autó motor 1

ALAPÍTVA: 1948. • 1995. JANUÁR 3. • ÁRA: 97 FT

F–1 ÖSSZEFOGLALÓ

SPORT





PRÓBAÚT

FIAT COUPÉ TURBO

VETERÁN



NORTON-DOMINATOR 99

JÁRMŰTECHNIKA

MAGYAR FÉKPADOK

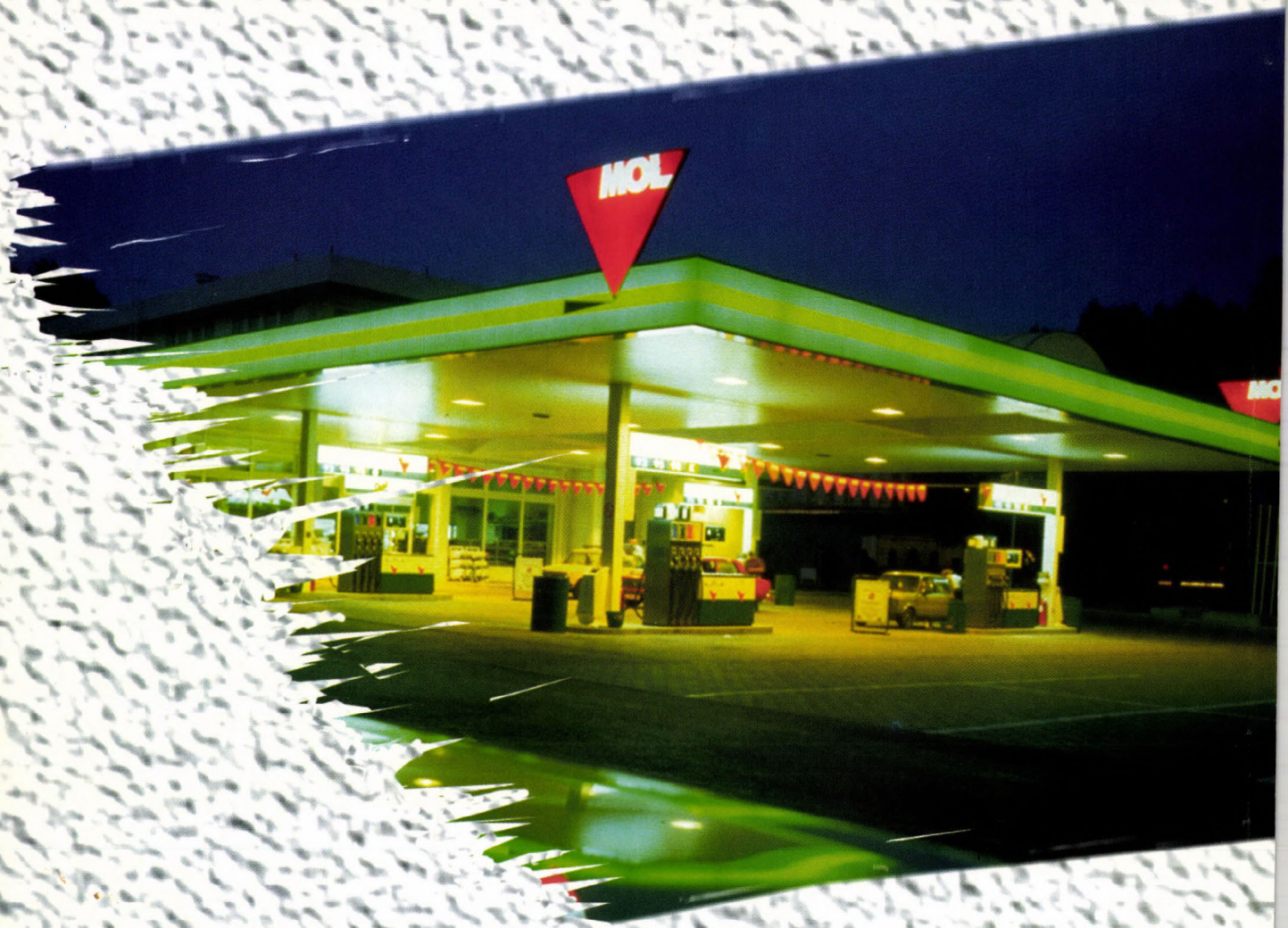
OPEL ECOTEC

PRÓBAÚT

RANGE ROVER

KIRAKAT

MERCEDES FCC

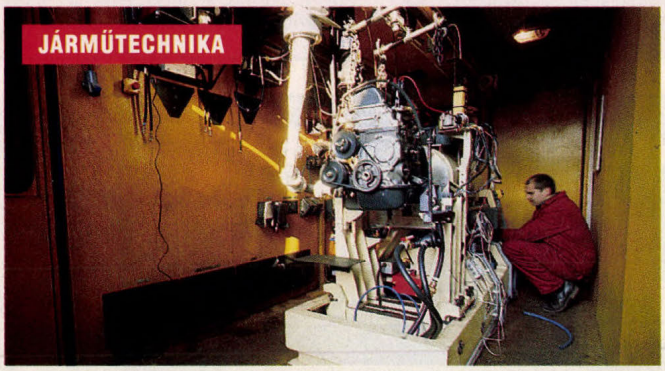


Télen is
számíthat ránk

MOL MAGYAR OLAJ- és GÁZIPARI Rt.

TARTALOM





A Mercedes válasza Kína motorizációs igényére (6. oldal)

Magyar cég szállítja a korszerű motordiagnosztikai berendezéseket a Lada-gyárnak (44. oldal)

Erwin Webert cserbenhagyta a Seat Ibiza (72. oldal)



A Hyundai a világ egyik legnagyobb autógyárává nőtte ki magát (28. oldal)



MOZAIK 2

FÓKUSZ
Mercedes-koncepció Kínának
Családmodell 6

JÁRMŰTECHNIKA
Opel Ecotec motorok
Irány az álomhatár 9

PIAC
Ártrend, új autók árai 13

PRÓBAÚT
Range Rover 4.0 HE
Tereplord 26

TUDÓSÍTÁS
Hyundai 28

KIRAKAT
Újrahasznosított kétütemű
Ford-szintézis 30

TUDÓSÍTÁS
Frankfurtban láttuk
Számít a gép 32

TÖRVÉNYOLDAL
A harmadik közbeszól 34

TUDÓSÍTÁS
Próbaút a sivatagban
Peugeot Tropy '94 35

PRÓBAÚT
FIAT Coupé Turbo
A könnyűlovasság támadása 40

JÁRMŰTECHNIKA
Magyar fékpadok a Lada-gyárban
Motordiagnosztika 44

KIRAKAT
KTM endurók
Nagyágyúk 46

VETERÁN
Norton Dominator 99
Nehézsúly 50

VISSZAPILLANTÓ
Ezt írta az AM 55

PIAC
Keres, kínál
Használt autók, motorok, haszonjárművek árai, sport 57

SPORT
FORMULA–1 1994.
Zárszámadás 69

Catalunya Rali
F–2 fesztivál 72

Madonna-kupa
nemzetközi teremkrosszverseny
Évadzáró ugribugri 74

Keresztrejtvény 78

ÉRZÉKELŐ A SCORPIÓBAN

Az új Scorpio extra tartozékainak élén az ultrahangos parkolási távolságérzékelő rendszer szerepel. A hátsó lökhárítóba épített érzékelőfej még a drótkerítésről visszaverődő, kis intenzitású jelet is felfogja. A kijelző 1,6 m-es távolságig zöld fényt ad, a távolság csökkenésével sárgára, majd pirosra vált. A 0,3 m elérésekor a piros fény villogni kezd. Emellett egy állítható intenzitású jelzőhang is figyelmeztet az ütközésveszélyre, a hangmagasság az akadályhoz való közeledés arányában változik. Természetesen sok más felszerelés is rendelhető, így az autó kényelme, megjelenése az egyéni ízléshez igazítható.

PEUGEOT INDIÁBAN

525 millió francia frankos alaptőkével rendelkező vegyes vállalatot hozott létre Bombayben a Peugeot-autógyár. A Pal Peugeot elnevezésű, összességében 1,2 milliárd frankos beruházás lehetővé teszi, hogy a kalyani gyárban évente 60 ezer darab 309-es készülhessen el. Az 1,3 literes benzines és 1,5 literes dízelmotorokkal készülő járműveket Indiában értékesítik majd, amelyre 120 tagból álló márkakereskedői hálózatot hoznak létre 1995 első felében.



A4-es MÁSKÉPP

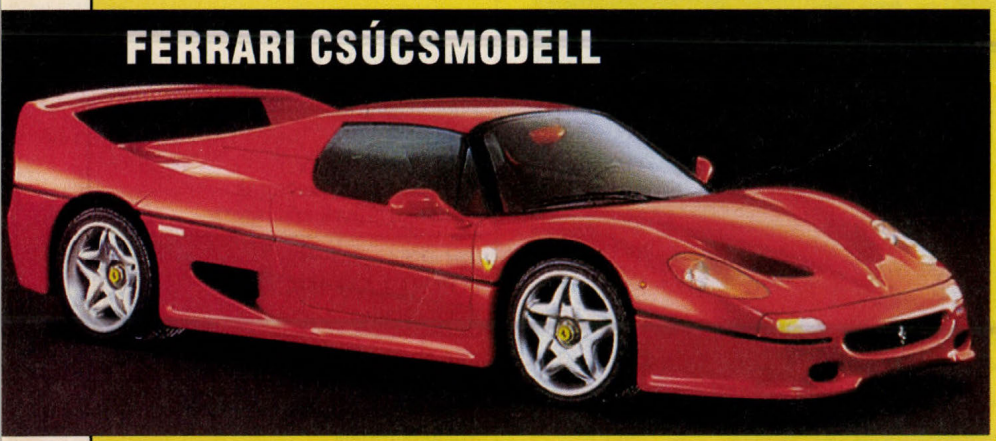
A Betatec tuningcég Avantgarde márkajelzéssel optikai kiteket készít Audikhoz. Néhány héttel az A4-es Audi bemutatkozása után már készen áll a tuninglehetőség az új modellhez. A közel 8 ezer márkás csomagban a könnyűfém keréktárcsákon kívül a sportfutómű és sportkipufogó, valamint a belső műszerfal és ajtókárpit fa-, illetve alumíniumborítása is benne foglaltatik.



PUTTONYOS SKODA

Az olcsó pick up-modellek kedvelőinek kegyeit keresi a hamarosan új köntösbe öltöző Skoda kombi. Az emelt tetejű, puttonyos Skoda négyajtós. Az e típusúakra és más Mlada Boleslav-i kocsikra kíváncsiak a Skoda Club Aue/Schneeberg címén kaphatnak friss információkat a VW AG leányvállalatának cseh újdonságairól. Skoda Club – Steffen Mohaupt Schneeberger Str. 42. 08280 Aue/BRD, avagy Skoda Automobile Deutschland GmbH Brunnenweg 15. 63128 Dietzenbach/BRD.

FERRARI CSÚCSMODELL



A Ferrari márciusban a genfi autószalonon fogja a nagyközönségnek bemutatni új roadsterét, az F 130-ast. A szuperautó szíve a 65°-os V12-es elrendezésű, hengerenként ötszelepes, 4700 cm^3-es motor, amelynek teljesítménye 520 (!) lóerő. Ez meghaladja a korábbi, az inkább verseny- mint utcai modell, az F 40-es 478 lóerejét is, nem akármilyen menetteljesítményeket sejtetve. A jármű tömege 1000 kg alatt lesz, ami a McLaren F–1 lóerő/tömeg arányánál mintegy 40 lóerő/tonnával így is kisebb értéket ad, de elegendő 3,5 másodperc a 100 km/h-ra gyorsuláshoz. A levehető tetőpaneles megoldás miatt ugyanis a konstruktőrök nem a konkurens típus 360 km/h sebességi csúcsának megdöntését vették célba, hanem az autó dinamikája lett minden eddigit felülmúló. Az extrém nyomatékot hagyományos, kézi kapcsolású 6 fokozatú sebességváltó viszi át, de elkészült a Ferrari Formula–1-ben kipróbált, a kormánykeréken elhelyezett kapcsolókkal vezérelhető félautomatája is. A tervek szerint évente mintegy 150, autóversenyzői képességekkel rendelkező vásárló igényeit szeretnék ezzel a típussal kielégíteni.

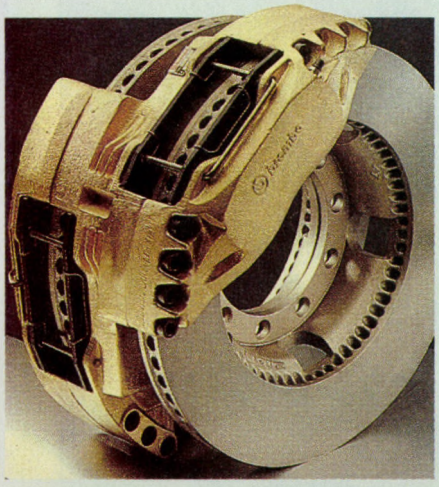


KERÉKTÁRCSA-SZIMULÁTOR

A német Pontus cég kifejlesztett egy számítógépes szimulátort, amellyel kipróbálhatja a vásárló, hogy az egyes könnyűfém keréktárcsák miként állnak az autóján. Mind az autó-, mind a keréktárcsa-kínálat teljesnek mondható, az Audiktól a Renault Twingón át a Lancia Dedráig mindenki válogathat, az egyes járműveken melyik keréktárcsamodell mutat is a legmegfelelőbben.

NÖVELT A BREMBO

A világ legnagyobb fékgyára, amelyet 1961-ben alapítottak Olaszországban, kikerült az amerikai fennhatóság alól, és újra teljes egészében itáliai tulajdonban van. 1995-ben az eddigi 6,2 millió darabos termelést 7,5 millióra emelik, és nemcsak a mennyiség, hanem ezzel arányosan a típusskála is szélesedik. A Brembo teljes erődobással megkezdi a teherautó-tárcsafékek előállítását is, az Iveco után idén várhatóan több gyárnak is a beszállítója lesz.



M3 COMPACT

A BMW-gyár a 3-as Compact M-en vagyis motorsportverzióján dolgozik. A vásárlói igényekhez igazodva az autó ára alacsonyabb lesz, mint az M3-as kupéé vagy limuziné. Ez a szempont és a hátsó futómű teherbírása kérdésessé teszi a korábbi 2,5 literes, 238 lóerős M sorozatú négyhengeres beépítését. A bajor gyár motorsportrészlege vagy ennek egy 180-200 lóerősre lefojtott változatát, vagy a limuzinból nemsokára kikerülő hathengeres 2500-ast tervezi beépíteni, de szóba jöhet a 16 szelepes, 140 lóerős 1800-as négyhengeres valamilyen felfúrt változata is.



AUTÓMOSÁS VÍZ NÉLKÜL

Vizes előáztatást nem igénylő autótisztító szert fejlesztett ki és hozott forgalomba a német Sonax cég. A ma divatos kettőt-egyben eljárást alkalmazó Clean & Polish elnevezésű folyadék nemcsak a különböző szennyeződéseket oldja, hanem egy lépésben több hétig tartó védőréteget von a lakkrétegre. Az újdonság a műanyag, gumi és üveg alkatrészeket nem támadja meg, így azok ápolására is alkalmas.

VARÁZSCERUZA



Újfajta, a lakkot ért kisebb sérülések javítására szolgáló „ceruzát" hozott forgalomba – egyelőre a nyugat-európai országokban – a Sonax. Az újdonság elsősorban a karcolásszerű rongálások gyors és egyszerű láthatatlanná varázslását segíti elő. A javításhoz elegendő a karcolás irányára merőlegesen mozgatni a ceruzát, majd a felesleget egy puha ronggyal letörölni. A varázsceruza alkalmazásával elsősorban a korróziótól védhető meg a karosszéria, de a 18 színes választék azt is lehetővé teszi, hogy a javítás alig felismerhető legyen a sérült autón.



JUBILEUMI CATERHAM

A kétüléses roadstereket gyártó brit Caterham a cég születésnapjának 21. évfordulóját egy jubileumi típussal koronázta meg. A jármű stílszerűen egyszerűen a Caterham 21 nevet kapta. Az alumínium karosszériás gép megvásárolható 1,7 literes Ford- vagy 2 literes Vauxhall-motorral, amelyeknek teljesítménye 135, illetve 165 lóerő. Kívánságra a Caterham hatfokozatú sebességváltóval is megrendelhető.

YAMAHA-HÉTVÉGE

Családi hétvégét rendez a Yamaha Motor Hungária Kft. május 26–28-án Balatonfüreden, a kempingben. A gyermekektől a felnőttekig mindenki talál majd kedvére való programot, egyebek között minigolf, tenisz, vízisí és rodeó közül lehet választani, s persze motorosrendezvényekre is sor kerül, robogós ügyességi versenyre, bakonyi túrára és felvonulásra.

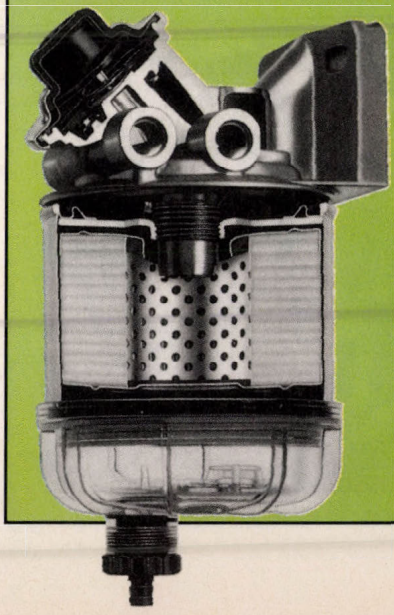
A Yamaha-víkendre nemcsak motortulajdonosokat várnak a szervezők. Szállást foglalni a BalatonTouristnál lehet (8200 Veszprém, Kossuth L. u. 10., telefon: 88-423-664, telefax: 88-426-874), felvilágosítással a Yamaha Motor Hungária Kft.-nél és valamennyi Yamaha-márkakereskedésben szolgálnak.

ESCORT III.

Jövő év elején új orrot kap a Ford Escort, s a vékonyabb hűtőmaszk meg a lámpák a Mondeo stílusát követik. Belül már több lesz az újdonság, módosul a műszerfal, az ülések, megjelenik a dupla légzsák.

JELEZ A SZŰRŐ

Új üzemanyagszűrők forgalmazását kezdte meg az Armafilt. A termékek az egyesült államokbéli Parker cég gyártmányai. A Racor márkanevet viselő gázolajszűrők alkalmazásával 100%-os vízmentességet ígér a gyártó. Ezt a speciális víztaszító anyaggal bevont szűrőpapír hivatott garantálni, szemben a csupán vízgyűjtő tartályt alkalmazó megoldásokkal. Szükség esetén hang- vagy fényjelzés hívja fel a vezető figyelmét az összegyűlt víz leeresztésére. A berendezés ellátható fűtőkészülékkel is, így meggátolható a paraffin kiválása hideg időben. A motor mentesül a víz-, mechanikai és algaszennyeződések okozta károktól: a korrózió-tól, a porlasztócsúcsok és az adagolóelemek idő előtti cseréjétől. A tüzelőanyag-szivattyú szívó- és nyomóoldalán egyaránt alkalmazhatók az új szűrők.



A NAGY FAL ÁRNYÉKÁBAN

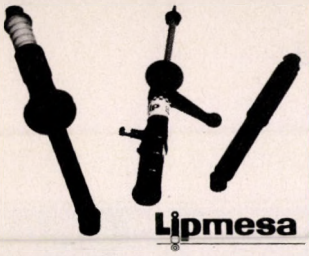
Pekingben a kínai kormány felhívására 20 neves autógyártó cég mutatta be a kifejezetten erre a piacra szánt modelljeit. Az érdeklődésük nem véletlen, hiszen olyan nagy és egyre bővülő piacot találnak a világ legnagyobb népességű országában, hogy még a Porsche is ringbe szállt. A C 88-as kódot viselő családiautó-koncepciója egy négyajtós, fronthajtású szedánra épül, mely kiegészül 3 és 5 ajtós változatokkal is. A kínai gyártás kapacitását évi 300 000 darabosra tervezik. Fontos tényező az ár is, amely a megvalósulás esetén 3500 amerikai dollár körül várható.



AUTÓALKATRÉSZ ÁRUHÁZ

BÁRDI AUTÓ

1083 BP. ORCZY ÚT 39.
TEL.: 1343-572, 1143-393
2153-857, 2101-027
NYITVA: H.-P.:7-19-ig, SZ: 9-13-ig.
ORSZÁGOS HÁZHOZSZÁLLÍTÁS !
BUDAPESTEN MOTOROS FUTÁR !



LENGÉSCSILLAPÍTÓK

GOLF, JETTA I.(első).....2840Ft
KADETT, ASCONA(hátsó).....2390Ft
ESCORT, ORION(első).....4713Ft
MERCEDES W123(hátsó).....3840Ft
DATSUN CHERRY(hátsó).....2945Ft
MAZDA 626(első) gázos.....8920Ft
AJTÓEMELŐ TELESZKÓPOK:
A LEGTÖBB TÍPUSHOZ 1990Ft-tól

GMS SPIRÁL-RUGÓK

GOLF, JETTA I.(első).....3818Ft
RENAULT 9, 11(első).....3907Ft
ESCORT(hátsó).....2990Ft
ERŐSÍTETT:
MERCEDES W123.....5734Ft
PASSAT(hátsó).....3790Ft

ORIGINAL

TORONY-CSAPÁGYAK

VOLKSWAGEN, AUDI.....1129Ft
REGATTA.....1446Ft
RENAULT 9, 11.....2823Ft
KOMPLETT TORONY SZILENT:
KADETT.....7800Ft

FRAP

GÖMBFEJEK,LENGŐKAROK

MAZDA 323 támasztógömbfej 2587Ft
CITROËN BX alsó gömbfej.....2336Ft
GOLF, JETTA I. szélső gömbfej 1350Ft
KOMPLETT LENGŐKAR:
ESCORT, ORION 8173Ft
BMW 316 .....7500Ft
KORMÁNYGUMI-HARMONIKA:
GOLF, JETTA I. 312Ft



RENAULT 9, 11stab. gumi 959Ft
GOLF, JETTA II. szilentblokk ...1240Ft



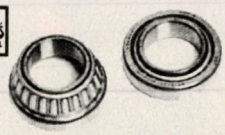
KUPLUNGOK:

GOLF, JETTA I. tárcsa 3992Ft
REGATTA tárcsa 4568Ft
PEUGEOT 305 tárcsa 4460Ft
ESCORT kuplungszett 13786Ft
KADETT kuplungszett 12952Ft



FÉLTENGELYCSUKLÓK, GUMIHARANGSZETTEK:

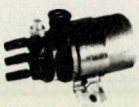
REGATTA félt. csukló készlet 8726Ft
HONDA CIVIC csukló készlet ...14803Ft
KADETT félt. csukló készlet 11847Ft
PASSAT félt. csukló készlet 8656Ft
VW félt. gumikészlet (külső) 792Ft
FIAT félt. gumikészlet (külső) 784Ft
MAZDA 626 félt. gumikészlet 1452Ft



KERÉKAGYCSAPÁGYAK

SZIMMERINGGEL, TARTOZÉKOKKAL

VW kerékcsapágy (hátsó) 2064Ft
FIAT kerékcsapágy (első) 3012Ft
MAZDA 323 kerékcsapágy e. 2806Ft
FORD kerékcsapágy e. 3800Ft



BENZIN-PUMPÁK

DATSUN CHERRY 3157Ft
GOLF, JETTA I. 3080Ft
MAZDA 323 .....3334Ft
BMW 316 .....3157Ft



SZÍJAK, GYERTYÁK

VW DIESEL vezérműszíj 783Ft
KADETT BENZINES vez.szíj 690Ft
NISSAN SUNNY vez. szíj 920Ft
ÉKSZÍJAK 530Ft-tól
GYÚJTÓGYERTYÁK 188Ft
ICAT IZZÍTÓGYERTYÁK 714Ft



KIPUFOGÓK:

GOLF, JETTA I. hátsó dob 4900Ft
ESCORT, ORION hátsó dob 3436Ft
SIERRA középső rendszer 7364Ft
REGATTA hátsó dob 5108Ft
RENAULT 9, 11 hátsó dob 5738Ft
FIAT beakasztó gumi 144Ft
ÁLTALÁNOS bilincs 96Ft



FÉKBETÉTEK-POFÁK, FÉKTÁRCSÁK-DOBOK

ESCORT, ORION betét (első) 2203Ft
HONDA ACCORD betét (hátsó)....2110Ft
KADETT,ASCONA betét e. 1797Ft
GOLF, JETTA I. tárcsa e. 1646Ft
FIAT tárcsa (első) 1314Ft
CITROËN BX tárcsa e. 2547Ft



FÉKHIDRAULIKÁK

FÉKMUNKAHENGEREK 540-1320Ft

VÍZPUMPÁK, TERMOSZTÁTOK:

VW DIESEL termosztát 552Ft
OPEL BENZINES termosztát 552Ft
MERCEDES W123 termosztát ...1483Ft
KADETT DIESEL vízpumpa 3907Ft
BMW 316 vízpumpa 8113Ft
GOLF, JETTA I. vízpumpa 3719Ft
HŐGOMBÁK 590Ft-tól



FIAMM AKKUMULÁTOROK

1. sz. bolt-szerviz
MINTABOLT+BÁRDI-PROFI GYORSSZERVIZ
1089 BP. REZSŐ TÉR 1.
TEL.: 1340-278, 2101-026
Nyitva: H-P: 8-17-ig, Szo. zárva.

2. sz. bolt:
BÁRDI AUTÓ SZOMBATHELY
9700 Sport tér 4.
Tel.: (94) 329-401

3. sz. bolt:
BÁRDI AUTÓ SZÉKESFEHÉRVÁR
8000 Pozsonyi út 1.
Tel.:(22) 302-468

A BÁRDI CSAPAT

•**BAJA:**AUTÓ PANKOVICS, Kálvária u. 1.T:(79)324-757•**BÉKÉSCSABA:**AUTÓ-BRILL, Bartók B. u. 46.T:(66)324-788 **BUDAPEST:**KOZIK ÉS T., XXI. Rákóczi F. u. 194.T: 277-8222•SASKÓ XIV. Nagy Lajos király u. 179.T:252-1734 •IXORN KFT. XV. Aporháza u. 1.T:(60) 339-750.•**DEBRECEN:**ER-SZI KER. KFT. Erzsébet u. 21.T:(52)411-144 •**ÉRD:**VARGA Botond u. 1. (Riminyáki sarok)T:(23)365-777•**GYŐR:**MINALKÓ, Damjanich u. 7.T:(96)322-266 •**KOMÁROM:**AUTÓ-ÁSZ, Vásár tér, pavilon sor.T:(60)374-818•**MISKOLC:** LI&RA BT. Alföldi u. 1.T:(46)380-203 •**NYÍREGYHÁZA:**GYEKIS ÉS T. KFT. Összőlő u. 6.T:(42)318-350.•**PÉCS:** AUTÓ-PRINZ Siklósi u. 33.T:(72)313-996•**SALGÓTARJÁN:**SEDAN BT. Zagyvapálfalvi felüljáró,P6-os pavilon T:(32)317-984•**SIÓFOK:**TRAGACS KFT.Kossuth u. 3.T:(84)317-568 •**SZEGED:**KISS BÉLA Szt. István tér 11. T:(62)315-034•**TATABÁNYA:**AUTÓ-ÁSZ Március 15. u. 7.T:(34)331-360 •**VESZPRÉM:**RING AUTÓ Ady Endre u. 5. T:(88)329-644, 60-391-329 •**ZALAEGERSZEG:**MR BT. Petőfi u. 33.T: (92)311-935

ÉS TÖBB MINT 3400 VISZONTELADÓ

ÁRPÉLDÁINK ÁFA NÉLKÜL ÉRTENDŐEK ! KÉRJE PONTOS ÁRTÁJÉKOZTATÓNKAT !

AKI SZÁMOL, BÁRDINÁL VÁSÁROL!

BÁRDI PROFI GYORSSZERVIZEK: •**ÁBRAHÁMHEGY:**Kápolnavölgyi u. 2.T: (87)331-576•**BAJA:**Kálvária u. 1.T:(79)324-757•**BÉKÉSCSABA:**Bartók Béla u. 46-50.T:(66)324-788•**BUDAPEST:VIII.** Rezső tér 1.T:210-1026•**XI.** Ugron G. u. 10.T:165-1692•**XIV.** Nagy Lajos kir. u. 179.T: 252-1734•**XV.** Aporháza u. 1. T: (06-20)340-731•**XVII.** Zrínyi u. 5/b.T:257-9356• Hártya u.T:(06-30)424-417•**XIX.**Báthory u. 24.T:282-0034•**XX.** Béke u. 31. T:(06-20)344148•Boronau.32. •**ÉRD:**Botond u. 1. T:(23)365-777•**SZÉKESFEHÉRVÁR:**Pozsonyi u.1.T:(22)382-478•**SZOMBATHELY:**Hunyadi út(Baumgartner)•**TATABÁNYA:**Dankóu.3. T:(34)338-153•**VESZPRÉM:**Budapesti u. 72.T:(88)425-684

CSALÁDMODELL

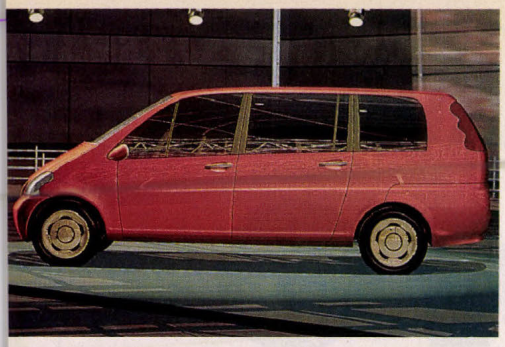
MERCEDES-KONCEPCIÓ KÍNÁNAK

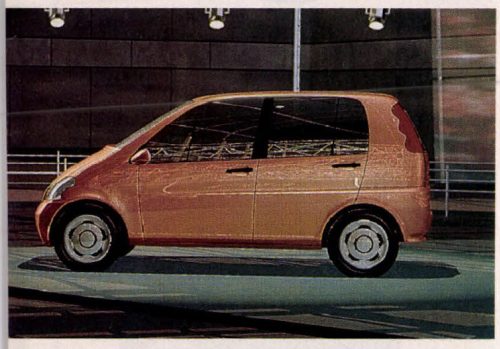


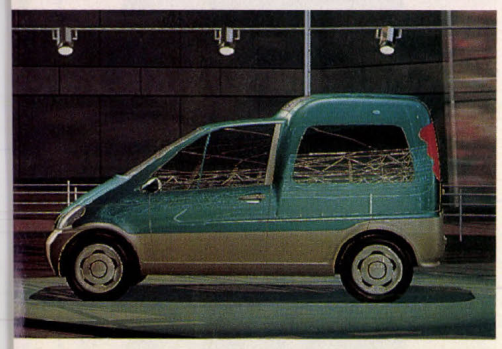
A kínai kormány széles körű programot hirdetett meg az ország motorizálására. A felhívás nem talált süket fülekre Stuttgartban sem, a Daimler-Benz cég is bemutatta az új piac meghódítására hivatott modellcsaládot.

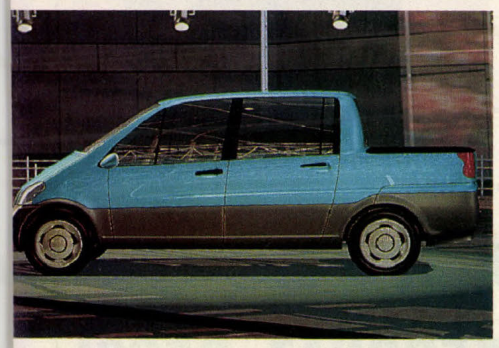
A sajátos piaci igények kielégítését nem akármilyen alapossággal megcélzó koncepció azért tűnik érdekesnek – még Európából nézve is –, mert kísérteties hasonlóság fedezhető fel közte és az előreláthatólag 1997-ben debütáló A osztály között. A Mercedes high-tech kompakt autói a ma egyedülálló, úgynevezett kétszintes építésmódot valósítják meg: az első „emeleten" helyezkedik el az utastér, s ez alá búj tatták a motort az erőátviteli egységgel együtt. Ez azt eredményezi, hogy megszűnik a jármű hosszát növelő motortér, de megnövekszik némiképp az utastér padló- és tetőmagassága. Parkoláskor azonban nem magassági problémáink szoktak lenni, így a végeredmény egy, a városi autózásra kiválóan alkalmas, kompakt egyterű.

Persze a kisautót nem most találták fel, akkor mi az újdonság? A titok nyitja az utastér belsejében van: a kedvező üléspozíciókkal 5 felnőtt kényelmes elhelyezését oldhatjuk meg, akik még a csomagjaikat is magukkal hozhatják, hiszen befér. Az általunk ismert mai egyterűek ettől eltérnek, konstruktőreik minél több személy (akár 7-8) szállíthatóságát tartották fontosnak, ez indokolja kisbusznyi méretüket. A Mercedes engedményei áthidalják a műfaji különbséget, s a hasznostér-motortér arány









A teljes család



A jármű vonala a mai egyterűekét követi



Mind kényelemből, mind biztonságból sokat kínál az utastér

megjavításával a középkategóriára jellemző belső adottságok sokkal kisebb térigénnyel társulnak.

Az emberiség egyötödét képviselő Kínában a széles körű motorizációt nem lehet csupán a külső méretek minimalizálásával elintézni. A ma még arányaiban kicsi – bár volumenében így sem elhanyagolható – réteg, amely az autóvásárlást megengedheti magának, egyre bővülni fog, s a környezeti katasztrófa elkerüléséhez a járművek motorjainak kevés üzemanyagot jó hatásfokkal és kis emisszióval kell elégetniük. A stuttgartiak válasza erre a problémára az az előreláthatólag 55 lóerős, 1,3 literes dízelmotor, amely 100 kilométerre beéri 4-5 liter üzemanyaggal. A fejlesztés azonban nem hagyta figyelmen kívül az esetleges alternatív hajtásmódok beépíthetőségét: a padló alatti rész képes befogadni a jövőbeni elektromos motor akkumulátorait vagy a hidrogéngázüzemhez szükséges tartályokat.

Bevezetőnkben modellcsaládot említettünk, de még nem esett szó a testvérekről. Mint képsorozatunk mutatja, nem csak 5 személy szállítására születtek megoldások, hanem egy 7 személyes kisbusz is elkészült, de megtaláljuk a pick up-változatot és a városi kisáruszállítót is a modellpalettán.

A kínai gyártás beindulása esetén évi több mint 250 000 autó hagyná el a gyártósorokat, s az áruk (az ötüléses verzióval kezdődően) 10 000 dollárról indulna.

PAPP TIBOR



EGY JÓ BARÁT AZ UTAKON

Barum

NÉZZEN BE HOZZÁNK!



GUMEX KFT.
3000 Hatvan, Nagytelek, Tel./fax: 37/342-190

GUMIFLEX KFT.
8002 Székesfehérvár, Börgöndi u. 14.
Tel./fax: 22/321-649

HORVÁTH JÓZSEF
9023 Győr, Attila u. 39., Tel./fax: 96/315-933



MARSÓ KFT.
4400 Nyíregyháza-Rozsrét, Pf.: 251
Tel./fax: 42/490-000

MEDIX MARKT KFT.
1102 Budapest, Liget u. 16., Tel./fax: 261-2261

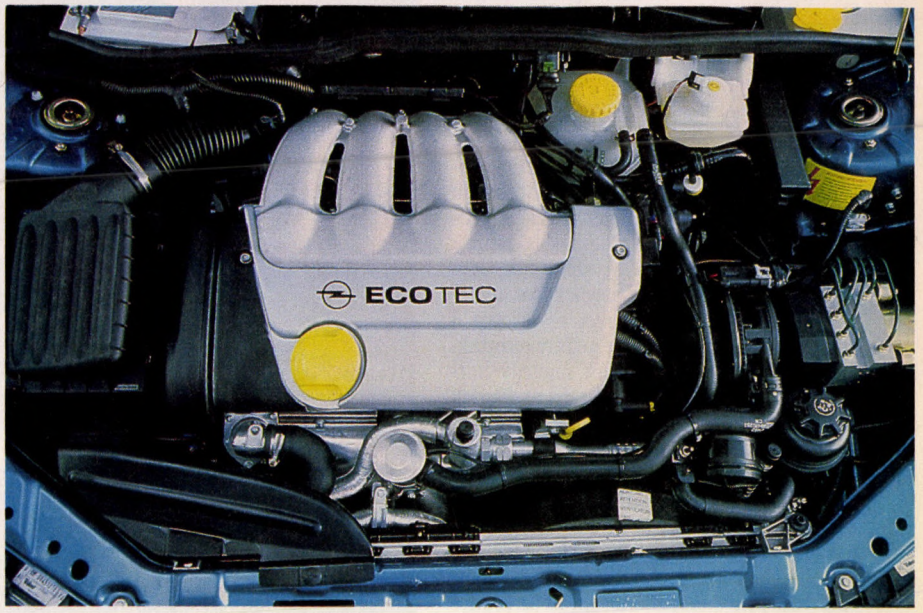
TAURUS KERESKEDŐHÁZ–BÉCSI GUMI ÁRUHÁZ
1037 Budapest, Bécsi u. 343. II. kapu
Tel./fax: 269-7290

KIVÁLÓ MINŐSÉG – KEDVEZŐ ÁR

IRÁNY AZ ÁLOMHATÁR

OPEL ECOTEC MOTOROK

Az autófejlesztésben az új álomhatár elérését a száz kilométerenként háromliteres fogyasztású gépkocsi létrehozása jelentené. Bár még a cél meghatározása sem egészen pontos, az Opel új, Ecotec névre keresztelt motorcsaládja máris jelentős lépés ezen álom megvalósítása felé.



Így fest a Tigrában a legkisebb (90 lóerős) Ecotec erőmű

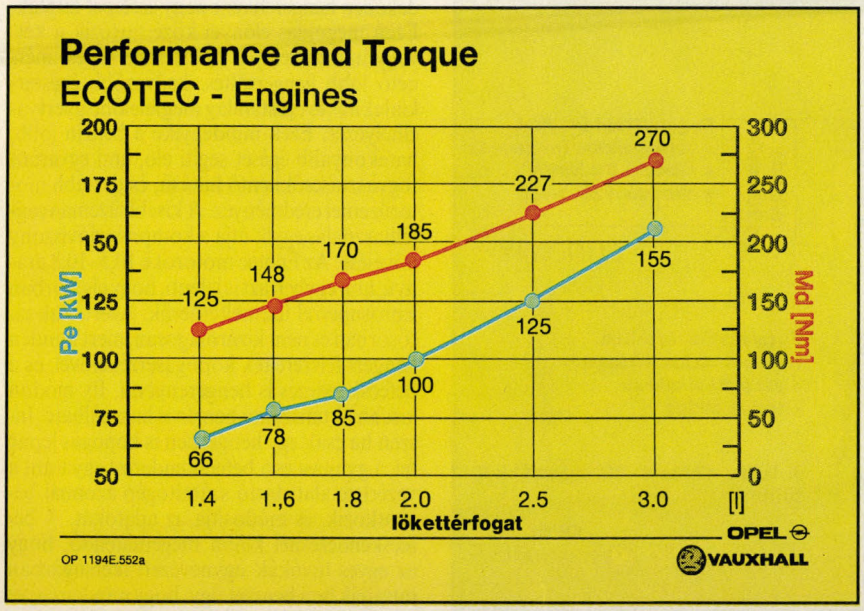
Az autógyárak fejlesztőmérnökei igazán nincsenek irigylésre méltó helyzetben. Az csak az egyik gond, hogy általában egymásnak ellentmondó feltételeket kell kielégíteniük. A nagyobbik az, hogy sokszor maguk a feltételek sem meghatározottak. Manapság pedig éppen ez a helyzet. Az már megfogalmazódott, hogy az autók jövőbeni fogyasztása száz kilométerenként három liter körül legyen, de azt még nem mondták ki, mégis mennyivel. Pontosan három liternek kell lennie, vagy lehet akár 3,9 liter is? És persze a mérés módja sem közömbös. Ugyan van már egy bevált mérési módszer, amit ECE-előírásként ismer a világ, de küszöbön áll egy új, az MVEG bevezetése (várhatólag 1997-ben). Ez utóbbinál más az eljárás, ami azt eredményezi, hogy a mért értékek ugyanazon gépkocsi esetében 8–20 százalékkal megemelkednek. Így a valósághoz valószínűleg közelebb álló fogyasztás kapható, ám ezután az is tisztázásra szorul, hogy a három litert e kettő közül melyik mérési móddal kell teljesíteni.

Sok a kérdés, az azonban a bizonytalanság ellenére biztos, hogy valamit tenni kell. Egyrészt a fogyasztók – az autósok – követelik ki a fogyasztás lehetőleg minél nagyobb arányú csökkentését. Másrészről onnan is jelentkezik ez az igény, hogy a környezet, a természet további terhelése (a növekvő járműszámot is figyelembe véve) csak így csökkenthető. Kevesebb üzemanyaghoz kevesebb levegő szükségeltetik, s e két tényből következőleg a kipufogógáz mennyisége is csökken.

A kipufogógázok mennyiségi csökkentése talán az egyik legfontosabb tényező, amivel egy szinten a gázok összetétele említhető. A minőségjavítást a szabályozók is elősegítik – pontosabban kikényszerítik. 1996-ban Nyugat-Európában már csak olyan autók hozhatók forgalomba, amelyek szén-monoxidból 2, szénhidrogénekből és nitrogén-oxidokból 0,2 grammnál is kevesebbet bocsátanak ki kilométerenként. (Érdemes megfigyelni, hogy az új előírásokban nem százalék szerepel, hanem gramm/kilométer. Vagyis ha egy nagyobb motorral szerelt autó sok kipufogógázt ereget, akkor abban csak nagyon kis arányban lehetnek jelen káros összetevők. Az új feltételeknek leginkább és leggazdaságosabban kis lökettérfogatú – abszolút értelemben véve keveset fogyasztó – és tiszta üzemű motorokkal lehet megfelelni.)

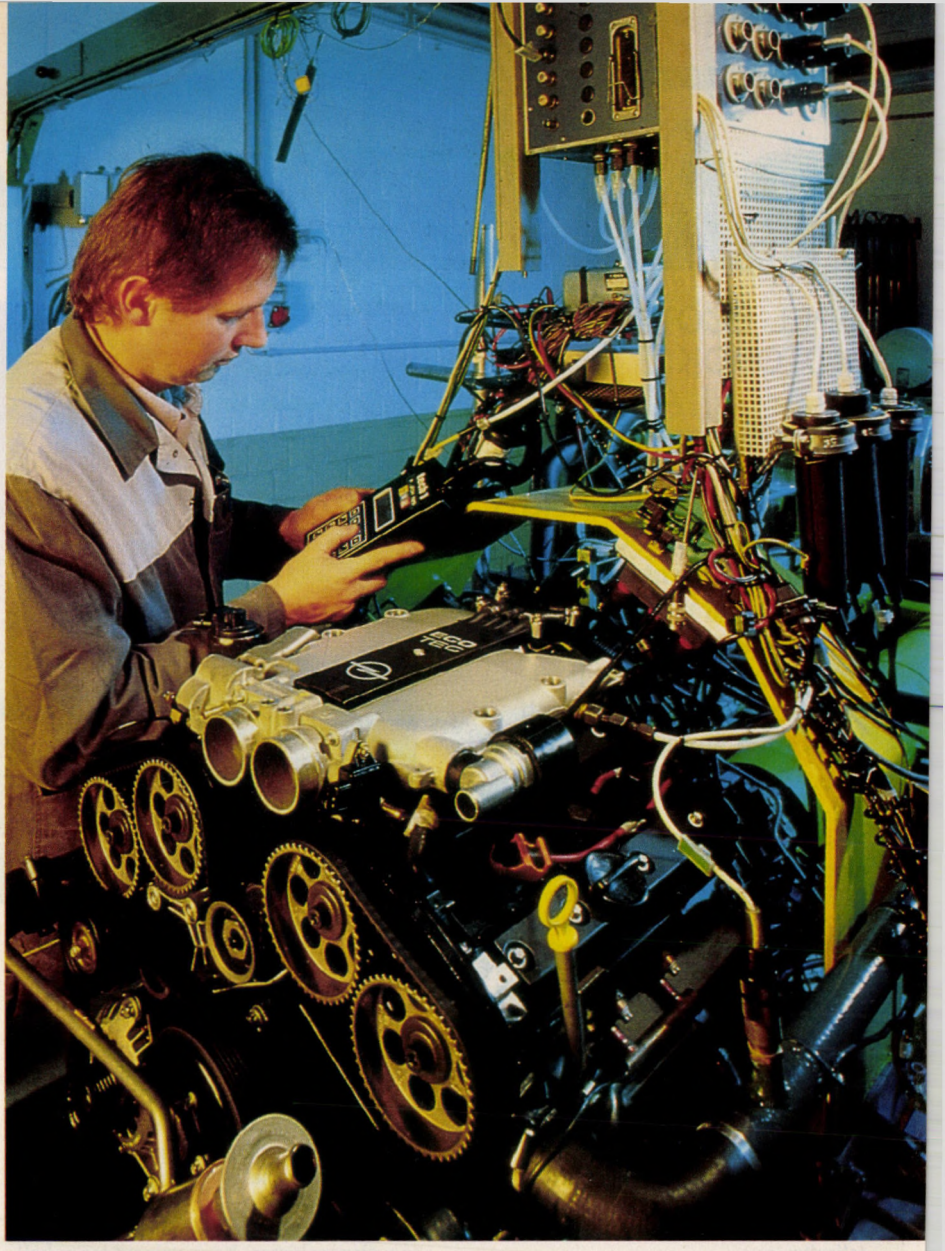
Ha az üzemanyag-fogyasztás kerül szóba, nem kerülhető el egy nagyon-nagyon régi alapkérdés. A dízel- vagy a benzines üzemmód a jövő felé vezető út? A dízelnek kétségkívül sok előnye van, elegendő csupán arra gondolni, hogy a ma száz kilomé-

Az Ecotec-család tagjainak teljesítménye és forgatónyomatéka



OPEL ECOTEC MOTOROK

Próbapadon vizsgázik a legnagyobb, a V hatos, huszonnégy szelepes, 211 lóerős motor

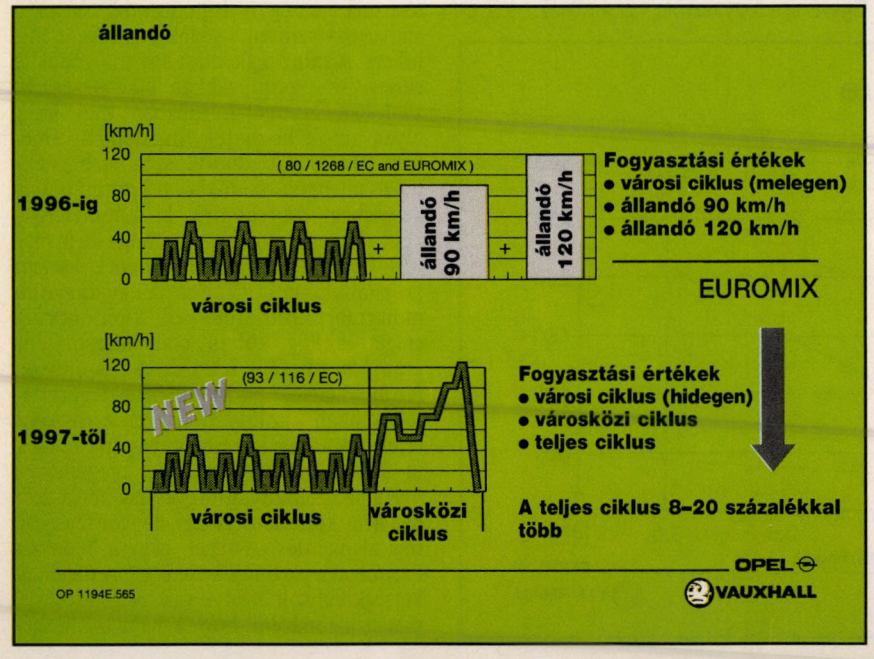


terenként négy liter körül fogyasztó autók túlnyomó többsége dízel (Citroën AX 1.4D, Opel Corsa 1.5D és Vectra 1.7TD, Peugeot 106XND). A dízelek azonban pontosabb gyártást, jobb anyagokat igényelnek, s bizonyos tekintetben bonyolultabbak is, mint a benzinesek. Ez utóbbiak egyszerűbbek, egyszerűbben gyárthatók, és még a károsanyag-kibocsátásuk is jobb. Ezeket összevetve a jövőkutatók arra a következtetésre jutottak, hogy hosszú távon a dízelek mintegy harminc, a benzinesek hetven százalékot tesznek majd ki a jövőbeni járműösszetételben.

A két számot összehasonlítva látható, hogy több mint két szikragyújtású motorra jut egy dízel. Ezt figyelembe véve határozott úgy az Opel vezetése, hogy először egy környezetbarát benzinmotorcsaládot fejlesztenek ki Ecotec néven. A kitűzött célt maga az elnevezés meghatározta, hiszen az az economy (gazdaságosság), ecology (környezetbarátság) és a technology (technológia) szavak összevonásából jött létre. A munka a közelmúltban befejeződött, és az Opel bemutatta új, hat tagot számláló Ecotec-motorcsaládját. Ezek lökettérfogata 1,4 litertől 3 literig, teljesítményük 66 kilowattól (90 LE) 155 kilowattig (211 LE) terjed, így minden Opel-modellbe található megfelelő méretű és teljesítményű takarékos és tiszta erőforrás.

Az Ecotec motorok a kis üzemanyag-fogyasztás és a kis károsanyag-kibocsátás érdekében hengerenként négy szelepet kaptak. Ezen megoldás előnyei közé tartozik a két- vagy háromszelepes vezérléshez képest mérhető jobb hengertöltés, kedvezőbb égéstérkialakítás és égéstanilag megfelelőbb gyertyaelhelyezés. Ezek mindegyike a benzin jobb, hatékonyabb égését segíti elő, ami egyaránt fogyasztáscsökkentő hatású, és tisztább motorüzemet eredményez. A kisebb üzemanyag-felhasználás egyik útja a kompresszióviszony növelése. Az Ecotec motoroké 10,5–10,8 arányú, ami egyben azt is jelenti, hogy elsősorban Eurosuperrel üzemeltethetők. Azért csak elsősorban és nem kizárólagosan, mert minden hengert felszereltek kopogásérzékelővel, és a befecskendezés is hengerenkénti. Ily módon kisebb oktánszámú benzin is használható, hiszen ha csak egy hengerben is kopogás lépne fel, a gyújtást és a befecskendezést egyaránt a vezérlete alatt tartó számítógép azonnal beavatkozik, és módosítja az adatokat. A befecskendezésnél külön megemlítendő, hogy az egyes fúvókák úgynevezett ikersugárban juttatják be a benzint úgy, hogy minden egyes

Fogyasztási adatok és mérésük





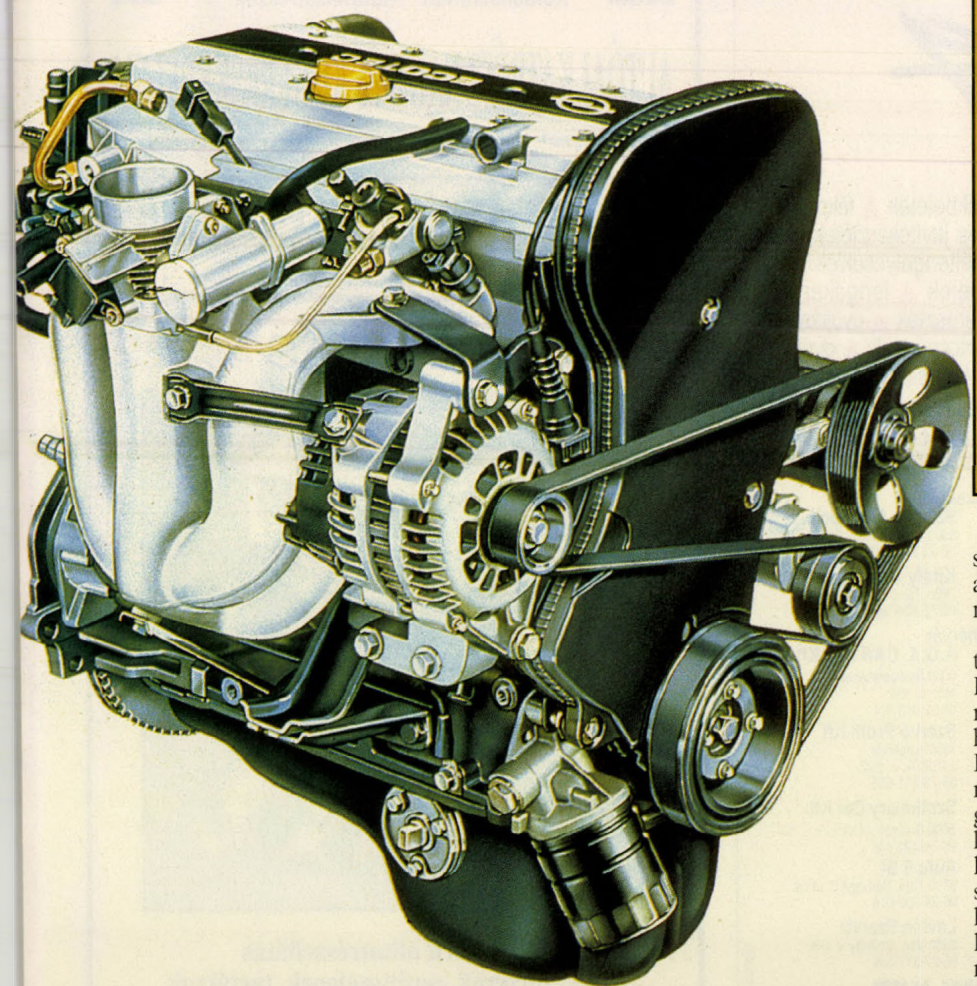
Autóba beszerelve a próbapályán és a gyakorlati közlekedésben is bizonyítania kellett minden Ecotecnek a tulajdonságait. Az eredmények meggyőzők

NORMAVÁLTÓ

Ma és előreláthatóan még 1996-ig az ECE-szabvány szerint határozzák meg Európában a személygépkocsik üzemanyag-fogyasztását. Ez három részből tevődik össze. Először a városi közlekedést modellezik egy többször kapcsolgatós szakasszal, majd a legnagyobb fokozatba váltva következik egy állandó 90 és egy állandó 120 km/h sebességnél mért szakasz. Ennek alapján négy értéket adnak meg. Három a különböző szakaszok egyenkénti eredménye, a negyedik pedig a három érték számtani átlaga. Ezt nevezik Euromixnek.

