ELŐFIZETŐKNEK: 87 FT

autó motor

ALAPÍTVA: 1948. • 1994. MÁJUS 24. • ÁRA: 97 FT

FORMULA–1



TORINÓI AUTÓSZALON

TUDÓSÍTÁS



INTERWHEEL '94



TUDÓSÍTÁS

PRÓBAÚT



SEAT CORDOBA

KERES, KÍNÁL

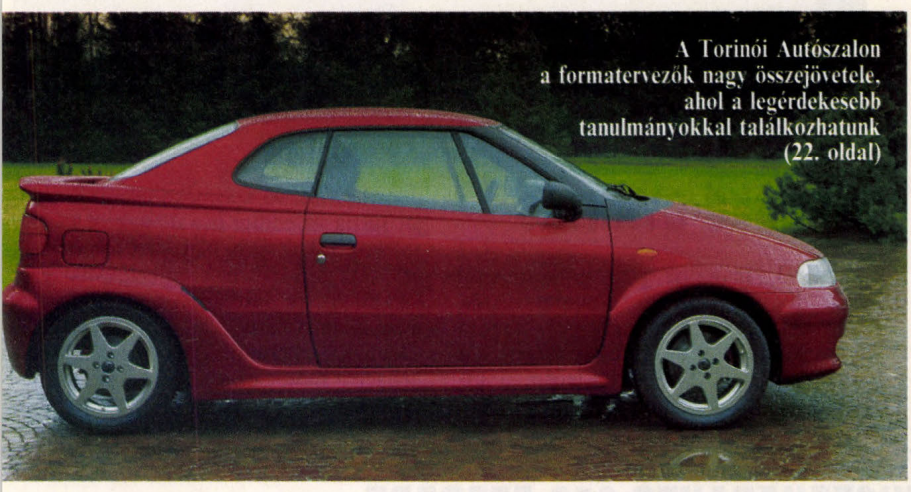
AUTÓ-MOTOR SZOLGÁLTATÁS

AUTÓ- ÉS MOTORÁRAK

TARTALOM



Parkolókban, útszélen hagyott autóroncsok. Vajon kik hagyják szét szemetüket, s kinek a feladata a rendtartás? (9. oldal)



A Torinói Autószalon a formatervezők nagy összejövetele, ahol a legérdekesebb tanulmányokkal találkozhatunk (22. oldal)



Nemzeti hovatartozását hangsúlyozva egész motorját kék-sárgára festi a svéd Husaberg endurogyár (44. oldal)



Tiltott találmányok és tragédiák a Formula–1-ben (69. oldal)

MOZAIK 2

PRÓBAÚT
Seat Cordoba GLX 1.9 TD
Előny hátul 4

FÓKUSZ
KÖZTÉRI RONCSTEMETŐ
Úgy, mint a többi, rondán... 9

PIAC
Ártrend 13

Új autók, motorok árai 16

TUDÓSÍTÁS
Torinói Autószalon
A stílus nevében 26

PORTRÉ
Reményi Gyenes István 85 éves
Körülírom a sajtót 30

PANORÁMA
Mitsubishi Sigma kombi
Made in Australia 31

FÓKUSZ
VW-találkozó
Bogarasok napja 32

KIRAKAT
Új Ducato család 34

FÓKUSZ
A nők és az autó 39

KIRAKAT
Bentley Java
Kultikus luxus 40

TUDÓSÍTÁS
Interwheel '94
Diétás menü 44

KIRAKAT
Husaberg-teríték
Svéd acél 48

TÖRVÉNYOLDAL
Ha ég a ház 51

TUDÓSÍTÁS
Daytona Week '94
Bőr, króm és Harley–Davidson (3.) 52

VISSZAPILLANTÓ
Ezt írta az AM 55

PIAC
Keres, kínál 57

Dráguló kocsitartás 64

Használt autók, motorok árai 65

SPORT
Formula–1
Tiltott találmányok 69

Ralikrossz ob
Konszolidált roncsderbi 74

Motokrossz-vb
A nagyok igazsága 75

Madonna Kupa másképpen
Endukrossz-koktél 76

Sportmozaik 78

Postabontás 79

FKBT

FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TÁRSASÁG

HANGOSREJTVÉNY

Az 1994. március 22-én elhangzott rejtvény megfejtése:

1. 1,2; 1,4; 1,6 literes, illetve 1,6 literes 16 szelepes 100 lóerős turbó változatokkal kínálják majd augusztus végétől a Polót

2. 673 ezer Lada készült 1993-ban

3. 1992 áprilisában bocsátották vízre az első W 60-as típusjelű vitorlás hajót

A Fővárosi Közlekedésbiztonsági Társaság ajándékutalványait nyerték:

– Almássy Zoltán, 6900 Makó, MÁV-állomás 7. szolgálati lakás

– Borda István, 2660 Balassagyarmat, Mártírok útja 16.

– Simon Sándorné, 3292 Adács, Jókai u. 12.

A nyereményeket postán küldjük meg.

PEUGEOT 306 DANUBIA

A közelmúltban kampánymodellt dobott piacra a Peugeot Hungária: a 306 Danubia 1,1 (60 LE) és 1,4 (75 LE) literes motorral kapható. Állítható benne a kormányoszlop, belülről szabályozható a fényszórók helyzete, intervallumkapcsolós a hátsó ablaktörlő is, ráadásul a rádióért sem számítanak felárat.



MONDEO-GYÁRTÁS

Az 1993. márciusi gyártás kezdetétől elegendő volt három hónapot várni, hogy osztályában első helyre érkezzen a Ford Mondeo – az európai slágerlistát azóta is vezeti. Egy széles körű, 5 országra kiterjedő felmérés szerint a Mondeo-vásárlók 90 százaléka jelenlegi autóját tartja az eddigi legjobbnak, s 95 százalékuk tökéletesen elégedett a minőséggel. Az első évben körülbelül 400 ezer készült az év autójából, ami szép eredmény – más kérdés, hogy a tervektől ez jelentősen elmarad. 1994 őszén új hathengeres motor és a 4 × 4-es változat érkezése várható.

KISTEHERAUTÓ 950 EZERÉRT

A nálunk korábban ismeretlen Tata kezdte meg áprilisban kisteherautóinak forgalmazását Magyarországon. India egyik legnagyobb



ipari csoportját a Swisscar képviseli, amely már az induláskor 23 pontos márkakereskedői hálózatról számolt be. A kivitelezését tekintve a Polonézre emlékeztető, közel 1 tonna teherbírású, 2,0 literes dízelmotorral (68 LE) hajtott kocsiért áfa nélkül 950 ezer forintot kérnek.

OLDTIMER KATALOG

Több mint 750 háború után gyártott autó képével, műszaki adataival és legfontosabb jellemzőinek leírásával ismét megjelent az Oldtimer Katalog. A Heel Kiadó által gondozott adattár VIII. változata immár 290 oldalas.

A felsorolásban helyet kaptak a „keleti" márkák közül a Wartburg, az EMW, a Skoda és a Tatra. A 2450 forintba kerülő katalógus – amely megvásárolható vagy megrendelhető a Maróti Autóműszaki Könyvkereskedésben (1205 Budapest, Nagykőrösi u. 47. Tel./fax: 280-1608) – természetesen ezúttal is közli a piaci árakat és a trendeket.





NEOPLAN BUSZOK MAGYARORSZÁGRÓL

A Capitol Kft., a Neoplan autóbuszgyár hazai vezérképviselete bemutatta az első Magyarországon összeszerelt Neoplan távolsági autóbuszt. A Volánbusz Járműtechnika szakemberei által készre szerelt autóbuszban a beépített magyar alkatrészek – sebességváltó, a teljes kárpitozás, ülések – hányada több mint 25 százalék, így az európai csúcsminőségű busz ára jelentősen olcsóbb, mint a Stuttgartban gyártotté.

ÚJABB GENERÁCIÓ: RENAULT CLIO II



A Clio 1990-es bemutatkozása óta olyan népszerűségre tett szert, hogy azóta több mint 2 millió darabot adtak el belőle. Az érdeklődés még nem lanyhult az autó iránt, ezért a 600 módosítás nem a lényeges formai jegyeket érinti, hanem új változatokat, gazdagabb felszereltséget, jobb zajszigetelést jelent. Minden Clio II-ben szériatartozék az oldalmerevítés, a párnázott fejtámla és az övfeszítő. A gyárban az előző sorozaténál is szigorúbb minőség-ellenőrzést vezettek be. Drágább azonban nem lesz, az árszint körülbelül csak 1 százalékkal emelkedik.

GAZDASÁGOS TUNING



A bottropi Brabus tuningműhely, amely kizárólag Mercedesekkel foglalkozik, az új C sorozathoz készített egy meglehetősen jutányos árú, gazdaságos teljesítménynövelő lehetőséget. A „vérátömlesztés" alapja a C280, amelybe 3,2 literes motor került az eredeti 2,8-as helyére. Az új hathengeres erőforrás teljesítménye 240 lóerő 6250/min-nél. A 100 km/h-s tempó eléréséhez 6,9 másodperc kell, míg a Brabus Merci végsebessége az elektronikus lefojtás miatt 250 km/h. Csak a motortuning 17 ezer márka, a komplett Brabus 3.2-es már 68 ezer márkától kapható.

MOMO-KORMÁNYOK ÁSZÁRRÓL

A Komárom-Esztergom megyei Ászáron már az idén 60 ezer különleges kormánykerék készül, amelyekhez az alapanyagot a jó nevű olasz cég maga szerzi be. A negyven dolgozó fél évig Itáliában tanulta a mesterséget. A Momo Hungária Kft. többségi tulajdonosa, az ászári Aranykalász Mezőgazdasági Szövetkezet már az első évben 8-10 százalék nyereségre számít.

ÉRTÉKŐRZŐ KABRIÓK

Friss würzburgi felmérések szerint a hagyományos alaptípusoknál lényegesen drágább, nyitott modellek jobban tartják az árukat, mint a limuzinok. A kabriók két év után átlag 33 százalékot vesztenek új árukból, míg a csukott kocsik esetében 36 százalék az átlag. A régebbi modellek esetében tovább nyílik az „olló". Hatesztendős korában, az NSZK-ban egy-egy limuzin 60,4 százalékos veszteséggel adható tovább, míg a szellős típusok esetében alig felére zuhan a négykerekűek ára. Az 52,3 százalékos értékcsökkenés hat év után nem sok! Különösen jó a Mercedes SL Cabrio és a Jaguar XJS Cabriolet értéktartása. A BMW 3-as sorozat és a VW Golf nyitott verziói már kevésbé értékőrzők; egy év után 28-29 százalékkal csökken az áruk.



SEAT CORDOBA GLX 1.9 TD



ELŐNY HÁTUL

Az ötajtós Ibizához képest körülbelül 100 ezret kell ráfizetni ahhoz, hogy elérjük a 30 centivel hosszabb, közel kétszer akkora csomagtartójú Cordobát.

A Seat Cordoba felépítése az első pillanatban vegyes érzelmeket keltett bennünk, ugyanis ebben a kategóriában az ötajtós, teherszállítóvá alakítható autókat tartjuk a legpraktikusabbnak. De nemcsak mi, Európa-szerte az alsó középosztályból vásárlók közel háromnegyede így gondolkodik, s csak meglehetősen szűk réteg igényli a klasszikus megjelenésű, lépcsős farkiképzést. Valószínű, hogy nem elsősorban a csomagtartó mérete a döntő, ugyanis az erre utazók bátran választhatnak tágas kombikat.

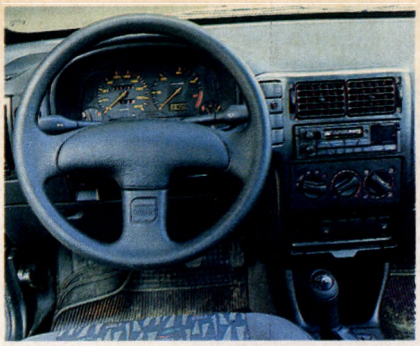
Az egész elméletben egyetlen apró hiba van: a Seat Ibiza a maga 381 cm-es hosszával nem annyira a Golf/Astra-körökbe tartozik, hanem inkább a Corsa, a Punto vagy a Clio lehetne a párja. Ebben a társaságban viszont négyajtós lépcsőshátút alig találunk, a Daihatsu Charade (400 cm) és a Suzuki Swift Sedan (410 cm) szállhat versenybe vele. Mindkettő 1300-as motorral fut, a Charade 90 lóerős és 1,27 millióba kerül (ha éppen van), a Swift pedig 68 lóerős, ára 1 millió 192 ezer forint.

A Seat Cordoba mindkettőnél drágább valamivel, a Golfból származó, 60 lóerős 1.4i motorral kereken 1,3 milliót kell érte leszurkolni – rögtön hozzá kell tennünk, a japán konkurenseknél komolyabb, masszívabb hatású és tágasabb autót kap az ember. Az már elgondolkodtató, hogy tesztautónkért, a GLX felszereltségű turbódízelért érdemes-e több mint 1,8 millió forintot kiadni.

A Cordobát szemből megközelítve nem szégyen, ha összetévesztjük az Ibizával: a két típus a hátsó üléstámláig szinte teljesen megegyezik egymással. Elöl nagyon jó a térkínálat, a GLX-ben billenthető a vezetőülés, a párnamagasság kellően magas, nem a földön ülünk, a bal láb a kuplung mellett majdnem teljesen kinyújtható. Kissé komoran fekete a műszerfal és az ajtók műanyag kárpitozása, alig lop be valami vidámságot a könyöklő fölötti textilberakás.

A hátsó térfélen meglepően jól elfér akár három felnőtt is, közülük a szélsőknek hárompontos automata övet és fejtámlát ké-





A golfos hangulatú műszerfalon precíz kapcsolókat találtunk, a szervokormány príma – manőverezéskor a kocsi rossz áttekinthetősége zavart



Bőséges helykínálat fogadja a vezetőt és utasát

szetesen világítást is kapott. Gyakorlatban a kialakítás néhány hátrányos vonása is kiderült: hiába oldották meg ügyesen, helytakarékos zsanérokkal a fedél megvezetését, meglehetősen szűk a nyílás, a mélyebbre pakolt holmikhoz nehéz hozzáférni – még jó, hogy előredönthetők a háttámlák. A tér kialakítása sem a legszerencsésebb, tulajdonképpen csak a kerékdobok közötti terület használható jól, kétoldalt nem vízszintes a padló. A küszöb igen magas, a belső padlószinttől is mintegy 30 centire van. Annak örültünk, hogy a Cordoba központi záras, s nyitás után a csomagtartót gombbal nyithattuk.

A rakodótér nagy űrtartalma nem is annyira a méretes alapterületből, hanem a „farosszéria" nagy belmagasságából származik – esetleg állítva is befernek bőröndök, viszont hátrafelé nagyon rossz a kilátás, amin az egyébként szemrevaló spoiler éppenséggel nem javít.

A Cordoba vezetéséről nem sok újat mondhatunk, az Ibizához képest érezhető különbségről nem tudunk beszámolni. Iránytartása, egyenesfutása, imponáló kanyarstabilitása is első osztályú. S mindezt úgy nyújtja, hogy a rugózási kényelmen nem esik csorba, rossz úton, hosszú úthibákon szépen áthintázik a Seat. A viszonylag kemény csillapítás miatt viszont nagyon nem bírja például a balatoni autópálya lefelé vezető szakaszát, szinte végig dobol és zötyög – ezt nem feltétlenül az autó hibájául rójuk fel.

Jól kézhez állnak a kapcsolók, helyes a pedálelrendezés – ahogyan azt egy német autótól elvárjuk. A vezető ugyanis leginkább abban érzi magát, amiben a viszonylag magasan tartott övvonal, a VW-órák és Golf-kapcsolók alapvető szerepet játszanak. A Cordobában (a nehezen csukódó, időnként nyikorgó ajtóktól eltekintve) nagyon precízen összerakott, igen jó minőségű autót ismertünk meg.

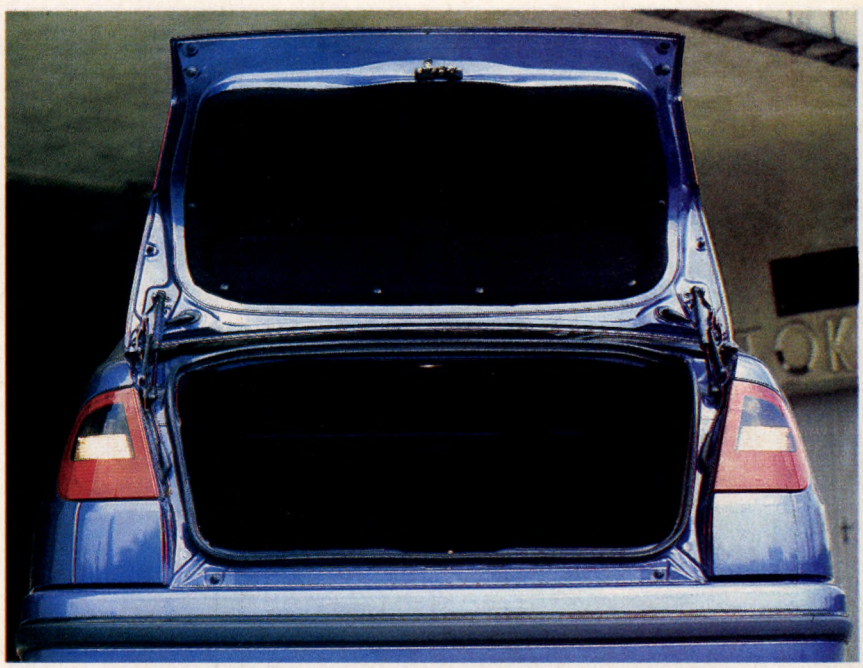


A meglehetősen lapos hátsó ablakon esőben jól jönne az ablaktörlő

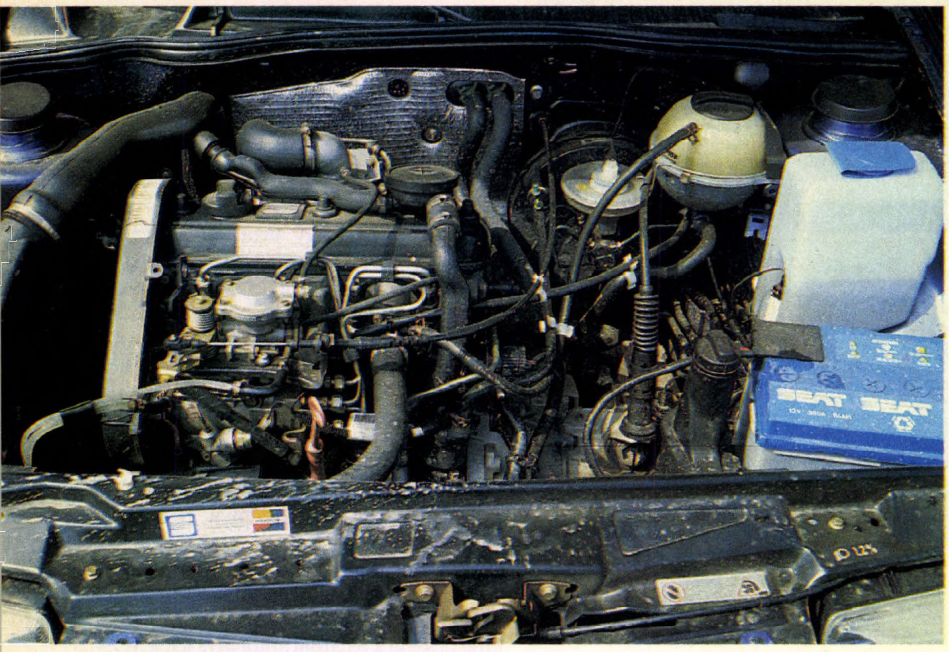
szítettek. Jó gondolat, hogy a hátsó ajtókra is tettek zsebeket.

Az igazi térélmény leghátul vár ránk – 455 literes raktere még az Audi 80-asnak és a Mercedes C-nek sincs. Rendes padlószőnyeggel burkolták a teljes felületet, termé-

Családbarát, kissé nehezen megközelíthető csomagtér magas küszöbbel



SEAT CORDOBA GLX 1.9 TD



A turbódízel kis fordulaton picit ráz, nagy fordulaton hangos, de ott bikásan húz

A Passatokból és Golfokból ismert 1,9 literes dízel remekelt. Izzítást csak néha és rövid ideig igényelt, nagyobb hidegben viszont egy ideig megköveteli a kézi „szívatót". A turbót a motor felpörgetésekor nem nehéz észrevenni, 2000 fölött kezd el igazán, de akkor nagyon húzni az autó. A nyomatéki görbe alakulása még éppen lehetővé teszi a normális városi bevetést, a Cordoba TD számára azonban az igazi terep az országút, ahol nagy rugalmassága jól kihasználható. Autópályán 120-ig mondható csöndesnek, efölött fokozatosan egyre zavaróbbá válik az örvénykamrás dízel hangos morgása. Tesztautónk fogyasztása nem nyűgözött le minket, de a 7 liter körüli átlag rossz értéknek sem mondható, hiszen sokat mentünk vele gyorsan. Ezt annál is inkább megengedhettük magunknak, mert a Porsche Hungária a Seat Cordobát a családi sportkocsi kategóriába sorolta.

DABÓCZI FERENC

PRÓBANAPLÓ

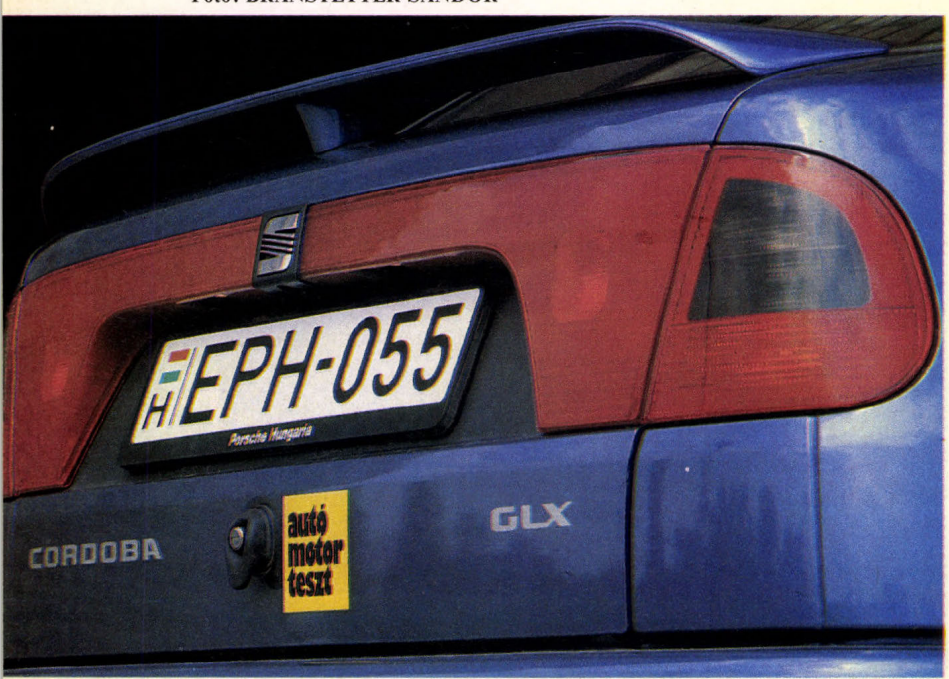
A tesztautó szállítója: Porsche Hungaria Kft. Bp. XIII., Váci út 110.
Üzemanyag-ellátás: Shell Hungary Rt. Bp. III., Csillaghegyi út 19–21.
A kilométer-számláló állása
– a próbaút elején: 2220,
– a próbaút végén: 3645.
Fogyasztás
– autópályán (130-140 km/h) 7,7 l/100 km
– városban 7,2 l/100 km
– tesztátlag 7,3 l/100 km
Irányár: 1 811 000 Ft

MŰSZAKI ADATOK

SEAT CORDOBA GLX 1.9 TD

MOTOR Soros, négyhengeres, örvénykamrás dízelmotor elöl keresztbe beépítve. Hengerenként 2 szelep, OHC-vezérlés, fogazott szíjjal hajtott bütyköstengely. Bosch VE adagoló röpsúlyos szabályozóval. Turbófeltöltő (max. 0,7 bar). Furat 79,5 mm, löket 95,5 mm, lökettérfogat 1896 cm^3. Sűrítés 22,5. legnagyobb teljesítményt 55 kW (75 LE), 4400/min. Legnagyobb nyomaték 140 Nm, 2200/min.
ERŐÁTVITEL Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, ötfokozatú, kézi kapcsolású sebességváltó. Áttételek: I. 3,45; II. 1,94; III. 1,29; IV. 0,91; V. 0,75; H. 3,17; Diff. 3,67. Elsőkerékhajtás.
KAROSSZÉRIA Négyajtós, ötszemélyes acélkarosszéria. Hossz 4109 mm, szélesség 1632 mm, magasság 1424 mm. tengelytáv 2440 mm. Nyomtáv elöl/hátul 1430/1394. Csomagtér 455–760 l. Saját tömeg 1055 kg, teherbírás 475 kg, megengedett össztömeg 1530 kg. Tank 47 l.
FUTÓMŰ Elöl McPherson-felfüggesztés alsó keresztlengőkarral, hátul csatolt hosszlengőkarok tekercsrugóval. Fogasléces szervokormány, a legkisebb fordulókör átmérője 10 m. Szervofék, elöl tárcsa-, hátul dobfékek. Abroncsméret 185/60 R 14 82 H.
MENETTELJESÍTMÉNYEK
Legnagyobb sebesség 165 km/h
Gyorsulás 0–100 km/h 15 s
Fogyasztás (ECE) 90/120/város
4,5/6,3/6,7 l/100 km
(Gyári adatok)

Az autót a szériában adott hátsó légterelővel kívánják sportossá tenni
Fotó: BRANSTETTER SÁNDOR



Minőséget a motornak!



A minőség garanciája

Az olaj minden alkalomra

Kitűnő kopás elleni védelem

Tapasztalatokon alapuló fejlődés

Sokáig biztonságosan utazni

Különlegesen alkalmazkodóképes

Biztonság egész évben

Aki teljesítményt követel és biztonságra vágyik, a motorolajoknál nem köt kompromisszumot. A Castrol GTX 3 rendelkezik mindazzal, ami egy nagy márka ismertetőjele: garantált minőség, teljesítménytartalékok, melyek a különleges igényeknek is megfelelnek, és a legmagasabb nemzetközi szinten folyó kutatómunka.

Castrol

A motorolaj

A világon mindenütt autóvezetők milliói tudják, hogy a Castrol GTX 3 használata kétszeresen kifizetődik, mert a márkaminőség és a biztonsági tartalékok a motor hosszabb élettartamát biztosítják.

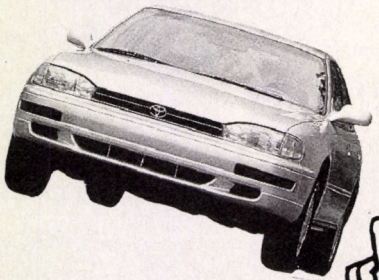
Castrol GTX 3 – motorja megköszöni Önnek ...

Castrol Hungaria Kereskedelmi Kft., 1112 Budapest, Budaörsi út 52, telefon: 185 0661

CARIMP
Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.

TOYOTA

MINDENT EGY HELYEN!



HIVATALOS
MÁRKAKERESKEDŐ

A szalon szombaton
és vasárnap is nyitva tart!
A szerviz hétköznap 6–22 óráig

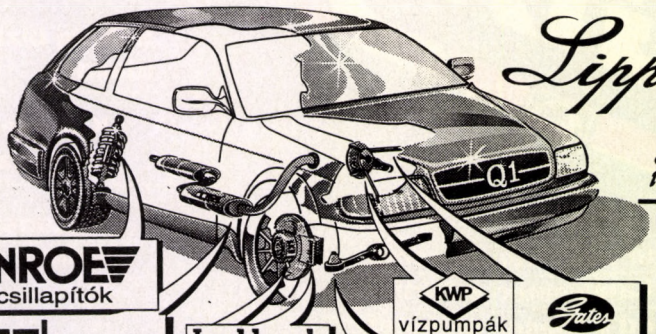


BEMUTATÓTEREM – SZERVIZ – ALKATRÉSZELADÁS

ÚJ GÉPKOCSIK ELADÁSA
RÉSZLETFIZETÉS – LÍZING

(Használt autóját – megegyezés szerint hatéves korig – beszámítjuk!)

Corolla, Carina, Camry, Hilux, Hiace. (Csak új modellek.) Környezetvédelmi vizsga, időszakos műszaki vizsga a helyszínen a Corolla és a Carina típusoknál.
Járműdiagnosztika, javítás, ápolási munkák
Címünk: 1026 Budapest, Pasaréti út 2–4.
Tel.: 156-1928, 156-6573.



Lippai–Hajnal Rt.

Közvetlen gyári importőr

Q1 A legjobb minőség

ReArt-ATTAMO

MONROE lengéscsillapítók
bosal kipufogók
SKF kerékcsapágyak
Lockheed fékbetétek, féktárcsák, fékcsövek
KWP vízpumpák
OCAP gömbcsuklók, lengőkarok, kormányösszekötők
Gates ékszíjak, bordásszíjak, vízcsövek
Bendix fékhidraulikák, fékbetétek
FACOM szerszámok
MotoRad termosztátok
LÖBRO féltengelycsuklók
Nissens hűtők
BORG & BECK kuplungok
prestolite akkumulátorok
Littelfuse biztosítékok
FRAM szűrők
TOBO vonóhorgok
Intermotor gyújtásalkatrészek

A LEGJOBB, IDŐBEN!

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

Q1 PARTNER Pénzt, időt és fáradtságot takarít meg, ha a Q1-hálózatban vásárolja meg a szükséges alkatrészeket.

1225 Budapest, Bányalég u. 96.

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

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

Q1 TERÜLETI NAGYKERESKEDŐK

BUDAPEST:	Auto-Delko - XX. Nagykőrösi út. 98.	(60) 324-022
	Autópont Gmk. - X.Gergely u. 83.	262-0240
	Autós Bevásárló Centrum Kft. - XVIII.Nagykőrösi út. 25.	(60) 339-882
	Index Kft. - XI.Budaörsi út. 86.	186-0303
	Lukács Autósbolt - XV. Szerencs u. 134.	163-2596
BÉKÉSCSABA:	Inter-Flott Bt. Árpád sor 2/4.	(66) 449-626
DEBRECEN:	Szabó és társa Q1.- Füredi út 72-74.	(52) 415-677
EGER:	Wilker Kft. - Nagyváradi út 15.	(36) 313-160
ESZTERGOM:	Autótrend. - Retek u. 3.	(33) 319-180
GYŐR:	Autópont-Knauz. - Galántai u.18.	(96) 310-999
KECEL:	Autogén Kft.- Avar tér 18.	(78) 321-804
KECSKEMÉT:	Autogén Kft. - Izsáki út 44.	(76) 493-946
MISKOLC:	Wilker Kft. - József Attila u. 59.	(46) 355-017
OROSHÁZA:	Horváth Autótechnika - Tompa M. u.14.	(68) 312-927
PÉCS:	Schnell Autósbolt - Alsómalom u. 2.	(72) 312-779
SIÓFOK:	TX Autóalkatrész - Fő u. 260.	(84) 313-436
SOPRON:	Autópont Gmk. - Lackner u. 60.	(99) 334-439
SZEGED:	Horváth Autótechnika - Alkony u. 9.	(62) 313-727
SZEKSZÁRD:	West-Autó Bt. - Sárvíz utca 4.	(74) 319-518
SZÉKESFEHÉRVÁR:	Stop & Roll Gmk. - Piros alma u. 6.	(22) 320-011
SZOLNOK:	Wilker Kft. - Tószegi u. 2.	(56) 370-311
SZOMBATHELY:	Magyar Autósbolt - Hunyadi út 30.	(94) 323-075
VÁC:	Wilker Kft. - Honvéd u. 5.	(27) 316-500
ZALAEGERSZEG:	Autópont-Szántó - Zala u.10 / a.	(92) 314-729

és több mint 1500 VISZONTELADÓ, az ország minden pontján.

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

A területi nagykereskedők közvetlen műhelyes kapcsolatban állnak központi raktárunkkal.

EURÓPA egyik LEGNAGYOBB ÁRUKÉSZLETE biztosítja az Ön nyugodt autózását.

ÚGY, MINT A TÖBBI, RONDÁN...

KÖZTÉRI RONCSTEMETŐ

– Istenem, de gyönyörű ez a város! – leheli avagy kiáltja – vérmérséklete szerint – az a külföldi, aki napfényes időben széttekint a Halászbástya magasáról. Ám ugyanez a külföldi már sasszézó léptekkel kerülgeti Belvárosunk földközeli látványosságait; ebeink ürülékét, heringmódon parkoló autóinkat és gazdátlan, valaha ékszerként becsült, selejtté degradálódott roncsainkat.

– Mintha nem tegnap óta állna itt ez a kis Polski – szólítok meg egy járókelőt Óbuda egyik utcájában.

– Melyikre gondol, mert van itt több is?

– Erre a fehérre.

– Legalább négy éve eszi a rozsda.

– Nem tudja, kié lehet?

– Ezeknek sosincs gazdájuk – hangzik a rezignált válasz.

– Önnek milyen autója van?

– Egy Ladám volt.

– Eladta?

– Egy frászt, ellopták – legyint dühösen a fiatalember.

– Ezek szerint nem került elő?

– Hol él maga?! – néz rám lesújtóan.

– Lehet, hogy afölött is éppen most dilemmáznak valahol a városban?

– Nem lepne meg. mert, ami itt van...

– Miért, mi van itt?

– Káosz! Nézzen körül! Szenny lepi az utcákat, lassan csak lapjával fér el az ember a fal és a járdán veszteglő autók között. Nem is említve azt a sok kibelezett járgányt.

– Maga szerint mi lenne a megoldás?

– Itt már nincs megoldás.

– Ne legyen már ennyire szkeptikus!

– Akár az vagyok, akár nem, ebben az országban semmire sincs pénz. Először is, ha több parkolóház épülne, kevesebb autó éjszakázna az utcán, következésképp kevesebbet lopnának el és rongálnának meg. Másodszor, minden kerületnek lehetne legalább – külön erre a célra – két-három roncsszállító autója. Harmadszor, ha a rendőrség nem az ideiglenes szabálysértők járműveit, hanem ezeket a helybitorló és városképrontó gépeket szállítaná el.

