

autó motor



ALAPÍTVÁ: 1948. • 1995. MÁJUS 23. • ÁRA: 97 FT

ÚJDONSÁG

PEUGEOT 306 • FORD GT 90 • OPEL MAXX

PRÓBAÚT

YAMAHA BREEZE • CHRYSLER NEON

SPORT

CAMEL TROPHY • MILLE MIGLIA

PIAC

AUTÓ- ÉS MOTORÁRAK

APRÓHÍRDETÉS

BEMUTATÓ

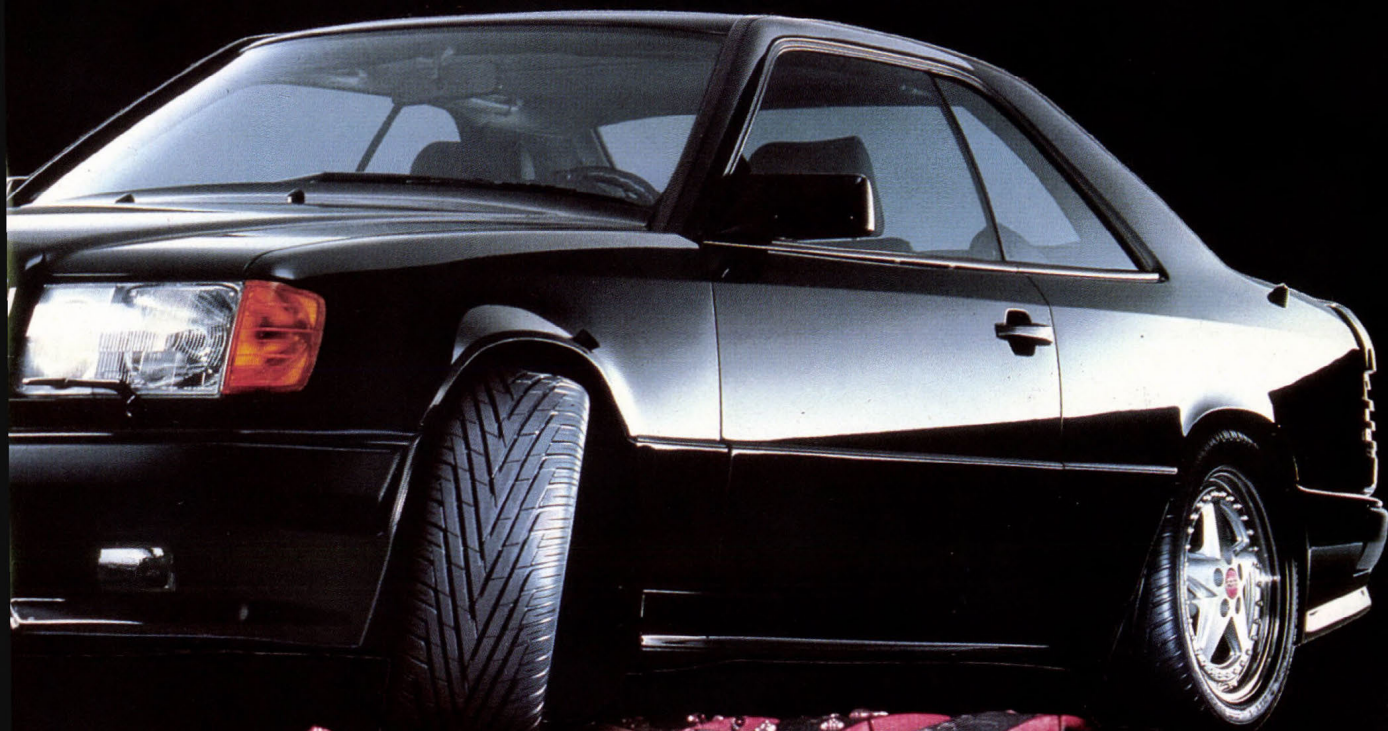
ALFA ROMEO GTV/SPIDER





rallye J RTT-1


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



AZ ESŐGUMI 



PRÓBAÚT
Szellők szárnyán:
Yamaha Breeze
(46. oldal)

SPORT
A Camel Trophyn
nem csak az autónak
kell mindent kibírnia
(72. oldal)



TESZT

Azt mondják,
a nők odavannak
a Peugeot új
Sedanjéért
(26. oldal)

PRÓBAÚT

Európai
babérokra tör
a Chrysler
(32. oldal)

MOZAIK	2
KIRAKAT Ford GT90 Felújítás	6
KIRAKAT Opel MAXX Variató	9
KIRAKAT Mercedes Sprinter	10
PIAC Új autók, motorok és haszongépjárművek árai	13
TESZT Peugeot 306 SL Sedan Saloonképes	26
PRÓBAÚT Chrysler Neon Világautó	32
TÖRVÉNYOLDAL Ha szakad a gumi	34
REFLEKTOR Ötszelepes motorok Győrből Auditórium	36
PRÓBAÚT Alfa Romeo GTV Spider Katapult	40
PRÓBAÚT Yamaha Breeze Tavaszi szellő	46
KIRAKAT Bukósíksak-kínálat 1995 Fejvigyázók	50
MOZAIK	53
VETERÁN A legelső krossz Pannónia	54
SOROZAT Autón, motoron egy életen át II.	56
PIAC Keres, kínál	57
SPORT Hírek	64
A legújabb FIA-döntésről Tördőfés a ralisporthátába	69
Isztambultól a maják földjére A kitarás trófeája	72
Mille Miglia Magabiztos győzelem	75
KERESZTREJTVEÉNY	78
POSTABONTÁS	79

SEGÍTŐ MITSUBISHI

A Denzel Autó Hungária, a márka hazai forgalmazója egy Mitsubishi L 300 mikrobusszal segített a Vakok Allami Intézetén. Az autót nemrégiben adták át az intézménynek. A jármű belső berendezésében a Duna Interservice segédkezett.

TEHERFUVAROZÓK, FIGYELEM!

Április elsejétől a gépjárműszerelvények méretének, tömegének és tengelyterhelésének ellenőrzését a megyei közlekedési felügyelet veszik át a közúti igazgatóságoktól. Az ellenőrzési rendszer egyszerűsítése várhatóan hatékonyabbá teszi a szabálysértők kiszűrését, így érdemesebb lesz a túlméretes vagy túlterhelt fuvarokhoz útvonalengedélyt kérni, hiszen a bírság összege az engedély díjtételének akár tízszerese is lehet. A Közlekedési Főfelügyelet egyébként az útfenntartásra fordítható összegek csökkenésével indokolta a szigorúbb fellépést.



IKREK A HELLÁTÓL

A Hella Hungáriánál is megrendelhető már a német gyár legújabb terméke, amelyet a Volkswagen Golf III sorozatához készítettek. Az ikerkörfényszórók a GTI és a VR6 modell mellett valamennyi típusra, még a kombiváltozatra is könnyedén és egyszerűen felszerelhetők.



VERSENYZŐI AKCIÓ

A Synco Tereprali Team és a Brianu Kft. kedvezményes akciót hirdet a Magyar Autó- és Motorsport Szövetség terepes licenccel rendelkező versenyzők számára. A mérsékelt árú vásárlás alkalmával valamennyi Lada Niva-alkatrészből 10 százalék kedvezményt kapnak a sportolók. Az akció feltételeiről a Synco TRT-nél lehet érdeklődni (II., Aranka u. 12.) az 116-8762-es telefonszámon.



VÁMPÍR

A Castanga tervezőiroda a közelmúltban mutatta be az új Alfa Gtv alapjaira épülő sportautót. A milánói stúdió kétülésesében egy 3 literes V6-os szív dobog. A 192 lóerős erőforrással az autó végsebessége 230 km/h felett van. A különleges orrkiképzés miatt *Fizzonasco di Pieve*, a gép tervezője Vámpír névre keresztelte kedvencét.

BMW-VEL AZ OLIMPIÁRA

A BMW magyarországi vezérképviselete és kizárólagos importőre a Wallis Motor Kft. az atlantai olimpiáig szóló reklámszerződést kötött Szabó Bence olimpiai-, világ- és Európa-bajnag kardvívóval. Az UTE-Martini sportolója immár harmadik 3-as BMW-jét koptatja, így nem „ketelesemből” dicséri, hanem valóban elégedett bajor gyár modelljeivel.

ELKÉSZÜLT AZ E



Habár a Mercedes-Benz az eredetileg Frankfurti Autószalonra tartogatva az új E Mercedes bemutatását, megérkeztek az első hivatalos fotók az egyik legnépszerűbb Mercit megújult változatáról. A több mint 30 tech-

nikai újdonságot tartalmazó modellnél rendkívül nagy hangsúlyt fektettek a biztonság és a kényelem fokozására, míg az egyes modellek átlagfogyasztását 6 százalékkal sikerült csökkenteni az elődhez képest.

HUNGARO GUIDE

ismét megjelent a Hungaro Guide Autóatlasz a Magyar Almanach Kiadó gondozásában (1022 Budapest, Aranka u. 2.). A könyv angol nevével szembe fordított magyar útikalauz a javából, s első kiadásához képest jelentősen gazdagodott is, másfélszer több információt tartalmaz, a térképek a korábbi 1:500 000 helyett 1:360 000 arányúak lettek, nem hiányzik már Budapest belterületének térképe és a távolságmutató sem.

Ami a régi: sok-sok információ magyar, német és angol nyelven a különböző települések nevezetességeiről, szálláshelyeiről és fontosabb intézményeiről, s természetesen továbbra is jár a könyvhöz a kedvezmények igénybevitelére jogosító Hungaro Guide kártya.



KAPPA HELYETT KAYAK

A Bertone újdonságát a Genfi Autószalonon láthatta első alkalommal a nagyközönség.

A közelmúltban bemutatott Kappa alapjaira épülő kétajtós kupétanulmány még nevében is hasonlít a Lancia-modellhez, hiszen a Kayak nevet kapta. Az alumínium karosszériás autó érdekessége, hogy a lámpákat a karosszériába rejtették el.

ÚJ OPEL-VEZETŐK

Albert Lidauer az Opel Hungary új vezérigazgatója. A 39 éves osztrák mérnök 1982-ben a Bécsi Műszaki Egyetemen diplomázott, majd az akkor alakuló ausztriai Opel-gyárhoz került. Később különböző magas beosztások után a General Motors Europe-nál a gyártási programok és a kapacitás-fejlesztés igazgatója lett.

Tavaly májusban bízták meg a szentgotthárdi Opel-gyár összeszerelő üzemének vezetésével.

Az új vezérigazgató, a nyugdíjba vonuló Ernst A. Hofmann-t váltotta. A neves autóiipari szakember 38 évet töltött az Opelnél, 1990 óta Magyarországon dolgozott. Nevéhez kötődik a szentgotthárdi gyár létrehozása és beindítása, sőt az Opel legutóbbi, 257 millió márkás beruházása is, amelyvel a motorgyár kapacitása kétszeresére emelkedik, és mód nyílik egy új, hengerfejgyártó üzem létesítésére.

Ernst Hofmann búcsúztatásán jelen volt Göncz Árpád köztársasági elnök, a kormány és a közélet számos képviselője. Az ünnepségen az Ipari Minisztérium által alapított Eötvös Loránd-díjat vehette át, a Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem pedig díszpolgárrá fogadta a 65 éves német mérnököt.

Christopher J. Lacey vette át az Opel Hungary Autóforgalmazó Kft. vezetését. Az új ügyvezető korábban az angliai Vauxhall marketingigazgatói posztját töltötte be. A 41 éves üzletember 16 évesen került ösztöndíjasként a General Motors brit leányvállalatához, ahol azóta a kereskedelmi és szervizmunka szinte valamennyi területén dolgozott. Lacey az Opel Hungary Autóforgalmazó Kft. vezetését John J. Kovacsól vette át, aki hároméves magyarországi kiküldetése végeztével visszatért az Egyesült Államokba, Detroitba.

FELTÖRŐBEN A DAEWOO

Igen jó fogadtatásra találtak a hazai autósok között a legifjabb márká képviselői, a Daewoo Racer és a Daewoo Nexia. A négy- és az ötajtós Racer-modellből 629, a Nexia különböző kiviteléből 322 talált gazdára március végéig. A középkategóriás, gazdagon felszerelt Espero modellt májustól lehet megvásárolni, de a márkakereskedőknél már addig is megtekinthető volt.

KACSA

Citroën CW 2-találkozó Dömösön a kempingben, 1995. június 2-5-ig.

VÁLTÁS A FIAT MAGYARORSZÁG KFT.-NÉL

C. L. M. Weemaes a FIAT Magyarország Kft. új ügyvezető igazgatója. 55 éves, négy gyermeke van, hét éve dolgozik a FIAT Autónál, az utóbbi három évben Hollandiában, a mostanéhoz hasonló beosztásban tevékenykedett. Korábban a Volvo kereskedelmi igazgatója volt hazájában.

C. L. M. Weemaes autóértékesítési szakember a holland Automotive

Business Schoolban szerzett diplomát.

Elődje, Enrico Ferrero három és fél évet töltött Magyarországon. Ez idő alatt megsokszorozódtak az eladások, 23 diler, 8 márkaszerviz, két értékesítési pont alkot hálózatot, amelyhez jól működő közönségszolgálati munka kapcsolódik. A távozó igazgatót Csehországban azonos munkakör várja.



BRITANNIA A FERENCVÁROSBAN

Jóllehet az elmúlt két évben mindössze egy új Rolls-Royce és három Bentley talált magyar gazdára, a hazai képviselő, a Valent British Motors nem mindennapi épületkomplexum átadásával ünnepelte a márkaimportóri tevékenység két éves jubileumát. A Ferencvárosban, a Határ úton felépült új bemutatóterem és műszaki bázis ötezer négyzetméteres park közepén fekszik, a 19 állásos szerviz mellett lakatos- és fényezőműhely, a restaurátori tevékenységhez kárpitos- és asztalosműhely található. Mint rövid megnyitóbeszédében K. M. Sanders, a Rolls-Royce International vezérigazgatója hangsúlyozta, hagyományaihoz és rangjához méltó otthont

kapott a Rolls-Royce Budapesten, egy olyan központban, amely nemcsak a szorosán vett üzleti tevékenységnek ad teret, hanem klubként találkozási lehetőséget nyújt a patinás márká barátainak.

Mint megtudtuk, a Valent British Motors összesen 24 ezer négyzetméteres telket vásárolt a ma még meglehetősen sűrű, városszéli körzetben, amely azonban az elmúlt években dinamikus fejlődésnek indult, s az ezredfordulóra bizonyosan felkapott kereskedelmi és szolgáltatási centrummá válik majd. A hírek szerint hamarosan a Rover második budapesti bázisa is ezen a területen kap helyet, sőt, a nemrégiben elnyert Aston-Martin képviselő is ide költözik.

SLÁGER A TDI

A trend folytatódik, az 1994-ben gyártott közel 350 ezer Audi több mint egynegyedét dízelmotorral szerelték fel. A dízelek 91 százaléka a TDI motort

választotta. Ez az adat az előző évhez képest 9 százalékos növekedést jelentett. Az emelkedés érthető, hisz a TDI az Otto-motorokhoz képest 30 százalékkal kevesebb üzemanyagot fogyaszt.



AUTÓALKATRÉSZ ÁRUHÁZ

BÁRDI AUTÓ

1083 BP. ORCZY ÚT 39.
TEL.: 1343-572, 2101-027
2153-857, 2101-310

NYITVA: H.-P.:7-19-ig, SZ: 9-13-ig.
ORSZÁGOS HÁZHOZZÁLLÍTÁS!
BUDAPESTEN MOTOROS FUTÁR!



Lipmesa

LENGÉSCSILLAPÍTÓK

GOLF, JETTA I.(első).....3671Ft
KADETT, ASCONA(hátsó).....2990Ft
ESCORT, ORION(első).....5580Ft
MERCEDES W123(hátsó).....4940Ft
DATSUN CHERRY(hátsó).....3945Ft
MAZDA 626(első) gázos.....10920Ft
AJTÓEMELŐ TELESZKÓPOK:
A LEGTÖBB TÍPUSHOZ2990Ft-től

GMS SPIRÁL-RUGÓK



GOLF, JETTA I.(első).....4922Ft
RENAULT 9, 11(első).....4980Ft
ESCORT(hátsó).....4290Ft
ERŐSÍTETT:
MERCEDES W123.....7393Ft
PASSAT(hátsó).....5467Ft

TORONY-CSAPÁGYAK

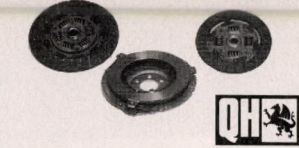
VOLKSWAGEN, AUDI.....1454Ft
REGATTA.....1863Ft
RENAULT 9, 11.....3640Ft
KOMPLETT TORONY SZILENT:
KADETT.....9890Ft

FRAP

GÖMBFEJEK,LENGŐKAROK

MAZDA 323 támasztógömbfej3334Ft
CITROËN BX alsó gömbfej2990Ft
GOLF, JETTA I. szélső gömbfej1707Ft
KOMPLETT LENGŐKAR:
ESCORT, ORION8329Ft
BMW 3169980Ft
KORMÁNYGUMI-HARMONIKA:
GOLF, JETTA I.398Ft

RENAULT 9, 11stab. gumi990Ft
GOLF, JETTA II. szilentrögz1390Ft
LANCIA THEMA szilentrögz2279Ft



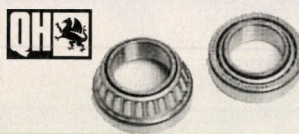
KUPLUNGOK:

GOLF, JETTA I. tárcsa4990Ft
REGATTA tárcsa5548Ft
PEUGEOT 305 tárcsa7880Ft
ESCORT kuplungszett17980Ft
KADETT kuplungszett16698Ft



FÉLTENGELECSUKLÓK, GUMIHARANGSZETTEK:

REGATTA félt. csukló készlet ...10292Ft
HONDA CIVIC csukló készlet ...18841Ft
KADETT félt. csukló készlet15273Ft
PASSAT félt. csukló készlet11159Ft
VW félt. gumikészlet (külső)998Ft
FIAT félt. gumikészlet (külső)998Ft
MAZDA 626 félt. gumikészlet1890Ft



KERÉKAGYCSAPÁGYAK

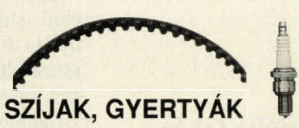
SZIMMERINGGEL, TARTOZÉKOKKAL

VW kerékcsapágy (hátsó)2661Ft
FIAT kerékcsapágy (első)3792Ft
MAZDA 323 kerékcsapágy e.5884Ft
FORD kerékcsapágy e.4990Ft



BENZIN-PUMPÁK

DATSUN CHERRY4229Ft
GOLF, JETTA I.3980Ft
MAZDA 3234280Ft
BMW 3163990Ft



SZÍJAK, GYERTYÁK

VW DIESEL vezérműszíj1922Ft
KADETT BENZINES vez.szíj889Ft
NISSAN SUNNY vez. szíj1015Ft
ÉKSZÍJAK530Ft-től
GYÜJTŐGYERTYÁK295Ft
GYÚJÓKÁBELEK361Ft-től
IZZÍTÓGYERTYÁK927Ft



KIPUFOGÓK:

GOLF, JETTA I. hátsó dob6463Ft
ESCORT, ORION hátsó dob3583Ft
SIERRA középső rendszer9860Ft
REGATTA hátsó dob6623Ft
RENAULT 9, 11 hátsó dob7473Ft
FIAT beakasztó gumi190Ft
ÁLTALÁNOS bilincs123Ft



FÉKBETÉTEK-POFÁK, FÉKTÁRCSÁK-DOBOK

ESCORT, ORION betét (első)2842Ft
HONDA ACCORD betét (hátsó)5439Ft
KADETT, ASCONA betét e.2318Ft
GOLF, JETTA I. tárcsa e.1999Ft
FIAT tárcsa (első)1695Ft
CITROËN BX tárcsa e.3642Ft

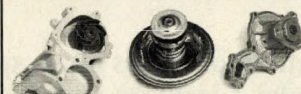


FÉKHIDRAULIKÁK

FÉKMUNKAHENGEREK878-1980Ft

VÍZPUMPÁK, TERMOZTÁTOK:

VW DIESEL termosztát712Ft
OPEL BENZINES termosztát712Ft
MERCEDES W123 termosztát1599Ft
KADETT DIESEL vízpumpa3907Ft
BMW 316 vízpumpa9980Ft
GOLF, JETTA I. vízpumpa3457Ft
HÖGOMBÁK690Ft-től



SZŰRŐK:

VW OLAJSZŰRŐ519Ft
FORD, FIAT GÁZOLAJSZŰRŐ798Ft
OPEL LEVEGŐSZŰRŐ788Ft

1. sz. bolt-szerviz
MINTABOLT+BÁRDI-
PROFI GYORSSZERVIZ
1089 BP. REZSŐ TÉR 1.
TEL.: 2104-370, 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) 302-478

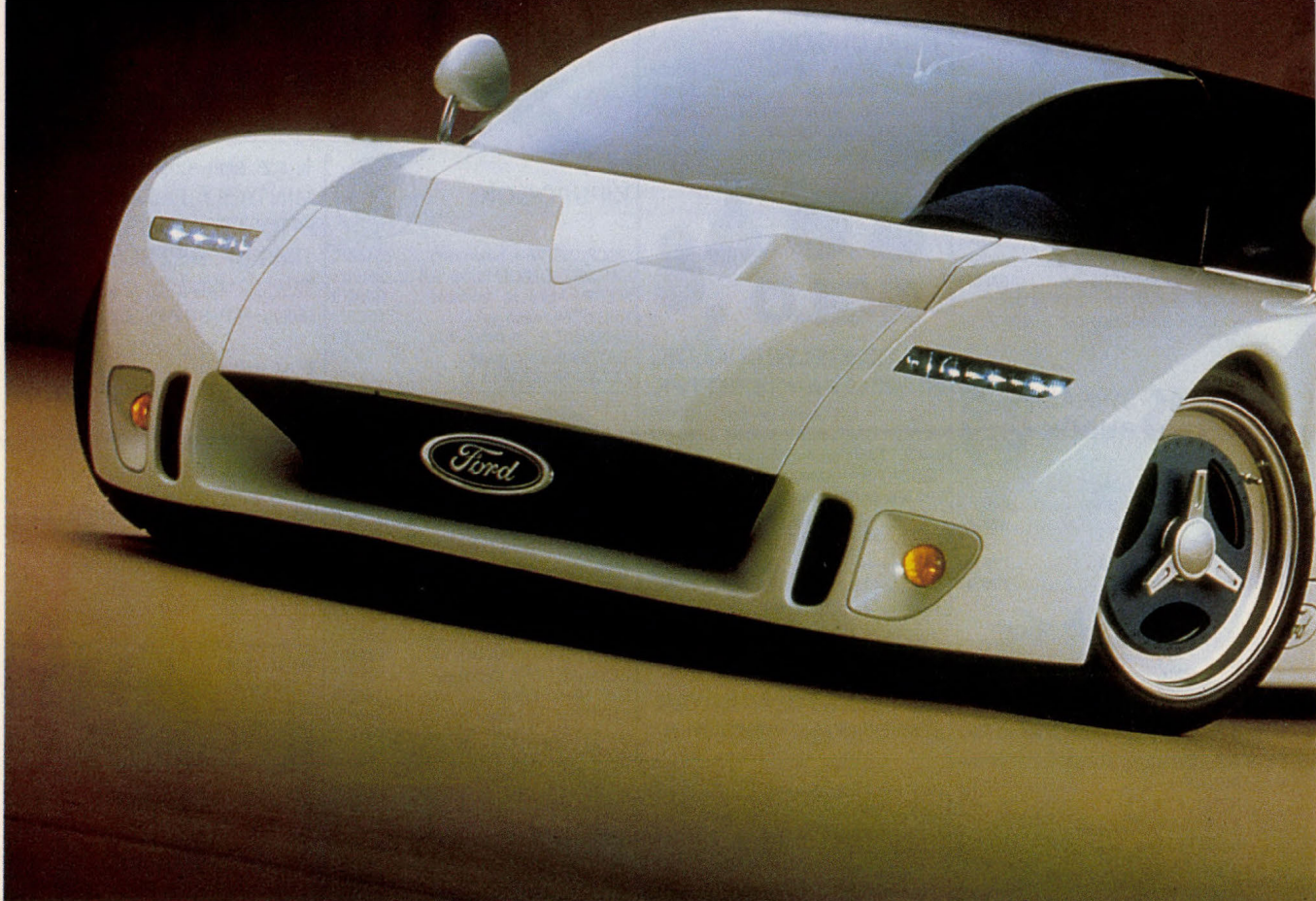
———— A BÁRDI CSAPAT ————
•BAJA:AUTÓ PANKOVICS, Kálvária u. 1.T:(79)324-757•BÉKÉCSABA:AUTÓ-BRILL, Bartók B. u. 46.T:(66)324-788
BUDAPEST:GYURSI XIII. Fáy u. 62/a. T:120-9965•SASKÓ XIV.Nagy Lajos király u. 179.T:252-1734•XORN KFT. XV. Aporháza u. 1.T:(60) 339-750.
•KOZIK ÉS T., XXI. Rákóczi F. u. 194. T: 277-8222•DEBRECEN:ER-SZI KER. KFT. Erzsébet u. 21.T:(52)411-144
•ÉRD:VARGA Botond u. 1. (Riminyi úti 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. Összölő 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:(30)433-591•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 4100 VISZONTELDŐ!

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•Szent Antal u. 62b T:(79)323-570•BÉKÉCSABA: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•Táncos u. 10. •XIV. Nagy Lajos kir. u. 179.T: 252-1734•XV. Aporháza u. 1. T:(06-20)340-731•XVII. Zrínyi u. 5b.T:257-9356•Hártya u.T:(06-30)424-417•Pesti út 16-18 T:158-7933/35•XIX.Báthory u. 24.T:282-0034•XX. Béke u. 31. T:(06-20)344148•Boronau.32 •XXII. Tökölly u. 52. T:227-2298•DUNAHARASZTI: Fő út 57. T: (06-24) 370-372•EGER: Maklári u. 82. T: (06-36) 316-194 •ÉRD:Botond u. 1. T:(23)365-777•FÓT: Nyírfa u. 7. T: (06-20) 344-317 •GÖD: Pesti út 114. T:(27)345-318•PÉCEL: Kőr u. 35. T:(60)343-655•PÉTERI: Petőfi Sándor u. 21. T:(29)324-014•PÉCS: Siklósi u. 33. T:(72)313-996•SZÁHALOMBATTA: Piac tér 3. T:(23)354-655
•SZÉKESFEHÉRVÁR: Álmos Vezér u. 67. T:(22)325-534 •Budai út 336. •SZOMBATHELY:Hunyadi út 35. •TATABÁNYA:Dankó.u.3.T:(34)338-153•VESZPRÉM:Budapesti u. 72.T:(88)425-684



FELÚJÍTÁS

FORD GT 90

Állítólag közönséges kísérleti autó, vagyis olyan speciális fehér egér, amelyen ki lehet próbálni a legújabb technológiát, tervezői ötletet és műszaki megoldást. Ehhez képest a legendás GT 40-es utódjának tekintik a Ford GT 90-es jelzésű sportkocsiját.

Mostanság sokan eljátszanak az országúti versenyautó építésének gondolatával, s ebbe a körbe a Ferrarik sikerét megunva beszállt a Yamaha, a McLaren, a Bugatti. A sorból a Ford sem akar kimaradni, ám olcsó megoldásként csak egy koncepcióautóval jelzi: ötletei neki is lennének. A hatvanas évek végén a Le Mans-i 24 órás

versenyeken sikerrel szereplő GT 40-es emléket felidézve mutatták be a GT 90-est, amelynek könnyűfémből készült, turbófeltöltős, 6 literes, V12-es motorja 720 lóerős.

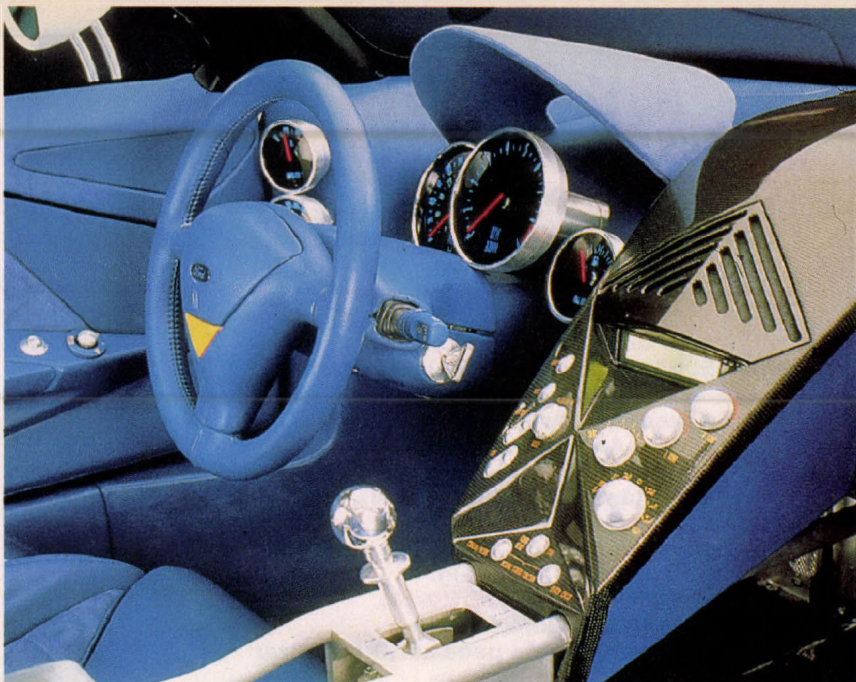
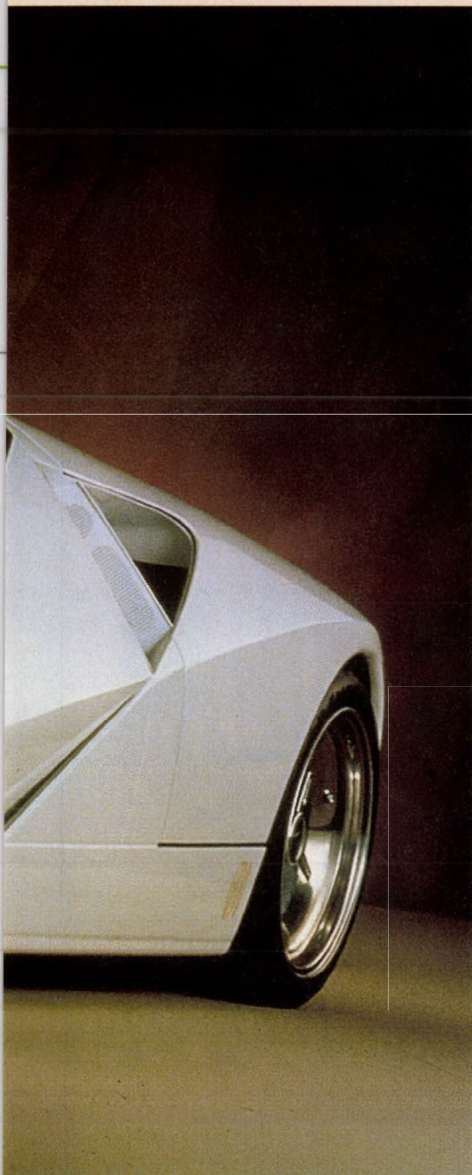
Mindössze 6 hónap alatt készült el a prototípus. A kétülékes karosszéria bővelkedik újrafelhasználható anyagokban, a

szükséges merevséget méhsejtszerkezetű alumíniumelemek és szénzál erősítésű műanyag panelek biztosítják. A felépítés a versenyautóknál alkalmazottal azonos.

Szemből nézve a GT 90-es sokat őriz az előd stílusából, a széles levegőbeömlőnyílás mellett két függőleges csatorna és a kocsí oldalán lévő háromszög alakú metszés egyaránt a hőcserélők hidegigényének kielégítésére szolgál. Szabályozható magasságú hátsó spoiler teszi teljessé a harcias külsőt, a sötétkékre fényezett alumínium keréktárcsák jókora szárnyas csavarjai pedig a GT 40-es Halibrand kerekeit idézik.

Két V8-as Romeo-motorból hozták össze a GT 90-es középmotorját – Romeót használnak a Lincoln Mark VIII és a Con-

3,1 másodperc alatt gyorsul a helyzetből százas tempóra, legnagyobb sebessége – alkotói szerint – 380 km/h.



tinentál kocsikban –, még hozzá két-két hengert levágván és vákuumkamrában összehegesztve. A kékre színezett hátsó szélvédő alatt megbújó lóerőgyár 6600/min. főtengelyfordulaton szolgáltatja a legnagyobb teljesítményt, az erőátvitelben ötfokozatú Ferguson versenylváltóé a fő szerep.

Jövőbeli technológiai megoldásokat idéz a világítórendszer. Az első fényszóróházban elhelyezkedő gyújtólencsés izzók hajlékony üvegszálakon keresztül kapják a fényt egy központi forrásból, a teljesítmény állítólag két és félszerese a halogénizzóknál megszokottnak. A hátsó lámpák neonhoz hasonló, gázkisülésű fényforrások, az indexlámpák fényemittáló diódák (ledék), amelyek a visszapillantó tükrök-

Alumíniumházba kerültek a műszerek. Füstszínű üvegük mögött fluoreszkáló anyaggal töltött csövek adják a megvilágítást

ben kaptak helyet. Különleges bevonat akadályozza meg, hogy a vezetőt zavarja a felvillanások sorozata.

Némi űrtechnika is felvonnul a GT 90-esben, a kipufogó 6 milliméteres kerámiaborítása ugyanaz az anyag, amellyel az űrrépülőgépek felületét védik a légkör okozta felmelegedéstől.

Hasonló extrák vannak a kétülékes utastérben, ahová gyakorlatilag a tetőbe vágott ajtókon keresztül lehet bejutni. Kék bőrből szabták a kárpitokat – sárga betéttel –, a tetőszerkezet karbonborítású, s polírozott alumíniumelemek teszik teljessé a sporthangulatot.

Bár a GT 90-es soha nem vett részt versenyen, s valószínűleg nem is fog, egy karambolt már átélt. Amikor a detroiti autókiállítás megnyitóját megelőzően a prototípust építő Mascotech cégtől Dearbornba szállították, a rossz rögzítés következtében elszabadult kötelékjeiről, és elől-hátul alaposan összetört. Minthogy már csak órák voltak hátra a hivatalos megnyitőig, vad éjszakai műszak kezdődött, és a javítási számlán állítólag 100 000 dollár szerepelt.

OCSKAY ZOLTÁN



HOMASITA KFT. AUTÓFELSZERELÉSI CIKKEK

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

Tavaszi ajánlat

- Autoápolási cikkek:
polírozók, bőrpolók, szilikonok, samponok,
műanyagápolók,
törlőkendők (szarvasbőr-Vileda)
- Autószőnyegek
- Ülészvédők, ülészuzatok
(deréktámasszal, légszákkal),
- Csomagtartók, sportlaptartók minden
típusra pl.: Opel Astra, Kadett, VW Golf stb.
3200-8250 Ft-ig.
- Kerékpár- és szőrfartók
- Rádiótelefon-tartók
- Biztonsági kormány- és pedálzár, kézifékszár
- Napvédő karton
- Rolók (minden méretben)
- Sötétítő fóliák

NAGYKERESKEDÉSÜNKBEN

viszonteladókat, benzinkutakat, autószalonokat és
szervizeket szolgálunk ki.
1119 Budapest, Fehérvári út 161. (Andor utca sarok)
Telefon: 166-6714, 209-2816, 209-2817. Fax: 166-6714
Nyitva tartás: hétfő-péntek: 9-18 óráig, szombat: 9-12
óráig



A U T Ó A L K A T R É S Z

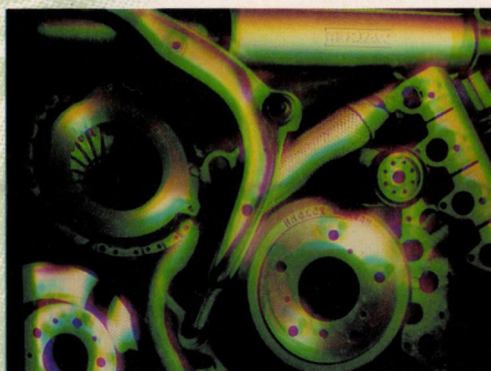


LÁNG KERESKEDELMI KFT. H-1138 BUDAPEST, VÁCI ÚT 156. TEL: (361) 120-1460, 120-1469, 120-3665, 120-3668 FAX: 269-8744
NYITVA: HÉTFŐTŐL PÉNTEKIG; 7-19 IG, SZOMBATON; 8-13 IG

-Több mint 20.000 FÉLE ALKATRÉSZ RAKTÁRÁRÓL.

-MEGKAPHATÓ AZ ORSZÁG MINDEN PUNTJÁN 2.000 KERESKEDELMI PARTNERÜNKÜN KERESZTÜL 24 ÓRÁN BELÜL.

-AZ ÁRÁK ÉS AZ ÁRKEZVEZMÉNYEK GARANTÁLTAN AZONOSAK BUDAPESTI ÁRUHÁZUNKBAN ÉS NAGYKERESKEDŐ PARTNEREINK ÜZLETEIBEN.



GUMIHARANGOK, GÖMBFEJEK
LENGŐKAROK, LENGÉSCSILLAPÍTÓK
KUPLINGOK, KARDÁNKERESZTEK
GYÚJTÁSELEKTROMOS ALKATRÉSZEK
GYERTYÁK, PORLASZTÓCSÚCSOK
GYÚJTÓKÁBELEK, KIPUFOGÓK, IZZÓK
TÖMÍTÉSEK, KARDSSZÉRIA-ELEMEK
SZŰRŐK, ÉKSZÍJAK
VEZÉRMŰSZÍJAK, FÉKBETÉTEK
FÉKPOFÁK, FÉKTÁRCSÁK, FÉKDOBOK
FÉKHIDRAULIKA ÉS JAVÍTÓKÉSZLETEK
KERÉKCSAPÁGYKÉSZLETEK, CSAPÁGYAK
FÉLTENGELYSUKLÓK, FÉLTENGELYEK

VARIAUTÓ

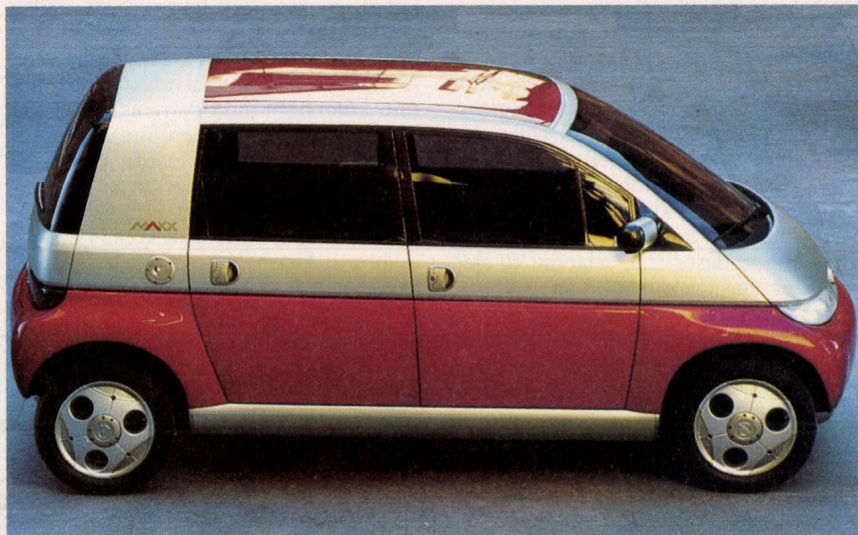
OPEL MAXX

Takarékos és sokoldalú kisautóban látja a jövő század városi járművét az Opel, s az anyagi-sult elképzelésnek már neve is van, MAXX. Ahogy az a koncepcióautóknál szokásos, a tervezők szabadjárá engedhették fantáziájukat, így egy extrudált alumíniumból készült, könnyen

Ez az igaz MAXX. A négyajtósna állítólag lehetséges hatüléses kivitele is

nyen hegeszthető elemekből álló vázzal álltak elő, amely gazdagon variálható felépítményeknek ad teret. A MAXX kétajtós, kétüléses verziójából viszonylag egyszerűen lehet négyajtós kivitel négy- vagy hatszemélyes utastérrel, a ma divatos minibuszok kialakítását követve, de változatlan alapelemekkel készíthető kabrió, pick-up, terepjáró vagy éppen verseny-MAXX is.

Ennyi alapvetés után talán már természetes, hogy a vevő egyedi igényeinek megfelelő-



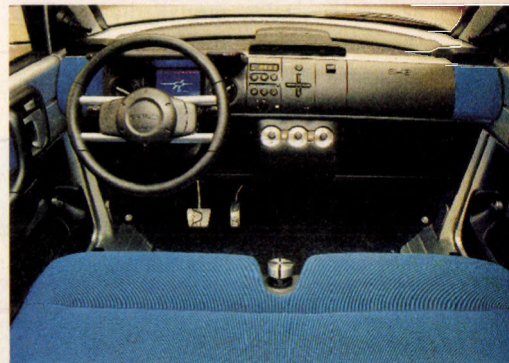
Közel háromméteres hosszúság – ez az ajánlat a jövő városi autósainak



Magánybarátoknak és motorizált újságkihordóknak egyszerűeske



Kissé elfordul az első ülés, és máris könnyű hozzáférni a rakodótérhez, ahol a támla felnyitása után alkalmi ülés is van



Tetszés szerint rendezhető be a műszerfal, akár a vásárlás után is rendelhetünk elemeket

en rendezheti be majd autóját – a jövő században –, eldöntve, hogy milyen színű sárvédők és belső kárpit legyen a MAXX-ban, sőt, a C profilú műszerfalbázis utasoldali részére tetszés szerint kerülhet folyadékkristály-kijelzős miniképernyő, telefon, telefax, légkondicionáló vagy légszák.

A kisautó teljes hossza rövid változatban 2975 mm, ami éppen háromnegyed méterrel marad el a Corsa hasonló méretétől, mégis bőséges, 500 literes rakodótér áll rendelkezésre a két utas mögött, ami nagyjából megfelel az Opel Astra Caravan térkinálatának. A sok könnyűfém miatt a saját tömeg mindössze 600 kg, s ennek is része van abban, hogy az alkalmazásra ajánlott mindkét motorral (négyhengeres, 30, illetve 50 lóerős) három liter körüli átlagfogyasztást ígérhetnek a fejlesztést végző mérnökök. Ehhez már csak azt kellene tudni, milyen benzinárak és bérek várhatók a következő évszázadban.

O. Z.

KÖZKEDVENC

MERCEDES SPRINTER

A 12 éve rendkívül sikeres T1-es sorozat leváltásaként 1995 tavaszán mutatta be a Mercedes-Benz új transzporter családját, a Sprintert. A gyár elképzelései szerint a Düsseldorfban készülő kisteherautó három éven belül teljes egészében megújítja a haszonjárműprogramot.

Az új transzporter család kifejlesztésekor a Mercedes-Benz legfontosabb szempontja az volt, hogy az autó ne csak minőségével, hanem árával is megnyerje a vásárlókat. Az ár-érték stratégianak megfelelően az 1,5 milliárd márkás fejlesztés eredményeként a hagyományos Mercedes-minőséget versenyképes áron kínálják. A Sprinter a lehető legkisebb költséggel készül, hiszen robotok végzik az összes olyan munkafolyamatot, ahol az automatizálás megtakarítást jelent.

Több mint egy évtized után váltott külsőt a Mercedes

A hegesztések 85 százalékát irányítja automatikus rendszer, így például a szélvédő behelyezése és rögzítése emberi kéz érintése nélkül történik.

A Sprinter versenyképes árához társul többek között a gazdag szériafelszereltség is (szervokormány, négy tárcsafék stb.). A gazdaságosságot fokozza az átlagosan 15 százalékkal csökkentett üzemanyag-fogyasztás, valamint a felére mérsékelt szervizköltség is. Ez utóbbi a benzines 15, a dízel 22,5 ezer kilométeres olajcsere-intervallumának köszönhető, illetve a kötelező átvizsgálásra 22,5, valamint 40 ezer kilométer megtétele után van szükség.

A Sprinter-család tagjai dobozos, kombi-, platós- és csupaszalvázás változatban, normál vagy magas tetős kivitelben egyszerű vagy kettős fülkével rendelhetők. A tengelytáv háromféle variációban (3000, 3500 és 4025 mm) választható. A rakodótér térfogata maximálisan 13,4 köbméter, míg a hasznos terhelhetőség 2,8 tonna lehet. Az előbb vázolt alapváltozatok variációs lehetőségeinek száma 154. A klasszikus formához egyéni Mercedes-design társul, a messziről felismerhető csillag egyben azt is jelzi, hogy „viselője” hagyományosan hátsókerék-meghajtású. A bőséges karosszériaválasztékhoz három különböző motorvariáns társul, két dízel- és egy benzines erőforrás. Maradt a már jól bevált 79 lóerős szívódízel, amelyet két újdonság egészít ki. A Mercedes történelme során első ízben fejlesztett ki közvetlen befecskendezésű dízelmotort kisteherautói számára. Az öthengeres, 2,9 literes motor teljesítménye





Az alapváltozatokból összeállítható
variációk száma 154

A vezetőfülke akár
egy személyautóé is lehetne

122 lóerő. A másik újdonság a még fűr-
gébb, 143 lóerő teljesítményű négyszele-
pes Otto-motor.

A Sprinter az aktív és passzív biztonság
tekintetében is felülmúlja elődeit. Az előb-
binek alapja a független elsőkerék-felfüg-
gesztés által elért stabilabb úttartás, vala-
mint a mind a négy keréken alkalmazott
tárcsafék. Külön kívánságra blokkolásgát-
ló berendezés (ABS) és elektronikus diffe-
renciálzár is beépíthető. A passzív bizton-
ságot szolgálja az üléshez kapcsolódó, ál-
lítható felső rögzítésű biztonsági öv, vala-
mint a vezető elé felszerelhető „full size”
légszák, míg az utast védő légszák a közel-
jövőben kerül majd fel az extratartozékok
listájára.

Az új Sprinter-család forgalmazása már
Magyarországon is megkezdődött, az in-
duló ár a legegyszerűbb kivitel esetén 2,6
millió forint. Az MB-Lízing Hungária
Kft.-nél lehetőség van valamennyi modell
kedvező lízingfizetési módozatára, sőt kü-
lön rendszert dolgoztak ki azoknak a vá-
sárlóknak is, akik szezonálisan (pl. kerté-
szetek) jutnak bevételhez.

K. R.

A hegesztések közel
85 százalékát robotok végzik

WSC

AUTÓALKATRÉSZ

Nagykereskedelem!

