem a világsztárt úti célja felé, ezalatt elmondhattam neki, hogy a Királylány a feleségem" című filmje óta rajongója vagyok. Persze, egyetlen centet sem kértem a fuvarért, a „tarifa" egy ott dedikált fotó volt, ezt máig is ereklyeként őrzöm.

Amerikában és később Magyarországon sok más híresség is ült már autójában, köztük a focikirály, *Pelé*, a hajdani amerikai alelnök, *Mondale*, a rocksztár *Michael Jackson*, s a legendás hírű *Yul Brinner*.

– Az amerikai utakon nagyon fegyelmezettek az autósok, kínosan ügyelnek például a sebességhatárra, ami nagyon alacsony, lakott területeken negyven-ötven kilométeres, a tengerszéles sztrádákon pedig kilencven körüli tempó a megengedett. Azt hiszem, e törvénytiszteletnek főként az ottani rendőrök szigorúsága az oka, mert ha például valaki átrobog a tiloson, leállósávban száguld a sztrádán, vagy jelentősen túllépi a megengedett sebességet, akkor jó időre – esetleg örökre – elköszönhet a jogsijától. Az ittas vezetők kiszűrése érdekében pedig nem csupán szondáztatnak a rend védelmezői, hanem mindenféle speciális „tornagyakorlatot" is elvégeztetnek az autóssal (például becsukott szemmel, előre tartott kézzel kell lépegetnie, ugyancsak behunyt szemmel kell megérintenie mutató ujjával az orra hegyét stb.), s jaj annak, aki megbukik ezen a vizsgán. A büntetőpontrendszert alkalmazzák, egy autósnak tizenkét pontja van, s ha ez három éven belül elfogy, ugrik a vezetői engedély. Gyorshajtásért – a tempótól függően – hat-tizenkét pontot vonnak le. Csalni nem érdemes, minden járőrkocsiban komputer van, az „otthon hagytam a jogsim" típusú duma előadójáról másodperceken belül kiderül, hogy hazudott – amiért már börtön jár. Igaz, piti ügyek miatt soha nem büntet a rendőr, de ha például valaki nem ötvennel, hanem kilencvennel robog lakott területen, akkor lehet az miniszter, kormányzó, főrendőr vagy akárki, nem ússza meg a büntetést. És a zsarunak nem kell félnie a retorzió-

Az óriási Pontiac ezúttal esküvőn teljesít szolgálatot. A fiatal pár tán nem is tudta, hogy nem sokkal előttük Pelé volt a kocsi utasa





Magyar utakon kaliforniai rendszámmal

Fotó: SEBESTYÉN JENŐ

tól, amiért megbüntetett egy fejest, a volán mögött ugyanis mindenki egyszerű mezei sofőr, legyen az egy farmer, vagy akár az Államok alelnöke.

– Nyilván ezzel magyarázható, hogy a tengerentúli kontinens északi részén (Kanadában is úgy van szinte minden, mint az USA-ban) sokkal kevesebb a baleset. És a közlekedés legvédtelenebb résztvevőjét, a gyalogost számtalan egyéb szabály is védi. Amikor hazajöttem, csak néztem, miként hajtanak bele az autósok a zebrán átkelő sokaságba – hát ilyenért ott akár sittre is kerülhet az ember! Sőt! Los Angelesben például akkor is meg kell állnia minden autósnak, ha a gyalogos történetesen szabálytalanul megy át. Más dolog, hogy őt ezért a rendőr megbünteti, de a járdáról lelépő gyalogos láttán mindenki köteles autójával megállni! Magyarországon az ilyesmi még csodaszámba megy, bár én bízom benne, hogy előbb-utóbb nálunk is megtanulnak „amerikaiul" közlekedni.

Falus Péter aztán taxisból újra vállalkozó lett, ma már megint milliomos. Magyarországon is üzletel: gépkocsik – közöttük luxuslimuzinok – bérbeadásával foglalkozik.

CSODAFOGYASZTÁS

– Nálunk olyan drága az autóbérlés, hogy azt inkább csak a nyugati turisták tudják megfizetni. Jellemző, hogy Amerikában napi tizenöt dollárért bérelhet az ember egy autót, itt meg ugyanez legalább a tízszeresébe kerül. Nálam az ügyfél kérhet 1500-as Ladát éppúgy, mint Mercedest, Lincoln Continentalt, Cadillac Fleetwoodot – és még sorol vagy tucatnyi márkát. Közbevetem, hogy az ilyen benzinzabálók fenntartása tetemes összeg lehet.

– Az olajválság kirobbanása óta az amik is adnak a takarékos üzemelésre, még akkor is, ha náluk ez nem érdekes, de hát exportálni is kell ugyebár. Ha hiszik, ha nem, a csaknem hatliteres motorral felszerelt Lincoln vagy Cadillac városban sem eszik többet tizenkét liternél, pedig automata váltó van rajtuk. Vannak tehát nagyon is létező csodák, mert ha belegondolunk, hogy egy 1500-as Polski FIAT többet eszik, mint egy ilyen országúti cirkáló...

Egy újságcikkben limuzinkirálynak nevezték, s ő nem tagadja, hogy minden autót szeret, de az amerikaiakat különösen.

– Biztonságosak, kényelmesek, a motorjuk elnyűhetetlen. Igaz, nem nagy végsebességükről híresek – de hát ott a mentőkön, tűzoltókon, rendőrökön kívül másnak ilyesmire nincs is szüksége, s a megkülönböztetett járművekben megkülönböztetett erőforrások is vannak.

A sokszoros limuzintulajdonos most mégsem amerikai, hanem nagyon is európai autójára a legbüszkébb. Legutóbbi szerzeménye ugyanis egy Rolls-Royce Silver Spur. Pestiesen szólva, már ez sem semmi, de az autó értékét növeli, hogy első tulajdonosát Frank Sinatrának hívják. Mindössze hatvanezer kilométer van benne, ami csekélység ahhoz képest, hogy ezek a gépek másfél-kétmillió kilométert gurulnak gond nélkül. Azaz, kisebb gondok előfordulhatnak:

– Két kapcsolót (a hátsó ülések dőlési szögét szabályozzák) kellett kicseréltetnem, meg hát gondoltam, le is szervizeltetem a gépet. Bár, hála istennek, van mit a tejbe aprítanom, a bécsi műhely számláját többször is megnéztem: ez a kis móka hatvanezer schillingbe került!

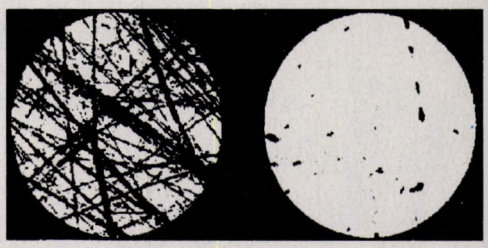
Falus Péter persze ki tudta fizetni a számlát, s nem akar megválni továbbra sem a királyi autótól. Igaz, ha valami komolyabb műszer romlana el benne, akkor az magyar mércével igazi vagyonba kerülne. Talán ezért van az, hogy a Rolls-Royce-okban a komolyabb műszerek nem szoktak elromlani!

VEZDA JÁNOS

TÖBBET GÉPPEL



Váradi Tibor: A mai berendezések már régen nem úgy működnek, mint azok a régiek, amelyek munkája alapján az előítéletek kialakultak



Mikroszkóp alatt: a bal oldali felvétel 25 kézimosás, a jobb oldali ugyanannyi gépi mosás után készült

Magyarországon mind a mai napig sok mendemonda kering a gépi mosásról. Ezek legtöbbje még a régi, korszerűtlen gépek idején keletkezett, azt róva fel az autómosó berendezéseknek, hogy karcosan mosnak. Sőt, egyesek azt is tudni vélik, hogy egyes autógyárak egyenesen tiltják a gépi mosatást, s ha erre utaló nyomot találnak a fényezésen, megvonják a karosszériára vonatkozó garanciát. Ha ez igaz lenne, akkor a Nyugat-Európában futó gépkocsik túlnyomó része már régen nem rendelkezne garanciával, lévén ott nem divat (sőt, van ahol tilos) a házi mosás, a kézi mosóba járásról pedig régen leszoktak. Hogy ez miért történt így, azt a huszonöt éve Németországban élő, a témát testközelből ismerő *Váradi Tibortól,* a Wesumat hazai képviseletének ügyvezető igazgatójától kérdeztük meg.

Szerinte, ha valaki ma képet akar kapni egy kézi mosó működéséről, elegendő egybe ellátogatnia. Először is: „csak úgy" ritkán fogadnak ügyfelet a mosók, ha valaki biztos akar lenni a dolgában, jobban teszi, ha előre bejelentkezik. Ezzel a sorban állást nem kerülheti el, de legalább biztos, hogy sorra kerül.

S hogy miért a sorban állás? Azért, mert a régi, rosszul karbantartott és beállított gépek miatt a gépi mosók híre rosszabb, mint amilyenek azok valójában. A kézi mosatásról általában jó a véleménye a magyar autósoknak, pedig ez a jó hír a régebbi német és magyar tapasztalatok alapján nem alátámasztott. Németországban azért koptak ki a kézi mosók, mert több, egymást követő vizsgálat azt mutatta ki, hogy ártanak a fényezésnek. Ennek magyarázata azt volt, ami ma Magyarországon is tapasztalható: a kézi mosók műveleti ideje viszonylag hosszú, egy mosatásért azonban nem lehet aránytalanul sok pénzt elkérni. Ezt a pénzügyi ellentmondást úgy lehet feloldani, ha egy adott időegység alatt több autót mosnak le. Ez azonban azt jelenti, hogy egy autóra kevesebb idő jut, vagyis sietni kell vele. (Egyébként a hosszú műveleti idő az oka a sorban állásnak is.) Gyorsított munka esetén azonban nem jut idő a technológia pontos betartására. Ezért először a kocsit slaggal csak lelocsolják, de arra már nem ügyelnek, hogy az egyenletesen vizes legyen, így a szennyeződés nem lazul fel kellő mértékben. A következő lépésben vödörből, kézi kefével átdörzsölik a karosszériát. A legtöbb esetben, amíg az autó egyik oldalát mossák, a másik oldal megszárad, és ezáltal a szennyezett samponos víz rászárad az autóra. Az idő rövidsége miatt a vödörben csak ritkán képesek a vizet kicserélni, amitől az szennyezetté válik. S ezzel a koszos vízzel próbálják a többi szennyeződést feloldani, ami amellett, hogy csak részben sikerülhet, a fényezést is veszélyezteti, hiszen a kefére kerülő porszemcsék végigkaristolják a lakkréteget. Ezután következik a korona, amikor műanyag kendővel a vizet leszárítják. Ezt úgy teszik, hogy a kendőt körkörösen mozgatva a fényezésen megpróbálják a vizet felszívatni. A szárítás többé kevésbé sikerül, ám a visszamaradó féligmeddig szennyezett víz felszedése közben a dörzsöléskor a fényezés ismét megsérül. Ezekből adódóan a fényezés többszörös veszélyben van kézi mosáskor a gépivel szemben. És ezért a nagy nyugati gyárak nem a gépi, hanem éppen a kézi mosatást nem javasolják az autótulajdonosoknak.

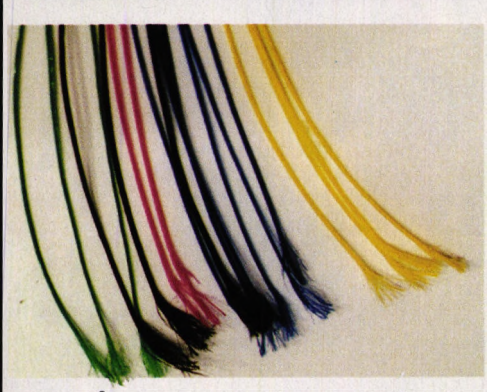
A jó mosás alapvető feltétele a víz bőséges jelenléte. Ezt a kézi mosatás során nehéz megoldani, gépi mosáskor viszont alapadottság. A gépi mosókban első lépésként az autóra egy speciális habgenerátorral előállított habot csorgatnak, amely víz- és különleges vegyianyagtartalma miatt azonnal hozzálát a szennyeződések fellazításához. A mosáskor alkalmazott vegyi anyagokra egyébként jellemző, hogy a legkülönfélébb szennyeződések feloldására képesek, az olajoktól, az állati ürülékekig. Ez utóbbi azért fontos, mert olyan savakat tartalmaznak, amelyek már rövid idő után is maradandó nyomot hagynak a fényezésen. A hab a lazításon kívül még egy rendkívül fontos feladatot lát el. Egyfajta védőréteget képez a fényezésen, s tulajdonképpen ezen a védőrétegen csúsznak a kefék.

A lazítás után következik a kefés mosás, amit sokan a legártalmasabbnak vélnek a gépi mosatással kapcsolatban. Kétségeiket eloszlatandó talán legjobb bemutatni egy mai gép működési elvét és felépítését. (A keféket illetően meg kell jegyezni, hogy a kefegyárak ma univerzálisak, így ugyanott készül a kézi és a gépi mosatásra készülő kefék szálanyaga.) A gépi mosókban – érdemes megfigyelni – nem a kocsit locsolják vízzel, hanem a keféket! Ez azért fontos, mert ezáltal a kefékről állandóan leöblítődik a szennyeződés, így a karosszériához vizes, de tiszta kefék érnek vissza. A kefék mozgását a mai gépekben számítógép irányítja azért, hogy a szálaknak csak az úgynevezett hasadó vége érjen az autóhoz. (A szálakat úgy alakítják ki, hogy azok munkájuk során több elemi szálra hasadjanak szét. Így a kocsit tulajdonképpen tizedmilliméter „vastag" szálak tömege simogatja.) A számítógép programjának lényege, hogy előre beállítható a kefeellenállás. Ha a működő kefék ezt érzik, akkor megállnak előrehaladtukban, sőt egy kissé eltávolodnak az autótól. Majd újra közelítenek, s a határérték elérésekor újból eltávolodnak. Ezt a táncot járják, míg végig nem érnek a kocsi mellett.

Ezen megoldás eredményeképpen a kefék nem okozhatnak látható karcolódást. Inkább az történik, hogy sokan már csak a tiszta autón veszik észre a korábban keletkezett karcokat. Azokat pedig nem nehéz begyűjteni. Elegendő 100–120 km/h sebességgel száguldani valamelyik hazai utunkon, s a porszemek a többit elvégzik.

A hajszálkarcosodás ellen a gépi mosók olyan védelmet nyújtanak, amit a kézimosók nem tudnak. Minden modern gép rendelkezik olyan programmal, ami-





Így hasadoznak szét a gépi kefék szálai. A számítógép vezérelte kefemozgásnak köszönhetően csak a bojtos rész ér az autóhoz

Ma már a gépi mosók mindent tudnak. Előmosni, vegyi úton szennyeződést lazítani és oldani, mosni és védőbevonatot képezni a lakkrétegen

kor egy speciális, vízben oldható viaszréteggel vonják be az autót. Ez a réteg rendkívül vékony, általában csak akkor vehető észre a sérülése, ha tankoláskor félrefröccsen egy kis benzin. Filmszerű vékonysága ellenére több feladatot képes egyszerre ellátni. Egyrészt kitölti a régebben keletkezett karcolódásokat, védve a víz bejutásától és ezáltal a további rongálódástól. Másodszor, egyszerűen széppé, csillogóvá varázsolja az autót. Harmadszor, véd az újabb, porszemcsék okozta karcosodástól, és lepergeti a vizet. A védőképesség azonban nem tart a végtelenségig, minden második mosatáskor célszerű viaszolást is kérni.

Az sem mindegy azonban, hogy milyen gyakran mosatunk. Nyugat-Európában általános gyakorlat, hogy hetente legalább egyszer elviszik mosatni az autót. Nemcsak a legújabbakat, hanem a kissé korosabbakat is. Ezt azonban nem egyszerűen azért teszik, hogy mindig szép autóval járjanak, hanem egyben állagmegóvási okokból is. Az ugyanis már régen nem igaz, hogy a sok mosás korróziót okoz. Éppen ellenkezőleg. A gyakori mosás eredményeképpen a karosszérián, illetve annak különböző mélyedéseiben nem maradnak vissza télen sós, nyáron sáros szennyeződések, amelyek melegágyai egy később meginduló korróziós folyamatnak. Másrészről a hetekig a fényezésen aszalódó kosz – mivel agresszív összetevőket is tartalmaz – általában vissza nem fordítható folyamatokat indít meg. Ezután csak a fényező vagy egy autókozmetikus képes a kocsi régi fényét helyreállítani. Márpedig az autó eladásakor nem mindegy, hogyan jelenik meg a gép. Sokaknak talán éppen ez számít a legjobban...

A különböző gépeket nem szabad körültekintés nélkül összehasonlítani. A gépeknél általában számozással jelzik az egymástól eltérő programokat. Tehát az egyik gép esetében csak mosás, egy másik gép esetében azonban a viaszolás is beletartozik – mondjuk – a kettes programba. Világos, hogy ugyanolyan program mellett az eredmény nem ugyanaz lesz, azonban a számla sem lesz egyforma. Szintén nem lehet egy kalap alá venni az automata, és az emberi felügyelettel ellátott mosókat. Ez utóbbiakban általában a nagy szennyeződéseket előbb nagynyomású vízzel lebontják, s csak ezután következik a tényleges mosás. Ezzel természetesen nem kelhet versenyre a csak önmagában álló mosó, igaz, legtöbbször nem is kerül annyiba. A legutóbb kifejlesztett modern gépeket már felszerelik egy automatikusan működő, az autó körvonalát követő nagynyomású előmosó készülékkel, amely már képes a kezelőszemélyzet munkáját helyettesíteni. S ezért nem szerencsés egy mosót úgy próbára tenni, hogy az autót bekenjük sárral. A gépi mosóknak nem ez a feladatuk. Sok újonnan nyitott mosó szakembere azonban felismerte az előmosásra nálunk jelentkező igényt, ezért épített a műveleti sorba ilyen berendezést. Azonban még terepjáróéknál is az a szokás, hogy nem a tetőig sáros járgánnyal állítanak be a mosodába, hanem előbb a nagyját letakarítják, fellazítják, s csak utána következik a rendszeres szépítkezés.

Azt a téveszmét is el kell oszlatni, hogy az egyik gépi mosóba könnyebb lenne behajtani, mint a másikba, mert az szélesebb. Ez azért alaptalan félelem, mert a gépek telepítési mérete szabványos, bármelyik helyére bármely másik beszerelhető. Ily módon a szélességük is megegyezik.

Sokan különbséget vélnek felfedezni az eltérő típusú gépek szárítóteljesítménye között. A száradás mértékében valóban lehet különbség, ám ennek oka a legritkábban található meg magában a gépben. A szárítóturbinák hatásfoka ugyanis még az egymástól eltérő gyártmányok esetében is közel azonos. Különböző száradást okozhat viszont a szárítást segítő adalék eltérő mennyisége, a lakkréteg minősége (kopott lakkozás jóval lassabban szárad), és amire nagyon kevesen figyelnek fel: a külső levegő hőmérséklete. Ebből az adódik, hogy szárítási hatásosságot csak ellenőrzötten azonos feltételek között szabad vizsgálni.

Ma még sokan nem tartják fontosnak, de egyre nagyobb súllyal esik latba a környezetvédelem. Ebből a szempontból a gépi mosók óriás léptekkel megelőzték a kézi mosókat, amelyeknél legtöbbször a szennyvíz elvezetése, tisztítás utáni visszaforgatása, és a vegyszeres edények kezelése nem megoldott. A benzinkutakhoz telepített mai korszerű mosóberendezések azonban nemcsak a mai, hanem a közeljövőben elfogadásra kerülő normákat is teljesítik. Így akkor is tovább működnek majd, amikor Magyarországon is kötelező érvényű lesz az, hogy egy mosóból semmiféle környezetre veszélyes anyag nem kerülhet ki.

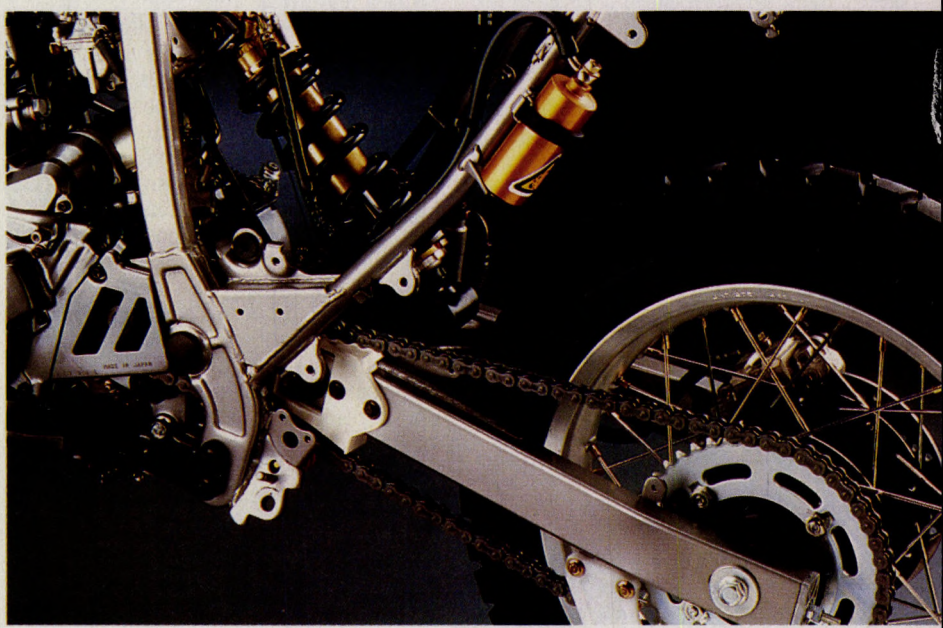
N. M.

WESUMAT
HUNGARIA
MINDEN,
AMI A GÉPI MOSÁSSAL
KAPCSOLATOS...
Cím: H-1139 Budapest, Röppentyű u. 23–25.
Telefon/fax: 361/149-8740, 129-7047

TÁVOL A SIVATAGTÓL

YAMAHA XTZ 660

A Yamaha kínálatában két túraenduro, az XTZ 660 és az XTZ 750 jelzésű modell viseli az észak-afrikai sivatag, a Tenere nevét. A nagyobbik, kéthengeres testvér továbbra is igazi dűneszelő, az ebben az évben átdolgozott egyhengeres gép azonban egyre inkább csak aszfalton csillogtatja erényeit.

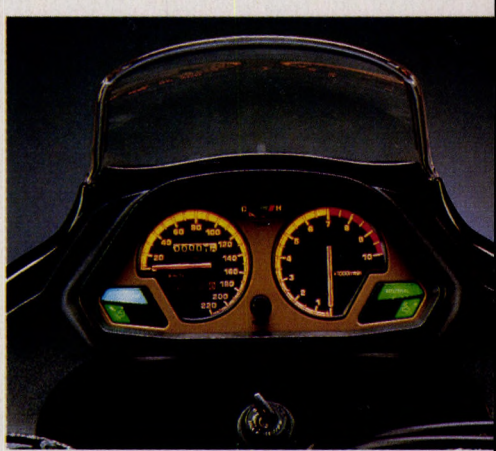


Külleme ellenére inkább országúti túrázásra, mint terepezésre alkalmas az új XTZ 660 Tenere

Az egykor volt nagy divat, az endurózás csillaga lassan leáldozik. A régi dicsőséget nem az idő mulasztotta el, hanem a környezetvédők egyre növekvő térnyerése, akik már Európa több országában elérték, hogy az endurósokat kitiltsák hagyományos terepükről, az erdőkből. Ezek után nem meglepő, hogy megcsappant az érdeklődés az erre a célra használható gépek iránt. A gyárak közül ki így, ki úgy reagált az új feltételekre. Egyes márkák visszafogták a gyártást, illetve az új modellek fejlesztését. Mások, felismerve a hosszú távú túrázás iránt ismét megnövekedett igényt, átdolgozták gépeiket. Így tett például a Yamaha, amely az egyik legnépszerűbb kétcélú masináját, az XTZ 660 Tenerét alakította át úgy, hogy ennek az új feladatkörnek még jobban megfeleljen.

Egy terepen mozgó motorkerékpár esetében igen fontos a szélességi méret, hiszen fák, bokrok között egy testes járművel sokkal nehezebb előrejutni, mint egy könnyen manőverezhető, filigrán géppel. Ezért az ilyen célra készült motorokon semmiféle idomozást nem találunk. Más a helyzet viszont, ha országúton készülünk hosszú túrát tenni, hiszen ebben az esetben áldás egy széltől, esőtől óvó idomrendszer. A két ellentétes szempontot sokan megpróbálták összeegyeztetni, nem sok sikerrel. Ilyen kompromisszumos darab volt a korábbi XTZ, amely sem egyik, sem másik szempontot nem elégítette ki. Az új modell egyértelmű lépést tett az aszfaltozás felé, hiszen az egyik legjelentősebb változtatás éppen az idomozást érintette. Az új szélvédő szélesebb és mélyebbre leér, mint elődje, így nagyobb védelmet nyújt. Ez egyben azt is jelenti, hogy a kevésbé fáradt vezető jóval nagyobb távot hagyhat naponta maga mögött, mint egy korábbi típuson. Újraformálták az idomozás alsó részét is, így

Könnyen, kívülről állítható az XTZ hátsó felfüggesztése

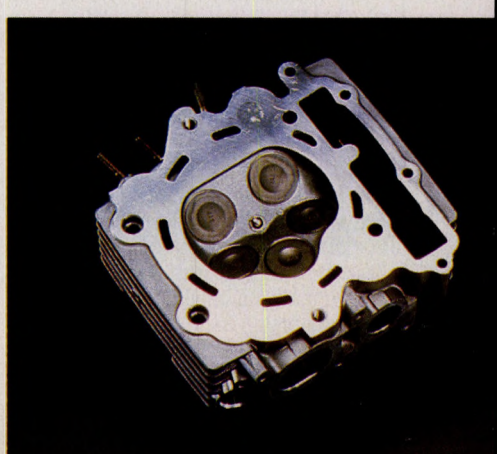


Jól áttekinthető és szép a nagy testvérére emlékeztető műszerfal

a lábak számára is kellemesebbé vált a klíma.