Közbevetem, hogy ez korántsem a rendőrség feladata, hanem a közterület-felügyeleté, amely éppen eleget munkálkodik azon, hogy sokszínű „halottainkat" végső nyughelyükre szállítsák. De hiába, kitart álláspontja mellett, hogy rendünk őrei többet is tehetnének ez ügyben, merthogy ők azok, akik többet cirkálnak fő- és mellékutainkon.

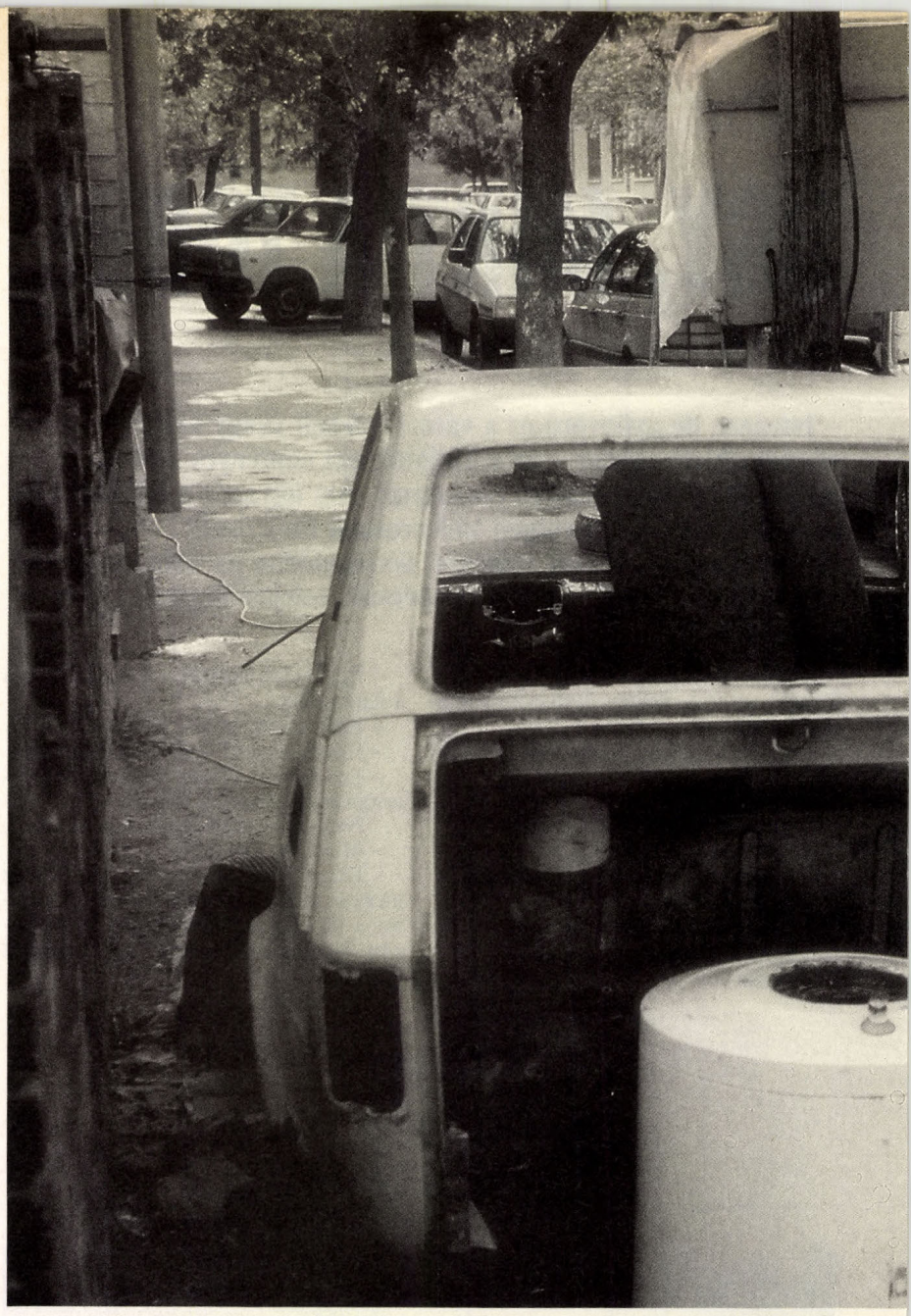




***

További vita helyett felkerestem a III. Kerületi Rendőrkapitányságot, ahol *Rédlik Gáborné* főhadnagytól megtudtam, a rendőrség valóban sokat van jelen az utakon, de elsősorban nem a roncsautók elszállítása a feladata. Ez nem azt jelenti, hogy a rendőrök lehetőségeik szerint nem tesznek lépéseket roncsügyben. Már csak azért is, mert fellelhető olyan ház előtti parkoló, ahol 10-11 roncsautó is foglalja a helyet. Az önkormányzat pedig – akire mindez elsősorban tartozik – a lehetőségeihez mérten mindent megtesz, hogy elszállíttassa a fölösleges helyfoglalókat, de sajnos, ezt ember, hely- és szállítójármű hiányában

ÚGY, MINT A TÖBBI, RONDÁN...



egyelőre nem képes maradéktalanul teljesíteni. Ebben a kérdésben a közeljövőben mindenképpen változásnak kell történnie, mert addig betartatlan marad az a 3/1984-es rendelet, amely kimondja, hogy a főútvonal mellől 24 órán belül el kell szállítani a rendszám nélküli autókat. Ugyanez az előírás a mellékutakra és parkolókra 1 hónapon belüli időt engedélyez.

Mielőtt a másik hivatalos szervezetet, a III. Kerületi Önkormányzatot felkeresném, tovább szemlélődöm.

***

Az egyik utcában négy 14-15 év körüli fiú belez egy öreg autót.

– Miből gondoljátok, hogy ennek már nincs gazdája?

– Ez az autó a miénk – néz rám riadtan egy szőke fiú.

– És?

– Már vettünk egy másikat, ennek a fenntartására meg már nincs pénzünk.

– Miért nem adjátok el?

– Próbáltuk, de nem volt rá vevő.

– És az elszállíttatás?

– Ahhoz ez még túl jó.

– Akkor miért bontjátok?

– Ha nem mi, akkor más. Hát inkább mi.

– A használható alkatrészek kiszedése után mi lesz a sorsa? – A fiúk zavartan összenéznek.

– Hát itt marad – mondja ki végül a szentenciát a tulaj fia.

– Itt? De hát, hogy fog ez itt kinézni?

– Úgy, mint a többi, rondán – szögezi le. Társai nevetnek.

***

Farkas György a közület-felügyelettől készségesen tájékoztat roncsügyben.

– Csak a III. kerületben több mint ezer roncs található szétszórtan a bányagödröktől kezdve a legkülönbözőbb helyekig. (A múltkor még itt a Fő tér mögött is állt egy...) Nagy problémát jelent számunkra ezeknek a fokozatos újratermelődése, már csak azért is, mert alig hat emberrel próbáljuk a feladatot megoldani.

– Hat ember?! Miért csak ennyi?

– Mert ez a munkakör nem igazán csábító. Nemegyszer megtörtént, hogy embereinket megverték, ezért kettesével kénytelenek járni.

– Milyen iskolai végzettséghez van kötve a felvétel?

– Az illetőnek mindenképpen érettségizettnek kell lennie. Azonkívül erkölcsit is kérünk, valamint részt kell vennie egy képzésen, ahol megtanulja, hogyan kell eljárni, jegyzőkönyvet készíteni, felszólítani stb.

– Mit nem tehetnek?

– Nem bírságolhatnak, csak feljelentéssel élhetnek, és felhívhatják a figyelmet a rendellenességekre.

– A rendőrségtől milyen segítséget kapnak?

– A közelmúltban a rendőrség, az Autóklub és a minisztériumok részvételével konzultációt tartottak roncsügyben. Itt elhangzott a rendőrség részéről egy javaslat. Ha a kerületben lennének kijelölt helyek a használaton kívüli kocsik tárolására, ők maguk vállalnák, hogy a tulajdonos hozzájuk adná le a forgalmi engedélyt és azt a bizonylatot, amely jelezné a roncs „tartózkodási" helyét és azt, hogy ki szállította oda.

– És ha a tulajdonos ezt nem tudja felmutatni, mi történik?

– Ebben az esetben a rendőrség nem fogadja el a rendszámleadást, ami azt vonja maga után, hogy az autósnak ugyanúgy kell továbbra is adóznia és biztosítást fizetnie, mintha meglenne az autója.

– Mikor lépnek önök?

– A rendőrség ezek után átiratban közölné velünk, hogy az ilyen és ilyen alváz- és motorszámú, ilyen és ilyen lakcímű tulajdonos járművе itt és itt állhat, mert azt a tulajdonos nem adta el. Ekkor mi kimegyünk, és ha az adatok alapján megtaláljuk a jelzett járművet, felszólítjuk az illetőt az engedély nélküli közterület-foglalás megszüntetésére.

– Tehát büntetnek?

– És a bírság többe fog kerülni, mintha elvitetné.

– A helyszínre szállítást ki végezné?

– Megtudtam, hogy a MÉH Vállalat szívesen közreműködne ebben, méghozzá a saját rakodógépével, amivel a tulajdonos még jól is járna, hiszen ebben az esetben a



vállalat fizetne 20 fillért kilogrammonként, tehát valami vissza is térülne.

– És ezután mi lenne a roncsok sorsa?

– Bontás, valahogy úgy, mint Nyugaton. Egyébként éppen az Autó-Motor március 15-i számában a Trabant-akcióról szóló cikkben kaphattunk részletes ismertetést, hogy hasznosítják szakszerű bontás alapján Nyugaton az alkatrészeket. Örülök, hogy megjelent ez a cikk, hiszen ha ez nálunk is megvalósul, nagyon sok kispénzű emberen tudunk segíteni. Biztos vagyok benne, hogy ennek a módszernek nálunk is nagy keletje lenne... Tehát, hogy mindez megvalósulhasson, mindenekelőtt kijelölt lerakóhelyek szükségesek, utána jogszabály útján tájékoztatni kell az autótulajdonosokat, mi lehet a teendőjük, s ha ezeknek az elvárásoknak nem tesznek eleget, milyen hátrányt szenvednek. Ha mindez törvénybe foglaltatik, akkor a rendőrség, közterület-felügyelet és a MÉH Vállalat közös erővel megpróbál konszolidált helyzetet teremteni roncsautóügyben...

***

Egy tízemeletes ház parkolójában három döbbenetes állapotú roncsot fedezek fel.

– Ez mind egy emberé – világosít fel egy autóját tisztogató férfi. – Pedig lenne miből elvitetnie.

– Honnan tudja?

– Látja azt a Mercedest, meg azt a FIAT Pandát? Az egyik a férfié, a másik meg az asszonyé.

– Mi tagadás, szemet gyönyörködtető látvány. Tehát szépérzékük van.

– Sőt, annyira túlteng, hogy csak ezt a két újat látják, a másik három már be sem ér a látószögükbe.

– Haragszik rájuk?

– Már hogyne haragudnék! – csap egyet vizes rongyával a motorháztetőre. – Nem olyan nagy ez a parkoló, hogy roncstelepnek is helye legyen benne... Na, itt jönnek.

Gondtalan harmincas pár érkezik.

– Csodálatos ez a két autó – jegyzem meg.

Önelégült mosoly mindkét részről.

– De az a három, ott, nagyon lerontja a képet.

Összenéznek, majd gyanakodva végigmérnek.

– Mi az, ideköltözik, és kéne a hely? – kérdi némi éllel a nő.

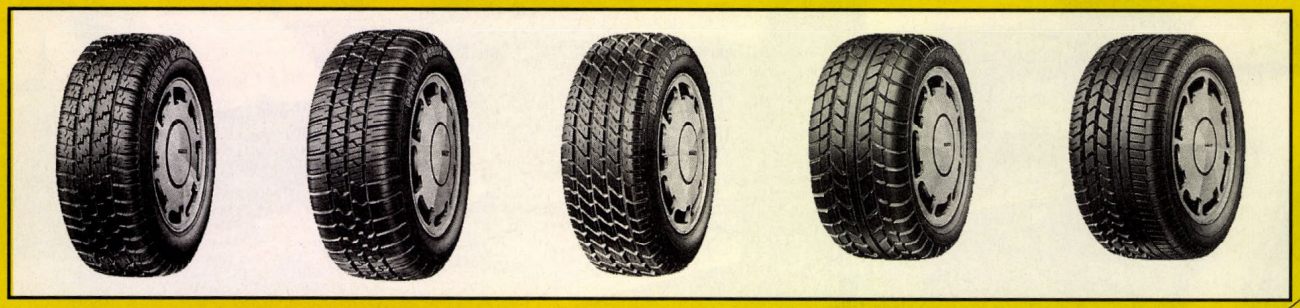
Sokat sejtetően bólogatok, no meg motyogok valamit arról, hogy cikket írok. Hirtelen összemennek. A férfi zavartan csörgeti kulcsait, majd halkan megjegyzi:

– Ha a jövő héten erre jár, már egyet sem talál közülük.

RÓZSA KATALIN

PIRELLI - Pásztóy

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



P1000, P2000 P4000 P600 P700-Z PZÉRO

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

P-Pásztóy Kft.

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



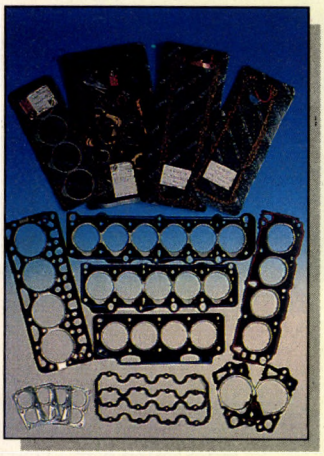
Kapható továbbá:
Békéscsaba Zengő Zoltán Szarvasi út | **Budaörs** Castrol benzinkút | **Dudar** Sáhó István Darma u. 1. | **Győr** Hatvani Gedeon Shell-kút mögött Tel.: 315-537 | **Harka** Bella Anikó Soproni út 6. Tel.: 315-512 | **Hódmezővásárhely** Véró György Szántó Kovács János u. | **Kerepestarcsa** T-REX Gumiszerviz Bt. Szabadság út | **Miskolc** Belvárosi Műszaki Shop Hunyadi u. 5. Tel.: 346-847 | **Pécs** Gulyás Imre Melinda u. 4. Tel.: 445-130 **Szeged** SECOLOR Kft. Attila u. 10. | **Szentendre** Balog Gyula Dózsa György út | **Tatabánya** Renczes Tamás Garibaldi út Tel.: 338-074

PIRELLI gumival a legjobb nyomon jár!

BAMAGA

MonarkDiesel és Guarnitauto vezérképviselet





Monark Diesel W.-GERMANY

GUARNITAUTO

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

akkor BAMAGA

Ha nem indul dízelautója, akkor BAMAGA

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

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

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

autó motor PIAC

Az Autó-Motor kereskedelmi és információs rovata

ÁRTREND

Elsősorban autót vásárolni szándékozó olvasóink számára készítettük el a táblázatunkat, amelynek célja a használt autók árainak a bemutatása. Listánk nem teljes körű, egyáltalán nem tér ki például a nagy és drága kocsikra. Elsősorban azokat a közép- és kis kategóriájú járműveket próbáltuk befoglalni, amelyek a legnagyobb darabszámon futnak útjainkon. Az árak összehasonlításánál figyelembe vettük a hazai igényeket, vagyis a jelzett összegek átlagos futásteljesítményű és ezzel arányos állapotú autókra vonatkoznak. Az árakat elsősorban irányadónak szántuk, hiszen az extrák és az átlagos állapottól való eltérés jelentősen befolyásolhatják őket akár felfelé, akár lefelé. Információinkat a használtautó-piaci tapasztalatainkra alapoztuk, amelyeket egyeztettünk új- és használtautó-kereskedőkkel is. Elsősorban az ő javaslatuk alapján vettük figyelembe a népszerűséget is, ami például felfelé téríti el egy német gyártmányú és lefelé a korosabb olasz gyártmányú típusok árait.

Tapasztalataink szerint egyébként az extrák általában nem érik meg a pénzüket, vagyis jóval kevesebbel növelik a használt jármű árát, mint amennyibe kerültek. Szintén nem ismeri el a piac a felújításokat, alkatrészcseréket sem, vagyis hiába cseréltük le újra a négy abroncsot, az csak az eladás tényét teszi valószínűbbé, de nem növeli meg jelentősen az autó értékét.

Időszakonként ismételten megjelenő árkatalógusunkat, reméljük, hasznosnak találják majd az autójukat eladni szándékozók is. Talán segítségükre leszünk abban, hogy négykerekűjüket állapotuknak megfelelő áron kínálják, így gyorsabban és korrekt áron történjen meg az üzletkötés.

	1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984
ALFA ROMEO											
33 1.3 (83–89)						430	350	300	250	220	190
33 1.5 (83–86)									280	240	200
33 1.5 IE (91–)	*	960	780	670							
33 1.7 IE kat (88–)	*	990	800	700	590	480	410				
33 1.8 TD (87–)	*	1000	820	710	600	500	420	400			
75 2.0 TS (87–92)			870	740	650	530	470	430			
75 2.0 TD (86–92)			850	710	600	500	440	400	370		
ALEKO											
1.6 kat (90–)	520	380	310	270	210						
AUDI											
80 1.6 (81–86)									290	260	220
80 1.6 (86–87)								430	380		
80 1.6 kat. (89–91)				840	720	610					
80 1.6 kat. lim.(93–	2528	1580									
80 1.6 TD (82–86)									420	380	300
80 1.6 TD (88–91)				990	890	800	730				
80 1.9 TD kat. (91–)	3054	1720	1390	1100							
80 1.8 S (86–91)				900	820	700	630	550	490		
80 2.0 (88–)	2995	1650	1370	950	850	720	670				
100 1.8 (82–89)						670	580	500	400	350	300
100 2.0 (83–88)							610	520	430	370	320
100 2.0 (88–90)					1000	850	750				
100 2.0 (90–)	3635	2200	1690	1380	1100						
100 2.0 TD (83–88)							630	550	480	430	390
100 2.5 TDI (91–)	4195	2500	1900	1550							
BMW											
136 (82–87)								380	330	270	250
318i (82–87)								440	370	300	270
318i (87–91)				930	810	720	650	580			
318i kat. (90–)	3345	1980	1560	1240	980						
320i (83–87)								610	500	410	320
320i (87–91)				1100	980	890	740	640			
320i (90–)	3720	2100	1710	1380	1050						
325i (85–87)								660	530	460	
325i (87–91)				1180	1000	900	800	730			
325i (90–)	4070	2450	1990	1490	1190						
324 D (85–91)				1080	950	890	750	660	570	480	
325 TD (91–)	3755	2350	1980	1450							
518i (84–87)								550	450	350	300
518i (91–)	3500	1900	1580	1280							
520i (81–85)										370	310
520i (85–87)								600	550	470	
520i (88–90)					1250	1050	890				
520i (90–)	4025	2400	1990	1650	1370						
525i (81–87)								540	460	380	320
525i (88–90)					1290	1000	910				
525i (90–)	5430	2990	2470	1980	1660						
524 TD (83–87)								700	550	450	400
524 TD (88–91)				1960	1650	1480	1250				
525 TD (91–)	4265	2550	2150	1780							
CITROËN											
CV 2 (79–90)					350	320	290	260	240	220	190
VISA 11 RE (81–87)								270	230	190	170
AX 1.1 (87–90)					500	440	340	310			
AX 11 FIRST (91–)	1248	810	720	650							
AX 1.4 TGD (89–91)				660	560	500					
AX 1.4 D (91–)	1426	920	790	710							
BX 1.4 (83–88)							410	300	270	230	210
BX 1.4 TGE (89–92)			810	720	600	510					
BX 1.7 D (86–90)					570	490	450	400	360		
BX 1.9 TGD (90–92)			980	890	720						
BX 1.9 (89–93)		1250	1050	910	750	690					
ZX 1.4 Avantage (91–)	1625	990	810	740							
ZX 2.0 Volcane (91–)	2221	1280	1000	920							
DACIA											
1310 (83–91)				140	125	110	95	75	60	50	40

	1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984
DAIHATSU											
Cuore 60 (81–85)										240	210
Cuore 44 TS (85–90)					430	370	320	280	260	250	
Cuore kat.(90–)	870	670	580	490	450						
Charade 1.0 (83–)	1000	710	600	510	470	430	370	310	280	260	230
Charade Turbo CS (85–87)								340	290	270	
Charade TD (87–)	1150	930	800	710	620	550	490	430			
Applause 1.6 LI (89–)	1450	950	780	690	600	540					
FIAT											
Panda 750 L (86–92)			450	390	360	330	310	280	250		
Panda 1000 (86–92)	799	590	530	450	400	360	330	300	270		
Uno 45 (85–	869	630	550	480	420	380	350	320	290	260	
Uno 1.3 D (83–92)			600	530	450	410	370	340	310	290	250
Uno .17 D (86–)	1199	800	700	620	480	430	380	350	320		
Ritmo 75 (83–87)								260	240	220	200
Ritmo 1.7 D (83–88)							320	280	260	240	210
Tipo 1.4 (88–)	1191	810	730	630	550	490	430				
Tipo 1.7 D (88–)	1377	900	750	650	580	530	480				
Regata 75 (83–89)						450	390	350	290	260	230
Regata 1.7 D (83–86)									310	280	240
Regata 1.9 D (86–88)							400	360	320		
Tempra 1.6 IE (90–)	1407	970	840	760	680						
Tempra 2.0 SX (90–)	1927	1120	890	800	720						
Tempra 1.9 D (91–)	1540	1070	870	790							
FORD											
Fiesta 1.1 (83–)	1102	760	640	580	510	450	400	350	310	270	240
Fiesta 1.3 (84–86)									330	280	250
Fiesta 1.4 (86–92)			680	610	530	460	430	400	360		
Fiesta 1.6 D (84–89)						490	450	420	380	300	260
Fiesta 1.8 D (89–)	1390	900	800	680	590	520					
Escort 1.3 (80–)	1399	920	840	760	690	580	500	450	400	350	300
Escort 1.6 D (84–89)						600	520	470	430	380	330
Escort 1.8 D (90–)	1661	1000	900	790	710						
Orion 1.6 (83–93)		930	850	780	700	610	520	460	420	390	360
Orion 1.6 D (84–89)						620	540	490	450	400	350
Orion 1.8 D (90–93)		1050	930	820	730						
Sierra 2.0 (82–92)			880	750	680	570	510	480	410	360	300
Sierra 2.3 D (83–90)					680	600	530	480	410	360	320
Sierra 1.8 TD (90–92)			1050	900	800						
HONDA											
Civic 1.3 (84–87)								400	360	330	290
Civic 1.3 (89–91)				750	700	610					
Civic 1.3 (91–)	1450	950	850	790							
Civic 1.5 Vei (91–)	1650	1050	910	830							
Accord 2.0 (85–)	2729	1250	990	790	690	600	510	460	410	380	
HYUNDAI											
Pony 1.5 (91–)	1165	780	640	500							
Lantra 1.6i (91–)	1720	1050	890	670							
LADA											
1200 S 21013 (77–88)							110	90	70	55	45
1300 2105 (83–92)			280	240	200	170	150	140	135	130	125
2104 (85–90)					220	190	170	160	145	140	
21043 (91–)	535	350	290	250							
2107 (85–)	540	410	370	350	320	290	230	200	180	150	
21053 (91–)	495	390	350	310							

	1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984
SZAMARA											
2108 (87–)	595	460	410	370	330	290	230	210			
2109 (88–)	710	540	490	450	400	330	280				
LANCIA											
Delta 1.6 (83–87)								360	310	270	210
Delta 1.6 IE (91–)	1389	1100	780	610							
Delta 1.9 D (86–89)						490	450	400	370		
Prisma 1.6 (83–90)					550	470	410	370	330	300	280
Prisma 2.0 TD (85–90)					560	500	460	410	380	330	
Dedra 1.6 (90–)	1658	1190	1050	870	790						
Dedra 2.0 TD (91–)	2011	1350	1140	980							
Thema 2.5 TD (85–)	2874	1780	1190	1020	840	690	600	530	500	470	
MARUTI											
800 DX (89–)	632	490	430	370	320	290					
MAZDA											
121 (91–)	1190	890	800	700							
323 1.3 (80–87)								350	310	250	210
323 1.4i (87–)	1590	1060	870	780	570	520	410	370			
323 1.6i (87–)	1865	1090	910	810	590	540	420	380			
626 2.0 (83–90)					660	560	490	420	350	310	280
626 2.0i (87–)	2790	1480	1050	800	690	610	530	480			
626 2.0i D (84–90)					680	600	530	450	390	340	310
626 2.0 D (90–)	2625	1550	1100	880	750						
MERCEDES											
190 E (83–93)		1790	1480	1240	1120	950	850	780	710	670	600
190 D (83–93)		1850	1550	1300	1190	990	900	830	740	700	630
200 (123) (80–85)										300	260
200 D (123) (79–85)										360	310
200 (124) (86–90)					1390	1050	950	860	810		
200 E (124) (88–)	4532	3120	2650	1980	1580	1210	1050				
200 D (124) (85–91)				1570	1430	1110	1000	890	840	780	
200 D kat (124) (91–)	3896	2890	2590	1950							
MITSUBISHI											
Colt 1.5 (84–92)			740	650	510	480	420	360	310	280	210
Colt 1.6 (92–)	1723	1090	850								
Lancer 1.5 (84–92)			930	790	580	510	460	710	320	290	250
Lancer 1.6 (92–)	1929	1160	980								
Lancer 1.8 D (88–92)			1000	840	630	570	530				
Lancer 2.0 D (92–)	2048	1240	1050								
Galant 1.6 (84–87)								450	380	330	290
Galant 1.8 (88–93)		1200	1080	930	690	550	500				
Galant 1.8 (93–)	2308	1400									
Galant 1.8 TD (84–93)		1280	1100	960	730	590	530	470	400	350	310
Galant 2.0 TD (93–)	2406	1500									
NISSAN											
Micra 1.0 (83–	998	700	610	540	500	450	400	340	290	250	210
Sunny 1.5 (82–86)									310	260	220
Sunny 1.4 (89–)	1436	880	730	620	520	480					
Sunny 2.0 D (91–)	1753	930	810	680							
Primera 1.6 (90–)	1754	930	830	700	620						
Primera 2.0 D (90–)	2341	1210	1050	920							
OLTCIT											
Club 1.1 R (87–)	315	190	160	140	110	100	95	90			
OPEL											
Corsa .12 (83–93)		700	650	600	550	490	440	390	350	300	260
Corsa 1.2 City (93–)	917	860									

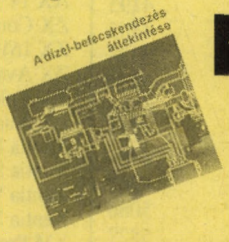
	1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984
Kadett E 1.3 (84–90)					560	510	460	420	360	340	320
Kadett 1.4i (89–91)				660	600	530					
Kadett E 1.6 D (84–89)						600	540	480	430	380	350
Kadett 1.7 D (89–91)				800	710	640					
Astra 1.4i (91–)	1175	940	870	810							
Astra 1.7 D (91–)	1268	1060	910	860							
Ascona 1.6 (81–88)							470	410	350	300	250
Ascona 1.6 D (82–88)							500	430	370	330	260
Vectra 1.6i (88–)	1645	1150	950	880	820	770	700				
Vectra 1.7 D (88–)	1705	1190	980	920	870	810	750				
Rekord 2.0 (82–86)									310	260	220
Rekord 2.3 D (82–86)									330	290	240
Omega 2.0 kat.(86–90)					720	610	570	520	500		
Omega 2.0 kat. (90–)	2406	1390	1100	930	870						
Omega 2.3 D (86–90)					730	630	590	530	480		
Omega 2.3 D (90–)	2696	1580	1190	950	890						
PEUGEOT											
106 XN 1.2 kat. (91–)	1237	910	850	790							
205 1.4 (83–92)			650	580	520	490	440	390	360	330	300
205 1.2 kat. (89–)	1358	920	750	610	540	500					
205 1.8 kat. (83–)	1629	1000	790	630	560	520	470	410	390	350	320
309 1.9 D (87–93)		1090	820	670	600	550	490	430			
306 XN 1.4 kat. (93–)	1459	1100									
306 XND 1.9 D (93–)	1699	1140									
405 1.6 (87–)	1817	1180	990	880	750	620	530	500			
405 1.9 D (88–)	2081	1320	1010	910	790	670	560				
POLSKI FIAT											
126 P (76–91)				180	135	115	105	90	80	65	55
1500 (71–91)				140	110	100	95	85	80	75	70
RENAULT											
R5 1.1 (72–93)		720	640	560	500	440	390	320	290	240	210
R5 1.6 D (86–90)					520	450	400	350	320		
Clio RL 1.2 kat. (91–)	1313	930	850	720							
Clio 1.9 D (91–)	1562	1020	910	810							
R19 1.4 (89–	1400	1010	940	830	760	700					
R19 1.9 D (89–92)			970	850	800	740					
R19 1.9 D kat. (89–)	1822	1190	1010								
R21 1.7 (86–89)						590	520	450	370		
R21 1.7 kat. (89–)	2178	1320	1040	900	790	690					
R21 2.1 TD (86–)	2283	1430	1110	970	850	800	700	610	550		
SEAT											
Marbella 900 (87–)	844	590	530	480	410	350	300	260			
Ibiza 1.2 (85–93)		710	600	500	460	410	390	350	310	270	
Ibiza 1.3i kat. (93–)	1053	860									
Ibiza 1.7 D (85–91)				550	500	440	410	370	320	290	
Ibiza 1.9 D (93–)	1606	1100									
Toledo 1.6i (91–)	1391	1030	910	840							
Toledo 1.9 TD (91–)	1719	1210	990	900							
SKODA											
120 L (77–88)							105	95	85	75	60
Favorit 135 L (89–)	776	490	410	350	300	280					
SUZUKI											
Swift 1.0 (84–89)						410	370	340	300	260	220
Swift 1.0 (91–)	789	630	550	490							
Swift 1.3 (84–)	924	670	590	530	490	460	420	390	320	280	250

	1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984
TOYOTA											
Corolla 1.3 (85–)	1585	990	800	720	650	550	450	360	310	290	240
Corolla 1.8 D (86–92)			810	750	680	600	500	410	340		
Corolla 2.0 D (92–)	1600	1090	860								
Carina 1.6 (82–92)			890	800	720	600	500	420	350	300	270
Carina Sedan 1.6 (92–)	2003	1320	1040								
TRABANT											
601 S (66–90)					70	60	55	45	40	30	25
601 S kombi (66–90)					75	65	60	50	45	35	30
1.1 (90–91)				140	120						
1.1 kombi (90–91)				150	135						
VOLGA											
Volga (73–91)				200	170	150	130	120	110	80	70
VOLKSWAGEN											
Polo 1.1 (81–)	1261	890	770	620	550	480	410	370	330	290	260
Polo 1.3 D (87–90)					570	510	450	400			
Polo 1.4 D (90–)	1606	1090	870	750	620						
Golf II. 1.3 (83–91)				760	630	580	500	460	420	370	320
Golf III. 1.4i (91–)	1270	1100	950	890							
Golf II. 1.6 D (83–91)				790	720	640	580	530	480	420	350
Golf III. 1.9 D (92–)	2044	1390	1120								
Jetta 1.6 (84–91)				740	610	570	480	440	390	320	280
Jetta 1.6 D (84–91)				780	650	600	520	470	430	380	320
Vento 1.8 (91–)	1953	1270	1000	970							
Vento 1.9 D (91–)	2163	1440	1210	1030							
Passat 1.6 (81–88)							510	420	380	330	290
Passat 1.8 kat. (88–)	2620	1600	1280	1060	900	830	750				
Passat 1.6 D (81–88)							550	470	420	360	320
Passat 1.6 TD (88–92)			1320	1140	980	890	810				
Passat 1.9 TD kat. (91–)	2668	1660	1340	1150							
VOLVO											
340 1.4 (78–90)					700	600	510	430	360	320	280
440 1.8i (88–)	2799	1480	1140	920	850	740	680				
WARTBURG											
353 (69–88)							65	55	50	45	40
353 kombi (69–88)							70	60	55	50	45
1.3 (89–91)				180	160	150					
1.3 kombi (89–91)				200	180	160					
ZASTAVA											
1100 (77–88)							85	80	75	70	65

Szakkönyvek profiknak

maróti

Autóműszaki Könyvkereskedés és Csomagküldő Szolgálat



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

Nyitva:
hétfőtől péntekig
8–18 óráig
Kérje ingyenes
könyvkatalógusunkat!