Eme mérési mód előnye, hogy minden európai kocsit így mérnek, ezért egymással összehasonlíthatók. Hibája viszont, hogy laboratóriumi mérés lévén nem sok köze van a valósághoz, ezért a gyakorlati mérések jelentős eltéréseket mutathatnak az ECE-előírástól.

Nemrégiben kidolgoztak egy új mérési eljárást, mely az MVEG nevet kapta a keresztségben. Az MVEG első szakasza (városi közlekedés) hasonlít az ECE első szakaszához. Ezután azonban nem állandó sebességű szakaszok, hanem egy, szintén kapcsolgatós, de nagyobb sebességű (úgynevezett városközötti) szakasz következik. A mérés alapján három értéket adnak meg. A városit, a városközöttit és a teljes ciklusét. (Vigyázat, nem átlag!) Ez a teljes ciklusra meghatározott érték a tapasztalatok szerint 8–20 százalékkal több, mint az Euromix. Ez azt jelenti, hogy a jövőben nem az autók fogyasztása nő majd meg, hanem az eltérő mérés miatt a mért értékek lesznek nagyobbak.



Vectrákba és Omegákba szerelik a kétliteres Ecotecet

sugár egy szívószelepre irányul. Ezzel szintén a benzin- és levegőrészecskék jobb összkeveredését segítik elő.

A felsorolt módosítások egyszerre szolgálták a gazdaságosságot és a tisztább üzemet. Ez utóbbi cél érdekében azonban olyan eljárásokat is felhasználtak, amelyek a motorhoz kapcsolódóan, de azon kívül találhatók. Ilyen egység az elsősorban a kipufogógáz nitrogén-oxid-tartalmát csökkentő kipufogógáz-visszavezető rendszer és a szekunder levegő-hozzávezető rendszer. Ez utóbbi egy külön ventilátorból áll, amely a hidegindítás során többletlevegőt juttat közvetlenül a hengerfej után a kipufogócsonkba. Ennek köszönhetően az indítást követően jóval hamarabb beindul a katalizátor, és a káros-anyag-kibocsátás sokkal gyorsabban csökken az előírt mértékűre.

G. M.



Láng
AUTÓALKATRÉSZEK

Szűrők ▲ ékszíjak ▲ vezérműszíjak ▲ fékbetétek ▲ fékpofák ▲ féktárcsák ▲ fékdobok ▲ fékhidraulika- és javítókészletek ▲ kerékcsapágy készletek ▲ csapágyak ▲ féltengelycsuklók ▲ féltengelyek ▲ gumiharangok ▲ gömbfejek ▲ lengőkarok ▲ lengéscsillapítók ▲ kuplungok ▲ kardánkeresztek ▲ gyújtáselektromos alkatrészek ▲ gyertyák ▲ porlasztócsúcsok ▲ gyújtókábelek ▲ kipufogók ▲ izzók ▲ tömítések ▲ karosszériaelemek ▲

Területi nagykereskedők:

Budapest	**Breco Autósbolt** 1211 Bp. II., Rákóczi F. út 133. 276-0978, 276-6835	**Kecskemét**	**Vrabély Imre** 6000 Kecskemét, Madár u. 8. 06-76-494-227
Budapest	**Miskey Autósbolt** 1039 Bp., Mátyás király u. 2. 250-0826	**Nagykanizsa**	**Sztráda Autósbolt** 8800 Nagykanizsa, Teleki u. 1. 06-93-311-599
Budapest	**Autó-Mobilux Alkatrész Nagyáruház** 1188 Bp. Nagykőrösi út 25. 06-60-339-882	**Pécs**	**Király Autós Ker. Bt.** 7630 Pécs, Zsolnay V. u. 54. 06-72-324-986
Békéscsaba	**P+A Bt.** 5600 Békéscsaba, Bartók B. u. 66/1. 06-66-328-984	**Székesfehérvár**	**A.G.A. CAR Ker. Kft.** 8000 Székesfehérvár Móri út 154. 06-22-340-314
Csorna	**Molnár Tibor** 9300 Csorna, Erzsébet királyné útja 42. Csorna 472	**Szigetvár**	**Szervó Profit Kft.** 7900 Szigetvár, József A. u. 83/2. 06-73-311-555
Debrecen	**Nagy és Társai Kft.** 4025 Debrecen, Széchenyi u. 22. 06-52-346-539	**Szolnok**	**Szathmáry Car Kft.** 5000 Szolnok, Móricz Zs. u. 16 06-56-422-446
Göd	**Dalnoki György** 2131 Göd, Jávorka u. 1. 06-27-345-238	**Tata**	**Auto 5 Bt.** 2890 Tata, Somogyi B. út 24. 06-34-382-014
Győr	**Kicsi Kocsi Bt.** 9021 Győr, Jókai u. 13-17. 06-96-318-296	**Vác**	**Lavina Szerviz** 2600 Vác, Szilassy u. 1/B 06-27-317-096

LÁNG KERESKEDELMI KFT.
1138 BP., VÁCI ÚT 156.
TEL.: 120-14-60, 120-14-69, FAX: 269-87-44

T-MARK STÚDIÓ

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

Fiorella gömbcsuklók
Doduco autóvillamosság

Fifft lámpatestek
Rhibo karosszériaelemek

E. Techno 1. izzítógyertyák
Schmitter porlasztócsúcsok

Löbro féltengelyek
Victory tömítések

Gates vezérműszíjak, ékszíjak
E. T. F. fékbetétek

Shell kenőanyagok
Cromodora visszapillantó tükrök

Savara levegő- és olajszűrők
Prandini vízpumpák

ATE fékalkatrészek
Kolbenschmidt motoralkatrészek

AUTÓALKATRÉSZ NAGY- ÉS KISKERESKEDELEM

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

AUTOGAS



Teljes körű alkatrészellátás
Kitek, mixerek, multiszelepek, tartályok
Gázautó-szerelőknek árkedvezmény

autó motor PIAC

Az Autó-Motor kereskedelmi és információs rovata

ÁRTREND

A használt autók ára iránt érdeklődő olvasóink tájékoztatására táblázatunkat az Eurotax Kft.-vel együttműködve állítottuk össze. A közölt eladási árak helyes értelmezéséhez fontos tudni, hogy azok a csak szériaszerű extratartozékokkal szerelt, átlagos futásteljesítményű, megfelelő állapotú, forgalombiztos járművekre vonatkoznak, amelyek 1 év műszaki vizsgával rendelkeznek. Hangsúlyozni kívánjuk, hogy az első tulajdonos által eladott, kiváló állapotú, keveset futott, szervizkönyvvel és eredeti járműkulcsokkal, továbbá sok plusz extrával rendelkező autók ára jelentősen magasabb is lehet. Természetesen az ellenkező esetet is figyelembe kell venni, tehát az elhanyagolt, lestrapált, lejárt műszakival rendelkező, sokadik tulajdonosnál üzemelő autók értéke jóval alacsonyabb a táblázatban közöltnél.

Az átlagostól eltérő helyi keresettség is értékbefolyásoló tényező. A piaci megfigyelések szerint kiemelten keresettek az ország keleti részén a Lada, délkeleti részén a Dacia típusai. A kiemelt helyi keresettség révén az átlagostól magasabb eladási ár érhető el.

A szakszervizben vezetett szervizkönyv jelentőségét az utóbbi időben fokozta az a tény, hogy annak segítségével az autó előélete, karbantartottsága jól ellenőrizhető. Változatlanul igaz az, hogy a felújításokra, plusz extrák beépítésére fordított költségeknek csupán töredéke érvényesíthető az autó áremelése formájában.

Mind több vásárló keres autót olyan autókereskedőnél, ahol színvonalas szervizháttér, tesztmesteri ellenőrzés a garancia arra, hogy a vételárért nem szákbamacskát visz haza. Reméljük, piaci információink segítenek eligazodni a használt autók adásvételénél.

Nóniusz
Szerszám Kereskedőház
Szerszáminformáció! ☎ 260-30-30

Mérőeszközök	Gyémánt szerszámok
Kéziszerszámok	Csiszoló szerszámok
Forgácsoló szerszámok	Pneumatikai elemek
Gépek	Levegős gépek

1101 Budapest Kőbányai u. 47/b. Tel.: 1/260-3030, Fax: 1/260-6083
9022 Győr, Újvilág u. 1. Tel./fax: 96/310-321, T.: 96/313-009
3525 Miskolc, Szentpáli út 17. Tel./fax: 46/412-622

Típusmeg.	tól	ig	(cm³)	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984
ALFA ROMEO													
Audi 80 1.6	84	86	1577	0	0	0	0	0	0	0	358	313	275
Audi 80 1.6 TD	82	86	1570	0	0	0	0	0	0	0	454	401	369
Audi 80 1.8 S kat.	86	91	1760	0	0	1126	1000	905	828	732	662	0	0
Audi 80 1.8 kat.	86	89	1760					816	735	666	603		
Audi 80 1.6 D	86	89	1570					865	771	692	630		
Audi 80 1.6 TD	88	91	1570	0	0	1224	1077	995	902	0	0	0	0
Audi 80 2.0 kat.	91	00	1984	2264	1737	1458	0	0	0	0	0	0	0
Audi 80 2.3 kat.	91	00	2309	2803	2062	1775	0	0	0	0	0	0	0
Audi 80 2.6 V6 kat.	92	00	2598	2902	2311								
Audi 80 1.9 TDI kat.	91	00	1896	2447	1929	1694	0	0	0	0	0	0	0
Audi 100 1.8	83	88	1760	0	0	0	0	0	634	518	439	384	328
Audi 100 2.0	84	88	1970	0	0	0	0	0	654	552	484	420	357
Audi 100 2.0 kat.	88	90	1970	0	0	0	1025	926	806	0	0	0	0
Audi 100 2.0 kat.	90	00	1984	2474	1829	1557	1272	0	0	0	0	0	0
Audi 100 2.3 kat.	90	94	2309	2959	2282	1823	1519	0	0	0	0	0	0
Audi 100 2.6 V6 kat.	92	00	2598	3238	2528								
Audi 100 2.5 TDI kat.	91	94	2460	3358	2726	2097	0	0	0	0	0	0	0
BMW													
BMW 316	83	91	0	0	0	1062	932	814	730	597	506	415	356
318 i	83	91	1754	0	0	1157	1059	869	767	647	549	456	397
320 i	85	91	1976	0	0	1273	1114	937	821	739	605	501	0
325 i	85	91	2476	0	0	1328	1178	1021	918	772	659	554	0
324 D	85	91	2426	0	0	1065	955	860	758	671	604	519	0
324 TD	87	91	2426	0	0	1172	1085	988	872	755	0	0	0
316 i kat.	90	93	1596	2265	1725	1422	1166	0	0	0	0	0	0
318 i kat.	90	93	1796	2708	2001	1725	1408	0	0	0	0	0	0
320 i kat.	90	00	1991	2982	2312	2066	1622	0	0	0	0	0	0
325 i kat.	90	00	2494	3505	2795	2365	1985	0	0	0	0	0	0
325 TD kat.	91	00	1498	2952	2532	2200	0	0	0	0	0	0	0
518 i	84	87	1754	0	0	0	0	0	0	550	441	395	335
520 i	85	87	1976	0	0	0	0	0	0	620	515	426	0
525 i	81	87	2474	0	0	0	0	0	0	645	531	445	355
524 TD	83	87	2426	0	0	0	0	0	0	628	532	482	445
518 i kat.	91	00	1796	2698	2155	1752	0	0	0	0	0	0	0
520 i 24V kat.	90	00	1991	2915	2351	1897	1590	0	0	0	0	0	0
525 i 24V kat.	90	00	2494	3541	2742	2222	1855	0	0	0	0	0	0
520 i kat.	88	90	1976	0	0	0	1457	1296	1099	0	0	0	0
525 i kat.	88	90	2476	0	0	0	1755	1467	1315	0	0	0	0
524 TD	88	91	2426	0	0	1852	0	0	0	0	0	0	0
525 TDS kat.	90	00	2497	3455	2905	2418	0	0	0	0	0	0	0
730 i kat.	87	94	2965	4322	3225	2602	2000	1605	1305	1125	0	0	0

Típusmeg.	tól	ig	(cm ^{3})	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984
Citroën													
2 CV 6 Club	85	90	597	0	0	0	269	233	202	174	157	134	0
Visa 11 RE	85	87	1116	0	0	0	0	0	0	255	216	170	0
Visa 17 RD	84	89	1757	0	0	0	0	375	342	312	303	271	235
AX 11 E	87	00	1116	1001	732	630	500	444	416	378	0	0	0
AX 14 TGD	89	90	1351	0	0	675	608	549	0	0	0	0	0
AX Teen D	91	00	1351	1066	853	736	0	0	0	0	0	0	0
BX 14	83	92	1360	0	684	618	560	509	403	357	299	261	229
BX 16 TGE	89	92	1580	0	814	709	636	563	0	0	0	0	0
BX 19 D	83	92	1891	0	1014	874	735	639	555	483	400	349	298
BX 17 D	86	90	1769	0	0	0	623	531	454	409	343	0	0
ZX 1.4 Reflex kat.	91	94	1360	1116	927	799	0	0	0	0	0	0	0
ZX 2.0 Volcane kat.	91	94	1998	1688	1397	1245	0	0	0	0	0	0	0
ZX 1.9 D Reflex kat.	92	94	891	1332	1197	0	0	0	0	0	0	0	0
CX 25 RD	85	89	2482	0	0	0	0	562	477	405	345	283	0
Dacia													
1310 TLX	86	91	1397	0	0	183	175	163	145	129	112	0	0
Daihatsu													
Cuore TS 44	85	90	838	0	0	0	373	342	311	281	251	232	0
Cuore kat.	90	00	847	754	655	519	464	0	0	0	0	0	0
Charade 1.3i CX kat.	88	00	1295	922	800	696	578	503	401	0	0	0	0
Charade TD	87	93	993	917	827	719	632	548	480	434	0	0	0
Applause 1.6 Xi kat.	89	00	1589	1149	1012	886	780	705	0	0	0	0	0
FIAT													
Cinquecento kat.	92	00	899	651	615	0	0	0	0	0	0	0	0
Panda 750 L	87	92	769	0	498	440	395	358	270	0	0	0	0
Uno 45 S	83	92	986	0	708	619	547	425	364	323	301	258	229
Uno 1.3 DS	83	92	1288	0	764	671	622	444	399	338	299	278	365
Uno 1.7 DS	86	93	1677	946	801	695	648	472	425	364	317	0	0
Ritmo 75 CL	85	87	1465	0	0	0	0	0	0	275	234	214	0
Ritmo CL D	85	87	1677	0	0	0	0	0	0	324	290	260	0
Regata 75	83	89	1465	0	0	0	0	422	383	336	293	239	211
Regata 1.9 DS	86	88	1911	0	0	0	0	0	401	378	339	0	0
Tipo 1.4	88	92	1354	925	845	738	645	588	545	0	0	0	0
Tipo 1.7 D	88	93	1697	1042	922	776	659	595	543	0	0	0	0
Tipo 1.9 Turbo DS	90	92	1929	0	1031	895	804	0	0	0	0	0	0
Tempra 1.6 ie kat.	90	93	1581	1107	942	832	756	0	0	0	0	0	0
Tempra 1.9 D	91	93	1929	1159	991	874	0	0	0	0	0	0	0
Croma 2.0 S	89	92	1995	0	1091	958	837	728	0	0	0	0	0
Croma 2.0 Turbo DS	86	92	1995	0	1216	1032	887	721	603	533	486	0	0
Ford													
Fiesta 1.1 S	83	89	1087	0	0	0	0	473	438	371	315	297	255
Fiesta 1.6 D	85	88	1597	0	0	0	0	0	428	381	337	296	0
Fiesta 1.1 C kat.	89	00	1118	941	688	610	558	526	0	0	0	0	0
Fiesta 1.8 D CL	90	92	1753	0	852	744	658	0	0	0	0	0	0
Escort 1.3	83	86	1271	0	0	0	0	0	0	0	330	293	262
Escort 1.6 D	84	86	1597	0	0	0	0	0	0	0	356	294	282
Escort 1.3 CL	86	90	1264	0	0	0	557	525	460	426	407	0	0
Escort 1.6 D CL	86	89	1597	0	0	0	0	620	576	520	485	0	0
Escort 1.4 CL kat.	90	00	1392	1138	971	814	746	0	0	0	0	0	0
Escort 1.8 D CL kat.	90	00	1753	1279	1075	864	804	0	0	0	0	0	0
Orion 1.3	83	86	1296	0	0	0	0	0	0	0	324	280	248
Orion 1.4 CL	87	90	1368	0	0	0	615	561	510	450	0	0	0
Orion 1.6 D CL	86	89	1597	0	0	0	0	650	582	508	474	0	0
Orion 1.4 CL kat.	90	93	1392	1141	1010	822	758	0	0	0	0	0	0
Orion 1.8 D CL kat.	90	93	1753	1289	1127	900	828	0	0	0	0	0	0
Sierra 1.8 CL	84	92	1765	0	933	813	726	626	562	485	432	372	309
Sierra 2.3 D	83	90	2304	0	0	0	792	694	623	541	455	393	321
Mondeo 1.6 CLX 16V kat.	93	00	1640	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mondeo CLX 1.8 TD kat.	93	00	1753	2131	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Scorpio 2.0 CL	85	92	1998	0	1251	1088	955	776	606	537	490	447	0
Scorpio 2.5 D CL	86	90	2498	0	0	0	977	877	766	680	583	0	0
Honda													
Civic 1.5 CL	84	87	1477	0	0	0	0	0	0	428	380	347	303
Civic 1.4 L	87	89	1386	0	0	0	0	586	522	472	0	0	0
Civic 1.4 i kat.	89	92	1396	0	842	757	716	617	0	0	0	0	0
Civic 1.5 LSI kat.	91	00	1493	1349	1191	1057	0	0	0	0	0	0	0
Accord EXi 2.0 kat.	87	94	1932	1846	1637	1310	1088	719	627	563	0	0	0
Hyunday													
Pony LS 1.5 kat.	91	00	1468	897	785	661	0	0	0	0	0	0	0
Lantra GLS 1.6i 16V kat.	91	93	1596	0	1122	945	0	0	0	0	0	0	0
Lada													
1200 S 21013	77	88	1198	0	0	0	0	0	165	143	128	112	103
1500 S 21061	76	88	1458	0	0	0	0	0	184	168	144	130	008
2105	83	92	1294	0	343	320	300	267	236	205	181	160	141
2104	85	90	1294	0	0	0	311	277	247	218	189	170	0
21053	91	00	1452	448	382	339	0	0	0	0	0	0	0
21043	91	00	1452	482	421	354	0	0	0	0	0	0	0
2107	85	00	1452	502	458	376	345	315	280	234	202	188	0
Szamara 2108	87	00	1288	521	469	376	343	320	282	242	0	0	0
Szamara 2109	88	00	1288	575	514	419	380	345	309	0	0	0	0

Típusmeg.	tól	ig	(cm ^{3})	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984
Lancia													
Lancia Y 10 1.1 ie kat.	90	93	1108	706	610	531	462	0	0	0	0	0	0
Delta 1.6 GT	83	86	1572	0	0	0	0	0	0	0	359	315	256
Delta 2.0 Turbo Ds	86	89	1981	0	0	0	0	556	588	423	361	0	0
Prisma 1600	83	90	1574	0	0	0	660	566	497	409	331	295	265
Prisma 1.9 Turbo Ds	85	90	1911	0	0	0	699	589	496	418	373	338	0
Dedra 2.0 ie kat.	90	00	1995	1607	1239	1015	890	0	0	0	0	0	0
Dedra 2.0 Turbo Ds	91	00	1929	1448	1199	1043	0	0	0	0	0	0	0
Thema 2.0 ie	85	87	1981	0	0	0	0	0	0	457	411	359	0
Thema 2.0 ie kat.	89	93	1981	1690	1327	1058	911	824	0	0	0	0	0
Thema Turbo Ds	85	89	2428	0	0	0	0	801	766	649	540	443	0
Maruti													
800 DX	89	93	796	576	507	450	404	355	0	0	0	0	0
Mazda													
121 kat.	91	93	1324	903	785	715	0	0	0	0	0	0	0
323 LX 1.3	85	87	1285	0	0	0	0	0	0	384	328	278	0
323 LX 1.3 kat.	87	89	1313	0	0	0	0	543	461	407	0	0	0
323 1.3i kat.	91	00	1324	1131	934	844	0	0	0	0	0	0	0
323 1.7 D kat.	89	93	1720	1311	1081	966	804	655	0	0	0	0	0
626 GLX 2.0	83	92	1984	0	1147	950	865	744	667	561	444	381	335
626 2.0i kat.	92	94	1991	2245	1807	0	0	0	0	0	0	0	0
626 LX 2.0 D	87	92	1998	0	1208	1047	908	727	656	567	0	0	0
626CX 2.0 D kat.	92	94	1998	2195	1873	0	0	0	0	0	0	0	0
Mercedes													
190 E 2.0 kat.	85	93	1996	2418	2013	1732	1470	1325	1105	949	843	789	0
190 D 2.0	89	93	1997	2080	1813	1537	1416	1322	0	0	0	0	0
190 D 2.5	89	93	2497	2527	2121	1844	1616	1488	0	0	0	0	0
C 180 kat.	93	00	1799	3285	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C 200 kat.	93	00	1998	3721									
C 200 D kat.	93	00	1997	3541	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C 250 D kat.	93	00	2497	4492									
200 kat.	86	90	1996	0	0	0	1570	1399	1212	1030	939	0	0
200 E kat.	88	92	1996	0	2403	2011	1844	1640	1408	0	0	0	0
230 E kat.	86	92	2298	0	2677	2176	1919	1700	1481	1244	1132	0	0
200 D	85	93	1997	2767	2400	1890	1644	1478	1318	1149	1034	963	0
250 D	89	93	2497	3244	2833	2387	2137	1847	0	0	0	0	0
E 200 kat.	93	00	1998	3705									
E 220 kat.	93	00	2199	4621									
E 200 D kat.	93	00	1997	3560									
E 250 D kat.	93	00	2497	4463									
300 SE 3.2 kat.	91	93	3199	6471	5700	5250	0	0	0	0	0	0	0
300 SD Turbo kat.	92	93	3499	6667	6263	0	0	0	0	0	0	0	0
Mitsubishi													
Colt 1500 GLX	84	92	1458	0	924	834	736	573	519	424	335	268	236
Colt 1800 GLD	84	92	1796	0	871	773	612	696	573	486	424	357	318
Colt 1300 GLi kat.	92	00	1299	1171	993	0	0	0	0	0	0	0	0
Lancer 1500 GLX	84	92	1458	0	925	804	715	606	527	442	345	290	255
Lancer 1800 GLD	84	921	1779	0	875	748	679	613	560	472	381	301	255
Lancer 1300 GLi kat.	92	00	1299	1258	1087	0	0	0	0	0	0	0	0
Lancer 2000 GLD	92	00	1998	1591	1378	0	0	0	0	0	0	0	0
Galant 2000 GLS	84	87	1983	0	0	0	0	0	0	423	962	327	274
Galant 2000 GLSi kat.	88	93	1997	1823	1493	1093	869	784	696	0	0	0	0
Galant 1800 GLS TD	88	93	1795	1530	1324	1084	924	849	756	0	0	0	0
Moszkvics													
Aleko 1.5 21412	90	92	1480	0	312	278	261	0	0	0	0	0	0
Aleko 1.6 2141 S kat.	93	00	1570	429	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nissan													
Micra 1.0 GL	83	89	981	0	0	0	0	450	404	366	315	257	234
Micra 1.0 LX kat.	89	93	988	767	672	603	561	518	0	0	0	0	0
Micra 1.0 LX kat	93	00	998	949	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cherry 1,3 GL	82	86	1261	0	0	0	0	0	0	0	313	275	257
Sunny 1.5 GL	82	86	1477	0	0	0	0	0	0	0	331	288	260
Sunny 1.6 SLX kat.	86	91	1597	0	0	717	638	563	476	420	386	0	0
Sunny LX 1.7 D	86	91	1681	0	0	736	655	582	490	439	398	0	0
Sunny 1,4 LX kat.	91	93	1392	1068	895	816	0	0	0	0	0	0	0
Sunny 1.6 SLX kat.	91	93	1597	1238	991	908	0	0	0	0	0	0	0
Sunny 2.0 DLX	91	93	1974	1372	1149	1054	0	0	0	0	0	0	0
Bluebird 2.0 D SLX	86	90	1938	0	0	0	731	630	551	455	406	0	0
Primera 1.6 SLX kat.	90	93	1597	1469	1137	1006	889	0	0	0	0	0	0
Oltcit													
Oltcit Club 11 R	87	00	1129	283	255	225	191	163	136	122	0	0	0
Opel													
Corsa City 1.2 kat.	90	93	1195	0	643	599	523	0	0	0	0	0	0
Corsa Swing 1.5 D	90	92	1488	0	759	698	611	0	0	0	0	0	0
Corsa City 1.2i kat.	93	00	1195	908	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Corsa Swing 1.2i kat.	93	00	1195	943	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Corsa Joy 1.4i kat.	93	00	1389	1048	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Corsa Swing 1.5 D kat.	93	00	1488	1076	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Corsa Swing 1.5 TD kat.	93	00	1488	1140	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kadett E 1.3 LS	84	89	1281	0	0	0	0	548	485	425	359	324	290
Kadett E 1.4 LS kat.	89	91	1389	0	0	725	682	590	0	0	0	0	0
Kadett E 1.7 D LS	89	91	1688	0	0	788	702	672	0	0	0	0	0

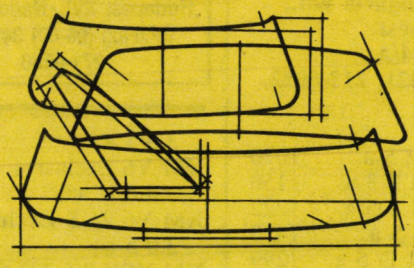
Típusmeg.	tól	ig	(cm ^{3})	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984
Kadett E 1.6 D LS	84	89	1587	0	0	0	0	596	540	487	443	404	366
Astra 1.4 GL kat.	91	94	1388	1038	934	860	0	0	0	0	0	0	0
Astra 1.6 GL kat.	91	94	1598	1075	1007	907							
Astra GL 1.7 D kat.	91	93	1686	1044	971	884	0	0	0	0	0	0	0
Astra GL 1.7 TD kat.	91	94	1686	1295	1173	1052							
Ascona C 1.6 LS	84	88	1587	0	0	0	0	0	433	392	330	276	228
Ascona C 1.6 D LS	84	88	1587	0	0	0	0	0	440	397	335	280	235
Vectra 1.6 GL kat.	88	00	1598	1319	1185	945	885	785	735	0	0	0	0
Astra 1.4 GL SE kat.	93	94	1388	1108									
Vectra 2.0 GL kat.	88	00	1998	1839	1575	1177	1041	970	892	0	0	0	0
Omega 2.0 GL kat.	86	90	1984	0	0	0	904	797	772	699	641	0	0
Omega 2.0 GL kat.	90	00	1998	1722	1383	1225	1101	0	0	0	0	0	0
Omega 2.2 D GL.	86	90	2244	0	0	0	834	766	700	635	590	0	0
Omega 2.3 D GL	90	00	2260	2141	1556	1312	1124	0	0	0	0	0	0
Peugeot													
106 XN 1.2	91	93	1124	904	730	633	0	0	0	0	0	0	0
205 GL 1.2	83	93	1124	878	754	616	548	488	415	352	303	264	238
205 GLD 1.8	83	93	1757	0	991	749	673	528	468	393	356	312	287
305 GL D 1.9	79	87	1891	0	0	0	0	0	0	352	314	275	222
309 GL 1.4	89	93	1360	1018	892	758	704	616	0	0	0	0	0
309 GL 1.9 D	86	93	1905	1280	1079	880	705	590	486	414	363		
405 GRi 1.9 kat.	87	00	1891	1441	1199	1031	895	775	665	572	0	0	0
405 GRD 1.9	88	00	1905	1653	1298	1055	891	791	702	0	0	0	0
605 SLi kat.	90	00	1998	2154	1703	1495	1283	0	0	0	0	0	0
Polski FIAT													
650 P	83	91	652	0	0	176	156	133	116	100	83	74	58
Polski Fiat FSO 1500 (125 P)	85	90	1481	0	0	0	170	148	126	110	92	78	0
Renault													
R 5 Five kat.	88	93	1387	852	736	647	545	481	398	0	0	0	0
R 5 GTD 1.6	86	89	1585	0	0	0	0	526	458	421	346	0	0
Clio RN 1.2 kat.	91	94	1171	1040	840	751	0	0	0	0	0	0	0
Clio RN 1.9 D kat.	91	94	1870	1247	985	890	0	0	0	0	0	0	0
R 9 GTD 1.6 D	83	88	1585	0	0	0	0	0	489	409	348	305	269
R 11 GTD 1.6 D	83	88	1585	0	0	0	0	0	468	409	348	300	266
R 19 GTR 1.4 kat.	89	92	1390	0	914	801	722	675	0	0	0	0	0
R 19 GTD 1.9 D	89	92	1870	0	1002	896	800	757	0	0	0	0	0
R 21 GTS 1.7 kat.	86	94	1721	0	1155	995	879	774	555	474	406	0	0
R 21 GTD 2.1 D	86	92	2068	0	1198	981	899	763	570	494	428	0	0
R 25 TX 2.1 kat.	86	92	2150	0	1312	1010	897	805	680	518	434	0	0
R 25 Turbo D 2.1	84	88	2053	0	0	0	0		0	641	555	437	380
Espace RT 2.1 TD kat.	91	00	2068	3124	2564	2191	0	0	0	0	0	0	0
Seat													
Marbella 903	87	00	903	646	509	430	382	335	281	226	0	0	0
Ibiza 1.5 GL	85	92	1450	0	788	704	643	520	417	357	307	260	0
Ibiza 1.7 D GL	86	89	1698	0	0	0	0	499	438	377	321	0	
Ibiza 1.05i CL kat.	93	00	1043	863	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ibiza 1.3i CL kat.	93	00	1272	933	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ibiza 1.3i CLX kat.	93	00	1272	956									
Ibiza 1.3i GLX kat.	93	00	1272	1053	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ibiza 2.0i GLX kat.	93	00	1984	1483									
Ibiza 1.6i GLX kat.	93	00	1598	1215									
Ibiza 1.9 D CL kat.	93	00	1896	1249	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ibiza 1.9 TD GLX kat.	93	00	1896	1457	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toledo 1.6i CL kat.	91	00	1595	1184	1030	888	0	0	0	0	0	0	0
Toledo 1.9 CLD	91	92	1896	0	1143	1031	0	0	0	0	0	0	0
Skoda													
105 L	83	88	1038	0	0	0	0	0	138	124	110	93	84
120 L	83	88	1174	0	0	0	0	0	160	134	117	100	90
Favorit 135 L kat.	89	92	1289	0	476	411	361	326	0	0	0	0	0
Forman 135 L kat.	91	92	1289	0	566	462	0	0	0	0	0	0	0
Subaru													
Justy 1000 4WD	84	00	997	919	735	687	595	483	418	353	295	244	215
Suzuki													
Alto GL	83	86	790	0	0	0	0	0	0	0	248	223	180
Swift 1.0 GL	86	00	986	827	654	581	548	512	427	363	299	0	0
Swift 1.3 GL	86200		1315	855	708	636	575	525	446	377	335	0	0
Toyota Corolla 1.3 XL kat.	87	92	1296	0	866	757	677	635	568	493	0	0	0
Corolla 1.3 XLi kat.	92	00	1332	1224	1091	0	0	0	0	0	0	0	0
Corolla XL 1.8 D	87	92	1840	0	922	807	731	660	594	520	429	0	0
Corolla XL 2.0 D	92200		1975	1347	1212	0	0	0	0	0	0	0	0
Carina II XL kat.	86	91	1587	0	0	964	830	702	615	534	428	0	0
Carina-E Sedan 1.6 XLi kat.	92	00	1587	1711	1451	0	0	0	0	0	0	0	0
Camry GLi 2.0 16V kat.	87	91	1998	0	0	1070	925	805	697	601	0	0	0
Camry GL 2.2 kat.	91	00	2164	0	2119	1728	0	0	0	0	0	0	0
Trabant													
601 S	79	90	594	0	0	0	84	76	68	59	50	46	41
601 S Combi	79	90	594	0	0	0	96	86	77	66	56	50	46
1.1	90	91	1085	0	0	192	180	0	0	0	0	0	0
1.1 Combi	90	91	1085	0	0	205	190	0	0	0	0	0	0
Volvo													
340 DL kat.	86	90	1387	0	0	0	654	561	464	382	319	0	0
440 GLi kat.	89	92	1721	0	1406	1105	898	791	0	0	0	0	0

Típusmeg.	tól	ig	(cm ^{3})	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984
740 GL 2.3	84	88	2300	0	0	0	0	0	708	609	496	430	340
740 GL 2.3 kat.	85	90	2316				1154	988	778	653	525	453	
740 GL 2.4 D	84	90	2383	0	0	0	928	819	709	595	516	437	357
Volga													
Volga 3102	84	91	2446	0	0	248	223	196	173	155	135	123	107
Volkswagen													
Polo 1.0	84	85	1035	0	0	0	0	0	0	0	0	273	232
Polo 1.0 kat.	86	90	1035	0	0	0	529	457	385	348	324	0	0
Polo 1.3 D	87	90	1263	0	0	0	623	570	527	441	0	0	0
Polo 1.0 kat.	90	00	1043	0	720	622	542	0	0	0	0	0	0
Polo 1.4 D	90	00	1391	0	921	796	682	0	0	0	0	0	0
Golf II. 1.3 CL	83	91	1263	0	0	758	699	627	582	507	458	371	329
Golf II. 1.6 D CL	84	91	1589	0	0	814	740	686	640	540	495	417	373
Golf III. 1.4 CL kat.	91	00	1391	1172	1067	948	0	0	0	0	0	0	0
Golf III. 1.9 CL D kat.	91	00	1896	1590	1357	1115	0	0	0	0	0	0	0
Jetta 1.3 CL	84	91	1263	0	0	809	713	633	560	464	425	358	310
Jetta 1.6 D CL	84	91	1589	0	0	825	746	693	610	509	463	423	362
Vento 1.4 CL kat.	91	00	1391	1405	1202	1009	0	0	0	0	0	0	0
Passat 1.6 CL	81	88	1576	0	0	0	0	0	495	422	370	340	280
Passat 1.6 CL D	81	88	1570	0	0	0	0	0	516	445	392	360	295
Passat 1.8 CL kat.	88	93	1781	1677	1383	1186	1025	911	854	0	0	0	0
Passat CL 1.6 TD	88	93	1588	0	1454	1225	1151	1050	961	0	0	0	0
Passat CL 1.9 D kat.	91	93	1896	1623	1363	1181	0	0	0	0	0	0	0
Wartburg													
Wartburg 353 DL	75	88	993	0	0	0	0	0	111	95	82	68	52
353 DL Tourist	75	88	993	0	0	0	0	0	107	91	81	74	59
1.3 Special	89	91	1272	0	0	279	251	230	0	0	0	0	0
1.3 Tourist	89	91	1272	0	0	284	264	241	0	0	0	0	0
Zastava													
Zastava 1100 GTL	83	88	1116	0	0	0	0	0	146	128	118	108	97

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.

BAMAGA

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

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

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

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

ÚJ AUTÓK ÁRAI

a vezérképviseleteknél (az egyes márkakereskedők árai ettől eltérők lehetnek)

ALEKO

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

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

ARO

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

ARO 243 D 4 × 4 zárt 931

AUDI

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

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

BENTLEY

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

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

BMW

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

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

CITROËN

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

AX First 1.2 5 a.	1070
AX Caban 1.2 3 a.	1150
AX Caban 1.2 5 a.	1222
AX 14 TRS 5 a.	1450
AX First 1.4 D 5 a.	1299
AX TRD1.4 5 a.	1440
ZX Refle × 1.4 3 a.	1500
ZX Refle × 1.4 5 a.	1527
ZX Avantage 1.4 5 a.	1719
ZX Volcane 2.0 5 a.	2800
ZX 16V 2.0 3 a.	3060
ZX Refle × 1.9 D 5 a.	1746
ZX Avantage 1.9 D 5 a.	1950
ZX Aura 1.9 TD 5 a.	2190
ZX Reflex Break 1.4 5 a.	1621
ZX Aura Break 1.9 TD 5 a.	2336
Xantia X 1.6 5 a.	2050
Xantia SX 1.8 5 a.	2600
Xantia SX 2.0 5 a.	2827
Xantia SX 2.0 5 a. aut.	2990
Xantia VSX 2.0 5 a.	3536
Xantia VSX 16V 2.0 5 a.	4200
Xantia X 1.9 D 5 a.	2467
Xantia SX 1.9 D 5 a.	2600
Xantia SX 1.9 TD 5 a.	2838
Xantia VSX 1.9 TD 5 a.	3100
XM 16V SX 2.0 5 a.	3558
XM TCT VSX 2.0 5 a.	4000
XM V6 Exclusive 3.0 5 a.	5228
XM V6 Exclusive 3.0 5 a. aut.	5446
XM V6 24 S Exclusive 3.0 5 a.	7200
XM VSX 2.5 TD 5 a.	4355
Evasion SX 2.0 5 a.	3800
Evasion VSX TCT 2.0 5 a.	4400

EXKLUZÍV SVÉD ZÁSZLÓRUDAK

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

FŰTHETŐ ÜLÉSTAKARÓ

12 volt, 55 watt
Szivargyújtós vagy
steckcsatlakozással.

**1950 Ft/db
+ postaköltség.**



**Egészségvédelem,
üzemanyag-megtakarítás.**

Mindkét termék megrendelhető.

POLIFORM

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

CHRYSLER

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

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

FIAT

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

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

FORD

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

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

HONDA

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

Civic 1.3 DX 3 a.	1890
Civic 1.5 LSi SRS 3 a.	2040
Civic 1.5 LSi 3 a. aut.	1999
Civic 1.5 DXi 4 a.	1749
Civic 1.5 LSi 4 a.	1949
Civic 1,5 LSi SRS 4 a.	2090
Civic 1.5 LSi aut. 4 a.	2090
Civic 1.6 RTSi 4 a. 4WD	2490
CRX 1.6 ESi	2190
CRX 1.6 VTi T	3090
Accord 2.0i	2599
Accord 2.0i LS	2840
Accord 2.0i LS SRS	3090
Accord 2.0i ES	3490
Accord 2.0i ES aut.	3590
Accord Aerobeck 2.0i	LS3290
Prelude 2.0i	3290
Prelude 2.3i	3690
Legend 3.2	6900

AUTÓFÉNYEZŐK!

Az Önök számára kifejlesztett szellőző-szárító egységünk előnyei:

— gyors száradás
— megtöbbszörözhető kapacitás
— minimális energiaigény
— környezetzi ártalmak csökkentése
— egyenletes festékeloszlás
— meglévő műhelybe is beépíthető
— gyors megtérülés

ÉP-COOP LÉGTECHNIKA KFT.
1023 Bp., Ürömi u. 15.
Tel./fax: 1-686-679 06-30-400-702

HYUNDAI

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

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

JAGUAR

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

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

KORANDO

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

Kallista 2.0i	4500

LADA

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

Lada 1.5	535
Lada 1.5 L	583
lada 1.5 S	495
Lada 1.5 kombi	578
Szamara 1.1 3 a.	615

Szamara 1.3 3 a.	645
Szamara 1.5 3 a.	675
Szamara 1.1 5 a.	685
Szamara 1.3 5 a.	715
Szamara 1.5 5 a.	745
Szamara 1.3 4 a.	769
Szamara 1.5 4 a.	799
Szamara 1.5 L 4 a.	853
Niva 1.6 3 a.	750
Niva 1.6 AXI 3 a.	790

LAND ROVER

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

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

MAHINDRA

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

CJ 340	1200
CJ 540	1300

MAZDA

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

323 1.3i 4 a.	2090
323 1.5i 4 a.	2320
323 1.5i SE 4 a.	2620
323 1.5i aut. 4 a.	2520
323F 1.5i 5 a.	2420
323F 1.5i SE 5 a.	2620
323F 1.8i 5 a.	3320
323F 2.0i V6 5 a.	3820
323 1.6i S kombi	1865
626 1.8i 4 a.	2965
626 2.0i 4 a.	3450
626 2.0 D CX 4 a.	3735
626 1.8i 5 a.	3060
626 2.0i 5 a.	3545
626 2.0i aut. 5 a.	3780
626 2.0 D CX 5 a.	3630
626 2.0i kombi	3115
626 2.0 D CX kombi	3425
MX-3 1.6i	2860
Xedos-9 2.0i V6	4880
Xedos-9 2.5i V6	6510

MERCEDES

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

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

MITSUBISHI

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

Colt 1.3 ELi Mirage	1380
Colt 1.3 GLi Mirage	1469
Colt 1.3 GLi Mirage KZ NT	1574
Colt 1.3 GLXi AB	1746
Colt 1.3 GLXi NT AB	1853
Colt 1.6 GLXi	1902
Colt 1.6 GLXi ABS AB	2139
Colt 1.6 GLXi ABS AB aut.	2302
Colt 1.8 GTI	2752
Lancer 1.3 GLi 4 a.	1758
Lancer 1.3 GLi NT 4 a.	1885
Lancer 1.3 GLXi AB 4 a.	1807
Lancer 1.3 GLXi NT AB 4 a.	1914
Lancer 1.6 GLXi 4 a.	2080
Lancer 1.6 GLXi ABS AB 4 a.	2317
Lancer 1.6 GLXi aut. ABS AB 4 a.	2480
Lancer 2.0 GLD 4 a.	2211
Lancer 2.0 GLXD 4 a.	2473
Lancer 2.0 GLXD ABS AB 4 a.	2723
Lancer 1.3 GLi 5 a.	1806
Lancer 1.3 GLi NT 5 a.	1913
Lancer 1.6 GLXi 5 a.	2128
Lancer 1.6 GLXi ABS 5 a.	2290
Lancer 1.6 GLXi aut. ABS 5 a.	2453
Lancer 2.0 GLD 5 a.	2259
Lancer 2.0 GLXD 5 a.	2521
Lancer 1.6 GLi kombi	1937
Lancer 1.6 GLXi kombi	2193
Lancer 1.6 GLXi ABS AB kombi	2430
Lancer 1.6 GLi 4WD kombi	2397
Lancer 1.6 GLXi 4WD kombi	2854
Lancer 1.6 GLXi 4WD ABS AB kombi	2891
Lancer 2.0 GLD kombi	2324
Lancer 2.0 GLXD kombi	2586
Lancer 2.0 GLXD ABS AB kombi	2836
Galant 1.8 GLi 4 a.	2546
Galant 1.8 GLSi 4 a.	2773
Galant 1.8 GLSi ABS DAB 4 a.	3126
Galant 2.0 GLSi 4 a.	3262
Galant 2.0 GLSi aut. 4 a.	3467
Galant 2.0 V6-24 4 a.	3780
Galant 2.0 V6-24 ACC Leder 4 a.	4388
Galant 2.0 V6-24 aut. 4 a.	3985
Galant 2.0 V6-24 aut. ACC Leder 4 a.	4593
Galant 2.5 V6-24 4WD 4WS AB 4 a.	5844
Galant 2.5 V6-24 4WD 4WS DAB 4 a.	5747
Galant 2.5 V6-24 4WD 4WS Leder 4 a.	8022
Galant 2.0 GL TD 4 a.	2654
Galant 2.0 GLS TD 4 a.	2894
Galant 2.0 GLS TD ABS AB 4 a.	3157
Galant 2.0 GLS TD ABS DAB 4 a.	3247
Galant 1.8 GLi 5 a.	2617
Galant 1.8 GLSi 5 a.	2844
Galant 1.8 GLSi ABS DAB 5 a.	3197
Galant 2.0 GLSi 5 a.	3243
Galant 2.0 GLSi aut. 5 a.	3538
Galant 2.0 V6-24 5 a.	3851
Galant 2.0 V6-24 ACC Leder 5 a.	4459
Galant 2.0 V6-24 aut. 5 a.	4058
Galant 2.0 V6-24 aut. ACC Leder 5 a.	4664
Galant 2.5 V6-24 4WD 4WS AB 5 a.	5715
Galant 2.5 V6-24 4WD 4WS DAB 5 a.	5816
Galant 2.5 V6-24 4WD 4WS Leder 5 a.	5990
Galant 2.0 GL TD 5 a.	2725
Galant 2.0 GLS TD 5 a.	2985
Galant 2.0 GLS TD ABS AB 5 a.	3228
Galant 2.0 GLS TD ABS DAB 5 a.	3318
Sigma 3.0 V6 EXE AB	5481
Sigma 3.0 V6 EXE aut. AB Leder	5941
Sigma 3.0 V6-24 AB	5881
Sigma 3.0 V6-24 AB Leder	6137
Sigma 3.0 V6-24 aut. AB	6341
Sigma 3.0 V6-24 aut. AB Leder	6617
Sigma 3.0 V6-24 aut. 4WS AB Leder	7097
Sigma Combi 3.0 V6	5319
Sigma Combi 3.0 V6 aut. AC	5847
3000 GT	10480
Pajero MT 2.5 TD GL	3576
Pajero MT 2.5 TD GLX	4515
Pajero MT 2.5 TD GLX NT ABS	4778
Pajero MT 2.5 TD GLS AB	5438
Pajero MT 2.8 TD GLS AB	6622
Pajero MT 3.0 V6 GLS AB	6051
Pajero MT 3.0 V6 GLS aut. AB	6383
Pajero MT 3.5 V6-24 GLS AB AC	6910
Pajero 3.0 V6 aut. vászontetős	6296
Pajero Wagon 2.5 TD GL	4140
Pajero Wagon 2.5 TD GLX	5079
Pajero Wagon 2.5 TD GLX NT ABS	5340
Pajero Wagon 2.8 TD GLX NT ABS	6625
Pajero Wagon 2.8 TD GLS AB	7186
Pajero Wagon 2.8	

TD GLS AB Leder 7495
Pajero Wagon 2.8 TD GLS aut. AB 7516
Pajero Wagon 2.8 TD GLS aut. AB Leder 7828
Pajero Wagon 3.0 V6 GLS AB leder 6925
Pajero Wagon 3.0 V6 GLS aut. 6842
Pajero Wagon 3.0 V6 GLS aut. AB 6947
Pajero Wagon 3.0 V6 GLS aut. AB L 7257
Pajero Wagon 3.5 V6-24 GLS aut. AB AC L 8094

NISSAN

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

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

Alfa Romeo autók szakszervize

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

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

OLTCIT

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

Oltcit Club 11 398

OPEL

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

Corsa City 1.2i 3 a. 1108
Corsa City 1.2i 5 a. 1145
Corsa Swing 1.2i 3 a. 1169
Corsa Swing 1.4i 3 a. 1248
Corsa Swing 1.5 D 3 a. 1402
Corsa Swing 1.5DT 3 a. 1502
Corsa Swing 1.2i 5 a. 1206
Corsa Swing 1.4i 5 a. 1285
Corsa Swing 1.5D 5 a. 1439
Corsa Swing 1.5DT 5 a. 1539
Corsa Joy 1.2SZ 3 a. 1265
Corsa Joy 1.4XE 3 a. 1413
Corsa Joy 1.2SZ 5 a. 1302
Corsa Joy 1.4XE 5 a. 1450
Corsa Sport 1.4XE 3 a. 1388
Corsa Sport 1.6XE 3 a. 1788
Corsa GSI 1.6XE 3 a. 1846
Astra GL 1.4i 5 a. 1430
Astra GL 1.4i SE 5 a. 1508
Astra GL 1.6i 5 a. 1506
Astra GL 1.6i XEL 5 a. 1660
Astra GL 1.7DTL 5 a. 1626
Astra GL 1.7DT 5 a. 1874
Astra GL 1.4i Caravan 1560
Astra GL 1.4i SE Caravan 1637
Astra GL 1.6i Caravan 1635
Astra GL 1.6i XEL Caravan 1801
Astra GL 1.7DTL Caravan 1756
Astra GL 1.7DT Caravan 2004
Astra GL 1.4i Caravan Club 1635
Astra GL 1.4i SE Caravan Club 1713
Astra GL 1.6i Caravan Club 1711
Astra GL 1.6i XEL Caravan Club 1865
Astra GL 1.4i 4 a. 1633
Astra GL 1.4i SE 4 a. 1711
Astra GL 1.6i 4 a. 1700
Astra GL 1.6i XEL 4 a. 1864
Astra GL 1.7DTL 4 a. 1829
Astra GL 1.7DT 4 a. 2078
Astra Sport 1.6XE 2788
Astra Sport 1.7DT 2933
Astra GSI 2.0XE 3622
Astra Cabrio 1.4i SE 2933
Astra Cabrio 1.8XE 3544
Frontera Sport 2.0i 3 a. 4 × 4 3042
Frontera 2.4i 5 a. 4 × 4 3800
Frontera 2.3DT 5 a. 4 × 4 3973
Montarey 3.1DT 5 a. 4 × 4 6301
Monterey 3.2i V6 5 a. 4 × 4 6159
Vectra GL 1.6SZ 4 a. 1932
Vectra GL 1.7D 4 a. 2054
Vectra GL 1.6SZ 5 a. 1982
Vectra GL 1.7D 5 a. 2104
Vectra 1.6SZ 4 a. 2045
Vectra 1.7DT 4 a. 2291
Vectra 2.0i 4 a. 2814
Vectra 2.5XE 4 a. 4138
Vectra 1.6SZ 5 a. 2095
Vectra 1.7DT 5a. 2341
Vectra 2.0i 5 a. 2863
Vectra 2.5XE 5 a. 4187
Vectra Sport 2.0i 4 a. 3186
Vectra Sport X2.0 XEV 4 a. 3550
Vectra Sport 2.0 5 a. 3235
Vectra Sport X 2.0 XEV 5 a. 3599
Vectra CDX 1.6 SZ 4 a. 2352
Vectra CDX 1.7 DT 4 a. 2652
Vectra CDX 1.8 i 4 a. 2851
Vectra CDX 2.0 i 4 a. 3057
Vectra CDX 1.6 SZ 5 a. 2402
Vectra CDX 1.7 DT 5 a. 2701
Vectra CDX 1.8i 5 a. 2901
Vectra CDX 2.0i 5 a. 3106
Calibra 2.0i 3708
Calibra 2.0XEV 3979
Calibra 2.0i turbó 5199
Calibra V6 2.5 XE 4280
Omega GL X2.0SE Sedan 3589
Omega GL X2.0XE Sedan 3767
Omega GL X2.5XE Sedan 4776
Omega GL 2.5DT Sedan 4797
Omega GL X2.5XE Caravan 4971
Omega GL 2.5DT Caravan 4378
Omega CD X2.0XE Sedan 4239
Omega CD X2.5XE Sedan 5310
Omega CD 2.5DT Sedan 4669
Omega CD X2.0XE Caravan 4476
Omega CD X2.5XE Caravan 5578
Omega CD 2.5DT Caravan 4906
Omega MV6 2.5DT Sedan 6119
Omega MV6 X3.0XE Sedan 6337
Omega MV6 2.5DT Caravan 6418
Omega MV6 X3.0XE Caravan 6636
Pontiac Trans Sport 2.3i 16V 3988
Pontiac Trans Sport 3.8i V6 aut. 4633

Wartburg

alkatrész
teljes választéka,
2100 Gödöllő,
Méhész köz 6.
Tel.: 06-28-330-381
Fax: 06-28-320-285
Budapest VIII.,
Dohány u. 102.
Budapesten ingyenes házhozszállítás.