A szélvédő mögött megváltozott kép fogadja a nyeregbe pattanó pilótát. A régi műszerfal helyét egy több információt adó, a kéthengerest XTZ 750-ére emlékeztető műszerblokk foglalta el. Szintén az elektromos rendszer háza táján történt változtatás, hogy kicserélték a gyújtáskapcsolót és a kormánykapcsolót. Az új gyújtáskapcsoló beépítését a bűnözők motorkerékpárok iránt megnövekedett érdeklődése tette indokolttá. A kormánykapcsolón egy új gombot találhatunk. A közlekedés többi résztvevőjével való kapcsolattartást teszi könnyebbé a fénykürtkapcsoló beszerelése.

Az újraformált XTZ nemcsak az idom mögött lett más, hanem az arculata is megváltozott. Annyira, hogy elég egyetlen pillantás annak eldöntésére, hogy egy 1993-as vagy egy 1994-es modellel találtuk szembe magunkat. Az új gép ugyanis már két kör



Ötszelepes hengerfej, a nagy teljesítmény és a nagyszerű felpörgési hajlam záloga



MŰSZAKI ADATOK

YAMAHA XTZ 660

MOTOR. Egyhengeres, léghűtéses, négyütemű. Furat 100, löket 84 mm. Lökettérfogat 660 cm³. A legnagyobb teljesítmény 35,3 kW (48 LE) 6250/min, a legnagyobb forgatónyomaték 56,8 Nm 5250/min.

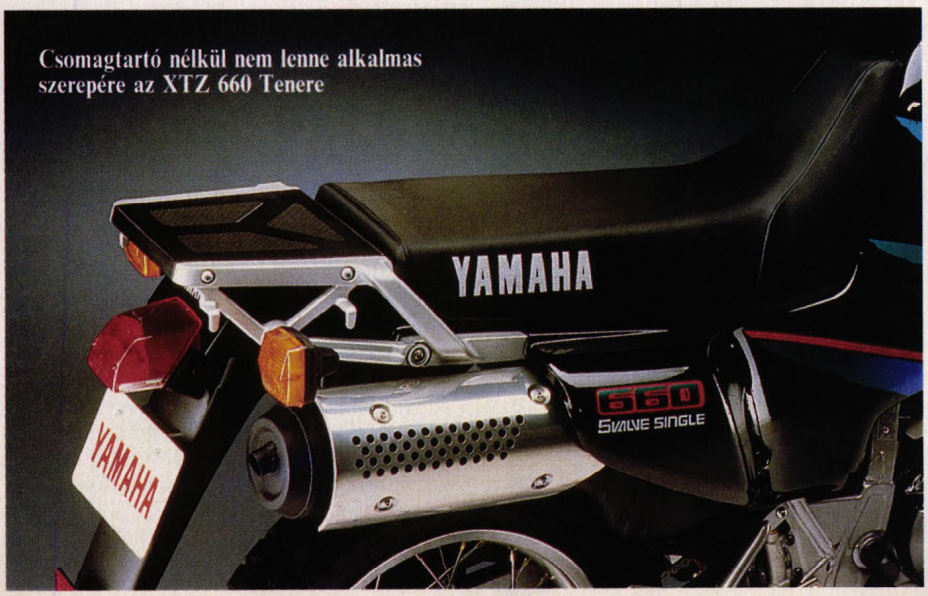
ERŐÁTVITEL. Többtárcsás, olajban futó tengelykapcsoló, ötfokozatú váltómű.

FELÉPÍTÉS. Szimpla bölcsőváz, elöl hagyományos teleszkópvilla, hátul központi rugóstagos felfüggesztés. Elöl 282, hátul 220 mm átmérőjű tárcsafék.

MÉRETEK, TÖMEGEK. A tengelytáv 1495 mm, hossz/szélesség/magasság 2355/885/1385 mm. Az ülésmagasság 865 mm. A saját tömeg 171 kg. A benzintartály térfogata 20 liter.



Egyértelműen és nagyon gyorsan azonosítható – a dupla fényszóró alapján – az új gép



Csomagtartó nélkül nem lenne alkalmas szerepére az XTZ 660 Tenere

alakú fényszóróval rendelkezik, szemben a régivel, amelynek áramvonalidoma csupán egyetlen szögletes világítótestet foglal magában.

Motorkerékpáron utazva az egyik legfárasztóbb jelenség a vibráció. Egyhengeres gépekbe – többek között – ezért építenek be manapság egyre gyakrabban kiegyensúlyozó tengelyeket. Emellett természetesen még számtalan lehetőség adódik a rezgés mérséklésére. Ilyen például a gumibakok és egyéb rezgéscsillapító elemek széles körű alkalmazása. A kis Tenere esetében ez utóbbi utat választották a tervezők, ezért kapott az új gép újfajta markolatokat, amelyek a kézen át a vezetőhöz érkező vibrációt nagymértékben csökkentik.

Az új XTZ váza és motorblokkja nem változott az előző modellhez képest. A diamondnak nevezett szimpla bölcsőváz maradt a régi, amelybe elöl 43 mm szárátmérőjű, a keréknek 220 mm utat engedő hagyományos teleszkópvillát, hátul pedig egy 200 mm kerékmozgást lehetővé tévő központi rugóstagos felfüggesztést építettek be. Ezek a futóműelemek bizonyos terepjáró képességet adnak a motornak, a villaszög és az utánfutás értéke (az előbbi 62 fok, az utóbbi 112 mm) azonban már megint az országúti alkalmasságát bizonyítja. A motorblokk is maradt a régi, a jól bevált ötszelepes szerkezet, amely elsősorban nyomatékossága és gyors felpörgési hajlama miatt érdemel figyelmet.

GAJDÁN MIKLÓS

ROBOGÓVILÁG

Tavaly Milánóban mutatták be a Malaguti F–12-est, azaz a Phantomot. Az egykor repülőgéptervező, ma gyártulajdonos csúcsmodelljével az IFMA-n találkozhatott először a német robogóstársadalom

A lassan az egész földkerekségre kiterjedő robogóláz tovább folytatódik. Legalábbis ez a következtetés vonható le a kölni Kerékpár- és Motorkerékpár-kiállításon látottak alapján, ahol csak ebből a járműfajtából feleannyi újdonságot mutattak be, mint motorkerékpárból összesen. Szám szerint tizenötöt.





Kívül is, belül is nagy a Yamaha Breeze. Motorja csak féldecis, rakterei és ülése azonban hatalmasak

Érdekes módon a robogók elterjedését és népszerűségét nem lehet közvetlenül összekötni az egyes országok gazdasági helyzetével. Egyaránt kedvelt közlekedési eszköz a gazdag nyugat-európai országokban és Japánban, s éppolyan keresett cikk a nem éppen gazdag Indiában és Kínában. Ez utóbbi országokban természetesen másért – olcsóságuk miatt – népszerűek, mint a túlzsúfolt nyugati nagyvárosokban, ahol autóval lassan szinte már megmozdulni sem lehet.

A robogóvonalon megnyilvánuló felfutás gyártók sokaságát irányította erre a területre, amelyek némelyike korábban sohasem állított elő ilyesfajta járművet. Ilyen például a nálunk autóiról ismert Hyundai, a krossz- és enduro-gépeket készítő KTM vagy a mindössze két éve porondra lépett KYMCO. A már régebb óta robogóban utazók pedig a maguk módján válaszoltak a kihívásra. Újabb és újabb típusokat jelentetnek meg, hogy vevőiket megtarthassák.

Az új nevek mellett maga a robogó mint jármű is megújulóban van. Ennek egyik látható jele, hogy az egykor kizárólag nyolccolos kerekek nőni kezdtek. Először a tízcolos méret jött divatba, hamarosan azonban ezt is túllépték. Az Aprilia RS 50 már tizenhármas, a Piaggio Free tizennégyes, az Aprilia Scarabeo vagy a KTM újdonsága azonban már egyenesen tizenhatos kerekeken gördül. Ez utóbbiakat talán csak azért lehet még mindig robogónak titulálni, mert formai kialakításukban továbbra is őrzik a kiskerekes korszakban felvett jellegzetességeket.

A motorok és hajtásláncok tekintetében is észlelhető némi haladás. Forradalmi meglepetésre nem kell gondolni, a kétütemű motornál egyszerűbbet és a fokozat nélküli ékszíjas sebességváltónál könnyebben kezelhetőt nehéz lesz kitalálni. A környezetvédelem azonban az elsősorban városban alkalmazott robogók esetében is egyre fontosabb szempont. Ezért a nyolcadliteres osztályban egyre több négyütemű erőforrást lehet felfedezni. Erre az évre mind a három, robogót is készítő japán gyárnál jelent meg ilyen modell (a Hondának és a Yamahának korábban is volt), és még a megrögzötten kétüteműző Piaggio is kifejlesztett egyet.

A Honda két új modellel jelent meg az IFMA-n. A Bali a klasszikus tízcolos kerekű robogók mai divat szerint készült jellegzetes példánya. Féldecis motorja természetesen kétütemű, de már 3,2 kilowattos (4,5 LE), illeszkedve a német előíráshoz, amely ezen osztály részére 50 km/h legnagyobb sebességet enge-



Nagyrobogó a Piaggiótól. A nyolcadliteres motorral hajtott Hexagont idén dobta piacra az olasz gyár



Bájos robogó a Honda Bali. Kétszemélyes ülése alatt nagyméretű rakodótér található (középen)



Minden titkát feltárta az érdeklődők számára az elektromos Simson

Fotó: BALOGH RÓBERT



Hihetetlen, de igaz. A nálunk alig ismert dél-koreai KYMCO tizenkilencféle robogót gyárt. A legkisebb 50, a legnagyobb 150 cm³-es

délyez. A váltó fokozatmentes, indítani elektromotorral lehet, és az ülés alatt ott található a bukósisaknyi tárolótér. A másik újdonság, a Wallaroo a mopedekhez áll közel, ezt hangsúlyozzák tizenhatos kerekei és mindössze 0,9 kilowattos (1,2 LE) kétütemű motorja. Az elektromos indítómotor szintén természetes felszerelés.

Az osztrák KTM az olasz Betával közösen fejlesztette ki a Go 50 jelzésű robogóját, amely tizenhatos kerekeivel és elülső tárcsafékével emelkedik a riválisok fölé.

A Peugeot nem volna francia gyártmány, ha néhány dolog nem teljesen máshogyan lenne rajta, mint a legtöbb „normális" robogón. A Speedake 4 kilowattos (5,5 LE) motorja még nem okoz meglepetést, sőt, a versenymotorokon dívó Showa fordított teleszkópok és a Brembo tárcsafék sem egészen mellbevágó. A csomagtartó azonban nem az ülés alatt található, hanem elöl, a kormány alatt. Lehet, hogy a következő Peugeot robogón már elöl-hátul rekesz lesz? A francia tervezőket ismerve bármi megtörténhet.

A Vespák révén ismert Piaggio négy új robogóval és egy új, négyütemű erőforrással a tarsolyában érkezett. A komplett járművek közül a Zip & Zip nevűt csodálták meg legtöbben. A tekintélyes saját tömegű (107 kg) járgány ugyanis kétéltű, benzinnel és elektromos árammal is működik. Ez utóbbi üzemmódban, 25 km/h sebesség mellett mintegy ötven kilométert lehet zajtalanul suhanni vele.

A nálunk egykor oly népszerű Simson a Piaggióhoz hasonlóan szintén az elektromos hajtással kísérletezik. SR Gamma E jelű járművük 1,7 kilowattos motorját egy összesen 115 amperórás telep táplálja. A legnagyobb sebesség 40 km/h, a hatótáv félszáz kilométer. A saját tömeg ennél is jelentős, 130 kg. Az SR sorozat még egy taggal bővült, a suhliak elkészültek a saját fokozatmentes erőátvitelükkel, így lassan a Simson robogóknál is felejthetővé válik az eddig oly jellemző váltogatás.

A Suzuki, úgy látszik, még az ábécé elején tart, ugyanis mindkét új robogójának jelzése „a" betűvel kezdődött. Az AP 50 formás kis jármű, elöl-hátul divatos könnyűfém kerekekkel és elöl tárcsafékkel. Az AN 125, mint neve is mutatja, tekintélyesebb darab. A hangja szintén az, lévén motorja szelepes, vagyis négyütemű. A takarékos, gyors és személyszállításra is alkalmas AN 125 első kereke szintén tárcsafékkel lassítható.

A Yamaha mindkét újdonsága a féldecis kategóriát erősíti. A Breezét európai igények alapján Európában tervezték és gyártják. A hajtáslánc hagyományos, ám a felszereltség nem az. Az átlagos robogóméretnél nagyobb Breeze csomagtartója tágasabb, ülése kényelmesebb. A biztonságot tárcsafék, a szépséget könnyűfém keréktárcsák fokozzák. Igazi őrült gép a CW 50 BW's jelzésű Yamaha. Csomagtartója nincs, hatalmas, utcai mintázatú gumijai és elöl tárcsaféke viszont van. Nem titkoltan elsősorban szórakozásra, szabadidős kikapcsolódásra tervezték a 3,6 kilowattos, kétütemű motorral hajtott show-robogót.

G. M.

METEOR

IMPORTŐR
KIZÁRÓLAGOS
KÉPVISELET

DAYCO
PIRELLI
Ékszíjak, vezérműszíjak



ALKO KOBER

Lengéscsillapítók

MAGNETI MARELLI
Autóelektronika, fényszórók

BRADI
Féktárcsák

Remsa
Fékbetétek

GMB SIL
Vízpumpák

STP
Adalékok, olajok

A METEOR név színvonalat jelent!

-Elsőosztályú termékek
-Széles márkaválaszték raktárról
-Gyors szállítás
-Kedvező árak

METEOR HUNGÁRIA KFT. 2000 SZENTENDRE, DÓZSA GY. U. 26. TEL.: 26/318-031, 312-333, 315-687 FAX: 26/315-687

GRATULÁLUNK ! GRATULÁLUNK ! GRATULÁLUNK !

snowfox gumi és az autó motor

az Autómobil`94 kiállításon rendezett közös vetélkedőjének nyertesei:

1.díj Utazás a németországi Kamionversenyre repülővel 2 személy részére, amelyet a Continental szponzorál.

Bruszniczky Balázs, Budapest

2.díj 4 db (egy garnitúra) MICHELIN classic mintázatú gumiabroncs.

Wágner György, Budapest

3.díj T·h·e IMMOBILISER

1db autóriasztó Mod. compack 2.	**Seiler Tünde, Budapest**
1db autóriasztó Mod. compack 2.	**Bajka Endre, Debrecen**
1db autóriasztó Mod. compack 2.	**Táborosiné Nagy Rita, Budapest**
1db autóriasztó Mod. compack 4.	**Gregus Mónika, Bátonyterenye**
1db autóriasztó Mod. compack 4.	**id. Kiss József, Dunakeszi**

1-1 db snowfox gumi sporttáska — **Vesz Csaba, Bp.; Tóth Pál, Bp.; Bauer Beáta, Bp.; Jenitsek Tibor, Bp.; Szabó Péter, Debrecen;**

1-1 db KING óra — **Hohol Csaba,Ecser; Garab József, Cegléd; Czibolya Norbert, Hont; Zsólya Péter, Gyöngyös; Kaliczka Sándor, Romhány;**

1-1 db (25 db) snowfox gumi futóműbeállítás

Uhereczky Gábor, Bp.; Fekete Gergely, Bp.; Kustra Pálné, Aszód; Sebők Jánosné, Kaposvár; Szabó Balázs, Sirok; Papp Sándor, Pécs; Kisanyik György, Szentendre; Molitórisz Kornél, Balassagyarmat; Csonka Ágnes, Bp.; Dlojhy Ákos, Székesfehérvár; Barna Péter, Ózd; Tihanyi Zsolt, Bp.; Király Róbert, Bp.; Markó István, Veszprém; Várszegi Miklós, Székesfehérvár; Csikós Gábor, Tatabánya; Retz Zsolt, Székesfehérvár; Mikó Béla, Bp.; Kaltenecker István, Bp.; Breuer András, Gyöngyös; Máté Kálmán, Kisújszállás; Baté Szilárd, Mórahalom; Major József, Erdőkertes;

1-1 db (40 db) snowfox gumi poló

Tuszán Hajnalka, Bp.; Vághy Zoltán, Bp.; Barna Imre, Bp.; Nagyvárad János, Bp.; Kovács Ilona, Bp.; Müller Miklós, Nagyrenyim; Kovács István, Kisbér; Priváczki-Juhász Zsolt, Szeged; Szabó Lászlóné, Kecskemét; Papp László, Dunaharaszti; Kovács Endre,Bp.; Magyar Erika,Bp.; Suhajda Sándor, Polgár; Ditrich Tibor, Győr; Lengyel Péter, Salgótarján; Fodor Norbert, Gyenesdiás; Palkovics József, Nyíregyháza; Görke Róbert, Jászárokszállás; Ács Gábor, Bp.; Sebők Józsefné, Kaposvár; Ginka István, Homok; Antal László, Csincse; Kajsza Péter, Székesfehérvár; Pappné Poszpod Jolán, Dunaharaszti; Várszegi Anikó, Bp.; Siller Péter, Kisvárda; Hegyháti Péter, Bp.; Bakó Gáborné, Bp.; Balogh Gábor Bp.; Bana Ferenc, Bp.; Kuzma Jánosné, Bp.; Fröhlich József, Bp; Lévai Katalin, Bp.; Kiss Médea, Sárvár; Guriczi Ibolya, Bp.; Papp László, Dunaharaszti; Borbély Elek, Bp.; Balázs Béla, Bp.; Illés László, Bp.; Szántó Zoltánné, Bp.

A nyerteseket postán értesítjük. A nyeremények 1994 december 31-ig vehetők át.

SNOWFOX INTERNATIONAL KFT.
H-1208 BUDAPEST, Helsinki út 124-126. Tel.: 283-0147, Tel./Fax : 283-1118

GRATULÁLUNK ! GRATULÁLUNK ! GRATULÁLUNK !

IKARUS-JUBILEUM

VILÁGJÁRÓ 200-AS

Senki sem lehet próféta a saját hazájában. Az ismert közhelyet azért kell mindjárt a cikk elején leszögeznünk, hogy rögtön hozzátegyük: mindez csak akkor igaz, ha magyarokról van szó.

Gondoljunk csak arra, hogy miközben Henry Ford világhírnévre tett szert T-modelljének köszönhetően, s hasonlóan járt Ferdinand Porsche is a Volkswagen Bogárral, tervezőgárdájuk élén hazánk fiai álltak. Nevük ugyan nem lett olyan közismert, mint főnökeiké, de itthon még ennyit sem érhettek volna el, ismerve a hazai autógyártás szűkreszabottságát.

Saját tervezésű személygépkocsit persze ma sem gyártunk, de vannak helyette messze földön híres autóbuszaink. S ha azt vesszük, hány honfitársunk ült már T-modellben, vagy akár csak azt, hányan utaztunk a népautóval, rá kell jöjjünk, hogy a két szám együtt is messze elmarad azokétól, akik valaha is Ikarusra szálltak. No persze, egy buszba többen férnek be, mint a Rekordok könyve szerint embert elbíró csoda-Bogárba, de nem is ez a lényeg. A kérdést inkább úgy kell feltennünk: ki ne ült volna már buszon? Igen, ilyen egyszerűen, ugyanis gyakorlatilag az összes üzemben lévő hazai autóbusz tervezője ugyanaz az ember: *Finta László*. Mindennek ellenére kevesen ismerik a – fentiek tudatában már nevezhetjük nyugodtan így – legnevesebb magyar autókonstruktőrt. Finta László 1957 óta az Ikarus formatervezője. Irodájában több mint három és fél évtized terveitől roskadoznak az asztalok, a szekrények. E papírok között is a legnagyobb részt, s a szívéhez talán legközelebb állót a 200-as típuscsalád dokumentációja tölti ki. Azé a típusé, amelyről minden túlzás nélkül elmondhatjuk: a világ egyik legsikeresebb autóbusza. A jövőre 100 éves fennállását ünneplő mátyásföldi üzem történetéből negyedszázad a 200-asé. Huszonöt éve ugyanis, hogy ez a máig jelentős számban készülő busztípus legördül a futószalagokról (elsősorban a fehérvári üzemben), története azonban még korábbra nyúlik vissza. De erről már beszéljen inkább a szülőatya, Finta László.

– 1964–65-ben született az elhatározás: fel kell váltani a már korszerűtlen 55-ös, illetve 66-os típusokat. Az országúti változatok tetőcsomagtartóval készültek, rögzíteni, eső esetén ponyvázni kellett a rakományt, városi forgalomban pedig nem volt kielégítő a hűtésük. Ezért hamarosan elkészült két példányban az 557-es prototípus. Újdonságnak számított akkor az ablakok alatt elhelyezett hátsó alagútajtó, az egybefüggő szalagablakok...

– *Amit aztán lekoppintott a Neoplan?*

– Ezt nem mondhatom, mindenesetre nagyon hasonlítanak. A buszok elejét szándékosan „álcázott" formában csináltuk meg, hasonlóan a személyautógyárakhoz, méghozzá azért, hogy a vállalat vezetői ne vigyék ki a BNV-re, ahol azután tényleg csak az nem láthatta volna a konkurencia képviselői közül, aki nem akarja. Elkészült egy új városi busz terve is, de végül nem lett belőle semmi. A gazdasági recesszió idején ugyanis a gyárnak ideje és pénze sem volt országúti és városi típust párhuzamosan gyártásba vinni.

– *Mi lett a sorsa a prototípusoknak?*

– Néhány év próbafutás után yasgyűjtés keretében úttörők elvitték a MÉH-be egy újonnan vásárolt svéd alvázzal együtt. Gondolják, hogy lehetett abban az időben egy főnökkel beszélni arról, hogy tegye el? Ugyan!

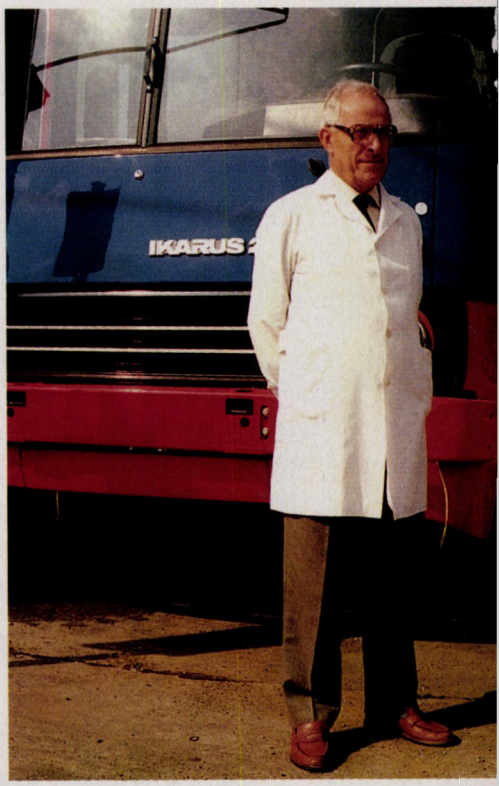
– *Térjünk vissza a 200-as születésére!*

– Ménkü gyorsan készült el. Olyan gyorstalpalás volt, hogy a kutya se látta a végleges formája előtt. Amit lehetett, átmentettünk az 557-esből, 1967 elején elkészültek az első rajzok, május 19-én kiállítottuk a BNV-n az első példányt, és 1969 óta gyártják.

– *Vajon mi lehet a 200-as titka? Az eltelt negyedszázad ellenére ma sem hat régiesnek, ellentétben bármely más 60-as évek végi típussal.*

– A 200-as divatkorszakokat köt át. Megvannak ennek is a trükkjei: egyszerűen kihagyom a divatot. Ezekről a buszokról senkinek sem jut eszébe a 60-as évek világa.

– *És vajon a 90-esekben mennyire képviselhetik még a világszínvonalat? A városi változatot például gyakran éri a vád, hogy magasan van a padlószintje.*



Finta László, a legendás Ikarus 200-as tervezője

– Soha nem tudtam megmagyarázni, mit nevezünk világszínvonalnak. Ez politikai szöveg. Attól függ, honnan nézem. Ami Ausztriában elavult, az lehet, hogy nálunk korszerű, Romániában pedig ultramodern. A magas padlóról meg csak annyit, hogy volt, ahol még ez is alacsonynak bizonyult a nagy esőzések okozta vízátfolyások miatt. Szóval a 200-as típuscsalád a világ jelentős részén most is korszerűnek számít, jól eladható.

– *Akár tíz-tizenöt év múlva is?*

– Miért ne?!

– *Akkor fél évszázadot is átívelhet e típus! Hogyan lehetséges, hogy a korát megelőző forma, a nezetközi elismerés, a 200 ezret felülmúló darabszám ellenére a tervezőgárda mégis kitüntetés nélkül maradt?*

– Nem maradtak el a kitüntetések, 1973-ban hatan kaptak Állami Díjat a 200-asért. Annyi volt csak a dolog szépséghibá-

Kuvait



Etiópia





Kína



Kanada

ja, hogy ennek a hat embernek semmi köze nem volt a buszhoz. Két-három volt közülük zsűritag, a többiek nem is dolgoztak az Ikarusnál.