ÚJ AUTÓK ÁRAI

a vezérképviseleteknél (az egyes márkakereskedők árai ettől eltérők lehetnek)

ALEKO

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

Aleko kat. S	600
Aleko Viva S	640
Aleko Ollé S	1000
Aleko DS	990

ARO

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

ARO 243 D 4 × 4 zárt	931

AUDI

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

80 1.6 Limited 1.6 kat.	2108
80 1.6 kat.	2528
80 2.0 kat.	2995
80 2.3 aut. kat.	3972
80 16V 2.0 kat.	3788
80 16V 2.0 quattro kat.	4305
80 V6 2.6 kat.	3876
80 V6 2.6 quattro kat.	4753
80 V6 2.8 kat.	4705
80 V6 2.8 quattro kat.	5276
80 TDI 1.9 kat.	3054
80 Avant 1.6 kat.	2749
80 Avant 2.0 kat.	3298
80 Avant V6 2.6 kat.	4211
80 Avant V6 2.6 quattro kat.	5088
80 Avant V6 2.8 kat.	5640
80 Avant V6 2.8 quattro kat.	5611
80 Avant TDI 1.9 kat.	3339
100 2.0 kat.	3635
100 2.3 kat.	4031
100 2.3 quattro kat.	4990
100 16V 2.0 kat.	4206
100 16V 2.3 quattro kat.	4901
100 V6 2.6 kat.	4751
100 V6 2.6 quattro kat.	5493
100 V6 2.8 kat.	5622
100 V6 2.8 quattro kat.	6305
100 S4 2.2 quattro kat.	7859
100 TDI 2.5 kat.	4195
100 TDI 2.5 aut. kat.	4465
100 S4 4.2 guattro kat.	9338
100 Avant 2.0 kat.	3935
100 Avant 2.3 kat.	4366
100 Avant 2.3 quattro kat.	5325
100 Avant 16V 2.0 kat.	4505
100 Avant 16V 2.0 quattro kat.	5201
100 Avant V6 2.6 kat.	5086
100 Avant V6 2.6 quattro kat.	5827
100 Avant V6 2.8 kat.	5957
100 Avant V6 2.8 quattro kat.	6430
100 Avant S4 2.2 quattro kat.	8194
100 Avant TDI 2.5 kat.	4195

BENTLEY

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

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

BMW

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

316i	2700
318i	3457
320i	3947
325i	5397
325 td	3906
325 tds	4125
316i Coupé	2880
320i Coupé	4250
325i Coupé	5564
M3 Coupé	8116
325i Cabrio	6375
518i	3833
520i	4323
525i	5850
530i	7042
M5	12122
525td	4218
525tds	4531
518i Touring	4177
520i Touring	4667
525i Touring	6315
530i Touring	7507
M5 Touring	12802
525td Touring	4552
525tds Touring	4875
730i	7472
740i aut.	10393
750i aut.	13422
840Ci Coupé aut.	12910
850Ci Coupé	15151
850CSi Coupé	18359

CITROËN

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

AX Ten	1181
AX First 1.1	1248
AX First D	1335
AX 14 TRS	1446
AX 14 TRD	1426
ZX Coupé 1.4i Reflex	1531
ZX 16V	2627
ZX Avantage	1625
ZX Volcane	2221
ZX Aura TD	2044
Xantia X 1.8	2304
Xantia SX 2.0	2726
Xantia VSX 2.0	2871
Xantia X D	2332
XM Presence 2.0	2593
XM Sensation 2.0	2847
XM Turbo Ambiance	3414
XM V6 24V	6005
XM TD 12 Ambiance	3486

CHRYSLER

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

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

DAIHATSU

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

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

FIAT

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

Cinquecento 900	750
Panda 1.1 L 4 × 4 kat.	1354
Uno 1.0 ie. kat.	889
Uno 1.0 ie. kat.	940
Uno 1.1 ie. S kat.	1036
Uno 1.4 ie. S kat.	1098
Uno 1.7d S	1199
Tipo 1.4 ie. kat.	1192
Tipo 1.6 S kat.	1316
Tipo 1.7 D	1377
Tipo 1.4 ie. S kat. (új)	1220
Tipo 1.6 ie. SX kat. (új)	1349
Tipo 1.8 ie. GT kat. (új)	1700
Tipo 2.0 ie. SLX kat. (új)	1900
Tipo 1.7 D S kat. (új)	1412
Tipo 1.9 TD SX kat. (új)	1670
Tempra 1.6 ie. kat.	1408
Tempra 2.0 ie. SX kat.	1927
Tempra 1.9D	1540
Tempra 1.9 TD SX	1948
Tempra 1.4 ie. L kat. (új)	1353
Tempra 1.6 ie. S kat. (új)	1443
Tempra 1.9 D S	1579
Tempra 1.9 TD S kat. (új)	1845
Tempra SW 1.6 ie. kat.	1520
Tempra SW 2.0 ie. SX kat.	2029
Tempra SW 1.9 D	1652
Tempra SW 1.9 TD SX	2060
Tempra SW 1.6 ie. kat. (új)	1596
Tempra SW 2.0 ie. SLX kat. (új)	2080
Tempra SW 1.9 D S (új)	1739
Tempra SW 1.9 TD S kat. (új)	2060
Croma 2.0 ie. kat.	2100
Croma 2.0 ie. 16V kat.	2749
Croma 2.0 ie. turbó kat.	3095
Croma 2.0 TDI	2230
Croma 2.5 TD kat.	2680

FORD

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

Fiesta Alba 1.1	1102
Fiesta C 1.1	1102
Fiesta CLX 1.3	1273
Fiesta C 1.8 D	1390
Escort Alba 1.3	1399
Escort Alba 1.3 kombi	1512
Escort Alba Plusz 1.6 16V	1684
Escort CL 1.4	1458
Escort CL 1.8 D	1661
Escort CL 1.8 D kombi	1774
Escort RS 2000	2905
Mondeo CLX 1.6	1935
Mondeo CLX 1.6 kombi	2087
Mondeo CLX 1.8	2377
Mondeo CLX 1.8 kombi	2528
Mondeo CLX 1.8 TD	2529
Mondeo Ghia 2.0	3582
Mondeo Ghia 2.0 kombi	3734
Scorpio CLX 2.0	2788
Scorpio CLX 2.00 kombi	2970
Scorpio CLX 2.5 D	3303
Scorpio CLX 2.5 D kombi	3485
Scorpio Ghia 2.0	4000
Scorpio Ghia 2.0 aut.	4849

HONDA

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

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

HYUNDAI

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

Pony LS 1.5	1100
Pony LS 1.5 aut.	1200
Scoupe LS 1.5i	1642
Lantra GLS 1.6i 16V	1595
Sonata GLS 2.0i	2379
Sonata GLS V6 3.0i aut.	3239

JAGUAR

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

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

KORANDO

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

Kallista 2.0i	4500

LADA

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

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

LANCIA

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

Y10 Fire 1100 ie.	1120
Delta 1.6 ie.	1475
Delta 1.8 ie.	1980
Delta 2.0 ie. 16V	2185
Dedra 1.6 ie.	1720
Dedra 1.8 ie.	2245
Dedra 2.0 ie.	2290
Dedra HF Turbo ie.	3080
Thema 2.0 ie. 16V	2970
Thema 2.0 ie. 16V LS aut.	3700
Thema 2.5 Turbo DS	3080

LAND ROVER

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

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

MAHINDRA

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

CJ 340	1200
CJ 540	1300

MAZDA

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

121 SV	1250
323 1.3i	1310
323 1.3i (4 ajtós)	1370
323 1.6i	1865
323F 1.6i GTA	1995
323 1.6i kombi	1750
626 1.8i	2400
626 2.0i	2790
626 2.0D	2625
MX—3 1.6i	2025
Xedos—6 16V	2930
Xedos—9 2.0i V6	4490

MERCEDES

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

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

MITSUBISHI

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

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

NISSAN

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

Micra 1.0 L	998

Micra 1.3 LX	1311
Micra 1.3 SLX	1521
Sunny 1.4 LX	1340
Sunny 1.6 SR	1676
Sunny 2.0 DLX	1753
Sunny Wagon 1.6 LX	1548
Sunny Wagon 1.6 SLX	1650
Primera 1.6 LX	1699
Primera 2.0 SLX	2623
100 NX 1.6 T	2023
200 SX 1.8 Turbo	3594
Maxima 3.0 M/T	4318
Serena 1.6 SLX	2595
Serena 2.0 SLX	3285
Terrano II 2.4 LX H/T	3588
Terrano II 2.7 D LX H/T	3893
Patrol GR 2.8 TD LX H/T	4454
Patrol GR 2.8 TD LX Wagon	4909

OLTCIT

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

Oltcit Club 11	315

OPEL

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

Corsa City 1.2i	917
Corsa Swing 1.2i	968
Corsa Swing 1.5 D	1160
Corsa Swing 1.5 TD	1243
Corsa Swing 1.4i	1033
Astra GL 1.4i	1175
Astra GL 1.6i	1240
Astra GL 1.7 D	1268
Astra GL 1.7 TD	1554
Astra GL 1.4i Caravan	1282
Astra GL 1.6i Caravan	1347
Astra GL 1.7 D Caravan	1375
Astra GL 1.7 TD Caravan	1661
Astra GSI 2.0i	2341
Astra GSI 2.0i 16V	2844
Astra Cabrio 1.4i SE	2387
Astra Cabrio 2.0i	2907
Vectra GL 1.6i	1645
Vectra GL 1.7 D	1704
Vectra GL 1.7 TD	1911
Vectra GL 1.8i	2070
Vectra GL 2.0i	2343
Vectra GL 2.0i 16V	3043
Vectra GT 2.0i	2646
Vectra 2.0i turbó	3977
Calibra 2.0i	3073
Calibra 2.0i 16V	3373
Calibra 2.0i turbó	4343
Omega GL 2.0i	2406
Omega GL 2.3 D	2696
Omega GL 2.3 TD	2881
Omega GL 2.4i	2844
Omega GL 2.6i	3379
Omega GL 3.0i 24V	3506
Omega GL 2.0i Caravan	2564
Omega GL 2.3 D Caravan	2899
Omega GL 2.3 TD Caravan	3039
Omega GL 2.6i Caravan	3537
Omega GL 3.0i Caravan	4022
Omega GL 3.0i 24V Caravan	4233
Frontera Sport 2.0i 4 × 4	2594
Frontera 2.4i 4 × 4	3239
Monterey 3.1 TD 4 × 4	4256
Monterey 3.2i V6 4 × 4	4335

PEUGEOT

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

106 XN 1.0	1099
106 XN 1.2	1199
106 XSI 1.4	1799
106 XND 1.4	1399
205 Junior 1.0	910
306 XN 1.2	1360
306 XN 1.4	1420
306 XND 1.9	1716
306 XR 1.4	1520
306 XR 1.6	1599
306 XR 1.8	2130
306 XRD 1.9	1799
405 GL 1.6	1788
405 GLD 1.9	1999
405 GRI 1.8	2399
405 SRI 2.0	2740
405 MI 16 2.0	3744
605 SLI 2.0	3099
605 SLDT 2.1	3566
605 SRI 2.0	3395
605 SV3 3.0	5699

RENAULT

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

Twingo	995
Clio RL 1.2 kat.	1125
Clio RL 1.9 D kat.	1393
Clio RN 1.2 kat.	1263
Clio RN 1.4 kat.	1382
Clio RN 1.9 D kat.	1512
Clio 1.7 16V kat.	2235
R 19 RL 1.4 kat.	1330
R 19 RL 1.9 D kat.	1658
R 19 RN 1.4 kat.	1575
R 19 RN 1.9 D kat.	1822
R 19 1.8 16V kat.	2802
R 19 Cabrio RT 1.8 kat.	3088
R 21 GTS 1.7 kat.	2178
R 21 GTX 2.0 kat.	2339
R 21 GTD 2.1 kat.	2283
R 21 2.1 turbódízel kat.	2629
Nevada RTD 2.1 kat.	2474
Nevada RT 17 1.7 kat.	2411
Nevada RTDT 2.1 kat.	2870
Safrane RN 2.0 8S	3200
Safrane RT 3.0 V6	5064
Espace RN DT 2.1 kat.	3530
Express 1.2 kat. (kombi)	1352
Express 1.9 D (break)	1813

ROLLS-ROYCE

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

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

ROVER

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

Mini Mayfair 1.3	1245
Mini Cooper 1.3	1468
111 L Metro 1.1	1468
214 GSi 1.4	1989
216 GSi 1.6	2199
214 Cabriolet 1.4	2599
216 Cabriolet 1.6	2959
216 GTi 1.6	2481
216 Coupé 1.6	2830
220 Turbo Coupé 2.0	4184
414 GSi 1.4	2183
416 GSi 1.6	2298
820 Si 2.0	4267
820 SLi 2.0	4399
820 Vitesse 2.0	4714
825 SD 2.5 TD	4895
827 Si 2.7	6450
827 Coupé 2.7	7240

SAAB

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

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

SEAT

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

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

SKODA

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

Favorit 135 LX	776

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

SUBARU

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

Vivio 0.7 4WD	1423
Justy 1.2 4WD SII	1677
Justy 1.2 4WD GLII	1683
Libero 1.2 Wagon 4WD	1919
Legacy 2.0 GL 4WD	2713 '93
Legacy 2.2 GX 4WD	3718 '93
Legacy 2.0 Turbo 4WD.	4549 '93
Legacy 2.0 GL 4WD	2781
Legacy 2.2 GX 4WD	3576
Legacy 2.2 4WD kombi	3490
Impreza 1.6 LX 4WD	2153
Impreza 1.8 GL 4WD	2623
Impreza 2.0 GT Turbo 4WD	3576
SVX 3.3	8384

SUZUKI

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

Swift 1.0 GP	845
Swift 1.0 GA	877
Swift 1.3 GL	974
Swift 1.3 GLX	998
Swift 1.3 Sedan GLX	1192
Swift Sedan 1.6 GLX	1745
Vitara JLX 1.6	2198
Maruti 800 DX	716

TAVRIA

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

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

TOYOTA

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

Corolla Sedan XLi 1.4	1610
Corolla Liftback XLi 1.4	1720
Corolla Hatchback XLi 1.4	1600
Corolla Wagon XLi 1.4	1640
Carina-E Sedan XLi 1.6	2040
Carina-E Wagon XLi 1.6	2300
Carina-E Sedan XLD 2.0	2000
Carina-E Liftback XLi 1.6	2090
Camry Sedan GL 2.2	3450
Camry Sedan GX 3.0 V6	3850
Celica Liftback GTi 2.0	3344
Hiace Combi 2.4 D	2570

UAZ

Autóker Autókereskedelmi Kft.,
1194 Budapest, Hofher A. u. 38—40.
Tel.: 147-3999, 157-1455

UAZ 31512 Jeep	1249

VOLKSWAGEN

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

Polo Coupé 1.05 kat.	1261
Polo Coupé 1.3 kat.	1291
Polo Coupé 1.4 D	1606
Polo 1.05 Combi kat.	1295
Polo 1.3 Combi kat.	1368
Polo 1.4 Combi D	1335
Golf 1.4 kat.	1270
Golf 1.6 kat.	1553
Golf 1.8 kat.	1879
Golf 1.8 kat. aut.	2040
Golf 1.9 D kat.	2044
Golf 1.9 TD kat.	1794
Golf GTI 2.0 kat.	2847
Golf GTI 16V 2.0 kat.	3148
Golf VR6 2.8 kat.	3887
Vento 1.4 kat.	1576
Vento 1.6 kat.	1704
Vento 1.8 kat.	1953
Vento 1.8 kat. aut.	2115
Vento 1.9 D kat.	2163
Vento VR6 2.8 kat.	4030
Passat Limousine 1.8 kat.	2620
Passat Limousine 1.8 kat. aut.	2831
Passat Limousine 2.0 kat.	2991
Passat Limousine 1.9 TD kat.	2553
Passat Limousine 2.0 kat. aut.	3187
Passat Limousine VR6 2.8 kat.	4832
Passat Variant 1.8 kat.	2742
Passat Variant 1.9 TD kat.	2668
Passat Variant 2.0 kat.	3113

VOLVO

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

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

Tájékoztató jellegű fogyasztói árak, ezer Ft-ban.

LONDON • PÁRIZS AMSZTERDAM VOLÁNBUSSZAL

A VOLÁNBUSZ Rt. nyugat-európai járatai közül a legkedveltebbeket emeljük ki ezúttal:

Budapest—London között heti négy, júniustól heti öt járat közlekedik, ahol az utasok frankfurti átszállással érhetik el az angol fővárost. A menettérti jegy ára: 20 190 Ft, melyből 10% kedvezményben részesülnek a 26 év alatti és a 60 év feletti utasaink. A gyermekek 4—12 éves korig 25%-os kedvezményt kapnak.

Budapest—Párizs között is sűrűbben közlekedik autóbusz az eddiginél. A hetente induló egy járatpár az idegenforgalmi csúcsidőszakra háromra bővül: június elejétől heti két járat, júliustól heti három járat szállítja az utasokat. A menettérti jegy ára 11 990 Ft, s a kedvezmények megegyeznek a londoni járatnál leírtakkal.

Budapest—Amsterdam—Rotterdam útvonalon közlekedő autóbusz hetente négyszer indul, s a nyári szezonban ötre bővül. A közkedvelt holland úti célok 15 660 Ft-os menettérti jeggyel érhetők el. Itt szintén 10%-os kedvezményben részesülnek a 26 év alatti és 60 év feletti utasaink, de a gyermekek 4—12 év között már féláron, 50%-os kedvezménnyel utazhatnak.

A VOLÁNBUSZ Rt. nemzetközi autóbusz-járataival elérhető még
— sok németországi úti cél, melyek közül Münchent emeljük ki, ahová október 15-ig **féláron** — csupán 5900 Ft-ért lehet retúrjegyet váltani,
— tengerparti **üdülőjáratok** közlekednek az olasz, a horvát és a szlovén, valamint a spanyol tengerpartra,
— a szomszédos országokba irányuló forgalomnál javasoljuk az **osztrák**, a **szlovák**, az **ukrán**, és a **román** (erdélyi) járatok igénybevételét.

A nemzetközi útvonalakon a legkorszerűbb luxusautóbuszok fedélzetén biztonságos és kényelmes utazást kínálunk.

Információ és menetjegyváltás:

Budapest: *Erzsébet téri autóbuszállomás,* tel.: 117-2562
Budapest, *Népstadion autóbuszállomás,* tel.: 252-1896

VOLÁNBUSZ REKLÁM NÉLKÜL IS MEGY!

ÚJ MOPEDEK ÉS MOTORKERÉKPÁROK

árai a képviseleteknél.

BIMOTA

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

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

HARLEY-DAVIDSON

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

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

HONDA

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

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

HUSABERG

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

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

KAWASAKI

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

ZZR 1100	1289

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

SERVICO
1037 BP. BÉCSI ÚT 275.



TAMICAR

Autóügynökség Óbudán
a Flórián térnél a Kiscelli parkolóban.



Nagyértékű használt és új gépkocsik

- *bizományos értékesítése*
- *adásvétele*
- *cserélhetősége*
- *lizingje 2 nap alatt*
- *tartós bérleti lehetősége*

Nyitva: 10-18 óráig SZOMBATON IS!

AUTÓSZERVIZEK!
AUTÓKOZMETIKÁK!
AUTÓMOSÓK!
AUTÓKERESKEDŐK!

Auto-Chemie MAXOLEN

Figyelem! Fontos információ!

A kiváló svájci MAXOLEN autóápolószerek kizárólagos jogú magyarországi importőreként ezennel értesítjük a tisztelt felhasználókat, hogy az országos árútérítés belső átszervezése miatt, a közkedvelt és kiváló hatásfokú AUTOKÉMIAI szerek, ezennel a VICTOR Kft., Bp. II., Ördögárok u. 90. sz. alatt, csak közületi felhasználók részére, direkt beszerezhetőek.

AKCIÓS ÁRAK!

Az átszervezés ideje alat 15% árengedmény érvényes, a teljes termékválasztékra!

Felvilágosítás + rendelésfelvétel:
tel.: 176-55-51.

Márkás termékek magyarországi képviselete!

dugattyúk, dugattyúgyűrűk, siklócsapágyak, hengerfejek

BOGE

Lengéscsillapítók

GK

vízpumpák

QH

kuplungok, termosztátok

Gyári lerakat!

Szerződő partnereinknek kedvezmény!

AUTOKONSZI KFT.

Közvetlen kapcsolat a gyártókkal!

Csak viszonteladóknak!

PReisner

Ate Brakes

fékpofák fékbetétek

kormányalkatrészek, kerékcsapágyak, gumi-fémalkatrészek féltengelycsuklók, gumiharangok

Sok egyéb márkás alkatrésszel várjuk viszonteladó partnereinket!

1096 Bp. Hídépítő u.
Tel: 147-6968, Fax: 127-7248
9023 Győr Eszperantó u. 36.
Tel/Fax: 06-96-324-457

ZX9R	1281
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

KMT

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

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

SUZUKI

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

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

YAMAHA

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

ME 50 Yamy	70
CY 50 Jog	198
DT 50 MX Enduro	201
SR 125	294
XC 125 Robogó	350
DT 125 R Enduro	400
TZR 125 Sort	595
XV 250 Chopper	461
XT 350 Enduro	500
XV 535 Virago Chopper	660
XT 600E Enduro	616
XJ 600S Diversion	643
FZR 600 R Sport	1100 '94
XTZ 750 Super Tenere	980
YZF 750 R	1305
FZR 1000 EXUP Sport	1520 '94
GTS 1000	1600
XV 1100 Virago Chopper	1060
PW 50 Gyerekkrossz	122
PW 50 Gyerekkrossz	130 '94
PW 80 Kamaszkrossz	166
PW 60 Kamaszkrossz	180 '94
YZ 80	415
YZ 80	496 '94
YZ 125	519
YZ 125	610 '94
YZ 250	571
YZ 250	682 '94

MOSS SECURITY

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

GRAVÍROZÁS

Viszonteladókat is kiszolgálunk.

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

ÚJ HASZONGÉPJÁRMŰVEK

(kisáruszállítók) árai a vezérképviseleteknél.

ALEKO

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

Aleko Pick Up S	450*
Aleko Pick Up D S	740*

ARO

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

ARO 320 D 4 × 2 platós	625*
ARO 320 D 4 × 4 platós	680*
ARO 243 D 4 × 4 zárt	745

CITROËN

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

C 15 RE Furgon Club	1350*
C 15 E	1040*
C 15 D Furgon 5s	1260*
C 25 D Furgon 10	1600*
C 25 D Furgon GV 14	1980*
C 25 D Chass. Cab. 14	1680*
C 25 D Combi Club 10 Luxe	1170*

DAIHATSU

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

Hijet Pick Up	696*

FIAT

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

Uno Van 1.0 . kat.	728*
Uno Van 1.7 D	920
Fiorino Furgon 1.1	763*
Fiorino Furgon 1.3	799*
Fiorino Furgon 1.5 kat.	842*
Fiorino Panorama 1.5 kat.	980*
Fiorino Furgon 1.7	982*
Ducato 1.0 Furgon 1.9 D	1458*
Ducato 1.0 Supercombi 1.9 TD	1932*
Ducato 1.0 Panorama 2.5 TD	2587*
Ducato 1.4 Furgon 2.5 D	1513*
Ducato 1.4 Minibusz 2.5 D	2578*
Ducato Maxi Furgon 2.5 D	2015*
Ducato Maxi Furgon 2.5 TD	2118*
Ducato Maxi Kabin 2.5 D	1713*
Ducato Maxi Kabin 2.5 TD	1920*

FORD

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

Fiesta Furgon 1.1i kat.	1203
Fiesta Furgon 1.8 D	1342
Courier Furgon 13i kat.	1323
Courier Furgon 1.8 D	1431
Courier Combi 1.3i kat.	1447
Courier Combi 1.8 D kat.	1716
Escort 60 Furgon 1.3	1303
Escort 60 Furgon 1.4i kat.	1453
Escort 60 Furgon 1.8 D	1535
Transit 100 SWB 2.0 zárt	2027
Transit 150 SWB 2.5 D zárt	2409
Transit 190 LWB 2.5 D zárt	2774
Transit 120 SWB 2.5 D alváz platóval	2223
Transit 190 LWB 2.5 D alváz platóval	2570
Transit 150 LWB 2.5 D d. kabin, alv., plató	2833
Transit 190 EF LWB 2.5 D d. kabin, alv., plató	3057
Transit 100 SWB 2.0 kombi	2094
Transit 100 SWB 2.5 D kombi	2292
Transit 150 SWB 2.5 D kombi	2472
Transit 100 SWB 2.0 kombi-furgon	2871
Transit 9 szem. busz 2.5 D	3637
Transit 12 szem. busz 2.5 D	3637
Transit 15 szem. busz 2.5 D	3940

HYUNDAI

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

Grace Panorama Van	1769
Grace Super Van	1744
Grace Standard Van	1710
Grace Panorama Bus	2425
Porter Standard Cab	1532
Porter Super Cap	1650
Porter Double Cab	1775

KORANDO

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

4 R	1699*
4 RS	1799*
5 R	1699*
5 RS	1899*
6 R	1699*
6 RS	1899*
9 R	1719*
9 RS	1919*
Family R	1749*
Family RS	1849*

LAND ROVER

Landimex Kft.,
1082 Budapest, Baross u. 110.
Tel.: 133-5906, 133-6112

Defender 90 Pick Up 2.5 Tdi	1976*
Defender 90 Hard Top 2.5 Tdi	2049*
Defender 90 Station Wagon 2.5 Tdi	2221*
Defender 110 Hard Top 2.5 Tdi	2265*
Defender 110 Station Wagon 2.5 Tdi	2879*
Defender 110 Station Wagon 3.5 Vb	2684*

MAZDA

Mazda Motor Hungary,
Budapest VI., Andrássy út 14.
Tel.: 157-3524

B 2200 D Cab Plus	1190*
E 2200 D Alu Van	1492*
E 2200 D zárt	1472*
E 2200 D platós	1300*
E 2200 D alváz	1244*
E 2200 D 4 × 4 zárt	1792*

MERCEDES

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

MB 100 D platós	2047*
MB 100 D dobozos	2044*
MB 100 D zárt, félig üvegezett	2125*
MB 100 D körbeüvegezett	2938*
MB 208 D 2,55t zárt	2223*
MB 208 D 2,8t zárt	2301*
MB 210 D 2,55 zárt	2345*
MB 210 D 2,8t zárt	2422*
MB 308 D 3,2t zárt	2369*
MB 308 D 3,5t zárt	2338*
MB 308 D 3,5t zárt, magasított tetővel	2808*
MB 310 D 3,2t zárt	2490*

WOLF-ART BT

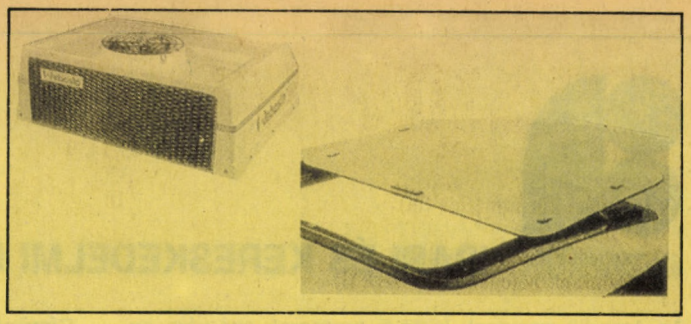
FORD * OPEL * BMW * VW * AUDI * NISSAN *
MITSUBISHI * TOYOTA

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

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

Webasto

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



WEBASTO HUNGÁRIA KFT.

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

MB 310 D 3,5t zárt	2584*
MB 310 D 3,5t zárt, magasított tetővel	2931*
MB 210 2,55t platós	2005*
MB 210 2,8t platós	2083*
MB 310 3,2t platós	2131*
MB 310 3,5t platós	2244*
MB 208 D 2,55t platós	2130*
MB 208 D 2,8t platós	2207*
MB 210 D 2,55t platós	2251*
MB 210 D 2,8t platós	2328*
MB 310 3,5t körbeüvegezett	3234*
MB 208 D 2,8t körbeüvegezett	3124*
MB 210 D 2,8t körbeüvegezett	3397*
MB 308 D 3,5t körbeüvegezett	3400*
MB 310 D 3,5t körbeüvegezett	3616*
MB 308 D 3,5t platós	2368*
MB 310 D 3,5t platós	2489*

MITSUBISHI

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

L 200 Pick Up TD 4WD	2275
L 300 kombi	2207
Mikrobusz	2373
Mikrobusz D	2611
Mikrobusz TD 4WD	3552
Transporter	1806
Transporter D	2044
Transporter TD 4WD	3046
Kastenwagen	1735
Kastenwagen Long	1811
Kastenwagen D	1973
Kastenwagen D Long	2049

NISSAN

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

Urvan 2.0 Panel Van	1324*
Urvan 2.5 D Panel Van	1395*
Urvan 2.5 D Window Van	1699*
Sunny Van 1.6	1200*
Sunny Van 1.7 D	1330*
Pick Up 2.5 D King Cab 4WD	1595*
Pick Up 2.5 D Double Cab 4WD	1970*
Trade 2.0 D Van	1554*
Trade 2.8 D Van	1694*
Vanette 1.5 Van Practic	1241*
Vanette 2.0 D Van Practic	1436*

OLTCIT

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

Tranzit	359

OPEL

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

Astra Del Van 1.4i	1018*
Astra Del Van 1.6i	1072*
Astra Del Van 1.7 D	1168*
Midi Panel Van 2.0	1381*
Midi Panel Van 2.2 D	1451*
Midi Window Van 2.0	1473*
Midi Window Van 2.2 D	1485*
Campo 2.5 D 4 × 2	1282*
Campo 2.5 D 4 × 4	1556*
Campo 2.5 D Sport 4 × 2	1360*
Combo 1.2i	872*
Combo 1.4i	924*
Combo 1.7 D	1036*

PEUGEOT

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

J5 zárt ksz 1.9 D	1807
J5 zárt ksz 2.0	1795
J5 busz sup 2.0	2781
J5 busz sup 2.5 D	2982
J5 busz sup 4 × 4 2.5 D	3630
J5 busz lux 2.0	2904
J5 busz lux 2.5 D	3101
J5 zárt ksz 2.0	1922
J5 zárt ksz 2.5 D	2078
J5 zárt ksz 4 × 4 2.5 D	2628
J5 alváz-kabin R 2.0	1740
J5 alváz-kabin R 2.5 D	1903
J5 alváz-kabin H 2.0	1779
J5 alváz-kabin H 2.5 D	1939
J5 platé-kabin R 2.0	1641
J5 platé-kabin R 2.5 D	1810
J5 platé-kabin H 2.0	1681
J5 platé-kabin H 2.0 D	1847

RENAULT

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

Clio Transport 1.9 D kat.	1240*
Express 1.1 (dobozos)	893*
Express 1.6 D (dobozos)	1097*
Express 1.9 D (dobozos)	1160*
Trafic (dobozos)	1567*
Trafic 4 × 4 (dobozos)	1852*
Trafic (platós)	1757*

AmeriCar-Service Kft.

Amerikai Autók Szakszervize

USA-autók javítása
GM
FORD
CHRYSLER
JEEP

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

Autómata váltók
és légkondicionáló berendezések javítása.
EREDETI USA-ALKATRÉSZEK

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

teljes körű javítás szervizmunkák.

armafilt **IPARI ÉS KERESKEDELMI RT.**

A-tól Z-ig

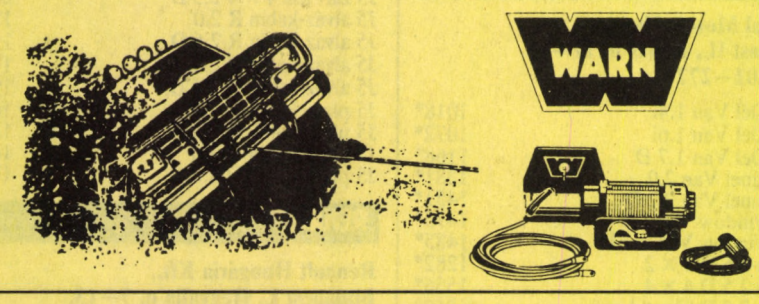
Az Amarfilt nemcsak külföldi partnerek számára exportálja gépjárművekhez korszerű olaj- és levegőszűrőit, hanem a hazai piacon is keresettek. Igazolhatják mindezt azok az AUDI, BMW, CITROËN, FIAT, FORD, MAZDA, MERCEDES, NISSAN, OPEL, PEUGEOT, VW, ZASTAVA vagy más típusok tulajdonosai, akik megtiszteltek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

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

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

VISZONTELADÓINKNAK NAGY ÁRENGEDMÉNYT BIZTOSÍTUNK!

TAUBENREUTHER Offroad-Technik. Industrie-Technik.



TAUBENREUTHER Kft.
1118 Budapest
Zólyomi u. 13.
Telefon: 60-373-299.
Tel./fax: 166-0471.

CSÖRLŐK

már 70 154 Ft + áfa-tól.

Mi felszereljük Önt!
Katalógus 300 Ft,
kereskedőknek ingyenes!

Trafic (platós)	1757*
Trafic (alváz)	1614*
Master (dobozos)	2329*
Master (minibusz)	3752*
Master (alváz)	2234*

SEAT

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

Marbella Commercial kat.	647*
Terra kat.	868*
Terra D kat.	1007*

SKODA

Auto Hungária Kft.,
Budapest V., Régiposta u. 6. Tel.: 118-6016

Forman Praktik	637
Forman Plus	646
Pick Up (felép. nélk.)	616
Pick Up (műa. felép.)	684
Pick Up (fémfelép.)	689

TAVRIA

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

Tavria van	400*

TOYOTA

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

Hiace Class van 2.4 D	1544*
Hiace Panel van 2.4 D	1480*
Hiace Panel van 2.4 D 4 × 4	1660*
Hilux 4 × 2 2.4 D	1024*
Hilux 4 × 4 2.4 D	1704*
Toyota Dyna 100 2.4 D platós	1320*
Toyota Dyna 150 2.8 D	1456*

UAZ

Autoker Autókereskedelmi Kft.,
Budapest, Hofher A. u. 38—40.
Tel.: 147-3999, 157-1455

UAZ 3741 2.5 zárt	699*
UAZ 3303 2.5 platós	615*

VOLKSWAGEN

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

Polo Van 1.05 kat.	822*
Polo Van 1.3 kat.	1005*
Polo Van 1.4 D kat.	998*
Golf Van 1.4 kat.	1223*
Golf Van 1.6 kat.	1313*
Golf Van 1.8 kat.	1397*
Golf Van 1.9 D kat.	1684*
LT 35 alváz 2.4 D	2088*
LT 45 alváz 2.4 D	2553*
LT 55 platós 2.4 D	3061*
LT 45 platós 2.4 TD	3092*
LT 28 dobozos 2.4 D	2110*
LT 35 dobozos 2.4 D	2238*
LT 45 dobozos 2.4 TD	3227*
LT 35 dupla kabin alvázzal 2.4 D	2372*
LT 35 dupla kabin platóval 2.4 D	2417*
LT 40 4 × 4 dobozos 2.4 TD	4897*
LT 45 4 × 4 dupla kabin + plató 2.4 TD	4960*
Caravelle 2.0 kat.	3356
Caravelle 2.5 kat.	4077
Caravelle 1.9 TD kat.	3140
Caravelle 2.4 D	3656
Transporter Mixto Combi 2.0 kat.	2932
Transporter Mixto Combi 1.9 D	2751
Transporter Combi 2.0 kat. (9 üléses)	3070
Transporter Combi 1.9 D (9 üléses)	2887

A csillaggal jelölt árak az áfát nem tartalmazzák.

