ELŐFIZETŐKNEK 87 FT

autó motor

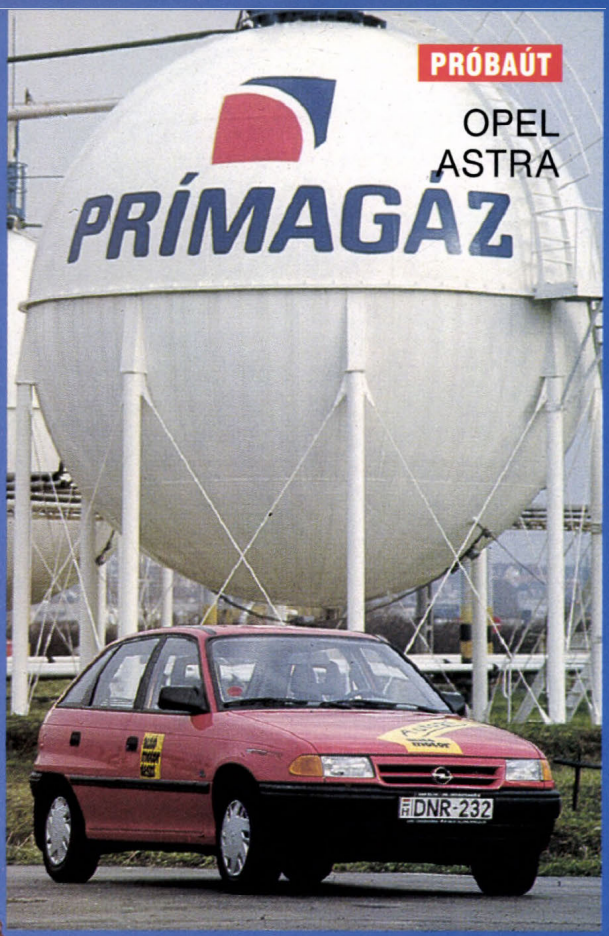
6

ALAPÍTVA: 1948. • 1994. MÁRCIUS 15. • ÁRA: 97 FT



KIRAKAT

PONTIAC TRANS SPORT



PRÓBAÚT

OPEL ASTRA

GÁZT NEKI!

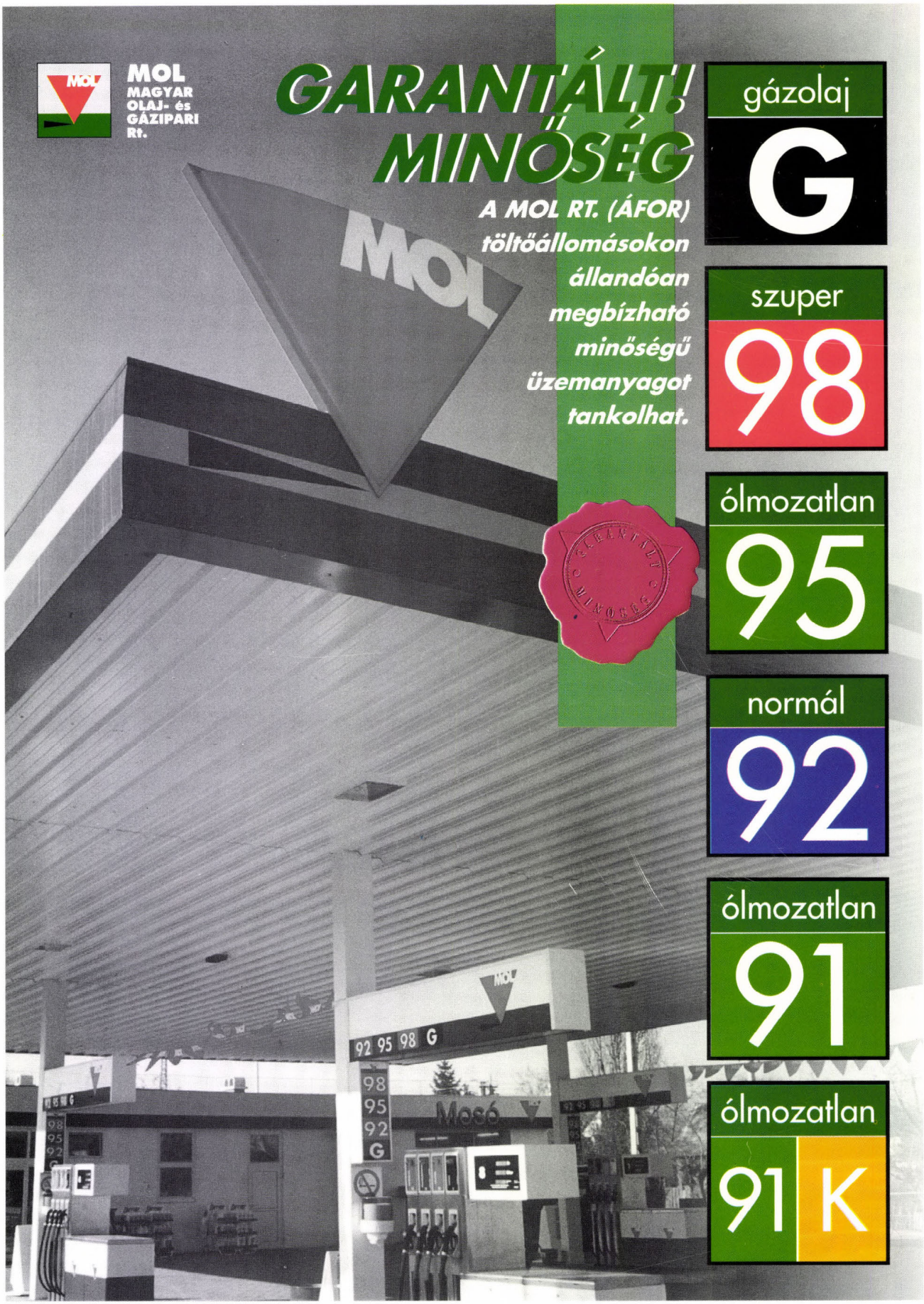
TRIKE EXPORTRA — ITTHON TILTOTT

VERSENY-NAPTÁR



TUDÓSÍTÁS

AMSZTERDAMI HASZONJÁRMŰSZALON


MOL
MAGYAR
OLAJ- és
GÁZIPARI
Rt.
GARANTÁLT!
MINŐSÉG
A MOL RT. (ÁFOR)
töltőállomásokon
állandóan
megbízható
minőségű
üzemanyagot
tankolhat.
GARANTÁLT MINŐSÉG
gázolaj
G
szuper
98
ólmozatlan
95
normál
92
ólmozatlan
91
ólmozatlan
91 K
92 95 98 G
98
95
92
G
Mosó

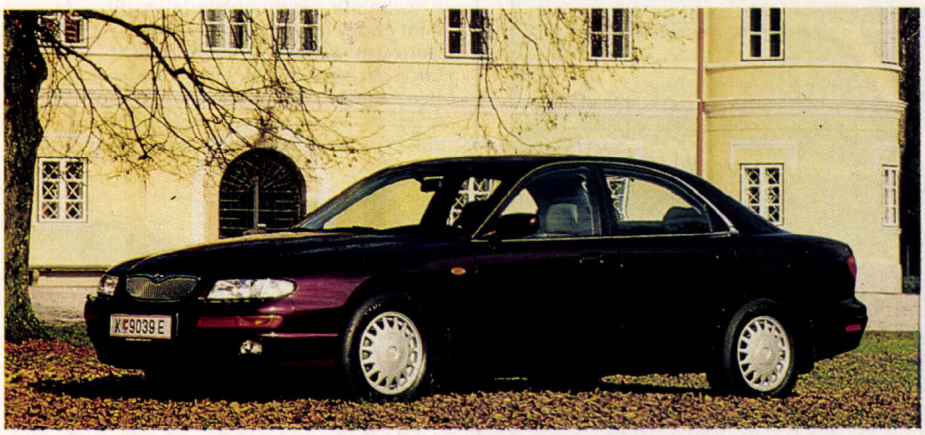
TARTALOM



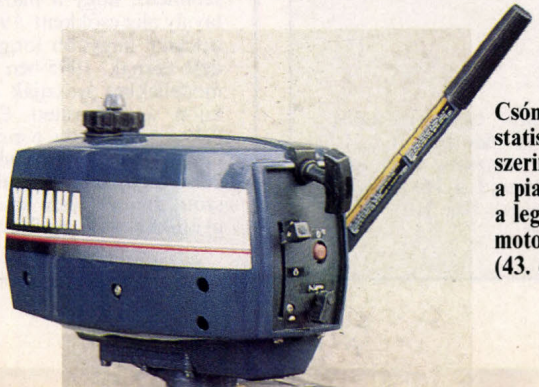
Különleges járművet mutatunk be: a WK Trike-ot. A háromkerekű magyar gyártmány (40. oldal)



Tudósításunk az Amszterdami Haszonjármű Kiállításról, ahol a nagy kamionok mellett a kis furgonok is szép számmal szerepeltek (8. oldal)



Erősít a Mazda a luxuskategóriában: bemutatták a Xedos 9-et (24. oldal)



Csónakmotor statisztikánk szerint a piac felét a legkisebb motorok uralják (43. oldal)

Mozaik 2

PRÓBAÚT
Gázüzemű Opel Astra
Butánautó – okosoknak 4

TUDÓSÍTÁS
RAI Nemzetközi Haszongépjármű-kiállítás
Hasznos kiállítás 8

PIAC
Új autók árai 13

Új mopedek és motorkerékpárok árai 18

PANORÁMA
Vibráció az autóban
Lassú fárasztás 22

KIRAKAT
Mazda Xedos 9
Távol-keleti édesség 24

FÓKUSZ
Trabant-akció
Ilyen gazdagok vagyunk 26

FÓKUSZ
Parkolási tervek
Kiűzetés a Paradicsomból 28

PANORÁMA
Gépesített parkolás
Mivel az autó állóeszköz 30

FÓKUSZ
Gáztraffipax
RSD az autósoknak 32

TUDÓSÍTÁS
Autós szemmel Tunéziában
Peugeot-sziget 33

KIRAKAT
Pontiac Trans Sport 2.3 16V
Poénvadászat 36

KIRAKAT
WK Trike
Három kereken 40

INFORMÁCIÓ
Csónakmotor-statisztika
Tengerentúli többség 43

KIRAKAT
Whitbread 60
Széllel bélelt Yamaha 44

TÖRVÉNYOLDAL
Kutya az áldozat 46

VISSZAPILLANTÓ
Ezt írta az AM 47

Motorosmozaik 48

Sporttotó 49

SOROZAT
Szurovy Géza:
A kőolaj regénye 50

PIAC
Keres, kínál 53

Használt motorkerékpárok árai 58

SPORT
Felkészülés a szezonra
Mi újság, autósok? 62

SPORT
Autósok kerekek nélkül
Életben maradni? 65

Sportmozaik 67

Versenynaptár 68

Keresztrejtvény 70

Postabontás 71

FKBT
FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TÁRSASÁG

HANGOSREJTVÉNY

Az 1994. január 25-én elhangzott rejtvény megfejtése:

1. Március 17-én nyit az a kiállítás, amelyiken a motorkerékpárok szerelmeseit kívánja meglepni a budapesti autószalonok szervezője és rendezője tavaszi új programjával

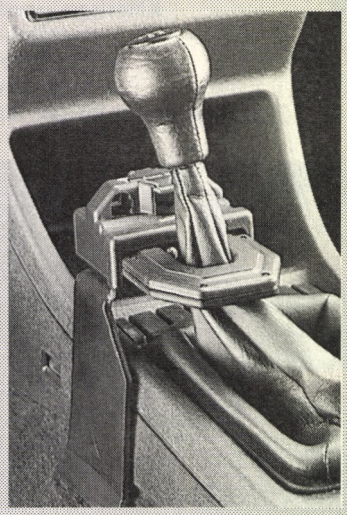
2. Nikotintartalmú tapasz, amely előre meghatározott mennyiségű, fokozatosan csökkenő mennyiségű nikotint juttat a bőrön át a szervezetbe

3. Az Astra motorja nyugodtabb, fogyasztása kisebb, az Ibiza sportosabb, jobban húz.

A Fővárosi Közlekedésbiztonsági Társaság ajándékutalványait nyerték: *Farkasfalvy János,* 1122 Budapest, Ráth György u. 50., *Orosz Sándor*, 5052 Újszász, Munkás u. 31., *Tóvári Erzsébet,* 1173 Budapest, Egészségház u. 14. IV. 9. A nyereményeket postán küldjük meg.

SEBESSÉGVÁLTÓ-LAKAT

Az edzett acélból készülő MUL-T-LOCK reteszeli a váltókart, így megnehezíti a kocsilopást. A mechanizmust a biztonsági cilinderzár teleszkópos csapokkal működteti, a lakatot a padlóhoz csavarokkal és anyákkal rögzítik. Bármelyik padlóváltós autótípushoz alkalmazható. Kéziváltókat célszerű hátramenetben, az automatákat parkoló állásban rögzíteni. A szerkezet az Autóklub Francia úti állomásán kapható, ahol felszerelése is megrendelhető.



KATALIZÁTOR AKCIÓ KEZDŐDIK!

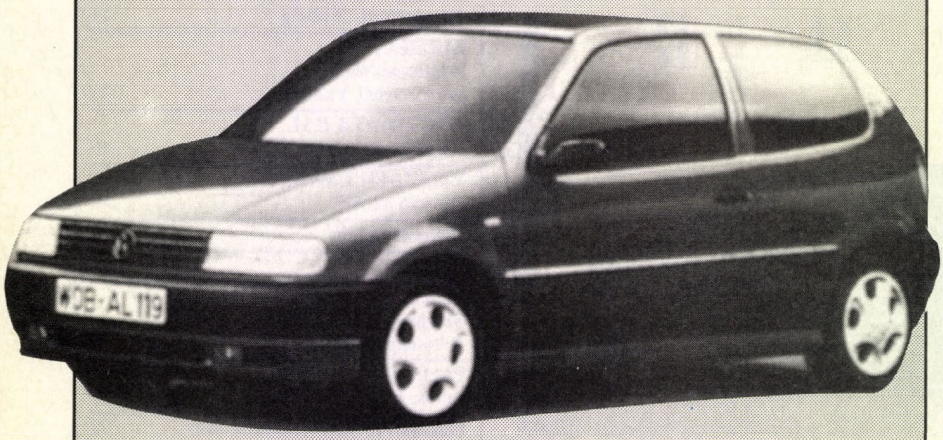
Február elejére elhárult az a pénzügyi akadály, amely eddig útját állta, hogy a Központi Környezetvédelmi Alap támogatását elnyert cégek elkezdjék a kedvezményes katalizátorok felszerelését. Elsőként a Bruckner és Fodor Kft számára nyílt meg az út, február 21-től 86 garanciális szerviz kezdte meg az általuk forgalmazott Perfection katalizátorok beépítését. Az egyenként 5000 forinttal támogatott árak igen kedvezőek, egy Trabanthoz 7095, keleti négyüteműhöz 7700, Wartburghoz 11 471, Barkashoz 14 300, nyugati és távol-keleti gépkocsikhoz 25 000 forintért vásárolható katalizátor. Mozgássérültek részére a B&F Kft az eredeti árból 50 százalék kedvezményt ad, így egy Trabant katalizátor ára csupán 798 (!), Wartburgé 2985, keleti négyüteműre való 1100 (!) forint. A felszerelés ára Trabantra 2500, Wartburgra, keleti négyüteműre 2600, nyugati, illetve távol-keleti autókra 2700 forint. A felszerelést végző szervizek iránt a Bruckner és Fodor Kft 122-4527, 06-60-331-552 –, az Autóker Alfa – 127-2440 – telefonszámain érdeklődhetnek. Az árak országosan egységesek, ezért a B&F Kft kéri vásárlóit, amennyiben bárki ettől eltérő árral találkozik, azt a 122-4527 telefonszámon azonnal jelezze.

MERCEDESEK 1995-RE

„Az elmúlt két évben a piac szűkülésének üteme túltett belső rugalmasságunkon, ezzel szemben az idén forgalmunk jelentősebben fellendül, mint ahogy a piac egésze is bővül" – ígérte egy nemzetközi sajtótájékoztatón *Helmut Werner,* a Mercedes-Benz elnöke. 1993 második felében óriási sikert aratott a C osztály, ennek és a retusált E sorozatnak kö-



szönhető, hogy a márka termelése tavaly alig csökkent. 1994-re 10 százaléknál nagyobb forgalomnövekedést várnak, 1995-ben pedig újabb modellekkel árasztják el a piacot: kijön a felfrissített E osztály, a C kombiváltozata, a módosított S és az új minibusz. Az elnök a termelés belső szerkezetének átalakításáról is szólt, aminek része lehet más autógyárakkal való együttműködés is.



ŐSZRE ÚJ POLO A VW-TŐL

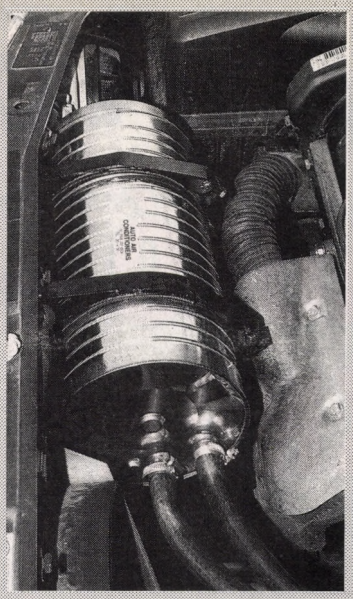
Néhány alkatrészével már megismerkedhettünk a Seat Ibizában, maga a Polo a nyári szünet után, augusztus végétől készül majd. Legfőbb újdonsága, hogy három- és ötajtós változatban is gyártják, egyelőre azonban csak meredek, kombiszerű farral. Motorja 1,2, 1,4 vagy 1,6 literes benzines lesz, ezek mellett kínálják majd a 16 szelepest (szintén 1,6 literes, 105 LE) és az 1,4-es turbódízelt.

HÍD DÁNIA ÉS SVÉDORSZÁG KÖZÖTT

A svédek – úgy tűnik – nehezen szánják el magukat egy-egy döntésre. Miután a Volvo visszatáncolt, s nem hozza létre a Renault-val tervezett közös vállalatot, most a két skandináv országot összekötő alagút- és hídrendszer került veszélybe. Dánia kénytelen volt felfüggeszteni a munkálatokat, mivel a svéd partner még mindig nem döntötte el, maga is megkezdi-e az építkezést.

ISMÉT ÜZEMEL A LADA-GYÁR

Negyvennapos kényszerszünet után megindultak a szalagok Togliattiban. Legutóbb a gyár vezetői úgy nyilatkoztak, remélik, hogy 1994-ben több autót gyártanak majd, mint tavaly, 1993-ban, amikor 673 ezer Lada készült.

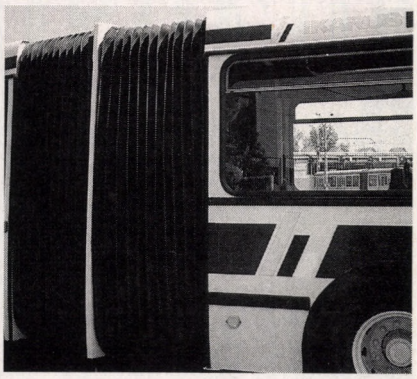


TÁROLT MELEG

Autóba építhető hőtároló berendezést mutattak be a közelmúltban Magyarországon. A készülék a működő motor által termelt, egyébként a környezetbe távozó hőt hasznosítja egy világszabadalom alapján. Az összegyűjtött meleg akár napok múlva is „előhívható" marad. A kémiai elven működő hőtároló korábban csak a haditechnikában volt használatos. A berendezés bármely vízhűtéssel működő motorba beépíthető.

A tárolt hő – akár időzítve is – egyaránt használható a hideg motor előmelegítésére, de az utastér fűtésére is.

EURÓPAI MINŐSÉG A TAURUS PÁLMÁNÁL



Pozitív eredménnyel zárult a TÜV Hannover (Technischer Überwachungs-Verein) első magyarországi vizsgálata. A neves minősítő intézet megállapította, hogy a Taurus Pálma Kft. minőségbiztosítási rendszere megfelel az ISO 9002 előírásainak.

A nyíregyházi vállalat termékei (légrugók, járműharmonikák, kompenzátorok) eddig is a világ több mint hetven országába jutottak el. A kiváló minőség, az egyedülállóan kedvező garanciális feltételek révén világpiaci pozícióinak további növelésére számít a vállalat.



TUNINGOLT PUNTO

A Hörmann cég iparkodik, s a lehető leggyorsabban felteszi a pontot az i-re, vagyis a Puntóra könnyűfém felnijeit, amelyek akár 17 colosak is lehetnek. Ezekre 215/40 ZR 17-es Pirelli P700 Z vagy Michelin Pilot gumikat szerelnek. Kínálnak keményebb és rövidebb rugókat. A motortuning a 90 lóerős négyhengeresből 110-et hoz elő, a turbós GT teljesítménye pedig 184 LE, így a 100 km/h-s gyorsulásra elegendő 6,5 másodperc.

ÚJABB JAPÁN INVÁZIÓ?

Mivel az amerikai gyárak kezdik visszanyerni erejüket, s egyre több autót adnak el, a japánok azt tervezik, hogy a jövőben véget vetnek az Egyesült Államokba irányuló önkéntes exportkorlátozásnak, tehát az egyes japán autógyárak majd maguk dönthetnek a kivitel nagysága felől. Valójában nem újabb inváziról van szó – az 1981 óta érvényben levő kvótarendszer szabta keretet a japánok már hat éve nem merítik ki.

ELKELT A ROVER

Minden cáfolat ellenére mégiscsak frigyre lépett a Rover és a BMW. Az angol gyár kegyeiért versenyben volt az egyik résztulajdonos, a Honda is, de végül a bajor gyár győzött azzal, hogy nem résztulajdont, hanem a teljes megvásárolható részt akarta. A 800 millió fontos ár fejében a BMW és a Rover immár együttesen veszi fel a harcot az erősödő japán autóáradat ellen.

PRÍMAGÁZ

BUTÁNAUTÓ – OKOSOKNAK

GÁZÜZEMŰ OPEL ASTRA



Könnyű neki, gázzal megy – mondták a félmúltban nem is nagyon halkra fogva a szót. Szinte sikk volt kibújni a szabály alól, fityiszt mutatni mindenféle hatóságnak és árszabályozásnak. Lehet hogy nem is túlzó az a statisztika, amely százezres nagyságrendben határozta meg a titkos palackosok számát.
Azt pedig jobb nem tudni, milyen megoldásokkal házasították össze a kempingfőző gázpalackját a valahonnan szerzett vagy buherált reduktorral. Most azonban vége a rejtett gázautózásnak, Magyarországon lehetőség van teljesen jogszerűen – és tegyük hozzá, gyorsan, szakszerűen szerelt – gázüzemű autót használni.

Szerkesztőségünk a Globimpex Kft. által forgalmazott, egyébként olasz eredetű Kar-Gas berendezést próbálhatta ki. A gázszett egy 1,4-es Opel Astrában kapott helyet, természetesen úgy, hogy megmaradt a „hagyományos" rendszer is. A kettősségről kívülről csupán a kötelező matricák árulkodnak, amelyek még csak a kevés avatott szakértővel tudatják, hogy az LPG jelzés a szélvédőn a cseppfolyós-gáz-üzemet jelenti. Ugyancsak ilyen jelzés hívja fel a figyelmet a lökhárítón arra, hogy a jobb oldalon, alul található az a berendezés, amely a gáztartály feltöltésére hivatott. Hivatalos neve egyébként távtöltő nyílás: a befogadandó üzemanyag ter-



mészetéből fakadóan sokkal bonyolultabb szerkezet, mint a szokásos üzemanyagtartály-etető. Külső változás még a csőrendszer a gáztartály és a távtöltő, illetve a gázhenger és a motor között, de ezeket csak emelőn vagy aknán lehet észrevenni.

Az utastérben, a kormány bal oldalán kapott helyet – elég rosszul látható, sőt balesetveszélyes helyen – a kombinált üzemanyagmérő-kapcsoló. Ennek feladata kettős: a világító LED-sor tudósít a gáztartály telítettségéről, és lehetőséget ad a kézi átkapcsolásra a kétféle üzemanyag között.

Alapállásban ugyanis benzines autóként indul az Astra. Nem is a téli időjárás miatt, ez a kettős rendszer egyik lényeges eleme. Az üzemi hőmérséklet emelkedésével bekövetkező automatikus váltást sosem vártuk meg, az átkapcsolót igénybe véve egy gázfröccs kíséretében váltottunk. Folyamatos haladás esetén csak enyhe rándulás és természetesen a jelzőlámpácskák feléledése mutatta: autónk már gázzal megy. Az üzemmódváltás könnyebbsége a hűtővíz melegedésével volt egyenesen arányos, hiszen a berendezés lelke, a reduktor a hűtőrendszertől kapja a hőt.

Amennyire csak lehetett, igyekeztünk az átállással. Ennek egyik legfőbb oka a gázüzemanyag „jobbsága" és természetesen a környezet védelme. Miben mutatkozik meg a „másság"? Elsősorban a magasabb oktánszámban rejlő menetteljesítmény-változásokban. Az ólmozatlan benzin 95-ös oktánszámával szemben a PB-gáz elérheti akár a 120 oktánt is. Végsebesség-változást ugyan nem mértünk, hiszen az Astra gyári adata is 160 km/h érték, és ennél valószínűleg magasabb a gázzal elérhető végsebesség. Teljesen üzemmeleg motorral, gázüzemben javul a kocsi gyorsulási képessége is, legalább két másodpercet, ami esetünkben a 16-ról a 14 mp-re csökkenést jelentheti.

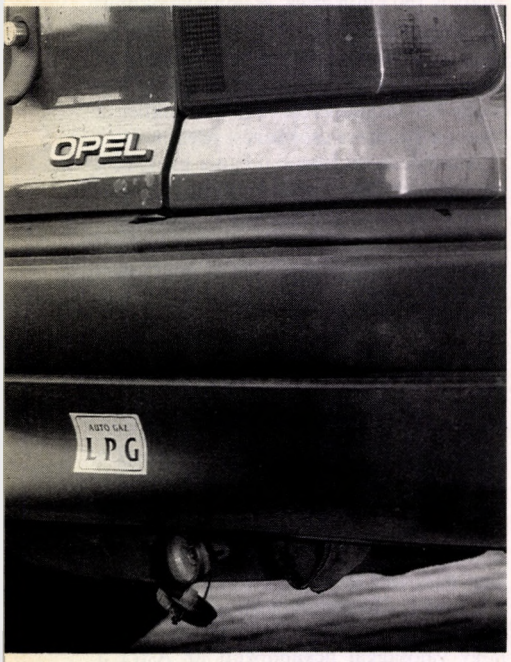
A mindennapi forgalomban a gyorsulási képesség javulása mellett még egy nagy előnyét élveztük a gázüzemnek: országúton, autópályán folyamatosan a megengedett legnagyobb sebességgel haladva is az „igen csöndes" jelzőt érdemelte ki a motor. A jobb gyorsulás mellett ugyancsak az országúton vettük hasznát annak, hogy az egyes sebességfokozatok jobban „húzathatók", vagyis a leszabályozási fordulatszám magasabb lett. Például a második fokozatban a gyári 88 km/h sebesség helyett csak a 111 km/h elérése után tiltott le az automatika, s nagyjából ez az arány maradt a harmadik, illetve a negyedik sebességi fokozatnál is. Jobb volt a „csúcsra járatási" mutató is: nem dadogott le a motor a határfordulatszámoknál. Ha nem szigorú technikai próbáról lenne szó, szívesen írtam volna azt, hogy valósággal fickándozott az Astra a gázüzem alatt, olyan jól érezte magát.

Vélhetően a jövendőbeli felhasználó is: már ha az autó fickándozási, vagyis az üzemeltetési költségeit nézzük. Igaz ugyan, hogy gázból többet szívott a kocsi, de mennyiért? A téli időszakban autónk a cseppfolyós anyagból 11-11,5 litert fogyasztott átlagban. Az országúti, autópályaforgalomban gázból 12,5 litert használt el az autó. A mennyiért kérdésre pedig a válasz: a tesztút idején 44 forintba került a gáz literje, a 95 oktános ólmozatlan benziné 75,5 Ft. A többletfogyasztásba kéretik beleszámolni a megnövekedett tömeget is. A szabályszerűen felszerelt gázberendezés tömege 30 kg, ha feltöltjük a gáztartályt is, akkor 52 kg.

A próbaút során meglehetősen sűrűn kerestük fel a speciális töltőállomások egyikét. Ott megtanultuk, másként tölthető a tartály télen és nyáron: míg az utóbbi évszakban nyolc bar a töltőállomás tartályában uralkodó nyomás, télen ezt a számot harmadolni kell. Akadt egy kis gondunk is: az AM-tesztút idejére esett a tartály rendszeres légtelenítésének időpontja. Ezt persze csak később tudtuk meg: a néhány perces, szakszervizt igénylő művelet végrehajtása előtt nem tudtuk a gáztartályt teljesen megtöltetni a benne felgyülemlett levegő miatt.

Két kérdés volt, amit minden érdeklődő feltett, miután megtudta, hogy „gázos" az Astra. Az első kérdés a „mennyibe kerül" volt. A mi tesztautónk átalakítása a Globimpex-féle berendezés beszerelésével, engedélyezéssel, mindennel együtt kb. 70000 forintba. Az üzemanyagárak pillanatnyi állása szerint egy év alatt térülhet meg az átalakítás annak, aki a mai futástel-

GÁZÜZEMŰ OPEL ASTRA

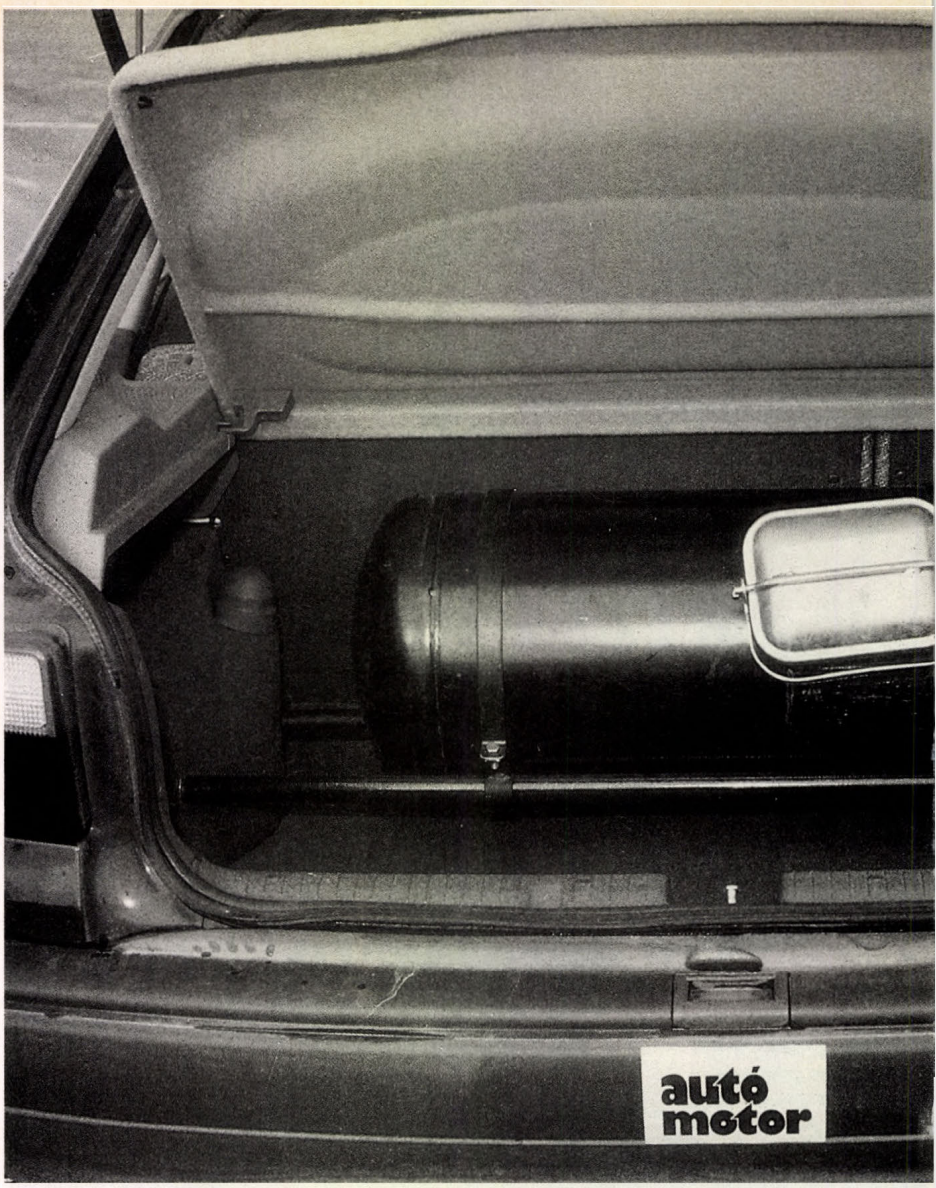


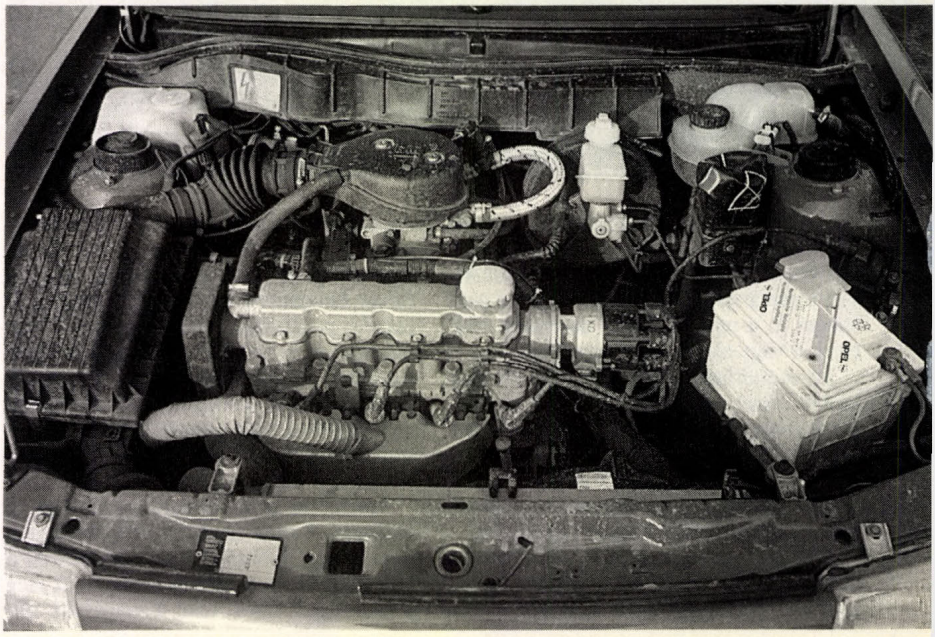
A speciális töltőnyílás természetesen házilag nem használható

jesítményeket alapul véve sokat autózik. A legújabb hitelkedvezmény pedig már a részletre való vásárlást is lehetővé teszi. Ez azt eredményezi, hogy a tulajdonosnak nem kell meghiteleznie a várható nyereséget, hiszen mindjárt a kevesebb üzemeltetési költségből adódó többletet fizetheti be a részletekre. Várhatóan növekszik az ország kúthálózata is, mert mostantól új pénzügyi konstrukcióban, bérlőként is lehet valaki kúttulajdonos. Ez is szerepet játszhat majd a gazdaságosságban, hiszen nem szükséges a budapestieknek viszonylag sűrűn átautózniuk a városon, hogy a ma még ritka kutak egyikét megtalálják. A vidékieknek még meg kell elégedniük a kilenc vidéki kút valamelyikével, de például Bács-Kiskun megyében, Békésben még könnyelműség lenne átállni, mert nincs kút arrafelé.

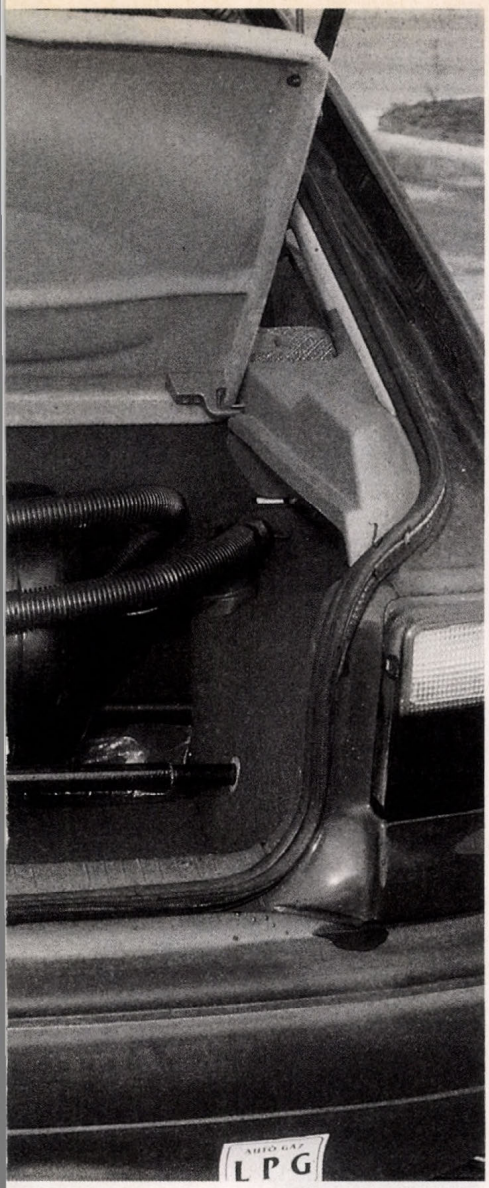
A másik kérdés általában – és ezt többnyire a hölgyek teszik fel – a biztonság kérdése. A gázos Astra fel van szerelve minden szükséges műszaki védőberendezéssel, és a szakirodalom eleddig nemigen számolt be szabályosan felszerelt gázautó robbanásáról.

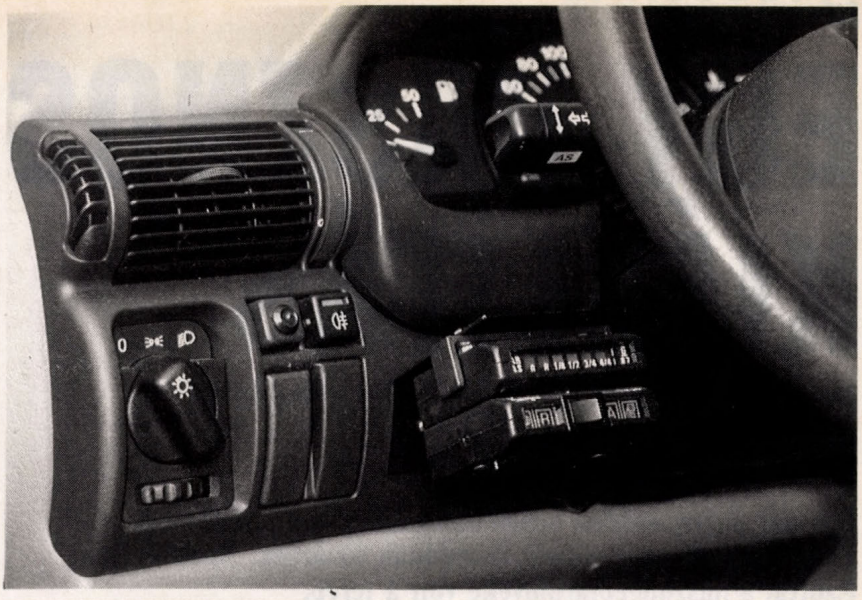
Összefoglalva tapasztalatainkat: a gázautó már most megéri azoknak, akik sokat autóznak, és kevés terhet akarnak a cso-





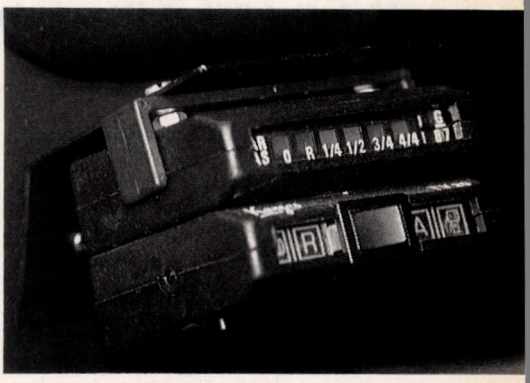
Az átalakítás a motortérben nem okoz zsúfoltságot





Az átkapcsoló műszer a kormány takarásában

A csomagtér egyharmada a gáztartályé, emiatt az ülések dönthetősége sem használható ki



A kis műszer tudósít a gáztartály telítettségéről és arról, hogy éppen milyen üzemmódban fut a kocsi

Jó lenne mind több autó szélvédőjén látni a gázautójelzést



MŰSZAKI ADATOK

Reduktor: Kar-Gas UFO 90. Elhelyezése a motortérben, a hűtő legmagasabb pontja alatt, a jobb oldalon, a menetiránynak megfelelően.

Gáztartály: FABRI LPG. A menetirányra merőlegesen a csomagtérben keresztben elhelyezve, a Kar-Gas típusú, többfunkciós szeleppel együtt. Űrtartalma 53 liter, tömeg 21 kg, próbanyomás 45 bar. Szellőzés (lefújás) külső légtérbe műanyag gégecsövön. Engedélyezett feltöltési szint: 80%.

Emissziós adatok PB-üzemben (Globimpex-mérés 1000/min fordulaton): CO: 0,00%, CO_2: 12,3%, HC: 0043 PPM
O_2: 0,16%
Lambda 1,078

magtartóban szállítani, ugyanis a gáztartály itt kapott helyet az Astrában. A kúthálózat fejlődésével nagyobb mennyiségben lehet a környezetet kevésbé károsító, jó hatásfokú üzemanyagot használni a „vegyes tüzelésűre" átalakított autóknál. A mindennapi használatban kimondottan előny a gáz – kedvezőbbek a menettulajdonságok, rugalmasabb a motor –, és nem utolsósorban az ilyen autó jóval kevesebb szennyező anyagot bocsát ki, mint a csak benzinnel működő társai. Ha a hatóságok ezt nem „honorálják" esetleg valamilyen büntetőárral a gázköltségeknél, akkor a gázüzemű autózás terjedése az országnak is megtakarítást jelenthet.

KÉKESI GYÖRGY

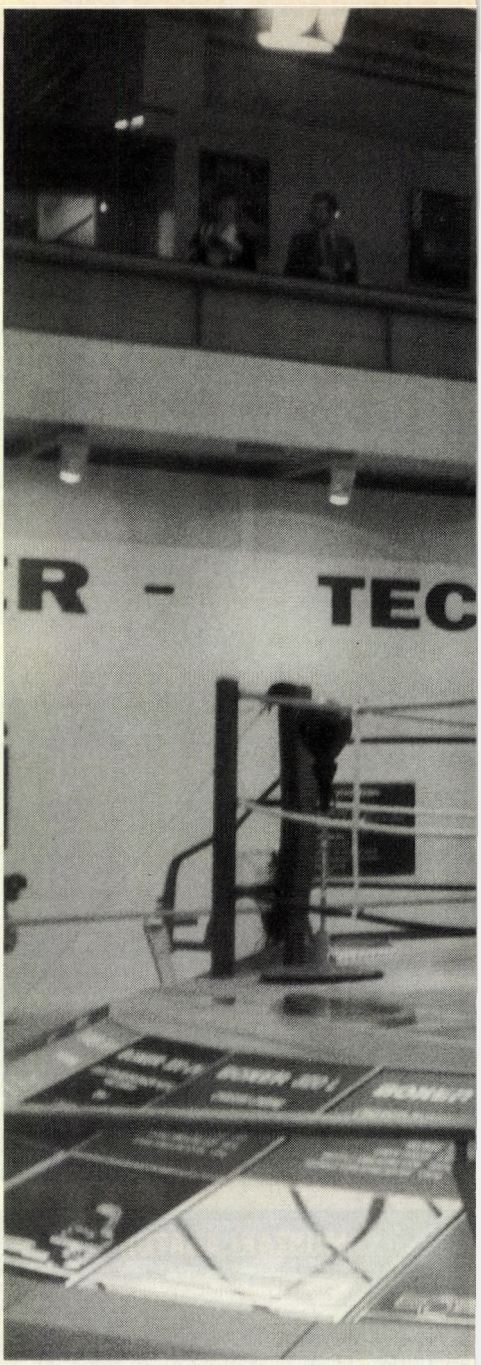
EGY HASZNOS KIÁLLÍTÁS

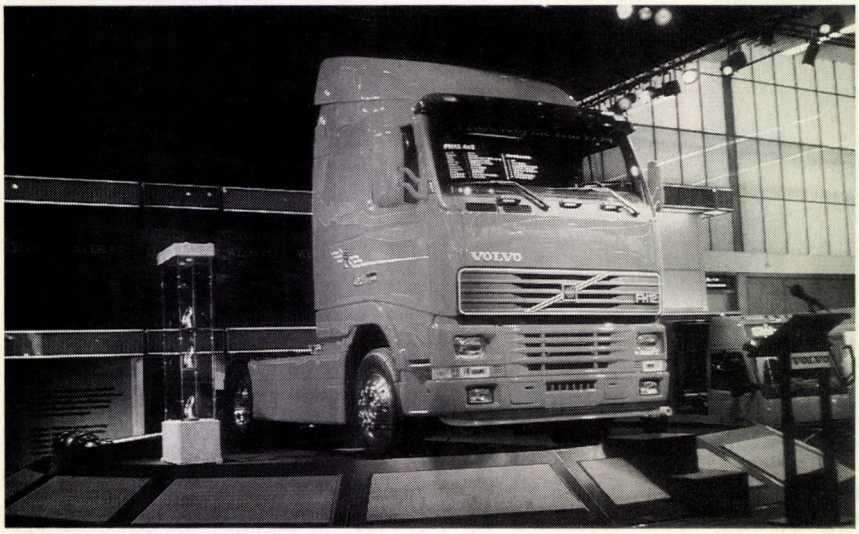
RAI NEMZETKÖZI HASZONGÉPJÁRMŰ-KIÁLLÍTÁS ÉS -VÁSÁR

Február elején minden évben autókiállításnak ad otthont a tulipánok és szélmalmok hazájának fővárosa, Amszterdam. Ezúttal a haszongépjárműveké volt a terep, a közöttük fellelhető újdonságokról és érdekességekről készítettünk leltárt.