– *Csak nem politikai háttere volt a dolognak?*

– De igen. Egyik társam, *Oszetzky György* egyetemistaként az SS-nél szolgált, emiatt internálták. *Varga Papp József* kollégám 1968-ban Kanadába disszidált, '72-ben jött haza, de Állami Díjat nyilván nem kaphatott. *Mádl Jenő,* a tervezőcsoport harmadik tagja, aki ma műszaki igazgató, '56 után öt évet ült, *Bálint György* főkonstruktőr pedig fiatal egyetemistaként Nyugaton élt. Én valószínűleg azért nem kerülhettem a díjazottak közé, mert apám 1949-ig gyáros volt, nem volt jó a származásom. Gondolom, a döntésért felelős vezetők baráti körét jutalmazták.

Nos, ez tehát az egyik útja annak, hogyan ne legyen valakiből próféta a saját hazájában. Egyébként nem ez az egyetlen típuscsalád viseli magán Finta keze nyomát. Ő tervezte a többi között a ma futó 400-asokat is, amelyekről azonban nincs túl jó véleménnyel. Bármennyire is a sajátja ugyan, szerinte mára idejétmúlt. Ami nem is csoda, ha figyelembe vesszük, hogy már 1977-ben megszületett a rajzasztalon. Aki ma is újszerűnek látja, elképzelheti, milyen lett volna a maga idejében, mondjuk 15 éve, amikor a prototípus elkészült. S hogyan hathatott akkor a jó öreg 200-as negyed évszázada? A legkevesebb, hogy meglepően. De talán ma is inkább egy nagy ugrásra volna szükség, mintsem hogy egy korábbi, túlhaladott nyugati korszakot másoljunk a rendelkezésre álló szűk adottságokkal. A 200-asok előtt azért nem engedtek fejleszteni a vezetők, mert még az 55-ösért is sorba álltak a vevők. Ma azért nem lehet újat alkotni, mert itt az „új" 400-as. De nemcsak a pénzhiány a magyarázat, hanem a félelem minden változástól. Reméljük azonban, hogy a régi taktika most is beválik, és a vezetők önérzetére építve lehetséges lesz az előrelépés a szokásos stációk szerint: a kezdeti elutasítást lassan felváltja az az időszak, amikor már nem ellenzik az újítást, míg végül teljes meggyőződéssel a magukénak vallják...

Kép és szöveg:
WOLF GÉZA–KEMÉNY GÁBOR


MINDEN PRÓBÁT KIÁLL.
CAMEL TROPHY
DISCOVERY
THE LEGEND IN ADVENTURE
CAMEL TROPHY
ADVENTURE BOOTS
A CAMEL TROPHY ADVENTURE BOOTS termékek a Fónicia üzleteiben kaphatók.
FÓNICIA
SALAMANDER
CAMEL TROPHY ADVENTURE BOOTS a Worldwide Brands, Inc. (W.B.I.) bejegyzett márkája.

EZT ÍRTA AZ Autó motor

Hajlamosak vagyunk megfeledkezni múltunkról, ezért az Autó-Motor hasábjain útnak indítottunk egy olyan sorozatot, amelynek írásait a húsz, harminc, negyven évvel ezelőtt megjelent számainkból válogattunk. Olyan cikkeket, amelyek alapján képet kapunk a húsz, harminc, negyven évvel ezelőtti közlekedésről problémáival, terveivel, az akkori elképzelésekkel együtt.

1954

Új szovjet motorkerékpárok tervét fogadta el a Traktor- és Mezőgazdasági Gépipari Minisztérium Motorkerékpár- és Kerékpáripari Igazgatósága. A minszki motorkerékpárgyárban 350 cm^3-es, a kijevi gyárban pedig 500 cm^3-es új típusú motorkerékpárokat fognak gyártani.

*

A nyugatnémet autóipar 30%-a ma már idegen, főleg amerikai tőkések kezében van. De az amerikai és angol tőke közvetett befolyása még ennél is nagyobb.

*

A gyáron belüli szállítás korszerűsítésére a győri Wilhelm Pieck gyár elkészítette a Rába-Bébi emelővillás targoncák prototípusait. Ugyanaz a motor – amely lehet akár dízel-, akár villanymotor – adja a meghajtást a haladáshoz és a villa emeléséhez. A tengelykapcsoló megoldása lehetővé teszi az álló tengelyvégek biztos átváltását. A Rába-Bébi méretei alapján a vagonokban is dolgozhat. Jövőre sorozatban gyártják.

*

Ne legyen egyetlen gépkocsivezetőnknek se szüksége arra, hogy ezt a javaslatot alkalmazza, de ha mégis lecsúszunk a jeges útról, jó, ha tudunk magunkon segíteni. Bevált módszer, amikor az ikerkerekek tárcsája köré csavarjuk a kötelet, és annak másik végét egy útszéli fához kapcsolva, a motor erejével hátrafelé csőrlőzünk. Ugyancsak a keréktárcsák közé erősített kötél segítségével juthatunk ki a kátyúból, ha már valamilyen szilárd ponthoz erősítettük a kötél egyik végét. Érdemes tehát néhány cölöpöt is a kocsiba tenni, hogy a nálunk lévő kötelet mindenképpen használni tudjuk.

1964

A motorkerékpár-lámpák üvegét korszerűbb, termelékenyebb módon készítik az Ajkai Üveggyárban. Az utólagos polírozás nélküli eljárással lényegesen javult a lámpák fényszóró képessége, ugyanakkor évente közel százezer forintnyi megtakarítás jelentkezik.

*

New Yorkban százezer gépkocsivezető megvizsgálása után az orvosi bizottság arra a megállapodásra jutott, hogy többségüknél a vezetés közben sokkal inkább igénybe vett jobb láb hosszabb a balnál. Az orvosok szerint, ha az amerikaiak a jövőben is ilyen sok időt töltenek a vezetéssel, legkésőbb a harmadik nemzedék már ortopédcipőben kényszerül járni.

*

Az angliai Birminghamben 25 éves baleseteményes közlekedésért kitüntették *James Brownt*. Az ünnepelt, miután átvette és megköszönte az oklevelet, így szólt a bizottsághoz: „El kell mondanom önöknek, hogy csupán az első évben vezettem autót. Huszonnégy éve ugyanis nem hoztam ki a garázsból a kocsit."

*

A stockholmi kikötő vizéből egy 40 évvel ezelőtt a tengerbe esett gépkocsit emeltek ki. Nem kis meglepetéssel tapasztalták, hogy a kocsi abroncsai 40 éven át megtartották a levegőt és a porlasztóban is benzin vont, nem víz. Az 1910-ben készült 40 lóerős Graf-Stift kocsit a régi autók egy rajongója most megvásárolta, üzemképes állapotba helyezi és közlekedni fog rajta.

1974

Bár a fényképész e ritka felvételeknél semmilyen csalást vagy furfangosságot nem alkalmazott, az autósport nagyszámú híveinek még sincs semmi okuk aggódásra. Sem *Emerson Fittipaldi*, sem pedig *Jacky Ickx* nem lett hűtlen a Forma–1 versenykocsikhoz, és nem kérte átigazolását a labdarúgókhoz. Csupán annyi történt, hogy a kétszeres világbajnok brazil versenyző, barátja, Jacky meghívására Belgiumban egy jótékony célú, tréfás sportünnepélyen vett részt. Ez a Belga Televízió által rendezett „megmozdulás" nagyjából a Budapesten is népszerű színész-újságíró találkozóval hasonlítható össze. (A rendezőség ez esetben a teljes bevételt egy nyomorékgyermek-otthon pénztárosának adta át.). A harmincezer főnyi közönség remekül szórakozott Jacky Ickx egyensúlyozó művészetén csakúgy, mint Fittipaldi labdarúgótudásán. Be kell vallani, hogy a „konkurencia" nélkül kötéltáncoló Ickxnek összehasonlíthatatlanul könnyebb dolga volt, mint Emersonnak, aki labdarúgótudását *Kopa, Pelé* és *Puskás* oldalán „csillogtatta".



Fittipaldi barátunk „hősiesen" küzdött, és még e patinás vetélytársak mellett is megállta a helyét. A tréfát nem ismerő „gonosz" újságírókollégák egyöntetű bírálata viszont így hangzott: „Emerson Fittipaldi megtette, amit tehetett, jól kezelte a labdát, de a gyorsaságán még feltétlenül javítania kell!" Fittipaldi elismerte hibáját, és a reggelig tartó kiértékelő ünnepségen megfogadta, hogy jövőre még gyorsabb lesz. Pelé, Puskás, Kopa és társaik láthatóan örültek a rokonszenves brazil sportember fogadalmának, de ami a jelenlévő autóversenyzőket illeti, ők savanyú arcot vágtak. Többen közülük arról érdeklődtek, hogy nehéz sport-e a labdarúgás, és meddig lehet kérni az átigazolást... Lám, lám, még egy jótékony célú rendezvényen sem lehet mindenkinek a kedvére lenni.

Összeállította:
KECSKEMÉTI ANDREA



A leghóravalóbb abroncs az Y lamellás

XM+S ALPIN

A tökéletes abroncs nedves és jeges úton

XM+S 130

BIZTONSÁG ELSŐ KÉZBŐL

AGRO® GUMI kft.

8618 Kereki, Petőfi S. u. Tel.: (84) 365-017, (84) 365-173
1032 Budapest, Bécsi út 170.
Tel.: 250-1439 Rádiótelefon: (06-60) 329-557

MICHELIN®

autó motor PIAC

Az Autó-Motor kereskedelmi és információs rovata

KERES, KÍNÁL

KERES

AUTÓ

UAZ 969 M 4x4 típusú terepjárót keresek, lejárt műszaki nem akadály. Kucseba Zalán, 2541 Lábatlan, Bajcsy-Zs. u. 17. Tel.: H—P-ig (33)-361-202.

OPEL Olympia Rekord P—I „panorámaablakos", kétajtós, üzemképes autót keresek. Juhász Nándor, 3300 Eger, Rákóczi út 57. Tel.: (36)-325-443, 16 h után.

POLSKI 1500-ast 2-3 hónapos műszakival, zöldkártyával, biztosítással, elfogadható áron, öreg, de üzemképest keresek ármegjelöléssel. Székely László, 1135 Budapest, Szent László u. 26. IV. 21.

SUZUKI Swift GTi új karosszériás versenyautót bérelnénk, vagy vásárolnánk az 1995-ös raliversenyévadra. Tel.: (98)-314-473, (30)-465-981, vagy Hideghéty Balázs, 9200 Mosonmagyaróvár, Gábor Á. út 13.

VW Bogár, Wartburg, Skoda kabriót javításra, felújításra szorulót, hiányosat is, megvételre keresek. Schmidt Erik, 2541 Lábatlan, Rákóczi u. 85.

WARSAWA 203-as típusú, 1965-ben gyártott veterán autóhoz keresek hűtőslagot (termosztát és hűtő közt), teljes hátsó lámpát (azonos a Nysa lámpájával), fékslagokat, valamint Jikov 40 SOP eredeti karburátort. Bodrogi Pál, 4150 Székelyudvarhely, Villanytelep u. 11. Hargita megye, Románia.

MOTORKERÉKPÁR

BMW 250 cm³-hez kormányt, kuplungot és gázmarkolatot, BMW R—23-hoz sebváltót, alkatrészt keresek. Márton Miklós, 4064 Nagyhegyes, Kossuth u. 1. Tel.: (52)-364-664.

BMW R—35-ös alkatrészeket keresek. Márton Miklós, 4064 Nagyhegyes, Kossuth u. 1. Tel.: (52)-364-664.

BMW veterán bokszer-motorkerékpárt keresek, üzemképes állapotban. Jancsó András, 9200 Mosonmagyaróvár, Schönherz u. 9. Tel.: 98/312-944 esti órákban.

BMW R—35-ös első lámpát, kipufogót, kilométerórát, ülést, térdgumit, hátsó kihajtást, tanksapkát, előgyújtás-szabályzót keresek. Márton Miklós, 4064 Nagyhegyes, Kossuth u. 1. Tel.: (52)-364-664.

KROSSZMOTOROKAT és bármilyen alkatrészeiket keresek kizárólag a 60-as évekből: CZ, DOT, Husqvarna, Greeves, ESO, Metissa, AJS, Pannonia, Danuvia, Jawa, BSA. Csere is érdekel. Dani Péter, 2030 Érd, I., József A. u. 10. Tel.: (23)-365-439.

CZ Sport 175 cm³ típushoz eredeti — lámpafejbe szerelhető — kilométerórát és gyújtáskapcsolót keresek. Tel.: (37)-317-121.

CSEPEL 125-ös vázat és tankot keresek. Takács Zsolt, 6000 Kecskemét, Mikszáth Kálmán krt. 2/m. Tel.: (76)-321-301.

CSEPEL nikkeltankoshoz alkatrészeket, tankmatricát, küllőket, markolatgumikat az összes Csepel típushoz, Csoda WM kerékpárt keresek. Brandschott Csaba, 6400 Kiskunhalas, Kuruc V.T. 42/F.l. Tel.: (77)-423-655.

DKW F—8-hoz (1941-es, kéthengeres, kétütemű) keresek dinastartert kompletten, tekercsszekrényt, féltengelyt, benzincsapot, díszléceket, dísztárcsákat, kuplungtárcsákat, ajtókilincseket, zárat, első, hátsó lökhárítót, műszerfalkapcsolókat. Majoros Zoltán, 3433 Nyékládháza, Kossuth u. 83. Tel.: (46)-391-297.

ETZ 250-hez kuplunglamellát és -állítólapot keresek. Molnár Ferenc, 6000 Kecskemét, Pákozdi csata út 18. V/15. Tel.: (76)-488-923.

FN SAHARA SV 350 hátsó kereket, gumifalcos felnivel (vagy csak felnit), NSU Max-hoz gyújtáskapcsolót, Csepel 100 nikkel tankoshoz ülést, láncvédőt, D-RAD R04-hez kerekeket, tankot, ülést, NSU 501 OSL-hez tankokat, kormányt, első villát, ülést, valamint Douglas 350-hez (1927) ülést, csomagtartót, BTH kéthengeres gyújtást, dinamót és hátsó fékdobot keresek. Zilahi Zoltán, 5900 Orosháza, Móra Ferenc út 57/F. Tel.: (68)-312-334.

GILERA G 50, Heinkel Tourist, Lambretta Cento, Lambretta 125, Manet S 100, Moto Guzzi Galetto, Osa M—52, Puch SRA, Velocette Mark III, Ariet Pixie, Tatra 125, Panni, Tünde robogókat keresek. Továbbá érdekel Dongó motorról és Panni robogóról műszaki leírás és kezelési uta-

AUTO ALARM — A MEGNYUGTATÓ AUTÓVÉDELEM

— gépjárműriasztók 9400 Ft-tól 37 000 ft-ig
— a '94-es év slágere, az inditásgátló (inmobiliser) önállóan és riasztóval egybeépítve 8880 Ft-tól 28 200 Ft-ig.
— kulcsfejre épített speciális rádió távirányítók
— elektrommos ablakemelők
— autóhifi

A AUTO ALARM magyarországi importőre
PILLÉR-N BT.
06-60-351-595

Budapesti képviselet és szerviz:
CSÉPÁNY ÉS TÁRSAI
1104 Lavotta u. 30.
Tel./Fax: 260-3605

AmeriCar-Service Kft.
Amerikai Autók Szakszervize

USA-autók javítása
GM
FORD
CHRYSLER
JEEP

USA-autók adás-vétele
Klasszikus
ZZ' Top
Old Timer
és minden típusú amerikai autó megrendelésre.

Autómata váltók
és légkondicionáló berendezések javítása.
EREDETI USA-ALKATRÉSZEK

Alkatrészeladás
Komputeres diagnosztika
H—1194 Méta u. 31. (Méta Centrum)
Tel./fax: 280-4859

teljes körű javítás szervizmunkák.

AUTÓSZŐNYEG

Már most gondoljon a karácsonyra. Bármilyen típusú személygépkocsiba, kisbuszba, autóbuszba, csomagterekbe, belga alapanyagból, nyolcféle színben, 2800 Ft/garnitúra áfás áron. Viszonteladóknak kedvezmény!

1134 Budapest
Csángó u. 11.
Tel./fax: 149-7794

OPEL GM

BELVÁROSI AUTÓCENTRUM Kft.
OPEL MÁRKAKERESKEDÉS:

1052 Budapest,
Aranykéz u. 4—8.
Tel./fax: 117-8999

MÁRKASZERVIZ:

1052 Budapest,
Szervita tér 8.
(volt Martinelli tér)
Tel.: 118-4818

sítás. Várom Heinkel Tourist márkatársak jelentkezését, és ezekhez a típusokhoz műszaki leírást és elektromos bekötési rajzot keresek. Szarvas Imre, 4200 Hajdúszoboszló, Dankó u. 10/A.

NSU Konsul II/500 cm^3-hez motor, váltó és kerekek kivételével bármilyen alkatrészt, valamint komplett gépet alkatrésznek. Továbbá keresek Pannónia TLB típushoz hátsó lámpát és a motor mellett lévő oldalburkolatot a krómozott díszráccsal. Végh Zoltán, Sásd, Dózsa u. 4/a. Tel.: (72)-375-199.

PANNÓNIA P—21-hez új láncot, sárvédőket, szénkefeleszorító rugókat, dugattyúkat és gyűrűket, P—20-hoz és P—21-hez kilométerórát keresek. Németh Lajos, 8073 Csákberény, Hősök tere 31.2

SIMSON 250-est rossz állapotút, üzemképtelen is érdekel, lehetőleg egészben keresek. (Környékbeliek előnyben.) Kiszely István, 5502 Gyomaendrőd, Népliget út 1/a. Tel.: (66)-386-434, 19 h után.

VEGYES

KAGYLÓÜLÉSEKET, négypontos öveket és egyéb versenyautóba való alkatrészeket. Keresek továbbá versenyautómról fényképeket, videofelvételeket, amelyek az idei, vagy régebbi versenyeken készültek. Németh Zsolt, 1046 Budapest, Szent László tér.

Régi magyar motorkerékpárokról keresek gyári kezelési és használati könyvet, egyéb műszaki leírást, szakkönyvet, korabeli plakátokat megvételre vagy másolásra. Tel.: (96)-318-966.

PEUGEOT 205 GTI 1.6, GTI 1.9, Rali 1.3, 1.9 modellek prospektusát, kezelési utasítását (esetleg másolásra) keresem. Pesz János. Tel.: 277-3156.

AUTOMOBILE REVUE katalógus 1990 előtti kiadásait. Tel.: 280-1608.

FORMA—1 futamainak videofelvételeit keresem átjátszásra 1980—1994-ig. Bár mennyi futam érdekel. Házi Hajnalka, Ceská 27. 94603 Kolárovo, Slovakia.

AUTÓ-MOTOR 1950—1956. évi számait vagy teljes évfolyamokat keresek. Pesz János, tel.: 277-3156.

AUTOMOBIL MOTORSPORT 1926 és 1931, Autó-Motor 1934 és 1944, Urvezető 1927 és 1935, valamint a Motor und Sport 1924 és 1937 között megjelent számait keresem. Muray Péter Pál, 1213 Bp. Liget u. 8. Tel.: 276-5246.

GENTE MOTORI (olasz) és L AUTOMOBILE (francia) számait, frisset és régit is, valamint bármilyen Citroën-prospektust, kezelési útmutatót keresek. Az újságoknál év és hó, a többinél évjárat megjelölést, valamint árajánlatot kérek. Simon László, 1042 Budapest, Árpád út 62.

NISSAN 300 ZX-hez 1990-től keresek bármilyen gépkönyvet, gyári karbantartási utasítást fénymásolás céljára vagy megvételre. Szalai Béla, 2100 Gödöllő, Hunyadi u. 11. Tel.: (28)-310-055/107.

AUTÓS-prospektusokat és autómodelleket vásárolok, illetve gyűjtőtársakkal cserélnék. Fazekas Gergely, 1044 Bp. Megyeri út 15/A. Tel.: 169-0357.

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

November 26.: Debrecen, Kecskemét, Pécs, Siófok-Kiliti.
November 27.: Békéscsaba, Csorna, Debrecen, Hódmezővásárhely, Kaposvár, Kecskemét, Kisújszállás, Miskolc, Pécs, Siófok-Kiliti, Zalaegerszeg (Zala Volán-telep, Zrínyi u. 99.), Zalaszentgrót.
December 3.: Debrecen, Füzesabony, Jászberény, Kecskemét, Marcali, Pécs, Siófok-Kiliti.
December 4.: Békéscsaba, Cegléd, Debrecen, Gyöngyös, Győr, Hatvan, Hódmezővásárhely, Kapuvár, Kecskemét, Lajosmizse, Miskolc, Ózd, Pécs, Siófok-Kiliti, Szentes, Tiszakécske, Törökszentmiklós, Zalaegerszeg (Zala Volán-telep, Zrínyi u. 99.).

KÍNÁL

AUTÓ

AERO 30-as, 1936-os évjáratú teljes restaurálás után, eredeti esztétikai és műszaki állapotban, sok tartalék alkatrésszel eladó. Rigó Endre, 6000 Kecskemét, Munkácsy u. 17.

ALFA Romeo Giulietta 1,6-os, 81-es évjáratú, friss vizsgával, zöldkártyával, felújítva, extrákkal eladó, vagy elcserélhető. Irányár: 200 ezer Ft. Tel.: 134-5232, este.

AUSTIN Metro és Maestro bontva eladó (motor, váltó, karosszéria). Érdeklődni h—p.: 169-0475, vagy sz—v.: (72)-330-469.



CHEVROLET Corvett Cabriolet 1986-os fekete, 350 LE-s, full extrás eladó. Irányár: 900 eFt + vám. Eladó még Volga M 21-es kombi (2db) és limuzin 60 eFt-ért, 1971-es Opel Kadett Coupé kompletten bontásra vagy feljavításra, rendszámmal és forgalmival 35 eFt-ért. Tel.: 227-0439.

CITROËN GSA Club, 12 éves, alkatrészenként eladó: motor + 5 fokozatú váltó 40 eFt, műszerfal 5 eFt, ülések 3 eFt/db, légrugógömbök 5 eFt/db, és még sok egyéb alkatrész. Czakó Sándor, 2760 Nagykáta, Homokdűlő 14. 13 h-ig.

CITROËN BX hátsó ajtó üveggel 16 eFt, első sárvédők 7 eFt/db, GSA szélvédő 4 eFt, kormányműkerék 5 eFt, komplett 4 fokozatú váltó 15 eFt, CX hátsó ajtó üveggel 5 eFt, hátsó lökhárító 1500 Ft, hátsó lámpák 2 eFt/db áron eladók. ugyanitt kínálok még Peugeot 403-as gépháztetőt, motort, váltót, kormányművet, ajtókat és díszléceket összesen 10 eFt-ért, valamint 35 éves, 600-as gyári állapotú Trabantot 30 eFt-ért. Tel.: (62)-319-013 az esti órákban.

FIAT Argenta forgalmival, bontva alkatrészenként is eladó. Ugyanitt Octavia motor, Citroën CX és BX lámpák, Peugeot 305-ös reflektorok eladók. Tel.: 290-7415, 17 óra után.

FORD 4 csavaros, 4 küllős

Jeep Chrysler AMERIKAI—JAPÁN AUTÓCENTRUM Ford Chevrolet

Teljes körű javítás — Szervizelés — Vizsgáztatás
Alkatrészbeszerelés, 10 nap szállítási határidő

MINDEN USA-AUTÓ OLAJCSERÉJÉHEZ INGYEN OLAJSZŰRŐT ADUNK

GÉPKOCSI-ÉRTÉKESÍTÉS.

Csillaghegy
Batthyány u. 36.
(11-es főút)

Tel.: (60-30)-325-587
(06-60)-325-587

FIAT NIKKO KFT.

Teljes körű alkatrészellátást biztosít

FIAT LANCIA

Alfa Romeo

minden típusához.

IVECO

gyári alkatrészek rendelésre.

Fiat Lubrificanti

gyári olajok forgalmazása.

NIKKO Kft.

Bp., X., Kőér u. 3/a.
Tel./ fax: 262-3336
Nyitva tartás:
hétköznap
8—16 óráig.

alu keréktárcsát, 1989-es BMW 5-öshöz első lökhárítót, valamint Peugeot 309-es első lökhárítót. Tel.: (46)-391-190 hétvégén.

LADA 2107-hez 30 ezer km-t futott, gyári 5 sebességes váltó és 1 db új tömlő nélkül szerelhető 5x13-as keréktárcsa eladó. Lada gépkocsi eladása után sok apró tartalék alkatrészt is kínálok. Tel.: 252-5453.

LADA Szamara N/2-es kategóriás versenyautó eladó. Tel.: (52)-321-735.

LADÁHOZ kínálok 4 db BMW lemezfelnit (átalakítva Ladához) 6000 Ft-ért, 2 db Hankook 175/70 r 13 gumi 80%-os 5000 Ft-ért, 4 db első-hátsó állítható keménységű Koni gátlót (5000 km-t futott) 11 ezer Ft-ért és 2 db rövid hátsó rugót gumibetéttel 2000 Ft-ért. Barcsák Péter, 3713 Arnót, Petőfi u. 84. Tel.: (46)-327-936.