- ✦ eredeti gyári alkatrészek
- ✦ széles választék
- ✦ minimum értékhatár felett ingyenes házhozszállítás egész Magyarország területén



WALKER

kipufogórendszerek
minden típusú gépkocsira

Wartburg

**1.3\353 típusú alkatrészek
teljes választékban**

Wartburg Scan-Car Hungary Kft.
Raktárház: Budapest XXII., Dózsa György u.
Telefon: 227-7669, 227-7671 Fax: 227-7670

WESUMAT[®] HUNGÁRIA



Egy gombnyomás elegendő!
WASH MASTER

A legnagyobb Európában,
piacvezető Magyarországon



- könnyű és áttekinthető kezelhetőség,
- a mosóprogramok szabad kiválaszthatósága gombnyomásra,
- LED maradékidő-kijelző,
- minden viszontagságot elbíró, korrozíómentes üvegszál erősítésű polyester házba építve,
- környezetkímélő, tiszta, elektromos vízmelegítő,
- biztonságos elektronikus érmevizsgáló,
- nagyteljesítményű, lassú járatú nyomásfokozó szivattyú,
- minden színben kapható,
- Made by WESUMAT

Gépjárműmosó-berendezések

A teljes WESUMAT-program:

Mi a problémák megoldását és hosszú távú együttműködést ajánlunk.
Gépjárműmosó-szisztémák a mindennapos gyakorlatra, jövőbe mutató technikával.

WESUMAT[®]
HUNGÁRIA

1139 Budapest XIII.,
Röppentyű utca 23-25.
Telefon: 129-7047
Telefon/fax: 149-8740

A WASH-MASTER-rel az autómosás kellemes szabadidőtöltés!

DEM 19800 (vagy ennek megfelelő forint)
(ezt az árat már csak az áfa terheli)

ÚJ AUTÓK ÁRAI

a vezérképviseletknél (az egyes márkakereskedők árai ettől eltérők lehetnek)

ALEKO

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

Aleko kat. 900

AUDI

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

A4 Limousine 1.6	3444
A4 Limousine 1.6 aut.	3726
A4 Limousine 5V 1.8	4698
A4 Limousine 5V	
Quattro 1.8	5373
A4 Limousine 5V 1.8 aut.	5043
A4 Limousine 5V turbó 1.8	4985
A4 Limousine 5V turbó	
Quattro 1.8	5660
A4 Limousine V6 2.6	5478
A4 Limousine V6	
Quattro 2.6	6201
A4 Limousine V6 2.8	6279

A4 Limousine V6		
Quattro 2.8	7041	
A4 Limousine TDI 1.9	4750	
A4 Limousine TDI 1.9 aut.	5072	
A6 Limousine 2.0	5599	
A6 Limousine 2.0 aut.	6001	
A6 Limousine 16V 2.0	6449	
A6 Limousine 16V		
Quattro 2.0	7439	
A6 Limousine 2.6	7234	
A6 Limousine 2.6 Quattro	8324	
A6 Limousine 2.6 aut.	7676	
A6 Limousine 2.6		
Quattro aut.	8766	
A6 Limousine 2.8	8473	
A6 Limousine 2.8 Quattro	9562	
A6 Limousine 2.8 aut.	8915	

JWTS VEZÉRMŰLÁNCOK

MERCEDES, BMW, OPEL,

és más nyugati gépkocsik DIESEL
és benzines motorjaihoz.

Kereskedőket és egyéni vásárlókat is várunk.

iwis Polgár

Az **JWTS** ipari és vezérműláncok
kizárólagos képviselete

1164. Budapest, Ostoros u. 67/A.
Tel.: 06-60-329-223

5 éves a  **Nóniusz**
Szerszám Kereskedőház


ezért **20%** árengedményt adunk
minden termékünk árából július **5-ig!**

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

A6 Limousine 2.8	
Quattro aut.	10004
A6 Limousine 2.2 S6	
Quattro	11727
A6 Limousine 2.2 S6	
Quattro aut.	12135
A6 Limousine 4.2 S6	
Quattro	13756
A6 Limousine 4.2 S6	
Quattro aut.	14198
A6 Limousine 1.9 TDI	5575
A6 Limousine 1.9 TDI aut.	5957
A6 Limousine 2.5 TDI	6536
A6 Limousine 2.5 TDI aut.	6805
A8 Limousine V6 2.8	13246
A8 Limousine V6 2.8 aut.	13718



GARANCIA
1 év
KILÓMÉTER-
KORLÁTOZÁS
NÉLKÜL




ISUZU

A TÖKÉLETES MUNKATÁRS

N
SOROZAT

TÍPUS	ALVÁZ TERHELHETŐSÉG	ALVÁZ IRÁNYÁR
 NPR69L	2950 kg	3.452.000,-Ft+Áfa
 NPR65P	3820 kg	3.890.000,-Ft+Áfa

VEZÉRKÉPVISELET  AUTÓKERESKEDELMI Kft.

1194 Budapest, Hofherr A. u. 38-40. Tel.: 282-8055, 282-6526 Fax: 282-6526, 282-6521

A8 Limousine V6 2.8 Quattro	14131
A8 Limousine V6 2.8 Quattro aut.	14603
A8 Limousine V8 4.2 Quattro tiptr.	17054

BENTLEY

Valent British Motors Kft.,
Budapest IX. Határ út 50/A.
Tel.: 280-6808, 280-6817

Brooklands	234500
Brooklands LWB	270100
Turbo R	327115
Turbo RL	365250
Continental	445250
Continental R	439900

(DEM árak, vásárláskor napi árfo-lyamon forintosítható)

BMW

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

316i Compact	2790
318i Compact	3759
316i	2990
318i	3879
318is	4084
318 tds	3490
320i	4475
325 td	4378
325 tds	4616
328i	5910
M 3/4	8848
316i Coupé	3313
318is Coupé	4424
320i Coupé	4806
328i Coupé	6094
M 3 Coupé	8848
318i Cabrio	5035
320i Cabrio	5598
325i Cabrio	6963
M 3 Cabrio	9595
518i	4261
520i	4759
525i	6326
525ix	7195
530i	7675
540i	8554
M5	13141
525td	4638
525tds	4982
518i Touring	4634
520i Touring	5132
525i Touring	6829
525ix Touring	7698
530i Touring	8177
540i Touring	9057
M5 Touring	13875
525td Touring	5010
525tds Touring	5356
730i	9552
730i A	9990
730i L	11680
730i AL	10605
740i	10048
740i A	11448



Üzlet: Bp., Szőnyi u. 51.
Telefon: 251-4989
Telefon/Fax: 252-2671
Nyitva: 8-17.30 h-ig.

AUTÓALKATRÉSZEK

Amerikai Kanadai Japan Francia
Amerikai-Japán

automataváltó-alkatrészek

gömbfejek, lengőkarok

fékalatrészek

kuplungok

termosztátok

QUINTON HAZELL
NAGYKERESKEDEÉS
SZAKÜZLET

vízpumpák

benzinpumpák

porvédő gumik

féltengely javítók

740iAL	12435
750i A	15303
750i AL	17359
840 Ci Coupé	12607
840 CiA Coupé	13341
850 CiA Coupé	15918
850CSi Coupé	19081

CITROËN

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

AX First 1.2 5 a.	1531
AX Caban 1.2 3 a.	1645
AX Caban 1.2 5 a.	1734
AX 14 TRS 1.4 5 a.	1957
AX TD 1.6 5 a.	1897
AX TRD 1.6 5 a.	1995
ZX Reflex 1.4 3 a.	1875
ZX Reflex 1.4 5 a.	1956
ZX Avantage 1.4 5 a.	2209
ZX Volcane 2.0 5 a.	3377
ZX 16V 2.0 3 a.	3945
ZX Reflex 1.9 D 5 a.	2429
ZX Avantage 1.9 D 5 a.	2637
ZX Aura 1.9 TD 5 a.	3064
ZX Reflex Break 1.4 5 a.	2242
ZX Reflex Break 1.9 D 5 a.	2524
ZX Aura Break 1.9 TD 5 a.	3079
Xantia X 1.6 5 a.	2779
Xantia SX 1.8 5 a.	3251
Xantia SX 2.0 5 a.	3536

Xantia SX 2.0 5 a. aut.	3882
Xantia VSX 2.0 5 a.	4385
Xantia VSX 16V 2.0 5 a.	4921
Xantia X 1.9 D 5 a.	3095
Xantia SX 1.9 D 5 a.	3346
Xantia SX 1.9 TD 5 a.	3629
Xantia VSX 1.9 TD 5 a.	3850
XM 16V SX 2.0 5 a.	4892
XM TCT VSX 2.0 5 a.	5616
XM V6 Exclusive 3.0 5 a.	7507
XM V6 Exclusive 3.0 5 a. aut.	7822
XM V6 24 S Exclusive 3.0 5 a.	9082
XM VSX 2.5 TD 5 a.	5649
Evasion X 2.0 5 a.	4515
Evasion SX 1.9 TD 5 a.	5207
Evasion SX 2.0 5 a.	4892
Evasion VSX TCT 2.0 5 a.	6184

CHRYSLER

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

Neon 2.0L	2980
Vision 3.5 V6 aut.	6400
Voyager Holiday 2.5L	3725
Voyager Base 2.5L TD	4817
Voyager SE 2.5L TD	4930
Voyager LE 2.5L TD	5844
Voyager LE 3.3L V6 aut.	5522
Grand Voyager LE 2.5L TD	6107

Grand Voyager SE 3.3L V6 aut.	4920
Grand Voyager LE 3.3L V6 aut.	5772
Jeep Cherokee 2.5L	3980
Jeep Cherokee 4.0L aut.	4990
Jeep Grand Cherokee (Laredo) 4.0L aut.	6588
Jeep Grand Cherokee (Limited) 5.2L aut.	8216
Jeep Wrangler 4.0L	3795

DAEWOO

DAEWOO Motor Kft.,
1146 Budapest, Dózsa Gy. út 19.
Tel.: 343-6595

Racer Base 1.5 5 a.	1318
Racer Gsi 1.5 5 a.	1468
Racer Base 1.5 4 a.	1368
Racer Gsi 1.5 4 a.	1518
Nexia GL 1.5 4 a.	1518
Nexia GLE 1.5 4 a.	1668
Nexia GLX 1.5 DOHC 16V 4 a.	1768
Espero GL 1.5 DOHC 16V	1868
Espero GLX 1.5 DOHC 16V	1998
Espero GLX 1.5 DOHC 16V spec.	2098
Espero DLX 2.0	2398

FIAT

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

Cinquecento 900 kat.	959
Panda 1.1 L 4x4 kat.	1536
Uno 1.0 ie Ungheria kat. 5 a.	1148
Punto 55 S 1.1 3 a.	1126
Punto 55 S 1.1 5 a.	1292
Punto 1.1 6 speed 3 a.	1429
Punto 60 SX 1.3 5 a.	1469
Punto 75 ELX 1.3 5 a.	1619
Punto GT 1.4 turbó 3 a.	2141
Punto SX 1.7 TD kat. 5 a.	1858
Punto Cabrio 90 ELX 1.6	2421
Tipo 1.4 ie S kat. 5 a.	1563
Tipo 1.6 ie SX kat. 5 a.	1775
Tipo 1.7 D S 5 a.	1979
Tipo 1.9 TD SX kat. 5 a.	2183
Tempra 1.4 ie L kat.	1839
Tempra 1.4 ie S kat.	1897
Tempra 1.6 ie S kat.	1997
Tempra 1.6 ie Liberty kat.	2167
Tempra 1.9 D S	2361
Tempra 1.9 TD S kat.	2502
Tempra 1.9 TD Liberty kat.	2583
Tempra SW 1.4 ie L kat.	1865
Tempra SW 1.4 ie S kat.	1923
Tempra SW 1.6 ie S kat.	2166
Tempra SW 1.6 ie Liberty kat.	2189
Tempra SW 1.9 D S	2588
Tempra SW 1.9 TD S kat.	2793
Tempra SW 1.9 TD Liberty kat.	2881
Croma 2.0 ie kat.	2986

AZ ÉSSZERŰ VÁLASZTÁS MEGNYÍLT! OPEL ALKATRÉSZ ÁRUHÁZ

ORIENTIMPEX Kft.
MÜNCHENI HAUSLER-CSOPORT TAGJA

- óriási választék
- szakszerű, udvarias kiszolgálás
- jó parkolási lehetőség
- vizonteladói és taxis kedvezmények

1141 Budapest, Nagy Lajos király út 119.
Tel./fax: 251-0654, 251-0912

Croma 2.0 ie 16v SX kat.	3906
Croma 2.5 TD S kat.	3894
Coupé FIAT 2.0 16V kat.	3725
Coupé FIAT 2.0 16V Turbo Plus kat.	5055
Barchetta 1.5	3492

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 Club 1.3 5 a.	1387
Escort Club 1.3 kombi	1529
Escort CL 1.4 4 a.	1658
Escort CL 1.4 5 a.	1579
Escort CL 1.4 kombi	1740
Escort CL 1.8 D 4 a.	1906
Escort CL 1.8 D 5 a.	1815
Escort CL 1.8 D kombi	2002
Escort Alba 1.3 4 a.	1658
Escort Alba 1.3 5 a.	1579
Escort Alba 1.3 kombi	1740
Escort Alba Plusz 1.6i 4 a.	2056
Escort Alba Plusz 1.6i 5 a.	1958
Escort Alba Plusz 1.6i kombi	2159

FORD

ALKATRÉSZÜZLET

KAROSSZÉRIAELEMEK,
HŰTŐK, LÁMPÁK,
SZÉLVÉDŐK, FÉK,
KUPLUNG, FUTÓMŰ
ÉS MINDEN EGYÉB
ALKATRÉSZ
ÚJ ÉS BONTOTT
KIVITELBEN

1135 BP., REITTER F. U. 22.
TEL.: 270-3014
NYITVA: HÉTFŐ-PÉNTEK
9-17-IG

AUTÓLÁMPÁK, HŰTŐK,
VISSZAPILLANTÓ TÜKRÖK
NYUGATI TÍPUSOKHOZ

BONTÁSBÓL

1135 BP. REITTER F. U. 22.
TEL.: 270-3014



SILVER CAR KIT

EREDETI ÉS UTÁNGYÁRTOTT ALKATRÉSZEK,
SZÉLVÉDŐK, LÁMPÁK,
FUTÓMŰ-, MOTORALKATRÉSZEK,
SZÍJAK, TÖMÍTÉSEK ÉS GYÁRI OLAJOK ÁRUSÍTÁSA.

NYITVA: hétfő-péntek: 8-18 óráig, szombat: 8-12 óráig
1182 Budapest, Űllői út 579.
Telefon/fax: 290-5328

AUTÓRIASZTÓK ÉS KIEGÉSZÍTŐK ÖRÖK GARANCIÁVAL!

Ajánlatunk az *immobiliser* hárompontos indításgátló. Az autóriasztók beszerelésén kívül — mint a **WESTEL 900 GSM** mobil telefonok hivatalos beszerelői — kívánságra az Ön által kiválasztott rádiótelefont is beépítjük, illetőleg a **Clarion** autóhifiek választékával is várják Önöket szervizünkben.



MADE IN U.S.A.

MÁRKASZERVIZ:

STOVEX KFT.

1119 Budapest, Tétényi út 63.
Tel./fax: 161-2422, 161-0605

Escort CLX 1.4 4 a.	1865	Mondeo Club 1.8 TD kombi	2734
Escort CLX 1.4 5 a.	1776	Mondeo Si 2.0i Zeta 5 a.	3685
Escort CLX 1.4 kombi	1958	Mondeo Ghia 2.0i 4 a.	4049
Escort CLX 1.6i 4 a.	1958	Mondeo Ghia 2.0i 5 a.	4104
Escort CLX 1.6i 5 a.	1864	Mondeo Ghia 2.0i kombi	4220
Escort CLX 1.6i kombi	2056	Scorpio CLX 2.0 8V 4 a.	3688
Mondeo Alba 1.6i Zeta 4 a.	2084	Scorpio CLX 2.0 8V kombi	3928
Mondeo Alba 1.6i Zeta 5 a.	2136	Scorpio CLX 2.0 16V 4 a.	3815
Mondeo Alba 1.6i Zeta kombi	2230	Scorpio CLX 2.0 16V kombi	4055
Mondeo Alba 1.8i Zeta 4 a.	2537	Scorpio Ghia 2.0 8V 4 a.	5179
Mondeo Alba 1.8i Zeta 5 a.	2601	Scorpio Ghia 2.0 8V kombi	5490
Mondeo Alba 1.8i Zeta kombi	2715	Scorpio Ghia 2.0 16V 4 a.	5570
Mondeo GLX 1.6i Zeta 4 a.	2727	Scorpio Ghia 2.0 16V kombi	5880
Mondeo GLX 1.6i Zeta 5 a.	2795	Scorpio Ghia 2.0 V6 aut. 4 a.	6442
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		

HONDA

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

Civic 1.5 DXi 3 a.	1890
Civic 1.5 LSi 3 a.	2249
Civic 1.6 ESi ABS 3 a.	2449
Civic 1.5 LSi 4 a.	2299
Civic 1.6 ESi ABS 4 a.	2639
Civic 1.6 ESi ABS SRS 4 a.	2879
Civic 1.4i 5 a.	2190
Civic 1.4i SRS 5 a.	2490
Civic 1.5 VTEC-E 5 a.	2390
Civic 1.5 VTEC-E SRS 5 a.	2690
Civic 1.5 VTEC-E SRS ABS 5 a.	2849
Civic Coupé 1.5 LSi	2390



Civic Coupé 1.5 LSi SRS	2590
Accord 2.0i LS SRS	4390
Accord 2.3i SR	6190
Prelude 2.0i 16V	3690

HYUNDAI

Cél Motors Kft.,
1119 Budapest, Keveháza u. 1-3.
Tel.: 186-9455

Accent Pro LS	1360
Accent LS	1540
Accent Euro LS	1595
Accent Euro GLS	1840
Accent GLS	2050
Lantra GLS	2150
Lantra GLS+	2440
Sonata II GL	2690
Sonata II GLS	3590

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	597
Lada 1.5 L	630
Lada 1.5 S	580
Lada 1.5 kombi	625
Szamara 1.1 3 a.	675
Szamara 1.3 3 a.	725
Szamara Ring 1.3 3 a.	825

Szamara 1.5 3 a.	750
Szamara Ring 1.5 3 a.	850
Szamara 1.1 5 a.	725
Szamara 1.3 5 a.	755
Szamara Ring 1.3 5 a.	855
Szamara 1.5 5 a.	780
Szamara Ring 1.5 5 a.	880
Szamara 1.3 4 a.	830
Szamara Boss 1.5 4 a.	980
Szamara Boss 1.5 L 4 a.	995
Niva 1.7 3 a.	1050

LAND ROVER

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

Discovery Tdi 3 a.	5016
Discovery V8i 3.9 kat. 3 a.	5717
Discovery MPi 3 a.	5016
Discovery TDi 5 a.	5320
Discovery V8i 3.9 kat. 5 a.	6065
Discovery MPi 5 a.	5320
Range Rover Tdi man.	9616
Range Rover SE 4.0 kat. man.	10584
Range Rover SE 4.0 kat. aut.	10978
Range Rover HSE 4.6 kat. aut.	11914

MAZDA

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

121 Pro	1802
323 1.3i 3 a.	2641
323 1.5i 3 a.	2863
323 1.3i 4 a.	2589
323 1.5i 4 a.	3000
323 1.5i SE 4 a.	3411
323 1.5i aut. 4 a.	3274
323F 1.5i 5 a.	3168
323F 1.5i SE 5 a.	3411
323F 1.8i 5 a.	4479
323F 2.0i V6 5 a.	5280
323 1.6i SV kombi	2880
626 1.8i 4 a.	4106
626 2.0i 4 a.	4806

626 2.0 D CX SE 4 a.	5049
626 1.8i 5 a.	4262
626 2.0i 5 a.	4940
626 2.0i aut. 5 a.	5269
626 2.0 D CX 5 a.	5002
626 2.0i kombi	4292
626 2.0 D CX kombi	4730
MX-3 1.6i	3987
MX-5 1.6i	3630
Xedos-6 16V	4926
Xedos-9 2.0i V6	6972
Xedos-9 2.5i V6	9115

MERCEDES

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

C 200 D	4778
C 220 D	5439
C 250 D	6049
C 180	4948
C 200	5598
C 220	6911
C 280	7810
E 200 D	5458
E 250 D	6767
E 250 TD	7291
E 300 D	8255
E 300 TD	11105
E 200	6250
E 220	7688
E 280	8656
E 320	9989
E 300 4-Matic	11492
E 420	13011
E 200 Coupé	7183
E 220 Coupé	9214
E 320 Coupé	11674
E 200 Cabrio	8486
E 220 Cabrio	10907
E 320 Cabrio	13951
E 250 T D	7595
E 300 T D	9197
E 300 T TD	10408
E 300 T TD 4M	12076
E 200 T	7080
E 220 T	8632
E 280 T	9619
E 320 T	10938
E 300 T 4M	12437



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

HIVATALOS MÁRKASZERVIZ



- Új gépkocsik értékesítése
- karosszéria-javítás gyári technológiával

Peugeot a siker KOVÁCSA

Új Peugeot-ok akciós áron a Peugeot Kovácsnál!

Kedvező részlet, lízing-bérlés

Használt gépkocsiját beszámítjuk

Gyári alkatrészek kedvező áron, raktárról

Biztosítások ügyintézése, helyszíni kártelvétele

S 350 TD	12839	Lancer 1.6 GLXi 4WD kombi	3500
S 280	12217	Lancer 1.6 GLXi 4WD ABS AB kombi	3618
S 320	14610	Lancer 2.0 GLD kombi	3228
S 320 lang	15192	Lancer 2.0 GLXD kombi	3601
S 420	17736	Lancer 2.0 GLXD ABS AB kombi	3953
S 420 lang	18311	Galant 1.8 GLSi 4 a.	3449
S 500	18973	Galant 1.8 GLSi ABS DAB 4 a.	3895
S 500 lang	19970	Galant 2.0 GLSi DAB 4 a.	4257
S 600	28808	Galant 2.0 GLSi DAB aut. 4 a.	4527
S 600 lang	29390	Galant 2.0 V6-24 DAB 4 a.	5060
S 420 Coupé	21206	Galant 2.0 V6-24 DAB aut. 4 a.	5330
S 500 Coupé	23862	Galant 2.5 V6-24 4WD 4WS DAB 4 a.	7470
S 600 Coupé	31640	Galant 2.0 GLS TD 4 a.	3793
SL 280	16558	Galant 2.0 GLS TD ABS DAB 4 a.	4254
SL 320	18144	Galant 1.8 GLSi 5 a.	3544
SL 500	22820	Galant 1.8 GLSi ABS DAB 5 a.	3990
SL 600	31168	Galant 2.0 GLSi DAB 5. Galant 2.0 GLSi aut. DAB 5 a.	4352 4622
		Galant 2.0 V6-24 DAB 5 a.	5155
		Galant 2.0 V6-24 DAB aut. 5 a.	5425
		Galant 2.5 V6-24 4WD 4WS DAB 5 a.	7565
		Galant 2.0 GLS TD 5 a.	3888
		Galant 2.0 GLS TD ABS DAB 5 a.	4349
		Sigma 3.0 V6 EXE DAB	7159
		Sigma 3.0 V6 EXE aut. DAB	7795
		Sigma 3.0 V6-24 DAB	8422
		Sigma 3.0 V6-24 DAB Leder	8751
		Sigma 3.0 V6-24 aut. DAB	9046
		Sigma 3.0 V6-24 aut. DAB Leder	9443
		Sigma 3.0 V6-24 aut. 4WS DAB Leder	10134
		Sigma Combi 3.0 V6	6904
		Sigma Combi 3.0 V6 aut. ACC	7597
		3000 GT	13677
		Pajero MT 2.5 TD GL	4950
		Pajero MT 2.5 TD GLX	6061

TÖMÍTÉSEK

Eredeti német alapanyagból
minden típusú személy- és tehergépkocsihoz
munkagéphez,
traktorhoz,
csónakmotorhoz és
motorkerékpárhoz.

raktárról és minta utáni készítéssel!

Telefon: 269-2986
Nyitva: 8—18 óráig

1061 Budapest,
Jókai tér 6.

Pajero MT 2.5 TD GLX NT ABS	6428
Pajero MT 2.8 TD GLS AB	8817
Pajero MT 3.0 V6 GLS AB	7874
Pajero MT 3.0 V6 GLS aut. AB	8324
Pajero MT 3.5 V6-24 GLS AB AC	8781
Pajero 3.0 V6 aut. vászontetős	8205
Pajero Wagon 2.5 TD GL	5742
Pajero Wagon 2.5 TD GLX	6852
Pajero Wagon 2.5 TD GLX NT ABS	7220
Pajero Wagon 2.8 TD GLX NT ABS	8826
Pajero Wagon 2.8 TD GLS AB	9608
Pajero Wagon 2.8 TD GLS AB Leder	10047
Pajero Wagon 2.8 TD GLS aut. AB	10058
Pajero Wagon 2.8 TD GLS aut. AB Leder	10497
Pajero Wagon 3.0 V6-24 GLS AB	8632
Pajero Wagon 3.0 V6-24 GLS AB Leder	9071

Sunny 1 4 LX X1 5 a.	1980
100 NX 1.6 T-BAR SLX 3 a.	2554
Serena 1.6 SLX 4 a.	3113

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.	1129
Corsa City 1.2i 5 a.	1168
Corsa Eco 1.2i 3 a.	1229
Corsa Eco 1.2i 5 a.	1268
Corsa Swing 1.4i 3 a.	1273
Corsa Swing 1.5 D 3 a.	1502
Corsa Swing 1.5DT 3 a.	1609
Corsa Swing 1.4i 3 a.	1337
Corsa Swing 1.4i 5 a.	1377
Corsa Swing 1.5D 5 a.	1542
Corsa Swing 1.5DT 5 a.	1648

DÍZELESEK!

BOSCH
személy- és kisteherautó
dízeladagoló-szerviz:
Adagolójavítás,
dízelmotorállapot-vizsgálat,
adagolók értékesítése és cseréje.

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.

PIRELLI MAHLE LUK LAMINO

KOZIK és TSA. BT. 1213 Bp. Rákóczi F. út. 194.

CAV-DENSO

Porlasztócsúcsok - adagolóalkatrészek

KIS- és NAGYKERESKEDELMI
forgalmazása

KÉRJE ÁRLISTÁNKAT!

Nyitva: h.-p.: 8-17
sz.: 8-12

Tel./fax: 277-8222
06-60-319-662
06-30-440-212

SZEMÉLY ÉS TEHER KIPUFOGÓK

Pajero Wagon 3.0 V6-24 GLS AB Leder aut.	9521
Pajero Wagon 3.5 V6-24 GLS AB AC Leder aut.	10330

NISSAN

Euromore Kereskedelmi RT.,
Budapest III., Zay út 24.
Tel.: 168-6691, 188-8308

Micra 1.3 LX 5 a.	1625
Micra 1.3 SLX CVT 5 a.	1975
Sunny 1.4 LX 3 a.	1690
Sunny 1.6 SR 3 a.	2050
Sunny 1.4 LX 4 a.	1765
Sunny 1.4 SLX 4 a.	1935
Sunny 1.6 SLX 4 a.	1999
Sunny 1.4 LX 5 a.	1790
Sunny 1.4 SLX 5 a.	1990
Sunny 1.6 SLX 5 a.	2060
Sunny 1.4 LX X1 3 a.	1920
Sunny 1 4 LX X1 4 a.	1950

Corsa Joy 1.2SZ 3 a.	1356
Corsa Joy 1.4XE 3 a.	1513
Corsa Joy 1.2SZ 5 a.	1395
Corsa Joy 1.4XE 5 a.	1553
Corsa Sport 1.4XE 3 a.	1487
Corsa GSI 1.6XE 3 a.	1977
Tigra 1.4 XE 2 a.	2428
Tigra 1.6 XE 2 a.	2973
Astra START GL 1.4i 5 a.	1481
Astra GL 1.4i 5 a.	1531
Astra GL 1.4i SE 5 a.	1615
Astra GL 1.6i 5 a.	1612
Astra GL 1.6i XEL 5 a.	1778
Astra GL 1.7DTL 5 a.	1741
Astra GL 1.7DT 5 a.	2007
Astra GL 1.4i Caravan	1670
Astra GL 1.4i SE Caravan	1754
Astra GL 1.6i Caravan	1751
Astra GL 1.6i XEL Caravan	1917
Astra GL 1.7DTL Caravan	1880
Astra GL 1.7DT Caravan	2147
Astra GL 1.4i Caravan Club	1751

Astra GL 1.4i SE Caravan Club	1835
Astra GL 1.6i Caravan Club	1833
Astra GL 1.6i XEL Caravan Club	1998
Astra GL 1.7DTL Caravan Club	1961
Astra GL 1.7DT Caravan Club	2228
Astra GL 1.4i 4 a.	1749
Astra GL 1.4i SE 4 a.	1835
Astra GL 1.6i 4 a.	1833
Astra GL 1.6i XEL 4 a.	2005
Astra GL 1.7DTL 4 a.	1966
Astra GL 1.7DT 4 a.	2243

Astra HVG GL 1.4i 5 a.	1819
Astra HVG GL 1.4i Caravan	1966
Astra Sport 1.6XE	3100
Astra Sport 1.7DT	3261
Astra GSI 2.0XE	4027
Astra Cabrio 1.4i SE	3261
Astra Cabrio 1.8XE	3940
Astra Sprint 1.4 SE 5 a.	1654
Astra Hobby 1.4 SE 5 a.	1769
Astra Hobby 1.6 XEL 5 a.	1943
Astra Hobby 1.4 SE Caravan	1908
Astra Hobby 1.6 XEL Caravan	2093

Frontera Sport 2.0i 3 a. 4x4	3382
Frontera 2.4i 5 a. 4x4	4224
Frontera 2.3DT 5 a. 4x4	4417
Montarey 3.1DT 5 a. 4x4	6823
Monterey 3.2i V6 5 a. 4x4	6708
Vectra GL 1.6SZ 4 a.	2070
Vectra GL 1.7D 4 a.	2200
Vectra GL 1.6SZ 5 a.	2123
Vectra GL 1.7D 5 a.	2253
Vectra 1.6SZ 4 a.	2190
Vectra 1.7DT 4 a.	2454
Vectra 2.0i 4 a.	3014
Vectra 1.6SZ 5 a.	2243
Vectra 1.7DT 5a.	2507
Vectra 2.0i 5 a.	3066
Vectra Sport 2.0i 4 a.	3412
Vectra Sport X2.0XE 4 a.	3802
Vectra Sport 2.0 5 a.	3465
Vectra Sport X2.0XE 5 a.	3855
Vectra CDX 1.6SZ 4 a.	2519
Vectra CDX 1.7DT 4 a.	2840

Importból
új és használt
Liaz és Avia
tehergépkocsik
és alkatrészeik,
valamint
mezőgazdasági
gépek beszerzését
vállaljuk.

Érdeklődni:
Tel.: (53)-314-774
8 és 16 óra között

Vectra CDX 1.8i 4 a.	3054
Vectra CDX 2.0i 4 a.	3274
Vectra CDX 2.5XE 4 a.	4620
Vectra CDX 1.6SZ 5 a.	2572
Vectra CDX 1.7DT 5 a.	2893
Vectra CDX 1.8i 5 a.	3106
Vectra CDX 2.0i 5 a.	3327
Vectra CDX 2.5XE 5 a.	4572
Calibra 2.0i	4123
Calibra 2.0XE	4424
Calibra 2.0i turbó	5781
Calibra 2.5 XE	4769
Omega GL X2.0SE Sedan	3968
Omega GL X2.0XE Sedan	4188
Omega GL X2.5XE Sedan	5310
Omega GL 2.5DT Sedan	4666
Omega GL X2.0SE Caravan	4170
Omega GL X2.0XE Caravan	4389
Omega GL X2.5XE Caravan	5626
Omega GL 2.5DT Caravan	4867
Omega CD X2.0XE Sedan	4713
Omega CD X2.5XE Sedan	5904
Omega CD 2.5DT Sedan	5191
Omega CD X2.0XE Caravan	4976
Omega CD X2.5XE Caravan	6202
Omega CD 2.5DT Caravan	5454
Omega MV6 2.5DT Sedan	6803
Omega MV6 X3.0XE Sedan	7045
Omega MV6 2.5DT Caravan	7135
Omega MV6 X3.0XE	
Caravan	7378
Pontiac Trans Sport 2.3i 16V	4434
Pontiac Trans Sport 3.8i	
V6 aut.	5151

FIAT

AHB

AUTÓSZALON Budafokon!

A FIAT teljes típusválasztéka, haszongépjárművek is!

Lízing, részletfizetés

A FIAT csak minimálisan változtatta árait!!!

Új és használt gépkocsik értékesítése.

Minden új gépkocsi-vásárló meglepetésben részesül!

1223 Budapest, Nagyétényi út 116. Telefon/fax: 226-0513

PEUGEOT

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

106 KID 1.0 kat. 3 a.	1081
106 XR 1.2 kat. 3 a.	1418
106 XSI 1.6 kat. 3 a.	2152
106 KID 1.0 kat. 5 a.	1148
106 XND 1.6 kat. 5 a.	1534
106 XR 1.2 kat. 5 a.	1580
306 XN 1.2 kat. 3 a.	1510
306 XN 1.4 kat. 3 a.	1556
306 XND 1.9 kat. 3 a.	1937

306 XSI 2.0 kat. 3 a.	3075
306 SL 1.4 kat. 4 a.	1642
306 SLD 1.9 kat. 4 a.	2035
306 SR 1.4 kat. 4 a.	1890
306 SR 1.6 kat. 4 a.	2060
306 SRD 1.9 kat. 4 a.	2297
306 SRDT 1.9 kat. 4 a.	2473
306 ST 1.8 kat. 4 a.	2783
306 XN 1.2 kat. 5 a.	1530
306 XN 1.4 kat. 5 a.	1571
306 XND 1.9 kat. 5 a.	1964
306 XR 1.4 kat. 5 a.	1795
306 XR 1.6 kat. 5 a.	1887
306 XRD 1.9 kat. 5 a.	2091
306 XRDT 1.9 kat. 5 a.	2310

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

EZ AZ EREDETI!

JÚNIUS 3-5. Pünkösdkor

SOMOGYBÁBOD

TOTAL OFF ROAD

FEJÉR

ESTIVÁL

EZT NÉZZE MEG!

Közel 1000 terepjáró autó
vetélkedője — sørsátor —
dixieland — kemping —
izgalom —
móka-kacagás —
három napig

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.	1168
Twingo Pack	1221
Twingo Easy	1300
ClioRL 1.2 kat. 3 a.	1303
ClioRL 1.2 kat. 5 a.	1351
ClioBe Bop 1.2 kat. 3 a.	1319
ClioBe Bop 1.2 kat. 5 a.	1369
ClioRN 1.4 kat. 5 a.	1608
ClioRT 1.2 kat. 5 a.	1621
ClioRT 1.4 kat. 5 a.	1739
ClioRSI 1.8 kat. 3 a.	2484
ClioRL 1.9 D kat. 3 a.	1579
ClioRL 1.9 D kat. 5 a.	1627
R19 RL kat. 3 a.	1530
R19 Prima kat. 3 a.	1665
R19 RL kat. 5 a.	1586

R19 Prima kat. 5 a.	1713
R19 RL kat. 4 a.	1655
R19 Prima kat. 4 a.	1781
R19 RN 1.4 kat. 5 a.	1794
R19 RN 1.4 kat. 4 a.	1841
R19 RT 1.4 kat. 5 a.	1958
R19 RT 1.4 kat. 4 a.	2006
R19 16V 1.8 kat. 4/5 a.	3175
R19 RL 1.9 D kat. 3 a.	1906
R19 RL 1.9 D kat. 5 a.	1970
R19 RL 1.9 D kat. 4 a.	2018
R19 RT 1.9 D kat. 5 a.	2231
R19 RT 1.9 D kat. 4 a.	2284
R19 RT 1.9 TD kat. 5 a.	2549
R19 RT 1.9 TD kat. 4 a.	2602
R19 Cabrio RT 1.8 kat.	3525
Nevada RT17 1.7 kat. 5 a.	2929
Nevada RTD 2.1 kat. 5 a.	3006
Nevada RTdT 2.1 kat. 5 a.	3488
Laguna RN 1.8 kat. 5 a.	2424
Laguna RT 2.0 kat. 5 a.	2855
Laguna RXE 2.0 kat. 5 a.	2968
Laguna RN 2.2 D kat. 5 a.	2847
Safrane RT 2.5 turbo D	5368
Safrane RT 3.0 V6	6372
Safrane RXE 3.0 V6	7142
Espace RN DT 2.1 kat.	4291
Espace RT DT 2.1 kat.	4687
Express 1.2 kombi kat.	1645
Express 1.9 D kombi kat.	1997
Express 1.9 D break kat.	2149
Trafic 2.5 D kombi 9 fős	3966
Trafic 2.5 D kombi 4x4 9 fős	4198

ROLLS-ROYCE

Valent British Motors,
Budapest, IX., Határ út 50/A.
Tel.: 280-6808, 280-6817

Silver Spirit III	298000
Silver Spur III	338900
Flying Spur	365000
Corniche IV	453850
Touring Limousine	561100

(DEM árak, vásárláskor napi árfo-lyamon forintosítható)

ROVER

Valent British Motors,
Budapest IX., Határ út 50/A.
Tel.: 280-6808, 280-6817

Mini Mayfair 1.3 kat. 2 a.	1799
Mini Cooper 1.3i kat. 2 a.	1995
214 SLi 1.4i 16V kat. 5 a.	2795
216 SLi 1.6i 16V kat. 5 a.	3095
216 Cabriolet 1.6i 16V kat. 2 a.	4150
216 Coupé 1.6i 16V kat. 2 a.	3940
220 Turbo Coupé 2.0i 16V 2 a.	5885
414 SLi 1.4i 16V kat. 4 a.	2895
416 SLi 1.6i 16V kat. 4 a.	3198
620 Si 2.0i 16V kat. 4 a.	4895
620 Si Lux 2.0i 16V kat. 4 a.	5135
623 Si Lux 2.3i 16V aut. kat. 4 a.	6450
820 Si 2.0i 16V kat. 4 a.	6195
820 Si Luxury Pack 1. 2.0i 16V kat. 4 a.	6395



AUSZTRÁL AUTÓRIASZTÓK

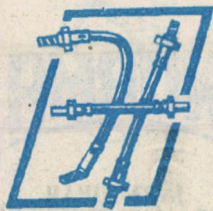
AKÁR 10¹⁹ KÓDKOMBINÁCIÓVAL

MEGBÍZHATÓ MINŐSÉGBEN,
ELÉRHETŐ ÁRAKON

**AUTÓSZALONOK ÉS VISZONTELADÓK
JELENTKEZÉSÉT IS VÁRJUK.**

KIZÁRÓLAGOS IMPORTŐR:

1106 Budapest, Jászberényi út 24—36. B. ép. II. em.
Tel.: 262-0735, vagy 261-5052/365, 444 mellék



HÉFAL KFT.

GUMICSŐ- ÉS
FÉMFEKCSŐ-
KÉSZÍTÉS
KELETI ÉS NYUGATI
SZEMÉLY- ÉS
TEHERAUTÓKHOZ
KATALÓGUSBÓL
VAGY MINTA UTÁN
AZONNAL!

POSTAI UTÁNVÉTEL IS.

Légfék- és hidraulika-tömlők
gyártása és értékesítése
tehergépkocsikhoz.
Szervo-
és klímaberendezések
gumicsöveinek javítása
rövid határidővel.

Dunakeszi, Esze Tamás u. 7.
Tel./fax: 06-(27)-341-442.

820 Si Luxury Pack 2. 2.0i 16V kat. 4 a.	6795
827 Si 2.7i 24V kat. 4 a.	9250
827 Coupé 2.7i 2 a.	9995

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 CLX 1.4 3 a.	1706
Ibiza CLX 1.4 5 a.	1773
Ibiza GLX 1.4 3 a.	1828
Ibiza GLX 1.4 5 a.	1895
Ibiza CLX 1.6 3 a.	1861
Ibiza CLX 1.6 5 a.	1928
Ibiza GLX 1.6 3 a.	1983
Ibiza GLX 1.6 5 a.	2050
Ibiza CLX 1.8 3 a.	2313
Ibiza CLX 1.8 5 a.	2392
Ibiza GLX 1.8 3 a.	2459
Ibiza GLX 1.8 5 a.	2539
Ibiza GLX 1.8 aut. 3 a.	2811
Ibiza GLX 1.8 aut. 5 a.	2891
Ibiza GT 16V 1.8 3 a.	2981

Ibiza GT 2.0 3 a.	2850
Ibiza GT 2.0 5 a.	2930
Ibiza CLX 1.9D 3 a.	2341
Ibiza CLX 1.9D 5 a.	2419
Ibiza GLX 1.9TD 3 a.	2518
Ibiza GLX 1.9TD 5 a.	2594
Ibiza GT 1.9TD 3 a.	3066
Ibiza GT 1.9TD 5 a.	3142
Cordoba CLX 1.4	1780
Cordoba GLX 1.4	1931
Cordoba CLX 1.6	2017
Cordoba GLX 1.6	2119
Cordoba GLX 1.8	2580
Cordoba GLX 1.8 aut.	2932
Cordoba GT 16V 1.8	3106
Cordoba GT 2.0	2895
Cordoba CLX 1.9D	2611
Cordoba GLX 1.9TD	2643
Cordoba GT 1.9TD	3185
Toledo CL TRIO 1.6	2176
Toledo CL 1.6	2067
Toledo GL 1.6	2231
Toledo GLX 1.6	2477
Toledo GLX 2.0	3468
Toledo GT 2.0	3790
Toledo GL 1.9TD	2314
Toledo GLX 1.9TD	3042

SKODA

**Autó Hungária Kft.,
Budapest V., Régi posta utca 5.
Tel.: 118-6016**

Felicia LX 1.3	1178
Felicia GLXi 1.3	1340
Forman 135 LX 1.3	1132

SUBARU

**Autoker Autókereskedelmi Kft.,
Subaru Autószalon
Budapest, VI.,
Liszt Ferenc tér 11.
Tel.: 342-1931, 342-2732.**

Libero Wagon SDX 1.2 4WD SB (93)	1998
Libero Wagon SDX 1.2 4WD 2798	
Libero Wagon SDX 1.2 4WD metál	2818
Libero Wagon SDX 1.2 4WD SR	2878
Libero Wagon SDX 1.2 4WD SR metál	2898
Libero Wagon SDX 1.2 4WD SB	3098
Libero Wagon SDX 1.2 4WD SB metál	3118
Impreza GL 1.6 4WD BX 4 a.	3198
Impreza GL 1.6 4WD BX metál 4 a.	3248
Impreza GL 1.6 4WD BX 5 a.	3348
Impreza GL 1.6 4WD BX metál 5 a.	3398
Impreza GL 1.8 4WD BT 4 a.	3998
Impreza GL 1.8 4WD EX metál 4 a.	3998

Impreza GL 1.8 4WD BT metál 5 a.	4198
Impreza GL 1.8 4WD EX 5 a.	4098
Impreza GL 1.8 4WD EX metál 5 a.	4148
Impreza GL 1.8 4WD EM 5 a.	4348
Legacy GL 2.0 4WD AX metál 4 a.	3698
Legacy GL 2.0 4WD AT 4 a.	4348
Legacy GL 2.0 4WD AS metál 4 a.	4948

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.	710
Tavria Lux	750

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

TOYOTA

Márkakereskedés és Márkaszerviz

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

Tromf Kft.

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

Carina-E Sedan GLi 2.0 4 a.	3330
Camry Sedan GL 2.2i 4 a.	4499
Camry Sedan GX 3.0i V6 4 a.	4999
Camry Sedan GX 3.0i V6 aut. 4 a.	5150
Celica Liftback GTi 1.8 3 a.	3260
Hiace Combi 2.4 D 4 a. 6-9 szem.	2916
RAV-4 2.0i 4x4 4 a.	3280

UAZ

**Autóker Autókereskedelmi Kft.,
1194 Budapest,
Hofherr 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.	1439
Polo 45 Servo 1.0 2 a.	1539
Polo 45 Interlagos 1.0 2 a.	1731
Polo 55 1.3 2 a.	1564
Polo 55 Servo 1.3 2 a.	1668
Polo 55 Interlagos 1.3 2 a.	1867
Polo 75 Servo 1.6 2 a.	1715
Polo 75 Interlagos 1.6 2 a.	1918
Polo 64 Diesel 1.9 2 a.	1897
Polo 45 1.0 4 a.	1531
Polo 45 Servo 1.0 4 a.	1631
Polo 45 Interlagos 1.0 4 a.	1823
Polo 55 1.3 4 a.	1659
Polo 55 Servo 1.3 4 a.	1763
Polo 55 Interlagos 1.3 4 a.	1962
Polo 75 Servo 1.6 4 a.	1811
Polo 75 Interlagos 1.6 4 a.	2010
Polo 64 Diesel 1.9 4 a.	2000
Golf CL 1.4	1839
Golf CL Servo 1.4	1980
Golf CL Pink Floyd 1.4	2258
Golf CL 1.6	2362
Golf CL Pink Floyd 1.6	2629
Golf CL 1.8	2822
Golf CL 1.8 aut.	3061
Golf GL 1.4	2683



Teljes körű
alkatrészellátást
biztosít

ricambi ricambi
FIAT LANCIA

Alfa Romeo

minden típusához.

IVECO

gyári alkatrészek
rendelésre.
Egyéni vásárlókat
kis- és nagykereskedőket
egyaránt vár
a **NIKKO Kft.**
Bp. X., Kőér u. 3/A.
Tel./fax: 262-3336
Nyitva tartás:
hétköznap
8—16 óráig.



**JÁRMŰIPAR,
IPARÁGAK FIGYELEM!**

**Tömlő-
és csőbilincsek
ötféle anyagminőség,
négyféle szalagszélesség,
méretválaszték
Ø 190 mm-ig
NORMA
fékcsőbilincs,
benzincsőbilincs
Mindez azonnal
20 millió Ft értékű
raktárkészletünkől.**

NORMA-KER BT.