Az idén megrendezett amszterdami autókiállítás szakított a korábbi hagyományokkal. Ez ideig a RAI területén egy időben voltak láthatók személygépkocsik és haszonjárművek, 1994-től azonban változott a rendszer. A páros években csupán a teherautókat, a páratlanokban viszont kizárólag a személygépkocsikat tekinthetik meg az érdeklődők.

Az új szerepkörre alaposan felkészültek a rendezők, külön területet biztosítottak a komplett járművek gyártói és a csupán felépítményeket, különböző speciális utánfutókat készítők számára. Mindkét rész közös volt viszont abban a tekintetben, hogy a kiállítók igyekeztek a vevők igényeit a legmesszebbmenőkig figyelembe venni. A kiállítás egyik jelszava akár a sokoldalúság is lehetett volna, annyira sokféle méretű, rendeltetésű és kivitelű járművet mutattak be. A második hely a környezetvédelmet illette meg, a legtöbb gyártó büszkén hirdette, hogy járművei szinte maradéktalanul kielégítik a tehergépkocsikra 2000 táján bevezetendő Euro II. normát. Még egy harmadik szlogen is idekívánkozik, a kényelem. Nehezen találhattunk volna olyan céget a kiállítók között, amely ne





Díjnyertes kamion a Volvótól. Az FH sorozat nyerte el az 1993-as év teherautója címet



Szuperkényelmet ígér a DAF Space Cab kamionja. Az 500 lóerős motor hosszú távolságok leküzdésére is alkalmassá teszi az új járművet

állított volna ki legalább egy, a korábbi típusoknál nagyobb, komfortosabb és így kényelmesebb járművet.

Ez utóbbira jó példa a legnagyobb hazai kiállító, a DAF legújabb kamionja. A 95-ös sorozatban napvilágot látott új gép külön elnevezést kapott – Space Cab –, amely utal a vezetőfülke űrnyi méretére. A szuperkabin valóban tekintélyes nagyságú, a padlószinttől mért magasság 2,25 méter, de még a motorborítás felett is 1,93



Tavaly az év autója volt, idén már áruszállítási feladatokra is képes a Ford Mondeo

RAI NEMZETKÖZI HASZONGÉPJÁRMŰ-KIÁLLÍTÁS ÉS -VÁSÁR



Amerikából érkezett a Mercedes gyámkodása alatt készülő Freightliner. 675 lóerejével a kiállítás legerőteljesebb járműve volt

méternyi szabad tér áll rendelkezésre. A vezető mozgásterébe nem kerülő részeket mindenütt dobozokkal, rekeszekkel szerelték fel, így a vezető akár teljes ruhatárát magával hordozhatja. A komfortot növeli a televízió és hűtődoboz beépítési lehetősége.

A 95-ös Space Cab másik újdonsága az új, 507 lóerős Cummins gyártmányú Euro II-es normájú dízelmotor. A nagyobb motort és a már-már keleti kényelmet nyújtó vezetőfülke-kialakítást – a tervezők szerint – a vasfüggöny megszűnése utáni nagyobb szállítási távolságok indokolják.

Az Iveco már korábban bemutatta hosszabb távra rendeltetett kamionjait, ez alkalommal inkább a választékbővítésre koncentrált. Ennek keretében három új járművet mutattak be az EuroCargo sorozatban, amelyek mindegyikének a hasznos terhelése meghaladja a 13 tonnát. Az ML 170 E 18 és az ML 170 E 23 R kétféle motorral választható, a „gyengébb" 177 lóerős, az erősebb 227. A harmadik jármű különlegessége az összkerékhajtás. Az ML 135 E 23 WR 4×4 összesen négyféle motorvariációban kapható 143-tól 227 lóerőig.

Az Ivecóhoz hasonló utat választott a Mercedes, amely szintén nem mutatott be igazán új járművet, csupán az 1938 LS 380 újrafésült, átdolgozott változatát. A Scania újdonsága sem teljesen új, a „csőrös" T 143 jelzésű modell 500 lóerős változatát modernizálták. A fő szempont az áramvonalasság javítása és a kényelem fokozása volt. Ez utóbbi érdekében kapható egy emelt tetejű fülkével szerelt változat, amelyben a belső magasság 1,95 méter. A Volvo nagy erőkkel vonult Amszterdamba, kiállításuk középpontjában a tavaly bemutatott és azonnal az év kamionja címet elnyert FH sorozat állt, amely ebben az évben már öt különböző kivitelben kapható 340-től 520 lóerőig. Ezek közül egyedül a 380 lóerős nem tesz eleget az Euro II.

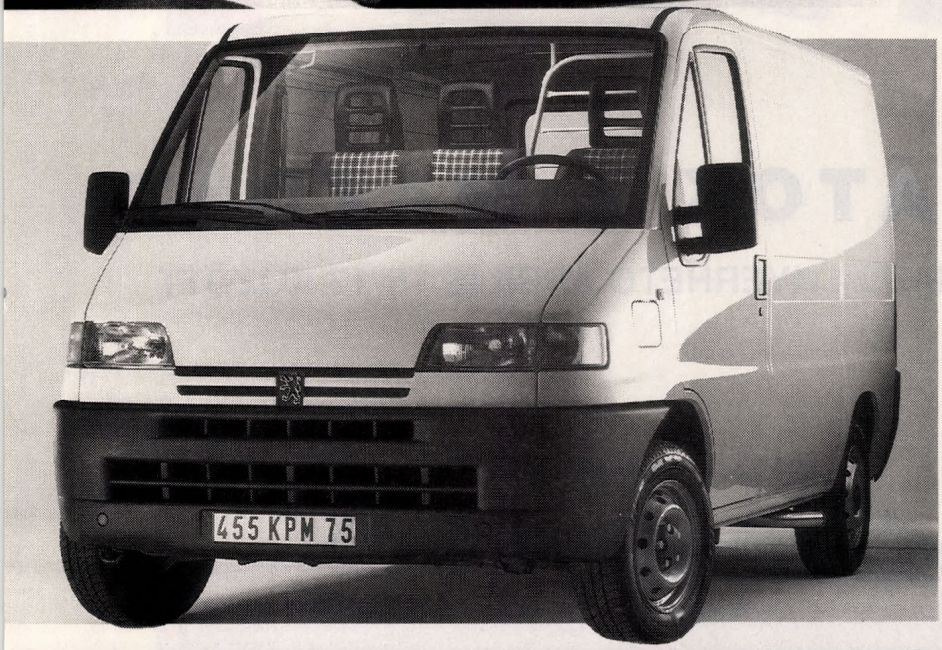


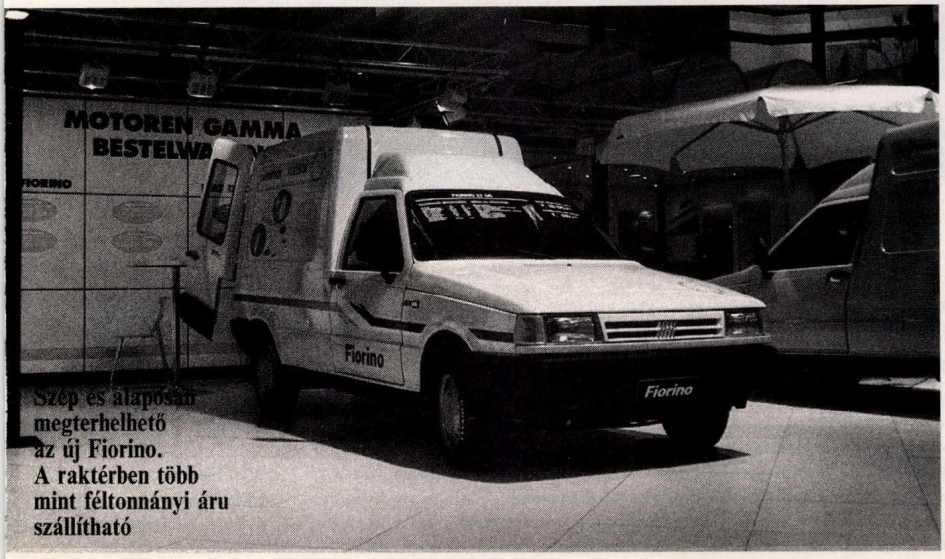
Erősebb és nagyobb teherbírású az EuroCargo család többi tagjánál az új ML 170-es



Kicsi a bors, de jól megpakolható. A 205 XAD 440 kilogrammot szállíthat







Szép és alaposan megterhelhető az új Fiorino. A raktérben több mint féltonnányi áru szállítható

Áramvonalasabb, gömbölydedebb formát kapott az új Ducato. A raktér széles határok között variálható
Hasonlít az új Ducatóra a Peugeot Boxer. A két jármű le sem tagadhatja a rokonságot (középen)

előírásainak, a többi hosszú távon környezetbarátnak tekinthető.

A kiállítás legjelentősebb meglepetését egyszerre három cég tartogatta a kisteherautók piacán. Itt mutatta be először a Citroën a C25, a FIAT az új Ducato, a Peugeot pedig a Boxer elnevezésű modelljét. A három elnevezés és a három gyár ne tévesszen meg senkit, tulajdonképpen ugyanarról, a Giorgio Giugiaro tervezte új furgonról van szó. Az azonosság nem a véletlen műve, a FIAT és a francia PSA csoport (Peugeot, Citroën) között 1978 óta fennálló kapcsolat keretében közösen fejlesztették ki az új kisáruszállítót. A karosszériát – az együttműködés részeként – Olaszországban tervezték és gyártják, a motorok azonban Franciaországból érkeznek. Az új, kicsit a Cinquecentót felidéző arculatú jármű hét méretvariációban ötféle motorral kapható. Ezek közül csupán egy benzines (1998 cm^3 110 LE), kettő atmoszferikus dízel (1929 cm^3 70 LE, 2500 cm^3 85 LE), kettő turbódízel, melyek közül a nagyobbik közvetlen befecskendezésű (1929 cm^3 82 LE, 2500 cm^3 116 LE). A méretek széles határok között változhatnak, a legkisebb raktértérfogat 7,5 m^3, a legnagyobb 12 m^3. A nagy variációs lehetőséget a három tengelytáv (2850 mm, 3200 mm, 3700 mm) és a szintén háromféle magasság teszi elérhetővé (2130 mm, 2450 mm, 2680 mm).

A Mercedes a kisteherautók piacán is a modellmódosítás mellett döntött, az MB 100-nak jelentette meg egy kisebb, MB 80 D jelzésű változatát. A kistestvér nem is olyan kicsi, a 6,5 köbméteres raktér 950 kilogrammal terhelhető.

A kiállítás jellemzője volt, hogy a személygépkocsikat is gyártó cégek mindegyike bemutatott olyan kisáruszállító járművet, amely eredetileg személyautó volt. Így láthattuk a tavalyi év autójának, a Ford Mondeónak az emelt tetejű szállító változatát, míg a Peugeot a 405-öst (Break Commercial) és a 205-öst (XAD) alakította át kisáruszállítóvá. Az autónak is kicsi 205-ösbe az átépítés után 440 kilogrammnyi áru pakolható az 1,5 köbméteres raktérbe.

GAJDÁN MIKLÓS

EZ A MI CSALÁDTÁMOGATÓ PROGRAMUNK

ÖK IS HÁRMASIKREK, MINT A 323 3-AJTÓS, A SEDAN, AZ 5-AJTÓS

CSUPA JÓ KONDÍCIÓ, ALACSONY ÁR ÉS 3 ÉV/100.000 KM GARANCIA

BIZTONSÁGUKÉRT A "FAMILY"-NÉL KÖZPONTI ZÁR



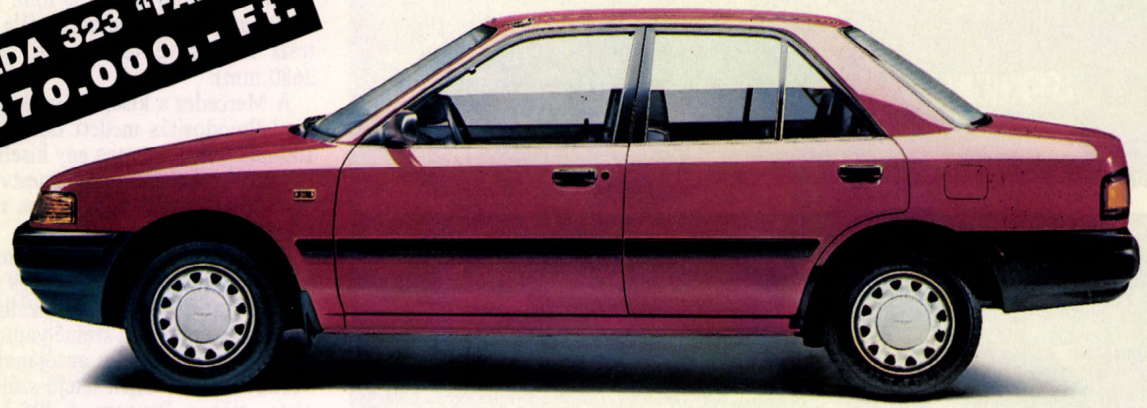
A KÖRNYEZET TISZTATÁGÁÉRT BEÉPÍTETT KATALIZÁTOR

D&M

VÁLASSZÁTOK A MAZDÁT!

EGY MEGNYERŐ MAZDA NYERHETŐ ÁPRILIS 15-17 KÖZÖTT

MAZDA 323 "FAMILY" 1.370.000,- Ft.



A VÁLASZTÁSI HARC MEGKEZDŐDÖTT! Április 15-17 között mindenki szavazhat kedvenc Mazdájára, nálunk biztos nem hiába, mert minden érvényes szavazat nyerési esély egy megnyer(het)ő Mazdára. Jelöltként most a Mazda 323 "Family"-t mutatjuk be. Mindene olyan, amire a gyermekes családok vágynak, (lásd fenn), az ára is: 1.370.000,- Ft.

mazda

HA ÉN MAZDA LENNÉK

BUDAPEST: MAZDA-ELADÁS, SZERVÍZ, ALKATRÉSZRAKTÁR: Tel.: 1573524, Fax: 1271 848; BEMUTATÓTEREM: Tel.: 1122820, Fax: 1324559; ÚJ ÉS HASZNÁLT AUTÓ ELADÁS: Tel./ Fax: 1665433; BPB KFT. RÓZSADOMBI AUTÓSZALON, Tel./ Fax: 1350 138; AUTÓ FOCUS GMK., Tel.: 160 1270, Fax: 160 2559; PROFI BT., Tel.: 1291604; SZABÓ GÉZA, Tel.: 2710212, Fax: 1841537; AUTÓ-ÓBUDA KFT., Tel./ Fax: 1689 620; **AJKA:** EYKÓ KFT., Tel.: 88/311637, Fax: 88/312965; **BALASSAGYARMAT:** GÁL ÉS FIAI KFT., Tel./ Fax: 35/314355; **BUDAÖRS:** PERÉNYI KFT., (csak értékesítés), Tel.: 60/334 478, Fax: 115 1043; **CEGLÉD:** ZAKAR ÉS TÁRSA, Tel.: 53/313133, Fax: 53/315099; **DEBRECEN:** AUTÓ-TOLDY CENTER, Tel.: 52/314162, Fax: 52/313375; **EGER:** AGRIA-CAR, Tel./ Fax: 36/320222 **GYŐR:** SILVER MOTOR KFT., Tel.: 96/319087; **KAPOSVÁR:** TÓTH GÁBOR, Tel.: 82/421421; **KECSKEMÉT:** FORGÓ ÉS TÁRSA KFT., Tel.: 76/320627; **MISKOLC:** INTERMOTOR KFT., Tel./ Fax: 46/353643; RM-ROWING KFT., Tel.: 46/326056, Fax: 46/351866; **NYÍREGYHÁZA:** EURO-GATE KFT., Tel.: 42/314781, Fax: 42/315090; **PÉCS:** KIRÁLY KER. BT., Tel./ Fax: 72/324986; **SIÓFOK-SÁGVÁR:** TABOL KFT., Tel.: 60/366302, 60/366410, Fax: 84/380032; **SZEGED:** MAZ-DU BT., Tel./ Fax: 62/433626; **SZEKSZÁRD:** KRÁSZ BT., Tel.: 74/319544, Fax: 74/319331; **SZENTENDRE:** CORRECT-CAR RT., Tel.: 26/315448, Fax: 26/315449; **SZIGETSZENTMIKLÓS-LAKIHEGY:** LAKIHEGY KFT., Tel.: 60/349062, Fax: 24/368781; **SZOMBATHELY:** QUADROTA KFT., Tel./ Fax: 94/325678.

autó motor PIAC

Az Autó-Motor kereskedelmi és információs rovata

ÚJ AUTÓK ÁRAI

a vezérképviseleteknél. (Az egyes márkakereskedők árai ettől eltérőek lehetnek.)

ALEKO

Bertinus Kft., Budapest V., Báthory u. 20. Tel.: 132-9938, 185-6536.

Aleko 1.6 kat.	520
Aleko Viva	600
Aleko 1.8 D	900

ARO

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

ARO 243 D 4 × 4 zárt	931

AUDI

Porsche Hungária Kft., Budapest XIII., Váci út 110. Tel.: 267-1860.

80 1.6 Limited kat.	2108
80 1.6 kat.	2528
80 2.0 kat.	2995
80 2.3 kat. aut.	3972
80 16V 2.0 kat.	3788
80 16V 2.0 quattro kat.	4305
80 V6 2.6 kat.	3876
80 V6 2.6 quattro kat.	4753
80 V6 2.8 kat.	4705
80 V6 2.8 quattro kat.	5276
80 TDI 1.9 kat	3054
80 Avant 1.6 kat.	2749
80 Avant 2.0 kat.	3298
80 Avant V6 2.6 kat.	4211
80 Avant V6 2.6 quattro kat.	5088
80 Avant V6 2.8 kat.	5640
80 Avant V6 2.8 quattro kat.	5611
80 Avant TDI 1.9 kat.	3339
100 2.0 kat.	3635
100 2.3 kat.	4031
100 2.3 quattro kat.	4990
100 16V 2.3 kat.	4206
100 16V 2.0 quattro kat.	4901
100 V6 2.6 kat.	4751
100 V6 2.6 quattro kat.	5493
100 V6 2.8 kat.	5622
100 V6 2.8 quattro kat.	6305
100 S4 2.2 quattro kat.	7859
100 TDI 2.5 kat.	4195
100 TDI 2.5 kat. aut.	4465
100 S4 4.2 quattro kat.	9338
100 Avant 2.0 kat.	3935
100 Avant 2.3 kat.	4366
100 Avant 2.3 quattro kat.	5325
100 Avant 16V 2.0 kat.	4505
100 Avant V6 2.6 kat.	5086
100 Avant V6 2.6 quattro kat.	5827
100 Avant V6 2.8 kat.	5957
100 Avant S4 2.2 quattro kat.	8194
100 Avant TDI 2.5 kat.	4195

BENTLEY

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

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

BMW

Wallis Motor Kft., Budapest Törökkő u. 5—7. Tel.: 250-2991, 250-3212.

316i Limousine 1.6	2700
318i Limousine 1.8	3457
320i Limousine 2.0	3947
325i Limousine 2.5	5397
325td Limousine 2.5	3906
316i Coupé 1.6	2880
320i Coupé 2.0	4250
325i Coupé 2.5	5564
M3 Coupé 3.0	8116
325i Cabrio 2.5	6375
518i Limousine 1.8	3833
520i Limousine 2.0	4323
525i Limousine 2.5	5850
530i Limousine 3.0	7042
M5 Limousine 3.8	12122
525td Limousine 2.5	4218
525tds Limousine 2.5	4531
518i Touring 1.8	4177
520i Touring 2.0	4667
525i Touring 2.5	6315
530i Touring 3.0	7507
525td Touring 2.5	4552
525tds Touring 2.5	4875
730i Limousine 3.0	7472
740iA Limousine 4.0	10393
750iA Limousine 5.0	13422
840CiA Coupé 4.0	12910
850Ci Coupé 5.0	15151
850CSi Coupé 5.6	18359

CITROËN

Lézer Automobil Kft., Budapest XIII., Dózsa Gy. út 61. Tel.: 270-1661, 270-1663.

AX Ten	1181
AX First 1.1	1248
AX First D	1335
AX 14 TRS	1446
AX 14 TRD	1426
ZX Coupé 1.4i Reflex	1531
ZX 16V	2627
ZX Avantage	1625
ZX Volcane	2221
ZX Aura TD	2044
Xantia X 1.8	2304
Xantia SX 2.0	2726
Xantia XD	2332
XM Presence 2.0	2593
XM Sensation 2.0	2847
XM Turbo Ambiance	3414
XM V6 24V	6005
XM TD 12 Ambiance	3486

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

DAIHATSU

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 4 × 4	2150

FIAT

FIAT Auto Magyarország Kft.,
Budapest XIII., Gogol u. 13.
Tel.: 252-8331.

Cinquecento 900	750
Panda 1.1 L 4 × 4 kat.	1354
Uno 1.0 ie kat.	889
Uno 1.0 ie kat.	940
Uno 1.1 ie S kat.	1036
Uno 1.4 ie S kat.	1098
Uno 1.7d S	1199
Tipo 1.4 ie kat.	1192
Tipo 1.6 S kat.	1316
Tipo 1.7 D	1377
Tipo 1.4 ie S kat. (új)	1220
Tipo 1.6 ie SX kat. (új)	1349
Tipo 2.0 ie SLX kat. (új)	1900
Tipo 1.7 D S kat. (új)	1412
Tipo 1.9 TD SX kat. (új)	1670
Tempra 1.6 ie kat.	1408
Tempra 2.0 ie SX kat.	1927
Tempra 1.9 D	1540
Tempra 1.9 TD SX	1948
Tempra 1.4 ie L kat. (új)	1353
Tempra 1.6 ie S kat. (új)	1443
Tempra 1.9 D S	1579
Tempra 1.9 TD S kat. (új)	1845
Tempra SW 1.6 ie kat.	1520
Tempra SW 2.0 ie SX	2029
Tempra SW 1.9 D	1652
Tempra SW 1.9 TD SX	2060
Tempra SW 2.0 ie SLX kat. (új)	2080
Tempra SW 1.9 D S (új)	1739
Tempra SW 1.9 TD S kat. (új)	2060
Croma 2.0 ie kat.	2100
Croma 2.0 ie 16V kat.	2749
Croma 2.0 ie turbó kat.	3095
Croma 2.0 TDI	2230
Croma 2.5 TD kat.	2680

FORD

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

Fiesta Alba 1.1	1102
Fiesta C 1.1	1102
Fiesta CLX 1.3	1273
Fiesta C 1.8 D	1390
Escort Alba 1.3	1399
Escort Alba 1.3 kombi	1512
Escort Alba Plusz 1.6 16V	1684
Escort CL 1.4	1458
Escort CL 1.8 D	1661
Escort CL 1.8 D kombi	1774
Escort RS 2000	2905
Mondeo CLX 1.6	1935
Mondeo CLX 1.6 kombi	2087
Mondeo CLX 1.8 kombi	2528
Mondeo CLX 1.8	2377
Mondeo CLX 1.8 TD	2529
Mondeo Ghia 2.0	3582
Scorpio CLX 2.0	2788
Scorpio CLX 2.0 kombi	2970
Scorpio CLX 2.5 D	3303
Scorpio CLX 2.5 D kombi	3485
Scorpio Ghia 2.0	4000
Scorpio Ghia 2.0 aut.	4849

HONDA

Royal Motor Kft.,
Budapest XIII., Fáy u. 46.
Tel.: 129-7455, 129-6628.

Civic 1.3 DX	1450
Civic 1.5 VEi	1650
Civic 1.6 ESi	1769
Civic 1.5 LSi aut.	1850
CRX 1.6 ESi	1990
Accord 2.0i	2729
Accord 2.0i aut.	2990
Prelude 2.0i	2990
Legend 3.2	6392

HYUNDAI

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

Pony LS 1.5	1295
Pony LS 1.5 aut.	1395
Scoupe LS 1.5i	1642
Lantra GLS 1.6i 16V	1595
Sonata GLS 2.0i	2379
Sonata Gold V6 3.0i aut.	3239

JAGUAR

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

XJ6 3.2	6628
XJ6 3.2 S	7292
XJ6 4.0 S	8133
Sovereign 4.0	9035
Daimler 4.0	10268
XJ12 6.00	11057
Daimler Double Six	11978
XJS 4.0 Coupé	9652
XJS 4.0 Convertible	11406
XJS 6.0 Coupé	11751
XJS 6.0 Convertible	13504

KORANDO

Nemzeti Sport-Autopress Kft.,
Balatonfüred, Móricz Zs. u. 9.
Tel.: 86/342-122.

Kallista ACM 2.0i	3949
Kallista AL 2.0i	4549

LADA

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

VAZ 21043	535
VAZ 21053	495
VAZ 2107	540
VAZ 2108	595
VAZ 21083	625
VAZ 2109	660
VAZ 21093	690
VAZ 21099	710
VAZ 2121	660

B&F **KATALIZÁTOR**
a tiszta levegőért

Brukner & Fodor
International Discount Muffler
Parts & Equipment Co.

ORSZÁGOS SZERVIZHÁLÓZATÁVAL ÁLL
A KÖRNYEZETÜNKÉRT TENNI AKARÓ AUTÓSOK RENDELKEZÉSÉRE

	Nettó	áfás fogy. ár
Trabant	7 960	8 756
Lada és keleti négyütemű	8 400	9 240
Wartburg, dobbal	10 800	11 880
Barkas, dob nélkül	10 800	11 880
Barkas, dobbal	15 120	16 632
Heg. Nyugati	18 182	20 000
Szer. Nyugati	22 728	25 000

Telefon:
62/329-815,
1-122-4527,
60/331-552

Az árak 30 %-os kedvezményt tartalmaznak.

LANCIA

Autoelit Kft.,
Budapest XIII., Róbert Károly krt. 61—65.
Tel.: 269-8500.

Y10 Fire 1100 ie	1051
Delta 1.6 ie.	1389
Delta 1.8 ie.	1814
Delta 2.0 ie 16V	2000
Dedra 1.6 ie.	1658
Dedra 1.8 ie.	2094
Dedra 2.0 ie.	2135
Dedra HF Turbo ie.	2703
Thema 2.0 16V	2770
Thema 2.0 16V Turbo	3461
Thema 2.5 Turbo DS	2874

LAND ROVER

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

Discovery Tdi	4155
Discovery Mpi	4280
Discovery 3.9 kat.	4948
Range Rover Vouge Tdi	6194
Range Rover Vouge 3.9 kat. aut.	7089
Range Rover Vouge LSE 4.2i kat.	10198

MAHINDRA

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

CJ 340	1200
CJ 540	1300

MAZDA

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

121 SV	1230
323 1.3i	1390
323 1.3i (4 ajtós)	1585
323 1.6i	1865
323F 1.6i	1945
323 1.6i kombi	1715
626 1.8i	2400
626 2.0i	2790
626 2.0D	2625
MX-3 1.6i	2129
Xedos-6 16V	2840
Xedos-9 2.0i V6	4395

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 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	1396
Colt 1.6 GLXi	1723
Lancer 1.3 GLi	1637
Lancer 1.6 GLXi	1929
Lancer 2.0 GLD	2048
Lancer Combi 1.6 GLi	1756
Lancer combi 1.6 GLXi	1989
Lancer Combi 2.0 GLD	2108
Galant 1.8 GLi	2308
Galant 2.0 V6—24V	3426
Galant 2.0 V6—24V 4WD 4WS	4896
Galant 2.0 GL TD	2406
Eclipse 2.0 GTi	3668
Space Runner 1.8 GLXi	2507
Space Runner 1.8 GLXi 4WD	3019
Sigma 3.0 V6	4572
Pajero MT 2.5 TD GL	3242
Pajero Wagon 2.5 TD GL	3753

NISSAN

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

Micra 1.0 L	998
Micra 1.3 LX	1311
Micra 1.3 SLX	1521
Sunny 1.4 LX	1436
Sunny 1.6 SR	1676
Sunny 2.0 DLX	1753
Sunny Wagon 1.6 LX	1548
Sunny Wagon 2.0 DLX	1998
Primera 1.6 LX	1754
Primera 2.0 SLX	2623
100 NX 1.6 T	2023
200 SX 1.8 Turbo	3594
Maxima 3.0 M/T	4315
Serena 1.6 SLX	2595
Serena 2.0 SLX	3285
Terrano II 2.4 LX H/T	3588
Terrano II 2.7 D LX H/T	3893
Patrol GR 2.8 TD LX H/T	4454
Patrol GR 2.8 TD LX Wagon	4909

OLTCIT

Cél Motors Kft.,
Budapest XII., Eötvös u. 13—15.
Tel.: 156-1978.

Oltcit Club 11	315

Ford

AUTONETT KFT.
FŐKERESKEDŐ ÉS SZERVIZ
Bp. XXI., Védgát u. 45.
Tel.: 277-3755, 277-3761

Személygépkocsik és kisáruszállítók értékesítése.
Időszakos műszaki vizsgáztatás vizsgára előkészítéssel, rendszámcserével is.
Garanciális és garancián túli javítások.

Környezetvédelmi felülvizsgálat, karosszériajavítás, -fényezés.
Motorcraft-alkatrészek értékesítése, utánrendelése.
Lízing, hitellehetőség: 30% előleg négy év részletfizetésre.

ÚJ!!! Csak a nálunk vásárolt FORD gépkocsikra 6 év korrozió-védelmi garancia.

Ha ezt a KUPONT is elhozza

3,1%

kedvezményt nyújtunk az új gépkocsi **bruttó árából**

Ford
AUTONETT Kft.
Bp. XXI., Védgát u. 45.
Tel.: 277-3756
277-3761

OPEL

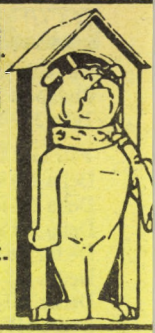
General Motors Hungary,
Budapest II., Kapás u. 11—15.
Tel.: 201-2777.

Corsa City 1.2i	917
Corsa Swing 1.2i	968
Corsa Swing 1.5 D	1160
Corsa Swing 1.5 TD	1243
Corsa Swing 1.4i	1033
Astra GL 1.4i	1175
Astra GL 1.6i	1240
Astra GL 1.7 D	1268
Astra GL 1.7 TD	1554
Astra GL 1.4i Caravan	1282
Astra GL 1.6i Caravan	1347
Astra GL 1.7 D Caravan	1375
Astra GL 1.7 TD Caravan	1661
Astra GSI 2.0i	2341
Astra GSI 2.0i 16V	2844
Astra Cabrio 1.4i SE	2387
Astra Cabrio 2.0i	2907
Vectra 1.6i	1645
Vectra GL 1.7 D	1704
Vectra GL 1.8i	2070
Vectra GL 2.0i	2343
Vectra GL 2.0i 16V	3043
Vectra GT 2.0i	2646
Vectra 2.0i turbó	3977
Calibra 2.0i	3073
Calibra 2.0i 16V	3373
Calibra 2.0i turbó	4343
Omega GL 2.0i	2406
Omega GL 2.3 D	2696
Omega GL 2.3 TD	2881
Omega GL 2.4i	2844
Omega GL 2.6i	3379
Omega GL 3.0i 24V	3506
Omega GL 2.0i Caravan	2564
Omega GL 2.3 D Caravan	2899
Omega GL 2.3 TD Caravan	3039
Omega GL 2.6i Caravan	3537
Omega GL 3.0i Caravan	4022
Omega GL 3.0i 24V Caravan	4233
Frontera Sport 2.0i 4 × 4	2594
Frontera 2.4i 4 × 4	3239
Monterey 3.1 TD 4 × 4	4256
Monterey 3.2i V6 4 × 4	4335

PEUGEOT

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

106 XN 1.0	1099
106 XN 1.2	1199
106 XSI 1.4	1799
106 XND 1.4	1399
205 Junior 1.0	910
306 XN 1.2	1360
306 XN 1.4	1420
306 XND 1.9	1716
306 XR 1.4	1520
306 XR 1.8	2130
306 XRD 1.9	1799
405 GL 1.6	1788
405 GLD 1.9	1999
405 GRI 1.8	2399
405 SRI 2.0	2740
405 MI 16 2.0	3744
605 SLI 2.0	3099
605 SLDT 2.1	3566
605 SRI 2.0	3395
605 SV3 3.0	5699


GT AUTO ALARM
CSÉPÁNY ÉS TÁRSAI
autoLIFT
Olasz távirányítású autóriasztók 11.500 Ft-tól
Központi ajtózár 8.750 Ft-tól
Elektromos ablakemelők 16.000 Ft-tól
Magyarországi forgalmazó: Mahitron–Házi Kft.
Telefon: (06) 22/314-690
1104 Bp., Lavotta u. 30. ☎ 157-41-35


RENAULT

Renault Hungária Kft.,
Budapest XI., Hegyalja u. 7—13.
Tel.: 202-4416, 202-4328.

Twingo	1086
Clio RL 1.2 kat.	1229
Clio RL 1.9 D kat.	1443
Clio RN 1.2 kat.	1313
Clio RN 1.4 kat.	1337
Clio RN 1.9 D kat.	1562
Clio 1.7 16V kat.	2235
R 19 RL 1.4 kat.	1400
R 19 RL 1.9 D kat.	1658
R 19 RN 1.4 kat.	1575
R 19 RN 1.9 D kat.	1822
R 19 1.8 16V kat.	2802
R 19 Cabrio RT 1.8 kat.	3088
R 21 GTS 1.7 kat.	2178
R 21 GTX 2.0 kat.	2339
R 21 GTD 2.1 kat.	2283
R 21 2.1 turbódízel kat.	2629
Nevada RTD 2.1 kat.	2474
Nevada RT 17 1.7 kat.	2411
Nevada RTDT 2.1 kat.	2870
Safrane RN 2.0 8S	3200
Safrane RT 3.0 V6	5064
Espace RNDT 2.1 kat.	3530
Express 1.2 kombi kat.	1409
Express 1.9 D break	1813

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

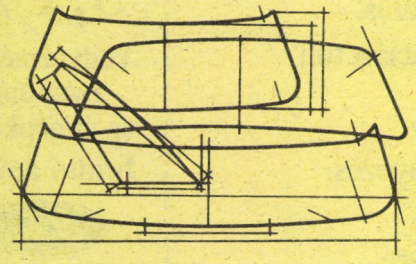
Valent British Motors,
Budapest XII., Jagelló u. 24.
Tel.: 186-8666.

Mini Mayfair 1.3	1245
Mini Cooper 1.3	1468
111 L Metro 1.1	1468
214 GSi 1.4	1989
216 GSi 1.6	2199
214 Cabriolet 1.4	2599
216 Cabriolet 1.6	2959
216 GTi 1.6	2481
216 Coupé 1.6	2830
220 Turbo Coupé 2.0	4184
414 GSi 1.4	2183

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.

416 GSi 1.6	2298
820 Si 2.0	4267
820 SLi 2.0	4399
820 Vitesse 2.0	4714
825 SD 2.5 TD	4895
827 Si 2.7	6450
827 Coupé 2.7	7240

SAAB

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

900 S 2.0 i	3250
900 S 2.0T	4100
900 S 2.3i	4400
900 SE 2.5 V6	5200
9000 CS 2.0i	3900
9000 CSE 2.0i	4500
9000 CS 2.0 ECO	4690
9000 CS 2.0 T	5100
9000 CSE 2.0 T	5900
9000 CS 2.3 T	6400
9000 CD 2.0i	3800
9000 CDE 2.0i	4400
9000 CD 2.0 ECO	4590
9000 CD 2.0 T	5000
9000 CDE 2.0 T	5800
9000 CD 2.3 T	6300
9000 Griffin 2.3 T	8400
9000 AERO 2.3 T	8400

SEAT

Porsche Hungária Kft.,
Budapest XII., Váci út 110.
Tel.: 267-1860.

Ibiza CL 1.05i kat.	1019
Ibiza CL 1.3i kat.	1053
Ibiza GLX 1.3i kat.	1201
Ibiza CLX 1.6i kat.	1272
Ibiza GLX 1.6i kat.	1348
Ibiza CLX 1.8i kat.	1493
Ibiza GLX 1.8i kat.	1579
Ibiza GLX 2.0i kat.	1708
Ibiza GT 2.0i kat.	1785
Ibiza CLX 1.9D kat.	1343
Ibiza GLX 1.9 TD kat.	1606
Toledo CL 1.6i kat.	1391
Toledo GLX 1.6i kat.	1678
Toledo CL 1.8i kat.	1943
Toledo GLX 1.8i kat.	2271
Toledo GT 1.8i 16V kat.	2912
Toledo GLX 2.0i kat.	2399
Toledo GT 2.0i kat.	2576
Toledo GL 1.9 TD kat.	1719
Marbella CLX kat.	903
Marbella Jeans kat.	856
Marbella Street kat.	844
Terra kombi kat.	1189

SKODA

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

Favorit 135 LX	776
Favorit 135 GLX	841
Favorit Black Line	926
Favorit Silver Line	933
Forman 135 LX	874
Forman 135 GLX	948
Forman Black Line	995
Forman Silver Line	998

SUBARU

Subaru Autószalon,
Budapest VI., Liszt F. tér 11.
Tel.: 142-1931, 142-2732.

Vivio 0.7 4WD	1148
Justy 1.0 4WD	1290
Justy 1.2 4WD	1435
Justy 1.2 4WD aut.	1535
Libero 1.2 4WD	1530
Legacy 2.0 4WD Sedan	2398
Legacy 2.0 4WD kombi	2590
Legacy 2.0 4WD kombi aut.	2862
Legacy 2.2 4WD Sedan	3270
Legacy 2.2 4WD Sedan aut.	3440
Legacy 2.2 4WD kombi	3490
Legacy 2.2 4WD kombi aut.	3660
Legacy 2.0 4WD Sedan turbó	3934
Legacy 2.0 4WD kombi turbó	4140
SVX 3.3 4WD	6360

SUZUKI

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

Swift 1.0 GP	798
Swift 1.0 GA	825
Swift 1.3 GL	924
Swift 1.3 GLX	949
Swift 1.3 GL Sedan	1098
Swift 1.3 GLX Sedan	1124

TAVRIA

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

Tavria	420
Tavria Happy	470

TOYOTA

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

Corolla Sedan XLi 1.4	1610
Corolla Liftback XLi 1.4	1720
Corolla Hatchback XLi 1.4	1600
Corolla Wagon XLi 1.4	1640
Carina-E Sedan XLi 1.6	2040
Carina-E Wagon XLi 1.6	2300
Carina-E Sedan XLD 2.0	2000
Carina-E Liftback XLi 1.6	2090
Camry Sedan GL 2.2	3450
Camry Sedan GX 3.0 V6	3850
Celica Liftback GTi 2.0	3340
Hiace Combi 2.4 D	2570
Hiace Combi D 2.4	2570

VOLKSWAGEN

Porsche Hungária,
Budapest XII., Váci út 110.
Tel.: 267-1860.

Polo Coupé 1.05 kat.	1261
Polo Coupé 1.3 kat.	1291
Polo Coupé 1.4 D	1606
Polo Combi 1.05 kat.	1295
Polo Combi 1.3 kat.	1368
Polo Combi 1.4 D	1335
Golf 1.4 kat.	1270
Golf 1.6 kat.	1553
Golf 1.8 kat.	1879
Golf 1.8 kat. aut.	2040
Golf 1.9 D kat.	2044
Golf 1.9 TD kat.	1794
Golf GTI 2.0 kat.	2847
Golf GTI 16V 2.0 kat.	3148
Golf VR6 2.8 kat.	3887
Vento 1.4 kat.	1576
Vento 1.6 kat.	1704
Vento 1.8 kat.	1953
Vento 1.9 D kat.	2163
Vento VR6 2.8 kat.	4030
Passat Limousine 1.8 kat.	2620
Passat Limousine 1.8 kat. aut.	2831
Passat Limousine 2.0 kat.	2991
Passat Limousine 1.9 TD kat.	2553
Passat Limousine 2.0 kat. aut.	3187
Passat Limousine VR6 2.8 kat.	4832
Passat Variant 1.8 kat.	2742
Passat Variant 1.9 TD kat.	2668
Passat Variant 2.0 kat.	3113

VOLVO

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

440 1.6i	1999
440 1.8i	2799
440 2.0i	2987
440 Turbo 1.7	3224
460 1.8i	2800
460 2.0i	2987
460 Turbo 1.7	3224
480 S 2.0	3209
480 Turbo 1.7	3419
850 GLE 2.0	4499
850 GLE 2.5	4937
850 GLT 2.5	5465
850 T-5 Turbo 2.3	5990
850 GLE Combi 2.0	4779
850 T-5 Turbo Combi 2.3	6317
940 GL 2.0	3735
940 Gl TIC 2.4	4801
940 GL Combi 2.0	3855
940 GL Turbo 2.0	3958
940 GL 2.3	4467
940 GL Turbo Combi 2.0	4118
940 GL TIC Turbo Combi 2.4	4981
960 3.0	7145
960 E 3.0	6196
960 kombi	7328
960 E kombi	6380

Tájékoztató jellegű fogyasztói árak ezer Ft-ban.

ÚJ MOPEDEK ÉS MOTORKERÉKPÁROK ÁRAI

(tájékoztató árak, ezer Ft-ban)

BIMOTA

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

YB 9 Bellaria	1092
YB 8E 1993	1282
YB 8E I. Furano	2563
YB 10 Dieci	1282
YB 10 Dieci Biposto	2048
TEST 1D 906 SR	2585
TEST 1D 906 ES	2735
DB 2. F. F.	1640
DB 2. H. F.	1614
DB 2. Junior	1306
YB 9. S. R.	1282

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

Motorpedo Kft.,
Budapest XIII., Fáy u. 45.
Tel.: 270-2326

NB 50 Lead	177
MT 50	181
NSR 50	275
NX 125	306
NSR 125 NR	395
NSR 125 Raiden	351
CB 125 Spacy	340
CBR 600 F Hurricane	777
VT 600 C Shadow	722
XL 600 V Transalp	659
NX 650 Dominator	654
NTV 650 Revere	617
CBR 900 RR Fire Blade	1057
CBR 1000 F	940

HUSABERG

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

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

PEUGEOT TURÁN

Gyári márkaszerviz

1118 Budapest, Szurdok u. 4.

Nyitva tartás: H—P: 8—17-ig

Tel./fax: 186-2830

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

KIPUFOGÓ

szakszerviz A—Z-ig raktárról kerekedőknek és szerelőknek is.

LOPÁSGÁTLÓ

a Koppány-kormánybilincs, vághatatlan és látható védelem

FELSZERELÉS

sportkormányok, kipufogódíszvégek, fa- és bőrgombok, ablaktörlők, teleszkópos vonórúd stb.

NAGYKER. RAKTÁR
KISKER. ÜZLET

KOPPÁNY

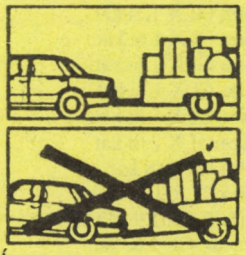
1087 Kőbányai út 37. (Könyves K. krt. sarok)
Tel./fax: 113-5950.
Kereskedőknek és szerelőknek

ELŐNYÖS

vásárlóknak

JUTÁNYOS

LADA, VOLVO gépkocsijának hátsó tekercsrugóiba szereltessen segédrugóként légrugót



Így
— csökken a gépkocsi kisodródási veszélye,
— javul a kanyarstabilitás,
— növekszik a lengéscsillapítók és a tekercsrugók élettartama,
— a sárvédő nem éri a földet.

Vidékre utánvéttel is szállítunk.

A légrugók beszerelését a Közlekedési Főfelügyelet engedélyezte.

Ugyanitt személygépkocsigumiabroncs szerelése, javítása, értékesítése.

Cím: AIR-SPRING Kft.
1039 Budapest III., Csillaghegy Karácsony Sándor u. 7.
Tel.: 160-9520, 271-1192.

KAWASAKI

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

ZZR 1100	1289
ZX9R	1281
ZXR 750 R	1419
ZXR 750	1126
ZZR 600	921
ZZR 500	748
ZXR 400	885
Zephyr 1100	914
GTR 1000	1204
Zephyr 750	742
GPZ 500 S	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
KLM 250	538

KTM

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

125 SX	456
125E-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

Minden típusú nyugati autó féltengely- és hengerfej-felújítása— garanciával.
Cím:
Budapest XVI., Lucernás u. 15.
CAR-MEN BT.
Tel.: 252-7700/303 m.