Számolt már a Skodával?

A kedvező árral

6 év átrozsdásodás elleni garanciával

Tágas, kényelmes utastérrel

Oldalütközés elleni védelemmel

Folyamatos VW fejlesztésekkel



40 tagú országos márkakereskedői hálózattal

Katalizátorral

VW fékrendszerrel



Igen. Érdemes odafigyelni a Skoda újításaira, mert az új Skoda igazán odafigyel az utasaira. A tágas utastér állítható ülései éppúgy a maximális kényelmet szolgálják, mint a remekül kihasználható csomagtartó, vagy a könnyű kormányozhatóság.

Igen. Az új Skoda úgy vigyáz a jó hírére, hogy utasain kívül környezetére is vigyáz. Az oldalt beépített vázakkal, elől és hátul deformációs tartalékokkal megerősített karosszéria a legszigorúbb biztonsági előírásoknak is megfelel. A katalizátor és a környezetbarát alumíniummotor pedig a természet épségét óvja.

Igen. Az új Skoda melletti döntés hátterében egyedülálló háttérszolgáltatások állnak. 40 tagú márkakereskedői és szervízhálózat gondoskodik a folyamatos alkatrészellátásról, és a lehető legkedvezőbb vásárlási feltételekről. Az új Skoda európai jellemzői alapján nem lehet kérdés: a Skodára igen a válasz.

IQ + ♥ = ŠKODA
Volkswagen Csoport

A STÍLUS NEVÉBEN

TORINÓI AUTÓSZALON

A Torinói Szalon az autókiállítások sorában mindig az unikum. Minden magára adó autómárka megjelenik újdonságaival, de a hely szelleme még őket is arra készteti, hogy hozzák régi „formájukat". Ez a kiállítás ugyanis, ha nem is öncélúan, de mégis a formáért van, így szinte természetes, hogy a Mercedes és a BMW újdonságaik mellett elhozták a cégek szépséges, régi modelljeiket is. A Torinói Szalon most már jelmondatában is stílus, a forma seregszemléjére.



Az új Alfa Romeo még csak kelleti magát a szaksajtónak, az igazi bemutatkozásra várni kell

A forma világa Itália földje. Itt található a legtöbb autó-formatervező, többnyire itt születnek az Európán kívüli modellek is. A hagyományokhoz méltóan a 65. Torinói Autószalon is nagy seregszemléjét hozta a formának. A bemutatkozó sajtótájékoztatók sorát immár hagyományosan a FIAT nyitotta meg. *Paolo Cantarella* elnök-vezérigazgató ismertetőjében nagy teret szentelt az Alfa Romeónak. Nem véletlenül, hiszen mutatóba meg is jelent a kiállításon az új 145-ös modell. Az elnök-vezérigazgató szavaiból arról értesülhettünk, hogy a kitartó fejlesztőmunka újabb és újabb gyümölcseivel fogunk találkozni az elkövetkezendő időben. A hagyományt korszerű tartalommal kell megtölteni, hiszen elképzelhetetlen Olaszország autógyártása, mondjuk, Spider nélkül. Ha nem is mondta ki, de érzékeltette, emelkedőben a márka csillaga, talán már túljutottak a krízisen. Egy mindenesetre tény, a gyártási darabszámban megelőzik a Volkswagen-csoportot. A Punto kezd „húzó" típus lenni, egyre nagyobb a sikere. A modern melfi üzem egyre integráltabb szervezési technikával, egyre kevesebb beszállítói gonddal találkozik, a napi gyártási darabszám folyamatosan emelkedik.

Az autógyárak újabb szokásaiknak megfelelően egy kis kóstolóra megvillantják – még világpremier előtt – újdonságaikat. Nem véletlen, hogy a FIAT Autó vezére olyan részletesen beszélt a hagyományról és modernségről az Alfa Romeo megújulása kapcsán. Az új 145-ös igyekszik egyesíteni magában a speciális alfás hagyományokat a családi autó tulajdonságaival. A belső térben a kormánykerékbe nyomott Alfa-embléma utal a hagyományokra, a kényelmes és nagy utastér pedig már napjaink „hétköznapi autóját" mutat-



A Maserati világpremierjén felvonul minden, ami drága és szép

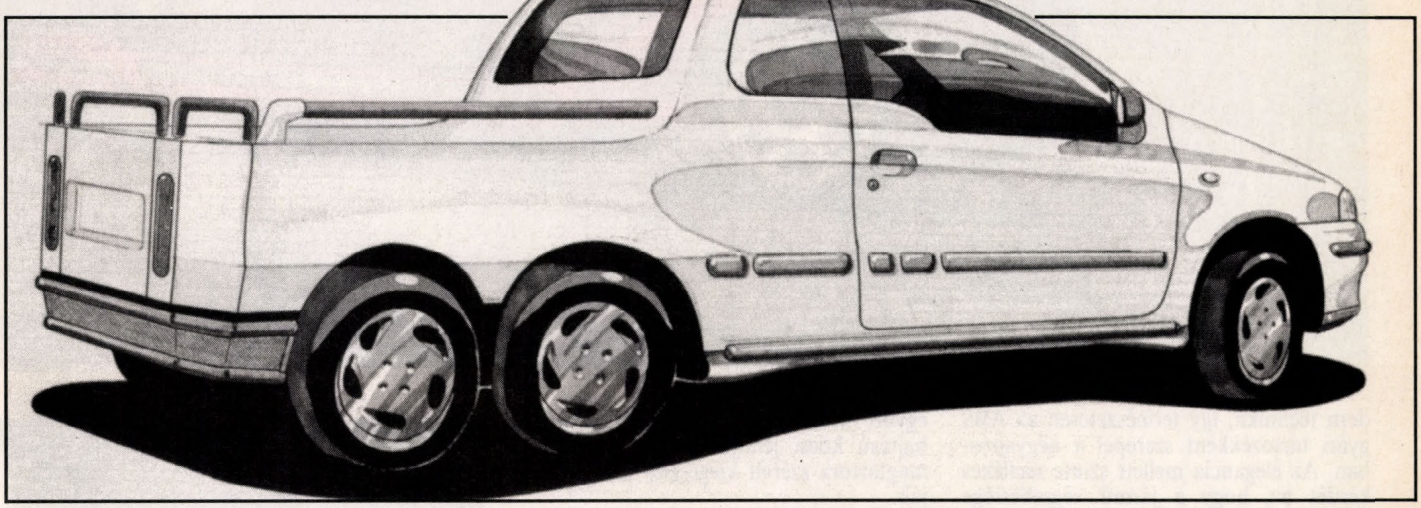


Zsebterepjáró-stílusban elbeszélve: Giannini-munka

ja. Oldalnézetben a jellegzetes vonalú első ajtó az, ami azonnal szembetűnik. Az autó összetéveszthetetlen: különleges a hátsó ablak vonalvezetése is, az enyhe V forma közepén helyezték el az ablaktörlőt. Szemből természetesen a jól ismert Alfa Romeo-embléma adja az azonosítási lehetőséget.

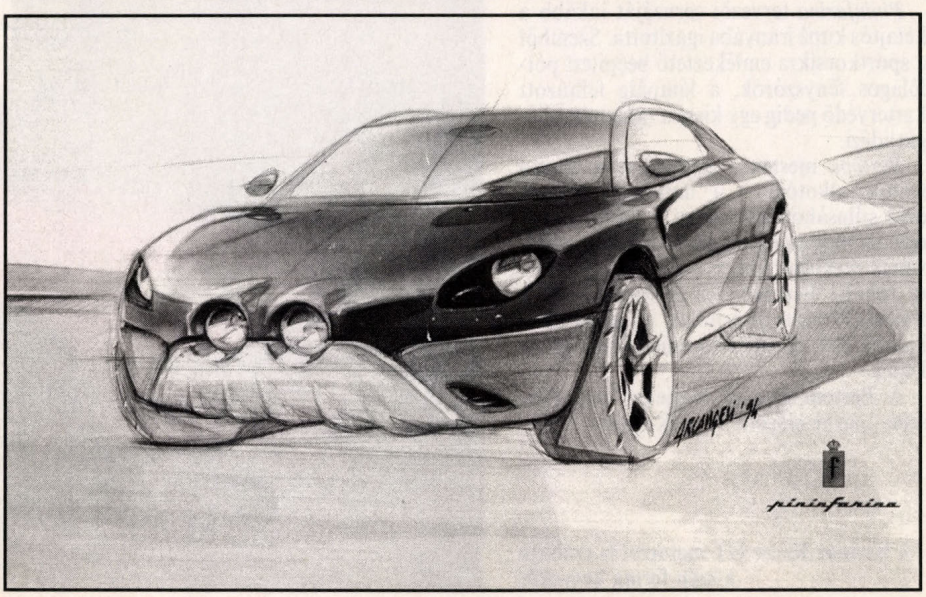
A pillanatnyilag háromajtós változat 4,09 méter hosszú és 1,71 méter széles. Természetesen bokszermotorok fogják hajtani, egy turbódízel-változat is szerepel a mostani kínálati listán. Az alap Alfa 1,3-as motorja 90 lóerős, a csúcsmodell 1,7 literes, 16 szelepes erőműve már kétszáz kilométer végsebességre is alkalmassá teszi az egyébként sokcélúnak szánt járművet.

A szalon másik jelentős eseménye a Maserati Quattroporte világbemutatója volt. A nem éppen népautómárka, megszakítva

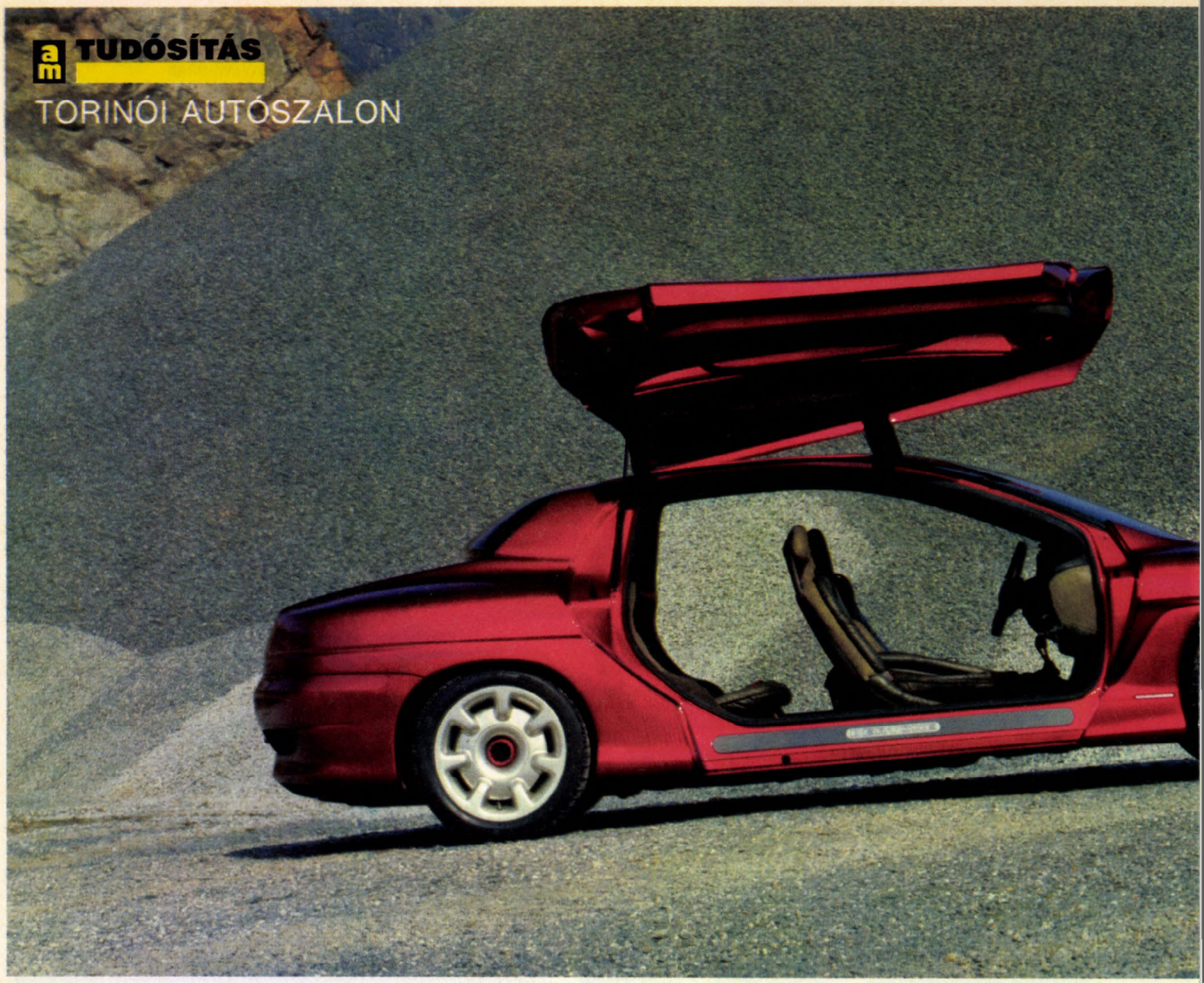


Ki mondaná meg, hogy ez a tervezet a Punto formájára épült?

a hagyományt, nem a szokásos „előkelő" nevet választotta új modelljénél. Az egyszerűen négyajtósnak nevezett újdonság 2 literes és 2,8 literes motorral vásárolható. Két, levegő-visszahűtéses turbófeltöltővel, hatfokozatú váltóval, az elegáns tiszta bőr kárpitozással, no meg a nemesfa berakásokkal az új típus mindenben megfelel a patinás Maserati-hagyományoknak. Ebben az autóban is a jellegzetes ovális óra mutatja, hogy az elegáns márkák fölött nem jár el az idő. Szükséges viszont a mo-



Minicápa à la Pininfarina



dern technika, így természetesen az ABS gyári tartozékként szerepel a négyajtósban. Az elegancia mellett szinte mellékes kérdés az, hogy a jármű végsebessége 260 km/h, és nulláról 100 kilométerre 5,9 másodperc alatt gyorsul fel. A kerékfelfüggesztés négy pozícióban szabályozható, az üzemanyagtartály 80 literes, és vásárolható négyfokozatú ZF automatikus váltóval is.

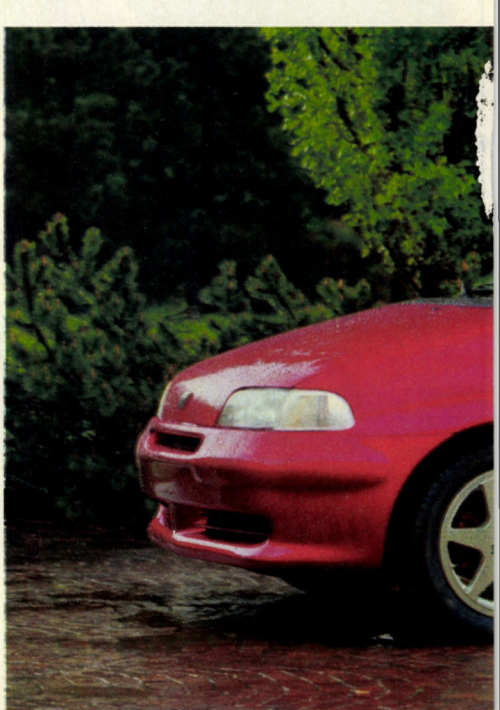
A szalon hagyományainak megfelelően most a Punto megjelenése adott próbalehetőséget Olaszország neves formatervezőinek. Kilencen készítettek tanulmánytervet, ezek között a kis, könnyű sportkocsitól a Pick Upig mindenféle megoldás látható volt. A *Boneschi*-féle tervezet különleges ötvözete a kishaszonjárműnek és a futurisztikus autónak. A „Doblone" – egy nemesfémből vert pénzérme a névadó – viszonylagos kicsinysége mellett alkalmas komoly terhek cipelésére, illetve kisbusz változata hét-nyolc személy szállítására. A Doblone jellegzetességét a hátsó ikertengelyek adják.

Giannini az összkerékhajtású Puntót vette célba. A négyméteres, 2 literes motorral szerelt jármű a Steyr-Puch-gyárral együtt valósult meg, az állandó összkerékhajtású kocsi jellegzetességét a tetőcsomagtartóra szerelt kiegészítő lámpák adják.

Pininfarina tervezői ceruzáját inkább a kétajtós kupé irányába igazította. Szemből a sportkocsikra emlékeztető beépített pótlólagos fényszórók, a lámpáig felhúzott kartervédő pedig egy kissé a raliautók világát idézi.

Bertone mester – egyébként a Punto Coupé alkotója – a hatvanas-hetvenes évek stílusához tért vissza. A Punto Racer egyszer már szerepelt márkanévként a hatvanas években. Akkor a 850-est öltöztette új ruhába Bertone. Az új forma alatt a Punto GT motorja rejtőzik, így a száguldó kicsike 200 kilométeres csúcssebességre is képes.

A Bertone-arculat megjelent egy Porsche- „átrajzoláson" is. A Karisma a Por-

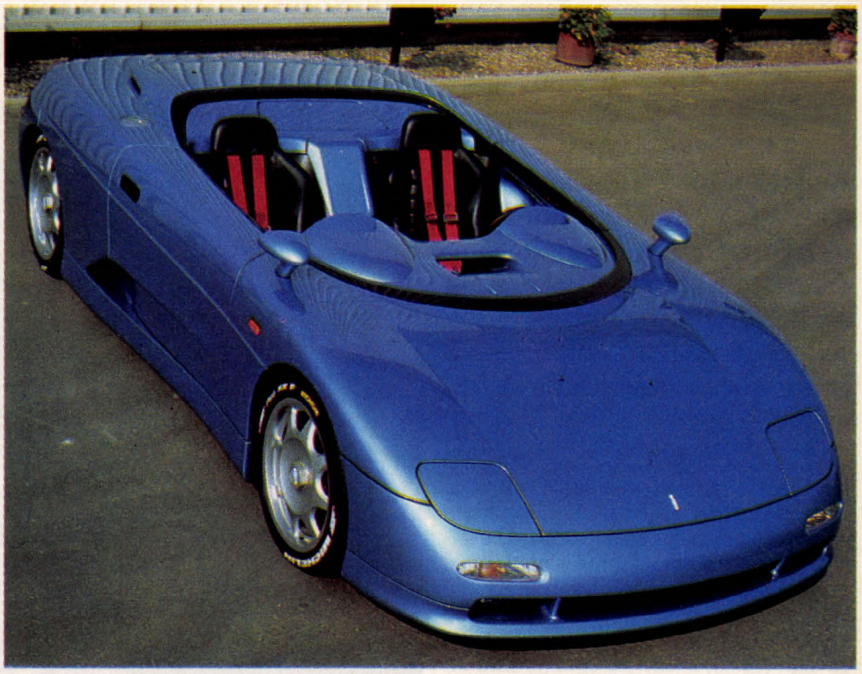


A Bertone Racer GT motorral is csábítja a szép forma kedvelőit



A Mester karizmája a Karisma, a Porsche 911 bázisán épült

A De Tomaso kupé különleges levehető buboréktetővel készül



sche 911 bázisán épült. A GT Limuzin legtöbb adatában nagyobb az alapot adó Porschénál, négyszemélyesre tervezték. A nagy teljesítményű motor nem hagy kétséget a származásról. A belső természetesen sajátosan bertonei, a Karisma sem szűkölködik bőrben és nemesfában.

A De Tomaso cég csupa kék kupégyönyörűséget hozott a szalonra. A dallamos nevű – La Guarà – középmotoros autó BMW-alapokra épült. A négyliteres motor legnagyobb teljesítménye 304 lóerő, 6 sebességes kézi kapcsolású váltóművel. A kocsi hosszúsága 4190 mm, szélessége 2030 mm, magassága kupéhoz méltóan 1180 mm. A karosszéria szálerősítéses kompozit műanyagokból készül. A 2600 milliméteres tengelytávú autó elöl 245/40 ZR 18-as, hátul 285/35 ZR 18-as gumikon gördül. A keréktárcsák természetesen magnéziumból készülnek.

A felsorolt modellek mindegyike formatervezői remekmű. De ezen a kiállításon ez a tény nem szenzáció. Hol lóerőhajszoló, hol mániákus fogyasztáscsökkentő világunkban megmutatják azt, ami az automobilban is örök, ez pedig a forma szépsége.

KÉKESI GYÖRGY



KÖRÜLÍROM A SAJTÓT

REMÉNYI-GYENES ISTVÁN 85 ÉVES



Amikor arról kérdezem, mostanság mivel foglalkozik, Reményi-Gyenes István jóízű nevetéssel válaszolja: körülírom a sajtót. Ez a barátságos, sokoldalú újságíró, költő, műfordító és zenész nemrég múlt 85 éves.

Lenyűgöző, szabatos stílussal mesél a Horthy-idők választási szokásairól, hegedűművész-zenetanár édesapjáról, aki a kaposvári zeneiskola alapítója volt, majd nem kis büszkeséggel műfordító-tisztviselő lányáról, amerikai ösztöndíjas unokájáról, s arról a fájdalmáról, hogy véréből nincs követő. Hiába, a tehetség egyénre szabott.

Még ma is nagyon aktív életet él…

*

– Honnan ez a vitalitás?

– Egész életemben mindig legalább kétféle dolgot műveltem párhuzamosan. Nappal banktisztviselő voltam az Angol–Magyar Bankban, éjjel pedig hegedűs és szaxofonos. Mindemellett írogattam. Művészeti riporterként és zenekritikusként *Balázs Béla* Fényszóró című művészeti hetilapjánál kezdtem a felszabadulás után, ahol önálló zenei rovatom volt. Jelenleg sem hagyom tespedni sem az agyamat, sem a testemet. Minden reggel és este 10-12 percet gimnasztikázom. Persze a korral járó fiziológiai hibák nálam is jelen vannak, de tudatosan annyira lefoglalom magam, hogy ezek megléte minél később épüljön be a tudatomba… Bár hozzáteszem, hogy mozgékonyságomban nyilván genetikai tényezők is közrejátszanak.

– 1948–49-ben megszűnt a Fényszóró, a Képes Figyelő és az Esti Szabad szó. Mi történt ezután?

– Szép és küzdelmes korszak kezdődött számomra. Az Autó-Motor olvasószerkesztője lettem, ahol mindinkább azon voltam, hogy a magyartalanságot és a helyesírási hibákat megszüntessem. Közben igyekeztem megtanulni mindazt, amire a műszakiaknak nem volt ideje, vagy nem túlzottan kedveltek. Például a közlekedésjogot, a közlekedésszervezést, a gépjárművezetőkkel kapcsolatos munkajogot és a Kreszt… Apropó Kresz: az utóbbi időben kezd elharapózni a lapnál, hogy a Kreszt

csupa nagybetűvel írják, holott ezzel teljesen tévútra vezetik az olvasót, mert ezzel azt a látszatot keltik, mintha ez valaminek a rövidítése lenne.* Erről szó nincs!... 1911-ben az első rendelkezés az volt: a közúti közlekedés rendjének szabályzata. Hát ebből lett a KRESZ rövidítés. Csakhogy a mai Kreszben a közlekedés rendjéről már nincs szó, csak a közlekedés szabályairól, a rendészetre külön rendeletek és törvények vannak. Ez tehát „betűszó".

– Tehát akkor összefoglalva, mit is jelent a Kresz?

– A közlekedés szabályozását nevezi a köznyelv Kresznek. Mivel ez egy egyszerű fogalom, lehet nagy kezdőbetűvel írni... De ha azt mondom, hogy textil-kresz, tehát valami, ahol a fogalmakat kötelezettségként, ajánlásként, javaslatként összefoglalja, az egy kresz... Vagy azt mondom, a német kresz, ekkor kicsivel írom, mert fogalom. Vagy nagy kezdőbetűvel, az a Magyar Kresz, vagy pedig kicsivel, mert általában ezt a fogalmat takarja... Sok idegen szót honosítottunk meg az Autó-Motornál. Például dízel, kemping, krossz... Persze vannak analóg esetek, amikor a Pasteur Intézetet nem írhatjuk fonetikusan, de ha azt mondom, hogy pasztörizált tej, az már mehet kiejtés szerint...

– Úgy látom, a nyelvészkedés sem áll távol Pista bácsitól?

– Szerencsére otthonos vagyok ebben is, hiszen valaha tagja voltam a Helyesírási Tanácsadó Testületnek. De részt vettem a Bakos-féle Idegen szavak szótárának előkészítésében is.

– Könyvei és műfordításai is jelentős helyet foglalnak el...

– A gépjárművezetők kötelességei és jogai három kiadást ért meg. A negyedik azért nem készült el, mert kikötöttem, hogy addig nem írom meg, amíg a gépjárművezetőknek is nem fizetnek túlórapótlékot... A Vezess baleset nélkül valaha egy mozgalom volt, ami az én ötletem alapján született. Ebből országos munkaverseny is szerveződött, amiről könyv is született. A Granadától Segoviáig útikönyv volt – Spanyolországról. *Josephine Baker* életét én fordítottam franciából, majd az egyik Budapestről szóló képeskönyvet lektoráltam. A nemrég megjelent Apám, Hubay Jenő című kötetben „előszó helyett" megírtam a magyar hegedűművészet történetét. A 350 lábjegyzet is az én munkám...

– Úgy tudom, igazi szívügye mégis az Autó-Motor volt.

– Hogyne! Még most is figyelemmel kísérem munkájukat. Nemcsak azért, mert 28 évig a lap olvasószerkesztője voltam, hanem mert ennek a lapnak különleges atmoszférája volt. Nagyon szerettem ott dolgozni. Amikor 1967-ben nyugdíjba mentem, még utána is nyomdai lektorálást vállaltam, no meg cikkeket is írtam. Bár műszaki érzékem sosem volt, mégis nagyon otthon éreztem magam a témákban.

– Az Autó-Motornak milyen szerepe volt az ország életében?

– Volt idő, amikor 500 ezer példányban jelent meg, és szinte nem maradt remittenda. A gyakori papírhiány sem tántorított vissza bennünket a megjelentetéstől. Ha 16 oldalban tudtunk csak megjelenni, mindent nonpareille-ben szedtünk, hogy semmi ne maradjon ki... Nekünk még a közlekedésbe is beleszólásunk volt. Például a Nyugatinál és a Margit hídnál levő gyalogosátkelőket az Autó-Motor javaslatára fogadták el. Aztán a járdai parkolás módosítását is én szorgalmaztam. Egy sorozatot indítottam lapunkban, a Hol álljon az autó? címmel. A Kreszben ugyanis mindössze annyi volt kikötve, hogy a járdán álló kocsi megfelelő helyet hagyjon a gyalogosoknak. De hogy mennyi ez a megfelelő, az nem volt megszabva. Ekkor számítást végeztem és arra a következtetésre jutottam, hogy a parkoló autónak a faltól egy métert kell minimum hagyni a közlekedők számára... Ez ugyan még nincs benne a Kreszben, de azt gondolom, a következőben már olvasható lesz... De az Autó-Motor járta ki azt is, hogy a gépkocsivezetők bérezésével kapcsolatos rendelkezést megváltoztassák. ugyanis helytelenül számolták el az ebédidejüket, mondván, hogy úgyis úton vannak, tehát nincs ebédidejük. Hát ez kérem abszurdum... Ezt is elintéztük.

– Nagyon zsúfolt ez a város. Lát-e megoldást?

– Minél több föld alatti parkolóra lenne szükség. Ezt külföldön már megoldották. Amikor a Vörösmarty téren a zeneházat felépítették, elfelejtkeztek arról, hogy nemcsak az itt levő 10-15 vállalat kocsijai parkolnak majd, hanem az idelátogatók is... A helyzetet rontja még az is, ha valahol megszüntetnek egy parkolót, nem létesítenek helyette másikat.

– Annak idején minden lap tartozott valahová. Az Autó-Motor viszont mindig önálló lap maradt. Hogy sikerült ezt elérni?

– Nehezen, de bebizonyítottuk, hogy mi olyan sok minisztériumhoz tartozhatnánk (Közlekedési, Belügy, Ipari), hogy sokkal ésszerűbb függetlennek maradnunk. Az Autóklub is szeretett volna megnyerni magának bennünket, de ezt sem vállaltuk. Mi senki felsőbbségét nem ismertük el, s ebben egyedülállónak számítottunk a többi laphoz viszonyítva...

– A jövőre nézve milyen feladatot adott magának Pista bácsi?

– A némafilm korában mozizenekarban játszottam. Az egyetlen újságíró, aki ezt csinálta. Erről csak én írhatok...

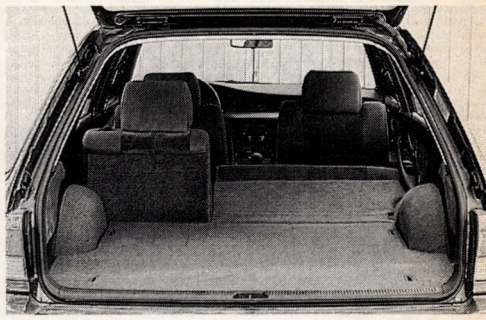
** (Lapunk a KRESZ helyesírása esetében is az MTA által kiadott Helyesírási kéziszótár ajánlását tartja kötelezőnek, bár a szó helyesírását valóban vitatni lehet.)*

R. K.

MITSUBISHI MOTORS AUSTRALIA LTD.

MADE IN AUSTRALIA

MITSUBISHI SIGMA KOMBI



Ha bárki megkérdez, hogy mi jut eszembe Ausztráliáról, akkor az egykori fegyenczsiget meg a kenguruk felemlegetésén kívül legfeljebb az 1956-os melbourne-i nyári ötkarikás játékok (őszi) eseménye ugrott volna be, meg az, hogy az ezredfordulón Sydney ad otthont az olimpiának. Autógyártás? No nem.

Pedig 10 kilométernyire Adelaide-től, Tonsley Parkban éppen három évtizede születnek négykerekűek. 1971 óta Mitsubishi-modellek gördülnek le a futószalagokról. Napjainkban 300 kocsi a napi termelési átlag. A „Mitsubishi Motors Australia LTD" szerény mércét állított a Chrysler-korszak elmúltával a dél-ausztráliai autógyártók elé. A hármas jelszó: Minőség, minőség és megint minőség!

Tonsley Parkban több ezer ember dolgozik a Mitsubishinél, s nemcsak a közvetlen termelésben, hanem a fejlesztési és formatervezési központban is. A teljes Sigma-palettát gyártják ott, de a szakemberek alighanem az 1992 végén debütált felső kategóriájú kombira a legbüszkébbek. „Az A-oszloptól az egész autót újraterveztük. Pillanatnyilag a Mitsubishi Sigma kombi az egyetlen ausztráliai modell, amely az európai piacot is meghódította" – nyilatkozta egy német lapnak a cég egyik vezetője.

Az NSZK-ban már 50 ezer márka alatt megvásárolható „Made in Australia" típus 3,0 literes, hathengeres motorral keresi az igényes német vevők kegyeit. A 170 lóerős (125 kW) kocsi kapható ötfokozatú kézi vagy négyfokozatú automata váltóval is. A szervokormánytól a blokkolásgátló fékrendszeren (ABS) keresztül a központi zárig megannyi kényelmi, biztonsági berendezést alapáron kínáló, közel ötméteres kombi 200 km/h feletti végsebessége sportos erényekről is árulkodik. Az időtlen eleganciát és 100 ezer kilométernyi (avagy háromévnyi) garanciát nyújtó Mitsubishi Sigma kombi az Opel Omega Caravan és kategóriatársai kemény ellenfelének ígérkezik. **M. G.**

BOGARASOK NAPJA

VW-TALÁLKOZÓ





Úgy tűnik, a nosztalgia nemcsak felüti a fejét időlegesen, de képes hosszasan is tartani magát. Míg egyes körök felfedezték maguknak az ötvenes évek háború utáni eufóriáját jelképező Chevrolet-t, addig a bokrok mélyén odaadó szerelemben él Bogarával sok-sok ezer ember a világon. A Volkswagen legpopulárisabb típusának még ma is nagyobb az ázsiója, mint a legújabb, legkorszerűbb modelljeinek. A kedves kis Bogárhoz való rajongás közös társulatba verbuválta és impozáns rendezvényekre ragadtatta a „kicsi kocsi" hűséges gazdáit.

Úgy kezdődött, hogy három évvel ezelőtt a Magyarországi Bogarasok Klubja összehívta tagjait és pártolóit. S úgy folytatódott, hogy idén április 1-jén ismét összegyűlt a Budapesti Sportcsarnoknál vagy háromszáz bogaras. (Persze az ellenlábasok most ökölbe szorítják jobb kezüket, mutatóujjukat előre meresztik és oldalt halántékukhoz illesztik. Egyet még füttyentenek is a mutatványhoz, április 1-je és bogaras, kész, passz, minden oké.) A színes kavalkád látványa

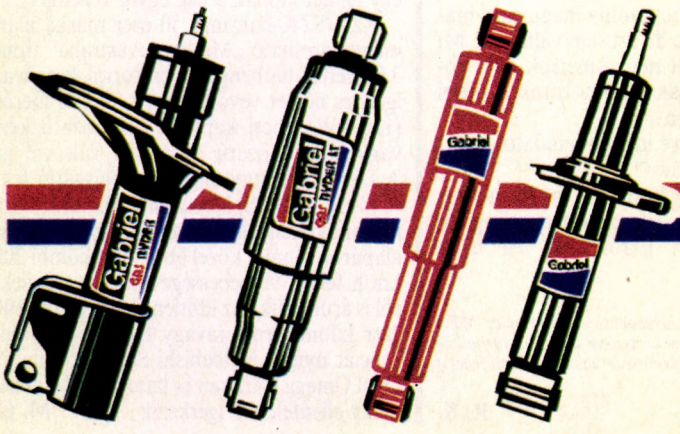
METEOR

AZ ÖN KIZÁRÓLAGOS IMPORTŐRE MAGYARORSZÁGON !