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

Golf GL 1.6	2758	Passat Limousine CL 1.6	3151
Golf GL 1.8	3147	Passat Limousine CL	
Golf GL 1.8 aut.	3386	1.6 aut.	3398
Golf GL Syncro 1.8	4097	Passat Limousine CL	
Golf GTI 2.0	4302	1.6 Primo	2915
Golf GTI 16V 2.0	4501	Passat Limousine CL 2.0	4494
Golf VR6 2.8	5380	Passat Limousine CL	
Golf VR6 2.8 aut.	5958	2.0 aut.	4777
Golf VR6 Syncro 2.9	6532	Passat Limousine GL 1.8	4526
Golf CL 1.9 TD	2691	Passat Limousine GL	
Golf CL 1.9 TDI	3176	1.8 aut.	4817
Golf CL 1.9 TDI aut.	3403	Passat Limousine GL 1.6	4047
Golf GL 1.9 TD	3166	Passat Limousine GL	
Golf GL 1.9 TDI	3544	1.6 aut.	4306
Golf GL 1.9 TDI aut.	3771	Passat Limousine GL 2.0	4811
Golf GT 1.9 TDI	3733	Passat Limousine GL	
Golf Variant CL 1.4	2128	2.0 aut.	5101
Golf Variant Young		Passat Limousine GT	
Family 1.4	2333	16V 2.0	5334
Golf Variant CL 1.8	2769	Passat Limousine VR6 2.8	7110
Golf Variant CL 1.8 aut.	3395	Passat Limousine VR6	
Golf Variant GL 1.8	3424	2.0 aut.	7430
Golf Variant GL 1.8 aut.	3739	Passat Limousine CL	
Golf Variant GL 2.0	3668	1.9 TD	4123
Golf Variant GL 2.0 aut.	3907	Passat Limousine GL	
Golf Variant CL 1.9 TD	2997	1.9 TD	4431
Golf Variant CL 1.9 TDI	3486	Passat Limousine CL	
Golf Variant CL 1.9 TDI		1.9 TDI	4501
aut.	3712	Passat Limousine GL	
Golf Variant GL 1.9 TD	3482	1.9 TDI	4809
Golf Variant GL 1.9 TDI	3865	Passat Variant CL 1.8	4469
Golf Variant GL 1.9 TDI		Passat Variant CL 1.8 aut.	4760
aut.	4091	Passat Variant CL 1.6	3311
Golf Cabrio 1.8	4725	Passat Variant CL 1.6 aut.	3558
Golf Cabrio 1.8 aut.	4964		
Golf Cabrio Avantgarde 1.8	5047		
Golf Cabrio Avantgarde			
1.8 aut.	5286		
Golf Cabrio Avantgarde 2.0	5271		
Golf Cabrio Avantgarde			
2.0 aut.	5510		
Corrado 16V 2.0	4789		
Corrado 16 V 2.0 aut.	5050		
Corrado VR6 2.9	6495		
Corrado VR6 2.9 aut.	6787		
Vento CL 1.4	2278		
Vento CL 1.6	2661		
Vento CL 1.8	3012		
Vento CL 1.8 aut.	3253		
Vento CL 2.0	3349		
Vento CL 2.0 aut.	3590		
Vento GL 1.6	2837		
Vento GL 1.8	3237		
Vento GL 1.8 aut.	3478		
Vento GL 2.0	3557		
Vento GL 2.0 aut.	3798		
Vento GT 2.0	4276		
Vento VR6 2.8	5902		
Vento VR6 2.8 aut.	6167		
Vento CL 1.9 TD	2912		
Vento CL 1.9 TDI	3290		
Vento CL 1.9 TDI aut.	3519		
Vento GL 1.9 TD	3380		
Vento GL 1.9 TDI	3758		
Vento GL 1.9 TDI aut.	3987		
Vento GT 1.9 TDI	4023		
Passat Limousine CL 1.8	4202		
Passat Limousine CL			
1.8 aut.	4493		

NYUGATI AUTÓK BONTÓJA

Minden típust átvesszünk!

VISZTRICZ Kft.

Tel./fax: 96/363-016

Győrtől 20 km-re
a 85-ös főúton,
ENESÉN

ÓRIÁSI RAKTÁR- KÉSZLET

Passat Variant CL		480 2.0 S	4923
1.6 Primo	3067	480 1.7 turbó	5244
Passat Variant CL 2.0	4759	850 2.0 10V	6194
Passat Variant CL 2.0 aut.	5050	850 2.5 10V	7225
Passat Variant Syncro		850 2.5 20V	7779
CL 2.0	5604	850 T-5 2.3 20V	9281
Passat Variant GL 1.8	4817	850 Estate 2.0 10V	6595
Passat Variant GL 1.8 aut.	5108	850 Estate 2.5 10V	7700
Passat Variant GL 1.6	4307	850 Estate 2.5 20V	8238
Passat Variant GL 1.6 aut.	4566	850 Estate T-5 2.3 20V	9741
Passat Variant GL 2.0	5107	940 Estate Classic 2.3	5918
Passat Variant GL 2.0 aut.	5398	960 2.5 24V	7823
Passat Variant GT 16V 2.0	5691	960 3.0 24V	9069
Passat Variant VR6 2.8	7493	960 Estate 2.5 24V	8089
Passat Variant VR6 2.8 aut.	7813	960 Estate 3.0 24V	9336
Passat Variant CL 1.9 TD	4376		
Passat Variant GL 1.9 TD	4707		
Passat Variant CL 1.9 TDI	4729		
Passat Variant GL 1.9 TDI	5060		

VOLVO

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

440 1.6i	3399
440 1.8i	4115
440 1.9 TD	4233
440 2.0i	4389
440 1.7 turbó	4732
460 1.6i	3399
460 1.8i	4115
460 1.9 TD	4233
460 2.0i	4389
460 1.7 turbó	4732



CHRYSLER Jeep CENTRUM

1118 Budapest, Boldizsár u. 1.

Tel.: 162-1609
209-3656



Új és használt gépkocsik értékesítése



Új gépkocsi vásárlása esetén
a használt gépkocsi beszámítása



Lízing, részlet



Alkatrész-értékesítés és -javítás
eredeti gyári technológiával



Karosszéria-, lakatos-, fényezőmunkák és
biztosítási ügyintézés

MOSS SECURITY

Távírányítós Autóriasztók
Távírányítós angol
autóriasztók 7280—35000 Ft
közt. Rádiók, központi
zárok, extrák beszerelése.

GRAVÍROZÁS

Viszonteladókát is
kiszolgálunk.

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

ÚJ MOPEDEK ÉS MOTORKERÉKPÁROK ÁRAI

APRILIA

Concordia Motors Kft.,
Budapest XIV.,
Nagy Lajos kir. útja 112.
Tel.: 252-4555/121

Amico Base	282
Amico GL	310
SR 50 Viper	333
SR 50 Urban Kid	333
SR 50 Replica	333
Red Rose Classic	389
RS 50 Extrema	430
RS 125 Extrema	680
RS 250 Replica	912
Pegaso 125	489
Pegaso 650/94	797
Pegaso 650/95	797
Moto 6.5 (Stark)	802

Lengéscsillapítók!

Sachs, Boge, Koni
Bilstein, Gabriel.
Alacsony árak.

Felújítás gyári anyaggal,
1 év garanciával,
ajtóemelő gázrugók,
kipufogók, szűrők stb.

Kosák-tól.

Szaktanácsadás
az optimális lengéscsillapító
kiválasztásához!
1204 Nagysándor J. u. 91.
Tel./fax: 285-7583

BABETTA

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

210/220	66
210/100	77
210/121	80
210/123	90

BMW

Wallis Motor Kft.,
1134 Budapest, Váci út 45.
Tel.: 129-5293, 270-4219

F650	948
R850R	1327
R1100R	1394
R1100GS	1538

R1100RS	1673
K75	1323
K75S	1516
K75RT	1596
K1100RS	2000
K1100LT	2129
R100 Mystic	1330
R100R CI	1357
R100GS PD CI	1513
R100RT CI	1660

(nettó árak)

CAGIVA

Poli-Car Kft.,
Budapest XXI.,
Rákóczi Ferenc u. 289.
Tel.: 276-5512

City 50	239
Passing 125	298
Prima 50	338
Prima 75	349
Mito EV	548
Mito SP 125	678
Roadster 125	328
River 600	618
W16 600	578
Elefant 750	798
Elefant 900	898

(áfa nélküli, nettó árak)

UCATI

Poli-Car Kft.,
Budapest XXI.,
Rákóczi Ferenc u. 289.
Tel.: 276-5512

600 SS N	748
600 SS C	788
600 M	758
750 SS N	898
750 SS C	929

Zöld-Kártyások, figyelem

a legtöbb Diesel műszerhez
(pl. Technotest, Opacity, stb.)
használható, kerámia betétes

DIESEL CSIPESZ

leejtés és túlmelegítés kivételével

GARANCIÁLIS

7000 ft + posta díj + áfa
áron utárvétellel rendelhető,
amíg a készlet tart!

Pannon-éta
1112 Bp. Brassó u. 39.

900 SS N	1120
900 SS C	1150
900 SL	1250
900 M	1150
748 Biposto	1350
748 SP	1550
916 Strada BIP.	1680
916 SP	1998
500 Supermono	3300
916 Racing	5800

(áfa nélküli, nettó árak)

HARLEY-DAVIDSON

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

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

HONDA

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

NSR 125F	540
NSR 125R	690
VT 600 C	1175
XL 600V Transalp	959
NX 650 Dominator	979
VFR 750F	1470
CBR 600F	1229
CBR 900 RR	1590
CR 80	585
CR 500	902

HUSABERG

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

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



KOSTYÁL GYULA

Gumiklinika Autósbolt

ÜZLETEINK:

1015 BP., CSALOGÁNY U. 34.
TEL./FAX: 201-4516, 136-3911, 115-8721
NYITVA: 8-17-IG, SZOMBAT: 8-12-IG
5420 TÜRKEVE, VÁSÁRTÉR 1.
TEL.: (56) 361-405, (56) 361-046

A MICHELIN MAGYARORSZÁGI PARTNERE

Michelin-választék raktárról, áfás áron.

Személy:			
135/80 R13	classic T	5680	
145/80 R13	classic T	6280	
155/80 R13	classic T	6980	
165/80 R13	classic T	7840	
145/70 R13	classic T	6860	
145/70 R12	MXL S	8310	
155/70 R13	classic T	6940	
165/70 R13	classic T	8040	
175/70 R13	MXT T	10760	
175/70 R13	classic T	8800	
175/70 R14	classic T	10170	
185/60 R14	classic H	11730	
185/60 R14	classic T	10170	
185/65 R14	classic H	14080	
185/65 R14	MXT T	11790	
185/65 R14	CXC4S	12880	
185/65 R15	classic T	11960	
195/50 R15	SXXGTV V	14080	
195/60 R15	classic H	14270	
195/60 R15	classic H	16040	
195/65 R15	classic H	16240	
235/60 R16	HXXMZ	43480	

Teher:			
365/80 R20	XZAK	60570	
365/80 R20	REMIX	35130	
385/65 R22.5	XZA	72230	
385/65 R22.5	REMIX	41880	
315/80 R22.5	XZA	81580	
315/80 R22.5	REMIX	47320	
8,5 R17,5	XZA	28700	
9,5 R17,5	XZA	44180	
205/75 R17,5	XZA	35830	
215/75 R17,5	XZA	33200	

Viszonteladóknak -8% kedvezmény!

HUSQVARNA

Poli-Car Kft.,
Budapest XXI.,
Rákóczi Ferenc u. 289.
Tel.: 276-5512

125 WRE	468
250 WR	620

360 WR	650
350 TE	690
410 TE	720
610 TE	780
125 CR	568
250 CR	620
610 TC	780

(áfa nélküli, nettó árak)

KAWASAKI

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

ZZR 1100	1289
ZX 9R	1281
ZXR 750R	1419
ZXR 750	1126
ZZR 600	921
ZZR 500	748
ZXR 400	885
Zephyr 1100	914
GTR 1000	1204
Zephyr 750	742
GPZ 500S	573
ZZR 250	603
VN 15 SE	1143
VN 750	792
EN 500	607
KLX 650 R	694
KLX 650	655
KLE 500 Twin	607
KLX 250	538

KTM

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

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

SUZUKI

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

DR 350 SE	610
-----------	-----

GS 500 E	750
GSX 600 F	980
LS 650 P	778
DR 650 RE	789
VS 800 GL	1230
RF 900 R2	1460
GSX-R 1100 W	1900
VS 1400 GLP	1495
TS 50 XKR	350

YAMAHA

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

ME 50 Yamy	82
SH 50 MINT	225
LB 50 Chappy	251
CY 50 Jog	291
DT 50 MX Enduro	293
BW 50 R	396
TDR 125	782
SR 125	445
XC 125 Beluga 93-94	445
XC 125 T	512
DT 125 R Enduro	600
TZR 125 Sport	823
XV 250 Chopper 93-94	660
XV 250 Chopper	660
XV 250S	685
XT 350 Enduro	702
XV 535 Virago	
Chopper 93-94	940
XV 535 Virago Chopper	940

XV 535 SP Chopper	991
XT 600E Enduro 93-94	750
XT 600E Enduro	892
XJ 600S Diversion 93-94	720
XJ 600S Diversion	993
XJ 600 N 93-94	850
XJ 600 N	947
FZR 600 R 93-94	1220
FZR 600 R	1446
XTZ 660	1110
XTZ 750 Enduro 93-94	1150
XTZ 750 Enduro	1375
XV 750 Chopper	1212
YZF 750 R 93-94	1394
YZF 750 R	1801
XJ 900 S	1465
FZR 1000	1975
GTS 1000	2320
GTS 1000 A	2578
XV 1100 Chopper	1433
XJR 1200	1583
PW 50 gyerekkrossz	187
PW 80 kamaszkrossz	267



flora
HUNGARIA

Autókereskedők, Vállalkozók

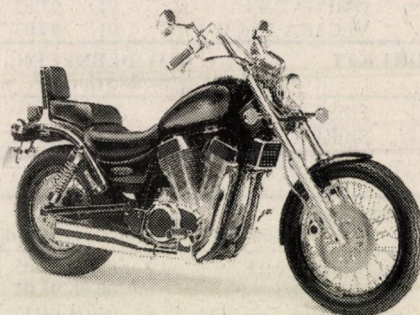
FIGYELEM!!!

Az M0-ás környűri 19-es km-énél a szigeteszentesmíklósi leágazásában lévő bejáratot Flora Hungária Autópiac még 8 kereskedő részére tud kultúrált aszfaltozott telephelyet biztosítani 100 mFt/m² + áfa-s áron mindennapi nyitvatartással.

Minden hétvégén 40 000 m²-es aszfaltozott terület áll rendelkezésükre szabad piac számára.

Továbbá keresünk olyan Vállalkozókat akik ezen a területen 10m²-es fedett, ráccsal bezárt helységeket kibérelnének, ehhez kapcsolódó kereskedelmi tevékenység céljára.

Érdeklődni: Szláv Péter autósmanager
Tel.: 06-24/367-866/1406



SUZUKI

motorkerékpár-márkakereskedések

AMARGO Kft. Budapest 1076, Thököly út 5.

Tel.: 342-9562, fax: 267-8529

NEMESTEAM SC. Dunaharaszti 2330,

Soroksári út 23. Tel./fax: (24)-370-508

ROLLER MOTORBOLT Nyiregyháza 4400,

Vay Ádám krt. 10 Tel./fax: (42)-343-343

ENDURO MOTORBOLT Pécs 7624,

Tiborc utca 38. Tel./fax: (72)-319-631

REAL MOTORCENTRUM Győr 9081,

Kálvária u. 43/A Tel./fax: (96)-355-198

Egyes típusok a készlet erejéig
a régi áron!

HASZNÁLT AUTÓK

AZ AUTO Info BBS

Járműkereskedelmi Adatbankból.

Gyártmány	Tipus	Évjárat	Műszaki	Ek m	Ár: [e Ft]	Gyártmány	Tipus	Évjárat	Műszaki	Ek m	Ár: [e Ft]	
A.N. AUTÓCENTRUM KFT. 60 381-369						6724 SZEGED Kossuth Lajos sgt. 74.						
BMW	524 D	86.	/	202	440	LANCIA	DELTA TD	88.	96.12	126	480	
DAIHATSU	CUORE 840	86.	97.04	70	340	LANCIA	PRISMA DS	89.	96.11	116	490	
FIAT	UNO ELEGANZE 1.7 DS	87.	/	140	420	MAZDA	626 LX	85.	97.01		440	
MERCEDES	220 D	78.	97.03	223	315	OPEL	OMEGA 2.0 IE	93.	98.01	33	1 490	
MERCEDES	240 D	77.	/	250	299	SUZUKI	MAB 44 S	93.	95.12	48	870	
MERCEDES	250	77.	97.03	195	315	FORD CAPITOL 62 314-178 60 380-693 62 325-587 6728 SZEGED Dorozsmai út 12.						
MERCEDES	250 CE COUPE	71.	/		650	FORD	MERCURY 1.9 I	91.	97.12	120	990	
MERCEDES	280 CE COUPE	77.	/	250	540	FORD	PROBE 2.2 1GT	89.	96.12		800	
RENAULT	11 GTX 1.7	87.	/	88	450	FORD	TRANSIT LAKÓ 6	94.	98.04		4 900	
RENAULT	5 1.1	82.	97.04	106	229	LEIER-MÁRTON 96 423-732 9002 GYŐR Pápai út						
SUZUKI	SWIFT 1.0 GL	89.	97.04	76	475	AUDI	80 1.6 ROYAL	94.12	97.11	5	2 500	
VW	GOLF GTI 16V	91.	/	85	1 180	PONTIAC	BONNEVILLE 3.8 I	89.	95.09	65	1 350	
AUTÓ 2000 62 310-411						6723 SZEGED Kossuth Lajos sgt. 61.						
FORD	FIESTA 1.6 D	85.	/	75	369	VW	1300 BOGÁR	71.	95.04	180	170	
FORD	SIERRA 2.0 I CLX	92.	98.03	52	1 120	VW	GOLF 1.6 EUROPA	93.	96.12	13	1 985	
FORD	SIERRA 2.3 D	86.	96.08	100	525	VW	GOLF 1.8 I	86.	96.08	140	530	
MAZDA	323 1.3	86.	96.12	117	370	VW	PASSAT 2.0 CL	92.	97.08	86	1 850	
MAZDA	626 COUPE 2.0	86.	97.04	120	419	LÖDI & TSA. 62 371-488 30 436-408 62 371-488 6772 DESZK 43-AS FŐÚT MELLETT						
MAZDA	XEDOS 6 1.6 16V	94.11	97.10	8	3 090	BMW	732	80.	95.08	189	250	
PEUGEOT	405 SR 1.9	91.	97.05	78	1 050	VW	GOLF 1.6 D	85.	95.10	147	425	
RENAULT	11 TXE 1.4	85.	/	98	390	WARTBURG	353 W LIMUSIN	87.	97.04	.73	98	
RENAULT	CLIO 1.9 D	92.	98.05	65	1 030	WARTBURG	KOMBI	86.	96.05	87	110	
SEAT	IBIZA 1.7 D	87.	/		480	MAZ-DU BT. 62 433-626 6726 SZEGED Közép fasor 41-43.						
VW	PASSAT 1.8 I	92.	97.12	75	1 355	MAZDA	121		94.07	97.07	20	1 250
VW	PASSAT 2.0 I	93.	97.10	45	1 850	MAZDA	323		86.01	96.10	130	450
VW	VENTO 1.9 D	94.	98.05	49	1 890	MAZDA	323 F		90.12	96.12	27	1 100
AUTO DANUBIA 1 209-1692						1118 BUDAPEST Budaörsi út 62.						
ALFA ROMEO	155 1.8 TWS	94.	98.03	9	1 950	MAZDA	626 4WD		91.06	96.06	1 000	
OPEL	ASTRA GL 1.4	92.	95.06	24	1 150	MAZDA	626 AVT		87.01	95.10	110	650
OPEL	ASTRA GL CARAVAN	92.	95.06	148	1 020	MAZDA	626 COMPREX		92.10	95.11	2 200	
OPEL	KADETT CARAVAN 1.5	89.	97.02	84	700	MAZDA	626 CXD		92.	95.11	50	1 900
OPEL	OMEGA 2.4 I	91.	97.02	79	1 250	MAZDA	626 GLX		89.01	96.02	130	650
OPEL	VECTRA 2.0 CD	91.	97.03	84	1 250	MAZDA	929		89.10	95.10	100	2 500
AUTÓ ESKORT KFT. 52 315-350						4031 DEBRECEN Szoboszlói u. 9.						
FORD	FIESTA 1.1	93.	/	180	1 200	MITSUBISHI	GALANT		86.05	95.09	130	500
FORD	SIERRA 1.8	87.	/	97	750	OPEL	REKORD 2.0 S		85.	96.12	140	320
FORD	SIERRA 2.0	83.	/	170	370	RENAULT	21 GTS		89.10	97.03	85	749
FORD	SIERRA 2.3	85.	/	162	330	MAZDA LAKIHEGY 24 368-781 20 344-263 24 368-781 2310 SZIGETSZENTMIKLÓS Lakihegyi u. 2.						
AUTO FOCUS MAZDA 1 160-1270						1601 BUDAPEST M3-as bevezető oldal 12.km						
FORD	SIERRA 2.0 I	89.	97.05	101	770	MAZDA	323 1.6		91.	96.05	95	650
MAZDA	323 F 1.8 I	90.06	96.05	93	990	MAZDA	323 F 1.8 I DOCH 16V		91.	/	1 000	
MAZDA	626 2.0 I	93.04	96.12	50	2 200	MAZDA	626 2.0 CXD		94.	/	28	3 300
MAZDA	626 2.5 1 V6	93.04	96.04	40	2 200	NISSAN	SUNNY 2.0 D LX		94.	/	34	1 800
MAZDA	MX 6 2.5 V6	94.	98.05	3	3 490	SKODA	FORMAN 135 GLX		93.09	/	34	850
MAZDA	XEDOS 6 1.6 I	94.03	97.03	17	2 590	RENAULT BUDESHEIM - 62 361-090 6728 SZEGED Dorozsmai út 48.						
NISSAN	PRIMERA	94.	97.05	4	1 790	HONDA	CIVIC CRX 1.6 16V		89.	/	68	750
FIAT STOLL 74 351-730						7187 BONYHÁD Zrínyi u. 25-29.						
FIAT	COUPE 16V TURBO	94.	97.07	8	3 300	MAZDA	626 2.0		87.	/	75	500
FIAT	CROMA 2.0 II	91.	97.01	68	980	RENAULT	19 CHARADE TD		90.	/	76	750
FIAT	PANDA 4*4	89.	96.10	38	450	RENAULT	21 2.1 TD		90.	/	140	850
FIAT	RITMO CABRIO	84.	95.06	114	300	RENAULT	TWINGO 1.2		94.12	/	1	1 100
FIAT	TEMPRA 1.4 IE	93.	98.05	56	1 280	SUZUKI SZENTGYÖRGYI 62 321-444 60 381-721 62 321-444 6728 SZEGED Fonógyári út 9.						
FIAT	TEMPRA 1.4 SW	92.	98.01	36	1 099	SUZUKI	SWIFT 1.0 GC		93.03	96.03	44	890
FIAT	TEMPRA 1.6 IE	92.	98.05	36	1 280	SUZUKI	SWIFT 1.3 GL		94.12	97.12	11	1 050
FIAT	TEMPRA 1.9 D	93.	98.05	55	1 350	VOLVO VESZPRÉMI 62 473-000 6727 SZEGED Algyői út 65.						
FIAT	TIPO 1.4 IE	92.	95.05	36	950	SUZUKI	SWIFT 1.6 GLX SEDAN		95.	98.03	1 680	
FIAT	TIPO 1.6 IE	93.	98.05	45	1 150	VOLVO	944		19.93	97.05	2 600	
FIAT	TIPO 1.7 D	92.	98.05	60	930	VÖRÖS VW AUDI 94 326-727 9700 SZOMBATHELY Szófia u. 37.						
FIAT	TIPO 1.9 GTD	91.	97.01	65	970	AUDI	80 COUPE 2.3 E		91.	/	40	1 800
FIAT	UNO 1.0 IE	93.	98.01	18	840	AUDI	80 TDI 1.9		93.11	/	17	2 700
FORD	SIERRA	88.	96.09	114	770	VW	PASSAT VARIANT 1.9		93.08	/	10	2 300
						VW	PASSAT VARIANT 2.0 I		93.	/	20	1 800

RÉSZLETES INFORMÁCIÓKÉRT HÍVJA A KERESKEDŐT, NAPRAKÉSZ ADATOKÉRT AZ **AUTO Info BBS -T!**
SZÁMÍTÓGÉP: 62 421-084, 62 325-929 (ANSI-BBS. 14400BAUD V.42BIS) FAX: 62 323-349 TEL/M: 62 317-349


rallye  RTT-1 
elviszi szárazon
ROTATION



AGRO[®]
GUMI kft.

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



AZ ESŐGUMI 

PEUGEOT 306 SL SEDAN



SALOONKÉPES

A Peugeot 306-ost 1993-ban mutatták be, akkor még öt ajtóval. Az idő múltával szépen gyarapodott a család: elkészült a kabrió, a háromajtós változat, de az aduászt a legvégére tartogatta a francia gyár. A teljes értékű csomagterrel rendelkező, lépcsős hátú Sedannal a PSA joggal remélhet még nagyobb szeletet az európai középkategória tortájából, ugyanakkor méltó vetélytársat teremt a korosodó 405-ösnek, vagyis saját magának.

A Peugeot 306-os lépcsős hátú változata az ötajtós meghosszabbításával született. Ezzel körülbelül egy arasznyival lett hosszabb a 306-os, és ugyanennyivel marad el a 405-östől. A megoldás stílusos lett, de mivel sok időnk volt megszokni a szép formájú ferdehátú kivitel, többünknek idegenül hatott az autó hátára odabiggyesztett csomagtartó. Valószínű egyébként, hogy a Sedan-változat azoknál a családoknál lesz népszerű, ahol a feleség véleményét is kikéri autóvásárláskor. A hölgyek szívét ugyanis sokkal könnyebben meglágyította az elegáns vonalú toldás, és

nekik egyébként sem szokott kifogásuk lenni a francia autókkal szemben.

A franciaságról érdemes külön ejteni néhány szót. A teszt során ugyanis az okozta a legnagyobb meglepetést, hogy az SL komfortfokozatnál szó sincs a régi, megszokott charme-ról. Az autóban helyet foglalva rögtön fel is tűnik az ülés keménysége, a kormánykerék és a műszerfal egyszerű kivitele. A kárpitozás gazdag, még az ajtóra is jutott az üde mintázatú szövethő, ugyanakkor tartósnak is tűnik, nem úgy, mint a korábbi plüssanyagok. Ezzel szemben tapintása nem olyan kellemes, hogy a

sztatikus feltöltődésre való hajlamáról ne is beszéljünk.

A műszerfal kopogósan kemény műanyagból készült, vonalai tiszták, nem követik a mai „körülölelős” divatot. A kor-

SZŰK KERESZTMETSZET

Az alábbiakban az alsó-középkategória piacának egy szűk metszetén próbáljuk a Peugeot 306 Sedant vetélytársaival összehasonlítani. A kiválasztás teljesen önkényes volt, hiszen ez az a szegmens, ahol a leggazdagabb a kínálat. Azzal próbáltunk reális összehasonlítási lehetőséget teremteni, hogy a tavalyi eladási toplistáról a kategória azon első hét tagját emeltük ki, amelyeknek szintén létezik lépcsős hátú kivitele. Nyolcadikként megelőlegeztük a bizalmat a Daewoonak, mert csak 1995 elejétől van jelen Magyarországon, viszont kedvező áron kínál hasonló gépkocsikat. Nem szabad figyelmen kívül hagyni azonban azt a széles tábor sem, amely helyszüke miatt kimaradt táblázatunkból, mivel ők is színes kínálatot állnak a családi autót vásárolni szándékozók rendelkezésére.



mánykerék viszonylag vastag, tenyériz-
 zasztó anyagból készült. A légszák nem
 szériaszervelvény, sőt felárért is csak a ze-
 tőnek rendelhető. Felszereltsége ahhoz ké-
 pest, hogy alapkivitelről van szó, mégsem
 nevezhető szegényesnek, hiszen hátul is fej-
 támlákat találunk, a tanksapkafedél az
 utastérből nyitható, a hátsó ülésorron pe-
 dig a középső utas – medenceöv helyett –
 automata biztonsági övet kapott, ami nem
 általános ebben a kategóriában.

Hiányzik viszont a fordulatszámérő,
 amit hatalmas időórával pótolnak. Az
 alapkivitel eme jelképe Németországból
 indult hódító útjára, a franciák pedig sok
 mindent eltanultak szomszédaiktól a kö-
 zépkategóriás autók gyártásának tárgyá-
 ban – sajnos ezt is. Megszokás kérdése
 ugyan, de e sorok írója sehogy sem tudott
 megbarátkozni a „vekkerrel”. Ugyanis a
 műszerek a vezető periferikus látómezéjé-
 ben helyezkednek el, ahol az ember csak a
 változást, a hirtelen mozgást érzékeli. Nos,
 a percmutató percenként ugrik egyet, és
 ilyenkor néha akaratlanul magára vonja a

**A csomagter 463 literes lett.
 A betolakodóktól a zárható háttámlával is
 védhető**

**Minden a hátsó utasok biztonságáért:
 három automata öv, két fejtámla**

figyelmet. Talán jobb lett volna, ha semmit
 sem tesznek az üresen maradt helyre,
 kevésbé hangsúlyozva ezzel az olcsóság
 érzetét.

A 306-os lengéskényelmében is igye-
 szik követni az európai trendet. Az autó
 rugózása enyhén feszes, útfekvése kiváló,
 kanyarban pedig igen jól viselkedik. Bár ez
 csupán megérzés, de a Citroën ZX-ből
 származó, passzív hátsókerék-kormány-
 zást megvalósító hátsó futómű jobban vi-
 selkedik a Peugeot-ban, mint a donorban.
 Talán mintha kicsit keményebbre vették
 volna azokat a rugalmas elemeket, ame-
 lyek az oldalero hatására lehetővé teszik a
 hátsó kerekek kicsi (1-2 fokos) elfordulá-
 sát, és bár a kedvező hatás megma-
 radt, nem érezhető a ZX-es erős farcsó-
 válás.

A hátsó futómű konstrukciója nem csak
 a stabilitás szempontjából kedvező. Sokat
 profitálhatunk a kis helyigényű torziós
 rendszerből a csomagtartónál is. Ugyan az
 új koffer a kategória átlagánál nem na-
 gyobb, viszont nem kell lemondanunk a
 teljes méretű pótkerékről, valamint nem

Típus	Opel Astra 1,4 GL	Lada Szamara 4a.	Volkswagen Vento 1,4 CL	Ford Escort 1,4 CL	Renault 19 1,4 RL 4a.	FIAT Tempra 1,4 L	Mitsubishi Lan- cer 1,3 GLi	Daewoo Racer/Nexia	Peugeot 306 SL Sedan
Tengelytáv (cm)	251,5	246	247,5	252,5	254,5	254	250	252	258
Csomagtér tér- fogata (l)	500	400	550	490	385?	500	375	530	463
Max. terhelhe- tőség (kg)	490	450	485	500	475	500	510	440	525
Motor lökettér- fogata (cm³)	1389	1500	1391	1392	1390	1372	1298	1498	1361
Legnagyobb tel- jesítmény (LE)	60	70	60	75	80	71	75	70/90	75
Gyorsulás 0–100 km/h (s)	16	14	17,1	14,4	12,2	14,4	12,5	16,2/12,2	14,9
Végsebesség km/h	160	155	157	169	173	163	170	175/165	165
Fogyasztás (ECE) 90/120/ város	5,1/6,6/8,6	5,7/7,7/8,0	5,6/7,3/8,3	6,0/7,8/10,1	5,1/7,4/9,3	5,4/7,2/9,3	5,4/7,1/8,3	5,1/6,2/9,8 5,4/6,9/9,6	5,0/6,8/8,3
Ár (ezer Ft)	1749	998	2278	1658	1655	1687	2205	1368/1768	1834

PEUGEOT 306 SL SEDAN

nyúlnak be a rugótornyok a csomagoknak fenntartott helyre. A tér tehát jól kihasználható, oldalfalait nem szűkítik huplik, csak a csomagternyílás lett kicsit keskenyebb az egyébként igen szép hátsó lámpatestek miatt. Ha pedig kihasználjuk a 463 litert és defektet kapunk, nem kell mindent kirámolni, hogy a pótkerékhez hozzáférjünk, mert ezt a csomagtartó aljához rögzítették kívülről.

Tovább bővíthetjük a csomagteret a 2 : 1 arányban osztható ülések lehajtásával. De ennek használatát két dolog is megnehezíti. Ha le akartuk nyitni a háttámlákat, akkor a három hátsó automata öv közül egyik-másik véletlenül rezeselődött az autó vízszintes helyzetében is, meggátolva a támlarész lehajtását, visszacsukáskor pedig a rosszul beállított zár szerkezet miatt igen erőszakosan kellett csapkodni a háttámlákat. A csomagteret – hasonló okból – szintén csak két-három próbálkozás után tudtuk lecsukni. Ez persze bosszantó apróság, egy csavarhúzóval pillanatok alatt elvégezhető ezek utánállítása, és semmivel sem kisebbíti a puttonyos 306-os érdemeit.

A Peugeot vezethetősége alapvetően jó, a sebességváltó precízen kapcsolható, a pedálok erőszüksége pont megfelelő. Ahhoz viszont nem kell 46-os cipőméret, hogy jobb lábunk akadozzon a szűkös elhelyezett fék- és gázpedál között. A kedvező ülőpozíció még a viszonylag magas vezetőkhöz is könnyen megtalálható, annak ellenére, hogy az első ülések ülőlapja magasságban nem állítható. A műszerfal elég messze került a vezetőtől, ami balesetkor csökkenti a sérülési kockázatot, viszont egyes kezelőelemek (fűtés-szellőzés, rádió, vészvillogó) eléréséhez az átlagembernek előre kell hajolnia. Az elegáns formájú külső visszapillantó tükrök kicsik, nagy a holtterük, ez előzéskor és parkolásakor fokozott figyelmet kíván. Az alapkivitellhez is feltétlenül ajánljuk a szervokormány megvásárlását, mert ezzel megkíméljük magunkat a volán szorgalmas és nagy erőki-fejtést igénylő tekergetésétől.

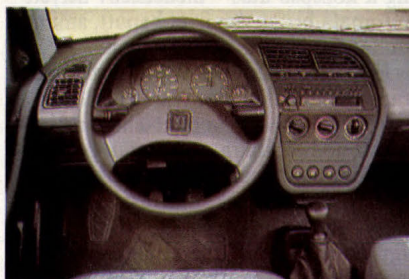
Tesztautónkat a legkisebb benzinmotor hajtotta, amivel a 306-os rendelhető. Az 1,4 literes, 75 lóerős motor jól végzi dolgát, miközben fogyasztása még városban sem haladja meg a 9 litert. Országúton autózva még kedvezőbb a kép: a 60 literes tank a KRESZ-szabályok betartásával akár több mint 700 kilométer megtételére is elegendő lehet. A takarékos erőforrás, ha nem is nyújt kirobbanó menetteljesítményeket,



A 306-os kanyarban sem jön zavarba

Szamárfül. A visszapillantó tükrök ugyan szépek, de kicsi a látómezejük

A rádió előlapja egyedi formájú, nem illeszkedik más típusokhoz, ezzel is védekezve a tolvajok ellen



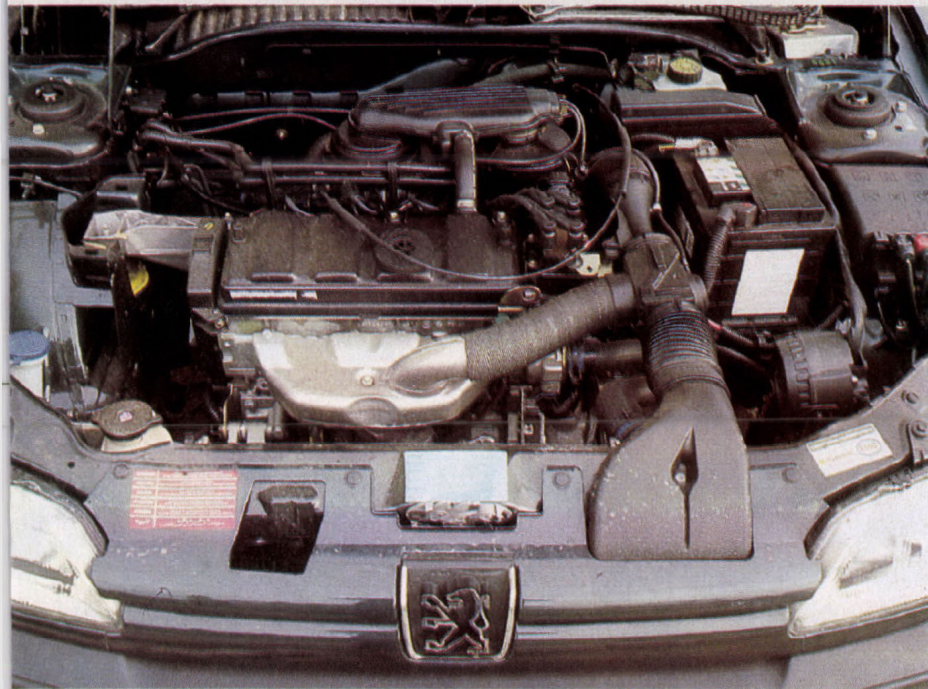
A csábítás trükkjei Peugeot módra. Szép vonalak, kidolgozott részletek

messze felülmúlta a várakozásokat. Ha kell, jól túri a pörgetést és kiválóan húz, de városi forgalomban ötödiket kapcsolva sem jön zavarba. Zajsintje közepes, még nagy sebességnél sem kell a motort túlkia-bálnunk, inkább a szélzajok dominálnak. A motortérbe betekintve nem a régi Peugeot-kaoszt találjuk, az elrendezés tiszta, jól áttekinthető, és ami a legfontosabb, szerelhetőségben felveszi a versenyt a konkurenciával. Elmúlt hát az a korszak, amikor egy vezérműszíj vagy egy kuplungtárcsa cseréjéhez szinte az egész motorteret ki kellett rámolni.



ÁRAK ÉS KÖLTSÉGEK

Alapár:	1 833 725 Ft
Kötelező felelősségbiztosítás:	12 240 Ft/év
Adó:	1100 Ft/év
Casco (30%-os önrésszel):	56 273 Ft/év
a Colonia Biztosító Rt.-nél	
Alkatrész- és szervizárak (forintban, áfával):	
Fényszóró:	18 000
Visszapillantó tükrök	12 500
Fékbetét-garnitúra	
első:	10 000
hátsó:	12 000
Szélvédő:	32 000
Gyertya (1 db):	1000
A revízió munkadíja	
(10 000 km-enként):	6000
Rendelhető extrák:	
Hátsó ablaktörlő	71 100
Vezetőoldali légszák	182 900
Szervokormány	99 000
ABS	181 000
Légkondicionáló berendezés +	
színezett üvegek	282 300
Fényszórómosó	34 100
Metálfényezés	51 000
Fekete lakk	25 000



A Peugeot 306 Sedan várakozáson felül teljesített tesztünk során. Az alsó-középkategória rendkívül erős mezőnyében (lásd összehasonlító táblázatunkat) a francia autók is kezdenek komoly vetélytársá válni, és ezt az európai eladások is igazolják. Sikert a Peugeot konstruktöreinek megőrizniük a hagyományos szépséget, szem-

Letisztult a kép. A motortér rendezett, az egyes részek jól hozzáférhetők

ben a németek szomorkás szín- és formavilágával, ugyanakkor eltanulták a megbízható technikát, a vezető- és utasbarát megoldásokat, sőt motorból sokkal jobbat ki-

autó
MOBIL

Kétfetente szombat a Szív Tv programjában!

- tesztek,
- műszaki újdonságok,
- népszerű emberek, – érdekes járművek,
- karbantartás, javítás,
- autó-, motorsport,
- érdekességek a repülés világából,
- hírek a használtautó-piacról,
- aktualitások.

Nézzék Ön is az Autó-Motor és az autóMOBIL közös műsorát!

JETSTREAM

OPEL Molnár

SUZUKI MAJOSHÁZA

Lang



MŰSZAKI ADATOK

MOTOR. Soros, négyhengeres, folyadékűtéses benzínmotor. Hengerenként két szelep, felülfekvő vezérműtengely (OHC). Könnyűfém hengerfej, hidraulikus szelephézag-kiegyenlítés. Furat 75 mm, löket 77 mm, összlökettérfogat 1361 cm³. Sűrítés 9,3. Legnagyobb teljesítmény 55 kW (75 LE) 5800/min. Legnagyobb forgatónyomaték 111 Nm 3400/min. Elektronikus vezérelt gyújtás, elektronikus központi benzinbefecskendezés (Bosch Monotronic MA 3.0), szabályozott, három hatású katalizátor.

ERŐÁTVITEL. Egytárcsás száraz tengelykapcsoló, ötfokozatú kézi kapcsolású sebességváltó. Áttételek: I. 3,42; II. 1,81; III. 1,28; IV. 0,98; V. 0,77; hátramenet 3,58. A tengelyhajtás áttétele 4,06.

FELÉPÍTÉS. Négyajtós, négyszemélyes acélkarosszéria, motor elől, keresztirányban beépítve. Elsőkerék-hajtás. Első futómű: független kerékfelfüggesztés McPherson rugóstaggal, keresztlengecsillapítóval, hidraulikus lengéscsillapítóval. Kanyarstabilizátor.

Hátsó futómű: független kerékfelfüggesztés hosszlengecsillapítóval, torziós rugózás hidraulikus lengéscsillapítóval.

Kormány: fogasléces kormánygép. Fékrendszer: elől tárcsa-, hátul dobfekek. Kétkörös fékrendszer rásegítővel.

MÉRETEK, TÖMEGEK. Hosszúság 4232 mm, szélesség 1689 mm, magasság 1380 mm. Tengelytáv 2580 mm. Nyomtáv elől/hátul 1462/1435 mm. Saját tömeg 1040 kg, megengedett legnagyobb össztömeg 1565 kg. Csomagtér 463 l. A benzintartály befogadóképessége 60 l.

MENETTELJESÍTMÉNYEK. Legnagyobb sebesség 165 km/h, gyorsulás 0-100 km/h-ra 14,9 s. Fogyasztás (ECE) 90/120/város 5,0/6,8/8,3 l/100 km. (Gyári adatok.)

TESZTNAPLÓ

A tesztautó szállítója: Peugeot Hungaria, 1016 Budapest, Hegyalja út 7-13. Üzemanyag-ellátás: Shell Hungary Rt. Ápolás, tisztítás: DIO'S KKT, 1085 Budapest, Salétrom utca 7.

A kilométer-számláló állása a teszt kezdetén: 385

A teszt végén: 1538

A teszt során mért átlagfogyasztás 8,4 l/100 km.

Irányár a szállítónál: 1 833 725 forint.

nálnak az alapkivitelhez. A korrekt kivitelhez korrekt ár (1 millió 834 ezer Ft) társul, így valószínű, hogy már nemcsak a francia autók hívei fogják megvásárolni ezt a jól sikerült családi autót.

PAPP TIBOR



HA JÖVŐJE FEJFÁJÁST OKOZ - AZ R-M TUDJA A MEGOLDÁST.

Ha a holnapi naptól már most fáj a feje, akkor orvossága az R-M. A megoldás, amelynek jövője van: R-M. a termékek és szolgáltatások komplett csomagja.

ONYX HD: a vízzel higítható bázisfestékek új termékcsaládjá. Könnyű az alkalmazása, kifejezetten javítófényezéshez fejlesztették ki. ONYX HD - a jelenlegi csúcstechnológia, nagy teljesítményű és egyben környezetbarát.

UNO HD: az első egyrétegű "High Density" fedőlakk család, egyszínű színárnyalatokhoz. Alkalmazása gazdaságos, vele akár 15%-os anyagmegtakarítást érhet el. UNO HD - a minőségi kivitelezés csúcsa.

COLORMASTER: az R-M tízéves tapasztalatának eredménye. Ez az új színkereső rendszer megkönnyíti a színárnyalatok reprodukálását, mindegy, hogy egyszínű, metál vagy gyöngyház festékekről van szó.

Alliance 2000: ez egy Önre szabott akcióterv, amely segít Önnek üzeméből megteremteni a jövő fényezőműhelyét. Ha ehhez még hozzáadja az R-M szolgáltatásait, búcsút mondhat problémáinak.

Az R-M recept nélkül kapható!



ÚT AZ ÖN SIKERÉHEZ.



FÉNY, SEBESSÉG

A Ford után az USA harmadik legnagyobb autógyártó óriása, a Chrysler is megjelentette világaútóját, a Neont. Az Egyesült Államokban és Európában – igaz, más néven – forgalmazott típusokat természetesen az adott piac igényeihez igazítják. A Plymouth/Dodge Neon – a Mondeóval ellentétben – Amerikából származott az öreg kontinensre, ahol mint Chryslert árulják.

Aki azt hiszi, hogy a Neonban egy hatalmas lökettérfogató, alacsony fordulatszámon dolgozó motort talál, amely automatikus sebességváltón keresztül hajtja a kerekeket, az téved. Az autó felépítése tökéletesen illeszkedik az európai normákhoz: a négyhengeres, kétliteres, 16 szelepes motor az ötfokozatú, kézikapcsolású sebességváltóhoz csatlakozik. A kompakt hajtóműegységet elől, keresztben helyezték el és az első kerekeket hajtja.

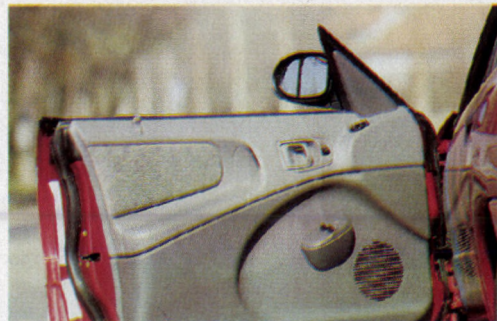
A karosszéria feltűnő formát kapott. Laposságát tovább hangsúlyozzák a tojásdad vonalak, illetve a kocsi négy sarkába kitolt kerekek. A négy utastérajtón nem találunk ablakkeretet, ami nem szokás a

középkategóriában. Az első oldalablakokat teljesen elbújtatva feltűnik az ajtó robusztussága. Azért csak az elsőkről beszélünk, mert a hátsó oldalablakokat nem-hogy nem lehet teljesen leengedni, hanem szinte csak jelképes a mozgatósi lehetőség. A hátsó ajtók formáját tüzetesebben szemügyre véve nem is csodálkoztunk ezen: a kerékkivágás olyan nagy, hogy nem ad módot egy tenyérnyílnél mélyebbre engedni az üveget.

A Chrysler tervezői a hátul ülők fejterét is feláldozták a formaterv oltárán. Az utasok feje fölött nem is a lapos, kupolaszerű tető, hanem a hátsó szélvédő sötétített része húzódik. Másra egyébként ők sem pa-

naszkodhatnak: a jól kialakított hátsó ülésor tényleg háromszemélyes, a lábtér sem marad el a kategóriában megszokottól, igaz, nem is több annál.

A vezető sportos, mégis kényelmes pozícióban foglalhat helyet a volán mögött. Az érdekes formájú kormánykerék nemcsak a légszákot rejt, hanem a sebességtartó automatika kezelőgombjai is itt kaptak helyet. A futurisztikus műszeregyüttes tartalmazza a motorelektronika, az ABS, a légszák ellenőrző fényeit is. A gyújtás ráadásakor a számítógép mindegyik – egyébként széria – biztonsági szerelvényt ellenőrzi, ilyenkor már tényleg úgy érezhetjük magunkat, mintha egy repülőgép cockpitjában ülünk.



Az ablakkeret nélküli ajtók elegánsak, de csak az elsőknél lehet az oldalüvegeket teljesen leengedni

PRÓBANAPLÓ

A próbaautó szállítója: Chrysler Jeep Import Hungary Kft., 1149 Budapest, Mogyoródi út 32.