LADA 1300-as hátsó kipufogódob, használt, jó állapotú, Dunlop 2 db új 195/50-15-ös gumiabroncs, kedvező áron, Dacia 1300-as régi típusú, új hátsó lámpabura 2 db és első használt krómozott lökhárító. MZ motorkerékpárra oldalcsomagtartó 2 db és autó hátsó csomagtartó, "kocka" Ladára 2 db belső állítású, nagyméretű visszapillantó tükör, BMW 3-as szériára (83-tól) sárvédőre krómozott ív eladó. Szalai Béla, 2100 Gödöllő, Hunyadi u. 11. Tel.: (28)-310-055/107.

LADA 2101-es N2-es raliautó, a 27. Mecsek Ralin kategória 8. helyezést elért eladó (3. Zsiguli) Irányár: 170 ezer Ft. Helembai Zsolt, Sződ, Dózsa Gy. út 218/C. Tel.: (27)-311-735 munkaidőben.

MERCEDES 230 E 6 éves, automata váltóval és klimaberendezéssel ellátva eladó. Tel.: (78)-361-868.

OPEL Kadett GSi Gr N-es rajtra készen, tartalék alkatrészekkel, reális áron, valamint 2 db Sparco Sponsor sárgaszürke tűzálló overall olcsón eladó. Várkonyi Szabolcs, tel.: 284-0105.

PEUGEOT 403, harminc éves, üzemképes állapotban eladó. Érdeklődni munkaidőben a (86)-343-574-es telefonon lehet.

POLSKI 126-oshoz kínálok 4 db új Continental Contact gumit és gyári alkatrészeket: 2 db új fényszórót (komplett), új vezérműláncot lánckerekekkel, alapméretű gyűrűkészletet és 2 db féltengely-gumiharangot szimeringgel. Tel.: 156-0514, 16 h-tól.

RENAULT 5 TS 1,3-as, 1981-es kiadású, 1995 augusztusig érvényes műszakival, kitűnő állapotban eladó. Dukony Zsolt, 2517 Kesztölc, Esztergomi út 114. Tel.: (33)-331-088/321 munkaidőben.

SIMCA Aronde 1958-as veterán autót üzemképesen 80 ezer Ft-ért kínálok. Matastik Pál, 1028 Bp. Mester u. 1.

SKODA 130 L, GR A-s raliautó (fehér, gyári építésű), valamint edzőautó sok alkatrésszel versenykész állapotban eladó. Stréhli József. Tel.: (34)-372-891.

SKODA Oktavia 59-es évjáratú, motorhibásan, plusz tartalék alkatrészekkel 25 ezer Ft-ért, Citroën Ami 6-os, 64-es évjáratú 60 ezer Ft-ért, továbbá Ford Taunus kombi, 63-as évjáratú, 5 ezer km-es felújított motor, erősen korrodált karosszéria, 20 ezer Ft-ért eladó. Tel.: 290-6282.

SKODA 120 L 1982-es kiadású, '95-ig érvényes műszakival, megkímélt állapotban eladó. Irányár: 70 ezer Ft. Magyar István, 9798 Ják, Petőfi Sándor út 19.

SKODA 130 L-t motor és váltó nélkül 90 ezer Ft-ért, Skoda 130 L új motorblokkot 25 ezer Ft-rt, új gyűrűket 3500 Ft-ért, új alapméretes hajtókart és nyugvócsapágyakat 4500 Ft-ért, 280 fokos sport vezérműtengelyt 15 ezer Ft-ért, alapméretes főtengelyt 8 ezer Ft-ért, használt 4 db dugattyút és hüvelyt 4000 Ft-ért, polírozott szívótorkot 2000 Ft-ért, új gyújtáselosztót 4500 Ft-ért, felújított generátort 5 ezer Ft-ért, Skoda 130 L felújított 5 seb. sebes-

Járműtechnikai Könyvszaküzlet

Személygépjárművek, tehergépjárművek, motorkerékpárok, egyéb járművek, javítási és karbantartási utasításai

SZERVIZKÖNYVEI

magyar és idegen nyelven, szakfolyóiratok, autóstérképek

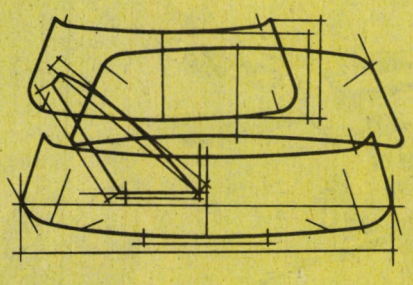
A könyvek postai utánvéttel is megrendelhetők!

KORREKT KFT. ☎ 153-3642
Budapest VI., ZICHY JENŐ utca 43.

AUTOGLAS

AUTÓÜVEG GYORSSZOLGÁLAT NYUGATI ÉS JAPÁN TÍPUSOKHOZ

AUTOGLAS Kft.



Márkás üvegek:
— Securit
— Saint-Gobain
— Lamino OY
— Elvex
— Arva
— Sigla

SZÉLVÉDŐK RAKTÁRRÓL
KELLÉKEK, RAGASZTÓK
KAVICSFELVERŐDÉSEK
JAVÍTÁSA

AUTÓÜVEGEZÉS: 1031 Budapest, Monostori u. 47.
Telefon/fax: 168-9181.
Nyitva: hétfőtől péntekig 8—17 óráig, szombat, vasárnap zárva.

AUTÓÜVEG-ÁRUSÍTÁS:
1031 Budapest, Szentendrei út 137.
Telefon: 250-0689.

ROBOGÓK

TREFF-X SCOOTER

ÚJ ÉS TELJESEN FELÚJÍTOTT, SÉRÜLÉSMENTES ÁLLAPOTBAN
TREFF-X SCOOTER HÁZ,
1119 BUDAPEST, ANDOR U. 28.
TEL./FAX: 166-6723

VISZONTELADÓKNAK:
(06-60) 336-866.

SZERVIZ-ALKATRÉSZ, ORSZÁGOS ÉRTÉKESÍTÉSI HÁLÓZAT

6 HÓNAP SZAVATOSSÁGGAL ÉS KÉT HÉT CSEREGARANCIÁVAL

ségváltót 25 ezer Ft-ért, hengertömítést 800 Ft/db, sebességváltókart 1000 Ft-ért, új motor keresztartót 1000 Ft-ért, kormánykereket 1500 Ft-ért, sport kipufogódobot (Metalexo 10 ezer Ft-ért, bukócsővet 5000 Ft-ért, 2 db Matador MP 11 175/70 13-as gumit 6000 Ft-ért, 4 db gyári új lengéscsillapitót 2000 Ft/db, fogasléces kormányművet 5000 Ft-ért, Skoda 120 L 2 db hátsó rugót 500 Ft/db, 5 mm-es alumínium páncélt Skodára 5000 Ft-ért, valamint Skoda új akkumulátort 3000, használtat, egy éveset 1000 Ft-ért Szuromi Péter, 3630 Putnok, Csemetekert 1.

TOYOTA Celica 4 WD N csoportos versenyautó tartalék alkatrészekkel és kb. 30 db komplett kerékkel eladó. Továbbá egy versenyautó szállítására átalakított Ikarus autóbusz érvényes forgalmival eladó. Lajtay Rallye Team. Tel.: (72)-332-263.

TRABANT Gr A versenyautókat, valamint 5 fokozatú sebességváltókat és 46 LE-s motorokat. Szabó György, 1188 Bp. Kalász u. 8/a. Tel.: 06-60-332-246.

TRABANT 601/1972-es limuzin (fehér) felújított karosszériával, új futóművekkel, kormányművel, kerékhajtással, jó motorral, sebváltóval, gumikkal, vizsgakészre összeszerelve, akku nélkül, forgalmival, 27 ezer Ft-ért eladó. Bognár, 6070 Izsák, Kossuth L. út 95.

VW Bogár 1300 cm^3-es, 71-es kiadású, '94 szeptemberig vizsgáztatva eladó. Érdeklődni: a 111-1541-es telefonon 17-20 h között.

VW Jetta I-est, totálkárosat, 11 évest kínálok. Tel.: 141-5429, este 19 h után.

WARTBURG 1963-as típushoz vadonatúj hátsó lámpákat, Skoda Felicia és Moszkvics 407-es kezelési könyvet. Muray Péter Pál, 1213 Bp. Liget u. 8. Tel.: 276-5246.

MOTORKERÉKPÁR

DANUVIA motorkerékpárt, kétsebességes, fekete színben, eredeti állapotban, üzemképtelen motorral, 13 ezer Ft-ért. Ugyanitt kínálok MZ

A Magyarországon gyártott **KNAUS Country** lakókocsitípusokon kívül az összes **KNAUS** lakókocsi, lakóautótartozék és alkatrész teljes választékával és szervizével állunk kedves vevőink rendelkezésére.

Budapesti Képviselet:
1046 Vécsey K. u. 109.
Tel./fax: 169-4428.

Lakókocsigyár:
2645 Nagyoroszi,
Felszabadulás u. 112.
Tel./fax: 35/374-300.

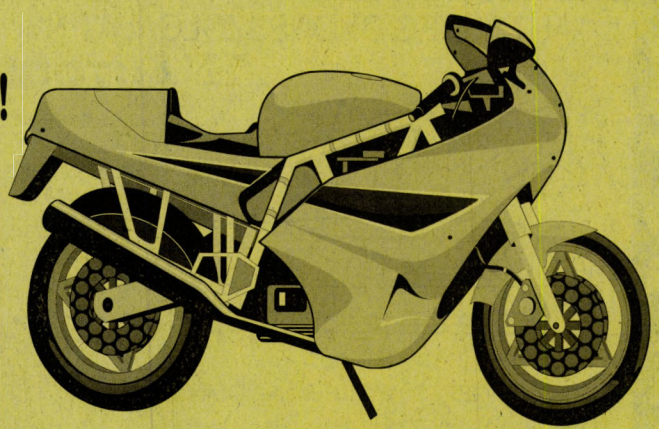
Karácsonyi vásár a Yamaha Motor Hungáriánál!

1994. december 1. és 22. között.

Raktáron lévő alkatrészeinkből 30%
IXS bőrruházati termékeinkből 25%
ARAI bukósisakokból 20%
kedvezményt biztosítunk tisztelt vásárlóinknak.

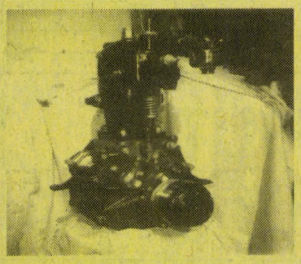
CROSS motorkerékpár vásár!

YZ 80 '93	~~380.000~~	350.000
YZ125 '93	~~475.000~~	430.000
YZ125 '94	~~550.000~~	515.000
YZ250 '94	~~612.000~~	580.000



TS (125-150), egyéves műszakival, kék színben, spoilert, 2 oldalcsomagtartót és hátsó csomagtartót, megkímélt állapotban. Rengeteg alkatrészt tudok adni és plusz másik komplett motorkerékpárt. Ára: 14 ezer Ft. Molnár Ferenc, 6000 Kecskemét, Pákozdi Cs. u. 18. V/15. Tel.: (76)-488-923.

D CSEPEL 125-ös, 36 éves, igényesnek eladó. Pintér Károly, 6320 Solt, Szunyogos köz 2.



DE DION BOUTON 600 cm^3-es vízhűtéses, hörgőszelepes motorblokk 1902-1910 körüli, chopper BMW R 51/3 üzemképes, vizsgája nincs, 100 ezer Ft, Indián váltó 15 ezer Ft, Zündapp KS 750-es első villa 25 ezer Ft, Sokol 1000-es első villa 35 ezer Ft, BMW-Zündapp mágnes Noris 12-es 15 ezer Ft, NSU Prinz 4, 600-as bontásra alkatrésznek 10 ezer Ft, Berva moped kifogástalan állapotban 10 ezer Ft, kb. 1,5-2 mázsa Ural-alkatrész ebből kb. 50 kg új eladó. Fodor Péter Alfréd, 1201 Budapest, Akácfa u. 87. Tel.: 284-2905.

DUCATI 906-os 410 ezer Ft-ért eladó. Tel.: (92)-312-710 de. vagy este.

FN 500-ashoz villa és sárvédő, 1926 és 29-es típus, valamint Liener: Autótípusok 1971 és 1977-es könyveket kínálom. Muray Péter Pál, 1213 Bp., Liget u. 8. Tel.: 276-5246.

HONDA CBR 1000 F 1990-es modellt kínálok, megkímélt állapotban. Tel.: (62)-378-302, 15 h után.

JAWA 350 6 voltos bontásból származó, viszonylag jó állapotú alkatrészeket (kuplung, váltó, dinamó, tank stb.) kínálok. Vagy elcserélném Babetta alkatrészekre. Szabó Gergely, 5350 Tiszafüred, Húszöles út 161. Tel.: (59)-351-230.

KAWASAKI GPZ 900 R-t, 88-as kiadású, fekete-szürke színű, 22 ezer km-rel, friss műszakival, szervizelve, extrákkal (riasztó, csomagtartó rendszer stb.), kitűnő állapotban eladó. Irányár: 295 ezer Ft. Andor József, 8997 Zalaháshágy, Petőfi u. 118.

MZ TS 250 de Lux, 1975-ös kiadásút forgalmival, rendszám leadva. P-20 és P-21-es alkatrészeket: karburátorokat, üres blokkokat, kuplung és gyújtás felőli dekniket, komplett váltót, felújított váltóalaplapokat, kuplunglamellákat, kuplungkosarat, szerszámosdobozt, akkumulátortartót, tankot, fék- és berúgókart, hengerfejeket, lánckereket. Németh Lajos, 8073 Csákberény, Hősök tere 31.

OLD TIMER 100 cm^3-es, kétláncos, 1939-es, behajtós Csepel típustiszta, hiánytalan, valamint 1959-es Berva típusú segédmotor tartalék motorral: mindkettő üzemképes állapotban, restaurálásra előkészítve eladó. Valamint kínálok 125 cm^3-es Csepelt, 1958-as 250-es Jawa-blokkot és Komár komplett motort, Komár-alkatrészeket. Sebesi István, 6600 Szentes, Bálint u. 22. Tel.: (63)-318-861.

PANNÓNIA P-21-es gyári fordulatmérővel, 1996. augusztusig érvényes műszakival, kitűnő állapotban eladó. Dukony Zsolt, 2517 Kesztölc, Esztergomi út 114. Tel.: (33)-331-088/321 munkaidőben.

SIMSON 250 cm^3-es motorkerékpár, 1960-as kiadású, négyütemű, kardántengelyes, felújított motorblokkal, 80%-ban eredeti állapotban eladó, vagy más négyütemű mo-

LENGÉSCSILLAPÍTÓK javítása jótállással! Minden típusú keleti és nyugati autóhoz.

HORVÁTH LÓRÁNT
1096 Bp.
IX., Telepy u. 2/C.
Telefon: 215-4513

Wartburg

alkatrész teljes választéka, 2100 Gödöllő, Méhész köz 6. Tel.: 06-28-330-381. Fax: 06-28-320-285. valamint Budapest X., Állomás u. 5. Tel.: 260-9066. Budapesten házhoz szállítás

AMEGA Studio

TETŐCSOMAGTARTÓ személyautóra, furgonra, mikrobuszra közvetlen importőrtől 1089 Budapest, Vajda Péter u. 13. T./f.: 210-2896

ZEUS Kft.
PARTS & SERVICE

INDÍTÓMOTOR, GENERÁTOR ÉS ELEKTRONIKUSGYÚJTÁS -ALKATRÉSZEK
nyitva:
hétfő—péntek
08.00—16.00
Budapest XIV., Zalán u. 23.

BUDAPESTEN HÁZHOZ SZÁLLÍTÁS

Viszonteladóknak árengedményt
biztosítunk.
Napi postázás!

Tel.: 252-4892
Fax: 220-4955

CARGO

DAEWOO MOTOR KFT.

bemutatóteremmel és szervizzel márkakereskedőket keres.

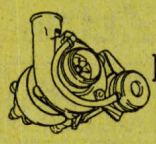
Jelentkezésüket a következő címre kérjük: 1146 Budapest, Dózsa György út 19.
☎ : **268-0623**

A MŰSZAKI KÖNYVKIADÓ

által kiadott autószerelőknek, gépkocsi-tulajdonosoknak szóló javítási és kezelési útmutatók, szerelési szakkönyvek, beállítási és javítási adatok, valamint a gépjárművezető-képzés hivatalos tankönyvei megvásárolhatók a kiadó könyvesboltjaiban:
Kandó Kálmán Könyvesbolt, 1051 Budapest, Bajcsy-Zs. út 20.
Technika Könyvesbolt és Antikvárium, 1114 Budapest, Bartók B. út 15.

és partnerkönyvesboltjainkban:

József Attila Könyvesbolt, 7400 Kaposvár, Fő u. 33.
Ady Endre Könyvesbolt, 4024 Debrecen, Piac u. 26.
FairNando Könyvesbolt, 7623 Pécs, Nagy L. kir. útja 6/B.
Frida & Frida Könyvkereskedés, 8360 Keszthely, Kossuth L. u. 8.
Postán utánvéttel megrendelhetők: **Műszaki Könyvkiadó**
1536 Bp. Pf. 385
Telefon/fax: 156-3458.



ÉGV Hydrotec Kft.

Vállaljuk minden tipusú turbófeltöltő javítását gyári alkatrészekkel, kedvező áron, garanciával! Dízelüzemű gépjárművét turbódízellé alakítjuk!

1208 Budapest, Tárcsás u. 18.
Telefon: 286-0706
H-p.: 9-től 16.30-ig.

torkerékpárra cserélném, lehet kisebb hibával, de üzemképes blokkal. Faragó Aranka, 5000 Szolnok, Ady Endre út 18. 9/11. Tel.: (56)-424-035.

SUZUKI GSX-750 R típusú motorkerékpár jó állapotban, fehér színű, 1987-es évjáratú eladó. Irányár: 270 ezer Ft. Bekker József, 4200 Hajdúszoboszló, Nádudvari u. 41. Tel.: (52)-365-992 napközben és (52)-360-340 este.

SUZUKI GSX-R 750-es kitűnő állapotban eladó. Tel.: (44)-310-207.

TOMAS ATX 50 ötsebességes enduro, 3 éves eladó 55 ezer Ft-ért. Szuromi Péter, 3630 Putnok, Csemetekert 1.

YAMAHA FZR 600 1993-as évjáratú, sötétkék-lila színben, jó állapotban, 11 ezer km-rel eladó. Ára: 530 ezer Ft. Autócsere is érdekel. Tel.: (60)-360-212.

YAMAHA FZR 1000 Exup Stefka Gábor superbike-versenymotorja 750 ezer Ft-ért eladó. Tel.: 280-2521.

YAMAHA YZ 250-es, 1988-as kiadású hobbiként használt krosszmotor eladó vagy utcaira cserélhető. Irányár: 110 ezer Ft. Garas Sándor, 7551 Lábod, Szabadság út 16.

ZÜNDAPP 300 cm^3 kétütemű, külső lendkerekes motorkerékpár és egy motorblokk, DKW NZ 350 cm^3 lemezvillás plusz egy motorblokk, Peugeot 350 cm^3 négyütemű, karbidlámpás és egy Wiliaris kétütemű bokszer-motorkerékpár eladó. Elek László, Str. Minerilor NR. 71. Loc. Cluj-Napoca, Románia.

VEGYES

TŰZÁLLÓ overallokat, amelyeket 1995-ben is lehet versenyeken hordani. Kínálok továbbá Ladához pályagumikat, Lada edzőautóba bukócsövet, valamint Peugeot 205 GTI-hez homoló bukócsövet. Németh Zsolt, 1046 Budapest, Szent László tér 3.

VETERÁN autóhoz, munkagéphez, vízhűtővel újként, DKW-700-as keverékporlasztós, kéthengeres, 20 lóerős 3 előre + hátra sebességfokozatú, gyors-lassú diff.-műves 6 voltos dinóstarterű (kis terjedelmű) motoregységet, hozott csapágyakkal szimeringekkel összeszerelve, 40—50 ezer Ft között, szerelési igénytől függően kezelési utasítással kínálom. Bognár, 6070 Izsák, Kossuth L. út 95.

AUTÓ-MOTOR 1988—1993. évi számai egyben, vagy évfolyamonként; 9 db AM-magazin és néhány 1992-es autóprospektus (VW, Audi) eladó. Nagy Róbert, 7453 Mernye, Ady E. u. 3.

PNEUMANT 4 db nagyon jó állapotú, 165 SR 13 méretű gumiabroncs 1250 Ft/db áron

DELTA

MADE IN USA

Budapest XI., Tétényi út 63.
Tel.: 161-2422, 161-0605
Budapest II.,
Szépvölgyi út 92/C
Tel.: 250-0638

Amerikai autóriasztók örök garanciával Kermi-, FGI-, Mabisz-engedéllyel 9900 Ft áfával.

Ajánlatunk: MEGA I. távkapcsolós riasztó beszerelve **18 500** Ft-ért.

Immobilisier három pontos megszakító, 4 milliárd kóddal rendelkező elektronikus kulccsal. (Megszakítja az önindítót, a gyújtást és a benzinpumpát.) Beszerelve **19 900** Ft-ért áfával.

Szervizeink vállalják még autó **hifik, autóextrák** valamint **rádiótelefonok** szakszerű beszerelését — mint a **Westel 900 GSM** mobil telefonok hivatalos beszerelői

Nyitva tartás: hétfőtől péntekig 8.00—16.30-ig.

JÁRMŰFŰTÉS

BARKAS, ROBUR, VW, MERCEDES, IKARUS

autóbuszba munkagépekbe, vezetőfülkébe.

FŰTŐKÉSZÜLÉK-JAVÍTÁS, -BEÉPÍTÉS.

Budapest X., Romhányi u. 14.
Telefon: 262-9980

PEUGEOT TURÁN

Gyári márkaszerviz

1118 Budapest, Szurdok u. 4.

Nyitva tartás: H—P: 8—17-ig

Tel./fax: 186-2830

NYUGATI AUTÓK BONTÓJA

Minden típust átveszünk!

VISZTRICZ Kft.

Tel./fax: 96/363-016
Győrtől 20 km-re a 85-ös főúton ENESÉN
500 autó bontásra!

ÓRIÁSI RAKTÁR-KÉSZLET

Garancia autólámpabolt

AUTÓALKATRÉSZ KIS- ÉS NAGYKERESKEDÉS



Új és bontott NYUGATI AUTÓLÁMPÁK vétele és eladása

KAROSSZÉRIAELEMEK SZÉLVÉDŐK FORGALMAZÁSA, FÉNYSZÓRÓK FONCSOROZÁSA

CÍM: 1182 BUDAPEST, ÜLLŐI U. 561. TELEFON/FAX: 2-910-925
TELEFON: 2-910-290

NYITVA: 9—17 ÓRÁIG, SZOMBATON 9—12 ÓRÁIG

eladó. Tel.: 215-6765, 17 h után. Babucsik István.

HEPCO-BECKER típusú műanyag túradobozok, vadonatújak a gyári ár feléért eladók. Garmvölgyi Zsolt, 1118 Bp., Somlói u. 2/B.

ORIGINÁL AFAM 530-as lánc 0-gyűrűs, 106 szemes olcsón eladó. Garamvölgyi Zsolt, 1118 Bp., Somlói út 2/B. Tel.: 182-1735, este.

HASZNÁLT gőzborotvák 80—160 barig eladók. 1192 Bp., Dobó Katica u. 93. Tel./fax: 280-3243. Tóth Csaba.

AUTÓ-MOTOR 1963-tól megjelenő számait elfogadható összegért kínálom. Selmeci László, 7632 Pécs, Gosztonyi Gyula u. 6/C. I/6. Tel.: (72)-317-406.

BMW R-35-ös, R-25-ös és R-23-as kezelésiútmutató-másolatot kínálok. Márton Miklós, 4064 Nagyhegyes, Kossuth u. 1. Tel.: (52)-364-664.

MOTOROSRUHA 46-48-as méretű, fekete-piros összeállítású bőrből 25 ezer Ft-ért eladó. Junysik János, 8087 Alcsútdoboz, Bem u. 6. Tel.: (22)-353-165, 16 h után.

VETERÁN járművek újkori állapotukba visszahelyezve, kevés futás után eladók. Export-Pannóniák szólóban, oldalkocsival, bejáratáskor vizsgáztatva. NDK-P70 piros limuzin átfényezendő, új fődarabokkal vizsgához szerelten, forgalmival, akku nélkül (12 V), garanciát, pótalkatrészeket adok hozzá. Kezelési utasításuk van. Bognár, 6070 Izsák, Kossuth L. út 95.

BMW R-35, R-25, R-23 és R-12-es kezelési útmutatót fénymásolt formában is kínálok. Márton Miklós, 4064 Nagyhegyes, Kossuth u. 1. Tel.: 52/364-664.

KIPUFOGÓ
szakszerviz A—Z-ig raktárról kereskedőknek és szerelőknek is.

LOPÁSGÁTLÓ
a Koppány-kormánybilincs, vághatlan és látható védelem

FELSZERELÉS
sportkormányok, kipufogódíszvégek, fa- és bőrgombok, alblaktörlők, teleszkópos vonórúd stb.

NAGYKER. RAKTÁR
KISKER. ÜZLET
KOPPÁNY
1087 Kőbányai út 37.
(Könyves K. krt. sarok)
Tel./fax: 113-5950
Kereskedőknek és szerelőknek
ELŐNYÖS,
vásárlóknak
JUTÁNYOS

Aluminium keréktárcsák, gumiabroncsok, kerékcsavarok és kerékőrök egyedi megrendelése, eladása és szakszerű javítása. Szaküzletünk és szervizállomásunk: Óbudán, a Bécsi úti Shell benzinkút mellett.

SERVICO KFT
1037 BP. BÉCSI ÚT 275.