PEUGEOT

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

106 KID 1.0 kat. 3 a. 1040
106 XR 1.2 kat. 3 a. 1391
106 XSI 1.4 kat. 3 a. 2110
106 KID 1.0 kat. 5 a. 1099
106 XN 1.2 kat. 5 a. 1475
106 XND 1.4 kat. 5 a. 1504
106 XR 1.4 kat. 5 a. 1549
306 XN 1.2 kat. 3 a. 1480
306 XN 1.4 kat. 3 a. 1525
306 XND 1.9 kat. 3 a. 1899
306 XSI 2.0 kat. 3 a. 3015
306 SL 1.4 kat. 4 a. 1610
306 SLD 1.9 kat. 4 a. 1995
306 SR 1.4 kat. 4 a. 1852
306 SR 1.6 kat. 4 a. 2019
306 SRD 1.9 kat. 4 a. 2252
306 SRDT 1.9 kat. 4 a. 2424
306 ST 1.8 kat. 4 a. 2728
306 XN 1.2 kat. 5 a. 1500
306 XN 1.4 kat. 5 a. 1540
306 XND 1.9 kat. 5 a. 1925
306 XR 1.4 kat. 5 a. 1760
306 XRD 1.9 kat. 5 a. 2050
306 XRDT 1.9 kat. 5 a. 2265
306 XT 1.8 kat. 5 a. 2537
405 GL 1.6 kat. 4 a. 2075

405 GLD 1.9 kat. 4 a. 2256
405 GRI 1.8 kat. 4 a. 2781
405 GRD 1.9 kat. 4 a. 2513
405 GRDT 1.9 kat. 4 a. 2730
405 SRI 1.8 kat. 4 a. 3178
405 SRDT 1.9 kat. 4 a. 2946
405 MI 162.0 kat. 4 a. 4339
405 GLD Break 1.9 kat. 2340
405 GRI Break 1.8 kat. 2430
405 GRDT Break 1.9 kat. 2874
605 SRI 2.0 kat. 4 a. 4255
605 SRTI 2.0 kat. 4 a. 4350
605 SRTI2.0 kat. aut. 4 a. 4680
605 SRDT 2.1 kat. 4 a. 4500
605 SV3 3.0 kat. 4 a. 6800
605 SV33.0 kat. aut. 4 a. 7250
605 SV24 3.0 kat. 4 a. 8590
605 SVDT 2.5 kat. 4 a. 5680

PIAGGIO

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

Piaggio Porter 1550

PORSCHE

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

968 Coupé Club Sport 3.0 9199
968 Coupé 3.0 10790
968 Coupé 3.0 Tiptr. 11418
968 Cabriolet 3.0 12183
968 Cabriolet 3.0 Tiptr. 12812
911 Carrera 2 Cabrio 3.6 15345
911 Carrera 2 Cabrio 3.6 Tiptr. 16037
911 Car. 4 "TL" Coupé 3.6 15686
911 Carrera Turbo 3.6 20866
911 Speedster 3.6 14448
911 Speedster 3.6 Tiptr. 15140
911 Carrera Coupé 3.6 13592
911 Carrera Coupé 3.6 Tiptr. 14284
911 Carrera Cabrio 3.6 15345
911 Carrera Cabrio 3.6 Tiptr. 16037
928 GTS Coupé 5.4 Aut./6 17631

RENAULT

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

Twingo 1.2 kat. 3 a. 995
Twingo új konstrukció 995
Twingo Pack 1153
Twingo Easy 1227
Clio II RL 1.2 kat. 3 a. 1150
Clio II RL 1.2 kat. 5 a. 1195
Clio II RL 1.9 D kat. 3 a. 1601
Clio II Be Bop 1.2 kat. 5 a. 1358
Clio II RN 1.4 kat. 3 a. 1562
Clio II RN 1.2 kat. 5 a. 1478
Clio II RN 1.4 kat. 5 a. 1611
Clio II RN 1.9 D kat. 5 a. 1763
Clio II RT 1.4 kat. 5 a. 1741
Clio II 16V 1.7 kat. 3 a. 2941
R19 RL 1.4 kat. 3 a. 1330
R19 RL 1.4 kat. 5 a. 1375
R19 RL 1.4 kat. 4 a. 1375
R19 RL 1.9 D kat. 3 a. 1906
R19 RL 1.9 D kat. 4/5 a. 1964
R19 RN 1.4 kat. 4/5 a. 1810
R19 RN 1.9 D kat. 4/5 a. 2094
R19 RT 1.9 TD kat. 4/5 a. 2481
R19 RT 1.4 kat. 4/5 a. 1969
R19 RT 1.9 D kat. 4/5 a. 2210
R19 16V 1.8 kat. 4/5 a. 3220
R19 Cabrio RT 1.8 kat. 3549
Nevada RT17 1.7 kat. 5 a. 2771
Nevada RTD 2.1 kat. 5 a. 2843
Nevada RTdT 2.1 kat. 5 a. 3299
Laguna RN 1.8 kat. 5 a. 2292
Laguna RT 2.0 kat. 5 a. 2697
Laguna RXE 2.0 kat. 5 a. 2804
Safrane RN 2.0 8S 3679
Safrane RN 2.0 12S 4261
Safrane RT 2.5 turbo D 5074
Safrane RT 3.0 V6 6062
Safrane RXE 3.0 V6 6794
Espace RN DT 2.1 kat. 4058
Espace RT DT 2.1 kat. 4433
Express 1.2 kat. kombi 1555
Express 1.9 D kat. kombi 1885
Express 1.9 D kat. (break) 2029
Trafic T7 BB hosszú kombi 3837
Trafic V5BB 4 × 4 kombi 4124

ROLLS-ROYCE

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

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

ROVER

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

Mini Mayfair 1.3 kat. 2 a. 1388
Mini Cooper 1.3i kat 2 a. 1650
214 SLi 1.4i 16V kat. 5 a. 2240
216 SLi 1.6i 16V kat. 5 a. 2495
214 Cabriolet 1.4i 16V kat. 2 a. 2950
216 Cabriolet 1.6i 16V kat. 2 a. 3320
216 Coupé 1.6i 16V kat. 2 a. 3180
220 Turbo Coupé 2.0i 16V 2 a. 4690
414 SLi 1.4i 16V kat. 4 a. 2340
416 SLi 1.6i 16V kat. 4 a. 2595
620 Si 2.0i 16V kat. 4 a. 3925
620 Si Lux 2.0i 16V kat. 4 a. 4140
623 Si Lux auto 2.3i 16V kat. 4 a. 4950
820 Si 2.0i 16V kat. 4 a. 4995
820 Si Luxory Pack 1. 2.0i 16V kat. 4 a. 5175
820 Si Luxory Pack 2. 2.0i 16V kat. 4 a. 5430
820 Vitesse 2.0i 16V kat. 4 a. 5395

MOSS SECURITY
Távirányítós Autóriasztók
Távirányítós angol autóriasztók 5960-32000 Ft között. Rádiók, központi zárak, extrák beszerelése.
GRAVÍROZÁS
Viszonteladókat is kiszolgálunk.
Budapest, XV., Cservenka M. u. 42. Tel.: 271-9564, du.: 188-5212.

825 SD 2.5 TD 4 a. 5490
827 Si 2.7i 24V kat. 4 a. 7750
827 Coupé 2.7i 2 a. 8390

SAAB

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

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

SEAT

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

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

SKODA

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

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

SUBARU

Autoker
Autókereskedelmi Kft.,
Subaru Autószalon,
Budapest VI.,
Liszt Ferenc tér 11.

Tel.: 142-1931, 142-2732.

Vivio GLI 0.7 4WD 3 a.	1350
Vivio GLI 0.7 4WD 5 a.	1612
Justy SII 1.2 4WD 3 a.	1850
Justy SII 1.2 4WD DX 3 a.	1915
Justy SII 1.2 4WD (ECVT) 3 a.	2001
Justy SII 1.2 4WD DX (ECVT) 3 a.	2066
Justy GLII 1.2 4WD 5 a.	1856
Justy GLII 1.2 4WD DX 5 a.	1921
Justy GLII 1.2 4WD (ECVT) 5 a.	2008
Justy GLII 1.2 4WD DX (ECVT) 5 a.	2072
Libero Wagon SDX 1.2 4WD	2115
Libero Wagon SDX 1.2 4WD SR(93)	1778
Libero Wagon SDX 1.2 4WD SR	2281
Libero Wagon SDX 1.2 4WD SB	2347
Legacy GL 2.0 4WD PX 4 a.	3064
Legacy GL 2.0 4WD AX 4 a.	3288
Legacy GL 2.0 4WD AT 4 a.	3445
Legacy GL 2.0 4WD AS 4 a.	3708
Legacy GL 2.0 4WD SW HX	3099
Legacy GL 2.0 4WD SW PX	3203
Legacy GL 2.0 4WD SW JX	3252
Legacy GL 2.0 4WD SW KX	3475
Legacy GL 2.0 4WD SW KT	3672
Legacy GL 2.0 4WD SW KM	3733
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) PX 4 a.	3272
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) AX 4 a.	3496
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) AT4 a.	3653
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) AS 4 a.	3916
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) SW PX	3388
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) SW KX	3660
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) SW KT	3857
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) SW KM	3918
Legacy GX 2.2 4WD AX 4 a.	3939
Legacy GX 2.2 4WD AT 4 a.	4371
Legacy GX 2.2 4WD AS 4 a.	4668
Legacy GX 2.2 4WD SW LX	4096
Legacy GX 2.2 4WD SW KT	4623
Legacy GX 2.2 4WD SW KM	4697
Legacy GX 2.2 4WD SW LS	4991
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4) AX 4 a.	4175
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4)AT 4 a.	4607
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4)AS 4 a.	4904
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4) SW LX	4306
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4) SW KT	4832
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4) SW KM	4907
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4) SW LS	5201
Impreza LX 1.6 4WD 4 a.	2373
Impreza GL 1.6 4WD BX 4 a.	2494
Impreza GI 1.6 4WD EM 4 a.	2904
Impreza LX 1.6 4WD 5 a.	2463
Impreza GL 1.6 4WD BX 5 a.	2583
Impreza GL 1.6 4WD EM 5 a.	2993
Impreza GL 1.8 4WD BX 4 a.	2891
Impreza GL 1.8 4WD BT 4 a.	2996
Impreza GL 1.8 4WD EX 4 a.	3101
Impreza GL 1.8 4WD EM 4 a.	3363
Impreza GL 1.8 4WD BX5 a.	2993
Impreza GL 1.8 4WD BT 5 a.	3098
Impreza GL 1.8 4WD EX 5 a.	3203
Impreza GL 1.8 4WD EM 5 a.	3466
Impreza GL 1.8 4WD (4 AT) BX 4 a.	3118
Impreza GL 1.8 4WD (4 AT) EX 4 a.	3327
Impreza GL 1.8 4WD (4 AT) EM 4 a.	3590
Impreza GL 1.8 4WD (4 AT) BX 5 a.	3195
Impreza GL 1.8 4WD (4 AT) EX 5 a.	3405
Impreza GL 1.8 4WD (4 AT) EM 5 a.	3667
Impreza GT 2.0 4WD turbó 4 a.	3939
Impreza GT 2.0 4WD turbó 4 a. ER	4517
Impreza GT 2.0 4WD turbó 5 a.	4046

SUZUKI

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

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

TAVRIA

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

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

TOYOTA

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

Corolla Sedan XLi 1.4 4 a.	1835
Corolla Liftback XLi 1.4 5 a.	1959
Corolla Hatchback XLi 1.4 3 a.	1736
Corolla Hatchback XLi 1.4 5 a.	1792

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

UAZ

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

UAZ 31512 Jeep	1375

VOLKSWAGEN

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

Polo 45 1.0 2 a.	1129
Polo 45 Servo 1.0 2 a.	1209
Polo 55 1.3 2 a.	1224
Polo 55 Servo 1.3 2 a.	1307
Polo 75 Servo 1.6 2 a.	1353
Polo 64 Diesel 1.9 2 a.	1500
Polo 45 1.0 4 a.	1202
Polo 45 Servo 1.0 4 a.	1282
Polo 55 1.3 4 a.	1300
Polo 55 Servo 1.3 4 a.	1383
Polo 75 Servo 1.6 4 a.	1429
Polo 64 Diesel 1.9 4 a.	1582
Golf CL 1.4 kat.	1448
Golf New Orleans 1.4 kat.	1532
Golf Pink Floyd 1.4 kat.	1696
Golf CL 1.6 kat.	1770
Golf Pink Floyd 1.6 kat.	1975
Golf CL 1.8 kat.	2141
Golf CL 1.8 kat. aut.	2324
Golf GL 1.4 kat.	2009
Golf GL 1.6 kat.	2066
Golf GL 1.8 kat.	2386
Golf GL 1.8 kat. aut.	2569
Golf Syncro 1.8 kat.	3090
Golf GTI 2.0 kat.	3277
Golf GTI 16V 2.0 kat.	3430
Golf VR6 2.8 kat.	4161
Golf VR6 2.8 kat. aut.	4611
Golf VR6 Syncro 2.9 kat.	6057
Golf CL 1.9 TD kat.	2045
Golf GL 1.9 TD kat.	2394
Golf CL 1.9 TDI kat.	2566
Golf GL 1.9 TDI kat. aut.	2401
Golf GL 1.9 TDI kat.	2669
Golf GL 1.9 TDI kat. aut.	2841
Golf GTD 1.9 TDI kat.	2817
Golf Variant CL 1.4 kat.	1582
Golf Variant CL 1.8 kat.	2098
Golf Variant CL 1.8 kat. aut.	2579
Golf Variant GL 1.8 kat.	2590
Golf Variant GL 1.8 kat. aut.	2832
Golf Variant GL 2.0 kat.	2778
Golf Variant CL 1.9 D kat.	2353
Golf Variant CL 1.9 TD kat.	2275
Golf Variant GL 1.9 TD kat.	2624
Golf Variant CL 1.9 TDI kat.	2639
Golf Variant GL 1.9 TDI kat.	2907
Golf Cabrio 1.8 kat.	3780
Golf Cabrio 1.8 kat. aut.	3972
Golf Cabrio Avantgarde 1.8 kat.	4037
Golf Cabrio Avantgarde 1.8 kat. aut	4229
Golf Cabrio Avantgarde 2.0 kat.	4217
Golf Cabrio Avantgarde 2.0 kat. aut.	4408
Corrado 16V 2.0 kat.	3831
Corrado 16 V 2.0 kat. aut.	4040
Corrado VR6 2.9 kat.	5196
Corrado VR6 2.9 kat. aut.	5430
Vento CL 1.4 kat.	1799
Vento CL 1.6 kat.	1945
Vento CL 1.8 kat.	2229
Vento CL 1.8 kat. aut.	2414
Vento CL 2.0 kat.	2487
Vento CL 2.0 kat. aut.	2672
Vento GL 1.6 kat.	2135
Vento GL 1.8 kat.	2465
Vento GL 1.8 kat. aut.	2650
Vento GL 2.0 kat.	2710
Vento GL 2.0 kat. aut.	2895
Vento GT 2.0 kat.	2956
Vento VR6 2.8 kat.	4572
Vento VR6 2.8 kat. aut.	4779
Vento CL 1.9 D kat.	2303
Vento CL 1.9 TD kat.	2157
Vento GL 1.9 TD kat.	2426
Vento CL 1.9 TDI kat.	2572
Vento GL 1.9 TDI kat.	2841
Vento GTD 1.9 TDI kat.	3010
Passat Limousine CL 1.8 kat.	3194
Passat Limousine CL 1.8 kat. aut.	3434
Passat Limousine CL 2.0 kat.	3414
Passat Limousine CL 2.0 kat. aut.	3637
Passat Limousine GL 1.8 kat.	3451
Passat Limousine GL 1.8 kat.aut.	3691

TOYOTA

Márkakereskedés és Márkaszerviz

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

Tromf Kft.

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

Passat Limousine GL 2.0 kat.	3671
Passat Limousine GL 2.0 kat. aut.	3894
Passat Limousine GT 16V 2.0 kat.	4073
Passat Limousine VR6 2.8 kat.	5512
Passat Limousine VR6 2.8 kat.aut.	5761
Passat Limousine CL 1.9 TD kat.	3106
Passat Limousine GL 1.9 TD kat.	3347
Passat Limousine CL 1.9 TDI kat.	3374
Passat Limousine GL 1.9 TDI kat.	3616
Passat Variant CL 1.8 kat.	3383
Passat Variant CL 1.8 kat. aut.	3623
Passat Variant CL 2.0 kat.	3603
Passat Variant CL 2.0 kat. aut.	3826
Passat Variant Syncro CL 2.0 kat.	4251
Passat Variant GL 1.8 kat.	3658
Passat Variant GL 1.8 kat. aut.	3898
Passat Variant GL 2.0 kat.	3878
Passat Variant GL 2.0 kat. aut.	4101
Passat Variant GT 16V 2.0 kat.	4280
Passat Variant VR6 2.8 kat.	5737
Passat Variant VR6 2.8 kat. aut.	5986
Passat Variant CL 1.9 TD kat.	3284
Passat Variant GL 1.9 TD kat.	3543
Passat Variant CL 1.9 TDI kat.	3552
Passat Variant GL 1.9 TDI kat.	3811

VOLVO

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

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

Tájékoztató jellegű fogyasztói árak, ezer Ft-ban.

rallye RTT-1

ROTATION

elviszi szárazon



AGRO GUMI kft.

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

UNIROYAL

AZ ESŐGUMI

TEREPLORD

RANGE ROVER 4.0 HE

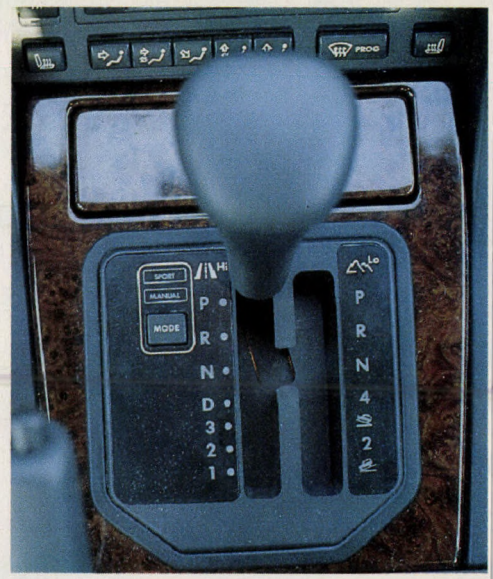


Amikor egy autógyár új típussal jelentkezik, az egyik legfontosabb szempont, hogy a modell megfeleljen az elődök által kialakított stílusirányzatnak. Az új Range Rover tervezésekor a gyár szakemberei a törzsvásárlók véleményét is kikérték, akik egybehangzóan állították, amennyiben a Range nem tartja a tradicionális műszaki megoldásokat, valószínűleg átpártolnak valamelyik japán márkához. Az Autó-Motor 23. számában részletesen bemutattuk a jellegzetesen „range-es" megoldásokat, amelyeket a Landimex Kft. jóvoltával most közelebbről is szemügyre vehettünk.

Első alkalommal az az érzésünk, mintha régi ismerőssel találkoznánk. Aztán, alaposabban szemügyre véve az autót, kételyeink támadnak, ez mégsem az, csak valami nagyon hasonló. A rendkívül elegáns külső után ér az igazi meglepetés, a luxusautókat megszégyenítő belső. A bőrbevonatú első ülések, a faborítású műszerfal, valamint a krómozott típusjelzést is tartalmazó díszküszöbök mind-mind a legdrágább limuzinok sajátjai. Az árát tekintve a Range Rover sem népautó, hiszen tízmillió forintot is ki kell fizetnie leendő tulajdonosának ezért a modellért. Természetesen ez a pénzmennyiség csak relatív hatalmas, hiszen egy BMW 730i vagy egy Mercedes S320 is drágább ennél, s ezekkel az autókkal terepre nem mehetünk.

A vezetőülésben helyet foglalva meglepődve tapasztaljuk, csak az automatikus sebességváltó karja akad a kezünkbe, nem találunk külön kart a terepfokozatok kiválasztására. A megoldás a Range új H jelzésű sebességváltója, amely lehetővé teszi, hogy egyetlen karral lehessen a sebesség- és terepfokozatokat kapcsolni. Az elnevezés a kiválasztókar pályájának felülnézeti képéből adódik. A gyakorlatban ez úgy működik, hogy alaphelyzetben egy automatikus, összkerékhajtású autóval van dolgunk, amelynél lehetőségünk nyílik sportos és normál sebességkapcsolási mód beállítására. Amennyiben terepre érkezve a normál összkerékhajtás kevésnek bizonyulna, akkor a kiválasztókart N állásba helyezve áttolhatjuk egy, az automatikus váltóéval párhuzamos pályába, ahol a kúszófokozatok állnak rendelkezésünkre, amelyeket manuálisan is kapcsolhatunk, de továbbra is rábízhatjuk magunkat az automatikára.

A sebességváltó előtt a műszerfalból kiemelkedő középkonzolon kapott helyet a fűtő- és szellőzőberendezés automatikája.

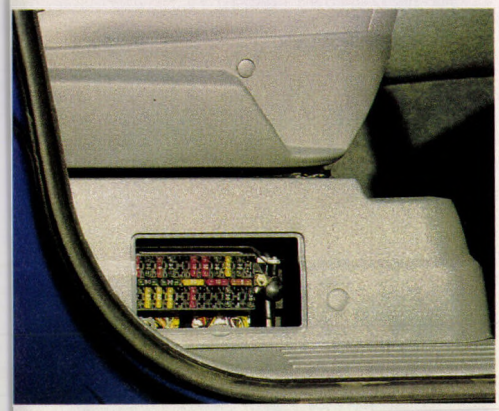


Egyszerű és nagyszerű a H jelzésű sebességváltó

Itt kapcsolható az első ülések, valamint a hátsó szélvédő fűtése is. A Range egyik érdekessége, hogy az első szélvédő is fűthető, sőt beprogramozható az a külső hőmérsékleti érték is, amelynél ez a funkció automatikusan bekapcsol. Szintén a középkonzolra került a rádiós magnó, valamint egy analóg óra is, amely mellett kis



Luxusautókkal vetélkedő belső kiképzés

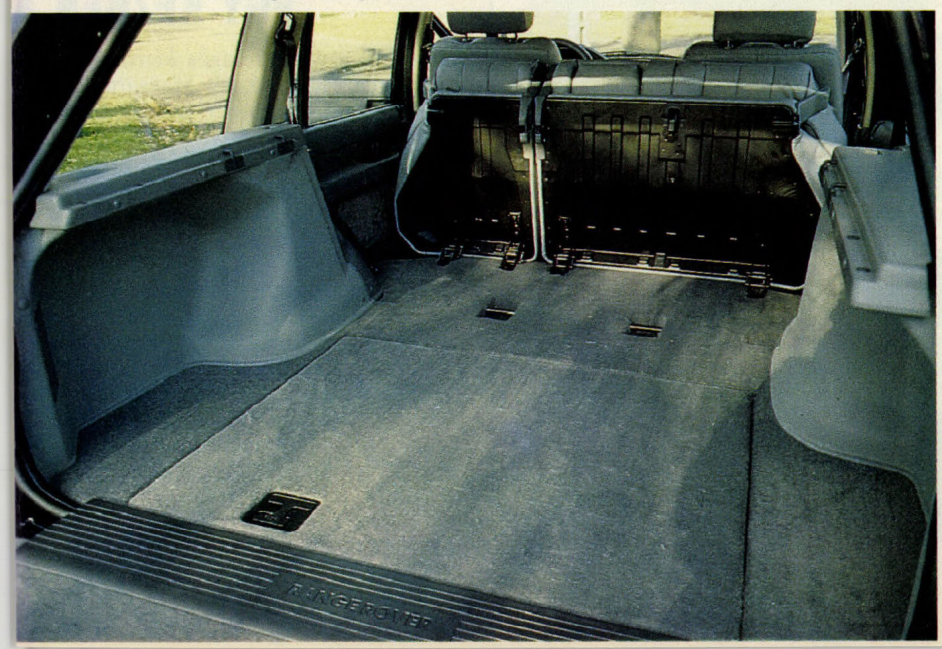


A biztosítékok az első ülés alatt kaptak helyet
Fotó: BALOGH RÓBERT

rakodófiókot képeztek ki kulcsok, iratok és egyéb apróságok számára. A középkonzolt a szélvédő felé a szintszabályozó berendezés zárja, amely ötféle magasság beállítását teszi lehetővé. A normál álláshoz viszonyítva le és fel 60 és 65 mm között lehet kézzel átállítani, de az elektronika, amely 150 ponton figyeli az autó helyzetét, automatikusan is szabályoz. Például 80 km/h sebességet meghaladva autópályaállásba kapcsol, amely a normál helyzethez képest egy „ültetett" állapot. A járműből való kiszállásnál az elektronika alaphelyzetbe kapcsol, amelynek igazából a hölgyek vehetik leginkább hasznát, hiszen akár egy kisestélyiben sem okoz ilyenkor gondot a ki- és beszállás.

A kormánykerék nemcsak függőlegesen, hanem vízszintesen is állítható, így mindenki megtalálhatja a számára legmegfelelőbb pozíciót. A műszerfalon fő helyre a fordulatszámmérő és a sebességjelző került, amely alatt a fedélzeti számítógép visszajelzője található. A számítógépet a bal oldali, irányjelzőket működtető kar végén található kapcsolókkal üzemeltethetjük. A jobb oldali bajuszkapcsolóval az első és a hátsó ablaktörlő és -mosó berendezés hozható munkába. A szakaszos törlés a kar tetején elhelyezett kapcsolóval működtethető. Egy esős alkalommal meglepődve tapasztaltuk, hogy az elektonika figyelme olyan apróságokra is kiterjed, mint amikor az első ablaktörlő üzemel és hátramenetre váltunk, akkor automatikusan beindul a hátsó ablaktörlő is. A sebességtartó berendezés vezérlőegysége a négyes osztású, légzsákot is tartalmazó kormánykerék alsó küllőin található. A két első ülés közötti kartámaszban egy zárható rakodórész kapott helyet, míg ennek első élében helyezték el az oldalsó visszapillantó, valamint az ablakok helyzetét szabályozó kapcsolókat.

Az osztottan előredönthető ülésekkel 1640 literesre növelhető a csomagtér térfogata



A csomagtérhez a hagyományosan kettéosztott hátsó ajtón keresztül közelíthetünk. Alaphelyzetben 520 liter a térfogata, de az ⅓-⅔ arányban osztottan dönthető hátsó ülések lehajtásával ez akár 1640 literre is növelhető. A pótkerék és a szerszámok a padló felhajtásával kerülnek kézközelbe.

A négyliteres, nyolchengeres, V elrendezésű erőforrás 190 lóerő teljesítményű, amellyel sem a városban, sem az autópályán nem okoz gondot a dinamikus haladás, hiszen a Range végsebessége 192 km/h, míg 0–100 km/h-s tempóra 10,9 másodperc alatt gyorsul fel. Ehhez mérten a kéttonnás jármű 15 literes átlagfogyasztása kedvezőnek mondható.

Az új Range Rover tehát nemcsak eleget tesz az elődje által méltán világhíres kényelemnek és terepjáró képességnek, hanem azokat túlszárnyalva a luxuskategóriában is helyett követel magának, s nemcsak árával, hanem „szériafelszereléseivel" is.

KÖKÉNY ROLAND

MŰSZAKI ADATOK

RANGE ROVER 4.0 HE

MOTOR. V elrendezésű, nyolchengeres, folyadékhűtéses benzinmotor. Hengerenként két szelep, szelepvezérlés OHV. Könnyűfém hengerfej. Furat/löket 94/71 mm, összlökettérfogat 3950 cm³. Sűrítés 9,3. Legnagyobb teljesítmény 140 kW (190 LE) 4750/min, legnagyobb forgatónyomaték 320 Nm 3000/min. Hengerenkénti befecskendezés, elektronikusan vezérelt gyújtás, hármas katalizátor, lambda-szonda.
ERŐÁTVITEL. Négyfokozatú automatikus sebességváltó terepváltóval egybeépítve. Áttételek: I. 2,48; II. 1,48; III. 1,00; IV. 0,73; a tengelyhajtás áttétele: 3,54.
FELÉPÍTÉS. Alvázkeret, acélvázas felépítmény, alumínium burkolólemezekkel. Első és hátsó futómű. Merevtengelyes felfüggesztések Panhard-rudakkal, kanyarstabilizátor, elektronikus magasságszabályzás, kipörgésgátló.
Fékek. Elöl belsőlevegő-hűtésű tárcsafékek, ABS.
Kerekek. Tárcsaméret 7J × 16, gumiméret 235/70 R16H.
MÉRETEK, TÖMEGEK. Hossz/szélesség/magasság 4713/1889/1817 mm, tengelytáv 2745 mm, nyomtáv elöl/hátul 1540/1530 mm. Saját tömeg 2090 kg, a megengedett legnagyobb össztömeg 2780 kg. A csomagtér térfogata 520–1640 l. A benzintartály befogadóképessége 100 l.
MENETTELJESÍTMÉNYEK. Legnagyobb sebesség 192 km/h, felgyorsulás 0–100 km/h-ra 10,9 s. Fogyasztás (ECE) 90/120/város: 10,6/14/20,2 l/100 km.

現代綜合商事株式會社

Akinek a fenti szöveg teljesen kínai, az nagyot téved. A jelek ugyanis koreaiak, s – mint állítják – azt jelentik, hogy haladás, modernség. Lehet, hogy ez még nem mond sokat, de a koreai eredeti már igen: Hyundai.

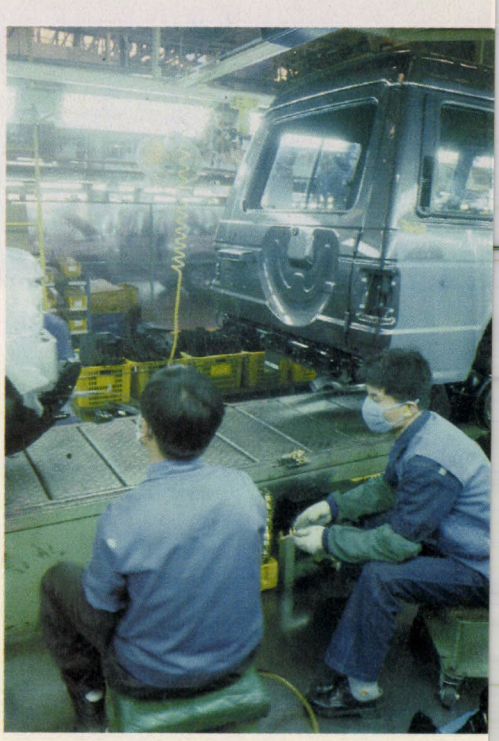
Nekünk egy autómárkát jelent, de hazájában fogalom, hiszen az egész ország exportjának 10 százalékát ez a gyár adja, és a nemzeti jövedelemből is ilyen arányban részesül a cég. Nehéz is meghatározni mibenlétét: talán a komplex multinacionális vállalat kifejezés állhat legközelebb a valósághoz. A Hyundai ugyanis hajót, számítógépet, óriásdarut, híradástechnikát és vasúti mozdonyt egyaránt jelent. Ráadásul már régen kilépett a félsziget határai közül, az USA-ban, Kanadában és még sokfelé másutt, szerte a glóbuszon vannak fiókvállalatai, gyárai. Nyitott is a világra, hiszen Koreában gyártott termékeinek negyven százalékát is a külföldi piacokon értékesíti.

Legrégibb ágazat az építkezés és a szerelés. Aztán jött a nehézipar, a kohászat és a gépgyártás. A mozdonyokat és a vasúti kocsikat követte a hajógyártás: ma a világ második legnagyobb hajógyára a Hyundaié. A korszellemnek megfelelően belépett a számítógépgyártás, a híradástechnika is: mára igen előkelő a helyezése ezen a területen.

A céget egyébként – mint a mesében – egy szegény földművescsaládból származó úr alapította 1947-ben. A célkitűzés azonban cseppet sem volt földhözragadt, hiszen a jelmondat szerint a Hyundai az a cég, amely megmutatja a világnak, hogy milyen messzire lehet eljutni, ha a csillagokat célozzuk meg. Űrhajót (még) nem gyártanak.

Az autógyártás beindulásának dátuma 1967. A koreaiaknak imponált a japán autógyártás sikertörténete. A példától azonban mindjárt a kezdet kezdetén eltértek, hiszen indulásként is a nagyszabású export volt a célkitűzésük. Ennek magyarázata a koreai piac viszonylagos szűkössége (negyvenmillió lakos) és a rossz jövedelmi viszonyok. Persze mindez relatív, hiszen Ulsanban három álló nap alatt csak három nem koreai eredetű autót láttunk.

A Hyundai a dél-koreai gépkocsigyártás több mint hatvan százalékát adja. Induláskor a japán minták közül a Mitsubishi volt a legvonzóbb számukra, így a háromgyémántos cég segítségével indultak neki a jár-



A terepjárók összeszerelésénél több a kézi munka

Ismerkedés az Accenttel



műgyártásnak. Az 55. Torinói Autószalonon mutatkozott be a Pony, 1974-ben. Öt év múlva évente százezer autót gyártottak, és a paletta fokozatosan színesedett. A gyár már egytonnás kisteherautókat is készített, beindították a dízelmotorgyárat. Gyarapodott a személyautó-kínálat is: a Stellar volt

EGY KÉZBEN A

Januártól egy kizárólagos képviselője van a Hyundai-járműveknek Magyarországon: ez pedig a Cél Motors Kft. A dél-korai gyáróriás haszonjárműveinek elterjesztésével eddig igen jól szereplő cég jövőre már az ismert Hyundai-személygépkocsik (pl. Accent, Lantra, Scoupe) árusításával is színre lép. A változás megkönnyíti majd a többféle célú, de egy márkából összeválogatott, úgynevezett flottavásárlásokat is. A Grace és a Porter – vagyis az egy tonna teherbírású platós, csukott áruszállító és kisbusz – nagy sikere után a flottaelvnek megfelelően idén bővítik a kínálatot a kisebb és a nagyobb kategóriákban is. A kínálat „felfelé" is bővült, az Alfák ellenfele lehet a 2,5 tonnás Mighty, valamint még nagyobb áruszállító társai. A sokféle ext-



Nincs hiány parkolóhelyből. Sok ezer autó vár behajózásra
Fotó: VÁRHELYI LÁSZLÓ

az első középkategóriájú Hyundai személykocsi.

1985-ben a gyár éves kapacitása elérte a 480 ezer darabot, egy évre rá már igazi luxusautót is készítenek, a Grandeurt. Az alapítástól számított tizenkilencedik évben Kanadában összeszerelő üzemet létesítenek. Alaptípusuk, az Excel 1986-ban az USA tíz legjobb autója között szerepel.

Ami ezek után jött, az egyre hihetetlenebb: 1987-ben kapacitásuk elérte a 750 ezer darabot, legördült a kétmilliomodik jármű az ulsani gyár szalagjáról. Egymást követték az újabb és újabb modellek – és az újabb és újabb exportpiacok. Az új motorgyár 1989-től már V6-os motorokat is gyárt, ez az év a hárommilliomodik autó éve is, és a háromliteres motor gyártása is ekkor indul meg. A következő évben megjelenik a sportos Scoupe, aztán az Elantra, a termelőkapacitás pedig eléri az évi egymillió darabot, beleértve a százezer kisáruszállítót is.

Nehéz a Hyundairól számok nélkül szólni, különösen igaz ez a tervekre, amelyek hasonlóan grandiózusak, méltók a múlthoz. Ulsan, a pillanatnyilag már 1,2 millió járművet gyártó komplexum nő és fejlődik. Mint mindent egy helyen előállító autógyár első a világ autógyárainak rangsorolásában.

Ulsanban járva nehéz megállapítani, hol kezdődik a város és hol a gyár, mintha az egész egy lenne, hiszen a gyárban is buszmegállók vannak: helyi járatok hozzákviszik az embereket, kapun belül is.

Ha valaki arra gondol, hogy Korea az olcsó munkaerő hazája, ahol az autógyártásban lényeges szerepet kap a emberi, a kézi munka, az nagyot téved. A hatalmas gyártócsarnokban szinte ijesztően sok a robot és kevés az ember. Jó száz méter hosszan lehet menni a narancssznűre festett hatalmas manipulátorok mellett, amelyek a szikrapattogás ritmusára hajladoznak egy, a szemlélő számára nem is észlelhető parancsnoknak engedelmeskedve. A látszatra egyszerű feladat pedig csak annyi, hogy az ezüstös színű fémelemekből a sor végén kész autókarosszéria lesz. Ez már bizony egy kissé a huszonegyedik század – Koreában is.

Minden egy helyen, ez lehetett a rendező elv, amikor megtervezték a gyárat, hiszen kerítésen belül készül itt minden. Külön épülettömb a motorgyár. Ma már koreai konstrukció az Alfa névre hallható befecskendezős motor. Mindenki fehér kesztyűt viselt (igaz ez nem szokatlan, hiszen ezen a tájon az utcaseprő is így végzi a munkáját). Sehol egy eldobott papír vagy csikk. Mindenütt férfiak dolgoznak, alig-alig látni nőket a gyárban.

Ebédszünetben – télen is – mindenki sportol. Előkerülnek a hálók, az utcák sportpályákká alakulnak. Mindenki mindent nagyon komolyan csinál, itt bizony tétmérkőzések vannak. A hagyomány nagy úr, a Reebok sportcipőt is többnyire letaposott sarokkal hordják, így hasonlíthat legjobban a tradicionális koreai lábbelire.

A gyárváros utcáin kilométer hosszan sorakoznak a már elkészült kocsik, pedig a kikötő naponta nyeli a járművek ezreit. A szabad kikötőtéren kocsik négyzetkilométerei utcákba, kerületekbe rendezve. Egy-egy járműtömb egy-egy országot jelent – kis tábla jelzi, hogy Dél-Amerikába vagy éppen Koperbe készül a szállítmány. Némelyik autó szokatlanul ragyog: bizonyos országok – környezetük védelmében – már azt sem engedik meg, hogy lezsírozva, illetve speciális anyaggal lefújva érkezzenek meg hozzájuk a járművek. Mindez persze semmi, a sok évvel korábban tapasztalt ellenálláshoz képest: volt, ahol politikai okokra hivatkozva megtiltották az újságokban a koreai autók reklámozását.

Speciális hajók – az úszótestükön mintha óriási cipősdoboz lenne – viszik a világ 150 országába a kocsikat. Egy-egy ilyen úszó raktár akár négyezer személyautót is befogad gyomrának tizenhárom emeletébe. Természetesen a hajó is Hyundai-gyártmány.

KÉKESI GYÖRGY

UNDAI-CSALÁD

rával alapáron felszerelt teherautó különlegessége nemcsak a billenthető kabin alatt dolgozó száz lóerős dízelmotor, hanem a nálunk szokatlanul alacsony platói – így könnyű a rakodás.

Egy új családtag is bemutatkozik a flotta tagjaként: a Galloper azoknak segíthet sokat, akiknek nemcsak az aszfalt a munkahelyük. A valódi terepjáró képességekkel rendelkező kisáruszállító egyszerre kényezteti a két utast, hiszen a plüssülések mellett szervokormány, klímaberendezés, elektromos felszerelések mutatják, hogy a szállítóeszköz egyben kényelmes munkahely is. Aki kedvet kapott e szárazföldi Hyundai-flotta alaposabb megismerésére, a Cél Motors központjában, Budapesten, a XI. kerületi Kevehaza út 1–3-ban megtalálja a kocsikat.

FORD-SZINTÉZIS

ÚJRAHASZNOSÍTOTT KÉTÜTEMŰ

A Ford új tanulmányautója egészen rendkívüli alkotás. A Ford Synthesis 2010 jelentős egyedi fejlesztéseket vonultat fel, és ezen túl szinte tükre napjaink autógyártási törekvéseinek.



Az első meglepetés már a megpillantáskor éri a szemlélőt, ugyanis sem a világítótesteket, sem az ajtók kilincseit nem találjuk. A kilincsek esetében azt mondhatjuk, hogy elhelyezésük nem egyértelmű, ám a lámpákat hiába is keresnénk, legalábbis kikapcsolt állapotban. Ugyanis egy speciális műanyag burkolat védi a burákat, amelyek teljesen belesimulnak a karosszéria vonalába, azaz a fényezés alatt nem látszik a határ a lemez és a műanyag burkolat között. A lámpák bekapcsolásakor ezek a burkolólapok átengedik a fényt, ebből kívülről annyi látszik, hogy a „lemezen át" szűrődik ki a világosság. A különleges izzók 40 százalékkal takarékosabbak, mint a halogén fényszórók, eközben fényerejük négyszeres, a hátsó lámpák és az irányjelzők neonfénnyel működnek.

A karosszéria alumíniumból készült, ennek megfelelően rendkívül könnyű, az autó száraz tömege 1100 kilogramm, ami igazán szerény egy felső középosztálybeli limuzin esetében. Az alumínium komoly előnye, hogy gyakorlatilag korlátlan mennyiségben újrahasznosítható, és igazán tekintélyt parancsoló, hogy a Synthesis teljes tömegének 98 százaléka már újra felhasznált anyagokból készült, beleértve ebbe a műanyagokat, a fémeket, mindent. A gazdaságosság és a környezetvédelem előnyein túl a biztonság terén is szinte összefoglalja a Synthesis az autóipar törekvéseit, az utascella megfelelő kialakításától az aktív biztonsági berendezésekig.

Az igazi csemege a motortérben található. Már korábban hírt adtunk a Ford fejlesztéseiről a kétütemű motorok terén, részletesen bemutatva az eredményeket. Nos, ennek a hosszú fejlesztésnek az egyik gyümölcse az 1,2 literes, katalizátoros, négyhengeres, amelynek maximális teljesítménye 60 kW (82 lóerő). A kétütemű erőforrás jelentősen takarékosabb, mint a vele összehasonlítható négyütemű, 40 százalékkal könnyebb és 30 százalékkal kevesebb a térigénye.

Külön említést érdemel a Synthesis 2010 navigációs rendszere, amely igen nagy hasonlóságot mutat azzal a berendezéssel, amelyet 94/12. számunkban bemutattunk az Opel fejlesztésének eredményeként, vagyis segíti a vezetőt az útvonalválasztásban, és lehetővé teszi akadályok felismerését rossz látási viszonyok között is. Szintén érdekes, bár ma már nem egyedülálló berendezés az az üvegfelületen elhelyezett, napelemekkel működő műszer, amely parkolás közben frissen tartja a levegőt a zárt belső térben.

SCHOLTZ GÁBOR

Minden télre-Michelin



A havak királya az új Y-lamellával

Tökéletes jégen és esőben

XM+S ALPIN

XM+S 130

snowfox gumi snowfox gumi

Minden márkájú autóra akciós árak!

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

BMW 3/C	22.355 Ft
Fiat Punto	14.065 Ft
Ford Mondeo	19.435 Ft
Mercedes W202	21.435 Ft
Suzuki Swift	15.545 Ft
Renault Laguna	20.935 Ft
VW Golf III	15.565 Ft
VW Passat	21.545 Ft
Opel Astra	15.215 Ft
Opel Omega	24.045 Ft

Az árak tartalmazzák az Áfa-t!

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

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

MICHELIN®

ARAL Dízel 2000

Felülmúlva az ezredvég követelményeit

A hagyományos, lassú járású, nagy űrtartalmú dízelmotorok a környezetet jelentős zajjal és füsttel terhelték, szennyezték. Az egyre szigorúbb környezetvédelmi előírások és a gázolaj minőségére vonatkozó szabványok azonban folyamatos továbbfejlesztésre késztették a gyártókat.

Az évezred utolsó éveire széles körben elterjedtek a magas fordulatszámú, különböző turbó- és injektortechnikákkal mozgékonnyá tett dízelmotorral szerelt személy- és haszonjárművek. A már fejlett dízeltechnika hosszú élettartamú, megbízható, olcsó üzemeltetésű motorok gyártását teszi lehetővé. Az egyre tökéletesebb motorkonstrukciókhoz a minőségre hangsúlyt helyező olajtársaságok egyre szigorúbb előírásoknak megfelelő üzemanyagokat kínálnak.

A kihívásra válaszul az ARAL már 1987-ben ezeknek megfelelő dízel üzemanyagot vezetett be a német piacon „ARAL Super Diesel" néven.

A gázolajra vonatkozó magyar szabvány (az MSZ 1627) az európai minőségi előírásokat tükröző DIN (51 601) szabványon alapszik, és műszaki adataiban követi is annak előírását. Várhatóan, amikor a közeljövőben az Európai Gazdasági Közösségben érvénybe lép a jelentősen módosuló EN 590 szabvány, az itthoni előírások is szigorodnak majd.

Ennek elsőként megfelelve az Aral Hungária Kft. „ARAL Dízel 2000" típusú dízel üzemanyaga optimális koncentrációban tartalmazza az „ARAL Super Diesel" tapasztalatain alapuló továbbfejlesztett adalékcsomagot.

Az „ARAL Dízel 2000" a motor- és környezetvédelemben, valamint a kiegyensúlyozott és kényelmes dízelautózásban a legmegbízhatóbb üzemanyag. Az ARAL az egyre szigorúbb előírásokat és üzemanyag-minőségi feltételeket mindig megelőzte és felülmúlta, így az „ARAL Dízel 2000" már a jövő technikájának és elvárásainak megfelelő, csúcsminőségű, adalékolt üzemanyag.

A többfunkciós adalékcsomag legfőbb erényeit a környezetvédelemben, a fogyasztáscsökkentésben és a hatékony motorvédelemben határozhatjuk meg.

Az 53-at is elérő cetánszám rendkívüli mértékben javítja a gázolaj–levegő keverék égési tulajdonságait. Az üzemanyag tökéletesebb égésének köszönhetően radikálisan lecsökken a kipufogógázok CH-, CO- és koromtartalma. A robbanási ciklusban enyhül a nyomásfelfutás és a nyomásesés meredeksége, ennek következtében a motor lényegesen csendesebben jár, és az ún. kemény járás megszüntetésével csökken a motor igénybevétele is.

Az üzemanyagárak mai szintje mellett érdemes felhívni a figyelmet az „ARAL Dízel 2000" adalékainak jelentős fogyasztáscsökkentő hatására is.

Az „ARAL Dízel 2000" az autós számára további biztonsági és kényelmi hatékonysággal is szolgál. A habzásgátló komponens a tankolást tisztábbá, gyorsabbá és kényelmesebbé teszi.

Az üzemanyagrendszerben, a keverékképző egységben és a belépő szelepeken megtapadó szilárd, gyantás, kokszos lerakódások zavaró rétegét az erre a célra kikísérletezett speciális adalék leoldja. A korrózióvédő hatóanyag vékony réteget alkotva megóvja a fémfelületeket a gázolajban nem oldódó folyadékok korróziós hatásaitól.

Az Aral Hungária Kft.-nél az ez évben bevezetett átfogó minőségbiztosítási rendszer nyújt garanciát az új üzemanyag magas minőségi színvonalának megőrzésére.

Az „ARAL Dízel 2000" a dízelmotorok új generációját kiszolgáló kiváló üzemanyag, amelyben az egyes dízeladalék-komponensek egymás hatását erősítve, harmonikus kombinációban javítják a dízelmotorok üzemelési paramétereit.

ARAL

SZÁMÍT A GÉP

FRANKFURTBAN LÁTTUK

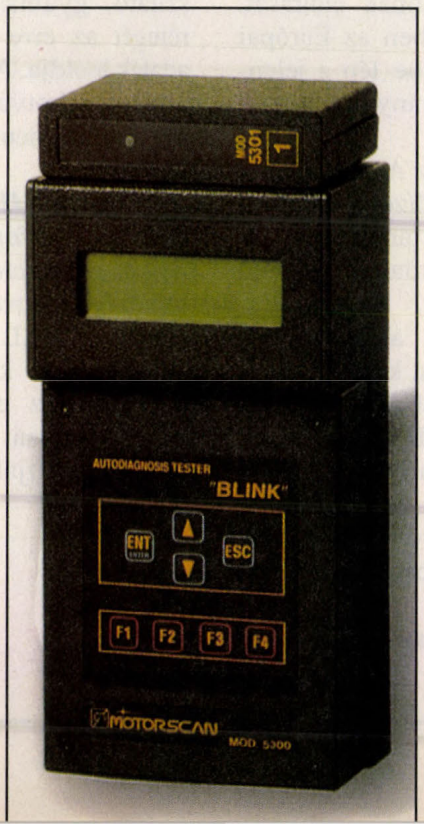
Mint az élet szinte minden területére, néhány évvel ezelőtt az autójavításba is betört a számítógép. Alkalmazásával az egykor olajos, piszkos szakma fehérköpenyessé változott, ahol a hibamegállapításhoz elegendő néhány gomb megnyomása.

A számítógépek első és legfontosabb feladata nevükkel ellentétben nem a szó szoros értelmében vett számítás volt, hanem az adattárolás és a tárolt adatok kezelése. Ugyanezen feladatkörben jelentek meg egy kis késéssel az autójavításban is. A késedelem oka a diagnosztikai eszközök viszonylag magas színvonala volt, amihez az társult, hogy az autók egymáshoz nagyon hasonló, egyszerű megoldásokkal készültek. A megszakítós gyújtást, az elektromechanikus feszültségszabályozóval ellátott generátort egyszerű műszerekkel lehetett ellenőrizni. A fordulat a nyolcvanas évek elején következett be, amikor a motortérben egymás után jelentek meg a különböző elektronikus eszközök. Az elektronikus gyújtás, a benzinbefecskendezők és motorirányító berendezések, a félvezetős feszültségszabályozók elemeit már nem lehetett ilyen egyszerű módon vizsgálni, arról nem beszélve, hogy az egyes gyártmányokban fellelhető megoldások sokszor óriási különbségeket mutattak. Az egyes autókhoz tartozó adatsorok megtöbbszöröződtek, csak az egyes márkák adatai vaskos könyveket töltöttek meg. A számítógép ilyen adatok tárolására és kezelésére kitalált szerkezet, így szinte magától értetődően következett el bevezetésük először a számítógépek őshazájában, az Egyesült Államokban, majd Japánban és végül Európa nyugati felén. Innen már csupán egy lépés kellett ahhoz, hogy praktikusan a mérőeszközt is összekössék, illetve egybeépítsék a számítógéppel.