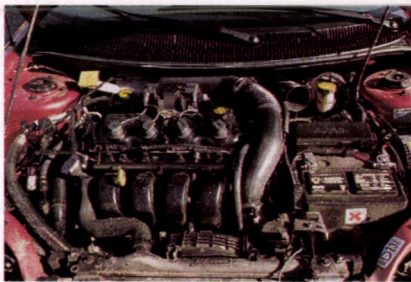
Üzemanyag-ellátás: Shell Hungary Rt. Autókozmetika: DIO'S KKT. 1085 Budapest, Salétrom utca 7.

A kilométer-számláló állása a teszt kezdetén: 4471

A teszt végén: 5048

A teszt során mért átlagfogyasztás 10,8 l/100 km.

Irányár a szállítónál: 3 650 000 forint.



A szívócső műanyagból készült, így tömege 2,5–3 kg-mal kisebb, mint ha alumíniumból öntötték volna

A Neont könnyű vezetni. A pedálok, a kormánykerék elhelyezése jó, hosszú távon autózva hamar rászoktunk az első ülések közötti kartámla használatára. A szervokormány könnyen jár, erőszükséglete jól alkalmazkodik a haladási sebességhez. A futómű szinte sportosan feszes, ami tempós kanyarvétel teszt lehetővé, de a magyarországi utakon egy idő után visszasírtuk az országúti cirkálók himbálódzását – talán a lengéskényelem túlon túl európai lett.

Aprópó, sportosság. A Chrysler nem titkolt szándéka az volt a Neonnal, hogy a fiatal, dinamikus autót kedvelő, viszonylag jobb módú férfiakat megnyerje. A nagy cél érdekében állították csatasorba a kétezeres, 132 lóerős motort, amely valóban jól mozgatja az üresen is 1255 kg-os autót, hiszen a 0–100 km/h sebességre való felgyorsításhoz mindössze 8,8 másodpercre van szüksége, a 200 km/h végsebességről nem is beszélve. Azonban az erőforrás – sportos atmoszféra ide, sportos atmoszféra oda – túl zajos, a kiváló menetteljesítmények kihasználását pedig igencsak érezteti tankoláskor, mivel könnyű a fogyasztást 12 l/100 km-re feltornászni. A benzintartály 42 literes térfogatát figyelembe véve ilyenkor 350 km megtétele után újra felkereshetjük a benzinkutat.

A Chrysler Neont európai szemmel vizsgálva nemcsak előnyös és hátrányos, hanem – az amerikai származásának köszönhetően – szokatlan tulajdonságokról is beszámolhatunk. Utóbbiak persze nem feltétlenül jelentenek hátrányt, sőt megszokva ezeket nemsokára nélkülözhetetlennek tűnnek. Ilyen volt például a régi autók

A csomagtartó a hátsó üléstámlák lehajtásával tovább bővíthető az utastér rovására

MŰSZAKI ADATOK

MOTOR. Soros, négyhengeres, folyadékűtéses benzinhenger. Hengerenként négy szelep, felülfékvő vezérműtengely (OHC). Könnyűfém hengerfej. Furat 87,5 mm, löket 83 mm, összlökettérfogat 1996 cm³. Sűrítés 9,8. Legnagyobb teljesítmény 98 kW (133 LE) 6000/min. Legnagyobb forgatónyomaték 175 Nm 5000/min. Elektronikus vezérelt gyújtás, többpontos elektronikus benzinbefecskendezés, szabályozott, hármass hatású katalizátor.

ERŐÁTVITEL. Egytárcsás száraz tengelykapcsoló, ötfokozatú kézi kapcsolású sebességváltó. Áttételek: I. 3,54; II. 2,13; III. 1,36; IV. 1,03; V. 0,81; hátramenet 3,42. A tengelyhajtás áttétele 3,94.

FELÉPÍTÉS. Négyajtós, ötszemélyes acélkarosszéria, motor elől keresztirányban beépítve. Elsőkerék-hajtás. Első futómű: független kerékfelfüggesztés McPherson rugóstaggal, keresztlengőkarral, gáztöltésű lengéscsillapítóval. Kanyarstabilizátor.

Hátsó futómű: két kereszt- és egy hosszlengőkar, tekeresrugóval, gáztöltésű lengéscsillapítóval.

Kanyarstabilizátor.

Kormánymű: fogasléces kormánygép, rásegítéssel.

Fékrendszer: elől belső hűtésű tárcsafékek, hátul tárcsafékek. Kétkörös fékrendszer rásegítéssel, ABS.

MÉRETEK, TÖMEGEK. Hosszúság 4364 mm, szélesség 1714 mm, magasság 1369 mm. Tengelytáv 2640 mm. Nyomtáv elől/hátul 1458/1458 mm. Saját tömeg 1255 kg, megengedett legnagyobb össztömeg 1625 kg. Csomagtér 364 l. A benzintartály befogadóképessége 42 l.

MENETELJESÍTMÉNYEK. Legnagyobb sebesség 200 km/h, felgyorsulás 0–100 km/h-ra 8,8 s. Fogyasztás (ECE) 90/120/város 6,3/7,8/11,7 l/100 km. (Gyári adatok.)

szívatóját idéző – kihúzó – világításkapcsoló, a kuplungpedál teljes kinyomásakor indítható motor és a rendkívül gazdag alapfelszereltség. A nálunk járt, jobban felszerelt Limited változat gyakorlatilag négy extrával tartalmazott többet, mint az alapmodell (Base): könnyűfém keréktárcsák, légkondicionáló berendezés, ABS és padlószőnyeg (Neon hímzéssel). A kétoldali légszák, a szervokormány, a tempomat, az elektromos ablakemelő, az igen jó hangminőséget produkáló rádiós magnó ugyanis a Base-változat árában is benne van. A Neon tehát ebben megőrizte amerikaióságát, csak hát ott mindezek könnyen elérhetők, nálunk viszont nem kell attól tartanunk, hogy akár a 2,83 milliós alapmodell népszerű autóvá, vagy az európai családi autók vetélytársává váljon. Az viszont biztos, hogy aki gyors, feltűnő és komfortos kocsit szeretne, és mindezt meg is tudja fizetni, az egyedi csomagolásban megkapja ezt a Chryslertől.

PAPP

HA SZAKAD A GUMI

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



Mai esetünkben egy kft. ügyvezetője kérte tanácsunkat. A cég az elmúlt év végén vásárolt egy ismert típusú gépkocsit. Az autó egyik kerekén, annak oldalfelületén kb. 12 cm széles szakadás alakult ki, a tulajdonos a gépkocsi forgalmazójához fordult, aki közölte, hogy az ilyen jellegű hiba nem tartozik a jótállásba, ezért csak várhatóan jelentős költség mellett tudnák kicserélni az abroncsait.

A kft. ezt követően megkereste a gumit gyártó cég magyarországi vezérképviselőt, ahol elmondták, hogy sokkal alacsonyabb beszerzési ártért tudtak volna adni a szükséges gumitípusból, sőt a gépkocsi vezérképviselőtének kérése alapján azt is meg tudták volna vizsgálni, hogy a gumiban keletkezett sérülés vezetéstechnikai eredetű-e vagy gyári hiba történt.

Tájékozódva különböző gépjárműveket forgalmazó kereskedőknél, kiderült, hogy az új autók értékesítésénél adott jótállásba – amit a köznyelv garanciának hív – sehol nem tartoznak bele a gyorsan elhasználandó tartozékok és felszerelések, például olajsűrű, ablaktörlőgumi, izzók és a gumiabroncsok. A gumi forgalmazójának az a kijelentése, hogy a gumival a hiba jellegére utaló vizsgálatot is el tudták volna végezni, azért lett volna jelentős – s talán még nem késő pótolni –, mert ha az esetlegesen gyári hibából keletkezett, akkor olvasónk jogosan érvényesíthet szavatossági igényt a gépjármű forgalmazójával szemben.

J. M. budapesti olvasónk írja levelében: gépkocsijára 1993 novemberében parkolás közben, annak a háznak a tetejéről, ahol állt, jelentős mennyiségű hó zúdult le, amely behorpasztotta az autó tetejét, motorházfedélét, megrongálta továbbá a jobb oldali ajtót, az ablaktörlőt és a szélvédőt. A káreseményről azonnal értesítette a lakóházat kezelő céget, bejelentését pár nappal később levélben is megerősítette. Amikor a javítás elkészült, megküldte a számlát a kezelő kft.-nek, amely közölte, hogy csak akkor tudja a kártérítést megfizetni, ha a biztosítótól származó kárfelmérést is küld olvasónk. Szerencse, hogy J. M. a javítás előtt a kárt felmértette. Miután ezt a dokumentumot is megküldte, a kft. elzárkózott a kártérítés elől, még arra sem volt hajlandó, hogy a kártérítést a lakók egyenkénti lakásbiztosítása alapján rendezze.

Olvasónk tudomása szerint a házon a mai napig nincs hófogó, és az eltelt időben több hasonló károsodás is bekövetkezett. J. M. bejelentette a károsodás tényét közvetlen annak bekövetkezése után, kárfelmérési jegyzőkönyvvel is rendelkezett, a javítási számla végösszege a biztosítási kárfelmérés összegén belül van, így nagy valószínűség szerint semmilyen jogtalan tételt nem kíván érvényesíteni.

Véleményem az, hogy a ház tulajdonosai felelőséggel tartoznak, ha az épületen nincs hófogó, és ebből eredően kár keletkezik. Ha önkormányzati tulajdonú házról van szó, akkor az önkormányzat nevében a vagyonkezelői feladatokat ellátó cég tartozik kártérítési felelőséggel. Kártérítésként pedig igényelheti olvasónk a gépkocsijában ténylegesen felmerült kár összegét, a károsodás következtében előállt értékcsökkenést, a kárfelmérés összegét, valamint mindezeknek a kár bekövetkeztétől számított évi 20%-os kamatait. Ha ezeket a vagyonkezelést ellátó cég felszólításra nem téríti meg olvasónknak, sajnos kénytelen lesz igénye érvényesítéséhez bírósághoz fordulni.

A legérdekesebb problémát talán B. I. levele tartalmazza. Olvasónk hosszabb ideje rendelkezett már gépkocsival, mikor bevezették a gépjárművek kötelező felelősségbiztosítását, illetve az ezzel járó bonusmalus rendszert. Olvasónk nem okozott kárt, tehát a bonusrendszerben már nem az első fokozatú kedvezménnyel rendelkezett. Elhatározta gépkocsijának cseréjét és vásárolt egy új autót, majd később eladta a régit. Az új gépkocsira kívánta megkötni a kötelező felelősségbiztosítást és természetesen elismertetni az általa elért bonusfokozatot. Nagy meglepetésére a biztosító elutasította erre vonatkozó igényét. A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás díjtételeiről szóló 17/1992. (VII. 10.) PM sz. rendelet 3. sz. melléklete szerint a bonusmalus rendszerrel járó előnyök és hátrányok a szerződés kötő személyéhez kötődnek. Ebből az következne, hogy egy gépjármű-tulajdonos, tekintettel a személyhez fűződő jogviszonyra, igényelhetné a bonus alkalmazását valamennyi gépkocsijára. Olvasónk erre figyelemmel levelezésbe kezdett a biztosítóval, magam pedig tájékoztam az Állami Biztosításfelügyeletnél.

A Biztosításfelügyelet megerősítette azt

az álláspontot, amelyet olvasónknak a biztosító levélben hozott a tudomására. Ennek a lényege az, és itt pontosan idézem a hivatkozott jogszabály 7. bekezdését: „Ha a szerződő egyedi szerződéskötés mellett több gépjárművet üzemeltet, és ezek közül valamelyik szerződés érdekmúlás címén megszűnik, a tizenkét hónapon belül újonnan üzembe helyezett gépkocsira a korábban megszerzett, a szerződést érintő osztályba sorolás érvényes.” Tehát a biztosító és a Biztosításfelügyelet egybehangzó álláspontja szerint csak akkor vehető igénybe az újabb kocsi a jogszabály biztosított díjkezdvevény, ha volt megelőző egy éven belül olyan gépkocsi, amelyre az üzembentartó díjkezdvevényt szerzett. Ezzel a jogalkotó szándéka az volt, hogy a biztosító csak egy gépkocsira nyújtsa a kedvezményt, illetve több gépkocsi üzemeltetése esetén, az egy gépkocsira elért kedvezmény csak az annak helyébe lépő másik gépkocsira legyen átvihető.

Valahol érthető a jogalkotók szándéka, hiszen a közlekedés során óriási a kockázata, hogy károk keletkeznek, ám akkor, amikor a balesetmentes vezetést kívánjuk ösztönözni, indokoltnak tartanám, hogy az egy üzembentartó által üzemeltetett több gépkocsi esetén – amelyekre az üzembentartó külön szerződést kötött – a bonus a többi szerződésben is alkalmazható legyen. A személyhez kötöttség, amit szintén a hivatkozott jogszabályból idéztem, erre alapot adna. Érdemesnek gondolom megvizsgálni a jogszabályt ilyen szempontból.

DR. POLGÁR ISTVÁN
jogtanácsos

HASZNÁLHATÓ TÉLEN-NYÁRON

A multinacionális **Petrofina** olajelőállító cég a magyar piacon is megjelent aFINA kenőanyag - termékcsalád egy részével. A teljesítményszintje alapján SH besorolása, teljes egészében szintetikus olaj kielégíti a legkritikusabb nemzetközi követelményeket. Felülmúlja a

- ☐ legszigorúbb európai CCMC G5 és az amerikai API SH kritériumokat
- ☐ CCMC PD-2 és az API CD és a kritikus VW 500.00 és 505.00 standardokat
- ☐ terméket jóváhagyta: BMW, PORSCHE, ROVER és a JAGUÁR

A **FINA FIRST** különösen ajánlott katalizátoros, katalizátor nélküli többszelepes benzines motorokhoz, valamint nagyteljesítményű dízelmotorokhoz és turbó motorokhoz.

A **FINA FIRST** jellegzetességei:

- ☐ ÜZEMANYAGTAKARÉKOSÁG
- ☐ KÖRNYEZETBARÁT
- ☐ Viszkózitását kevésbé befolyásolja a hőmérséklet, így igen gazdag hőmérsékleti skálán alkalmazható.
- ☐ Kivételes hideg folyékonyságú, (-60 C°) ezért igen alacsony hőmérsékleten is azonnali kenést biztosít
- ☐ Magas viszkozitási index, nagy motorvédelem
- ☐ Kiváló oxidációs ellenállás
- ☐ Illékonyasága 40%-kal az európai maximum érték alatt van.
- ☐ Fokozott ellenállás a lerakódás képződéssel szemben.

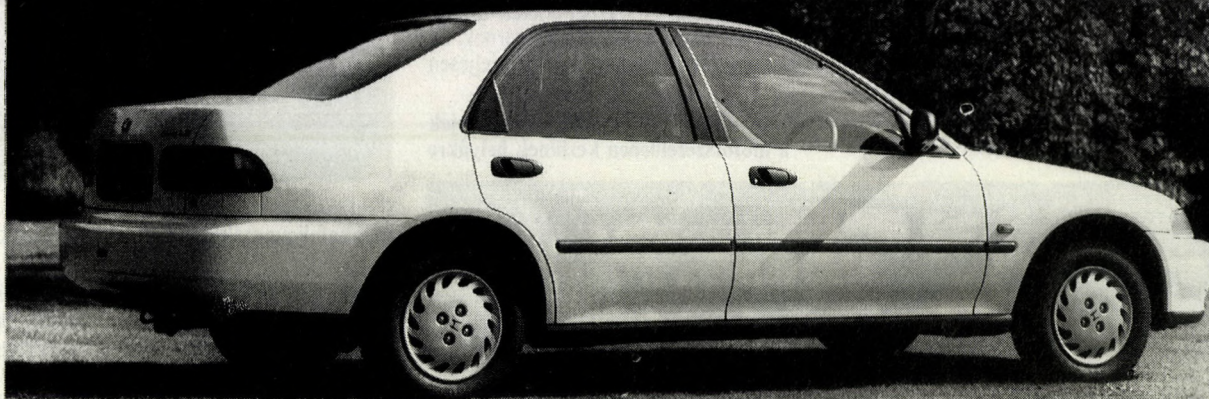


Megvásárolható az **EUROPART GAMMA-AUTÓKER** országos üzlethálózatában.

**EURO
PART
GAMMA**
KERESKEDELMI KFT



HONDA ROYAL MOTOR AZ ÖN MÁRKAKERESKEDŐJE MEGISMERTETI A JÖVŐ SZÁZAD AUTÓTECHNIKÁJÁVAL



HONDA ROYAL MOTOR KFT.

Autó- és motorkerékpárszalón:

**1074 Budapest, Rákóczi u. 90. (Baross tér)
Tel./fax: 342-8109**

Márkaszerviz és alkatrészrendelés:

**1037 Budapest, Bécsi út 277.
Tel.: 188-8131, 188-2346
06-20-349-455**

Autóvásárlás esetén: lízing-, részlet-, cserelehetőség

AUDITÓRIUM

ÖTSZELEPES MOTOROK GYŐRBŐL

A német Audi-gyár egyre több forradalmi újítást vezet be az autópárhuzban. Az utóbbi évek termése – az állandó összkerék-hajtás, a Procon-ten rendszer, az alumíniumkarosszéria – mind-mind azt az innovatív arculatot erősítik, amely egyre nagyobb pesztízst biztosít a piacon a négykarikás autók számára. Az A4-es megjelenésekor a legnagyobb feltűnést a hengerenként ötszelepes benzínmotor atmoszferikus és turbófeltöltött változatainak piacra dobása keltette, illetve az a hír, hogy ezeket az erőforrásokat Győrött szerelik össze. Az 1800 köbcentiméteres, húszszelepes benzínmotorral hajtott autót kipróbálva (AM 95/8) kíváncsian tettünk eleget a győri motorgyárba szóló meghívásnak.

Az Audi Hungária Motor Kft. rövid történetre tekinthet vissza. A német autógyár – az ottani szakszervezetek által igencsak támogatott – döntését, miszerint új, ötszelepes motorcsaládjának gyártását Magyarországon fogja megkezdeni, hamarosan tettek követték. A Rába Győrött felépített, üresen álló csarnokát megvásárolva igen gyorsan, tizenhat hónap alatt megindult a termelés. Minden tekintetben Európa egyik legkorszerűbb motorgyára működik a dunántúli nagyvárosban, azt azonban kevesen tudják, hogy a beruházást még nem fejezte be a 100 százalékban német tulajdonú cég. A látogatót ennek következtében egy majdnem üresnek tűnő gyártócsarnok fogadja. Mint *Gerhard Hummel*, az Audi Hungária ügyvezetője elmondta, a 100 000 négyzetméteres alapterületnek most, a beruházás első lépcsőjének befejezése után mintegy 11 500 négyzetméteres

részen folyik termelés. Eddig 300 millió márkát fektettek be a gyár létrehozásába, ami 750 egység/nap kapacitást jelent.

Valóban, mintha egy fantomgyárban járnánk. A technológiai soron végighaladva először hihetetlennek tűnik az is, hogy itt kétszáz ember dolgozik. Az ismerkedést ugyanis a megmunkáló részlegekkel kezdjük, ahol mindent számítógéppel vezérelt, automata gyártósorok végeznek, legfeljebb a gépeket felügyelő szakemberekkel találkozhatunk. A gyártás a Németországból érkező nyers munkadarabokból indul ki. A vezérműtengely, a főtengely, a hengerfej azok az alkatrészek, amelyeket itt munkálnak meg. A bázisfelületek általában már készen vannak, mire ideérnek, de például a vezérműtengely esetében teljesen

A kész hengerfejek a motorszereledeben kerülnek helyükre

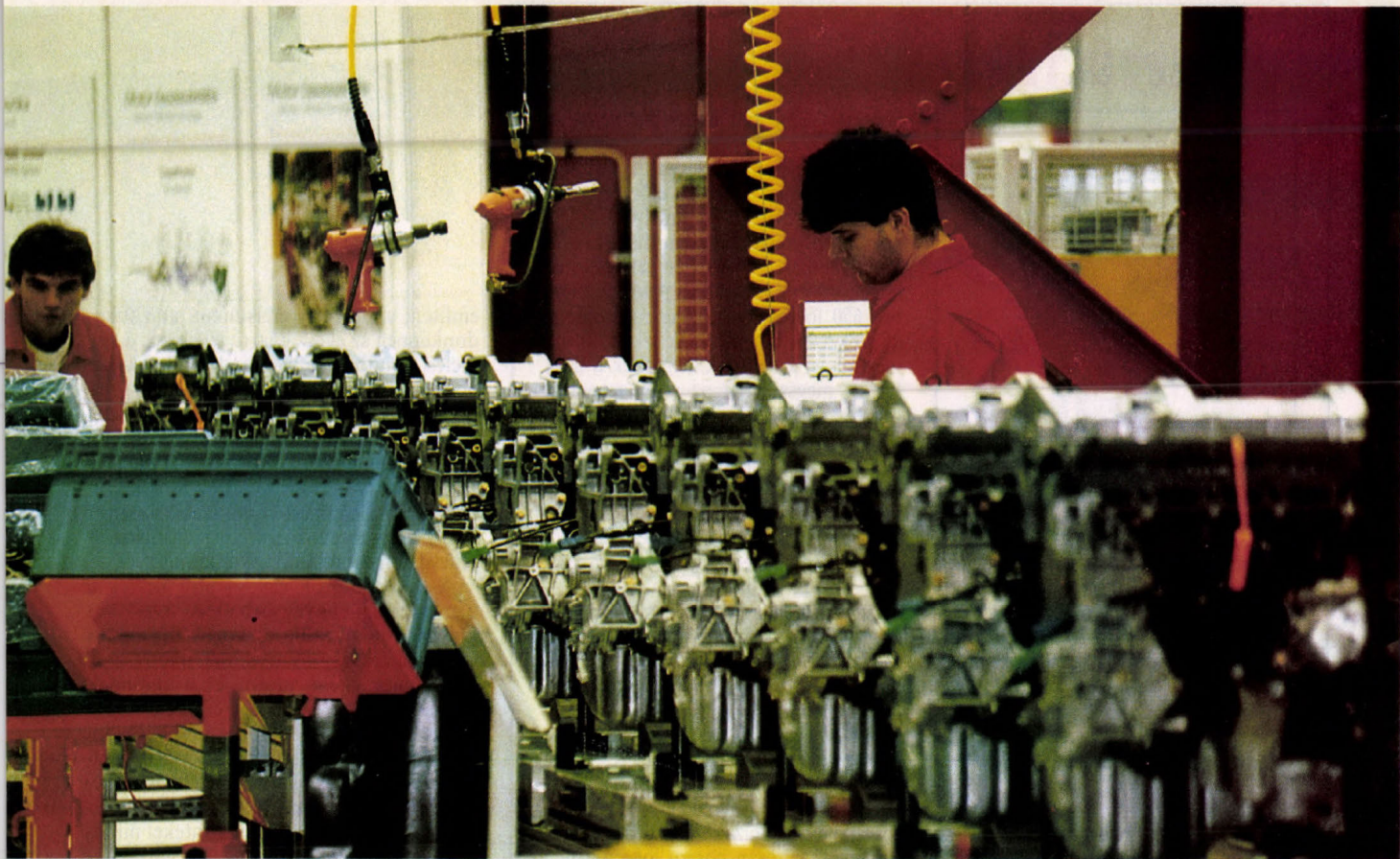


Csak a nehezen automatizálható munkafolyamatokat végzik emberi kezek

nyers a munkadarab. A gyár készletek nélkül, just-in-time rendszerben dolgozik, ennek megfelelően nincs is raktára. A megmunkáló-, illetve szerelősorok mellett várják sorra kerülésüket az alapanyagok és alkatrészek.

A vezérműtengely-részleg külön érdekessége – amelltt, hogy a teljes megmunkálás, a nagyolástól, a hőkezelésen át a készre köszörülésig itt történik – az a két párhuzamos gyártósor, amely erősen magán viseli az ötszelepes motorok gyártásának jegyeit. Mivel szívószelepből tizenkettő, kipufogószelepből pedig nyolc dolgozik a hengerfejben, a szívóoldali bütyköstengelyek hosszabb és nagyobb kapacitású



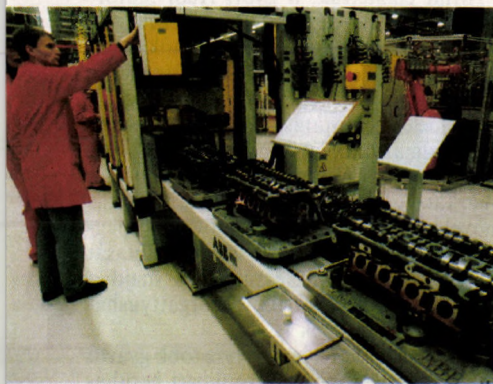


**A győri motorgyárban naponta
750 ötszelepes készül**

gépsoron készülnek, elkerülendő a szűk keresztmetszet kialakulását. A turbóváltozat vezérműtengelyeinek gyártásához nincs szükség bonyolult átállásra, csupán a vezérlő számítógépet kell átprogramozni a más szögben álló, de a szívómotor profiljával megegyező bütykök gyártására.

A hengerfejek összeszerelését is magas-

fokú automatizáció jellemzi. Ennek és a jó munkaszervezésnek köszönhetően ennél a részlegnél alig tíz(!) ember felügyeli a gépeket, illetve végzi a robotokkal nem megoldható feladatokat. Jellemző egyébként, hogy még a szelepmelő tőkét a szelepszárhoz rögzítő ékeket is automata illeszti a helyére. Aki ismeri ezt a két pöttömnyi darabból álló alkatrészt, tudja, hogy még az emberi kéznek is sok ügyességre van szüksége a művelethez.



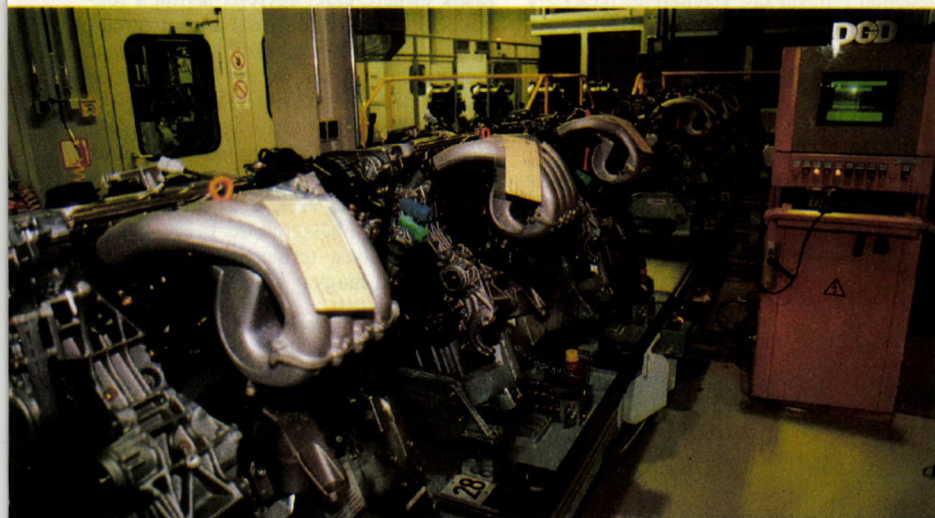
A hengerfejeket is automaták szerelik össze

**A próbajáratás után
irány Ingolstadt**

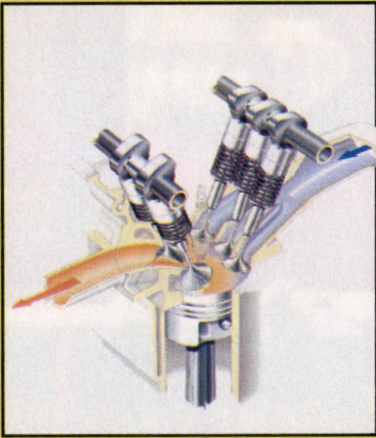
Fotó: BARCZA ZSOLT

Az elkészült motorfődarabok ezután a motorszerelőbe kerülnek. Ennél a részlegnél a munkafolyamatok már kevésbé automatizálhatók, viszont sokkal látványosabbak. Itt állnak össze az alkatrészek kész motorra: helyére kerül a főtengely, a hajtókarok a dugattyúkkal, a hengerfej. A kész erőforrásokat ezután, még Ingolstadt-ba való visszaútjuk előtt, kipróbálják.

A motorjárató részlegnél hangszigetelt kamrákban elhelyezett fékpadokon történik az erőforrások első beindítása. Ilyenkor a fürge próbamester rácsatlakoztatja azokat a segédberendezéseket a motorra, amelyek nélkülözhetetlenek a működéshez: a motorelektronikát, a hűtővízkört, a benzinellátást, illetve a szívó- és kipufogórendszert ugyanis a kamrákba építették be. Ezután jön az indítás, majd a néhány perces járatás következik közepes (1800–2200/min) fordulatszámra. Itt kell meg-



SZELEPTÜLTENGÉS



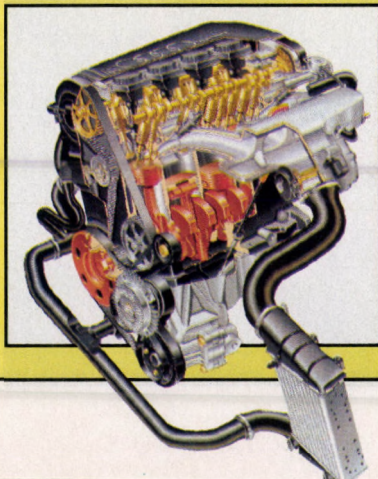
A belsőégésű motorok fejlesztése során a tervezők arra törekednek, hogy az adott lökettérfogatból minél nagyobb teljesítményt csikarjanak ki. A sikeres konstrukciónál a motor belső súrlódásának, illetve a gázok áramlási veszteségeinek csökkentésével érik el a kívánt eredményt. Az utóbbi esetében legelőszérűbbnek az áramlási keresztmetszet növelése látszik, ami nem is olyan egyszerű. Tudniillik a szelepek átmérőjének növelésében határt szab a henger átmérője. Természetesen erre hamar rájöttek a tervezők, és más módszerhez folyamodtak. A következő lépés a szelepszám növelése volt, de itt is kompromisszumokat kell kötni. A szelepek számának növelése ugyanis megsokszorozza a vezérműalkatrészek (szeleprugók, szelepemelő, esetleg himbák) számát is, és vigyázni kell arra, nehogy tömegük és súrlódási viszonyaik megváltoztatásával elveszítsük a réven, amit nyertünk a vámon, vagyis jobban növekedjenek a vezérlési veszteségek, mint amennyivel csökkennek a töltéscsere veszteségei. Az utóbbi években a nagy sorozatban gyártott személygépkocsiknál a hengerenkénti négy szelep alkalmazása jelentette azt a műszaki- és tegyük hozzá – gazdaságossági optimumot, amelyet a gyártók nem kívántak túllícitálni.

Természetesen a hengerenkénti öt szelep alkalmazása sem új ötlet, *Karl Maybach* már 1915-ben készített ilyen motort, amelyet aztán léghajókba, repülőgépekbe és hajókba építettek be. Az autósportban is kísérleteztek hasonló vezérlési megoldásokkal: a Formula-1-ben például a Yamaha és a Ferrari próbálkozott vele legutóbb. Mint ismeretes azonban, az olasz istálló visszakozott, mondván, hogy az öt szelep miatt olyan tagolt lett a

hengerfej, ami már hűtési problémákat okozott.

Hengerenként ötszelepes motort szériaautóba most szerelnek először, meghozza az a cég teszi ezt, amelyik eddig a legtöbb sporteredményt produkálta e téren. 1986-ban és 1988-ban sebességi világrekordot állított fel az Audi, 2,2 literes, 650 lóerős, öthengeres motorjában 25 szeleppel. Bár akadnak szkeptikusok még ma is, a németek megtették a nagy lépést: megszületett az első, szériában gyártott, hengerenként öt szeleppel ellátott, négyhengeres benzinmotor, amely egyben a korábbi hagyomány folytatója is. Mint ismeretes, a gyár korábbi csúcsmoდეlljeiben (S2, S4) dolgoztak húszszelepes erőforrások is, igaz ezeknél az öt henger-négy szelep kombinációból adódott a kerek szám.

Az Audi magyar leányvállalatánál, Győrött gyártott motor kiválóan példázza, milyen előnyei vannak a „szeleptültengésnek”. Ha összevetjük egy négyszelepes erőforrás hengerfejével a hasonló adatokat, arra az eredményre jutunk, hogy a három szívó-, illetve a két kipufogószelep alkalmazásával a szabad szelepkéretmetszet a szívóoldalon 37, a kipufogóoldalon 8 százalékkal nőtt meg, ami a hagyományosan hosszú löketű Audi-motoroknál, annak jó tulajdonságai (magas nyomaték, kedvező emissziós értékek, nagy belső hatásfok) mellett lehetővé teszi a rövidlökötűekre jellemző gyors gázcsere-folyamat megvalósítását. Mindezt úgy sikerült elérni, hogy megmaradt a négyszelepesekre jellemző kedvező égéster-kialakítás a centrálisan elhelyezett gyújtógyertyával, továbbá a vezérműalkatrészek számának növekedésének ellenére, azok kisebb méretének köszönhetően, csökkent a mozgatott össztömegük. A kedvező nyomatékleadást hangolt – 660 mm hosszú – szívócső is segíti, így a 173 Nm-es maximum 3950 fordulatszámon jelentkezik, de már 2500-nál 150 Nm áll a vezető rendelkezésére az atmoszferikus változatnál. A legnagyobb teljesítmény 92 kW (125 LE) a szívó-, 110 kW (150 LE) a turbómotornál.



A turbófeltöltött változat 210 Nm-es maximális nyomatékát az 1750–4600 tartományban folyamatosan adja le

említeni azt a benyomásunkat, ami tulajdonképpen az egész gyárra jellemző: a termelés csendben zajlik mindenhol. Lassan nekünk is meg kell tanulnunk, amit a fejlettebb országokban már régóta elfogadott tényként kezelnek: a zaj a környezetszennyezés egyik formája. Így mindent megtettek – beleértve a fűlértő zajforrások kiszűrését is – a munkahelyek kialakításakor azért, hogy a munkások kiegyensúlyozott teljesítményt tudjanak nyújtani.

A kész motorok ezután útra készek a németországi anyaggyárba. A szervezés kulcspontra a szállítóeszközök maximális kihasználása, így a kamionok alkatrészekkel jönnek, kész motorokkal indulnak vissza naponta. A pontos érkezés, illetve alkatrészellátás megszervezésével külön logisztikai részleg foglalkozik. A házon belüli döntési-informatikai szervezetet is németes alapaossággal alakították ki. A csoportmunka jellemző: a vezetési szinteket mindössze kettőre redukálták.

Mint említettük, a győri Audi motorgyár még korántsem befejezett beruházás. Csak 1998-ra épül ki a teljes gyártókapacitás, ami a mai 750 helyett 2000 ötszelepes előállítására lesz képes naponta. Ekkorra, a termelés felfuttatásával párhuzamosan az alkalmazottak létszáma eléri a 800-at, a beruházás értéke pedig a 800 millió német márkát. A fejlesztés nemcsak a kibocsátás növelését célozza, hanem további megmunkáló- és gyártósorok üzembe állítását is tervezik. Így itt készülhetnek majd a főtengelyek, hajtókarok, a forgattyúházak és a hengerfejek is.

Örvendetes tény, hogy egyre több gyártó dönt a magyarországi járműipari beruházások mellett, ezzel egyrészt javítja a foglalkoztatottságot, másrészt alapot teremt az ehhez kapcsolódó beszállítói háttérpar kiépüléséhez. Reméljük, így történik ez az Audi esetében is, mert – szó, ami szó – a Győrött készült motorok igen messze állnak attól, hogy a sajátunknak érezhessük őket. Gyakorlatilag alig tartalmaznak hazai alkatrészt, és ezek is az anyaggyárból érkeznek vissza beszerelésre. Ezért az Audi vizsgálja, milyen területeken lehetne bevonni még a magyar háttérpart.

P. T.

„Amit egy olaj tudhat...”



Aki ma autókkal foglalkozik, tudja, hogy milyen nagymértékű fejlődésen mentek keresztül a motorok. A többszelepes technika, a szegénykeverékes motorok és feltöltők a legmagasabb követelményeket támasztják a szakemberekkel, illetve az olajjal szemben. Mindezek szellemében az Aral Kutatóközpont az igényes személyautó-erőművek számára egy High-Performance motorolajat fejlesztett ki: Ez az Aral Super Tronic. Az Aral Super Tronic a legnehezebb körülmények között is abszolút megbízhatóságot és a motor számára átlagon felüli, hosszú élettartamot garantál. Modern motorokhoz modern olajat:

Aral Super Tronic

1. Magas hőmérsékletállóság a kiemelkedő terhelhetőségű kenőfilm és a magas oxidációstabilitás révén.
2. Kiváló hidegindítási tulajdonságok és kiváló kopásvédelem még a legalacsonyabb hőmérsékleten is.
3. Maximális és tartós motorvédelem teljes terhelés mellett és rövid távú forgalomban is.
4. Megakadályozza a lerakódásokat és gátolja az olajszap kialakulását.
5. Turbó- és katalizátortesztelt.
6. Minden benzin- és dízelüzemű személygépkocsi-motorhoz.

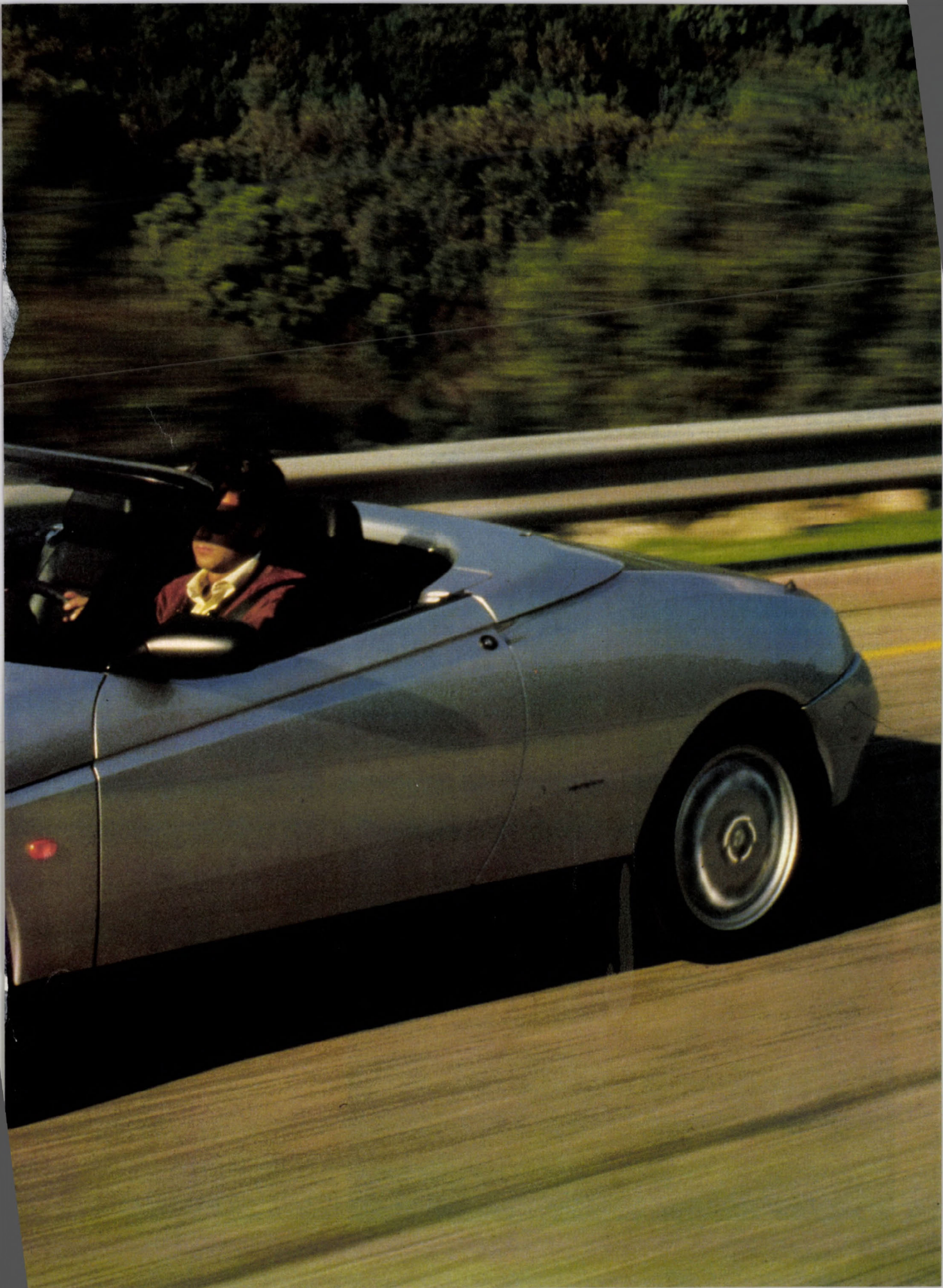
ARAL Alles super.

a **PRÓBAÚT**

KATAPULT

ALFA ROMEO GTV ÉS SPIDER





ALFA GTV ÉS SPIDER

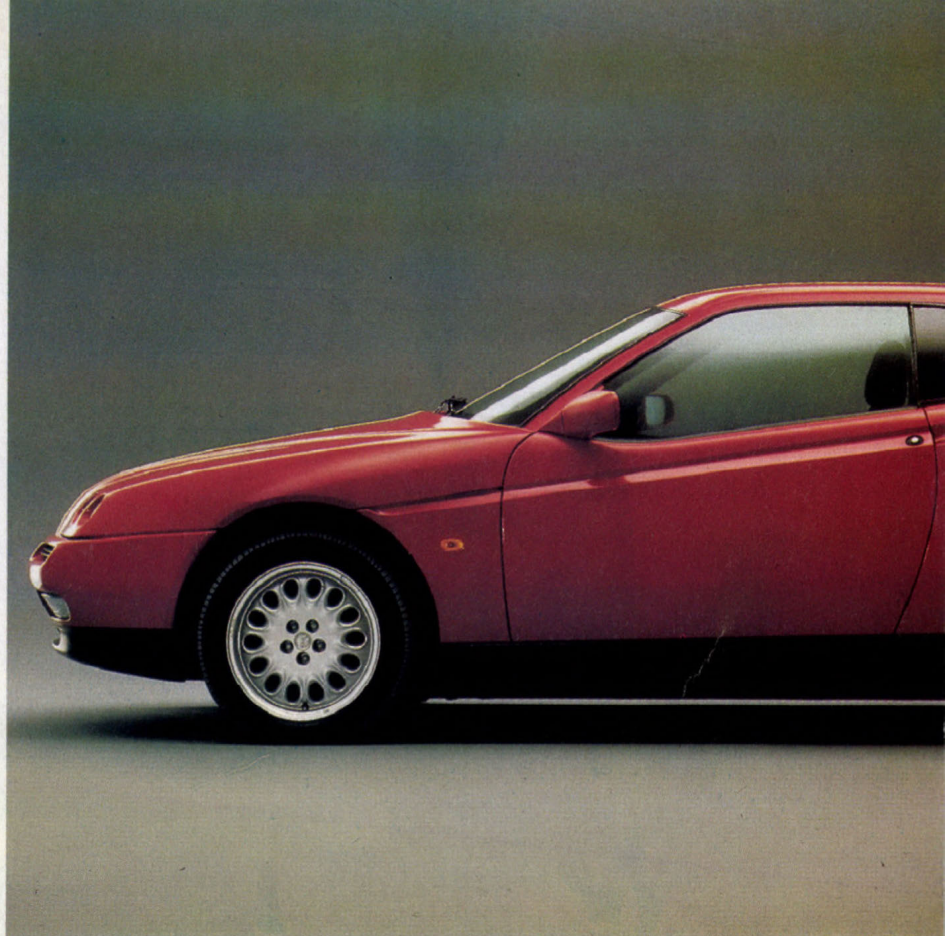
A sportkocsik iránti kereslet periodikusan változik. Számítások szerint jelenleg és még az évszázad végéig egyre nő. Ennek a piaci lehetőségnek köszönheti létét az Alfa GTV és Spider.

Az autó igazi szenzációnak számít, nem csak azért, mert finom formai megoldásokkal egy hagyománytisztelő, ugyanakkor teljesen friss modellt teremtett az Alfa és a Pininfarina együttműködése, de azért is, mert műszaki megoldásaiban egy sor újdonság rejlik.

A cél, hogy az Alfa-rajongók egy impresszív, kompakt, ugyanakkor dinamikusan elegáns autót kapjanak, úgy tűnik, megvalósult. Az autó elejét uraló Alfa-háromszög és a hozzájáró hatalmas bajusz indítja a karosszériát tagoló vonalakat, amelyek különös lendületet, agresszivitást kölcsönöznek. A négy aprólékos fényszóró csak fokozza a hatást. A motorháztető egészen az övvonalig lenyúlik – ahogy a FIAT Coupénál láttuk –, részben a sárvédő szerepét is betöltve. Érdekeség, hogy itt a motorháztető karbonszállal erősített műanyagból készült, így a kisebb ütéseket maradandó alakváltozás nélkül elviseli.

Különbség a két autó között, hogy a GTV hátsó szélvédője foglalja magába azt a harmadik stoplámpát, amelyet az Alfa Spidernél egy, a karosszériához illeszkedő U formájú csomagteretbe építettek.

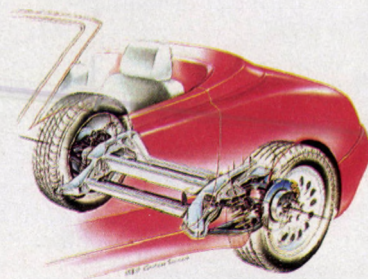
Az autó belülről is az elegáns egyszerű, a klasszikus sportautó stílust képviseli. Analóg kijelzésű kerek műszerek: a sebesség- és a fordulatszám-mérő mutatója alul-



ról indul, a középkonzolban aszimmetrikusan elhelyezett kisebbek pedig (üzemanyagszint-jelző, óra és hűtőfolyadék-hőmérséklet) a vezető felé mutatnak. Itt van a légkondicionáló, a CD lejátszóval kiegészített sztereóberendezés és az indításvédő Alfa-kód is. A folyadékkristályos kilométerszámláló és a többi kijelző a két nagy kerek műszer között kapott helyet. A kezelőszervek kézre esnek, könnyen elérhetők.