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

- OLAJOS ÉS GÁZOS LENGÉSCSILLAPÍTÓK TELJES SKÁLÁJA
- AZ ÖSSZES KELETI ÉS NYUGATI MÁRKÁJÚ AUTÓHOZ
- KEDVEZŐ ÁRAK
- 2 ÉV GARANCIA
- MAGAS ÉLETTARTAM





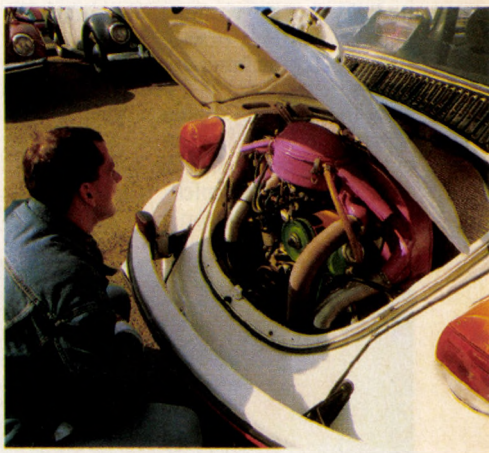
Gabriel







Fotó: SEBESTYÉN JENŐ







Bogárból lenyűgöző volt, holott a játék, a „Westel 450 Bogaras-nap" csak most vette kezdetét.

Autósok lévén, az események is motorizált szellemiségre vallottak. Például az is, hogy vért adtak. De a motorblokkhajító verseny is, ahol blokkal nyomták laposra a bábukat (jelen esetben sörösdobozokat) a lelkes urak és hölgyek. Nemkülönben autós lelkületű volt a pótkerékteke – itt a golyót helyettesítette a pótkerék – vagy a kerékkötőverseny, ahol lapos gumiabroncsot fújtak nagy tüdejű versenyzők keményre. A húsvéti tojás-festés mellett a legnépszerűbb versenyszám a bogárdíszítés volt. Helyezést értek el: sünbogár, krumplibogár, vikingbogár, százlábúbogár…

Délután kirajzottak a főváros utcáira a bogarak, tájékozódási versenyben vetélkedtek, estére bogarasbálon temették a napot.

S hogy kik a nyertesek? Úgy gondolom, elsősorban valamennyi bogaras, és rajtuk keresztül minden autós, hiszen ez a happening az ember és a gép kapcsolatának megható személyességét, bensőségét mutatta meg.

V. Á.

ÚJ DUCATO CSALÁD

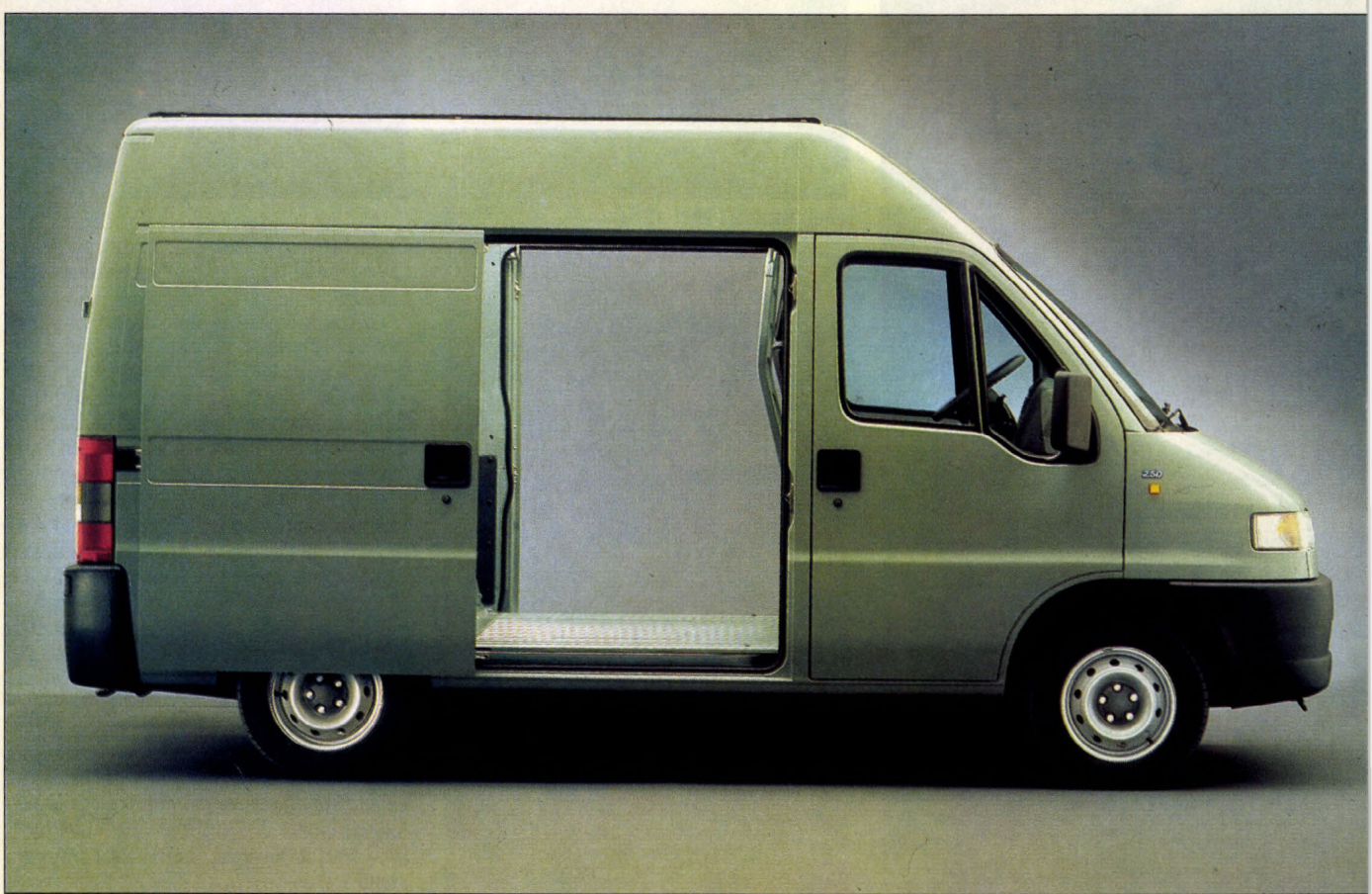
A FIAT megújulásának egyik legutóbbi állomása volt a Ducato járműcsalád újdonságainak bemutatása. A Giugiaro által tervezett, remek légellenállási értéket megvalósító szép forma változatos felépítményrendszert tesz lehetővé, új motorokkal. A régi Ducatóból 1981 óta 615 ezer darabot adtak el – ez pedig vezető helyet jelentett az olasz haszongépgyártóknak: van tehát mit veszíteni.

Ami rögtön szembetűnik a régi típus ismerőinek, az az elegáns karosszéria és a láthatóan személyautósra tervezett fülke. A gömbölyűre simított vonalak nemcsak az Italdesign jegyeit mutatják, kitűnő légellenállási értéket (Cw 0,35) is produkálnak. Az alkotók kezét azért vezette a praktikum is, így a CAD-CAM számítógépes tervezési rendszer szintén magáénak vallhatja a kocsit. A mester és a komputer együttműködése ötszázféle verzió építését teszi lehetővé háromféle (10, 14, Maxi) hasznosterhelés-kategóriában. Ez háromféle tengelytávolsággal is jár, s háromféle járműmagassággal készítik a haszonjárművet. A luxuskisbusztól a pucér-platós kisteherautóig sokféle felépítmény kínálja magát.

A kabin azonban egységes mindegyik változatnál. A műszerfal kimondottan személyautós, a leginkább szembetűnő újdonság azonban a váltókar hiánya. A kormány mellett található a helyettesítő megoldás, az úgynevezett joystick-váltó. A számítógépes játékok világát idéző berendezés azonban ugyancsak komoly: a próba során kiderült, hogy mennyire kényelmes és egyszerű vele a váltás. Ugyan nem a névadója mikrokapcsolós könnyedségét idézi, de a hagyományos botváltónál sokkalta kevesebb erővel használható, mondhatni „uras" a váltás.

Az ülések alap- (haszongépjárműves) változata is biztos oldalfogást biztosít. A haszongépjárműveknél általában takarékoskodnak a fülkében a hellyel, ezért is értékelendő, hogy az új Ducato vezetőülése 200 milliméteres hosszúsági és 37 milliméteres magassági tartományban állítható. A kárpitozás nem csak harmonizáló színeivel érdemel figyelmet.

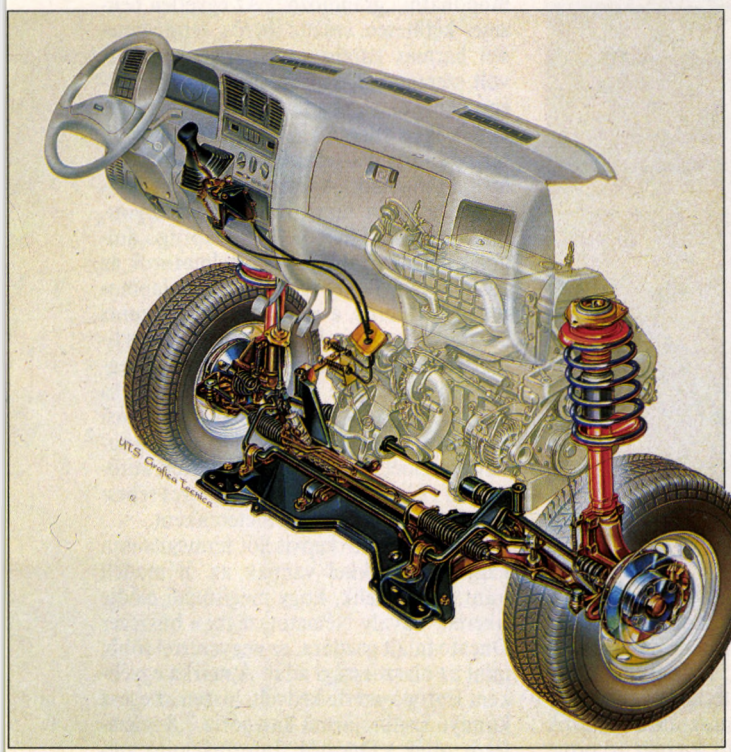
A bemutató sajtótájékoztatón elmondták, hogy a mérések szerint a vezető bal oldalán mért zajérték a személyszállító változatoknál 79 dB, a teherszállítóknál 80,5 decibel, ötödik sebességfokozatban, 120 kilométeres tempónál mérve. Ezek az arányok nemcsak a most érvényes, hanem az 1996-ban életbe lépő EG szabványnak is megfelelnek. A kormány jól párnázott, energiaelnyelő képességű. Az új kocsik kivétel nélkül szervokormányzásúak. Ha-





A buszverzióból mindjárt kétfélét építettek: a gyerekeknek remélhetőleg a tartósabb kivitel jut

sonlóan szériafelszerelés az első és a hátsó üléseknél a hárompontos automata biztonsági öv magasságállítási lehetőséggel. A fejvédelem sem maradt elhanyagolt szempont: minden ülés alapfelszerelése a jól megtervezett fejtámla. A pedálok elhelyezése olyan, hogy valóban „személygépkocsis" üléstartást lehet felvenni a kocsiban. A legtöbb új Ducato rendelhető blokkolásgátlóval, s a biztonsági felszerelések címszó alatt található az az inerciális kapcsoló is, ami minden új Ducato sajátja. Az FPS vagy Fire Prevention System azzal akadályozza meg a kocsi kigyulladását, hogy egy megadott értékű lassulásnál automatikusan lezárja az üzemanyag útját. Ellenkező esetben ugyanis az elektromos üzemanyagpumpa még fecskendezné kifelé



Két jellegzetesség az új kocsiról: a felfüggesztés McPherson, a sebességváltó joystick

Felépítmények sokasága adja a márka jelentőségét: az egységes alvázra ötszáz féle felépítmény készült

snowfox

INTERNATIONAL KFT
gumiszaküzlet
H-1208 BUDAPEST
Helsinki út 124-126.
Telefon: 283-0147
Telefon/Fax: 283-1118

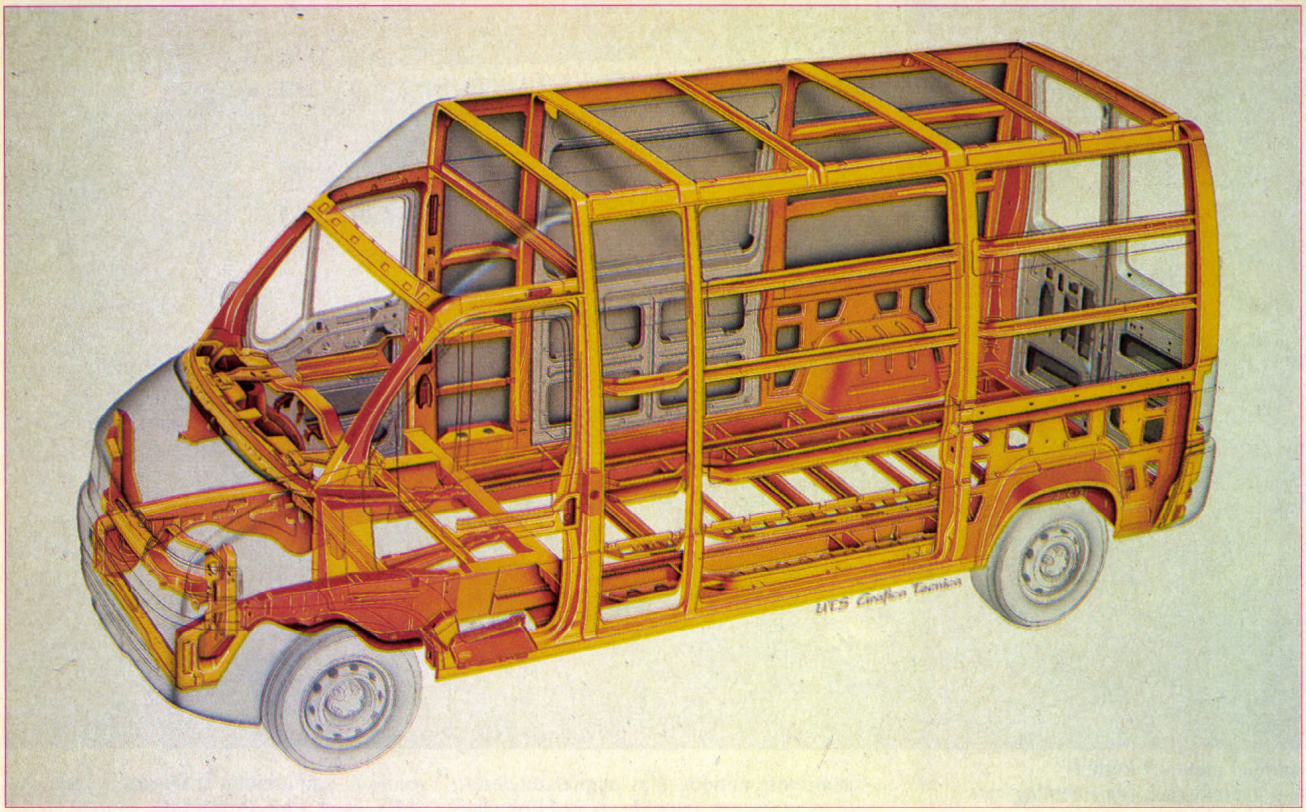
GUMI KFT
gumiszaküzlet
H-6728 SZEGED
Budapesti út 1.
Telefon: 62/324-295
Telefon/Fax: 62/324-284

A
Michelin, Firestone, Continental, Hankook
cégek kereskedelmi partnere

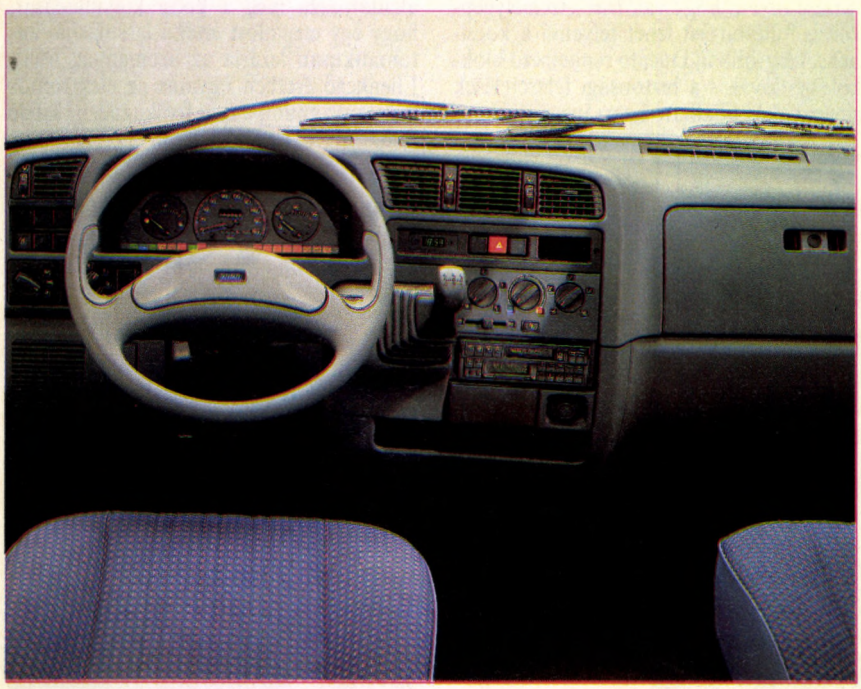
javítás;
szerelés;
statikus és elektronikus centírozás;
szaktanácsadás

autógumik;
acél és könnyűfém keréktárcsák;
sportkormányok;
gyerekülések;
ápolószerek

Már kaphatók Sava *abroncsok is!*



Több mint negyven töréstesztben esett keresztül a felépítmény, míg végleges formáját elnyerte



Csak a különleges sebességváltó kar árulkodik arról, hogy ez a műszerfal nem személygépkocsié, hanem az új Ducatóé

a benzint a valószínűleg deformálódott vezetéken át a forró fémfelületre.

A ki- és belépést széles lépcső segíti: magassága a 10 és 14 jelű változatoknál 440 mm, a Maxinál 480 mm, hátul 54 mm a fellépőmagasság. Az első ajtó jó szélesre, nyolcvan fokig nyitható. A háromféle elnevezés (10, 14, Maxi) 1000, 1400 és 1800 kilogrammos hasznos terhelhetőséget takar. Mint a mesében, háromféle a tengelytáv is: rövid, közepes, hosszú, vagyis 2850, 3200, 3700 mm. A nem platós változatok raktere is sokféle lehet, a variációk a 7,5 köbmétertől 15 köbméterig terjednek. Az új kisbuszok igen elegánsak, de a tervezők mindjárt egy gyerekálló kivitelt is programba vettek iskolabusz név alatt. A paletta sokszínűségét még lehetne dicsérni, hiszen a sokféle lehetőségből akár ötszáz változatot is létre lehet hozni.

A motorkínálat sem akart lemaradni, mondhatni „grandiozo". Az egyetlen benzines kétliteres, száztíz lóerős, természetesen hármas katalizátorral. Ezt a motort volt szerencsénk kipróbálni egy dobozfelépítménnyel, sajnos terheletlenül. Az üres kocsit igen fürgén, jó gyorsulással vitte, tartós autópálya-sebesség sem tűnt megvalósíthatatlannak. A felépítmény vége, magyarul a kocsi fara azért már pattogott, hiszen elöl McPherson, hátul laprugó dolgozik az új Ducatóban. A dízelmotorok az 1,9-től a 2,5 TD-ig terjednek. Az alapmotor itt 70 lóerős, a próba szerint öreguras vezetéssel igazi szállítójármű. A „csúcsdízel" 110 lóerős, a Maxi felépítménnyel legnagyobb sebessége 145 km/h. A katalógus hallgat ennek a verziónak a fogyasztási adatairól, megadja viszont a kisebb panorámaverzióét: ez városban 10,5 liter, autópályán 12 liter kilencven kilométeres sebességnél 8 liter – száz kilométerenként.

A torinói gyár képviselői természetesen nagy reményekkel vannak az új modell iránt, azt remélik, hogy megismétli elődje sikereit. Tavaly Németországban húszezer Ducato talált gazdára, ez négyezerrel több, mint az olaszországi adat. A márka egyébként Európa-szerte kedvelt, hiszen az egész könnyű szállítójármű kategória 7,8 százalékát adták a Ducatók. Információink szerint a magyar piacon ősszel kívánnak megjelenni, így az új típusok árait még nem tudjuk közreadni.

KÉKESI

AZ ELKÉPZELHETŐNÉL EGGYEL TÖBB SZÍNÁRNYALAT!

MOBIHEL

AUTÓLAKKOK
és felületkezelő-rendszerek
teljes választéka

a HELIOS-tól

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

KLÍMA IPARI CENTRUM RT.
Diavia
auto air conditioners

Kényelmes és biztonságos vezetés minden évszakban

Személygépkocsik és egyéb járművek klimatizálása (Diavia)
Járműfűtő berendezések (Eberspächer)
Szállítójárművek raktérhűtése (Thermo King, EUROFRIGO)
Riasztók
Beépítés, forgalmazás, szerviz

Eberspächer

Teremtsen megfelelő hőmérsékletet járművében, mielőtt elindul

Központ: 5400 Mezőtúr, Szolnoki út 5.
Tel/fax: 59 / 361-911

Budapesti iroda: 1119 Budapest, Fehérvári út 44.
Tel: 161-3927, 166-7644/203, 102
Fax: 185-2983

Idézet az Autó–Motor 1993/26-os számából



Ferjáncz Attila
1. Michelin. Irányíthatóságban a legjobb, gyorsításkor és fékezéskor is jobb, mint a következők, kimondottan csöndes.



Dudás Gyula
1. Michelin. Ez a tökéletes gumi, alig kell a kormánnyal korrigálni, nagyon jól tapad, de emiatt valamivel lassúbb. Alig csikorgtatható, a legcsöndesebb.

A GYŐZTES TESZTGUMIK SZÁLLÍTÓJA:

AGRO GUMI kft.

8618 Kereki, Petőfi S. u. 2. Tel.: 06-84-365-017, 06-84-365-173
1032 Budapest, Bécsi út 170. Tel.: 250-1439
Rádiótelefon: 06/60/329-557

McCANN-ERICKSON



MIELŐTT ÁTMENNE ÖN ELŐTT

Az új ***HUNGÁRIA CASCO*** *a legnagyobb veszteségekre szól. Határtalan biztosítás: külön díjtétel nélkül egész Európára érvényes.*

Biztosítási kínálatunk: *lopás-, tűz-, töréskár-, extratartozék-, ablaküvegtörés- és balesetbiztosítás. Ez utóbbi térítési összege a duplájára emelkedett. Ön részletesebb tájékoztatást kíván? Hálózatunk országszerte várja partnereinket.*

BIZTOS KÖTÉS. HUNGÁRIA CASCO

A NŐK ÉS AZ AUTÓ

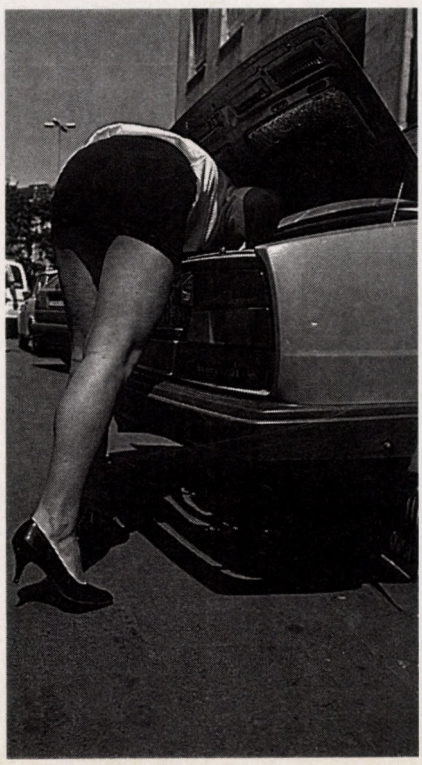
Napjaink autóit mind jobban befolyásolják a formai követelmények, a külső megjelenés egyre nagyobb fontosságú, a tervezők jobban figyelnek arra, hogy az egyes formák milyen érzelmeket váltanak ki a szemlélőből, és ezen kritériumok közül is igen lényeges az, hogy miként látja a női szem az autót.



A gyártók jól tudják, hogy a házaspárok autóválasztásakor körülbelül 70 százalékban a nők döntenek, ezt a reklámokban megfelelően ki is használják. Egyes autók inkább a női vásárlók igényei szerint vannak kialakítva, mások kevésbé. A FIAT nagyszabású közvélemény-kutatást készített „A nő és az autózás" címmel. Tizenkét európai márka vásárlói válaszoltak a kérdőívekre az autó megvásárlása után három hónappal. A felmérés alapján rögtön szembe tűnik, hogy a hölgyek autóigénye dinamikusan növekszik. Például Franciaországban 1987 és 1992 között 9,5 százalékkal nőtt a hölgyeknek eladott autók száma. Gondoljunk csak bele, ezen időszakban a nyugat-európai autópiac egészében vizsgálva jelentősen beszűkült. Továbbá az is kiderül a felmérésből, hogy nagymértékben növekszik a női vezetők száma is, párhuzamosan a növekvő eladásokkal. Arányuk Európában országonként 35 százalék és 50 százalék között mozog.

Elsősorban a városi autókat és a kompakt modelleket vezetik hölgyek, ám szívesen ülnek a nagyobb kategóriákba tartozó autók volánjai mögé is. Például a terepjárók 15 százalékát vezetik Franciaországban, 22 százalékát Németországban és 25 százalékát Nagy Britanniában. A felmérés szerint a női vezető harmonikusabb kapcsolatba kerül autójával, jobban kíméli, kerüli a lóerők kiautózását, kedvesebb vele, gyakran becézgeti is.

A kérdőívekből kiderül, hogy a női vezetők 35 százaléka autózik szinte kizárólag városban, férfiaknál ez az arány 15 százalék. A megkérdezett hölgyek gyakran elégedetlenek a belső terek apró részleteivel, paradox módon sokszor éppen azon autók esetében, amelyeket női autóknak tartanak. Gyakran elhangzott a kérdés, hogy miért nem őket kérdezik meg a mérnökök az egyes problémák esetében, mielőtt szalagra kerül az autó. Többször olvashatók ilyen megjegyzések: „úgy tűnik, a tervező felesége nem gyakran ül a kormányhoz",



vagy „na, ez is csak filmen látott nőt vezetni". Remek példa erre a Citroën AX, ahol az első ajtóban kitűnő ötletként kialakították a műanyag üveg helyét, de arra már nem gondoltak, hogy a harmadik ajtó kulcs nélkül is nyitható legyen. Vagyis mindig le kell állítani a motort, és hátra kell menni a kulccsal. Ehhez hasonlóan többször elhangzott példa a biztonsági övek felső rögzítési pontjának elhelyezése. Gyakran nem női méretekre szabták.

Ugyanakkor igen sok olyan apró részlet található az egyes modellekben, amit sokra értékelnek a női vásárlók. Ilyen például az Opel világító kulcsa, a Subaru tanksapkája, amit egyszerűen lehetetlen ottfelejteni, mert a betöltőcsonkhoz van rögzítve, továbbá a Renault pontszerűen irányítható olvasólámpája és a FIAT Panda óriási rakodópolca.

Példaértékű lehetne a FIAT felmérése a gyártók számára. Egyszerűen oda kell figyelni a vásárlóra, figyelni kell az igényeit, és ez különösen lényeges a hölgyek esetében. Ők igen gyakorlatiasan vizsgálják az autókat, hamar előbukkannak a kényelmetlenséget okozó apró részletek. Ha már késő, akkor igen költséges a korrigálás, nem is beszélve az autó esetleges kedvezőtlenebb megítéléséről. Pedig nem kerül sokba a megoldás: egyszerűen meg kell kérdezni a vásárlót.

SCHOLTZ GÁBOR

KULTIKUS LUXUS

BENTLEY JAVA

A Java egyelőre tanulmányautó. A Bentley kompakt sportautónak szánja, amely egyrészt a rolls-royce-os hagyományokat ápolja, és az elképzelhető legjobb minőséget nyújtja, másrészt újabb vevőkört nyer meg a gyár számára.





A Bentley és Cosworth közös műve a mindössze 3,5 literes, dupla turbós motor, amellyel 250 km/h-t könnyedén elér a Java

BENTLEY JAVA

A Rolls-Royce-hoz tartozó Bentley a luxusautók kissé sportosabb, teljesítményorientáltabb változatait készíti, így az új, „kis sportautó" kivitelezéséért is ez a leányvállalat a felelős.

A Java koncepciójának kialakításakor 1992 közepén a Bentley a warwicki Design Research Associates (DRA) irodájával vette fel a kapcsolatot, ahol *Roy Axe* a vezető, akit az autóipar egyik legkreatívabb koponyájának tartanak. Ő határozta meg a 80-as évek elején a máig sikeres Chrysler Voyager külsejét. 1982-ben a Roverhez került, ahol feladata az volt, hogy a márka formatervezői részlegébe életet leheljen. 1991-re végzett a munkával, s ekkor alapította korábbi kollégáival, *Les Whartonnal, Adrian Griffithszel* és *Graham*



A Bentley hátulja brit formai hagyományokat őriz





A beltér pompája szinte barokkos, természetes bőr és fa borít mindent, a légzsákokat és a rejtett bukócsövet is

Lewisszal a DRA-t, amely rögtön több titkos megbízatást is kapott a Rolls-Royce-tól.

Az elképzelések szerint a Javában el kellett férnie négy, tökéletes kényelmet nyújtó ülésnek, s két formában, elegáns kupé és kabrió alakjában is meg kellett jelennie az autónak. A formai jegyeknek óriási jelentősége van ebben a kategóriában is, ezért az orr-részt a hagyományos Bentley-hűtőrács uralja, amelynek arányai kissé megváltoztak. A fényszórók és a hűtőmaszk együttese már kifejezetten modern hatású, remekül utal az egzotikus polinéz misztikumra és az európai, kifinomult kézműves hagyományokra. Az oldalkép, a Java profilja némiképp emlékeztet a Continental R vonalaira, hullámaival azonban sokkal játékosabb, dinamikusabb. A kocsi hátulja talán kevésbé markáns, de ez is jellegzetesen önálló megoldás.

A luxusautó formájának gömbölyítésével meglehetősen nagy kockázatot vállal a Rolls-Royce, illetve a Bentley, hiszen olyan időtálló karosszériával szabad csak piacra lépnie, ami még évtizedek múltán is elegáns és vonzó marad. A mai közép- és felső kategóriájú autók története azt mutatja, amilyen lelkes fogadtatásra találnak egyes divatos formák, olyan gyorsan meg is unja őket a közönség, s egyre gyakrabban kell módosítani, csinosítgatni a modelleket, ami az értékállóságot cseppet sem növeli.

A Bentley Java utasterének kialakításakor erősebben ragaszkodtak a már bevált megoldásokhoz. Az arányok kisebb változtatásával a Continental R műszerfalát vették át, amit természetesen faberakások és bőrbevonat díszít. Jelentős munkát kívánt a hátsó ülések kialakítása, hogy ott felnőttek is jól érezzék magukat, megfelelő legyen a belmagasság.

Amennyire fontos a látható dolgokban az elegancia és a presztízs jelenléte, olyannyira lényeges a modern technika bevetése a gépészeti egységek megalkotásakor. Az elképzelések szerint a 474 cm hosszú karosszériát acél alvázra alumíniumból készítik, a keménytető szénszálakkal erősített műanyagból lesz. A motorfejlesztéshez neves külsőst, a Coswortht hívták segítségül, amellyel – annak ellenére, hogy a Java egyelőre formai tanulmány és a közönség szondázása pillanatnyilag a legfőbb feladata – munkához láttak, hogy valóban sportautóhoz méltó menetteljesítmények és luxusautóhoz illő csönd és rezgésmentesség uralkodjon majd a szériában készülő autóban. Teljesen új motort terveztek a Javának, két turbóval lélegeztetett, kompakt V8-ast. A lökettérfogat mindössze 3,5 liter (a legtöbb Rolls motorja 6,75 literes), a hengerfej minden dugattyú fölött négy szelepet rejt. A teljesítményadatokat továbbra sem adják meg hivatalosan, csak annyit árultak el a Genfi Autószalonon, ahol személyesen is megvizsgálhattuk a tanulmányt, hogy 100-ra 5,6 másodperc alatt képes felgyorsulni, végsebessége pedig 270 km/h lenne, ha az elektronika 250-nél nem szabályozna le. Az áramvonalas, viszonylag könnyű karosszériának köszönhető, hogy a Bentley 120-nál nem fogyaszt többet 100 kilométerenként 9,7 liternél.

A további műszaki megoldások tekintetében sem engedik lejjebb a mércét: az ötfokozatú váltó elektronikus vezérlésű, a blokkolásgátlós fék munkadugattyúi hatalmas, belülről is szellőztetett tárcsákba kapaszkodnak, szükség esetén a vezető és az utasok előtt is légzsák fújódik fel, s kiugrik az addig rejtett bukócső. A felfüggesztést számítógép felügyeli, s változtatja a rugózás és a csillapítás paramétereit.

A Rolls-Royce vezetői úgy érzik, a Java-tanulmány alapján készülő újabb Bentley-generációval a következő évtizedekben megerősítik helyzetüket a csúcson. A hosszú szünet után végre nyereséges 1993-as esztendő lezárásával abban reménykednek, hogy a cég történetében új korszak kezdődik – a Java-tanulmánytól mint befektetéstől éppen azt várják, hogy tíz, húsz és ötven év múlva is a Rolls-Royce legyen az igazi autó, aminél nincs jobb kerek e világon.

D. F.

RED SCORPIO

RS 950

az intelligens autóriasztó
...AZ ÖN RIASZTÓJA?