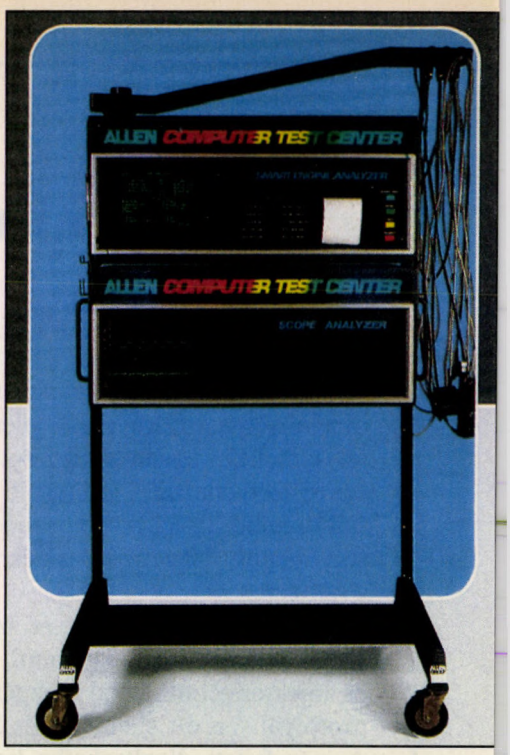
Ezen lépés megtételével az autójavító szakma alapjaiban változott meg a fejlett motorizációjú országokban. Észak-Amerikában, Japánban és Nyugat-Európában ma már kizárólag befecskendezős gépkocsikat hoznak forgalomba, és az autók alacsony átlagéletkora miatt ezek aránya évről évre nő. A statisztikák szerint a javítások egyharmadát ma már elektromos, illetve elektronikus egységek meghibásodása teszi ki. Az ezek elhárításával foglalkozó szakemberek nem kék overallt, hanem fehér köpenyt viselnek, hiszen munkaeszközük nem villáskulcs, hanem számítógép.



Futóművizsgálatokra alkalmas a CD-adattáras, távirányítható John Bean Visualiner



Csak a kis emlékeztetődobozt (Memory Box) kell az autóhoz vinni adatfelvételre. A mért adatok feldolgozása már számítógéppel történik



Teljes körű motorvizsgálatra alkalmas a Smart Engine Analyzer. Nemcsak a hibát jelzi, hanem javítási útmutatót is ad

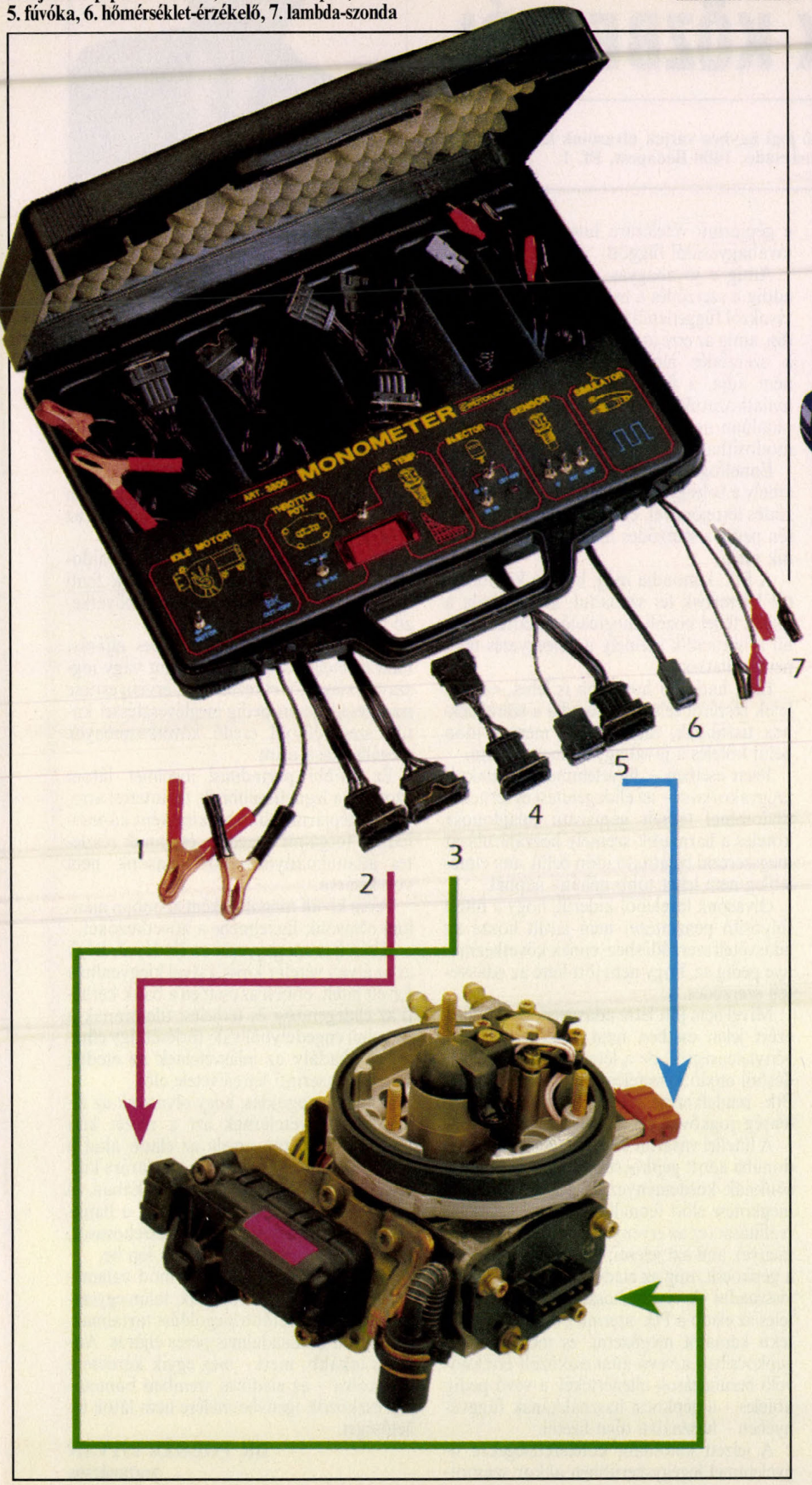


Akár menet közben is ellenőrizhetők a blokkolásgátló elemei a Dynastat 4000-rel

A frankfurti Automechanika Kiállításon látott berendezések fejlettebb darabjai szinte minden vizsgálati lépést irányítanak. Erre jó példa az AVL cég alig kéttenyérnyi DiScope 865 típusnevű berendezése, amelynek elegendő csupán a mérendő szerkezet nevét megadni – pontosabban a menüből kiválasztani –, amire válaszul a folyadékkristályos kijelzőn megjelenik, hogy mely csatlakozót hova kell bekötni, és hogyan kell a mérést elvégezni. Az egész olyan, mintha valamelyik számítógépes rendszerprogramot (például Windows) kezelné az ember.

A DiScope egy másik irányzatra is jó példa a miniatürizálásra. A mérő- és vizsgálóberendezések egy része egy tenyérben is elfér, ezek ára sem túlzottan magas, ám egyvalamit nem tudnak, mert nem tudhatnak: a

Monojetronic és monomotronic benzinbefecskendező rendszerek elemeinek vizsgálatára szolgál a Motoscan Monometere. Csatlakozók: 1. akkumulátor, 2. alapjárat, 3. fojtószelep-potenciométer, 4. fúvókaadapter, 5. fúvóka, 6. hőmérséklet-érzékelő, 7. lambda-szonda



Alig tenyérnyi a Progress névre hallgató, mindenféle gyújtásrendszer ellenőrzésére alkalmas műszer





Minden, az autóban megtalálható elektromos és elektronikus berendezés vizsgálatához fejlesztették ki az alig kéttenyérnyi AVL DiScope-ot

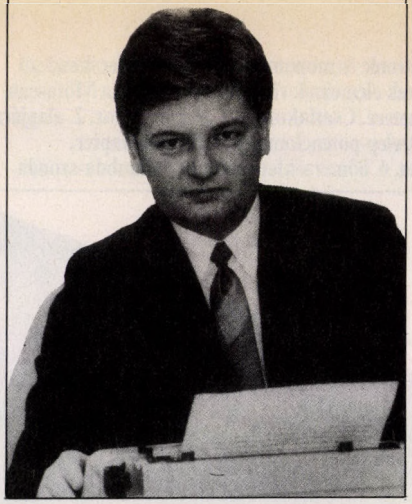
gyártott gépkocsik adatainak tárolása helyhiány miatt nem megoldható.

Amire a kicsik nem képesek, arra a nagy, állványos, képernyővel ellátott gépek igen. Az amerikai Allen vállalat Smart Engine Analyzer elnevezésű berendezésénél a diagnosztika az autó típusának és évjáratának megállapításával kezdődik. Ezután a gép a programnak megfelelően végrehajtja a vizsgálatokat, miközben a mért értékeket folyamatosan összeveti a tárolt adatokkal. Ahol eltérést észlel, ott nem egyszerűen jelez, hanem azt is megadja, hogy a hiba elhárításának módját hol kell keresni. Ily módon a szerelő a számítógép képernyője előtt ülve határozhatja meg a hiba okát és a javítás útját. Ezen berendezések ára természetesen arányban áll tudásukkal. A kiegészítők nélküli alapgépek 50-60 ezer márkába kerülnek, míg egy teljes rendszer ára elérheti a 100 ezer márkát is.

A számítógépek nemcsak a motordiagnosztikában, hanem ma már a futómű elemeinek vizsgálatában is teret nyertek. Ezen a területen elsősorban a sok, gyakorlatilag modellenként változó adat indokolta a bevezetését. A Sachs lengéscsillapító-bemérő padja vagy a futóműbemérő padok számítógépei szinte minden modell adatait tartalmazzák, s azokat a mért értékekkel összehasonlítva írják elő a szükséges javítást vagy korrekciót.

G. M.

A HARMADIK KÖZBESZÓL



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

Napjainkban tapasztalhatjuk, hogy az ország gépkocsiparkja egyre inkább átalakul, egyre több az új vagy használt nyugati gépkocsi az utakon. Ez sokféle új jogi helyzetet is teremt. Ilyen új körülménnyel kapcsolatban fordult hozzám K. A. nagykőrösi olvasónk. Mielőtt azonban levelére részletesen válaszolnék, minden olvasónk tanulságául szeretném kiemelni az eset végső konklúzióját.

Egy gépjármű forgalmi engedélye nemcsak a közlekedésben való részvétel biztosítását szolgálja, hanem mint közokirat, bizonyítja a járműre vonatkozó tulajdoni helyzetet, a járműhöz fűződő jogokat is. Ebből a szempontból az ingatlanok tulajdoni lapjához hasonlóan fogható fel. Egy ingatlan tulajdoni lapján is van úgynevezett teherlap, amelyen az ingatlanhoz fűződő további személyeket megillető jogokat rögzítik.

A forgalmi engedélynek ilyenfajta jogok rögzítésére kiemelt oldala nincs, de van hivatalos feljegyzés rovata. E rovatban tüntetik fel például a haszonélvezeti jogot, elidegenítési és terhelési tilalmat. Ez utóbbit akkor, ha a gépjármű tulajdonosa gépkocsiját bankkölcsönnel vagy lízinggel vásárolta.

A gépkocsik nagy értéke miatt rendkívül gyakori, hogy tulajdonosaik hitelt vesznek igénybe, ezért ha járművet vásárolunk, ne csak a tulajdonos adatait azonosítsuk, és ne csak a gépjármű adatait ellenőrizzük, hanem nézzük meg a hivatalos feljegyzés rovatot is.

A tanulságok előrebocsátása után nézzük olvasóm esetét, aki 1994. november 7-én vásárolt magánszemélytől egy Suzuki típusú gépkocsit. A magánszemély 130 000 forint előleget fizetett be egy hitelező társasághoz, a vételár további részére hitelt vett igénybe.

A hitelező cég a tartozás kiegyenlítésének idejéig elidegenítési és terhelési tilalmat jegyeztetett be a gépjármű forgalmi engedélyébe. Olvasónk ezt a bejegyzést nem észlelte, mondván, hogy az eladó nem hívta fel erre a figyelmet, és a zöldkártya eltakarta.

Az eset jogi megítélése a következő:

A felek megegyeztek tárgybani gépkocsi adásvételében, a későbbiekben létrejövő adásvételi szerződéssel járó szolgáltatásaikat egymásnak teljesítették is, átadásra került a gépkocsi és annak kialkudott vételára.

A megegyezés azonban nem keletkeztetett automatikusan szerződést is, hiszen az elidegenítési és terhelési tilalomra tekintettel jelen szerződés létrejötte harmadik személy, a gépjármű vételárára hitelt folyósító cég jóváhagyásától függött.

Amíg e jóváhagyás nem történik meg, addig a szerződés a már nyújtott szolgáltatásoktól függetlenül sem jön létre. Mindaddig, amíg az erre jogosult harmadik személy a szerződés megkötéséhez beleegyezését nem adja, a felek joghatályos szerződési nyilatkozatukhoz kötve vannak, tehát egyoldalúan nem vonhatják vissza, de nem is módosíthatják azt.

Ennélfogva függő jogi helyzet áll fenn, amely a beleegyezés megadása esetén a szerződés létrejöttével, ennek megtagadása esetén pedig a szerződés meghiúsulásával szűnik meg.

A Ptk. kimondja még, hogy a kötöttségtől bármelyik fél szabadul, ha az általa a másik féllel közölt megfelelő határidőn belül a harmadik személy a beleegyezés felől nem nyilatkozik.

Ez a határidő hosszabb is lehet, ezért a felek részéről célszerű, hogyha a szerződésben tisztázzák, melyikük és mennyi időn belül köteles a jóváhagyást megszerezni.

Jelen esetben – figyelemmel a kialakult joggyakorlatra – az elidegenítési és terhelési tilalommal terhelt gépjármű tulajdonosa köteles a harmadik személy hozzájárulását megszerezni belátható időn belül, ami elméletileg nem lehet több néhány napnál.

Olvasónk leveléből kiderül, hogy a hitelt folyósító pénzintézet nem járult hozzá az adásvételi szerződéshez, ennek következménye pedig az, hogy nem jött létre az adásvételi szerződés.

Mivel nem jött létre adásvételi szerződést, ezért jelen esetben nem beszélhetünk érvénytelenségről, de a létre nem jött szerződésből eredő követelések elszámolásánál a Ptk. rendelkezése értelmében az érvénytelenség jogkövetkezményei alkalmazhatók.

A hitellel vásárolt és jogosan a vevő tulajdonába adott gépkocsi esetében tehát olvasónknak kezdeményeznie kell a szerződés megkötése előtt fennállott jogi helyzet helyreállítását (ez az érvénytelenség jogkövetkezménye), ami azt jelenti, hogy a vevő köteles a gépkocsit, míg az eladó köteles a vételárat visszaadni. A vételár használata fejében köteles az eladó a Ptk. szerinti évi 20%-os mértékű kamatot megfizetni, és megtéríteni a gépkocsiban a vevő által eszközölt értéknövelő beruházások ellenértékét, a vevő pedig köteles – a gépkocsi használatának függvényében – használati díjat fizetni.

A jelzett kétoldalú kötelezettségekre figyelemmel legegyszerűbben akkor számolhatják fel a felek a jogviszonyt, ha a vevő visszaadja a gépkocsit, az eladó pedig ezzel egy időben a vételárat.

Olvasónk nincs tehát kizárva a gépkocsi használatából, azonban az eredeti állapota helyreállításakor a használat ellenértékét meg kell térítenie.

E függő jogi helyzet alatt a gépkocsira folyósított hitel részleteit pedig köteles az eredeti tulajdonos fizetni.

Amennyiben a gépjármű eredeti tulajdonosa elzárkózik a jogi helyzetnek a fenti módon való megoldása elől, úgy a következő lehetőségek vannak:

Olvasónk az eladó ellen peres eljárást indít a vételár visszafizetése iránt vagy jogszavatossági következmények érvényesítése iránt, esetlegesen pedig megtévesztéssel kötött szerződésből eredő következmények megállapítása iránt.

Ez utóbbi perindítási jogcímet látom azonban a legnehezebbnek, tekintettel arra, hogy a gépjárműhöz közokiratként kapcsolódik a forgalmi engedély, és annak részletes áttanulmányozásából olvasónk nem volt kizárva.

Peren kívüli megoldásként azonban ajánlom olvasónk figyelmébe a következőket.

Kíséreljen megegyezni az eladóval, hogy az az átvett vételár kipótlásával kiegyenlíti a felvett hitelt, ebben az esetben a bank kérheti az elidegenítési és terhelési tilalomnak a forgalmi engedélyből való törlését, így elhárul az akadály az adásvételnek az eredeti szerződés szerinti létrejövetele elől.

A másik megoldás, hogy olvasónk az általa fizetett vételárnak azt a részét kéri vissza az eladótól, amely az eladó által a gépkocsi törlesztésére, illetve vételárára kifizetett részen túl van az eladó birtokában, és ezen összeg birtokában megkísérli a bankkal olyan értelmű megegyezés létrehozását, hogy a hitelviszonyba olvasónk lép be.

Elsődlegesen ez utóbbi két mód valamelyikét javasolom olvasónknak, talán egyszerűbb és célravezetőbb megoldást tartalmazna, mint a hosszadalmas peres eljárás. Annál is inkább, mert – még egyik kérdésére válaszolva – az eladóval szemben büntetőjogi eszközök igénybevételére nem látok lehetőséget.

DR. POLGÁR ISTVÁN
jogtanácsos

PEUGEOT TROPHY '94

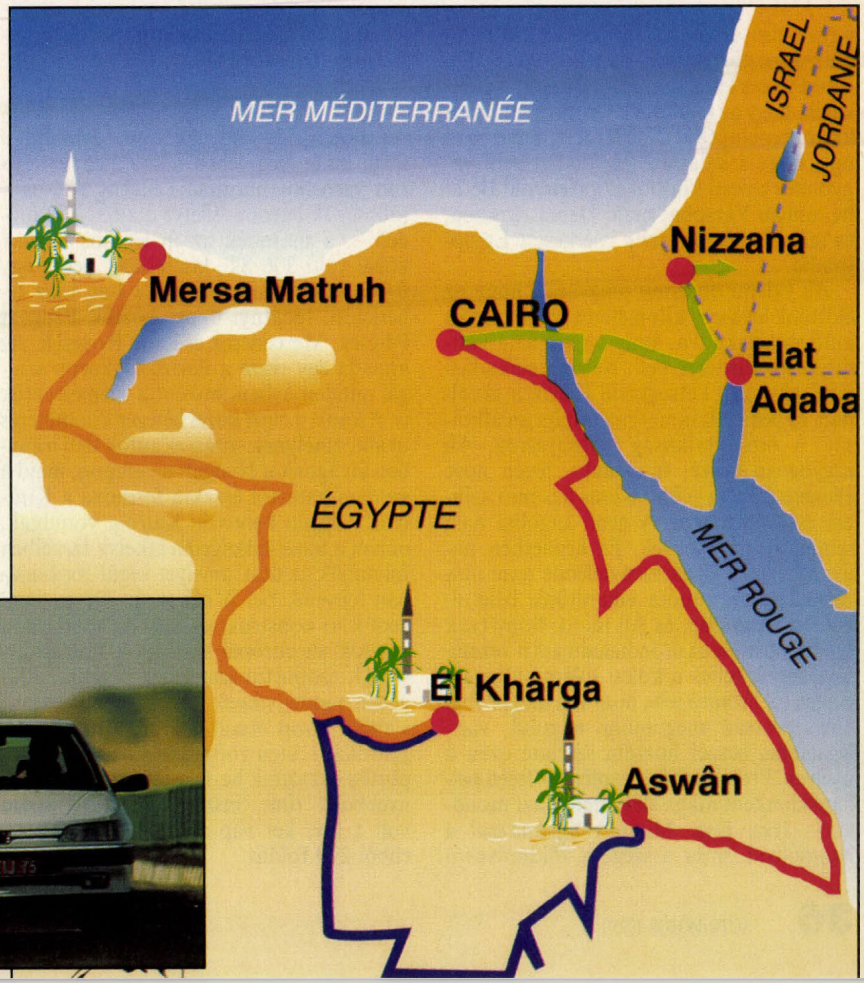
PRÓBAÚT A SIVATAGBAN



– Fantasztikus tesztút lesz, feltétlenül el kell jönnöd – mondta egy ősz eleji budapesti találkozásunk alkalmával Paul Alvarez. Meggyőzésre nem nagyon volt szükség, bár egyikünk sem sejtette, mennyire látnoki megállapítást tett a Peugeot sajtófőnöke.

November 24-e volt, valamivel éjfél előtt. Az eső vigasztalanul kopogott az autó tetején, a motorháztetőn, a fejemen meg az északi szélesség 30. és 31. foka, valamint a keleti hosszúság 34. és 35. foka által határolt bő tízezer négyzetkilométeres földdarabon. Kis híján szárazföldet írtam, pedig ott aztán semmi sem volt száraz, ami egy autókarosszérián kívül esett. Belenéztem a motortérbe, talán abban reménykedve, hogy csupán egy rossz álom volt az elszakadt kuplungbovden látványa. Jobb ötlet híján a kezem ügyében lévő lapát peremén lehúztam a cipőm talpáról vagy tíz kiló sarat, aztán a szerszámot a Peugeot hátsó ajtajának támasztottam és visszaültem Ali mellé, hallgatni.

Csak a helyzet leírása miatt említem, akkor már éppen hatvan órája nem láttam



A nagy utazás. Kairo és Nizzana között alaposan eltértünk az iránytól



PEUGEOT TROPHY '94



ágyat, elsősorban azért, mert az idő nemcsak Szueztől keletre, hanem Budapesten is tud vicces lenni, amiből esetleg az következik, hogy az eredetileg ötórásra tervezett kairói repülőútból 25 órás lesz, méghozzá úgy, hogy a kalandra egyáltalán nem vágyó utas a pesti ködből előbb elrepül Bécsbe, onnan Varsóba, majd Damaszkuszba, és már hipp-hopp, meg is érkezett Egyiptomba.

Ali valami olyasmit magyaráz, hogy az előttünk lévő egy kilométeres szakaszon öt autó van elakadva, amíg azokat nem vontatják ki, várnunk kell. Néhány elakadásjelző villogása kétségkívül látszik a távolban, ez pedig alátámasztja útitársam állítását. A bizonytalanság magyarázata, Ali ragyogóan beszél franciául – lévén neve ellenére francia – én viszont hasonló szinten csak magyarul. A némi angollal nála semmire sem megyek. Ez kezdetben nagyon borússá és eseménytelenné tette utazásunkat, de amióta elkezdtünk belefulladni a sivatagba, és Ali rájött, hogy csak szilárd burkolatú úton haladó autó vezetésére képes, teljes erkölcsi fölényt élvezek. Ennek jól látható jele, hogy Ali megpróbál villámgyorsan megtanulni angolul, vagy legalábbis beszél hozzám szerinte ezen a nyelven. Próbálkozása napfényes felén például időnként maga elé meredve azt mondja: – Jesz, jesz. Mindezt ugyanazzal a hangsúllyal, mint a szegény földműves a jég által tarlóvá vert kukoricása láttán: – Istenem, Istenem.

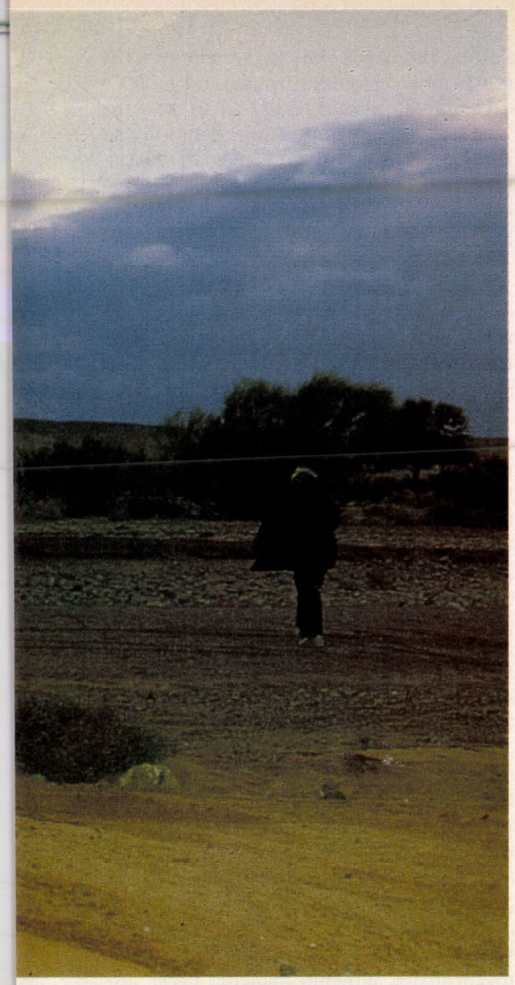
FOGY A BENZIN

Az elején sima ügynek tűnt. Elindult a líbiai határ közelében fekvő Mersa Matruh városból harminc Peugeot 306-os – többségük három-, illetve ötajtós XSI modell –, a maradék az új lépcsős hátúak közül való 306 ST, kíséretként pedig egy 6×6-os Mercedes, négy 4×4-es Liaz teherkocsi, tucatnyi dzsip, köztük Peugeot P4-esek, Mercedesek és Land Roverek. Az armada egy része a Párizs–Dakaron szolgál minden évben, miként a személyzetük is. A konvoj előtt közel hétezer kilométeres út állt, amelynek során az autók déli irányban átvágnak a Nyugati-sivatagon, majd a szudáni határtól északra fordulva a Királyok völgyén keresztül Kairóig vonulnak, onnan a Sínai-félszigeten átkelve Izraelben folytatják az utat, amelyet végül Jordániában fejeznek be. A cél az új 306-os Peugeot-k jó konstrukciójának bizonyítása, a vezetők az európai szaklapok munkatársai. Öt csoportot szerveztek belőlük, átlagosan mindegyiknek 1500 kilométer jutott, s ebből közel ötszáz földút. Minket, magyarokat – öten voltunk – a negyedik csoportba osztottak be, feladatunk a legkönnyebbnek tűnt, hiszen viszonylag rövid volt a táv, két nap alatt 1132 kilométer, ebből 279 földút.

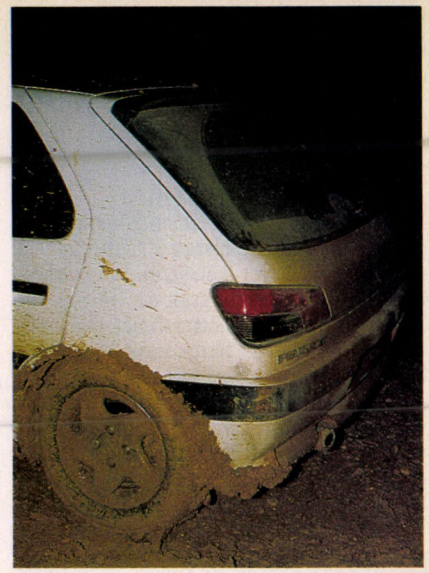
Kairó maga volt a vidámság. Mindenfelé rozzant, horpadt karosszériájú, piszkos autók, amelyek vezetői eszeveszett dudálással próbálnak keresztültörni a kaotikusan hömpölygő autófolyamon. A ragyogóan tiszta és új 306-osok kétségkívül feltűnést keltenek, de nincs kegyelem nekik sem, ha jót akarok, folyamatosan nyomni kell a dudát. A nagyvárost elhagyva kaszárnyák végtelen sora mellett visz az út Szuezig, ahol átkelünk a csatorna alatt egy alagúton – fényképezni szigorú büntetés terhe mellett tilos. Innen dél felé robogunk a kietlen pusztaságot átszelő széles és többé-kevésbé sima autóúton, és sebességkorlátozás hiányában jó messzire magunk mögött hagyjuk a terepjárókat. A Peugeot 306 XSI végsebessége a gyár szerint 197 km/h, ezt a bukkanók miatt nem sikerül hozni, de nem sokkal maradunk el tőle.

A gondtalan száguldozásnak a benzintartály kiürülésére figyelmeztető lámpa felvillanása vet véget, az itiner szerint még jó száz kilométer van hátra a tankolási lehetőségig, csoda lenne, ha kibírná addig. Szerencsére nem vagyunk teljesen magunkra hagyva, minden autóban van egy beépített rádió adó-vevő, ezen kapunk utasításokat

Sárbányászat
Az egy dobból kitermelt anyag
a keréktől balra látható



Néhány kocsi itt szabadult meg az első spoilertől



A sártól teljesen beszorult hátsó keréken csak a leszerelés segített

a csoportot vezető *Corrado Proverától*, a Peugeot tájékoztatási igazgatójától, illetve szorult helyzetben segítséget kérhetünk. A rádiókapcsolatban bízva nem nagyon veszem le a gázt, még a vadul száguldó összkerékhajtású Mercedes teherautót is megelőzzük, később derül csak ki, az a mozgó benzinkút, és azért sietett, mert szeretett volna a mezőny előtt a kijelölt helyre érni.

Egyszerre rángatni kezd a motor, azonnal lehúzódom a padkára, és a segélykérő üzenetet fogalmazom magamban, amikor észreveszem, hogy a motor nem állt le, sőt reagál a gázadásra. Óvatosan elindulok, gyorsítok – minden rendben. Úgy látszik, csak egy korai figyelmeztetés volt a benzintankból, de van még tartalék. 350 kilométer megtétele után – nem teli tankkal indultunk – El Thamad falu határában lehajtunk a műútról és a mozgó benzinkútból minden autó kap körülbelül húsz liter üzemanyagot. 138 kilométer van még hátra a napi adagból, ennek leküzdését délután három órakor kezdjük meg.



Kötélvégen. Sokszor ez volt a végső megoldás



PEUGEOT TROPHY '94

GUMIKAT 1,5-RE!

Sejtettem előre, hogy most következik a sivatagi romantika, hiszen a földút kietlen pusztaságon vezet keresztül, a szürkésbarna egyhangúságot csak az 1967-es villámháború során kilőtt szovjet gyártmányú teherautók és harckocsik mementóként meredező rozsdás kupacai törik meg. Nincs kevés belőlük, egyes helyeken hármasával, ötösével hevernek a homokban a jó öreg Molotovok és GAZ-ok. Biztonságérzetünk erősítése végett a csomagtartóban egy lapát és két hosszú műanyag lap van, utóbbi a homokban elakadt autó kerekei alá tehető praktikusan. Ennél jóval fontosabbnak tűnik a hűtőláda, amelyben némi élelem és üdítőital van, bár még ahhoz se nagyon nyúltunk. A tájékozódásra szolgáló speciális útirányterv, az itiner nem sok érdekességgel szolgál, 54,6 km-nél például útkereszteződést jelöl, mellé odaírva: *jól látható út*. Ami viszont nincs jelezve, az a homok alattomos felpuhulása egyes helyeken, aminek eredményeként egyremásra süllyednek el az autók. Szerencsére a terepjárók szorgos terelőpulikként rajzzák körbe a mezőnyt, mindenütt ott vannak, ahol elkél a segítség. Amikor elhangzik a felszólítás: minden autó első kerekeiben 1,5 barra kell csökkenteni a nyomást, öntudatosan hajtunk tovább megállás nélkül, aminek meg is lesz az eredménye, a következő horhosban az élen haladva úgy elsüllyedünk a homokban, mint ama bizonyos nyeletlen balta. Szégyenszemre elő kell vennünk a lapátokat és a deszkákat, de gyakorlat hiányában ez teljesen felesleges erőfeszítés marad. Kisvártatva három arab fiatalember bukkan fel a semmiből, lelkesen próbálják kiszabadítani a 306-ost, mindhiába. Ha egy magyar ember egyszer elás valamit, az el van ásva. Végül megáll mellettünk egy terepjáró, kötél került a Peugeot első vonószemébe, a barátságos arab fiúk kezéből francia segítőink elveszik az ott felejtődött lapátot és a deszkákat, s pillanatokon belül szabadok vagyunk. Ali még valamit ügyködik friss ismerőseivel, aztán beül és továbbhajtunk.

– Az út innen már jobb, nincs több homok – halljuk a rádióban a megnyugtató hírt, ami azért is időszerű, mert öt óra elmúlt, közeleg az este. Széles, szinte tökéletesen sima földútra térünk, valamivel több mint 80 kilométerre vagyunk a tábortól.

FELE SE TRÉFA

Alattomosan kezdett csepegni az eső. Előbb csak finoman, barátságosan, aztán mind nagyobb szemekben, záporstílusban.

– Figyelem, az eső miatt az útfelület nagyon csúszós lett. Hajtsatok lassan, tartsatok nagy követési távolságot – hallatszott a rádióból a figyelmeztetés, és arra gondoltam, persze, ilyenkor muszáj mindenkit amatőrnek tekinteni, mert biztos vannak itt néhányan, akik még sohasem csúsztak meg agyagos sárban. Mellesleg valóban érezhető volt, hogy kissé bizonytalanná vált az autó, de semmi különös.

Nemsokára megállt a konvoj. A homokban töltött idő miatt sereghajtók lettünk, így nem is láthattuk, mi történik elöl, a domb túloldalán. Aztán amikor felértünk a bukkanóra, kiderült, lenn a völgyben a víz feláztatta a földet és a mély sárban többen elakadtak. A csúszós úton istenkísértés volt elmenni mellettük, ezért mindenki türelmesen megvárta, amíg a beszorult autót kivontatják egy magasabb helyre, és csak akkor lendült neki. Nem mondhatom, hogy Ali kitörő örömmel fogadta volna az új taktika követését, de be kellett látnia, ez az egyetlen helyes eljárás. Nekilendülés, gyors ellenkormányzással és határozott gázadással megfékezni a rendre kitörni készülő járművet, átcsusszanni a sáron és fel a következő dombtetőre.

Amíg csak négy-öt ilyen hullámvasutazás volt, nem is aggasztott a dolog különösebben, de aztán látni kellett, hogy a mély sárral borított részek mind hosszabbak lesznek, sőt, lassan a dágványok válnak általánossá. A felhasználható sebességfokozatok száma kettőre csökkent, a taktika leegyszerűsödött. Igyekezni kellett mindig egy keréknyomban maradni, mert azokon kívül minden tele volt a kerekekről és a sárvédőkről lezuhant sárcupákokkal, ami alaposan lelassította az autót. Márpedig aki tempót veszít, az mindent elveszít, tapasztalhattuk néhány sárba ragadt autó láttán, miközben lassan az élmezőnybe csúszkáltuk magunkat. Ennek megvolt az a rendkívüli előnye, hogy az út kevésbé volt felvágva előttünk. Időközben a hátsó kerékjárati dob annyira megtelt sárral, hogy nem engedte többé forogni a kereket, de a kiválóan csúszó agyagon ez nem jelentett akadályt.

SZÁRADÁSRA VÁRVA

– Megállunk egy időre, és várunk egy keveset, hogy felszáradjon kissé az út, addig vacsorázzatok meg a hűtőládában lévő élelmiszeres csomagokból – jelenti be a „helyi műsorközlő", aki nyilván nincs igazán tisztában azzal, hogy a sár szikkadására tízpercnyi esőszünetben, éjnek évadján jobb nem számítani. Mindenesetre elkezdek turkálni a dobozaim után, amiből délután a gondos előrelátás miatt csak csipegettem, ám hiába. Kérdezem Alit, mit tud az ennivalóról, azt mondja, elfogyott. Biztos nem érti, mit kérdeztem, gondolom és folytatom a kotorászást, mire előhúzza a két teljesen üres dobozt. Most már tudom, mit ügyködött a beduinokkal délután. Elajándékozta a vacsoránkat.

Indulás után minden a régi, újabb egyórai szenvedés, csúszkálás, amíg lehet, aztán, ha elakadt autót érünk utol, várakozás, amíg kivontatják egy viszonylag keményebb részre. Néha már a fáradtságtól alig tudom tartani a kocsit, pedig elég egy rossz mozdulat, és valamelyik oldalon az árokban fejezzük be a ralizást. Egy völgy közepén elakadt autó lámpái világítanak, megpróbálok elmenni mellette, egész lassan, nehogy rácsússzak. Az autó így is megindul, a két karosszéria közé nem fér be egy tenyér, inkább megállok, és intek utasomnak, szálljon ki és próbálja meg távolabb nyomni autónkat. Indulnék, de a



Ilyen állapotú tesztautót ritkán lát újságíró



Nyomulunk.
A többség helyben járt

kuplungpedál a padlón, semmi módon nem akar feljebb kerülni. Elszakadt a bovden, nincs tovább.

Ali visszazuhan csendes melankóliájába, a mellettünk veszteglő autót kivontatják, nekünk szólnak, várjunk sorunkra, majd jön a szerviz. Nem szeretem egykönnyen feladni, beteszem első fokozatba a váltót, indítok és már száguldunk is tovább. A nagy sárban kipörgő kerék teszi lehetővé a mutatványt, a kettes kapcsolásához csak jó fül kell. Ali új erőre kap, minden dombtetőn megdicsér mindkettőnket, verigud, mondja lelkesen, majd amikor egy különösen nehéz szakaszon átjutunk felborulás nélkül, elkezd Vatanennek hívni. Mondom neki, hogy Ari itt negyedikben 110-zel menne, úgyhogy jobb lesz visszafogni magát, de erre már nincs idő, az újabb sártengerben a kocsi egyre jobban lelassul, én meg nem tudom másodikból kivenni a váltókart. Hamarosan néma csend, kiszállok és a sivatagi éjben elkezdem a szervizkocsit várni.

TÚL A FOLYÓN

A fiatal szerelőnek szeme se rebben, amikor közöljük vele a tényállást. Felhúz egy fehér színű műanyag kezeslábast, elővesz egy új kábelt és – lemértem – három és fél perc alatt kicseréli az elszakadt darabot. Repülünk tovább. Időközben persze a fél mezőny elment mellettünk, így megint bőven van lefaragni való hátrány, ám egyszer csak utolérjük az egész autósort. Elértük az Al Himár vádit, amin időszakos vízfolyás értendő, amely eső idején széles folyammá duzzad. Mint a szakértők mondják, a sivatagban manapság több ember fullad vízbe, mint ahány szomjan hal, ugyanis a rádió-összeköttetésnek hála, víz nélkül kevesen maradnak, viszont az európai ember az est leszálltával keres egy jó kis helyet valami fa vagy bokor szomszédságában, tehát viszonylag mélyen fekvő ponton, majd sátrába zárkózva elalszik. A helytől esetleg száz kilométerre lévő hegyekben közben elkezd esni az eső, és a lezúduló iszapot, követ hordó víz örökre eltakarja a szerencsétlen utazót.

Mi könnyen és gyorsan átjutunk a vízmosáson. Minden autó egy terepjáró által vontatva kerül a túlsó partra, s átkelés közben érzem, nem felesleges az óvatosság, a víz sodra olyan erős, hogy biztosan letaszított volna bennünket az útról.

ÁLLÍTSÁTOK LE A MOTOROKAT!

A túloldalon ismét gyülekező, néhányan defektes kereküket cserélik a zuhogó esőben. A hatodik helyről folytatjuk a víziszafarit, pontosabban elindul az első öt autó, és látjuk, amint sorra leállnak a sár fogságába kerülvén. Elindul utánuk néhány terepjáró is, addig alszom egyet, majd szól Ali, ha indulni kell. Helyette a rádiót hallom félálomban: – Állítsátok le a motorokat, itt maradunk. Újabb időhúzás, gondolom magamban, de amikor hajnali háromkor nagy csöndre ébredek, és látom, hogy a koromsötétben nincs előttünk semmi, mögöttünk viszont ott az egész konvoj, rájövök, ez nem tréfa, ezt az éjszakát a nagykocsiként aligha jellemezhető Peugeot 306 XSI-ben töltöm Ali Lakmeche, a Radio France belforti stúdiójának főszerkesztője társaságában.

Néhány órával később Ali rossz hírrel ébreszt. Defektes a bal első kerék. Elgémberedve mászok ki a hálózsákból és látom, hogy ez a nap is jól kezdődik. Elő az emelőt, nyúlok a pótkerékért, rutinból megnyomom az oldalát – puha. A rend kedvéért felszerelem, jön a szervizautó, mutatom a dolgot, a szerelő meg erősen magyaráz valamit az égieknek, és kigurít egy új kereket. Mire ismét belelendül a konvoj, már hét óra van, az eső elállt, viszont a sár jobban ragad, mint valaha. Emiatt új taktikához kell folyamodni, minden kényszerpihenő során le kell szedni a két hátsó kereket, letisztítani a sártól, kipucolni a kerékjárati dobot. Egy-egy ilyen nagytakarítás során kétvödörnyi sár kerül a földre minden kerékről. Elképzelni is nehéz, hogy tud az agyag így tapadni. Ali kis golyókat gyúr a sárból, célba dobál vele a karosszériára. Ahova dobja, ott marad, mintha mágnes lenne. Délelőtt egymást érik az optimista hírek, már csak egy szakasz van hátra a jó útig, már csak öt kilométer, már csak tíz és így tovább. Ehelyett mindig akad még egy dágvány, ahol saját erőből vagy vontatók segítségével át kell jutni. A legszebb hír tíz óra felé érkezik az éterből, közeledik felénk egy földgyalu, majd az megcsinálja előttünk az utat. Ehelyett délben végre elérjük a száraz, kemény szakaszt, majd néhány kilométer megtétele után a műutat. A további programot kissé átalakítva a 80 kilométerre északra lévő Al Arish városba megyünk, ahol szállodai szoba, ágy, meleg étel és forró tus vár mindenkit, az autókat meg nagynyomású víz. Másnap átlépjük az egyiptomi–izraeli határt, és a Negev-sivatagot átszelve, 630 kilométeres utat megtéve az Akabai-öbölben lévő Elat városban adjuk le végleg a 306-osokat.

UTÓSZÓ HELYETT

A váratlanul komolyra fordult sivatagi kaland hátteréhez tartozik, hogy az autók egyike sem kapott különleges felkészítést a hosszú túrára. A szériától való eltérést a 405-ösökön használt könnyűfém keréktárcsák jelentették, amelyekre 185/65R14 jelzésű Michelin MXV 2-es gumik kerültek, valamint a levegőtisztító rendszerrel egybeépített légkondicionáló berendezés. Az útvonalat megtervező Párizs–Dakar-veterán *Jean-Claude Maigret* állítása szerint az a bizonyos 88 kilométer hosszú útszakasz, amelynek leküzdésére összesen 19 órát használtunk fel, száraz időben egy óra alatt teljesíthető lett volna.

A szerelők jelentése szerint autóként átlagosan két defekt következett be, több kocsin elszakadt a kuplungbovden (ezt a hibát jelzik a gyárnak, hiszen kiderült, a kábel nem elég védett rendkívüli mennyiségű sár és homok ellen), egy autónak felforrt a hűtővize, egy másiknak pedig a kuplungszerkezete hibásodott meg. Mindössze ez utóbbi kocsit kellett trélerre tenni, az összes többi saját lábán tette meg az utat, ami nem csekély fegyvertény, hiszen elképzelhetetlen megpróbáltatásokon mentek keresztül a sárban való kíméletlen előrejutás érdekében.

OCSKAY ZOLTÁN

A KÖNNYŰLOVASSÁ

FIAT COUPÉ TURBO

A nagy tömeggyártó konszernek között talán a FIAT volt az egyetlen, amely mindig tartott a kínálatban néhány kupét. Élénken él még legtöbbünk emlékezetében a 850-es sportváltozata, esetleg a 124-es vagy a 128-as alapjaira épített kupé. Az X1/9-esből több mint 180 ezer darab készült 1989-ig, a széria befejezéséig. Aztán hosszú hallgatás következett, de most itt az új sztár, a Coupé.



G TÁMADÁSA

Ha már a história szóba került, érdemes tisztázni, az igazi elöd leginkább az 1967–1972 között gyártott FIAT Dino Coupé. A Bertone által tervezett karosszériába V6-os Ferrari-motor került, a kiviteltől függően (2,0 vagy 2,4 literes) 160, illetve 180 lóerő legnagyobb teljesítménnyel. A maga idejében a Dino szívdögletsző külsejűnek számított, s itt az ideje leszögezni, ezen a téren méltó utód az új Coupé. Tulajdonképpen fényképeken sem mutat rosszul, de az életben valami káprázatos. Szem nem marad szárazon, amerre megjelenik, s ami a legszebb, ehhez nem használ semmi rendkívüli trükköt. A Pininfarina által tervezett karosszéria meglehetősen agresszív, a lágynak is felfogható ívek között üstdobszerű robajjal dörren át egy-két egyenes vonal. Bár létezik pirosban, fehérben és három metálszínben, egyik sem igazán versenghet a tesztautónkon megismert sárgával. Az ék alakú orron domborúra formázott üveg alatt húzódnak meg a világítótestek, amelyek közül a távfényé a legmodernebb forgásellipszoid izzós kivitel. A hátsó traktus egyszerűségével tüntet, a sima felületbe ültetett négy kis kerek lámpa összetéveszthetetlenné teszi a Coupét, másfelől pedig némi versenyautós hatást is kölcsönöz, hiszen a speciálkarosszériás kivitelek jellemzője a mellesleg, épp csak az előírások miatt alkalmazott világítás.

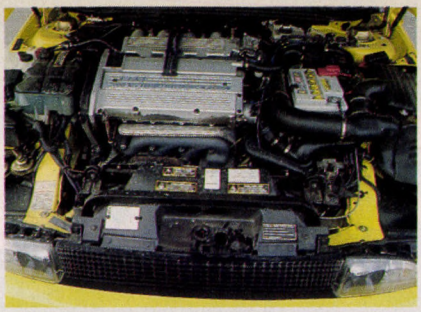
Ugyancsak a versenypályák világát idézi



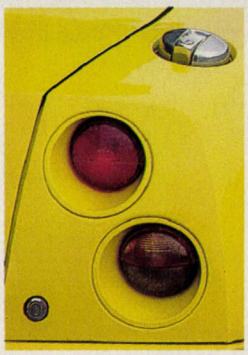
FIAT COUPÉ

Vadonatúj motor a FIAT új típusában. A korábbi kétliteres erőforrástól csak a motortömböt örökölte a legsportosabb erőmű

Fotó: BRANSTETTER SÁNDOR

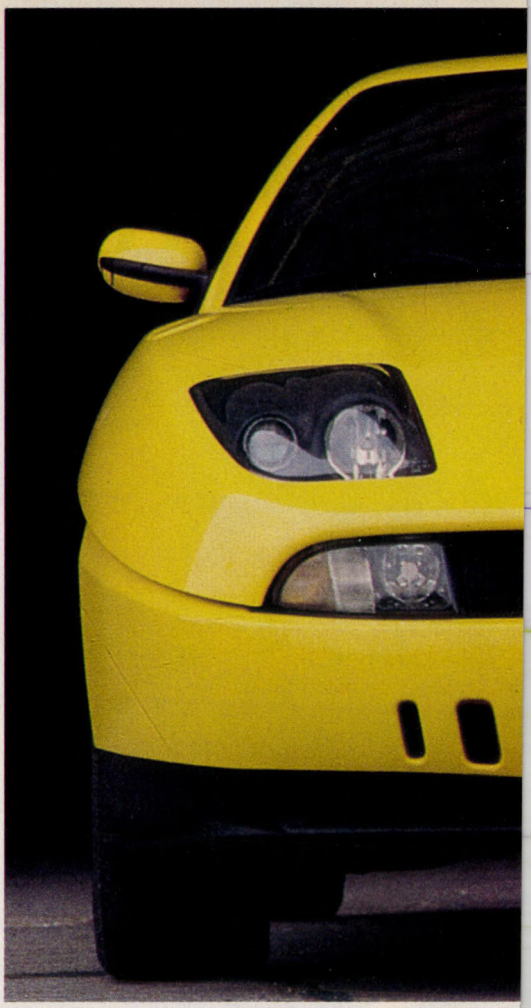






Nemcsak kívül, hanem belül is Pininfarina álmodta meg a formatervet. Művét kézjegyével is ellátta

Mint egy Ferrarin, a FIAT Coupé hátulján is köralakúak a hátsó lámpatestek

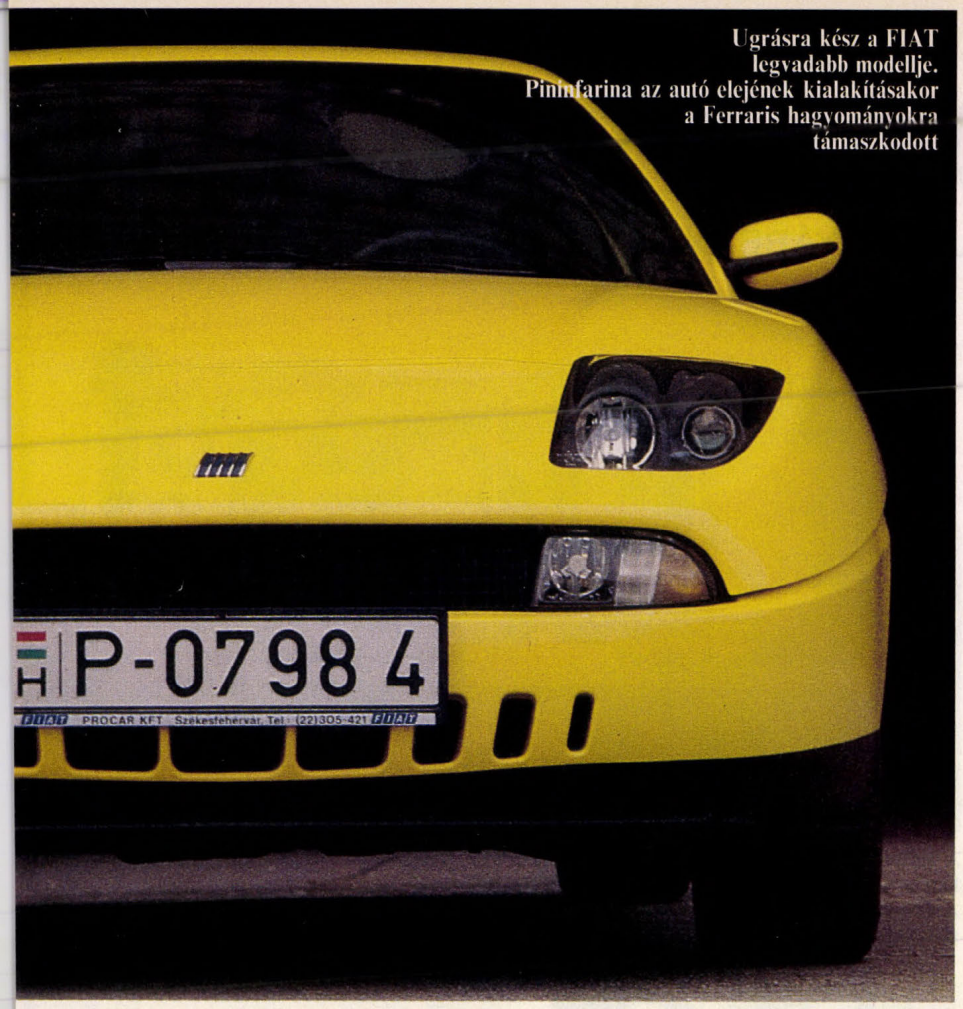


a könnyűfém öntvény tanksapka, amely minden áramlástani szabálynak fittyet hányva magasan kiáll a hátsó sárvédőből, így viszont funkcióján túlmenően büszke jelkép is egyben. Az első lámpákat is magában foglaló motortértetőt felnyitva szinte az autó egész eleje feltárul előttünk, s persze a figyelem centrumában ott a kétliteres, 16 szelepes turbómotor. A 195 lóerővel elérhető végsebesség 225 km/h, a 100 km/h-ra való felgyorsuláshoz 7,5 másodperc elég. A keresztben elhelyezett motor hengereihez a Weber gyártmányú befecskendező egyenként porciózza ki az ólmozatlan benzint, a hajtóerő mind teljesebb átvitelét a féltengelyeket összekötő segédtengelyen elhelyezett, differenciálfékként működő viszkókuplung segíti.

Az utastér igazi sportvilág. A kemény kárpitú ülések borítása fekete bőr, az állítás meglehetősen korlátozott, mondhatnánk, egyszerű (cserébe ott a kormány két-

Tökéletes éket formáz az autó. Másképp nehéz is lenne elérni a 225 km/h végsebességet





Ugrásra kész a FIAT legvadabb modellje. Pininfarina az autó elejének kialakításakor a Ferraris hagyományokra támaszkodott

MŰSZAKI ADATOK

MOTOR. Soros, négyhengeres, folyadékhűtéses benzinmotor, elöl keresztben beépítve. Hengerenként négy szelep, két felülfekvő vezérműtengely (DOHC), hajtása fogazott szíjjal, turbófeltöltő. Könnyűfém hengerfej, elektronikusan vezérelt benzinbefecskendezés és gyújtás, lambda-szonda, katalizátor. Furat 84 mm, löket 90 mm, összlökettérfogat 1995 cm^3. Sűrítés 8. Legnagyobb teljesítmény 140 kW (195 LE) 5500/min. Legnagyobb nyomaték 290 Nm 3400/min. Generátor 90 A, akkumulátor 60 Ah.

ERŐÁTVITEL. Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, ötfokozatú, kézi kapcsolású váltómű. Áttételek: I. 3,500; II. 2,176; III. 1,523; IV. 1,156; V. 0,817; hátramenet 3.909. A tengelyhajtás áttétele 3,111. Elsőkerék-hajtás.