MAN

HASZONGÉPJÁRMŰVEK ÉRTÉKESÍTÉSE, MÁRKASZERVIZE
INTER—ÉPFU BUDAPEST KFT.
1201 Budapest, Helsikni út 105.
T.: 177-5385, 157-0509
F.: 157-1413

SUZUKI

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

GSXR 1100 WR	1200
GSXR 750 WR	1100
GSX 600 FR	720
GS 500 E	520
VS 1400 GLPR	1100
LS 650 PR	540
GN 250 R	350
TS 50 XKR	230

YAMAHA

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

ME 50 Yamy	70
CY 50 Jog	198
DT 50 MX enduro	201
SR 125	294
XC 125 rogogó	350
DT 125 R enduro	400
TZR 125 Sport	595
XV 250 chopper	461
XT 350 enduro	500
XV 535 Virago chopper	660
XT 600 E enduro	616
XJ 600 S Diversion	643
FZR 600 R Sport	1100 "94
XTZ 750 Super Tenere	980
YZF 750 R	1305
FZR 1000 Exup Sport	800 "92
FZR 1000 Exup Sport	1520 "94
GTS 1000	1600
XV 1100 Virago chopper	1060
PW 50 gyerekkrossz	122
PW 50 gyerekkrossz	130 "94
PW 80 kamaszkrossz	166
PW 60 kamaszkrossz	180 "94
YZ 80	415
YZ 80	496 "94
YZ 125	519
YZ 125	610 "94
YZ 250	571
YZ 250	682 "94

KIPUFOGÓ FÉL-PÉNZ-ért

CSAK A RAKTÁRI ÁRUALAPBÓL!
Üzlet-szerviz: 1087 Budapest, Kőbányai út 37. Tel./fax: 113-5950

Új árak átávai: Audi 100 hátsó 4281, BMW 316–318 hátsó 4146, FIAT Uno 55 S hátsó 6120, Ford Escort 1300 hátsó 1635, Mazda 323 hátsó 4320, Mercedes 200 hátsó 4820, Opel Ascona 1300 hátsó 3235, VW Golf 1.6 hátsó 4264, VW Scirocco hátsó 2967, Volvo 164 E hátsó 3690 Ft.

Akció: 1994. március 15-től április 15-ig.

NIKKO

teljes körű alkatrészellátást biztosít

Alfa Romeo

FIAT LANCIA

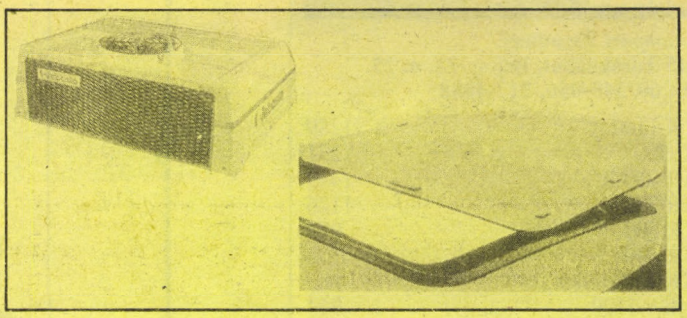
minden típusához,

Fiat Lubrificanti

gyári olajok forgalmazása.

Nikko Kft.
cím:
Bp. X., Kőér u. 3/a.
tel./fax:
157-2976
nyitvatartás:
hétköznap 8-16 óráig

Webasto



Tudja-e, hogy a világ vezető járműgyártói szívesen alkalmaznak Webasto termékeket gyártmányaikban? Napfénytető, klimaberendezés 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. Mi 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

PEUGEOT

Gablini

ÚJ ÉS HASZNÁLT GÉPKOCSIK ÉRTÉKESÍTÉSE, CSERÉJE, VISSZAVÁSÁRLÁS, GARANCIÁVAL.

Rádió, riasztó, központi zár, klimaberendezés beépítése, karosszériajavítás, biztosítási ügyintézés, teljes körű szervizszolgáltatás, autósbolt és

Lucas adagoló márkaszerviz

ÚJ GÉPKOCSI VÁSÁRLÁSÁNÁL 30% ELŐLEG BEFIZETÉSE ESETÉN 48 HAVI TÖRLESZTÉS!

Nyitva tartás:
hétfő-péntek 7—16.30-ig. Budapest XVI., Mezősas u. 6.
Telefon: 164-4983, Tel./fax: 272-2088

PÁRATLAN VÉDELEM

PIRANHA CAR ALARMS by ORVEL

GLOB alarm Ltd

Üzletek: 1136 Budapest, Csanády u. 14.
Telefon és fax: 120-8181
1136 Budapest, Visegrádi u. 33/B
Szerviz: az M3-as autópálya bp.-i kivezető szakaszán,
Bp. XV. kerület, Vasutasház u. 2.
Telefon: 272-2400, 272-2817

ELŐFIZETŐINKNEK A RÉGI ÁRON

VIGYÁZUNK A PÉNZÉRE !



autó motor 6

ALAPÍTVA: 1948. • 1994. MÁRCIUS 15. • ÁRA: 97 FT

Ha Ön előfizet az Autó-Motorra, egy évben 260 forintot takarít meg.

MEGRENDELŐLAP

Megrendelem az Autó-Motor szaklapot ..... példányban. Kérem az alábbi címre kézbesíteni:

Név: .....

Cím: (város, község, kerület) .....

(utca, tér, ltp.): .....

Irányítószám: .....

Az előfizetési díjat (egy évre 2256 Ft, fél évre 1128 Ft, negyedévre 564 Ft, egy hóra 188 Ft) a fenti címen nyugtával jelentkező kézbesítőnek fizetem ki.

Figyelem! Az Autó-Motor minden második héten jelenik meg, egy évben 26 szám!

....

dátum aláírás

A megrendelőlapot borítékban, bérmentesítés nélkül az alábbi címre kérjük feladni: Vidékre: Postahivatal, helyben, Budapestre: Budapest, Postaigazgatóság, Hírlaposztály, Bp., Pf. 4. 1360

(Amennyiben Önnek OTP-átutalási betétszámlája van, a lapot a számlavezető fióknál rendelheti meg.)

LASSÚ FÁRASZTÁS

VIBRÁCIÓ AZ AUTÓBAN

Az autóban ülőket sokféle terhelés éri, ezek egyike a vibrációs ártalom az állandó rázkódás miatt. Vajon mennyire veszélyes ez a mai személyautókban, s mit tesznek a gyárak a körülmények javításáért?

Ma már nem hat újdonságnak az a szemlélet, amely szerint a vezető kényelme nem pusztán öncélú luxus, hanem alapvetően befolyásolja az aktív biztonságot. Ha a sofőr hátratolja az ülését, a mögötte ülő utas rendszerint megérti, hogy az ő biztonsága miatt is fontos, hogy a pedálok normálisan elérhetők legyenek. Vagy a fűtés: ha fázik a vezető lába, és hosszú úton elmerevedik, nyilván sokkal lassabban tud majd mozdulni hirtelen fékezéskor, ezt nem kell tudományosan igazolni.

A zaj és főképp a rezgések esetében azonban ma még nem ennyire világos a helyzet. A zajt az ember jobban érzékeli, a kutatásokban is jobban előtérbe került, s ennek megfelelően már évekkel ezelőtt szabványok születtek a megengedhető belső és a környezet felé kibocsátott hangerősség korlátozására, s ezek a küszöbértékek – a kipufogógázokra vonatkozó előírásokhoz hasonlóan – idővel egyre szigorodnak. Az utastérben mérhető zajjal tehát rendszerint nincs nagy gond, jellemző, hogy a mai Golf olyan csöndes, mint tíz évvel ezelőtt egy Rolls-Royce volt.

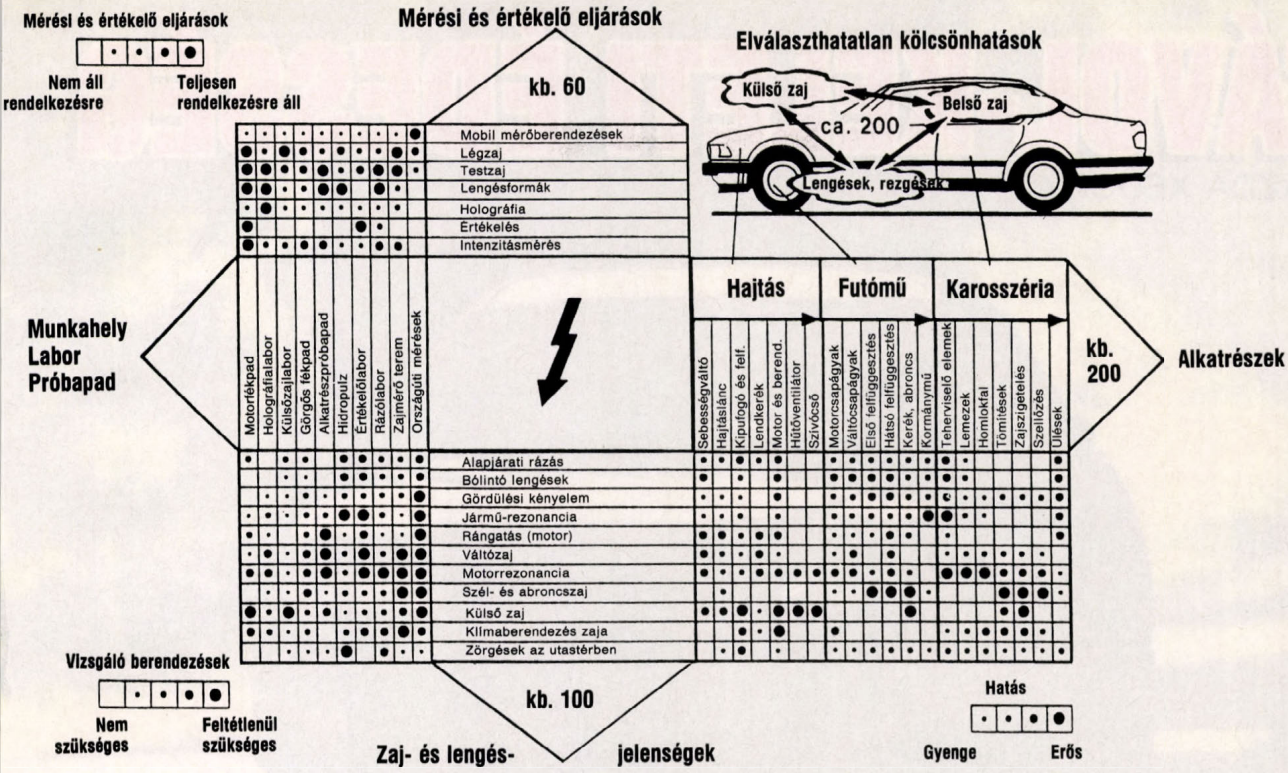
Ezel szemben a lengésekkel, rezgésekkel kapcsolatban az autóban ülők helyzete nem ennyire megnyugtató, méghozzá azért nem, mert az egyre nagyobb motorteljesítmény miatt a megfelelő stabilitáshoz, útfogáshoz viszonylag kemény hangolású csillapítókat szerelnek be az autókba. Nagyon jól mennek, de többségükben kényelmetlenül ráznak a japán autók, s ebbe az irányba mennek a németek is. A rezgések másik oka az útgerjesztés mellett a motorok egyenlőtlen járása, különösen alapjáraton s főképp dízelek esetében. Elég egy TDI Audi oldalára vagy padlójára tenni a kezünket, hogy érzékeljük, milyen kemény, nagy intenzitású rezgések veszik igénybe szervezetünket olykor órákon át; vagy vessünk egy pillantást a turbódízel Sierra váltójára hidegindítás után!

A kérdés persze az, hogy ezek a rázkódások ártanak-e, vagy az igénybevétel az emberi szervezet tűrőképességén belül marad-e. A vibrációs ártalmakat eddig sze-

Személyautók tervezésénél a vibrációs ártalmak megelőzésével még nem nagyon foglalkoznak



Döntési táblázat zaj- és rezgésvizsgáló laborok berendezéséhez



mélyautókban alig vizsgálták, a kutatók elsősorban olyan területekkel foglalkoztak, ahol a rezgéseket mint foglalkozási ártalmat kellett kezelni, tehát olyan munkahelyek esetében, ahol hosszú időt töltött a dolgozó: például bányagépeken, kamionokban. Állami költségvetésből viszonylag óvatosan költenek ilyen célokra, ugyanis konkrét eredmények s abból születő rendeletek alapján a teherautó-vezető azt mondhatná, fáj a dereka, s ez a munkakörülményei miatt következett be. Ez biztosítási szempontból kockázatos, ezért például Amerikában a betegbiztosítók is finanszírozzák azokat a kutatásokat, amelyek eredményeként objektív klinikai tesztek születhetnek a gyanított rezgési ártalom igazolására.

A vibrációs ártalmak felderítéséhez igen széles körű vizsgálatokra van szükség, ami nálunk ma gyakorlatilag reménytelen, világszerte azonban folynak a felmérések. *H. Seidel* és *R. Heide* széles körben elemezték a téma irodalmát, összesen 43 ezer vibrációnak kitett dolgozóról és 24 ezer fős kontrollcsoportról számolnak be. Az eredmények szerint a nagyfokú, hosszan tartó, egész testet érő vibráció kimutathatóan káros hatású a gerincoszlopra és a periferikus idegrendszerre, de rongálódhat az emésztő- és az érrendszer is. Az is kiderült, hogy a terhelés megszüntetése csak a további romlást előzi meg, gyógyulás nem várható, az egyetlen orvosság tehát a megelőzés.

Végeztek olyan kísérleteket is, amelyek során kifejezetten az ágyéki csigolyák túlterhelését vizsgálták. Négy férfit ültettek rázószékre, amelyet szinuszos, tehát viszonylag „sima" gerjesztéssel rezgettek. A frekvenciát 1 és 15 Hz között változtatták (másodpercenként ennyiszer ütött a szék), az intenzitás 1,5 m/s², illetve 3 m/s² volt. Arra az erőre voltak kíváncsiak, amely a 3. és 4. csigolya között lép fel a gyorsulás szélső értékeinél. Ezt antropometriai adatok (pl. testméretek, rugalmasság), a hátizmok feszülése (ezt elektromiográffal mérték) és a felső törzs mért gyorsulása alapján viszonylag egyszerű matematikai modellen határozták meg. Kiderült, hogy a hátizmok nem képesek kellően megvédeni a gerincoszlopot az erőhatásoktól, a legnagyobb összenyomó erőket 4,5 és 7,5 Hz között kapták. A végeredmény az, hogy hosszan tartó, erős rezgés után lehetséges az ágyéki gerincrész fáradásos sérülése.

No és az autókban? Itt közel sem szabályos jellegű a terhelés, intenzitásban és frekvenciában teljesen véletlenszerű. Az időtartam is az egyes vezetőknél nagy ingadozást mutat, hogy az egyéni érzékenységről már ne is beszéljünk – a kísérletek tehát nagyon nehezen ültethetők át a gyakorlatba. Az alapjában véve érthető, hogy az autógyárak olyan jellegű kísérleteket végeznek, amelyek részben a szubjektív lengésképzelem növelését célozzák, részben pedig a szerkezeti elemek kifáradását igyekeznek csökkenteni. Egyelőre kérdéses, hogy már a közeljövőben ezen a téren is embercentrikusabbá válik az ipar, s nemcsak a környezetet igyekszik kímélni a katalizátorokkal meg a fogyasztás csökkentésével, nemcsak az autók megbízhatóságát és teljesítőképességét növeli, hanem az utas egészségére is vigyáz. Az utóbbi eladhatóvá vált a passzív biztonság, a nyilvánosság előtt végzett törőspróbák erősen hatottak a közvéleményre. A vibráció kevésbé látványos. A felnőtt emberek több mint fele azonban kisebb-nagyobb mértékben gerincsérült, ezért különösen fontos lenne e témakör kutatása.

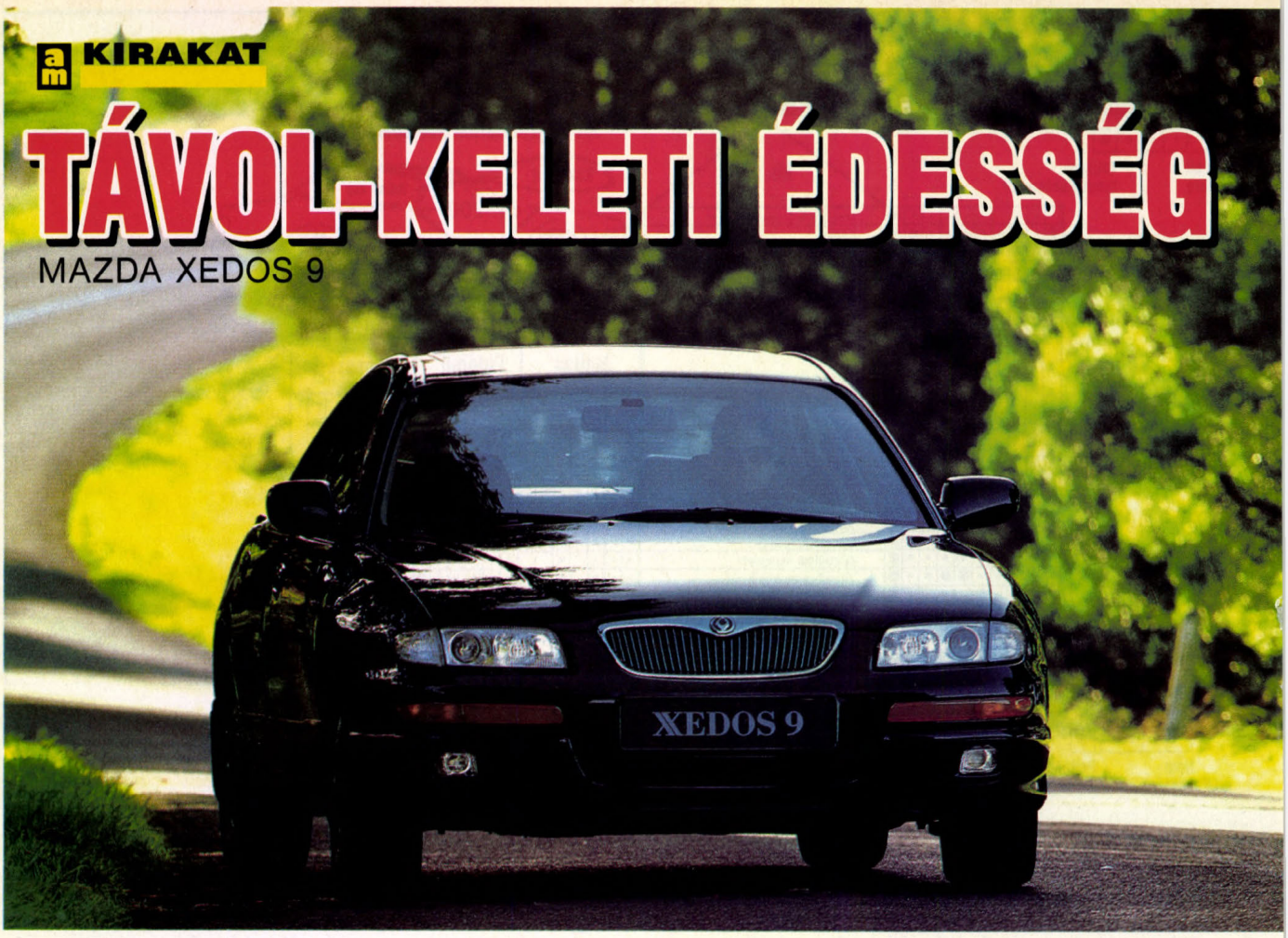
DABÓCZI FERENC

FELHÍVÁS

Az Autó-Motor hivatásának érzi, hogy a maga eszközeivel tegyen a közlekedés körülményeinek javításáért, az egészségesebb autózásért, motorozásért. Terveink szerint a vibrációs ártalmakkal a jövőben is foglalkozunk, ezért ezúton kérjük azon orvosok, mérnökök, egyetemi oktatók jelentkezését, akik e témában eredményekről tudnak beszámolni, illetve maguk is végeznek ilyen irányú kutatásokat.

TÁVOL-KELETI ÉDESSÉG

MAZDA XEDOS 9



A Mazda a különleges formavilágú Xedos 6-tal megszerezte az exkluzív márkák varázsát, idén februárban pedig bemutatta a valóban luxus Xedos 9-et.

A legjobb minőség, egyedülálló forma, kiemelkedő műszaki teljesítmény és a kategórián belül messze a legkedvezőbb ár. Minden szerénytelenség nélkül így foglalja össze a vezérképviselet a Xedos 9 főbb tulajdonságait – de talán nem alaptalanul.

Kezdjük a minőséggel. A Xedos 9-et a hofui üzemben, a világ egyik legmodernebb gyárában készítik, ahonnan a 626-os és a Xedos 6 is kikerül – ezek precíz kivitelét pedig ismerjük és elismerjük. Az illesztések hajszálpontosak, a kapcsolók könnyedén, de jól érzékelhetően mozognak, a pedálok és a váltó kezelése alig mondható fizikai munkának.

A különleges formát megint csak nehéz kifogásolni. Aki ma azt állítja, a Mazda újabb autói egyszerűen beleolvadnak a tömegbe, valószínűleg nem kellően tájékozott a divatirányzatokban, és semmit sem tud a Mazda újabb kori diktátori szerepéről. A 323F, az MX–5, a 121-es meg a 626-os mind egy-egy irányzat első képviselője. S ilyen a Xedos 6 is, amelyben egyszerre van jelen a hagyomány és a modernség, s amelynek bátyja, a fölső kategóriában induló Xedos 9 lényegében ugyanazokat a stílusjegyeket vonultatja föl, valamivel kevesebb sportossággal.

A karosszéria 0,28-as alakténye zője tulajdonképpen már a műszakiak ügyességét dicséri, a klasszikus autómérnöki munka azonban a motor- és a futóműtervezők alkotása. Tulajdonképpen ezeket is ismerjük, hiszen az MX–6-ban és a 626-osban már remekelt a 2,5 literes V6-os, a kisebbik hathengeres pedig a Xedos 6-ban mutatkozott be. A teljesítményadatok sem rosszak (167 és 143 LE), az igazi szám azonban a motorok selyempuha járása, s az a könnyedség, ahogyan akár 7000 fölé is kipörögnek. Az egyenletesen nagy húzóerőt több fokozatban hangolt szívócsövekkel érték el. A futóművek elöl-hátul többlengőkarosak, s ha a Xedos 9 csak a 626-os szintjét megüti, már nagyon elégedettek lehetünk. Iránytartásban, egyenes futásban egyszerűen káprázatos, olyan nyugodtan, stabilan, magabiztosan szalad 200-zal

MENETTELJESÍTMÉNYEK

	2,0 V6	2,5 V6	2,5 V6 aut.
Legnagyobb sebesség	202	220	210 km/h
Gyorsulás 0–100 km/h	10,7	8,6	11,1 s
Fogyasztás (ECE)			
90 km/h	6,3	6,8	6,9 l/100 km
120 km/h	7,7	8,4	8,5 l/100 km
Város	11,1	12,6	12,9 l/100 km

(Gyári adatok.)

Ismét egy látványos vezérállás, légzsákos kormánnyal





A hátfal sokkal konzervatívabb, szögletesebb, mint a Xedos 6-é

az autó, mintha ez a világ legtermészetesebb dolga lenne.

No és végül az ár. A 2,0 literesért kérnek 4 millió 395 ezret. S adnak benne blokkolásgátlót, két légzsákot, seregnyi villanymotort, amelyek mozgatják az antennát, az ablakokat, a tükröket, a zárakat, természetesen szervokormányos, a volán és a váltó „bőrözött"... Mi hiányozhat még? Légkondicionáló meg tempomat is van benne. A 2,5 literes ezeken túl kipörgésgátlót, könnyűfém felniket, villanymotoros tolótetőt és bőrrel kárpitozott üléseket is kap, az ára ötfokozatú kézi váltóval 5 789 000 forint, négyfokozatú automatával 6 019 000 forint – amíg a jen/forint árfolyam újra meg nem változik.

A japán autók kitartó drágulásán kívül van sajnos más is, ami e szinte tökéletes autóval kapcsolatban bizonytalanságot ébreszt bennünk. A Mazda azzal hivalkodik például, hogy a legkisebb külső méretek mellett a legnagyobb belmagasságot nyújtja a Xedos – ebből az következik, hogy jószerivel a földön kell ülnünk, ami azért jelentősen befolyásolja a beszállás és az ülés kényelmét. A másik: az útfogás valóban első osztályú, de fel kell készülnünk arra, hogy 30 ezer kilométer alatt eltűnik a gumikról a profil. Az már nem az autó hibája, de a márkára nem vet jó fényt, hogy a vezérképviselet híranyagában az automata váltóval kapcsolatban a hidrodinamikus nyomatékváltó rövidre zárása helyett forgatónyomaték-áthidalást olvashatunk, hogy a McPherson rugóslábakról már ne is beszéljünk. S a márka sikerét, piaci részesedését sem célszerű úgy növelni, hogy az 1993-ban eladott autók számát körülbelül 70 ezer helyett 28 ezerben adjuk meg.

D. F.

MŰSZAKI ADATOK

MAZDA XEDOS 9

MOTOR. Hathengeres V-motor elöl keresztbe beépítve. Hengerenként 4 szelep, 2 × 2 fogasszíjjal hajtott vezértengely. Könnyűfém hengerfej és blokk. Elektronikusan vezérelt befecskendezés (Bosch) és gyújtás. Lökettérfogat 1995 és 2497 cm^3. Sűrítés 9,5 és 9,2. Legnagyobb teljesítmény: 105 kW (143 LE), 6000/min és 123 kW (167 LE), 6000/min. Legnagyobb nyomaték: 176 Nm, 5000/min és 212 Nm, 4900/min.

ERŐÁTVITEL. Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló. Ötfokozatú, kézi kapcsolású sebességváltó. Áttételek: I. 3,363; II. 2,05; III. 1,324; IV. 1,026; V. 0,78; H. 3,462; diff. 4,105. Az automata négyfokozatú. Áttételek: I. 2,80; II. 1,54; III. 1; IV. 0,70; H. 2,33; diff. 4,176. Elsőkerék-hajtás, 2,5 litereshez kipörgésgátló.

KAROSSZÉRIA. Hossz 4825 mm, szélesség 1770 mm, magasság: 1395 mm. Tengelytáv 2750 mm. Nyomtáv elöl/hátul 1530/1530 mm. Csomagtartó 420 l. Formatényező (c_w) 0,28. Saját tömeg 1430–1455 kg, megengedett össztömeg 1940–1955 kg, teherbírás 500–510 kg. Tank 68 l.

FUTÓMŰ. Elöl-hátul többlengőkaros, független felfüggesztés, stabilizátorral. Fogasléces szervokormány, a legkisebb fordulási kör átmérője: 11,5 m. Szervofék blokkolásgátlóval, elöl tárcsa-, hátul dobfékek. Abroncsok: 205/65 R 15 V.

ILYEN GAZDAGOK VAGYUNK

TRABANT-AKCIÓ

Nemrég nagy szenzációként közvetítette a helyszínről a televízió, hogy milyen „sikeresen" zárult a kétütemű Trabantok és Wartburgok leadási akciója.

A tervezett 3000 darab gépkocsi helyett mindössze 600 darabot adtak le Budapesten a „boldog" volt tulajdonosok a megadott határidőig, úgyhogy azt december 15-ig meg is kellett hosszabbítani.

Már a leadott 600 darabbal is sikerült „nagy csapást mérni" a kétütemű „bűzokádókra", s azóta már nyugodtan szívhatjuk a főváros „megtisztult" levegőjét, hiszen mára csak „alig" mintegy 100 ezer darab maradt belőlük Budapesten.

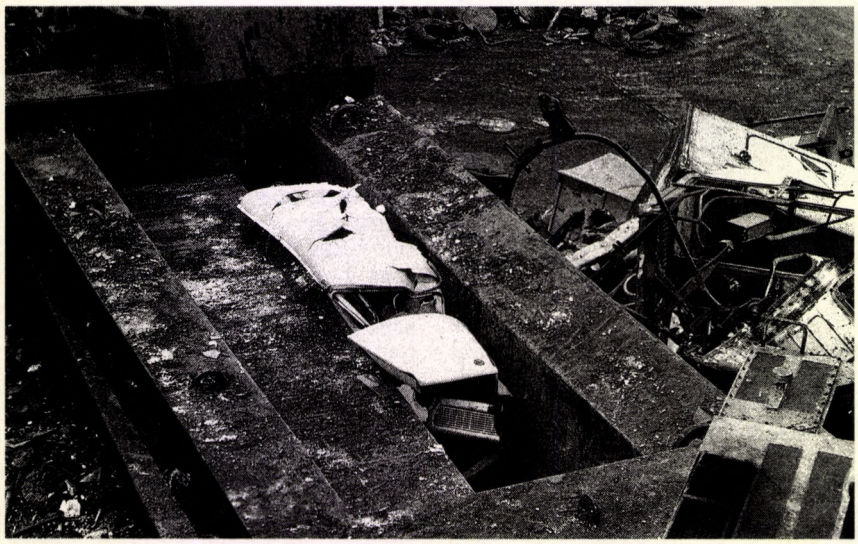
Ebben az iramban még éppen csak vagy 10–20 évet kell várni arra, hogy a kétüteműek végleg eltűnjenek a pesti és a budai utcákról – a Barkas kocsikat nem is számítva –, bár vidéken még akkor is akad belőlük igen szép számban. Sikerült tehát egy csepp vizet önteni a tengerbe...

Sajnálatos módon a leadott kétütemű gépkocsiért kapott „térítés" aránylag csekély összegéből vagy a kétévi villamos-, illetve buszbérlet árából viszonylag kevés embernek telik az annak csaknem tizenöthússzorosába kerülő katalizátoros (pláne nyugati gyártmányú) gépkocsi megvásárlására. Alig hiszem, hogy a volt Trabant- és Wartburg-tulajdonosoknak már csak ez az 50–70 ezer forint hiányzott volna az új gépkocsi 1 millió körüli árából.

De – visszatérve a televízió által bemutatottakra – a leadott kétütemű gépkocsikat műszaki állapotukra való tekintet nélkül szőröstül-bőröstül összepréselték e csodás látványban gyönyörködők szeme láttára.

A gépkocsik összepréselése egyébként egyáltalán nem új találmány. De nem így!





Sajnos, balesetek alkalmával is előfordul, de az rendszerint nem kimondottan szándékosan történik. A roncsolódott gépkocsik még használható részeit általában akkor is kiszerelik, mielőtt a karosszériát összepréselik. Azokat ugyanis még jóval magasabb áron el lehet adni, mint amennyi egy teljesen összezúzott kocsi értéke.

Elsősorban a motor, a sebességváltó, az elektromos berendezések, műszerek, ajtózárak, kormányrészek, szélvédő üvegek és ablakok, ülések, fényszórók, hátsó lámpák jöhetnek számításba. Külön kell gondolni a keréktárcsákra és gumiabroncsokra. Ezek előzetes kiszerelése – az értékesítési lehetőségen túl – az újrafeldolgozás szempontjából is igen fontos, mert ellenkező esetben már semmit sem lehet kezdeni a lemez-műanyag-alumínium-üveg-gumi-vászon-réz-öntöttvas közös tömbbe összepréselt keverékével. Nem tudom elképzelni, ki tart igényt, illetve menynyit fizet az így összepréselt anyagért. És mit kezd vele, mert ilyen állapotban újrafeldolgozás szempontjából teljesen értéktelen. Ez a bemutatott összepréselési eljárás tehát – enyhén szólva – pazarlásnak nevezhető.

Szakszerű bontás, szétválogatás és tárolás után az említett szerkezeti részek zöme kedvező áron értékesíthető lenne a még össze nem préselt Trabantok tulajdonosainak. A kispénzű emberek – köztük a Hycomattal rendelkező rokkantak is – örömmel fogadnának egy ilyen lehetőséget. Mindez megoldható lenne egy megbízható, kellően ellenőrzött állami vagy egyéb autóbontó közreműködésével, amely a bontási és árusítási feladatokat szakszerűen és felelősséggel látná el, és még anyagi hasznot is hozhatna neki.

Tudomásom szerint például Németországban nem tűrik meg – már csak környezetvédelmi szempontból sem – az utcán „felejtett" roncs- vagy hiányos gépkocsikat, főként rendszám nélkül. Ha ugyanis (ott a rendszámról is) megállapítják, hogy a forgalmi engedélye lejárt, a tuladonost írásban és egy – nehezen eltávolítható – címke felragasztásával felszólítják a gépkocsi eltávolítására vagy levizsgáztatására, és ha ennek nem tesz eleget, a gépkocsit bizonyos határidőn túl elszállítja a rendőrség, és az állami bontóban szétszerelteti. Felhasználható alkatrészeit felcímkézve tárolják (típus, évjárat, motor- és alvázszám), majd kedvező áron kiárusítják. A karosszériákat csak azután, „lekopaszítva" préselik össze.

Persze, ők gazdagabbak, mint mi. Talán éppen ezért is?

BÁLINT ENDRE

YAMAHA-SZAKKERESKEDÉSEK

Vezérképviselet 1134 Budapest, Váci út 45. Tel.:270-1333/107, fax: 270-3441

MOTORKERESKEDÉSEK:

Auto-Tempo Kft.	4400 Nyíregyháza	Jég u. 4. 42/315-052
BONO MOTOR Bt.	8000 Székesfehérvár	Móricz Zs. u. 66. 22/320-267
Szerviz: Lángi Tibor	8000 Székesfehérvár	Selmeci u. 63. 22/315-905
Gál és Fiai Kft.	2660 Balassagyarmat	Zichy u. 3. 35/314-366 fax: 314-355
Havasi Miklós	8900 Zalaegerszeg	Deák F. tér 7. 92/314-117
INTERJET Kft.	8654 Ságvár	Újtelep I. 29. 84/380-091
Pataki László	6500 Baja	Csanádi sétány 10. 79/324-165
Ifj. Péter Károly	6000 Kecskemét	Cimbalmos út 2. 76/327-727
Posta Debrecen	4030 Debrecen	Monostorpályi út 35/a 52/349-566 52/349-266
Rajkai Tibor	2921 Komárom	Széchenyi út 47. 34/342-785
Somogyi József	8400 Ajka	Deák F. út 4. 88/312-018
STANDARD Bt.	9021 Győr	Dr. Kovács P. u. 5 96/316-089
Tátrai István	3200 Gyöngyös	Szent Bertalan u. 5. 37/316-243
Samu János	9700 Szombathely	Farkas K. utca 6. tel./fax: 94/324-222
Cziráki Ferenc	7400 Kaposvár	Szántó u. 50. 82/311-572 fax: 82/411-127

MOTOR- ÉS CSÓNAKMOTOR-KERESKEDÉSEK:

BIKE TRADE	5600 Békéscsaba	Szent István tér 8. 66/327-414
BO-YA Bt.	7030 Paks	Szent István tér 14. 75/311-380
Kalmár József	6723 Szeged	Csaba ut. 38. 62/329-109
Nagy Lajos	8230 Balatonfüred	Kossuth u. 26/b 86/341-810
Yakomoto Bt.	7628 Pécs	Komlói út 229. 72/332-520

CSÓNAKMOTOR-KERESKEDÉSEK:

GARANCIA Kft.	2600 Vác	Híradó út 2. 27/314-608
Király Jachtszerviz Bt.	1039 Budapest	Kossuth üdülőpart 19. 188-8812
Vízisport Áruház Kft.	1093 Budapest	Lónyai u. 18. 217-5483 fax: 217-1741
Vitorlásbolt Holovits	8623 Balatonföldvár	Berzsenyi D. u. 47.

ALKATRÉSZ-KERESKEDÉS:

Delma Kft.	1095 Budapest	Mester u. 37. 215-3419, 215-1649 fax: 215-3419

SZERVIZ:

Fehér Géza	2097 Pilisborosjenő	Táncsics u. 14. Tel./fax: 06/263-4172

HER-KO Kft. Autóalkatrész

EXPORT–IMPORT 1101 BUDAPEST, HÖLGY U. 42. TEL./FAX: 157-5157

Raktáráruházunkba szeretettel várunk minden kedves vásárlót. NÉGYÜTEMŰ ÉS KÉTÜTEMŰ TRABANT, WARTBURG ALKATRÉSZEK teljes választékban kaphatók!
NYUGATI GÉPKOCSIKHOZ – JAPÁN GÉPKOCSIKHOZ – TÁRCSAFÉKBETÉTEK teljes választéka megtalálható kedvező áron. Fékbetéteink magyarországi forgalmazási engedéllyel rendelkeznek („H"-jel).

Kínálatunkból:

OPEL típushoz	**1062 Ft-tól**	**3152 Ft-ig**
ALFA ROMEO típushoz	**990 Ft-tól**	**3422 Ft-ig**
VW típushoz	**1081 Ft-tól**	**1620 Ft-ig**
FORD típushoz	**1163 Ft-tól**	**2483 Ft-ig**
TOYOTA típushoz	**1414 Ft-tól**	**2523 Ft-ig**
MAZDA típushoz	**1044 Ft-tól**	**2923 Ft-ig**
MERCEDES típushoz	**1531 Ft-tól**	**1888 Ft-ig**

Áraink a 25%-os áfát már tartalmazzák!
– Nagykereskedők, viszonteladók árainkból kedvezményt kapnak!
Felhívjuk vásárlóink figyelmét, hogy nálunk az EURO–OIL olajcsalád összes terméke megvásárolható!
– Kenőanyagok, hidraulikaolaj és ipari olajok.

KIŰZETÉS A PARADICSOMBÓL

PARKOLÁSI TERVEK

Mi, autósok a fővárosban nemcsak az utcanevek változását, a benzinkutak szaporodását éljük: az új dolgokkal együtt hatnak a régi gondok is – ilyen például a Belváros parkolási helyzete.

A közlekedési szakemberek szerint a magyar autós egyik legjellemzőbb tulajdonsága, hogy szeret autóval közlekedni: legalábbis ez derült ki számukra a mostanában elkészített különféle statisztikákból is. Felmérni pedig nem szoktak ok nélkül, az adatok pedig általában mindig igazolnak valami ismert tényt. Így volt ez most is.

Kiderült ugyanis, hogy például az ötödik kerületben a parkolóhelyek negyven százaléka azért foglalt, mert az ott dolgozók autóval járnak be a munkahelyükre. Kirívó példa az Erzsébet téri nagy parkoló: autóinak nyolcvan százaléka egész álló nap ott marad. Az átlagos negyven százalékhoz aztán még hozzá jön az a húsz százalék, aki ügyei intézése végett, mondhatni hivatalos ügyben foglal el helyet. Tehát tehermentesíteni kell a Belvárost, a fővárosi önkormányzat új parkolási koncepciót dolgozott ki a tapasztalatok alapján.

A megismert tényekre alapozva elkészült a terv, követte egy új parkolási rendelet. Ez utóbbinak fontos eleme, hogy hol, milyen nagyságú parkolásidíj-bevételre lehet számítani. Az eddigi üzemeltető, a Fővárosi Garázsipari Vállalat ugyanis a felmérések szerint nem túl nagy anyagi és szakmai hatékonysággal tesz eleget feladatának. A változtatáshoz, a megújításhoz, vagyis az új koncepció végrehajtásához tehát új rendszer is szükségeltetik. Igen ám, de egy, még „tanácsvb" aláírású határozat az FGV-nek adta oda a parkolási pénzek beszedését, illetve a parkolási idők betartásának ellenőrzését. A fővárosi közterületi parkolás „kézben tartásához", vagyis átvételéhez azonban fővárosi-kerületi összefogás szükségeltetik. Míg ugyanis 1990-ben a fővárosé volt a 4300 kmes úthálózat és övé a pénzbeszedő vállalat, addig mára ez az úthossz bizony 500 kilométerre apadt, és alig ugyanennyi a közös kezelésű utak nagysága is. Így aztán a közelmúltban a Nagykörút–budai körút által határolt terület polgármesterei kézhez kapták a parkolástársulás megállapodástervezetét azzal, hogy nyilatkozzanak, kívánnak-e társulni.

E tervezet szerint a társulás önkormányzati, jogi társulás. Június végéig kellene a partnereknek egymásra találniuk, mert akkor már pályázatokat szükséges kiírni a tényle-



ges üzemeltetőkre. Egy hitelmegállapodás – határidős – segítene új parkolóautomatákat beszerezni, mert a régi órák már elavultak. A koncepciónak az is része, hogy ezek az automaták a főváros tulajdonában maradnának, csak „haszonbérbe" adnák át őket, szintén versenytárgyaláson meghirdetve.

Az új gazda felülvizsgálná az eddig érvényben lévő különféle időkorlátozásokat is. Miután a cél a nagyobb forgási sebesség, vagyis egy adott parkolóhelyen mind több jármű tudjon megfordulni, átalakítanák ezeket a szabályozókat. A parkolási rendet összhangba hoznák az új KRESZ-szel, hiszen az új rendelkezés szerint sem lehet a járdára felállni ott, ahol nem marad legalább egy méter a gyalogosoknak.

Mit ígér az új rend a régi lakóknak? Az érintett területen ingyen kapnának parkolási lehetőséget az „egy lakás egy gépkocsi" elv alapján. Ez természetesen nem egy bérelt parkolóhelyet jelenthet, hiszen az adott területen 10-12 ezer lakás van, és csak feleannyi legális parkolóhely. Az új szisztéma szerint viszont lennének olyan parkolók, amelyeket csak az ott lakók vehetnének igénybe.

A változások mit sem érnének az ellenőrzés nélkül. A jövendőbeli társulás ezt is versenytárgyalással akarja gazdához juttatni. Nem biztos ugyanis, hogy jó vért szül, ha az üzemelés-ellenőrzés egy kézben van. Igaz ugyan, hogy az új tulajdonos várhatóan nagyobb bevételre törekszik majd, de ezzel néha ellentétes lehet az a szabály, amikor időben korlátozzák, kurtítják a parkolást.

Viszonylag távolabbi célokat tűz ki a koncepció második üteme – bár szorosan kötődik az elsőhöz jó néhány eleme. Már most keresik, tervezik a jövendőbeli P+R parkolóhelyeket. Különösen a nagyobb csomópontok jöhetnek számításba, mert a távlati tervek egy olyan tömegközlekedési jegyrendszer kialakítását veszik figyelembe, ahol a jegy egyben parkolóbiléta is lehet. Méghozzá nem is akármilyen parkolásé, hiszen ellenértékként őrzés is járna. A szisztéma feltételezi, hogy a járművel közlekedők ezekben az őrzött parkolókban még különféle autós szolgáltatásokat is igénybe tudnak majd venni – ettől lenne ugyanis rentábilis a vállalkozás. Ez a bizonyos második ütem már most indul, de igazi működéséhez még néhány év szükséges. Arról van ugyanis szó, hogy a Belváros „megtisztítása" után valahol a Hungária körút vonala lesz az a terület, ahol újabb megszorítások várnák a hosszan egy helyben parkolókat. A tervek szerint az ettől kívül eső területek, mint például Újpest, már saját hatáskörben intéznék el a parkolást, csatlakozva az egységes rendszerhez.

De félre a tréfával: a parkolás jó üzlet. Egy-egy nagyszabású beruházás megtérülési ideje 2-4 év, ami nagyon jónak mondható időtartam. Miután a magyar változatról csak mint tervről adhatunk most hírt, külföldi példákkal lehet illusztrálni, mi mindenre használják a bevételt. Elsősorban visszaforgatják a „termelő ágazatba", vagyis újabb parkolóhelyeket hoznak belőle létre. A P+R rendszer az elsődlegesen kedvezményezett ezen a listán, követi a mély- és magasgarázsok építése. A magyar megoldás először az őrzött parkolók építését képzeli el a majdan képződő nyereségből, a későbbiekben lehetne szó például mélygarázsokról. Bár a zöldek és a közlekedési szakemberek eltérő véleménnyel vannak a „mélytechnikáról", elképzelhető ilyesmi építése például a Szent István téren. A pillanatnyi állapot ugyanis az, hogy négy-ötszáz kocsi szorong a téren. Ha megépül a mélygarázs, akkor kétszáz kocsi kaphat lent helyet – fent pedig egy sem, hiszen a teret visszaadják a gyalogosoknak.

Az egészen távlati tervekben az új parkolási rend segítene átalakítani a Belváros forgalmi rendjét is. Megváltozhat az egyirányúsítási koncepció, a most meglévő két fő forgalmi tengely is más feladatot kaphat a Lágymányosi híd meglétével. A világkiállítás után további radikális újítások is elképzelhetők. Egy ilyen például a Kossuth Lajos utca–Rákóczi út útvonalon egy-egy sáv átadása a gyalogosoknak, kerékpárosoknak. A végső cél az, hogy ne legyen vonzó áthajtani a városon – mondjuk az M1-esről Miskolc felé. Igaz ugyan, hogy ez a legrövidebb út, de a magyaros változat. A már idézett közlekedési szakemberek szerint ugyanis mi magyarok nemcsak hogy szeretünk autózni, hanem a lehető legrövidebb úton szeretünk autózni. Kerül, amibe kerül: erről akarnak most leszoktatni minket. Kerül, amibe kerül?