Amiben szerény a teljesítmény: a segédpótkerék mindössze 110 liternyi helyet hagy a csomagoknak



Különleges technológiával 7000 fokon hegesztik a könnyűfém hátsóhid elemeit

Az első ülések kényelmesek és tökéletesen fogják az utast. Hátul inkább csak gyermekeknek lehet kellemes az autózás



8 GYERTYA – 16 SZELEP

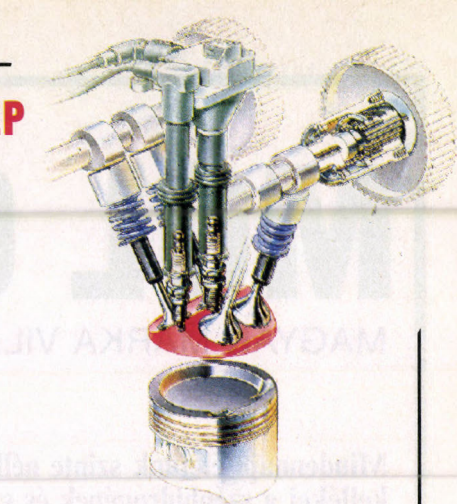
A GTV/Spider családban, illetve a 155-ben most bemutatkozott 2,0 T. Spark 16V nemcsak a több szelepből különbözik a régítől. A FIAT-konzern új motorcsaládjára épül, melynek fő jellemzője az, hogy a hengerek középvonalai 90 mm-re helyezkednek le egymástól. Márkánként aztán más és más műszaki csemegével látták el az erőforrásokat, ilyen például a Lancia Kappánál az öt henger és a változó hosszúságú szívócső, vagy éppen az Alfa dupla gyújtórendszere.

Hengerenként két gyújtógyertyát már a század első felében alkalmaztak, kezdetben a gyújtórendszer megbízhatóságának növelésére (különösen a repülőgépmotoroknál), majd a hengerben zajló égésfolyamat időbeni lefolyásának módosítására. A dugattyús belsőégésű motorok termikus hatásfokának növelésében fontos szerepet játszik a tüzelőanyag kémiai energiájának minél gyorsabb átalakítása hőenergiává. Ez a folyamat az Otto-motoroknál – normális esetben – a benzin-levegő keverék szikrával történő meggyújtásával indul, majd az égés tovaterjed. A lángfront terjedési sebessége azonban nem fokozható a végtelenségig, mivel a mögötte keletkező örvények belsejében elégtelen részek maradhatnak hátra. Célszerű tehát ezt a sebességet a 15-30 m/s tartományon belül tartani. Itt lép be a két szikra: a két helyen megindított égés az adott korlátokon belül sokkal gyorsabban és tökéletesebben égeti el a töltetet.

Az Alfa Romeo 1913-ban készített először duplagyújtású motort, ilyen dolgozott a híres P1-esükben, illetve a Túraautó EB-n jeleskedő GTA-ban is. A hagyomány 1987-ben folytatódott, az Alfa 75-ösben mutatkozott be a kétvezes Twin Spark. (A név a dupla szikrára utal.) Ez a motor a hengerenkénti két szeleppel, a változtatható vezérléssel és szokatlan gyújtórendszerével a négyselepes erőforrásokkal egy szinten teljesített (148 LE 5800/min, 186 Nm 4000/min; katalizátorral 143 LE 5800/min, 185,5 Nm 4800/min).

sportkocsi közép motoros és lóerőnként ezer márkába kerül.

A hang, amit szinte elhagyunk, hajt bennünket, nem érezzük egyetlen pillanatban sem, hogy fogytán a lóerő, és a legkeményebb fordulóban sem hallani a gumik hangját. Száraz úton nem érzékelhető a csúszáshatár, az autó talán nem is képes sodródni. A vezető és az utas biztonságban érzi magát. A hatalmas belső szelölőtetésű féktárcsák és a (BOSCH) ABS azonnal megállítják az autót. Alig jut eszünkbe, hogy az utaskabin deformá-



Az új Twin Spark furata 83, lökete 91 mm. A hengerfejben két fogazott-szíj-hajtású vezérműtengelyt találunk, a szívóoldalon fordulatszámától függően változó vezérlési szögekkel. A megoldás lelke az a közdarab, amelynek tengelyirányú elmozdulása a vezérműtengely és a szíjtárcsa egymáshoz viszonyított elfordulását okozza. Ha a motor eléri a fordulatszámküszöböt, az elektronika egy mágnesszelepet nyit, és a motorolaj nyomása a beépített rugó előfeszítését leküzdve mozdítja el ezt a közdarabot. Az ilyen vezérlésszögvariálás optimális töltetbeáramlást tesz lehetővé mind az alacsonyan, mind a magas fordulatszám-tartományban. Az egyenletesebb járás érdekében két kiegyenlítőtengely oltja ki a másodrendű tömegereket. Az égéstér háztető alakú, és teszi lehetővé a két gyertya és a négy szelep elhelyezését a kis helyen.

A 150 lóerős teljesítmény (6200/min) és a 186 Nm-es nyomaték (4000/min) arra utal, hogy a tervezők nem ezek további növelését tűzték ki célul, hisz a nyolc évvel korábbi konstrukció is kiváló volt ebből a szempontból. Az azóta eltelt idő alatt viszont a környezetvédelmi előírások sokat szigorodtak, illetve a technológia sokat fejlődött. Nos, az új 16 szelepes ezek tekintetében is teljesíti a kor elvárásait, amellet hogy sportos karaktere tovább finomodott és tökéletesen illeszkedik az Alfa Romeo imidzséhez.

ciómentes, hogy van oldalvédelem, hogy biztonságosan rögzített a motor és a benzintartály. Persze nagyon jó, hogy van teleszkopikus kormány, övelőfeszítő, tüzmelelőző rendszer, és rendelésre a 120 l-es utasoldali légszák bekerülhet autónkba. A Spidernél megerősített a szélvédőkeret is.

A GTV és a Spider nálunk az év végén jelenhet meg. Olaszországban már kapható. Ára felszereltségtől-motortól függően 45-55 millió líra.

V. L.



Egyszerűség, célszerűség, elegancia

A bőr kagylóülések és kiképzésük kizárják az oldalirányú vagy öv alatti kicsúszás lehetőségét. A GTV választható +2 ülése ugyanakkor inkább csak rövid távon elviselhető komfortot képes nyújtani!

Vadonatúj a padlólemez alatti hátsó könnyűfém segédkeret, amely a több lengőkaros felfüggesztéssel együtt az úttartást tökéletesíti. Az Alfa Romeo teljes sorozatában megjelenik az a 2 literes Twin Spark, amely alapmotorja a GTV-nek és a Spidernek egyaránt. A GTV motorválasztékát egy már ismert 1996 cm³-es, 200 lóerős V 6-os turbó jelenti, míg a Spider 3 literes 192 lóerős V 6-os erőművel is kérhető.

Az autót vezetni – bármelyik motorral szerelt változatot is – igazi élmény. Sportautóhoz méltó kissé keményre hangolt rugózása, félelmetes gyorsítási képessége, úttartása, elképesztő kanyarstabilitása még azokat is könnyen meggyőzi, akiknek egy

MOL CARRIER

MAGYAR MÁRKA VILÁGSZÍNVONALON

Mindennapi életünk szinte nélkülözhetetlen kellékei a szénhidrogének és származékaik. Energiaiparunk villamos és hőenergiát, kőolaj- és vegyiparunk együttesen több ezerféle terméket állít elő e hasznos földi kincsekből. Valószínűleg sokak számára ismert, hogy Magyarország kőolaj-feldolgozásának, üzemanyag-gyártásának központja a MOL Rt. Százhalombattai Finomítója. Innen látják el hazánk jelentős részét motorhajtóanyagokkal. Azt talán már kevesebben tudják, hogy gépjárműveink biztonságos és korszerű működtetéséhez feltétlen szükséges kenőanyagok jelentős része a MOL Rt. Komáromi Finomítójában készül. Ezek a termékek – országos viszonylatban a piac mintegy 65-70%-ban – szintén a MOL Rt. termékpalettájának részét képezik.

A nagy múltú magyar olajipar egyik legrégebbi, legnagyobb hagyományokkal rendelkező létesítménye, a Komáromi Finomító (az alapítás éve 1906) hazánk kenőanyaggyártásának fellegvára. Fennállása során számos termékszerkezet-váltást élt át, míg a MOL Rt.-n belül kialakult sajátos tevékenységmosztás következtében az utóbbi évtizedekben fő profilja a kenőanyaggyártás lett. A 80-as évek elején – hasonlóan a mai helyzethez – a hazai piac túlnyomó hányadát látta el az akkori minőségi előírásoknak messzemenően megfelelő kenőanyagokkal. A termékszála számos tagját folyamatosan exportálták (mintegy évi 10 000 tonna), bizonyítva ezzel a magyar kenőanyagok minőségének európai, közkeletű elfogadottságát. A külkereskedelemben való forgalmazás azonban rövid idő alatt szükségessé tette, hogy a Komáromi Finomítóból kikerülő termékek ne csupán egyedi termékazonosító névvel, hanem egy egységes megjelenítést biztosító márkanévvel kerüljenek forgalomba. Így vált Európa és a teljes külpiac számára ismertté több mint tíz esztendeje a CARRIER elnevezés. A kenőanyagok hazai forgalmazásában 1991-ben a külföldi forgalmazók piaci jelenlétének erősödése kapcsán került bevezetésre e márkanév, amely megkülönböztet más gyártók által készített termékektől, használata ugyanakkor hovatartozást, minőségi biztonságot, garanciát is jelent.

A 80-as évek vége és a 90-es évek eleje azonban más vonatkozásban is fordulatot jelentett. Ekkor indult el robbanásszerűen a magyar gazdaság, azon belül az ipar szerkezetváltása. A nagy állami tulajdonú cégek fejlesztéseik, gazdálkodásuk során egyre inkább a kiemelkedő minőségű, hosszabb élettartamú, többféle felhasználási területen is alkalmazható termékek iránt kezdtek érdeklődni. Így volt ez a kenőanyagok terén is. A tisztán ásványolaj alapú kenőanyagok mellett megjelentek a hosszabb élettartamú, a használat során fellépő mechanikai és kémiai igénybevételeknek sokkal jobban megfelelő – hosszú távon jelentős megtakarítást eredményező – részszintetikus, valamint szintetikus alapú termékek. Mindezek mellett a 80-as évek elején elindult folyamat folytatásként a személygépkocsiknál a korábban csak szezonálisan alkalmazható, szervizigényes egyfokozatú motorolajokat felváltották a többfokozatú motorolajok. Míg az előbbi évente két alkalommal cserélni kellett, az autóbli egész éves használatot is lehetővé tesz.

A MOL Rt. megalakulása óta egyik legfontosabb feladatának tekinti hazánk kenőanyag-ellátásának folyamatos, minőségileg garantált, a vásárlói igényeket mind jobban figyelembe vevő biztosítását. Termékeink – amelyek között a legjelentősebbek a motor-, a hajtómű-, az ipari olajok és a fémmegmunkálási segédanyagok, valamint a különböző kenőzsírok – a hazai járműpark és géppark teljes kiszolgálását lehetővé teszik. Az elsődleges felhasználók természetesen a mezőgazdaság, a közlekedés és az ipar területéről kerülnek ki, amely ágazatok által támasztott igények fejlesztéseink egyik legfőbb irányadói és motorjai. A kenőanyaggyártás az előbb említett ipari területek rohamos fejlődésének köszönhetően – óriási műszaki kihívásoknak kitéve – a kőolajipar ma talán legdinamikusabban fejlődő ága.

Legújabb fejlesztéseink eredménye az a CARRIER MAXIMOL termékszála, amely a legszigorúbb műszaki követelményeknek is megfelelő, az olajipar által jelenleg ismert legkorszerűbb adalékok felhasználásával készült termékeket foglalja magában. Tagjai a CARRIER MAXIMOL 99, a CARRIER MAXIMOL 99 DIESEL, valamint a CARRIER MAXIMOL SINT, mely utóbbi – mint az az elnevezésből is kitűnik – már teljesen szintetikus motorolaj. Ezek teljesítményszintje a kenőanyagoknál létező legmagasabb szintet képviselik. Az üzemanyag-takarékos CARRIER MAXIMOL

99 és CARRIER MAXIMOL SINT használatával 2-2,5%-os üzemanyag-megtakarítás érhető el.

Tulajdonságaikat, műszaki paramétereiket és a legtöbb esetben alacsonyabb fogyasztói árakat tekintve méltán veszik fel a versenyt más olajtársaságok által gyártott magas teljesítményszintű motorolajokkal.

Alkalmazásukat valamennyi, Magyarországon forgalomban lévő gépjárműbe ajánljuk – akár benzines, akár dízel –, magas műszaki tartalmukat azonban elsődlegesen a fiatal, a 90-es évek fejlesztéseit magukon hordozó autók képesek optimálisan kihasználni.

És még egy gondolat a minőségről... A MOL Rt. hosszú ideje jelentős beruházásokkal kívánja elérni, hogy termékei ne csupán a magyar minőségi szabványoknak, hanem a nemzetközi előírásoknak is minden tekintetben eleget tegyenek. A minőségi garancia elérésének első lépése, amikor az üzemből kikerülő termék szabványban előírt műszaki paramétereit folyamatosan, megfelelő rendszerességgel vizsgáljuk. A második lépés, amikor már nem csupán a végterméket ellenőrizzük, hanem a termék életútja az alapanyag beszerzésétől az ügyviteli és gyártórendszeresen keresztül a fogyasztóhoz való eljuttatásig dokumentáltan nyomon követhető, és a teljes folyamat kielégíti az ISO 9002 követelményeit. Ez utóbbi alkalmazása már „kettős garanciát” jelent, hiszen az előállítás egyes fázisaiban már ellenőrzött, majd a gyártási folyamat végén bevizsgált termékek teljes minőségi garanciát nyújtanak.

A MOL Rt. piaci tevékenysége során mindig is elsődleges szempontnak tekintette a minőség garantálását, hiszen a vásárlói igények korszerű kielégítése csak ilyen módon történhet.

Cégünk gondolt a gépjármű-tulajdonosok kényelmére, amikor MOL 2000 töltőállomásain megteremtette a helyszíni, azonnali motorolajcsere lehetőségét. A vásárlás után egy leszívó berendezés segítségével a motorból könnyen eltávolítható a használt, a motor működése szempontjából már korántsem optimális körülményeket biztosító, ún. fáradt olaj, majd közvetlen utántölthető a töltőállomási shopban megvásárolt termék. A módszer további előnye, hogy a töltőállomáson elvégzett motorolajcsere során keletkező, környezetre káros anyagokat, hulladékokat a művelet elvégzése után a helyszínen lehet hagyni, azok szakszerű kezeléséről a MOL Rt. gondoskodik.

Célunk, hogy az autós- és motorostársadalom mind jelentősebb része ismerje meg és vegye igénybe termékeinket, szolgáltatásainkat. Reméljük, hogy személyes tapasztalata eredményeként a közeljövőben Önt is vásárlóink között üdvözölhetjük töltőállomásainkon.

**MOL CARRIER KENŐANYAGOK
A GARANTÁLT MINŐSÉG**



FLEXABO KERESKEDELMI KFT.

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

Fiorella

Fiorella gömbcsuklók
Doduco autóvillamoság



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



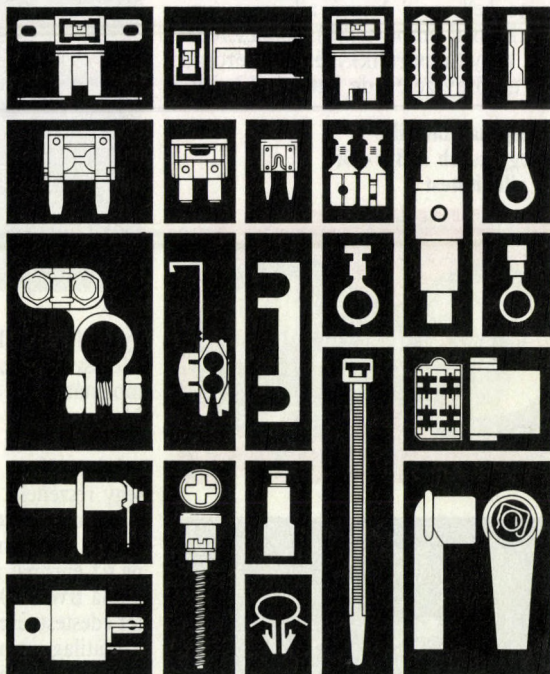
ATE fékalkatrészek
Kolbenschmidt motoralkatrészek



AUTÓALKATRÉSZ NAGY- ÉS KISKERESKEDELEM

NO-TENT®

**GÉPJÁRMŰ
RÖGZÍTÉSTECHNIKA**



NO-TENT AUTÓALKATRÉSZ SZAKNAGYKERESKEDELMI KFT
H-1034 BUDAPEST, Dévai Bíró Mátyás tér 1.
Tel.: 00/361/168-8079 Tel./Fax: 00/361/188-7729

TAVASZI SZELLŐ

YAMAHA BREEZE

Sokféle gondtól gyötört hazai motorpiacunkon üdítő színfolt a Yamaha új robogója, a Breeze. (Breeze = szellő.) Ha nem nézzük az árát, szinte nincs hibája.

Általában az efféle értékelő írások végére szoktuk hagyni a feketelevest, a tesztjármű árát, ám ezúttal kivételt teszünk, és rögtön az elején közöljük: 433 000 forint. Lehet cinikusan kérdezni, áfával? Igen, ez már a bruttó ár, és igazán nem a motor tehet róla, még csak nem is a kereskedő, mert az megelégszik a tisztas haszonnal, hanem az a pénzügypolitika, amely a behozatal csökkentése jelszavával mindenféle terhekkel próbálja a hazai vásárlókat eltéríteni a robogóbeszerzés gondolatától is. Ezúttal tudatjuk, a terv fényesen sikerült, ennyi pénzért aligha akad majd vevő például a Yamaha Breeze-re. Az a tizenéves, aki ilyenről álmodik, vesz majd helyette egy húszéves Ladát, harmadáron. Igaz, hogy az tíz liter benzint fogyaszt (importcikk), naponta kell majd hozzá alkatrész (importcikk), olaj (importcikk), gumicserenél rögtön négy (importcikk), és sokszorosan terheli a környezetet, de hát annyi baj le-

Ikerlámpának látszik, pedig egy darab a BW-ről átvett világítótest



gyen, lényeg, hogy az import ne nőjön. Még szerencse, hogy a hazai termelés támogatása nem szerepel a jelszavak között. Mert az nincs.

Van viszont Yamaha gyár Franciaországban, lévén ők gazdagok, és az import (egy részének) kiváltását így oldják meg. A Yamaha Breeze ugyanis csak látszólag japán, valójában többségben vannak benne az európai alkatrészek. A nálunk Yamaha BW'S 50-esként ismert MBK Booster édestestvére, és ennek megfelelően gyakorlatilag ugyanazzal az 50 cm³-es MBK-motorral készül. Amiben feltétlenül új, az a formavilág, amely feltűnő, harmonikus

Ha fogyóban a motorolaj, felgyullad egy kis lámpa

és csábító. Az első sárvédő mintha a homloklemez meghosszabbítása lenne, a fényszóró ikerlámpának tűnik, holott egyetlen, bár trükkös kialakítású fényforrás. Az ülés alatt kissé kiöblösödik a karosszéria, hogy azután lefelé alaposan összeszűkülve még légiesebbé tegye az egész műanyag felépítményt. Ez a nagy karcsúság hátulról különösen szembeütő, az egyetlen patkóívben összefogott zárófény-irányjelző együttes kihangsúlyozza a különleges vonalszabványt. Oldalnézetben a Breeze a kétszemélyesség ígéretével csábít, ami Magyarországon természetesen tiltott gyümölcs, mindenesetre az ülésen nem múlna a dolog.

Finom formai megoldások érhetők tetten az első irányjelzők, a visszapillantó

Amerre járt,
nem volt nézőhiány



Kényelmesen elfér egy sisak az ülés alatti raktérben, a mindennapi használat során azonban elkél egy plusz doboz. A Nonfongo 36 literes kiskoffere fekete színben 15 ezer forint

A hosszú ülésen ülhetünk kényelmesen hátracsúszva vagy sportosan elől, mert bőséges a lábtér is

tükrök vagy éppen a szív alakú műszerfal-együttes esetében is. Utóbbi az optimistán 100-ig skálázott sebességmérőn és kilométer-számlálón kívül elég megbízható benzinszintjelzőt és digitális órát is tartalmaz.

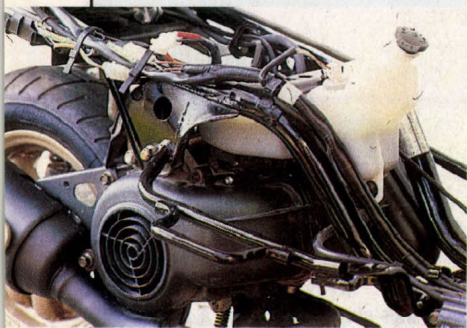
A sebességjelző pontossága példás, ellenőrző méréseink során mindössze 1 km/h eltérést tapasztaltunk a jelzethez képest, ami teljesen elhanyagolható különbség. A legnagyobb sebesség 50 km/h körül ala-

Kis kerekein
vasalóként tapad a földhöz

Félmeztelen.
Felül a tank
és az akku,
lenn a motor

kul, a pillanatnyi értéket sok apróság képes befolyásolni, így a szél iránya és sebessége, az út minősége és természetesen az esetleges lejtése. Végleges véleményt mondani a menetteljesítményekről egyébként is korai lenne, hiszen még alig négyszáz kilométer van a motorban. Annyi bizonyos, hogy nincs érezhető különbség a papíron

MŰSZAKI ADATOK

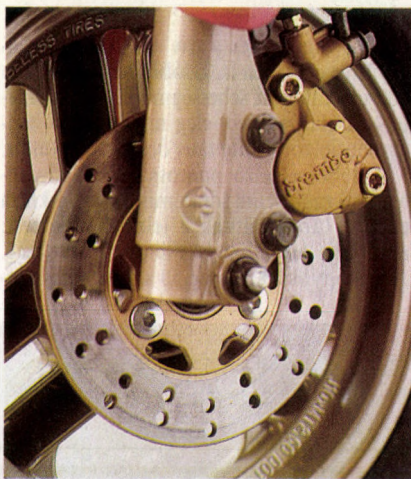


MOTOR. Egyhengeres, kétütemű, levegőhűtéses benzinmotor. Furat 40 mm, löket 39,2 mm, összlöket-térfogat 49 cm³. Sűrítés 7,3. Legnagyobb teljesítmény 2,8 kW (3,69 LE) 6300/min. Legnagyobb nyomaték 4,1 Nm 6150/min. Teikei Y12p/1 karburátor, elektronikus gyújtás. Indítás elektromos indítómotorral és berűgőpedállal. Akkumulátor 12 V 4 Ah.

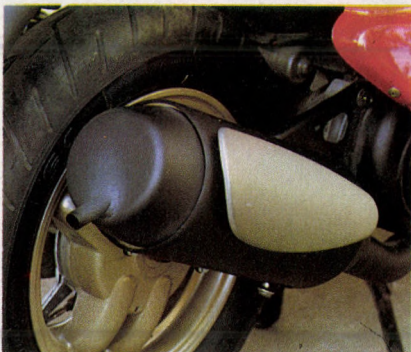
ERŐÁTVITEL. Röpsúlyos tengelykapcsoló, fokozatmentes, ékszíjas sebességváltó.

FELÉPÍTÉS. Acélsőváz, műanyag burkolóelemek. Elsőkerék-felfüggesztés teleszkópvillával, rugóút 70 mm, hátsókerék-felfüggesztés egykarú lengővillával, rugóút 60 mm. Elöl 155 mm átmérőjű tárcsafék, hátul 100 mm átmérőjű dob-fék. A gumiabroncsok méretjelzése 100/90-10.

MÉRETEK, TÖMEGEK. Teljes hossz 1760 mm, szélesség 660 mm, magasság 1078 mm, nyeregmagasság 770 mm, tengelytáv 1250 mm, szabadmagasság 100 mm, a legkisebb fordulási kör átmérője 1900 mm. Saját tömeg 75 kg. A benzintartály befogadóképessége 7 l, az olajtartályé 1,1 l.



Tárcsafék és öntött kerék sok a jóból



Katalizátor mopeden – kevesebb a gázból

majd egy lóerővel erősebb MBK-motorú BW'S és a Breeze között.

Korábban már említettük a széles ülést, amely küllemének megfelelően kényelmes, az enyhén lejtős padlólemezre helyezett lábakkal komfortosan és biztonságosan lehet ülni. Szokványos és jól formázott kapcsolókkal lehet a lámpákat, a kürtöt és az irányjelzőket be- és kikapcsolni, jó dolog, hogy az irányjelző reléje messze hangzó kattogásokkal ad hírt munkálkodásáról, így nem maradhat „kint” az index. Kevésbé szerencsés, hogy a műszerfalról hiányzik egy kis lámpa (led), amely a gyújtáskapcsoló állását visszajelzi. A bekapcsolva felejtett gyújtás a modern, elektronikus szerkezeteknél is veszélyes.

Ahhoz képest, hogy 100/90-10 colos gumikon fut a Breeze, vagyis ebben távol áll a ballonos kerekeivel tündető BW'S-től, nem túlzottan veszi zokon a kies fővárosunkban gyakori gödröket, amiben nagy része van a hosszúra nyúlt, 1250 mm-es tengelytávnak. A legújabb divat jegyében elöl tárcsafék (Brembo) került a hatküllős öntvénykerékre a maga előnyeivel és hátrányaival. Biztos, hogy jobb lett a fékhataás, meg látványosabb a megjelenés, de az igazság az, hogy egy jó dob-fék pont elég egy ilyen ötvenesre. A két első teleszkóp és az egy hátsó rugótag meglehetősen szolid rugóutakat enged, ebben nem mutat újat a Breeze, viszont környezetbarátságban igen, ugyanis a kipufogógázokat katalizátor tisztítja, így a különolajozású gép benzintartályába olmozatlan üzemanyagot kell tankolni. Első mérésünk szerint száz kilométerenként közel három litert, de valószínű, hogy az első ezer lefutása után kevesebbrel is beéri majd.

OCSKAY ZOLTÁN

IMMOBILIZER A LEGHATÉKONYABB LOPÁSGÁTLÓ BERENDEZÉS



**MINDEN
BENZINÜZEMŰ OPELLEN
SZÉRIAFELSZERELÉS!**



Az egér feladta.

Az immobilizer ugyanúgy védi az Ön Opeljét, mint a búra a sajtot. Senki más nem tudja elindítani az autót, csak Ön.

Hogyan működik az immobilizer?

Az autó motorja csak akkor indul el, ha a gyújtáskapcsolóba behelyezett kulctól megkap egy különleges, elektronikus jelet. Minden egyes autó immobilizer rendszerének egyéni azonosító jele van, így lehetetlen egy másik autó immobilizer kulcsával elindítani.

Sőt! A speciális technikai megoldások révén ez a rendszer védett a dekódolás ellen is!

Kérjük, a további részletekről érdeklődjön az Opel márkakereskedőknél!

OPEL

snowfox

INTERNATIONAL KFT.

H-1208 BUDAPEST,
Helsinki út 124-126.

Tel.: 283-0147

Tel./fax: 283-1118



MICHELIN

HANKOOK



Goodyear

Firestone



Continental

GUMI KFT.

H-6728 SZEGED,
Budapesti út 1.

Tel.: (62) 324-295

Tel./fax: (62) 324-284

GUMI CENTER KFT.

H-9700 SZOMBATHELY,
Zanati út 29/a.

Tel.: (94) 310-420

Tel./fax: (94) 310-421

(NYITÁS: 1994) OKTOBER

cégek
kereskedelmi partnere

Kis- és nagykereskedelem. Kereskedőknek házzozzállítás

javítás;	autó- és
szerelem;	munkagépgumi
statikus és	acél és könnyűfém
elektronikus centrrozás;	keréktárcsák;
futóműbeállítás;	tartozékok;
tömörabroncs-préselés	szaktanácsadás

**Gumiabroncsok
a sárkányrepülőtől a földmunkagépig**

DODUCO

Automobiltechnik

Qualität im Auto



IMPORTŐR



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

FEJVIGYÁZÓK

BUKÓSISAK-KÍNÁLAT, 1995

Ha lassan is, de eljött végre a motoroszezonz, s ezzel egyidejűleg a boltokba is megérkeztek a legújabb, idei kivitelű bukósisakok.

Bukósisakot viselni kötelező, az azonban már nem szerepel az előírások között, hogy milyen. Tulajdonképpen sisak egy bányászokobak is, arra azonban alkalmatlan, hogy bukás esetén a motoros fejét megóvja a sérüléstől. Csupán arra jó, hogy a rendőr ne szólhasson a sisak hiányáért. Ha egy kicsit is fontos számunkra a biztonság, célszerű valódi, motorozáshoz készült fejedőt használni. A boltokban óriási a kínálat, színben, árban, kivitelben egyaránt.

A kiválasztás talán legfon-

tosabb szempontja manapság az ár. Több üzletben találni divatos, a célnak megfelelő és olcsó fejdőket. Ezeknél azonban figyelembe kell venni, hogy nem tudnak, nem tudhatnak annyit, mint egy drágább sisak. A 20 000 forintnál kevesebbe kerülő fejdők anyaga általában valamilyen műanyag, többnyire polikarbonát. Ezek idővel (körülbelül öt év alatt) előre-
 gednek, és ütés hatására ridegen, szilánkosan törnek. Ez pedig nagyobb veszélyt jelent esés esetén, mintha nem is vi-

selnénk sisakot. Ennek a gyárakban is tudatában vannak, ezért ezekben a sisakokba minden esetben belesütik a gyártási időt. Ezt mindenképpen ellenőrizzük saját érdekünkben. (Védelmet jelent, ha motorosboltban vásárolunk, s ha a kiválasztott formaterv idej, hiszen az garancia a közeli gyártásra.) A másik probléma az olcsó sisakokkal, hogy a szellőzés megoldása, a vizor rögzítése vagy éppen a bélés kivitele nem olyan szintű, mint egy drágább, jobban kidolgozott sisakban. De ezt természetes tényként kell elfogadnunk, hiszen ezért kerülnek kevesebbe.

A drágább sisakok anyaga üvegszál erősítéses mű-

BMW, zárt



üvegszál
77 219 forint

BMW, nyitott



üvegszál
74 970 forint

Arai RX 7RR



SCLC (szén-kevlár)
72 000 forint

Arai Quantum Harada



SCLC (szén-kevlár)
69 000 (65 000) forint



anyag, ami időtállóbb, de kisebb nehéz. A mai szupersisakok – amelyek egyszerre könnyűek és időtállóak – szén- és kevlárszál erősítésű héjjal készülnek. Ezek ára azonban már inkább 50 000 forint felett, mint alatt adódik.

Yamaha chopper



üvegszál
18 500 forint

Shark XRC



szén-kevlár
39 000 forint

FM Force Ten Replica Caracchi



szén-kevlár-üvegszál
60 920 (51 670)

FM City



polikarbonát
7140 forint

Shoei Russell Replica



szén-kevlár
72 334 forint

MDS Raaf



szén-aramid
25 000 forint

FM Force One Replica Mahe



szén-kevlár-üvegszál
48 400 (39 450) forint

Nolan N80 Flat Black



lexan
28 900 (21 500) forint

Shoei RF 700 Quake



kevlár-üvegszál
53 855 forint

MDS chopper



polikarbonát
12 900 (8900) forint

FM Mud cross



üvegszál
38 840 (32 310) forint

Nolan N80 Rapid



lexan
27 900 (21 500) forint

MDS Baten



üvegszál
21 767 forint

AGV Civic MR



10 200 forint

FM Miami Interstate Cafe Racer



polikarbonát
26 015 (11 858) forint

Nolan NR 50



lexan
21 900 forint

Vásárláskor, ha a pénztárcánk és izlésünknek már megfelelő sisakot megtaláltuk, alapos figyelmet szenteljünk a méretválasztásnak. Anyaggyűjtés közben több eladó panaszkodott, hogy sok bevő – motoros – aszerint pró-

bálja a sisakot, hogy az kényelmes-e neki. Ez teljesen hibás hozzáállás! A sisakok béléseinek alaptulajdonsága, hogy kissé tágulnak, hozzáidomulnak a fejhez. Aki tehát már a boltban kényelmes sisakot vásárol, az számíthat rá,

hogy – használati sűrűségtől függően – néhány hét alatt megfogósodik a fején a fejedő. S az csak a kisebbik baj, hogy kétszáznál a szemkivágás felső éle nyomja majd az orrát, és szép piros vonallal ad hírt viselőjének meg gondolat-

lanságáról. A nagyobbik baj az, hogy bukáskor az ilyen sisak elmozdul a fején, és sérülést – nyakcsigolyatörést – okozhat.

Ezért az választ jól, aki egy kissé szoros sisakot vásárol. A próba egyébként egyszerű.

**BUKÓSISAK-
KÍNÁLAT, 1995**

A felvett, de be nem csatolt sisakot egy segítő próbálja meg elfordítani. Ha csak fejfel együtt sikerül, akkor a méret megfelelő. A legtöbb boltban teljes méretválasztékot nyújtanak, rendelésre akár még 64-eset is.

A sisakválaszték egyébként lenyűgöző, az olcsóktól a legdrágábakig, az egyszerűektől a versenyreplikáig. A drágább osztályba tartozik a BMW motorkerékpárok és így a BMW sisakok hazai képviselőjének, a Wallis Motor Kft.-nek (Bp. XIII., Váci út 43.) a kínálata. A Yamaha Motor Hungária (Bp. XIII., Váci út 43.) választéka szintén a márka nevét viselő – Yamaha – és Arai sisakokból áll. Mindkettő magasabb színvonalat és árat képvisel. Szintén a felső osztályhoz tartoznak az IMET Hungaro Kft. (Bp. IX., Üllői út 83.) által képviselt Shoei sisakok. Ebben a boltban a drágább Shoeik mellett olcsóbb Schubert, MDS és Nava fejedőket is árúsítanak. Árban széles skálát tár a vásárlók elé a Concordia Motors (Bp. XIV., Nagy Lajos király útja 112.) és a Motor Line Kft. (Bp. III., Mátyás király út 53.). Az előbbi kedvező árú olasz MDS és AGV és drágább francia Shark sisakokat kínál.

Nolan N30 Vintage



lexan
16 900 (12 900) forint

LEM Pro Action



szén-kevlár
32 000 forint

A Motor Line boltjában az olasz FM márka termékeinek teljes választéka található meg a 7000 forintos robogósisaktól a több mint 60 ezret érő replikáig. Ár tekintetében a középosztályt képviseli a Motex motorosbolt (Bp. IX., Mester u. 37.), amely az olasz Nolan sisakok választékával várja vásárlóit, és a Motorsport Zsembery (Törökbalint, Bajcsy-Zsilinszky út 45.), amely szintén olasz LEM és Best sisakokat árúsít. A legolcsóbb árakkal a Teff-X robogókereskedésben (Bp. XI., Andor u. 18.) találko-

LEM 11 Ultra



polikarbonát
17 900 (12 500) forint

Lem Dieci LX



polikarbonát
14 300 forint

Best Jetcross



polikarbonát
10 500 forint

Best Mirage



polikarbonát
8600 (7600) forint

Belgarda



polikarbonát
8278 forint

Laudi



polikarbonát
8278 forint

Belgarda



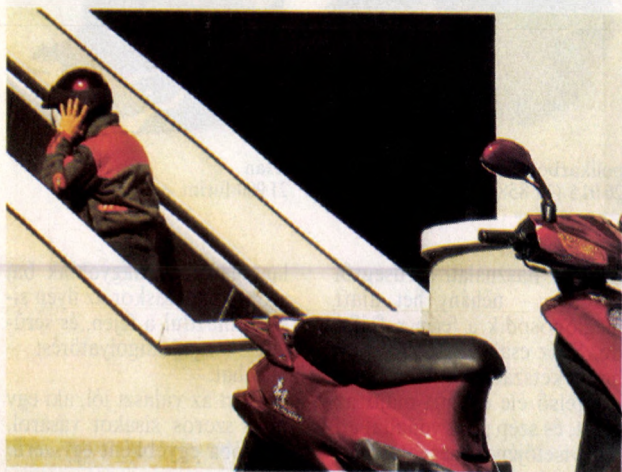
polikarbonát
5520 forint

Laudi



polikarbonát
5520 forint

Fotó: BALOGH RÓBERT



tunk, ahol már nyolcezerért kapható integrálsisak.

A sisakok neve alatt a héj anyagát és a képen látható sisak árát tüntettük fel. A zárójelben

szereplő ár az azonos típuson belül fellelhető legolcsóbb – egyszínű, alapkivitelű – sisakhoz tartozik.

G. M.

ÚJ OLAJCSALÁD MOTOROSOKNAK

Április elején mutatták be a Shell angliai központjában azt az új kenőolajcsaládot, amelyet kifejezetten motorkerékpárok számára fejlesztettek ki. Az Advance (haladás) névre hallgató sorozatban mindenféle és -fajta motorkerékpárhoz nemcsak motorolajokat, hanem lengéscsillapító-olajat, fékfolyadékot, láncenkő spray-t is kínálnak, teljes kenés-technikai arzenált nyújtva.

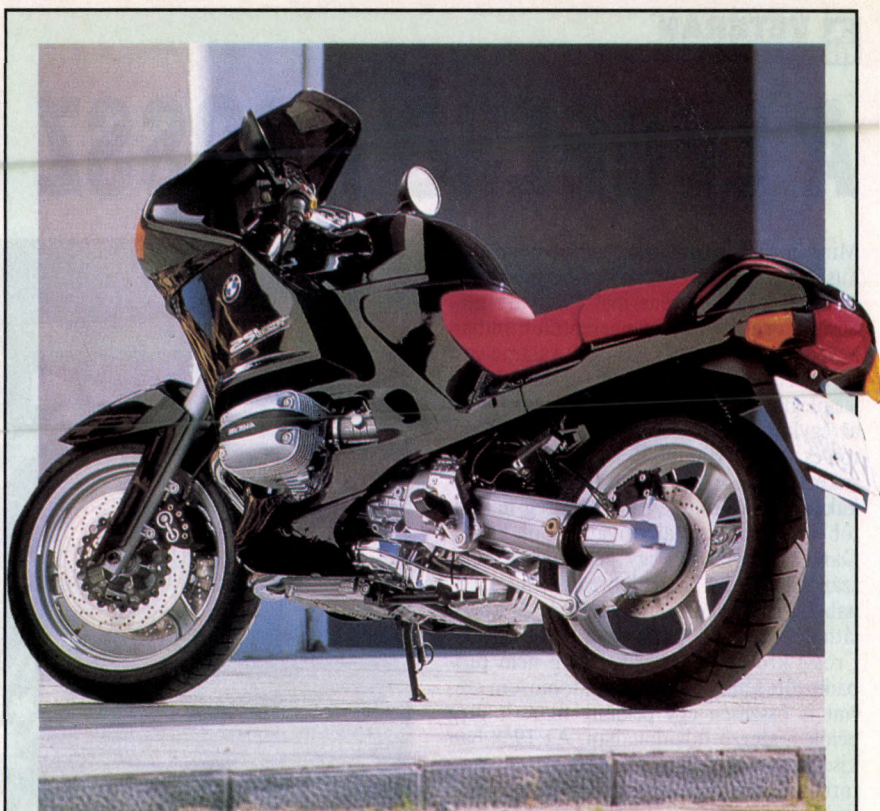
TERJESZKEDIK AZ ARAI EUROPE

Az utóbbi időben tapasztalható rendkívül gyors növekedésnek köszönhetően kinőtte raktár- és üzlethelyiségeit az egyik legismertebb japán bukósisakgyártó – az Arai – európai központja, az Arai Europe. Azért, hogy az igényeket továbbra is magas szinten tudják kielégíteni, új központi raktárépületet és hozzá tartozó infrastruktúrát telepítenek az eddigi telephelytől nem messzire fekvő Hoevenlakenbe, amely autópályán szintén könnyen megközelíthető. Az új épülecsoporthoz ez év októberében adják át rendeltetésének.

BAJNOK FÉKEK BAJNOK ÁRON



Új – SBS – márkájú fékbetétek árusítását kezdte meg idén tavasszal a Motex motorosbolt. A dán Scandinavian Braking System – Skandináv Fékrendszer – névre hallgató fékbetétek már évek óta ismertek a superbike-világbajnokságban, ahol Scott Russelt és Doug Polent segítették világbajnoki címhez. A magas minőségi követelmények ellenére a többféle betétanyaggal készülő – szinterfém, szén, illetve kerámia – fékbetétek ára sok esetben nem éri el az utángyártott betétekét sem.



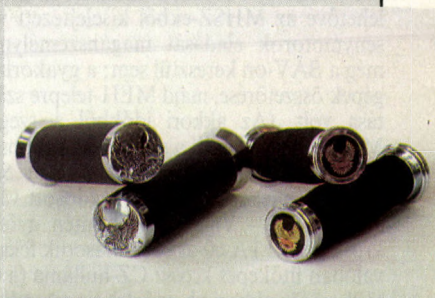
BMW-SIKER

Kedvezően fogadta a hazai motorostársadalom az új, négyzelepes bokszeres hazai bemutatkozását. Az év első harmadában értékesített bajor motorkerék-

párok felét ilyen erőforrással szerelték fel. Különösen népszerű az idén piacra dobott roadsterváltozat.

ALPOK CSILLAGA

Hangzatos nevet választottak a motoroscsizmák egyik legismertebb olasz gyártójának. Az Alpinestars név körülbelül úgy fordítható, hogy az Alpok csillaga. Az Alpinestars csizmák azonban nem csak az Alpokban, hanem bárhol máshol jól és sokáig teljesítik feladatukat. A tetszetős megjelenésű lábbelik ára nem éppen alacsony, a Tech 7-es 32 600 forintba, a GP Provent 26 000 forintba kerül a Concordia Motorsnál.



CHOPPER-CSINOSÍTÓK

Tavaly a chopper típusú motorkerékpárokat keresték leginkább. Ezek a gépek már a gyárból eléggé csillogóan kerülnek ki, mégis végtelen a lehetőség a további szépítésre. Egyik mód a markolatok cseréje. Ehhez nyújt segítséget az IMET Hungaro Kft. motorosboltja, melyben többféle kivitelű markolatot kínálnak az érdeklődőknek. A bőrbevonatú kivitel ára borsosabb, 4700 forint, a szivacsos csupán 1495 forintba kerül.

A LEGELSŐ KROSSZ PANNÓNIA

Minden divat manapság, ami a nosztalgikus 50-es, 60-as évekből való, például a ruházati és könnyűzenei ipar újragyárt minden akkorit. Készül a tengerentúlon Indian néven motorkerékpár is, amely valamelyest emlékeztet az egykori nagy elődre, bár a jelenlegi gyárnak az égvilágon semmi köze az egykorihoz. Hasonlóan van ismét Norton és angol Triumph is, szintén igen távoli rokonságban a hajdanvolt ilyen nevű márkákkal. Arról tudok, hogy nemrég nálunk többen is előállítottak privát alapon krossz Danuvia-kópiát egy-egy példányban, a jó szándék ellenére az eredetire csak nagy vonalakban emlékeztető kivitelben. A képen látható MC 58 gyári jelű (MC-Moto-Cross) krossz Pannóniával még nem próbálkozott senki, és legjobb tudomásom szerint is összesen egy példány maradt meg belőle a szerző tulajdonában. Az 1958-ban kisebb sorozatokban gyártott versenymotorból viszonylag elég sok készült, és a maga idejében országosan a legeredményesebb volt. A vidéki MHSZ motorosklubokat is ellátta vele rendelésre a gyár szép számmal. Akkoriban kategóriájában nálunk a gyári krossz Jawa volt az egyetlen komoly ellenfele, mivel a 250-es, szintén cseh ESO a négyütemű üzemmódból adódó rugalmatlansága miatt nemigen „rúghatott labdába” (annál inkább 500-as változata az akkori néhez, szintén négyütemű „brummogók” között). Sajnos, a korabeli szemlélet nem tette lehetővé az MHSZ-ekből kislejteztett versenymotorok eladását magánszemélynek, még a BAV-on keresztül sem; a gyakorlat a gépek összetörése, majd MÉH-telepre szállítása volt. (Az akkori időkből a szegedi MÉH-telepről került a szerzőhöz a többszörös hódmezővásárhelyi bajnok, *Técsey Sándor* oxigénnel részben összevagdostott vázú, angol DOT – Villiers 250 szintén győztes krosszgépe...) A 60-as évek második felének valóban ütőképes krossz CZ hulláma (a CZ többszörös akkori vb-győztes típus) indította el az egyéb krosszmotorok tömeges selejtezését, a 70-es évektől már a józanabb, BAV-on keresztül való értékesítés formájában. Sajnos, az MC 58-as a fentiek miatt kétszeresen is enyészetre volt kárhozható, pedig többszörös országos bajnoki státusa sporttörténeti tény. A sikerhez nagymértékben hozzájárult a legendás Pannónia gyári krosszcsapat, amely korának legkiemelkedőbb képességű budapesti krosszozót tömörítette: *Máthé Sándor*, *Harangvölgyi András*, *Hollós István*, *Mester István* és *Németh Emil*. Ez a kiváló gárda tette lehetővé, hogy a Javánál nem jobb Pannónia (a Jawa akkoriban Eb-győztes lett) belföldön több országos krosszbajnokságot is megnyerhetett.

Az MC 58-as alapjául a már sorozatban gyártott bordó TL Pannónia szolgált, amely



A legendás Pannónia gyári krosszcsapat, egy normafai versenyen. Balról: Hollós István, Németh Emil, Máthé Sándor, Mester István. Harangvölgyi András takarva (gyári archiv fotó)

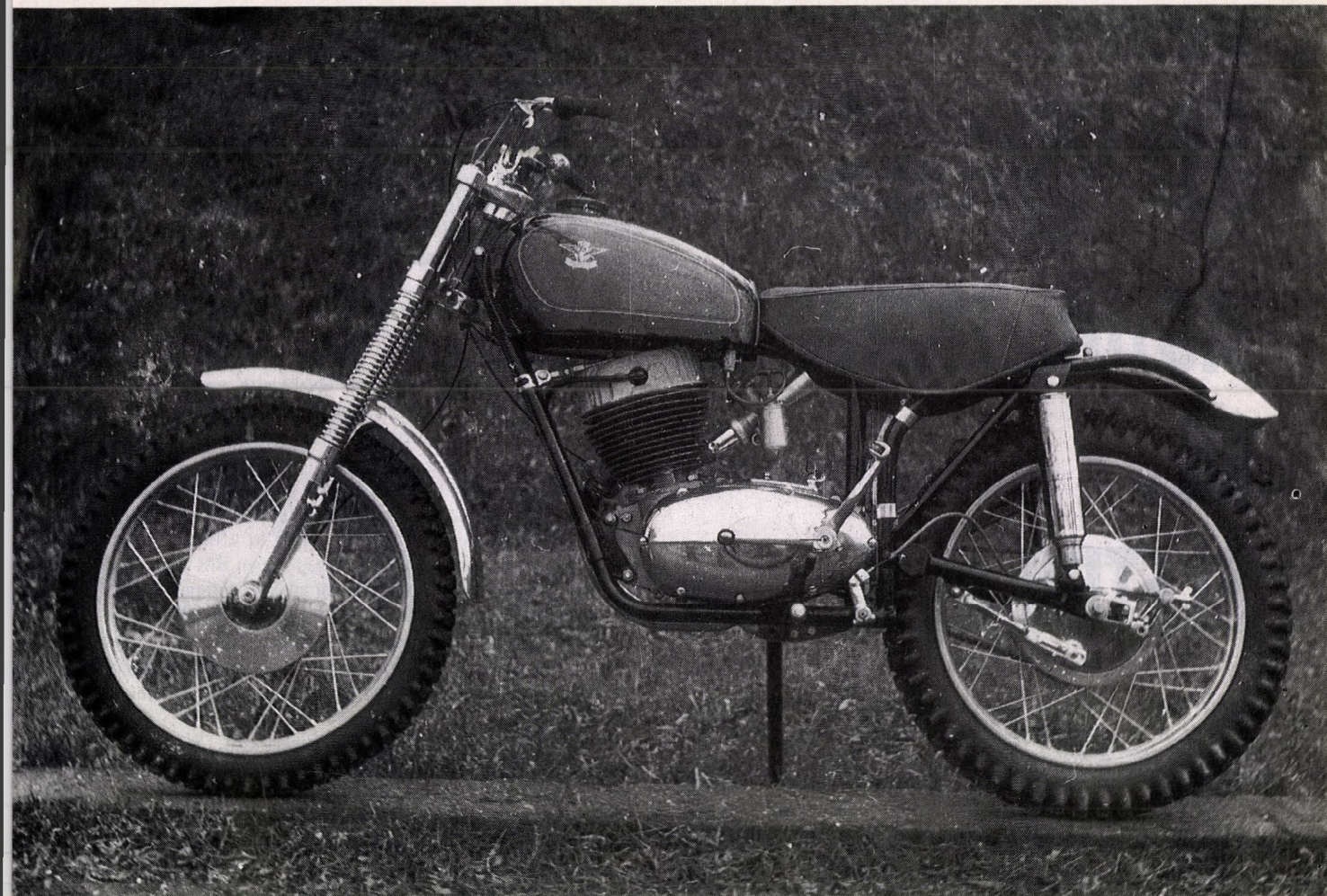
a Csepel 250 után az akkori mércével mérten korszerű, legelső Pannónia típus volt.