KAROSSZÉRIA. Kétajtós, négyszemélyes acélkarosszéria. Hosszúság 4250 mm, szélesség 1766 mm, magasság 1340 mm. Tengelytáv 2450 mm, nyomtáv elöl 1491, hátul 1477 mm. Saját tömeg 1320 kg, megengedett össztömeg 1690 kg. Tank 60 l.

FUTÓMŰ. Elöl McPherson-felfüggesztés, segédkeretű rögzített alsó keresztlengőkarok, hátul független felfüggesztés tekercsrugóval, segédkeret, hosszlengőkarok, hidraulikus csillapítás, keresztstabilizátor. Fogasléces szervokormány, a legkisebb fordulási kör átmérője 10,3 m. Szervofék blokkolásgátlóval, tárcsaátmérő elöl 284 mm, hátul 240 mm. Gumiabroncsméret 205/50 ZR 16.

MENETTELJESÍTMÉNYEK. Legnagyobb sebesség 225 km/h, felgyorsulás 0–100 km/h 7,5 s. Fogyasztás (ECE) 90/120/város 7,4/9,2/12,5 l/100 km.
(Gyári adatok.)



A sportkocsi jelleget hangsúlyozza a légellenálásra fittyet hányóan kiálló, de rendkívül elegáns tanksapka

irányú állíthatósága). Fontos tulajdonság, hogy jó az oldaltartás, és a könnyen előrebuktatható támla mögött könnyű a hátsó ülésekre való bejutás. Ha már itt tartunk, ez a kupé valóban nem 2+2-es, a hátsó ülők számára elfogadható oldal- és lábtér áll rendelkezésre, az egyetlen hiányosság a fejtér, 160 fölötti utast ne kényszerítsünk a hátsó ülésre.

Az oldalkárpitok és a műszerfalborítás szintén fekete, bőrhatású, nagy ötlet a körbefutó fémbetét, amelyet a karosszéria színére fényeztek. Némi elfogultsággal állítható, ilyet csak egy olasz karosszériatervező tud kitalálni, manapság, amikor már a nagy sorozatú autókban is fabetétekkel (utánzatokkal) operálnak, a Pininfarina visszatér a lassan elfeledett fémhez és utólag felhelyezett betétként alkalmazva felidézi vele a hatvanas évek autóhangulatát. A kerek műszerek között ott az olajnyomás- és az olajhőmérséklet-jelző, a sebességmérőt 260-ig skálázták, a fordulatszámjelzőn 8000 a legnagyobb szám, 6250-től tart a piros mező. Benzinállásjelző és vízhőfokmérő egészíti ki a készletet, a kontroll-lámpák alul, vékony csíkban kaptak helyet.

Máskülönben semmi különös, a szerelvényfalon minden egyszerű és stílusos, a manapság divatos forgókapcsolókkal pontosan szabályozható a szellőzés és a fűtés, a tesztünkben szereplő Plus-kivitel szériatartozéka a légkondicionáló berendezés is. A szép formájú külső tükrök belülről, villanymotorokkal állíthatók, miként az oldalüvegek is. Állítható a fényszórómagasság és a műszerfal-világítás erőssége.

Indulás előtt célszerű bekapcsolni a biztonsági övet, mert másképp idegesítően világít egy piktogram a műszerfalon, s azután a bőrbevonatú kormányt alaposan megmarkolva kezdődhet a tánc. A turbó 3000/min táján kapcsol be, és a Coupé megindul, mint akit hátba vágtak. A vezető (és az utas) viszont úgy érzi, mintha mellbe vágták volna, a gyorsulás káprázatos. Nem túl erős a motorhang, inkább a szélzaj válik meghatározóvá, méghozzá meglehetősen hamar, 100 km/h körül. A kemény, feszes futóműveket jólesik kanyargós utakon munkára fogni, s kihasználva a Pirelli P Zérók kitűnő tapadását, egész figyelemreméltó oldalgyorsulásokat lehet elérni.

Ha a Coupé gyorsulását elismeréssel említettük, ugyanezt kell tenni a lassulása kapcsán is, a 15 colos könnyűfém kerékárcsát szinte teljesen kitöltő belső szellőztetésű tárcsafékek blokkolásgátló felügyelete mellett dolgoznak meg a hatásos lassulásért, s természetesen itt is komoly szerephez jutnak a gumik.

Összességében kedvező benyomásokat szereztünk próbautunk során a Coupéről, amely extravagáns külsejéhez méltó motort kapott, a teljesítményhez szabott futóművekkel és fékekkel. Egyéni vonásai révén eredményesen szállhat szembe a jobbára Japánból érkező vetélytársaival, hiszen a sportkocsirajongók nem tartják megbocsáthatatlan hibának a kissé nehézkesen kapcsolható váltót és az erős szélzajt, főleg, ha azt a kedvenc márka produkálja, mondván, ha minden tökéletes, akkor mi abban a sport?

OCSKAY

MOTORDIAGNOSZTIKA

MAGYAR FÉKPADOK A LADA-GYÁRBAN

Az Autókut Rt. a közeljövőben négy számítógépes vezérlésű motorfékpadot szállít a Lada-gyárnak. A hazai fejlesztésű, csúcstechnikát képviselő univerzális berendezések önállóan funkcionáló egységként, konténeres kivitelben készülnek. Telepítésük egyszerű, kezelésüket technikusok is könnyen elsajátíthatják.

A motorfékpadok a gyártás és a fejlesztés nélkülözhetetlen diagnosztikai eszközei. Olyan alapvető és fontos műszaki jellemzők, mint a motorok fordulatszám-nyomaték, valamint a fordulatszám-teljesítmény karakterisztikái is kizárólag fékpadon mérhetők. A felhasználás célja szerint megkülönböztetik a sorozatvizsgálati, a típusvizsgálati, élettartam-vizsgálati és a fejlesztési célokat szolgáló berendezéseket, amelyek műszerezettsége funkcionálisan is különbözik egymástól. Az Autókutnak a Lada-gyár számára készülő berendezése mindegyik feladat ellátására alkalmas univerzális (többcélú) készülék.

A *sorozatvizsgálatok* során a szerelőszalagról lekerülő új motorokat meózzák, megmérik a maximális forgatónyomatékot és teljesítményt, a terhelés nélküli maximális fordulatszámot, és ellenőrzik az alapjáratot. A motorok *típusvizsgálatát* is szabványban rögzített, előírásszerű mérési körülmények és vizsgálati módszerek betartása mellett hajtják végre. A vizsgálóberendezés felveszi a motor teljes terheléskor mért úgynevezett külső nyomaték- és teljesítménykarakterisztikáit, valamint az effektív középnyomás és a terhelőnyomaték függvényében az úgynevezett terheléses jelleggörbéket. A terheléses vizsgálatok alapján készíthető el az adott motortípusra jellemző sokparaméteres jelleggörbe – népszerűbb nevén a „kagylódiagram" –, amely a motor teljes működési területét lefedi. A típusvizsgálat körébe tartozik az üresjárati jelleggörbe felvétele is, amelynek során ebben az üzemmódban mérik a motor tüzelőanyag-fogyasztását. A gyártás minőségére nézve ad fontos információt a motor indításinyomaték- és súrlódási veszteségének meghatározása. A vizsgálat során villamos aszinkronmotorral hajtják meg a vizsgálandó erőforrást, és a hajtáshoz szükséges teljesítményt mérik.



A motorfékpad vasúton szállítható konténeres „csomagolásban" készül. A félemeleten kaptak helyet a segédberendezések



A fékgép és a többi segédberendezés is számítógépes irányítású

Az *élettartam-vizsgálati berendezések* műszerezettsége lényegesen nem tér el az előzőkétől, a vizsgálat jellege miatt „pluszként" – hiszen több százezer kilométernek megfelelő üzemórán keresztül futnak a motorok – kartergáz- és olajfogyasztásmérő műszerekkel is el vannak látva.

MÉRÉSI LEHETŐSÉGEK

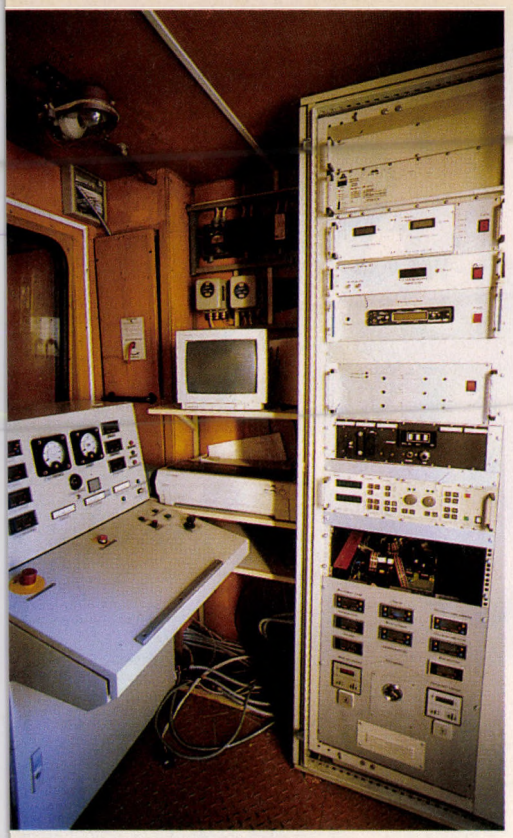
Az Autókut berendezése a motor egy-egy állandósult üzemállapotában a mintegy 50 különféle működési jellemző pillanatnyi értékének mérésére képes. A vizsgálatok kézi vagy automatikus üzemmódban történhetnek. Kézi üzemmódban a motor kívánt üzemállapotát a kezelő a számítógéptől függetlenül, a pulton, illetve a fékgépen lévő kezelőszervek segítségével állíthatja be. Ebben az üzemmódban is dolgozik a számítógép, ellátja a rendszer teljes körű védelmét, vezérli a fékpad ellátóberendezéseit (hűtővíz-, motorolaj-, tüzelőanyag-, kipufogórendszer-fékgép stb.), méri az összes pillanatértéket, és megjeleníti a kívánt adatokat a kijelző monitoron.

Az automatikus (számítógéppel végrehajtott) vizsgálatokat két csoportra oszthatjuk: beépített vizsgálati programokra és a kezelő által meghatározott programokra. Mindkét estben a motorfékpad program szerinti vizsgálati lépések sorozatát végzi el. Vizsgálati lépésnek hívják egy-egy úgynevezett munkapont kimérését, vagyis egy-egy adott üzemállapotban (meghatározott fordulatszám, terhelés, fojtószelepállás stb. mellett) az üzemi jellemzők mérését. A munkaponti mérés a következő szakaszokból áll:

– Alapjelek megadása és kiküldése a gépészeti berendezésekhez. A fékgépnek: beállítandó fordulatszám, terhelés, illetve fojtószelepállás. Az ellátórendszernek: hűtővíz- és kenőolaj-hőmérséklet.

– A szabályozási szakaszban a motor beáll a paraméterek szerinti munkapontba (üzemállapotba).

– A stabilizálási szakasz során a vezérlőegység a motor működését igen szűk hatá-



A motorfékpad kezelője, ha a berendezés automatikus üzemmódban működik, akár el is hagyhatja a vezérlőtermet

rokon belül meghatározott ideig a kívánt munkapontban tartja (idegen szóval: kvázistacioner állapotban, kvázi: mintegy, majdnem; stacioner: állandósult).

– A mérési szakaszban hajtja végre a számítógép a jeladók segítségével a működési jellemzők mérését.

Egy adott munkaponti mérés végrehajtása után a számítógép a következő munkapontba állítja a motort, és újra elvégzi a fenti műveleteket.

A jeladók által frissen mért analóg értékek először ún. hihetőségi ellenőrzéseken esnek át. Ennek az a szerepe, hogy megállapítsa a teljes mérőkör lehetséges hibáit. Ezután a rendszer vészhatárérték-vizsgálatot végez. A vészhatárérték átlépése ún. „fatális rendszerhiba" jelet generál, amelynek hatására azonnal vészleállás következik be. Az ellenőrzéseken átesett jelek a mért mennyiségek nyers pillanatértékei. Ezeket tovább kezeli a számítógép, átszámítja mérnöki mértékegységekre, kerekíti, szűri, majd végül a képernyőn kijelzi, illetve tárolja.

TECHNOLÓGIAI RÉSZEGYSÉGEK MŰKÖDTETÉSE

A számítógép ellátja az együttesen technológiai részegységeknek nevezett kőolaj-, hűtővíz- és tüzelőanyag-ellátó rendszer, valamint a fékgép működtetését is. Mind a négy alrendszer irányításakor elvégzi a vezérlési, az ellenőrzési, hibafigyelési és a felügyelő szabályozási feladatokat. Az ellátórendszer alapvető feladata a motor működtetéséhez szükséges kenőolaj, hűtővíz és tüzelőanyag biztosítása és kellő hőmérsékleten tartása.

A kenőolajrendszer hidegjáratáskor átfolyásos üzemmódban, melegjáratáskor pedig feltöltéses üzemmódban működik. (Hidegjáratáskor követelmény, hogy a motorolaj ne melegedjen fel.) A motor hűtővízzel való feltöltése a rendszernyitás parancs hatására kezdődik meg, és a minimumszint-érzékelő „megszólalásakor" fejeződik be. A vizsgálat végeztével sűrített levegővel fúvatják ki a hűtővizet a motorból.

A tüzelőanyag-ellátó rendszer működtetésével kapcsolatban a számítógép egyetlen feladata a bevezető csap nyitása-zárása. A rendszer elzárja a csapot akkor is, ha hiba vagy vészhelyzet áll elő.

Az örvényáramú fékgép feladata, hogy a próbapadon lévő motort a számítógéptől kapott fordulatszám, terhelő nyomaték, illetve fojtószelepállás alapjelek által meghatározott munkapontba vigye, és a mérés idejére kellő pontossággal ott tartsa. A számítógép a fékgéppel analóg jelek által kommunikál.

KEZELÉS

Automatikus üzemmódban nemcsak a számítógépben tárolt vizsgálati programok indíthatók el. A berendezés kezelője maga is összeállíthat különféle vizsgálati programokat, amelyeket a könnyen elsajátítható BASIC-nyelven táplálhat a komputerbe. A programozáson kívül a kezelő adminisztratív és technológiai parancsok kiadásával is beavatkozhat a rendszer működésébe. Az adminisztratív parancsoknak (pl. dátumbeállítás, operátorazonosító megadása, felhasználói programok betöltése stb.) technológiai-üzemviteli kihatása nincs, bármikor kiadhatók. A technológiai berendezések működését befolyásoló parancsokat végrehajtás előtt a számítógép ellenőrzi, és csak akkor hajtja végre őket, ha nem okoznak zavart, illetve veszélyhelyzetet. (Például vizsgálat közben nem lehet a motorolaj leeresztésére vonatkozó parancsot kiadni.)

A berendezés a repülőgépeknél szokásos „fekete dobozzal" is el van látva. Az automatikus esemény- és hibanaplóra azért van szükség, mert a motorvizsgálat a kezelő távollétekor is folyhat. Az eseménynapló az irányítórendszerben és a technológiai berendezésekben végbemenő változásokat és bekövetkezésük időpontját archiválja. A hibanapló az ún. fatális hiba bekövetkezése után segítséget nyújt a hiba okának kideríthetőségéhez. Megnevezi a leálláshoz vezető hibát, tárolja a bekövetkezés időpontját, az összes mért mennyiség pillanatértékét a hiba bekövetkezésekor és az utolsó 16 technológiai eseményt.

Ha egy ország gazdasága mélyponton van, az ipari szektorban a kutatás-fejlesztésre fordítandó anyagi erőforrások igen gyorsan elapadnak. A kutatóintézeteket könnyen magukkal ránthatják a mélybe rossz anyagi helyzetben lévő megrendelőik, a gyárak. A fennmaradás talán egyetlen esélye, ha szellemi kapacitásukat és nagy értékű produktumaikat más piacokon próbálják meg értékesíteni, illetve bérbe adni. A nagy múltú Autókut, a korábbi Jáfi is megszenvedte a hazai haszongépjármű-ipar recesszióját.

Érdekesen indult a Lada-gyár és az Autókut kapcsolata. A két cég vezetőinek szakmai konferenciákon megalapozott személyes kapcsolata az utóbbi években emelkedett konkrét együttműködések szintjére. Két évvel ezelőtt kapta a hazai cég az első komolyabb megrendelést a Lada-gyártól görgős fékpad elkészítésére. A mostani üzlet már ennek a sikeres együttműködésnek a gyümölcse. Valószínűleg az sem elhanyagolható tényező az üzlet létrejöttében, hogy az orosz autógyár, amely közismerten nincs jó anyagi helyzetben, a magyarokkal ún. barterüzletben állapodott meg: Lada gépkocsikkal ellentételezi a nagy értékű motorfékpadokat, amelyeket az Autókut a HungaroLadán keresztül értékesít.

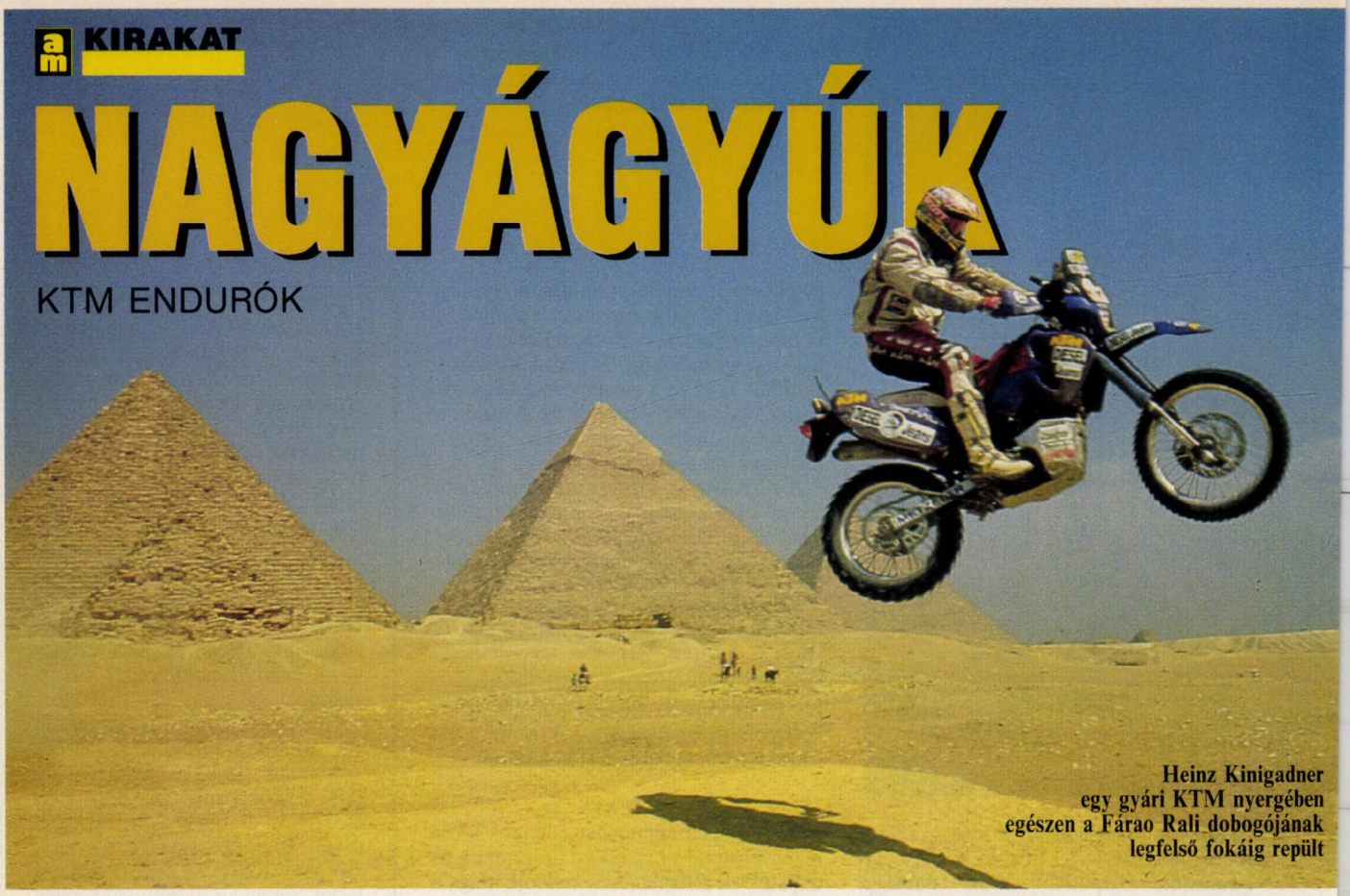
KIJELZÉS

A képernyő az információk áttekinthetősége érdekében képekre, azon belül pedig ablakokra van felosztva. Minden képen szerepelnek az üzemvitel szempontjából legfontosabb adatok (fordulatszám, nyomaték), valamint a kezelői parancssor. A képernyő fennmaradó részébe bekérhető mérési mennyiségek táblázata. A számítógép a pillanatértékeket egy másodpercenként „frissíti". Ezen kívül négy kiválasztott mérési jellemző értékeit ki lehet nagyítani a képernyőn, hogy a gépteremből is leolvasható legyen. Az értékek oszlopdiagram formájában is megjeleníthetők. Bekérhetők a vizsgálat során bekövetkezett technológiai események, és grafikon formájában négy tetszőlegesen kiválasztott mennyiség utolsó 256 értéke is.

PÁNDY

NAGYÁGYÚK

KTM ENDURÓK



Heinz Kinigadner egy gyári KTM nyergében egészen a Fárao Rali dobogójának legfelső fokáig repült

A KTM fél liter feletti négyütemű motorcsaládja eddig négy tagot számlált. Idén egy újabb változat jelenik meg a piacon, a Supercompetition alapjaira épülő Rallye. Ezzel egyidejűleg a család többi tagja sem kerülhette el a szokásos évenkénti átfésülést.

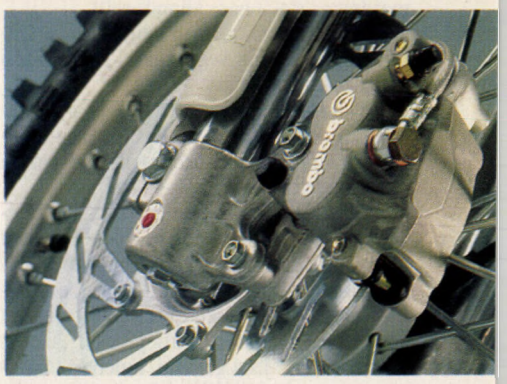
Mára a világ fejlett országaiban a motorozás szinte kizárólagosan szabad idős tevékenységgé változott. Erre hamar felfigyeltek a motorkerékpárgyárak, amelyek modellkínálatukat az új kihívásnak megfelelően hangolták át. Ebből csupán azok a cégek maradtak ki, amelyek már eredetileg is sport-, illetve kedvtelési célú gépeket állítottak elő, köztük a szomszédos Ausztriában működő KTM-gyár.

A nyolcvanas évek végén a mattinghofeni cég válsághelyzetbe került, amiből csak teljes átszervezés után tudott kilábalni. A termékfejlesztéssel is együtt járó korszerűsítés eredményességét igazolják egyrészt az egyre szaporodó sportsikerek, másrészt a statisztikák. Az 1992-ben alig ötezer motorkerékpárt előállító KTM 1993-ra kilencezer, 1994-ben tizenegyezer darabra emelte termelését. A gépek többsége három nagy piacon talált gazdára: az Egyesült Államokban, Németországban és természetesen Ausztriában.

Ezen országokban igen nagy népszerűségnek örvendenek a négyütemű gépek szívdobogtató hangjuk, kedvező forgatónyomatéki karakterisztikájuk és a kétüteműekhez képest tisztább üzemük miatt. A kisebb és a nagyobb, fél liter feletti választékból sokan döntenek a nagyobb mellett, mert az csupán gázadásért cserében is képes gazdáját kirántani a kátyúból és a szorongattatott helyzetből. Általában még váltásra sincs szükség...

A KTM-nél felismerték ezt az igényt, s hogy senki sem maradjon megfelelő gép nélkül, csupán ebben az egy kategóriában eddig négy modellt kínáltak, amelyeket erre az évre átdolgoztak, korszerűsítettek. S a négyesfogat mellé egy ötödik modellt is piacra dobtak, amelynek a hosszú távú versenyek, a terepralik résztvevői örülhetnek a legjobban.

Az 1995-ös modelleken történt változtatások nem alapvetőek, de általuk a motorok jobban kezelhetőkké, biztonságosabbakká és megbízhatóbbakká váltak. Minden négyütemű motorkerékpárt újonnan fejlesztett White-Power teleszkópvillával és hátsó rugóstaggal láttak el, amelyek több fokozatban, finomabban állíthatók, így az egyenesfutási tulajdonság és a kanyarstabilitás egyaránt javulhatott. Szintén a kanyarvételt könnyíti, illetve teszi biztonságosabbá az új, lilára fényezett kormány, amely amellett, hogy hihetetlenül könnyű, rendkívül szilárd. A vezető számára biztosít kedvezőbb testhelyzetet a kormány 8 milliméterrel magasabb hajlítása.



Könnyített, de hatásosabb és hosszabb élettartamú Brembo fék az első keréken

A korábbi években két gondot jeleztek a versenyezők. Az egyik az első sárvédő sérülékenysége volt, a másik, hogy a kipufogó-könyökcső főleg bukáskor könnyen megégethette a motoros lábát. E két hiányosság kiküszöbölése érdekében megerősítették az első sárvédő felfogatását, és a könyökcső védőrácsozatot kapott. A könyökcső táján további újdonság, hogy az elődökkel együtt krómbevonattal látták el a korrózióállóság és a hosszabb élettartam érdekében.

Teljesen új szerkezet a hátsó fék. A saját gyártású tárcsa nagyobb hőterhelés – hosz-



Kinigadner motorja nem sokban különbözik az idén piacra kerülő Rallye modelltől

MŰSZAKI ADATOK

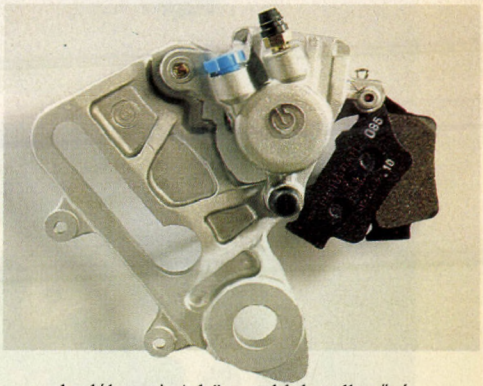
KTM LC4 620 RALLYE

MOTOR. Egyhengeres, vízhűtéses, négyütemű. Hengerenként négy szelep. Furat 101 mm, löket 76 mm, lökettérfogat 609 cm³. Legnagyobb teljesítmény 37 kW (50 LE) 7000/min. Egy darab, Dell'Orto PHM 40SD.
ERŐÁTVITEL. Többtárcsás, olajban futó tengelykapcsoló, ötfokozatú, lábkapcsolású váltómű.
FELÉPÍTÉS. Acélcsövekből hegesztett bölcsőváz, alumínium segédkerettel. Elsőkerék-felfüggesztés White Power fordított teleszkópvilla. Villaszög 62 fok, rugóút 300 mm. Hátsókerék-felfüggesztés White Power központi rugóstagra támaszkodó alumínium lengővilla. Rugóút 300 mm. Elöl 260 mm átmérőjű ikerdugattyús, hátul 220 mm átmérőjű egydugattyús, úszónyerges tárcsafék. Gumiabroncsok méretjelzése elöl 90/90-21, hátul 140/80-18.
MÉRETEK, TÖMEGEK. Tengelytáv 1510 mm, ülésmagasság 980 mm. Saját tömeg 154 kg.



Versenyre született a legvadabb enduro KTM, a Supercompetition

Szintén Brembo gyártmányú az átdolgozott hátsó féknyereg



szabb, folyamatos fékezés – esetén is forma- és alaktartó, ily módon kisebb lehet a tárcsa és a fékbetét kopása, miközben a fékezés közbeni fékerőváltozással is kevésbé kell számolni. Ha a féktárcsát szintén új fejlesztésű Brembo-féknyereg fogja satuba, a fékbetétek pedig fokozottan kopásállóak. Az első féknél csak a nyereg új, az olasz Brembo által szállított szerkezet könnyebb és strapabíróbb, mint elődje.

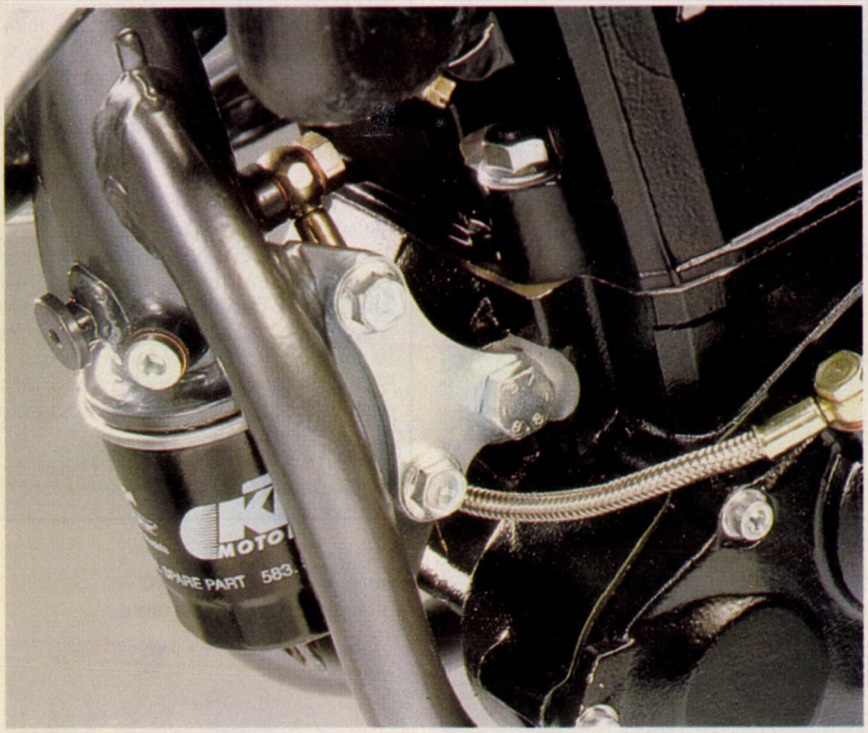
A Supercompetition elnevezésű modellen további változtatásokat végeztek el. Ezek közül a legfontosabb, hogy megszüntették a vázban kialakított olajtartályt, amivel mintegy fél kilogrammot nyertek. Az eddig az olajat magába fogadó mellső vázcső 1995-től nem kör keresztmetszetű, hanem függőlegesen beállított ellipszioid. Ezzel tömegmegtakarítás mellett nagy hajlítószilárdság-növelés volt elérhető. A mindössze 119 kg tömegű Supercompetitiont sokan nem csupán kedvtelésből, hanem – mint ahogy azt a nevében elrejtették (competition = verseny) – versenyzésre is használják. Számukra jelent sokat, hogy nemcsak az irányjelzők, hanem a hozzájuk vezető kábelek is egy mozdulattal leszerelhetők, hasonlóan a könnyített lámpaidomhoz.

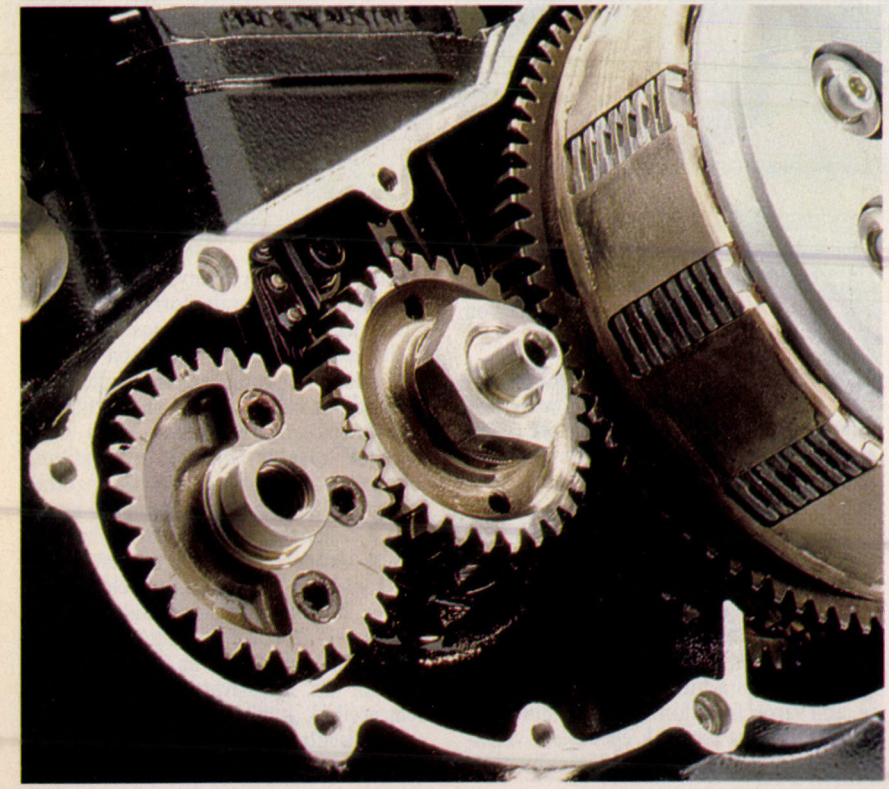
A Competition és az Enduro modelleket sportcélok mellett sokan használják klaszszikus értelemben vett túrázásra vagy éppen mindennapos közlekedésre. Elsősorban nekik szól a hűtőventilátor felszerelése, ami városi forgalomban óv a túlmelegedéstől. Az utas lábának égés elleni védelmét a hátsó dobra szerelt védőrács hivatott megakadályozni. A könnyebb kezelhetőséget pedig az integrált kormánykapcsoló segíti elő, ami az elektromos kapcsolók mellett a dúsító karját is magába fogadja.

Minden nagyöbű enduromodell motorblokkján változtattak a megbízhatóság további fokozása érdekében. Ezért a szeleprugók karakterisztikáját a korábbinál fokozottabban progresszívra hangolták. Így elkerülhető az a nagyarányú kopás, amit a szelepeknek a szelepfészekhez csapódása okozott. Közvetve szintén kopáscsökkentő és élettartam-növelő újítás, hogy a hűtőkört termosztáttal látták el, miáltal a motorok hőstabilitása sokat javult, hamarabb érik el az üzemi hőfokot. 1995-től az olajszivattyúk fogaskerekei nem acélból, hanem műanyagból készülnek a kisebb mértékű kopás és a tömegcsökkenés érdekében.

KTM ENDURÓK

Szintén csak a szabad idős motorokat szerelik fel patronos szűrőkkel





Mindössze hetvendekás a polgáribb gépek járását kiegyensúlyozó tengely



Jelentős különbség a krossz és Supercompetition, valamint a Competition és az Enduro modellek között, hogy az előbbi kettőnek nincs, az utóbbi kettőnek van kiegyensúlyozó tengelye. Az első esetben a versenyhelyzetben fontos tömegmegtakarítás indokolta a kiegyensúlyozás elhagyását, míg a hétköznapra való gépeken a kényelem indokolta a mintegy hetvendekás segédberendezés beépítését.

Idén egy újabb tag iratkozik fel a listára: a hosszú távú, többnapos terepversenyekre szánt Rallye modell. Mint hivatásos versenyváltozat, a Rallye leginkább a Super-



Elsősorban kedvtelési célú motorozásra szolgál, de versenyzésre is alkalmas a nevében is Enduro modell

competitionból származtatható, természetesen némi átalakítással. A motorblokk, a váz főtartója, az első teleszkópvilla, a hátsó lengővilla az erősebb rugóval felszerelt rugóstaggal azonos az ősével. Az ülést tartó rész anyaga viszont nem alumínium, hanem krómmolibdén ötvözésű acél. Az eltérő igénybevétel miatt más a végáttétel. Nem 16/40, hanem 16/45 arányú.

Ezeket a részleteket nem nagyon lehet észrevenni, a motor külleme azonban árulkodik. A hagyományos enduromodellek mindegyike olyan benzintartályt kapott, amely 11,3 liter benzint képes befogadni. A Rallye hatalmas tartályrendszerében összesen 37,5 liter benzinnek jut hely. Ebből 20 liter a hagyományos nyeregtankba, 17,5 liter pedig az oldaltartályba tölthető. Ez utóbbiakból kis szivattyúk juttatják az éltető nedűt a karburátorhoz.

Az óriási tartályokhoz hasonlóan szemet szúrnak a védelmi berendezések, mint például a kézvédők vagy szerszámdobozt és ötliteres víztartályt is magába fogadó motorvédő.

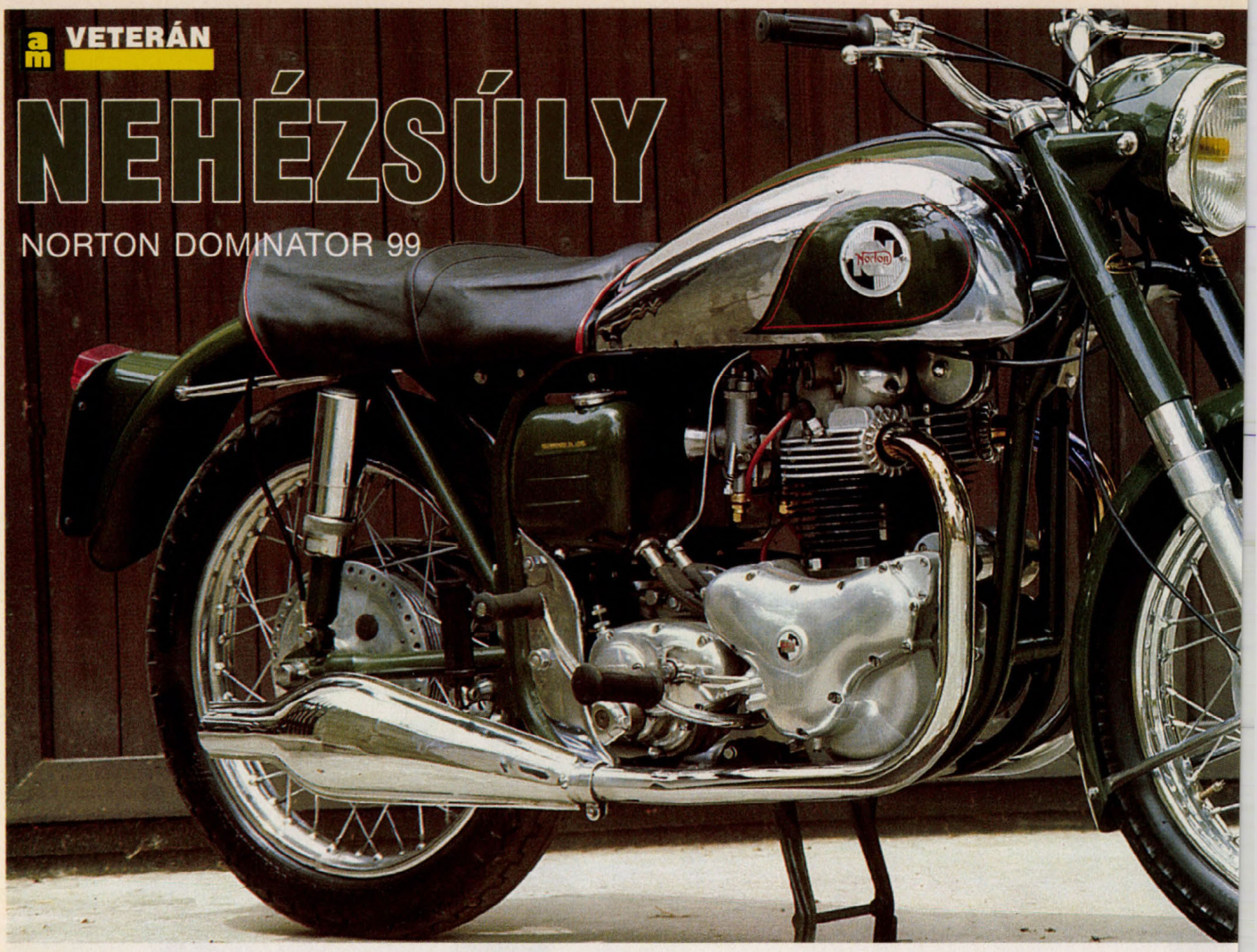
A kormányról persze nem hiányozhatnak a tájékozódást elősegítő műszerek, a különleges kilométer-számláló (tripmaster) és az útirányt mutató (itiner-) tartó sem. A pluszfelszerelések miatt a Rallye menetkész tömege jelentősen meghaladja a kiinduló modellét, egészen pontosan 154 kilogramm.

GAJDÁN

Az Autó-Motor tesztjárműveinek üzemanyag-ellátásáról a Shell gondoskodik

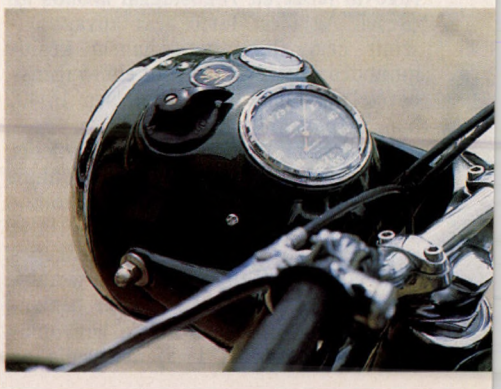
NEHÉZSÚLY

NORTON DOMINATOR 99



Az ötvenes években Anglia motorkerékpár-ipara második aranykorát élte. Ariel, Greeves, BSA, James, Royal Enfield, Sunbeam, Velocette – hogy csak néhányat említsünk a dicsőséges névsorból. De ha a sok jó angol márka közül mindössze egyet lehetne említeni, valószínűleg mindenki a Nortonra voksolna.

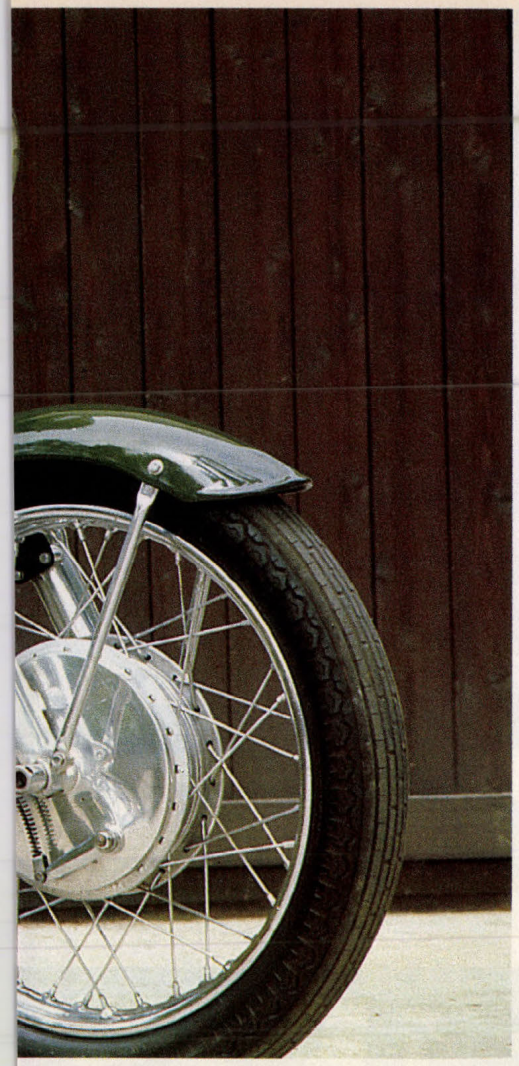




Amint az Magyarországon meglehetősen gyakori a régi motorkerékpárok esetében, hősünk múltja is a homályba vész. Az bizonyos, hogy 1956-ban született, átmeneti típus, ugyanis még a régi kipufogóval szerelték, de már a rövid lengővillával, a korábban szabadon álló akkumulátor dobozba került, első lámpája csak ebben az évben ilyen formájú, miként a tankemblémа is csak 1956-ban volt kerek műanyag. Tudjuk róla, hogy 1959-ben már Szentendrén volt, onnan került Békásmegyerre, majd Nagytéténybe. Utóbbi helyről vitte magával kilenc évvel ezelőtt jelenlegi tulajdonosa, *ifjabb Murányi Levente*, aki két éven át járt vele több-kevesebb sikerrel. „Minden folyt, zörgött, a vég az volt, amikor egyszer a Nyugatinál az olaj elöntötte a gyújtómágnest." Ezután hat év szünet, pontosabban ennyi ideig tartó céltudatos alkatrészgyűjtés, majd aprólékos, egy éven át tartó restaurálás következett. Levente kicserélte a nem eredeti alkatrészeket, a kormányt, a kipufogót, a gyújtáskapcsolót, az ampermérőt, a lámpát és a kezelőkarokat, s természetesen egy sor csapágy, tömítés, persely és tengely felújítására is sor került. „A motorban házi öntésű dugattyú volt, 1,5 millimétert lógott, mégis gyakran megszorult." A vételár közel tízszeresét sikerült elkölteni a felújítás során, de az eredmény önmagáért beszél.

Aki kellő gyakorlattal rendelkezik egy hosszú löketű motorkerékpár indításában, hamar barátságot köthet a Dominatorral. A dúsító kinyitása után finoman megkeressük a felső holtpontot, átbillentjük a dugattyút, és egy lendületes lábmozdulat nyomán a motor életre kel. Érdekes mó-

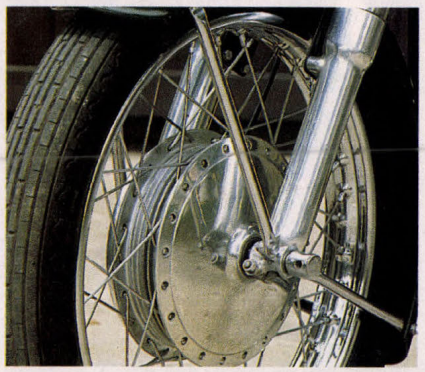
Hazai piacra 120 mérföldig skálázott sebességmérővel szállították ezt a modellt



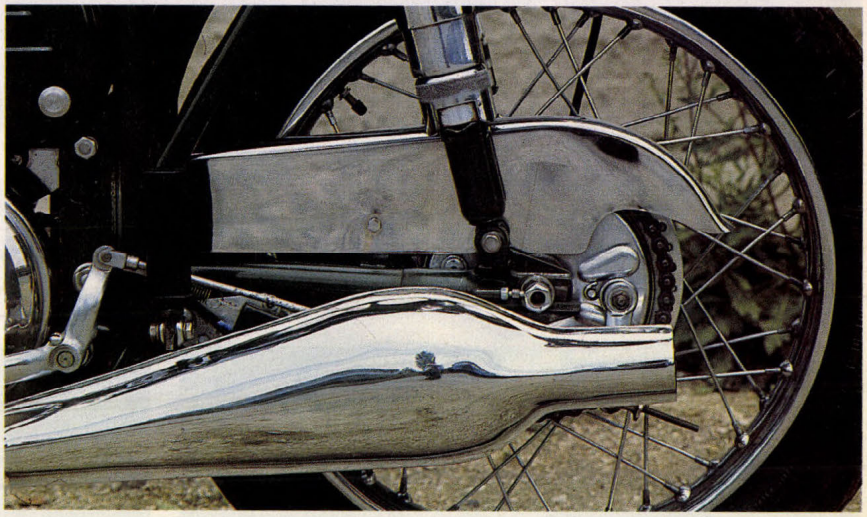
kerek, műanyag embléma
ak 1956-ban volt használatos

Lucas gyártmány
minden elektronikus
felszerelés, a villa
a híres Roadholder

Nagyméretű dobfék
elől-hátul – a kor
csúcstechnikája szerint







A régi stílusú dob krómozott volt,
a láncbura viszont festett
Fotó: BRANSTETTER SÁNDOR

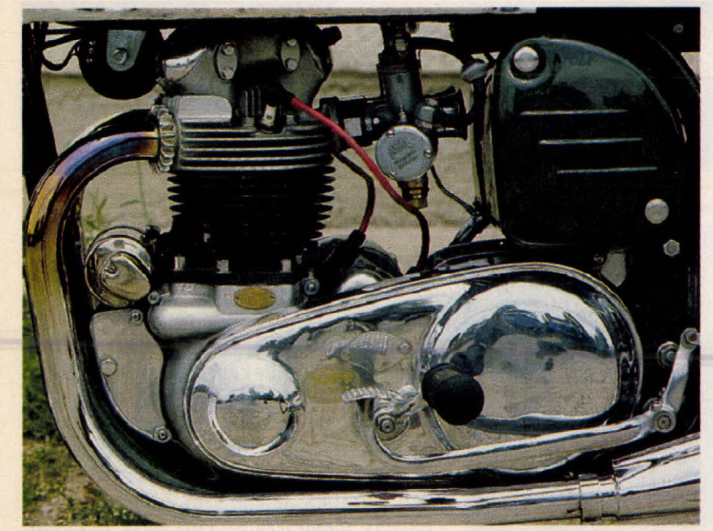


don a berúgókar oly nehezen mozdul, hogy az az érzésünk, nem tudjuk átlendíteni a dugattyút a felső holtponton. Ez néha valóban bekövetkezik, dekompresszor hiányában ilyenkor akár rá is állhatunk a karra, nem fog mozdulni. Normális esetben azonban az épp csak meglendülő főtengely meghozza az első mély bummot, amit sűrű egymásutánban követ a többi. Az alapjárat precízen állítható az Amal Monobloc karburátor pótlevegő-szabályzó karja segítségével, s esetünkben erre ugyancsak szükség van, mert mint a próba során kiderül, a kuplung nem emel ki kel-

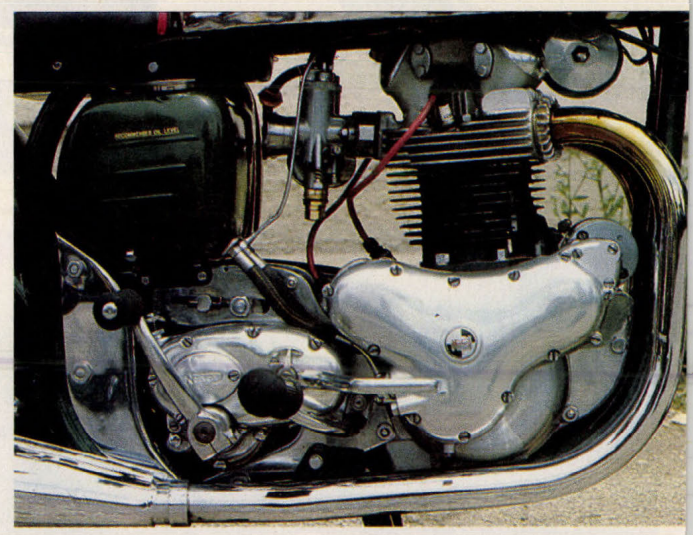
Golyóként gyorsul,
kevésbé dinamikusan
lassul a Domi



Eredetileg ezüstszürke színben készültek a 99-esek, de a brit versenyzöld sem áll rosszul nekik



Dupla Amal Monobloc a korabeli átalakító készlet másolatával elkészítve



Norton-gyártmány a négyfokozatú váltó i

lőképpen, így a motor kis üresjárati fordulata aranyat ér.

Menetélményeink tehát nem kezdődnek valami fényesen, de annál szebb a folytatás, a kéthengeres hatszázas elementáris erővel húz már szinte alapjáratról, a bal oldalon elhelyezkedő váltókar szapora emelgetésével hamar 100 km/h sebesség fölé gyorsulunk. A nehéz twin rezonanciája elviselhető keretek között marad, kellemetlennek csak a végsebesség közelében érezhető, amikor a tankoldalon már zsibbasztó vibráció keletkezik.

A kezelhetőség a mai gépekhez mérten persze szegényes, de a maga korában a Featherbed váz és a Roadholder első villa épp olyan sztár volt, mint most a Kayaba vagy a White Power (sőt!). A nagytárcsás fékek hatásosan lassítanak, a rugózás kielégítő, viszont a felújítás hiányosságára utalva erős fékezésnél a motor eleje szitálni kezd.