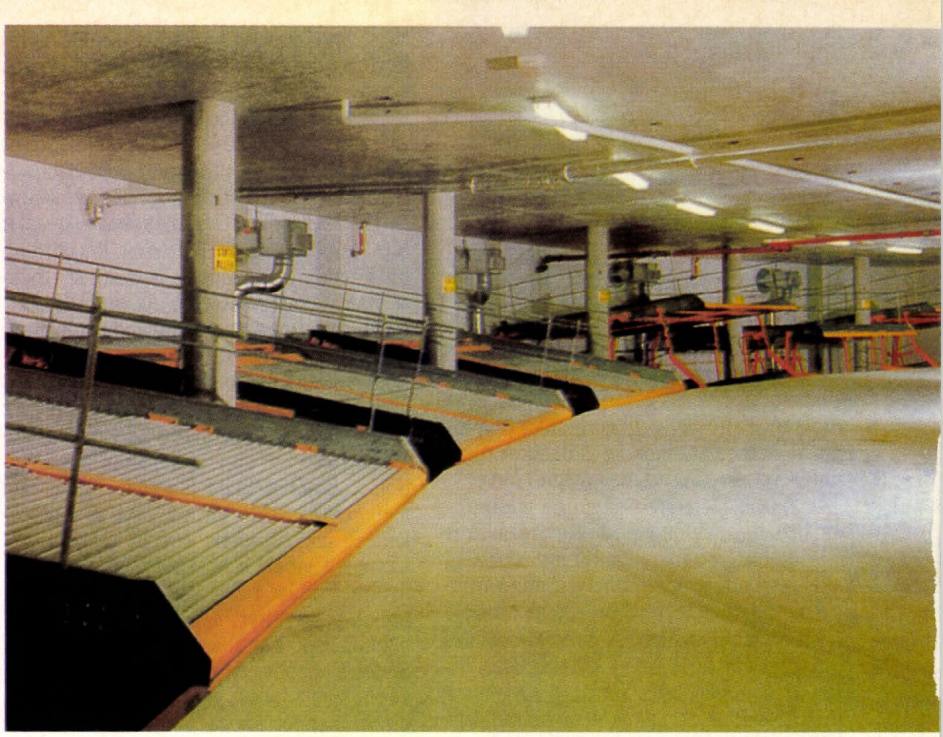
K. GY.

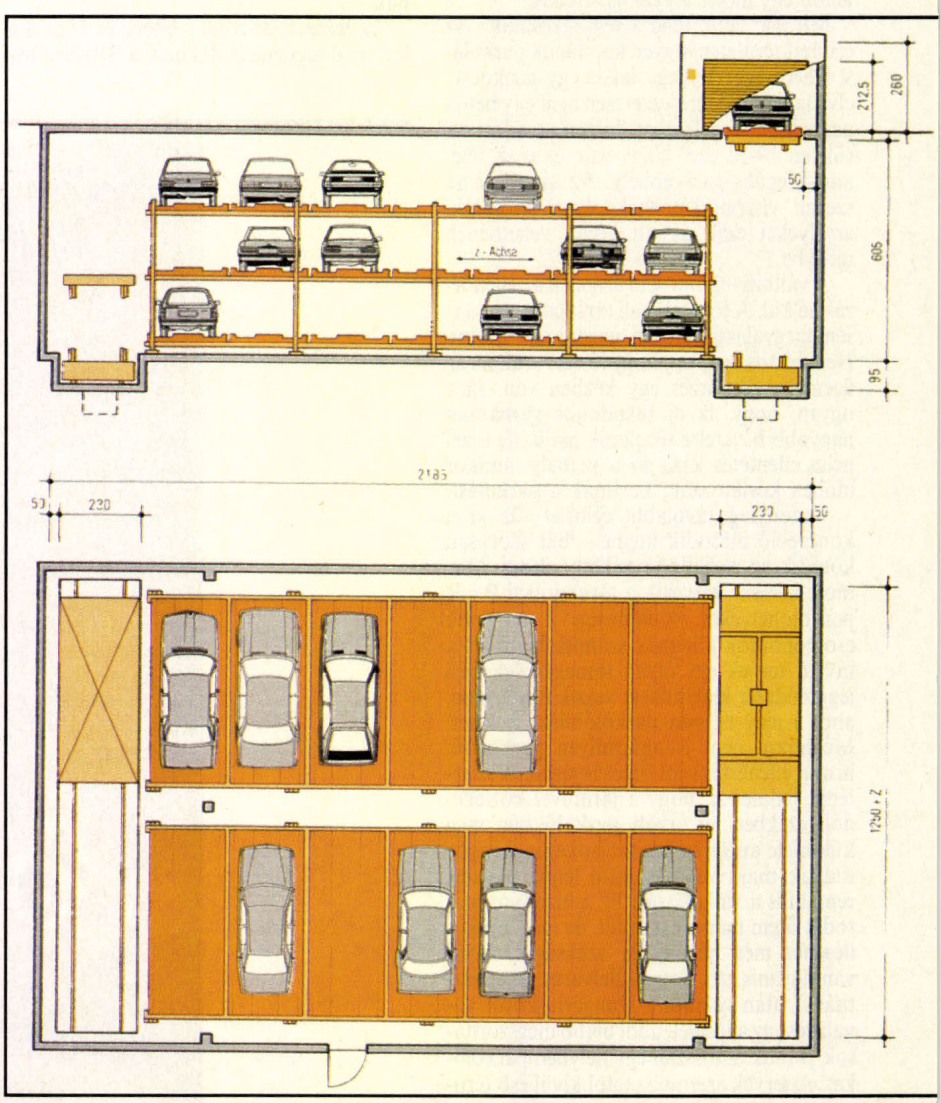


MIVEL AZ AUTÓ ÁLLÓ-ESZKÖZ

GÉPESÍTETT PARKOLÁS

Nagyvárosok központjában, ahol amúgy is méregdrága a parkolás, megoldást jelenthet a meglévő garázsok gépesítése, esetleg az automatikus autótárolók kiépítése.

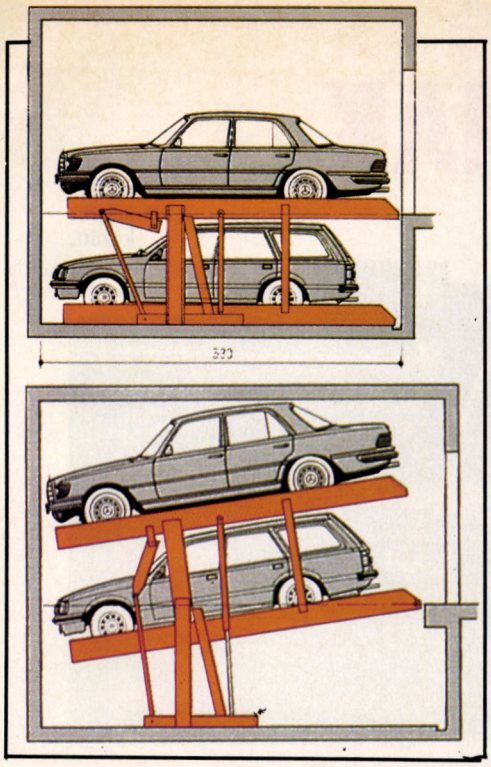




Az automata autótároló. A vezetőnek elég beállnia, a gép keres szabad helyet, végül a kód megadására visszaszolgáltatja a kocsit

Autót venni talán a lehető legostobább beruházás: életének legalább 95 százalékában nem használjuk, csak áll, s még ilyenkor is gond van vele. Ráadásul rendszerint két parkolóhelyre van szüksége, egyre otthon, egyre meg a munkahelyen, s persze a színházak, vacsorázóhelyek, posták és rendelők előtt. Természetesen a nagyvárosokban képtelenség ennyi szabad helyet fenntartani, ami oda vezet, hogy például Budapesten a város parkolási főbiztosa, *Járai Zoltán* szerint napközben az autók mintegy 40 százaléka csak azért megy, mert nem tud megállni, parkolóhelyet keres magának. Kész agyrém! A gyors parkolóra találás környezetkímélés szempontjából is fontos, hiszen ezek a fölöslegesen köröző autók közben nagy hévvel termelik a kipufogógázokat.

A belvárosokban a legsúlyosabb a helyzet, ahonnan az autók túlnyomó részét rövid időn belül száműzik – a zsúfoltság, a közlekedés megbénulása és a rossz levegő miatt. Kétféle megoldás kombinációja hozhat mindenki számára elfogadható eredményt: a nagy tömegeknek ingyenes parkolókat kell építeni a főbb peremkerü-



A legegyszerűbb gépesített parkoló. Az emelő süllyesztése vagy emelése nem tart fél percnél tovább. Az állások egyesével és párosával is kiépíthetők

leti csomópontokban, ahonnan tömegközlekedési eszközzel (például földalattival) gyorsan megközelíthető a belváros. Vannak azonban, akik ezt az utazást nem engedhetik meg maguknak, s hajlandók megfizetni azt, hogy irodájuk közvetlen közelében álljon autójuk – ők vállalkozói alapon mélygarázsokat építhetnek. Számukra kínál viszonylag költségkímélő megoldást többek között az INNO 21 Kft., amely a német Klaus cég berendezéseit hozza be.

A parkolóházzal és a mélygarázzsal szemben a gépi parkolórendszerek helyigénye közel feleakkora, s az egy autóra vetített költségek is valamivel kisebbek. A berendezéseket két fő csoportra oszthatjuk. Az egyikbe tartoznak azok a viszonylag egyszerű szerkezetű emelők, amelyek lehetővé teszik, hogy szorosan egymás fölött két vagy három autó pihenjen, akár valami emeletes ágyon. Ezen belül is több alfajta van a kiépítéstől függően: olyan, amelyik az alsó szinthez érkezik, a másik a fölsőhöz; van, amelyiknél mindegyik autó bármikor hozzáférhető, másoknál az egyik csak a másik után. Az utóbbinak ott van értelme, ahol például a parkolót az iroda és a nagyközönség is vegyesen használja: a dolgozók beállnak a „belső" helyre, a könnyebben hozzáférhető pedig szabadon marad a vendégek, rövid ideig ott parkolók számára. Ezek a berendezések egyébként jellemzően nem közhasználatra készülnek, hanem elsősorban irodákhoz, szállodákhoz és magánlakásokhoz tartoznak. Hidraulika mozgatja a rámpákat, az emelés, illetve süllyesztés 20-25 másodpercig tart.

A másik fő csoportba az automatikus tárolóberendezések tartoznak, amelyekre az jellemző, hogy az ember beáll egy fogadószobába, kiszáll, lezárja az autóját, s a számítógép a tepsin raktárba viszi.A tepsi kódjának megadására végül önműködően visszaszállítja. Itt a kiviteltől és a vezérlés bonyolultságától függően számtalan variáció létezik, gyakorlatilag valamennyi berendezés egyedi, de természetesen hasonló alapelemekből építkezik.

A berendezéseket és a parkolási helyzetet bemutató szimpóziumon számos részletkérdés is felmerült. Hogyan oldják meg például a tűzvédelmet? 30 férőhelynél kisebb garázsokban teljesen hagyományos módon, ennél nagyobbakban érzékelők jelzésére automatikusan beinduló permetezőt építenek ki. S ha elromlik valamelyik hidraulikus egység? A kisebb szerkezeteknél a szivattyút kézzel is működtethetjük, a nagyobbakhoz (áramszünet esetére) vészgenerátort telepítenek, s az automatika öndiagnosztikával rendelkezik, hogy a legkisebb hibát is azonnal korrigálni lehessen.

A mélygarázzsal szemben viszont nagy előny, hogy nem kell bonyolult klímarendszert kiépíteni, mert az automata tárolórendszert raktárában az autók motorja nem jár.

Műszakilag az elképzelés teljesen jónak tűnik, amit már az a tény is alátámaszt, hogy a Klaus már több ezer ilyen parkolóhelyet épített. A kérdés végül is gazdasági jellegű: kinek éri meg az egyszerűbb emelőkért kiadni körülbelül 350 ezer forintot? Az automaták fajlagos költsége ennél még sokkal nagyobb, álláshelyenként 1,5-2,5 millió forint (csak maga a berendezés a pince nélkül). Mielőtt rosszul lennénk a számoktól, vegyük figyelembe, amit a Parking Kft. ügyvezetője, *Szirmay Tamás* mondott: az utcai parkolók kiépítése is méregdrága, egy-egy autónak való hely átlagosan félmillió forintba kerül.

MOHÁCSI JÓZSEF

AZ ELKÉPZELHETŐNÉL EGGYEL TÖBB SZÍNÁRNYALAT!

MOBIHEL

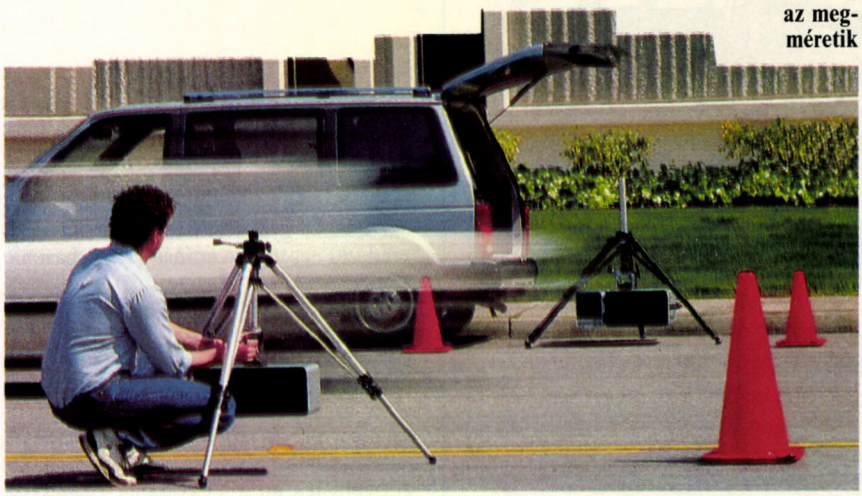
AUTÓLAKKOK és felületkezelő-rendszerek teljes választéka

a HELIOS-tól

Magyarországi márkaképviselet:
ZENTAX KFT.
5000 Szolnok, Ady Endre út 37.
Telefon: 56/374-703 • Tel./Fax: 56/376-448

RSD AZ AUTÓSOKNAK

GÁZTRAFFIPAX



Amelyik autó áthalad a két műszer között, az megméretik

Még nem tudni, minek fogja nevezni az autós népnyelv. A lehetőség több mint csábító: a berendezés ugyanis egyesíti magában a kipufogógáz-elemző műszer tudását a traffipax gyorsaságával. Ráadásul a két előnyt egy fotográfián mutatja, amin rajta van a rendszám és a különféle káros anyagok értékei.

Még van idő felkészülni a névadásra, mert ma még csak terv egy ilyen műszeregyüttes beszerzése a fővárosban. A közgyűlésnek még meg kell szavazni azt a 25 millió forintot, amibe a berendezés kerül. Mi indokolja a vásárlást? A környezetvédelmi szakemberek szerint legalább háromféle indok van. Elsősorban az, hogy véleményük szerint nincs igazán hatásos zöldkártya-ellenőrzés Budapesten. Másodsorban félő, hogy sok igazolás – finoman fogalmazva – pénzért vehető meg. Harmadsorban pedig az esetleges szmogriadó esetén a műszer segíthet kiszűrni azokat az autókat, amelyek csak az adókedvezmény okán katalizátorosak.

Mit tud a berendezés? Az Amerikában is csak néhány éve működő RSD 1000-es műszercsalád leglényegesebb része az infravörös elemzőkészülék, amelynek részeit az út két oldalán kell felállítani. A működési elv szerint az infravörös sugár, mint egy kapu működik. A jármű ezen a „kapun" áthaladva megszakítja a sugarat, és az elemzőből kibocsátott infra a tükörből visszaverődve mindjárt elemzi is azokat az adatokat, amelyekből már ki lehet számítani a különféle szennyeződések mértékét az adott autó kipufogógázában. A folyamat villámgyorsan játszódik le, hiszen a készülék 600-800 gépkocsi óránkénti mérésére alkalmas. A sebesség sem akadály, a városban megengedett legnagyobb tempó is bőven elegendő a méréshez. A mérőműszert nagy sebességű videokamera egészíti ki, amely közeli képet készít az autó rendszámtáblájáról. A traffipaxhoz hasonlóan ezen a fotón rajta vannak a szükséges adatok, a helyszín és időpont, és természetesen a CH-, a CO- és a CO_2-értékek. Az RSD 1000 ezen kívül nitrogén-oxid mérésére is alkalmas.

A műszert mindig az adott környezet szennyezettségi szintjéhez kalibrálják, vagyis nem általában mérnek, hanem konkrétan a sugárnyalábot megszakító jármű kipufogógázát elemzik. A mérés végeztével még arra is van ideje a berendezésnek, hogy ismét visszaálljon az eredeti szintre, így nem keveredhet össze két autó emisszióértéke.

Mire kívánják használni a kisbuszba telepített műszeregyüttest? Elsősorban arra, hogy kiszűrjék azokat a járműveket, amelyeknek igen magas a károsanyag-kibocsátási értéke. Az illetékesek szerint ezt nem azonnal követi retorzió, először csak figyelmeztetéseket küldenek. A második cél az, hogy kiderüljön, melyek azok a javítóműhelyek, amelyek ugyan kiállítanak igazolást, de munkájuk nemigen felel meg az előírásoknak. A szmogriadó pedig osztályozni fogja a járműveket, hiszen vagy katalizátorhoz, vagy a megfelelő határértékek „tudásához" kötik a közlekedés lehetőségét. A berendezés ki tudja majd mutatni, hogy melyik az a nem katalizátoros jármű, amelynek szabad közlekednie.

Az összes illetékes, vagyis a rendőrség, a környezetvédők és a közlekedésfelügyelet megegyeztek már az RSD 1000 hasznosságáról és szükségességéről. Igazából a közgyűlés beleegyezése kell a műszercsalád megvásárlásához, aztán már ki lehet találni az egyezményes jeleket, hogyan tudassák egymással a taxisok: a Kerepesi úton szagolva fényképeznek.

K. GY.



A TERMÉSZET ILLATA

Kleenair

● Közvetlenül – külön vezeték nélkül – csatlakoztatható a gépkocsi szivargyújtójához. ● Vegyi anyagok nélkül működik. ● Eredményesen eltávolítja a kellemetlen szagokat, a port, cigarettafüstöt, virágport és a levegőben lévő baktériumokat. ● Folyamatosan a kívánt szinten tartja a gépjárművezető koncentrálóképességét. ● Segít megelőzni a megbetegedéseket, és javítja az egészségi állapotot. ● Teljesen biztonságosan, zajtalanul és korlátlan ideig működik.

Keresse az autósboltokban és az autóalkatrész-kereskedőknél!

Forgalmazza: West End Kft. 1134 Budapest, Huba u. 10. Telefon: 129-1081/440 Fax: 129-6052

PEUGEOT-SZIGET

AUTÓSSZEMMEL TUNÉZIÁBAN

Európai rendszámú jármű ritkán vetődik el Észak-Afrikába. E sorok írója is repülővel érkezett Tunéziába, annak is egyik varázslatos csücskébe, a 95 ezer lakosú turistaparadicsomba, Djerba-szigetére. Sziget? Még a rómaiak építettek egy hét kilométeres utat a sekély tengeren keresztül, amely napjainkban, immáron aszfaltozva is összeköti köldökzsinórként a szárazföldet Djerbával...

Ha nem tudná az idegen, hogy Tunézia 1956 tavaszán lett független Franciaországtól, akkor is már az első pillantásra világossá válik a ma is szoros kapcsolat. Az autópark zömét a francia típusok, azok közül is a Peugeot adja, s a feliratok is jobbára kétnyelvűek. A mediterrán strandokon a dromedárok, öszvérek, lovak jól megférnek a terepjárókkal. Aki taxira vágyik, az választhat a sárga Peugeot-k, FIAT Unók, Opel Kadettek közül, de láttunk Lada Szamarát is szabad jelzéssel. Lassúbbak és romantikusabban a kékre mázolt, zömében „egy lóerős" fémhintók, amelyeknek arab „sofőrjei" taxaméter híján alku tárgyává teszik a tarifát.



Az AM Tuniszba is eljutott – igaz, vittem magammal

Európa sok részén nem volt ajánlatos hólánc nélkül nekivágni a hegyvidéki túráknak, amikor a Tunéziai Köztársaságban 20-25 fokos meleg fogadott.

Noha a taxi sem drága, inkább 30 dinárért (30 USA-dollár) egész napos buszkirándulásra fizettem be. A légkondicionált Mercedes buszból a mintegy 300 kilométeres körút során örömmel fedeztem fel, hogy a tömegközlekedés gerincét csuklós Ikarus buszok adják. A japán típusok szinte csak dzsipekként és mikrobuszonként képviseltetik magukat, s a francia és olasz járgányok mellett elenyésző a német típusok aránya. Az 50-60 évek „oldtimerei" az utcaképhez tartoznak. A limuzinok mellett a többfunkciós kombik és pick upok hódítanak. Ez utóbbi kisteherszállító járművek közül a jó öreg Peugeot 404-es platós változata a sláger. Egy hét alatt egyetlen kabrióval sem sodort össze a szerencse, de ezt már tapasztaltam a Kanári-szigetektől Krétáig sokfelé. Ahol az esztendő 8-9 hónapjában hőség van, ott legfeljebb a turisták bérterepjárói tetőtlenek.

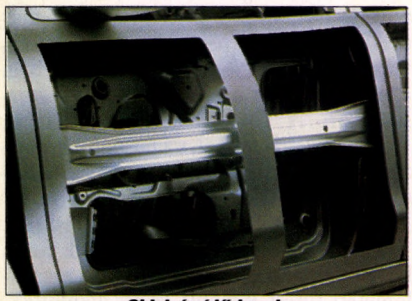
Az elöregedett tunéziai autópark kíváncsivá tett, hogy mennyit kóstálhatnak a négykerekűek az arab országban. Új modellek kötül Peugeot 205-öst alapváltozatban 8450 dinárért, Peugeot 405 Turbo Diesel kombit 35 225 dinárért vehettünk volna. A gyakorlatilag az amerikai dollárral egyenértékű tunéziai pénzből egy Renault 5 Five-ra 8280 dinárt, a fapados Clióra 8590 dinárt kell gyűjteni. Nos, az építőmunkások napi 3–15 dináros béréből ugyancsak sokáig tart összekuporgatni egy autóravalót, igaz a Seat Marabella már 6180-ért, az Ibiza 6890-ért a miénk lehet, míg a Malaga 1.2-es egyszerű kivitelben 8280 dinárba kerül az észak-afrikai köztársaságban. A VW Golf 1.6-os dízel ára 15 345 dinárnál startol, s a hasonló motorizáltságú Ford Orion is csak egy ezressel olcsóbb. Extrákkal kínált Opel Vectra 1.7 D-ért majd 20 000 dinárt kért a kereskedő.

Használt modellek közül, az egyik poros benzinkútnál 1993-as, mindössze 3 ezer kilométert futott Renault 19-est ajánlottak, kék színben 17 500 dinárért. Bő kéteszendős, légkondicionált R 21-es, 50 ezer kilométerrel potom 18 000 dinár. A kisebb kocsik kedvelőinek 1993-as Citroën AX 12 500-at kóstál. Álljon meg a menet! Ez a használtan 20 00 márka feletti összegért kínált takarékos francia törpe az NSZK-ban újonnan is csak 13 000 DM körül van. Igen, de az Nyugat-Európa, ez meg Észak-Afrika!

Az elöregedett autóparkból ki-kitűnnek a kék rendszámú kölcsönzői autók; a legelterjedtebb típus a Renault 19-es. E modellt használja a rendőrség is, az R 21-esek, Peugeot 405-ösök és a veterán FIAT Ritmók mellett. A rendőrségi ellenőrzés nem ritka az utakon, de ennek inkább a líbiai határ közelsége az oka, mintsem a műszaki és KRESZ-szabályok betartása. A legtöbb négykerekűben nem csupán a biztonsági öv, hanem a bal oldali visszapillantó tükör is luxusnak számít (a jobb oldali „extráról" már nem is szólva). Motorkerékpárból keveset, mopedből annál többet láthat az ember Djerba szigetén, s El Kantarán keresztül a szárazföldre jutva. Medenine és Zarzis között robodva, az arab muzsikát idegenvezetőnk francia és német szavakkal fűszerezte. Egy berber barlanglakótelep megtekintése után azt is elárulta, hogy az út mellett integető, kannás arabok nem üdítőitalt, hanem üzemanyagot árusítanak. A határkonfliktus ellenére a keleti szomszédtól, Líbiától csak-csak eljut Tunéziába a jutányos áru dízelolaj és benzin. Az persze más kérdés, hogy 25-30 százalékkal olcsóbb tarifáért nem túl rizikós üzlet-e vadidegentől marmonkannás lötytyöt venni. Európai aggyal ugyancsak megkérdőjelezte az üzemanyag oktánszámát, hogy a gyermektől az aggastyánig valamennyi korosztályt átfogó „kereskedők" közül sokan vidáman cigarettáztak. Na bumm?!

MOGYORÓSI GÉZA

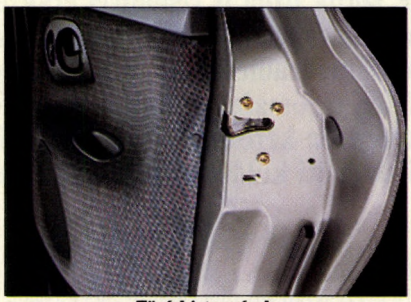
Vigyázunk a biztonságára, hiszen Ön vigyáz a családjára.



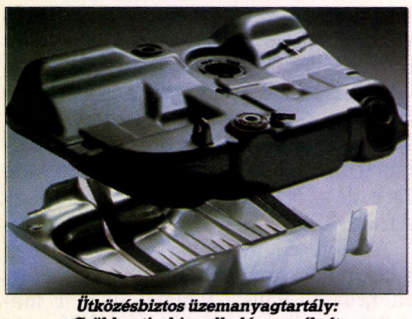
Oldalsó védőelemek:
Védik Önt és utasait oldalirányú ütközéskor.



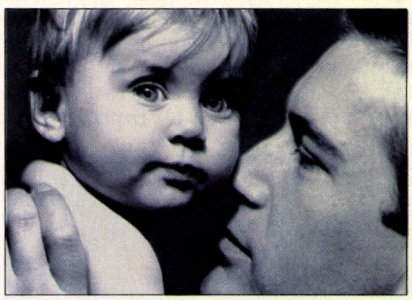
Vezető és első utas légzsák:
Védenek a kormány és a műszerfal okozta sérülésektől.



Törésbiztos zárak:
Baleset esetén nem deformálódnak.

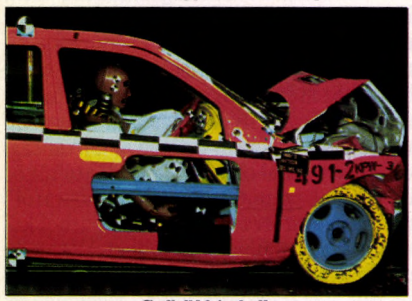


Ütközésbiztos üzemanyagtartály:
Csökkenti a kigyulladás veszélyét.

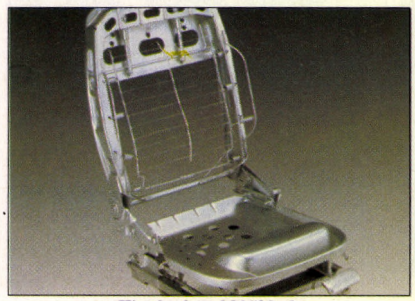




Biztonsági kormányoszlop:
Óvja a vezetőt a kormánnyal való ütközéskor.



Gyűrődési zónák:
Tompítják az első és hátsó ütközéseket.



Kicsúszást gátló ülések:
Ütközéskor megtartják a testet.



Biztonsági övfeszítők:
Baleset esetén stabilan tartják a testet.

Ogilvy&Mather

Gondoljon azokra a felszerelésekre, amelyek nap mint nap óvják Önt és családját az autóban – tárcsafék, biztonsági öv, blokkolásgátló fék, és legújabban a légzsák.

A Ford a családi autók körében mindig is vezető szerepet vállalt ezek széles körű alkalmazásában, hiszen számunkra utasai védelme éppen olyan fontos, mint az, hogy megóvjuk Önt vezetés közben.

Munkánk során elköteleztük magunkat amellett, hogy az Ön számára is elérhetővé tegyük az új technológiákat, főként amikor biztonsági berendezésekről van szó. Pontosan ezért minden új Ford autónál – személyautó vagy haszongépjármű – a biztonsághoz tervezzük az autót, és nem az autóhoz a biztonságot. Ezt nevezzük Dinamikus Biztonsági Tervezésnek (Dynamic Safety Engineering, DSE).

DSE
DYNAMIC SAFETY ENGINEERING

Természetesen a felszereltség attól függően különbözik, hogy melyik modellt választja. De még a legalacsonyabb árú új Ford Fiesta is tartalmaz vezető oldali légzsákot, a Mondeo-ban pedig minden itt látható biztonsági elem sériatartozék. És ez csak az egyik oka, hogy a Ford Mondeo nyerte az „Év Autója '94" címet.

Tekintse meg a legújabb Ford modelleket hivatalos Ford márkakereskedőjénél!

Ford

Bennünket Ön vezet.

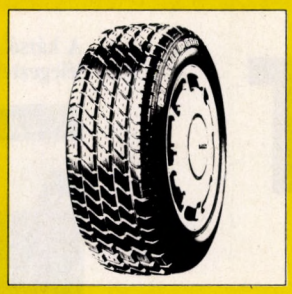
PIRELLI

Pásztóy

A PIRELLI teljes választéka! 180 féle gumiabroncs raktárról - azonnal - kapható.



P 1000, P 2000



P 600



P 700-Z



P ZERO

Nagy- és kiskereskedelmi értékesítés, szereléssel, centírozással együtt a helyszínen.

P-Pásztóy Kft.

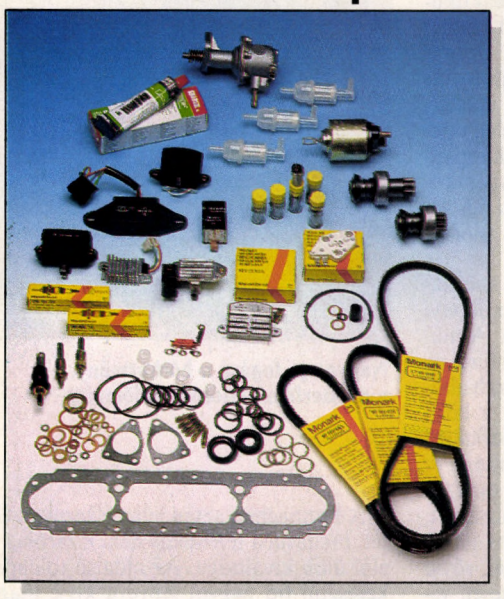
Központi raktárbázis: 1223 Budapest, Erdőhegy u. 1. (70. sz. főút 10,5 km, benzinkút mellett)
Tel./Fax: 226-2598, 226-2589 (csak munkaidőben)
Nyitva naponta: 8-12.30, 13.30-17-ig. Szombat, vasárnap zárva.

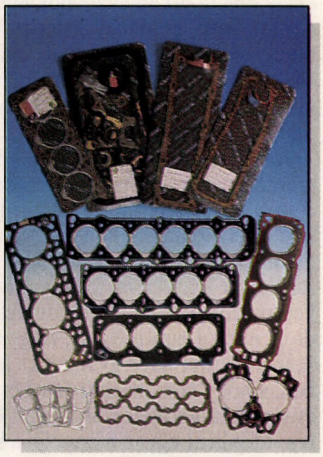
Kapható továbbá:
Békéscsaba Zengő Zoltán Szarvasi út | **Budaörs** Castrol benzinkút | **Dudar** Sáhó István Darma u. 1. | **Győr** Hatvani Gedeon Shell kút mögött Tel.: 315-537 | **Harka** Bella Anikó Soproni út 6.Tel.: 315-512 | **Hódmezővásárhely** Véró György Szántó Kovács János u. | **Kerepestarcsa** T-REX Gumiszervíz Bt. Szabadság út | **Miskolc** Belvárosi Műszaki Shop Hunyadi u. 5. Tel.: 346-847 | **Pécs** Gulyás Imre Melinda u. 4. Tel.: 445-130 | **Szentendre** Balog Gyula Dózsa György út | **Tatabánya** Renczes Tamás Garibaldi út Tel.: 338-074

PIRELLI gumival a legjobb nyomon jár!

BAMAGA

MonarkDiesel és Guarnitauto vezérképviselet





Monark Diesel W-GERMANY

GUARNITAUTO

Hirdetésünk azokhoz szól, akik még nem tudják, hogy
- **ha porlasztócsúcsok,**
- **izzítógyertyák,**
- **ékszíjak,**
- **autóelektromossági cikkek,**
- **tömítések, tömítésgarnitúrák,**
- **Schöttle dugattyúgyűrűk, szelepek,**

akkor BAMAGA

Ha nem indul dízelautója, akkor BAMAGA

1500-féle alkatrész raktáron! Nyugati minőség, elérhető áron! Viszonteladóknak jelentős árengedmény! Utánvéttel is, 24 órán belül.

BAMAGA KFT.
1162 Budapest, Sarkad utca 92/B
Tel./fax: 06-60-319-534
Mobile: 06-60-319-536.

MÁRKAKERESKEDŐINK: Armafilt Rt., Budapest, tel.: 129-0082, Wilker Kft., Vác, tel.: (27)312-940, Eger, tel.: (36)313-160, Miskolc, tel.: (46)355-017, Euroautó Kft., Kiskunlacháza, tel.: (24)330-371, Szolnok, tel.: (56)371-270, Kabai Lajos, Debrecen, tel.: (52)411-144, Gyekis és Tsa, Nyíregyháza, tel.: (42)318-350, Agromobil Kemendollár, tel.: (92)364-263, Agrocar, Szeged, tel.: (62)314-811.
További tőkeerős márkakereskedő-jelölteket keresünk!

POÉN-VADÁSZAT

PONTIAC TRANS SPORT 2.3 16V

Ez valami fantasztikus: nem pusztán a forma, hanem az érzés, amely ebben az autóban elfogja az embert. Ahogyan az óriási, távoli szélvédőn át figyeljük, miként gördül alánk az út, mikor lágyan hintázunk a hét szólófotel valamelyikében, s közben a négy hangszóróból szól a country, meg ahogy ez a testes, felfújt kombi száguldani képes!

Dobrádi úr néhány napja egészen megváltozott, mintha kicserélték volna. Gyerekkora óta autórajongó. Sokféle kocsija volt már, de negyvenes éveinek elején – most, hogy már hosszabb ideje vezető állásban dolgozik, s a gyerekek is nagyobbak, de még rendszerint együtt utaznak – megkívánt valami tágas, kényelmes, s ami fő, egyéniséggel rendelkező autót, amely két év múlva még nem tűnik el az új divathullám tömegautói közt. Amerikai lett volna a szíve vágya, de a legkülönbözőbb lapokban minduntalan abba botlott, hogy ezekhez nincs rendes szerviz, hogy nem kötnek rájuk biztosítást, egyesek át sem adják a befizetett autót. Nem látta értelmét a kockáztatásnak, s az év végi prémiumosztás után már éppen meg akart rendelni egy nagy francia limuzint, amit közelről ugyan nem ismert, de kényelme közmondásos, s állítólag az utóbbi időben minősége is sokat javult – amikor találkozott az európai Pontiackal.

A közel ötméteres, futurisztikus forma azonnal rabul ejtette, pedig tudta jól, hogy a kocsi bemutatója közel öt évvel ezelőtt, 1989 nyarán volt. Nem látszik rajta a kor, ruhája oly merészen szabott, hogy tíz év múlva is bizton feltűnést kelt. Egy darab dögös Amerika, s mégis európai: rendes sárga indexekkel, aszimmetrikus fényszórókkal.

Figyelmeztették ugyan, hogy az amerikai származásnak számunkra szokatlan velejárói vannak, ezek az apróságok lelkesedését nem tudták lehűteni. Pedig máskor még a Skodát is szidná (trágár szavakat csak a bajsza alatt mormogva, mert a tudatalattija érezteti, hogy ez nem illik hozzá), amiért nem szimmetrikus a kulcs. Arról nem is beszélve, hogy a Pontiachoz kettő kell: egy az ajtónyitáshoz, egy meg a gyújtáskapcsolóba. Az ajtók zárásához (természetesen központi zár) azonban egyik sem jó, az ablakemelők melletti, kartámlán levő gombbal lehet a reteszeket mozgató villanymotorokat működtetni. Eközben tanácsos erősen markunkban tartani a slusszkulcsot, mert ha a kocsiban marad, kizártuk magunkat.

Az utastér kialakítása, a helybőség egyszerűen pazar. Vastag padlószőnyeg mindenütt, az üléséhez hasonló kárpit az ajtókon és az oldalfalakon is. Nem kevés a műanyag sem, de ezek legalább praktikusan lettek kialakítva, kólatartókat, zsebeket, polcokat találunk mindenfelé. Dobrádi úr napról napra élvezi, hogy ajtónyitás után tucatnyi fény gyullad ki az utastérben, s hogy beszálláskor fenekét elég odacsúsztatnia az ülésre, nem kell lehuppannia. Időnként ugyan hiányolja a kapaszkodót, de legalább egy mozdulattal hamarabb markolja meg a bőrbe vont, sportos volánt, amit imád simogatni.

Előtte, akár egy pilótafülkében, számtalan óra és kapcsoló, a váltó előtt milliónyi kis gomb a rádióhoz és a fűtéshez. A műszerektől a szélvédőig maga a préri terül el, Amerika óriási méreteit és a teljes szabadságot jelképezve; szinte hiányoznak a bölények az irdatlan síkságról. Barátai időnként azzal bosszantják Dobrádi urat, mire jó ez az óriási porfogó felület, de erre csak legyint: képtelenek vagytok élvezni az életet. Majd a váltó elől előveszi dobozos italát, hangos pukkanással feltépi a tetejét, rövid ideig hallgatja a szén-dioxid pezsgését, végül komótosan kortyolni kezdi a nedűt.

Fotó: BRANSTETTER SÁNDOR

A hátsó oldalablakok kopoltyúszerűen lélegeztetik az utasteret





Nagyon jó fogású a bőrkormány, a műszerfalon információdömping

A Pontiacban aztán lehet élvezni az életet, ráadásul a térélmény nem kizárólag az elöl ülők kiváltsága. Az oldalsó tolóajtón keresztül (jó nagyot lépve a kissé magas padlóig) viszonylag kényelmes a beszállás





A biztonság kedvéért rendes sárga irányjelzők és fényszórómosó



Magasra tették a helyzetjelzőt, a féklámpát és az indexet



A csomagtartó alapállapotban ötszáz literes, mégis elég kicsi. Praktikus a két oldalsó bőrzsák

még a leghátsó sorba is, a szélső ülés könnyen előrehajtható, s az alacsony párkánymagasságnak köszönhetően még kis gyerekek is jól kilátnak. A panoráma párás időben nem romlik el, mert a középső tetőoszlopból a hátsó oldalablakokat külön ventilátor szellőzteti. Az első ablakokat villanymotorok mozgatják, a hátsók és a tetőablak kopoltyúként nyílnak.

Senkinek sem kell lábát a nyakába vennie. Az ülések kialakítása és kényelme megegyezik az elsőkével, bár itt nincs mindkét oldalon kartámla, s a háttámla szöge sem állítható. Viszont százféleképpen berendezhető a hátsó tér. Először is, a

PONTIAC TRANS SPORT 2.3 16V

két üléssor minden egyes fotelja két állásban helyezhető el, előbbre vagy hátrább. Valamennyi háttámlája előredönthető, s ekkor kisasztalt kapunk, amire, ha úgy hozza az élet, pakolhatjuk iratainkat, máskor ebédlőnek terítve kirakhatjuk az uzsonnánkat, vagy szétteregethetjük a térképet. A középső sor fölött két olvasólámpát kapcsolhatunk be.

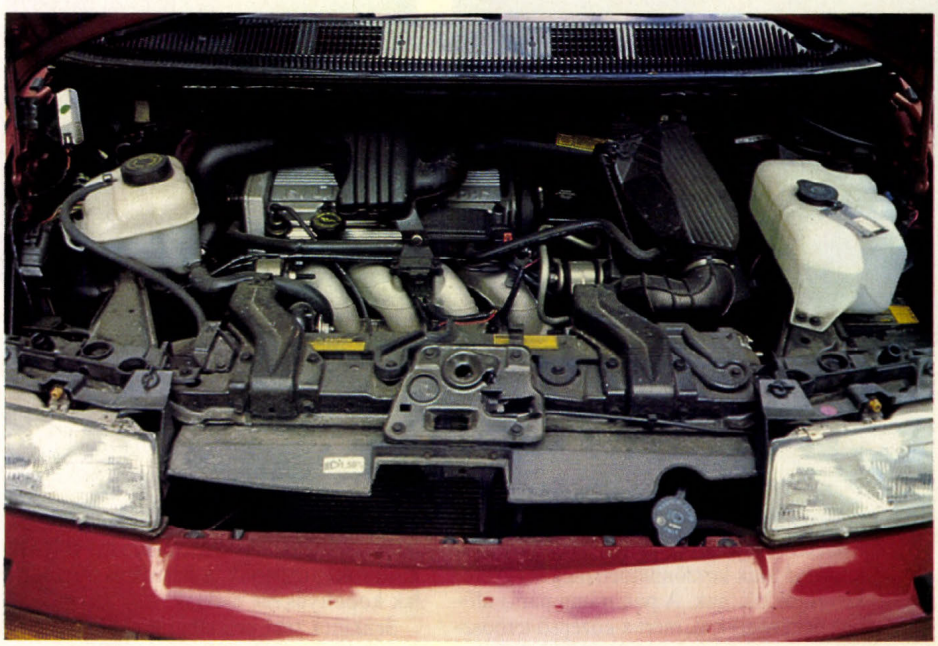
Meg kell vallani, ha legkényelmesebbre rendezzük be a szobát, vagyis mindkét üléssort a hátsó állásában építjük fel, akkor a csomagtartó mérete óriásinak nem mondható, két kisebb vagy egy óriási bőrönd fér bele, meg amit a tetejére ügyeskedünk. Megoldás lehet a hátsó üléssor előbbre helyezése, egyik vagy mindkét háttámla előredöntése, végső esetben az ülések kiemelése, ami mindössze három mozdulat. Ha kipakoljuk mind az ötöt, sík padlójú, luxusfurgonná változik a Pontiac, háromezer literes rakodótérrel. Amikor azt kérdezzük Dobrádi úrtól, teljes legénységgel utazva vajon a hitelkártyáján kívül mit visz még magával, magabiztosan a tetőcsomagtartó állítható helyzetű, áramvonalas kereszttartóira mutat.

Ő egyébként nem elsősorban haszonjárműnek vette ezt a hajót, hanem luxuscikknek, ami sajátos életérzést sugároz. Összejött rá a 3,4 millió, s most élvezni szeretné, amiért annyit hajtott. Az igazi élmény menet közben vár rá, amikor a príma szervokormánnyal kijelöli a nyomvonalat, a hosszúnyakú bottal kiválasztja a sebességi fokozatot, s a gázpedállal a 16 szelepes torkába adagolja a benzint. Kevesen hiszik el neki, hogy ekkora autót 2,3 literes motor dinamikusan képes mozgatni, s hogy nyomatéka akkora, hogy már 1200-ról jól húz, nem kell túlságosan pörgetni, városban az ötödik gyakran használható – holott igaz. A váltó áttételezése pedig viszonylag hosszú (például harmadikban 140-ig elmegy az autó), a 185 km/h végsebesség negyedikben érhető el. Szóval a 147 lóerős, Quad4-re keresztelt motor erőnlét és kiegyensúlyozottság tekintetében első osztályú, Dobrádi úr rendkívül elégedett vele.

Tetszik neki a Pontiac kifejezetten lágy, rendkívül komfortos rugózása is. A kényelmet növeli az összességében alacsony zajszint. Autópályán körülbelül 140-ig nagyon diszkrét a motor, 3500-as fordulat fölött kezd megjönni a hangja.

Megjön ekkor az étvágya is, ami valójá-



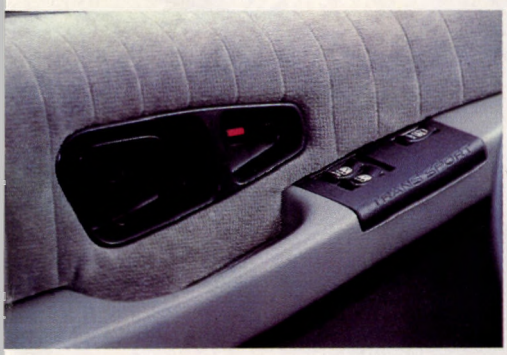


Elképesztően nagy erővel és harmonikusan húz a 2,3 literes, 16 szelepes motor

zernyi gomb a váltó előtt: balra a fűtéshez, jobbra rádióhoz és a magnóhoz. A szivargyújtó mellett hátsó ablakokra fújó ventilátor kapcsolója

Az elektromos ablakemelők és a „zárógomb" a vezető kartámláján

A slusszkulcs tolla kicsi, de nem is ezt kell forgatni, hanem a szárnyas csavarhoz hasonló műanyagot. A kulcsot kivenni csak a mellette levő gomb benyomásakor lehet (középen)









A középső üléssor néhány variációban. Az asztalkészítés egyetlen mozdulat, egy-egy ülés eltávolítása mindössze néhány másodpercig tart

MŰSZAKI ADATOK

PONTIAC TRANS SPORT 2.3 16V

MOTOR Soros, négyhengeres Otto-motor elöl keresztbe beépítve. Hengerenként 4 szelep, két lánccal hajtott vezértengely. Könnyűfém hengerfej, szürkeöntvény blokk. Elektronikusan vezérelt befecskendezés és gyújtás. Furat 92 mm, löket 85 mm, lökettérfogat 2260 cm^3. Sűrítés 9,5. Legnagyobb teljesítmény: 108 kW (147 LE), 5800/min. Legnagyobb nyomaték: 190 Nm, 4800/min.