* távirányítás 30-70 m-es hatótávolsággal
* riasztás hang- és fényjelzéssel
* csomag- és motorvédelem
* gyújtásblokkolás
* beépített központizár-vezérlés
* feszültség- és rezgésérzékelés
* automata élesítés

AZ ALAPRENDSZER TARTALMA:

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

ÉS MINDEZ CSAK 16 000,– Ft

Kiegészítő egységek:

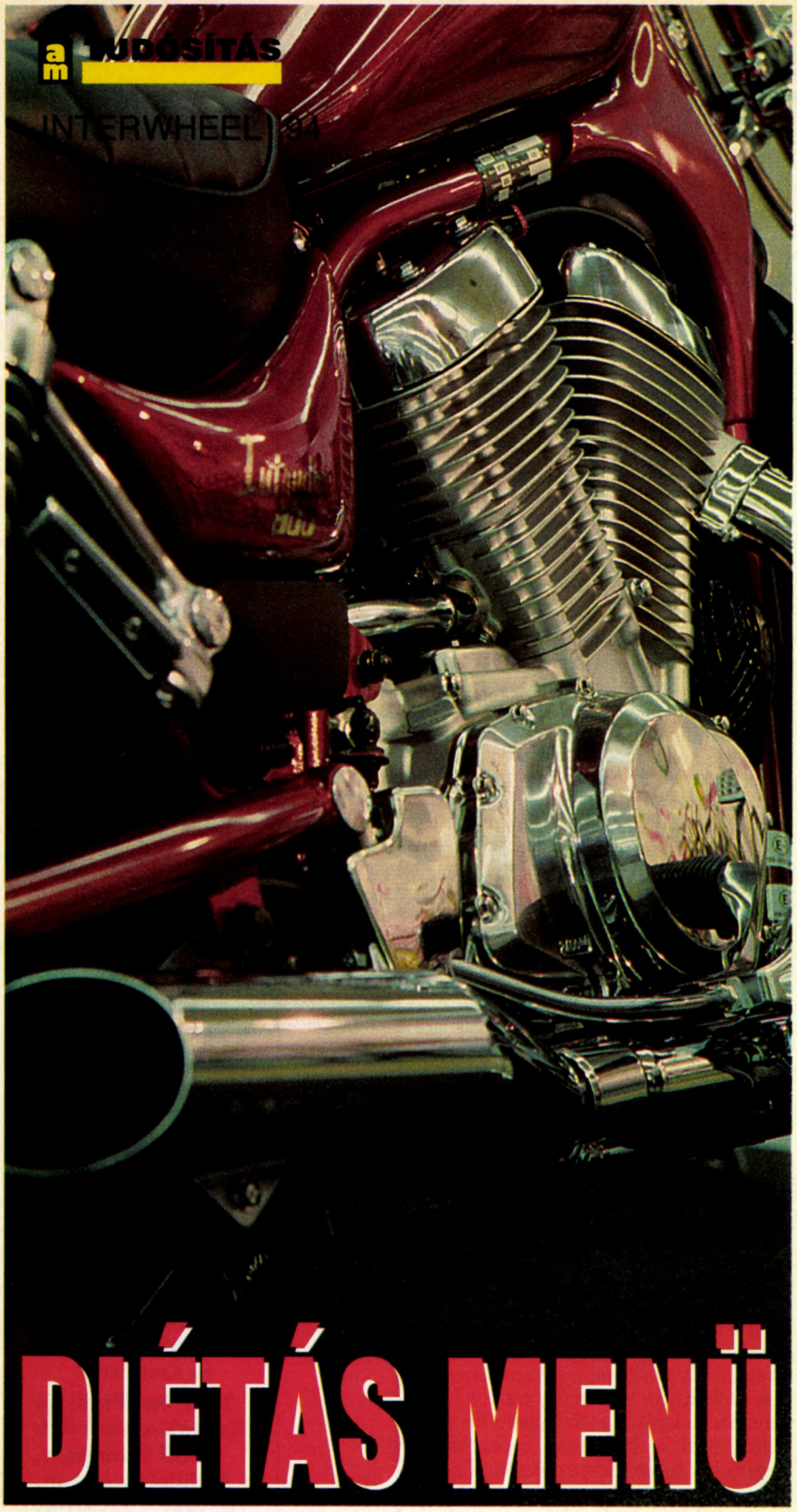
* ultrahangos érzékelő
* akkumulátoros sziréna
* pager (távcsipogó)
* további ajtózáró motorral az összes ajtót egyszerre nyithatja, zárhatja.

EZ AZ ÉN RIASZTÓM!

Magyarországon kizárólagosan forgalmazza és szervizeli:

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

Partner szervizünk:
S–TEL BT.
Bp. X. ker., Mázsa u. 14/D.
tel.: 177-3980



DIÉTÁS MENÜ

Az éttermekben alapvetően három választás áll a vendég előtt. Választhat à la carte, de dönthet a menü vagy a diétás menü között is. Április 7–10-ig a Budapesti Műszaki Egyetem Goldman menzáján csak diétás menüt szolgáltak fel. Az Interwheel '94 kiállítói közül ugyanis több olyan név hiányzott, akik nélkül az étlap nem lehetett teljes.



Először láthattak az érdeklődők kiállításon úgy Suzukikat, hogy azok megvásárolhatók voltak. Képünkön egy nagyöbű kis chopper, az LS 650



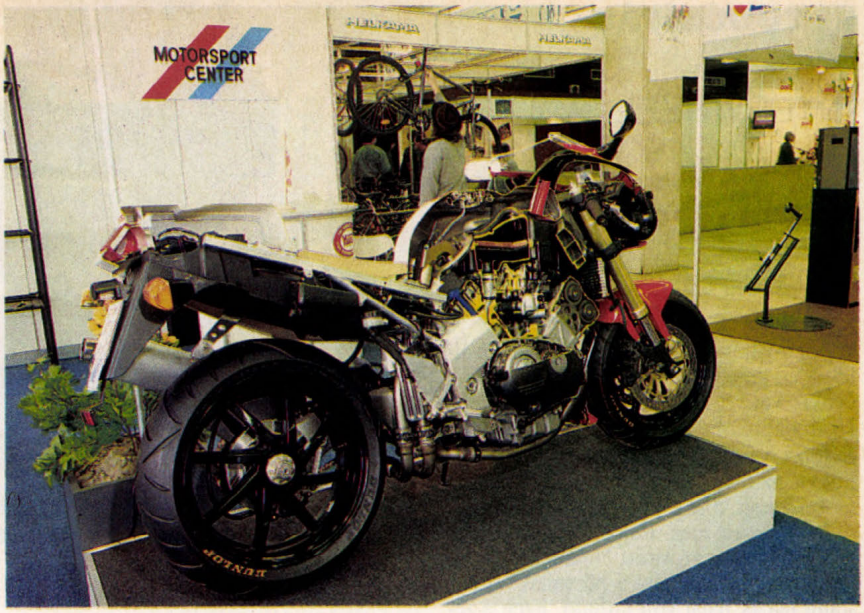
A legújabb Nolanokat és bőrruhákat vonultatta fel a Motex

Hosszúvillás csillogó motorcsodákat, és elektromos robogót állított ki az Amargo Chopper



Tavalyelőtt volt egy Interbike-kiállításunk, egy évvel ezelőtt az első Interwheelünk. Mindkettő színvonalas helyszínen, a Petőfi Csarnokban tartott nagyszabású rendezvény volt, igazi seregszemléje a kétkerekűzésnek. A motoros- és a kerékpároságazattal foglalkozó cégek és vállalkozások mindegyike – szinte kivétel nélkül –





Titkait feltáró RVF a Motorsport Center bemutatóján



Sisakok, csomagtartók és olasz motorok a Motor Line standján

arra törekedett, hogy ezen az alkalmon mindenképpen megjelenjen.

Idén változott a kép, és sajnos nem előnyére. Az összefogás, a nagyszabású közös fellépés helyett ismét sikerült az erőket szétforgácsolni, és mind a közönséget, mind a kiállítani szándékozókat megosztani. Szinte egy időben, alig két héttel egymás után még akkor is luxus két azonos témájú kiállítást szervezni, ha a megcélzott közönség nem azonos. A kiállítóknak viszont ugyanazoknak kellene lenniük, akik közül azonban kevesen engedhetik meg maguknak a mindkettőn való részvételt. Ennek eredményeképpen végül mégiscsak az érdeklődő közönség járt rosszul, amely többszörös díjért tekintheti meg azt, amit tavaly még egy helyen, összevontan nézhetett meg. És még nem beszéltünk a vidéki lakosságot érintő utazási költségnövekményről. Vagy marad a másik lehetőség, csak az egyik kiállításra elmenni, ekkor azonban csak részben kap képet az itthoni kínálatról a látogató.

Kétségkívül a sorrendben a második, az Interwheel '94 volt a szó szoros értelmében vett szakkiállítás a kisebb alapterület ellenére is. Ez meglátszott a kiállítók hozzáállásán és a hangulaton egyaránt. Valami lebegett a levegőben a nyitva tartás egész ideje alatt. Egyfajta áhítat, ami csak általában a vallási szentélyekben fogja el az embereket. Talán a szakközönség jelenléte, a téma iránti elhivatottság légköre miatt volt ez így érezhető.

A tárgyszerű vizsgálatot követően azonban nem sok alap maradt a lelkesedésre. A korábbi kiállítók közül többen hiányoztak, voltak, akik csupán jelzésszerűen jelentek meg, és akik nagyobb standot hoztak, azokat is leginkább csak nagyítóval lehetett felfedezni, annyira kis területet foglaltak el.

A kiállítás tulajdonképpen már a menzára való belépés előtt elkezdődött, ugyanis a Motorshow-n a legnagyobb területet elfoglaló Policar (Cagiva, Ducati) itt csupán egy kamionnal és benne néhány motorral képviselte magát. A kapun belül először a Treff-X standján találta magát a látogató, ahol a legváltozatosabb színű és típusú robogók fogadták. A kft. hitvallásához és vállalásához híven ezek mind felújított, jótállással kínált darabok voltak, amelyek ára – az új robogókhoz képest – mindenképpen kedvezőnek nevezhető.

A Treff-X standjával szemben egy teljesen más stílus képviselői kellették magukat. Az Amargo Chopper nevéhez méltóan

INTERWHEEL '94

Choppercsoda a Ride Free standon. A Devileknél a chopperesek szerelhetik fel magukat A-tól Z-ig



csillogó-villogó nagyöbű kétkerekűeket állított ki, amelyek közül a legtöbb Harley-ősökre volt visszavezethető, de akadt egy Ural alapokon álló csodaszép járgány is.

Aki a bejárat után azonnal balra vette az irányt, az a legrégebbi budapesti magánmotorosbolt, a Motex hangulatos kiállításához érkezett meg. Polcokon sorakoztak a képviseletben árusított Nolan sisakok és egyéb kiegészítők, míg a bőrruhák sora a stand másik felén volt látható. Ezen a részen tekinthették meg az érdeklődők *Pecsenka Zsolt* enduroversenyeken használt TM motorját és egy Kawasaki EL-t, amely vevőre várt.

Szintén a földszint vendége volt az ez alkalommal bemutatkozó Motor Line Kft., amely olasz motorkerékpárok és azok alkatrészeinek beszerzésére specializálódott. Ezenkívül a szintén olasz gyártmányú FM bukósisakok és Nonfango csomagtartók és bőröndök képviseletét látják el. Standjukon egy Gilera 503-as bemutatásával csalogatták az érdeklődőket.

Az emeleti rész központi helyét első bálozó, a Magyarországon most szárnyait bontogató Suzuki foglalta el. Gyakorlatilag a tervezett teljes kínálatot bemutatták a legkisebb TS 50XK-tól kezdve az 1400-as Intruderig. A motorok természetesen megvásárolhatók voltak a kiállítás ideje alatt. Amit nem vettek meg, azok sem tűntek el a süllyesztőben, a Suzuki márkakereskedőknél megtekinthetők, illetve megvehetők.

A Honda is jelen volt, de nem a hazai képviselet révén, hanem egy viszonteladó hozott el négy gépet. A Motorsport Center a '94-es évjáratú VFR 750-t, CB 500-t, Dominátort és CBR 600-t a vele kapcsolatban álló osztrák márkakereskedőtől, Schmidingertől kérte kölcsön.

Igazi csemegével is szolgált a kis cég, bemutatva azt a félbevágott RVF-et, amelyen a szuperbike-bombázó technikai megoldásai tanulmányozhatók. Erre annál inkább megvolt a lehetőség, mert a motor egészen megközelíthető volt. A motorkerékpárokon kívül AGV és MDS bukósisakokat, valamint Arrow kipufogórendszereket, Öhlins rugóstagokat, teleszkópokat is láthattak az érdeklődők.



Festményeket készít tankra, motorháztetőre vagy akár bukósisakra a Komik Stúdió
Fotó: BALOGH RÓBERT

A Yamaha Motor Hungária ezúttal csupán jelzésértékűen képviseltette magát. Egy FZR 600-ast állítottak ki, valamint egy sorozat Arai sisakot, amelyeket 20 százalékkal olcsóbban kínáltak az Interwheel folyamán.

Egyetlen hazai motorgyárunk is megjelent, a Cyclonok színes változatait bemutatva. Az áruk – nem a színesedés miatt – kissé megnőtt tavaly óta, a bukócső nélküli alapváltozat 36 500, a bukócsöves 38 500 forintot kóstál. A gyártás körül – az előjelzésekkel szemben – sajnos kisebb pénzügyi nehézségek merültek fel, a hírek szerint szóba került a gyár külföldre telepítése is.

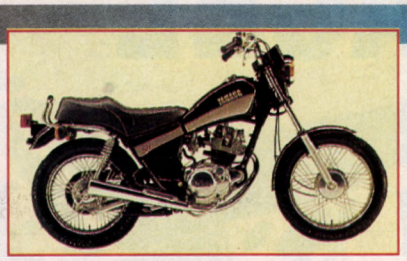
A motorkerékpár-importőrökön kívül nagy számban jelentek meg a kiegészítőket, felszerelési cikkeket árusító cégek. Közülük a legnagyobb, az IMET Hungaro – szokásához híven – egy boltot rögtönzött, ahol kedvezményesen kínálta az általa forgalmazott termékeket. Az eddig is kapható Shoeil, Nava, Schuberth és M77 márkájú sisakokon kívül új szín volt a Max márkanevű olcsó fejvédők feltűnése. **G. M.**

Felszerelésben, alkatrészben és motorkerékpár fedélzeti telefonban utazik a Black Devil motorosbolt

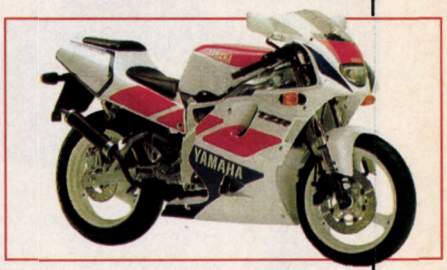


YAMAHA MOTOR HUNGARIA











A YAMAHA MOTOR HUNGARIA azon vásárlói között, akik 1994. március 1. és július 31. között új XC 125 Beluga, DT 125 R, SR 125 R és TZR 125 típusú motorkerékpárt vásárolnak, 1994. augusztus 5-én 8 db egyenként 30 000 Ft-nál magasabb értékű mountain bike kerékpárt sorsol ki. A motor mellé egy kerékpár. Ugye nem is rossz!

Yamaha Motor Hungária KFT.

Budapest 1134. Váci út 45.
Telefon: 270-1333/107. Telefax: 270-3441

YAMAHA MOTOR HUNGARIA

Marine



A YAMAHA MOTOR HUNGARIA az első húsz olyan vásárlója között, akik 1994. március 1. és június 30. között MJ 650T, MJ 650TX vagy Wave Blaster típusú ülős vízirobogót vásárol, 1994. július 6-án 1 db Superjet 650 típusú állós vízirobogót sorsol ki.

Számoljon: a nyerési esély 1 : 20.
Ez azért valami!

Yamaha Motor Hungária KFT.
Budapest 1134. Váci út 45.
Telefon: 270-1333/107. Telefax: 270-3441

SVÉD ACÉL

HUSABERG-TERÍTÉK



Bajnokok motorja a Husaberg 501. A 108 kilogrammos gép első kereke 295, hátsó kereke 328 millimétert rugózik

Meghalt a király, éljen a király – mondhatták a svéd endurorajongók, amikor 1989-ben bezárta kapuit a Husqvarna, de megindította gyártósorát a Husaberg.

Jelen esetben a szólás egy kicsit sántít, mert a Husqvarna nem szűnt meg, csak áttelepült. A tősgyökeres skandináv céget felvásárolta a Cagiva-csoport, és minden gyártóeszközt Olaszországba szállított. A Svédországban jelentős nagyságú endurótábor azonban nem maradhatott hazai gyártmány nélkül, ezért egy háromszázötven éves kis városkában, Röforsban szinte azonnal megalapították a Husaberg Motor AB-t. A gépek nemzeti hovatartozását már a kezdetek kezdetén hangsúlyozni szerették volna, ezért nemcsak – mint a Husqvarna esetében – az emblémát színezték nemzeti színűre (kék-sárgára), hanem az egész motort is.

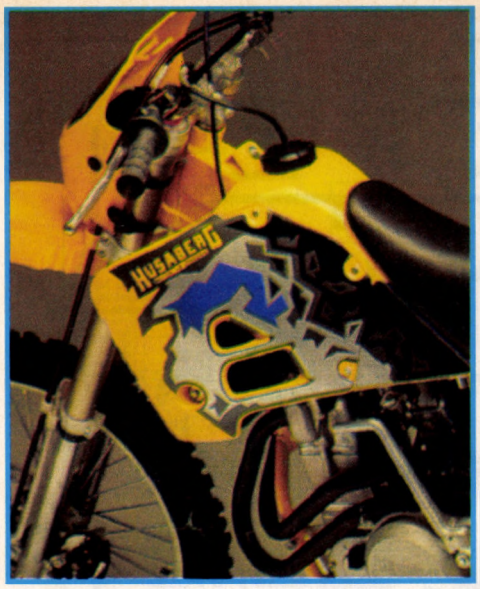
A Husabergek az eltelt alig négy év alatt szép karriert futottak be: nem kevesebb mint kilenc világbajnoki címet szereztek. A hírnevét egyre csak növelő svéd márka magyar vonatkozásban is elkönyvelhet sportsikert. A magyar bajnoki címet a közös osztrák–magyar bajnokság 250 cm^3 feletti kategóriájában az osztrák Martin Weichenberger nyerte el egy háromötvenes Husaberget meglovagolva.

Hogyan lehet ilyen gyorsan ilyen szép pályát befutni? A Husaberg motorok adják meg a választ. Minden egyes elemük válogatott darab, a piacon ma elérhető legjobb minőségű alkatrészeket építik be. Ami pedig saját készítés, az a svéd acélkézműipar remekének nevezhető. Kiváló anyagok, alapos, rendkívül gondos kidolgozás jellemzi ezeket a gépeket. Értve ezen az ellenőrzés szigorú rendszerét is, amin nem csúszhat át egyetlen hibás hegesztésű, repedt vagy rosszul megmunkált darab.

A kis üzemben csak a Husabergek fő elemeit állítják elő, igen magas a beszállítók aránya. Az első fordított teleszkópvillák például a White Powertől érkeztek. A hátsó, húzó- és nyomóirányban is hangolható központi rugóstagot az Öhlins szállítja. A fékek Brembók, az első tárcsa mindegyik modellen 260, a hátsó – ugyancsak mindegyik gépen – 220 milliméter átmérőjű. A kerekek is egyenméretűek, az első gumiabroncs méretjelzése 3,00 × 21, a



Csupán négyfokozatú a hatszázas krossz Husaberg sebességváltója. A rendkívül nyomatékos motor miatt többre nincs is szükség



Modern minta fedi a '94-es modell vízhűtőjét.
Az ülés szinte a kormányig ér



Rendkívül egyszerű és ezért megbízható a Husaberg erőműve. A két kipufogócső nem vicc, a hengerfejben valóban négy szelep dolgozik



Amit lehetett, műanyagból készítettek a tömegcsökkentés érdekében

hátsóé 4,50 × 18. Az említetteken kívül beszállítóktól érkezik az elektromos berendezés és az olasz Dell'Orto gyártmányú karburátorok.

A Husabergek szíve azonban teljes egészében hazai gyártmány, hasonlóan a vázhoz, amit krómmolibdén ötvözésű acélcsövekből hajlítanak megfelelő alakúra. A spéci vázba spéci motor dukál, a 350, 500 és 600 cm^3-es Husaberg lóerőgyárak igazi remekművek. A megbízhatóság érdekében a végletekig egyszerűek, például olajszivattyút sem találunk a rendszerben. Ami azonban a nagy teljesítmény eléréséhez szükséges, az minden benne van. Hengerenként négy szelep, „kihegyezett" vezérműtengely, nagy sűrítés, és nagy torkú, 38 mm átmérőjű (Dell' Orto) karburátor.

A legkisebb, a háromötvenes gép furata 86 mm, lökete 60,2 mm, így meglehetősen rövidlöketű a szerkezet. Igaz ez a félliteres és a hatszázas modellre is, amelyek furata egyaránt 95 mm. A löketterfogati különbséget a főtengely, illetve a löket eltérése adja. A kisebb motorban 70,7 a nagyobban 84 milliméteres úton közlekedik a dugattyú. Sajnos teljesítmény- és forgatónyomaték-adat nem áll rendelkezésünkre, de az biztosnak vehető, hogy a hatszázas enduro gép hatodik fokozatban megfelelő végáttétellel 160 km/h feletti végsebességre képes. Ez azt jelenti, hogy a motor körülbelül 55–60 lóerős. A krosszmotorok végsebessége ennél kisebb, hiszen ott nem annyira ez számít, hanem inkább a kapaszkodóképesség. A nagyöbű négyüteműek forgatónyomatéka azonban akkora, hogy a krosszmasinákban csupán négyfokozatú sebességváltót találunk.



A Husabergek a kiváló minőség és a strapabíró, húzós erőmű mellett még egy egyáltalán nem megvetendő tulajdonsággal rendelkeznek. A tömegük hihetetlenül kicsi, ami terepen történő manőverezéskor jelentős mértékben megkönnyíti a gépek kezelését. Még a legnagyobb lökettérfogatú enduro Husaberg tömege is csupán 109 kg, a krosszváltozat azonban 2 kilogrammal még ennél is könnyebb. A mérlegen a legkevesebbet a félliteres krosszmotor nyomja, amelynek tömege csupán 106 kilogramm.

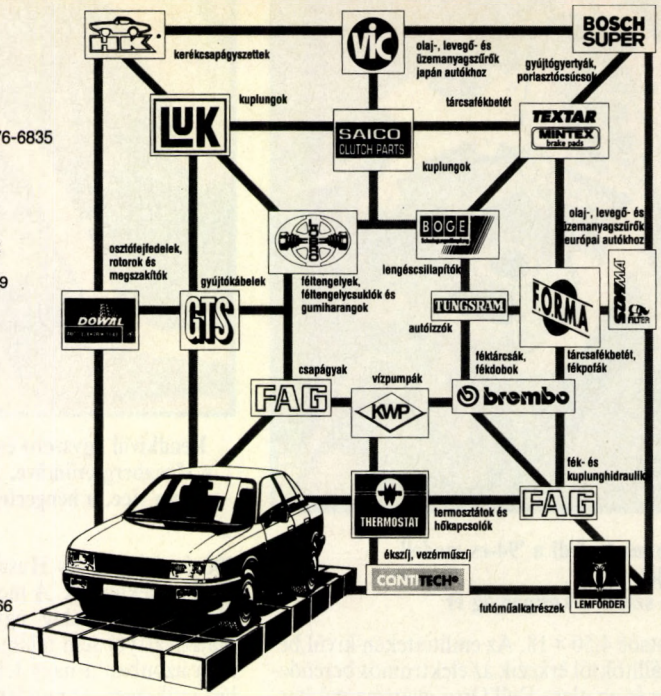
GAJDÁN MIKLÓS

LÁNG auto

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

Területi nagykereskedők

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



Az eredetivel azonos minőségű alkatrészek – elérhető áron!

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

SZUPER ÉLŐ TELEFON BULI

Beszélj más szellemes emberekkel egészs MAGYARORSZÁGROL

* szórakozás
* randevúzás
* találkozás



Buli van a telefonban

No.1 Party-Telefon Magyarországon

VALAKI MINDIG VÁR RÁD!

SZEREZZ ÚJ BARÁTOKAT 24 ÓRÁN KERESZTÜL

EGYSZERRE 14 MÁSIK TELEFONÁLÓVAL CSEVEGHETSZ

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

Tárcsázz most

Ez nem rögzített üzenet. Elő vonal felnőtteknek. Csak 75 Ft. 1/2 perc.

00.1809.537.0694

HA ÉG A HÁZ

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



Néhány nappal ezelőtt személyes ügyeim intézése miatt vidékre kellett utaznom, ahol ügyem elintézése során egy kedves bácsival ismerkedtem meg, egészen pontosan ez a bácsi kiáltott rám harsányan, hogy „maga nem az, aki az Autó-Motorba szokta írni a jogászi cikkeket?" Ezután mi következhetett más, a bácsi mesélni kezdte fia esetét.

A fiú egy nyugat-dunántúli kis településen lakik. Falujukban az elmúlt nyáron tűzeset kerekedett, éppen a fiú házának szomszédságában. Terményekkel teli gazdasági épület gyulladt ki. A bácsi fiának a telkén, kb. 50–80 méterre a tűztől hatalmas szalmakazal állt, és a szél azzal fenyegetett, hogy a tűz a szalmakazalra, majd onnan további gazdasági- és lakóépületekre terjedhet át.

A falu apraja-nagyja odasereglett és próbálta menteni a menthetőt, a tűzoltóságot is értesítették. A tűzoltóság gyorsan érkezett a helyszínre, az oltásnak azonban mégis volt egy akadálya, nevezetesen az, hogy a helyet, azol az égő gazdasági épület állt, sem az utca felől, sem a kertek alól nem lehetett megközelíteni a szerkocsikkal. Egyetlen mód kínálkozott, hogy a bácsi fiának a telkéről jussanak a tűz közelébe. Ők azonban a tűz idején nem voltak otthon, a kertkapu zárva volt, és a kertkapu mögött ott állt a gépkocsijuk. A tűz egyre fenyegetőbben lángolt, gyorsan kellett intézkedni, így a helyszínre érkező tűzoltók parancsnoka elrendelte, hogy feszítsék fel a kaput, és vontassák ki az ott parkoló gépkocsit. A kapu kifeszítésével csak néhány száz forintos kár keletkezett, viszont miután a tűzoltóságnak nem volt olyan eszköze, amivel megemelhette volna a telken álló kocsit, és ilyen eszköz a faluban sem volt, ezért a befékezett és sebességben hagyott gépkocsi kihúzatásakor a kocsiban több ezer forintos kár keletkezett. Ugyancsak károsodott a vetés is, mert a tűzoltók, miután eltávolították a személyautót, az oltás érdekében autójukkal behajtottak a kertbe. Mire egyébként a személyautót kihúzatták és az oltáshoz hozzá tudtak fogni a tűzoltók, már lángot fogott a panaszos fiának telkén lévő szalmakazal, amiből a szél égő szalmacsomókat, szikrákat vitt a környező házak, gazdasági épületek felé is.

Az oltás gyorsan folyt, a tűz keletkezési helye, a szomszéd pajtája azonban jelentős részben elpusztult, a lángot fogó szalmakazal több mint felerészben pusztult el, de a tűzoltóknak sikerült megakadályozni, hogy a lángok a környező házakra, köztük a bácsi fiának házára átterjedjen. Az eset után a tűzoltóság szakértője vizsgálatot folytatott, és megállapította, hogy a tüzet gyújtogatás okozhatta, valószínűleg gyerekek játszottak, de a pontos okot megállapítani nem lehetett. Az elrendelt nyomozás nem vezetett eredményre.

A bácsi fiának az eset miatt 100–150 000 forint kára keletkezett. Kárát – biztosítása nem lévén – megpróbálta a szomszéddal, illetve, a tűzoltósággal szemben érvényesíteni. A szomszéd elzárkózott a kártérítéstől, mondván, hogy bár az ő pajtájából indult a tűz, de keletkezéséről nem tehet, amikor a közelben lakók észlelték a tüzet, őt is a néhány házzal arrébb levő boltból hívták vissza. A tűzoltóság szintén elzárkózott a kártérítéstől, kijelentették: hogy ők a szükséghelyzet elhárítása érdekében, mások élete, testi épsége, vagyoni biztonsága megóvása érdekében valóban kárt okoztak ugyan a bácsi fiának, de a kár okozása (gépkocsi kivontatása, vetés letaposása) annak érdekében történt, hogy nagyobb veszélyt hárítsanak el, és ez arányban állt a veszélyhelyzet nagyságával.

Mi is itt a helyzet? Kaphat-e kártérítést valahonnan a bácsi fia? A helyzet jogi megítélésénél egy picit messzebbről, elméleti oldalról kell elindulnunk. Abból kell kiindulnunk, hogy mi a tulajdonjog tartalma, hiszen a bácsi fiának tulajdonosi jogai csorbultak oly módon, hogy kára is keletkezett. A tulajdon tartalma azt jelenti, hogy a tulajdonost megilleti a birtoklás, a használat, a hasznosítás, valamint a rendelkezés joga. Elméletileg, ha ezek a jogosítványok együtt állnak a tulajdonos „kezében", akkor a tulajdonjog a dolog feletti korlátlan hatalmat jelenti. Ez a korlátlan hatalom azonban sohasem érvényesülhet igazán teljeskörűen, a tulajdon tartalmából eredő jogosítványok kisebb-nagyobb mértékben csorbulhatnak, korlátozódhatnak. Például az állam jogszabályok útján támaszthat korlátozást, a tulajdonos szerződés útján vállalhat korlátot, és lehetne még példákat sorolni, de az első fordulat már megadja nekünk azt a kulcspontot, amelyből kiindulva az esetet megmagyarázhatjuk. Ilyen fenntartott törvényi korlát a tulajdonjog vonatkozásában az ún. szükséghelyzetben való károkozás.

A Polgári törvénykönyv 107. §-ában meghatározza, hogy mi az a szükséghelyzet. Szükséghelyzet akkor következik be, ha másnak életét, testi épségét vagy vagyonát közvetlenül fenyegető és más módon el nem hárítható veszély fenyegeti. Ebben az esetben a tulajdonos tűrni köteles, hogy dolgát (tulajdonát) a szükséghelyzet megszüntetése végett a szükséges mértékben igénybe vegyék, felhasználják, illetőleg abban kárt okozzanak. Más vagyonát fenyegető szükséghelyzet esetében ez a tűrési kötelezettség a tulajdonost csak akkor terheli, ha a fenyegető kár előreláthatólag jelentősebb mértékben fogja meghaladni azt a kárt, amely a tulajdonost érheti.

A Ptk. ezen rendelkezése kimondja azonban azt is, hogy a tulajdonos a szükséghelyzetbe került személytől kártalanítást, attól pedig, aki a szükséghelyzet megszüntetése során indokolatlanul nagy kárt okozott, kártérítést követelhet.

Jelen esetben a szomszéd a szükséghelyzet felmerüléséről nem tehet. Más személyek okozták a szükséghelyzetet, de ezeket a személyeket – valószínűleg gyerekeket – nem lehetett megtalálni. Így a szomszéd nem felel a szükséghelyzet bekövetkeztéért, és a szükséghelyzetből eredően a bácsi fiánál felmerült további károkért sem.

Nézzük mi a helyzet a tűzoltósággal! Úgy vélem, és remélem, olvasóim is arra a meggyőződésre jutottak a leírt eset kapcsán, hogy a tulajdonos távolléte esetében a kapu befeszítése, és a kocsi kivontatása szükséges intézkedés volt, így az ezekben felmerült kár nem volt aránytalan a szükséghelyzettel szemben. Nem lehetett aránytalan a vetés letaposásával okozott kár sem, hiszen úgy tűnik, hogy a legcélszerűbb helyen állították fel az oltáshoz a tűzoltóautót.

Mindezek alapján azt kell mondanom, hogy a bácsi fia sem a szomszédtól, sem a tűzoltóságtól nem követelhet kártérítést, esetlegesen, ha a szomszédnak lenne biztosítása, úgy azon biztosítás alapján kérhette volna kárai megtérítését a biztosítótól. Ha biztosítás nincs, a tulajdonos viselni köteles a tulajdonában beálló mindazon károkat, amelyekért mást nem tud felelőssé tenni.

DR. POLGÁR ISTVÁN
jogtanácsos

BŐR, KRÓM ÉS HARLEY–DAVIDSON (3.)

DAYTONA WEEK '94

Rekordszámú résztvevővel, a hivatalos adatok szerint közel félmillió motorossal zajlott idén a világ legnagyobb motorostalálkozójaként számon tartott Daytona Beach-i motoroshét. A floridai nyárelőben pihenni vágyó amerikai nyugdíjasoknak semmi esélyük sem volt, tíz napon át dübörgő motorok, fekete bőrruhás motorosok és folyamatos közlekedési dugók jellemezték a várost.



Uncle Sam is Harleyn jár

A motoroshét nemhivatalos központja – hivatalos ugyanis nincs – a Daytona Beach-i Fő utca, vagy ahogy a helyiek emlegetik, a Main Street. Ez a nagyjából háromszáz méter hosszú, az óceánpartra merőleges utácska a „Hét" tíz napja alatt autóval gyakorlatilag járhatatlan, a hétvégéken, illetve, ha nagyon nagy a rumli, hétközben a négykerekűek behajtását meg is tiltják. A motorosok fel-alá korzóznak, ha lelnek egy kis helyet, leállítják gépüket a járda szélén, s azután gyalog kóválygognak tovább. A Main a motoroshét idején kétféle üzletet tűr meg, motorosruhaboltot és söröző. Az arány nagyjából 5:1, vagyis minden öt sisak- és bőrdzsekiüzlet után jön egy kocsma.

Amerika csak a közhely szerint az autók országa. A motorozás kortól, nemtől és súlytól függetlenül népszerű

A Main Street találkahely, s egyúttal éjjel-nappal üzemelő ceremónia- és hírközpont. Itt mindenről tudnak, ami a városban és kétszáz mérföldes körzetében motorkerékpárral és motorossal történt, s a „főutca" történéseinek híre is messzire eljut. Csöndes, meghitt fészeknek semmi esetre sem nevezném, és saját tapasztalataim mellett bizonyság erre két hangmérnök megállapítása, miszerint a Main Street motorosforgalma harminc perc átlagában 88 decibel hangerővel jár, a legerősebb motorkerékpárzaj 128 decibel volt, ennek viszonyítását segítendő elárulták, hogy egy jó autókürt hangereje közelről mérve eléri a 120 dB-t.