Tel.: 212 - 0925
Fax.: 212 - 0924

CSERE

CSERÉRE vagy eladásra kínálom: Csonka János L 300-as boxermotort, az AutóMotor 1962—1978-ig megjelent példányait. Továbbá Berva-, Balkán-, Pannónia-alkatrészeket, 250-es Csepel amal porlasztót, Velocette-motorblokkot. Brandschott Csaba, 6400 Kiskunhalas, Kuruc V.T. 42/F.1. Tel.: (77)-423-655.

MA MÁR KÖTELEZŐ
Németországban.

Tüv

MAGYARORSZÁGON
is hamarosan az lesz.

INDÍTÁSGÁTLÓ

(EWS)

AUTO-SCAN **" A védelem csodafegyvere "**

* minden 12 V-os személygépjárműbe beszerelhető
* a termék rendelkezik TÜV és ABE minősítéssel
* nem távirányirós, kódja nem betanítható

Megvásárolható: **KIZÁROLAGOS MAGYARORSZÁGI KÉPVISELET**

INTERIMPEX I.B.M. KFT

1098 Budapest, Epreserdő u. 6. Telefon: 282-6479, 157-0270

HASZNÁLT AUTÓK AZ AUTO *Info* BBS Járműkereskedelmi Adatbankból.

Kereskedő adatai:		Irsz	Város		Utca			telefon:	rádiótelefon:	fax:	
Gyártmány	Tipus	Évjárat	Le	Szín	Metál	Ekm	Műszaki	A C E K M S L R T V Z			eFt
AUTO DANUBIA		**1118**	**BUDAPEST**		**Budaörsi út 62.**			**1 209-3828**		**1 209-3501**	
OPEL	ASTRA 1.4 GL	93		BORDÓ		41	/ /	- C - - - - - R T			1099
OPEL	ASTRA 1.6 GL	93		PIROS		1	/ /	- C - - M S - R -			1570
OPEL	ASTRA 1.6 S.I. GL	94		MIAMI KÉK		11	/ /	- C - - M - - R -			1355
OPEL	VECTRA 2.0I GL	91		SZÜRKE	M	58	/ /	- - - - - S - R -			1275
AUTÓ NÉRO KFT.		**1016**	**BUDAPEST**		**Krisztina krt. 81.**			**1 212-1037**	**60 320-336**	**1 156-9857**	
DAIHATSU	CHARADE 1.0	91		É.PIROS	-	62	/ /	- C - - M - - R -			790
FIAT	PANDA 1.0	93		KÉK	-	22	/ /	- - - - - - - - -			790
FORD	SCORPIO 2.9	87		FEKETE		112	/ /	- C E - - - - R - A -			790
HONDA	CRX 1.6	92		FEKETE	M	14	/ /	- C - - M S - - T - -			1420
JEEP	WRANGLER 4.2	89		É.KÉK		32	/ /	- - - - - - - - -			1390
NISSAN	100 NX 1.6	93		K.PIROS		55	/ /	- - E - - S - R -			1290
PEUGEOT	205 JUNIOR 1.0	89		FEHÉR		96	/ /	- - - - - - - - -			540
SEAT	TERRA	92		PIROS		65	/ /	- C - - M - - R - - -			890
TOYOTA	4 RUNNER 2.5	94		FEKETE	M		/ /	A C E K M S - - -			4490
VW	VENTO 1.6	93		BORDÓ	M	37	/ /	- C - - M S - - -			1790
CABRIO KFT.		**6725**	**SZEGED**		**Petőfi Sándor sgt. 85/B.**			**62 311-024**		**62 311-024**	
ALFA ROMEO	164 TD	91		INDIGÓKÉK		138	/ /	A C E K - - - - - -			1065
AUDI	100 2.8 E	93		PIROS		71	/ /	A C E K M - - - T - -			2590
BMW	520 I 24V	92		PIROS		101	/ /	A C E K M - - - T - -			1725
FIAT	CROMA IE	89		SZÜRKE		71	/ /	- C E K M - - - T - -			655
FORD	SCORPIO 2.9 GHIA	86		EZÜST	M	75	/ /	- - - - - - - - - -			620
FORD	SIERRA 2.0 I	93		SZÜRKE	M	47	/ /	- C E K M - - - T - -			1120
MAZDA	626 1.8I	90		PIROS		85	/ /	- C E K - - - - - A -			790
MITSUBISHI	GALANT 2.0I	86		PIROS	-	107	/ /	- - - - - - - - - -			520
NISSAN	BLUE BIRD SLX D	91		GRAFIT	M	82	/ /	- C E K M - - - - - -			855
OPEL	KADETT 1.3	88		PIROS		56	/ /	- - - - - - - - - -			550
RENAULT	25	90		EZÜST	M	88	/ /	A C E K - - - - - -			860
SUBARU	SEDAN 1.8I TURBO 4WD	90		EZÜST	M	84	/ /	- C E K M - - - T - -			700
TOYOTA	COROLLA 1.3 12 V	93		PIROS	M	38	/ /	- - - - - - - - - -			1090
CAROS KFT.		**6723**	**SZEGED**		**Szakolcai u. 14.**			**62 471-110**	**06 60**	**62 471-110**	
AUDI	80 2.0 E	91	115	KÉK		62	/ /	- - - K - - - - -			1390
LIPUS KFT.		**7622**	**PÉCS**		**Zsolnay V. út 48.**			**72 323-162**	**06 60**	**72 449-220**	
LAND ROVER	DISCOVERY TDI	91	121	EZÜST		75	/ /	- C E - M S - - T			2490
LAND ROVER	DISCOVERY TDI	94	121	FEKETE		18	/ /	- C E - M S L - T			3790
NEW RANGE	ROVER 4.0 V8 SE	94	190	KÉK			/ /	A C E K M S - - -			9800
RANGE ROVER	VOGUE 3.9 V8	91	181	FEKETE		120	/ /	A C E K M S L - - A -			3450
MAZ-DU		**6726**	**SZEGED**		**Közép fasor 41-43.**			**62 433-626**		**62 433-626**	
FIAT	RITMO 90 SIE	88					/ /	C E K - - - R - - -			480
MAZDA	323	86	72	FEHÉR		120	/ /	- - - - - - - - -			500
MAZDA	323 GT	84	55			100	/ /	- - - - - - - - -			390
RENAULT BUDESHEIM-BAUNOK		**6728**	**SZEGED**		**Dorozsmai út 48.**			**62 361-090**		**62 361-647**	
PEUGEOT	309 GR	86		SÖTÉT KÉK		129	95.05.26	- - - - - - - - -			320
RENAULT	11 D	88		VAJFEHÉR		96	94.12.20	- - - - - - - - -			525
RENAULT	11 GTL	85		BORDÓ		131	96.04.15	- - - - - - - - -			350
RENAULT	19 RT	92		SÖTÉTZÖLD		20	95.12.03	A - E - - S - - -			1870
RENAULT	19 TSE	92		SÖTÉTSZÜRKE		76	95.02.21	- - E - - - - R -			1050
SUZUKI SZENTGYÖRGYI		**6728**	**SZEGED**		**Fonógyári út 9.**			**62 321-444**		**62 321-444**	
FORD	ESCORT 1,4 RS	88	73	KÉK	M	68	95.12.31	- - - - M - - R - 5 -			580
FORD	SIERRA CARAVAN 2.0 I	85		KÉK	M		96.06.01	- - E - - - - - - -			450
MAZDA	626 1.6	85		ARANY	M		/ /	- C E - M - - - T -			420
SUZUKI	SEDAN 1.8 GL	93		SZÜRKE	M	28	/ /	- C - - M - - R - -			1070

Le = MOTORTELJESÍTMÉNY [Le] **Ekm** = FUTOTT KM [1000 Km-BEN] ABS CENTRÁLZÁR ELEKTROMOS ABLAK KATALIZÁTOR MAGNÓ SZERVÓKORMÁNY LÉGKONDICIONÁLÓ RIASZTÓ TOLÓTETŐ VÁLTÓ ZÖLDKÁRTYA

TELEFON/ÜZENETRÖGZÍTŐ: 62 317-349 FAX: 62 323-349 BBS SZÁMÍTÓGÉP: 62 421-084, 62 325-929

HASZNÁLT HASZONJÁRMŰ AZ AUTO *Info* BBS Járműkereskedelmi Adatbankból

Kereskedő adatai:	Irsz	Város	Utca	telefon:	rádiótelefon:	fax:

Gyártmány	Tipus	Évjárat	Le	Szín	Metál	Ekm	Forgalmi	Extrák	eFt +ÁFA%
AUTO'S CARDOEN HUNGÁRIA	**6000 KECSKEMÉT**			**Máriahegy 171.**				**76 489-200 30 310-027**	**76 489-199**
DAF	400 EMELŐHÁTFALAS	92		FEHÉR			/ /		1650 +25
DAF	FA 2800 (4X2) TANKA.	85	280	FEHÉR		247	/ /		3237 +25
DAF	FT3600 DKS VONTATÓ	87	370	PIROS		544	/ /		2780 +25
IVECO	190.36 TURBO	88	360	FEHÉR		473	/ /		2739 +25
L.S.U.	ALKOHOLSZÁLLÍTÓ	80		EZÜST			/ /		2988 +25
LAG	BILLENCS	78		PIROS			/ /		1328 +25
LAG	JUMBO TRAILER 12.8 M	89		FEHÉR			/ /		2490 +25
LAG	ÜZEMANYAGSZÁLLÍTÓ	75		FEHÉR			/ /		2988 +25
MAN	19.462 FLS VONTATÓ	89	462	KÉK		407	/ /		4565 +25
MAN	BILLENCS	90	292	SÁRGA		86	/ /		7138 +25
MAZDA	B 2200 PICK UP	93		PIROS			/ /		1160 +25
MERCEDES	1933 I. PÓTOS SZERK.	85	330	PIROS		447	/ /		2573 +25
MERCEDES	1935 LS VONTATÓ	89	350	FEHÉR		422	/ /		4855 +25
MERCEDES	1944 I VONTATÓ (4X2)	88	440	FEHÉR		495	/ /		2988 +25
MERCEDES	207D LAKÓAUTÓ	78		FEHÉR		179	/ /		780 +25
MERCEDES	2222 KUKA (6X2)	84	220	NARANCS		146	/ /		1743 +25
MERCEDES	2648 VONTATÓ	89	480	FEHÉR		350	/ /		7221 +25
MERCEDES	608 D	80		FEHÉR			/ /		996 +25
MERCEDES	709 D	89	90	FEHÉR		176	/ /		2158 +25
MERCEDES	BILLENCS 3 OLDALRA	83	170	SÁRGA		76	/ /		1909 +25
PEUGEOT	J 5	94		FEHÉR			/ /		1560 +25
RENAULT	AE500 MAGNUM	91	500	EZÜST		350	/ /		6889 +25
RENAULT	R340 VONTATÓ (6X2)	89	340	FEHÉR		533	/ /		2822 +25
SCANIA	112 M IC VONTATÓ	88	333	FEHÉR		576	/ /		2490 +25
SCANIA	82 M HŰTŐKOCSI	85	280	PIROS		399	/ /		2988 +25
SCANIA	P92 (4X2) IC VONTATÓ	88	230	NARANCS		396	/ /		2490 +25
SCANIA	R 113/360 TL VONTATÓ	89	360	PIROS		442	/ /		5478 +25
THERMO KING	HŰTŐPÓTKOCSI 13.6 M	89		FEHÉR			/ /		5727 +25
TOYOTA	HI LUX PICK UP	90	80	ZÖLD		95	/ /		1701 +25
VOGELZANG	ÜZEMANYAGSZÁLLÍTÓ	77		FEHÉR			/ /		2241 +25
VOLVO	F 12 IC VONTATÓ	87	360	FEHÉR		520	/ /		3569 +25
VOLVO	F12 VONTATÓ (4X2)	91	360	SÁRGA		387	/ /		6059 +25
VOLVO	F12 IC VONTATÓ	90	400	KÉK		450	/ /		5810 +25
VOLVO	F12/400 VONTATÓ	91	400	FEHÉR		473	/ /		7221 +25
VOLVO	F6-15S TANKAUTÓ	79	180	PIROS		670	/ /		1660 +25
VOLVO	F70.20 AUTÓTRAILER	83	230	KÉK		490	/ /		2573 +25
VOLVO	HŰTŐ F16 I.C. 4X2	89	470	FEHÉR		420	/ /		5561 +25
LIPUS KFT.	**7622 PÉCS**			**Zsolnay V. út 48.**				**72 323-162 06 60**	**72 449-220**
LAND ROVER	DEF.STAT.WAG.110 TDI	94		FEHÉR			/ /		3199 +25
LAND ROVER	DEFENDER 110 D	88	113	MILITARY		95	/ /		950 +25
LAND ROVER	DEFENDER 110 D	88	113	FEHÉR		82	/ /		1200 +25
LAND ROVER	DEFENDER 90 D	85	90	ZÖLD		130	/ /		1450 +25
LAND ROVER	DEFENDER 90 D	86	90	ZÖLD		120	/ /		1490 +25
LAND ROVER	DEFENDER 90 TDI	94	121	FEHÉR			/ /		2481 +25
LŐDI & TSA.	**6772 DESZK**			**43-AS FŐÚT MELLETT**				**62 371-488**	**62 371-488**
BARKAS	B 1000 5 SZEMÉLYES	88				76	95.10.01		180 +25
DAF	2800 17T	87				450	95.11.01		1800 +25
DAF	400 D PLATÓS	94				2	96.11.01		2100 +25
DAF	400 D ZÁRT	94				2	96.11.01		1800 +25
IFA	W 50 DOBOZOS	88				118	95.06.01		360 +25
IFA	W 50 L/SP PONYVÁS	87				120	95.11.01		240 +25
MAN	8.150 PONYVÁS	91				88	96.11.01		2660 +25
MERCEDES	307 D HŰTŐS	88				128	95.11.01		960 +25
MERCEDES	407 D ZÁRT	76				189	95.05.01		440 +25
MERCEDES	609 D ZÁRT	89				90	96.11.01		2250 +25
MERCEDES	808 D PLATÓS	74				312	95.03.01		400 +25
MERCEDES	BUSZ	80				320	95.02.01		3200 +25

TELEFON/ÜZENETRÖGZÍTŐ: 62 317-349 FAX: 62 323-349 BBS SZÁMÍTÓGÉP: 62 421-084, 62 325-929



SEMPERIT RALI

Egy héttel *Rangáék* San Marinó-i sikere után, az év utolsó tízes szorzójú Európa-bajnoki futamán, a szomszédos Ausztriában 105 induló között több magyar páros is próbára tette képességeit. A 360 km gyorsaságit tartalmazó versenyen a hazaiak közül az *Érdi—Varga* páros kezdett a legjobban, váltóhiba miatt azonban kiállásra kényszerültek csakúgy, mint a *Gerencsér—Bathó* duó. Féltengelytörés szakította félbe a *Szádecky—Bereczky* kettős szereplését. Legsikeresebben a *Huberth—Mészáros*—Ford Sierra Cosworth trió szomszédolt, ők az abszolút 16-ik helyen értek célba, ez csoportjukban a negyedik helyet jelentette. Az Áfor SC versenyzőinek jó szereplése egyben a csapatvezető *Merényi Tibor* jubileumi köszöntője is lehetett, hiszen a kiváló sportszakember éppen 25 évvel ezelőtt kötelezte el magát a ralisporttal.

A futamgyőzelmet szerző *Depping—Thul* duó első napi defektje után tetemes hátrányt dolgozott le az igazán nagy trükköt bevető *Wittmann—Haider* párossal szemben. A két kiváló pilóta ugyanis átmenetileg egymás mellé telepedett, és váltogatva forgatták a kormányt — a murvás utakon Haider, az aszfaltokon pedig Wittmann —, ám a második napon nekik is gondjuk akadt, így „csak" a bronzéremre futotta.

Eredmények: 1. Depping—Thul (D), 2 ó. 44'51" — 2. Stengg—Wolf (A), + 16" — 3. Wittmann—Haider (A) + 38", mind Ford Escort RS Cosworth.

Fotó: Kollár Attila

MEGFEJTÉS

Lapunk 21. számában megjelent Good Year gumimárkával kapcsolatos keresztrejtvényünk megfejtése: 1965-ben a Good Year első F—1-es győzelmét szerezte: **Richie Ginther.**

A Good Year nemrégiben bemutatott gumicsaládja, amely remekül viselkedik vizes úton is: **Aquatred.**

A Good Year ezen sportágban készül hasonló bravúrra, azaz 300. futamgyőzelmére: **Indycar.**

Az idén Spanyolországban szerezte meg a Good Year 300. GP-győzelmét: **Damon Hill.**

A Good Year 100. futamgyőzelmét szerezte 1977-ben: **Niki Lauda.**

Erről a madárról kapta nevét az F—1-es autóban is használt gumi: **Sas.**

Tíz évvel a 100. Good Year-futamgyőzelem után 1987-ben a 200. elsőséget szerezte meg: **Gerhard Berger.**

Nyertesek: **Kovács Erzsébet,** Tiszacsege; **Panker József,** Budapest; **Faragó Zsolt,** Sopron; **Varga Ferenc,** Zomba; **Zahuczky László,** Mezőzombor; **Schmeiszl Rita,** Budapest; **Németh Katalin,** Szombathely; **Maleczki Richárd,** Budapest; **Sári Gyöngyi,** Budapest; **Kiss Éva Anna,** Királyhegyes.

Gratulálunk, a nyereményeket postázzuk.

*

Lapunk **22.** számában megjelent híres versenyzőcsaládokkal kapcsolatos keresztrejtvényünk megfejtései.

Jack Brabham fia: David Brabham
Gilles Villeneuve fia: Jacques Villeneuve
Mario Andretti fia: Michael Andretti
Jean-Paul Belmondo fia: Paul Belmondo
Graham Hill fia: Damon Hill
A függőleges 56. nagybátyja: Emerson Fittipaldi
Wilson Fittipaldi fia: Christian Fittipaldi

Nyertesek: Kiszely Zoltán, Székesfehérvár; **Zám Ferenc,** Budapest; **Hubert Máté,** Debrecen; **Tóthi Róbert,** Kaposvár; **Gyenei Sándor,** Pátka; **Széplaki Ede,** Miskolc; **Csuzi Szilvia,** Hajdúhadház; **Polgár Tünde,** Szombathely; **Fűzfa Géza,** Budapest; **Kocsi Tiborné,** Kisláng.

Gratulálunk, a nyereményeket postázzuk.

VERSENYNAPTÁR

1994. november 26—27.
Rali: EB-futam: Var Rali (F)
szorzó: 5

December 3—4.
Tereprali: ob-futam: Pécs

CAMEL TROPHY '95

A jelszó: Mundo Maya, vagyis a majáké világa, amelynek nyomába szegődik a következő Camel Trophyn 20 ország képviselői között egy új magyar csapat is.

A nagy kalandra való készülődést idén hatvan mindenre elszánt jelentkező kezdte meg Kisbér mellett, a hántai dombok övezte csodálatos környezetben. Két hosszú és küzdelmes hétvégén dőlt el, hogy *Bakos Péter, Budaházy Szabolcs, Nagy B. József* és *Török Csaba* bizonyíthat majd az áprilisi nemzetközi válogatón.

PÁRIZS—DAKAR

A sivatagi show-t az idén ismét átalakították, hiszen a tavalyi oda-vissza táv után most újra Dakar a cél. A 17. verseny lesz viszont az első, amikor a rajtot nem Párizsba, hanem a spanyolországi Granadában tartják, ahonnan az új esztendő első napján indul a mezőny. Granadába a változatosság kedvéért a Monte-Carlo Ralihoz hasonlóan csillagtúraszerűen érkeznek majd a versenyzők három kiindulópontról: Párizsból, Brüsszelből és Milánóból. Eddig több mint 140 nevezés érkezett a szervezőkhöz, s némi meglepetésre elsőként a tavaly visszalépett Mitsubishi jelezte részvételi szándékát.

A HARMATEAM ÉS AZ ACER

1995. december 31-ig érvényes együttműködési szerződést kötött egymással az ACER Computer Magyarország Kereskedelmi Képviselete és a HB Harmateam. A csapat versenyzője, *Harmati Árpád* az idei szezonban már kipróbálta és sikeresen alkalmazta a versenymotorok számítógépes ellenőrzési rendszerét, az úgynevezett telemetriát. A rendszer működtetéséhez elengedhetetlenül szükséges a korszerű számítógéppark, amelyet a frissiben aláírt szerződés értelmében az ACER képviselete bocsát Harmatiék rendelkezésére.



Barros jól érezte magát a Lucky Strike Suzukinál, de '94-es eredményei messze elmaradtak a várakozástól

ENYÉM, TIÉD, ÖVÉ...

Alig fejeződött be az idei gyorsaságimotoros-világbajnokság, egyes csapatok máris megkezdték a „leánykérést". Versenyek ugyan nincsenek, de a munka hasonlóképpen kemény, mint szezon közben, sőt ha az új motorok tesztelése elkezdődik, nincs megállás.

Új, de nem ismeretlen arcot kell majd megszoknunk a Team Lucky Strike Suzuki második számú motorján 1995-ben, hiszen a brazil *Alex Barros* búcsúját követően az ausztrál *Daryl Beattie* vette át *Kevin Schwantz* csapattársi szerepét. A negyedliteresek népes családjában egy balul sikerült év után mégis lesz gyári motorja a francia *Jean Philippe Ruggiának*, aki a Tech 3 Team nagylelkűségét élvezheti majd egy NSR Honda nyergében. Szintén gyári Hondára pattanhat a spanyol *Carlos Checa*, ő *Sito Pons* és a Ducados cigarettagyár ajánlatára mondott igent, csakúgy, mint honfitársa, *Carlos Giro*, aki eddig a 125 cm^3-es géposztályban szerepelt. A Pepsi ismét fontolgatja a visszatérést a leggyorsabb motorok közé, méghozzá az olasz *Doriano Romboni* nevét emlegetve, bár ő már kapott ajánlatot a rövid szünet után újra próbálkozó 250-es Motul Suzuki Teamtől. *Loris Capirossinak* három év kevés volt ahhoz, hogy a negyedliteresek közt is a trónra kerüljön, s most az 500 cm^3-es kategóriát tűzte ki célul. Capirossi már teljesítette az első ismerkedési tesztet a majd kétszáz lóerős bestiával, de egy bukás máris pihenőre kényszerítette.

FORMULA–1

Michael Schumacher az évad utolsó versenyén Ausztráliában szerezte meg első világbajnoki címét, amellyel Németország is feliratkozott a vb-címet begyűjtő országok közé. Az idei, tragédiákkal és botrányokkal vegyes évad lezárása is kissé furára sikeredett. Schumacher és *Damon Hill* végletekig kiélezett párharcát ugyanis egy vitatható ütközés döntötte el. A könnyek aztán bőven hullottak, Hill a bánattól, Schumacher a boldogságtól áztatta az adelaide-i utcákat.

Egy-két könnycsepp talán elmaszatolódott a konstruktőrök világbajnoki címét megszerző örömteli Williams-csapatnál Senna emlékére is. Az ugyanis nem felejthető, hogy Ayrton az ő autójukban lelte halálát.

(Az Ausztrál Nagydíj naplóját következő számunkban, míg az évad összefoglalóját az AM 95/1-es kiadásában olvashatják.)

GYÓGYULÓBAN

Tovább javult Nádor Attila enduroversenyző állapota, aki október 29-én sérült meg az őrbottyáni királyválasztón. Mint ismeretes, egy lekörözött versenyző előzése közben történt a baj, a két motor összeakadt, a nagy sebességkülönbség miatt Nádor már nem tudott korrigálni. Szerencsétlenül, fejjel ért földet, és mozdulatlanul maradt a földön. Az eszméletén lévő, de teljes bénulás jeleit mutató sportolót mentőhelikopter szállította a központi baleseti kórházba, ahol az ötödik és hatodik csigolya közötti gerincvelő-bevérzést állapítottak meg.

Majd egyheti „intenzív" kezelés után november közepétől a már valamennyi végtagja mozgatására képes versenyző kezelését a MÁV-kórház rehabilitációs osztályán folytatták, s orvosai szerint az év végére már bizonyosan talpra áll a legjobb hazai endurós, akinek a motorsport minden barátja nevében mi is gyors gyógyulást kívánunk.

A SÓGOROK JOBBAK

A nemzetközi kategóriákban osztrák sikerekkel zárult az osztrák—magyar összevont endurobajnokság utolsó, Solton megrendezett futama. A két krossz-szakasszal tarkított, 62 kilométeres körökből álló verseny négyütemű kategóriájában *Nádor Attila* távollétében *Karl Handl* könnyedén győzött, és ezzel elnyerte a kategória bajnoki címét. A negyedliteres kétüteműek között *Csősz Lajos* szépen szerepelt, de ez is kevés volt ahhoz, hogy *Johann Kaisertől* elhódíthassa a bajnokságot. A nyolcadliteres kategóriában az első és a második helyet már korábban kibérelték, a dobogó harmadik fokáért azonban ketten is harcba szálltak. *Pecsenka Zsolt* és *Belányi Levente* párbajából végül az utóbbi került ki győztesen, Pecsenka motorja már az első körben megadta magát.