A krosszgép a szériakivitel rövidített tengelytávú vázát kapta (áthelyezett lengővilla-ágyazással), egyedileg gyártott első és hátsó teleszkópokkal, a szériától eltérő, nem excenteres láncfeszítéssel. A betétesre festett üzemanyagtartály a szériakivitel lemezeinek felhasználásával, sportosan kicsinyített formában készült. Szintén egyedi kézi munka volt a két sárvédő, az ülés és a krossz kormány. A sort speciális fékpedál és erősített lábtartók zárták – ami a váz részei illel.

A motorrész alaposan átkonstruált, a krosszozás kívánalmainak megfelelő formában készült. Maga a motorházontvény széria, de már a főtengely, a henger és hengerfej, a primer áttétel és a kuplung, részben a sebességváltó is alaposan módosított formában készült. A henger vasöntvénye egyedi, jobbra néző egykipufogós kivitelű, a felső harmadában rápréselt alubordázattal, „ráömlős” (hattyúnyak nélküli) szívótorokkal, Puch Ø 32-es karburátorral és alu szívótölcsérrel. Hatalmas méretű aluöntvény, kezdetben oldalsó, majd később központi gyertyanyílással. A főtengely módosított,

ügynevezett „telesonkás” kivitelű, a kiablakolt részen alumíniummal beöntve – az akkori minél kisebb kastertérfogat-szemlélettel egyezően. Ugyanezt a célt szolgálta a két motorházfél közé illesztett, a főtengely-„sonkák” közé is benyúló alu szűkítőgyűrű. A hajtórúd polírozott, alul erősített csapágyazással. A lendkerékoldalon a főtengelyoldalsapba a kifáradási hatást megnyújtandó, nem volt befúrva a lendkeréknek illesztő csap.

A primer áttétel módosításra került a főtengelyre szerelt kisebb fogszámú lánckerék segítségével. Így a hátsó lánckerék maradt a szériakivitelű fogszámmal. A motor megnövekedett nyomatekát az ötrugóra módosított kuplung vitte át (a szériakivitel négyrugós volt). A kihajtásoldali kis lánckerék bordára volt rátolva (a szériakivitel kúpra). Így a krosszpálya adottságaihoz lehetett bizonyos határok között módosítani a szekunder áttétel lehúzószerszám nélkül a kis lánckerék cseréjével, egyúttal ismeretlen fogalom lett a lánckerék ékelnyíródása is. A kis lánckerék cseréjét elősegítendő a gyújtásfedél kisebbre volt elmarva, hogy az csak a lendkerékgyújtást (Bosch) takarja. A jobb oldalt felhúzott kipufogódob meg egyezett a későbbi T5-ös Pannónia dobjával, de minden fojtás nélkül. Ugyanennek a típusnak kissé későbbi gyári változatán láttam a mai kúpos elemekből összeállított



MC 58-as krossz Pannónia kétoldali képe (gyári archív fotó)

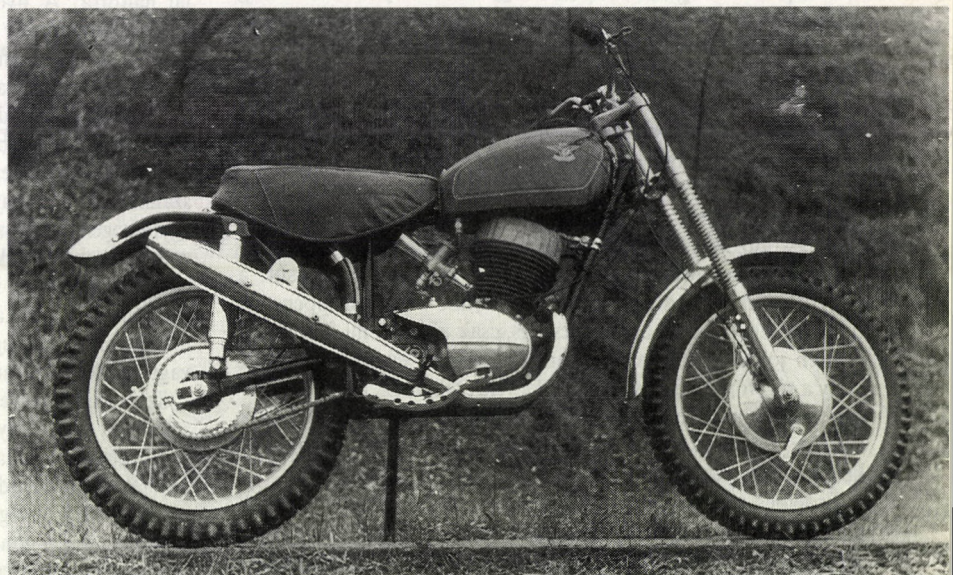
rezonátordobokra emlékeztető kivitelű kipufogódobot is, sőt a jóval későbbi, lemezvázas krossz Pannóniák fűzfalevél alakú, lapított dobjainak előfutárát is. A kezdeti típuson nem volt levegőszűrő, ezt a második sorozata kapta meg, akkorra már T 5 kis fékdobokkal egyetemben, és elől már 21 colos, hátul 18 colos kerékekkel. (Az MC 58-as első szériái még elől-hátul 19 colos abronccsal és nagy fékdobokkal voltak szerelve, még PS-1 jelzéssel is kódolva. [PS = Pannónia Sport])

A már említett egyedi kialakítású, külső rugós, nyitott első teleszkópban volt alu, és acél alsószáras kivitelű is. Az alu alsószár akkoriban merész újdonság volt krosszmotoron.

A krosszgépet a Csepeli Motorkerékpárgyár versenyműhelye gyártotta kisebb szériákban, *Vígh Endre* üzemvezető irányításával.

Róla annyit illik tudni, hogy igen alapos felkészültségű gyakorlati szakember volt, a háta mögött több országos párosjégtánc-, birkózó- és motoros-bajnoksággal! A nyolcvanas évein túl, a motorostémáktól teljesen visszavonultan él.

Az egyedileg előállított versenymotorok kivitelezésében gyakorlati munkával hathatósan működött közre *Horváth Ferenc* ver-



senyszerelő, több beosztott szerelővel. Később lett a kísérleti üzem vezetője.

Egyébként az MC 58-as krossz Pannónia motorblokkja sok rokonságot mutat az 1959-ben, a híres franciaországi 24 órás Bol'd Or versenyen kategóriájában második helyezést elért Pannónia gyorsasági versenygép blokkjával. A krosszváltozat 18 LE-t tudott.

Ami majd egy külön fejezet lesz: 1956-ban a szintén 24 órás Bol'd Oron a magyar csapat kategóriájában aranyérmet nyert Pannóniával, tehát az MC 58-as krosszgép nem volt teljesen „légből kapott” konstrukció. Ennek a nagyszerű 24 órás Pannónia-sikernek jövőre lesz a 40. évfordulója.

DANI PÉTER

Az Autó-Motor örökös szerzője címmel is illelhető kitűnő író, publicista, Surányi Endre – ahogy ő nevezi magát: autológus – közeljövőben megjelenő új kötetéből közlünk részleteket.

AUTÓN, MOTORON EGY ÉLETEN ÁT II.

TURBÓ

Most, amikor arról írom e sorokat, hogy az 500-as motoromat, az öreg BMW-t miként próbáltam olyan teljesítményre készíteni, hogy megállja helyét a 600-asok között, divatba jött a turbó. Erről olvasunk, hallunk lépten-nyomon. Ezt a már-már büvös meghatározást nemcsak a versenyautókra, hanem széria- és teherautókra is feltűrik. Bizonyára zenekart és egyebet is elneveznek róla, miként a V-motorokról, és rákerül ennek a jól hangzó szerkezeti résznek a neve a dresszekre is, a pólókra, vagy talán már kaphatók is ilyenek, anélkül, hogy tudnák a jelentését. Pedig azoknak a szavaknak az ismerete, amelyek átmentek a köztudatba, már nemcsak a műszaki, hanem az általános műveltséghez is tartozik.

A műszaki világra is vonatkozik az a közmondás, hogy nincsen – vagy legalábbis ritkán van – új a nap alatt. Már a harmincas években is használtak ilyen szerkezeteket, csak kompresszornak hívták. Ennek lényege, hogy a szívási ütem alatt a hengerekben túlnyomással sűrítik, komprimálják a benzin-levegő keveréket. Versenyautókon és -motorkerékpárokon alkalmazták, kétféle kivitelben. A kétüteműeknél a dugattyús, alternáló mozgásút, a négyüteműeknél pedig a forgót. Ez utóbbi tulajdonképpen egy turbina, innen a mai turbó elnevezés, csak akkor a mi fülünknek szintén jól hangzó kompresszornak neveztük ezeket. A turbók vagy a régi forgó kompresszorok kétfélék lehetnek, a mechanikus vagy a kipufogógázok által hajtottak. A kompresszorok lényege, hogy fokozzák a teljesítményt, mert több hajtóanyag kerül a hengerekbe.

Érdeemes röviden ismertetni a kompresszor alkalmazásának történetét, mert ebből kitűnik, nem csak a műszaki fejlődés a meghatározó elem a motorversenyzés, ezen keresztül a járműipar területén sem.

A harmincas évekig az angol motorosok teljesítménye, sőt verhetetlensége jellemezte a motorkerékpársportot az egész világon. Az angol gépek, Norton, Velocet, AJS, Sunbeam, versenygyőzelmeikkel nemcsak gyártmányt, hanem bizonyos típust is jelentettek. Az állóhengeres, felülszelelt, sőt királytengelyes vagy királylancos, külön sebességváltós típusok voltak a motorkerékpár-gyártás mintaképei.

Nagy meglepetést jelentett, amikor a harmincas évek elején a

Man szigeten az Angol Tourist Trophyn megjelentek a kéthengeres bokszermotoros, kardánhajtásos kompresszoros BMW-k, és alaposan elpáholták az addig veretlen és verhetetlennek hitt angol motorokat.

Az angolok az első dermedtség után egyszerű módszert eszeltek ki hegemoniájuk megtartására. Mivel a nemzetközi motorsport csúszszervében, az FICM-ben ők voltak többségben, hoztak egy olyan döntést, amellyel megtiltották a kompresszor használatát a versenyeken. Nesze neked műszaki fejlődés, ha az nem az én érdekemet szolgálja!

Mivel a németek motorjait kompresszorhoz szerkesztették, s ennek átkonstruálása időt igényelt, egy darabig ismét az angolok kerekedtek felül.

A háború után, 1947-ben lázas igyekezettel egy Maserattiról származó forgó kompresszort szereltem a motoromra.

Bauer József speciál Nortonja ellenében kellett helytállnom a Városligetben.

Bauer Jóska motorja kitűnő, hála több évtizedes Norton-képviselői tevékenységének. Ránézni is félelmetes, és olyan állapotban van, mintha tegnap húzták volna ki a ládából. Special speed, azaz gyorsaságipálya-versenygép. Az én BMW-m megjárta a Don-kanyart. Ezzel versenyeztem salakon, terepen, ügyességi és megbízhatósági versenyeken. Szólóban és oldalkocsival, amelyben, ha a helyzet megkövetelte, versenyzőtársamat, olykor azonban krumplit, de előfordult, hogy főkapitányt, sőt *Dimnyés Lajos* miniszterelnököt, a motorsport nagy barátját és támogatóját szállítottam.

A viharvert előélet a motoron is meglátszott, ráadásul csak 500-as volt. A száz köbcenti hátránya a 600-as Nortonnal szemben kilátástalanná tette a győzelmet.

Mindezeket ellensúlyozandó, a jobb henger felett ott diszlett a motoromhoz tízszeres nagyságú, 500 helyett 5000 cm³ hengerűrtartalomhoz való piskótás kompresszor. Sajnos ebben sem volt nagy választék abban az időben. A szerkezetet a főtengely ékszíjjal hajtotta. A nyomóoldalra szerelt kis manométer mutatta, hogy nem a motor díszéül szolgál a kompresszor, hanem adott esetben két atmoszférával préseli a benzin-levegő elegyet, amelyet a piskóták használat előtt alaposan össze is kevernek.

A konstrukciót időhiány miatt nem előzték meg papírmunkák. Ehhez nagymértékben hozzájárult az, hogy nem értettem hozzá, és baráti körömben sem akadtak olyanok, akik a bonyolult számításokat és rajzokat el tudták volna készíteni. Az olyan egyéniségek, akik számolni tudtak, ebben az időben a fekete piacon tevékenykedtek. A rajzoló pedig cégtábla-festéssel voltak elfoglalva. Rajtam is csodálkoztak a „normális” emberek, hogy ilyen marhaságokkal foglalkozom ahelyett, hogy autókat állítanék össze, mikor egy épphogy mozgó kocsierő svábhegyi villát vagy egy-két kiló aranyat lehet kapni.

Számítások helyett addig esztergályozgattam a szíjtárcsát, míg a legjobb eredményt nem kaptam. Egy kis hibája volt ugyan a konstrukciónak: ha levettem a gázt, és a motor nem nyelte a keveréket, felszaladt a nyomás, a kompresszor olyan terhelést okozott, hogy megcsúszott a szíj. A tréningen le is égett egy hajtószíj. Arra gondoltam, ez nem baj, a versenyen a jelenség fokozott hajtásra és kevés fékezésre ösztönöz. A lelki tényezők fontosak...

(Folytatjuk.)

a KERES, KÍNÁL

E rovatban olvasóink hirdetéseit díjmentesen közöljük, kérésükre képpel együtt.

KERES

AUTÓ

BMW 700-hoz keresek első lámpákat, első irányjelzőket, díszleceket, kilincset, légszűrőházat, első üléseket, lökhárítót, hátsó kipufogódobot. Érdekel bármilyen használható 700-as alkatrész, leírás, esetleg komplett autó is. Tel.: 256-8247.

BMW 315/319-es évjáratúhoz keresek alkatrészeket, fődarabokat, főleg alvázat. Tel.: 226-1184.

FORD Caprit, Citroën CX-et és változatait, GSA-t, FIAT Sport 850 C-t és ezekhez hasonló sportos, 800—2000 cm³-ig terjedő autót megvételre, részletes műszaki ismertetéssel, reális árajánlattal keresek. Alkatrészek, fődarabok, kiegészítők is érdekelnek. Malom Attila, 4700 Mátészalka, Hajdú u. 17.

GOLF I-es Cabrio szervokormányművet és Passat IV-es digitalklímás gépkocsizhoz műszerfal alatti beltéri egységet (radiátorházat, kpl.) kábelköteggel vennék. Tel.: 295-0545, 18 h után.

KERESEK 1945 előtt gyártott személygépkocsit romos, hiányos állapotban megvásárlásra. Tel.: 227-9246, Tálai-lakás.

PEUGEOT 309 GTI 16S kipufogóelőmlőt és váltót (lehet MI 16 is); Peugeot 205 Gentryt vagy GTI 1,9-t, gyári klímával és bőrüléssel, törött vagy motorhibás előnyben; Weber 45 DCOE karburátorokat és alkatrészeit keresek. Pesz János, tel.: 277-3156.



KÁRÁSZY CÉG
alapítva: 1872

BOGE BILSTEIN

LENGÉS- CSILLAPÍTÓ CENTRUM

*Ajtókilámasztó gázugók
és egyéb alkatrészek.*

**Lengéscsillapító
felújítás gyári
alkatrészekkel,
"H" engedéllyel.**

*Gyári minőség
olcsó áron!*

Új címünk:

Bp.1134 Dévai u.17.
Telefon: 149-8193
Tel/Fax: 120-3836

**Lengéscsillapítók
ki és beszerelése**

SKODA Feliciát, 1960 körül gyártott keresek megvételre. Horváth László, 6120 Kiskunmajsa, Móra F. u. 16.

SKODA Octaviát keresek, felújításra szoruló üzempéste, nem túl korrodált állapotban, valamint alkatrészeket. Tel.: (56)-378-484.

STEYR Puch Haflinger kisteherautót forgalmival, javításra szoruló is vennék. Kovács Attila, 7525 Jákó, Szabadság u. 20.

TÖRÖTT vagy totálkáros autót vennék. Tel.: 284-8278.

TRABANT 1.1-hez keresek kartellgáz-elvezető gumicsöveket, valamint az Autó-Motor 1990-es azon számát, amelyben ezt a típust tesztelték részletesen. Rácz József, 1156 Bp., Páskomliget u. 48. IV.15. Tel.: 252-5222/120 mellék, 9—15 h-ig.

MOTORKERÉKPÁR

CX 650 E típusú motorkerékpárt keresek, enyhén sérült vagy motorhibás is érdekel. Farkas Gábor, 5137 Jászkisér, Posta út 5.

HONDA 50 cm³-es négyütemű, kisméretű motort keresek, Honda Monkey, Z50J vagy hasonló is érdekel. Rózsár György. Tel.: 295-0545, 18 h után.

MERCEDES

**Alkatrészbolt
kereskedők
és egyéni vásárlók
részére!**

**Mercedes karosszéria
javítás, szerviz**

**Budapest 1164
Ostoros u. 67/A.
06-60-329-223**

JUNAK eredeti hátsó lámpát, kipufogót (cső, dob), generátort, kormánykezelőszerveket, km-órát és -spirált, hátsó sárvédőmerevítőt keresek. Szkalák Zoltán, 2112 Veresegyház, Vasvári 10.

KOMAR segédmotoros kerékpárt, ZZR blokkos, hátul teleszkópos, gyári fényezésűt, megkímélt állapotban keresek. Ladányi Krisztián, 1213 Bp., Mogyorós u. 17. Tel.: 277-7025.

OLDALKOCSIT keresek háború előtti motorkerékpárhoz. Ladányi Krisztián, 1213 Bp., Mogyorós u. 17. Tel.: 277-7025

PUCH S 4 250-es, ikerdugattyús motorhoz jobb oldali tankot és a hátsó kerékről bármilyen szerelési útmutatót keresek. Juhász Béla, 3221 MÁGY Kékestető Szanatórium. Tel.: (37)-367-031, (37)-367-032.

SIMSON 250-es forgalmi, fész.szabályzót, lámpafejet kompletten km-spirállal; Indian Scout 600-as gépkönyvmásolatot, gyújtómágnest, karburátort, szívócsövet, dinamókihajtást, sebességváltó kart, esetleg vázat, továbbá Jawa salakmotorblokkot, javításra szoruló is keresek. Kovács Attila, 7525 Jákó, Szabadság u. 20.



HELL BOSCH Valeo

AUTÓLÁMPA SZAKÜZLET

AUTÓ Continental BT.

EURÓPAI ÉS JAPÁN
Új és Használt Autólamppák

— Ködlámpák	— Fényszórók
— Díszrácsok	— Hátsólamppák
— Visszapillantó tükrök	— Irányjelzők

**KAROSSZÉRIAELEMEK, SZÉLVÉDŐK
ÜZLETEINK:**

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

Hétköznap: 8—18-ig, Szombat: 8—12-ig

VEGYES

VETERÁN autómúzeum létrehozásához társat keresek. Száz autó befogadására alkalmas, főútvonal melletti telek rendelkezésre áll. Id. Pálmai Richárd, 2143 Kistarcsa, Báthory u. 12. Tel.: (28)-370-814.

KERESEK bármilyen típusú veterán négyütemű motorkerékpárt és ezek alkatrészeit. Tel.: (20)-420-083.

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

AUTOMOBIL REVUE svájci katalógus 1971., 72., 75., 79. és 70. előtti kiadásait keresem. Nagy Sándor, 9028 Győr, Pannónia út 5. Tel.: (96)-327-246.

BÁRMILYEN, Sennával kapcsolatos újságcikket, képet megvennék, 1984-től. Házi Hajnalka, CESKA 27., 94603 Kolárovo, Szlovákia.

DETHLEFFS Rali Bedvin típusú lakókocsihoz elősátrat keresek, teljes hossz 5,34 m. Ezenkívül forgalomból kivont lakókocsit, összecukhatót is keresek. Rózsa György. Tel.: 295-0545.

RÉGI motoroskönyveket; Liener György: Autótípusok (64), Ternai Zoltán: A motorkerékpár c. kiadványokat keresem. Nagy Zoltán. Tel.: (96)-434-319, du. 3-9 h-ig.

LADÁHOZ, Szamarához keresek N-es, illetve A-s tuningleírást. Demeter Andrea, 4032 Debrecen, Mikszáth Kálmán u. 22. Tel.: (52)-445-018.

AUTÓ-MOTOR fekete-fehér számait, a Motor Revue 91/10. és a 92/5. számát keresem. Továbbá gyári krossz Pannóniát, Danuviát, White típusokat, TLB 250, T6, T7, T8, P8, P9, P12 Lux Pannóniákat keresek. Kövesdi Attila, 2234 Maglód, Thököly u. 38.

KINÁL

AUTÓ

AUSTIN Maestro 1983-as, 1600 cm³-es, (102 LE), ötajtós, friss műszakival, jó állapotban eladó. Tel.: 221-0030, 7-12 h-ig, vagy 18-14 h-ig.

BMW Isetta, 1957-es,

üzemképes, jó állapotban eladó. Tel.: 260-8135.

CITROËN GSA Pallas 1.3 B, ötajtós, ötebességes, új féltengelyekkel eladó. Tel.: (76)-483-694.

CRYSLER Sumbeam 1976-os, metálzöld, fekete bőrtetővel, elején sérülten eladó. Pásztor Tamás, 3047 Buják, Alkotmány út 5.

DKW F 7 Cabrio (1941-es), felújításra szoruló állapotban, apróbb hiányosságokkal eladó. Tel.: (30)-455-819.



**Szabadidő
felső
fokon!**

Vásároljon
KNAUS lakókocsit
a **KNAUS**
magyarországi
gyárából!

2645 Nagyorosi

Felszabadulás u. 112.

Tel.: (06-35)-374-322

Tel./fax:

(06-35)-374-300

**Javítás, szerviz
régebbi
típusokhoz is.**

**Egy fecske
nem csinál nyarat,
de kettő...**

Autóbuszgyártás:

20 személyig MIDIBUSZ,
DAF, MB, FORD, VW
zárt, dobozos alapiarmú,
átépítéssel

50 személyig TURISTABUSZ
(Cummins motor, ABS,
retarder, klíma)

**Használt autóbusz
adás-vétel, felújítás.**

RÁKOS Járműgyártó
és Fémipari Kft.
1163 Bp., Újszász u. 37-39.
Tel./fax: 184-3366
Tel.: 258-2670

ENFORCER

Autóriasztó márkaszervíz

Autórádiók, központi zárok,
elektromos ablakemelők
beszerelése, áramtása.
Karcjeladó, rádiótelefon
beépítése, gravírozás
1083 Szigony u. 23.

Tel: 134-3129,
06-30-418-564

ENFORCER

Kiss-Fejős Bt.

FIAT 1200-as Spider jó állapotban, sok pótalkatrészszel 720 ezer Ft-ért; 1936-os F, 5-ös DKW kisteherautó (gyári) romos állapotban 60 ezer Ft-ért, továbbá 1964-es Buick Skylark Cabriolet felújítás előtt, részben szétszedve, de hiánytalanul, 260 ezer Ft-ért eladó. Tel.: 226-1184.

FIAT Coupé Sport 850/903 RS 903 cm³-es, négyhengeres, vízhűtéses motorral, metálkék, megkímélt, felújított, műszakival rendelkező, extrákkal felszerelt: sztereo rádiós magnó, boks, fagyolyós üléshez, eredeti olasz fa sportkormány, radarkontroll, eladó. Malom Attila, 4100 Mátészalka, Hajdu u. 17.



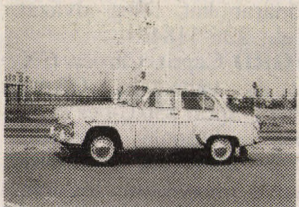
FORD Capri III. 1,6 lite-

res, 78-as, jó állapotban, friss vizsgával, zöldkártyával, extrákkal: gyári alufelni, napfénytető, rádiós magnó, equalizer, 7 db hangszóró, sötétített üvegek, szervizkönyv eladó. Irányár: 160 ezer Ft. Tel.: 283-2811.

LADA összes típusához és 125-ös Polskihoz Keszárspoiler, továbbá 1 front- és 1-1 küszöbrész új, szép állapotban eladó. Irányár: 12 ezer Ft. Suppan Péter, 1148 Bp., Jerney u. 72. Tel.: 252-0050, 17 h-tól.



LANCIA Integrale 16V, A csoportos versenyautó (1991-es ex Abarth) és egy Lancia Integrale Evo. III. 200 LE-s szériaversenyautó (1993-as) eladó vagy bérbeadó. Érdeklődni: Ranga, tel.: (72)-450-381 vagy (30)-465-610.



MOSZKVIC 407-es veterán, 1960-as évjáratú, '1996 augusztusig érvényes műszakival igényesnek eladó. Tel.: 189-6980, 16-20 h között.

OLDSMOBILE Cutlass Supreme, kétajtós, 1980-as, 5,7 literes dízel, nagyon jó

Garancia autólámpabolt Kft.

AUTÓALKATRÉSZ KIS- ÉS NAGYKERESKEDÉS

Új és bontott

NYUGATI AUTÓLÁMPÁK

vétele és eladása

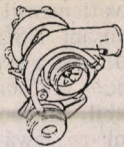
**KAROSSZÉRIAELEMEK,
SZÉLVÉDŐK FORGALMAZÁSA,
FÉNYSZÓRÓK FONCSOROZÁSA**



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

TELEFON: 2-910-920

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



TURBO SZERVIZ FERRYKER BT.

Vállaljuk minden típusú szgk., tehergk., busz, haszongépjármű turbófeltöltőjének javítását gyári alkatrészekkel. Igény szerint részjavításként tengely egyensúlyozását, tisztítását stb., valamint villanymotorok forgórészének egyensúlyozását 5 kg-ig.

Cím: 1238 Bp. Tárcsás u. 18

Telefon: 286-0706 Mobiltel.: 06-30-487-717

motorral, teljesen felújított váltóval eladó. Felszereltsége: klíma, szervokormány, elektromos ablakemelő, elektromos üléssállítás és centrálzár, állítható kormány, vonóhorog, automata váltó, elől négylámpás. Fogyasztása: 10–12 liter/100 km, világos metállék színű, belseje sötétkék. Irányár: 450 ezer Ft. Kőmíves Zoltán, 8000 Székesfehérvár, Berényi út 60. Tel.: (22)-312-750.

OLDSMOBILE Delta 88, teljes extrás, automata, klímával, 2000-es V6-os motorral, lejárt műszakival (9 éves) eladó. Irányár: 870 ezer Ft. Tel.: (83)-312-121.

P FIAT 125-ös, 1983 decemberi, nagyon jó állapotban, új, még bejáratos motorral, gyári 5-ös váltóval, extrával: rádiós magnó, hát-

só öv, hórács stb. 125 ezer Ft-os irányáron eladó vagy Zasztava-csere érdekel. Petrovics András, 3000 Hatvan, Botond út 7. Tel.: (38)-341-892.

P 70-es, 38 éves alkatrészei a karosszéria kivételével eladók. Rigó László, 3000 Hatvan, Radnóti út 31. Tel.: (37)-340-371.

PEUGEOT 205 GTI 1.6 N/3-as versenyautó rajtkészen eladó. Szabó Csaba, 2040 Budaörs, Szakály Mátyás u. 24. Tel.: 153-6437.

PLYMOUTH Valiant 2650 cm³-es, 1959-es évjáratú, automata kivitelben, ritka típus, eladó. Ugyanitt kínálok Volkswagen Polo és Golf, Ford Fiesta gyári kipufogódobokat. Veres Zoltán, 2141 Csömör, Szabadság u. 16.

PULI típusú, magyar gyártmányú, japán motorral szerelt, dízelüzemű kisautó, 2 l/100 km, automata váltós, kétszemélyes, traffipaxmentes eladó. Tel.: 295-0545.

RENAULT veterán autó felújításra szoruló állapotban eladó. Motorkerékpár-csere érdekel. Tel.: (20)-420-083.

SIMCA Aronde 1300 cm³-es, 1959-es évjáratú, sok tartalék alkatrésszel és Ford Fiesta gyári kipufogódobok eladók. Veres Zoltán, 2141 Csömör, Szabadság u. 16.

SKODA Felicia, 1961-es, érvényes műszakival, sok alkatrésszel eladó. Ára: 300 ezer Ft. Tel.: (52)-364-481.

SKODA Octavia, 1962-es, eladó, felújítást igényel. Takács Tibor. Tel.: 282-5350.

TRABANT 1.1-hez 2 db első ülés újszerű állapotban, gyárilag beépített fejtmasszal, 3000 Ft/db; Honda Civic 1991-eshez hátsó ülésor, háromszemélyes, osztva dönthető háttámlával, középszürke, újszerű, tiszta állapotban eladó, a legújabb 1995-ös típusokhoz is jó. Ára megegyezes szerint. Rác Zózsef, 1156 Bp., Páskomliget u. 48.

VETERÁN autók eladók: Skoda 445-ös (1958), bogárhátú Wartburg és 407-es Moszkvics. Tel.: (76)-483-694.

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

Wartburg

alkatrész
teljes választéka,
2100 Gödöllő,
Méhész köz 6.
Tel.: 06-28-330-381
Fax: 06-28-320-323
Budapest VII.,
Dohány u. 102.
50%-os árengedmény
1995. július 31-ig.

VW Bogár Cabrio 1300-as, 1600-as motorral, Ferrari-piros színben, műszakival, kitűnő esztétikai és műszaki állapotban eladó. Ára: 400 ezer Ft. Csató Péter, 6500 Baja, Csendes u. 22.
VW K 70 L, 1973-as évjá-



A PROFIK PROFIKKAL DOLGOZNAK

Referencia szervizek

HER-KO Univerzum
Duna Interservice
Schwarz Müller Kft.
Csillag Autóház
HKS Mobil

XIV. Budapest, Miskolci u. 157. 251-9999
III. Budapest, Zay u. 24. 188-9176
1116 Dunaharaszti, MO Körgyűrű, 51. főút 277-9234
9700 Szombathely, Csaba u. 13. 06/94-330-200
1211 Budapest, Jókai u. 25 277-1254

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

Támogatott szakiskolák

Csonka János Műszaki Szmk. 1165 Budapest, Arany János u. 55. 252-2677
Árpád Szakmunkásképző Iskola 8000 Székesfehérvár, Seregélyesi u. 182. 06/22-312-929
MÁV Rt. Gépészeti Központ X. ker. Budapest, Kőr u. 2/D.
Móricz Zsigmond Ipari Szmk. XIII. ker. Budapest, Vág u. 12.

ratú, érvényes műszakival, valamint új Avia-motor eladó. Tel.: (78)-321-126.

WARTBURG-motor (kétütemű), eredeti NDK, komplett, új, karburátor, AC-pumpa, gyújtás, víz-pumpa eladó. Tel.: 252-4824.

MOTORKERÉKPÁR

APRILIA RS 50 Replica karambolosan, csak az eleje sérült, javíthatóan, 6 hónaposan, kevés km-rel, gyári alkatrészekkel, 80 cm³-esre átalakítva és pótalkatrészekkel eladó, vagy elcserélhető utcai motorra, illetve robogóra. Tel.: (62)-485-737 vagy 06-20-428-277.

BMW R 71-es felújított motorkerékpár eladó, vagy 87-es évjárártól 600-as vagy ennél nagyobb japán négyhengeresre cserélném.

BOWDEN CENTRUM

- * Kézifék kötelek, kupungbowdenek
- * gázhuzalok, km-spirállok
- * fém- és gumi fékcsövek
- * keleti és nyugati gk-hoz gyártás-javítás
- * kis- és nagykereskedelmi értékesítés

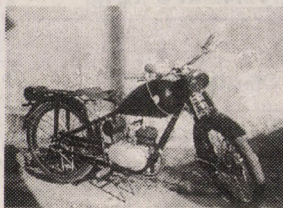
Budapest, XIII., Szabolcs u. 16.
Tel.: 120-0321

Törött is érdekel. Basnyák Csaba, 8060 Mór, Dózsa Gy. u. 22. fszt. 2.

BMW R 51, R 12, R 71 és M 72-eshez motor, váltó stb. alkatrészek, Pannónia P 10 (1969-es) bontott alkatrészei, kerekek gumival, oldal-kocsialváz, benzintank stb..

továbbá Sirály csónakhoz oldal- és farmotor jó állapotban eladó. Gázsó Sándor, 1119 Bp., Bornemissza u. 27. Tel.: 181-3075.

CSEPEL 125-ös és TLB 250-es Pannónia, 59-es kiadásúak, forgalmi engedéllyel, 30 és 75 ezer Ft-ért eladók. Tóth István, 3182 Karancslapujtő, Kőhegy út 4.



WM CSEPEL 100/48-as üzemképesen, új fényezés-sel és krómozással, új gumikkal eladó, vagy jó állapotú Trabantra is elcserélném. Ifj. Vigh Lajos, 2544 Neszmély, Fő út 121.

DKW RT 125-ös, lemezvillás, kissé hiányosan; **NSU 200-as**, kétütemű, csak a két kerék hiányzik; **125-ös Csonka-féle** stabil motor; **1948-as, 350 cm³-es Jawa**-hoz egy pár alpméretes henger új állapotban, 58/60-as furat/lökettű és hozzá való jó állapotú főtengely; **Pannónia-, Csepel-, IZS-kerekek**, -alkatrészek eladók, vagy mindezek egy 80 cm³-es enduro-motorkerékpárra cserélhetők. Juhász Béla, 3221 MÁGY Kékestető, Szanatórium. Tel.: (37)-367-031, (37)-367-032.

DKW RT 200-as, 1955-ös 50 ezer Ft; **DKW RT 350 S**, kéthengeres 55 ezer Ft és **Zündapp DB 200-as**, 1938-as lemezvillás 65 ezer Ft, felújításra szorulók. Breidigam Ernő, 7636 Pécs, Ilyés Gy. út 38. Tel.: (72)-445-531.

DNYEPR 11 km 3, 650

TAUBENREUTHER *Offroad-Technik*

Terepjáró-felszerelés

- Csörlő
- Gallytörő rács
- Lengéscsillapító
- Terepgumi
- Hard-Top
- És még sok más

Mi felszereljük Önt!

2030 Érd, Fehérvári u. 13.
Tel.: (60) 373-299
Tel./Fax: (23)-368-865

BRAHMA felépítmény
Mazda Pick-Up-khoz
most 130 eFt+áfa
REKLÁMÁRON!



Renault Békési Fót Kft.

RENAULT
ÉLMÉNY VELE ÉLNI

**Szakszerű karosszériaajavítás, hőkamrás fényezés,
A javítás idejére gépkocsit biztosítunk
Hungária Biztosító-ügymintézés helyben
Alkatrész-eladás, -rendelés**

Mindez a Hősök terétől 20 percre!

Renault Békési Fót Kft.
2151 Fót, Móricz Zsigmond u. Pf. 89.
Tel.: (27)-358-270 Fax: (27)-358-257



RENAULT
ÉLMÉNY VELE ÉLNI

**Japán
és francia
karambolos,
totálkáros
gépkocsik
készpénzes
vétele!**

**Telefon: 291-4483,
06-30-424-450**

Érdeklődni: 9-17 óráig.

Mihályi Kft.



**autóalkatrészek
széles választéka**

**1161 Budapest, XVI.,
Rákosszentmihály
Templom u. 9.**

Telefon: 271-4652

Nyitva tartás:

hétfő-péntek: 8—17 óráig.

cm³-es, 3 éves, 2000 km-rel, gépkönyvvel, gyári szerzős számkészlettel eladó, vagy más négyüteműre cserélhető (japán v. BMW). Irányár: 110 ezer Ft. Venczli Lajos, 5000 Szolnok, Ady E. út 18. IX. 12. Tel.: (56)-342-935.

ETZ 250 cm³-es kitűnő állapotban, 16 ezer km-rel, új akkuval, sportkormányval, 96 nyárig érvényes vizsgával eladó. Irányár: 50 ezer Ft. Tel.: 226-9541.

FM típusú, fehér, 60-as bukósikak megkímélt állapotban, karcentes plexi és metálpiros Kiwi típusú S 4-es, enyhén használt, de jó állapotban eladó. Buchala Attila. Tel.: 156-4251, 16—23 h-ig.

HONDA CR 125-ös, 93-as évjáratú krosszmotor, jó állapotban eladó. Tel.: 262-0456, 19 h után.

HONDA CB 400 N típus-

hoz mindenféle alkatrész eladó olcsón, fődaraboktól a legapróbb csavarokig. Farkas Ferenc, 2750 Nagykőrös, Lócsei u. 2/A. Tel.: (53)-350-435.

HONDA CB 250 N friss fényezéssel, 96 júliusig műszakiával, szép állapotban eladó, vagy elcserélhető üzemképes veteránra. Pl.: BMW R 5, R 6, R 12, R 17, R 51, R 66, stb. vagy V-motorú Balcoco, illetve Peugeot, illetve más hasonlóra. Irányár: 90 ezer Ft, értékegyeztetéssel. Nagy Zoltán, 9024 Győr, Déri Tibor u. 9. Tel.: (96)-434-319, du. 3—9 h-ig.

HONDA CR 250-es, 93-as évjáratú krosszmotor, csak hobbiként használt, kifogástalan állapotban, hibátlanul eladó. Tel.: (06-20)-364-505.

KAWASAKI GPZ 400 R, 86-os, 15 ezer km-rel, szép

állapotban, friss műszakival eladó, vagy jó állapotú CBR 1000 F-re cserélhető értékegyeztetéssel. Tel.: (60)-360-502.

KAWASAKI GPZ 1100-as, 1983-as kiadású motorkerékpár eladó. Kárpáti Zoltán, Madaras, Szent István u. 114. Tel.: (79)-358-564.

KAWASAKI Z 400 J, 82-es évjáratú, megkímélt állapotban, irányár: 100 ezer Ft; Simson 250-es felújított állapotban, 60-as kiadású, bejáratos, irányár: 100 ezer Ft; T 5 Pannónia eredeti, kifogástalan állapotban, 60-as kiadású, irányár: 25 ezer Ft, valamint P 10 Pannónia jó állapotban, 71-es kiadású, irányár: 25 ezer Ft. Tel.: (62)-372-511, Baranyai.

KROSSZ CZ 500-as, MZ- motorral szerelve, sok alkatrészrel (komplett motor, hengerek, gyújtás stb.) eladó. Ugyanítt kerések 250—500 cm³-es, elsősorban japán krosszmotort 50 ezer Ft körüli árban. Huszár Gábor, tel.: (56)-420-891.

MESSERSCHMITT KR 200-as Kabinroller hiánytalanul, szétszerelt állapotban; 250 cm³-es tüskés Triumph-motorblokk hiányosan alkatrészrel és egy 500 cm³-es Puch első kerék eladó. Irányár: 7000 Ft, 3500 Ft. Tel.: (96)-348-181.

MZ TS 125-ös 2 év műszakival, tartalék blokkal és alkatrészekkel eladó. Irányár:

25 ezer Ft. Krizsán Péter. Tel.: 182-6028.

MZ TS 125/1 motorkerékpár friss vizsgával, kitűnő gyári állapotban, tárcsafékekkel, új fényezéssel eladó. Irányár: 50 ezer Ft. Tel.: 283-2811.

PANNI robogó (1958), illetve nagykerékű, pedálos Simson (1957) eladó. Tel.: (76)-483-694.

PANNÓNIA TLB váz, motorblokk 5 ezer Ft-ért; Pannónia T 31-es, 1964-es, 15 ezer Ft-ért és TLF 1958-as hiányosan, 5 ezer Ft-ért eladó. Továbbá kínálok bontott Pannóniát, Csepel 125-öst alkatrésznek és Berya mopedet 13 ezer Ft-ért. Élő József, 8154 Polgárdi, Tánács út 5.

SIMSON átalakítva, MZ (banán-) tank, krómozott kerékek, endurósítva, négy sebesség; új henger, dugó, gumik, lámpaspoiler stb. eladó, vagy elcserélhető négyütemű motorra. Irányár: 35 ezer Ft. Értékegyeztetéssel. Nagy Zoltán. Tel.: (96)-434-319, du. 3—9 h-ig.



SUZUKI GT 80-as, 85-ös kiadású, különolajozású, tárcsafékes, öntött küllős, új dugattyúval, gyűrűkkel,

GABLINI, minden ami PEUGEOT



3 0 6 S E D A N



Induló részlet már 20 %-tól

lízing, tartós bérlet,
kamatmentes részletfizetés,
teljeskörű szerviz,
helyszíni biztosítási ügyintézés,
alkatrészárúház

**1.750.000
Ft.-tól**

GABLINI PEUGEOT 1162 Budapest, Mezősas u. 6. Tel/fax: 272 2210, Tel: 164 4983



**EXKLUZÍV
SVÉD
ZÁSzlÓRUDAK**

(6-8-10-12 méter)

10 év garancia!

Szállítást, telepítést,
zászlókészítést is vállalunk.



Új generációs sűrítődás-,
III. kopáscsökkentő fémkezelő
minden kenőanyaghoz!
Mindkét termék megrendelhető
telefonon, faxon, levélben.
Ipari és Kereskedelmi
Betéti Társaság

Mindkét termék
megrendelhető.



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

karburátorhibával eladó.
Irányár: 48 ezer Ft. Gulyás
Krisztián, 2481 Velence,
Rákóczi u. 23. Tel.:
(22)-472-863.

TAJFUN típusú vázat 50
cm³-es Simson-motorral; 1
db 4 sebességű Simson-en-

duromotort; 1 db ETZ
125-ös gokartmotort; 1 db
ETZ-tárcsaféket; 1 db ETZ
új gyújtást; 2 db Super
Slick Carlisle 11-6.00-5 bel-
ső nélküli köpenyt; 1 db
10x600-5 Continental
Slick belső nélküli köpenyt
kínálok eladásra. Szalay Jó-
zsef, 8220 Balatonalmádi,
Ybl M. u. 2.

YAMAHA XS DOHC 750
cm³-es, sportkipufogóval,
kardántengelyes, elől-hátul
tárcsafékes, Bieffe bukósi-
sakkal eladó. Ára: 158 ezer
Ft. Motorcsere hasonló ér-
tékekben vagy olcsóbban ér-
dekel. Tel.: 120-7651.

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

VEGYES

AUTÓS HORGÁSZOK,
figyelem! Horgászási lehe-
tőséget kínál a surányi Pá-
zsit Horgászfarm (a Szent-
endrei-szigeten, a pócsmeg-
yeri bekötőút mellett). Fes-
tői környezetben házas
koszt, hűsítő italok és üdít-
ők.

ÖTVENEZER Ft-os autó-
vásárlási utalvány eladó.
Buza Lajos, 8154 Polgárdi,
Május 1. u. 25. Tel.:
(22)-366-533.

MERCEDES-BENZ 600
SEL 1/24 Tamiya autómo-
dellt összerakva és az Au-
tó-Motor 81., 82., 83., 84..



AmeriCar-Service Kft.

**AMERIKAI
AUTÓK SZAKSZERVIZEI
VIZSGÁZTATÁS**



Szervizmunkák, teljes körű javítás, komputeres diagnosztika
H-1194 Budapest, Méta utca 31. Méta Centrum
Tel./fax: 280-4859, 06 (30) 423-536

AMERICAR—AUTÓHÁZ

Eredeti USA alkatrészek - utánvétellel is
USA AUTÓK ADÁSVÉTELE, CSERE
Kis- és nagykereskedelem, vizonteladónak árengedmény
H-1190 Budapest, Nagykőrösi út 48. Tel.: 282-6509, 06 (60) 321-309

86., 87-es évfolyamait
1200 Ft-ért. Nagy Sándor,
9028 Győr, Pannónia út 5.
Tel.: (96)-327-246.

DÍZELPORLASZTÓKAT
és -adagolókat, valamint 2
db 1 kW-os 220V-os aggre-
gátort és különböző típusú

tehergépkocsi- és traktora-
dagolókat kínálok. Csonka
Csaba, 2600 Vác, Sas u. 6.
I. 4. Tel.: (27)-314-218.

AUTOBIANCHI A 112
összes típus Lada 2101-
21011-2102, 2101-21011-
2103, 2105, 2107, Polski
126, Skoda 1000 MB,
S100, 105-130, Wartburg
353, 1.3 Yugo 45-55-65,
Zastava 55 javítási könyve-
ket. Lada 2101-től 2107-ig
+ Niva, Polski 126, Skoda
105-130, Wartburg 353,
1.3 alkatrész-katalógusokat
kínálok. Pesz János. Tel.:
277-3156.

**AUTÓ-MOTOR MAGA-
ZIN** 1967—71. megjelent
összes száma hibátlan álla-
potban, évenként kötve,
900 Ft/év eladó, egyben.
Suppan Péter, 1148 Bp.,
Jerney u. 72. Tel.:
252-0050, 17 h-től.



**MÁRKAKERESKEDÉS
ÉS SZERVIZ**

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

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



IPARI ÉS KERESKEDELMI RT.

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

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

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

VISZONTELADÓINKNAK NAGY ÁRENGEDMÉNYT BIZTOSÍTUNK!

JAVÍTÁSI szakkönyvek eladók: Yamaha XT 600 Tenere, Suzuki Dr 650 RSE, Honda NTV 650 Revere, négyszemélyes Jurta, duplafedéles motoros sátor (USS). 1118 Bp., Somlói u. 2/B. Tel.: 182-1735.