Hátul terhelés szerint állítható Armstrong teleszkópok vannak, az ötvenes évek végén újdonságnak számító duplanyereg meglehetősen komfortos. A tanksapka tanúsága szerint a gyár a Mobiloil D, a Castrol XL , illetve az Essolube Racer olajak valamelyikének használatát javasolta, amiből mellesleg 2,5 liter fért el a tartályban. A 19 colos acélabroncsokra eredetileg elöl 3,00, hátul 3,50 colos Avon gumik kerültek, Levente ezeket 3,25-ös, illetve 4,10-es Dunloppal pótolta.

A Smith gyártmányú sebességmérő órát 190 km/h-ig kalibrálták, a gyári végsebes-

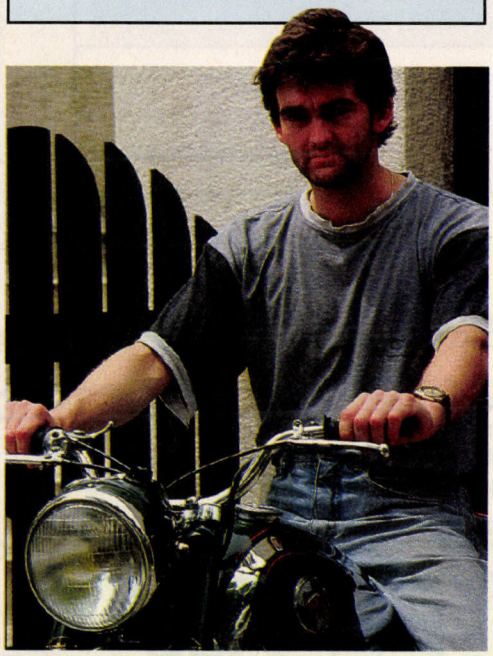
MŰSZAKI ADATOK

NORTON DOMINATOR 99

MOTOR. Párhuzamos kéthengeres, négyütemű, levegőhűtéses. Szelepek a hengerfejben elhelyezve, mozgatásuk himbával és nyomórúddal (OVH). Öntöttvas henger, könnyűfém hengerfej. Furat 68 mm, löket 82 mm, összlökettérfogat 797 cm. Sűrítés 7,4. Legnagyobb teljesítmény 31 LE 5750/min. Amal Monobloc karburátor, Lucas K2F gyújtómágnes, hajtása lánccal, röpsúlyos előgyújtás-állítás. Lucas E3L dinamó, 60 W. Szárazkarteres olajzás fogaskerekes olajpumpával.

ERŐÁTVITEL. Négyfokozatú, lábkapcsolású váltómű.

FELÉPÍTÉS. Acélcsövekből hegesztett dupla belsőváz, Roadholder első villa hidraulikus csillapítással, hátul lengőkar, Armstrong típusú, hidraulikus csillapítású, terhelés szerint két fokozatban állítható rugó-előfeszítésű teleszkópok. A benzintank befogadóképessége 19 l, az olajtanké 2,5 l. WM–2–19 jelzésű kerékpántok, elöl 3,00 × 19, hátul 3,50 × 19 colos gumik. Teljes szélességű, könnyűfém kerékagyak, elöl 200 mm, hátul 180 mm átmérőjű dobfékek. Legnagyobb sebesség 162 km/h. (Gyári adatok.)



Az elégedett tulajdonos: Murányi Levente

ség 162 km/h volt. Egyelőre ennek elérésére még nem tettünk kísérletet, elsősorban azért, mert a kilométer-számlálón a 226-os számot láttuk, a motor tehát meglehetősen friss.

A maga korában drágának és ebből következően ritkának számító Dominator 99-es (a típusszám a végsebességre utal – 99 mérföld) az egyik legszebben helyreállított magyarországi Norton, és hogy nemcsak szép, hanem jó is, azt egyebek között az elmúlt nyáron Lakitelken rendezett pályaversenyen bizonyította, ahol a leggyorsabb volt a sériamotorok között.

OCSKAY ZOLTÁN

am JEGYZET

A SCHUMACHER-ÜGY

Napjainkban – elég későn – jöttem rá: talán azért nem értem meg a mai világot, mert majdnem nyolcvanévesen is, gyakran „az én időmből" való módon gondolkodom és szemlélődöm. Pedig a régi idők egynéhány elve örökérvényű. Ezt próbálom bebizonyítani léptennyomon, s fixa ideámmá vált, hogy világgá kürtöljem meglátásaimat.

A Schumacher-ügy kapcsán, most úgy vélem, sikerül bebizonyítanom élettapasztalaton alapuló meglátásaim használhatóságát. Ez a lakmuszpapír elméletem igazolására. Azért írok erről az ügyről, mert mint egykori versenyzőnek erre igazán megvan a kompetenciám.

A tévé, a rádió és a lapok úgy közölték és kommentálták Schumacher utólagos kizárását és győzelmének érvénytelenítését, hogy mindez csak milliméterekben múlott. A valóságban azonban tizedmilliméterekről volt szó. Ez igen jelentős, úgyszólván mérhetetlen különbség. De ha megbízhatóan mérni tudták, akkor is hogyan befolyásolta ez a hiba – a 0,6 milliméter különbség – a lassítást? Ha a fatalp a földre nyomódik, akkor lehetséges-e, hogy a hosszú verseny alatt kibírja az engedélyezett 1 mm-es kopást? Az is érdekelné az olvasót: lemérték-e a győztessé előlépett vagy kijelölt (?) autónak és a helyezettek autóinak fenekét?

A továbbiakban mint egykori többszörös motor- és motorcsónakbajnok, cím szerint kiváló sportoló, Európa- és világbajnoki helyezett a sajátos nézőpontomból szeretném kifejteni a véleményemet erről a sokakat foglalkoztató témáról.

Schumacher kizárását igazságtalannak, az ellene emelt óvásokat pedig etikátlannak tartom. „Bezzeg az én időmben": amikor egy százas Mátramotort szereltem az oldalkocsira, hogy az én BMW-m is hatszáz köbcentis legyen, s ettől úgy megtáltosodott, hogy verhetetlen lettem a salakon, s Bauer Jóska lett az örökös második, sem ő, sem a klubja nem óvott, mert így vette át a motoromat a műszaki bizottság a rajt előtt. Az FICM, a Nemzetközi Motoros Szövetség elvi szempontból vizsgálta a konstrukciót és jóváhagyta.

Az ilyen jelentős módosítással, amely a gyakorlatban látható eredményt hozott, jogos lehetne az óvás, „az én időmben" mégsem tették. Hogy óvtunk volna azért, ha valamely oldalkocsinak a fenékdeszkája vékonyabb akár 20 mm-rel is? És ha óvtak, és ha komoly szabálytalanságot talált a versenybizottság, és megsemmisítette az eredményt, akkor ez a díjátadás előtt történt. Így kellene ennek lennie ma is, mivel ennek a szabálynak, illetve gyakorlatnak a megváltoztatása teljesen illogikus. Ezért fogadják értetlenül a Schumacher-ügyet olyan sokan a Forma–1 nézői közül, mert a kizárás ezzel teljesen ellentétesen történt.

Sorolhatnám még a sok egyéb ma elfogadott szabálytalanságot, mint a pályalevágás, kitörések a startnál, a bodicseket, amelyek „az én időmben" azonnali kiintéssel és a versenyző hosszabb-rövidebb időre szóló eltiltásával jártak. A tárgyaltak szerinti kizárás után elgondolkodom a még függőben lévő óvásokról is. De tapasztalom, hogy Schumacher ügye azokat is foglalkoztatja, akiket nem befolyásol a múlt, és nálam jobban is értik a mai korszerű (?) versenyeket, hisz nem is éltek az én időmben.

Jó, ha ők is tudják: merre tart a Forma–1, amit nem véletlenül nevezznek vándorcirkusznak. Ahol a működtetéséhez szükséges pénzért már vérre megy a játék, s a józan ész felett eluralkodnak az indulatok. Ahol Senna, a versenyzés mintaképe egy győztes futama után pofonnal oktatta mérsékletre a versenyben agresszív Irvine-t. Az „én időmben" Bauer Jóska egy konfliktusunk után azt kiabálta: „az életemre törtél", de pofon helyett átölelt! A versenyzők magatartását, szellemét – miként az „én időmben" – átveszik az utca autósai, motorosai. Ez a versenyek mellékterméke. Verseny közben viszont úgyszólván már nem is az ember, a versenyző, hanem a depóban székelő konzultánsok irányítják az autót tévén és rádión. Figyelik a fordulatszámot, a víz-, az olajhőmérsékletet, és sorolhatnám. Így van ez a korszerű autóknál is, a fedélzeti komputerek műholdon át adnak információt mindenről. Az autósra lassan már nincs is szükség.

Az a vicc jut eszembe, amikor egy férfi az emeletes ágyról figyeli, amint partnernője vetkőzés közben leveszi parókáját, műszempilláját, mellduzzasztóit, színes kontaktlencséit, végül felszól hozzá.

– Felmenjek?

– Ne fáradjon – mondotta kedvesen a férfi –, dobja fel!

SURÁNYI ENDRE

HONDA ROYAL MOTOR AZ ÖN MÁRKAKERESKEDŐJE MEGISMERTETI A JÖVŐ SZÁZAD AUTÓTECHNIKÁJÁVAL



HONDA ROYAL MOTOR KFT.
Autószalon: 1074 Budapest, Rákóczi út 90. (Baross tér)
LIZING, RÉSZLET, CSERE.

Telefon/fax: 142-81-09

Minőségi alkatrészek, megbízható kapcsolat -Europart Alfa

AUTÓKER

Minden pénteken és szombaton értékarányos árkedvezményekkel várjuk vásárlóinkat! Eredeti gyári alkatrészek, karosszéria elemek keleti és nyugati tipusú teher és személygépkocsikhoz. Autóápolási, kényelmi cikkek ◆ Országos üzlethálózatunkban kis és nagykereskedőket egyaránt kiszolgálunk. Szerződéses partnereinknek kedvezményeket adunk. Fogyasztói akciókat szervezünk .

AUTÓKER

Motorcraft

Firestone



Cofap

Koyo

FINA

veng

PERION VARTA

BOSCH

USAG

TUNGSRAM

Hella

PANG

FIAT

IFA IKARUS

Holts ARMOR ALL

SACHS

RIK

EUROPART ALFA

5600 BÉKÉSCSABA, SZABOLCS U. 38. TEL.: 66 / 323-394 ♦ 4031 DEBRECEN, ISTVÁN ÚT 85-87. TEL.: 52 / 328-035 ♦ 9023 GYŐR, SZŐVŐ U. 12. TEL.: 96 / 315-109 ♦ 3300 EGER, SZÁLLODA U. 2. TEL.: 36 / 317-080 ♦ 7400 KAPOSVÁR, BERZSENYI U. 10. TEL.: 82 / 313-457 ♦ 6000 KECSKEMÉT, SZEGEDI ÚT 18/A. TEL.:78 / 483-740 ♦ 3527 MISKOLC, JÓZSEF A. U. 72. TEL.: 46 / 343-400 ♦ 7100 SZEKSZÁRD, SZÉCHENYI ÚT 60. TEL.: 74 / 312-493 ♦ 9700 SZOMBATHELY, KŐTŐ U. 12. TEL.: 93 / 311-293 ♦ 8000 SZÉKESFEHÉRVÁR, BALATONI U. 8. TEL.: 22 / 316-070 ♦ 8360 KESZTHELY, GEORGIKON ÚT 23. TEL.: 83 / 314-305 ♦ 8000 NAGYKANIZSA, EÖTVÖS TÉR 27. TEL.: 93 / 314-076 ♦ 4400 NYÍREGYHÁZA, KOSSUTH TÉR 4. TEL.: 42 / 311-946 ♦ 7630 PÉCS, HENGERMALOM U. 1. TEL.: 72 / 315-732 ♦ 1097 BUDAPEST, ECSERI ÚT 14-16.TEL.: 157 2544

EZT ÍRTA AZ Autó motor

1955

A „Világ Teteje" néven ismert Tibetnek a korszerű közlekedésbe való bekapcsolódására 1200 km autóutat épít a kínai népi kormány. A jelenleg még alig megközelíthető vidékre a pekingi dokumentumfilmgyár egész expedíciót küldött, hogy a nem mindennapi körülmények között végzett útépítésről filmet készítsenek.

*

Traktorrádió első két példánya készült el a Vörös Szikra gyárban. A rövidhullámú adóvevő berendezést a gépállomások és a mezőgazdasági munkák irányítására használják.

*

Az Ikarus–30 autóbusz jobb szellőzését teszi lehetővé *Burla János* és *Mandel József* újítása. Az eddigi, középen elválasztott ablak helyett teljes magasságban eltolható ablakot készítettek. Ezzel nemcsak a kocsi szellőzése javult, hanem nagy mennyiségű alumíniumot és gumit takarítanak meg.

*

A Budapesti MÁVAUT baleset-elhárítási kiállításán láttuk ezt a védőrácsot, amely megakadályozza, hogy a kerékpántgyűrű leválása megsértse a dolgozót. Az utóbbi időben gyakran előfordult, hogy az abroncsról a felvágott perem vagy a biztosítógyűrű felfúvatásnál vagy menet közben lepattant, s ebből súlyos, sőt halálos baleset keletkezett. A vizsgálat megállapította, hogy ezt gondatlan szerelés vagy már deformálódott kerékpánt (biztosítógyűrű, perem) használata idézte elő. A balesetek megelőzése érdekében a közlekedésügyi miniszter a Közlekedési Értesítő december 7-i számában megjelent 142. sz. utasításával elemzi az ilyen balesetek okait, és bűnvádi eljárás megindításának terhe mellett kötelezi az illetékeseket arra, hogy a részletesen meghatározott elővigyázatossági intézkedéseket tegyék meg.

1965

Érdekes módszert vezetett be a szabad ég alatt álló gépjárművek hidegindításának megkönnyítésére a gyulai AKÖV telepén *Bundik Sándor* autóvillamossági szerelő. Az újítás lényege, hogy a kocsikat megfelelő előkészítéssel egy központi helyről távvezérléssel lehet beindítani. Ugyanitt alkalmazzák Bundik Sándor másik újítását is, amely szerint hálózati áramról nyert törpefeszültséggel fűtik leállás után a kocsik hűtővizét, s így azt a fagyveszély idején sem kell leengedni. A vízmelegítő készülék mindössze 80-100 forintba kerül.

*

Nemcsak az alkohol, a fáradtság és a kábítószerek használata veszélyezteti a vezetés biztonságát, hanem – mint legutóbb a lübecki fogorvoskongresszuson megállapították – még a fogorvosi kezelés is. Az egyik felszólaló elmondta: ő rendszeresen figyelmezteti pácienseit, hogy a fogkezelés után ne saját kocsijukkal, hanem valamilyen tömegközlekedési járművel térjenek haza.

*

Amerikában kezdődött, de Európára is átcsapott a régi autók tartásának hóbortja. A szabály szerint veteránnak minősül az az automobil, amely 1930 előtt készült, s még ma is forgalomban van. Bécsben a régi autók ún. „Motorveteranenklub"-ját múlt év tavaszán alapították meg az Osztrák Autóklubban.

*

Fűthető munkaruhákat készít gépkocsivezetők és motorosok részére az NDK-ban a Bad Blankenburgi Melegítő Berendezések Gyára. A ruha műszálakkal átszőtt gyapjúból készül, törpefeszültségű árammal előre fűthető. A csuklyával ellátott kezeslábas a legnagyobb hidegben is egy órán át megfelelő hőmérsékletet tart. A beépített fűtőszálakhoz csatlakoztatott villásdugó révén a ruha tulajdonosa természetesen hosszabb úton a gépjárművekben alkalmazott áramforrás felhasználásával is melegedhet.

1975

Százezer kilométer az élettartama annak a gumiabroncsnak, amelyet csehszlovák mérnökök kísérleteztek ki. Alapanyaga természetes és szintetikus kaucsuk keveréke, alsó rétege pedig acélkordból készült.

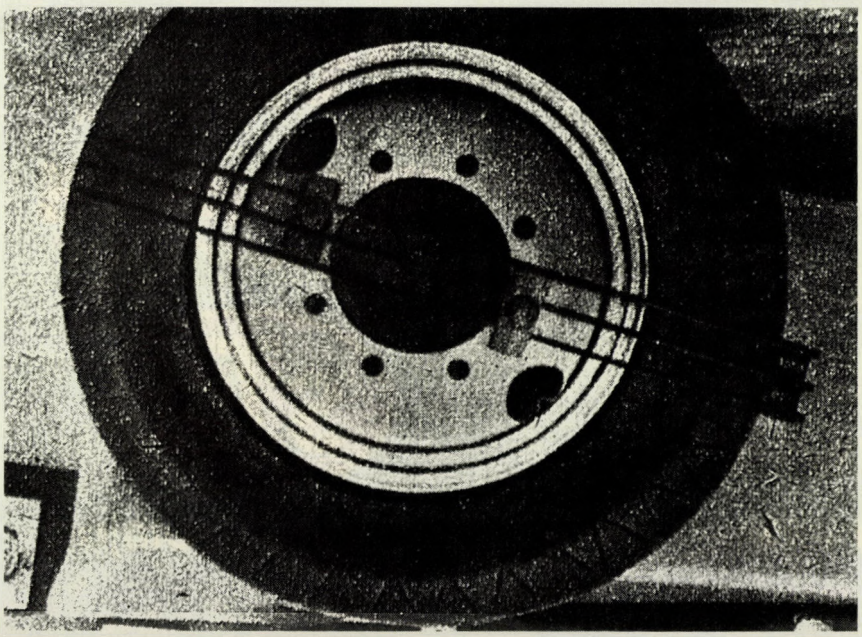
*

A Pravda nemrég azt írta a Szovjetunió és az USA közötti kereskedelem perspektíváját boncolgató cikkében, hogy az amerikai utakon már most is versenyképesek a szovjet kerékpárok, s az új évtől kezdődően az amerikai forgalomban megjelennek a Zsiguli személyautók is.

*

Szégyenbélyeget ragasztanak a brazil rendőrök a tilos helyen parkoló kocsi sárvédőjére. a következő szöveggel: „Megszegtem a KRESZ-t, bírságot kell fizetnem." A cédulát olyan ragasztóanyaggal erősítik fel, hogy a tulajdonos csak hosszú órák fáradságos munkájával tudja eltávolítani.

Összeállította: KECSKEMÉTI ANDREA



METEOR

IMPORTŐR
KIZÁRÓLAGOS
KÉPVISELET

DAYCO
PIRELLI
Ékszíjak, vezérműszíjak

Gabriel
AL-KO KOBER
Lengéscsillapítók

MAGNETI MARELLI
Autóelektronika, fényszórók

BRADI
Féktárcsák

Remsa
Fékbetétek

GMB SIL
Vízpumpák

STP
Adalékok, olajok

A METEOR név színvonalat jelent!

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

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

autó motor PIAC

Az Autó-Motor kereskedelmi és információs rovata

KERES, KÍNÁL

E rovatban olvasóink hirdetéseit díjmentesen közöljük, kérésükre képpel együtt

KERES

AUTÓ

AMERIKAI Jeepet (Wrangler-CJ 7 stb.) keresek. Rossz állapotú, karambolos, rendszám nélküli is érdekel. Tóth László, 4220 Hajdúböszörmény, Téglási u. 16/1. Tel.: (52)-372-929.

BMW 700-ashoz (1958—1965 között gyártott) keresek fényszórókat, kilincset zárral, első irányjelzőket, irányjelző kart, légszűrőházat. Érdekel ezenkívül bármilyen használható alkatrész, valamint komplett autó működőképesen vagy bontásra. Tel.: 256-8247, egész nap.

LANCIA Augusta 1931—36-oshoz fekete számlapos, Metron gyártmányú műszereket és bármilyen egyéb alkatrészt. Érdekel még mindenféle alkatrész Magomobilhoz, Magosixhez, Lancia Lambdához, Citroënhez (1920), Ford Eifelhez, valamint 1900 és 1940 között gyártott FIAT-típusokhoz (514, 501, 509, 5212). Gyöngyösi István, 6760 Kistelek, Tanya 432. Tel.: (62)-375-125.

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

TRABANT 500-as alkatrészeket keresek. Ifj. Szügyi Dezső, 5000 Szolnok, Wittmann Viktor út 1.

UAZ vagy más hasonló kis terepjárót. Üzemképtelen is érdekel. Oroszki Pál, 3109 Salgóbánya, Balassi út 7.

WARTBURG 312-est bármilyen állapotban (kivéve törött) vennék. Hegyi Zsolt, 1104 Budapest, Harmat u. 71/B.

MOTORKERÉKPÁR

BMW R 71-hez első-hátsó sárvédőt, karburátort, továbbá Zündapp KS 750-hez kéziváltó-konzolt, ülésgumit, világításkapcsolót, mágnes felőli motordeklit, légszűrőt, oldalkocsihajót, dinamót, oldalkocsi-sárvédőt keresek. Tel.: 227-0439.

CZ 250-es vagy 500-as üzemképes krosszmotort keresek, lehetőleg Szolnok megyéből. Domján Róbert, 5340 Kunhegyes, Dankó Pista u. 6.

CSEPEL 125/49 (lemezvillához) gyújtáskapcsolót, Danuvia-Csepel 125-höz kipufogódobot, kipufogócsövet, első kerékagyat, hátsó fékdobot, továbbá keresek ármegjelöléssel Csepel 100/48-ast eredeti, hiánytalan állapotban. Kövesdi István, 2737 Ceglédbercel, Ifjúság u. 7.

DKW 125 RT-hez (lemezvillás) ülést, kormányt, első fékfedelet és motorblokkalkatrészeket (henger, főtengely, karburátor, stb.) keresek. Tel.: 155-6526.

DONGÓ motorkerékpárt keresek. Kisebb motorikus vagy szerkezeti problémák nem jelentenek akadályt. Csörget Tibor, Budapest, Tarnóc utca 19.

EXPRESS-ILO 125 cm^3, 1951-es évjáratú (német) motorkerékpárhoz keresek alkatrészeket, fotót, műszaki leírást. Továbbá várom volt vagy mai márkatulajdonosok jelentkezését. Keresek még Sachs 100 cm^3-es veteránhoz alkatrészeket, fotót, műszaki leírást. Tel.: (96)-318-966.

HARLEY—DAVIDSON SV-350-es, 1928-as kiadásúhoz keresek első és hátsó lámpát, kürtöt, kapcsolótáblát, dinamót, keréktárcsát, kipufogót, valamint Pannónia P—10-hez jó állapotú tankot, ülést, hengert, dugattyút, keréktárcsákat, továbbá a fenti motorokhoz bármilyen irodalmat. Sélley Zoltán, 1183 Budapest, Móricz Zs. u. 24. Tel.: 291-4940.

INDIAN-alkatrészeket és komplett gépeket. 1213 Budapest, Mogyorós u. 17. Tel.: 277-7025.

IZS 49-eshez láncvédőt, hátsó lámpát, levegőszűrőt, sztendert, kormányfogantyút, Arcie VF 125-höz tankot, váltókulisszát, első, hátsó lámpát keresek. Légrádi Csaba, 3300 Eger, Remenyik Zs. u. 2. Tel.: (36)-315-453.

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

PANNI robogóhoz kilométerórát, kuplung- és fékkart valamint első lámpát kompletten. Berczi Zoltán, 5510 Dévaványa, Bethlen G. 10. Tel.: 139, 3 óra után.

PANNÓNIA de Luxe 1958-as kiadású motorkerékpárhoz keresek üzemanyagtankot, amelynek a beöntőnyilása jobb oldalt van, és középen egy alumínium csík gumiágyban. Bernáth Lajos, 5420 Túrkeve, Ábrahám út 4. Tel.: (56)-361-536, 18 h után.

PANNÓNIÁT, burkoltat, Tünde és Panni robogót keresek bármilyen állapotban. Puppán László, 2000 Szentendre, Törökvölgyi út 10. Tel.: (26)-314-882.

URAL M—72-es sebességváltót és egyéb alkatrészeket keresek. Nagy G. Tibor, 1148 Budapest, Lengyel u. 28. Tel.: (20)-349-626.

VEGYES

PEUGEOT 205 GTI 1.6, GTI 1.9, Rali 1.3, 1.9 modellek prospektusát, kezelési utasítását (esetleg másolásra), az Autó-Motor 1986. évi 11., 1992. évi

DIESEL-MOBIL

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

A DIESEL-MOBIL Kft. forgalmaz

AUDI, FIAT, FORD, OPEL, VOLKSWAGEN

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

kis- és nagykereskedelmi áron.

Viszonteladókat 20% engedménnyel szolgálunk ki.

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

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

Üzletünkben kapható még

IFA-, BARKAS-, ZUK-, AVIA-

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

26. és 1950-től 1956-ig megjelent számait vagy teljes évfolyamát keresem. Továbbá keresek Weber 45 DCOE karburátorokat és alkatrészeket. Pesz János. Tel.: 277-3156.

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

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

RÉGI magyar motorkerékpárokról megvételre keresek gyári kezelési és használati könyvet, egyéb műszaki leírást, szakkönyvet, korabeli plakátokat, ill. az Autó-Motor 1970 előtti évfolyamait. Tel.: (96)-318-966.

AUTÓKATALÓGUS, magyar nyelvű 1994. 2., Autó 2., Autó Magazin 1994. 1—4-ig és 1989. októberi számát, az Autó-Motor 1994. 7—10. és régebbi számokat is, az Autópiac 1989 X—XII. havi számait, az Autó Extra 1992-es évfolyamát. Ezenkívül érdekel mindenféle prospektus, ismertető, ami az autókkal kapcsolatos. Ifj. Konyári Péter, 4220 Hajdúböszörmény, Újvárosi u. 56. Tel.: (52)-371-023.

KÍNÁL

AUTÓ

BMW 700 L, 1958-as kiadású limuzin üzemképes állapotban eladó. Dobozi Ambrus, Cegléd, Fecske köz 10. Tel.: (53)-315-456.

CITROËN CX-25-höz 4 db 14 colos könnyűfém keréktárcsa eladó. Darók József, 5054 Jászalsószentgyörgy, Rákóczi út 13.

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

FIAT Cinquecento Gr A raliautó, Abarth építésű, eladó. Tel.: (76)-485-486.

FIAT Regata 1.9 dízelgépkocsimat eladnám vagy elcserélném 500 cm^3 feletti, 4 hengeres motorkerékpárra 250 ezer Ft értékben. Pintér Gábor, 2166 Püspökszilágy, Ady Endre út 2.

FORD Cortina 35 éves veterán autót 25 ezer Ft-ért. Pompos Gyula, Vác, Árpád u. 61.

IVECO autómentő friss nemzetközi vizsgával és gépkocsiszállító utánfutóval, sok alkatrésszel eladó. Tel.: (60)-385-825.

IZS-MOSZKVICS fődarabok jelképes áron, Polski 126-os új alkatrészek gyári csomagolásban (motor, futómű teljes felújításához), valamint két első sárvédő, első szélvédő és a lámpatestek féláron, lehetőleg egyben eladók. Ugyanitt kínálok Bridgestone 90/90×21 54 S TW 41 és 120/90×17 64 S TW 42 B külsőket kb. 60%-os futófelülettel jelképes áron. Világi János, 2481 Velence, Felszabadulás u. 23.

LADA 1300-as (21011) 15 évesen, lejárt műszakival eladó. Motorja jó, karosszériája törésmentes, jó állapotú, alja erősen korrodált. Tel.: 138-4282, munkaidőben.

LADA 2105-ös, N/2-es raliautó gépkönyvvel, rajtkész állapotban olcsón eladó. Tel.: (72)-335-792.

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

LADA Szamara Gr. A 1300-as, Szinkron Labor építésű Havassy-motorral eladó. Réthey Zsolt. Tel.: (26)-310-161 vagy (26)-385-694.

LADA 2105 A 7-es raliautó eladó. Tel.: (46)-342-612, 18 h után.

LANCIA Integrale 8V erősített karosszériával, bukócsővel, 1987-es évjáratú, 53 ezer km-rel eladó. Irányár: 750 ezer Ft. Kínálok továbbá Lada 205 A 7 rali-versenyautót, Havassy-motorral, alkatrészekkel, gumikkal együtt. Tel.: (27)-360-224, este.

MERCEDES 190-es, 1958-as évjáratú „fecskefarkú", üzemképtelen veterán, eredeti állapotban (motor, külső elemek, belsőtér hiánytalanok és felújíthatók, az alváz erősen korrodált) eladó, esetleg cserélhető 1960 előtti motorkerékpárra. Irányár: 60 ezer Ft. Tel.: (96)-318-966.

MERCEDES 200-as, 1967-es évjáratú, jó műszaki és esztétikai állapotban eladó. Tel.: (23)-381-571.

OPEL Astra pályaautó (Opel Astra-kupás), valamint versenygokartok és alkatrészeik eladók. Barta. Tel.: (96)-213-419.

OPEL Kadett Coupé komplett forgalmival, rendszámmal alkatrésznek 30 ezer Ft-ért. Csajka (Sirály) 3 db + 3 db motor + 1 db alváz és rengeteg alkatrész, irányár 580 ezer Ft-ért. BMW R 750-öst és Zündapp KS 750-est beszámítok. Chevrolet Corvett 1986-os, fekete, 350 lóerős, full-extrás, 900 ezer Ft + vám eladó. Tel.: 227-0439.

OPEL Corsa Swing 1.2i, '92. októberi kiadású, fekete színű, 22 ezer km-rel, újszerű állapotban, eladó. Továbbá kínálok Mini MK II. Rover 90-es évjáratút, csodálatos állapotban extrákkal. Kovács Gábor, 7800 Siklós, Garai u. 1. Tel.: (72)-351-759, 8—18 h-ig, előtte és utána (72)-351-324.

OPEL Kadett GSi Gr N-es, 16V-s, rajtkészen, olcsón, valamint egy Astra-kupában részt vett, egyszer sem tört Opel Astra 1.6 Si tízezer km-rel eladó. Várkonyi Szabolcs, tel.: 284-0105.

OPEL Kadett GSi Gr. N versenyautó tartalék alkatrészekkel eladó. Tel.: (72)-450-381.

PEUGEOT 205 GTI, N 3-as versenyautó Bilstein gátlókkal, bukócsővel és minden versenytartozékkal együtt eladó. Tel.: 153-6437.

PEUGEOT 205 GTi 1.6-os A/8 kategóriás versenyautót kínálok kompletten alkatrészekkel, kerekekkel. Mészáros. Tel.: 271-5107, 8—17 h-ig.

PEUGEOT 304-es (1971) bontott motorok, váltók, futóművek, karosszériaelemek egy tételben, 30 ezer Ft-ért eladók. Tel.: (42)-317-812. Szabó János, 4481 Sóstóhegy, Úttörő u. 46.

RENAULT 4-es, 1969-es évjáratú, üzemképtelen, egyben, alkatrésznek eladó 40 ezer Ft-ért. Tel.: (23)-367-496, este.

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

SKODA Octaviához motort, hűtőt, önindítót, kuplungszerkezetet, valamint első, hátsó hidat. Skoda Felicia Sport Coupéhoz téli tetőt, FIAT 500-ashoz alkatrészeket. Ugyanitt kínálok még terepes platós, benzines ARO-t. Oroszki Pál, 3109 Salgóbánya, Balassi út 7.

UAZ 469 B (parancsnoki) új első sárvédőket 4500 Ft/db, használt szivacsolt ponyvát 5000 Ft-ért, ARO 10.3-as, benzines, első lengéscsillapítót, újat, 2000 Ft/db, kormányösszekötőt, újat 1000 Ft/db kínálok. Szuromi Péter, 3630 Putnok, Csemetekert 1.

TOYOTA Celica 4 WD N csoportos versenyautó tartalék alkatrészekkel és kb. 30 db komplett kerékkel eladó. Kínálok egy versenyautó-szállításra átalakított Ikarus autóbuszt érvényes forgalmival. Lajtay. Tel.: (72)-332-263.

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

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

Január 7.: Debrecen, Füzesabony, Jászberény, Kecskemét, Komló, Pécs, Siófok-Kiliti.

Január 8.: Baja, Békéscsaba, Debrecen, Hatvan, Heves, Hódmezővásárhely, Kecskemét, Lajosmizse, Miskolc, Mosonmagyaróvár, Nagykőrös, Pécs, Siófok-Kiliti, Szentes, Szombathely, Tiszafüred, Törökszentmiklós, Zalaegerszeg (Zala Volán-telep, Zrínyi u. 99.).

Január 14.: Debrecen, Pécs, Siófok-Kiliti.

Január 15.: Békéscsaba, Debrecen, Dunaújváros, Hódmezővásárhely, Jászapáti, Kecskemét, Miskolc, Monor, Orosháza, Pécs, Siófok-Kiliti, Sopron, Szászvár, Zalaegerszeg (Zala Volán-telep, Zrínyi u. 99.).

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

TRABANT Gr. A-s raliautó versenykész állapotban, gépkönyvezve, 90 ezer Ft-ért eladó. Kovács András, tel.: (32)-317-852.

TRABANT négyüteműű jó állapotban eladó. Tel.: 153-6437.



TRABANT Tramp, 10 éves eredeti kabriolet felújított állapotban eladó. Élénksárga színű, teljesen zárt, télen is használható, jó fűtéssel. Érdeklődni az esti órákban, a (44)-A313-738-as telefonon.

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

KIPUFOGÓ

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

LOPÁSGÁTLÓ

a Koppány-kormánybilincs, vághatlan és látható védelem

FELSZERELÉS

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

NAGYKER. RAKTÁR KISKER. ÜZLET

KOPPÁNY

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

ELŐNYÖS,

vásárlóknak

JUTÁNYOS

VAUXHALL Chevette 1981-es évjáratú, 1233 cm^3, friss műszakival eladó. Tel.: (22)-372-094, 15 h után.

VOLVO 164 (1971) Nissan dízel, 2000 cm^3-es motorral, tartalék eredeti, 6 hengeres, inj. 3000 cm^3-es motorral, műszaki nélkül eladó. Irányár: 59 ezer Ft. Tel.: (78)-362-783.

WARTBURG 1.3-hoz új gyári alkatrészek, hátsó lámpák, hátsó lökhárító, vezérműékszíj, vízpumpa, kormányműű és kerékcsapágy-garnitúra eladó. Hoffman Attila, 7400 Kaposvár, Búzavirág u. 41. Tel.: (82)-422-837.

WARTBURG, veterán korú bogárhátú, 32 éves, pótalkatrészekkel eladó. Németh Géza. Tel.: (48)-310-169, 19 h után.

ZSIGULI 1200-as alkatrészek: hátsó futóműű, váltó, gyári keréktárcsák, belső tartozékok, valamint ajtók és csomagtartófedél olcsón eladó. Kollár Bence, tel.: munkanapokon és hét végén, az esti órákban a (26)-316-659.

MOTORKERÉKPÁR

BMW R 16-oshoz motort és váltót kínálok. Dobozi Ambrus, Cegléd, Fecske köz 10. Tel.: (53) 315-456.

BMW R 71-es 1959-es kiadású, 750 cm^3-s motorkerékpár forgalmi engedéllyel, felújított blokkal, váltóval, VT Honda teleszkóppal, szétszedett állapotban eladó, vagy kitűnő állapotú 250-es, 251-es ETZ-re cserélhető. Irányár: 65 ezer forint. Sebestyén Szilárd, Kecskemét, Forradalom u. 8.

BMW R 25/3 típusú motorkerékpár eladó. Tel.: (66)-324-807.

CAGIVA Aletto Rosa vízhűtéses, kétütemű, hatsebességes enduro, 1983-as évjáratú, motorja bejáratós, vizsgával rendelkező eladó. Ára: 98 ezer Ft. Motorcsere érdekel. Tel.: 120-7651.

CSEPEL 125 1959-es és TLB 250-es eredeti, jó állapotban, forgalmi engedéllyel eladók. Tóth István, 3182 Karancslapujtő, Kőhegy út 4.

CSEPEL 125-ös alkatrészeket, WM Csepel-vázat és -motorblokkot, valamint nikkeltankos 100-ast kínálok. Élő József, 8154 Polgárdi, Táncsics út 5.

CSEPEL WM 100-as, nikkeltankosvázat, első villa és nyereg nélkül, Csepel 100/48-as vá-

AMERIKCAR-SERVIVE KFT.

AMERIKAI

AUTÓK SZAKSZERVIZEI
Szervizmunkák, teljeskörű javítás, komputeres diagnosztika
H-1194 Budapest, Méta utca 31. Méta Centrum
Tel./fax: 280-4859

AMERICAR - AUTÓHÁZ

USA AUTÓK ADÁS—VÉTELE, CSERE
Eredeti USA alkatrészek és autófelszerelési cikkek
H-1195 Budapest, Nagykőrösi út 48. Tel.: 282-6509,

Garancia autólámpabolt

AUTÓALKATRÉSZ KIS- ÉS NAGYKERESKEDÉS



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

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

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

PIRELLI - Pásztóy

A Pirelli tejes választéka! 300 féle gumiabroncs raktárról azonnal kapható. Téligumi árajánlatunkból: (áfás áron)

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





Winter 160 P, 180P **Winter 190P, 210P**

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

Budapest XI., Budafoki út 113/B. XXII. Erdőhegy u. 1.
(70 sz. főút 10,5 km, benzinkút mellett)

Tel./fax: 226-2598, 226-2589
(csak munkaidőben)
Nyitva tartás: 8—12.30, 13.30—17-ig.
Szombat, vasárnap zárva.

PIRELLI gumival a legjobb nyomon jár!

zat, hiányos első villát, hátsó sárvédőt csomagtartóval, első kereket gumi nélkül, hátsó kereket küllők és gumi nélkül. Kínálok továbbá Csepel 125-ös vázat, első teleszkóppal, kormánnyal, tankkal, lámpával és szerszámos dobozokkal. Danuviát az alábbi hiányokkal: láncvédő bura, kerékabroncsok, -küllők és még néhány apróság. Valamint kínálok IZS 350-es első lemezvillát komplett, nagyon jó állapotban, Berva-vázat, -motorblokkot első-hátsó villát teleszkópokkal, Mátra 100-as tankot benzincsap és zárófedél nélkül. Kövesdi István, 2737 Ceglédbercel, Ifjúság u. 7.

D-CSEPEL 125-ös (1959) és Pannónia T5-ös (1969) motorkerékpárok forgalmival eladók. Irányár: 20, illetve 10 ezer Ft. Dani Attila, 6800 Hódmezővásárhely, Rostély u. 16.

D-CSEPEL 125-ös teljesen felújítva, eredeti, típustiszta állapotban eladó, ill. cserélhető nyugati segédmotorkerékpárra illetve Simsonra értékegyeztetéssel. Eladó továbbá egy Pannónia TLF 1962-es kiadású, eredeti festéssel, 80%-ban eredeti krómozással. Csepel 250-es szétszedett, de hiánytalan állapotban, a motorja és a fék felújítva, a kipufogója fecskefarkas. Czetka GT 150, 1951-es kiadású hiányosan, kerekek és az eleje hiányzik. A motorkerékpárok forgalmi engedéllyel rendelkeznek, rendszám és műszaki nélkül. Bernáth Lajos, 5420 Túrkeve, Ábrahám út 4. Tel.: (56)-361-536, 18 h után.

DKW 350-est, Csepeleket, Danuviákat, Pannóniákat, NSU-kat (100, OSL 250, 500, Max), BMW-ket (R 23, 26/27, R 12, R 35), BSA 500-ast, Mátra 100-ast, New Hudsont, hiányos Uralt és Zündapp 750-est, valamint rengeteg vegyes motorkerékpár-alkatrészt (lámpák, mágnesek, vázak, sárvédők, kerekek, blokkok stb.). Gyöngyösi István, 6760 Kistelek, Tanya 432. Tel.:(62) 375-125.

ETZ 250-eshez és Jawa 350-eshez mindenféle alkatrész eladó. Bedi Antal, 8073 Csákberény, Vértes u. 7.

ETZ 250/L kitűnő állapotban, új akkumulátorral, frissen vizsgáztatva ('96. decemberig) és tartalék alkatrészekkel, reális áron eladó. Némedi András, 2133 Sződliget, Nyárfa köz 3. Tel.: (27)-352-326.

GOKART 150-es, 5 sebességes ETZ-motorral eladó. Vajk Gábor. Tel.: 135-7067.

HOREX 350-es, Triumph 250-es (tüskésbordás, nürnbergi), Dnyepr M 16 oldalkocsis, új állapotban, Junok 350-es, Jawa 250-es (1948), nagykerekű, Triál Pannónia, Zündapp 200-as üzemképes, Ural oldalkocsik (650—750-eshez), „Zöld" Pannónia, NSU-Speciál Max (1955) eladók. Turi István, 9023 Győr, Corvin út 5/A. Tel.: (96)-327-534.

HONDA CBR 600 F (1992) szupersport-versenymotorkerékpár versenykész állapotban, HRC kit beépítve, Ecket tuning, Öhlins, speciális fordulatszámmérő, versenyhűtő, gyújtáselektronika eladó. Kínálok továbbá egy 93-as gyári új tartalék motort. Bálint Gyula, tel.: (25)-312-627 napközben, (25)-312-395 este.

HONDA CR 500 hobbiként használt, 5 sebességes krosszmotor eladó. Ára: 88 ezer Ft. Pál László, 2693 Becske, Vadász Büfé, Fő út.

HONDA 125 XL jó állapotban, 40 ezer Ft-ért (enduromod.), Honda 125 XL Paris-Dakar önindítós 98 ezer Ft-ért (enduro-mod.), Cagiva 125 Elefánt vízhűtéses (enduró) 99 ezer Ft-ért, Suzuki 125 TS (enduró) 50 ezer Ft-ért és Jawa 500 cm^3-es, 2 hengeres OHC, királytengelyes blokk eladó. Mészáros J., 2364 Ócsa, Némedi u. 58/A. Tel.: (30)-447-206.

HONDA XL 600 enduro kitűnő állapotban, 1968-as kiadású, 4 szelepes, 45 lóerős, 95. X. 18-ig érvényes műszakival, 4,5 literes fogyasztással és 160 km/h végsebességgel, 165 ezer Ft-ért eladó, vagy 50 ezer Ft-ig jó állapotú segédmotort beszámítok. Lempel Péter, 7539 Szulok, Dózsa út 9.

IZS Planeta felújított állapotban (oldalkocsival), ETZ 250-es kevés km-rel, megkímélt állapotban, érvényes műszakival, M 72-eshez felújított blokk új főtengellyel, új henger dugattyúval, új kipufogódobok, új gyújtásrész és még sok más alkatrész, valamint Danuviához új első és hátsó sárvédő eladó. Juhász Norbert, 2532 Tokodaltáró, Rajk L. u. 10.

JUNAK 350-es motorkerékpár forgalmival és két db plusz motorblokkal 25 ezer Ft-ért eladó. Bertalan Zoltán, 5094 Tiszajenő, Vasút u. 12. Tel.: (56)-434-262.

KTM 600 LC4, 1993-as évjáratú, hobbimotorként használt állapotban eladó. Tel.: 226-0256 14—17 h-ig, 162-7184, 17 h után.

KAWASAKI Z 750 E túrasport motorkerékpár jó állapotban, 19 ezer km-rel, friss műszakival, 135 ezer Ft-ért eladó. Gyökeres Péter, 1035 Budapest, Miklós u. 5. I. em. 4.



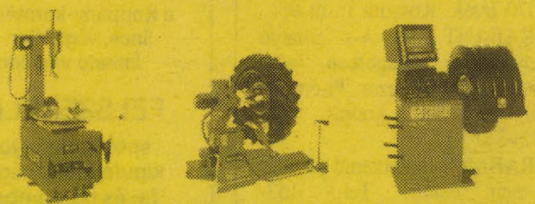
KAWASAKI KX 125-ös, 1990-es, rendszámos endurót kínálok. Tel.: 277-4361.



MZ ES 250/2 (1972) típusú ol-

PANGUS®

gumiabroncsjavítás



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

javító anyagok

PANGUS



Gumitermék Rt.
Újhegyi út 25—31.
Telefon/fax:
263-2191
263-1229



Kiváló minőség, szerviz, megbízható kapcsolat!

NORMA

JÁRMŰIPAR, IPARÁGAK FIGYELEM!

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

NORMA

fékcsőbilincs, benzincsőbilincs

Mindez azonnal 20 millió Ft értékű raktárkészletünkből.

NORMA-KER BT.

1116 Budapest XI., Temesvár u. 19—21.
T.: 181-1396.
F.: 181-1397.

dalkocsis szerelékű motorkerékpár, kitűnő állapotban, sok tartalék alkatrésszel, egy év műszakival 50 ezer Ft-ért eladó. Továbbá kínálok veterán 1936-os kiadású R12-es BMW 750-es bokszermotort oldalkocsival, eredeti alkatrészekkel teljesen felújítva, üzemkész állapotban, vizsgáztatva, rendszámmal, 500 ezer Ft-ért. Róth András, 9730 Kőszeg, Űrhajósok útja 15/D.

M 72-es komplett motorblokkot, és 300cm ^{3}-s BMW Isetta komplett motort. Oroszki Pál, 3109 Salgóbánya, Balassi út 7.

PANNÓNIA, 1962-es kiadású, kifogástalan állapotban, igényesnek eladó. Csere is érdekel. Serfőző Krisztián, 6343 Miske, Fő u. 69.

PANNÓNIA T hiányosan, tartalék alkatrésszel, forgalmival 4000 Ft-ért, Danuvia-tank emblémával 500 Ft-ért eladó. Légrádi Csaba, 3300 Eger, Remenyik Zs. u. 2. Tel.: (36)-315-453.

PANNÓNIA T 5-ös műszaki nélkül 20 ezer Ft-ért, Duna oldalkocsi 6 ezer Ft-ért, és Pille utánfutó 10 ezer Ft-ért eladó. Élő József, 8154 Polgárdi, Táncsics út 5.

PANNÓNIA T-5-ös 15 ezer Ft-ért, Berva 10 ezer Ft-ért, lemezvillás Csepel 30 ezer Ft-ért, hiányos nikkeltankos Csepel 20 ezer Ft-ért és teleszkópos Csepel 16 ezer Ft-ért eladó. Élő József, 8154 Polgárdi, Táncsics út 5.

ROMET Pony jó állapotban lévő segédmotor-kerékpár és egy db 50 ezer Ft-os, új autóvásárlásánál felhasználható vásárlási utalvány 60%-os irányáron eladó. Buza Lajos, 8154 Polgárdi, Május 1. u. 25. Tel.: (22)-366-533.

SIMSON S 51 B 4 éves, jó állapotban lévő motorkerékpár eladó. Tel.: 153-9886, 17 óra után.

SUZUKI Intruder 800 cm^3-es, 20 ezer km-rel, 1989-es évjáratú, extrákkal, sürgősen eladó. Tel.: (30)-436-125, (62)-401-739, 18—20 h között.

SUZUKI GSX-750-es túramotor, új műszakival, 38 ezer km-rel, 158 ezer Ft-ért eladó. Császár Árpád, 5662 Csanádapáca, Rákóczi u. 78. Tel.: (60)-388-092.

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

YAMAHA XT-600-as, bármelyik évjáratára fölszerelhető frontcsomagtartó, újszerű állapotban, XT-600-hoz javítási leírás németül. Továbbá kínálok 2 NF-2 KF vázszámú típushoz: kerékcsapágyat hozzávaló szimeringgel, kormánycsapágyat és fékbetétkitet. Garamvölgyi Zsolt, 1118 Budapest, Somlói út 2/B. Tel.: 182-1735.

YAMAHA Beluga robogó kitűnő állapotban, Simson 51-es, Pannónia T—5-ös felújítás előtt, üzemképesen, MZ TS 125-ös műszakival, jó állapotban eladó. Sere Márk, 7095 Iregszemcse, Damjanich u. 11.

YAMAHA, 2 db négyszög alakú, krómozott tükör, 1 db fekete színű 105 db Yamahakürt, 1 db krómozott, gömbölyű Yamaha-lámpa, 1 pár XV 500 vagy XV 750 Yamahára való kipufogó, 1 pár krómozott pihentető lábtartó, 1 db jó állapotban lévő, 165 cm magas (átlagos testalkatra) női műbőr motoros nadrág, ára: 500 Ft, 1 db kitűnő állapotban lévő 165—170 cm magasságra való fekete bőr motorosruha, rojtos dzsekivel és 1 db Yamaha—műszerfal eladó. Márton László, Gölle, Kossuth u. 6. Tel.: (82)-374-008.

VEGYES

MAGYAR és külföldi autósújságok eladók. Lukács László, 2600 Vác, Kárász u. 24. Tel.: (27)-313-255.

AUTÓ-MOTOR 1962—1994-ig megjelent számai, 32 kötetben, bordó vászonkötésben, aranynyomással eladó. Tel.: 215-1440.

60 db autós-motoros prospektust, újságot kedvező áron, egyben való vétel esetén kedvezménnyel, valamint egy pirosmetál Tamya 1/24 Mercedes-Benz 600 SEL autómodellt új árnál jóval olcsóbban kínálom. Nagy Sándor, 9028 Győr, Pannónia út 5. Tel.: (96)-327-246.

ALKATRÉSZ-katalógust kínálok Danuviához, D 125 Csepelhez, Pannónia 250-hez, IZS Planéta 350-hez, Jawa 175-höz, Simson 250 Sporthoz, 350-es Junakhoz, 650-es M 61-eshez és OK—3 Duna oldalkocsihoz. Ugyanitt kínálok még Panni robogóhoz műszaki leírást és kezelési utasítást. Berczi Zoltán, 5510 Dévaványa, Bethlen G. 10. Tel.: 139, 3 óra után.

DÍZELESEK!

BOSCH
személy- és kisteherautó
dízeladagoló-szerviz:
Adagolójavítás,
dízelmotorállapot-vizsgálat,
csere, adagolóértékesítés

15 000 Ft-tól

Bosch-alkatrészbolt.

Nyiry Dízel Javító Kft.
1021 Bp., Budenz út 4/B.
Tel.: 176-0217
Nyitva: h-p: 8.30—17 óráig.

AUTÓ-MOTOR 1957—1983 közötti bekötött évfolyamai eladók. Kaiser Rudolf, 1027 Budapest, Kapás u. 31. Tel.: 115-5039.

KÉTÜTEMŰ—négyütemű tuningleírást, sportvezérműtengelyt, Honda Civic javítási könyvet kínálok. Herczegh János, 1055 Budapest, Falk M. u. 5.

AUTÓ-MOTOR 1977—1989-ig megjelent példányait kínálom. Turcsák József, 1045 Budapest, Erzsébet u. 20. II. 11. Tel.: 189-8026.

FC-kategóriájú gokart versenyképes állapotban eladó, motor nélkül is. Vér István, 6723 Szeged, Szamos u. 1/B II. 5.

CSERE

LANCIA Delta Integrale 16V Gr. N eladó vagy gépkocsira cserélhető, alkatrészek, felnik, gumik megegyezés szerint. Telefon: (06-30)-426-580, Takács Attila.

MAZDA 626 GLX-D 1991-es, 5 ajtós, ezüstmetál színű, sok extrával, 104 ezer km-rel eladó. Irányár: 900 ezer Ft. Vagy elcserélném hasonló kategóriájú dízelre értékegyeztetéssel. Főleg 190-es dízel Mercedes érdekel. Tel.: (88)-329-637. Dr. Szalay Attila.

IZS 350-es, 1958-as évjáratú, eredeti állapotban, tartalék komplett blokkal, és jó állapotú, 1963-as Simson 50 cm^3-es motorkerékpárokat elcserélném régi magyar, eredeti állapotú motorkerékpárokra. Tel.: (96)-318-966.

PRÁGA 1931-es veterán autó, hiányos, restaurálásra szoruló állapotban, Puch S 4, GS 350 vagy bármilyen veterán motorkerékpárra cserélném. Fűzfa Tamás, 9200 Mosonmagyaróvár, Április 4. út 23.

HERCULES Sachs 50 cm^3-es, jó állapotban lévő mopedet és tartalék motort adnék üzemképes GAZ 69-es kocsiért. Tel.: Solt 313.

IZS 350-es, 1958-as évjáratú, eredeti állapotban, tartalék komplett blokkal és jó állapotú, 1963-as Simson 50 cm^3-es motorkerékpárokat elcserélném régi magyar eredeti állapotúra. Tel.: (96)-318-966.

HASZNÁLT AUTÓK AZ AUTO *Info* BBS Járműkereskedelmi Adatbankból.