EREDMÉNYEK:

ENDURO ORSZÁGOS BAJNOKSÁG, 1994. 11. 12—13., SOLT

I. osztály, 125 cm^3: 1. Rapp Csaba – 2. Tóth László – 3. Belányi Levente (mind Kaposvár), Yamaha
Bajnok: Rapp Csaba

I. osztály, 125 cm^3 felett: 1. Christian Neumeister (A), KTM – 2. Csősz Lajos (Motex), Suzuki – 3. Johannes Proschek (A), KTM
Bajnok: Johann Kaiser (A), KTM

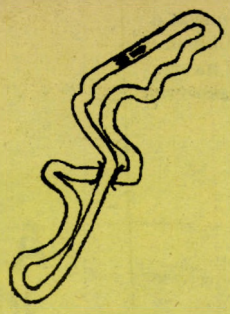
I. osztály, 4 ütemű: 1. Karl Handl (A), Husaberg – 2. Gebhardt Puntigam (A), KTM – 3. Christian Weinhara (A), KTM
Bajnok: Karl Handl

II. osztály: 1. Nádor Lajos (ECP) – 2. Dormán István (Dunaújváros) – 3. Turcsányi Árpád (E. K.), mind Honda
Bajnok: Nádor Lajos

Old Boy: 1. Franz Kralik – 2. Franz Ritter – 3. Kurt Wuritsch, mind (A), KTM
Bajnok: Franz Ritter

Amatőr: 1. Josef Hrebeda (A), KTM – 2. Franz Pölzleiter (A), Husqvarna – 3. Kiss József (Cseke KC), Suzuki
Bajnok: Franz Pölzleiter

FORMULA–1 NAPLÓ



JAPÁN NAGYDÍJ

VÉGEREDMÉNY

1994. november 6., tizenötödik világbajnoki futam. Suzuka. A pálya hossza: 5,864 km. Versenytáv: 53 kör, 310,792 km. 152 000 néző, borús, esős idő.

1. Hill (GB) Williams FW16-Renault V10, 1 ó. 55'53,532" (151, 796 km/h) – 2. Schumacher (D) Benetton B194-Ford V8, + 3,365" – 3. Alesi (F) Ferrari E5A94-V12, + 52,045" – 4. Mansell (GB) Williams FW16-Renault V10, + 56,174" – 5. Irvine (GB) Jordan 194-Hart V10, + 1'42,107" – 6. Frentzen (D) Sauber C13-Mercedes V10, + 1'59,863"

Leggyorsabb versenykör: Damon Hill (GB) Williams FW16-Renault V10, 1'56,594" (181,054 km/h)

RAJTFELÁLLÁS

1. Schumacher (Benetton B194-Ford V8) 1'37,209"
   Hill (Williams FW16-Renault V10) 1'37,696"
2. Frenzten (Sauber C13-Mercedes V10) 1'37,742"
   Mansell (Williams FW16-Renault V10) 1'37,768"
3. Herbert (Benetton B194-Ford V8) 1'37,828"
   Irvine (Jordan 194-Hart V10) 1'37,880"
4. Alesi (Ferrari E5A94-V12) 1'37,907"
   Hakkinen (McLaren MP4/9-Peugeot V10) 1'37,998"
5. Brundle (McLaren MP4/9-Peugeot V10) 1'38,076"
   Barrichello (Jordan 194-Hart V10) 1'38,533"
6. Berger (Ferrari E5A94-V12) 1'38,570"
   Morbidelli (Arrows A15-Ford V8) 1'39,030"
7. Blundell (Tyrrell 022-Yamaha V10) 1'39,266"
   Katayama (Tyrrell 022-Yamaha V10) 1'39,462"
8. Lehto (Sauber C13-Mercedes V10) 1'39,483"
   Martini (Minardi M194-Ford V8) 1'39,548"
9. Zanardi (Lotus 107C-Mugen V10) 1'39,721"
   Fittipaldi (Arrows A15-Ford V8) 1'39,868"
10. Panis (Ligier JS39B-Renault V10) 1'40,042"
    Lagorce (Ligier JS39B-Renault V10) 1'40,577"
11. Alboreto (Minardi M194-Ford V8) 1'40,652"
    Comas (Larrousse LH94-Ford V8) 1'40,978"
12. Noda (Larrousse LH94-Ford V8) 1'40,990"
    Brabham (Simtek S941-Ford V8) 1'40,659"
13. Salo (Lotus 107C-Mugen V10) 1'41,805"
    Inue (Simtek S941-Ford V8) 1'45,004"

A VILÁGBAJNOKSÁG ÁLLÁSA

VERSENYZŐK

1. Schumacher (D) 92 pont – 2. Hill (GB) 91 – 3. Berger (A) 35 – 4. Hakkinen (SF) 26 – 5. Alesi (F) 23 – 6. Barrichello (BR) 16 – 7. Coulthard (GB) 14 – 8. Brundle (GB) 12 – 9. Verstappen (NL) 10 – 10. Blundell (GB) 8 –11. Panis (F), Frentzen (D) 7-7 – 13. Larini (I), Fittipaldi (BR), Irvine (GB) 6-6 – 16. Katayama (J) 5 – 17. Bernard (F), Wendlinger (A), De Cesaris (I), Martini (I) 4-4 – 21. Morbidelli (I), Mansell (GB) 3-3 – 23. Comas (F) 2 – 24. Alboreto (I), Lehto (SF) 1-1

KONSTRUKTŐRÖK

1. Williams 108 pont – 2. Benetton 103 – 3. Ferrari 64 – 4. McLaren 38 –5. Jordan 25 – 6. Tyrrell 13 – 7. Sauber 12 – 8. Ligier 11 – 9. Arrows 9 – 10. Minardi 5 – 11. Larousse 2

SUZUKAI JEGYZET

Hogy a japánok fanatikus Formula—1-es megszállottak, azt mindig tudtam, de hogy 152 ezren végig ott szurkoljanak a zuhogó esőben, az még engem is meglepett. A hét végén összesen 357 ezer — nem elírás — néző volt Suzukában, ami azt hiszem világrekord. Sokan azért zarándokoltak ki a pályára, hogy búcsút mondjanak Ayrton Sennának, aki éppen itt ünnepelte 1991-es világbajnokságát. Ez alkalommal sajnos csak lánytestvére, *Viviane* lehetett jelen, és a volt világbajnok autó, a McLaren-Honda, amelyben Ayrton olyan sokszor győzedelmeskedett. A hölgy japánul köszöntötte az óriási tömeget, és elmondhatom, hogy még a nem túl szentimentális japánok között sem maradt szárazon egy szem sem.

Hogy a versenyt elindították, azt annyiból tudom megérteni, hogy egyszer-kétszer egy évben egy esős verseny is benne van a pakliban. Mindenki szeretné ha nem így lenne, és habár *Bernie Ecclestone* szinte mindent el tud intézni, ott még Ő sem tart, hogy az időjárásba bele tudna szólni. Így szépen kitették a wet race, azaz „esős verseny" táblát, és elindult a mezőny. Azt hogy szegény *Martin Brundle* majdnem agyoncsapott egy japán biztonsági embert, az egy másik kérdés, szerencsére egy lábtörésen kívül más baja nem lett. Hogy *Morbidelli, Herbert* és a többiek akik kiperdültek jóval 200 km/óra felett, sérülés nélkül megúszták az részben az erős autóknak, részben a szerencsének tulajdonítható. Ha visszagondolunk Imolára, ott nem esett az eső, mégis megtörtént a kettős tragédia…

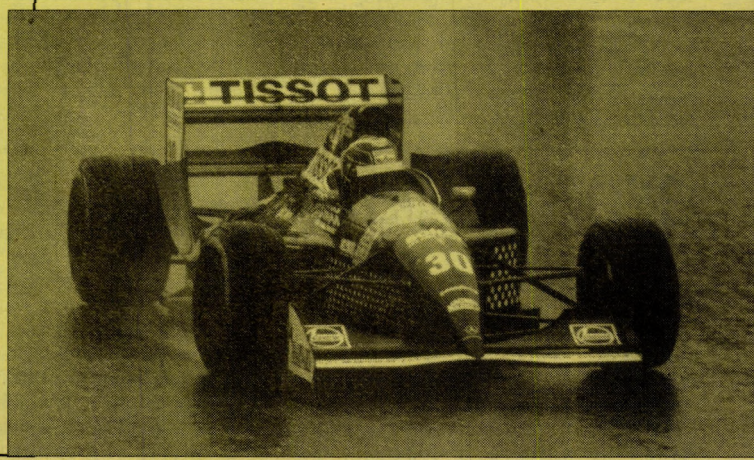
Hogy, így roppant érdekes lett a verseny az nem kétséges, mint ahogy az sem, hogy habár Hill nyert, Schumacher ismét csodálatosan vezetett. A második tankolásra — tudomásom szerint — azért volt szükség, mert csak 100 liter üzemanyag fér az autóban és ez nem lett volna elég. Így viszont fantasztikus volt nézNi, ahogy minden körben másfél másodpercet hozott az angol fiún. Hill nem egy bravúrozó ösztehetség, nem szeret túl sok kockázatot vállalni, de ez alkalommal minden tiszteletem az Övé.

Nem lehetett könnyű minden körben hallani a rádión, hogy mennyivel gyorsabb Schumacher, és hogyan csökken az előnye. Ennek ellenére nem követett el nagyobb hibát, ami ez esetben, a csúszós pályán nem lett volna nehéz.

Adelaide, mivel utcai pálya, olyan, mint Monaco — csak jóval gyorsabb —, elméletileg Schumachernek kedvez, de mint Suzukában láttuk, a verseny kimenetele és a világbajnokság sorsa lehet, hogy csak az utolsó kanyarban dől el.

Majdnem olyan érdekes, mint az adelaide-i verseny kimenetele, a jövő évi motorok és autók sorsa. Jelenleg több a jó motor, mint a jó csapat, vagy a jó versenyző. Szinte nevetséges, hogy az idén remekül szerepelt Ford-motor egy másodrangú csapatnál köthet ki, mert a Renault nemcsak *Frank Williamsnek* szállít motort, hanem a Benettonnak is. A Ferrarisok maradnak természetesen a sajátjuknál. A Mercedes megy a McLarenhez, a Peugeot átpártol a Jordanhoz. Így szegény Fordnak se jó csapat, se jó versenyző nem jut. Én a helyükben venném a sátorfámat és otthagynám a Formula—1-et. Érdekes lesz megtudni, hogy döntenek.

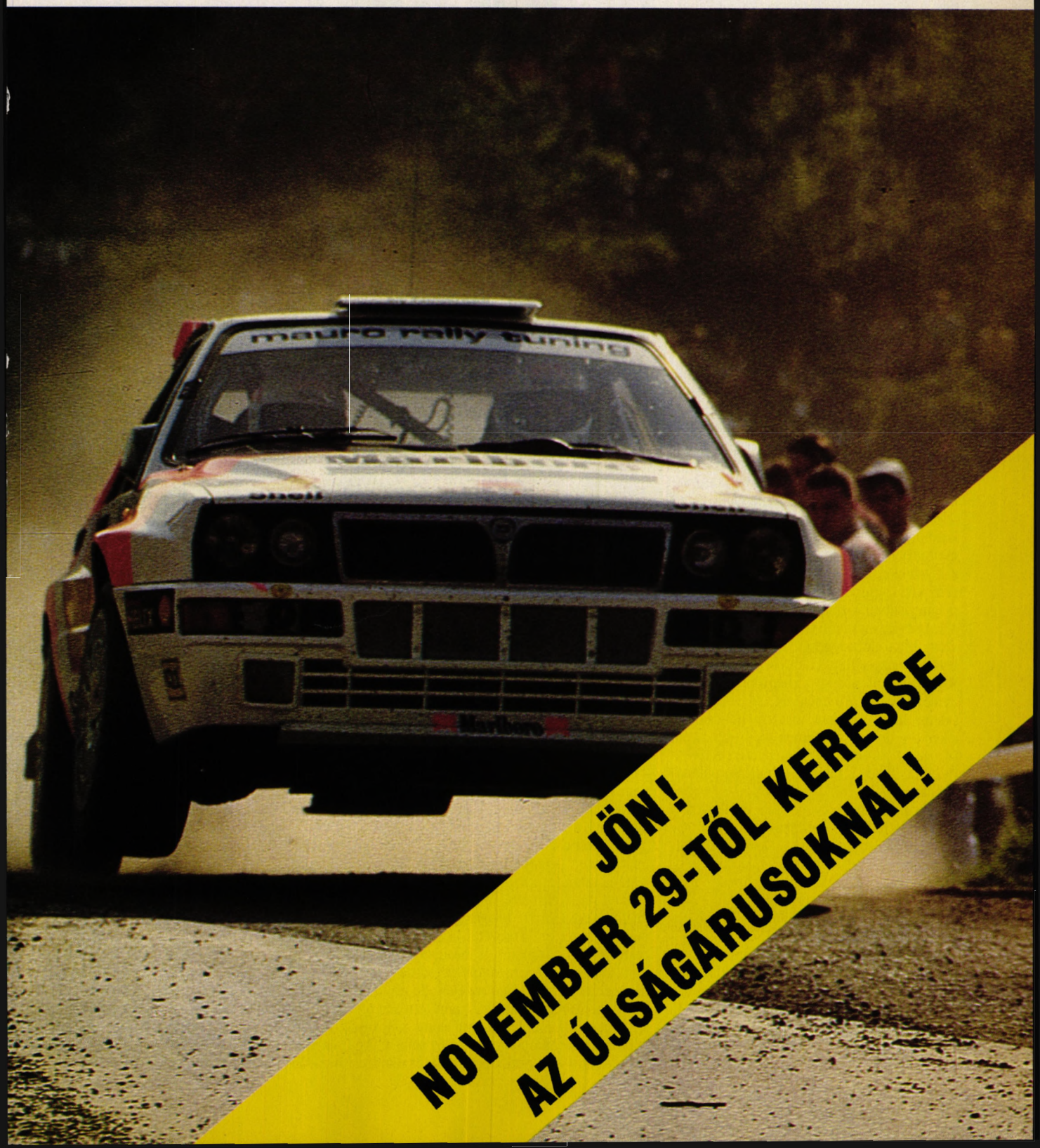
Frankl András



ÁRA: 147 FT

autó motor

RALI 1994 1995 KÜLÖNKIADÁS



JÖN!
NOVEMBER 29-TŐL KERESSE AZ ÚJSÁGÁRUSOKNÁL!

BEVÉGEZTETETT

SZUPER IDÉNYZÁRÓ A GYORSASÁGI MOTOROS VB-N

Egy nagyszabású világversenytől általában határtalan izgalmakat és remek szórakozást vár az ember, sőt mindez csak fokozódhat, ha egy hosszú sorozat mindent eldöntő csatájáról van szó. Kissé ugyan túlzás, hogy mindent eldöntő, hisz a finálé előtt már *Kazuto Sakata* és *Michael Doohan* is boldog tulajdonosa volt a bajnoki koronának, viszont a negyedliteresek év végi aranya ekkor még gazdátlanul árválkodott.

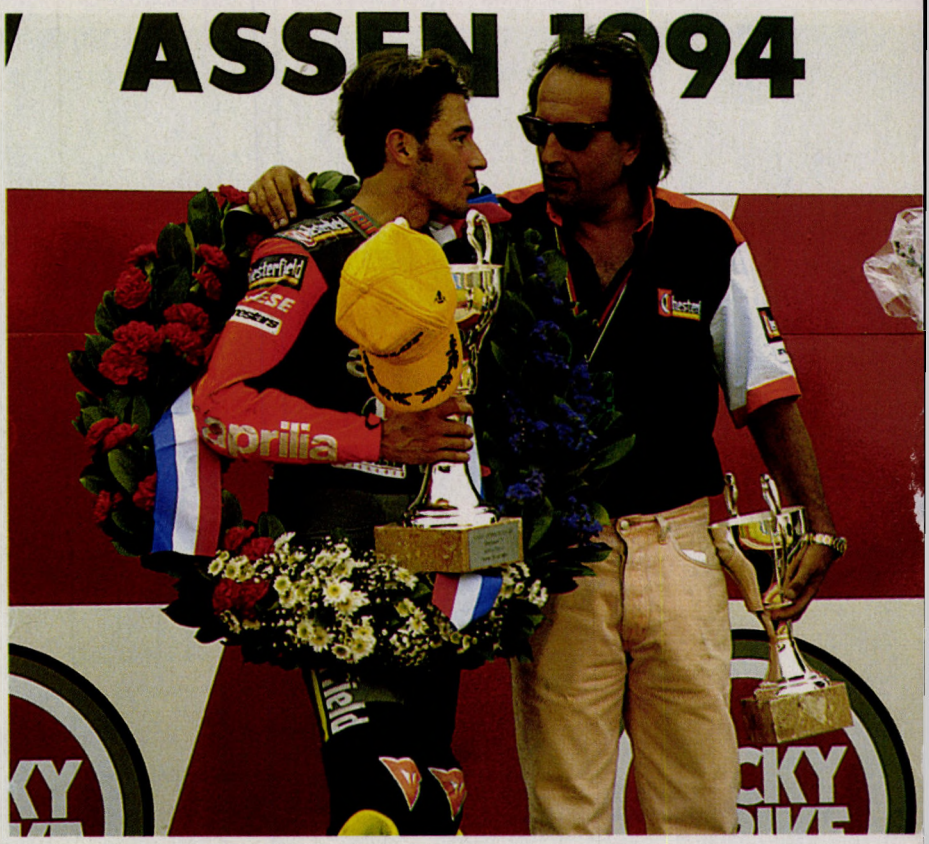
Olaszország üdvöskéje, *Massimiliano* (Max) *Biaggi* 1992-ben kezdte ténykedését a világbajnoki porondon *Alessandro Valesi* Telkor Aprilia csapatában. A túlontúl sokat bukdácsoló fiút még az olaszok is elítélték gyengécske teljesítménye miatt, ám amikor megtudta, hogy felbontják szerződését, válaszképp rajt-cél győzelmet produkált a délafrikai szezonzárón. Tavaly a Rothmans Honda színeiben nem sok vizet zavart, inkább a már említett bukások jelentettek eseményt vele kapcsolatban, ám valami mégis meghatotta az Aprilia embereit. Biaggit visszszavásárolták, és azonnal felruházták a bajnokesélyeseknek járó jogokkal és pompával, majd az idei édes-bús emlékű szezon zárásaként szinte egész Taljánia egy emberként várta a csodát. Biaggi jelenlegi legnagyobb ellenfele, *Tadayuki Okada* nyolc pont hátránnyal kezdte a döntő ütközetet, de az esetleges győzelemért járó 25 pont teljesen nyíltá tette a küzdelmet. Okada japános küzdeni tudásán kívül csupán Biaggi menetrendszerű megingásában bízhatott.

„Az ezüst mindenféleképp megvan. Igyekszem Max előtt végezni, remélem összejön legalább tízpontnyi különbség, bár félek a többi olasztól, nehogy „kitegyenek" a pálya mellé. *Doriano Romboni* és *Loris Capirossi* biztos, hogy mindent megtesz honfitársuk sikeréért, de én is szeretnék segítséget kapni *Nobuatsu Aokitól* és *Tetsuya Haradától*" – mondta Okada a futam előtti utolsó pillanatokban.

Biaggi látszólag nyugodtan viselkedett a végletekig feszült percekben.

„Meg kell csinálnom. A versenyre eljött Ivano Beggio, az Aprilia s.a. tulajdonosa is, s ha pont most rontanám el, biztos, hogy búcsúzhatnék a csapattól."

Az óriási tét tagadhatatlanul is meghatározta a futam koreográfiáját. Az olaszok – Romboni, Capirossi – szinte görcsösen, de annál látványosabb módon terelték Biaggit a lehető legveszélytelenebb helyzetekbe, ám a japán Aoki mindig ott lihegett a nyakukon. Okada minden bizonnyal kivárásos taktikával motorozott, csak egy-két kemény féktávval tudatta jelenlétét. Biaggi vesztenivalója



A Chesterfield Aprilia idei sikerduója. Max Biaggi és csapatfőnöke, Carlo Pernat

sokkal nagyobb volt. Nem kis kockázatot vállalva az élre tört, és próbálta tartani a dupla aranyat érő pozíciót, ám Okada többször is visszavette a pólust. Biagginak – a hosszú célegyenes tekintetében – volt egy rendkívül hasznos ütőkártyája. Apriliája látványosan gyorsabb volt mindenki motorjánál, így ha nem is ő kanyarodott elsőként a célegyenesbe. a kigyorsítás fázisában már ismét vezetett. Romboni, Capirossi, Harada és Okada talán túl sokat bíbelődött egymással, így ez pont elég volt ahhoz, hogy Biaggi biztonságos előnyre tegyen szert. Aoki nem bírta a maratoni ütközetet, a sóderágyban kötött ki, s a többiek is belenyugodtak a futam már körvonalazódó végeredményébe. Biaggi tanárként haladt az élen, de mi van, ha mégis hibázik. Hibázik, mint tette azt az olasz nagydíjon utcahossznyi előny birtokában, magára haragítva ezzel még saját szurkolótáborát is. A malőr elmaradt, az okosan óvatos utolsó körök után jöhetett a nagy ünneplés. Biaggi végérvényesen belopta magát minden olasz szívébe, különösen azzal, hogy saját sikerével az Apriliát is megkoronázta. Okada érthetően szomorkodott az elúszott lehetőség miatt.

„Nem lett volna szabad békén hagynom Biaggit. Ha többet idegesítem, lehet, hogy elront valamit, de én sem mertem a végletekig kockáztatni, még ha ilyen nagy dologról van is szó."

Okada valamire azért büszke lehet. Doohan és *Alberto Puig* mellett ő az egyetlen, aki a szezon valamennyi futamát pontot érően fejezte be.

Romboni, Capirossi, Harada és *Jean Philippe Ruggia* személyében igen rangos tábora van a csalódottaknak. A szezon előtt még mindegyikük világbajnoki álmokat dédelgetett, ám jócskán elmaradt a várva várt siker. Romboni bukásainak és apró sérüléseinek köszönhette mélyrepülését. Capirossinál ugyanez volt a helyzet, technikai gondokkal fűszerezve. Harada reménytelenül harcolt a tavaly elnyert cím megvédéséért, de egy árva ezüstön kívül nem futotta többre erejéből. Ő



Na, erre a pillanatra még egy darabig várni kell. Schwantz sérülés miatt esett ki a világbajnoki küzdelemből, de jövőre teljes erőbedobással készül



Ez volt Romboni búcsúfellépése a HB Racing Teamnél. 95-ös szerződése még bizonytalan a sok kérő miatt



Új világbajnok könnyekkel küszködve. Sakata remek partnerre lelt az Apriliában, s szerződését két évvel hosszabbította



Doohan mintamotorozással nyerte el a koronát

is, csakúgy mint Ruggia, sokszor kényszerült a verseny feladására technikai k. o. miatt, de az elszántsággal is akadtak problémák.

A nyolcadliintereseknél nem csalódtunk, már ami az izgalmakat jelenti. Egy-két futamot kivéve óriási tömörülés volt az élen, hihetetlen dolgokat produkálva, elsősorban *Noboru Ueda, Stefano Perugini* és a végére feltámadt *Jorge Martinez* főszereplésével. Martinez esete kissé kilóg a sorból, hisz amolyan „senkinek sem kell" felkiáltással szerződtette az ebben az évben visszatért Yamaha-csapat. Az évad első felében még akadtak gondok a motor és nem utolsósorban a csapat működésével, de a hajrára összejött minden. A harminckét esztendős spanyol látványos motorozást bemutatva nyerte az Argentin Nagydíjat, majd a hazai közönségre gondolva már a szezonzáró edzésein is brillírozott. *Dirk Raudies* sem ilyen teljesítményre gondolt, dacára annak, hogy most ő volt a leggyorsabb az időmérőn. Sakata annál kényelmesebben várta a futamot, nem is csoda, hisz már mindenki világbajnokként köszöntötte az aprócska japán fiút. Honfitársai közül ennek ellenére sokan még ferdébb szemmel néztek rá, ugyanis finoman árulónak titulálták.

„Azért haragszanak rám, mert átigazoltam a Hondától az Apriliához, és megnyertem nekik a világbajnoki címet. Dicsőségem természetesen hazámé is, de jó előre kijelentettem, hogy jövőre ismét az olasz motor gazdája leszek."

Sokan úgy gondolták, hogy érdemes lesz mindent egy lapra feltenni, hisz az utolsó futamon komoly szerződések is megfelelő partnert keresnek a jövőre gondolva.

Dicséret a fiúknak azért a teljesítményért, amellyel elkápráztatták az évzáróra kilátogató közönséget. A verseny utolsó körében még vagy tízen voltak esélyesek az első helyre, de mindenki erőfeszítése ellenére Raudies állhatott a dobogó tetejére. A legcsodálatosabb dolgokat Martineztől láthattuk, aki a lassú motorjából adódó hátrányt vakmerő manőverekkel ellensúlyozta. A cél előtti utolsó kanyarban még kívülről próbálta előzni Raudiest, ám óriási, de annál szerencsésebb bukás lett az attrakció vége. A nagy küzdelemben Perugini és *Maik Stief* kétszer is elesett, s biztos, hogy ez a futam hozta az év legszorosabb befutóját. Bronzot érő helyen Japán tizenhét esztendős „küldötte", *Haruchika Aoki* végzett, aki minden bizonnyal meghatározó szereplője lesz a következő szezonnak. Japán ebben a kategóriában páratlan dicsőséget szerzett magának, az összesítésben Sakata, Ueda és *Takeshi Tsujimura* vitte haza a három érmet.

Doohan hatalmas előnnyel váltotta *Kevin Schwantzot* a trónon. Az ausztrál fiú ebben az évben ellenállhatatlan volt, semmilyen gondot sem jelentett számára a cím elnyerése. Üde színfoltja volt a barcelonai versenynek *Luca Cadalora* és a Marlboro Yamaha Team látványos feltámadása. Cadalora már az edzéseken tudatta a többiekkel, itt neki

SZUPER IDÉNYZÁRÓ A GYORSASÁGI MOTOROS VB-N

EREDMÉNYEK

GYORSASÁGI MOTOROS VILÁGBAJNOKSÁG, 1994. OKTÓBER 9., BARCELONA. TIZENNEGYEDIK FUTAM.