AUTÓ-MOTOR 1992., 1993., 1994. évi összes számát együtt, de évenként is, ára együtt 4000 Ft; 12 db Autópiac 600 Ft; 7 db Autó 2 350 Ft; Haszonjármű-katalógus, 1995. évi 600 Ft; Motorkatalógus 1992. évi, 600 Ft; 2 db Trabant 1.1-es első ülésekre szövet üléshez új szerű állapotban, 1600 Ft eladó. Rácz József, 1156 Bp., Páskomliget u. 48.

LADA, Trabant, Skoda, Simson, általános kétütemű tuningleírás, valamint gokartépítési leírás eladó. Ár: 300-600 Ft + postaköltség 150 Ft. Majoros Zoltán, 3525 Miskolc, Mátyás kir. 96.

AUTÓ EXTRA 90-91-es évfolyamokat, német és angol nyelvű, nagy értékű autós könyveket. Autókatalógus 90-95-ös és Motorkatalógus 92-94-es évfolyamokat kínálok eladásra. Lukács László, 2600 Vác, Kárász u. 24. Tel.: (27)-313-255.

SZAMARA-üléshuzat, fehér vászon, 1500 Ft-ért, pedálváz 1500 Ft-ért és videokazettán 87-88-89-es Párizs-Dakar Rali 60 perc.

100 ütközés, bukás 60 perc, Dragster 48 perc, 1500 Ft-ért eladók. Tel.: 215-1279.

1989-től magyar (ob. I., II. oszt.) és külföldi (Eb, vb) raliversenyekről saját készítésű videofelvételek rendelhetők. Füredi András, 1125 Bp., Diana köz 6. Tel.: 274-4179.

CSERE

CSERETÁRSAKKAL

mindenféle autós-, kamion- és buszokkatalógust, -újságot, -ismertetőt, -könyvet, -kiadványt stb. cserélnék. Magyar és külföldi egyaránt. Ifj. Konyári Péter, 4220 Hajdúböszörmény, Újvárosi u. 56. Tel.: (52)-371-023.

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

MAZDA 626 GLX-D 1991-es, ötajtós, 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.:

PANNÓNIA T 5-ös oldal-kocsival és forgalmival eladó, vagy Thomos segédmotorra cserélhető. Nagy

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

Május 27.: Debrecen, Pécs, Siófok-Kiliti.

Május 28.: Békéscsaba, Csongrád, Csorna, Debrecen, Hatvan, Hódmezővásárhely, Kisújszállás, Körmend, Miskolc, Pásztó, Pécs, Siófok-Kiliti, Szeged, Tamási, Zalaegerszeg, Zalaszentgrot.

Június 3.: Debrecen, Jászberény, Kecskemét, Komló, Marcali, Pécs, Siófok-Kiliti.

Június 4.: Albertirsa, Békéscsaba, Debrecen, Gyöngyös, Hatvan, Hódmezővásárhely, Kapuvár, Kecskemét, Körmend, Lajosmizse, Nagykőrös, Ózd, Pécs, Siófok-Kiliti, Szeged, Tó, Tiszakécske, Törökszentmiklós, Zalaegerszeg.

József, 4026 Debrecen, Jókai Mór u. 39.

VELOREX rokkantkocsimat kerék-, ponyva- és kipufogóhiánnyal (Jawa-kerék jó hozzá), elcserélném üzembételessen T 5-ös Pannóniára, Panni robogóra vagy 250-es Csepelre. Adok az autóhoz egy jó tartalék motort, ajtókat, sárhányókat, keréktárcsákat, egy fél vázat, amely komplett futóművel és kormány-szerkezettel rendelkezik, és még egyéb vázartozékokat, villamos bekötési raj-

zot. Egyéb csere is érdekel, pl. alkatrészek Tündéhez, 175-ös DKW-hoz stb. Domnánics Milán, 9400 Sopron, Fűzfa sor 28. Tel.: (99)-337-030.

VETERÁN-autó- és motorkerékpár-tulajdonosok szabad csereberéje (alkatrészek, dokumentációk, komplett járművek) minden páratlan hónap utolsó vasárnapján Kisteleken, az E5-ös főút 135-ös km-énél. Felvilágosítás: (62)-375-125, Gyöngyösi.

Nincs annál nagyobb bosszúság, ha azért nem éri el idejében úti célját, mert nem indul dízelautója.

UGYE TUDJA, HOGY AKKOR BAMAGA!

Porlasztócsúcsok, izzítógyertyák, behúzómagnessék, bendixek, feszültségszabályozók, adagolóelemek, fejszelepek, dízeljavító-készletek, leállítószerepek, ékszíjak és még sok más cikk raktárról.

NAGYKERESKEDELMI RAKTÁRUNKBÓL EGYÉNI VEVŐKET IS KISZOLGÁLUNK, TAXISOKNAK 10% ENGEDMÉNYT ADUNK ÁRLISTA SZERINTI ÁRAINKBÓL.

A BAMAGA KFT., a MonarkDiesel hamburgi cég vezérképviselete

várja nagy- és kiskereskedelmi cégek jelentkezését országos

értékesítési hálózatának kiszélesítéséhez, illetve egy

MONARK Márkaszerviz-hálózat kialakításához!

Viszonteladónak jelentős, MÁRKASZERVIZ-képviseletet elnyert szervizeknek maximális árengedményt adunk!

Vidékre szállítás utánvétellel is, Budapesten 2 órán belül motoros futárral!

Cím: 1161 Budapest, Batthyány utca 81.

Telefon/fax: 271-5783 vagy 06 (60) 319-534

Ugyanitt még MERCEDES és VOLVO teherautó-alkatrészek, tömítések. ÁEEF által minősített autószervezetekben ideális „mindenevő” égőfejek.

CSAK MINŐSÉGI TERMÉKEKET ÉRTÉKESÍTÜNK GARANCIÁVAL, KEDVEZŐ ÁRAKON.



Keszár

GOKART ISKOLA

Ismét tanfolyamot indít a Junior Kart Club.
Érdeklődni lehet: 1147 Budapest, Birtok u. 26.
Telefon: (06-30)-440(128).

Jön!

Shell-szuperkrossz!!

Július 16., 19., 23.

KISHAJÓVEZETŐI TANFOLYAM

A Magyar Motorcsónak és Víziis Szövetség ismét indít kishajóvezetői tanfolyamot. Érdeklődni személyesen lehet a szövetség irodájában (1143 Budapest, Dózsa György út 1-3., I. emelet 152.) hétfőtől szerdáig 9 és 11 óra között. Telefon: 252-7769.

VERSENYNAPTÁR	
MÁJUS 27—28.	
Formula—1: vb-futam: Monte-Carlo (MC)	Motala (S) 250 cm ³
Indycar: Indianapolis (USA)	Folkendange (L) 500 cm ³
Rali: 2 literes vb-futam: Akropolisz Rali (GR)	Enduro: ob- + nyílt nk-futam: Esztergom
Eb-futam: Rota do Sol Rali (P), szorzó: 10	Salak: ob-futam: Debrecen
Svéd Rali (S), szorzó: 5	Mínimotor: Motorország-kupa, Hungária
Saturnus Rali (SLO), szorzó: 2	Biztosító—Michelin-kupa nk-találkozó, Budapest
Hegyi: Eb-futam: Andorra (AND)	Motorcsónak: F—1, F—3 vb-futam: Dunaújváros
Túraautó: ADAC-kupa: Österreichring (A)	Vízisí: bemutató: Dunaújváros (vontatott)
Autókrossz: Eb-futam + 1600 cm ³ Európa-kupa: Seelow (D)	
ob-futam: Orosháza	JÚNIUS 3—4.
Ralikrossz: Eb-futam: Wewstombanban (S)	Indycar: Milwaukee (USA)
ob-futam: Ádánd	DTM: Helsinki (SF) bemutató
Superbike: vb- + Eb-futam: Donington Park (GB)	Rali: Eb-futam: Perth Rali (GB), szorzó: 5
Gyorsasági motor: Eb-futam: Donington Park (GB) 250, 600 cm ³	Hegyi: zónabajnokság: Krosno (PL)
ob-futam: Kecskemét	Tereprali: ob-futam: Budapest
Motokrossz: vb-futam: Kaposvár, 125 cm ³	Gyorsasági autó: ob-futam: Hungaroring
Madonna-kupa, Régi bajnokok versenye	Salak: csapat-vb-futam: Togliatti (RUS) elődöntő
	Motokrossz: csapatbajnokság: Celdömölk
	Vízisí: nk-futam: Dunaharaszti (Kábel)

Május 23.	Hütter Gabriella — gokart
	Nagy Sándor — autó
Május 25.	Turbéki Mórió — gokart
	Vass Levente — motor
Május 27.	Agg Tamás — autó
	Harmati Árpád — motor
	Réz Csaba — gokart
Május 28.	Füzes Dénes — gokart
	Talmácsi Gábor — motor
Május 29.	Borka János — motor
	Hell Csaba — motor
	Orosz Sándor — autó
Május 30.	Michna Gabriella — gokart
Május 31.	Dornai Tibor — autó
Június 3.	Csuti Péter — gokart
	dr. Tandari János — autó
Június 4.	Veszpréminé Debreceni Éva — autó
Június 5.	Bertalan Gábor — autó

DUPLA ARANY

A belga *Joel Smets* kettős futamgyőzelmével kezdődött az idei esztendő 500-as motokrossz-világbajnoki küzdelemsorozata. A félliteres gépek már-már elnégytizedesített világában élményszámba ment az amerikai *Trampas Parker* ragyogó motorozása, aki ezüstöt érő szárnyalását egy 360 cm³-es (!) kétütemű KTM-nek köszönhette.

EREDMÉNYEK
1. futam: 1. Smets (B), Husaberg — 2. Jacky Martens (B), Husqvarna — 3. Peter Johansson (S), Husqvarna — 4. Mikkel Caprani (DK), Kawasaki — 5. Parker (USA), KTM — 6. Darryll King (NZ), Kawasaki
2. futam: 1. Smets — 2. Parker — 3. D. King — 4. Michael Young (USA), Vertemati — 5. Caprani — 6. Rudy van Leeuwen (B), Honda
A VILÁGBAJNOKI PONTVERSENY ÁLLÁSA AZ ELSŐ VERSENY UTÁN:
1. Smets (B) Husaberg, 40 pont — 2. Parker (USA) KTM, 28 — 3. Martens (B) Husqvarna — D. King (NZ) Kawasaki, 25-25 — 5. Caprani (DK) Kawasaki, 24 — 6. Johansson (S) Husqvarna — Young (USA) Vertemati, 22-22



Stanker
CITY RALLYE

Amatőr autós tájékoztató és ügyességi verseny

VÁROSI VETÉLKEDŐ

Május 27-én Budapesten rendezik a IV. Cit-car City Rallye elnevezésű speciális amatőrversenyt. A „csavaros” feladatok megoldásával kombinált autós ügyeskedés idén is három nappali és egy éjszakai szakaszra osz-

tott. A versenyre előzetesen délutánonként a Wizzard's játékszalomban (Bp. V., Irinyi u.) lehet jelentkezni, május 27-én reggel 6.30—7.20-ig pedig a Dózsa Gy. úton, a felvonulási téren várják az érdeklődőket.

ISMÉT VB-RANDEVÚ

Folytatva a már öt esztendeje elkezdett cserénfai hagyományokat e hónap végén újra vendégül láthatjuk a motokrosszvilág krémjét. A 125 cm³-esek mezőnyében közel ötven versenyző küzd majd a döntőbe kerülésért, színeinket *Kamrás Károly, Tóth Ádám, ifj. Kőkényesi György, Horváth Pál* és *Soóky Zsolt* igyekszik méltóképp képviselni. A Castrol Motorsport Centerben rendezendő viadal mellett óriási érdeklődésre számíthat a magyar „öregfi-

úk” összecsapása a Madonna-kupaért, amelynek külön érdekessége, hogy egykori nagyjaink harminc évvel ezelőtt gyártott gépekkel állnak majd csatasorba. A program 27-én, szombaton az időmérő edzésekkel kezdődik, a belépő erre a napra egységesen 250 forint. 28-án, vasárnap délelőtt bemelegítő edzések nyitják a sort, a világbajnoki verseny első futama pedig 13 órakor startol. A vasárnapi belépők ára 500, tizennégy éven aluliaknak 250 forint.

MEGFEJTÉS

Lapunk 9. számában megjelent Renault-val kapcsolatos keresztrejtvényünk megfejtése. Melyik berendezés nem szériatartozék a függőleges 1-es Renault gépkocsiban? **Légkondicionáló**

Mi a Renault szlogenje? **Élmény vele élni**
A Renault-Williams mellett melyik Formula-1-es csapat indul még 1995-ben Renault-motorral? **Benetton**

Mi a neve a Renault legnépszerűbb kisáruszállító gépkocsijának? **Express**

A Renault melyik típusának neve kapcsolódik Velencéhez? **Laguna**

Melyik a legnagyobb méretű Renault-mo-
dell? **Master**

Melyik közép-európai országban gyártanak Renault gépkocsikat? **Szlovénia**

Hány alkalommal volt Renault-típus az év autója? **Három**

Nyerteseik: Futó Imre, Budapest — **Kóczán Edit**, Szentés — **Éder Ferenc**, Seregélyes — **Brunner Tamás**, Székesfehérvár — **Novák Eszter**, Karancslapujtő — **Horváth József**, Tárnok — **Gyulai Ferenc**, Budapest — **Tóth Ferenc**, Izsák — **Nagyné Jávorkai Angéla**, Szerencs — **Gáspár Attila**, Gödöllő
Gratulálunk, a nyereményeket postázzuk.



UIM-DUNAFERR MAGYAR NAGYDÍJ

MOTORCSÓNAK FORMULA—1 ÉS FORMULA—3 VILÁGBAJNOKI FUTAMOK

Ritkaság, hogy a világon egy rendezvény keretén belül futtatják a két legszínvonalasabb motorcsónak-versenyá-
gat. Dunaújvárosban azonban évek óta megszokott dolognak számít, hogy egymás után szállnak vízre a csónakosok legjobbjai. Így lesz ez az idén is, mindössze annyi ráadással, hogy a Formula—3 mezőnyben a jelenlegi világbajnok *Mihaldinecz Rudolf*. Jóleső érzés ezt leírni, és ismét szurkolni érte, hiszen a rendkívül szimpatikus fiatal-
ember koronát jelentő címe megvédésére készül.

PROGRAM:

Május 27., szombat

10—11 óráig F—1 szabadedzés
11—12 óráig F—3 szabadedzés
13—13.45 óráig F—1 időmérés
14—14.45 óráig F—3 időmérés
15.15—16 óráig F—1 időmérés
16.15—17 óráig F—3 időmérés
17.15—17.45 óráig A leggyorsabb hat F—1 hajó időmérő futam

Május 28., vasárnap

9.15—9.45 óráig F—3 kvalifikációs futam
10.15—10.45 óráig F—1 kvalifikációs futam
11—11.20 óráig F—3 szabadedzés
11.20—11.50 óráig F—1 szabadedzés
12.40 F—3 bemutató kör
13.00 F—3 világbajnoki futam
14.15 F—1 bemutató kör
14.30 F—1 világbajnoki futam

HungaroLADA

TEREPRALI

Június 2-án délután a Csepel-szigeti Autó-Diszkont Kft. telepén (Védgát u. 5—7.) a nélkülözhetetlen adminisztratív és technikai átvétellel kezdődik a tereprali országos bajnokság negyedik fordulója. A titkos vonalú kétnapos verseny hivatalos rajtja június 3-án 9 órakor a HungaroLada székház parkolójában lesz (Könyves K. krt.), ahol az érdeklődőknek egyben segítséget is nyújtanak abban, hogy hol lehet meg-
nézni a küzdelmeket.

GRAND PRIX-NAPLÓ

SPANYOL NAGYDÍJ

1995. május 7., negyedik világbajnoki futam. Circuito de Jerez. A pálya hossza: 4,218 km. Versenytávok: 125 cm³ — 23 kör, 101,7 km, 250 cm³ — 26 kör, 114,9 km, 500 cm³ — 27 kör, 119,4 km. 130 000 néző, száraz, felhős idő.

VÉGEREDMÉNY

125 cm³: 1. Haruchika Aoki (J) Honda RS, 43'01,696" (141,854 km/h) — 2. Stefano Perugini (I) Aprilia RSR, + 0,012" — 3. Dirk Raudies (D) Honda RS, + 0,742" — 4. Peter Öttl (D) Aprilia RSR, + 3,262" — 5. Noboru Ueda (J) Honda RS, + 3,416" — 6. Kazuto Sakata (J) Aprilia RSR, + 3,952" — 7. Emilio Alzamora (E) Honda RS, + 5,298" — 8. Akira Saito (J) Honda RS, 11,140" — 9. Tomomi Manako (J) Honda RS, + 11,273" — 10. Herri Torrotegui (E) Honda RS, + 13,311" — 11. Gianluigi Scalvani (I) Aprilia RSR, + 23,146" — 12. Garry McCoy (AUS) Honda RS, + 24,434" — 13. Jorge Martinez (E) Yamaha TZ, 29,863" — 14. Olivier Koch (D) Aprilia RSR, + 30,036" — 15. Masaki Tokudome (J) Aprilia RSR, + 38,050".

Legjobb edzésidő: Kazuto Sakata (J) Aprilia RSR, 1'50,779 (143,735 km/h)

Leggyorsabb versenyző: Dirk Raudies (D) Honda RS, 1'51,044 (143,392 km/h)

250 cm³: 1. Tetsuya Harada (J) Yamaha TZM, 46,25,162 (148,642 km/h) — 2. Massimiliano Biaggi (I) Aprilia RSV, + 9,746 — 3. Luis d' Antin (E) Honda NSR, + 9,904 — 4. Dorian Romboni (I) Honda NSR, + 9,924 — 5. Ralf Waldmann (D) Honda NSR, + 10,196 — 6. Tadayuki Okada (J) Honda NSR, + 10,424 — 7. Jean Philippe

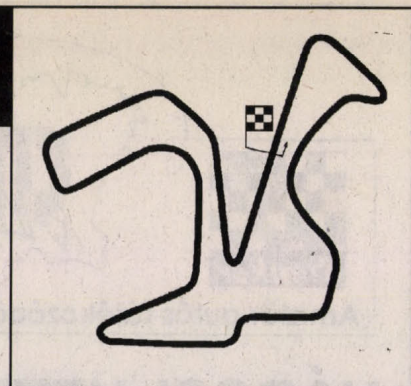
Ruggia (F) Honda NSR, + 15,114 — 8. Nobuatsu Aoki (J) Honda NSR, + 38,755 — 9. Jean Michel Bayle (F) Aprilia RSV, + 41,447 — 10. Roberto Locatelli (I) Aprilia RSV, + 41,863 — 11. Niall Mackenzie (GB) Aprilia, + 50,620 — 12. Olivier Jacque (F) Honda RS, + 51,303 — 13. Jürgen Fuchs (D) Honda RS, + 51,396 — 14. Alessandro Gramigni (I) Honda RS, + 53,216 — 15. Oliver Petrucciani (CH) Aprilia, + 57,348.

Legjobb edzésidő: Tetsuya Harada (J) Yamaha TZM, 1'45,458 (150,987 km/h)

Leggyorsabb versenyző: Tetsuya Harada (J) Yamaha TZM, 1'45,820 (150,471 km/h)

500 cm³: 1. Alberto Puig (E) Honda NSR, 47'45,728 (150,020 km/h) — 2. Luca Cadalora (I) Yamaha YZR, + 5,093 — 3. Alex Criville (E) Honda NSR, + 14,031 — 4. Norifumi Abe (J) Yamaha YZR, + 14,264 — 5. Alexandre Barros (BRA) Honda NSR, + 22,141 — 6. Loris Capirossi (I) Honda NSR, + 22,798 — 7. Daryl Beattie (AUS) Suzuki RGV, + 36,499 — 8. Shinichi Itoh (J) Honda NSR, + 42,741 — 9. Juan Borja (E) ROC Yamaha, + 46,492 — 10. Cristiano Migliorati (I) Harris Yamaha, + 1'18,644 — 11. Jeremy McWilliams (GB) Harris Yamaha, + 1'18,682 — 12. Neil Hodgson (GB) ROC Yamaha, + 1'24,628 — 13. Laurent Naveau (B) ROC Yamaha, + 1'31,259 — 14. Eugene McManus (GB) Harris Yamaha, + 1'31,947 — 15. Bruno Bonhuil (F) ROC Yamaha, + 1 kör.

Legjobb edzésidő: Michael Doohan (AUS) Honda NSR, 1'44,186 (152,977 km/h)



Leggyorsabb versenyző: Alberto Puig (E) Honda NSR, 1'44,995 (151,653 km/h)

A VILÁGBAJNOKI PONTVERSENYSZÁLLÁS

Versenyzők (élcsoport)

125 cm³: 1. Aoki (J), 75 pont — 2. Sakata (J), 49 — 3. Saito (J), 41 — 4. Perugini (I), 40 — 5. Alzamora (E), 31 — 6. Manako (J), 29 — 7. Nakajyo (J) — Ueda (J), 24-24 — 9. Raudies (D), 20,5 — 10. Torrotegui (E), 19,5.

250 cm³: 1. Harada (J), 78 pont — 2. Waldmann (D), 74 — 3. Biaggi (I), 68 — 4. Aoki (J), 48 — 5. Ruggia (F), 31 — 6. Okada (J), 26 — 7. d'Antin (E), 24 — 8. Romboni (I), 23 — 9. Cardoso (E), 20 — 10. Bayle (F), 17.

500 cm³: 1. Beattie (AUS), 74 pont — 2. Doohan (AUS), 70 — 3. Puig (E), 56 — 4. Criville (E), 48 — 5. Cadalora (I), 46 — 6. Schwantz (USA), 34 — 7. Barros (BRA), 31 — 8. Abe (J), 27 — 9. Itoh (J) — Borja (E) 23-23.

KONSTRUKTÓRÖK

125 cm³: 1. Honda RS, 87,5 pont — 2. Aprilia RSR, 66 — 3. Yamaha TZ, 23,5

250 cm³: 1. Honda NSR, 82 pont — 2. Yamaha TZM, 78 — 3. Aprilia RSV, 71

500 cm³: 1. Honda NSR, 95 pont — 2. Suzuki RGV, 74 — 3. Yamaha YZR, 48 — 4. ROC Yamaha, 26 — 5. Harris Yamaha, 22 — 6. Aprilia RSV, 19

Jegyzet

SPANYOLOS FIESZTA

A gyorsaságimotoros-világbajnokság idei első európai összecsapása a vártnál jóval több meglepetést tartogatott a tisztelt nagyjedeműnek. A királykategóriában szinte mindenki Mick Doohan továbbszárnyalását várta, amit első edzéseideje még meg is erősített, ám a futam során hibázott, s óriásit bukfecezett. A viadalt a hazai publikum nem kis öröme Alberto Puig nyerte, míg az ezüstöt a már Michelin abroncsokat használó Luca Cadalora vihette haza. Alex Criville ugyan rettenetesen igyekezett, de ez „csak” a harmadik helyhez volt elegendő. A futam kétségkívül legnagyobb vesztese az olasz Loris Reggiani, aki egy hatalmas bukás nyomán karját törte, s felépülése előreláthatólag nyolc-tíz hetet vesz majd igénybe.

A 250-esek csatája az első hely kivételével hihetetlen izgalmakat okozott, a 93-as

világbajnok, Tetsuya Harada fölényes győzelmé egyetlen percig sem volt kérdéses, a japán flú mögötti pozíciókért viszont „vér folyt”. Max Biaggi, Luis d' Antin és Dorian Romboni ritkán látható dolgokat produkált, a bukás határán táncolva száguldoztak, s kápráztatták el a fanatikus közönséget.

A nyolcadliteresek arányát ismét a japán Haruchika Aoki könyvelhette el magának, miután az olasz Stefano Peruginivel szembeni vágatát egy ezred(!)másodperccel megnyerte. Hiába biztatták a spanyolok Jorge Martinez, a nagy öreg a Yamaha gyengélkedése miatt bele sem szólhatott az elit vitájába.

FORMULA-1 NAPLÓ

SPANYOL NAGYDÍJ

1995. május 14., negyedik világbajnoki futam. Barcelona. A pálya hossza: 4,727 km. Versenytáv: 65 kör, 307,255 km. Napos idő, 60 000 néző.

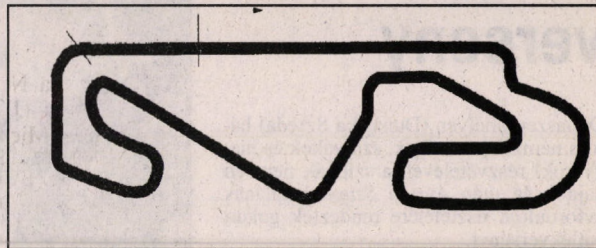
VÉGEREDMÉNY

1. Michael Schumacher (D) Benetton B195—Renault V10, 1 ó 34'20,507" (195,320 km/h) — 2. Johnny Herbert (GB) Benetton B195—Renault V10, + 51,988" — 3. Gerhard Berger (A) Ferrari 412T V12, + 1'05,237" — 4. Damon Hill (GB) Williams FW17—Renault V10, + 2'01,749" — 5. Eddie Irvine (GB) Jordan 195—Peugeot V10, + 1 kör — 6. Olivier Panis (F) Ligier JS41—Mugen V10, + 1 kör

Leggyorsabb versenyző: Damon Hill (GB) Williams FW17—Renault V10, 1'24,531" (201,313 km/h) a 46. körben.

RAJTFELÁLLÁS

- Schumacher (Benetton B195—Renault V10) 1'21,452" (208,923 km/h)
Alesi (Ferrari 412T V12) 1'22,052"
- Berger (Ferrari 412T V12) 1'22,071"
Coulthard (Williams FW17—Renault V10) 1'22,332"
- Hill (Williams FW17—Renault V10) 1'22,349"
Irvine (Jordan 195—Peugeot V10) 1'23,352"
- Herbert (Benetton B195—Renault V10) 1'23,536"
Barrichello (Jordan 195—Peugeot V10) 1'23,705"
- Hakkinen (McLaren MP4/10—Mercedes V10) 1'23,833"
Mansell (McLaren MP4/10—Mercedes V10) 1'23,927"
- Brundle (Ligier JS41—Mugen V10) 1'24,727"
Frentzen (Sauber C14—Ford Zetec V8) 1'24,802"



7. Salo (Tyrrell 023—Yamaha V10) 1'24,971"
Morbidei (Arrows FA16—Hart V8) 1'25,053"
8. Panis (Ligier JS41—Mugen V10) 1'25,204"
Verstappen (Simtek S951—Ford ED V8) 1'25,827"
9. Katayama (Tyrrell 023—Yamaha V10) 1'25,946"
Inoue (Arrows FA16—Hart V8) 1'26,059"
10. Martini (Minardi M195—Ford ED V8) 1'26,619"
Wendlinger (Sauber C14—Ford Zetec V8) 1'27,007"
11. Badoer (Minardi M195—Ford ED V8) 1'27,345"
Schiattarella (Simtek S951—Ford ED V8) 1'27,575"
12. Montermini (Pacific PR02—Ford ED V8) 1'28,094"
Gachot (Pacific PR02—Ford ED V8) 1'28,695"
13. Moreno (Forti FG01—Ford ED V8) 1'28,963"
Diniz (Forti FG01—Ford ED V8) 1'29,540"

A VILÁGBAJNOKSÁG ÁLLÁSA VERSENYZŐK

1. Schumacher (D) 24 pont — 2. Hill (GB) 23 — 3. Alesi (F) 14 — 4. Berger (A) 13 — 5. Coulthard (GB), Herbert (GB) 9-9 — 7. Hakkinen (SF) 5 — 8. Frentzen (D) 3 — 9. Irvine (GB) 2 — 10. Blundell (GB), Panis (F) 1-1

KONSTRUKTŐRÖK

1. Ferrari 27 pont — 2. Williams 26 — 3. Benetton 23 — 4. McLaren 6 — 5. Sauber 3 — 6. Jordan 2 — 7. Ligier 1

JEGYZET

BENZINFOGYATKOZÁS

Michael Schumacher a második edzésnapon autózott egy olyan pole-os időt, amire többen felkapták a fejüket, lehet hogy itthon még időmérési csalással vádolták volna. Tény, hogy a 0,600 másodperces előny sokat sejtető volt. Ismét jóleső érzés volt a Ferrarisok virágzását figyelni. Jean Alesi és Gerhard Berger fantasztikus akaratallal igyekeznek a maximumot kihozni a hagyományokat őrző formulájukból. A katalán környezet viszont nem kedvezett túlságosan a Williams-Renaultoknak, éledni látszottak azonban a Peugeot-motorok, így végre a jordanosok is bizakodva várhatják a versenyt. Kissé erőltetettnek és kínlódasnak tűnik továbbra is a McLaren-csapat. Mika Hakkinen még úgy ahogy el van a duplaszár-

nyással, de Nigel Mansell továbbra sem találja helyét az ülésben.

A nagydíj rajtja rendkívüli eseményektől mentes is lehetett volna, ha a rajtlámpa pirosa után a hagyományos zöld fény felvillan. Úgy tűnik elég edzett a csapat, mert a piros eltűnése után mindenki — Andrea Montermini kivételével, ő a bokszutcában mérgeződött — nekirugaszkodott. Schumacher kisugárzó magabiztossággal és mindvégig meggyőző fölényben teljesítette a 65 kört. Nyomában sokáig Alesi, Damon Hill, Berger felállásban autóztak. Aztán a bokszlátogatók és rendkívüli események kaszálták a sort. Alesi Ferrarija füstfelhőbe borította a célegyenes végét, Taki Inoue és Bertrand Gachot is gyűlékonyságról tett tanúbizonyságot,

majd később David Coulthard is hasonló módon állt félre.

A verseny második felében nem várt izgalomra Johnny Herbert kéréscseréje adott okot. A jó tempójú művelet után ugyanis a benettonosok hátsó gyorsemelőjét cipelte magával, amelytől a pályára való kihajtás előtt szabadult csak meg. Szerencsére nem a „nehéz kő” repülésének következményét kellett végignézni, a súlyos vasat nyugodtan tolhatták vissza a munkahelyre.

A 64 kör során szépen elrendeződött eredményekbe mindenki beletörődött, de „a verseny a kockás zászló lendüléséig tart” elmélet ismét beigazolódott. A befejező körben Hillnek és Rubens Barrichellonak is elfogyott a benzinje, így mindketten hátrébb kerültek a tabellán. Megszerezte viszont első pontjait Eddie Irvine jóvoltából a Jordan—Peugeot és Olivier Panisnak köszönhetően a Ligier—Mugen Team is.

Senna- emlék- verseny

Dunaszerdahelyen (Dunajska Szreda) három nemzet (osztrákok, szlovákok és magyarok) részvételével, a szlovák nemzeti bajnokság után *Ayrton Senna* halálának évfordulója tiszteletére rendeztek gokart emlékversenyt.

A Formula—A mezőnyében *ifj. Oláh Gyárfás* új pályacsúccsal szerzett első rajtkockát, majd *Kálmán Péterrel* látványos és igen sportszerű csatát vívott, amelyet a nagyszámú közönség kitartó tapssal jutalmazott. A hazaiak jó formáját bizonyítja, hogy a tavalyi szlovák bajnok csak mögöttük tudott célba érkező.



Emlékkupák a hazaiak kezében.
(balról: Varga, Szász, ifj. Oláh)

A Formula—C összecsapást, az igen tehetséges *Varga Szilárd* nyerte, de osztatlan sikert aratott a gokart világába visszatérő *Szász László* is, aki egy kissé öregecske (1989-ben még vb-t megjárta Pavesivel) járművével ért el kimagasló eredményt.

Eredmények:
Formula—C: 1. Varga Szilárd (Szász Motorsport) — 2. Miroslav Bobosik (SK) — 3. Szász László (Szuna Motorsport)
Formula—A: 1. ifj. Oláh Gyárfás (Hunguest—Mozart Motorsport) — 2. Kálmán Péter (Quaestormási MSE) — 3. Claudia Stefek (SK)

A KUTYA Gyorsasági motor

Bizony egy hivatlan négylábú vált főhőssé a hungaroringi gyorsasági motoros-viadalon, miatta kellett félbeszakítani a nap legizgalmasabb összecsapását. A nálunk is egyre profibbá váló szupersport 600-as kategória legénysége szépen, rendben elkezdte a csatározást, ám hat kör elteltével egy össze-vissza rohangáló eb, drasztikus félpróba kényszerítette a fiúkat. A versenyen ekkor *Szabó Attiláé* volt az első hely, de mögötte egyetlen lépésre ott lihegett az olasz *Renzo Mazzoli* és *Benner Zsolt* is, a gépszály újonca, *Stefka Gábor* egy picivel lemaradva követte őket, mikor a versenybírók úgy döntött, a kutya által okozott balesetveszély miatt félbeszakítja a futamot. Az újraindítás után sem hagyott alább a tempó, s ezzel az izgalmat sem, a fantasztikus négyes ezúttal is egymásra talált. A Szabó—Mazzoli duó egy túlforszírozott kanyarkombináció kijáratánál „kéz a kézben” csúszott el, Szabó szerencsére folytatni tudta, sőt arra is maradt energiája, hogy megfussa a leggyorsabb kört. Az élen Benner és Stefka szorongatta egymást, előbbi diktálta a tempót, utóbbi tartani szerette volna, ám elest, így Benner akadálytalanul nyerte az eseményektől zsúfolt összecsapást.

Szupersport 400-ban *Porkoláb Gyula* volt a

leggyorsabb, ellenfélként csupán *Szilágyi Zoltán* érdemes említeni, de veszélyt ő sem jelentett az „öreg rókára”.

A két speciálkategória indulóit, tekintettel a 250-esek gyér létszámára, közös futamban indították, amelyben a rajt pillanatától egészen a leintésig *Orosz Róbert* száguldozott az élen, mögötte *Györfi Zoltán*, *Magda Attila* és az olasz *Masimiliano Gambino* repesztett. A mezőny közepén *Simon Péter*, *Zsilják Lajos* és *Tibori Gábor* viaskodott egymással, majd pár kör elteltével kiderült, Simon korai rajtja miatt 30 másodperces büntetést kapott, így odalett a jó helyezés.

A külföldi versenyzőknek köszönhetően újra benépesült superbike kategóriában vita nélkül *Harmati Árpádé* volt a főszerep. Az edzéseken és a versenyen is jól látszott, azt csinál a pályán amit akar, motorja szupergyors, de a verseny természetesen mindig verseny, így az utolsó méterig minden megtörténhet. Történt is, de nem Harmati miatt, hanem a májusi esőnek köszönhetően, amely igazodva a mondáshoz, Harmatinak aranyat ért. A futam balszerencséséi közt említhetjük *Biiter Sándort* és *Papp Lászlót* is, ők csupán rövid ideig tudták talpon tartani motorjaikat, ellenben *Végh Jánossal*, aki biztos kézzel terelgette gépét, s igyekezete a dobogóra juttatta.

Az idénynyitó hungaroringi hétvége másik tanulsága a sérülések miatti létszámrückulás volt. A speciál 250-esek közül a bajnok *Székelly Zsolt*, a honvédos *Vida Tibor* és a visszatérő *Almásai Szabó Ottó* is egyaránt kéztörés mi-

att hiányzott, a superbike mezőnyéből pedig a szombati edzésen megsérült *Simon Lászlónak* kellett otthon maradnia. A rendezőknek, valamint az új kezdeményezésként pénzdíjat is felajánló HB Racing Team-nek dicséret jár a program lebonyolításáért, a nézőknek hasonlóképp, hisz igen-igen kellemetlenül hideg napokat dideregtek végig az idei esztendő első versenyén.

EREDMÉNYEK

Nemzetközi és országos bajnoki gyorsasági motorverseny, 1995. május 14., Hungaroring

125 cm³: 1. Györfi (Castrol Bfó Team) Honda — 2. Magda A. (HPSE) Yamaha — 3. Gambino (I) Honda

250 cm³: 1. Orosz (HPSE8) Contempo Honda — 2. Zsilják (HPSE) Honda — 3. Tibori (Speed MK) Yamaha

Szupersport 400 cm³: 1. Porkoláb (Drápál MSE) Kawasaki — 2. Szilágyi (Motor City Racing) Honda — 3. Dudás Péter (Condordia Racing) Honda

Szupersport 600 cm³: 1. Benner (Nemesteam) Honda — 2. Bálint Gyula (DRC) Honda — 3. Élő Zoltán (Motor Revf) Kawasaki

Superbike: 1. Harmati (HB Harmateam) Ducati — 2. Végh (HPSE) Yamaha — 3. Rudolf Zeller (A) Kawasaki

Hazánk legeredményesebb superbike versenyzője, *Harmati Árpád*, az idei Pro Superbike bajnokság második összecsapásán Speyerben hatalmasat bukott, a szerencsétlenségben sorstársa volt *Udo Mark* is, de az esetet mindketten más-más szemszögből élték át, s értékelték utólag. Mark például úgy, hogy a bukfenecet követően odarohant a betonon eszméletlenül fekvő Harmatihoz és kezét útsére lendítette. Amikor rájött, hogy a magyar versenyző mozdulatlan, csak szitkozódott. A jerezi világbajnokság keretében megrendezett Thunderbike Trophy viadalon induló Mar-

VITAINDÍTÓ BUKÁS

kot megkérdeztük, hogyan vélekedik az esetről:

— *Nem haragszom Harmatira, de jobban tette volna, ha nem az első körben igyekszik eldönteni a verseny eredményét. Rossz féktávja miatt alólam is kiütötte a motort, így természetesen kiestem a további*

küzdelemből — mondta a németek bajnoka kissé indulatosan.

Harmati egészen másképp vélekedik a történetekről, bár a sajnálatos eszméletvesztés miatt, csak halovány az emlékkép.

— *En úgy emlékszem, Mark toltta el a motoromat, és nem a saját hibám miatt buktam. Igaz, hogy kissé elmétem a féktávot, de attól még be tudtam volna kanyarodni. Mark utólagos viselkedését pedig csak a tévében láttam. Nem volt sportszerű.*

Egyet értünk Harmatival, a vélt vagy valós sérelmek elintézésére nem megoldás az ökölcsep. Még hazai pályán sem.

TÖRDÖFÉS A RALISPORT HÁTÁBA?

A LEGÚJABB FIA-DÖNTÉSRŐL

Az FIA március 30–31-i ülésének nem csupán az volt számunkra emlékezetes döntése, hogy a mogyoródi F-1-futamot végül is csak becsempészték az éves naptárba, hanem sokkal nagyobb horderejű elhatározásra is jutott a tiszteletre méltó grénium. Egy tördőfással sikerült hátba támadniuk a ralisportot, és most az a nagy kérdés, hogy mekkora káosz keletkezik az érintetteket villámcsapásként ért elhatározásból.

Miről is van szó tulajdonképpen? Az FIA legfrissebb verziója szerint a turbófeltöltős, összkerék-hajtásos, agyontuningolt és a méregdrágábbnál is drágább A csoportos autók létjogosultságát 2001-ig hosszabbították meg a világbajnokság futá-

main. És hogy még teljesebb legyen a káosz, a már meglévő F-2 kategória és az alig öt hónapja definiált kit car (barkácsautó?) mezőny mellé „életre hívták” a „szuper kit car” kategóriát is, amelyben – minő konok elszántság – engedélyezték a

turbófeltöltőt és az összkerék-hajtást is... Noha az eredeti elképzelések szerint 1997-ben már csak a kétkerék-hajtásos, atmoszferikus motorral rendelkező autók vehettek volna részt a vb-futamokon, és ezen előirányzat előkészítésére idén első ízben e kocsik számára is külön világbajnoki értékelést hívtak életre, most 2001-re tolódtott ki a kit carok egyeduralmának kezdete. A zűrzavar fokozására még azt is kieszeltek a sportágat nagy „szakértelemmel” irányító uraságok, hogy az A csoportos járművek fejlesztését az 1995-ös szinten be kell fagyasztani, és öt évig mindennemű változtatás nélkül kell ezeket használni.

A VW-csoportból a Skoda után a Seat is épített F-2-es versenygépet



A LEGÚJABB FIA-DÖNTÉSRŐL

Noha ezek a legfrissebb döntések elsősorban a világbajnoki részvételre vonatkoznak, könnyű belátni, hogy a minden eddigi tervezetést teljesen felforgató „reformok” az egész egyetemes ralisport műszaki hátterére és így magára a sportágra is komoly kihatással lesznek, hiszen most aztán autógyári stratégia legyen a talpán, aki el tudja dönteni, hogy milyen autót is tervezzenek, gyártsanak, többek között a ralisport céljaira...

Ha a kedves olvasó esetleg már most végleg megzavarodott a feje tetejére állított dolgoktól, akkor kezdjük előlről. Noha a ralisport, úgy nagy átlagban népszerűbb, mint valaha, a versenyek látványosak, izgalmasak, a ralisport azért ettől függetlenül igen nagy műszaki válságban topog évek óta. A jelenleg érvényes műszaki besorolásnak megfelelően az A csoportos autók lennének a sztárok, de ezek manapság jórészt elérhetetlenül drágák. Aki komoly A csoportos autóval szeretne versenyezni (és győzni), annak százmilliókat kellene áldoznia egy ilyen masina beszerzésére, de igazából nem is kaphatók ezek a szörnyetegek, mert nincs is pontosan meghatározható áruk. Szerre a világon bérelik ezeket a kategóriájú járműveket, vagy

Eddig csak a távol-keleti futamokon tűntek fel a Hyundai járművei



ugyancsak horribilis összegért megvásárolják a gyári csapatok levetett, használt, többé-kevésbé felújított paripáit. A csillagos eget verdeső árak miatt sem véletlen, hogy a Lancia visszavonulása után két és fél japán cég maradt a ralisport műszaki porondján: a Toyota, a Subaru és a Mitsubishi, valamint egyetlen árva európai gyártóként a Ford, amelynek kocsijai paradox módon a legelérhetőbbek, elsősorban bérlet útján. (A többiekét ugyanis még csak bérelni sem igazán lehet, annyira egyediek és olyan kevés van belőlük...) A szériajelleget erősen őrző N csoportos járművek az A-sok árnyékában soha nem tudtak kellő népszerűsége szert tenni, a gyárak számára sem igazán csábító ezeknek a fejlesztése.

E cseppet sem rózsás kilátások oldása-képpen került szóba már néhány évvel ezelőtt a szépreményű F-2 kategória, ahol csak a kétkerék- és fronthajtásos, turbó nélküli, maximum kétliteres motorral szerelt autók indulhattak volna. A turbót elsősorban könnyű manipulálhatósága miatt száműzték, az összerékhajtást pedig a viszonylagos drágasága és bonyolultsága miatt. Az alapspecifikációnak megfelelő autót szinte minden valamirevaló gyár kínál és kínál most is programjában, így végre színesebbé, még érdekesebbé válhatott volna szerre a világon a ralisport.

A csupán ímmel-ámmal elkezdett „reformokra” jellemző, hogy mikor végre lassan, de oszlani kezdett a homály, és egyre több autógyár szánta el magát a F-2 kocsi-jának kifejlesztésére, akkor tavaly ősszel bedobták a köztudatba a kit car fogalmát, aminek meghatározásai a mai napig nem egészen világosak, bár a lényeg az a ropant nagy darabszámban gyártott éves széria körüli szabadabb homologizációs trükkökről és a még jobban szabadjára engedett fejlesztői fantáziáról szól. Már ekkor is feltűnt azonban a korábban szám-



A Clio minden mennyiségben. Franciaország mellett szinte egész Európát meghódította a Renault versenygépe



A Nissan hosszú kísérletezés után váltott az A csoportról a „megfizethetőbb” F-2-ra

üzetésre ítélt megoldások, magyarán a turbó és az összerékhajtás engedélyezése, a BMW és a Mercedes irányába pedig az a kivételezés, hogy akár hátsókerék-hajtású autót is szívesen látnának a ralisportban.

A korrekt igazsághoz tartozik persze, hogy már a F-2 alap gondolatát is részben tévútra kényszerítették a nemzetközi szövetség „széles látókörű” hatalmasságai. Sikertült ugyanis már a kezdet kezdetén huncut kis időzített bombácskákat becsémpészni a műszaki megkötések csokrába, és elérni, hogy az F-2 autók se legyenek igazán elérhetőek a „köznép” számára, ha egy gyár úgy „apait-anyait” beleadna a fejlesztésbe. Az egyes számú csapda a kocsi megengedett minimális tömegének „meghatározása”. Az FIA ugyanis egy az egyben a jó régóta érvényes beosztást vette elő, a 2000 cm³ határig érvényes min. 930 kg-t. Csakhogy manapság már nem igen létezik normális méretű személygépkocsi az 1000 kg-os határ alatt, egy izmosabb, kétliteres autó jóval többet nyom egy tonnánál. Nos, ha ezt ilyen meg olyan trükköcskékkel lekönnyítik, viszont felszerelik a ralisport számára elengedhetetlen erősítésekkel, védőlemezekkel és egyéb műtyűrökkel, akkor hovatovább visszajutunk a kiindulási számokhoz. Míután 930 kg a megengedett, a gyárak és tuningcégek kénytelenek minden elképzelhető helyen a legdrágább, legkülönlegesebb anyagokat felhasználni, hogy összespórolhassák a törvényben előírt és megengedett fogyókúrát. És máris közelítünk a csillagos éghez az árakban. Aztán továbbra is megtűrik a speciális sebességváltókat, legyenek azok



brit bajnokságban meghatározó szerepet játszó wyndaf Evans Fordja privát építésű



Vauxhall–Opel-csapat tavaly minimális hátránnyal úszott csak le az F–2 világtúra aranyérméről



Safari Ralin mutatkozott be a Daewoo kerekese ralimasinája

szekvenciális, azaz lineáris kapcsolásúak és akár hétfokozatúak, amelyeknek ára köztudottan vetekszik egy luxusfelszereltű Mercedes tarifájával. Egyszóval, aki egy „igazi, dögös és pipece” F–2-es autót szeretne vásárolni, annak alig kevesebbet kell összekaparnia, mint egy némileg viseltes, A csoportos járgányra.

Am minden viharfelhő ellenére is több autógyár látott fantáziát a F–2 támogatásában, felkarolásában, és egyre több nemzeti szövetség vélte, hogy a finansziális zsákutcából ez az egyetlen kiút. Spanyolországban már csak F–2 autók számára írják ki a bajnokságot, de Nagy-Britanniában is szinte már teljes az átállás. Belgiumban éppen a napokban szerezte meg az első abszolút győzelmet a nemzeti bajnokság futamán F–2-es autó (már ott is csak a második vonal ül a levetett, „rozoga” A csoportos gépekbe), és Franciaországban is a F–2 kategóriára irányul a fő figyelem. Ahol pedig nem értették meg az idők szavát, ott teljes a hanyatlás, mint például



Németországban vagy Ausztriában. (Az egyik legszebb példa erre a magyar bajnokság. Hazai illetékeseink évekig hallani sem akartak a F–2-ről – merthogy jól tájékozottságukban nem is igen hallottak felőle, és ölbetett kézzel hagyták, hogy a finansziális csőd maga alá temesse ezt a jobb sorsra érdemes sportot. Bár a legfrissebb események ismeretében elképzelhető, hogy a magyar sportvezetők voltak a legtájékozottabbak egész Európában, és ők már évek óta tudták azt, amit az FIA most kötött a „nép” orrára...)