ERŐÁTVITEL Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló. Ötfokozatú, kézi kapcsolású sebességváltó. Áttételek: I. 3,77; II. 2,19; III. 1,38; IV. 1,03; V. 0,81; H. 3,41; Diff. 3,94. Elsőkerékhajtás.

KAROSSZÉRIA 3+1 ajtós, 7 személyes, üvegszállal erősített műanyag karosszéria acélvázon. Hossz: 4946 mm, szélesség: 1886 mm, magasság: 1670 mm. Tengelytáv: 2788 mm. Nyomtáv elöl/hátul: 1503/1559 mm. Csomagtér: 521–3187 l. Saját tömeg: 1695 kg, teherbírás: 630 kg, megengedett össztömeg: 2325 kg. Tank: 75 l.

FUTÓMŰ Elöl McPherson-felfüggesztés alsó háromszöglengőkarral, stabilizátorral; hátul merev tengely hosszlengőkarokkal és panhard rúddal, stabilizátorral. Hátul szintszabályozás. Fogasléces szervokormány, a legkisebb fordulókör átmérője: 13,8 m. Szervofék Delco Moraine blokkolásgátlóval, elöl tárcsa-, hátul dobfékek. Abroncsok: 205/65 R 15 T.

MENETTELJESÍTMÉNYEK
Legnagyobb sebesség: 185 km/h
Gyorsulás 0–100 km/h: 11,3 s
Fogyasztás (ECE) 90/120/város: 8,0/10,2/13,4 l/100 km.
(Gyári adatok.)

ELLENVÉLEMÉNY

Dobrádi úr egy alkalommal kölcsönadta autóját, s barátja azóta nem tartja egészen normálisnak. Először is nem érti, hogyan lehet ilyen ferdén vezetni, a kormány az ülés középvonalától igencsak jobbra esik. Azonkívül a szervo annyira keveset segít, hogy lassú menetben az ember keze leszakad, arról nem is beszélve, hogy a manőverezés az irgalmatlan nagy fordulási kör miatt katasztrofálisan körülményes. A sebességváltó precíz, a bevett sebességnél finoman kattan, de a legkisebb hibára nagy recsegéssel válaszol. A műszerfaltól a szélvédőig terjedő „térhatás" teljes értelmetlenség. A szélvédő melletti háromszögablakokon csak jó időben megfelelő a kilátás, esőben beszűkül a látótér. Mellesleg megjegyzi, hogy azért vannak ebben a műfajban racionálisabban megtervezett minibuszok, amelyeknek további előnye, hogy megjelenésük sem ennyire exhibicionista.

Dobrádi úr a nagy fordulókört nem tagadja, a manőverezést szerinte gyorsan meg lehet szokni, a kormány nehézsége pedig egyszerűen túlzás. A többi ízlés kérdése.

PRÓBANAPLÓ

A tesztautó szállítója: General Motors Hungary Kft.
Üzemanyag-ellátás:
Shell Hungary Rt.
A kilométer-számláló állása
– a próbaút elején: 6780,
– a próbaút végén: 8468.
A próbaút átlagfogyasztása:
12,4 l/100 km
Irányár: 3 400 000 Ft

ban sosem volt vészesen kicsi. Dobrádi úrnak egyébként a fogyasztás nem elsőrendű szempont, s azt állítja, városban és autópályán vegyesen a 12 és fél literes átlag egy ötméteres, 1,7 tonnás autótól nem is olyan sok. Ha lenne egy nyugodt járású, hathengeres turbódízel a választékban, nagy dilemmába esne, hiszen az lenne csak az igazi világjáró! Bár a benzines nyugodtsága és jó teljesítménygörbéje. Szerencsére nincs dízel.

A fantáziának egyébként sincs határa. Dobrádi úrról az utóbbi időben azt kezdték el terjeszteni, hogy nemrég települt csak vissza Amerikából, ahol üzleteiből dollármilliókat szedett össze, s most itthon vállalkozik. Érdemes jóban lenni vele. Hogy ki az a Dobrádi? Nem ismeri? Az, aki ott jön azzal a Pontiackal.

DABÓCZI FERENC



HÁROM KERÉKEN

WK TRIKE

Amikor először hallottam arról, hogy Magyarországon egy vállalkozás Trike-ot gyárt, nem akartam hinni a fülemnek. Még a motorosok közül sem sokan tudják, mi fán terem ez a jármű, az autósok többsége pedig talán még sohasem találkozott ezzel a kifejezéssel.

A Trike nem mai találmány, a hatvanas évek Amerikája volt a szülőhazája. Akkor, ott már ráért néhány pihent agyú, hogy mindenféle elvont járgányt ötöljön ki, s készítsen el. Ekkor találták fel a choppert, s ekkor látott napvilágot az első sem nem autó, sem nem motorkerékpár: a trike. Az egyéni elnevezés valószínűleg a bike szóból származik, melynek első fele – bi – görögül kettőt jelent. Ezt csak helyettesíteni kellett a három kerékre utaló tri szócskával, s máris neve lett a kicsikének.

Az elnevezésben szereplő hármas szám magyarázatot ad arra, hogy a trike miért sem nem autó, sem nem motorkerékpár. Ez egy olyan háromkerekű, amelyet autóból alakítottak át motorkerékpár-szerű járművé. Nem oldalkocsis gépről van szó, mert az csak egy kiegészítő oldalkosárral ellátott motorkerékpár, amely anélkül is működőképes maradhat. A trike-nak azonban bármely kerekét hagyjuk ki, felborul az egyensúly.

A trike alapja egy olyan személygépkocsi, amely eredetileg alvázas vagy félalvázas felépítésű. Ez utóbbi kategóriába tar-



Trike WK módra. Előrenyúló első villa, széles hátsó gumik, emeletes üléssor jellemzik ezt a különleges járműtípust



Hordónyi, 285-ös gumik feszülnek a krómozott hátsó keréktárcsákon



Tömör rúdanyagból készül a régimódi első villa, amit krómozással „fényesítenek"



Ami a villa mögött van. A műszerfal egyszerű, csupán egy sebességmérő műszerből áll. Bővítése természetesen lehetséges, ez csak a vevő pénztárcáján múlik

Fotó: BALOGH RÓBERT

tozik a Volkswagen Bogár, sok-sok különleges átépítés és egyben a trike ősanyja. A Bogár hátsó része kompakt egész, tartalmazza a futóművet, a felfüggesztést, a motort, az erőátvitelt és a kerekeket egyaránt. Ezt csak ki kell egészíteni néhány aprósággal, s máris előállhat az új jármű. Az egyik ilyen apróság a főtartó, amely általában tömör acél négyszögszelvény, jelen esetben egy méternél hosszabb, kétszáz milliméter széles és hetven milliméter vastag kazánlemez. Csak ezen alkatrész súlya meghaladja az egy mázsát. A nagy tömegre szükség van, mert ez tart ellen a reakcióerőknek. Az első villa is tömör rúdacélból készül, anyagösszetétele különleges, s ezért csak külföldről szerezhető be. A villák felépítése általában a régi csővillákra emlékeztet, azzal a különbséggel, hogy a rugózást-csillapítást egy központi rugóstaggal oldották meg. Jelentős a villa tömege is, annak megakadályozásához mégis kevés, hogy akár csak egy 1600-as VW-motor is „egy kerékre" állítsa a trike-ot. Pedig nem ez az utolsó lehetőség, az igazi sebességmániások akár Porsche-motort is szereltethetnek a hátsó ülés alá.

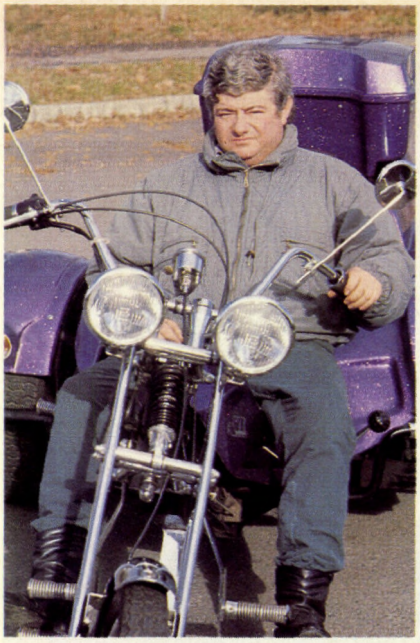
Az élet nem olyan egyszerű, mint elsőre látszik, ezért számos kiegészítőre van még szükség. Meg kell oldani a benzintartály, az akkumulátor, vízhűtéses autóknál a hűtő elhelyezését, és teljesen új vezetékelést kell készíteni. Csak ezután következhet a korona, vagyis a fényezett műanyag karosszéria felhelyezése. Ha ez is megvan, elkészült a nagy mű, amelyet Magyarországon az érvényes jogszabályok szerint nem lehet üzembe helyezni, illetve levizsgáztatni.

Ez az egyik bánata a Moby Dick Bt. két vezetőjének, *Molnár Istvánnak* és *Kardos Józsefnek*. Már több mint egy éve foglalkoznak trike-ok alkatrészeinek készítésével, azt azonban ennyi idő alatt sem tudták elérni, hogy ezek az érdekes járgányok a mi útjainkon is polgárjogot nyerjenek.

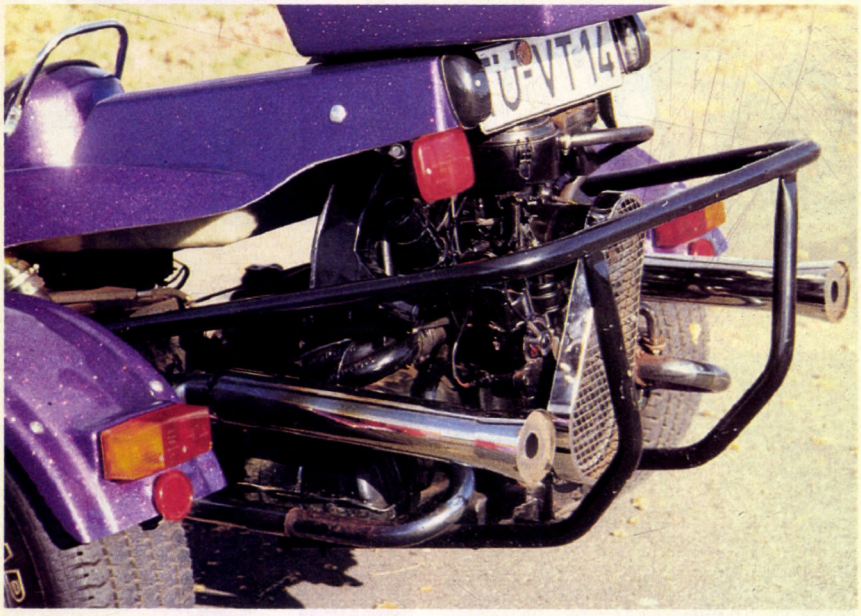
Az ötletadó Molnár István volt, aki egy nyugati útja során találkozott először trike-kal, s annyira megtetszett neki, hogy rövid időre kibérelt egyet. A próba jól sikerült, s közben megfogamzott a fejében a gondolat, hogy ezt talán nálunk is lehetne gyártani. Dombóvárra hazatérve felkeres-

WK TRIKE

Gép és alkotója.
A WK Trike foteljében a műhely tulajdonosa, Kardos József foglal helyet

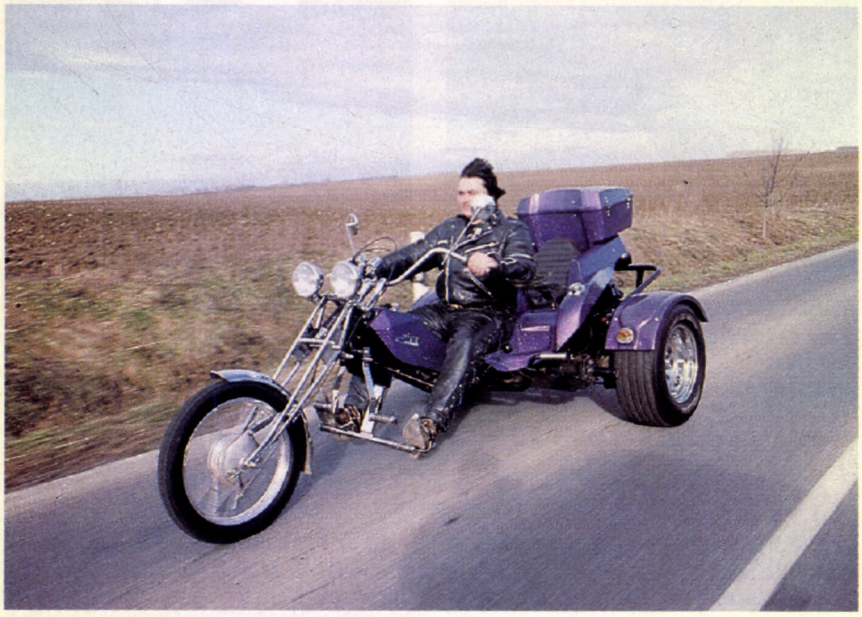


1600 cm³-es VW-motor dübörög a két ágyúcsövön keresztül. Igényesebbek akár Porsche-erőforrást is beszereltethetnek. (Ekkor azonban nem árt támasztókereket szerelni a gép mögé...)





Hegesztés után gondosan megmunkálják a varratokat. Az alkatrészeknek nemcsak tökéleteseknek, hanem szemrevalóaknak is kell lenniük



Egyenes utakon élmény a Trike-ot vezetni. Kanyarodni már nem olyan egyszerű, alkalmi lovasunkat is megtréfálta a háromkerekű különlegesség

te a vasiparban jártas ismerősét, Kardos Józsefet, aki megerősítette, hogy a trike minden alkatrésze elkészíthető itthon. Újabb nyugati út következett, felkeresték ajánlatukkal a nyugatnémet WK Trike elnevezésű céget. Ők először próbagyártást kértek, majd amikor ez megfelelt, megindulhatott a sorozatgyártás. Kínkeserves dolog volt, mert a német üzletfelek igényesebbek voltak a magyar munkával szemben, mint a saját dolgozóik tevékenységével. Szerencsére Kardos Józsefnek kipróbált, jó gárda állt a rendelkezésére és segítségére. Az egykori munkatársakból verbuválódott csapat megértette, hogy kihívás érkezett, s megfelelt neki. Olyan szintet sikerült elérni, hogy a hetven garnitúrát jelentő közel nyolcszáz alkatrészből mindössze hatot nem vett át a német fél. Az igazsághoz tartozik, hogy ez a hat alkatrész is szebb és alaposabban kidolgozott volt, mint a mintául szolgáló német eredeti.

Kardos Józsefék összeszerelést nem végeznek, mert a kész járművek szállítása körülményesebb, mint az alkatrészeké. Ha az itthoni engedélyeztetést sikerül kiharcolni, akkor a hazai piacra is összeállítanának néhányat, s akkor már nemcsak a képeinken látható mintadarab lenne az egyetlen trike Magyarországon.

GAJDÁN MIKLÓS

TENGERENTÚLI TÖBBSÉG

CSÓNAKMOTOR-STATISZTIKA

Az 1993-as év eladási adatait végigböngészve három következtetés vonható le. Az első, hogy – úgy tűnik – végleg véget értek a „Viharos" idők. Az egykori Szovjetunióban gyártott motorok lassacskán teljesen eltűnnek a piacról. A Vízisport Áruház ugyan még forgalmazott tavaly 3 darab Vihrt, 15 darab Vetyerokot és 14 Szaljutot, de ez nem változtat azon a tényen, hogy a részarányuk jelentősen csökkent. (A képviseletek által eladott 616 darabos mennyiséggel összehasonlítva számuk ötszázalékos részarányt jelentene.) A második kézenfekvő következtetés, hogy a tengerentúli gyártmányok elsöprő fölénnyel szerepelnek. A Mercuryt és a Marinert forgalmazó Ixion Kft. 167, illetve 32 darabos eladása, a Johnsont forgalmazó Four Kft. 139 és az Evinrude (EAC sportclub) 31 darabja (összesen 369!) áll szemben az Európát képviselő Tomos (Jade Kft.) és Selva (Vízisport Áruház) 114, illetve 8 (összesen 122) egységével, valamint a felkelő nap országát megtestesítő Yamaha százhuszonöt darabos forgalmával szemben. A földrészenkénti összegeket összehasonlítva látszik, hogy egyedül az Egyesült Államokból származó gyártmányok nagyobb szeletet hasítottak a tortából, mint a többiek együttvéve. A harmadik következtetés akkor derül ki, ha készítünk egy teljesítménykategóriákra bontott táblázatot. Ebben azt figyelhetjük meg, hogy az egészen kicsi, engedély nélkül vezethető motorok piaca önmagában akkora, mint a nagyobb motoroké együttesen. Érdekes a középkategória (15–25 LE) szinte elhanyagolható jelenléte. Úgy tűnik, a vásárlók többsége vagy amolyan „munkamotort" szerez be, amivel ladikját, horgászcsónakját hajtja, vagy olyan komolyabb gépet, amely nagyobb hajók hajtására, illetve vízisíelésre is alkalmas. A 25 LE feletti kategória népességét magyarázza, hogy ez a kalap volt a legnagyobb, ebben benne találtatott a vízisíelésre még csak éppenhogy alkalmas 30 lóerős külmotor, és a 225 lóerős beépített gép egyaránt.

ELADÁSOK GYÁRTMÁNYONKÉNT:

1. Mercury	167
2. Johnson	139
3. Yamaha	125
4. Tomos	114
5. Mariner	32
6. Evinrude	31
7. Selva	8
	616

ELADÁSOK TELJESÍTMÉNY-OSZTÁLYONKÉNT:

5 LE alatt	350 db
5–15 LE	114 db
15–25 LE	49 db
25 LE felett	103 db
	616 db

A legjelentősebb kiskereskedelmi forgalmat a budapesti Vízisport Áruház bonyolította le, a saját képviseletükben lévő és a nálunk kissé ismeretlen 8 Selván kívül további 121 motort forgalmaztak. Ebből 31 Yamaha, 25 Tomos és 4 Evinrude volt, amelyeket nem az áruháznál, hanem a képviseleteknél számítottunk be.

GAJDÁN MIKLÓS



A csónakmotorok esetében is teljesült az, ami a szabadidős eszközök legtöbbjénél: a kicsik fogytak leginkább

SZÉLLEL BÉLELT YAMAHA

WHITBREAD 60

A Yamaha-gyár oly sokrétű tevékenységet folytat, hogy különböző érdeklődésű embereknek teljesen eltérő dolgok jutnak eszébe nevének hallatán. A motoros számára motorkerékpár márkát fed e név, zenésznek zongorát, horgásznak motorcsónakmotort. Ám ezúttal egy Yamaha vitorlás hajóról kaptunk hírt.

A széllel hajtott Yamahát azonban – kivételes módon – nem a lassan negyvenéves japán óriás készítette, hanem egy kis aucklandi (Új-Zéland) műhelyben a *Cookson fivérek* építették. Természetesen azért a „nagy" Yamahának is van köze a dologhoz: a cég biztosította a pénzt az új osztályú versenyvitorlás megépítéséhez. Ez a tény kicsit meglepte a szakembereket, hiszen bár tudták, hogy a Yamaha csónakmotorjai révén nem ismeretlen a vízimádók között, azt mégsem várták volna, hogy egy olyan járművet támogasson, amit elsődlegesen nem motor hajt.

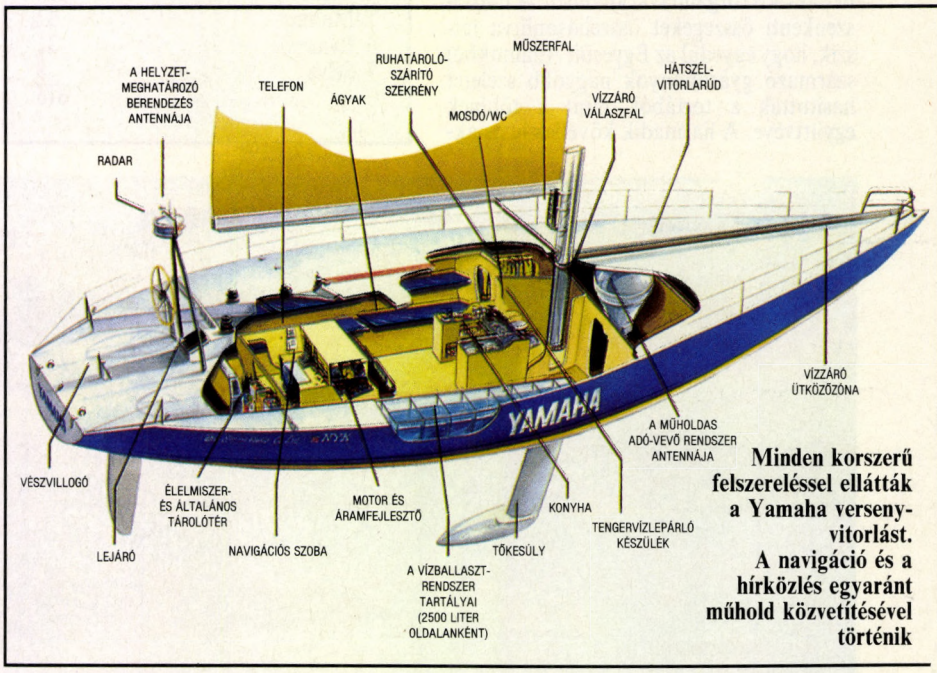
A világ óceánjain évente több tucat vitorlásversenyt bonyolítanak le, amelyek között legrangosabbak a déli útvonalakon folyó viadalok. Ezek között húszéves múltra tekinthet vissza a Whitbread világkerülő verseny, amelyet korábban csak egy, a maxi osztályban indítottak. 1991-ben született meg a döntés egy új hajóosztály, a W 60-as létrehozásáról. Az új előírásnak megfelelő járművek kisebbek, könnyebbek, mint elődeik, s gyártásukkor nem szabad különleges, drága anyagokat (például szénszál, titánötvözetek) felhasználni. A szervezők nem titkolt célja az volt, hogy a csillagászati összegeket felemésztő maxik mellett egy olcsóbb, de mégis versenyképes osztály jelenjen meg.

Az elfogadott szabályzaton még alig száradt meg a pecsét, amikor *Bruce Farr* tervei alapján elkezdték a Yamaha 1 építését. A világ első W 60-as hajóját 1992 áprilisában bocsátották vízre, s a 10000 mérföldet is meghaladó próbautak során szinte azonnal igazolta az újszülött osztály létjogosultságát. Több versenyen elindult, közöttük az 1992. évi Kenwood Cup Regattán Hawaiiban, ahol mind a hat futamot megnyerte. Ezen a hajón próbálták ki az újfajta héjkialakítást, árbocrendszert és a forradalmian újnak számító vízballasztrendszert.

A Yamaha 1-gyel szerzett tapasztalatok birtokában 1993 februárjában kezdték el a verseny Yamaha építését, mely a kísérleti darab öt hónapjával szemben három hónap alatt készült el. A Yamaha II. 20 méteres hosszával alig marad el Kolumbusz 23 méteres lélekvesztőjétől, a Santa Mariától. E két hajó között azonban a technológia fejlődése óriási minőségi különbséget teremtett. Míg Kolumbusz hajóján gyakorlatilag az életben maradásért kellett küzdeni, addig egy mai, korszerű hajón a minél korábbi célba érés a feladat. A Yamahát úgy építették, hogy a 31 méteres főárbocán feszülő 117 négyzetméteres fővitorlájával, 83 négyzetméteres gennuájával és nem kevesebb, mint 300 négyzetméteres hátszélvitorlájával akár 30 tengeri mérföldet (kb. 55 km) is maga mögött hagyhasson óránként. A nagy sebesség mellett a biztonságról sem feledkeztek meg a tervezők. Az üvegszál erősítéses műanyagból és különleges habból szendvicsszerűen készült héj rendkívül erős. Az ütközések elleni védekezésül a hajó orrát egyfajta gyűrődőzónaként alakították ki, amit egy vízzáró válaszfal zár le. Ezután egy másik kamra következik, amelynek hátsó fala a főárboc előtt helyezkedik el. A két kamra gyakorlatilag üres, a másodikban is csupán a műholdas navigációs rendszer antennája kapott helyet. Az árboc a stabilitás érdekében éppen a tőkesúly felett található. A hajósok életében oly fontos helyiségek, a kabinok, a konyha, a navigációs szoba mind az árboc mögött található.

Azt hihetnénk, hogy egy ilyen gyors járatú hajó nagyon karcsú, hogy minél inkább hasíthassa a vizet. A Yamahánál azonban ettől jelentősen eltérő elveket alkalmaztak. A W 60-as hajók már nem úgy szelik a vizet, mint a régi klipperek, hanem siklanak rajta, mint a motorcsónakok. A Yamaha egyrészt a sikláshoz szükséges aerodinamikai kialakításnak, másrészt az újfajta vízballasztrendszernek betudhatóan meglepően szélesre sikeredett. Az árboctól a tatig tartó részen mindkét oldalon nagy térfogatú víztartályokat képeztek ki, amelyekből a víz – a héj alsó részén elvezetett csöveken keresztül – egymásba átszivattyúzható. Ha a ballasztvizet az egyik oldalra szivattyúzzák, annak egyensúlyozó szerepe felér harminc markos legényével. A szivattyúkat, illetve a víz mozgását számítógép tartja ellenőrzés alatt.

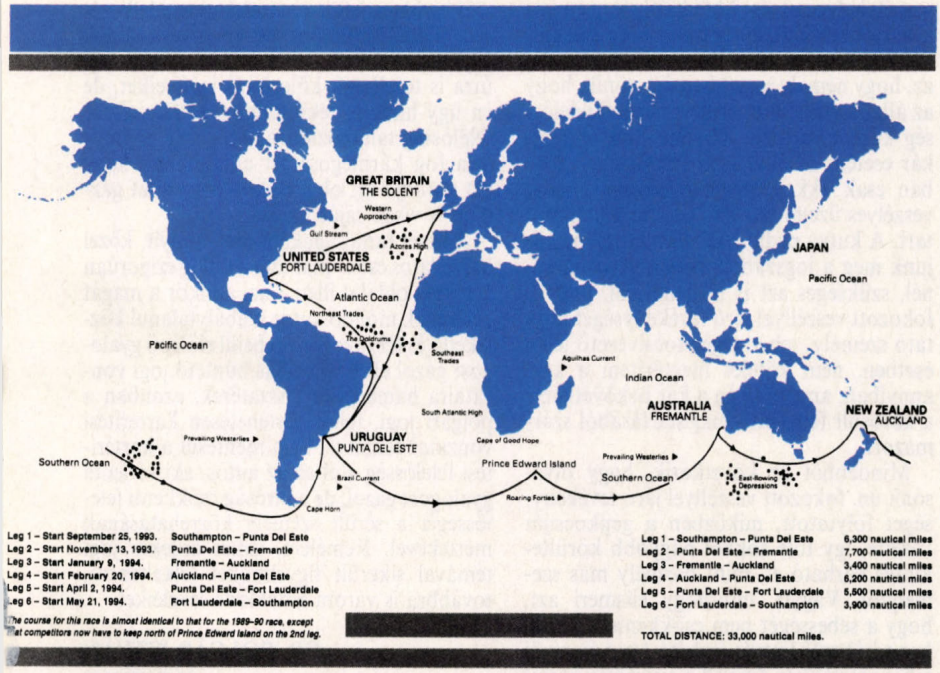
A W 60-asokon – így a Yamahán is – a nagy sebesség és a tizennyolc főben korlátozott létszám indokolta a vízballasztrendszer



Minden korszerű felszereléssel ellátták a Yamaha versenyvitorlást. A navigáció és a hírközlés egyaránt műhold közvetítésével történik

kidolgozását. A Yamahán azonban nem használták ki még az előírások által lehetővé tett keretet sem, a kapitány – *Ross Field* – mindössze tíz ember munkáját irányítja. Közülük egy a navigátor, egy a szakács – aki egyben szabóként is működik, neki kell megvarrnia a szakadt vitorlákat –, míg a többi nyolc hajós négyesével négyóránként váltja egymást a fedélzeten. Mindegyikük, még a legfiatalabb – huszonhat éves – *Steve Cotton* is öreg tengeri medvének számít, aki már több versenyen szerepelt sikerrel. Egyben a Yamaha legénységéhez tartozik a Whitbread versenyek eleddig első és egyetlen japán hajósa, a negyvenöt éves *Kazunori Komatsu*.

Az új egyensúlyozó rendszer egyébként nem aratott egyértelmű sikert. Az 1993. szeptember 25-én elrajtolt verseny második szakasza után több kapitány megjegyzést fűzött hozzá. A cikkünk írásakor harmadik helyet elfoglaló Intrum Justitia első embere, *Lawrie Smith* szerint ezek a hajók nem futnak fel a hullámokra, hanem inkább átfúrják magukat rajtuk. Ross Field, a Yamaha kapitánya pedig így nyilatkozott: „Úgy éreztem magam, mintha egy alámerülő tengeralattjáró fedélzetén állnék." Lehet, hogy kissé szokatlanul viselkednek a W 60-asok, egy azonban biztos: nagyon gyorsak. A Punta del Estétől (Uruguay) a Fremantle-ig (Ausztrália) tartó 7700 tengeri mérföldes második szakaszt például a Yamaha 25 nap, 20 óra és 27 perc alatt teljesítette, mindössze hat órával lemaradva az első hajótól. Ha annak idején Kolumbusz egy ilyen hajót választhatott volna, akkor ugyanannyi idő alatt, amíg a Santa Mariával elérte Amerikát, kétszer oda-vissza megjárta volna az utat. Az új hajók azonban nemcsak önmagukhoz képest bizonyultak nagyon gyorsaknak, hanem elődeikhez képest is. A leggyorsabb maxi, a svájci Merit Cup 25 nap 21 óra 11 perces idejével abszolút értékelésben csupán a negyedik helyet érdemelte ki három W 60-as mögött.



Ezen a térképen követhetjük nyomon a Whitbread világ körüli verseny útvonalát és időbeosztását. A verseny nehézségi fokát az jelenti, hogy a versenyzők szinte végig a viharos déltengereken hajóznak

Cikkünk nyomdába adásakor még négy szakasz teljesítése várta az indulókat, köztük a Yamahát kapitányával, Ross Fielddel és tízfőnyi legénységével együtt. A hátralévő közel húszezer mérföldes úton még minden esélyük megvan az előrelépésre és a győzelemre az 1994. júniusi southamptoni befutóig.

GAJDÁN

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
* pager (távcsipogó)
* további ajtózáró motorral az összes ajtót egyszerre nyithatja, zárhatja.

EZ AZ ÉN RIASZTÓM!

Magyarországon kizárólagos forgalmazója:

T+T Szállítási és Kereskedelmi Kft.
1183 Budapest, Nefelejcs u. 1-3.
Tel/fax: 127-3450

Kívánságra szakműhelyünkben beszereljük.

KUTYA AZ ÁLDOZAT

Bármilyen, a közlekedéssel összefüggő jogi ügyben várjuk olvasóink leveleit a következő címre: AM Jogtanácsadó, 1400 Budapest, Pf. 1.



Ezúttal egy rendkívül furcsa esettel kell foglalkoznom. *G. A.* budapesti lakos az ország egyik forgalmas főútvonalán közlekedett nagy értékű gépkocsijával. Az útviszonyok egyébként sem adtak volna lehetőséget a gyorshajtásra, de maximálisan betartotta a KRESZ előírásait, így 75–80 km/h közötti sebességgel haladt. Az út szélén egy gyönyörű csau-csau kutya haladt a menetirány szerinti jobb oldalon, többnyire az útpadkán, de rá-rátévedve az útra is. A kutya nyakán – ennek később lesz jelentősége – bilétás nyakörv volt, erről kiderült minden rá vonatkozó információ, de a gazdája nem volt sehol. A kutya a kerítés rácsán kiszökve, egy kis csatangolásra adta a fejét, és ily módon tévedt az országútra. Olvasónk elismeri, hogy amikor észlelte a kutyát, látta, hogy a padkán halad, ezért nem tuladonított neki különösebb jelentőséget, tartva a sebességet, haladt tovább. Olvasónk gépjárműve előtt egy teherautó haladt, valószínűleg annak nagyobb zaja miatt a kutya megijedt, felugrott az úttestre, a padkától számítva kb. 1-1,2 méterig. Ekkor már a kutyához képest olvasónk féktávolságon belül volt, és az erős fékezés ellenére nem tudta elkerülni az állatot. Az állat az ütközés következtében a helyszínen elpusztult, de megsérült olvasónk gépkocsija is, mintegy 60 000 forint kár keletkezett.

Olvasónk megállt, hogy megnézze, mi történt az állattal, de már semmiféle módon segítséget nyújtani nem tudott, a bilétán azonban látta, hogy kinek a tulajdona az állat. Első gondolata az volt, hogy a tetemet elviszi a tulajdonoshoz, ekkor még nem tudta, hogy gépkocsijában milyen kár keletkezett. Felkereste a tulajdonost, aki rögtön nekitámadt, követelve, hogy a kutyáért fizessen 30 000 forint kártérítést. Olvasónk azzal védekezett, nem tehet arról, hogy a kutya a gépkocsija elé került. A beszélgetésre felfigyelő szomszédok mondták el olvasónknak, hogy a kutya soha sem volt kikötve, és a kutya gazdája házánál lévő kerítés hátsó részén olyan gyengén ácsolt lécezet van, ahol a kutya már nem is először tudott megszökni.

Olvasónk nehezen szabadult a kutya gazdájától, és útban hazafelé észlelte, hogy az ő kocsija is megsérült, amit néhány nap után, az imént jelzett összeg fejében tudott javíttatni.

Olvasónk kérdése az esettel kapcsolatban az, hogy valóban számíthat-e arra, hogy a kutya gazdája, az elcsavargott és eközben elpusztult állat miatt kártérítést kérjen tőle, illetve ő vajon igényelheti-e saját kárát az állat gazdájától.

Ilyenfajta károsodási helyzetek előállása elég gyakori, de ritka, hogy kölcsönös kártérítési igények keletkezésével végződjön. Hogy megértsük, ahhoz fel kell tárnunk néhány jogi fogalmat. Méghozzá az ún. veszélyes üzemi felelősséget. Ez annyival több leegyszerűsítve az általános kártérítési felelősségnél, hogy valaki olyan tevékenységet folytat, amely többletveszélyforrást kelt a környezete számára, és nem azt kell bizonyítania, hogy úgy járt el a veszélyes üzem működtetése során, ahogyan az az adott helyzetben általában elvárható, hanem csak akkor mentesülhet a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, amely fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül esik. A gépkocsi vezetése beletartozik a veszélyes üzemi felelősség körébe. Mint látják itt az üzemen nem gyárat kell érteni, hanem minden olyan tevékenységet, amely valamely hatásánál fogva könnyebben kelt veszélyhelyzetet, és ebből kifolyólag emiatt könnyebben keletkezhet kár. Meg kell említenem még egy speciális szabályt, ez pedig az, hogy némely esetekben úgy tűnik, hogy az állat tartója is a veszélyes üzemi felelősség körébe tartozik az állat által okozott kár esetén, az állattartó felelőssége azonban csak akkor éri el a fokozott, tehát veszélyes üzemi felelősséget, ha vadállatot tart. A kutya pedig háziállat. Hogy ne álljunk meg a jogszabály ismertetésében ennél, szükséges azt is megemlíteni, hogy a fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytató személy, tehát a gépkocsivezető jelen esetben, nem köteles megtéríteni a kárt annyiban, amennyiben a kár bekövetkezte a károsult felróható magatartásából származott.

Mindebből az következik, hogy olvasónk ún. fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytatott, miközben a gépkocsiját vezette, így tőle sokkal nagyobb körültekintés várható el, mint bármely más személytől. Vagyis, minthogy elismeri azt, hogy a sebességét nem csökkentette, amikor a kóborló kutyát észlelte, így a részéről teljes mértékben fennáll a veszélyes üzemi felelősség, amiatt, hogy a féktávolságon belül eléje kerülő állat elgázolását nem tudta megakadályozni. A sebesség kellő időben való csökkentésével ez a baleset elkerülhető lett volna. Ugyanakkor nem lehet tagadni a kutya tulajdonosának felelősségét sem – bár az nem veszélyes üzemi felelősség –, de a kutya gazdája előtt ismert volt, hogy a kutyája könnyedén utat talál magának a kertből, és ebben a helyzetben nem kötötte ki a kutyát, illetve nem gondoskodott a kerítés megerősítéséről. Ezért felelős abban, hogy a kutya szabadon kóborolhatott, sőt mi több, a közeli forgalmas országútra keveredhetett, és ott baleset okává és áldozatává vált.

Megállapítható tehát, hogy a károk bekövetkeztével mindkét személynek, olvasónknak is és az állat gazdájának felelőssége áll fenn, azonban a nagyobb felelősség olvasónkat terheli, a már említett veszélyes üzemi felelősség esetén. Ezért tehát – és az előbbiekben jelölt jogszabályi rendelkezések miatt – kölcsönösen érvényesíthetnek egymással szemben kártérítést, és bírósági útra is terelhetik kölcsönös igényeiket, de én úgy hiszem, tekintettel a kétféle eltérő felelősség találkozására, a bíróság oly módon fog kármegosztást alkalmazni, hogy azt mondja ki: olvasónk is és az állat gazdája is viseli saját kárát.

Az eset tanulságaként még annyit, közel hasonlatos eset – már ami a dolog szigorúan vett jogi oldalát illeti – az, amikor a magát vétlennek mondó autós szabálytalanul közlekedő és féktávolságon belül előlépő gyalogost gázol el. E tényállás büntető jogi vonzataira hamarosan visszatérek, azonban a polgári jogi, tehát történetesen kártérítési vonzatot tekintve, nem mentesül a kártérítési felelősség alól az az autós, aki vétlenül gyalogost gázol, de a bíróság csökkenti felelősségét a sérült személy közrehatásának mértékével. Remélem, ismét érdekes jogi témával sikerült figyelmüket felkeltenem, továbbra is várom érdeklődő leveleiket.

DR. POLGÁR ISTVÁN
jogtanácsos

EZT ÍRTA AZ Autó motor



1954

A Kujbisevi Karburátorgyár az elmúlt évben folytatta a gépesítést. Hét önműködő rakodószerkezetet és 15 pneumatikus féket szereltek a gépekre. Megszervezték a gyújtógyertyák futószalagon való szerelését. Ennek eredményeként a GAZ–51 teherautó karburátorának előállításához az 1950. évi 4,8 óra helyett 1953-ban csak 2,8 órára van szükség.

***

Még az elmúlt év szeptemberében hírt adtunk a Begyűjtési Minisztérium sztahanovista gépkocsivezetőjének, Kecskés Lajosnak a versenyfelhívásáról. Kecskés elvtárs azóta AA–227 Tatraplanjával már jóval túlhaladt a vállalt 150 000 km-en anélkül, hogy a kocsi motorján vagy többi fődarabján említésre méltó javítást végeztek volna. A gondos vezetés és lelkiismeretes karbantartás bizonyára hozzásegíti az újonnan vállalt 50 000 km teljesítéséhez is.

***

A Lengyel Népköztársaság Statisztikai Hivatala megállapította, hogy a múlt évben 72%-kal emelkedett a „Star" és a „Lublin" típusú tehergépkocsik és 35%-kal az „Ursus" traktorok termelésének aránya. A motorkerékpár-gyártás 141%-kal növekedett.

***

Egy svájci lap február 26-i cikke szerint „Washington állandóan a válság láztábláját lesi." A lázmérő állása megfigyelhető az autópiacon is. Normális időben az autókereskedők raktárai márciusban kiürülnek és új modellekkel telnek meg. Jelenleg az eladás úgyszólván teljesen szünetel. Csőd szélére jutottak azok a pénzintézetek, amelyek a részletvásárlásokat finanszírozzák. A részletre vásárolt autók ott hevernek a kereskedők üzleteiben, mert a vevők nem képesek a részletet fizetni. Március hónapban dől el az autótermelés további üteme.

***

1964

A FIM-től megérkezett az 1963. évi vb hivatalos eredménylistája. A 12 fordulós világbajnokság számtalan nagy versenyt hozott, sok új pályarekord született, új motorok mutatkoztak be, és sajnos, több versenyző életét is elvitte a tavalyi versenyidény.

Noha nem lenne érdektelen mind az öt kategória eredménytáblázatát ismertetni, mi csak a bennünket érdeklő 125 cm^3-es géposztály eredményeit közöljük. Tessék kissé elmerülni ebben, hogy aztán együtt játszhassunk a gondolattal, mi lett volna, ha Szabó László...

Mint látjuk, Szabó László 10. helye a világbajnoki ranglistán ugyancsak figyelemre méltó, különösen akkor, ha tudjuk, hogy a 12 futamból mindössze kettőn állt rajthoz. Kétségtelen tény az is, hogy csupán hét futam eredményét értékeli a FIM. Akinek ennél több van, annak csak a legjobb hét eredményét számítják.

Játsszunk hát a gondolattal. Tudni kell, hogy a győzelemért 8 pont, a 2. helyért 6, ezután 4–3–2, a 6. helyezettnek pedig 1 pontot számolnak el. Ha nagyon borúlátón számolunk és a kimaradt öt futamban Szabónak csak az ötödik helyet kalkuláljuk, akkor összesen 17 pontja lenne, ami elegendő lett volna a 6–7. helyhez. De mert tudjuk, hogy ebben a sportágban is jelentős szerepe van Fortuna asszonyságnak, aki egyszer-egyszer rákacsinthatott volna Szabóra, és – szerényen csak kétszer végzett volna a 2. helyen, akkor Redman mögött negyedikként fejezhette volna be a világbajnokságot. De elég lett volna egy 2. és egy 3. hely is, ezzel is nagy lett volna az örömünk.

Nem mintha a 25 induló közül nem örvendeznénk Szabó Laci 10. helyének. Árpád fejedelem bejövetele óta ilyen jó eredményt még soha nem sikerült magyar versenyzőnek elérnie a motorkerékpár-világbajnokságon.

Kell-e ennél fényesebb bizonyíték annak igazolására, mennyire érdemes lenne Szabó Lászlót folyamatosan indítani az idei világbajnoki versenyeken? És ha nem megy az MZ-vel (de miért is ne menne?) felülhetne ő egyéb gyártmányú motorra is. Bizonyosra vehető, hogy szívesen akadna gyár, amelyik boldogan bocsátana a magyar versenyző rendelkezésére motort.

***

1974

A Zalaegerszegi Közúti Építő Vállalat nagyobb arányú útépítési, illetve út-korszerűsítési programot valósít meg az idén és a következő években. Új út épül Körmend–Zalaegerszeg–Keszthely között, és korszerűsítik a Nagykanizsát Vasvárral összekötő utat is. Az építkezésekhez szükséges útburkoló anyagot egy, Zalaegerszegre tervezett, korszerű útépítő bázis fogja előállítani.

***

Butángázzal hajtott autók közlekednek Jugoszláviában. Az ötlet a Slovenija Autó vezetőitől származik, akik olyan berendezéseket importáltak, amelyek segítségével a személyautókat propán-bután gáz üzemanyag használatára is alkalmassá tehetik. Ezek a berendezések elsősorban a FIAT-licenc alapján készített autókban alkalmazhatók, de más gépjárművekre is rászerelhetők. A Vecsernye Novoszti szerint a berendezés 73 ezer lírába (80 dollár) került, de emellett még 1361 dinár vám és 850 dinár felszerelési költség terheli a vevőt. Eddig csak Ljubljanában végeztek ilyen szerelési munkát, de hamarosan a fővárosban és más városokban is építenek hasonló műhelyeket.

***

A Zsigulik Kubában is megnyerték az autósok tetszését: a „kísérleti év" bebizonyította, hogy a szovjet kocsik a trópusi körülményeknek is megfelelnek. A Szovjetunió és Kuba közötti megállapodás értelmében folyamatosan érkeznek Zsigulik a szigetországba.

***

A lengyel járműipar 1973-ban összesen 114 ezer különböző típusú gépkocsit exportált mintegy 220 millió devizazloty értékben. A legnagyobb kereslete a FIAT–125p típusnak volt: 60 ezret adtak el.

ÚJ RUHÁBAN A MOTUL

A tavaly sikert sikerre halmozó Motul olajcég tervezőmérnökei új köntösbe öltöztették remekül teljesítő kenőanyagaikat. A termékek mindenekfeletti teljesítőképességét hűen fémjelzi a motorkerékpársport három különféle területén elért négy világbajnoki cím, így most egy új, az eddiginél jóval megnyerőbb külsőt dolgoztak ki. A dobozokat



speciális szintjelzővel és kiöntővel látták el, így az újdonsült termékekre minden bizonnyal ráillik: szebb is, jobb is.

HONDA

ÚJ HELYEN A MOTORPEDO!

A Honda Magyarországi képviselete, a Motorpedo Kft. elköltözött korábbi helyéről. A bemutatóterem és az alkatrészraktár új címe: Budapest V. kerület, Cukor utca 5. Természetesen ezzel egyidejűleg a telefonszámok is megváltoztak, februártól a Motorpedo Kft. a következő számokon érhető el: 118-2605, 118-1914, 117-8181, 266-2134, telefax: 266-5059.