NAGY AMERIKAI RODEÓ

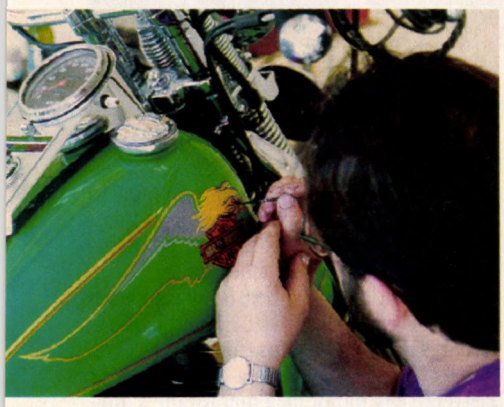
Tulajdonképpen az egész motorostalálkozó meglehetős rodeóhangulatot áraszt, ennek ellenére van egy kifejezetten ilyen nevű esemény is. Motorosrodeó, ami amerikai, s ebből következően természetesen nagy is. A helyszín egy futballpályányi terület, ahol tucatnyi műsorszámban gyönyörködhet a nagyérdemű, fejenként húsz dollár leszur-

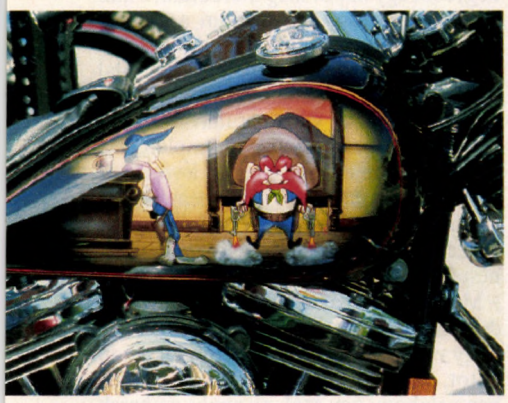






Ahogy halad előre a pótkocsi, a súly egyre előrébb kerül, tehát nő a súrlódás, nehezebb a vontatás







Látványos tankfestés akár a helyszínen is rendelhető

kolása után. Az előadás főszereplői jobbára amatőrök, ez kifejezetten jót tesz a színvonalnak. A tucatnyi műsorszám közül az egyik leglátványosabb a vontatóverseny, amikor óriási betontömbökkel terhelt, két segédkerékkel ellátott, de tulajdonképpen szánkóként csúszó alkalmatosságot kell minél rövidebb idő alatt meghatározott távolságra elrángatni. Joggal hihetnénk: ez aztán igazán nem ördöngösség, kell hozzá egy jó erős motor…

Talán más is így gondolta, mindenesetre a háromkerekűek selejtezőfutamán megjelent egy lány, felült egy profin előkészített Harleyre, odaállt a nagy csomag elé, rákötötték a vontatóláncot, adott egy kövér gázt – és a motor elkezdte húzni a súlyt, csak éppen közben úgy viselkedett, mint amikor valaki teljes gázt ad a mólóhoz kikötött motorcsónakon. Hol balra indult az első kerék, hol jobbra, s minthogy ezt jobbára égnek emelten tette, a kissé már rémült hölgy rendre elvette a gázt, ami lendületvesztést okozott, s végül a cél előtt jó tíz méterrel végképp megállt.

A rodeó legtöbb műsorszámába bárki benevezhet, ha befizeti az ötvendolláros nevezési díjat. Aki nyer, az összeg négyszeresét kapja vissza, igaz, ahhoz nem kevés ügyesség szükséges.

A lassúsági verseny is kifejezetten egyszerűnek tűnik. Adva van két vonal, egymástól 30-50 méterre. Az egyik a rajt, a másik a cél, s a feladat mindössze annyi: a lehető leglassabban eljutni az egyiktől a másikig, anélkül, hogy a próbálkozó a földre tenné a lábát.

Felsorakozik az első öt motor a rajthoz. Elindulnak. A bal szélen billegő Sportster szürke cilinderes lovasa pillanatnyi kétséget sem hagy afelől, hogy ő a leglassúbb. A következő elődöntőben rajthoz áll egy narancssárga Harley–Davidson enduro. Gazdája helyben rugóztatja, jobbra-balra rángatja a kormányt, egy-egy métert halad minden apró gázadással. Szoros versenyben nyer. A harmadik előfutamban szinte tökéletesen egyszerre araszol minden versenyző – illetve dehogy, hiszen egyikük ottragad a rajtvonalon. A kék Superglide gazdája a rajtjelt követően félrebillenti a kormányt és vár. Mintha lábával támaszkodna, oly biztosan, rezzenéstelenül.

Aztán amikor a többiek elérnek a pálya utolsó harmadához, ad egy nagy gázt, utánuk lendül, közvetlenül mögöttük ismét megáll, félrecsapja a kormányt, és vár.

A döntő nagyjából ugyanígy zajlott, azzal a különbséggel, hogy az endurós hatalmasat vívott a cilinderessel, minden centiméternyi lemaradásért megküzdöttek, s közben észre sem vették, hogy a kék Superglide most végképp ottmaradt a rajnál. *Ernie Hynes* megvárta, amíg azok átbillegnek a célvonalon, s csak akkor indult el, egyetlen lendülettel végigdübörögve a pályán, hogy a tiszteletkör megtétele után felvegye az 500 dollárnyi díjat, készpénzben, ahogy ilyenkor illik.

A HÉT ÁRNYÉKAI

A helyi hatóságok többé-kevésbé elégedetten állapították meg a találkozó végén, hogy a rekordszámú, közel félmillió motoros jelenléte nem hozott negatív baleseti rekordot. 1993-ban összesen nyolc moto-



Trike – a legegyszerűbb kivitelben. Mintha a Harley–Davidson-váz végére egy autó hátulját rögzítették volna

ros vesztette életét a motoroshét idején, ebben az évben öten haltak meg közlekedési baleset során, egyet pedig lelőttek.

Utóbbi meglehetősen talányos történet, a lapok hosszasan elmerültek a *Pat Tindal* kocsmájában történtek felett. Állítólag a tulajdonosnő megtagadta az egyik erősen ittas vendég kiszolgálását, amit az meglehetős felindultsággal vett tudomásul. Egy *Sleepy* (Álmos) gúnynevű férfi az egyetlen tanú, aki hallott egy lövést, s mire a bár előterébe ért, a részeg vendég már halott volt. Többek állították, hogy a mindenki által Mamának becézett tulajdonosnő védelmében gyilkolt az ismeretlen. Amint az egyik törzsvendég fogalmazott: „Kaphatsz egy listát azokról, akik képesek ölni érte, és akik képesek meghalni érte." Mindenesetre a helyi seriff körözést rendelt el egy 44 éves férfi ellen, aki a bár mögötti kempingben lakott egy csomó motorossal, s aki a lövést követően eltűnt, maga után hagyva 1993-as Harley–Davidsonját.

Mellesleg a seriff ez ügyben is nélkülözni kényszerült egyik helyettesét, aki a találkozó első napján halálos balesetet okozott túlbuzgóságnak is felfogható magatartásával. Történt, hogy a seriffhelyettes állítása szerint 75-tel száguldott el mellettük egy motoros az ellenkező irányú forgalmi sávban. (Ez kilométer/órára átszámítva valóban lendületes haladás, több mint 110 km/h, az engedélyezett 50 helyett.) A filmekből ismert U fordulóval utánalendültek, sziréna, kék fény használatával üldözőbe vette a seriffhelyettes és egy másik járőr. A motoros időközben beállt egy kanyarodósávba, és a kelleténél tempósabban helyszínre érkező seriffhelyettes nem tudott megállni, a vészfékezéstől megcsúszó kocsija elgázolta a motorost, akiről kiderült, hogy helyi lakos, a rendőr is jól ismerte.

BÚCSÚ A MOTOROKTÓL

Azt nem lehetett pontosan megállapítani, mikor kezdődött a motoroshét, a végét azonban igen. Az utolsó nap délelőttjén monstre felvonulással búcsúztak a motorosok, az 53. Daytona Beach-i Motoroshét zárásaként közel 9 ezer biker kígyózott keresztül a városon, többórás programot biztosítva az összecsukható székekkel felszerelt érdeklődőknek, akik a több mint 10 kilométeres útvonal teljes hosszában tulajdonképpen élő kordont alkotva gyönyörködtek a színpompás menetben.

Azt gondolná az ember, hogy ezek után egész Daytona Beach fellélegzett, visszatért a béke és nyugalom egy teljes évre. Súlyos tévedés. A sors és a repülőtársaság kegyéből egy napot még maradtam, s amikor hétfő délelőtt leballagtam a szálloda strandjára egy búcsúúszásra, az addig békés, csendes fészeknek nyomát sem találtam. Mindenfelé gimnazista ifjak, a medencében valami vidám, ruhaváltó úszóverseny folyt, a parton egy komplett diszkóemelvény hangereje teljében lévő lemezlovassal, s mindehhez némi heavy metal legalább 110 decibelen. – Mi folyik itt? – kérdeztem a strandfelügyelőt, aki rezzenéstelen arccal szemlélte a bolondokházát. – Ma kezdődött a hagyományos tavaszbúcsúztató hét, uram – válaszolta, s rájöttem, hogy valószínűleg ismeri a rejtői alapmondatot, ami a 14 karátos autó című remekben valahogy úgy szól, normális emberekre nem lehet fürdőhelyet bazírozni. S hogy ne az ifjúság leckéztetésével fejezzük be történetünket, a motorosok közveszélyessége kapcsán idézném a kiváló *Louis Lichva* – motorkerékpár-gyűjtő, egykor az Antique Motorcycle című lap szerkesztője – mondását: „Annyi a motor a garázsomban, hogy a kutyám kénytelen volt megtanulni felülről lefelé csóválni a farkát."

(Vége)

OCSKAY ZOLTÁN

Tippelt repülőjegy

Daytonába el lehet jutni a Harmateam segítségével is, ahogy nekem sikerült. A történet dióhéjban: tavaly tavasszal, az idényt megelőző sajtótájékoztatón felteték a kérdést a jelenlévő szakújságíróknak: hány pontot gyűjt majd 1993-ban Harmati Árpád a superbike-vb és a prosuperbike-futamokon. A tippeket ki-ki felírta egy cetlire, év végén kiderült, mit ad Isten, majdnem eltaláltam. Gondoltam, biztos kapok valami klassz sapkát vagy pólót (Harmati-szignóval jó pénzt ér külföldi pályák depójában), erre kiderül, hogy a díj egy repülőjegy Daytonába.

Idén is volt tippelés, most 136 pont az ajánlatom. Nem sok, nem kevés (Sági Zsuzsa a Shelltől 110-et, Csehi-Német András a HB-től 160-at gondolt – ennyit a fő szponzorok egyetértéséről). Majd meglátjuk. Ha jobban meggondolom, Daytonában minden évben ott kell lenni.

EZT ÍRTA AZ Autó motor

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

1954

Újfajta verseny tartotta izgalomban Budapest gépkocsizóit. A Szabadságharcos Szövetség a rendőrséggel karöltve megrendezte országunkban az első KRESZ-versenyt. A Szovjetunióban már régen ismerik és kedvelik a gépjárművezetőknek ezt a versenyét, és az érdeklődés nálunk is olyan hatalmas volt, hogy korlátozni kellett a résztvevők számát.

Május 16-án, vasárnap reggel 9 órakor a Hősök terén álltak rajthoz a gépjárművek. A hatalmas teret megtöltötték a különböző típusú gépkocsik. A Fővárosi Taxi Renault-jai és Skodái mellett felsorakoztak a ZISZ–110-ek, ZIM-ek, Chryslerek is. Ott álltak a rajtnál a gépkocsi-szállítási vállalatok Csepel autói is, a Köztisztasági Vállalat tartályos kocsijai, a fehér mentőkocsik, a kék és drapp autóbuszok. Ott büszkélkedett nemes vonalaival két farmotoros Ikarus–55 és részt vett az új Csepel 4,2 tonnás kísérleti kocsi is. Iparunk e legújabb alkotásainak bőven akadt nézőközönsége.



Mi is kíváncsiak vagyunk: mit tud a drapp Mávaut-színekbe öltözött Ikarus–55. Elkísérjük útjára.

A Csepel-motor lustán húzza ki rajthelyéről a 11 és fél méter hosszú távolsági buszt. *Böröcz József* vezető kétszeres jelvényes sztahanovista, a Dózsa György út felé veszi az irányt és a Wesselényi utcán át jutunk el az első ellenőrző helyhez. A megállásnál nem esik hiba, Böröcz elvtárs jól tudja, hogy egyirányú utcában baloldalt szabad csak megállni. Minden bizonnyal tudta ezt a többi versenyző is, mégis sokat megzavart a jobb oldalon elhelyezett asztal, és a KRESZ-szabályokat megsértve, jobb oldalon álltak meg.

De Böröcz elvtárs sem kerüli el a hibapontot. Gépkocsival szabályosan tud ugyan közlekedni, de gyalogosan megsérti a KRESZ előírásait.

– Ej-ej, Böröcz elvtárs, ha a gépkocsija előtt egy idegen gyalogjáró szaladna át ilyen szabálytalanul, keresztben az úttesten, biztosan mérgeskedne miatta.

1964

Graham Hill győzött Monacóban. A 22. GP, amely egyben az idei vb első futama is volt, rég nem látott izgalmakban bővelkedett. A szakértők sokat vártak a most bemutatkozó Ferrari „Monocoque" kocsiktól. Ámde a verseny folyamán született néhány meglepetés. A rajttól a világbajnok *Jim Clark* zöld Lotusa jött el, és közönként növelte előnyét a *Brabham-Gurney* (Brabham)–Hill-*Ginther* (BRM)–*Surtees* (Ferrari) alkotta első csoport előtt. Majd később a vörös Ferrari nem bírva az angol kocsik vad iramát, mind jobban leszakadt. A vad hajszában megszületett az új körrekord. *Gurney*, aki kis híján elérte a 120 km-es átlagot, kezdett felzárkózni a fél kör előnynyel bíró Clarkhoz. A 9000-10 000 fordulaton pörgő motorokon a fáradtság jelei mutatkoztak. Elsőként Brabham nyitja meg a sort, benzininjektor-hibával, aztán egy BRM váltója megy tönkre. Akkor hágott tetőfokra az izgalom, amikor Clark beállt depójába, ahol visszarögzítették a Lotus lengéscsillapítóját. Mire útjára indulhatott, már 10 mp hátránya volt. Az iramra jellemző, hogy az 53. körben új körrekord született, a 120,5 km/h átlag felállítója G. Hill. Egymás után álltak meg a kocsik depójuk előtt, ahol boszorkányos gyorsasággal dolgoztak a bűvészkezű szerelők. Csak a két BRM kocsi „állta" a harcot, amelyek közül Hillé lett a győztes. Egy kör hátránnyal lett második Ginther, őket követték: *Arundell* (Lotus), *Bonnier* (Cooper), Clark (Lotus), *Hailwood* (Lotus).

1974

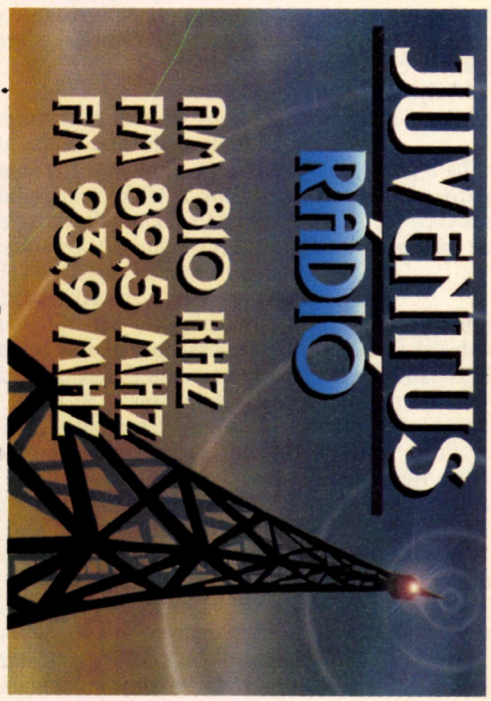
Amint azt már más lapok is hírül adták, több indíték – így az üzemanyagok beszerzési, előállítási költségének nagyfokú emelkedése, az üzemanyagokkal kapcsolatos pénzügyi támogatás mérséklése, a spekuláció megakadályozása – alapján szükségessé vált, hogy Magyarországra személygépkocsival, motorkerékpárral, teherautóval belépő, illetve itt tartózkodó külföldiek számára az üzemanyagbeszerzést méltányosan megdrágítsák „Üzemanyag-vásárlási engedély" bevezetése útján. Az intézkedés átmeneti jellegű.

Május 30-tól a Magyarországra érkező külföldi rendszámú gépjárművek tulajdonosainak (üzemben tartóinak), továbbá azoknak a külföldieknek, akik ebben az időpontban külföldi rendszámú gépjárművel tartózkodnak Magyarországon, üzemanyag-vásárlási engedélyt kell kiváltaniuk. Az engedélyt azoknak a külföldi állampolgároknak is ki kell váltaniuk, akik Magyarországon gépkocsit bérelnek. Az engedély ára motorkerékpároknál 50 Ft, személygépkocsinál 150 forint, autóbusznál 300 forint, tehergépkocsinál (kamionnál) 450 Ft; ez az összeg forintban és más valutában is kifizethető.

Az engedély a gépjárműhöz rendszeresített (beépített) tartályba korlátozás nélküli üzemanyag-vásárlásra jogosít, az európai országok többségében érvényesnél lényegesen alacsonyabb áron: 86-os benzin 3 Ft, 92-es benzin 4 Ft, 98-as benzin 5 Ft literenként. A beépített tartályon kívül más tárolóedénybe (kannába stb.) üzemanyagot nem adnak, és az országból üzemanyagot kivinni is csak beépített tartályban szabad.

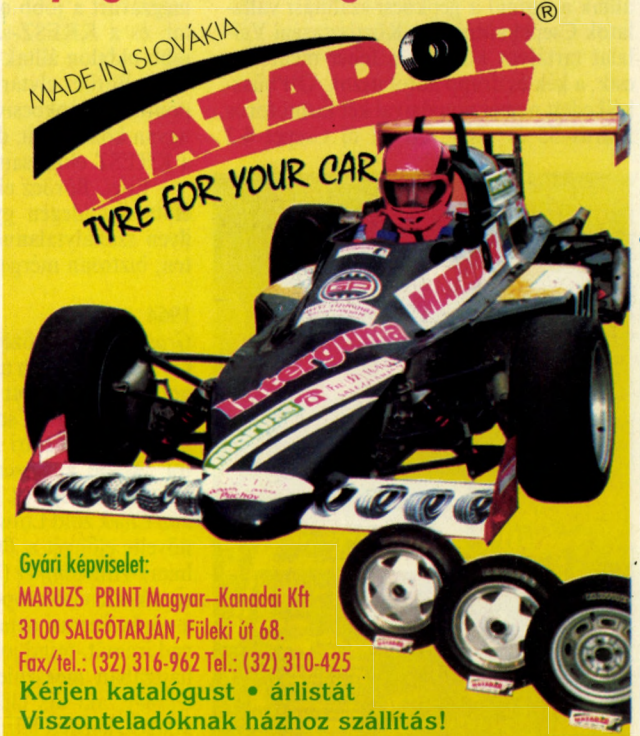


Péntéki napokon du. 15–18 h-ig
Autó-Motor a Juventus Rádióban.



HIRDETÉSFELVÉTEL:
Juventus Rádió Kereskedelmi Igazgatóság Hotel Normafa
1121 Budapest, Eötvös u. 52–54.
Tel./fax: 156-5373, telefon: 156-3444/640, 634.

Nyugati minőség keleti áron!



Gyári képviselet:
MARUZS PRINT Magyar–Kanadai Kft
3100 SALGÓTARJÁN, Füleki út 68.
Fax/tel.: (32) 316-962 Tel.: (32) 310-425
Kérjen katalógust • árlistát
Viszonteladóknak házhoz szállítás!
EXPORT KONSZIGNÁCIÓRÓL

autó motor PIAC

Az Autó-Motor kereskedelmi és információs rovata

KERES, KÍNÁL

E rovatunkban olvasóink hirdetéseit díjmentesen közöljük, kérésükre képpel együtt.

KERES

AUTÓ

ALFA ROMEO és VW Golf karambolos autókat forgalmival. Totálkáros is érdekel. Rakos Tamás, 8790 Zalaszentgrót, Türjei u. 5.

DAIHATSU CUORE-t, tízévesnél idősebbet, esetleg totálkáros is lehet. Keresek még ugyanehhez a típushoz egy pár hátsó trapézt. Gergely József, Sfintu-Gheorghe (Sepsiszentgyörgy), Bul. G. Balan. Nr. 56. Bl. 40. Sc B. Ap 10. Cod. 4000 jud. Covasna, Románia.

FORD EIFEL CABRIO-hoz (1937-es): kabriótető-szerkezetet, légszűrőt, gépháztetőnyitó kart — repülő kinézetű —, motorháztető köré rácsokat, eredeti lámpákat, Lancia Augusta (1931-es): kerek műszereket, olajnyomás-, hűtővíz- és benzinórát komplett motort, futóműalkatrészeket, drótküllős kerekeket, dísztárcsát, valamint 1927-es Lancia Lambda kabriót bármilyen állapotban vagy alkatrészeket hozzá. Magomobil (1926—30) vagy Magosix gépkocsihoz motort, váltót, hűtőt, karosszériarészeket, Magomobilhoz hajtókarokat, vázat, kerekeket, bármit, ami fellelhető. Rába Botondhoz alkatrészt, dokumentációt, fényképeket. FIAT 514 típushoz (1929-es): kilométerórát, kabriótetőt, ventilátorlapátokat, önindítót, kilincseket, hátsó csomagtértetőt (anyósüléses), pótkeréktartót és eredeti hátsó lámpát, a kocsihoz kiadott robbantott ábrás katalógust, kezelési utasítást. Citroën (1919-es) négyhengereshez: sebességváltót, kardántengelyt, differenciálművet, karosszériát, kormányművet, 3 felnit. FIAT 509-es gépkocsit bármilyen állapotban, hiányosan restaurálásra, vagy ehhez sebességváltót, differenciált, kardánt, vázat, műszereket, kormányművet, kormánykereket, önindítót, dinamót, légszűrőt, szélvédő keretet, karosszériaelemeket, kabriótetőt, FIAT 501-eshez vázat, motort, váltót, differenciálművet, kardánt, hűtőt, műszereket, karosszériát, kerekeket, kabriótető-szerkezetet, robbantott ábrás dokumentációt vagy bármilyen információt minden FIAT típushoz 1940-ig. P.: 512, 525, 519 stb. Triumph Herald Cabrióhoz üvegeket, műszereket, lámpákat vagy komplett roncsot keresek. Gyöngyösi István, 6760 Kistelek, Tanya 432. Telefon: 62/375-125.

MAZDA 626-os dízelmotort vennék garanciával és konkrét árajánlattal, maximum négyéves korig. Csak levélre válaszolok. Dr. Szalay Attila, 8420 Zirc, Szikla u. 12.

VOLVO 122-est forgalmival keresek megvételre. Zahuczki Zsolt, 3916 Bodrogkeresztúr, Szabadság út 4. Tel.: 47/361-641.

VW Karmann Ghia típusú sportautót vásárolnék, üzemképtelent is, típustisztán. Ár- és állapotmegjelölést kérek. Patolcs Péter, 8000 Székesfehérvár, Szedreskerti-lp. 46.

MOTORKERÉKPÁR

AJS 350 vagy 500 cm^3-es motorblokkot váltóval együtt. Ludányi Ferenc, 3031 Zagyvaszántó, Damjanich út 21.

BMW R 50-es típushoz 1 db kereket vagy keréktárcsát, bal markolatú világításkapcsolót, 1 pár levegőszívó csövet, hátsólámpa-keretet és -üveget, esetleg

Budapesti mozgássérültek figyelmébe ajánljuk!

A mozgássérültek közül azok, akik Hycomattal közlekednek, csak Budapesten a Fővárosi Önkormányzat, a Környezetvédelmi Minisztérium és a B & F összefogásának eredményeként ingyen juthatnak katalizátorhoz. Érdeklődni lehet a következő telefonon: 122-4527, B & F Iroda.

Wartburg

alkatrész teljes választéka, 2100 Gödöllő, Méhész köz 6. Tel.: 06-28-330-381. Fax: 06-28-320-285. valamint Budapest X., Állomás u. 5. Tel.: 260-9066. (157-0889)

B&F KATALIZÁTOR a tiszta levegőért

Bruckner & Fodor International Discount Muffler Parts & Equipment Co.

ORSZÁGOS SZERVIZHÁLÓZATÁVAL ÁLL A KÖRNYEZETÜNKÉRT TENNI AKARÓ AUTÓSOK RENDELKEZÉSÉRE

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

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

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

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

más cserealkatrészt tudok adni. Breidigam Ernő, 7622 Pécs, Ilyés Gyula út 38. IV. 13. Tel.: 72/445-531.

CSEPEL 250-es lengőnyerges motorkerékpárt, alkatrészeket és műszaki leírást. Nagy József, 4026 Debrecen, Jókai Mór u. 39.

HARLEY—DAVIDSON 350-es egyhengereshez karburátor, sárvédők, kuplungpedál, fékpedál és NSU 251 OSL-hez első sárvédő, fékpedál, Drillastic nyereg, kuplungot működtető mechanizmus, kipufogódob és csomagtartó. Muray Péter Pál, 1213 Bp., Liget u. 8. Tel.: 276-5246, 8—10 h és 19—20 h között.

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

JAP kipufogódobot, BSA 1000 és 500 cm^3-es lámpafejet, kipufogódobot, kilométerórát és első-hátsó sárvédőt. Ludányi Ferenc, 3031 Zagyvaszántó, Damjanich út 21.

MZ TS 150 LUX típusú (fordulatszámmérős) motorkerékpárt műszakival vagy anélkül. Érdekel felújításra váró motorral, hibás festéssel és rossz akkumulátorral is. Ajánlatokat ár-, valamint részletes műszaki- és esztétikaiállapot-leírással az alábbi címre kérek: Szigeti László, 2422 Mezőfalva, Kinizsi Pál u. 81.

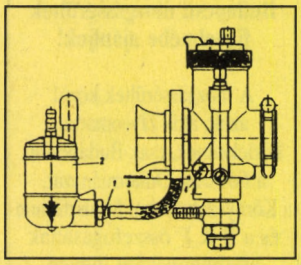
NORTON-, AJS-, Raleigh- és New Imperial-alkatrészeket, hiányos gépeket. Braun János, 1055 Budapest, Kossuth tér 16—17.

PANNÓNIA T5-höz jó állapotú légszűrőt, valamint Pannónia P20-hoz hátsó lámpát. Nagy István, 1032 Bp., Kiscelli u. 4. VIII. 22.

SIMSON 250-es motorkerékpárt és hozzá való képes leírást vásárolnék. Gombás András, 8500 Pápa, Szövetkezet u. 57. Tel.: 89/316-579.

VEGYES

BVF (Berliner Vergasen Fabrik) 32—35 M3-as porlasztót (lásd a rajzon). Vízhűtéses MZ-hez hűtőt, kormányt, első kereket, áramvonalidomot. Mátra 100—125-höz kezelési utasítást, Motorbach Hiradót, 100—125-ös Mátrát. A CÉL motorvázról fényképeket, alkatrészeket, felvilágosítást. Az Autó-Motor 1938. 12., 1939. 2., 3. sz., 1948. 5., 7. számát, az Úrvezető 1927—31. évfolyamait. Pannónia MC (krossz) 1967-hez erősített kormányt, nyerget, sárvédőket, blokkot, hátsó kereket, fényképeket. Piros tankos, sárga tankos, lemezvázas Csepeleket, és BMG kismotort lehetőleg kompletten. Fényképeket hazai autó-motorversenyekről 1980-ig. Burányi Gyula, 1039 Bp., Losonc u. 5.



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

A MOTOR REVUE számait 1991 és 1993 között. Mihalicz Csaba, 8946 Tófej, Petőfi út 23. Tel.: 92/369-162.

VÁSÁROLNÉK 50 cm^3-es gokartot, nem töröttet. Pontos leírást és ármegjelölést kérek. Tóth Péter, 3200 Gyöngyös, Róbert K. u. 23. fsz. 5. Tel.: 37/313-142/53-88, este 8 h-kor.

VW Bogár Cabriolet tulajdonosait keresem, 1955 előtt gyártott kabrió felújításához márkatársakat. Telefon: 162-7358.

JAP 500 cm^3-es motorral szerelt motorkerékpárokról szerelési dokumentációkat, főleg Hercules 500 cm^3-es motorról. Ludányi Ferenc, 3031 Zagyvaszántó, Damjanich út 21.

SZAKEMBERT, vállalkozót keresek. Wartburg 1000-es szélvédők, ablakok fényszűrő fóliázásához. Árajánlatot kérek. Kéri Sándor, 9300 Csorna, Hortobágyi út 3.

KÍNÁL

AUTÓ

DKW 700 cm^3-es kéthengeres, 1946-os kiadású, tartalék motorral, elsőszélvédő-hiánnyal külföldi gyűjtőnek eladó: felújított karosszéria, ülések újonnan kárpitozva. Modernebb csereautó érdekel, dízel előnyben. Bencze Zoltán, 2120 Dunakeszi, Könyves Kálmán u. 10. Tel.: 27/343-909, az esti órákban.

FIAT TIPO-hoz való új tartóoszlop eladó. Major Zoltán, Veszprém, Klapka u. 2/A. Tel.: 88/408-705.

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

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

Május 28.: Debrecen, Pécs, Siófok-Balatonkiliti.
Május 29.: Békéscsaba, Csongrád, Csorna, Debrecen, Hódmezővásárhely, Kisújszállás, Miskolc, Pécs, Siófok-Balatonkiliti, Zalaegerszeg (Zala Volán-telep, Zrínyi u. 99.), Zalaszentgrót.
Június 4.: Debrecen, Pécs, Siófok-Balatonkiliti.
Június 5.: Baja, Békéscsaba, Debrecen, Hatvan, Heves, Hódmezővásárhely, Miskolc, Mosonmagyaróvár, Pécs, Siófok-Balatonkiliti, Szombathely, Tiszafüred, Zalaegerszeg (Zala Volán-telep, Zrínyi u. 99.).

SONAR
AUTO ALARMS

Az elmúlt nyolc évben a világ harmincöt országában több mint hárommillió ember bízta gépjárműve védelmét SONAR ® riasztórendszerekre.

3 év garanciával

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

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

A DIESEL-MOBIL Kft. forgalmaz

AUDI, FIAT, FORD, OPEL, VOLKSWAGEN

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

kis- és nagykereskedelmi áron.

Viszonteladókat 20% engedménnyel szolgálunk ki.

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

Tárcsafékbetétek 1100—4000 Ft-ig

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

FORD TAUNUS 1970-es, négyajtós, kitűnő gumikkal, nagyon jó karosszériaelemekkel, új alkatrészekkel, alkatrésznek eladó. Ár megegyezés szerint. Borsányi Judit, 1174 Bp., Petőfi u. 42.

LADA 2105, 86-os, 1500 cm^3-es, 85 LE-s motorral, 4 db új Kárászy- (rali) gátlóval, futóműszélesítéssel, 14"-os kerekekkel, Gr. A-s kábelezéssel eladó. Irányár: 165 ezer Ft. Galambos Attila, 1157 Bp., Erdőkerülő u. 19. Tel.: 164-5069 (8—18 h között), 158-8855 (18 h után).

LADA-ba, illetve az összes keleti négyütemű gépkocsiba való, keveset (1000 km-t) futott katalizátor eladó. Garantáltan üzemképes 2 db, 5000 Ft/db. Ivacs István, 1173 Bp., Akácvirág u. 32. III/22. Tel.: 256-7344, munkahely: 132-2500/8258-as mellék.

LADA 1300-as (21011) Havassy-féle széria-versenymotor eladó. Garantáltan 2000 km-t futott, teljesen felújított, versenyen még nem vett részt, irányár 78 ezer Ft. 9023 Győr, Szigethy A. u. 60. Tel.: 96/424-999 este vagy 315-164 napközben.

LANCIA Delta Integrale 16V GR N, 1989-es, Olaszországban épített versenyautó eladó vagy bérelhető ralira vagy ralikrosszra (volt Szabó Gergely Castelfranco Rali Team) versenykész állapotban, 28 db kerékkel, 55 db gumival, aszfalt- és murvafutóművel. Takács Attila, tel.: 183-4156, hétfőtől péntekig 10—17 h-ig.



OPEL REKORD 1.9-est, 1977-es évjáratút, 1996-ig érvényes műszakival. Irányár: 100 ezer Ft. Percze, tel.: 218-2523, 18 h után.

OPEL REKORD 2.3 D-t, 1983-as kiadásút, 1994. augusztusig érvényes műszaki vizsgával. Mészáros, tel.: 24/367-488, este.

POLSKI FIAT 126-ost, 15 éves, érvényes forgalmival, reális áron. Somogyi József, 1212 Bp., Dunadűlő u. 7/C. VIII. 51.

PONTIAC BONNEVILLE BROUGHAM motor és sebességváltó nélkül, bontottan, egészben eladó. Klímaszivattyú és hűtő, elektromos ablakemelők, elektromosan állítható első ülések, szervokormány stb. Igen erős, ún. külsővázas felépítésű. A jobb első ajtó, a jobb sárvédő, valamint a szélvédő törött. Irányár: 75 ezer Ft. Érdeklődni munkaidőben: 84/340-040, munkaidőn kívül: 84/341-818-as telefonon.

Phanter típusú mobil, lézeres karosszéria-kihúzópad hazai kizárólagos forgalmazásához keresünk szakmában jártas vállalkozókat. Jelentkezés:

M & T Kft.

6722 Szeged, Vitéz u. 1. Tel./fax: 62/319-575.

ZAPOROZSEC ZAZ 968 E üzemképes állapotban, lejárt műszakival, olcsón eladó. Tel.: 94/317-614.

VW 1200-ast, 1954-es évjáratút, 1994 novemberéig érvényes vizsgával, vászontetős, felújított motor, fényezés, kárpit, eredeti állapotban (működő karos index, 30 LE-s motor stb.). Irányár 250 ezer Ft, vagy elcserélhető más veteránra vagy újabb, használható kocsira. Tel.: 162- 7358.

MIDISIT KKT.

Mikrobuszokba ülésgyártás, beszerelés!

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

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

MIDISIT KKT.

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

EURÓPAI ÉS JAPÁN AUTÓKHOZ RAKTÁRRÓL!