Most már csupán az a kérdés, hogy mi okozta a nemzetközi szövetség nagyhirtelen pálfordulását, saját szavának meghazudtolását. Természetesen és elsősorban okolhatók az A csoportban jelenleg érintett gyárak lobbizásai, elsősorban a Toyota ágálása, bár a Subaru is beleköpöthetett a levesbe. (Feltehetően nem maguk a gyárak vezérei, hiszen a Subaru a világ autógyártásában közel sem képvisel akkora súlyt, mint mondjuk az „ellenérdekelt” Renault, hanem e gyárak nagy hatalmú és európai sportdiktátorai: a svéd *Ove Andersson* és a brit *Dave Richards*.) Ezek a gyári csapatok magától értetődően nem szívesen hagyták volna veszni többéves fáradozásaik, kitarító fejlesztéseik gyümölcsét, bár furcsa és meggondolandó, hogy e kisebbség kedvéért taposták most sárba a jóval népesebb többség eddigi munkáját és terveit... Aztán maguk az élversenyzők is hangosan zúgolódtak, mint például a sport szuperbálványa: *Juha Kankkunen*. Aki hanyag undorral közölte, hogy őt cseppet sem érdekli a ralizás kétkerék-hajtású autóval, az annyira snassz dolog, hogy akkor inkább visszavonul. Persze vele és néhány más, elkényeztetett „primadonnával” ellentét-

A csehek a kezdetektől élen járnak a „kiskategóriában”

ben akadnak azért sztárok és kiváló pilóták, akik gondolkodás nélkül belepattannak ezekbe a „snassz” kis skatulyákba, és csak azért is megmutatják a világnak, hogy nem a meghajtott kerekek száma a döntő, hanem a tehetség és a tudás!

Az FIA pillanatnyilag arra hivatkozik, hogy nincs kellő számú konkurencia a F–2 mezőnyben, és az 1997-től 2000-ig terjedő átmeneti intervallumban érvényes szuperkit carokkal igyekeznek a továbbra is megtűrt A csoportos autók ellenében kellően ütőképes ellenfeleket toborozni. Állításuk annyiban igaz, hogy jórészt az FIA eddig tapasztalt határozatlansága és következetlensége keltett akkora zűrzavart, hogy a F–2 vb idei mezőnye bizony a vártnál némileg gyengébb... Am nem hagy nyugodni egyes külföldi megfigyelők régóta csillapodni nem bíró ellenvetése, hogy az FIA tulajdonképpen évek óta azon mesterkedik, hogy szép lassan elsorvassa, tönkretegyje, az érdektelenség partvonalára szorítsa az autósport jobb sorsra érdemes egyéb műfajait, hogy a médiák és a szponzorok világában a fő kedvenc és a fő pénzszász: a Formula–1 uralhassa a terepet. Minden bizonnyal rosszindulatú fikció ez, de ha végigtekintünk a ralisport elmúlt évtizedének eseményein, többek között az Európa-bajnokság tönkretételén, a műszaki szabályok terén tapasztalt zűrzavarokra, akkor bizony kénytelen az ember fontolóra venni: nem is olyan viccesek azok az FIA-t ért vádaskodások...

FEKETE ANDRÁS

A KITARTÁS TRÓFEÁJA

ISZTAMBULBÓL A MAJÁK FÖLDJÉRE



A francia lány nem tudott úrrá lenni érzelmein, fejét kezébe temette, s egész teste rázkódott a sírástól. A körülötte lévők próbálták vigasztalni, ő azonban székén összekuporodva tovább zokogott. Pillanatok alatt főszereplővé lépett elő, az ünnepeltek háttérbe szorultak, mindenki kizárólag őt fotózta, filmezte. Nagyon el volt keseredve, miután megtudta, hogy nem utazhat Közép-Amerikába, a Camel Trophy Mundo Maya '95 elnevezésű autós ügyességi versenyre.

Az az igazság, én már napokkal korábban felfigyeltem erre az ifjú hölgyre, a huszonegy éves *Catherine Lefevre*-re, ugyanis azt mondta: az esküvőjét halasztotta el a Camel Trophy isztambuli közös tréningje és nemzetközi válogatója miatt. Szerinte házasságkötésében maradéktalanul biztos lehet, a viadalon való részvétel viszont egy soha vissza nem térő alkalom lenne a számára. Ismerve ezt a nyilatkozatát, nem is szabad különösebben csodálkozni azon, hogy így reagált kudarcára, az utolsó fordulóbeli kiesésére.

Míndez április második szombatján történt Isztambulban, a Belgrád-erdőben, még közelebről a Bilezikci-kúrián, ahol nyilvánosságra hozták annak a negyven mindenre elszánt vállalkozónak a nevét, akik sikerrel vették az akadályokat, s kivívták a részvétel jogát a mintegy ezerhatszáz kilométeres erőpróbán. E jellemző kép felvillantása után érdemes visszatérni

a történet elejére. Nem árt tudni, hogy az első Camel Trophyt 1980-ban három nyugatnémet csapat részvételével rendezték meg. Két évvel később szélesedett nemzetközivé a mezőny, aztán a nyolcvanas évek közepén – az indulók számát illetően – átlépték a tízes határt, majd idén húsz nemzeti csapat kapott meghívást. Érdekeség, hogy a skandináv országok közös válogatottat állítanak ki, ezzel szemben a Spanyolországhoz tartozó Kanári-szigeteknek megadatott a lehetőség önálló egyéni szerepeltetésére.

A magyarok másodszer kerültek be a résztvevők közé, tavaly *Förizs Balázs* és *Vigassy Adám* a tizenegyedik helyen végzett az Argentínát, Paraguayt és Chilét átszelő versenyen. Talán az ő helytállásuknak is köszönhető, hogy nálunk 1994 őszén mintegy 1800-an jelentkeztek erre a különleges versenyre, amely az indulóktól nemcsak terepjáró-vezetői tudást igényel,



A magyar színeket képviselő Bakos Péter és Nagy B. József

hanem erőnléti állapotukat, kitartásukat, közösségi szellemüket, a társakhoz való alkalmazkodóképességüket is tesztelik.

Az önjelöltek közül – a beküldött nevezési lapok alapján – csak a legígéretesebbe-



1700 km-es útvonal a maják földjén

túl sok komforttal nem szolgáló kúria istállószzerű épületében szállásolták el őket. Persze, erre fel is voltak készítve, ezért vittek magukkal laticelt, hálósákat, meleg holmit. Főrizsek még arra is figyelmeztették őket: ne az alsó szintet, hanem a felsőt válasszák, ott ugyanis jóval melegebb van, meg aztán nem is hull rájuk semmi a felettük fekvőkről.

A törökországi program a háromnapos tréninggel kezdődött. Az egybegyűlték még alaposabban megismerkedtek a rendelkezésükre bocsátott, kéttonnás Land Rover Discovery terepjáróval, nemcsak a vezetést és a csörlőzést gyakorolták, hanem azt is, hogyan kell a bajba jutott, elakadt járművet kimenteni, mi a teendő, ha a társak valamelyike netán komolyabb sérülést szenved.

Április első szerdáján – immár a sajtó meghívott munkatársainak jelenlétében – kezdetét vette a nemzetközi válogató, amelynek sajátossága volt, hogy nem a csapatokat, hanem a négyeseket rostálta meg. Vagyis a különleges szabályok szerint mind a húsz együttes részt vehet magán a május–júniusi eseményen is, ám a négy jelőlt közül csak kettő lehet csapattag.

A résztvevőket öt csoportba osztották, a magyarok a belgákkal, a hollandokkal és a japánokkal kerültek össze, s forgószínpadszerűen váltották a helyszíneket. Az egyik „állomáson” vezetni és csörlőzni kellett, a másikon számot adni a műszaki ismeretekről elméletben és gyakorlatban, a harmadikon a tájékozódási képességet és a kitartást, a bátorságot, az ügyességet tesztelték, megint másutt pedig arra voltak kíváncsiak, hogy a versenyzők miként tudnak megbirkózni egy-egy bonyolultnak tűnő feladattal, ki az, aki irányítónak lép elő, s ki az, aki inkább a többiek elképzeléseire hagyatkozik. Ezek a feladatok ótórásak voltak, ugyanennyi ideig tartott a speciális szakasz, amelynek keretében előbb a csoporton belüli csapatok versengtek egymással, majd a nemzeti kvartett két-két duója mérte össze tudását. Ez utóbbi során megint kellett vezetni, fagerendák, kötelek segítségével hidat építeni, navigálni, járművet javítani. Előkerültek a stopperek, mérték az időket, s a szakemberek pontozták is a teljesítményeket. Sajnos, az eredményeket nem hozták nyilvánosságra, pedig a versenyzők és az újságírók egyformán kíváncsiak lettek volna rájuk.

Magyarozatként annyit mondtak: azok csak tájékoztató jellegű adatok, s nem biztos, hogy teljes mértékben alátámasztják a csapatfőnökök (magyar részről *Ruszkai Nóra*, a viadalt szervező WBI cég budapesti márkamenedzsere) döntését. Kiderült ugyanis, hogy az utóbbiak a pontszámok mellett számos más tényezőt is figyelembe vesznek, s a felkészítők, a pontozó szakemberek véleményének meghallgatása után ők határoznak a kéttagú csapat összetételéről. Az együtt töltött napok alapján az

ket hívták be az első hazai válogatóra, s az ott elért eredmények tovább szűkítették a mezőnyt. A második fordulóban már csak húszan vizsgáztak, közülük került ki a legjobb négy, az a kvartett, amely április első napjaiban ott lehetett Isztambulban.

A honi szervezőknek komoly gondot okozott, hogy az egyik kiválasztott, *Budaházy Szabolcs* időközben megbetegedett, így ő nem tarthatott a társakkal, helyére az első számú tartalék, *Tarlós László* került be a csapatba, *Bakos Péter*, *Nagy B. József* és *Török Csaba* mellé.

A fiúk itthon szorgalmasan készültek, rendszeresen edzésekre jártak, az év első három hónapjában pedig egy-egy hosszabb hétvégi összetartáson vettek részt. Főrizs Balázs és Vigassy Ádám segítségével ismerkedtek a rájuk váró feladatokkal, igyekeztek minél jobban elsajátítani azokat a fogásokat, amelyekre a Camel Trophy résztvevőinek elengedhetlenül szüksége van.

Merem állítani; egyikőjük sem lepődött meg, amikor a török városban nem valamelyik előkelő hotelben, hanem az egyik,



MŰSZAKI ADATOK



MOTOR. Soros, négyhengeres, közvetlen befecskendezéses dizelmotor turbófeltöltővel, töltőlevegő-hűtéssel. Furat 90,47 mm, löket 90 mm, összlökettérfogat 2495 cm³. Sűrítés 19,5. Legnagyobb teljesítmény 83 kW (111,3 LE) 4000/min. Legnagyobb forgatónyomaték 265 Nm 1800/min. Bosch VE adagoló, Garrett T 25 turbófeltöltő.

ERŐÁTVITEL. Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, hidraulikus működető szerkezettel. Ötfokozatú, kézi kapcsolású sebességváltó kétfokozatú felezőváltó. Áttételek: I. 3,69; II. 2,13; III. 1,40; IV. 1,00; V. 0,77; hátramenet 3,43. Terepváltó: I. 1,41; II. 3,32. A tengelyhajtás áttétele elől 3,54, hátul 3,54. Manuálisan zárható központi differenciálmű.

FELÉPÍTÉS. Hegesztett acél alvázkeretes konstrukció. Ötajtós, ötszemélyes acélváz, alumíniumborítású karrosszéria. Motor elől, hosszirányban beépítve. Állandó összerék-hajtás.

Első futómű: merev híd hosszlevegőkarokkal és Panhard-rúddal, tekercsrugók, hidraulikus lengéscsillapítók.

Hátsó futómű: merev híd dupla hosszlevegőkarokkal és egy központi háromszög-lengőkarokkal, tekercsrugók segédrugóval, hidraulikus lengéscsillapítók.

Fékek: kétkörös, ráségítős fékrendszer, elől-hátul tárcsafékek, elől belső hűtésel.

MÉRETEK, TÖMEGEK. Hosszúság 4711 mm, szélesség 2189, magasság 2205 mm. Tengelytáv 2540 mm. Nyomtáv elől 1486 mm, hátul 1486 mm. Saját tömeg 2065 kg, megengedett legnagyobb össztömeg 3050 kg. Az üzemanyagtartály befogadóképessége 88,6 l.

MENETTELJESÍTMÉNYEK. Legnagyobb sebesség 135 km/h.



Konvojban kitarással

Hidépítési és átkelési feladat közben a hazaiak

lett volna a meglepetés, ha nem a 27 éves budapesti cégvezetőre, Bakos Péterre és a 31 esztendő özdi sportszarnok-igazgatóra, Nagy B. Józsefekre esik a választás. A borsodi fiatalember ugyanis természetével, erejével az egész mezőnyből kiemelkedett, s az is jól látszott, hogy Bakossal értik meg leginkább egymást, mi több, ha tréfára kerül sor, akkor is azonos hullámhosszon vannak. Ennél a versenynél pedig ez sem elhanyagolható szempont, hiszen a Camel Trophy Mundo Maya '95 alatt három héten keresztül éjjel-nappal együtt lesznek.

Visszatérve az értékeléshez: annyit azért sikerült kideríteni, hogy a speciális feladatoknál a németek voltak a legjobbak, őket a dél-afrikaiak és az izraeliek követték. A magyarokat pedig a húszas mezőnyben a kilencedik helyre rangsorolták.

Miután a csoportok teljesítették a kijelölt feladatokat, a résztvevőket elvitték egy nagy, konvojos túrára, mintegy húsz órán keresztül tekeregtek a számukra ismeretlen erdei utakon. A versenyzők elmondása szerint összesen vagy hatvan kilométert hagytak maguk mögött, ám akadt egy olyan 8,7 kilométeres, könyörtelen táv, amelyen csak tíz óra leforgása alatt sikerült túljutniuk. Itt aztán élesben próbálták ki mindazt, amit az előző napokban tanultak. Valamennyien holtfáradtan értek vissza a táborhelyre, s többen még órákkal később is arról beszéltek: készsoda, hogy ezt a nem mindennapi kalandot megúszták baleset nélkül. Azt azért hozzá kell tenni: a rengeteget kibíró, minden nehézséggel megbirkózó Land Roverek eléggé megviselt állapotba kerültek, szinte nem is akadt közöttük olyan, ame-



lyik ne szenvedett volna valamilyen kisebb-nagyobb sérülést.

Az egyhetes isztambuli programot az a bizonyos, a cikk elején emlegetett ünneplés eredményhirdetés zárta. Előbb *Iain Chapman* versenyigazgató értékelte a közösen eltöltött napokat, majd *Nigel Quilter* sajtófőnök ismertette az utazók névsorát. Ami nem sikerült Catherine Lefevre-nek, megadatott másoknak, ugyanis az amerikai, a spanyol és a svájci csapatba bekerült egy-egy hölgyversenyző is.

A tudósítás végére még feltétlenül oda-kívánczok: a Camel Trophy Mundo Maya '95 elnevezésű esemény május 20-ától június 8-áig tart, a résztvevők – valamint az őket kísérő újságírók – Belizeben, Hondurasban, Guatemalában, Mexikóban és Salvadorban teszik meg a számukra kijelölt mintegy 1700 kilométeres távot.

MÉSZÁROS ISTVÁN

MAGABIZTOS GYŐZELEM

MILLE MIGLIA

A tavasz közeledtével egyre több országban indul be a nemzeti ralibajnokság. A hazai nyitó futam, a Salgó Rali előtt így bőven akadt lehetőségük a versenyzőknek egy kis külhoni bemelegítésre.

A Főtaxi SC egyik versenypárosának, a *Bosányi Zsolt, Vass István* kettősnek egy ötszörös szorzóú Eb-futamra esett a választása, amely egyben olasz bajnoki megméretés is volt. A Brescia városban és környékén zajló Mille Miglia Ralin a magyar versenyzők egy A csoportos Ladával indultak, amely nem megszokott jármű az itáliaiaknál, így a gyári autósodák mellett, bőven akadt kíváncsiszkodó a Lada gépátvételekor is.

A 121 nevezőből végül 105 páros startolt a kétnapos küzdelemnek. A legnagyobb esélyesként *Gianfranco Cunico* indult az angliai Wilson műhelyben felkészített „martinis” Ford Escort RS Cosworthszal. Nem indult viszont márkatársa *Piero Longhi*, akinek Fordját az első versenyen bemutatott bukfunc óta nem tudták kijavítani. A legjobbakat 3 Subaru, 4 Toyota, 10 Ford, 2 Lancia és 3 Renault jellemezte. A kis francia méreggolyókat nem véletlenül említettük a „nagyok” között, mert a pályán látott attrakciókkal és időeredményekkel igazolták, hogy hol a helyük.

A tervezett 16 gyorsasági szakaszból kettőt biztonsági okokból töröltek a rendezők. A verseny kora délután kezdődött, így a későbbi gyorsaságik során a versenyzőknek nemcsak egymással, hanem a sötétséggel is meg kellett mérközniük.

A legjobban Cunico kezdett, s maradt késsőbbre is tarsolyában, hiszen zsinórban nyerte a speciálszakaszokat. A hazánkban is jól ismert *Piero Liatti* a második, harmadik helyért csatázott, mígnem egy defekt miatt vé-

Cunico magabiztosan győzedelmeskedett, a második nap már fél gőzzel autózott



Rendkívül szép vidéken, Brescia környékén zajlott a Mille Miglia Eb-futam

gül hatodikként ért a szakaszcéllba. Nem sokkal szerepelt fényesebben *Gilberto Pianezzo*, aki befutó előtt műszaki hibák miatt csak 60. helyet hozta. A két renault-s, *Travaglia* és *Medeghini* ellenben káprázatos időket autózott.

Sajnos a magyar páros az első napot sem élte túl, de nem rajtuk múltott a versenyben

MILLE MIGLIA

A hazánkban is ismerős Liatti remek hajrája ellenére csak másodikként ért célba

Kicsi de roppant erős, a nézők egyik nagy kedvence Medeghini végül technikai hibák miatt adta fel a versenyt



Pianezzola műszaki problémák után, végül felkapaszkodott a legjobb tíz közé



A magyar páros – Bossányi Zsolt és Vass István még versenyben... s ami a durrdefekt után megmaradt a Ladából



EREDMÉNYEK

Mille Miglia Rali, 5-ös szorzójú Eb-futam, Olaszország

Abszolút sorrend: 1. Cunico-Evangelisti (I) Ford Escort RS Cosworth, 2 ó 33' 08" - 2. Liatti-Alessandrini (I) Subaru Impreza WRX, + 4' 12" - 3. Travaglia-Zanella (I) Renault Clio 16V, + 5' 13" - 4. Mannarino-Vernuccio (I) Toyota Celica GT-4, + 6' 39" - 5. Colbrelli-Berardi (I) Lancia Delta HF Integrale, + 6' 40" - 6. Paquali-Tedeschini (I) Subaru Impreza WRX, + 7' 40" - 7. Oldrati-Vinzioli (I) Renault Clio 16V, + 10' 37" - 8. Bentivoglio-Hedinger (I) Ford Escort RS Cosworth, + 12' 36" - 9. Manfrinato-Condotta (I) Ford Escort RS Cosworth, + 14' 53" - 10. Pianezzola-Roggia (I) Toyota Celica GT-4, 15' 51"

Az Európa-bajnokság állása (élcsoport):

1. Gundersen (N) 200 pont - 2. Vannebo (SF) 150 - 3. Sveinsvoll (S) 120 - 4. Lindholm (S), Snijers (B), Cunico (I) 100-100

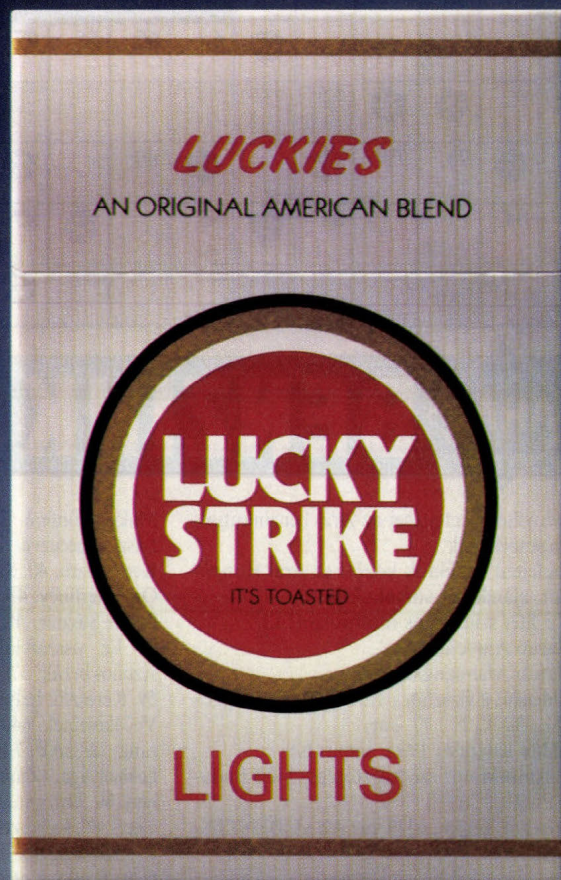
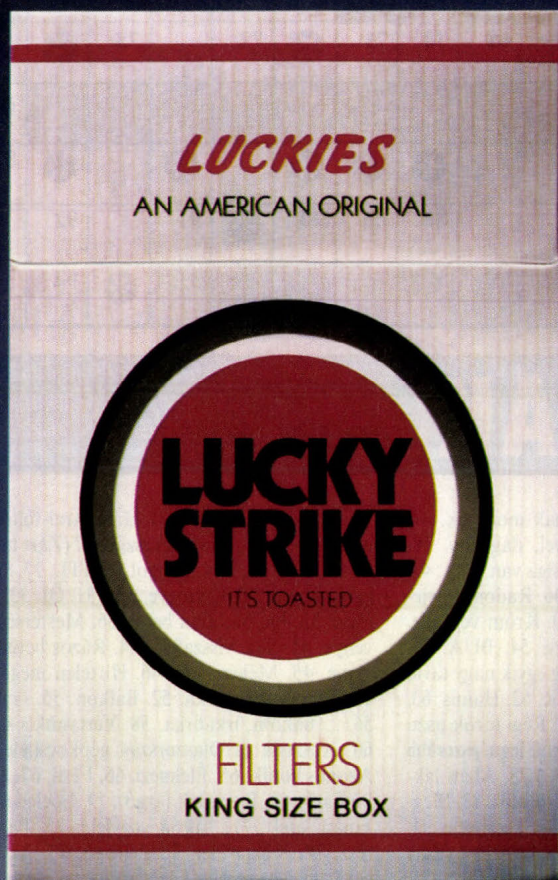
maradás. Fék- és sebességváltó-problémák után eltört a hűtőventilátor, de ők rendíthetetlenül mentek tovább, még azután is, hogy az elszabadult lapát kilyukasztotta a vízcsövet. A napi utolsó gyorsaságin azonban már nem volt tovább, ugyanis egy erőteljes balfordulóban az egyik első kerék durrdefektje miatt a sziklafalnak ütköztek. Szerencsére csak az autó sínylette meg a nem várt találkozást. A második napon Liattinak állt a zászló, hiszen mind a hat gyorsaságát meg-

nyerte a korábbi Eb-bajnok, a vezető Cunico előtt, de a végső győzelemhez ez is kevésnek bizonyult. Remekül autózott Pianezzola is, míg a nézők kedvence, a „kisautós” Medeghini műszaki hibák miatt kiesett.

A díjkiosztóra a magyar párost is meghívták, akik megkapták a legjobb külföldinek járó serleget, s egyben meghívást kaptak a jövő évi versenyre is.


Szöveg és kép:
KOLLÁR ATTILA

Vegyes páros



Lucky Strike. Semmi más.

A DOHÁNYZÁS KÁROS AZ EGÉSZSÉGRE!

1	2	3	4	5		6	7	8		9		10	11	12	13	14		15	16	❄											
17					❄	18			❄		❄	19				❄	20		21												
22					23	❄		❄	24		25		❄	26		❄	27	❄	28												
	❄		❄	29		30		31				❄	32			33															
34	35		36	❄	37				❄	↳			❄	38				❄	39												
40				41	❄											❄	42				❄										
	❄	43			44																					45			❄	46	
47																											❄	48	49		
	❄	50			❄																					51	52	❄	53		
54	55		❄	56																						57		58			
59			60																							61			❄	62	
63					❄											64	65	66	67	68		❄	69	70	71	❄	72		73	❄	
❄		❄	❄	74	75																	76								❄	
77	❄	78	79	❄												❄	80			❄	81			❄	❄	❄		❄		❄	82
83	84			85	❄											86		❄	87				88	89	90	❄	91			92	
↳									❄	93									❄	94											

ARAL

BENZINKUTAK

Rejtvényünk megfejtései az Aral benzinkútjainak kapcsolatosak.

A megfejtést beküldők között az Aral Hungária Kft. ajándékait sorsoljuk ki:

– 1 × 5 liter szintetikus motorolaj (LL)

– 4 darab Aral-esernyő

– 4 darab Aral-hangkazetta

Beküldendő: a vízszintes 1., 74., 93. és a függőleges 1., 3., 9., 21., 77. sor.

Beküldési határidő: 1995. június 6.

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

A borítékra, kérjük, írják rá: ARAL BENZINKUTAK

Vízszintes

1. Az Aral szlogenje. (Zárt betűk: A, T, O, B, K.)

17. Tetejére helyez. 18. Tüzet szüntet. 19. Szita.

20. Bárány. 22. Tarolod. 24. Házat felhúz. 26.

Tő, visszafelé! 28. DU. 29. Udvar tiszogat. 32.

Makacs, önféjű. 34. Macskának mondjuk. 37. László, becézve. 38. Névelővel, dágvány. 39. Kettős betű. 40. Súlyos. 42. Csiga van ilyen. 43. Orosz férfinév. 45. Literátor. 46. Radon vegyjele. 47. Suszter. 48. Szánkó. 50. Króm vegyjele. 51. Ez, visszafelé! 53. Fogágy. 54. BUA. 56. Azonos betűk. 57. Oroszország egyik nagy tava. 59. Keresztül helyező. 61. DKR. 62. Hamis. 63. Vevőkészülék. 64. Letakar. 69. Régi török tisztirang. 72. ÉAE. **74. Az Aral egyik legnépszerűbb kenőanyaga. (Zárt betűk: A, X.)** 78. Állati lakhely. 80. Európium vegyjele. 81. Bátor. 83. Megvétel. 86. Keresztül. 87. Ebédhez készítette. 91. Csodálkozik. **93. Az Aral jellegzetes színei. (Zárt betű: É.)** 94. Kettőzve, a vizek városa.

Függőleges

1. Mi az Aral 1995. évi újdonsága? (Zárt betűk: A, L, A, K.) 2. Éjszakai mulatóhely. 3. Mi az Aral egyedülálló újdonsága a Magyarországon jelen lévő olajtársaságokkal szemben? (Zárt betűk: A, L.) 4. Tar, visszafelé! 5. Férfinév, 6. Étélizésítő. 7. Maszk. 8. GT. **9. Az Aral egyik legnépszerűbb kenőanyaga. (Zárt betűk: S, U, R, L.)** 10. ERT. 11. Idegen tagadás. 12. Ritka női név. 13. Kapatos. 14. Nátrium vegyjele. 15.

Nem régi. 16. Feltaláló. **21. Hány Aral-töltőállomás van jelenleg Magyarországon? (Zárt betűk: O, C.)** 23. Borul. 24. Lángol. 25. ITL. 27. Sokáig tárolható. 30. Kettőzve, apa. 31. Ői. 33. Van ideje. 35. Ige páratlan betűi. 36. Mesterség jelvénye. 41. Sóz, visszafelé! 44. Rázós betűi, keverve. 45. Melege van. 46. Hirtelen meghúzá. 49. Teherautó-márka. 52. Balkon. 55. Gyűlöl. 56. ...bákom, irkafirka. 58. Vértanúk városa. 60. Ausztria és Olaszország gépkocsijele. 64. Azonos betűk. 65. Élelmezi. 66. Férfi. 67. Latin kötőszó. 68. Beszéd (argó). 9. Lőedelet. 70. Japán játék. 71. Argon vegyjele. 73. Parányi rész. 75. Közterület. 76. Jelfogó. **77. Az Aral egyik legnépszerűbb kenőanyaga. (Zárt betűk: S, P, O, C.)** 78. Szaglószerv. 79. Régi mérték. 82. Épületszárny. 84. Germánium vegyjele. 85. Törökország gépkocsijele. 86. Határozórag. 88. LF. 89. Személyes névmás. 90. Költői sóhaj. 91. Ellenérték. 92. Járunk rajta.

Budapest körútjainak szélét, a BKV járatainak oldalát szinte ellepték nemrégiben azok az óriásplakátok, amelyek a kétütemű autóról a négyüteműre, négyütemű személygépkocsiról pedig a tömegközlekedésre való át szokásra buzdítanak. A kétütemű autók tulajdonosai ellen indított újabb támadást a Trabant-Wartburg Klub elnöke, Muczán Gábor nem hagyta szó nélkül. Mi a klubtagság nevében írott levelét közölve adunk helyt a másik oldal véleményének.

Egyesületünk a Trabant-Wartburg Klub 1994 tavaszán alakult, és a bíróságon is bejegyzett érdekvédelmi szervezet. Jelenleg több mint 150 aktív és több ezer pártolótagunk van.

Legtöbb kétüteműautó-tulajdonos tisztában van azzal, hogy autójának szénhidrogén emissziója lényegesen nagyobb mint egy modern autó kibocsátása.

Az 1994-es hozzávetőlegesen regisztrált adatok szerint még 340 ezer Trabant és 220 ezer Wartburg, továbbá 40 ezer Barkas közlekedett Magyarországon kétütemű motorral. Ehhez képest kb. a pár száz, állítólag bezárásra került gépjármű az önkormányzatoknál közel húsz millió forintjába került.

Tudomásul kell venni, hogy egy átlagos magyar család nem képes 1-1,5 millió forintba kerülő - kis kategóriájú autót - megvásárlására és fenntartására (kötelező biz-

tosítás 3000 Ft/negyed év, casco 5000 Ft/hó, kötelező időszakos szervizek 10-15000 Ft/év, mindösszesen kb. 5-7500 Ft/hó). Még akkor is irreálisan nagy terhet jelent az autócserre, ha kedvezményes, hosszútávú részletfizetési akciót ígérnek. A 20-35 ezer Ft/hó 30-60 hónapon keresztül nem a kétütemű tulajdonosok költségvetési lehetőségét célozza.

A katalizátor nélküli négyütemű motor átépítése - környezetvédelmi szempontból - nem indokolt, mert a kétüteműhöz képest a gépjármű nitrogén-oxid és a szén-monoxid emissziója az átépítést követően nagyobb lesz. A gyökeresen megváltozott műszaki konstrukció következtében, gyakran jelentkezik futómű- és fékéltegenség, sebességváltó- és kuplung-probléma, valamint a hűtővíz gyakori felforrása. A Trabant - Wartburg Klub ezeket az átalakításokat jószíjjal, csak hobbi céllal, az autószerelésben járatos tagjainak ajánlja.

Tisztában vagyunk azzal, hogy a kétütemű motoroknál leghatásosabban az oxidatív katalizátorokkal lehet csökkenteni a magas szénhidrogén-kibocsátást. Mégis elgondolkodtató, hogy miért lett népszerűtlen az 5000 Ft-os támogatás ellenére is a katalizátorbeépítési program. A 25 000 db-os támogatott katalizátorbeépítési lehetőséggel csak mintegy 360-an éltek. A kudarc egyrészt műszaki problémákból, másrészt a költségekből adódik. A négyütemű motoroknál be-

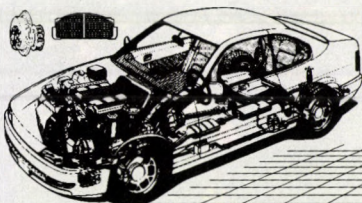
vált monolit katalizátorokhoz - hamumentes olaj használata mellett is - csak 15-30 000 km tartósságot garantálnak. Az import, teljesen hamumentes olajjal kevert benzín literenként 8 Ft-tal drágább. Véleményünk szerint a monolit katalizátorok garanciális feltételei nehezen betarthatóak (maximum 3 perc alapjárat, többszöri egymásutáni szivattyás indítás tiltása, gyújtáskihagyás tiltása, betolási üzem tiltása, padkázás veszélyei).

A katalizátorpiac megismerése után egy magyar fejlesztésű és gyártású katalizátort választottunk ki tesztelési célokra. Az eddigi tapasztalataink nagyon biztatóak. A két év vagy 100 000 km garancia a végleges környezetvédelmi megoldás biztosítéka. Nincsenk ijesztő garanciális feltételek és ha véletlenül be is olmozunk a katalizátort, a gyártó regeneráló eljárásával megtisztítható. Tapasztalataink szerint a teljesítményt nem csökkenti és a fogyasztást sem növeli (sőt egy kicsit még csökken is). A kipufogó utáni kék füst városi üzemben 3-6 perc után eltűnik. A zöldkártya-méréseket - jól beállított motor esetén - a határértékek 1/5-én, 1/10-én teljesíti. Véleményünk szerint egy kétütemű-tulajdonost mindenképpen érdekel egy katalizátoros megoldás, de a 12-13 000 Ft-os támogatott ár is hosszú gondolkodásra készíti. Reális tömeges beépítés csak akkor várható, ha ennek a költségei beszereléssel együtt nem haladják meg a 4-8000 Ft-os határt.

KÖZVETLEN GYÁRI IMPORTŐR:

UNIX - TRADE KFT

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



Saját katalógus rendszer



Egyéni vásárlókat is kiszolgálunk

UNIX CAR PARTS

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

Állandóan bővülő áruválaszték

Minőségi alkatrészek a legkedvezőbb árakon

Számtífegépes támogatás partnereknél

ALKATRÉSZEK GYÁRTÓCÉGEINEK NEVEI

BREDA	- KERÉKCSAPÁGY
CAR	- VÍZPUMPA, FÉKTÁRCSA
DS	- ÖNINDÍTÓGENERÁTOR
EPS - FACET	- GYÚJTÁSELEKTRONIKA
ETF - EAGLE	- FÉKBETÉT
FIFFT	- VILÁGÍTÓTESTEK
FILTER MONZA	- SZÜRÖK
GIEFFE	- SZELEPEK
ICAT	- IZZÍTÓGYERTYA (Olasz)
ISKRA	- IZZÍTÓGYERTYA (Szlovén)
QUINTON H.	- TERMOSZTÁT
RPM	- AC PUMPA
STAMAT	- FÉLTENGELYCSUKLÓ
SUPERDIESEL	- PORLASZTÓCSÚCSOK
TECNECO	- SZÜRÖK
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	CAR féktárcsák	GIEFFE szelepek	STAMAT féltengelycsuklók
VW Golf 2486.-	VW Golf 1190.-	VW Golf Diesel szívó 430.-	Fiat/Zastava készlet 5664.-
Opel Kadett, Corsa 2590.-	Fiat Panda, Ritmo, Uno 1069.-	VW Golf Diesel kipufogó 603.-	VW Golf II. készlet 6724.-
BMW 3 széria 3090.-	Opel Kadett, Corsa 1424.-	Opel Kadett szívó 430.-	Opel Kadett készlet 8809.-
Mercedes 200D 3578.-	Mercedes W 123 1985.-	Opel Kadett kipufogó 690.-	Ford Escort készlet 8091.-
Citroen BX 2929.-	Citroen BX 1860.-	Daihatsu 900 szívó 404.-	Marutti 800 készlet 9439.-
ICAT D. izzítógyertyák	EAGLE és ETF Fékheték	EPS - FACET gyújtás-elektronika	Superdiesel porl. csúcsok
Fiat - Lancia - Opel 519.-	VW Golf I. 866.-	Opel Ford rotor 156.-	VW 1258.-
Ford 481.-	VW Golf II. 1713.-	VW Golf. Polo osztófaj- fedél 362.-	Flat 1258.-
VW 519.-	Opel Kadett, Vectra 944.-	Ford Escort elektr. gyjt. mod. 4523.-	Ford 1258.-
Nissan 832.-	Citroen BX 1566.-	VW olajgomha 286.-	Ford 1258.-
BMW 519.-	Fiat Panda, Regatta, Ritmo 1132.-	Opel ventilátor-kapcs. 572.-	Opel 1258.-
Q.H. termosztát	FIFFT lámpák, indexek	Andi féklámpa-kapcs. 429.-	Volsa 1258.-
VW - Audi 508.-	Mercedes W 123 index 1604.-	TECNECO és F. M. Szűrők	BREDA kerécs. settek
Opel 429.-	Mercedes W 123 lámpab. 3055.-	VW - Andi levegőszűrő 452.-	VW etá 3082.-
Honda, Daihatsu 429.-	VW Golf index 555.-	VW - Andi olajszűrő 615.-	VW hátsó 2249.-
Citroen, Renault 438.-	Opel Kadett D index 1281.-	VW - Andi Diesel olajszűrő 616.-	Mercedes 200-300 2531.-
	Fiat Uno lámpabúra 848.-	Suzuki Swift levegőszűrő 551.-	Ford hátsó 2038.-
		Mercedes üzemanyagszűrő 603.-	Flat etá 2698.-

Porlasztócsúcsok már 990 Ft-tól
Feltüntetett áraink fogyasztói árak. ÁFÁ-t nem tartalmaznak!
Minden alkatrésze 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

TESZT



Előző életéből már ismerjük, most Daewoo névre hallgat az egykori Opel Kadett

Nem ellentmondás: sportos is, limuzin is a Mazda 323 F

PRÓBAÚT



FÓKUSZ



Arra is kíváncsiak voltunk, hogy Budapest átszelése vagy megkerülése látszik-e meg jobban gépkocsivezetőnk vérnyomásán

Már majdnem hagyomány: endukrossz másodikor

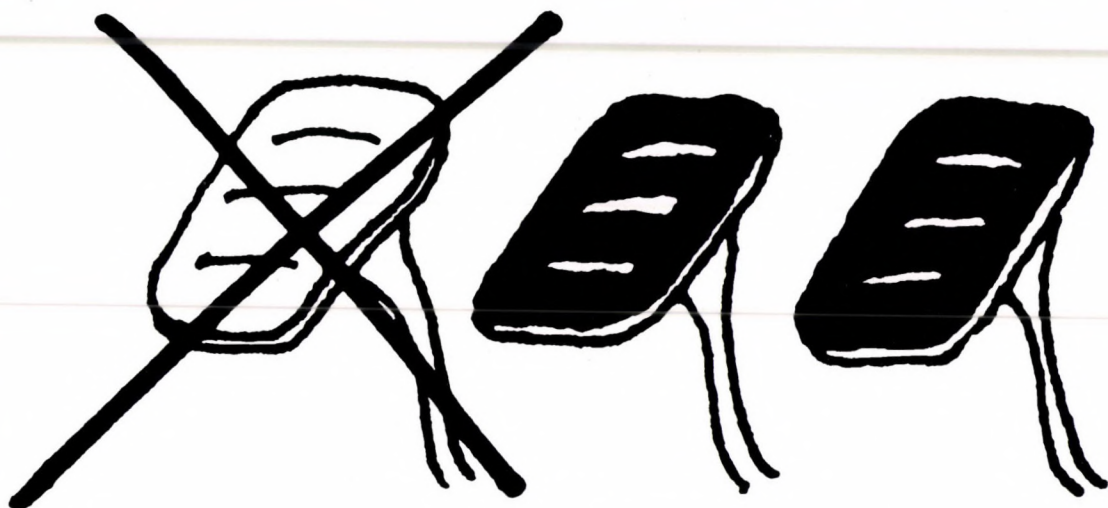
SPORT



48. évfolyam, 11. szám
Megjelenik kéthetenként

Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta, árusításban megvásárolható az alábbi terjesztők hírlapárusainál: Magyar Posta, Extra-Hír Kft., Budapest-Press Kft., R-Press Hírlap- és Könyvterjesztő Kft., Új Passz Kft., Medvecz és Társa Kft., Bohus Kálmán magánvállalkozó, Zuna László magánvállalkozó. Előfizethető Budapesten a Hírlapüzletági Igazgatóság ügyfélszolgálati irodájában, a kézbesítőknel és a Hírlap-előfizetési és Lapellátási Irodában (HELIR), Budapest XIII., Lehel u. 10/A 1900, közvetlenül vagy postautóvalnyvon, valamint átutalással a HELIR 219-98636-02102799 pénzürgalmi jelzőszámra. Egy szám ára: 97 Ft, előfizetési díj: egy óra 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 örnzünk meg és nem küldünk vissza. INDEX: 25180, HU ISSN 0005-0792

FŐSZERKESZTŐ: OCSKAY ZOLTÁN • OLVASÓSZERKESZTŐ: M. Nagy Péter • TERVEZŐSZERKESZTŐK: Kelényi Katalin, Major-Maróthy Szabolcs, Várhelyi László • ROVATVEZETŐK: Besseney Krisztina (sport), Gajdán Miklós (motorkerékpár), Mándoki József (piac) • Branstetter Sándor (fotó) • MUNKATÁRSÁK: Balogh Róbert, Kökény Roland, Papp Tibor, Szabó Róbert • MARKETING: Kecskeméti Andrea (vezető), Sármándi Pál • TITKARSÁG: Fekete Katalin, 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: a Hírlapkiadó Rt. igazgatósága.
Kossuth Nyomda Rt., Budapest. FELELŐS VEZETŐ: SZÉKELY KÁROLY vezérigazgató



twingo



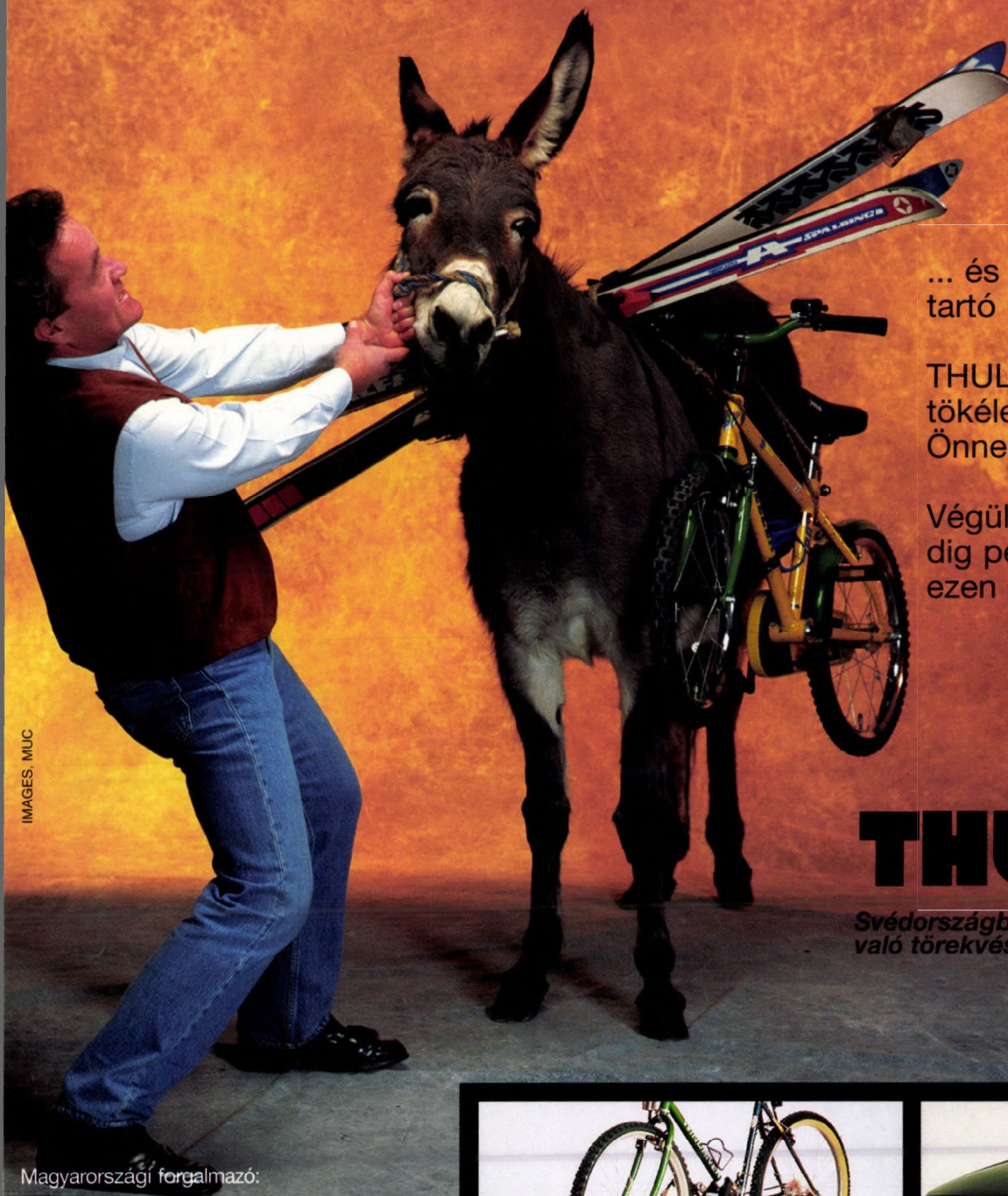
TWINGO EASY

EGY KIS AUTÓ ÚJABB NAGY ÖTLETE! "TAKE IT EASY"
 ÉLVEZD A SEBESSÉGVÁLTÁST KUPLUNGOLÁS NÉLKÜL.*
 PRÓBÁLD KI, ÉS MEGSZERETED! PRÓBÁLD KI, ÉS NEM SZOKSZ LE
 RÓLA! PRÓBÁLD KI, ÉS TIÉD A VÁROS! TÉNYLEG PRÓBÁLD KI!
RENAULT TWINGO! FEDEZD FEL VELEM MIÉRT NEVET A VILÁG.
 *DINAMIZMUS LÁBMUNKA NÉLKÜL



RENAULT
 ÉLMÉNY VELE ÉLNI

Régebben a teherszállítók meglehetősen csökönyös és bizonytalan útitársak voltak ...



IMAGES, MUC

... és némelyik csomag-
tartó még ma is ilyen.

THULE biztonságot és
tökéletességet garantál
Önök.

Végülis egy kissé min-
dig példakép voltunk
ezen a téren.

THULE®

SWEDEN

Svédországból, ahol a biztonságra
való törekvés alapulvált

Magyarországi forgalmazó:

birner

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

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



599. számú THULE-ötlet
Thule Tour kerékpártartó: alumíniumból,
erős, biztonságos és könnyű



601. számú THULE-ötlet
Thule Blackline tetődoboz: kétoldali
nyílás a kényelmes be- és kirakodás