125 cm³ 1. Dirk Raudies (D), Honda – 2. Peter Öttl (D), Aprilia – 3. Haruchika Aoki (J), Honda – 4. Takeshi Tsujimura (J), Honda – 5. Olivier Petrucciani (CH), Aprilia – 6. Noboru Ueda (J), Honda

250 cm³: 1. Max Biaggi (I), Aprilia – 2. Loris Capirossi (I), Honda – 3. Doriano Romboni (I), Honda – 4. Tadayuki Okada (J), Honda – 5. Tetsuya Harada (J), Yamaha – 6. Jean Philippe Ruggia (F), Aprilia

500 cm³: 1. Luca Cadalora (I), Yamaha – 2. Mick Doohan (AUS), Honda – 3. John Kocinski (USA), Cagiva – 4. Alex Criville (E), Honda – 5. Daryl Beattie (AUS), Yamaha – 6. Alex Barros (BRA), Suzuki

A GYORSASÁGI MOTOROS VILÁGBAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE:

125 cm³: 1. Kazuto Sakata (J), Aprilia, 224 pont (világbajnok) – 2. Noboru Ueda (J), Honda, 194 – 3. Takeshi Tsujimura (J), Honda, 190 – 4. Dirk Raudies (D), Honda, 162 – 5. Peter Öttl (D), Aprilia, 160 – 6. Jorge Martinez (E), Yamaha, 135 – 7. Stefano Perugini (I), Aprilia, 106 – 8. Masaki Tokudome (J), Honda, 87 – 9. Olivier Petrucciani (CH), Aprilia, 74 – 10. Herry Torrontegui (E), Aprilia, 73

250 cm³: 1. Max Biaggi (I), Aprilia, 234 pont (világbajnok) – 2. Tadayuki Okada (J), Honda, 214 – 3. Loris Capirossi (I), Honda, 199 – 4. Doriano Romboni (I), Honda, 170 – 5. Ralf Waldmann (D), Honda, 156 – 6. Jean Philippe Ruggia (F), Aprilia, 149 – 7. Tetsuya Harada (J), Yamaha, 109 – 8. Jean Michel Bayle (F), Aprilia, 105 – 9. Luis D'Antin (E), Honda, 100 – 10. Nobuatsu Aoki (J), Honda 95

500 cm³: 1. Mick Doohan (AUS), Honda, 317 pont (világbajnok) – 2. Luca Cadalora (I), Yamaha, 174 – 3. John Kocinski (USA), Cagiva, 172 – 4. Kevin Schwantz (USA), Suzuki, 169 – 5. Alberto Puig (E), Honda, 152 – 6. Alex Criville (E), Honda, 144 – 7. Shinichi Itoh (J), Honda, 141 – 8. Alex Barros (BRA), Suzuki, 134 – 9. Doug Chandler (USA), Cagiva, 96 – 10. Niall Mackenzie (GB), Yamaha, 69

kell nyerni. A Yamaha ezúttal gyorsabb volt még az eddig minden motort kikerülő Hondáknál is, s Cadalora is jó napot fogott ki. Győzelme időszerű volt már *Kenny Roberts* csapatára nézve is, nem beszélve arról, hogy ezzel megszerezte az év végi ezüstöt. Schwantz már a harmadik futamot töltötte a pálya mellett, talpig gipszben, ugyanis a Laguna Seca-i bukás következménye jól látható nyomokat hagyott rajta.

„Mindkét kezemre műtét vár, az egyiket *Claudio Costa* doktor végzi majd bolognai klinikáján, a bonyolultabb műveletet pedig Izraelben próbálják megoldani. Igyekszem meggyógyulni a következő szezon teszteléseinek kezdetére."

Doohan semmit sem bízott a véletlenre, keményen küzdött még világbajnokként is, ugyan semmi szüksége nem lett volna a pontokra, viszont *John Kocinskinek* az összetett harmadik helyhez igen. Meg is lett a bronz, hisz Kocinski megnyerte az *Alex Crivillével* szembeni csatározást, s mivel Schwantz már nem szerezhetett egyetlen pontocskát sem, új gazdára lelt a dobogó harmadik foka. Barros gyengécske teljesítménye nem meglepő, év közbeni sérülése láthatólag hátráltatta a munkában, s már nem is nyúzta magát, sőt visszavonulást tervezget.

Rövidesen megkezdődnek az átigazolási hercehurcák, de annyi már biztos, hogy az idén Marlboro Yamaha színekben szereplő ausztrál *Daryl Beattie* a Team Lucky Strike Suzukinál folytatja, ahol Schwantz mellett még egy harmadik szereplő bemutatkozására is számítani lehet.

Szöveg és kép:
SZABÓ RÓBERT

RED SCORPIO
RS 950
az intelligens autóriasztó
...AZ ÖN RIASZTÓJA?
* távirányítás 30-70 m-es hatótávolsággal
* riasztás hang- és fényjelzéssel
* csomag- és motorvédelem
* gyújtásblokkolás
* beépített központizár-vezérlés
* feszültség- és rezgésérzékelés
* automata élesítés

AZ ALAPRENDSZER TARTALMA:
- 1 db központi egység
- 2 db távirányító
- 1 db 110 dB-es sziréna
- 1 db gyújtásblokkoló
- 1 db ajtózáró motor
- vezetékes érintkezők

ÉS MINDEZ CSAK 16 000,- Ft

Kiegészítő egységek:
* ultrahangos érzékelő
* akkumulátoros sziréna
* további ajtózáró motorral az összes ajtót egyszerre nyithatja, zárhatja.

EZ AZ ÉN RIASZTÓM!

Magyarországon kizárólagosan forgalmazza és szervizeli:
T+T Szállítási és Kereskedelmi Kft.
1183 Budapest, Nefelejcs u. 1–3.
Tel/fax: 294-9494
Partner szervizünk:
S–TEL BT.
Bp. X. ker., Mázsa u. 14/D.
tel.: 177-3980





AMERIKAI MINŐSÉG

97 FT

Ajánlott fogyasztói ár

A dohányzás káros az egészségre!

McRAE HARMADIK DOBÁSA

RALI-VB-FUTAM AUSZTRÁLIÁBAN

Colin McRae verhetetlen Óceániában. Új-Zéland után Ausztráliában sem talált legyőzőre





Noha az idei ausztráliai vb-futam a nemzetközi szövetség által bevezetett „vetésforgó" jóvoltából csupán az F–2 kategória részére ígért vb-pontokat, a rajtlista mégis majdnem olyan pompás volt, mint egy „igazi, nagy" versenyen. A titok nyitja egyszerű: először is *Juha Kankkunen*, pontosabban a Toyota egy finnországi kísérleti kiruccanás után itt vetette be első ízben vb-körülmények között az új csodafegyvert, a Celica harmadik generációs, ST 205-ös típusát; *Colin McRae* a Subaru színeiben az Ázsia-Óceánia-i bajnokság pontvadászatában segített be csapattársának, a címre is még esélyes új-zélandi *Possum Bourne*-nek; hasonló okból jelent meg a rajtnál a Mitsubishi zászlaja alatt egy másik vb-menő sztár, a svéd *Kenneth Eriksson;* az F–2 osztályban pedig a meglepetésre listavezető Skoda-csapat csapott össze a szintén bajnoki babérokról álmodozó opeles *Gregoire de Meviusszal*...

Amilyen parádésan csillogott a rajtlista, olyan unalmasan és kissé egyhangúan vagy talán „háromsíkúan" zajlott az 1841 km-es, 30 gyorsasági, gyönyörű pályákkal tűzdelt verseny. McRae és Kankkunen prezstízsharcában az ifjú skót legény kerekedett felül magabiztosan, de az az igazság, hogy Juha sem erőltette nagyon a dolgot. Az ő feladata elsősorban a tesztelés, a kocsi kipróbálása volt. Az már csak erkölcsi elégtétel lehetett a számára, hogy a gyerekbetegségekkel küszködő Celicával mégiscsak sikerült 16 gyorsaságin a legjobb időt elérnie. Elsősorban egy üzemanyagcsőnek, majd az első differenciál meghibásodásának köszönhetően szorult a végelszámolásnál mindössze 9 apró másodpercecske hátránnyal a 2. helyre, ami egy premiernél cseppet sem számít kudarcnak.

Kettőjük mögött jócskán lemaradva vívta párharcát a subarus Bourne és a mitsubishis Eriksson, amelyből végül is a svéd került ki győztesen. Az N csoport értékelését a várakozásnak megfelelően a helybéli *Ed Ordynski* nyerte a második evolúciós fokozatra piszkált Mitsubishivel.

A lényeget, vagyis a világbajnoki pontokat az F–2 kategóriában a belga De Mevius kaparintotta meg Opel Astrájával, miután a kétkocsis Skoda-csapat fele távnál elveszítette *Emil Trineréket*, és a meglehetősen gyors pályákon *Pavel Sibera* is kénytelen



Az F–2-es kategóriában a belga Gregoire de Mevius remek úton halad a világbajnoki cím felé



A „gyémántosok" legjobbja az abszolút harmadik svéd Eriksson–Parmander duó

uha Kankkunen első alkalommal „röptette" ivatalosan a új Celicát

volt egy több mint 13 perces „zakót" elkönyvelni a belgával szemben. A skodások azonban még így is boldogan indultak hazafelé, hiszen 34 pontjukkal még mindig ők vezetik az F–2 listát a 30 pontos Opel előtt, ami a két kocsi és a két csapat közötti különbséget látva, több mint tiszteletre méltó…

Egyébként a gyorsan elfelejthető ausztráliai versenyen megjelent az FISA elnöke, *Max Mosley,* aki meglehetősen éles kritikákat volt kénytelen meghallgatni a ralisport világából. Most túl azon, hogy a ralistábor minden szinten elhanyagolva és mellőzve érzi magát az FISA részéről az F–1 árnyékában, noha népszerűség és látványosság tekintetében a sportág többet érdemelne, *Ove Andersson,* a sikerekben gazdag Toyota-csapat vezetője keményen bírálta az FISA-t a túl szigorú, de még inkább szűk látókörű tv-közvetítési rendszabályok miatt.

A nemzetközi szövetség (de inkább *Ecclestone*) idén szemérmetlenül magas jogdíjakat követelt azoktól a társaságoktól, amelyek néhány perces tudósításokat szerettek volna forgatni a vb-futamok színhelyén. Ennek köszönhetően a ralisport csúcsa, a vb idén szinte el is tűnt a tv-képernyőkről, és e „bölcs húzás" mögött talán nem is ok nélkül azt sejtik az érintettek, hogy Ecclestonék ilyen módon is szeretnék a ralisport népszerűségét az F–1 javára csökkenteni.

Ugyancsak Andersson fejtette ki igen élesen nemtetszését az 1998-tól életbe lépő új műszaki szabályokkal kapcsolatban. Mint ismeretes, ekkortól száműzik véglegesen a ralisportból a turbófeltöltőt és az összkerékhajtást. A toyotás főnök szerint a sportágban jelenleg hangadó gyárak nem hajlandók a műszaki visszalépésre, értelmetlennek tartják a már meglévő technika szemétbe dobását, és a nemzetközi szövetséget enyhén szólva hozzá nem értéssel vádolta…

Ami igaz, az igaz, sok tennivaló akad még az FISA háza táján a ralisporttal kapcsolatban, hogy az elhangzott vádak alaptalan vádaskodásnak bizonyuljanak csupán…

Szöveg és kép:
MARTIN HOLMES

EREDMÉNYEK

AUSZTRÁL RALI

ABSZOLÚT SORREND:
1. McRae–Ringer (GB) Subaru Impreza WRX, 5 ó 13'50" – 2. Kankkunen–Grist (SF/GB) Toyota Celica GT–4, + 0'09" – 3. Eriksson–Parmander (S) Mitsubishi Lancer VR–4, + 3'50" – 4. Bourne–Sircombe (NZ) Subaru Impreza WRX, + 5'17" – 5. Burns–Reid (GB) Subaru Impreza WRX, + 7'09" – 6. Dunkerton–Gocentas (AUS) Mitsubishi Lancer VR–4, + 25'05" – 7. Ordynski–Stacey (AUS) Mitsubishi Lancer VR–4, + 30'43" – 8. Officer–Officer (AUS) Mitsubishi Lancer VR–4, + 41'46" – 9. De Mevius–Lux (B) Opel Astra GSI, + 41'48" – 10. Singh–Tech (MAL) Proton Wira, + 1,44'03"

VASPAPUCSOSOK VÉGJÁTÉKA

SALAKMOTOROS SZUPERDÖNTŐ

A szuperdöntő három fordulójával, illetve a csapatbajnoki fordulóval fejeződött be az idei salakmotoros-idény. Ez utóbbiakba már a külföldi szerződéssel rendelkező nagyok is bekapcsolódtak, hiszen velük vált teljessé a tizenhatos mezőny.

Az ob-fordulókból a legjobb nyolc fiatal versenyző került a szuperdöntőbe, hogy megpróbálják megszorítani az „öregeket", *Adorján Zoltánt, Bódi Lászlót, Böszörményi Zsoltot, Hajdú Zoltánt, Nagy Róbertet, Petrikovics Józsefet, Tihanyi Sándort* és *Hell Csabát*. Az utánpótlásból a miskolci *Bencze Zsolt, Karczagi László, Melicher Gábor*, a debreceni Hajdú Volánból *Rőth Gábor, Magosi Norbert*, valamint a nyíregyházi három *Kovács: Attila, Zoltán* és *Zsolt* állhatott velük a rajthoz.

Szó se róla, a nemzetközi mezőnyben a menők pályafutásuk alatt többször is bizonyították tehetségüket és rutinjukat, míg a fiataloknak ebben az esztendőben alig-alig jutott versenyzési lehetőség, így az első forduló előtt könnyű szívvel megjósolható volt, hogy az igazán nagy csaták az „öregek" között lesznek. (Megjegyzendő, hogy a legjobbak közé az elmúlt években mindössze a borsodi Böszörményinek sikerült betörnie, a többi fiatal viszont még várhat arra, hogy igazi eredményeket érjen el a legjobbak ellen.)

Az első szuperdöntőt Nyíregyháza vállalta magára, és a verseny nem hozott meglepetést. A legjobb nevű Adorján Zoltán mindössze egy pontot vesztett, és nyerte a fordulót. A további sorrend: 2. Bódi, Nagy R. 12-12 – 4. Hajdú, Böszörményi 11-11 – 6. Bencze, Hell, Magosi 9-9 – 9. Kovács Zsolt 8 – 10. Rőth 7 – 11. Melicher 5 – 12. Kovács Attila, Kovács Zoltán, Tihanyi 3-3 – 15. Karczagi, Petrikovics 2-2, a 16. salakmotoros még az első futam előtt visszalépett.

A második, gyulai fordulón is érvényesült a papírforma, annyiban viszont újdonságot hozott ez a forduló, hogy Bencze Zsolt, igazolva, hogy nem véletlen a nyíregyházi 9 pontja, ismét ott volt a legjobbak között. Ezt a fordulót is Adorján nyerte meg, ugyancsak egy ponttal maradva le a maximálisan megszerezhető 15-től. Második lett nagy Róbert (12), a harmadik pedig Böszörményi, egykori klubtársa, Hajdú előtt.

A két futamsorozat után összesítésben Adorján vezetett 28 ponttal a 24 pontos Nagy Róbert, valamint a két 22 pontos Böszörményi és Hajdú előtt. A további sorrend: 5. Bódi 22 – 6. Bencze 19 – 7. Magosi 18 – 8. Hell 17 – 9. Rőth 15 – 10. Tihanyi 13 – 11. Melicher, Karczagi 6-6 – 13. Nemes, Szatmári 4-4 – 15. Szegvári 3 – 16. Molnár 1. Mint a névsorból látható, már nemcsak a visszalépett *Szegvári* nem állt rajthoz Gyulán, hanem a három Kovács sem, akik sérülés miatt nem vállalták a szuperdöntőt. Szomorú, de tény, hogy ezeknek a versenyzőknek a kiesésével tovább nőtt a szakadék Adorjánék nyolcas fogata és a fiatalok között. Ez viszont meglátszott a miskolci, egyben befejező forduló színvonalán is.

A Borsodi Építők Volán SC sporttelepén október 8-án bőgtek fel a motorok. A rendező egyesület a pályát rendbe hozatta, hogy az is méltó legyen a magyar bajnokság idei utolsó futamaihoz.

Az előzetes látogatások szerint többen arra számítottak, hogy az Adorjántól mindössze négy ponttal lemaradt Nagy Róbert képes lesz arra, hogy megakadályozza a debreceni klubtulajdonost abban, hogy tizedik alkalommal elnyerje a bajnoki címet. A miskolci, nem túl nagy létszámú közönség viszont azt várta, hogy Böszörményi felléphet a dobogóra, és Bencze megőrzi jó helyezését. A harmadik szuperdöntőn az első nyolc helyezés jutalma a külföldi szerződés megszerzéséhez való lehetőség volt.

Végignézve a verseny kezdete előtt a rajtlistán, meglehetősen kevés olyan futamot találhattunk, amely különösebb izgalmakat ígért. Több név mellé már a rajt előtt be lehetett írni a három, azaz a maximálisan megszerezhető pontot.

Először Böszörményi motorozott a rajtszalaghoz, és kitűnő rajttal, végig vezetve verte meg Benczét, Szatmárit és Szegvárit. A második futamban nagy ovációt fogadta a Miskolcon is méltán népszerű Adorjánt, akinek mindössze Bódi jelentett veszélyt, őt pedig simán utasította a második helyre. Magosi vágott az első kanyarban élre, Melicher és Karczagi elé, a harmadik futamban. Ellenfelei őt sem gyötörték meg túlságosan. A negyedik rajtnál állt egymás mellé Tihanyi, Hajdú és Nagy Róbert. Tihanyi remekül szabadult el a felcsapódó szalag mögül, és hiába támadta őt Nagy, képtelen volt befogni.



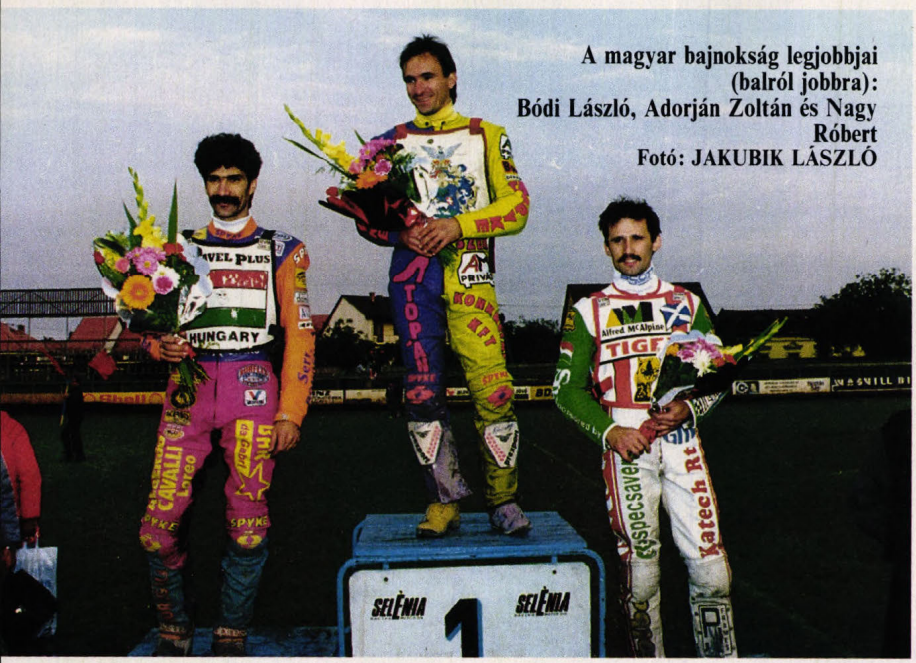
Nagy Róbert útban egy futamgyőzelem felé

Ismét Tihanyi motorozott be a pálya karbantartása után, és csupán egyetlen sporttársa nehezítette meg a dolgát, a bronzéremre aspiráló Böszörményi. Tihanyi különösen az egyenesekben húzott el, és először neki intett a kockás zászló. Hell szorongatta meg Hajdút a rajt után, ám míg egymásra figyeltek, a második kanyarban a szemfüles Bódi lemotorozta mindkettőjüket, és ezután nem is hagyta magát megelőzni. Adorján kapott „edzési" lehetőséget ezután. A tartalékból feljött miskolci *Molnár* és Bencze nem igazán jelentett veszélyt. Nagy, Magosi, Szatmári, Nemes volt a sorrend a következő futamban.

Bódi, Nagy és Böszörményi hármas harcától is jóval többet vártunk annál, mint amennyit kaptunk. Bódi maga mögé utasította a miskolci versenyzőt, és biztosan gyűjtötte be a három pontot. A fiatalok futamát Magosi nyerte meg, Rőth, Molnár és Szegvári előtt. A győzelem neki sem okozott különösebb gondot, de talán különösebb sikerélményt sem. Hajdúnak kötelező volt megszereznie a maximálisan kapható pontokat a tizenegyedik futamban Melicher, Bencze és Nemes előtt. A tavaly még miskolci, jelenleg a Gyula színeiben rajtoló „Cigány" nem is cáfolt rá erre az állításra. Adorján sem tétlenkedett Tihanyival, Hellel és Szatmárival vívott csatá-



Tihanyi és Nagy közös kanyarkombinációja



A magyar bajnokság legjobbjai (balról jobbra): Bódi László, Adorján Zoltán és Nagy Róbert
Fotó: JAKUBIK LÁSZLÓ

jában, és magabiztosan győzött három társával szemben.

A tizenharmadik futamban a két nagy, ősi ellenfél, Hajdú és Adorján állt rajthoz. Kettőjük küzdelme évek óta mindkét versenyzőnek hiúsági kérdés. Mondják azt is, hogy Hajdúnak célja az, hogy Adorjánt legyőzze, és akkor már elégedett, és számára majdhogynem mindegy melyik helyen végez a versenyen. Most Hajdúnak sikerült jobban a futam és Adorján hiába próbálkozott, riválisa minden támadását kivédte. Tihanyinak rendkívül könnyű volt elbánni Szegvárival, Karczagival és Nemessel, majd Hell ugrott ki az egymásra figyelő Nagy és Bencze mögül, és nyerte meg a futamot. A tizenötödik futamban Bódi taníthatta a fiatalokat, és ezzel nagy lépést tett a dobogó felé.

A tizenhetedik futamban történt a harmadik forduló egyetlen, de legutóbbi értesüléseink szerint súlyos sérüléssel végződött bukása. Melicher, Bódi, Szatmári és Molnár startolt el. Csaknem probléma nélkül fejeződött be a futam, amikor egy ütközés után Nemesre ráesett motorja, a versenyző fekve maradt a pályán. Mindez a harmadik kör vége előtt történt. Közben a negyedik kör elején leesett motorjának lánca is. A futamot természetesen megismételték, miután a sérült versenyzőt a mentők elszállították. A versenybíró döntése értelmében Böszörményi és Molnár rajtolhatott ismét, emiatt pedig Hell reklamált, aki szerint őt jogtalanul zárták ki a versenyből. Végül is nem ő nyerte meg a szócsatát, Böszörményi viszont simán gyűjthette be a három pontot. A tizennyolcadik futamban indult Adorján és Nagy. Az első körben Nagy még meg tudta szorítani ellenfelét, ám az első hely kérdését hamar eldöntötte a debreceni versenyző, és akár már a kockás zászló meglengetése után átvehette volna az aranyérmet.

Hátra volt még a tizenkilencedik és a huszadik futam. Az utolsó előttiben Bódi a három pontot beseperte, az utolsóban pedid Hajdú nyert magabiztosan.