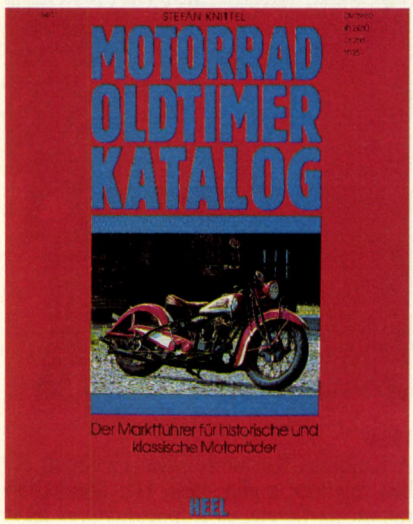
MOTOR-KIÁLLÍTÁS ZALA-EGERSZEGEN

Január 27–29. között rendezte meg a zalaegerszegi Túra Moto-rock Klub a város első motorkerékpár-kiállítását. Az impozáns rendezvényen felsorakozott múlt és jelen, versenygépek és napjaink „egyszerű" utcai motorjai. Olyan kuriózumokat is láthattak az érdeklődők, mint a katonai, oldalkocsis, kétkerék-hajtású, terepváltós, Zündapp KS 750 SS vagy a 30-as évek 500-as NSU-ja. Láthattuk a szép emlékű hazai motorgyártás szinte minden képviselőjét: a gyönyörűen restaurált Csepelektől a Danuviákon át a különféle Pannónia típusokig. Már az első napon kiderült, sokkal nagyobb az érdeklődés, mint azt a szervezők elképzelték. Sok szülő, nagyszülő mutatta fiatalsága emlékeit az elképedt utódoknak. S talán nem véletlen, hogy sokkal nagyobb sikert arattak az oldtimerek, mint az utóbbi évek japán nagyágyúi. A kiállítás – a szervezők reményei szerint – rendszeressé válik, hiszen a helyhiány miatt sok-sok értékes-érdekes kétkerekű maradt még „talonban".

OLDTIMER-KATALOG

Immár negyedik kiadását éli a veterán motorok piacát elemző katalógus a német Heel kiadó gondozásában. Az évek során mind alaposabbá és ezzel együtt terjedelmesebbé váló kiadvány ezúttal több mint 200 oldalon sorolja fel a régi gépek aktuális piaci árait, a legfontosabb trendeket.

Szerencsére a képanyag is rendre változik, gazdagodik, így tulajdonképpen típusgyűjteménynek is megfelel a *Stefan Knittel* által szerkesztett kötet. Az új kiadásban sok az olyan német típus (Triumph, NSU, IFA, Simson), amely a hazai készletben jelentős arányt képvisel, megjelentek a ja-



pán márkák, és a Pannóniákról is szól egy oldal. Az érdekes könyv megrendelhető vagy megvásárolható a Maróti Autóműszaki Könyvkereskedésben (1205 Budapest XX., Nagykőrösi út 47. Telefon: 163-3762/311).

ROBOGÓÖZÖN A MOTOR '94 KIÁLLÍTÁSON

A március 17-től kezdődően a BNV területén megrendezendő Motor '94 nemzetközi motorshow keretében nemcsak „nagy" motorkerékpárokat, hanem a legapróbbakat – 50 cm^3-es mopedeket és robogókat – is megtekinthetnek az érdeklődők. A Treff-X Kft. közel száz különböző típusú felújított robogót állít ki, amelyek a rendezvény időtartama alatt megvásárolhatók.

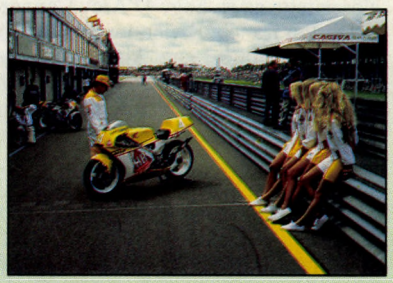


HB RACING TEAM HB RACING TEAM

MOTORSPORT-TOTÓ

A **HB Racing Team** és az **Autó-Motor** közös játéka

Fődíj



Egy hétvége két személy részére az 1994-es versenyévad egyik Grand Prix futamán a **HB Racing Team** depójában.

II. díj



6 darab **HB** Pop szabadidőruha, sapkával és utazótáskával.

III. díj



12 darab **HB Racing Team** pulóver és sapka.

5. forduló



Ki nyerte 1993-ban az osztrák és német nagydíj 250 cm³-es versenyét?
1. Doriano Romboni
2. Loris Capirossi
X. John Kocinski

Milyen kategóriákban indít csapatokat a HB Racing Team az 1994-es Grand Prix-sorozaton?
1. 125 cm³ és 500 cm³
2. 125 cm³ és 250 cm³
X. 500 cm³ és oldalkocsi

Grand Prix-futam során ki száguldott a leggyorsabban és mennyivel?
1. Kevin Schwantz – 277 km/h
2. Wayne Rainey – 303 km/h
X. Shinichi Itoh – 321 km/h

Kérjük, hogy a megfejtéseket a 6. fordulót követően összegyűjtve, levelezőlapon vagy levélben a következő címre küldjék:
Autó-Motor Szerkesztőség, Motorsport-totó 1400 Budapest, Pf. 1.
Beküldési határidő: 1994. április 12.

SZUROVY GÉZA

A KŐOLAJ REGÉNYE (4.)

A közelmúltban jelent meg dr. Szurovy Géza professzor könyve, amely a szénhidrogén-bányászat történetét foglalja össze. A Hírlapkiadó Vállalat gondozásában megjelent 464 oldalas kötetből folytatásokban közlünk részleteket.

D'Arcy 1904-ig 150 000 fontot költött el saját vagyonából kőolajkutatásra, és mind nehezebben tudta a szükséges pénzt előteremteni. Míg a bankoknál kilincselt, hogy további hitelekhez jusson, kiadásai már 225 000 fontra emelkedtek. Bankszámlája kimerült, és kénytelen volt aranybányarészvényeinek egy részét biztosítékul felajánlani.

Kétségbeesett helyzetében támogatókat keresett. Megkereste a párizsi Rothschildokat és a londoni Sir Ernest Cassel and Joseph Lyons Co. bankházat, sőt egy amerikai csoporttal is tárgyalt, de mindenki elutasította. 1904 áprilisában D'Arcy már 180 ezer fonttal tartozott a Lloyds banknak, és a bank követelte, hogy adja át biztosítékul magát a koncessziót.

A végsőkig elkeseredett D'Arcy *Thomas Bowerton Redwood* tanácsára az admiralitáshoz fordult, amelynek élén az „olajmániákus" *Fisher* tengernagy állt. Redwood volt a brit kőolajpolitika szürke eminenciása, akinek igen nagy befolyása volt a huszadik század első két évtizedében a nemzetközi kőolajipar fejlődésére. Az elegánsan öltözködő, jóképű férfit – gomblyukában az elmaradhatatlan fehér szegfűvel – gyakran összetévesztették a kor egyik világhírű színészével. Vegyészdiplomája megszerzése után a kőolajlepárlás tudományos problémáival foglalkozott, és ezen a területen jelentős szabadalmai vannak. „Tanulmány a kőolajról" című könyve több kiadást ért meg. Alapvető munkának számított két évtizeden át. Konzultánsi irodájának szolgálatait mind a brit kormány, mind pedig valamennyi olajvállalat – D'Arcyt is beleértve – igénybe vette. Az admiralitás első lordjának tisztében Fisher tengernagy első intézkedése egy olajbizottság létrehozása volt *E. G. Pretyman*, az admiralitás civil lordjának, parlamenti képviselőnek az elnöklete alatt. A bizottság megállapította, hogy az olajtüzelésre való átállás mindenképpen indokolt és sürgős, de elengedhetetlen, hogy Burmánál közelebb fekvő lelőhelyek álljanak rendelkezésre. Redwood, aki a Burma Kőolajvállalatnak is tanácsadója volt, javasolta, hogy ez a vállalat vegye át D'Arcy koncesszióját. Az admiralitás gyors reagálását elősegítette az is, hogy D'Arcy Cannes-ba utazott, a francia Riviérára, hogy a Rothschildoknál még egy kísérletet tegyen. Amikor ez kierült, táviratilag visszahívták, nehogy idegen kézbe kerüljön a brit flotta számára most már életbevágó fontosságúvá vált koncesszió.

Az admiralitás létre akarta hozni a „hazafiak szindikátusát". Az elnöki tisztre *lord Donald Alexander Strathconát* kérték fel. Strathcona a maga erejéből küzdötte fel magát a milliomosok sorába. Ő alapította meg a Canadian Pacific Railwayt (Kanadai-Csendes-óceáni Vasúttársaság), a Montreal Bankot és ő volt Kanada főmegbízottja Londonban. A maga részéről 50 ezer fonttal járult hozzá a szindikátus alaptőkéjéhez. A Burma Olajvállalat a megfelelő kormánygaranciák láttán szívesen belement az üzletbe.

A megegyezés 1905. január 5-én megtörtént, és a Burma Olajvállalat igazgatótanácsa február 3-án jóváhagyta. D'Arcy az addig kiadott 225 ezer font visszatérítésének első részleteként 25 ezer fontot kapott azzal az ígérettel, hogy a vállalkozás sikere esetén az egész pénzt visszakapja. Elhatározták, hogy a további munkálatokhoz szükséges működőtőkét a Burma Olajvállalat biztosítja, és ha a kutatás eredményes lesz, akkor a kiaknázás céljából egy új vállalatot alapítanak 2 millió font sterling alaptőkével. A 2 millió db 1 font sterling névértékű részvényből 800 ezer D'Arcyt 1,2 millió pedig a Burma Olajvállalatot fogja megilletni. D'Arcy megszabadult gondjaitól, és a munka folytatódhatott.

Reynolds javaslatával ellentétben az igazgatóság *Dalton* tanácsát fogadta el, és a következő két fúrás színhelyéül az Ahvaztól 100 km-re keletre fekvő Shardint jelölte ki. Itt Mamatain közelében, a patakmederben erős gázszivárgások vannak. Majdan-i-Naftunnál, ugyancsak egy patak medrében, erős kőolajfolyás figyelhető meg (még ma is látható), Reynolds ezért tartotta a Kőolaj-síkságot reményteljesebbnek. De hát a parancs az parancs. Shardinba költöztek.

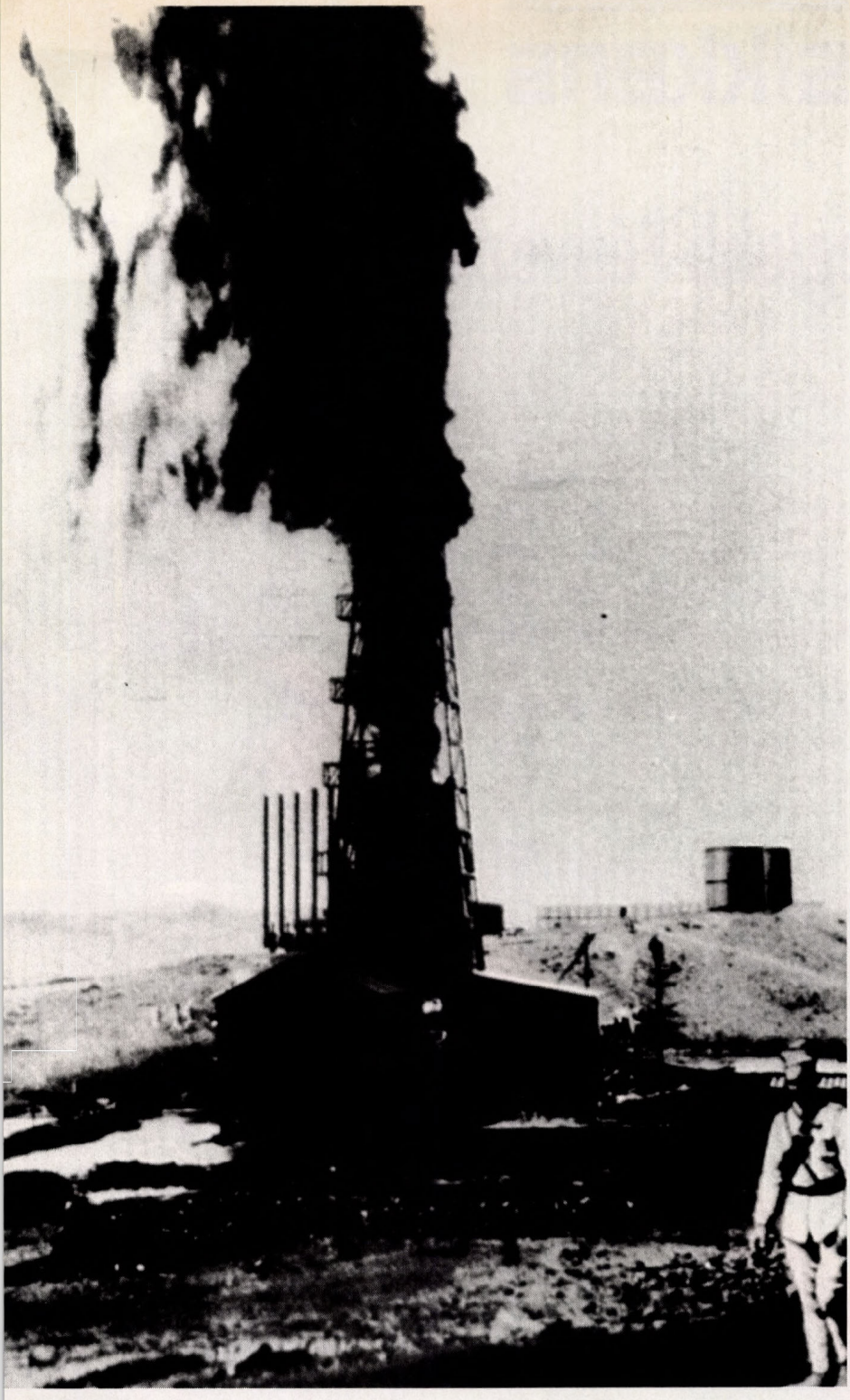
Reynolds embereit Ahvazban gyűjtötte össze. Odairányította gépeit és anyagait is. 1905 decemberében indultak útnak hét „dzsimmel", azaz vaskerekű, csőszállító platókocsival, hat négykerekű amerikai „pony-wagonnal" és két kétkerekű kordéllyal. Járműveiket az úttalan terepen öszvérek vontatták.

Miközben Shardinban folyt a fúrás, Reynolds utat keresett Majdan-i-Naftun felé, amit 1907 augusztusáig használható állapotba helyzett, és engedélyt kért, hogy odaátköltözhessen. Levelében többek között a következőket írta:

„Meg kell érteniük, hogy ha ott is fúrunk, az én munkám az utazás következtében megkétszereződik. De én azért jöttem ide, hogy végére járjak ennek a feladatnak, és ha nem engedik meg, hogy ott fúrjak, úgy érzem, a küldetésem célját nem teljesítettem." Kemény, határozott szavak. Nem csoda, hogy egyes igazgatóknak a távoli Skóciában nem tetszettek.

1907 szeptemberében mindkét shardini fúrás közel járt a 700 méter mélységhez és az emberek szomorúan látták, hogy a hónapokon át tartó szenvedés itt is hiábavalónak bizonyult. Tudták, hogy utoljára szerelik le a fúróberendezéseket, hogy megkíséreljék a kétségkívül utolsó nekirugaszkodást a Majdan-i-Naftun közelében kijelölt helyen. Néhány kilométernyire a fúrópontoktól egy régi tűzoltár lépcsőzetes teraszainak romjai láthatók. Szájhagyomány szerint itt állt Salamon király mecsetje, azaz a Masjed-i-Soleman. A fúrótelep erről kapta a nevét, és azóta M.I.S. kezdőbetűkkel vonult be az olajipar történetébe. A fúrás 1908 januárjában indult meg. Néhány héttel később megjött a rövid tavasz. A völgyek és domboldalak megteltek kék íriszekkel, piros tulipánok, vadnárciszok és pipacsok tengerével, hogy alig két hét alatt mindez a szépség, amilyen hirtelen kibontakozott, olyan hirtelen elhervadjon. A természet szépsége és gazdagsága az embereket is felvidította. De bizakodásukat hideg zuhanyként törte le egy május közepén érkezett távirat, miszerint a pénz elfogyott, a munkát fejezzék be, az embereket bocsássák el, és csak azt a berendezést szállítsák vissza, aminek az értéke megéri a szállítást.

Az M–1 sz. fúrás ekkor 335 méter mély volt. El lehet képzelni Reynolds és embereinek hangulatát. Hatévi szenvedés után mindennek vége. Üres kézzel mehetnek haza. Káromkodva szidtak mindent és mindenkit: az istenverte hegyeket, a saját ostobaságukat, ami őket erre az istenverte tájra hozta, és mindenekelőtt az ostoba igazgatókat, akik az otthoni polgári kényelem-



„Szökőkút" Kirkuban.
Gyakran évekig tartó munka eredménye volt az olajfeltörés

ben elpuhulva ilyen idióta utasításokat adnak. Káromkodtak, ahogyan ezt csak a polgári konvencióktól távol élő terepi ember engedheti meg magának. Az első dühkitörés lecsillapodása után Reynolds úgy határozott, hogy nem bízhat meg egy szűkszavú táviratban, amibe a hosszú továbbítás során hibák csúszhatnak be. Megvárja a levélbeli megerősítést, és addig a munkát folytatja. Két héttel később, 1908. május 26-án kora hajnalban 1180 láb (359,66 m) mélységből hatalmas sugárban tört fel az olaj. Az emberek kalapjukat a magasba hajigálva félmeztelenül őrjöngtek örömükben az olajpermet alatt, vidám táncot járva és vadul kurjongatva.

Reynolds egy száraz jelentésben rögzítette a Közép-Kelet modern történelmében oly páratlan eseményt:

„Tisztelettel jelentem, hogy ma reggel kb. 4 órakor az 1. számú fúrás olajat ütött meg 1180 láb mélységben... A kifolyó olaj minőségére és mennyiségére vonatkozó adatokat később küldöm, mivel, ha ezt a jelentést most nem küldöm azonnal, elmulasztom a heti postát..."

Az üzenetet küldönc vitte az 1 heti futártávolságra fekvő Baszrába, ahonnan azt egyidejűleg levélben és táviratban kellett továbbítani.

A fúrósok mellé rendelt politikai tiszt, *Wilson Arnold* hadnagy két nappal később táviratot küldött a Bushire kikötőben állomásozó *Cox* őrnagynak. Mivel nem volt rejtjeltáblázata, az alábbi szöveget írta:

„Lásd a 104. zsoltár 15. versét és a 114. zsoltár 8. versét."

Coxnak volt véletlenül egy Ótestamentuma. Felütötte az említett helyeken, és az alábbiakat olvasta: „hogy olajat hozzon ki a földből és arcát földerítse", illetve: „a kemény kőből bővizű forrás fakad". Cox ezt azonnal megtáviratozta a teheráni angol követnek, ahonnan a táviratot Londonba továbbították. Így az hamarabb ért Londonba, mint Reynolds futára Baszrába.

D'Arcy még jól emlékezett az első családásra. Ezúttal tartózkodóan fogadta a hírt, de csakhamar kiderült, hogy az M–1. számú fúrás a világ akkor ismert legnagyobb olajmezőjét tárta fel. Egy héttel később „bejött" az M–2. számú kút is 1010 láb mélységgel (307,8 m) és akkora nyomással, amilyent Reynolds még soha életében nem tapasztalt.

1908. szeptember 3-án a 3. számú fúrás is megtalálta az olajat, és 1909 áprilisában megalakult az Angol–Perzsa Olajvállalat. D'Arcy minden pénzét visszakapta, és még 900 ezer font értékű részvényt is kapott, ami ma több millió fontot ér. Ezt azonban már nem érte meg, mivel 1917-ben meghalt. A vagyon az örökösöket gazdagítja.

Reynolds és emberei – egy cserzett bőrű, keménykötésű kis csapat – hat forró, száraz nyáron át és hat kemény telet töltve az elképzelhetetlenül barátságtalan környezetben, fáradhatatlanul gürcölve a nap mint nap felbukkanó új problémák leküzdésével, végül is győzött!

A kötet korlátozott példányszámban még kapható a Hírlapkiadó Vállalat Blaha Lujza téri boltjában

AKZO

sikkens

Ki lesz Az Év Legjobb Fényezője 1994-ben?

Az AKZO Sikkens 1994-ben megrendezi Az Év Legjobb Fényezője Versenyt, amelyben kiderül, ki az, aki Magyarországon a legsimább, legfényesebb, legcsillogóbb ékszert képes varázsolni egy viharvert karosszériából. Az esélyek mindenki számára egyenlőek, a fényezendő karosszéria éppúgy, mint az AKZO Sikkens professzionális festékei. A tudás és kitartás csak a döntő. Rangos versenyünk minden nyertese értékes jutalomban részesül. Az első helyezett pedig megkapja az AKZO Sikkens kupát, és természetesen viselheti 1994-ben Az Év Legjobb Fényezője címet.

Ha szeretne részt venni Az Év Legjobb Fényezője címért folytatott versengésben, küldje el címünkre kitöltve az alábbi kupont, és mi postázzuk Önnek a jelentkezési lapot.



❑ Igen, szeretnék részt venni az 1994-es Az Év Legjobb Fényezője versenyben.

❑ Nem, nem szeretnék részt venni az 1994-es Az Év Legjobb Fényezője versenyben.

Nevem: .....

Címem: .....

Telefonszámom: .....

Kérjük, a kupont nyomtatott nagybetűkkel töltse ki, és az alábbi címre küldje: **Bp. 1368, Pf. 922.**

autó motor PIAC

Az Autó-Motor kereskedelmi és információs rovata

KERES, KÍNÁL

KERES

AUTÓ

CITROËN DS vagy ID típusú gépkocsit vennék. Javításra szoruló és üzemképes is érdekel. Keresek továbbá GAZ 69-es parancsnokit vagy régebbi terepjárót elfogadható áron. Tel.: 87/311-537/4 mellék, 9—18 h-ig.

FIAT-MULTIPLA három üléssoros kisbuszt keresek. Dikter József, 6100 Kiskunfélegyháza, Kossuth u. 33. A/B. IV/1.

LADA 2107-hez első lökhárítót, komplett homlokfaldíszrácsot, lámpát, továbbá 80—125-ös krosszmotort vagy blokkot, lehet léghűtéses is. Ujlaki László, 7400 Kaposvár, Árvaház út 8.

TRABANT 1.1-es négyüteműt megvételre, készpénzért. Szabó György, 1188 Bp., Kalász u. 8/A.

VETERÁN sportkocsit az 50-es, 60-as évekből, felújítottan, illetve üzemképtelenül, lehetőleg típustisztán megvennék. Mesterházy Péter, 1056 Bp., Váci u. 55. Tel.: 118-0940.

WARTBURG SPORT Cabriolet, Camping stb. karosszériát, De Luxe díszléceket (nem korrodáltat), ép, vörös fényű, krómozott keretű tolatófényes hátsó lámpát vagy helyette fényes keretű Barkas hátsó lámpát, esetleg olyan mestert, aki ezeket fényesre tudja „varázsolni". Keresek még 1000-es nagykerekűhöz szakirodalmat, De Luxe nyitott tetős típusokhoz kezelési utasítást, fényképeket, újságkivágást. Dikter József, 6100 Kiskunfélegyháza, Kossuth u. 33. A/B IV/1.

MOTORKERÉKPÁR

BMW R 25/2-höz első-hátsó kereket, első teleszkópot, valamint kormányt kezelőszervekkel. Tel.: 37/360-526.

ETZ típusú motorkerékpárt vennék. Szalóczy Tibor, 3895 Gönc, Szolártsik út 2. 1/2. Tel.: 46/388-554.

INDIAN-alkatrészeket és komplett gépeket. 1213 Bp., Mogyoródi u. 17. Tel.: 277-7025.

MÉRAY-PUCH 200-hoz karburátort és eredeti transzformátort. Vigh János, 9200 Mosonmagyaróvár, Árpád út 6. Tel.: 98/311-694.

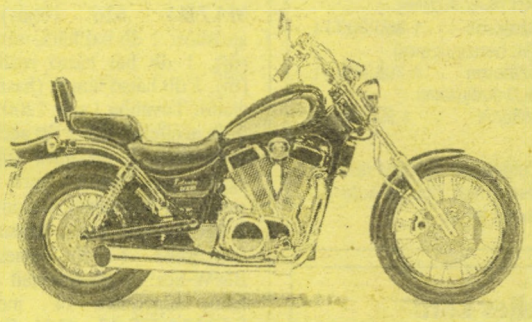
NORTON-, AJS-, Raleigh- és New Imperial-alkatrészeket, hiányos gépeket. Braun János, 1055 Bp., Kossuth L. tér 16—17.

PANNÓNIA P20-ashoz légszűrőket, gyújtótrafókat, szénkefeszorító rugókat, és első lámpakeretet, új láncot. Németh Lajos, 8073 Csákberény, Hősök tere 31.

LENGÉSCSILLAPÍTÓK javítása jótállással! Minden típusú keleti és nyugati autóhoz.

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

SUZUKI
MÁR KAPHATÓ!



A Magyar Suzuki Rt. megkezdte a Suzuki motorkerékpárok forgalmazását.

Magyar Suzuki Rt.
1139 Budapest, Váci út 110.
Tel.: 270-0266, 270-0267
270-0268

SUZUKI

AUTÓMOSÓK:
kompresszor, gőzborotva, magasnyomású zsírzó, magasnyomású mosó nagyjavítása, javítása és karbantartása.
AUTÓSZERELŐK:
krokodilemelők és levegőgépek javítása.
GUMISZERELŐK:
centrírozógép és gumiszerelő gép javítása.

Chromacél Kft.

2085 Pilisvörösvár,
Ady u. 1.
Tel.: 26/330-155/13 (üzem)
60/332-345 (igazgató)
Fax: 26/330-309
Ügyintéző: Csőke József

MIDISIT KKT.

Mikrobuszokba ülésgyártás, beszerelés!

Három típusú utasülés közül választhat rendkívül kedvező áron. Ford Transit típusú gépkocsikba azonnal, egyéb típusú mikrobuszoka rövid határidőre vállalunk ülésbeszerelést.

Vállalunk továbbá utólagos üvegbevágást, igény szerint belső kárpitozást, szigetelést.

MIDISIT KKT.

Mór, Deák Ferenc üzletsor (Autósbolt)
Műhely: Mór, Major u. 3.
Tel.: 06(60) 390-693.

STEIB vagy más német márkájú oldalkocsit az 50-es évekből. Tel.: 277-7025.

VEGYES

KEMPING-lakóautót 2-3 évesig, megkímélt állapotban vennék. Tel.: 226-1513, este.

AUTÓ-MOTOR 1960 előtti teljes vagy hiányos évfolyamait, illetve egyes számait. Továbbá lehetőleg 100 km-es körzetben olyan gumist, aki fehér gumicsónakot tud készíteni 15″-os gumiköpenyre. Direkt József, 6100 Kiskunfélegyháza, Kossuth u. 33. A/B. IV. 1.

ELSŐ-HÁTSÓ lökhárítót, visszapillantó-tükröket, ablaktörlő szerkezetet, kesztyűtartót és egyéb használható alkatrészeket keresek. Kerekes András, 1171 Bp., Oszkár u. 24.

KÍNÁL

AUTÓ

ADLER személygépkocsihoz blokkot és futóműalkatrészeket és Fordhoz blokkot. Pulai Sándor, 6065 Lakitelek, Szikra u. 67.

ALFA ROMEO ALFETTA 150 LE-s, bordó, megkímélt kocsi, igen sok extrával, igényesnek, reális áron eladó. Hegyi Péter, Szigetszentmiklós, Nap u. 38.

ALFA ROMEO GTV 6 2.5-ös, 1986-os évjáratú, 9 könnyűfém felnivel, rozsdamentes, megkímélt állapotban eladó. Ugyanehhez a típushoz motort, sebességváltót, karosszériaelemeket kínálok. Ugyanitt eladó 3800-as GM (Oldsmobil, Buick, Pontiac) befecskendezős motor önindítóval és klímakompresszorral. Tel.: 87/311-537/4-es mellék, 9—18 h-ig.

CITROËN 3 lyukas felni 13″× 135-ös új köpennyel és még sok egyéb alkatrész eladó. Gáti László, Szeged, Sándor u. 33/B. Tel.: 62/491-192.

DAF 33 DE LUXE VARIOMATIC 746 cm^3-es 1971-es kisautó, rendszámmal, 1992 végén lejárt műszakival, félig felújítottan eladó. Ára: 30 ezer Ft. Jelenleg Nagykovácsiban, garázsban van. Előzetes egyeztetés után megtekinthető. Égő Ákos, 1181 Bp., Vándor S. u. 16. III/2.

FIAT COUPÉ SPORT 850/903 cm^3-es, 2 év műszakival, zöldkártyával, új rendszámmal, égszínkékmetál, felújított, motorcserélt, megkímélt állapotban, fa sportkormánnyal, rádiómagnóval, extrákkal, eredeti olasz exkluzív 4 személyes „Bertone" karosszériás sportautó eladó vagy cserélhető autóra, illetve készpénzre is. A kocsi elől-hátul gyárilag 4 lámpás, elöl nagyreflektoros, igen ritka változat. Igényeseknek, gyűjtőknek is. 5 l/100 km-es fogyasztású. Színes fotót és leírást tudok küldeni. Malom Attila, 4700 Mátészalka, Hajdú u. 17.

FIAT 128 cm^3-es, komplett felújításra szuruló autót (a karoszszéria már kész), FIAT 128 cm^3-eshez mindenféle alkatrészt: komplett motort és váltót, féltengelyeket, önindító-generátort, porlasztót, műszerfalat stb. Gáti László, Szeged, Sándor u. 33/B. Tel.: 62/491-192.

LADA SZAMARA GR/N csoportos, 1500 cm^3-es raliautó eladó. Érdeklődni: Pécs, Rácvárosi út 2. Tel./fax: 72/312-699.

LADA SZAMARA-hoz bontott alkatrészeket, karosszériaelemeket. Héricz Imre, 1061 Bp., Andrássy út 1.

LANCIA DELTA INTEGRALE 16V GR, N, 1989-es, Olaszországban épített versenyautó eladó, vagy bérelhető ralira vagy ralikrosszra (volt Szabó Gergely Castelfranco Rali Team) versenykész állapotban. 28 db kerékkel, 55 db gumival, aszfalt- és murvafutóművel és rengeteg tartalék alkatrésszel. Tel.: 183-4156, H—P.: 10—17 h-ig. Takács Attila.



MAZDA 626 (tojás) 5 ajtóshoz: 1 db bal hátsó sárvédő (új), 1 db bal hátsó nyúlvány (új), 1 db hátsó lámpa (használt) eladó. Továbbá Lada 1200-hoz: 4 db acélfelni (új), 1 db acélfelni (használt), 1 db hűtő (új) és egyéb új és használt apró alkatrészeket. Mitsubishi Galanthoz: 1 db használt hűtő, Mitsubishi Lancerhez 1 db generátor, BMW-hez: 4 db használt acélfelni, négylyukú 14″, mérete: 5,5 × 14 ET 43, eladó. Faragó Zoltán, 3200 Gyöngyös, Zöldfa út 4. Tel.: 37/312-270/149 mellék, munkaidőben.

MERCEDES 200 D dízelmotort új gyűrűkkel és lánccal 70 ezer Ft-ért. Tel.: 163-3305.

MOSZKVICS-IZS hátsó hídat és sebváltót. Gáti László, Szeged, Sándor u. 33/B. Tel.: 62/491-192.

MULTICAR, billenőplatós, 4 hengeres, vízhűtéses IFA-motorral eladó. Gáti László, Szeged, Sándor u. 33/B. Tel.: 62/491-192.

SONAR
AUTO ALARMS

Az elmúlt nyolc évben a világ harminc-öt országában több mint három millió ember bízta gépjárműve védelmét SONAR® riasztó rendszerekre.

3 év garanciával

Bemutatóterem: 1154 Budapest, Árvavár (Gőgös Ignác) u. 42. Tel./Fax: 272-3287

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

K&K
KOVÁCS AUTÓKÖZPONT

1039 Bp. Szentendrei út 255.
Telefon/fax: 188-5447
Telefon: 250-4905, 250-4906
HIVATALOS MÁRKASZERVIZ.
ÚJ GÉPKOCSIK ÉRTÉKESÍTÉSE.

Karosszériajavítás gyári technológiával.

Peugeot a siker KOVÁCSA.

PEUGEOT-AKCIÓ!

106 XN benzinüzemű, katalizátoros 1 099 000 Ft,
205 Junior benzinüzemű, katalizátoros 910 000 Ft,
306 XN benzinüzemű, katalizátoros 1 360 000 Ft,
405 GL benzinüzemű, katalizátoros 1 788 000 Ft,
405 GLD dízelüzemű katalizátoros 1 999 000 Ft.

30% előleggel, 48 havi részletfizetéssel már egy új autó tulajdonosa lehet.

RIEDER AUTÓ
AUTÓVILLAMOSSÁG ÉS MOTORDIAGNOSZTIKA

karburátoros és benzinbefecskendezős (keleti típusok is) motorok beszabályozása.
Környezetvédelmi vizsga (zöldkártya).
Rieder József
okl. közlekedésmérnök
Műhely: 1222 Budapest Diófa u. 2.
(Sörház u. — Diófa u. sarok)
Tel.: 226-0138
Nyitva hétfőtől péntekig 9—18-ig

Teljes körű Trabant-szerviz:
— **vizsgáztatás,**
— **motorjavítás,**
— **gyári alkatrészek eladása**

Giorgio Rallye Szerviz — Szabó György autószerelő
1188 Budapest, Kalász u. 8/A.
Telefon:
(06-60) 332-246

OPEL KADETT GSi, 2 ajtós, fehér színű, 1990-es évjáratú, 2.0i 16 szelepes, 150 LE-s motorral, 2 év műszakival, zöldkártyával, vonóhoroggal, illetve Nissan Sunny 2 ajtós, sötétszürkemetál színű, 1992 évjáratú, 1.4 SLX, 16 szelepes, 75 LE-s motorral, 2 év műszakival, zöldkártyával, a motorban 15 ezer km, sürgősen eladó. Tel.: 82/321-121, vagy 60/368-059, egész nap.

OPEL KADETT GSi 16V versenyautó ralira felkészítve, alkatrészekkel eladó. Kós István. Tel.: 165-4680.

OPEL REKORD 1,9-es, 1977-es évjáratút, riasztóval. Műszaki 1994. áprilisig érvényes. Tel.: 218-2523, 17 h után.

POLONEZ Gr. B-s exversenyautót egyben vagy bontásban, illetve gyári új Polonez-karosszériát. Továbbá Renault 11 Turbo sértetlen karosszériát, hibátlan kárpittal és ülésekkel, motor, váltó egyben vagy bontásban. Lada-motoralkatrészeket, és 78-as Opel Kadett C kocsit egyben vagy bontásban. Bögös Sándor, 1145 Bp., Újvidék tér 1. Tel./fax: 163-6767.

RENAULT 5 ALPINE turbó 1,4 piros színű, 95. márciusig érvényes műszakival, megkímélt állapotban eladó. Batka Anikó. Tel.: 131-5402, 8—16 h-ig.

SKODA FELICIA-hoz motorháztetőt. Vida, 1035 Bp., Hunor u. 20.

SKODA 1000 MB, 1966-os évjáratút, teljesen felújított, bejáratós motorral, eredeti állapotban műszaki nélkül. Kocsák Gábor. Tel.: 46/321-233/13 mellék. (Express-Favorit)

SKODA FELICIA, 1959-es kiadású, 1995. júliusig érvényes műszakival eladó, továbbá Skoda Felicia-hengerfej szelepekkel, eredeti 68-as átmérőjű hengerfejtömítés, fényszóró kerettel, új csúcsos hátsó lámpa, dísztárcsák, kilométeróra-spirál, első irányjelző, egyéb alkatrészek. Kínálok még kitűnő állapotú Skoda 1203-as karosszériát, jó állapotú motort sebességváltóval, alkatrészeket, üvegeket. Nagy Attila, 4032 Debrecen, Mikszáth u. 69. IV. 15.

STEYR 55-ös, 1936-os évjáratú versenyautót eredeti állapotban, restaurálás előtt. Tel.: 37/360-526.

TRABANT 601 Combihoz utasfülke, tető, karosszériaelem eladó. Gáti László, Szeged, Sándor u. 33/B. Tel.: 62/491-192.

TRABANT GR A versenyautók, 5 sebességes váltók, 46 LE-s motorok, továbbá Ford Escort RS 2000, 16V, 7 ezer km-rel, 1992-es évjáratú, garázsban tartott, eladók. Szabó György, 1188 Bp., Kalász u. 8/A.

VOLGA M—21-es első-hátsó futómű komplett kerekekkel, rugóköteggel és kormánymű eladó. Gáti László, Szeged, Sándor u. 33/B. Tel.: 62/491-192.

VOLVO 122 S, Amazon gépkocsihoz különböző eredeti alkatrészeket. Ugyanitt kínálok két db Michelin gumiabroncsot. Telefon: 156-1916, 8—10 h között, vagy 20 h után.

WARTBURG 1.3-ashoz (négyüteműhöz) komplett új motort, gyári csomagolásban. Bánki Gyula, telefon napközben: 138-2953, este: 226-5938.

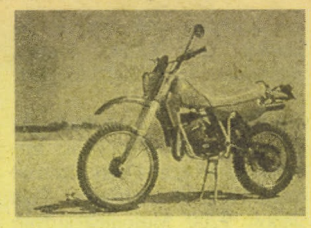
WARTBURG kis- és nagykerekűt jó állapotban kínálok. Dikter József, 6100 Kiskunfélegyháza, Kossuth u. 33. A/B IV/1.

ZASTAVA 750 cm³-eshez motor és váltó, váltóalkatrészek, karosszériaelemek: komplett ajtó és sok más alkatrész eladó. Gáti László, Szeged, Sándor u. 33/B Tel.: 62/491-192.

MOTORKERÉKPÁR

1993-as Aprilia Pegaso 125-ös endurót? 91-es Aprilia Replica 125-öst, és **HONDA CBR 400 RR**-t. Bálint Mátyás, Baja, Madách Imre u. 44. Tel.: 79/323-370.

APRILIA FANTIC típusú 50 cm³-es krossz-enduro segédmotor-kerékpár eladó, 1990-es évjáratú, kitűnő állapotban, alig használt, 6 sebességi fokozatú, 10-12 ezer fordulattal, jó terepező képességgel, gázteleszkópokkal. „Triál" első teleszkópokkal. Közuti használatra engedélyezett. Vigh Viktor, 8900 Zalaegerszeg, Madách u. 16. 5/36.



ARDIE 500 cm³-es, oldalkocsival, 1937-es évjáratú, kompletten, nem üzemképes (négyütemű), DKW 350 cm³-es, 1939-es évjáratú, komplett, nem üzemképes, Triumph 200 cm³-es üzemképes, 1937-es, Sachs 150 cm³-es, 1951-es, komplett, nem üzemképes, Zündapp 200 cm³-es, 1939-es évjáratú, komplett, szétszedett állapotban, Simson 250 cm³-es, 1960-as, nem üzemképes, Ariel 500 cm³-es, 1927-es, hiányos (kormány, lámpafej hiányzik, motor és váltó komplett, négyütemű, D-Csepel 125 cm³-es, 1955-ös, üzemképes, Danuvia 125 cm³-es, 1960-as, üzemképes, ezenkívül 500 cm³-es BSA-motorblokk váltóval, gyújtással és különböző alkatrészek (T5 Pannónia-blokk) eladók. Bencze Zoltán, Dunakeszi, Könyves Kálmán u. 10. Érdeklődni előzetes telefonhívás után. Tel.: 27/343-909, 17 h után.

BERVA típusú két db kismotor, 58-as évjáratú, eredeti állapotú, üzemképes, magyar gyártmányú, eladó. Irányár: 30 ezer Ft. Ráadásul adok egy harmadikat és sok új és régi alkatrészt. Ifj. Nagy Sándor, 4220 Hajdúböszörmény, Veres Géza u. 7.

BMW R—71-es, 750 cm³-es, 1938-as kiadású, üzemképes veterán motorkerékpár 138 ezer Ft-ért, valamint Fantic Oasis 50 cm³-es, tárcsafékes, központi rugós, külön olajozású, vízhűtéses enduro, 1985-ös, jó állapotban 70 ezer Ft-ért, továbbá Puch Ranger 50 cm³-es enduro jó állapotban 40 ezer Ft-ért. Tel.: 163-3305.

BMW 700 cm³-es, 32 éves, műszakival, zöldkártyával, eredeti állapotban eladó. Tel.: 221-2650.

CSONKA kéthengeres boxer vizes motor eladó. Gáti László, Szeged, Sándor u. 33/B. Tel.: 62/491-192.

DONGÓ, Berva, Panni tartalék alkatrészekkel, részben restaurálva, megkímélt állapotban gyűjtőnek eladó. Telefon: 164-1488, 19 h után. Kádár István Dániel.

HENDERSON FOUR 1925-ös, négyhengeres modellt, gyári új alkatrészekkel, százszázalékosan restaurálva. Ára: 42 ezer SFR. Peter Wieg, Peter-Ochs-Str. 25. CH-4059. Tel.: 41-61-354458.



HONDA VFR 750 F két és féléves, 9 ezer km-rel, új Michelin radiál gumikkal (hátul 180/55), versenykipufogóval, 590 ezer Ft-ért. Tel.: 187-2465.

HOREX-RESIDENT. Horex

WOLF-ART BT

FORD * OPEL * BMW * VW * AUDI * NISSAN *
MITSUBISHI * TOYOTA

Sikkens GYÁRI FESTÉKEK ÉS FÉNYEZÉSI ANYAGOK, GÉPKOCSI ALKATRÉSZEK RAKTÁRRÓL VAGY RÖVID SZÁLLÍTÁSI HATÁRIDŐVEL, A HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ ÁLTAL ELFOGADOTT ÁRAK ALATT.
MÁS TÍPUSOK EGYEDI IGÉNYEIT IS KIELÉGÍTJÜK!

2330 DUNAHARASZTI FŐ ÚT 57. Tel./Fax: 06/24/370-372
06/24/370-503

rak, kormány, tank, lámpák, stb. eladók. Gáti László, Szeged, Sándor u. 33/B. Tel.: 62/491-192.

PANNÓNIA T1 motorkerékpáromat működőképesen, forgalmival 15 ezer Ft-ért eladnám vagy Csepelre cserélném. Vigh János, 9200 Mosonmagaróvár, Árpád út 6. Tel.: 98/311-964.

PANNÓNIA P20-ashoz kup-

ÚJ

Most
60 000 Ft-tal OLCSÓBB!

BARKAS-MOTORCSERE

gyári új RENAULT motorral,

a Környezetvédelmi Minisztérium támogatásával.

WESTO Kft.

186-8857

Regina 350-esek, BMW R-60/5, Viktória 350, Viktória 200 blokk, NSU 175 blokk, Simson 250 komplett. Ugyanitt olcsón eladó egy Rotax 503-as sárkányrepülő-motor légcsavarral. Tel.: 63/312-862, vagy válasborítékban. Hevér Lajos, 6600 Szentes, Sáfrán M. u. 2.

JAWA 350-es, 6 és 12V-os motorkerékpárok egyben vagy alkatrészként eladók. Szalóczky Tibor, 3895 Gönc, Szolártsik u 2. 1/2. Tel.: 46/388-554.

MZ 125-150 cm^3-es motorblokk, vázidomok, teleszkópszálung- és gyújtásfelőli fedeleket, hengereket, hengerfejeket, feszültségszabályozót, berúgókart, hátsó fékkart, kuplungalkatrészeket és új üres blokkot kínálok. Németh Lajos, 8073 Csákberény, Hősök ter 31.

SIMSON 50cm ^{3}-es, 3 sebességes motort, 1 db MZ 125-ös motort, és 1 db ETZ 125-ös motort. Szalay József, 8220 Balatonalmádi, Ybl M. u. 2.

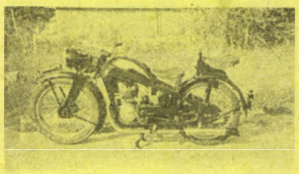
SUZUKI GSX 400-as tankot és ülést, Velorex 700 S-hez 0 kmes oldalkocsit, valamint Jawa 634-es oldalkocsis fogatot (a főtengely hibás), lejárt műszakival, bontva is. Jónás Zoltán, 3022 Lőrinci, Mátravidéki Erőmű 6/s. Tel.: 37/388-533, 284-es mellék.

SUZUKI GS 650 G típusú motorkerékpár, 1982-es kiadású, teljesen újrafestve (fekete), friss műszakival eladó. Tel.: 68/312-018, Tóth.

YAMAHA FZR 500-as Genesis, hároméves motorkerékpár kitűnő állapotban (Laser, kipufogóval), 13 ezer km-rel. Ugyanitt kínálok még egy Trabant 601-est bontásra. Tel.: 60/398-440.

YAMAHA YZ 250 YVPS kipufogószelepes krosszmotort, 1984-es évjáratú, fekete, vízhűtéses, 5 sebességes, 50 LE-s. Versenyen nem ment, hobbiként volt használva. Motorcsere is érdekel, ára 90 ezer Ft. Homoki Lászlóö, 1134 Bp. Gidófalvy L. u. 21. X/3.

ZÜNDAPP 200 cm^3-es, 1937-es évjáratú, eredeti gyári alkatrészekkel felújított, üzemképes motorkerékpárt, 2 db repülős bőrsapkával, egy db bőr csomagtartóval, eredeti forgalmival, valamint néhány régi irattal (pl.: SAS-behívó). Árajánlatot kérek. Megtekinthető: szombat, vasárnap. Kovács György, 1041 Bp. Rózsa u. 46. V. 29. Tel.: 252-3444/139.