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

Gyártmány	Tipus	Évjárat	Le	Szín	Metál	Ekm	Műszaki	A	C	E	K	M	S	L	R	T	V	Z	eFt
A.N. AUTÓCENTRUM KFT.	**6724 SZEGED**			**Kossuth Lajos sgt. 74.**															**60 381-369**
CITROEN	AX 1.4	87	60	PIROS	-	80	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	410
FIAT	TIPO 1.7 D	88	60	GRAFIT	M	113	/ /	-	-	-	-	M	-	-	-	-	-	-	609
FORD	SCORPIO 2.4I	91	126	KÉK	M	130	/ /	A	C	-	-	M	S	-	-	T	-	-	1100
FORD	SIERRA 2.3D	87	67	FEHÉR	-	125	/ /	-	C	-	-	-	S	-	-	-	-	-	650
MAZDA	626 COUPE 2.0 I	88	95	PIROS	-	110	/ /	-	C	E	-	-	S	-	-	T	-	-	740
OPEL	ASTRA 1.6 SI	93	100	FEHÉR	-	18	/ /	-	C	E	-	M	-	-	-	T	-	-	1350
OPEL	SENATOR 3.0 I	87	156	GRAFIT	M	79	/ /	A	C	E	-	-	S	-	-	T	A	-	890
PORCHE	911 T 3.3	86	300	LILA	M	116	/ /	-	C	E	-	M	-	L	-	T	-	-	3690
RENAULT	21 TS 1.7	88	90	EZÜST	M	78	/ /	-	C	E	-	-	-	-	-	-	-	-	540
VW	GOLF 1,6 D	90	54	SÁRGA	-	87	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	740
VW	GOLF GTI 1.6	82	110	FAHÉJBARNA	M	170	/ /	-	-	-	-	M	-	-	-	-	A	-	315
AUTÓ 2000	**6723 SZEGED**			**Kossuth Lajos sgt. 61.**				**62 310-411**											
AUDI	80 1.8L	90		BORDÓ	-		/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1030
CITOEN	BX 1.6 TRS	84		TŰZPIROS	-		/ /	-	C	E	-	-	-	-	-	-	-	-	299
FORD	SIERRA 2.0I CLX	92		KÉK	M	51	/ /	-	-	-	-	-	S	-	-	T	-	-	1090
MITSUBISHI	GALANT 1.8 TD	89		ARANY	M		/ /	-	-	-	-	-	S	-	-	-	-	-	670
NISSAN	BLUEBIRD 2.0L	86		KÉK	M		/ /	-	-	-	-	-	S	-	-	-	-	-	380
OPEL	OMEGA 2.0I GL	92		ARANY	M		/ /	A	C	-	-	-	S	-	-	-	-	-	1250
PEUGEOT	405 1.9 GR	92		TŰZPIROS	-	60	/ /	-	-	-	-	M	-	-	-	T	-	-	990
PEUGEOT	605 SRI 2.0L	92		BORDÓ	M		/ /	-	C	-	-	M	S	-	R	-	-	-	1790
RENAULT	11 1.6D	85		PIROS	-		/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	290
RENAULT	21 1.7I	91		HÓFEHÉR	-	85	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	875
VW	JETTA 1.6I	90		BORDÓ	-		/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	T	-	-	980
VW	PASSAT 1.8I	92		ZÖLD	-		/ /	A	-	-	-	-	S	-	-	-	-	-	1290
AUTO DANUBIA	**1118 BUDAPEST**			**Budaörsi út 62.**				**1 209-3828**											**1 209-3501**
OPEL	ASTRA 1.4 GL	93		BORDÓ	-	41	/ /	-	C	-	-	-	-	-	R	T	-	-	1099
OPEL	ASTRA 1.6 GL	93		PIROS	-	1	/ /	-	C	-	-	M	S	-	R	-	-	-	1570
OPEL	VECTRA 2.0I GL	91		SZÜRKE	M	58	/ /	-	-	-	-	-	S	-	R	-	-	-	1275
AUTÓ NÉRO KFT.	**1016 BUDAPEST**			**Krisztina krt. 81.**				**1 212-1037**					**30 466-357**						**1 156-9857**
BMW	320I 2.0	91		SZ.ZÖLD	-	72	/ /	-	C	E	-	M	-	-	-	-	-	-	1990
BMW	730I	88		K.SZÜRKE	M	112	/ /	A	C	E	-	-	S	L	R	-	-	-	1490
CHRYSLER	EAGLEVISION	92		ZÖLD	-	20	/ /	A	C	E	K	M	S	L	R	T	-	-	3690
DAIHATSU	CHARADE 1.0	91		É.PIROS	-	62	/ /	-	C	-	-	M	-	-	-	-	-	-	690
FORD	ESCORT 1.4	89		É.PIROS	-	80	/ /	-	-	-	-	M	-	-	R	T	-	-	699
FORD	EXPLORER 4.0	93		ZÖLD	M	31	/ /	A	-	E	-	-	-	L	-	-	A	-	3990
MITSUBISHI	SIGMA 3.0	92		V.SZÜRKE	M	27	/ /	A	C	E	K	M	S	L	R	-	-	-	2890
NISSAN	300 ZX 3.0	91		FEHÉR	-	48	97.03.08	A	C	E	-	M	S	L	-	-	-	-	1890
RENAULT	19D 1.9	90		V.SZÜRKE	M	82	/ /	-	-	-	-	M	-	-	-	-	-	-	790
SKODA	PICK UP 1.3	93		FEHÉR	-	34	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	690
TOYOTA	4 RUNNER 2.5 TD	94		SZ.KÉK	-	9	/ /	A	C	E	K	M	S	L	R	T	-	-	4490
VW	CARAVELLE 1.9 TD	93		FEHÉR	-	28	/ /	-	C	-	-	M	S	-	-	-	-	-	2790
AUTÓ-KURZ KFT.	**6725 SZEGED**			**Vásárhelyi Pál u. 4.**				**62 322-327**											**62 322-327**
FIAT	REGATTA 1.9 D	88	65	FEHÉR	-	85	/ /	-	C	-	-	-	S	-	-	-	-	-	458
LADA	1200	73	62	KÉK	-	210	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50
AUTÓRÁKÓ KFT.	**1089 BUDAPEST**			**Kálvária u. 9.**				**1 134-4531**											**1 134-4531**
FIAT	CROMA 2.0	89		SZÜRKE	M	52	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	690
FIAT	CROMA 2.0	91		V.GRAFIT	M	43	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	840
FIAT	CROMA 2.0	92		ZÖLD	M	34	/ /	-	-	-	-	-	-	L	-	-	-	-	1250
FIAT	CROMA 2.0 IE	92		V.GRAFIT	M	16	/ /	-	-	-	-	-	-	L	-	-	-	-	1365
FIAT	CROMA 2.0 IE	92		FEHÉR	-	10	/ /	-	-	-	-	-	-	L	-	-	-	-	1365
FIAT	CROMA 2.0 IE	92		ZÖLD	M	15	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	T	-	-	1390
FIAT	CROMA 2.0 IE	92		SZÜRKE	M	33	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	T	-	-	1390
FIAT	CROMA 2.5 TD	92		ZÖLD	M	38	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1750

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

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

HASZNÁLT AUTÓK AZ AUTO *Info* BBS Járműkereskedelmi Adatbankból.

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

Gyártmány	Tipus	Évjárat	Le	Szín	Metál	Ekm	Műszaki	A	C	E	K	M	S	L	R	T	V	Z	eFt
FIAT	TEMPRA 1.6	90		GRAFIT	M	63	/ /	-	-	-	-	-	-	-	R	-	-	-	710
FIAT	TIPO 1.4 IE	94		FEHÉR	-	13	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1145
FIAT	TIPO 1.9 GTD	92		PIROS	-	36	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1035

FORD CAPITOL 6728 SZEGED Dorozsmai út 12. 62 314-178 62 325-587

FORD	ESCORT XR 3I	87	90	TŰZPIROS	-	101	/ /	A	-	-	K	M	-	-	-	T	-	-	650
FORD	SIERRA 2.3 D GL	89		PIROS	-		/ /	-	C	-	-	M	S	-	R	T	-	-	690
FORD	SIERRA COSWORTH	88	204	GRAFIT	M	83	/ /	A	C	E	K	M	S	L	R	T	5		1390

LEIER-MÁRTON 9002 GYŐR Pápai út 96 423-732 96 416-566

AUDI	100 2.3 QUATTRO	87		K.SZÜRKE	M		95.09.16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	810
AUDI	80 LS 1.6	80		ZÖLD	M	181	96.08.01	-	-	-	-	M	-	-	-	-	-	-	210
AUDI	90 2.0	85		MÉLYKÉK	M	150	96.05.06	-	C	-	-	M	S	-	-	-	-	-	430
VW	GOLF 1.4 CL	94		VILÁGOSKÉK	M		97.01.14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1370
VW	GOLF 1.6 D CL	84		ZÖLD	-	130	95.12.31	-	-	-	-	-	-	-	R	-	-	-	380
VW	JETTA 1.8 GTX	88		FEKETE	-	165	96.02.18	-	-	-	-	-	-	-	-	T	-	-	650
VW	VENTO 1.9 TD CL	94	75	KÉK	M	8	97.06.01	-	C	-	-	M	-	-	R	-	-	-	1900

LIPUS KFT. 7622 PÉCS Zsolnay V. út 48. 72 323-162 60 393-162 72 449-220

LAND ROVER	DISCOVERY TDI	91	121	EZÜST	-	75	/ /	-	C	E	-	M	S	-	-	T	-	-	2490
LAND ROVER	DISCOVERY TDI	92	55	ZÖLD	-	55	/ /	-	C	E	-	M	S	L	-	T	-	-	3220
LAND ROVER	DISCOVERY TDI	94	121	FEKETE	-	18	/ /	-	C	E	-	M	S	L	-	T	-	-	3790
NEW RANGE	ROVER 4.0 V8 SE	94	190	KÉK	-		/ /	A	C	E	K	M	S	-	-	-	-	-	9800
RANGE ROVER	VOGUE 3.9 V8	91	181	FEKETE	-	120	/ /	A	C	E	K	M	S	L	-	-	A	-	3450

MAZ-DU BT. 6726 SZEGED Közép fasor 41-43. 62 433-626 62 433-626

MAZDA	323	86	65	ZÖLD	M	130	96.10.15	-	-	-	-	M	-	-	-	-	-	-	450
MAZDA	323	94	75	ZÖLD	M	20	97.03.18	-	C	E	K	M	S	L	R	-	5	-	1800
MAZDA	323 F	90	92	PIROS	-	27	96.12.25	-	C	E	K	M	S	-	R	T	5	-	1100
MAZDA	323 F	91	92	FEHÉR	-	27	97.12.10	-	C	-	K	M	S	-	-	-	5	-	1000
MAZDA	626 AVT	87	102	FEHÉR	-	110	95.10.15	-	C	E	-	M	S	-	-	T	5	-	650
MAZDA	626 COMPREX	92	75	SZURKE	M		95.11.05	-	C	E	-	M	S	L	R	T	5	-	2200

MAZDA LAKIHEGY 2310 SZIGETSZENTMIKLÓS Lakihegyi u. 2. 24 368-781 24 368-781

MAZDA	323F 1.6I KAT	91			-		/ /	-	C	-	-	-	-	-	R	-	-	-	1100
MAZDA	626 2.0 SEDAN	92	117		-		/ /	A	C	E	-	M	S	L	R	-	-	-	1950
NISSAN	SUNNY 2 VAN TCK	93	75		-		/ /	-	-	-	-	M	S	-	-	-	-	-	1000
TOYOTA	CAMRY 2.0 GL TD	91	88		-		/ /	-	C	E	-	M	S	-	R	-	-	-	1100

RENAULT BUDESHEIM - 6728 SZEGED Dorozsmai út 48. 62 361-090 62 313-186

FIAT	FIORINO 1.3	91		PIROS	-	60	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	650
FIAT	UNO 1.0	91		FEHÉR	-	57	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	480
LADA	2107	90		KÉK	-	94	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	350
RENAULT	11 D	88		VAJFEHÉR	-	96	94.12.20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	525
RENAULT	11 GTL	85		BORDÓ	-	131	96.04.15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	350
RENAULT	11 TXE	85		KÉKESZÖLD	-	168	95.12.09	-	-	E	-	-	S	-	-	-	-	-	450
RENAULT	19 RT	92		SÖTÉTZÖLD	-	20	95.12.03	A	-	E	-	-	S	-	-	-	-	-	1870
RENAULT	TWINGO 1.2	93		LILA	-	11	/ /	-	-	-	-	-	-	-	R	-	-	-	820

SUZUKI SZENTGYÖRGYI 6728 SZEGED Fonógyári út 9. 62 321-444 62 321-444

FORD	ESCORT 1.4 RS	88	73	KÉK	M	68	95.12.31	-	-	-	-	M	-	-	R	-	5	-	580
MAZDA	626 1.6	85		ARANY	M		/ /	-	C	E	-	M	-	-	-	T	-	-	420

VOLVO VESZPRÉMI 6727 SZEGED Algyői út 65. 62 473-000 62 473-000

SUZUKI	MARUTI 800	91		VILÁGOSBARNA	-	10	97.08.22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	540

VÖRÖS VW AUDI 9700 SZOMBATHELY Szófia u. 37. 94 326-727 94 326-726

AUDI	100 4.2 S4 QUATTRO	93		INDIGÓKÉK	M	25	/ /	A	C	E	K	M	S	L	-	T	-	-	5500
AUDI	80 QUATTRO COUPE V6	91		EZÜST	M	42	/ /	A	C	E	K	-	S	-	-	T	-	-	2100
VW	POLO FOX 1.0	91		FEHÉR	-	33	/ /	-	-	-	K	-	-	-	-	-	-	-	670

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

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

HASZNÁLT MOTOROK AZ AUTO *Info* BBS Járműkereskedelmi Adatbankból.

Kereskedő adatai:		Irsz	Város		Utca				telefon:	rádiótelefon:	fax:
Gyártmány	Tipus	Évjárat	Le	Szín	Metál	Ekm	Forgalmi	Extrák			eFt
ENDURO MOTOROSBOLT		**7624**	**PÉCS**		**Tiborc u. 38.**				**72 319-631**		**72 319-631**
HONDA	CBR 400 R	88	62	FEKETE	M	19	96.05.01				286
HONDA	CRM 250 R	92	40	FEHÉR	-	8	96.06.30				325
HONDA	VFR 400 R	87	64	FEHÉR-SÁRGA	M	15	/ /				289
HONDA	VFR 400 R	89	64	KÉK-FEHÉR	M	8	/ /				337
KAWASAKI	GPZ 400 R	86	60	FEKETE-PIROS	-	6	95.06.01				289
MALAGUTI	50 ENDURO	88	6	FEKETE	-	8	/ /				99
SUZUKI	GSX R 1100	92	155	KÉK-FEHÉR	-	9	97.12.01				720
SUZUKI	GSX R 400	87	59	PIROS-FEHÉR	-	14	/ /				259
SUZUKI	LS 650	94	31	FEKETE	M		/ /				598
SUZUKI	SEPIA	91	6	BARACK	M		/ /				86
YAMAHA	FZR 600 R	91	97	PIROS-FEHÉR	M	4	97.12.31				472
YAMAHA	JOG	90	6	KÉK	M	1	/ /				137
YAMAHA	XV 400	85	38	BORDÓ	M	21	96.12.31				198
YAMAHA	XV 535	93	46	BORDÓ	M		96.12.31				657
INTERBOGLÁRKA KFT.		**8530**	**BALATONBOGLÁR**		**Alkotás u. 5.**				**85 351-964**		**85 351-964**
HONDA	GYRO-X 50	88		PIROS	-		/ /				85
HONDA	TACT	00		FEHÉR	-		/ /				64
SUZUKI	CARNA 50	88		FEHÉR	-		/ /				64
YAMAHA	CHAMP	00		FEHÉR	-		/ /				64
YAMAHA	CUTE 50	89		SÁRGA	-		/ /				54
YAMAHA	JOG	00		PIROS	-		/ /				54
KASEI TRADE JAPÁN KFT.		**6724**	**SZEGED**		**Textilgyári út 6.**				**62 322-394**		**62 322-394**
HONDA	DIO 50	92	6	EZÜST	M	6	/ /				108
HONDA	STREAM 50	89	4	PIROS	-	8	/ /				83
HONDA	VOCAL 4 CYCLE	88	5	BORDÓ	-	3	/ /				57
SUZUKI	BARA	87	4	PIROS	-		/ /				32
SUZUKI	GSXR 400	89	59	FEKETE	-	24	/ /				252
SUZUKI	HI	87	6	FEKETE	-	6	/ /				54
SUZUKI	RG GAMMA 250	86	45	PIROS	-	32	/ /				157
YAMAHA	CHAMP	90	6	KÉK	M	6	/ /				67
YAMAHA	JOG 50	93	6	FEHÉR	-	8	/ /				110
YAMAHA	MINT	91	4	ARANY	M	4	/ /				70
YAMAHA	XT 125	82	17	PIROS	-	23	/ /				87
MOTOR LINE		**1039**	**BUDAPEST**		**Mátyás Király út 53.**				**1 168-4010**		**1 168-4010**
APRILIA	ETX 4T	86			-		/ /				210
CAGIVA	ALA VERDE	85			-		/ /				147
GILERA	BULLIT	92			-		/ /				175
SZAVU MOTORCENTER		**2030**	**ÉRD**		**Bethlen Gábor u. 37.**				**23 365 621**		**23 365 621**
APRILIA	AF-1 125	90	32	PIROS	-		/ /				270
BIMOTA	YB6 1000	89	149	FEHÉR-PIROS	-		/ /				770
CAGIVA	MITO 125	91	34	PIROS	-		/ /				290
HONDA	CB 750	85	82	PIROS	-		/ /				170
HONDA	CBR 1000 F	90	136	PIROS-FEHÉR	-		/ /				460
HONDA	VFR 750	88	100	FEHÉR	-		/ /				330
HONDA	XL 600 R	87	45	FEHÉR	-		/ /				220
KAWASAKI	EN 500 VULKAN	90	60	FEKETE	-		/ /				410
KAWASAKI	GPZ 1000 RX	87	125	FEKETE	-		/ /				320
KAWASAKI	ZXR 750	90	120	ZÖLD	-		/ /				480
KAWASAKI	ZZR 1100	93	154	ZÖLD	-		/ /				990
SUZUKI	800 INTRUDER	92	60	KÉK	-		/ /				620
SUZUKI	GSX 550	84	65	FEKETE	-		/ /				160
SUZUKI	GSXR 750	92	125	PIROS-FEKETE	-		/ /				690
YAMAHA	FJ 1200	85	130	FEKETE	-		/ /				360
YAMAHA	FZR 600	91	100	FEHÉR-LILA	-		/ /				450
YAMAHA	XT 600 TENERE	89	46	KÉK-SÁRGA	-		/ /				380
YAMAHA	YZF 750	93	120	GYÁRI	-		/ /				720

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

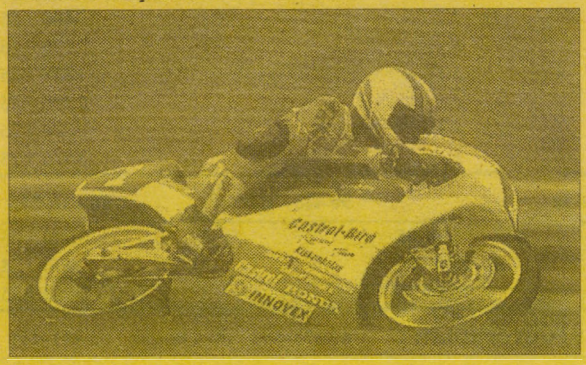
HASZNÁLT HASZONJÁRMŰ AZ AUTO *Info* BBS Járműkereskedelmi Adatbankból

Kereskedő adatai:		Irsz	Város		Utca				telefon:	rádiótelefon:	fax:
Gyártmány	Tipus	Évjárat	Le	Szín	Metál	Ekm	Forgalmi	Extrák			eFt +ÁFA%
AUTÓ NÉRO KFT.		**1016**	**BUDAPEST**		**Krisztina krt. 81.**				**1 212-1037**	**30 466-357**	**1 156-9857**
RENAULT	TRAFIC 2.1	91		FEHÉR		107	/ /				1290 +20
AUTO'S CARDOEN HUNGÁRIA		**6000**	**KECSKEMÉT**		**Máriahegy 171.**				**76 489-200**	**30 310-027**	**76 489-199**
CONTAINER	KONTÉNERT	84					/ /				1744 +25
DAF	TOPSLEEPER 95.350	88	350	PIROS	-	427	/ /				5824 +25
FIAT	DUKATO	89			-	70	/ /				912 +25
GROENEWEGEN	TRAILER	90		FEHÉR			/ /				2696 +25
IVECO	190.33 TURBO	88	330	FEHÉR		456	/ /				2912 +25
KAESSBOHRER	ASZFALTSZ. BILLENCS	83		PIROS	-		/ /				1743 +25
LAG	ÜZEMANYAGSZÁLLÍTÓ	75		FEHÉR			/ /				2992 +25
MERCEDES	BILLENCS 3 OLDALRA	83	170	SÁRGA		76	/ /				1912 +25
RENAULT	AE 500 COOL COMBI	92	500			333	/ /				12480 +25
SCANIA	P 82 IC CATLE CAMION	84		PIROS	-		/ /				2576 +25
SPITZER	CEMENT TRAILER	70		NARANCS	-		/ /				1328 +25
VAN HOOL	BULK TRAILER	76		FEHÉRBORDÓ	-		/ /				2576 +25
VOLVO	GLOBETROTTER F12 IC	88	370	FEHÉR		525	/ /				3824 +25
ZWALVE	COOLER TRAILER	87			-		/ /				3576 +25
LEIER-MÁRTON		**9002**	**GYŐR**		**Pápai út**				**96 423-732**		**96 416-566**
PÓTKOCSI	6 AUTÓ SZÁLLÍTÁSÁRA	91			-		95.11.05				1600 +25
TOYOTA	LITE ACE	91		FEHÉR	-	61	95.07.01				890 +25
VW	TRANSPORTER 2.4 D	94	80	BORDÓ		4	96.09.15				2160 +25
LŐDI & TSA.		**6772**	**DESZK**		**43-AS FŐÚT MELLETT**				**62 371-488**	**30 436-408**	**62 371-488**
DAF	400 2.5D PLATÓS	94					96.12.04				2100 +25
FIAT	DUCATO 2.5 D ZÁRT	85			-	157	95.11.01				520 +25
IFA	W 50L PLATÓS	82				226	95.07.01				180 +25
IFA	W 50L ZÁRT	86			-	203	95.06.01				300 +25
IVECO	OM 50-10	84			-	282	95.07.01				680 +25
MAN	8.136 PLATÓS	84			-	189	95.12.04				1000 +25
MERCEDES	207D ZÁRT 5 SZEMÉLY	88				156	95.11.10				760 +25
MERCEDES	307 D HŰTŐS	88				128	95.11.01				960 +25
MERCEDES	609 D ZÁRT	89			-	167	96.11.01				2200 +25
MERCEDES	808 D PLATÓS	74			-	78	95.12.02				420 +25
MERCEDES	R 9303 DRÖGMÖLLER	80			-	380	95.02.25				3400 +25
TOYOTA	DYNA PLATÓS 6T	86			-	262	95.05.01				1120 +25
TOYOTA	LITEACE ZÁRT 1.8 D	87			-	128	95.06.01				560 +25
VW	LT 40 PLATÓS	84			-	176	95.12.01				780 +25
VW	TRANSPORTER 1.6 D	81			-	156	95.05.01				420 +25
MAZ-DU BT.		**6726**	**SZEGED**		**Közép fasor 41-43.**				**62 433-626**		**62 433-626**
MAZDA	B2200 D	93	56	SZÜRKE		20	/ /				1250 + 0
MAZDA	B4000	94	200	SZÜRKE	M	20	97.06.15				2500 + 0
MAZDA	E2200 D	91	56	PIROS		20	97.11.20				1500 + 0
MAZDA	E2200 D	93	61	PIROS		40	96.05.12				1700 + 0
MB-AUTO MAGYARORSZÁG		**1133**	**BUDAPEST**		**Kárpát u. 21.**				**1 120-1214**	**30 315-604**	**1 270-1363**
MERCEDES	100 D/24 ZÁRT	92				40	/ /				2030 +25
MERCEDES	100 D/26 ZÁRT	92				50	/ /				2030 +25
MERCEDES	208 D/33 ZÁRT	92				120	/ /				2210 +25
MERCEDES	308 D/30 ALVÁZ	91				100	/ /				1910 +25
MERCEDES	308 D/33 ALVÁZ	91				100	/ /				1970 +25
MERCEDES	308 D/37 PLATÓS	91				60	/ /				2300 +25
MERCEDES	508 D/37 DUPLAFÜLKÉS	89				55	/ /				2860 +25
MERCEDES	609 D/37	91				100	/ /				2670 +25
MERCEDES	609 D/37 ALVÁZ	89				120	/ /				2640 +25
MERCEDES	814/42 PLATÓS	91				40	/ /				3630 +25
SUZUKI SZENTGYÖRGYI		**6728**	**SZEGED**		**Fonógyári út 9.**				**62 321-444**		**62 321-444**
FORD	TRANSIT	84		FEHÉR	-	70	/ /				420 + 0

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

autó motor SPORT BAJNOKAINK 1994

A Magyar Autó- és Motorsport Szövetség motoros bajnokai:



GYORSASÁGI MOTOR

I. o. 125 cm^3 speciál kategória: *Győrfi Zoltán.*
I. o. 250 cm^3 speciál kategória: *Székely Zsolt.*
I. o. superbike kategória: *Harmati Árpád.*
I. o. 400 cm^3 szupersport kategória: *Élő Zoltán.*
I. o. 600 cm^3 szupersport kategória: *Szilágyi Zoltán.*
II. o. 80 cm^3 kategória: *Rizmayer Gábor.*
II. o. 125 cm^3 közúti egyhengeres kategória: *Dudás Péter.*
II. o. 250 cm^3 közúti egyhengeres kategória: *Paulik István.*
Gyermekmotorosok: *Tóth Imre.*
Utánpótlás: *Rizmayer Gábor.*
Robogó MAMSZ Kupa: *Kovács Zoltán.*

MAGYAR—OSZTRÁK ENDURO

I. o. 125 cm^3 kategória: *Rapp Csaba.*
I. o. 125 cm^3 feletti kategória: *Johann Kaiser.*
I. o. négyütemű kategória: *Karl Handl.*
II. o. abszolút: *Nádor Lajos.*
Amatőr: *Franz Pölzleitner.*
Old boy: *Franz Ritter.*

MOTOKROSSZ

I. o. 125 cm^3 kategória: *Kamrás Károly.*
I. o. 250 cm^3 kategória: *Balogi Zoltán.*
Junior 80 cm^3 kategória: *ifj. Németh Kornél.*
Junior 125 cm^3 kategória: *Török Ákos.*
Junior 250 cm^3 kategória: *Langer József.*
Serdülő 80 cm^3 kategória: *ifj. Kerese Gábor.*

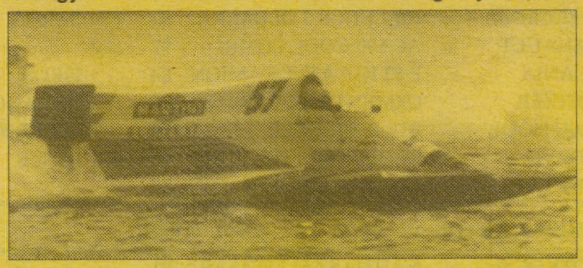
SZUPERKROSSZ

I. o. 125—250 cm^3 kategória: *Balogi Zoltán.*
Junior 125—250 cm^3 kategória: *Török Ákos.*
Junior 80 cm^3 kategória: *ifj. Németh Kornél.*

SALAKMOTOR

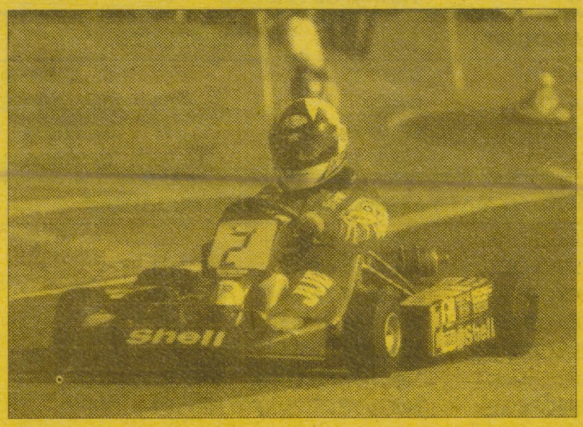
I. o. szuperbajnokság: *Adorján Zoltán.*
II. o. egyéni: *Magosi Norbert.*

A Magyar Motorcsónak és Vízisí Szövetség bajnokai:



Gyorsasági 0—350 cm^3: *Pfeil Zoltán.*
Gyorsasági 0—700 cm^3: *Havas Attila.*
Gyorsasági 0—850 cm^3: *Mihaldinecz Rudolf.*
Gyorsasági S—550 cm^3: *Cserni Béla*
Gyorsasági S—750 cm^3: *Káldos György.*
Gyorsasági S—850 cm^3: *Bezeg Gyula.*
Gyorsasági OSY 400 cm^3: *Bodor Péter.*
Gyorsasági T—550 cm^3: *Lukács János.*
Megbízhatósági S—550 cm^3: *Erdélyi Miklós—Margó György (Csepregi György).*
Megbízhatósági S—750 cm^3: *Zsámboki János—Wanderscheld Hajnalka.*
Megbízhatósági S—850 cm^3: *Urbanek György—Kánay László (Urbanek Zsolt).*
Megbízhatósági S—1000 cm^3 felett: *Teleki József—Kovács János.*
Megbízhatósági S—2000 cm^3 felett: *dr. Varga Imre—dr. Szabó Beáta.*
Endurans S—550 cm^3: *Knézl Ferencné.*
Endurans S—750 cm^3: *Nagy István.*
Endurans S—850 cm^3: *Gyarmati Attila.*

A Magyar Autó- és Motorsport Szövetség gokartbajnokai:



Formula A/100 cm^3 géposztály: *Forró Judit.*
Junior A/100 cm^3 géposztály: *ifj. Oláh Gyárfás.*
CIK Junior A/100 cm^3 géposztály: *Kálmán Péter.*
Formula C/125 cm^3 géposztály: *Bakos András.*
Kadett C/50 cm^3 géposztály: *Vingler Attila*
Nemzeti C/125 cm^3 géposztály: *Csuti Péter.*
Kadett A/80 cm^3 géposztály: *Bánhegyi Viktor.*

A Magyar Autó- és Motorsport Szövetség autós bajnokai



RALI I. OSZTÁLY

Abszolút: *Ranga László—Büki Ernő*
A csoport: *Ranga László—Büki Ernő*
N csoport: *Gerencsér Tibor—Bathó Zoltán*
A/10 géposztály: *Ranga László—Büki Ernő*
A/9 géposztály: *Ferencz Sándor—Ferencz József*
A/8 géposztály: *Szádeczky Kálmán—Bereczky Ákos*
A/6—7 géposztály: *Balatonyi Árpád—Domján Attila*
N/5 géposztály: *Gerencsér Tibor—Bathó Zoltán*
N/4 géposztály: *Kiss Ferenc—Géczi Attila*
N/3 géposztály: *Martin László—dr. Izsák Attila*
N/1—2 géposztály: *Pék László—Magyar József*
Lada Kupa: *Balatonyi Árpád—Domján Attila*

RALI II. OSZTÁLY

Abszolút: *Bútor Róbert—Gerőfi Gábor*
A csoport: *Balogh László—Kalmár Gyula*
N csoport: *Bútor Róbert—Gerőfi Gábor*
A/7 géposztály: *László Emil—Dobos Zoltán*
A/6 géposztály: *Vargha Bálint—Fogarasi Krisztina*
N/3 géposztály: *Mráz Tamás—Majoros Attila*
N/2 géposztály: *Bútor Tóbert—Gerőfi Gábor*
N/1 géposztály: *Bereczk Tamás—Száva László*
Lada Kupa A/7 géposztály: *Balogh László—Kalmár Gyula*
Lada Kupa N/2—3 géposztály: *Bata Zsolt—Medve György*

GYORSASÁGI AUTÓ

I. kategória, N csoport: *Palágyi József*
I. kategória, A csoport: *Kövesdán András*
I. kategória, H csoport: *Móczár Péter*
II. kategória, C csoport: *Tóth János*
II. kategória, E csoport: *Szigetvári Mátyás*
I. kategória, N/1300 cm^3-ig: *Pék László*
I. kategória, N/1600 cm^3-ig: *Deák Péter*
I. kategória, N/2000 cm^3-ig: *Kapitány Zoltán*
I. kategória, N/2000 cm^3 felett: *Klink János*
I. kategória, A/1300 cm^3-ig: *Ráti Miklós*
I. kategória, A/1600 cm^3-ig: *ifj. Kesjár János*
I. kategória, A/2000 cm^3-ig: *Keill József*
I. kategória, A/2000 cm^3 felett: *Kövesdán András*
I. kategória, H/1300 cm^3-ig: *Gáspár István*
I. kategória, H/1600 cm^3-ig: *Vajvoda Sándor*
I. kategória, H/2000 cm^3-ig: *Kincses István*
I. kategória, H/2000 cm^3 felett: *Cserkúti József*
II. kategória, E/1600 cm^3-ig: *Kálmándy Pap László*
II. kategória, E/2000 cm^3-ig: *Szigetvári Mátyás*
Castrol Opel Astra Kupa: *Porth Gábor*

RALIKROSSZ

N csoport: *Maksa Imre*
A csoport: *Kotán Péter*
A csoport, kétkerék-meghajtású: *Határ István*
H csoport abszolút: *Gál István*
H csoport 1600 cm^3-ig: *Vajda Sándor*

AUTÓKROSSZ

I. csoport 1600 cm^3-ig: *Radák Attila*
II. csoport 1600 cm^3 felett: *Kis Sándor*
Ifjúsági MAMSZ Kupa: *Pap László*

TEREPRALI

T abszolút: *Gál István—Oroszlán Tibor*
T/1 csoport: *Fülöp László—Rutterschmidt Károly*
T/2 csoport: *Gál István—Oroszlán Tibor*
T/3 csoport: *Benyó Miklós—Hujber Imre*
H csoport abszolút: *Greff Róbert—Szaksz Tamás*
H/10 géposztály: *Varga Jenő—Fenyvesi Csaba*
H/11 géposztály: *Greff Róbert—Szaksz Tamás*
Motoros abszolút: *Nádor István*
M/1 csoport: *Nádor István*
M/2 csoport: *Kerekes György*
Amatőr motor Kupa: *Tóth László*
Amatőr autós Kupa: *Tóth Dénes—Cseh Gábor*



Mitsubishi-világpremier

Új versenyautóval mutatkozik be az idei esztendőben a Mitsubishi-csapat. A T2-es kategóriában homologizált Mitsubishi Space Runner 4WD-t Franciaországban már több alkalommal tesztelték, az igazi próbatétel azonban a Granada-Dakar maraton lesz, ahol mint a Mitsubishi sajtójárműve szerepel. A közel kéthetes próbafutás eredményeit felhasználva tökéletesítik a versenygépet, amit idén már élesben is bevetnek.

Új pályákon

A Nemzetközi Motorkerékpáros Szövetség (FIM) nyilvánosságra hozta a gyorsasági motoros-világbajnokság 1995-ös versenynaptárát, amely az előzetesen elfogadott javaslatok alapján tizennégy futamot foglal magába. A grand prix-küzdelmek négy földrészt érintve zajlanak majd, s érdekesség, hogy a németországi és az amerikai futamok színhelye is megváltozott. A németeknél a túlságosan gyors és ezáltal balesetveszélyes Hockenheimring helyett öt év szünet után ismét a Nürburgring ad otthont a májusi futamnak, míg a tengerentúlon Elkhart Lake lépett Laguna Seca helyébe.

Az 1995-ös versenynaptár

március 26.: Ausztrál GP., Eastern Creek
április 2.: Malajziai GP., Shah Alam
április 23.: Japán GP., Suzuka
május 7.: Spanyol GP., Jerez
május 21.: Német GP., Nürburgring
június 11.: Olasz GP., Mugello
június 24.: Holland GP., Assen
július 9.: Francia GP., Le Mans
július 23.: Angol GP., Donington Park
augusztus 6.: USA GP., Elkhart Lake
augusztus 20.: Cseh GP., Brno
augusztus 17.: Brazil GP., Rio de Janeiro
szeptember 24.: Argentin GP., Buenos Aires
október 8.: Európa GP., Barcelona

Megfejtés

Lapunk 25. számában megjelent az országos ralibajnokság autóival kapcsolatos keresztrejtvényünk megfejtése.

Ilyen autótípussal versenyez a Ranga/Büki, a Faragó/Gergely és a Horner/Kerék páros: Lancia Delta HF Integrale

Ilyen autótípussal versenyez a Szádeczky/Bereczky és Martin/dr. Izsák páros: Peugeot

Ilyen autótípussal versenyez az Érdi/Varga és a Túri/Tóth páros: Mazda 323 GTR

Ilyen autótípussal versenyez a Kiss/Géczi és az Orosz/Szaniszló páros: Opel Kadett GSI

Ilyen autótípussal versenyez a Ferencz/Ferencz és a Trexler/Herr páros: VW Golf GTI

Az idei évben kiírt külön kupáért ilyen autótípusokkal versenyeznek: Lada

Ilyen autótípussal versenyez az ifj. Tóth/Papp, a Maksa/Vass és a Lajtai/Steiner kettős: Toyota Celica 4WD

Ilyen autótípussal versenyez a Pék/Magyar páros: Suzuki Swift

Ilyen autótípussal versenyez a Tóth/Csökő és a Dr. Konta/Mészáros páros: Audi Coupe S2

Ilyen autótípussal versenyez a Ferjáncz/Tóth és a Gerencsér/Bathó kettős: Ford Escort RS Cosworth

Nyertesek: Sólyom Attila, Tápióbicske — Krajczár Péter, Debrecen — Kolanics Róbert, Vác — Urbán Róbert, Beszterec — Dömötör Anita, Balatonfüred — Somberki Mihály, Bajót — Varga Eszter, Budapest — Szabó Imre, Bársonyos — Dorkó Vencel, Bekölce — Négyesi Krisztián, Parasznya.

Gratulálunk, a nyereményeket postázzuk.

Delecour úr navigátorral

Francois Delecour az idén új navigátorral indul a rali-vb futamain. A belga RAS-csapat színeiben szereplő pilóta társa *Catherine Francois* lesz, aki pályafutását 1988-ban kezdte a francia bajnokságban *Patrick Bernardini* oldalán. Delecourhoz régi baráti kapcsolat fűzi, s mivel tavaly több alkalommal is együtt tesztelték a Fordot, ezért esett rá Delecour választása.

Teremgokart

December 17-én és 18-án második alkalommal mérkőztek meg Párizsban a világ legjobb autóversenyzői az Elf-Master Teremgokart bajnoki címért. A tavaly elindított sorozat főszervezetője *Philippe Streiff* ex-F—1-es pilóta, aki 1987-es súlyos balesete óta, sérülése miatt nem lehet versenyzőtársai között.

A Bercy stadionban megrendezett kétnapos viadalon a szinte teljes hazai versenyzőgárda mellett, meghívják a Formula—1 legjobbjait is, így idén a világbajnok *Michael Schumacher* mellett *Rubens Barrichellonak, Christian Fittipaldinak, Johnny Herbertnek, Jos Verstappennek, Alessandro Zanardinak* is drukkolhatott a közönség, az ismét „ringbe" lépő négyszeres világelső *Alain Prosttal* egyetemben. Prost némi meglepődésre adott okot, amikor szinre lépett, ugyanis overallján és sisakján is egy Senna-emblémával emlékezett az Imolában tragikus körülmények között elhunyt korábbi brazil csapattársára, akivel igazából nem volt felhőtlen a kapcsolata.

A stadionba a közel 20 ezer fős nézősereg fantasztikus hangulatot varázsolt, egy-egy parádés előzést, ügyes lezárást hangos ovációval jutalmaztak. A szervezőknek az évet záró gokartshow-n még olyan apróságok sem kerülték el a figyelmét, hogy igazi komoly versenyhez méltón, felvezetőjárművel indítsák a futamokat. A pálya jellegénél fogva Párizsban első alkalommal nem Safety Car, hanem Safety Bike- avagy egy robogó vezette fel a mezőnyt.

A szombati nap Schumacher és Prost „balesete" után, akik így csak a vigaszágon jutottak a döntőbe, a fiatalok csatáját hozta. A győzelmet a gall *Jean-Christophe Boullion* szerezte meg az olasz Zanardi előtt Prost klaszszisát igazolta a nap legjobb köridje. Vasárnap sem Schumacher, sem Prost nem hibázott, így a döntő első sora őket illette meg. A 25 körös döntő végül a vártnál kisebb harcban dőlt

ZÁRSZÁMADÁS

FORMULA–1, 1994



Évadzáró csoportkép. Felső sor (balról jobbra): Berger, Belmondo, Gachot, Salo, Lehto, Mansell, Frentzen, Brabham, Schiattarella, Panis, Lagorce. Középső sor: Morbidelli, Alboreto, Noda, Deletraz, Alesi, Zanardi, Fittipaldi, Barrichello. Ülő sor: Martini, Blundell, Herbert, Schumacher, Hakkinen, Brundle, Irvine, Hill, Katayama

Végre valami megmozdult a csapatok körül, hiszen az évek óta futó felállások helyett még az élgárdák is sűrű pilótacserékbe kezdtek, látványosan kiegészítette az új támogatók színrelépése. A korábbi évek egyhangú körözgetéseire csak alkalmanként hasonlítottak a futamok. Az újra bevezetett üzemanyagtöltéssel színesedtek a versenyek, amelyekhez jött még egy-két érdekes botrány is. Sajnos mindezek ellenére az imolai tragédia alaposan rányomta bélyegét a Formula–1 egészére. A rendhagyó évadot rendhagyó formában, csapatonként foglaltuk össze.

WILLIAMS

Ayrton Senna tíz év után tért vissza a Wil-





A világbajnok Michael Schumacher és csapatvezetője, Flavio Briatore, aki a szezon közben a Ligier istállót is megvásárolta

Damon Hill drámai végjáték után veszítette el a világbajnokságot

FORMULA–1, 1994



FORMULA–1 VILÁGBAJNOKSÁG A PONTSZÁMOK TÜKRÉBEN

	Brazil	Ázsia	San Marino	Monaco	Spanyol	Kanada	Francia	Brit	Német	Magyar	Belga	Olasz	Portugál	Európa	Japán	Ausztrál	Összesen
Versenyzők:																	
1. Michael Schumacher (D)	10	10	10	10	6	10	10	KZ	0	10	KZ	–	–	10	6	0	92
2. Damon Hill (GB)	6	0	1	0	10	6	6	10	0	6	10	10	10	6	10	0	91
3. Gerhard Berger (A)	0	6	0	4	0	3	4	0	10	0	0	6	0	2	0	6	41
4. Mika Hakkinen (SF)	0	0	4	0	0	0	0	4	0	–	6	4	4	4	0	0	26
5. Jean Alesi (F)	4	–	–	2	3	4	0	6	0	0	0	0	0	0	4	1	24
6. Rubens Barrichello (BR)	3	4	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	3	0	0	3	19
7. Martin Brundle (GB)	0	0	0	6	0	0	0	0	0	3	0	2	1	0	0	4	16
8. David Coulthard (GB)	–	–	–	–	0	2	–	2	0	0	3	1	6	–	–	–	14
9. Nigel Mansell (GB)	–	–	–	–	–	–	0	–	–	–	–	–	–	0	3	10	13
10. Jos Verstappen (NL)	0	0	–	–	–	–	0	0	0	4	4	0	2	0	–	–	10
11. Olivier Panis (F)	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	0	0	0	0	2	9
12. Mark Blundell (GB)	0	0	0	0	4	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	8
13. Hainz-Harald Frentzen (D)	0	2	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	1	1	0	7
14. Nicola Larini (I)	–	0	6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	6
Christian Fittipaldi (BR)	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	6
Eddie Irvine (GB)	0	–	–	–	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	6
17. Ukyo Katayama (J)	2	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5
18. Eric Bernard (F)	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	4
Karl Wendlinger (A)	1	0	3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	4
Andrea de Cesaris (I)	–	–	0	3	–	0	1	0	0	0	0	0	0	0	–	–	4
Pierluigi Martini (I)	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
22. Gianni Morbidelli (I)	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	3
23. Erik Comas (F)	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	–	2
24. Michele Alboreto (I)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
J. J. Lehto (SF)	–	–	0	0	0	1	–	–	–	–	–	0	0	–	0	0	1
Konstruktőrök:																	
1. Williams	6	0	1	0	10	8	6	12	0	6	13	11	16	6	13	10	118
2. Benetton	10	10	10	10	6	11	10	0	0	14	4	0	2	10	6	0	103
3. Ferrari	4	6	6	6	3	7	4	6	10	0	0	6	0	2	4	7	71
4. McLaren	0	0	4	6	0	0	0	4	0	3	6	6	5	4	0	4	42
5. Jordan	3	4	0	3	1	0	0	3	0	0	0	3	3	3	2	3	28
6. Ligier	0	0	0	0	0	0	0	0	10	1	0	0	0	0	0	2	13
Tyrrell	2	0	2	0	4	0	0	1	0	2	2	0	0	0	0	0	13
8. Sauber	1	2	3	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	1	1	0	12
9. Arrows	0	3	0	0	0	0	0	0	5	0	1	0	0	0	0	0	9
10. Minardi	0	0	0	1	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
11. Larrousse	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2

FORMULA–1 VILÁGBAJNOKSÁG AZ EREDMÉNYEK TÜKRÉBEN

	Brazil	Ázsia	San Marino	Monaco	Spanyol	Kanada	Francia	Brit	Német	Magyar	Belga	Olasz	Portugál	Európa	Japán	Ausztrál
0 Damon Hill (GB)	2	K	6	K	1	2	2	1	8	2	1	1	1	2	1	K
2 David Coulthard (GB)	–	–	–	–	K	5	–	5	K	K	4	6	2	–	–	–
2 Nigel Mansell (GB)	–	–	–	–	–	–	K	–	–	–	–	–	–	K	4	1
3 Ukyo Katayama (J)	5	K	5	K	K	K	K	6	K	K	K	K	K	7	K	K
4 Mark Blundell (GB)	K	K	9	K	3	10	10	K	K	5	5	K	K	13	K	K
5 Michael Schumacher (D)	1	1	1	1	2	1	1	KZ	K	1	KZ	–	–	1	2	K
5 J. J. Lehto (SF)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	9	K	–	–	–
6 Jos Verstappen (NL)	K	K	–	–	–	–	K	8	K	3	3	K	5	K	–	–
6 J. J. Lehto (SF)	–	–	K	7	K	6	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
6 Johnny Herbert (GB)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	K	K
7 Mika Hakkinen (SF)	K	K	3	K	K	K	K	3	K	–	2	3	3	3	7	12
7 Philippe Alliot (F)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	K	–	–	–	–	–	–
8 Martin Brundle (GB)	K	K	8	2	11	K	K	K	K	4	K	5	6	K	K	3
9 Christian Fittipaldi (BR)	K	4	13	K	K	KZ	8	9	4	14	K	K	8	17	8	8
10 Gianni Morbidelli (I)	K	K	K	K	K	K	K	K	5	K	6	K	10	11	K	K
11 Pedro Lamy (P)	10	8	K	11	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
11 Alessandro Zanardi (I)	–	–	–	–	9	15	K	K	K	13	–	K	–	–	–	–
11 Philippe Adams (B)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	K	–	17	–	–	–
11 Eric Bernard (F)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	18	–	–
11 Miko Salo (SF)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	10	K
12 Johnny Herbert (GB)	7	7	10	K	K	8	7	11	K	K	12	K	12	–	–	–
12 Alessandro Zanardi (I)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	16	13	K
14 Rubens Barrichello (BR)	4	3	NK	K	K	7	K	4	K	K	K	4	4	12	K	4
15 Eddie Irvine (IRL)	K	–	–	–	6	K	K	K	K	K	13	K	7	4	5	K
15 Aguri Suzuki (J)	–	K	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
15 Andrea de Cesaris (I)	–	–	K	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
19 Olivier Beretta (F)	K	K	K	8	K	K	K	14	7	9	–	–	–	–	–	–
19 Philippe Alliot (F)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	K	–	–	–	–	–
19 Yannick Dalmas (F)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	K	15	–	–	–
19 Hideka Noda (J)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	K	K	K
20 Erik Comas (F)	9	6	K	10	K	K	11	K	6	8	K	8	K	K	9	–
20 Jean-Denis Deletraz (CH)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	K
23 Pierluigi Martini (I)	8	K	K	K	5	9	5	10	K	K	8	K	13	15	K	9
24 Michele Alboreto (I)	K	K	K	6	K	11	K	K	K	7	9	K	14	14	K	K
25 Eric Bernard (F)	K	10	12	K	8	13	K	13	3	10	10	7	11	–	–	–
25 Johnny Herbert (GB)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	8	–	–
25 Franck Lagorce (F)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	K	12
26 Olivier Panis (F)	11	9	11	9	7	12	K	12	2	6	7	10	9	9	11	5
27 Jean Alesi (F)	3	–	–	5	4	3	K	2	K	K	K	K	K	10	3	6
27 Nicola Larini (I)	–	K	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
28 Gerhard Berger (A)	K	2	K	3	K	4	3	K	1	12	K	2	K	5	K	2
29 Karl Wendlinger (A)	6	K	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
29 Andrea de Cesaris (I)	–	–	–	–	–	K	6	K	K	K	K	K	K	K	–	–
29 J. J. Lehto (SF)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	K	10
30 Heinz-Harald Frentzen (D)	K	5	7	V	K	K	4	7	K	K	K	K	K	6	6	7
31 David Brabham (AUS)	12	K	K	K	10	14	K	15	K	11	K	K	K	K	12	K
32 Andrea Montermini (I)	–	–	–	–	NK	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
32 Jean-Marc Gounon (F)	–	–	–	–	–	–	9	16	K	K	11	K	16	–	–	–
32 Domenico Schiattarella (I)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	19	–	K
32 Takachino Inoue (J)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	K	–
33 Paul Belmondo (F)	NK	NK	NK	K	K	NK	NK	NK	NK	NK	NK	NK	NK	NK	NK	NK
34 Bertrand Gachot (B)	K	NK	K	K	K	K	NK	NK	NK	NK	NK	NK	NK	NK	NK	NK

A számok az egyes futamokon elért helyezéseket mutatják. Egyéb jelek: K = kiesett, KZ = kizárták, NK = nem került az indulók közé, V = visszalépett.



liamshez, amellyel negyedik világbajnoki címének megszerzésére számított. Sajnos, egy érthetetlen és máig nem tisztázott balesetben nem sokkal a szezon kezdete után életét vesztette. Tragédiája nemcsak a szurkolókban hagyott mély nyomokat, hanem alaposan áthangolta az egész évadot. *Damon Hill* mindent elkövetett, hogy megszerezze a világbajnoki címet, amelyhez az FIA „igyekezett" hozzásegíteni, hiszen Schumachert két futamtól eltiltották, két eredményét pedig törölték. Hill mellett a fiatal *David Coulthard* és az Indycar-sorozatból visszacsalogatott *Nigel Mansell* versenyzett. *Frank Williams* minden bizonnyal Hill, Mansell felállásban indítja majd 1995-ben csapatát, bár Coulthard „rezsije" lényegesen kisebb lenne, mint versenyzőtársaié.

TYRRELL

A Fondmetallal közösen kifejlesztett 022-es modell beváltotta a hozzá fűzött reményeket, hiszen *Ukyo Katayama* és *Mark Blundell* sem maradt vb-pont nélkül. A konstruktőrök hatodik helyezésével a motorszállító Yamaha is elégedett, így idén is marad ez a felállás. A versenyzők közül egyelőre csak a japán pilóta helye biztos.

BENETTON

Annak ellenére, hogy *Michael Schumacher* személyében világbajnokot ünnepelhetett a csapat, nem volt zökkenőmentes az évadjuk, hiszen inkább a botrány- és pletykaoldalakon szerepelt *Flavio Briatore* teamje. A „zöldek" körüli cirkusz egyik alapvető kérdése, csaltak-e a német versenyautójával – mint ahogy az egy-két alkalommal ki is derült –, megnyugtatóan nem tisztázódott. Az eredetileg „kettes" számú *J. J. Lehto* helyét hamar megörökölte a holland *Jos Verstappen*, akit a finisben *Johnny Herbert* váltott fel. Hosszú egyeztetések után a világbajnok marad a Benettonnál, amely idén már ugyanazzal a Renault-erőforrással versenyez majd, mint a Williams. A német pilóta társa, pedig még akár az Amerikában versenyző *Paul Tracy* is lehet, hiszen a kanadai már tesztelte a Benettonokat, s nagyon meg volt elégedve velük.