SZIKRA PÁL

EREDMÉNYEK

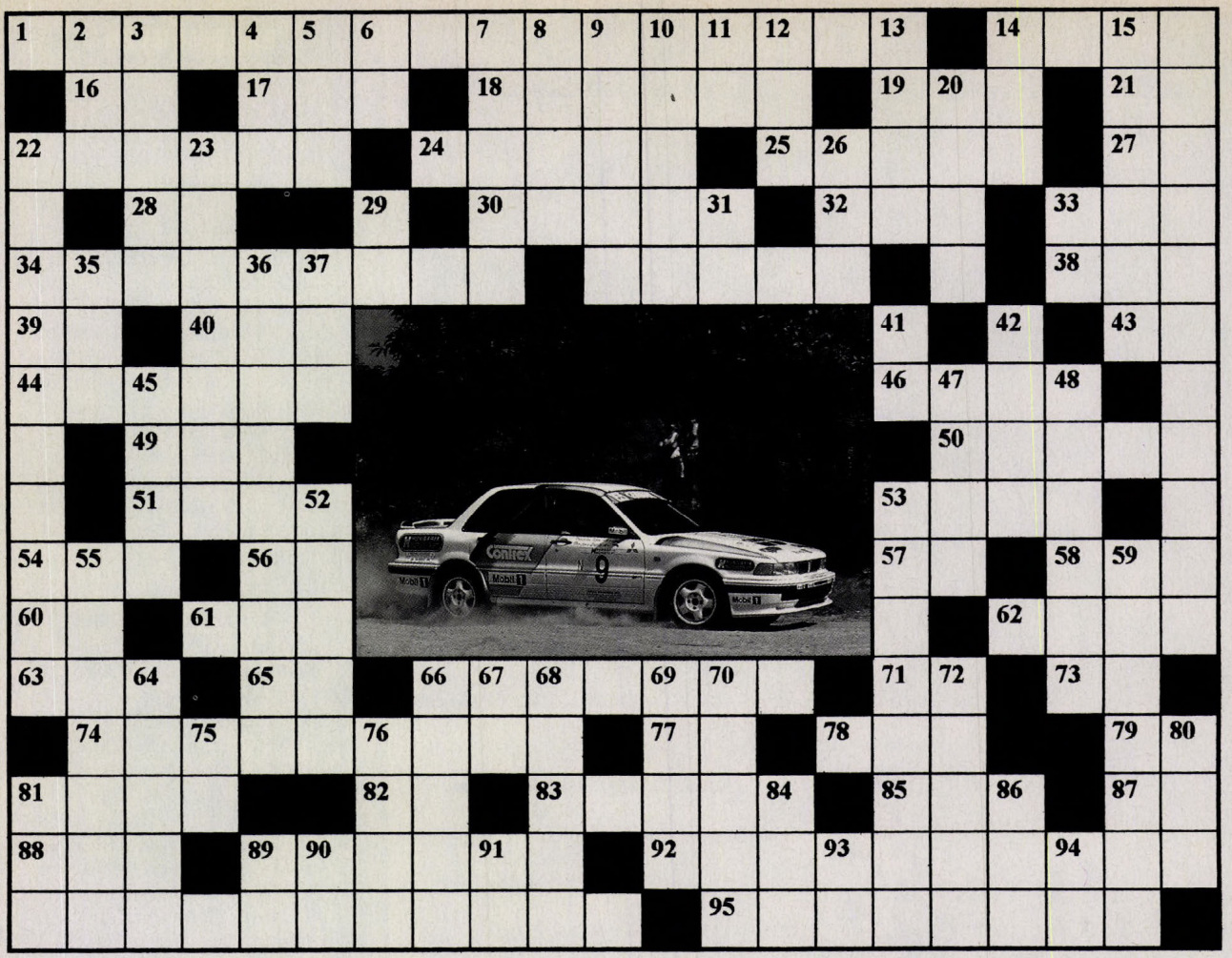
SALAKMOTOROS-SZUPER-DÖNTŐ, HARMADIK FORDULÓ, MISKOLC

1. Adorján Zoltán 14 pont – 2. Bódi László 14 – 3. Tihanyi Sándor 13 – 4. Hajdú Zoltán 12 – 5. Böszörményi Zsolt 11 – 6. Nagy Róbert 10 – 7. Magosi Norbert 8 – 8. Bencze Zsolt 7 – 9. Hell Csaba 7 – 10. Rőth Gábor 6 – 11. Melicher Gábor 6 – 12. Szatmári László 4 – 13. Szegvári Gábor 3 – 14. Karczagi László 2 – 15. Molnár Ariel 2

A magyar bajnokság harmadik és negyedik helyéért Nagy Róbert és Hajdú Zoltán külön futamban állt rajthoz.

A BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE

1. Adorján Zoltán (Debreceni Adorján Klub) 42 pont – 2. Bódi László (Hajdú Volán SC) 35 – 3. Nagy Róbert (Hajdú Volán SC) 34 – 4. Hajdú Zoltán (Gyula) 34 – 5. Böszörményi Zsolt (BÉV SC) 33 – 6. Tihanyi Sándor (Hajdú Volán SC) 26 – 7. Bencze Zsolt (BÉV SC) 26 – 8. Magosi Norbert (Hajdú Volán SC) 26 – 9. Hell Csaba (Gyula) 24 – 10. Rőth Gábor (Hajdú Volán SC) 21 – 11. Melicher Gábor (BÉV SC) 12 – 12. Karczagi László (BÉV SC) 8 – 13. Szatmári László (BÉV SC) 8 – 14. Szegvári Gábor (Hajdú Volán SC) 6 – 15. Nemes Tibor (Hajdú Volán SC) 4 – 16. Molnár Ariel (BÉV SC) 3



MITSUBISHI

Rejtvényünk megfejtései az 1993-as rali szériakategóriájának bajnok testvérpárosával kapcsolatosak. A megfejtést beküldők között Autó-Motor feliratú pólókat sorsolunk ki.

Beküldendő: a vízszintes 1., 14., 34., 95. és a függőleges 9., 20., 22., 48., 81. sor.

Beküldési határidő: **1994. december 6.**

Cím: Autó-Motor Szerkesztősége, 1400 Budapest, Pf. 1.

A borítékra, kérjük, írják rá: MITSUBISHI

VÍZSZINTES

1. Ezzel a Mitsubishi típussal versenyez a vízszintes 14-es és függőleges 81-es testvérpár (Zárt betűk: M, S, S, N) **14. A testvérpár vezető tagja** (Zárt betűk: R, Á, Z) 16. Kettőzve, játékszer. 17. Magasba 18. Esőn áll 19. Enikő becézve 21. Kettős betű 22. Macskaszín 24. Idejétmúlt 25. Nem késik el 27. ZL 28. Személyes névmás 30. Sietős betűi, keverve 32. ÁMG 33. Tál betűi, keverve **34. A testvérpár ennyiszer volt magyar bajnok** (Zárt betű: O) 38. Talán 39. Személyes névmás 40. OSS 43. SL 44. Sodros betűi, keverve 46. Shop betűi, keverve 49. Apaállat 50. Apósa betűi, keverve 51. Azonos betűk 53. LATJ 54. Élvezet 56. Görögország gépkocsijele 57. Az argon vegyjele 58. EAL 60. Franciaország és Belgium gépkocsijele. 61. Lakoma 62. Cérna feltekerésére használt henger 63. Szláv hármas 65. Patás állat 66. Női név 71. Tó, visszafelé! 73. Nagy varázsló 74. Nem kölcsönös 77. Határozórag 78. RGE 79. Egyesületen kívüli, röv. 81. ODÉT 82. Ausztria és Portugália gépkocsijele 83. Létezni 85. Román terepjáró 87. MÉ 88. Hézag 89. Gyanút keltő 92. Téli sült csemegék **95. A testvérpár ebben a csoportban versenyez**

FÜGGŐLEGES

2. Ibolya, becézve 3. Tok 4. Földönkívüli 5. Seb, visszafelé! 6. Olasz névelő 7. Fekszik 8. Ilona, becézve **9. Vezető tag, a függőleges 81-es párja a terepraliban** 10. Amott 11. LI 12. Régi űrmérték 13. Angolul csapat 14. OIR 15. Bomlás **20. A testvérpár ennyi éve versenyez a vízszintes 1-es típussal** (Zárt betű: Y) **22. A Mitsubishi kizárólagos hazai forgalmazója** (Zárt betűk: O, E, X) 23. Dallam 26. Európai nép 29. Zamat 31. Szíj 33. Azonos betűk 35. Angolul igen 36. Összepakoló 37. Azonos betűk 41. Szintén 42. Névelővel, számnév 45. Kívánság 47. Apró betűi, keverve **48. A Mitsubishi terepjáró, ezzel a típussal versenyez a függőleges 9 és 81-es páros** 52. Abból az irányból 53. Oroszország egyik híres tava 55. Ágyból fölkelés 59. Névelővel, hulladék 64. Teljes 66. Elfogadni 67. Rangjelző 68. Szemközti oldalon lévő 69. Lobog 70. Ebből az irányból 72. Földes út 75. Kettős betű, fordítva 76. Adat betűi, keverve 80. Szín **81. A testvérpár navigátor tagja** (Zárt betűk: L, R) 84. ISC 86. Yoko... 89. Libahang 90. Kettős betű, fordítva 91. UB 93. Kettős betű 94. YR

Levelemmel azokat szeretném megkímélni a csalódásoktól, akik egy FIAT Uno megvásárlását határozták el.

Nap mint nap akarva-akaratlanul hallom a hirdetésekben, hogy a „FIAT Uno UNGHERIÁ-t nemcsak megnyerni érdemes". Véleményem szerint ezt az autót esetleg megnyerni érdemes, de megvásárolni nem.

A DKJ-141 FIAT Uno 65i gépkocsit 1993. április 29-én vettem át a Boldizsár utcai FIAT-szervizben. Az átvétel utáni néhány napon belül már az alábbi hibák jelentkeztek:

1. A vezető oldali zár nem működött. Szerviz: többszöri olajozás után – amely természetesen nem használt – a zárbetétet kicserélték.

2. Sebességváltó. Az egyes fokozat és a hátramenet nem volt kapcsolható. Szerviz: eleinte arra hivatkoztak, hogy a váltó új, majd bejáródik. Miután ez nem következhetett be, a váltót szétszedték, és a hibát nem találták.

3. Újabb bejelentés alapján a váltót ismét szétszedték, és megállapították, hogy az egyik fogaskerékpár gyártási hibás, azonban raktáron ilyen alkatrész nincs, azokat Olaszországból kell megrendelni. Egy hónap múlva az alkatrészek megérkeztek, a váltót újra szétszedték, és megállapították, hogy nem ehhez a váltóhoz való alkatrészek érkeztek. A váltót negyedszeri szétszedés után sikerült megjavítani.

4. Fékek. Rázós úton a fékek zörögtek, csattogtak. Szerviz: megjavították.

5. Kézifék. Csak izmosabb emberek tudják működtetni, emelkedőn leállítva a kocsit nem lehet a kézifékkel az autót rögzíteni. Szerviz: nem tudta megjavítani.

6. Kuplung. Sebességek – főként az első két fokozat – csak a kuplung csúsztatásával válthatók. Szerviz: véleménye szerint ez ilyen konstrukció.

7. Egy-egy helyen olajfolyást és hűtővízszivárgást tapasztaltam. Házi úton a hiba megszüntethető volt.

8. Központi zár. A vezető oldalán bezárva a kocsit, a központi zár magától kinyitott. Szerviz: hatodik szétszedésre tudták megállapítani, hogy a jobb oldali zár működtető motorját gyárilag hibásan építették be. A sűrű beavatkozás nyomait az új kárpit a mai napig viseli.

9. Az első futómű és a váltó kopog. Szerviz: nem tudta megjavítani.

10. Mindkét első ülés nyikorgott. A vezetői ülés nyikorgását a szerviz harmadszorra szilikon-sprayjel megszüntette.

11. Vélhetően a sebességváltó többszöri szétszedése következtében a gépkocsi 103–105 km/h tartományban rendkívül erősen berezonál. Szerviz: nem észlelte a hibát.

12. 110 km/h felett a gépkocsi ütemesen zúg.

13. A sebességváltókar váltáskor csattog.

A fenti hibákon túlmenően a gépkocsi számos olyan konstrukciós hibával rendelkezik, amely a vezetést kényelmetlenné teszi.

A fenti hibákat tanúsítják nagy mennyiségű szervizmunkalapjaim, a FIAT Autó Magyarország Kft.-nek 1993. év november 1-jével írt telefaxom, vagy a kocsi, amely önmaga helyett beszél.

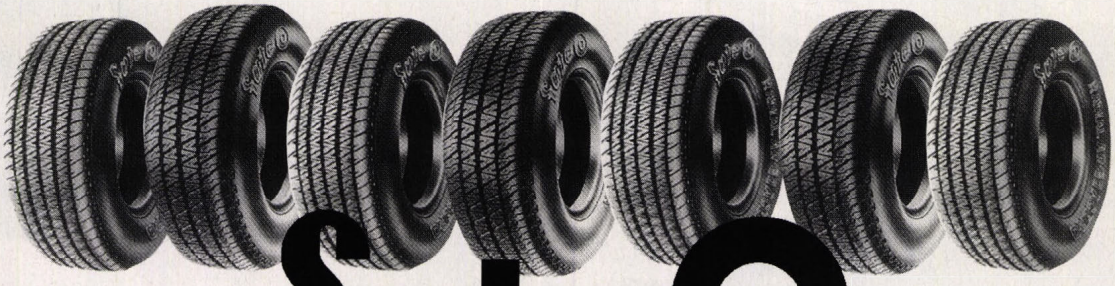
A sokszor beteg gépkocsit kizárólagosan a Boldizsár utcai szerviz gyógyítgatta.

Aki a fenti hibák ismerete ellenére egy FIAT Uno megvásárlása mellett dönt, azt tájékoztathatom arról, hogy az eltelt 16 hónap alatt a motor kifogástalanul működött. A kocsi gyorsulása jó, kormányzása könnyű, a fékek (a kézifék kivételével) hatásosak, megbízhatók.

Petz Lajos
Budapest

*

Olvasónk 9 pontban felsorolta kocsija vélt (vagy valós?) konstrukciós hibáit is, ezek közlésétől elsősorban helyhiány miatt tekintettünk el. Szóvá kell tennünk ugyanakkor, hogy a FIAT Uno az olasz gyár egyik szerény tudású tagja, amit ára is tükröz – sajnos a hazai kereseti viszonyokhoz persze magas –, így hiba a jóval komolyabb és drágább kocsik kényelmét és műszaki színvonalát számon kérni rajta.



fateo

IDŐJÁRÁSJELENTÉS:

Az elkövetkező napokban
az idő esősre fordulhat, egyes
helyeken kisebb havazásra, talajmenti
fagyokra lehet számítani.
Az utak sikossá válhatnak ...
Az autó nem szánkó ...

A megerősített oldalfal + futófelület
kiváló a magyar útviszonyokra

A következő szánkókra szerelhető:

Alfa 33, Applause, Escort, Audi, Civic, Lantra, Lada, Mazda, Lancer, Colt, Sunny, Corsa, Astra, Renault, Toledo, Subaru, Carina, Corolla, Golf, Jetta, Scirocco, Volvo, Wartburg...

Siessen a Fateo márkakereskedőkhöz!!
December 2-án minden márkakereskedőnél és raktárunkban az első 20 db 175/70 TR 13 méretű abroncs 4 400 Ft-ért kapható.

Márkakereskedők:

Schön András
VIII., Dankó u. 12.
114-1390
8—17 h.

Gumi Sarok
XVI., Veres Péter u. 23/A.
271-0245
8—18 h.

Zengő Gumiszerviz
XI., Bartók B. út 91.
186-5434
7—18 h.

Eger
Lukács Tibor
Liszt F. u.. 1..
36-314-750
8—17 h.

Komárom
Jankovics István
Mátyás kir.. u. 41.
34-341-605
8.30—18 h.

Veszprém
Kovács Gusztáv
Budapesti út 59.
88-329-271
7.30—17 h.

Zalaegerszeg
Szalay János
Vorhota u. 3.
92-321-330
8—17 h.

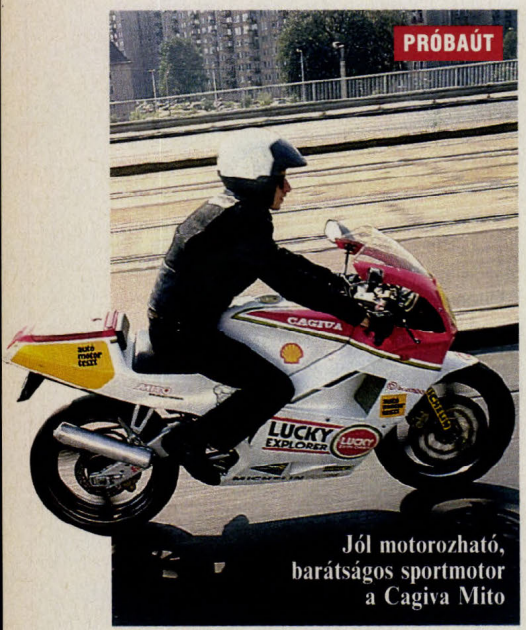
Kizárólagos importőr

Royal Albatross

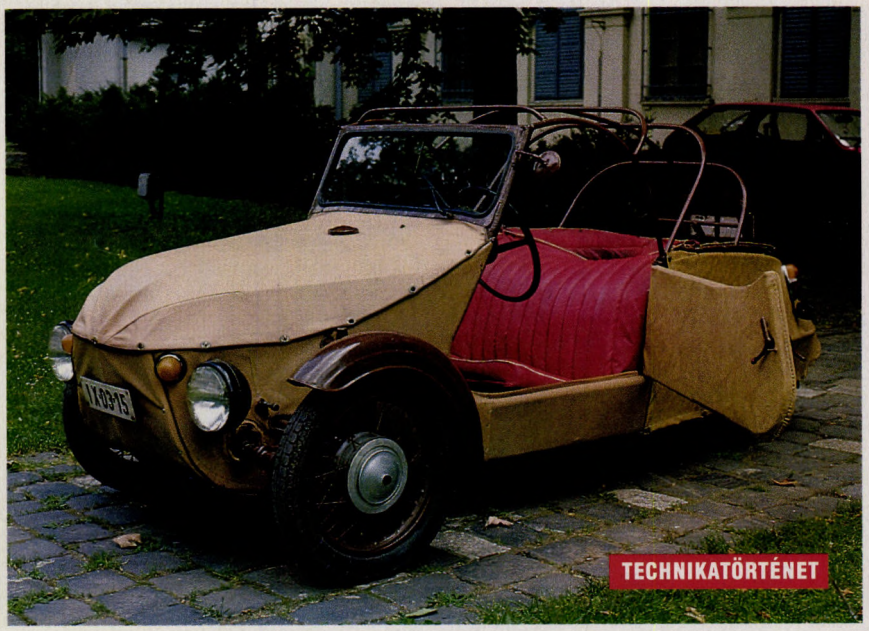
Budapest IX.,
Gyáli u. 20—22.
Tel.: 280-6675
Fax: 280-6717

autó motor KÖVETKEZŐ SZÁMUNK TARTALMÁBÓL DECEMBER 6.

Minek nevezzelek?



Jól motorozható, barátságos sportmotor a Cagiva Mito







KIRAKAT

A Felicával a Skoda-mítosz feltámasztását reméli a Mlada Boleslav-i gyár

SPORT

A balszerencse egy pillanatra sem tágított a Ford mellől az idei rali-világbajnokságban

autó motor

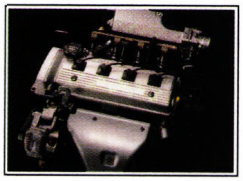
47. évfolyam, 24. szám
Megjelenik kéthetenként

FŐSZERKESZTŐ: **OCSKAY ZOLTÁN** • OLVASÓSZERKESZTŐ: **M. Nagy Péter** • TERVEZŐSZERKESZTŐK: **Kelényi Katalin, Major-Maróthy Szabolcs, Várhelyi László** • ROVATVEZETŐK: **Bessenyey Krisztina** (sport), **Gajdán Miklós** (motorkerékpár) **Kékesi György** (autó, közlekedés), **Mándoki József** (piac) • **Branstetter Sándor** (fotó) • MARKETING: **Kecskeméti Andrea** (vezető), **Sármándi Pál** • TITKÁRSÁG: **Fekete Katalin, Kész Józsefné.** Szerkesztőség, közönségszolgálat, hirdetésfelvétel, marketing: 1085 Budapest, Blaha Lujza tér 3. **Levélcím: 1400 Budapest, Pf. 1.** Szerkesztőségi telefon: 138-4407, 138-2952, fax: 138-4254 Hirdetésfelvétel-telefon: 138-4282, telefax: 138-4282. Kiadja a Hírlapkiadó Rt. 1959 Budapest VIII., Blaha Lujza tér 3. Telefon: 138-2399, 138-4306
FELELŐS KIADÓ: **DR. MOLNÁR PÉTER** vezérigazgató.
Kossuth Nyomda Rt., Budapest. FELELŐS VEZETŐ: **SZÉKELY KÁROLY** vezérigazgató

Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta, árusításban megvásárolható az alábbi terjesztők hírlapárusainál: Magyar Posta, Extra-Hír Kft., Budapest-Press Kft., R-Press Hírlap- és Könyvterjesztő Kft., Új Passz Kft., Medvecz és Társa Kft. Bohus Kálmán magánvállalkozó, Zuna László magánvállalkozó. Előfizethető a hírlapkézbesítő postahivatalokban, a Posta hírlapüzleteiben és a Hírlap-előfizetési és Lapellátási Irodában (HELIR), Budapest XIII., Lehel u. 10/A 1900, közvetlenül vagy postautalványon, valamint átutalással a HELIR 215-96162 pénzforgalmi jelzőszámra. Egy szám ára: 97 Ft, előfizetési díj: egy hóra 188 Ft, negyedévre 564 Ft, fél évre 1128 Ft, egész évre: 2256 Ft. Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat (H-1389 Budapest, Pf. 149.) Kéziratokat, képeket és rajzokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza. INDEX: 25180, HU ISSN 0005-0792



Jobbra fordul



Számtalan jelet ismerünk, amely elvezethet egyik helyről a másikra. Ha a Toyota márkajelét viselő Corollát választja, biztosan eléri célját! Minden Corollában megtalálhatók az olyan alapvető biztonsági berendezések, mint a ventillációs hűtésű tárcsafékek vagy az ajtókba épített acél merevítőrudak. A Corolla 1,3 literes, 16 szelepes, benzines DOHC-motorral felszerelve kapható. Három év vagy 100 000 km garancia jár hozzá! A Toyota állhatatosan törekszik a minőség javítására. Ennek eredménye, hogy az importált autók közül 1988 óta a Corollából adtak el legtöbbet Európában. A Corolla tehát a legjobb választás – ma és holnap egyaránt. Ha Ön még nem Toyota Corollát vezet, döntsön úgy, ahogy tavaly már egymillió autóvásárló határozott világszerte. Kövesse a Toyota jelét és sorsa jobbra fordul!



Corolla Sedan

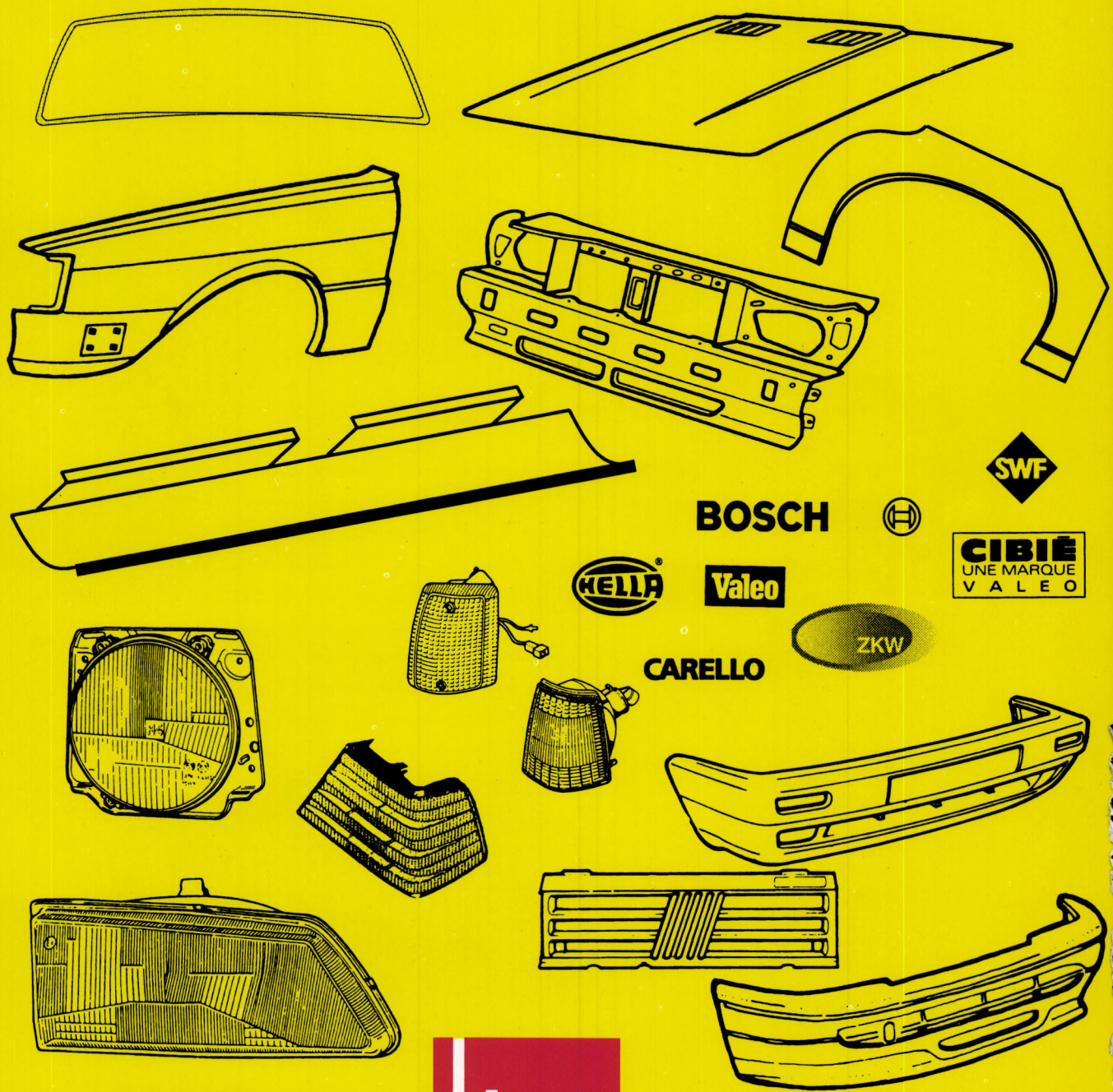
TOYOTA

Bízhat a jelben

Young & Rubicam Hungary

birner

Az Ön karosszéria-specialistája



1139 BUDAPEST
FORGÁCH U.14
Tel.06/1/149-0551,06/1/149-1317
Fax 06/1/149-1584

birner

NYITVA: H - P 8 - 18 h,
SZO 8 - 12 h

3533 MISKOLC
ALSÓ SZINVA U. 2.
Tel. 06/46/331-811
Fax 06/46/334-777