VEGYES

OLASZ versenykerékpár és 1 db olasz BMX kerékpár eladó. Tel.: 163-3305.

ELEKTROMOS bekötési rajzot kínálok motorkerékpárokhoz: Tünde R—175, Danuvia 125, Pannónia TLB, TL, Simson SRZ, IZS, Jawa (6V-os), CZ-Jawa 125-175 (100 Ft/db). Autókhoz: Pobjeda, Moszkvics (150 Ft/db). Teherautóhoz: Csepel D 352, D 420 E, D 450, D 705 EI, 450 N (nyerges vontató), P 450 (pótkocsi), ZISZ 150 (200 Ft/db). Buszokhoz: Ikarus 55, 66 (300 Ft/db). Mezőfi Tamás, 8500 Pápa, Erkel F. u. 83. Tel.: 89/316-684.

AUTÓ-MOTOR eddig megjelent példányait, 1948-tól 1993-ig évenkénti kötésben, kizárólag egyben. Héricz Imre, 1061 Bp. Andrássy út 1.

TUNINGKATALÓGUSOK (Hörmann, Eggenberger, Nothelle, Mattig stb.), valamint autósújságok eladók. Ugyanitt kínálok egy 5 sebességes Csepel-Favorit versenykerékpárt. Babka Szabolcs, 3100 Salgótarján, Ybl Miklós út 47.

O. Z. ralifelni 6,5 × 15-ös, 4 lyukas, 100-as közosztóval eladó. Kós István. Tel.: 165-4680.

AUTÓ-MOTOR és más autósújságokat, valamint egy jó, 21 sebességes MTB kerékpárt világítással, sárvédővel felszerelve és egy 15 sebességes Csepel versenykerékpárt alkatrészekkel és hasonló felszereléssel. Ár vagy cseretárgy megegyezés szerint. Dikter József, 6100 Kiskunfélegyháza, Kossuth u. 33. A/B IV/1.

MOSZKVICS 407-es alkatré-

NE FELEDJE, EZEK NÉLKÜL NEM MEGY!

Kiváló minőségű alkatrészek a közvetlen gyári importőrtől:

BERU — gyújtó-, izzítógyertyák

LUK — kuplungok

MAHLE Filter — szűrők

MAHLE — dugattyúk, hüvelyek

TRW — szelepek, gyűrűk

WEHRLE — relék

Allied Signal — fékbetétek

de Carbon — lengéscsillapítók

— ablaktörlő lapátok

INDIT-TRADE 2040 Budaörs, Szabadság út 86.
Tel./Fax: 153-6856, 153-6857

DIESEL-MOBIL

Ipari Kereskedelmi Kft.
1182 Budapest,
Kossuth Lajos u. 184.
Tel.: 291-3586, fax: 290-5964

A DIESEL-MOBIL Kft. forgalmaz

AUDI, FIAT, FORD, OPEL, VOLKSWAGEN

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

kis- és nagykereskedelmi áron.

Viszonteladókat 20% engedménnyel szolgálunk ki.

Gömbfejek	800—1800 Ft-ig	Féktárcsák kisteher	2700—13 000 Ft
Trapézok	1500—5000 Ft-ig	Kuplungtárcsa	3400—6000 Ft
Kötelek	600—1500 Ft-ig	Kuplungszerkezet	3000—7000 Ft
Kerékfékhengerek	800—1700 Ft-ig	Kuplungcsapágy	1200—2800 Ft
Főfékhengerek	3200—7200 Ft-ig	Vízpumpák	2000—9000 Ft

Tárcsafékbetétek 1100—4000 Ft-ig

Üzeltünkben kapható még
IFA-, BARKAS-, ZUK-, AVIA-
alkatrész és -karosszéria, valamint ZSIGULI, illetve OPEL és FORD személyautóhoz karosszériaelemek.

szeket, alkatrész-katalógust, szerelési útmutatót kínálok. Kerekes András, 1171 Bp., Oszkár u. 24.

CSERE

HARLEY—DAVIDSON 750 cm^3-es blokkot 750-es Indianblokkra és 600 cm^3-es Zündappot hiányosan 350 cm^3-es BMW-re. Pulai Sándor, 6065 Lakitelek, Szikra u. 67.

OPEL REKORD 1.9-es, 1977-es évjáratú kocsimat (riasztóval, műszaki 1994. áprilisig érvényes) VW Bogárra cserélném. Tel.: 218-2523, 17 h után.

MATCHLESS G3L (1943) 90 százalékig komplett modellt régebbi, hiányosabb angol motorra. Braun János, 1055 Bp., Kossuth tér 16—17.

YAMAHA XZ 550 S típusú, 1988-as évjáratú, teljesidomos V motor, vízhűtéses, 1996-ig műszakival eladó. Ára: 250 ezer Ft. Csere esetén érdekel chopper, illetve Honda VTR, hasonló évjáratú. Molnár János, 2600 Vác, Rigó u. 8. II/6. Tel.: 27/314-411/144 mellék, 6—14 h-ig.

YAHAMA XL 500 S enduromotorkerékpár eladó, vagy másik enduróra cserélhető, 145 ezer forint értékben. Szabó Ferenc, 7191 Hőgyész, Fő út 82.

ZEUS INTERNATIONAL LTD.
PARTS & SERICE

BENDIX

ÉRTÉKESÍTÉSI AKCIÓ

Mercedes - Benz
~~3 446 Ft~~ → 2 770 Ft
WV
~~2 021 Ft~~ → 1 830 Ft
Ford
~~2 134 Ft~~ → 1 930 Ft
Fiat
~~2 361 Ft~~ → 1 820 Ft

A garancia 12 hónap km-korlátozás nélkül.

AUTÓVILLAMOSSÁGI ÁRUHÁZ
ZEUS INTERNATIONAL KFT.
Budapest, XIV., Zalán u. 23.
Telefon: 252-4892

AKCIÓ! AKCIÓ! AKCIÓ!

NYUGATI MINŐSÉG „KELETI" ÁRON!
Ismerjék meg még többen a lebilincselő minőségű

NORMA

tömlő- és csőbilincseket
Minket nem sodor az ár! Az árat mi sodorjuk!

LEFELÉ!

Akcióink kezdete: 1994. január 3.

Az akcióban részt venni kívánó nagykereskedőktől csak azt kérjük, hogy az általunk célszerűnek tartott nagykereskedelmi ártól **ne térjenek el!**

Az akcióba bevont termékek nagykereskedőknek (I.) és kiskereskedőknek (II.) érvényes áfa nélküli árai:

	I.	II.
TORRO 8—16/9 C7 W1	13.70 Ft/db	15.70 Ft/db
TORRO 12—22/9 C7 W1	14.20 Ft/db	16.20 Ft/db
TORRO 16—27/9 C7 W1	14.70 Ft/db	16.80 Ft/db
TORRO 23—35/9 C7 W1	15.30 Ft/db	17.50 Ft/db
TORRO 30—45/9 C7 W1	16.30 Ft/db	18.60 Ft/db
TORRO 32—50/9 C7 W1	16.80 Ft/db	19.20 Ft/db
TORRO 40—60/9 C7 W1	17.60 Ft/db	20.20 Ft/db

A KÉSZLET TART!

NORMA-KER BT. 1116 Budapest, Temesvár u. 19—21.
NORMA-HUNGÁRIA Tel/fax: 181-1397

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.

Garancia autólámpabolt

AUTÓALKATRÉSZ KIS- ÉS NAGYKERESKEDÉS



Új és bontott
NYUGATI AUTÓLÁMPÁK
vétele és eladása
KAROSSZÉRIAELEMEK
SZÉLVÉDŐK FORGALMAZÁSA,
FÉNYSZÓRÓK FONCSOROZÁSA

Cím: 1182 BUDAPEST, ÜLLŐI u. 65. TELEFON/FAX: 2-910-925
TELEFON: 2-910-920
NYITVA: 9—17 ÓRÁIG, SZOMBATON 9—12 ÓRÁIG

HASZNÁLT MOTORKERÉKPÁROK

150 EZER FORINT ALATT

Simson S 50 B	85	20	Motorbolt
Yamaha Mint	0	25	Motor City
Simson S 51 B	89	25	Motorbolt
Honda Eve Pax	0	27	Motor City
Piaggio 50 B	85	35	Motorbolt
Babetta (új)	0	35	Motorbolt
Jawa 50	92	42	Motorbolt
Malaguti Roller 50	92	50	Motorbolt
Yamaha DT 50 W	89	65	Motor City
Honda CB 125 X	84	65	Motorbolt
MZ ETZ 125 Militari	89	65	Motorbolt
Cagiva 125 Custom	86	72	Motorbolt
Italjet minikrossz (új)	0	75	Motorbolt
Italjet kamaszkrossz (új)	0	85	Motorbolt
Honda Dio 50	91	85	Motorbolt
Honda CB 400 F	79	85	Motorbolt
Kawasaki AR 50	89	90	Motor City
Honda MB 80	87	90	Motorbolt
Malaguti Enduro 50	89	90	Motorbolt
Gilera 50 B	90	95	Motorbolt
Honda MTX 80	87	95	Motorbolt
Honda CM 200	80	95	Canada
Suzuki TS 50 Hustler	89	100	Motor City
Suzuki GSX 250 E	84	100	Canada
Suzuki TS 50 Hustler	89	108	Motor City
Motron Enduro 50	90	110	Motorbolt
Cagiva 125 Elefant	85	115	Motorbolt
Suzuki GS 250 E	86	120	Motorbolt
Honda MTX 50 W	90	121	Motor City
Gilera 125 RX	86	130	Motorbolt
Honda CB 250 N	89	135	Motorrad
Kawasaki Z 400 J	83	135	Motorbolt
Honda VT 250 F	85	140	Motor City
Honda CB 650	80	140	Motorrad
Honda NS 125 F	85	140	Motorbolt
Gilera 125 Arizona	87	140	Motorbolt
Honda CB 400 TWN	78	140	Canada
Suzuki GS 400	80	140	Canada
Kawasaki GPZ 550	84	148	Motorrad

150 EZER ÉS 250 EZER FORINT KÖZÖTT

Aprilia RX 50	91	150	Motorbolt
Fantic Coala 50	91	150	Motorbolt
Honda NS 125 F	86	155	Motorbolt
Honda MTX 125 R	87	160	Motorbolt
Kawasaki Z 500	86	165	Motorbolt
Yamaha XS 400	84	165	Motorbolt
Yamaha XT 550	84	165	Motorbolt
Kawasaki EL 250	89	170	Motorrad
Suzuki GS 500	85	170	Motorbolt
Honda XL 200	84	170	Motorbolt
Cagiva 125 Cruiser	89	170	Motorbolt
Honda NS 125 FS	86	170	Motorbolt
Aprilia Replica 50	90	175	Motorbolt
Aprilia Tuareg 125	88	175	Motorbolt
Suzuki GSX 400 FW	84	180	Motor City
Honda VF 750 F	84	180	Motor City
Gilera R 1 S 125	89	180	Motorbolt
Kawasaki KZ 650	81	180	Canada
Aprilia AF-1 125	87	190	Motorbolt
Aprilia Wind T 125	89	190	Motorbolt
Honda CB 750 F	77	190	Motorbolt
Yamaha XS 1100	80	190	Canada
Yamaha Special	80	190	Canada

FLEXABO KERESKEDELMI KFT.
1149 Budapest, Egressy út 15.
Tel.: 252-2279, 251-2226 Fax: 252-2321

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

AUTÓALKATRÉSZ NAGY- ÉS KISKERESKEDELEM

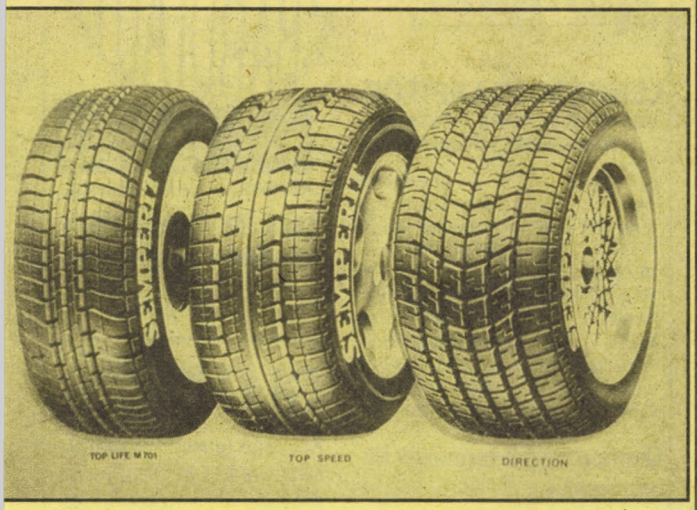
JÁRMŰTECHNIKAI KÖNYVSZAKÜZLET

Személygépjárművek, Tehergépjárművek, Motorkerékpárok, Egyéb Járművek **SZERVIZKÖNYVEI,** Javítási és Karbantartási utasításai, Szakfolyóiratok magyar és idegen nyelven

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

Honda VF 750 T	83	198	Motorrad
Yamaha XZ 500	85	200	Motorrad
Aprilia Redrosa 50	92	200	Motorbolt
Aprilia Rally Tuareg 125	90	200	Motorbolt
Honda 900 Bold Or F2	84	200	Motorbolt
Honda CBX 550	84	200	Canada
Suzuki GS 1100	82	210	Canada
Suzuki GSXR 250	88	210	Motor City
Yamaha XV 750	81	220	Motorrad
Kawasaki KLR 600	86	220	Motorbolt
Honda CB 650	82	220	Canada
Yamaha XJ 600	87	225	Motorrad
Yamaha FJ 1100	84	230	Motorbolt

SEMPERIT



A teljes Semperit típusválaszték raktárról - gyári áron.
Téli és nyári gumiabroncsok személygépkocsikhoz és haszonjárművekhez egyaránt.
Kiváló minőség, kedvező ár.
Három év szavatosság!

Semperit Hungaria Gumiabroncs Kft.

1095 Budapest, Máriássy út 5—7.
Telefon: 215-2790, 215-1434,
Fax: 215-2790

Árukiadás: hétfő—csütörtök 7.30—15.30
péntek: 7.30—13.30

SEMPERIT

Az autó és az út közötti legfontosabb kapcsolat.



Szakkönyvek profiknak

maróti

Autóműszaki Könyvkereskedés és Csomagküldő Szolgálat

1205 Budapest, Nagykőrösi út 47.
Telefon: 280-1608

Nyitva: hétfőtől péntekig 10—18 óráig
Kérje ingyenes könyvkatalógusunkat!

Honda CR 80 krossz (új)	0	230	Canada
Yamaha YSR 50 (új)	92	240	Motorbolt
Aprilia Replica 125	89	245	Motorbolt

250 EZER ÉS 500 EZER FORINT KÖZÖTT

Honda CBR 250 R	91	250	Motor City
Honda CBR 250	91	260	Motor City
Suzuki GSXR 400	87	260	Motor City
Aprilia Replica 125	89	270	Motorbolt
Yamaha FZ 750	88	270	Motorbolt
Suzuki GSXR 1100	89	280	Motorrad
Yamaha FZR 400	89	280	Motor City
Gilera MX-1 125	88	280	Motorbolt
Honda VFR 400 R	86	286	Motor City
Yamaha TT 600	91	290	Motorrad
Kawasaki GPX 750 R	88	290	Motorrad
Aprilia 125 Sport	90	290	Motorbolt
Yamaha Radian	87	290	Canada
Honda XLV 750 R	86	295	Motorbolt
Suzuki GSXR 750	87	298	Motorrad
Yamaha FZR 250 Exup	90	310	Motor City
Honda NTV 400 Bross	90	310	Motor City
Kawasaki EX 500	91	320	Canada
Yamaha Radian 600	90	320	Motor City
Suzuki RGV 250 Gamma	92	320	Motor City
Yamaha FZX 750	91	330	Motorrad
Suzuki GSXR 1100	89	340	Motorrad
Honda Magna 750	84	340	Canada
Honda GL 1000	83	360	Canada
Honda XR 600 R	93	370	Motorrad
Honda VFR 400 R	92	370	Canada
Suzuki GSX 1100 T	88	380	Motorrad
Honda XR 250 R (új)	0	380	Canada
Suzuki GSXR 750	87	390	Canada
Honda V 1000 R	84	400	Motor City
Suzuki Intruder 750	83	410	Canada
Suzuki GSXR 1100	89	440	Motorbolt
Suzuki GSXR 1100	93	460	Motorrad
Honda CBR 600	91	460	Canada
Kawasaki ZZR 500	92	480	Canada
Suzuki GSX 750 F	93	490	Motorrad

500 EZER FORINT FELETT

Kawasaki ZXR 750	92	505	Motorrad
Kawasaki ZZR 600	92	550	Motorrad
Yamaha FZR 1000 Genesis	91	550	Canada
Honda CBR 600 FR	93	560	Canada
Suzuki GSXR 1100	90	560	Canada
Harley—Davidson	79	580	Canada
Kawasaki ZZR 600	93	650	Canada
Vance & Hines FZR 600	92	690	Motorrad
Suzuki GSXR 750 W	93	750	Motorrad
Yamaha FZR 1000 Genesis	93	750	Canada
Honda CBR 900 RR	93	760	Canada
Honda CBR 900 RR	92	780	Motorrad
Honda CBR 900 RR	92	820	Canada
Kawasaki ZZR 1100	93	840	Canada
Honda CBR 1000 FN	93	850	Motorrad
Yamaha YZF 750	93	850	Motorrad
Kawasaki ZZR 1100	90	850	Motorbolt
Suzuki Intruder (új)	94	870	Canada
Harley—Davidson	80	930	Canada
Suzuki Intruder 1400 (új)	94	970	Canada
Harley—Davidson 1200 S	92	1050	Motorbolt
Harley—Davidson	40	1600	Canada
Harley—Davidson	93	2200	Canada

Az összeállításban szereplő kereskedések címe:
Motorbolt: Budapest XVI., Legenda u. 4.
Canada Motorcenter: Budapest XXII., Vihar u. 1.
Motorrad: Budapest XX., Nagykőrösi út 25.
Motor City: Budapest XVII., Pesti út 275.

GYORSULÓ IDŐ

Egyszer volt, hol nem volt, volt egy kis ország Európa keleti felében, még a vasfüggönyön is túl. Magyarországon, ebben a kis országban az emberek nagyon megszerették az autózást. Kényelmesebb, gyorsab közlekedési eszköznek találták a vonatnál és az autóbusznál. Arról nem is beszélve, hogy autóval a kis hétvégi telekre is könnyebb volt levinni a szerszámokat, különböző berendezési tárgyakat. Teltmúlt az idő, s kezdtek új szelek fújdogálni öreg kontinensünknek ezen a felén. Egy kicsit később felgördült a vasfüggöny, ami új idők eljövetelét jelentette autózásunk történetében is. Véget ért az öttípusos korszak,megkezdődhetett az addig csak vágyott nyugati és távol-keleti gyártmányok beáramlása. Sokan, majd egyre többen hoztak valamilyen fiatalabb vagy öregebb csodát, hogy végre sutba vághassák a keleti ócskaságot. Az új szerzemények többsége szépen muzsikált, azonban ez-az mégiscsak kellett hozzájuk. Csapágyak, lengéscsillapítók, fékbetétek, kuplungtárcsák és még sok más apróság. Az első megoldás az lehetett, hogy ki-ki előkeresett egy-egy éppen nyugatra induló ismerőst, s megbízta a hiányzó alkatrész beszerzésével. Ez a megoldás közel sem volt tökéletes, túl sok utánjárást igényelt.

Az új igény egy új emberfajta megjelenéséhez vezetett: az autóalkatrész-kereskedőéhez. Az első lépések igencsak nehezek voltak, egy hétig is gyűjtögették a kéréseket, majd furgonba pattantak, hogy két nap elteltével teli járművel térjenek haza. E megoldás már bizonyos szempontból jobb volt, mint az előző, de teljes sikert nem hozott. Túl sokat kellett várni, és az árak sem voltak túl kedvezők, hiszen a külföldi alkatrész-kereskedő beiktatása miatt az ő árrése is növelte a kiadásokat.

Voltak olyan cégek, amelyek megrekedtek ennél a lépcsőnél, az élelemesebbek azonban továbbléptek. Felismerték, hogy az olcsóbb ár, a megbízhatóság egyrészt nagy érték a megbízók szemében, másrészt viszont a fennmaradás egyetlen lehetősége. Az új gazdasági törvényszerűségek szerint az az életrevalóbb cég, amely olcsóbban tud nyereséges lenni, és ebből a kisebb nyereségből is képes fejlődni. A megoldás a nagyobb árutömegben rejlett, és ez egyben arra is megteremtette a lehetőséget, hogy a közbülső kereskedők kihagyásával egyenesen a gyártókhoz forduljanak. Az ár mellett a minőség is fontos szempont, de legtöbbször az a baj, hogy az egyik a másik rovására meg. Ezen ellentmondás feloldására az olyan gyártók fellelése adta meg a lehetőséget, akik egyenesen a nagy autógyáraknak szállítanak. Így végre sikerült jó minőségű alaktrészekhez jutni, ráadásul kedvező áron.

Ez mind szép és jó, de a nagy árutömeget már nem lehetett egy kis boltban egyesével eladni, meg kellett szervezi, hogy az alkatrészek az ország minden tájára eljussanak, és mindig kéznél legyenek. Ezt úgy lehetne megtenni, ha minden egyes üzletben óriási árukészletek lennének felhalmozva. Ez azonban ismét árfelhajtó hatású lenne, tehát más megoldást kellett találni. A példa nyugaton adott volt, csak hazai viszonyainkra alkalmazni kellett az ott látottakat. A dolog egyik fele könnyen ment. A kereskedő felállított egy központi raktárat — általában budapestit —, majd onnan osztota el az igényeknek megfelelően az árut. De hogyan? Saját autópark felállítása jelentősen megdrágította volna az egészet. Valami mást kellett tehát kitalálni. Megoldásként adódott a Postához fordulni, és a csomagküldő szolgáltatását igénybe venni. A másik lehetőség olyan szállítókat keresni, akik amúgy is jönnek-mennek az országban, így nem okoz gondot a többletcsomagok elszállítása.

További gondként adódott még a nyilvántartás, amely akkor a legjobb, ha naprakész. Ha megígértük egy vevőnek, hogy másnapra ott az anyag, elég kellemetlen közölni vele, hogy mégsem volt raktáron. Hatásosan, gyorsan és naprakészen elégíthetők ki az igények telefonos-számítógépes rendszerrel. Ez úgy működik, hogy az üzletek, boltok vezetői egy adott időben telefonon jelzik a központi raktárnak az igényeiket, amit az számítógépes módszerrel összegez, s azonnali választ ad arra, miből mennyi van. Ezután már csak össze kell állítani a küldeményeket, és másnap reggel úton van minden a rendeltetési helyére. Így az egyik napon — akár az ország egyik legeldugottabb boltjában — megrendelt alkatrész már másnap átvehető. Méghozzá ugyanazon az áron, mintha valaki felautózott volna a központi raktárig. (Ami üzemanyagban nem kevés többletköltséget jelent.)

Az alkatrészhiányos, majd egyhetes várakozásos időket így váltotta fel nálunk a huszadik század szelleme, amely korszerű szervezési módszerekkel és az elektronika vívmányait bevetve szolgálja az autósokat. Ilyen rendszert valósított meg például a Bárdi Autó Magyarország és mintegy 2500 viszonteladója az ország egész területén.

(x)

EURÓPAI ÉS JAPÁN AUTÓKHOZ RAKTÁRRÓL!

Lipmesa

LENGÉSCSILLAPÍTÓK
Garantált minőség akcióáron!
Beszerelést vállalunk!

GOLF I. első		2715 Ft + áfa
OPEL	tip.	1820—4852 Ft + áfa
AUDI—VW	tip.	1780—2960 Ft + áfa
FORD	tip.	1863—4591 Ft + áfa
MERCEDES	tip.	2044—3805 Ft + áfa
FIAT—SEAT	tip.	1920—5130 Ft + áfa
RENAULT	tip.	1975—6800 Ft + áfa
MAZDA	tip.	1982—6280 Ft + áfa
TOYOTA	tip.	2080—6230 Ft + áfa
LADA	tip.	1200—1440 Ft + áfa
BMW	tip.	1800—5230 Ft + áfa

Quinton Hazell-termékek Pl:

VÍZPUMPÁK:

KADETT 86 1,6 l	3184 Ft + áfa
NISSAN MICRA	3384 Ft + áfa
GOLF 1	2980 Ft + áfa
MERCEDES	4792 Ft + áfa

KUPLUNGOK:

VW-tárcsák	3180—5820 Ft + áfa
FORD-tárcsák	3960—8780 Ft + áfa
GOLF-kuplungkészlet	12 278 Ft + áfa
TERMOSZTÁTOK	464 Ft + áfa

BREDA KERÉKCSAPÁGYAK
TORONYCSAPÁGYAK
BEVEZETŐ ÁRAKON!

GMS spirálrugók szereléssel is pl.:

GOLF 82 hátsó rugók	1925 Ft + áfa
MERCEDES W 123 h.	3600 Ft + áfa
ESCORT hátsó	1892 Ft + áfa
KADETT hátsó	3200 Ft + áfa

BÁRDI AUTÓ
Tel.: 215-3857
134-0278

KÖZPONTI RAKTÁR ÉS ÉRTÉKESÍTÉS:
1089 BP. REZSŐ TÉR 1.
(az Elnök utca sarkán)
Nyitva: H-P. 8—17 óráig,
Szo. 8—12 óráig.

GLO FÉLTENGELY-CSUKLÓ

Készletek (gumival együtt) pl.:

OPEL KADETT 85	9980 Ft + áfa
GOLF 82 1,6 l	7912 Ft + áfa
MAZDA	9980 Ft + áfa
CITROËN BX	9470 Ft + áfa
LANCIA	8420 Ft + áfa
ESCORT 87	8912 Ft + áfa

FRAP gömbfejek, lengőkarok, kormányrudazatok.
Példák kedvező árainkból:

MITSUBISHI korm.g.f.	1655 Ft + áfa
BMW 3 korm.g.l.	1320 Ft + áfa
F. ESCORT 86 lengőkar	5322 Ft + áfa
VOLVO 300 korm. összk.	2133 Ft + áfa
FIAT UNO 85 korm. gömb. f.	888 Ft + áfa
GOLF I. lengőkar	2320 Ft + áfa

Holland fékbetétek:

KADETT e.	1280 Ft + áfa
MERCEDES 123 h.	1016 Ft + áfa
FIAT RITMIO e.	950 Ft + áfa

VIDÉKRE DÍJTALAN POSTÁZÁS!
A BÁRDI-CSAPAT TITKA:
AZ EGYSÉGES ELŐNYÖS ÁR, ÉS AZ ÓRIÁSI KÖZPONTI RAKTÁR!

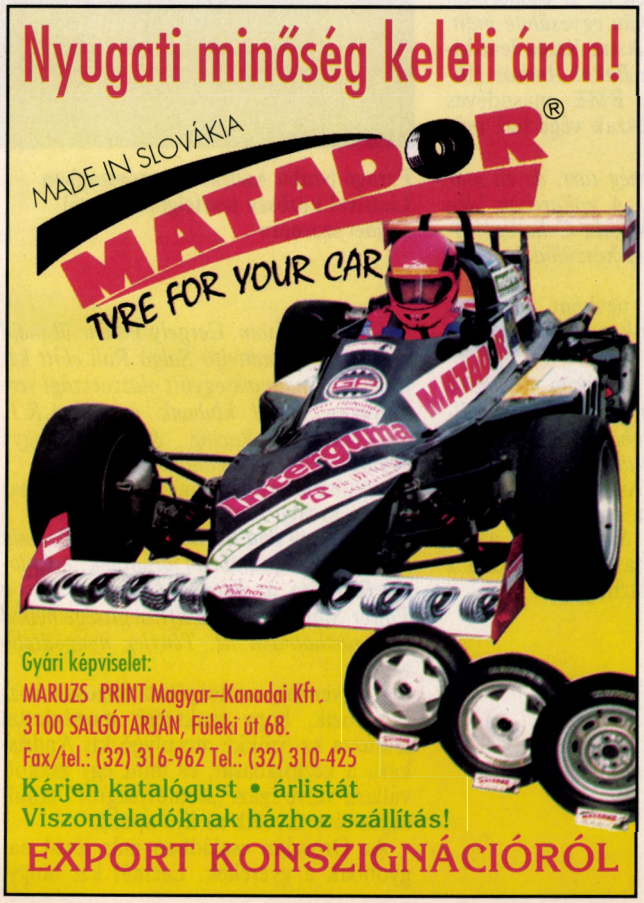
A CSAPAT

BAJA: AUTÓ PANKOVICS Kálvária u. 1. T.: (79)321-333
BÉKÉSCSABA: P és BT. Bartók B. u. 66/1. T.: (66)928-384.
BUDAPEST: KOZIK ÉS TÁRSA AUTÓSBOLT Rákóczi F. u. 194. (XXI.) T.: 277-8222. SASKÓ AUTÓSBOLT Nagy Lajos Kir. út 179. XIV. Tel.: 252-1734. **DEBRECEN:** KABAI LAJOS Erzsébet u. 21. T.: (52)411-144. **EGER:** SZOLDATICS ÜZLETHÁZ Mátyás király u. 6. T.: (36)324-132. **ÉRD:** Varga Autószervizbolt Botond u. 1. (Riminyaki u. sarok), T.: 23/365-777. **MISKOLC:** LI és RA BT. Kisfaludy u. 87. T.: (46)380-751. **NYÍREGYHÁZA:** Gyekis és Társai Kft., Őszőlő u. 6. T.: (42)318-350. **PÉCS:** PRINZ FUTÓMŰ Siklósi u. 33. T.:(72)313-996. **SALGÓTARJÁN:** SEDAN AUTÓSBOLT Zpi felüljáró, Pavilonsor. **TATABÁNYA:** AUTÓ ÁSZ Március 15. u. 7. Tel.: (34)331-360

VISZONTELADÓKNAK, SZERVIZEKNEK KEDVEZMÉNY!

AUTÓ-MOTOR SZOLGÁLTATÁS


BÁCSKA GUMI KFT
BÁCSKA GUMI KFT.
Gumibolt Bácsalmás
6430 Bácsalmás, Szent János u. 46.
Tel.: 79/341-596
Tel./fax: 79/342-550
GUMIBOLT PÉCS
7601 Pécs, Rácvárosi u. 26.
Tel.: 72/312-402
Tel./fax: 72/333-264
AGROBOLT BÁCSALMÁS
6430 Bácsalmás, Rákóczi u. 37.
Tel./fax: 79/341-572
GUMIBOLT NAGYBARACSKA
6527 Nagybaracska, Vasút u. 1.
Tel.: 79/361-141
Megbízható helyről
a legmegfelelőbb gumit?
Akkor keressen minket!
GOODYEAR
taurus
gyártmányok mellett Michelin, Pirelli, Stomil
és Barum személy- és tehergépkocsikhoz,
kamionokhoz, autóbuszokhoz, erőgépekhez,
targoncákhoz. Nagy- és kiskereskedelem.


Nyugati minőség keleti áron!
MADE IN SLOVÁKIA
MATADOR®
TYRE FOR YOUR CAR
Gyári képviselet:
MARUZS PRINT Magyar–Kanadai Kft.
3100 SALGÓTARJÁN, Füleki út 68.
Fax/tel.: (32) 316-962 Tel.: (32) 310-425
Kérjen katalógust • árlistát
Viszonteladóknak házhoz szállítás!
EXPORT KONSZIGNÁCIÓRÓL


JUVENTUS
RÁDIÓ
AM 810 KHZ
FM 89,5 MHZ
FM 93,9 MHZ
HIRDETÉSFELVÉTEL:
Juventus Rádió
Kereskedelmi Igazgatóság
Hotel Normafa,
1121 Budapest,
Eötvös u. 52–54.
Tel./fax: 156-5373,
telefon: 156-3444/640, 634.
Pénteki napokon du. 15–18 h-ig
Autó-Motor a Juventus Rádióban.

MI ÚJSÁG, AUTÓSOK?

HÍREK, INFORMÁCIÓK A SZEZON ELŐTT

Azt mondják, hogy a téli és tavaszi időszak a technikai sportágakban, így az autósportban is uborkaszezon. Azonban minden rendes uborkának – általában – két vége van, így ennek az időszaknak a megítélése is pusztán megközelítés kérdése. Az uborka egyik végéről nézve ilyenkor nincsenek versenyek, így az érdeklődők, ezeket a sportágakat kedvelők hírek és látvány nélkül maradnak. Abban az esetben viszont, ha az uborka másik végét kezdjük „hámozni", kiderül, hogy a versenyzők nagy részénél ez az időszak teljes „gázt" kíván. Ilyenkor próbálja mindenki előteremteni a következő szezon költségeit, lótnak-futnak a technika és a pénz után. És természetesen ez a rövid idő marad a tanulóknak arra, hogy bepótolják a versenyszezon alatti mulasztásokat, ismét „jó tanulókká" váljanak, a trónkövetelő fiatal generációnak arra, hogy egy kicsit lazítson, szórakozzon, a családosoknak pedig arra, hogy egy kicsivel többet foglalkozzanak a gyerekekkel. Közben azért állandóan az lebeg a szemük előtt, hogy mi lesz a szezonban. Tényleg, mi lesz?

Pécs a ralisport egyik fellegvára, idén mindkét osztályban Baranya fővárosába került a bajnoki cím, méghozzá egy csapatnak, a Marlboro Rallye Teamnek köszönhetően. A csapat négy versenyzője összesen hét elsőséget söpört délre. Mindezek ismeretében talán nem véletlen, hogy nem olyan régen egy rájuk mindenképpen illő rigmusra tanított meg *Büki Ernő*, a csapat mókamestere, amely így szól:

„Ország, város aranya,
legszebb megye Baranya".

Az aranyláz azonban terheket is ró a piros-fehér együttesre, amelynek súlyát pontosan érzi *Ranga László* elnök úr is. Amikor pár csöngés után egy ifjú hang veszi fel a telefont (Laci nagyobbik fia), kissé csalódott vagyok, de nem tart sokáig mert mindjárt hozzáteszi: adom Apát!

– *Ilyenkor tényleg többet vagyok itthon* – kezdi megfontoltan az év autóversenyzője. – *A készülődésben már egész jól állunk. Idén is támogat bennünket a Marlboro és a Shell.*

– A színek tehát nem változnak, egyáltalán változik valami?

– *Alapvetően nem. A csapatból ugyan távozott két szerelő, de a többiek maradnak. Jól állnak a tárgyalásaink a Lanciával, így valószínűleg az autótípus is marad.*

– Az „aranycsapat" másik két tagja Kiss Ferenc és Géczi Attila, velük mi lesz?

– *Nekik nagyon nehéz a helyzetük. Idén már az első osztályban kellene menniük, hiszen második alkalommal lettek bajnokok. Suzukijuk homologizációja közben lejárt, így a legnagyobb gond az autó. Nagyon szeretnék segíteni nekik, de sajnos nem tudom, mi lesz. Kaptak ugyan egy jó ajánlatot egy másik csapatnál, de ők maradtak.*

A baranyai főváros „aranyai" közé tartozik *Kálmándy Pap László* is. A megrögzött hegyi és pályamenőt, többszörös magyar bajnokot két anyagbeszerzés között sikerült elcsípnem.

– Az autófelszerelések árusításával foglalkozó kft.-d már kezdi beszerezni az Opel Astra-cuccokat?

– *Ha arra gondolsz, hogy indulok az Opel Astra Kupán, akkor nyertél. Vendégsportolóként a Szuna Opel színeiben lépek majd pályájára, de továbbra is megyek pályán és hegyen az E csoportban is, itt a Budapesti Volán egyesülete indít.*

A hírek szerint az Astra Kupa lesz kiegészítő tevékenysége *Bakos András* „főgokartosnak" is. A BME másodéves hallgatója a vizsgaidőszak vége felé már teljesen nyugodt.

– *A vizsgaidőszak még tart, de én már túl vagyok mindenen. A gokartban idén itthon már csak a Formula C kategóriában indulok és valóban készülődök a pályakupára.*

– Régóta komoly névként tartanak számon a nemzetközi kartvilágban. Idén is átléped a határt?

– *A nekem fekvő pályákon rendezett versenyeken továbbra is szeretnénk külföldön menni. A világbajnokságon pedig mindenképpen bizonyítani szeretnék.*

És még mindig az Astra Kupánál maradva, úgy tűnik, van egy „mindenevő" jelentkező is. *Nagy Sándor*, az autókrossz hazai királya tavaly kipróbálta a ralikrosszt, nem is akárhogyan.

– Lehet, hogy idén a pályások között is látunk?

– *Nem tagadom, hogy foglalkoztat a gondolat, a rajtnál majd kiderül.*

Ha már szóba került a ralikrossz, egy új résztvevőtől is érdeklődtem. *Faragó Szabó András* tavaly sokat sündörgött a ralikrosszpálya körül, úgy tűnik, nem véletlenül.

– *Elméletben már teljesen felkészültem, az autóm is megérkezett, így hát az N csoportosok között én is ringbe szállok, de azért a rali marad a fő számom.*

– Ott némi változásokról duruzsolnak.



Faragó Szabó András Olaszországban Liattival közösen tesztelgetve készül az idei szezonra

– *Régi barátom, Gergely Ferenc ül majd mellém. Az évadnyitó Salgó Rali előtt két ízben már indulunk együtt olaszországi versenyeken, mivel klubunk és az A.R.T. (Alessandrini Racing & Technology) együttműködési megállapodást kötött.*

– Valamennyivel nyugodtabbnak tűnsz mint a tavalyi évad előtt.

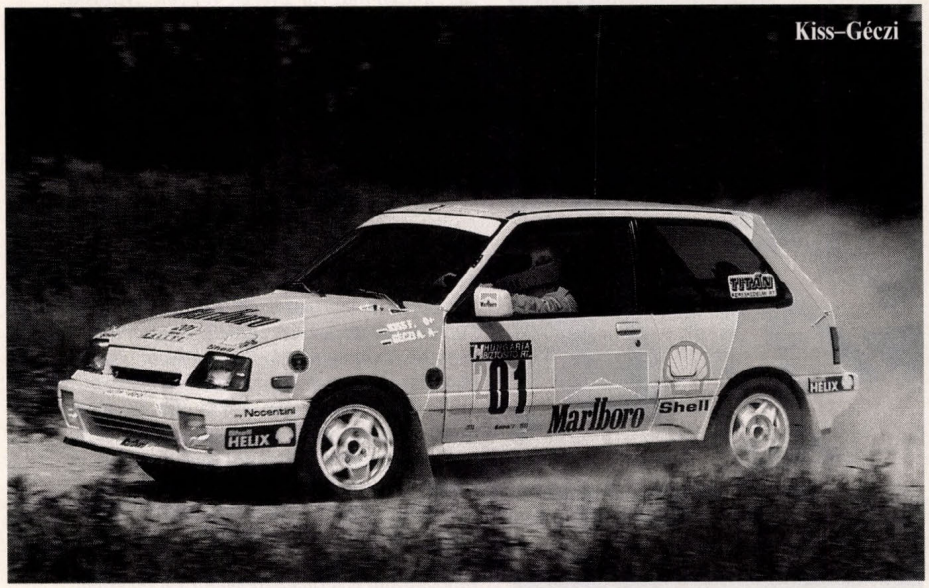
– *Nehezen találtuk meg azt az utat, amin most már nyugodtabban járhatunk. A Colonia Biztosító, az Econom Computer Kft., a Power Star és a Fortis Kft. segítsége nélkül nem tarthatnánk itt. Tényleg nyugodtabb vagyok.*

Kiegyensúlyozottságához biztosan hozzátartozik, hogy szakszerű mozdulattal felhúzza az örökké mosolygó kis Andriskára a kezeslábasát, és mint egy zsákot, vállára vetve igazi „komolyságról" tanulságot téve távozik az ifjú apuka.

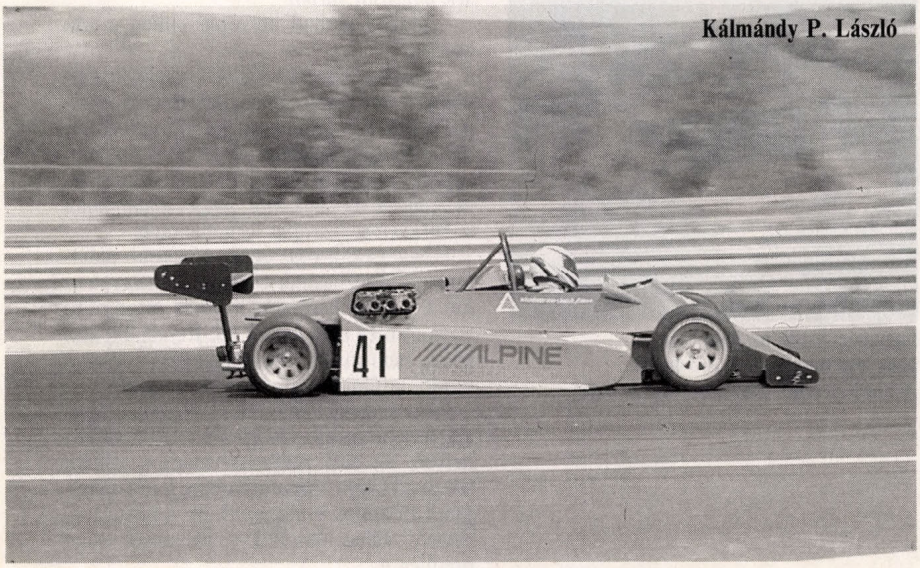
Az Oroszlán családban már jóval nagyobbak a gyerekek. Lacinál két hölgy,



Ranga–Büki



Kiss–Géczi



Kálmándy P. László

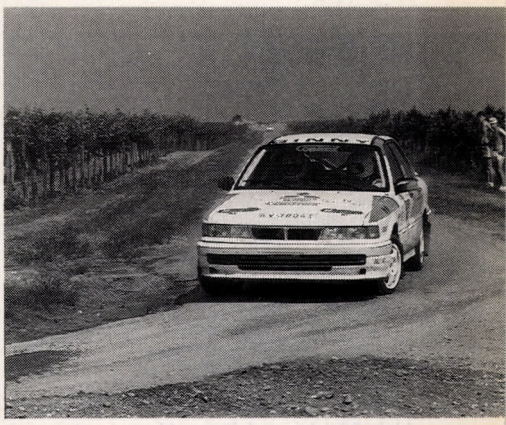
Baranya aranyai

Tibinél két úr az utánpótlás. Tökéletes összhang és munkamegosztás, csakúgy, mint családi vállalkozásuknál.

– Emlékszem, tavaly a mi újságunkban hirdettétek eladásra az autótokat, és végül csoportgyőzelemmel szolgálta meg, hogy megtartottátok. Idén is így lesz?

– *Lehet, de azért szeretnénk tovább lépni és egy újabb Mitsubishivel indulni* – válaszol Tibi.

– Navigálsz a raliban, Gál István oldalán szintén Mitsubishiben a terepraliban. A Mitsubishiben is három gyémánt van, nem szeretnél mondjuk vezetni?



Lehet, hogy teljesen új, lehet azonban, hogy csak egy csiszoltabb gyémánttal indulnak idén az Oroszlán testvérek

– *Nem, épp elég nekem ez a kettő.*

– Jó, akkor harmadikként az év navigátora címedet számítom be.

Dudás Gyulával nem könnyű lépést tartani, nem kifejezetten egy helyben ülő típus, így aztán utolérni sem könnyű. Lakótelepi szomszédjuk szerencsémre rendkívül segítőkész, így az autósok „mozgatórugója" mégiscsak horogvégre akad.

– Arról már hallottunk, hogy előző cégedtől *Gábor Janival* együtt megváltál. Ez azonban téged ismerve nem visszavonulást, hanem támadást jelent.

– *Van benne valami. Megszületett a Nissan Hungária Rallye Team, ahol Mérey Lajos is társunk lesz. A Faktorház és a PVL továbbra is segít bennünket, így szerencsére van mire alapoznunk a támadást.*

HÍREK, INFORMÁCIÓK A SZEZON ELŐTT

– Az egyesület neve után nem nehéz kitalálnom, hogy az elmúlt év nem átmeneti kapcsolat volt a Nissannal.

– *Semmiképpen, sőt remélem, hosszú házasság elé nézünk. A raliban Janival továbbra is egy bérelt A-s autóval megyünk, de egy N csoportossal idén már szeretnénk eljutni egy-két Európa-bajnoki futamra is.*

– És közben jönnek a „különülések"?

– *Gábor Jani mindenképpen szeretne elindulni a ralikrosszban, de nem kizárt, hogy pályaversenyeken is. Én már bizonyítottam a ralikrosszban, hiszen két bajnokságot nyertem, és továbbra is szívesen részt vennék rajta, de nekem most már a Nissan, pontosabban a Rényi Gábor–George Vanderberghe páros diktál. Ha ők úgy gondolják, ott leszek a szezonnyitón.*



Akár friss kép is lehetne, hiszen a Dudás–Gábor–Nissan trió ilyen lesz majd az idén is

A sok konkrétumot felsorakoztató versenyző után meglepő volt a ralis „Suzuki-király", *Takácsy Pál* teljes bizonytalansága.

– *Álmaim, azok vannak. A valósághoz legközelebb egy Opel áll, de lehet, hogy valami más lesz belőle. Az biztos, hogy csak N csoportos autó jöhet szóba.*

Szárnyaló jókedv és magabiztosság árad viszont *Szabó György* Trabant-specialistából, amikor a kenguruk földjéről visszatérvén belátogat szerkesztőségünkbe.