McLAREN

A nagy reményekkel induló Peugeot-házasság már az első együtt töltött év után zátonyra futott. Annak ellenére, hogy a csapat negyedik lett a konstruktőrök világbajnokságában, idén már Mercedes-motorokat használnak. *Mika Hakkinen* és *Martin Brundle* mellett a francia *Philippe Alliot* csak a finn versenyző eltiltása alkalmával jutott szóhoz. Az elképzelések szerint Hakkinen marad, társa pedig vagy a brazil *Rubens Barrichello* vagy a német *Heinz-Harald Frentzen* lesz.

ARROWS

Két fiatal pilótával *Christian Fittipaldival* és *Gianni Morbidellivel* tért vissza a Footworkról újra Arrows névre váltó brit csapat. Az átkeresztelés nem volt zökkenőmentes, hiszen alkalmanként maga a gárda is a Footwork nevet használta. Ezt az FIA is nehezményezte, fel is kérte a csapatot, hogy a jövőben egyértelmű legyen az elnevezésük. A korábbi évekhez képest eredményesebb évad az új Ford-motoroknak köszönhető, amelyeket a hírek szerint 1995-ben elvesznek a gárdától.

LOTUS

A szebb napokat is megélt brit istálló a Mugen motoroktól várta a felemelkedést, az elmúlt év azonban nem igazolta elképzeléseiket. A csapat így egyre jobban a szakadék szélére sodródott, idei szereplésük még teljesen bizonytalan, sőt az évek óta meghatározó szerepet játszó *Johnny Herbert* is eligazolt tőlük. Herbert mellett a portugál *Pedro Lamy* versenyzett, súlyos balesete után őt *Alessandro Zanardi, Philippe Adams, Eric Bernard* és *Miko Salo* helyettesítette.

JORDAN

Eddie Jordan csapata „pályára" futása óta felfelé ívelő karriert fut be, aminek újabb kézzel fogható eredménye, hogy 1995-ben a Peugeot a team motorszállítója. *Rubens Barrichello* egy szerencsés kimenetelű balesettel, valamint a belga nagydíj edzéselsőségével hívta fel magára a figyelmet, míg *Eddie Irvine* brazíliai előzésével okozott felejthetetlen bonyodalmakat. A csapatvezető elképzelései szerint mindketten maradnak, bár Barrichellót a megerősödött McLaren is csábítja.

LARROUSSE

Gerard Larrousse csapata maradt az egyetlen a mezőnyben, amely még francia tulajdonban van. A gall *Olivier Beretta* és *Erik Comas* felálláson az utolsó futamokra csak pénzügyi okokból változtattak, hiszen az „egyversenyes" fellépők, *Hideka Noda* és *Jean-Denis Deletraz* belépődíja nem két fillér. A gárda stabil lábakon áll, és számíthat a francia szponzorok támogatására is.

MINARDI

Lassan a sportág „öregjeinek" számító *Pierluigi Martinival* és *Michele Alboretóval* kezdte az idényt a Minardi, és a felállás valamennyi futamra megmaradt. A csapat „erősségéhez" mérten, a középmezőny alsó felében végzett. Alboreto távozik, idén a DTM-ben induló Alfa Romeo túraautó-csapatának lesz tagja. A Ford helyét 1995-ben a Mugen veszi át, az „átvarázsolt" Honda-motoroktól további javulást várnak.

LIGIER

A szezon közben új tulajdonost kapott a gárda, a Benetton csapatvezetője, *Flavio Briatore* személyében. Az évad közbeni pilótacserék is a váltásnak voltak köszönhetőek. Briatore – tervei szerint – a Ligierből is Benetton nagyságú csapatot igyekszik építeni, de idén már nem Renault-, hanem Ford-motorokkal. Az egyes számú pilóta 1995-ben a brit *Johnny Herbert* lesz, míg a kiadó másik helyet valószínűleg a jól „támogatott" *Franck Lagorce* kaphatja meg, aki idén *Olivier Panis* mellett már bemutatkozott a csapatban.

FERRARI

Az olasz csapat minden szinten a világ legjobb szakembereivel erősített, a hockenheimi elsőséget leszámítva azonban várakozáson alul teljesítettek. Javításra a következő szezonban mindenkinek lehetősége lesz, hiszen változatlan felállásban, *Jean Alesivel* és *Gerhard Bergerrel* indul a *Jean Todt* vezette „vörös" brigád.

SAUBER

Peter Sauber egyik nagy kedvencét, *Karl Wendlingert* majdnem tragikus baleset érte a monacói versenypályán. Az osztrák pilóta állapota azóta szépen javult, egy tesztelés alkalmával már F–1-es autóban is ült. Helyét az olasz *Andrea de Cesaris* vette át, akit az utolsó két futamon felváltott a Benettonnál kispadra kerülő finn *J. J. Lehto*. Az igazi „pontos" eredményeket azonban a német Heinz-Harald Frentzen szállította. A Sauber-csapat jelentős vigaszdíj ellenében búcsút inthetett a Mercedesnek, amely átpártolt a McLarenhez. A svájci csapat jövőre Ford-motorokkal versenyez majd, minden bizonnyal a helvét földön élő Christian Fittipaldival és a Sauberhez ragaszkodó Frentzennel.

SIMTEK

Az elsőéves csapat remek szereplését alaposan beárnyékolta az osztrák *Roland Ratzenberger* tragikus halála. Sajnos Ratzenberger helyét sem *Jean-Marc Gounon*, sem *Domenico Schiattarella* nem tudta megfelelően átvenni. A meghatározó szerepet így az ausztrál *David Brabham* játszotta, aki idén is a csapat első számú versenyzője marad.

PACIFIC

Az újonc gárda életben maradása a szponzorok nagylelkűségének köszönhető, hiszen *Paul Belmondo* és *Bertrand Gachot* rendre nem jutott az indulók közé. Ennek ellenére, úgy tűnik, a Pacific folytatja pályafutását, sikerült támogatókat találniuk a következő évadhoz is. Gachot ugyanis már teszteli a jövő évi PR02-es konstrukciót.

F–2 FESZTIVÁL

CATALUNYA RALI

A spanyolországi Catalunya Ralin csak az F–2 Kupa résztvevői jutottak vb-pontokhoz, így az igazi világsztárok közül csupán *Carlos Sainz* és *Colin McRae* jelentek meg a rajtnál – a nyitókocsik pilótáiként. A 64 egységet számláló mezőnyben 22 páros nevezett a F–2 Kupába, és szembetűnő érdekességként hiányzott az Opel, holott a listavezető Skoda mögött néhány ponttal a 2. helyre szorulva még komoly esélye lett volna pozíciója javítására. Az történt, hogy pár nappal a rajt előtt a spanyolországi GM-képviselet bejelentette, hogy visszavonul a ralisport támogatásától, így már ezen a versenyen sem indítja az Astrákat. Az egyetlen opeles pilóta a belga *Freddy Loix* volt, viszont a zászlóvivőnek kikiáltott, szintén belga *Gregoire de Mevius* kénytelen volt otthon hallgatni a Spanyolországból érkező híreket.

Nagy csinnadrattával vonult fel viszont a Nissan-team. *Tommi Mäkinen* mellett az immár jól megérdemelt nyugdíjas pihenésből aktivizálták az egyik legeredményesebb spanyol pilótát, *Salvador Serviát*, aki kezdetben még dörmögött, hogy bizony már elszokott az igazi gyorsaságis raliktól, mivel az elmúlt időkben legfeljebb a teljesen más jellegű Párizs–Dakar maratonikon és hasonló futamokon indult csupán. A Renault az Opel szándékaihoz hasonlóan helybéli pilótákra bízta a pontszerzést, azzal a különbséggel, hogy ők nem gondolták meg a dolgot, mint Opelék. Annál is inkább, mert *Oriol Gomez* éppen frissiben nyerte meg a spanyol nemzeti bajnokságot, amit, mint ismeretes, már csak az F–2 kategóriában írtak ki.

Igen nagy érdeklődéssel várták a Seat színrelépését, az 1,8-as Ibiza GTi-vel. Egyes számú pilótaként nem kisebb személyiséget, mint a német *Erwin Webert* nevezték, és bár a kocsik igen bizalomgerjesztő benyomást keltettek, a Seat részéről még nem világos, hogy mi fog ebből kisülni idén. Hiszen az 1,8-as motorral nem sok esélyük lenne a kétliteres masinákkal szemben, és hiába van elméletileg a Seat–VW-család birtokában a megfelelő 2000 cm^3-es erőgép, ezt a nagyobb Toledo-modelleknek szánták. További csemegének számított az új Peugeot 306-os „megvadított" raliváltozatának feltűnése, úgyszintén spanyol kezekben.



Az F–2-es kategóriát az abszolút második Gomez–Marti–Renault trió nyerte

Természetesen a vb-értékelésen kívül A és N csoportos autók is indultak, és így esett, hogy az abszolút győzelmet a nem túl ismert *Enrico Bertone* szerezte meg Toyota Celica kocsival a cseh (!) CW-team színeiben. Úgy bizony, ne tessék csodálkozni, Enrico 1994-ben a cseh bajnoki címért küzdött egy ex-gyári autóval, és nagy csatározás után csak az ezüstéremhez jutott a szintén olasz, de lanciás *Piergiorgio Deila* ellenében...

A F–2 mezőny első áldozata mindenki bánatára éppen Weber volt, aki az Ibiza fékhibája miatt csúszott kivédhetetlenül az árokba, de ugyanitt, a 2. gyorsaságin búcsúzott el Loix az Opel Astrával, szintén baleset következtében. A F–2 értékelést biztosan tartotta a kezében Gomez a pimaszul fürge Renault Clio Williams „törpével" (noha saját bevallása szerint csak úgy 90%-ot autózott), és Mäkinen – minden igyekezete ellenére – kénytelen volt a 2. hellyel megelégedni, akit *Moratal* követett a Peugeot 306-ossal. A pihenő után a finn csodagyerek heves támadást indított, sorra nyerte a gyorsaságikat, de aztán a 12. gyorsaságin az esőben „elgumizta" magát, a 14. gyorsaságin pedig már gyanús hangok jöttek a sebváltóból, ami a következő gyorsaságin be is váltotta a nissanosok rossz előérzetét. Ismét egy kiállás a sebességváltó miatt, ki tudja hányadszor már ebben a szezonban...

Miután a Seat Servia kivételével szép lassan elveszítette összes említésre méltó kocsiját, és Moratal Peugeot-ja is hamarosan eltűnt a süllyesztőben, már csak a skodás legények maradtak a színpadon, akik a többiek mellett vérszegénykének tűnő Favoritjaikon végül az F–2 értékelés 5. és 6. helyét biztosították be. Hiába no, ez a csupa aszfaltos, igen gyors rali nem kedvezett igazán a cseh csöppségeknek. Viszont az Opel távollétében még mindig sikerült megőrizni vezetésüket, és könnyen meglehet, hogy a döntő angliai futamon komoly meglepetés születik a kupa sorsát illetően...

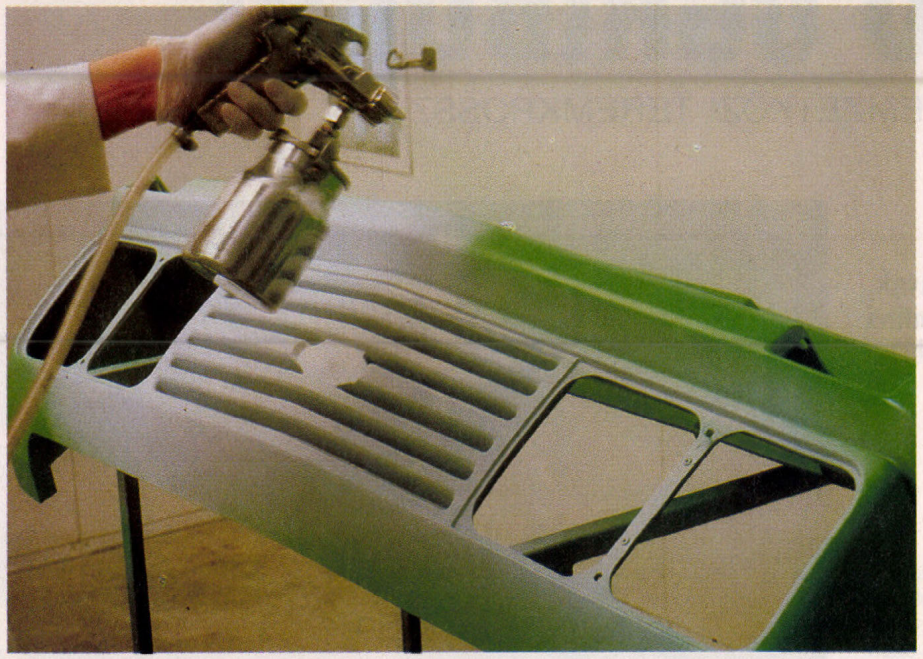
Szöveg és kép: MARTIN HOLMES

EREDMÉNYEK

KATALÁN RALI

Abszolút sorrend: 1. Bertone–Chiapponi (MC/I) Toyota Celica GT–4, 4 ó 43'52" – 2. Gomes–Marti (E) Renault Clio Williams, +3'54" – 3. Servia–Lorza (E) Nissan Sunny GTI, +6'52" – 4. Ventura–Sureda (E) Seat Ibiza GTI, +12'14" – 5. Madeira–Silva (P) Mitsubishi Lancer VR–4, +12'59" – 6. Jaime Azcona–Billmaier (E) Peugeot 106 Rallye, +16'24" – 7. Javier Azcona–Vittorini (E/I) Renault Clio Williams, +18'22" – 8. Triner–Klima (CZ) Skoda Favorit, +20'10" – 9. Stolfa–Fanta (CZ) Skoda Favorit, +21'01" – 10. Perez–Martinez (E) Peugeot 106 Rallye, +27'17"

AHOL TÖRÖTT KOCSIJA BIZTOS KEZEKBE KERÜL...



AKZO NOBEL

sikkens

AUTÓJAVÍTÓ FESTÉKRENDSZEREK

Akzo Nobel Coatings Rt.
1116 Budapest
Sztregova u. 26.
Tel.: 185-1522
Telefax: 185-3766

A PROFIK PROFIKKAL DOLGOZNAK

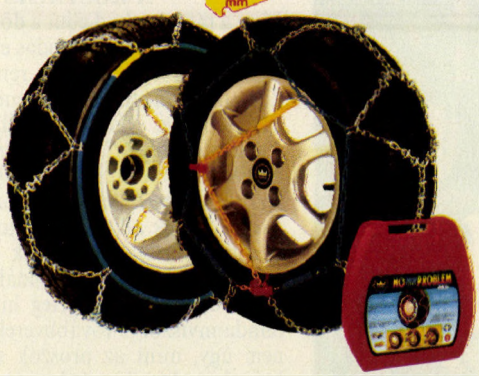
KÖNIG

hóláncok magyarországi forgalmazója

HOMASITA CO. LTD. AUTO ACCESSORIES

12 mm

NO-SNOW-PROBLEM®



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

HOMASITA KFT.
AUTÓFELSZERELÉSI CIKKEK

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

JANUÁRI AJÁNLATUNK

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

NAGYKERESKEDÉSÜNKBEN

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

ÉVZÁRÓ UGRIBUGRI

MADONNA-KUPA NEMZETKÖZI TEREMKROSSZ

Nyíregyháza, november, Bujtosi Sportcsarnok, teremkrossz. Jól ismert szavak, amelyek lassan már fogalommá válnak a hazai motoroséletben. A hagyományos „fapados" krosszverseny pár év alatt felnőtté cseperedett, nézők ezreit megmozgatva.

NÉVSOROLVASÁS

A depóként szolgáló körfolyosó az előző évben látottakhoz képest szinte kihalt. Hiányzik az eddig mindannyiszor sziporkázó *Jürgen Fink*, akinek távolléte már elméletben is rengeteg látványos attrakciótól fosztotta meg az ilyesmire farkaséhes publikumot. *Soóky Zsolt* sem produkálhatja magát a közönségnek (az okot most inkább ne firtassuk), ami megint csak nagy veszteség, hiszen tavaly sérülten is megizzasztotta a győzteseket. S hogy teljes legyen a távol maradottak listája, arról *Jimmy Verbourgh és Christian Ackerl* gondoskodott, akik dacára annak, hogy előzetesen jelezték, mégsem érkeztek meg a viadalra.



Kamrás (1) készül meglógni, közvetlenül az első forduló csúcsforgalmából. Kalin (3), Wherner (7) és Svatos (22) óriási lendülettel veti magát a későbbi győztes nyomába

MÁSKÉPP, MINT EDDIG

Legalábbis a pálya nyomvonalát illetően mindenképp. A tankcsapdák közti rövid szakaszok korábban még több helyen adtak „kövérgázos" lehetőséget, viszont ezúttal tovább lassították az amúgy sem gyors pályát. Az egyik kis ugratópont azt a lendületet vette el a versenyzőktől, amely a rendkívül látványos „mandiner" falára segítette őket. A másik, asztalszerű akadállyal több probléma is akadt. Túlságosan meredekre ácsolták a felfutót, ezáltal derékba tört a tempó, s szinte alig tudtak felkapaszkodni a tetejére. Ha pedig feljuttottak, rögtön elcsúszott talpuk alól a borítólemez. No, azért nem kell ám annyira sajnálni ezeket a fiúkat, vontak egyet a vállukon, majd mintha mi sem történt volna, úgy közlekedtek a sportcsarnok útvesztőjében.



No, így kell ezt csinálni. Balról Tóth, Ivánfy, Wherner és ifj. Kökényesi zsinórban ugrik el a startgéptől

A ROSTÁLÁS

Mire a motoroshad eljut a döntőig, jó párszor próbára tétetik a tudás és a szerencse. Elődöntők, selejtezők, reményfutamok követik egymást katonás rendben, közben egyértelművé válik az esélyesek kiléte. *Kamrás Károly, ifj. Kökényesi György, Daniel Müller, Tóth Ádám, Jimmie Wherner, Ivánfy Norbert, Michael Kadlecek* és *Bohuslav Svatos* alkotja az elitet, motorozásukon egyértelműen látszik a profizmus, tudják, mit hogyan kell csinálni. A szlovén *Bostjan Kampus* rengeteg hibája ellenére mindannyiszor továbbverekszi magát, nem úgy, mint az oroszok szuperkrosszbajnoka, *Maxim Lebegyev*. A csendes moszkvai fiú bevallotta, hogy bakot lőtt, mikor a 250-es motorját csomagolta be erre a versenyre, holott ilyen pályán épp a 125-ös gépek érzik igazán elemükben magukat. Ügyes srácokat ismertünk meg *Polgár Gábor* és *Török Ákos* személyében, ők



Fogócska körbe-körbe. Whernert Kadlecek (19) és ifj. Kökényesi toloncolja



Az a bizonyos Ivánfy-féle pofon. Svatos (22) igyekszik egérutat nyerni az ökölcsata után



Az évről évre „fellépő" szavalókórus ezen a versenyen lapunk színeibe öltözött

igen nagy valószínűséggel meghatározói lesznek az elkövetkezendő évek krosszversenyeinek. Az eddig endurósként ismert *Mód Csaba* állandó szereplője lett a reményfutamoknak, csakúgy, mint kawasakis sorstársa, *Florian Pop*.

A MOTOROK

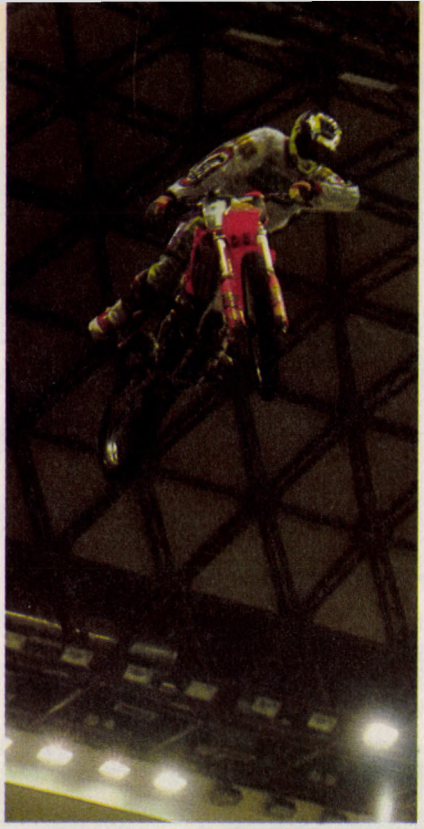
A haditechnika főként Hondákból áll, de a többi ismert márka is képviselteti magát. Kamrás motorja már első hallásra kilóg a sorból. Egyetlen pillanatra sem torpan meg, erőtől duzzadva ordít. A titok pillanatokon belül napvilágra kerül *Hamar Zsiga* bácsi személyében. Kamrás szerint a mester kifinomult érzékkel élesítette a Hondát kifejezetten erre a versenyre, ugyanis az oxigénszegényebb fedettpályás csatatér miatt hihetetlenül kényesek az amúgy is finnyás kétüteműek. A másik történet is Kamrással függ össze, pontosabban tartalék motorjával. Klubtársa, Tóth Ádám alig teljesített pár kört a szabadedzésen, motorjának váltója máris összekuszálódott. Mit lehet tenni, Tóth elindult szerencsét próbálni, hátha valaki segíteni tud. A futkosás eredménnyel járt, ugyanis Kamrás Tóth rendelkezésére bocsátotta tartalék gépét, ami igen nagylelkű ajánlat, különösen ha figyelembe vesszük a kőkemény pálya motorrongáló tulajdonságait. Tóth pillanatok alatt az új szerzeményére szerelte jól megszokott kormányát, majd jött az ismerkedés, ami, mint kiderült, csupán néhány kör megtételéig tartott. Ami minden motoron egyaránt megtalálható, az az úgynevezett túlfolyópalack, amely apró gumicsövek segítségével összegyűjti a motorblokkból, hűtőből, porlasztóból távozni vágyó üzemanyagot, olajat, hűtőfolyadékot, megőrizve ezzel a faburkolatú pálya tisztaságát és csúszásmentességét. Ettől függetlenül korcsolyázás akad bőven, hiába a speciális gumiabroncs, a hirtelen gázadáskor elszabaduló 45-50 lóerő kivétel nélkül megtáncoltat minden motorost. A szűk visszafordítók miatt tiszavirág-életűek a hátsó fékbetétek, ugyanis aki igazán gyorsan akar befordulni, annak blokkoló hátsó kerékkel kell becsúsznia az ominózus helyre, több százszor megismételve ezt egy ilyen hétvégén.

DÖNTŐ I.

Sztárok készenlétben, a nézőtér túlsúlyosra tömve, tehát indulhat a banzáj. Kamrás fittyet hányva az izgalmakra, már az első kör megtétele után egyértelmű fölénnyel vontatja a többieket. A honvédos fiú után ifj. Kökényesi, Tóth, *Jan Fronek* és Svatos forgácsolja pozdorjává az akadályokat, de közben valami szokatlan történik. Svatos akarattal feltartja az őt előzni készülő Ivánfyt, aki mintegy jutalmazva a cseh fiú megmozdulását, két gyors pofont oszt ki a megszeppent bűnös fejére. Mindketten folytatják, Ivánfyra ötezer forintos bírság vár, sportszerűtlenségét ellensúlyozva, közben a versenybíróság közli, bármi legyen is Svatos futameredménye, tekintettel cselekedetére, törölni fogják azt. Svatos indulatai ismét kibontakoznak, néhány

MADONNA-KUPA

Ifj. Kökényesi szárnyakat növesztett, ami nemcsak látványos röpködéshez volt elegendő. Sérülése ellenére megszerezte az összetett aranyat, bár némi szerencse is kellett a dicsőséghez





A közönség egyik legnagyobb kedvence, Müller ilyen látványosságokkal szórakoztatta a döntők izgalmain felbőszült nézősereget
Fotó: BALOGH RÓBERT

körrel később Müllerrel teszi ugyanazt, amit Ivánfyval tett. Müller vár egy kört, majd rövid üldözés után fellöki merénylőjét. Elöl a helyzet változatlan, Kamrás megszokott tempóját motorozva, biztosan halad a mezőny élén, mögötte ifj. Kökényesi igyekszik visszaverni támadói próbálkozásait. Ifj. Kökényesi teljesítménye minden elismerést megérdemel, különösen ha figyelembe vesszük, hogy egy korábbi sérülés miatt még mindig járógipszet kéne viselnie, ellenben ő titokban megszabadulva tőle, inkább a motorozást választotta. A svéd favorit, Wherner egy szerencsétlen bukás miatt a mezőny végéről iparkodik jobb pozíciót elérni, ami egészen addig simán is megy, míg nem találkozik Tóthékkal. Itt aztán van adok-kapok rendesen, tapsol is szüntelen a tisztelt nagyérdemű. A végére elcsitulnak a kedélyek, Kamrás csendben-rendben, rajt-cél győzelmét ünnepelve integet nevét kórusban skandáló szurkolói felé.

DÖNTŐ II.

A csarnok összképe egy nap alatt semmit sem változik, csupán a tévések kameráitól lett sűrűbb minden. Meglepetés, hogy a nagy közönségkedvenc, Müller nem jutott be a döntőbe, s ugyanilyen meglepő, hogy Kampusnak mindez összejött. A startgép szempillantás alatt útnak engedi a sejthető izgalmakat. Kamrás már az első kanyarban hasra esik, mire felkászálódik, csak a mezőny tovatűnését nyugtázhatja. Svatos minden bizonnyal önbírálatot gyakorolt előző napi cselekedeteit értékelve, ami egész jól sikerült, hisz borzasztóan kemény iramot diktálva halad az élen. Wherner szombati produkcióját lekoppintva, ezúttal Kamrás üldözi a mezőnyt, szinte kettesével előzi az előtte haladókat. A harmadik helyért dúló csatában Tóth motorja váratlanul leáll, s ez elég ahhoz, hogy elússzon orra elől a nagy lehetőség. Ifj. Kökényesi Whernerrel vív hatalmas harcot, de a svéd hajthatatlan marad. Tóth ismét fergeteges sebességgel robog előre, de összeakad Fronekkel, és ólajtónyit esnek. Tóthék bukását kihasználva Ivánfy ered ifj. Kökényesi nyomába, s keresiti is életét a futam hátralevő részében. Kamrás már hatodik, de ez a nap nem az övé. A pálya egyik legveszélyesebb pontján ismét bukik, a mögötte megtorpanó Kadlecek motorja pedig leáll a váratlan aktus miatt. Kamrás reménytelenül indul tovább, Kadlecek viszont kiáll, mert versenygépe megszűnt működni. Svatos esélyt sem adva a többieknek, repeszt aranyat érő helyen, s fejezi is be a szokottnál több bukást tartogató összecsapást.

AZ UTÁNPÓTLÁS

A döntők előtt mindkét napon a nyolcvanasoké volt a főszerep. *Ivánfy Kornél, Paitz Miklós* és *Hujber Péter* teljesítményét látva nyugodtak lehetünk a feltörekvő nemzedék tudását illetően, de a többi fiatal srác is megérdemli a dicséretet. Ivánfy kétséget sem hagyott győzelmei felől, bár a második napi finálében igazi vetélytárs nélkül maradt. Paitz öregecske Kawasakiján nem bírta sokáig a lánc, amelyet szomorúan tartott kezében a csalódott fiú. Tóth Ádám edzője, tanácsadója, egykori legnagyobb motorversenyzőnk, *Szabó II. László* egy serleget szeretett volna átadni a legfiatalabb motorosnak, de *Lipták Tamás* elsietett a verseny után, így Ivánfy kezébe került a különdíj.



Három a „kisfiú". Svatos, Wherner és ifj. Kökényesi a csúcsról ünnepelte döntőbeli produkcióját

LELTÁR

Különböző tényeket egyértelműen megállapíthatunk. Végignézve ezt a teremviadalt, ennek a rendezvénynek a sikere megkérdőjelezhetetlen. A közönség és az általa teremtett hangulat egyenesen nagyszerű, szinte családias összhangban zajlanak a dolgok. A nyíregyházi helyszín is közkedvelt lett, mind a magyar, mind a külhoni pilóták számára, így nagy valószínűséggel idén ismét randevúznak e műfaj szerelmesei.

SZABÓ RÓBERT

EREDMÉNYEK

MADONNA-KUPA NEMZETKÖZI TEREMKROSSZVERSENY
Döntő I.: 1. Kamrás Károly (HPSE), Honda – 2. ifj. Kökényesi György (Surján SE), Honda – 3. Jan Fronek (CS), Honda – 4. Jimmie Wherner (S), Honda – 5. Tóth Ádám (HPSE), Honda – 6. Marcel Kalin (CH), Yamaha
Döntő II.: 1. Bohuslav Svatos (CS), Kawasaki – 2. Wherner – 3. ifj. Kökényesi – 4. Ivánfy Norbert (Nagykáta), Honda – 5. Tóth – 6. Fronek

ÖSSZETETT VÉGEREDMÉNY:
80 cm³: 1. Ivánfy Kornél (Nagykáta), TM – 2. Hujber Péter (Neptun SE), Yamaha – 3. Csibi Sándor (Astra), Kawasaki
Madonna-Kupa: 1. ifj. Kökényesi – 2. Wherner – 3. Kamrás – 4. Svatos – 5. Fronek – 6. Tóth

MINŐSÉGGEL A BIZTONSÁGÉRT

SACHS

Lengéscsillapító

VW Golf	3734,- Ft-tól
Opel Kadet	2990,- Ft-tól
Ford Fiesta	7076,- Ft-tól
Ford Escort	5631,- Ft-tól
Fiat Uno	4351,- Ft-tól
Fiat Ritmo	6990,- Ft-tól
BMW	3923,- Ft-tól

SACHS

Kuplung

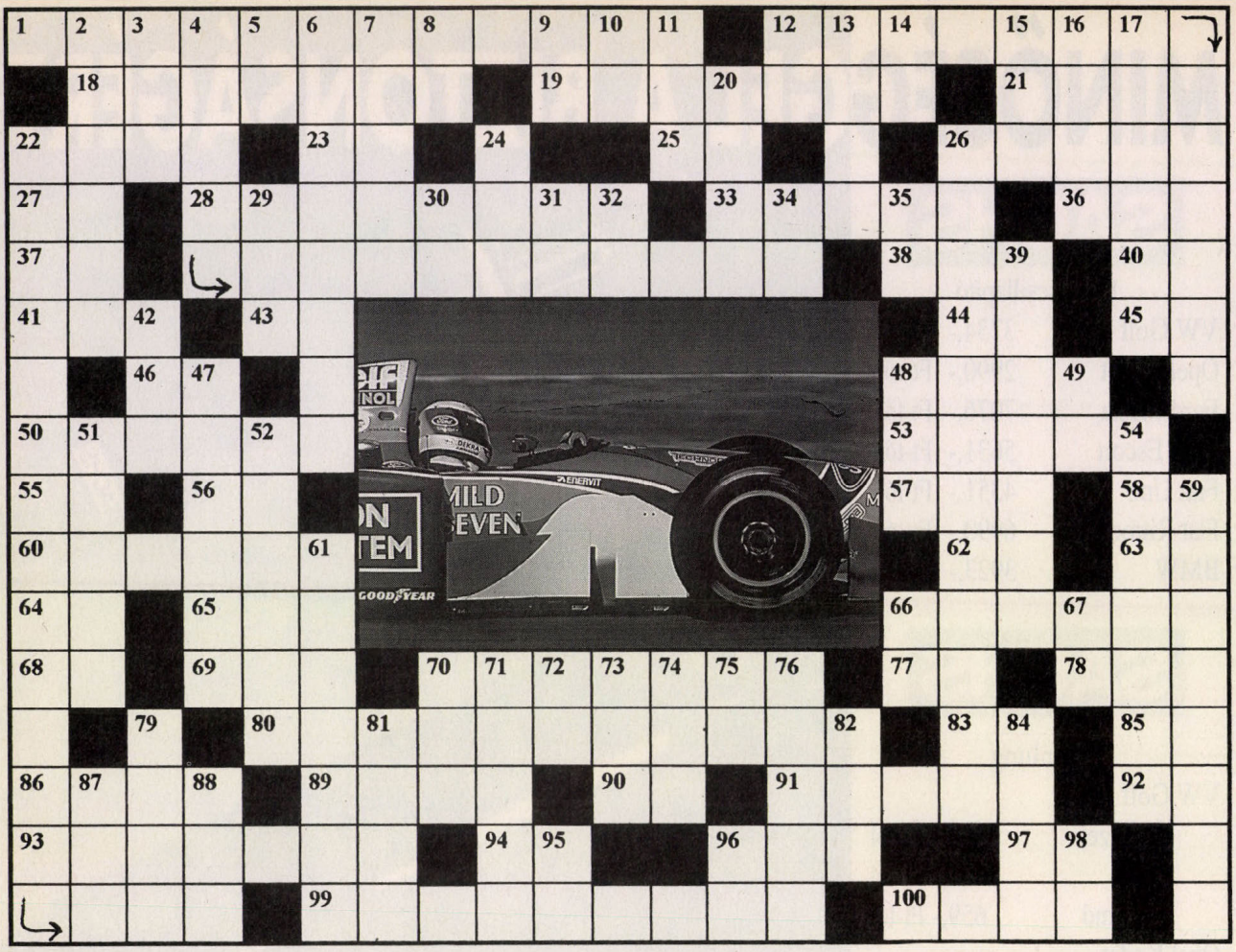
VW Golf	
szerkezet	7454,- Ft-tól
tárcsa	8062,- Ft-tól
kinyomó	659,- Ft-tól
Opel Kadet	
szerkezet	7614,- Ft-tól
tárcsa	7960,- Ft-tól
kinyomó	3042,- Ft-tól
Ford Fiesta- Escort	
szerkezet	6084,- Ft-tól
tárcsa	5426,- Ft-tól
kinyomó	3346,- Ft-tól
Fiat Uno	
szerkezet	5177,- Ft-tól
tárcsa	3853,- Ft-tól
kinyomó	2282,- Ft-tól
Fiat Ritmo	
szerkezet	5781,- Ft-tól
tárcsa	5479,- Ft-tól
kinyomó	2384,- Ft-tól
BMW	
szerkezet	9025,- Ft-tól
tárcsa	10039,- Ft-tól
kinyomó	4005,- Ft-tól



Kapható a szaküzletekben

RIEDEX-ROTHMUND

1095 Budapest
Kvassay Jenő u. 1.
Tel.: 215-0449, 215-8150/314 Fax: 217-1785



VILÁGBAJNOKOK

Rejtvényünk megfejtései különböző 1994-es világbajnokságok győzteseivel kapcsolatosak.

A megfejtést beküldők között Autó-Motor-Sport pólókat sorsolunk ki.

Beküldendő: a vízszintes 1., 12., 80., 99., 100 és a függőleges 4., 22., 26., 47., 59. sor.

Beküldési határidő: 1995. január 17.

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

A borítékra, kérjük, írják rá: VILÁGBAJNOKOK

VÍZSZINTES

1. A rali-világbajnokság győztes párosának vezető tagja (zárt betűk: D, R). 12. A rali-világbajnokság győztes párosának navigátor tagja (zárt betűk: N, O, I). 18. Gépkocsitípus. 19. Balatoni üdülőhely. 21. Hatvan másodperc. 22. Kikötő. 23. Új, visszafelé! 25. Betű, kiejtve. 26. Magyar népcsoport. 27. Olasz névelő. 28. Sérülések orvosi leírása. 33. Eb. 36. ÉGE. 37. Lézerlemez. 38. Ért. 40. Állati lakás. 41. Fejbőrünk ékessége. 43. Szolmizációs hang. 44. Lefelé. 45. SL. 46. Keresztül. 48. Orsolya, becézve. 50. Nem marad. 53. Pecások öröme. 55. Éneklő szócska. 56. Azonos betűk. 57. Az államnak fizetjük. 58. OW. 60. Szólam betűi, keverve. 62. IT. 63. Sír. 64. CA. 65. Tan betűi, keverve. 66. Valakit pénz átadására kényszerít. 68. Harley–Davidson röv. 69. AIT. 70. Mozdonyok. 77. Azonos betűk. 78. OZL. **80. A női világkupa győztes párosának navigátor tagja .** 83. A klór vegyjele. 85. Ausztria és Olaszország gépkocsijele. 86. Azonnal. 89. Rés. 90. Lóerő, röv. 91. Hever betűi, keverve. 92. Kettőzve öregember. 93. Névelővel, a hét egyik napja. 94. Talmi. 96. ÉER. 97. Juttat. **99. Az Indycar-világbajnokság győztese (zárt betűk: U, E, R). 100. A túraautó világkupa márkagyőztese (zárt betűk: F, O).**

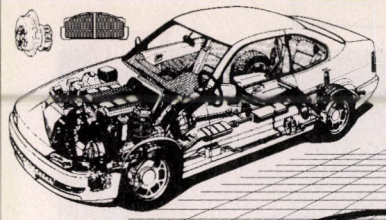
FÜGGŐLEGES

2. Ritka női név. 3. Ének. **4. A női világkupa győztes párosának vezető tagja (zárt betűk: D, I).** 5. Latin kötőszó. 6. Indulókocka versenyen. 7. Idejétmúltá váló. 8. UA. 9. Szintén. 10. A nagy varázsló. 11. Régi mértékegység. 12. Kettőzve, játékszer. 13. Női név. 14. Ír, visszafelé! 15. Az egyik szülő. 16. Jelfogó. 17. Kábítószeres. 20. Nyugalom. **22. A Formula–1 világbajnokság győztese (zárt betűk: A, U, C).** 24. Láp betűi, keverve. **26. A túraautó világkupa győztese.** 29. ÁER. 30. Tova. 31. Azonos betűk. 32. Törökország gépkocsijele. 34. UD. 35. Fordított kettős betű. 39. Zsarnok. 42. Fáj, visszafelé! **47. A rali-világbajnokság márkagyőztese.** 48. Akó, visszafelé! 49. Szamárhang. 51. Lázadozik. 52. Sejt. 54. Többrészes film. **59. A Formula–1 világbajnokság konstruktőrgyőztese (zárt betűk: M, S).** 61. Ritka női név. 66. Kettőzve édesség. 67. Fába vés. 70. Kutyahang. 71. Oktán betűi, keverve. 72. Norvégia és Magyarország gépkocsijele. 73. AÖL. 74. Olaszul, három. 75. -en, -ön párja. 76. Vegyít. 79. Agya. 81. Fagyizik. 82. Rezső. 84. Híres király volt. 87. OSH. 88. TER. 95. LS. 96. Napszak. 98. Azonos betűk.

KÖZVETLEN GYÁRI IMPORTŐR:

UNIX - TRADE KFT

NYUGATI AUTÓALKATRÉSZ import és nagykereskedés
Wartburg - Trabant gyári alkatrészek
CON - CAR ÉKSZÍJAK VEZÉRKÉPVISELETE





Saját katalógus rendszer

UCP UNIX CAR PARTS

Egyéni vásárlókat is kiszolgálunk

UNIX CAR PARTS

Viszonteladók, szervízek részére nagy kedvezmények!!! (23%-tól) / 24 - 48 órás ingyenes országos házhozszállítás és postai csomagküldés

Állandóan bővülő áruválaszték

Minőségi alkatrészek a legkedvezőbb árakon

Számítógépes támogatás partnereknek

ALKATRÉSZEK GYÁRTÓCÉGEINEK NEVEI

BREDA	- KERÉKCSAPÁGY
CAR	- VÍZPUMPA, FÉKTÁRCSA
DS	- ÖNINDÍTÓGENERÁTOR
EPS - FACET	- GYÚJTÁSELEKTRONIKA
ETF - EAGLE	- FÉKBETÉT
FIFFT	- VILÁGÍTÓTESTEK
FILTER MONZA	- SZŰRŐK
GIEFFE	- SZELEPEK
ICAT	- IZZÍTÓGYERTYA (Olasz)
ISKRA	- IZZÍTÓGYERTYA (Szlovén)
QUINTON H.	- TERMOSZTÁT
RPM	- AC PUMPA
STAMAT	- FÉLTENGELYCSUKLÓ
SUPERDIESEL	- PORLASZTÓCSŰCSOK
TECNECO	- SZŰRŐK
TECNOPRIMA	- ABLAKTÖRLŐK

ÚJDONSÁG!!!: cégünk KEDVEZŐ áron forgalmaz normál 2 éves és duplex 4 éves garanciával ellátott HOPPECKE minőségi indítóakkumulátorokat.
PL.: 32 Ah akkumulátorok 3300 Ft-tól

ÁRLISTA KIVONAT

CAR vízpumpák

VW Golf	2486,-
Opel Kadett, Corsa	2590,-
BMW 3 széria	3090,-
Mercedes 200D	3578,-
Citroen BX	2929,-

ICAT D. izzítógyertyák

Fiat - Lancia - Opel	519,-
Ford	481,-
VW	519,-
Nissan	832,-
BMW	519,-

Q.H. termosztát.

VW - Audi	508,-
Opel	429,-
Honda, Daihatsu	429,-
Citroen, Renault	438,-

CAR féktárcsák

VW Golf	1190,-
Fiat Panda, Ritmo, Uno	1069,-
Opel Kadett, Corsa	1424,-
Mercedes W 123	1985,-
Citroen BX	1860,-

EAGLE és ETF Fékbetét

VW Golf I.	866,-
VW Golf II.	1713,-
Opel Kadett, Vectra	944,-
Citroen BX	1556,-
Fiat Panda, Regatta, Ritmo	1132,-

FIFFT lámpák, indexek

Mercedes W 123 index	1604,-
Mercedes W 123 lámpab.	3055,-
VW Golf index	555,-
Opel Kadett D index	1281,-
Fiat Uno lámpabúra	848,-

GIEFFE szelepek

VW Golf Diesel szívó	430,-
VW Golf Diesel kipufogó	603,-
Opel Kadett szívó	430,-
Opel Kadett kipufogó	690,-
Daihatsu 900 szívó	404,-

EPS - FACET gyújtáselektronika.

Opel, Ford rotor	156,-
VW Golf, Polo osztófej-fedél	362,-
Ford Escort elektr.gyujt.mod.	4523,-
VW olajgomba	286,-
Opel ventillátor-kapcs.	572,-
Audi féklámpa-kapcs.	429,-

TECNECO és F. M. Szűrők

VW - Audi levegőszűrő	452,-
VW - Audi olajszűrő	415,-
VW - Audi Diesel olajszűrő	616,-
Suzuki Swift levegőszűrő	551,-
Mercedes üzemanyagszűrő	603,-

STAMAT féltengelycsuklók

Fiat/Zastava készlet	5664,-
VW Golf II. készlet	6724,-
Opel Kadett készlet	8809,-
Ford Escort készlet	8091,-
Marutti 800 készlet	9439,-

Superdiesel porl.csúcsok

VW	1258,-
Fiat	1258,-
Ford	1258,-
Opel	1258,-
Volvo	1258,-

BREDA kerékcs. settek

VW első	3082,-
VW hátsó	2249,-
Mercedes 200-300	2531,-
Ford hátsó	2038,-
Fiat első	2698,-

Porlasztócsúcsok már 990 Ft-tól

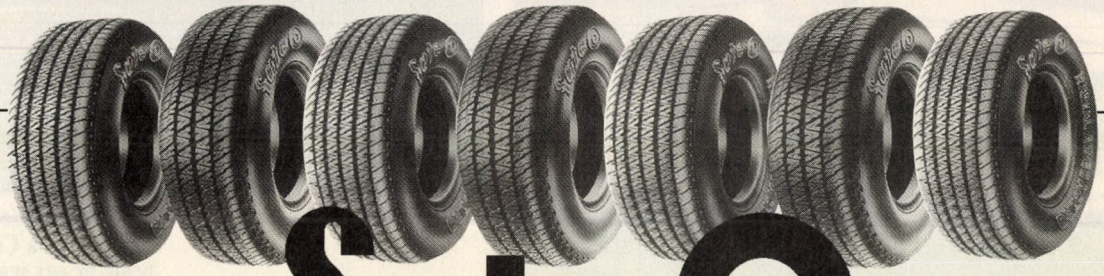
Feltüntetett áraink fogyasztói árak, ÁFA-t nem tartalmaznak!

Minden alkatrészre 1 év garanciát adunk!

Folyamatos beszállítás

1139 Budapest, XIII. Frangepán u. 55 - 57.
Telefon: 120-1801, 120-1802, 140-3326, 140-3327, 140-3328 Fax: 129-1612

Nyitva:
H-P : 7 - 19
Szombat : 8 - 13



fateo

IDŐJÁRÁSJELENTÉS:

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

A megerősített oldalfal + futófelület kiváló a magyar útviszonyokra

A következő szánkókra szerelhető:

Alfa 155, Audi, Citroën BX, Charade, Ritmo, Tipo, Tempra, Escort, Civic, Lantra, Delta, Dedra, Mazda, Lancer, Sunny, Kadett, Astra, Peugeot, Toledo, Gof, Jetta, Vento, Scirocco...

Siessen a Fateo márkakereskedőkhöz!!
1995. január 11-én minden márkakereskedőnél és raktárunkban az első 20 db 185/60 HR 14 méretű abroncs 5 900 Ft-ért kapható.

Márkakereskedők:	*Gumi Sarok*	*Zengő Gumiszerviz*	*Eger*	*Komárom*	*Veszprém*	*Zalaegerszeg*
Schön András	XVI., Veres Péter u. 23/A.	XI., Bartók B. út 91.	Lukács Tibor	Jankovics István	Kovács Gusztáv	Szalay János
VIII., Dankó u. 12.	271-0245	186-5434	Liszt F. u.. 1..	Mátyás kir.. u. 41.	Budapesti út 59.	Vorhota u. 3.
114-1390	8—18 h.	7—18 h.	36-314-750	34-341-605	88-329-271	92-321-330
8—17 h.			8—17 h.	8.30—18 h.	7.30—17 h.	8—17 h.

fateo fateo fateo

Kizárólagos importőr

Royal Albatross

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

fateo fateo fateo

autó motor KÖVETKEZŐ SZÁMUNK TARTALMÁBÓL JANUÁR 17.

SPORT

A totális támadás ellenére leszerepelt a Ford



A Peugeot robogói egyéni formájukkal tűnnek ki

KIRAKAT





PRÓBAÚT

Mostoha körülmények között van igazán elemében a NIVA

JÁRMŰTECHNIKA



Sokan összetévesztik a Csajkával, pedig ez egy igazi Buick

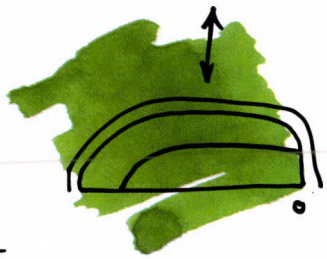
autó motor

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

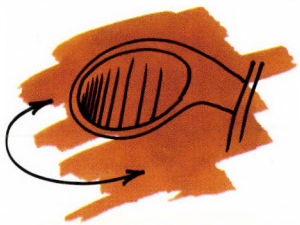
48. évfolyam, 1. szám
Megjelenik kéthetenként

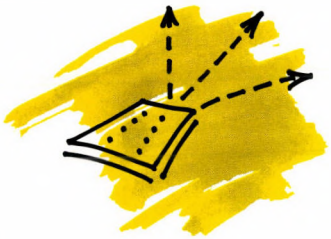
Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta, árusításban megvásárolható az alábbi terjesztők hírlapárusainál: Magar Posta, Extra-Hír Kft., Budapest-Press Kft., R-Press Hírlap- és Könyvterjesztő Kft., Új Passz Kft., Medveczy és Társa Kft. Bohus Kálmán magánvállalkozó, Zuna László magánvállalkozó. Előfizethető a hírlapkézbesítő postahivatalokban, a Posta hírlapüzleteiben és a Hírlap-előfizetési és Lapellátási Irodában (HELIR), Budapest XIII., Lehel u. 10/A 1900, közvetlenül vagy postautalványon, valamint átutalással a HELIR 219-98636-02102799 pénzforgalmi jelzőszámra. Egy szám ára: 97 Ft, előfizetési díj: egy hóra 210 Ft, negyedévre 630 Ft, fél évre 1260 Ft, egész évre 2520 Ft. Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat (H-1389 Budapest, Pf. 149.) Kéziratokat, képeket és rajzokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza. INDEX: 25180, HU ISSN 0005-0792

TWINGO ÚJ KOLLEKCIÓ



MÉG CSAK
EGY ÉVES, MÉGIS SOKAT
FEJLŐDÖTT. NÉZD MEG AMIT A
TWINGO KÍNÁL ÉS VIGYÁZZ, MERT
KITÖRHET RAJTAD A TWINGO LÁZ!
AZ ÚJ TWINGO ÚJ SZÍNEKBEN JÁTSZIK;
AZ EGYIK VÁLTOZATA A TWINGO PACK
RÁADÁSUL KIVÉTELES FELSZERELTSÉGET
NYÚJT: ELEKTROMOS ABLAKEMELŐ,
TÁVIRÁNYÍTÓS KÖZPONTI ZÁR,
ELEKTROMOSAN ÁLLÍTHATÓ KÜLSŐ
VISSZAPILLANTÓ TÜKRÖK.
EZ MIND BELEFÉR!





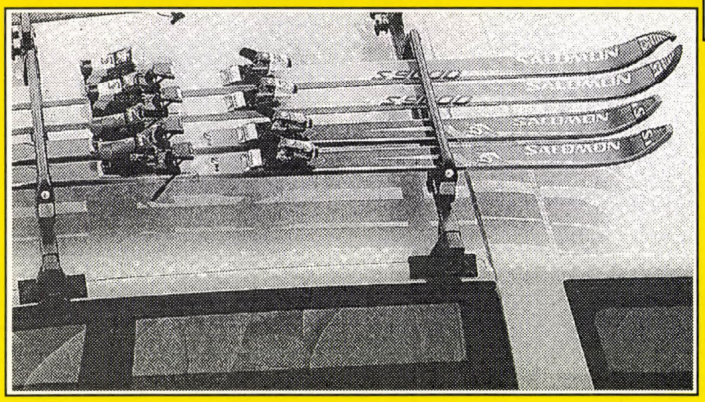


VÁRJUK A RENAULT PARTNEREKNÉL

RENAULT
ÉLMÉNY VELE ÉLNI

Felkészültünk a télre !

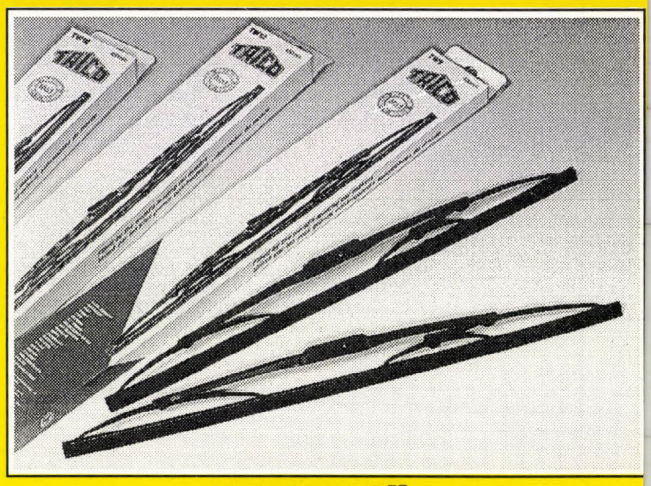




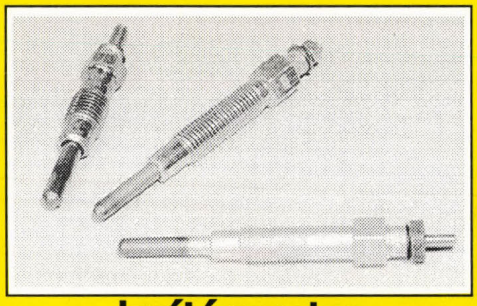
Síléctartó

Alaptartó akció:
9.000 Ft (14.000 helyett, ÁFÁ-val)

(AUDI COUPE, CITROEN AX, DAIHATSU CHARADE,
FIAT UNO, HONDA CIVIC, MITSUBISHI COLT/LANCER,
NISSAN MICRA, PEUGOT 205,
SUZUKI SWIFT, TOYOTA STARLET)



Ablaktörlő
Akciós árak:
520-580 Ft/pár (ÁFÁ-va



Izzítógyertya





Porlasztócsúcs



Üzemanyagszűrő

Akkumulátor

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

birner

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

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