– *Természetes, hogy Trabanttal megyek az idén is, nekem 96-ig nincs autógondom.* (Eddig homológ ugyanis a német „bombázó". Utána múzeumi tárgy lesz, de már manapság is annak tartják.)

– A Semperit ralin való állandó jó szereplésed miatt a sógorok már elég jól ismernek, tavaly egy kicsit „bebüdösítettél" az olaszoknak is.

„Trabanttal szállni élvezet" – ez Szabó György hitvallása





Idén a C csoportban N-es motor lesz Tóth János BMW-jében



Ferjáncz Attila az idén már nem lesz magányos Ford-hajtó. A hírek szerint több követője is akad

– *Az fantasztikus volt. A San Marino Ralin azt hitték, hogy csak felvonulni megyünk. Felsoroltak bennünket az 1300-as kategóriába, és amikor nemhogy végigmentünk, de ötödikek lettünk, teljesen el voltak képedve. Olyan volt azt a versenyt Trabanttal teljesíteni, mintha valaki egy Lanciával menne végig a Párizs–Dakaron. Idén is visszamegyünk.*

Tóth János idén lesz ötvenéves, de még nem foglalkozik a visszavonulással.

– *Nekem nagyon fontos a hazai bajnokság, hiszen magyar gyerek vagyok. Nagyon sajnálom, hogy tavaly Pécsen elmaradt a verseny, én ugyanis 1972-ben ott kezdtem el hegyizni. És addig, ameddig pályacsúcsokat tudok tartani, nem kell takarodót fújni. Nem igaz?*

– BMW nélkül talán már el sem tudlak képzelni.

– *Nem is kell. A Toy csak egy új motort kap, és már megyünk. Ha még egy támogatóm akadna a Waltham, a Hungária Biztosító Rt., a BB és a Rába mellé, akkor az Eb-sorozaton is úgy indulnék, hogy értékelhető teljesítményem legyen. Emellett nekem már nemcsak önmagamra kell gondolnom, Janika menedzselése egyik legfontosabb feladatom.*

Ferjáncz Attila nem sokat újít az idén, mostanában inkább az uborka másik vége jut neki: örökös ralibajnokunk továbbra is hű marad a választott márkához.

– *Nagy gondot FORDítok autóm „élesítésére", de „...a jó szándék kevés, több kell...", pénz. Nem ölbe tett kézzel ugyan, de támogatóim visszajelentkezését s a szerződések aláírását várom.*

– Marad szabad hétvégéd ebben a szezonban?

– *Raliban minden erőmmel a magyar bajnokságra készülök. Ami a nemzetközi versenyeket illeti, sajnos nemigen marad energiám, s ha beletekintünk az 1994-es versenynaptárba, ez nem csoda. Arra azonban mindenképpen szakítok időt, hogy családommal a Balatonon nyaraljak néhány napig.*

Hogy a ralikrossz egyre színesebb palettáján találkozhatunk-e a fehér Lanciával, ez idő tájt még kérdéses, a 94-es futamokra ugyanis még nem kérték fel. Reméljük, ami késik, nem múlik. Kár lenne ezt a „kamaszodó" műfajt megfosztani Ferjáncztól.

Nos, sikerült tehát kicsit belesni a lepel alá, de a fátyol először április 4-én Szombathelyen, az első ralikrosszfutamon lebben fel, majd 24-én Salgótarjánban, a rali idénynyitó futamán, s május 15-én, a Hungaroringen végleg aláhullik a pályagyorsasági premieren.

B. K.

ÉLETBEN MARADNI

AUTÓSOK KEREKEK NÉLKÜL

Hajnali ébresztő, szabadtéri futás, kimerítő gimnasztika, felmérések, kondicionálótermi köredzések – különböző gyilkos szereken –, agytornák és még jó néhány csalafintaság várt nap mint nap az autósok élmezőnyére a dunavarsányi edzőtáborban. Mi tagadás, voltak olyanok is, akiknek *Travolta* egyik híres filmjének címe lebegett a szemük előtt, és csak a túlélést tűzték ki célul.

A ralisok, ralikrosszosok, autokrosszosok, autós gyorsaságisok és a gokartosok kiemelkedő versenyzői évek óta randevúznak a szezon előtt és járművek nélkül, pusztán kondíciójuk javítására törekednek. A MAMSZ biztosítja a keret számára a táborozás lehetőségét, a szakágak állják a költségek egy részét, de a versenyzők is hozzájárulnak anyagilag ahhoz, hogy egy hétig csak az ember–gép kapcsolatán alakuló sportágból az emberi oldalt fejlesszék. Sajnos az egész éves pénzhajhászás – a versenyautók megszerzése, a versenyköltségek előteremtése, legtöbb esetben munka mellett – a kondicionáló testedzés rovására megy, pedig rendkívül fontos, hogy jó erőnlétben, minden szempontból felkészülten lépjenek versenypályára az indulók.

Az edzőtábor felmérései évek óta bizonyítják, hogy a „toplistások" találnak lehetőséget arra, hogy karbantartsák önmagukat. Az egyhetes program pedig arra jó, hogy egymás előtt is bizonyítsanak. Bizonyítsanak komolyan, lelküket is kilehelve, tréfásan, egymást ugratva és fogcsikorgatva, amikor már az edzőket is a pokolba kívánják. És lassan a hét közepére elmosódnak a különböző sportágak közötti határvonalak, új „csatasorok" alakulnak, ahol gokartos ralissal vagy éppen autokrosszos pályaversenyzővel közösen próbálja legyőzni a társakat. Az edzőtáborozás összetartó erejét bizonyítja, hogy az egyéni versenyágakat űzők lassan felveszik a csapatszellemet, és egymásért is helytállva teljesítik a rájuk rótt feladatot. Az esti videós versenyelemzéseknél pedig már mindenki egy húron pendül, a képen láthatót együtt froclizzák, piszkálják, aki alig várja már, hogy váltson az operatőr, és törleszthessen a többieknek, így aztán mindenki lassan sorra kerül.



Az egyik „vetítés" hatalmas közös felzúdulást hozott, amit egy videóscég által készített, és sajnos áruba bocsátott éves ralisösszefoglaló okozott. Az első három fordulónál ugyanis az eredménylistákon láthattuk a *Ranga–Büki* kettőst az első helyen, de csodák csodájára állandóan feltűnt egy Ferjánc–Büki duó is, mégpedig így, ahogyan írtam, z nélkül. Csak a negyedik fordulónál kapta vissza Attila z betűjét és navigátorát, *Tóth Csabát*. És az együttes felháborodáson kívül mi köze ennek az edzőtáborhoz? Csak annyi, hogy a videostúdió szarvashibájára *Ferjáncz Attila* ott talált megoldást, mert először Tóth Csabával, majd Büki Ernővel az oldalán alkotott asztalitenisz-párost, így valahol legalább tényleg szerepeltek együtt.

Az idei táborozás legkimerítőbb napját egy előre nem tervezett program eredményezte. Az edzőtábor és az NSI dolgozói ugyanis farsangi bált szerveztek – szerencsére a táborzáró estén –, amelyre ha már ott „lábatlankodtak", meghívták a versenyzőket is. Az eddigi vizsgálatok még nem tisztázták, hogy a keret orvosa, *dr. Somogyi Pál* végzett-e hihetetlen munkát, vagy valamilyen „új vírus" eredményezte, hogy férfias helytállással – bocsánat *Forró Judit* révén nőies helytállással is – az autósok végigtáncolták az estét. Pillanatok alatt elmúltak a húzódások, lekerültek a térdszorítók, és olyan láblendítéseket láthattunk, hogy még a tornászok is megirigyelhették volna.

Lehet, hogy bál a következő szezonnyitón nem lesz, de táborozás mindenképpen, legalábbis erre tettek fogadalmat búcsúzkodáskor a versenyzők egymásnak.

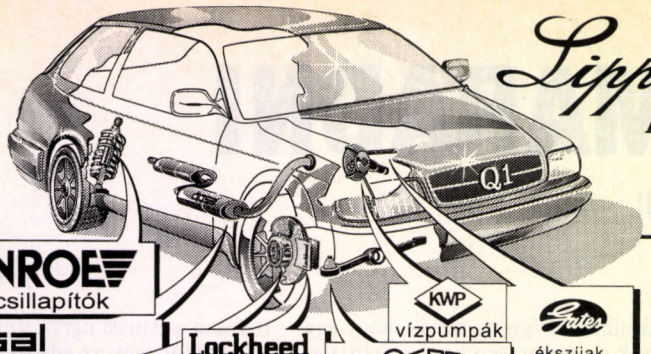
BESSENYEY KRISZTINA

Faragó Szabó András („Ebi", első sor balról) és Dudás Gyula („Koko", első sor jobbról) a ralibajnokság során többször vívott éles csatát, az edzőtáborban azonban szövetségre léptek. Az elvárásoknak megfelelő munka mellett sokszor a csintalanságokon járt az eszük

Fotó: BALOGH RÓBERT



Az álarcosbálból az autósok sem maradhattak ki, közülük Horváth Károly vitte a prímet a farsangi mulatságban



Lippai–Hajnal Rt.

Közvetlen gyári importőr

Q1 A legjobb minőség

ReArt-ATTAMO

MONROE lengéscsillapítók

bosal kipufogók

SKF kerékcsapágyak

Lockheed fékbetétek, féktárcsák, fékcsövek

KWP vízpumpák

OCAP gömbcsuklók, lengőkarok, kormányösszekötők

Gates ékszíjak, bordásszíjak, vízcsövek

Bendix fékhidraulikák, fékbetétek

FACOM szerszámok

MotoRad termosztátok

LÖBRO féltengelycsuklók

Nissens hűtők

BORG & BECK kuplungok

prestolite akkumulátorok

Littelfuse biztosítékok

FRAM szűrők

TOBO vonóhorgok

Intermotor gyújtásalkatrészek

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.

Q1 TERÜLETI NAGYKERESKEDŐK

BUDAPEST:	Auto-Delko - XX. Nagykőrösi u.98.	(60) 324-022
	Autópont Gmk. - X.Gergely u.83.	127-4055
	Autós Bevásárló Centrum Kft. - XVIII.Nagykőrösi út 25.	(60) 339-882
	Index Kft. - XI.Budaörsi u.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. - Kiss János u. 34.	(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) 311-352/10
SZEGED:	Horváth Autótechnika - Alkony u. 9.	(62) 313-727
SZEKSZÁRD:	West-Autó Bt. - Sárvíz utca 4.	(74) 319-518
SZÉKESFEHÉRVÁR:	Stop & Roll Gmk. - Piros alma u. 6.	(22) 320-011
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 raktáron lévő alkatrészeket, 24 órán belül az ország bármely pontján megvásárolhatja.

és több mint 1500 VISZONTELADÓ, az ország minden pontján.

EURÓPA egyik LEGNAGYOBB ÁRUKÉSZLETE biztosítja az Ön nyugodt autózását.

A területi nagykereskedők közvetlen műhöldas kapcsolatban állnak központi raktárunkkal.

SZUPER ÉLŐ TELEFON BULI

Beszélj más szellemes emberekkel egézs MAGYARORSZÁGRÓL

* szórakozás
* randevúzás
* találkozás



No.1 Party-Telefon Magyarországon

Buli van a telefonban

VALAKI MINDIG VÁR RÁD!

SZEREZZ ÚJ BARÁTOKAT 24 ÓRÁN KERESZTÜL

EGYSZERRE 14 MÁSIK TELEFONÁLÓVAL CSEVEGHETSZ

Az első és legsikeresebb **MAGYAR-ÉLŐ-TELEFON-PARTI**

Tárcsázz most

Ez nem rögzített üzenet. Élő vonal felnőtteknek. Csak 75 Ft. 1/2 pe

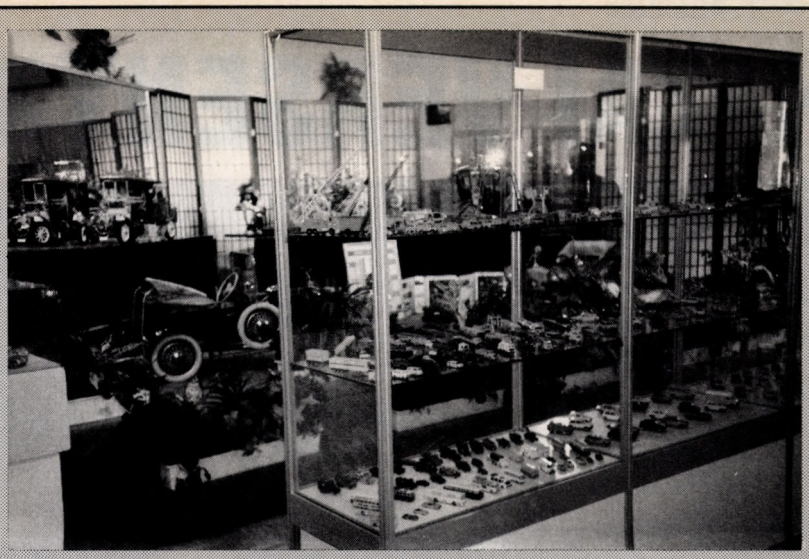
00.1809.537.0694

MEGFEJTÉS

Lapunk 3. számában megjelent motorcsónak témájú keresztrejtvény megfejtése:
1993-ban az O 850 cm³ Európa-bajnoka: Mihaldinecz Rudolf
Városunk, 1993-ban az ifjúsági Európa-bajnokság helyszíne volt: Szeged
1993 ifjúsági Európa-bajnoka, aki hazánkban szerzett címet: Lars Dickfors
Kettős törzsű hajótípus: Katamarán
Formula–1 és Formula–3 versenyhelyszín volt már többször: Dunaújváros
Az ifjúsági 400-as kategória betűjele fordítva: YSO, azaz OSY
Az ifjúsági Európa-bajnokságon a legjobb magyarként negyedik lett: Kertes Krisztián
Formula–1-es versenyzőnk: Csepregi György
1993-ban az év motorcsónak-versenyzője: Havas Attila
Nyertesek: *Hada Tibor,* Székesfehérvár; *Ésik Elemér,* Tiszamogyorós; *Kuss Antal,* Bocskaikert; *Stipkovits Miklós,* Körmend; *Bába János,* Csemő; *Teglovics Zoltán,* Látrány; *Bata Balázs,* Tura; *Lotnay Miklós,* Budapest; *Asztalos Ferenc;* Mezőhegyes; *Ugrin Botond,* Budapest.
Gratulálunk! A nyereményeket postán küldjük el.

MEGFEJTÉS

A lapunk 4. számában megjelent tereprali témájú keresztrejtvény megfejtése:
Többszörös maratoni győztes motortípus: Yamaha
Az idei verseny útvonala, amely a verseny neve is: Párizs–Dakar–Párizs
A maratoni versenyek legeredményesebb női motorversenyzője: Jutta Kleinschmidt
A maratonik négyszeres autós győztese, idén nem indult: Ari Vatanen
Az idei verseny győztes motortípusa: Cagiva Elefant
A maratoni versenyek egyik vezéregyénisége, eddig kétszer motorral és egyszer autóval győzött: Hubert Auriol
A maratonikon is hírnevet szerzett terepjárótípus: Mitsubishi Pajero
Ennyi résztvevője volt az 1988-as versenynek, amikor a legtöbben indultak: Hatszázhárom
Háromszoros motoros győztes, idén nem indult: Stephane Peterhansel
A kamionok egyik „ásza": Perlini
Az idei verseny győztes autója, visszafelé: XZ neortiC, azaz Citroen XZ
Nyertesek: *Hajdú Péter,* Magyaregres; *Eckl János,* Süttő; *dr. Váraljai Béla,* Mátranovák; *Győrik Norbert,* Tardos; *Erdőhegyi Zsuzsa,* Nagykálló; *Balogh Tibor,* Gyulaj; *Tóth Jenő,* Attala; *Alpár Zsolt,* Hosszúhetény; *Prisztai József,* Kacsóta; *Halász Tamás,* Tormásliget
Gratulálunk! A nyereményeket postán küldjük el.



AUTÓMODELL-KIÁLLÍTÁS

Április 2. és 10. között immár második alkalommal randevúznak az „apró gyöngyszemek" szerelmesei a Kelenvölgyi Közösségi Házban. Az idén is minden méretarányban meglelhetik az érdeklődők a legújabb modelleket. Számos különprogram: infobörze, modellbörze és szaktanácsadás teszi teljessé a kiállítást, amely reggel 10-tól este 18 óráig tart nyitva. A programokról további információkat a 227-5511-es telefonszámon kaphatnak.

ÜZEMANYAG-FELTÖLTÉS KATONAI MÓDSZERREL

A Formula–1-es világbajnokság szabályai módosulásokon mentek keresztül. Közülük az egyik legjelentősebb, hogy az 1983-ban betiltott, verseny alatti tankolást ismét engedélyezi a Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA). Ettől a küdelmek kiéleződését várják, ami ismét százezreket vonzhat majd a lelátókra. *Bernie Ecclestone* rendkívül optimista a tankolást illetően. Az üzemanyag-feltöltés biztonságáról tartott bemutatón ismertették az előkészületeket. Eszerint minden csapat ugyanolyan berendezést kap a szövetségtől, amelyet a repülőgépipartól vásárolnak és alakítanak át. A katonai gépeknél már bevált rendszert (repülés közbeni tankolás) veszik át, amely gyakorlatilag minden balesetet kizár. Az egyetlen nehézséget a gyors feltöltés miatt kialakuló túlnyomás jelentett, de már ezt is megoldották egy biztonsági szeleppel, amely magában a feltöltőcsőben található. Az FIA egyébként maximálni kívánja a tankolás gyorsaságát: egy másodperc alatt nem lehet 12 liternél többet tankolni.

VERSENYELŐZETESEK

A Hungária Biztosító Rt. Kinizsi Minimotoros szakosztálya a magyar Motorkerékpáros Szövetség által kiírt szlalombajnokság első három futamát rendezi meg az Utazás '94 kiállításon II. NICRO, V. IBUSZ és III. EXPO '96 Kupa néven 1994. március 18–20. között a BNV A pavilon mögötti szabadterületen. Nevezni a következő kategóriákban lehet: 4–10 évig automata és romet, 10–14 évig több sebességes, 12 évtől 80 cm³-es motorok, 10 év felett, robogó 50 cm³ automata. A verseny kezdete március 18-án 10 óra, eredményhirdetés 20-án 15 órakor az A pavilon színpadán.

*

Március 19–20-án a Motex SE Őrbottyánban rendezi – Bell Hotel Kupa néven – az enduro országos bajnokság idei első-második futamát. Gépátvétel szombaton 8 órától, rajt 11 órakor. A gépátvétel időtartama alatt a magyar sport történetében először betétfutamként mountain bikeversenyt tartanak az enduropálya kerékpárral járható részein. Kerékpárosoknak a nevezés 7.30-tól.

VERSENYNAPTÁR

1994. március 19–20.
Enduro: Ob + Zónafutam, Őrbottyán
F–3: Vallelunga (I)
Indycar: Vb-futam, Surfers Paradise (AUS)
Motokrossz: Vb-futam, Jerez (E) 250 cm³
Rali: Eb-futam, Mille Miglia Rallye (I), szorzó: 5
Triál: Eb-futam, El Escorial (E)

HAZAI VERSENYNAPTÁR



SALAKMOTOR
Április 2. Ob II. Nyíregyháza
Április 9. Ob II. Cserénfa
Április 10. Ob II. Cserénfa
Április 16. Ob II. Debrecen
Április 30. Nk Nyíregyháza
Május 1. Nk Debrecen
Május 7. Ob II. Miskolc
Június 5. Ob II. Gyula
Június 12. Vb. Kont. földöntő Miskolc
Június 25. Ob II. Nyíregyháza
Július 3. Ob II. Debrecen
Július 16. Junior Vb., középdöntő Gyula
Július 24. Ob II. Miskolc
Július 31. Ob II. Gyula
Augusztus 20. Nk Debrecen
Augusztus 21. Nk Miskolc
Szeptember 10. Ob Super Nyíregyháza
Szeptember 11. Ob Super Gyula
Október 8. Ob Super Miskolc
Október 9. Ob Super (páros) Debrecen

MOTOKROSSZ
Március 27. Ob I. + Zóna + Meghívásos Nemesszalók
Április 3. Ob II. + Meghívásos Balatonszemes
Április 10. Ob I. + Zóna + Ob II. Cserénfa
Április 17. Ob I. + Zóna + Ob II. Bátmonostor
Április 24. Ob I. + Zóna + Nk Piliscsév
Május 1. Ob I. + Zóna + Ob II. Nagykanizsa
Május 8. Ob I. + Zóna + Ob II. Pázmánd
Május 22. Ob I. + Zóna Nemesszalók
Május 29. Csb + Ob II. Szeged
Június 5. Ob II. Lajoskomárom
Június 19. Vb Cserénfa
Június 26. Ob I. + Zóna + Ob II. Gyál
Július 1–2. Ob II. Kányavár
Augusztus 21. Ob I. + Zóna + Ob II. Szeged
Augusztus 27. Ob II. Lajoskomárom
Szeptember 4. Ob I. + Zóna + Ob II. Bátmonostor
Szeptember 11. Ob I. + Zóna Gyál
Szeptember 25. Ob I. + Zóna + Ob II. Pázmánd
Október 2. Csb + Ob II. Sopron
Október 9. Ob II. Lajoskomárom
November 19–20. Teremkrossz Nyíregyháza

ENDURO
Március 19–20. Ob + Zóna Őrbottyán
Április 2–3. Ob + Zóna Hungaroring
Április 23–24. Ob + Zóna Cserénfa
Május 28–29. Ob + Zóna Pécs
Június 25–26. Ob + Zóna Szanda
Július 23–24. Eb + Vb Cserénfa
Augusztus 7. Ob + Zóna Bruck (A)
Szeptember 3–4. Ob + Zóna Piliscsév
Október 22–23. Ob + Zóna Veszprém

SZUPERKROSSZ
Június 17. Ob + Nk Balatonszemes
Június 20. Ob + Nk Balatonszemes
Június 24. Ob + Nk Solymár
Augusztus 19. Ob Körmend

GYORSASÁGI MOTOR
Április 9–10. Ob Kecskemét
Április 30.–május 1. Ob + Zóna Hungaroring
Május 7–8. Ob Rieka (SLO)
Május 7–8. Ob Kecskemét
Május 14–15. Ob Kecskemét
Június 3–4. Ob Hricov (SK)
Június 4–5. Ob Kecskemét
Június 17–19. Ob + Nk Hungaroring
Június 25. Ob Kecskemét
Július 8–10. Ob Hungaroring
Július 23–24. Ob + Zóna Hungaroring



HAZAI VERSENYNAPTÁR

Augusztus 6–7. Ob Pöstyén (SK)
Augusztus 21. Ob Kecskemét
Augusztus 27–28. Ob Hungaroring
Szeptember 10. Ob Kecskemét
Szeptember 17. Ob Budapest
Október 1. Ob Budapest

RALI

Április 22–24. Ob I + Ob II. + Nk + Zóna Salgótarján
Május 12–14. Ob I. + Ob II. Esztergom
Június 3–5. Ob I. + Ob II. Kisbér
Június 16–18. Nk Budapest
Július 1–2. Ob I. Veszprém
Július 23. Ob II. Miskolc
Augusztus 4–6. Ob I. + Nk + Zóna Budapest
Október 7–9. Ob I. + Ob II. Pécs

AUTÓS GYORSASÁGI

Május 13–15. Ob + Nk + Zóna Hungaroring
Június 11–12. Ob + Nk + Zóna Pécs
Július 8–10. Ob Hungaroring
Július 30–31. Ob Parádsasvár
Augusztus 25–26. Ob + Nk + Zóna Parádsasvár
Szeptember 23–25. Ob + Nk + Zóna Hungaroring

TEREPRALI

Március 5–6. Ob Vác
Április 15–16. Ob Miskolc
Május 7–8. Ob Etyek
Július 30–31. Ob Szanda
Augusztus 27–28. Ob Sopron
Október 15–16. Ob Szanda
November 19–20. Ob Pécs

RALIKROSSZ

Április 3–4. Ob Szombathely
Április 30.–május 1. Ob Ádánd
Május 21–22. Ob + Zóna Cserénfa
Június 11–12. Ob Nyírád
Június 24–25. Ob Nagydobos
Július 23–24. Ob + Nk + Zóna Nyírád
Augusztus 20–21. Ob Ádánd
Szeptember 10–11. Ob Cserénfa
Szeptember 24–25. Ob Szombathely
Október 15–16. Ob Nyírád

AUTÓKROSSZ

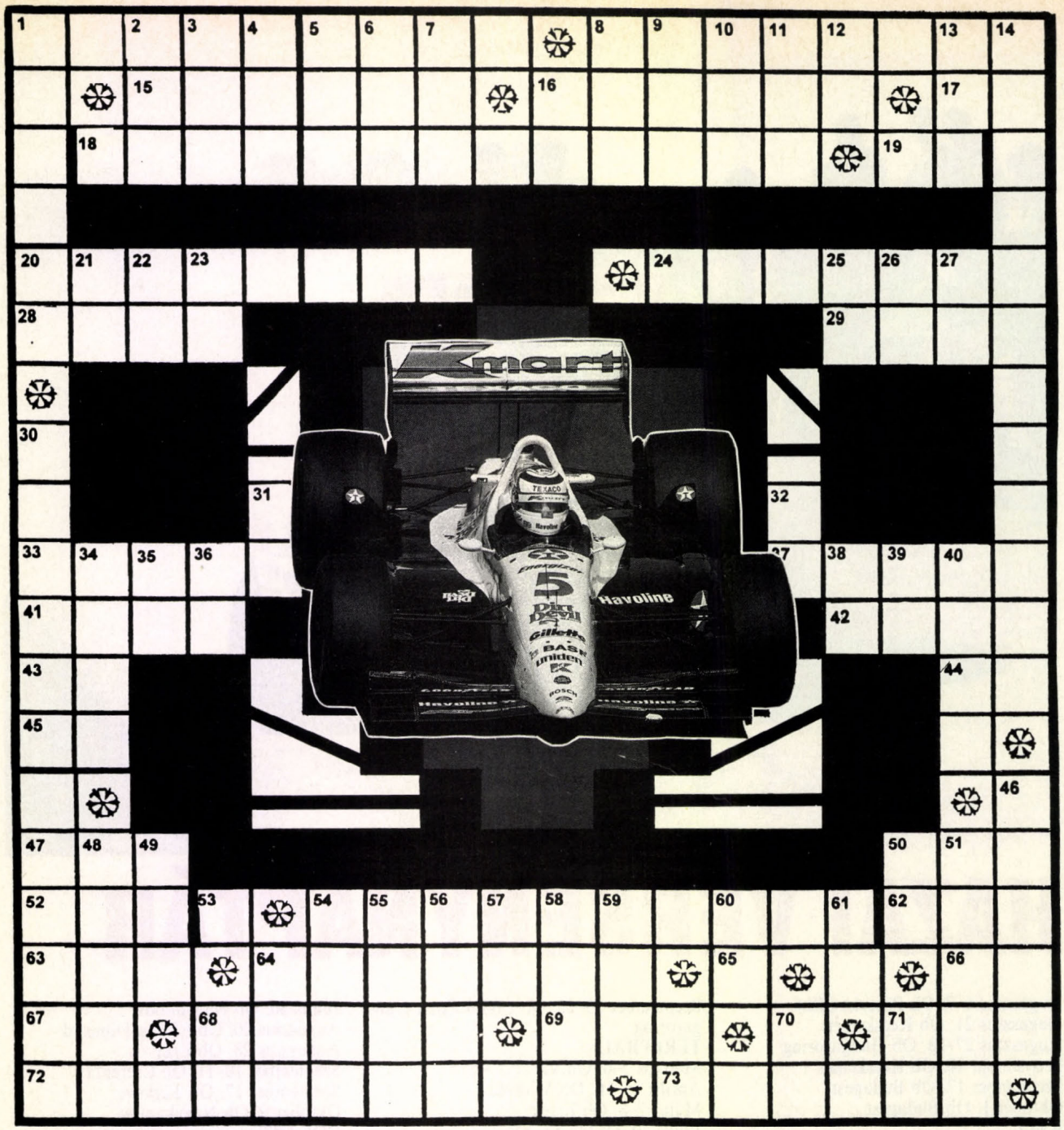
Május 1. Ob + Zóna Nagykanizsa
Május 22. Ob Dömsöd
Június 11–12. Ob Nyírád
Július 30. Ob Nagydobos
Augusztus 20. Ob + Zóna Dömsöd
Augusztus 28. Ob Eger
Szeptember 10–11. Ob Cserénfa
Szeptember 17. Ob Túrkeve
Október 9. Ob Nagykanizsa

GOKART

Április 2–3. Ob Kecskemét
Április 30.–május 1. Ob Debrecen
Május 19–21. Ob Győr
Június 4–5. Ob Kecskemét
Július 23–24. Ob Kecskemét
Szeptember 24–25. Ob Kecskemét

SZLALOM ÉS TÚRA

Március 26–27. Meghívásos túra Miskolc
Május 22. Meghívásos Bükfürdő
Június 18. Meghívásos Szombathely
Július 30. Meghívásos Mezőtúr
Szeptember 24. Meghívásos Szombathely
Október 15. Meghívásos Sárvár



INDYCAR

Rejtvényünk megfejtései az autósport Indycar versenyágával kapcsolatosak
A helyes választ beküldők között Autó-Motor feliratú pólókat sorsolunk ki.
Beküldendő: A vízszintes 1., 8., 18., 54., 72., 73. és a függőleges 1., 14., 30. és 46. sorok.
Beküldési határidő: 1994. március 17.
Cím: Autó-Motor szerkesztősége, 1400 Budapest, Pf. 1.
A borítékra, kérjük, írják rá: Indycar

VÍZSZINTES:
1. **A tavalyi zárófutam győztese** (zárt betűk: A, Y) 8. **Híres versenyzőcsalád** (zárt betű: T) 15. Levág 16. Enyhítene 17. Ragadozó hal 18. **A sorozat leghíresebb versenyének távja** (zárt betűk: Ö, É) 19. Ellenérték 20. Zöldségféle 24. Lehörpintette 28. Rágcsáló 29. Világítótest 33. Elüt 37. Feldől 41. Hull 42. Női és férfi becenév is lehet 43. A lítium vegyjele 44. Kötőszó 45. Minisztertanács, röv. 47. Égitest 50. Esetleg 52. SRÉ 53. Római egy 54. **Híres versenyzőcsalád** (zárt betűk: A, D) 62. Blokkolásgátló rendszer 63. Győri focicsapat betűi keverve 64. Megmosolyog 65. Költői sóhaj 66. Határozórag 67. Cigarettamárka 68. Maróanyag 69. Köd betűi keverve 71. Kettő darab 72. **A tavalyi zárófutam helyszíne** (zárt betűk: G, C) 73. **Filmszínész, versenyző és csapattulajdonos** (zárt betűk: E, M)

FÜGGŐLEGES:
1. **Csapat** (zárt betűk: E, N, S) 2. I-vel kártyajáték 3. Kémlel 4. Mezőgazdasági termelőegység 5. Zár betűi keverve 6. Nevelők 7. CMB 8. Gyerekek között közkedvelt figura 9. Önt betűi keverve 10. Nóta 11. RND 12. B-vel női név 13. Szúrófegyver 14. **A leghíresebb versenypálya** (zárt betűk: D, I, A, P, O) 16. Vagy, angolul 21. Farész 22. Kiejtett betű 23. Vagy, angolul 25. -ban, -ben, az angolban 26. Személyes névmás 27. Állóvíz 30. **A tavalyi bajnok** (zárt betűk: N, I, A) 31. Állati lakhely 32. Omszk folyója 34. Álmosságát jelzi 35. Duplázva édesség 36. Indíték 38. OG 39. Argentína autójele 40. Savanyúságnövények 46. **Versenyzőcsalád** (zárt betű: U) 48. Íz 49. Nitrogénművéről ismert település 50. Városunk fele 51. Rajzon 54. A nemzetközi szövetség sporttal foglalkozó részének angol rövidítése 55. Szolga 56. Púpos állat 57. Televízió 58. Idea betűi, keverve 59. Polgári Törvénykönyv 60. Patás állat 61. Papírra vet 64. KON 68. A Szovjetunió rövidítése 70. Illemhely visszafelé 71. Panama autójele

Nem vagyok régóta rendszeres olvasója lapjuknak. Igaz, már 10 éve olvasok különböző autósújságokat, de az Autó-Motort a közelmúltig mellőztem olvasmányaim közül. Egyszerűen nem volt „életszerű" a tartalom, a közlekedésbiztonság állandó firtatása közlekedési rendőrtiszti szemszögből az átlagolvasót, így engem is, hidegen hagy(ott). Így hanyagoltam az AM és a többi magyar autóslap vásárlását, helyettük az Autobildet vettem rendszeresen. Szívesebben választottam volna a jóval tartalmasabb és mérvadóbb Auto-Motor und Sportot is, de pénztárcám ezt nem engedte. Így hát megmaradtam a bulvárjellegű, de rendkívül aktuális tartalmú AB-nél. A „keres-kínál" rovatot azonban a kezembe kerülő Autó-Motorokban mindig átböngésztem. Így szoktam vissza a közben megújult, irányt váltott Autó-Motorra. Tényleg klasszabb, aktuális és információgazdag lett a lap. Szerencsés a tartalom szerkezetének aránya (sport, piac, újdonságok, motor, veterán). A reklámot szükségszerű rossznak tartom, erről inkább nem is írok többet. Talán a „Visszapillantó" és a „Törvényoldal" lóg ki az új image-ból.

Nagyon jók a külföldi tudósítások (Browns Lane, Jerez). Mannheimbe már én is több éve szeretnék eljutni, így fokozott érdeklődéssel olvastam az első magyar szemszögű tudósítást. Érdekesek az összehasonlító tesztek is, bár több típussal és több üzemeltetési adattal izgalmasabb lenne.

Kicsit hiányolom a használt autókkal foglalkozó életszerű riportokat (vásárlás, külföldi behozatal, üzemeltetés, javítás és javíttatás, gyári és utángyártott alkatrészek...). Sajnos nem mindenki rendelkezik manapság millió forint feletti összeggel autóvásárlásra, így lapjuk szinte dédelgetett álmokat lebegtetett a magyar autósok nagy része előtt.

S a záró gondolat, ami valójában az írásra ösztökélt. Az Autobild ez évi első, illetve az AM második számában egyaránt megjelent egy-egy összehasonlítás a furgonokról. A német lap hat, nálunk is ismert és kapható kisáruszállítót mutatott be (köztük az év vanjét, a Nissan Sunny Vant).

Úgy vélem, ma már nálunk is jóval nagyobb kínálatból választhatnak korunk hősei, a vállalkozók, ha egyáltalán tudnak választani. S e potenciális vásárlókört (?) talán nem is annyira az árakról kellene informálni, hiszen amúgy is csak ezt tudják pontosan összehasonlítani, hanem inkább a piacon kínáltak sokrétű összevetéséről, ahogy ezt a Fiorinóról és a Combóról is olvashattuk. Legközelebb talán majd a most zajló genfi haszonjármű-kiállításról olvashatunk bővebben.

Arnold Richárd, Tata

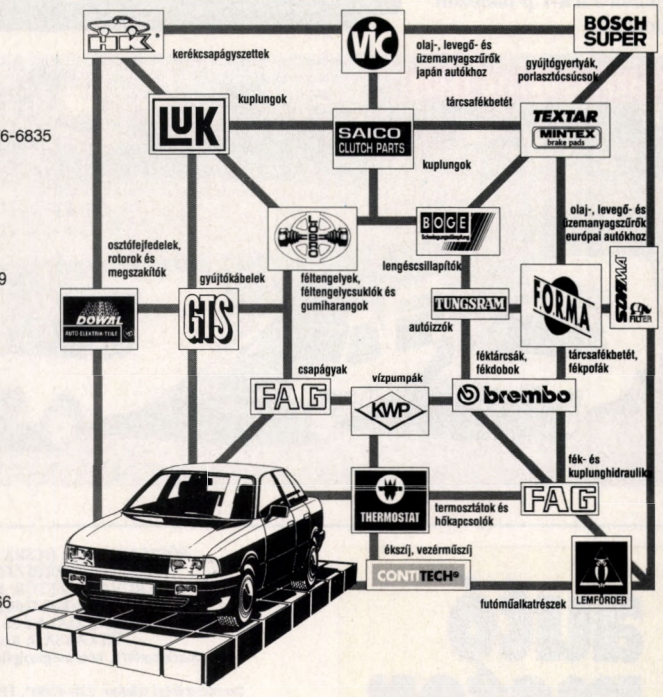
Köszönjük elismerő és bíráló észrevételeit. Igényeivel egyetértünk, olyannyira, hogy már elkészítettük a hazai piacon kapható legnépszerűbb kisáruszállítók összehasonlító tesztjét, hamarosan olvashatja. A genfi haszongépjármű-kiállításról nem, az amszterdamiról viszont közlünk beszámolót.

LÁNG auto

LÁNG Kereskedelmi Kft.
H–1138 Budapest, Váci út 156.
☎ (361) 120-1460, 120-1469
Fax: (361) 269-8744

Területi nagykereskedők

1211	Budapest,	Breco Autósbolt, II. Rákóczi F. út 133. · T.: 276-0978, 276-6835
1039	Budapest,	Miskey Autósbolt, Mátyás király u. 2. · T.: 250-0826
5600	Békéscsaba,	P+A Bt., Bartók B. u. 66/1. · T.: 06-66 328-984
9200	Csorna,	Molnár Tibor, Erzsébet királyné útja 42. · T.: Csorna 472
4025	Debrecen,	Nagy és Társai Kft., Széchenyi u. 22. · T.: 06-52 346-539
2131	Göd,	Dalnoki György, Jávorka u. 1. · T.: 06-27 345-238
9021	Győr,	Kicsi Kocsi Bt., Jókai u. 13–17. · T.: 06-96 318-296
6000	Kecskemét,	Vrabély Imre, Madár u. 8. · T.: 06-76 494-227
8800	Nagykanizsa,	Sztráda Autósbolt, Teleki u. 1. · T.: 06-93 311-599
7630	Pécs,	Király Ker. Bt., Zsolnay V. u. 54. · T.: 06-72 324-986
8600	Siófok,	Horváth Autócentrum, Fő út 162. · T.: 06-84 310-759
6722	Szeged,	Minimax Kft., Mérey u. 6/C · T.: 06-62 323-843
7900	Szigetvár,	Szervó Profit Kft., József A. u. 83/2 · T.: 06-73 311-555
5000	Szolnok,	Szathmáry Car. Kft., Móricz Zs. u. 16. · T.: 06-56 422-466
9700	Szombathely,	Magyar Bt., Hunyadi u. 30. · T.: 94 314-509
2890	Tata,	Gelle Ker. Kft., Bezerédi u. 5/A · T.: 06-34 383-461
2600	Vác,	Lavina Szerviz, Dr. Csányi krt. 54. · T.: 06-27 317-096



Az eredetivel azonos minőségű alkatrészek – elérhető áron!

200 000 db-os raktárkészlet!
Viszonteladóknak
18, 23, 27%-os kedvezmény!

autó motor KÖVETKEZŐ SZÁMUNK TARTALMÁBÓL

Az Opel Omega nemzetközi sajtóbemutatóján kipróbáltuk az új motorokat. A nagy szám a 2,5 literes turbódízel.

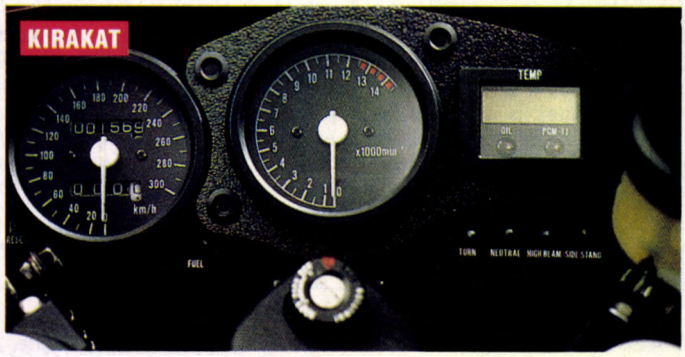




SPORT

Tudósítunk a svéd ralifutamról

Bemutatjuk a Honda izomgépét, az RC 45 utcai változatát.



TUDÓSÍTÁS

Összeállításunkban megismerkedhetnek a Genfi Autószalonon bemutatott újdonságokkal.

Öt kisáruszállítót mértünk össze: a Ford Couriert, az Izst, az Opel Combót, a Renault Expresst és a Skoda Pick-Up dobozolt változatát.



autó motor

47. évfolyam 6. szám
Megjelenik kéthetenként

FŐSZERKESZTŐ: **OCSKAY ZOLTÁN** • FŐSZERKESZTŐ-HELYETTES: **Dabóczi Ferenc** •
TERVEZŐSZERKESZTŐK: **Kelényi Katalin, Major-Maróthy Szabolcs, Várhelyi László** •
ROVATVEZETŐK: **Bessenyey Krisztina** (sport) • **Gajdán Miklós** (motorkerékpár)
Kékesi György (autó, közlekedés) • FOTÓ: **Branstetter Sándor** •
KÖZÖNSÉGSZOLGÁLAT ÉS MARKETING: **Bánki Gyula** (vezető) • **Mándoki József, Sármándi Pál**
TITKÁRSÁG: **Kecskeméti Andrea** (vezető) • **Fekete Katalin, Kész Józsefné**
Szerkesztőség, közönségszolgálat, hirdetésfelvétel, marketing: 1085 Budapest VIII., Somogyi Béla u. 6.
Levélcím: 1400 Budapest, Pf. 1.
Szerkesztőségi telefon: 138-4300*, 138-2953. Fax: 138-4254. Hirdetésfelvétel-telefon: 138-4282, telefax: 138-4282
Kiadja a Hírlapkiadó Vállalat, 1959 Budapest VIII., Blaha Lujza tér 3. Telefon: 138-2399, 138-4306
FELELŐS KIADÓ: **DR. LISZKAY GÁBOR** 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 Lászlóné 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: 25 180, HU ISSN 0005-0792



TOYOTA

A vezető helyre kerül.

Megbízhatóságának köszönhető, hogy minden idők legsikeresebb autójává vált, hisz ebből a típusból fut a legtöbb szerte a világon. Lágyan ívelt aerodinamikus formája feltűnően tágas belső teret rejt. Kényelmes üléseit anatómiai szempontok alapján tervezték.

Műszerfala egy szemvillanással áttekinthető, kapcsolói könnyen kezelhetőek. Modellválasztéka: a sedan, a hatchback, a liftback és a wagon.

TÜV MEGBÍZHATÓ ADAC

COROLLA

A Német Autóműszaki Felügyelet, a Német Autóklub és a Svéd Műszaki Ellenőrzési Szövetség megbízhatósági listáinak élén. A francia, spanyol, portugál, olasz, belga vásárlók érdekvédelmi szervezeteinek elismerésével.

3 év vagy 100 000 km garancia!

KONTAKT DESIGN STÚDÓ

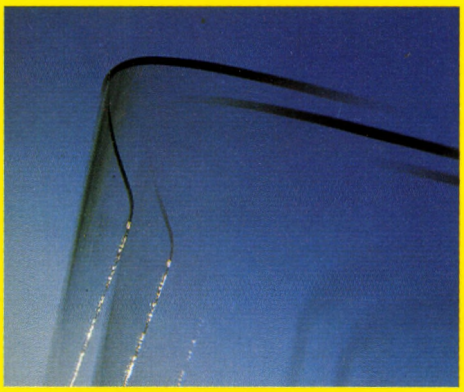


Karosszériaelemek

birner mindent raktáron tart, amire Önnek nyugati vagy japán autójához szüksége lehet. Eredeti minőségű alkatrészek meglepően kedvező áron.

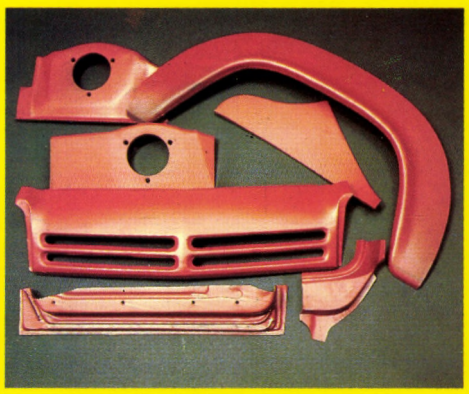


Akkumulátorok



Szélvédő üvegek

birner a legjobb beszerzési forrásokkal rendelkezik a világ 16 országából.



Javítólemezek

birner

HUNGARIA



Tetőcsomagtartók és kiegészítők

birner ismeri a piacot, és rendelkezik a nagybani beszerzés lehetőségeivel.

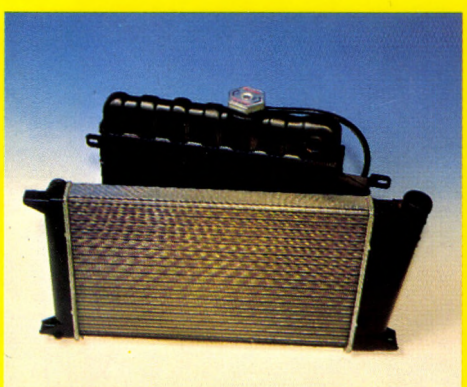


Vízszivattyúk

birner az Ön legjobb magyarországi partnere akar lenni.
Kérjük, látogasson el szaküzletünkbe.



Termosztátok, hűtősapkák



Hűtők

1139 Budapest, Forgách utca 14.
Tel.: 149-0551, 149-1317, fax: 149-1584