Lipmesa

LENGÉSCSILLAPÍTÓK
Garantált minőség akcióáron! Beszerelést vállalunk!

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

Quinton Hazell-termékek Pl:

VÍZPUMPÁK:

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

KUPLUNGOK:

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

BREDA KERÉKCSAPÁGYAK TORONYCSAPÁGYAK BEVEZETŐ ÁRAKON!

GMS spirálrugók szereléssel is pl.:

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

BÁRDI AUTÓ

Tel.: 215-3857 134-0278

KÖZPONTI RAKTÁR ÉS ÉRTÉKESÍTÉS:

1089 BP. REZSŐ TÉR 1. (az Elnök utca sarkán)

Nyitva: H-P. 8—17 óráig, Szo. 8—12 óráig.

GLO FÉLTENGELY-CSUKLÓ

Készletek (gumival együtt) pl.:

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

FRAP gömbfejek, lengőkarok, kormányrudazatok.
Példák kedvező árainkból:

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

Holland fékbetétek:

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

VIDÉKRE DÍJTALAN POSTÁZÁS!

A BÁRDI-CSAPAT TITKA: AZ EGYSÉGES ELŐNYŐS ÁR, ÉS AZ ÓRIÁSI KÖZPONTI RAKTÁR!

A CSAPAT

BAJA: AUTÓ PANKOVICS Kálvária u. 1. T.: (79)321-333 **BÉKÉSCSABA:** P és A BT. Bartók B. u. 66/1. T.: (66)328-984. **BUDAPEST:** KOZIK ÉS TÁRSA AUTÓSBOLT Rákóczi F. u. 194. (XXI.) T.: 277-8222. SASKÓ AUTÓSBOLT Nagy Lajos kir. út 179. XIV. Tel.: 252-1734. **DEBRECEN:** KABAI LAJOS Erzsébet u. 21. T.: (52)411-144. **EGER:** SZOLDATICS ÜZLETHÁZ Mátyás király u. 6. T.: (36)324-132. **ÉRD:** Varga Autószervizbolt Botond u. 1. (Riminyaki u. sarok), T.: 23/365-777. **MISKOLC:** LI és RA BT. Kisfaludy u. 87. T.: (46)380-751. **NYÍREGYHÁZA:** Gyekis és Társai Kft., Őszőlő u. 6. T.: (42)318-350. **PÉCS:** PRINZ FUTÓMŰ Siklósi u. 33. T.:(72)313-996. **SALGÓTARJÁN:** SEDAN AUTÓSBOLT Zpi felüljáró, Pavilonsor. T.: (32) 317-984. **SZOMBATHELY:** BÁRDI AUTÓ Sport tér 4. Tel.: 94/329-401. **TATABÁNYA:** AUTÓ ÁSZ Március 15. u. 7. Tel.: (34)331-360 **VESZPRÉM:** RING AUTO Ady E. u. 5. Tel.: 88/329-644, 60/391-329.

VISZONTELADÓKNAK, SZERVIZEKNEK KEDVEZMÉNY!

MOTORKERÉKPÁR

AJS 250-es (1928) hibátlan vázat, Ariel 500, 550-es (1929) kormányt, Csepel 250-es tankot és térdgumit, D—Csepel hibátlan nyereggumit, Pannónia de Luxe első teleszkópot, továbbá Victoria 250—350-es csomagtartót. Muray Péter Pál, 1213 Bp., Liget u. 8. Tel.: 276-5246, reggel 8—10 h és este 19—20 h.

ARDIE 250 cm^3-es, 1952-es, 60 ezer Ft-ért, DKW RT 200-as, 1955-ös, 40 ezer Ft-ért, DKW RT 350-es, 1955-ös, 38 ezer Ft-ért, valamint Ural oldalkocsi 8 ezer Ft-ért eladó, felújításra szorulnak. Breidigam Ernő, 7622 Pécs, Illyés Gyula út 38. IV. 13. Tel.: 72/445-531.

BMW motorkerékpárhoz R 12, R 51, R 71, M 72-es motor és váltó stb. alkatrésznek eladó, egy tételben is, a volt javítótól. Pannónia 250 TLF 1961-es, jó állapotban eladó. Gazsó Sándor, 1119 Bp., Bornemissza u. 27. Tel.: 181-3075.

BMW R 45-öst hibátlan állapotban, kevés kilométerrel. Irányár: 350 ezer Ft. 2091 Etyek, Óvoda u. 24.

BMW R 71-es teljesen felújított motorblokk kipróbálhatóan eladó. Érdeklődni egész nap 277-6533-as telefonon.

BSA 350—500-as, — FM 350—500-as, — BMW R 23, R 26, R 27, R 12-es, — Zündapp KS 60, — NSU OSL 250, NSU FOX-MAX/Viktória 250-es, — Pannónia, Danuvia, Csepelek, valamint vegyes alkatrészek, 5 tonnányi motorkerékpárok eladók vagy elcserélhetők. Gyöngyösi István, 6760 Kistelek, Tanya 432. Tel.: 62/375-125.

CSEPEL WM 100-ast forgalmi engedéllyel, restaurálva, reklámcélokra is megfelelő 1948-ast, múzeumi szemlével, valamint restaurált 125-ös, lemezvillás Csepel forgalmi engedéllyel eladó. Tel.: 72/ 329-604, este.

CSEPEL 125-ös, műszakival rendelkező, 1954-es kiadású, valamint Pannónia TLB 250-es műszaki vizsgára felkészítve eladó. Tóth István, 3182 Karancslapujtő, Kőhegy út 4.

DELTA márkájú segédmotoros kerékpár, félig szétszedett állapotban, kissé hiányosan. Irányár: 10 ezer Ft, illetve üzemképes Romet Ponyra cserélném, értékegyeztetéssel. Nagy István, 1032 Bp., Kiscelli u. 4. VIII. 22.

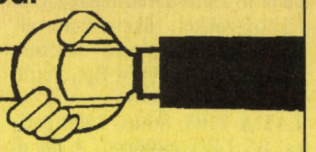
DKW 350 cm^3-es, 1937-es évjáratú, üzemképtelen, pótalkatrészszel, Zündapp 200 cm^3-es, 1939-es, szétszedett állapotban, Triumph 200 cm^3-es, 1937-es, üzemképesen, Sachs 150 cm^3-es, 1951-es, kis hibával, kompletten, Simson 250 cm^3-es, 1960-as évjáratú, komplett, üzemképtelen, Csepel 125 cm^3-es, 1952-es, üzemképes, fényezésre szorul, Danuvia 125 cm^3-es, 1960-as, üzemképes, Csepelhez és Danuviához sok tartalék alkatrész, komplett blokk, továbbá 1964-es évjáratú Pannónia oldalkocsival, nagyfékdobos, sok alkatrésszel eladó. Bencze Zoltán, 2120 Dunakeszi, Könyves Kálmán u. 10. Tel.: 27/343-909, este.

ETZ 250-hez és MZ 125-höz indexek, lámpák, hengerek hengerfejjel, blokktakarólemezek, krauzerkerekek, kormány, ülés, tank, blokkközéprész, felnik, sárvédők és még sok egyéb apró alkatrész egyben vagy külön is eladó. Egyben: 35 ezer Ft, és 1 db 110/80 × 16″-os Michelin gumi: 1700 Ft. Kutas, 5000 Szolnok, Szántó krt. 10. III/13. ajtó.

ETZ 250 cm^3-es motorkerékpárt kitűnő állapotban, 28 ezer

Szecsődi & Szecsődi

Tel./Fax: 06/1-189-53-10



OLASZ NAPFÉNYTETŐ

közvetlenül az importőrtől!
2 féle méret, 4 féle típus, 5 év garancia.
VISZONTELADÓKANK KEDVEZMÉNYEK!
GARANCIÁLIS BESZERELŐINK:

Budapest IV., Vécsey K. u. 34. Szecsődi Károly, T.: 189-53-10
Budapest XX., Határ u. 70. Marosi József, T.: 06/60 339-343
Eger, Árpád u. 26. Gál Gábor, T.: 36/411-314
Siófok, Zalka Máté u. 40/A. Goren József, T.: 84/322-164
Anyagosszergény, Mátyás u. 38. Kelemen Péter, T.: 99/381-183
Szombathely, Zanati u. 48. Sipos Autóház, T.: 94/310-870

VÁRJUK MÉG TERÜLETI ÉRTÉKESÍTŐK ÉS GARANCIÁLIS BESZERELŐK JELENTKEZÉSÉT!

AUTÓMOSÓK:
kompresszor, gőzborotva, magasnyomású zsírzó, magasnyomású mosó nagyjavítása, javítása és karbantartása.
AUTÓSZERELŐK:
krokodilemelők és levegőgépek javítása.
Kipufogójavítás, -szerelés
Rozsdamentes gépkocsiextrák.

CHROM-ART BT.

2085 Pilisvörösvár, Ady u. 1.
Tel.: 26/330-155/13 (üzem) 262-0833
Fax: 26/330-309.
Ügyintéző: Kovács Gyula

Terepjárós expedíciók indulnak!

Kultúrtörténeti **kutatócsoport belső-ázsiai** útjaira angolul és/vagy oroszul beszélő, illetve **észak- és nyugat-afrikai** útjaira franciául beszélő, nagy gyakorlattal rendelkező, **profi autószerelőket** keres. A munka rendszeresen évi 2—2 és fél hónap elfoglaltságot jelent az utazások idejére. Ugyanez a kutatócsoport itthon dolgozó **autógépész-szaktanácsadó** csoportot szervez terepjárózással kapcsolatos, műszaki-stratégiai kérdések megvitatásához, időszakos munkára. Szakfolyóiratok figyelemmel kísérése szükséges lesz, ezért angol-, német-, francia-, olasz- vagy spanyolnyelv-tudás előnyt jelent.

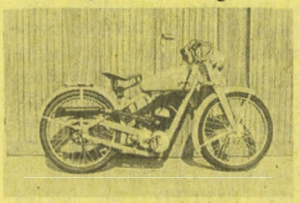
Az önéletrajzokat „Sziklarajzok” jeligére a következő címre kérjük:
1399, Budapest, Pf. 701/456.

km-rel, új, nulla km-es motorral, 45 ezer Ft-ért eladó, vagy fiatal robogóra cserélhető. 1163 Bp., Cziráki u. 11—13. IV. 4.

HONDA CR 125-ös, hobbiként használt krosszmotort, nagyon jó állapotban. Takora István, 5111 Jászfelsőszentgyörgy, Jászberényi u. 38. Tel.: 57/312-843, hétfőtől péntekig 8—15 h között.

JAWA 634-est bontva, egyben vagy alkatrészként, továbbá 2 db új hengert és más alkatrészeket. Mihalicz Csaba, 8946 Tófej, Petőfi út 23. Tel.: 92/369-162.

JAWA robot 98 cm^3-es, 1943-as veteránt eredeti, üzemképes állapotban. Ugyanitt kínálok 350-es generálozott Jawa-blokkot is. Muray Péter Pál, tel.: 276-5246, de. 8—10 h-ig.



SIMSON enduro, négyéves, sok extrával, kifogástalan állapotban eladó, ugyancsak eladó egy felújított 51-es, sportosított Simson. Hajnal Tibor, 2422 Mezőfalva, Kinizsi udvar 2.

SUZUKI GS 400-as, 79-es évjáratú motorkerékpár eladó. Irányár: 120 ezer Ft. Friss műszaki, új lánc és lánckerék, új gumik. Kovács Ferenc, 5126 Jászfényszaru, Zrínyi u. 8.

URAL 650-es oldalkocsis motorkerékpár felújítva, üzemképesen eladó. Színe fekete, évjárata 1968. Papp Zoltán, Üllő, Malom u. 24/A. Tel.: 29/320-469.

URAL M 63-as kiváló állapotban lévő motorkerékpár chopperré átalakítva eladó (polírozott blokk és váltó, hosszú villa, metálfényezés, festett tank) és tartozékok (egyedi hosszú áttételes váltótengelyek, hengerfej, komplett váltó). Tel.: 23/353-719, 8—14 h-ig.

YAMAHA FZR 500-as Genesis, hároméves motorkerékpár kitűnő állapotban (Laser kipufogóval), kevés kilométerrel, 90 LE-s, eladó. Moór Péter, Keszthely, Szent József u. 13. Tel.: 60/398-440.

YAMAHA XZ S típusú, 1988-as, teljes idomos V-motor, 1996-ig műszakival, új Sztráda gumik, új akku, dupla gyújtás, kardánhajtás, szürke színű, vízhűtésű motorkerékpár eladó 200 ezer Ft-ért. Csere esetén 250—400 cm^3-es és idősebb is érdekel, elsősorban utcai vagy sporttípus. Molnár János, 2600 Vác, Rigó u. 8. II/6. Tel.: 27/314-411/144-es mellék, 6—14 h-ig.

YAMAHA XS 500 1983-ast megkímélt, gyári állapotban, szervizkönyvvel. Irányár: 150 ezer Ft. Ugyanitt Jawa 350 cm^3-est, 15 ezer km-rel, 25 ezer Ft-ért Benedek Zoltán, tel.: 164-0588, 18 h-tól.

YAMAHA XTZ 660-ast 14 ezer km-rel, 96-ig érvényes műszakival, Farkas György, 8800 Nagykanizsa, Kisberki u. 21.

VEGYES

AUTÓS horgászok, figyelem! Strandolási és éjjeli horgászási lehetőséget kínál a surányi Pázsit Horgászfarm (a Szentendrei-szigeten, a pócsmegyeri bekötőút mellett). Festői környezetben házias koszt, hűtött italok és üdítők.

NIVEX benzinórát (1920—1930), Hella kürtöt VW-hoz (6 V-os) és Dodge katonai autóhoz lámpát. Muray Péter Pál, 1213 Bp., Liget u. 8. Tel.: 276-5246, 8—10 h és 19—20 h között.

HARLEY—DAVIDSON hivatalos 80 éves története, 1903—1983, 288 old., kb. 250 fotó, angol nyelvű, BSA (1932) kezelési könyv (másolat), Ariel (1929) típusismertető (másolat),

CARGO

AUTÓVILLAMOSSÁGI ÁRUHÁZ

BUDAPESTEN HÁZHOZ SZÁLLÍTÁS

nyitva:
hétfő-péntek:
08.00-16.00

ZEUS INTERNATIONAL KFT.

Budapest, XIV. Zalán u. 23.
Telefon: 252-48-92

ZEUS INTERNATIONAL LTD.
PARTS & SERVICE

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

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

AUTÓALKATRÉSZ NAGY- ÉS KISKERESKEDELEM

FIAT NIKKO KFT.

Teljes körű alkatrészellátást biztosít
FIAT LANCIA
Alfa Romeo
minden típusához.
Fiat Lubrificanti
gyári olajok forgalmazása.

NIKKO Kft.
Budapest X.,
Kőér u. 3/a.
Tel./ fax: 157-2976

hétköznap
8-16 óráig.

NORMA

LÁTOGASSA
meg tömlő- és csőbilincsek szakkiállításunkat
a CONSTRUMA
Nemzetközi Építőipari Kiállításon, május 3—7.
F2 pavilon 89b
NORMA-stand
NORMA-KER BT.

1116 Budapest,
Temesvár u. 19—21.
Tel.: 181-1396.
Fax: 181-1397.

Horex Regina műhelykönyv (másolat), Puch 250 (1929) kezelési könyv és FIAT 1100 (1940) kezelési könyv eladó. Muray Péter Pál, 1213 Bp., Liget u. 8. Tel.: 276-5246, 8—10 h és 19—20 h között.

AUTO MAGAZIN, Autópiac, Autó Extra, Autopress, Autó, Autó-Motor Veterán stb. autóslapok számai (hibátlan állapotban) 90—94-ig, valamint autóskönyvek, -poszterek eladók. Molnár Tamás, 4225 Debrecen, Deák F. u. 43.

TÍZEZER db M 16 × 1.5-ös hollandianyát 45 fokos zárási küppal, 10 mm-es furattal. Tel.: 280-3748, este.

HONDA XL 125, 185, 600-ashoz, továbbá Yamaha XT 500, 550 600-ashoz és Teneréhez német nyelvű javítási leírásokat. Garamvölgyi Zsolt, 1118 Bp., Somlói út 2/B. Tel.: 182-1735.

PRESIDENT GRANT 40 csatornás mobil CB-készülék, antennával, szűrővel eladó. Takács Béla, 7272 Gölle, Árpád u. 59. Tel.: 82/374-041.

AZ AUTÓ-MOTOR 1969, 1973—1991-ig megjelent számait hiányosan, 25 Ft/db, plusz utánvétköltség. Berta Gábor, 9700 Szombathely, Szél utca 51/A.

BERLIN 1965-ös gyártmányú autórádió és ablakantenna (eredeti), 6V-os, gyűjtőknek. Ára: 2000 Ft. Kéri Sándor, 9300 Csorna, Hortobágyi út 3.

HAZAI rali- és hegyifutamokról videofelvételek megrendelhetők, 3 órás JVC kazettán, 760 Ft/db-os áron. Szalóczy Tibor, 3895 Gönc, Szolártsik S. út 2. Tel.: 46/388-554.

LADA Szamarához bontott alkatrészek és karosszériaelemek eladók. Ugyancsak eladók az AM eddig megjelent példányai 1948-tól 1993-ig, évenkénti kötésben, kizárólag egyben. Héricz Imre, 1061 Bp., Andrássy u. 1. Tel.: hétfőtől péntekig 17—20 h között, tel.: 121-3685.

ÖTLUKAS 15″-os felni, vadonatúj 195/65-ös gumikkal, Michelin és Uniroyal (két db) 1000 Ft-ért, Kutas, 5000 Szolnok, Szántó krt. 10. III/13. ajtó.

CSERE

FELAJÁNLOM bármelyik CÉL motor nyomravezetőjének irodalomgyűjteményemből: az Autó-Motor 1931—32-es komplett évfolyamait vagy a Magyar Autó Touring 1937—38-as, Úrvezető 1939-es évfolyamait. Burányi Gyula, 1039 Bp., Losonc u. 5.

FORD SIERRA-hoz gyári, új, hátsó ablaktörlőmotor, osztófejfedél és motor, valamint kb. 60 százalékos tengelykapcsoló-tárcsa és egyéb tartozékok eladók vagy 50 cm^3-es kismotorra, négyütemű motoros kapálógépre vagy motoros permetezőgépre cserélhetők. Tel.: 157-1216.

HONDA CBR 1000 F típusú, 140 LE-s motokerékpár friss műszakival eladó vagy kisebb motorra cserélhető ötéves korig, értékegyeztetéssel. Tel.: 06-60-310-998, Csetneki.

DKW 1940-es kabrió, — Citroën 1939-es, — Renault BFK 4-es, — Skoda kabrió 1946-os, — Steyr 50-es, 1934-es, — Lancia Augusta 1931-es, — Opel Kadett 1937-es, — Opel P 4-es 1933-as, — Opel Olympia 1956-os, — Ford M 12, M 17-es, — Mercedesek: 170, 180, 190 típusok, — Austin Anglia, BMW 700 LS, — BMW 340-es, — Wanderer 1930-as, — Chevrolet SS kabrió 1966, — legelső Gaz-Ford Jeep, — Wyllis Jeep 1941-es, — GAZ 69-es eladók vagy cserélhetők, a cserealap lehetőleg 1935-ig gyártott autó legyen. Gyöngyösi István, 6760 Kistelek, Tanya 432. Telefon: 62/375-125.

HONDA V-45 Sabre (VF-750 S) motoromat (vízhűtéses, kardános, 86 LE-s, fedélzeti komputeres, hidraulikus kuplungos, műszaki 1995-ig, jó állapotban, kevés kilométerrel) kisebb chopperre cserélném, pl. LTD 440. XV 50 stb. Felker József, 3078 Kisterenye, Damjanich út 21.

OPEL REKORD 1.9-es, 1977-es évjáratú kocsimat, 1996-ig érvényes műszakival elcserélném VW Bogárra. Percze, tel.: 218-2523, 18 h után.

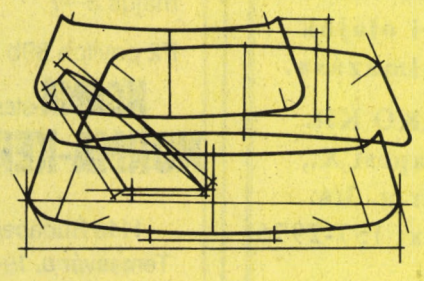
Teljes körű Trabant-szerviz:
— vizsgáztatás,
— motorjavítás,
— gyári alkatrészek eladása

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

KÁRÁSZY CÉG
alapítva: 1872
BOGE BILSTEIN
Lengéscsillapítók
Ajtókitámasztó gázrugók, spirálrugók és egyéb gk.-alkatrészek.
Szaküzlet: 1134 Budapest Lehel u. 17/d. Tel/fax: 120-3836
Gyári minőség olcsó áron!
Lengéscsillapító-felújítás gyári alkatrészekkel, "H" engedéllyel.
Javítóműhely: 1063 Budapest Szinyei Merse u. 6. Tel.: 153-3324
Lengéscsillapítók ki és beszerelése.
Viszonteladóknak magas kedvezmény!

K&K KOVÁCS AUTÓKÖZPONT
1039 Bp. Szentendrei út 255.
Telefon/fax: 188-5447
Telefon: 250-4905, 250-4906
HIVATALOS MÁRKASZERVIZ.
ÚJ GÉPKOCSIK ÉRTÉKESÍTÉSE.
Karosszériajavítás gyári technológiával.
Peugeot a siker KOVÁCSA.

PEUGEOT-AKCIÓ!
106 XN benzinüzemű, katalizátoros 1 099 000 Ft,
205 Junior benzinüzemű, katalizátoros 910 000 Ft,
306 XN benzinüzemű, katalizátoros 1 360 000 Ft,
405 GL benzinüzemű, katalizátoros 1 788 000 Ft,
405 GLD dízelüzemű katalizátoros 1 999 000 Ft.
30% előleggel, 48 havi részletfizetéssel már egy új autó tulajdonosa lehet.

AUTOGLAS
AUTÓÜVEG GYORSSZOLGÁLAT NYUGATI ÉS JAPÁN TÍPUSOKHOZ
AUTOGLAS Kft.

Márkás üvegek:
— Securit
— Saint-Gobain
— Lamino OY
— Elvex
— Arva
— Sigla
SZÉLVÉDŐK RAKTÁRRÓL
KELLÉKEK, RAGASZTÓK
KAVICSFELVERŐDÉSEK JAVÍTÁSA
AUTÓÜVEGEZÉS: 1031 Budapest, Monostori u. 47. Telefon/fax: 168-9181.
Nyitva: hétfőtől péntekig 8—17 óráig, szombat, vasárnap zárva.
AUTÓÜVEG-ÁRUSÍTÁS: 1031 Budapest, Szentendrei út 137. Telefon: 250-0689.

HÉFAL

KFT.
FÉKCSÖVEK,
légféktömlők,
HIDRAULIKA
csövek
gyártása, értékesítése.
Postai utánvéttel is.
Szervo- és
klimaberendezések
gumicsöveinek javítása
rövid határidővel.
Cím: HORVÁTH
2120 Dunakeszi,
Esze Tamás u. 7.
Tel./fax:
06/27/341-442.

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

LOPÁSGÁTLÓ
a Koppány-kormánybilincs, vághatlan és látható védelem

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

NAGYKER. RAKTÁR
KISKER. ÜZLET
KOPPÁNY

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

RÖGZÍTŐHEVEDERREL
még
ezt is lehet,



de az lehetetlen,
hogy Ön nem használja.

Autószállításhoz, csomagtartóhoz, utánfutóhoz, nyitott és zárt felépítményű teherautókhoz rakomány rögzítésére: poliészter rögzítőhevederek.
EMPACK KFT

1115 Budapest, Tétényi út 15—17.
Telefon: 185-3500, telefax: 185-0059.

NYUGATI
AUTÓK
BONTÓJA

Minden típust átveszünk!

VISZTRICZ
Kft.

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

ÓRIÁSI
RAKTÁR-
KÉSZLET

OPEL GM

BELVÁROSI
AUTÓCENTRUM
Kft.
OPEL
MÁRKAKERESKEDÉS:

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

MÁRKASZERVIZ:

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



RHINÓVAL NYUGODTAN
VILLOGHAT

mert a Rhino autóriasztó
— ausztrál csúcsminőség,
— használata kényelmes,
— mindent tud, amit ma egy riasztó tudhat,
— és az ára elérhető!
FORGALMAZZA:



DOVER KFT
Budapest 1106,
Jászberényi út 24—36. II. em.
Tel./fax: 157-4189, tel.: 157-5122.

DRÁGULÓ KOCSITARTÁS AZ NSZK-BAN

ÚJ AUTÓK 20 EZER MÁRKA ALATT

Günther Rexrodt német gazdasági miniszter és a Deutsche Bundesbank szakemberei egyaránt azt ígérik, hogy 1995-re rossz álommá válik az NSZK elmúlt évekbeli recessziója. A konjunktúra-kilátások már éreztetik hatásukat a gépjárműiparban is. Bel- és külföldön idén ismét fokozott érdeklődés tapasztalható a német típusok iránt. A kedvező tendenciák, a németországi munkanélküliek számának 4 millió alá süllyedése ellenére a Német Autóklub, az ADAC 12 millió tagja nevében mind hangosabban figyelmezteti a politikusokat, hogy nem mehet tovább a járműtulajdonosok kifosztása!

Jó év is lehetett volna a 40 milliós német autótársadalomnak 1994, de januárban (ha az autótarifák, a szervizköltségek nem is emelkedtek) az üzemanyagadó rendezése komoly érvágást jelentett a kocsitulajdonosoknak. A Mineralölsteuer növelése a benzin literjét 18 pfenniggel, a dízelét 8 pfenniggel drágította. Ráadásul 25 százalékkal emelkedett a dízelüzemű gépkocsik adója is. Immáron 100 cm^3-eként 37,10 márka az évi adó!

Ilyen körülmények között, *Theo Waigel* pénzügyminiszter nem tartozik a legnépszerűbb kormánytagok közé. Az ADAC statisztikái szerint, még a legjutányosabb árú kisautókkal, a FIAT Cinquecentóval és a Daihatsu Couréval is havi 450 márkát emészt fel a gondtalan kocikázás. Az értékcsökkenéstől az üzemanyag-fogyasztáson keresztül az adó-, biztosítási és szervizköltségekig valamennyi kiadást — évi 15 ezer kilométeres menetteljesítményt számítva — figyelembe vevő aktuális ADAC-felmérés még a készítőket is meglepte!

260 modellt vizsgálva fény derült arra, hogy alig van olyan típus, amely kilométerenként beérné kevesebb mint 40 pfenniggel. Ilyen autó a Citroën AX 1.0 (37,7 pf/km), a Daihatsu Coure GL (35,9 pf/km), a FIAT Cinquecento (35,8 pf/km), a Ford Fiesta 1.1 (39,0 pf/km), a Lada Szamara 1100 LS (38,6 pf/km), az Opel Corsa Eco 1.2i (39,0 pf/km), a Peugeot 106 XN (40,0 pf/km), a Seat Marbella Mio (36,0 pf/km), a Suzuki GL 1.0i (39,4 of/km), a VW Polo 1.05 (39,7 pf/km).

Ez utóbbi Volkswagen modell havi költsége 1993-ban 473 márka volt. 1994-ben már 495 DM. A legnépszerűbb importtípus, a Renault 19-es RL 1.4-es változata tavaly havonta 535 márkát húzott ki gazdája zsebéből: idén már 570-re szökött az összeg. Az Opel Vectra GL 1.8-as tulajdonosai a múlt évben havi 640 márkás költsége 1994-ben 693 márkára nőtt. A szolíd eleganciát sportos tulajdonságokkal ötvöző Audi 100 2.0-es 1993-ban 835 márkába került tulajának: idén már 899 márkát kell kalkulálnia, nem utolsósorban a havi 356 márkás értékvesztés miatt! Utolsó kiragadott példánk, a BMW 730i típus. A bajor limuzin már 1993-ban is havi 1264 márkába került tulajdonosának. 1994-ben pedig 1351 márkát kell számítani!

Típus	Alapár	Havi értékvesztés (DM)
Citroën AX Teen	15 590	169
Daihatsu Cuore GL	13 750	138
FIAT Cinquecento 900 ie	13 550	139
FIAT Punto 1.1 55 S	17 940	182
Ford Fiesta 1.1	17 940	174
Hyundai Pony LS 1.3	16 790	181
Lada Szamara 1100 LS	12 990	150
Lancia Y 10 Junior	16 200	175
Nissan Micra 1.0 L	17 995	186
Opel Corsa Eco 1.0 L	17 940	174
Peugeot 106 XN	16 840	174
Renault Twingo	16 000	166
Renault Clio Prima 1.2	17 900	189
Rover Mini Special	14 850	167
Seat Marbella Mio	10 490	116
Seat Ibiza CL 1.05i	17 840	192
Skoda Favorit LX	14 990	162
Subaru Justy 4WD 1000	19 300	207
Suzuki Swift 1.3 XLi	16 195	171
Toyota Starlet 1.3 XLi	18 990	196
VW Polo Fox	18 090	175
VW Polo Fox Coupé	18 650	180
VW Polo Fox 1.3	19 270	186
VW Polo Fox 1.4D	19 520	189

Az ADAC takarékossági tippjei megfontolandók. Érdemes új autó vásárlása helyett a régi megtartása mellett dönteni. Az optimális vezetési stílus is kemény márkákat takaríthat meg. A spoilerekről, könnyűfém tárcsákról, napfénytetőkről és más extrákról való lemondás nem tragédia. Kisebb modellbe átülni sem feltétlenül presztízsveszteség. Ha ma valaki 20 ezer márkánál olcsóbb új kocsit keres, akkor igen kevés típus közül válogathat. Az alábbi táblázat — a gyári ajánlott árat figyelembe véve — a Németországban kapható legolcsóbb autókat mutatja be.

MOGYORÓSI GÉZA



A komfortosabb kis Fordok, például a szellős Calypso, már-már luxuskocsinak számítanak kategóriájukban

HASZNÁLT MOTORKERÉKPÁROK

200 EZER FORINT ALATT

Yamaha Mint	0	35	Motorrad
Suzuki Run 50	87	40	Zanuso Motorország
Suzuki Run	0	45	Motorrad
Kawasaki KE 125	83	70	SZAVU
Suzuki GS 400	83	100	SZAVU
Honda CB 250	83	110	SZAVU
Yamaha XT 250	85	110	SZAVU
Yamaha PW 80	93	110	Motorrad
PGO 90	93	120	Motorrad
Honda CB 250 N	89	135	Motorrad
Honda CB 650	79	140	Motorrad
Aprilia Tuareg 125	87	140	Zanuso Motorország
Cagiva Elefant II 125	88	150	Zanuso Motorország
Suzuki DR 600	87	160	SZAVU
Suzuki DR 500	84	160	Motorrad
Gillera RRT 125	89	160	Zanuso Motorország
Laverda 125 Custom	87	160	Zanuso Motorország
Kawasaki GPZ 550	87	170	SZAVU
Honda MTX 125 R	91	170	Zanuso Motorország
Honda CB 650	80	180	Canada
Cagiva T4 350	87	180	SZAVU
Honda XL 600 R	85	180	Motorrad
Gilera RC 125	89	180	Zanuso Motorország
Gilera Rally 125	92	180	Zanuso Motorország
Honda XL 600 R	86	185	Zanuso Motorország
Kawasaki KZ 650	80	190	Canada
Honda XL 500 R	84	190	SZAVU
Honda XL 500 R	85	190	SZAVU
Gilera MX 1	88	190	Motorrad
Aprilia Tuareg Wind 125	90	190	Zanuso Motorország
Cagiva C12 Freccia 125	91	190	Zanuso Motorország
Gilera Rally 250	89	190	Zanuso Motorország
Honda NS 125	88	190	Zanuso Motorország
Suzuki GS 450 L	81	190	Zanuso Motorország
Yamaha RD 350	88	195	Zanuso Motorország
Yamaha TRJ Z250	93	195	Zanuso Motorország
Honda VF 750	83	198	Motorrad

200 EZER ÉS 350 EZER FORINT KÖZÖTT

Yamaha TZR 250	89	200	Motorrad
Cagiva Custom Blues 125	91	200	Zanuso Motorország
Yamaha Tenere 125	92	200	Zanuso Motorország
Honda NSF 125	90	215	Zanuso Motorország
Honda NSR 125 F	91	215	Zanuso Motorország
Gilera XR2 125	92	220	Zanuso Motorország
Kawasaki GPZ 750	87	220	Zanuso Motorország
Gilera MXI 125	91	230	Zanuso Motorország
Husquarna WR 600	89	230	Zanuso Motorország
Kawasaki KZ 1000	80	240	Canada
Honda NSR 125 F	92	250	Zanuso Motorország
Gilera CX 125	92	260	Zanuso Motorország
Cagiva Nito 125	91	270	SZAVU
Yamaha FZR 400 R	89	270	Motorrad
Cagiva Mito 125	92	270	Zanuso Motorország
Kawasaki GPZ 1100	85	280	SZAVU
Moto Guzzi V35	88	280	Zanuso Motorország
Kawasaki EX 500	91	310	Canada
Yamaha FZ 750	87	320	SZAVU
Honda Magna 750	84	330	Canada
Aprilia AF 1 Replica SP 125	93	330	Zanuso Motorország
Suzuki GSXR 400	89	340	Motorrad
Honda VFRA 750	90	340	Motorrad

350 EZER ÉS 600 EZER FORINT KÖZÖTT

Aprilia Futura 125	93	350	SZAVU
Yamaha FJ 1200	86	360	SZAVU
Honda CBR 600	89	360	Motorrad
Honda Magna 750	85	370	Canada
Honda Magna 750	86	390	Canada
Yamaha FZX 750	91	390	Motorrad
Honda CBR 600	80	390	Motorrad
Cagiva 125	92	395	SZAVU
Wetbike 800 (jetscooter)	89	400	Zanuso Motorország
Kawasaki GPZ 900 R	89	420	SZAVU
Suzuki GSX 750 F	89	430	SZAVU
Suzuki GSX 1100 F	90	430	Motorrad
Honda Shadow 1100	86	450	Canada
Ducati 350 SS	92	470	SZAVU
Suzuki GSX 750	93	470	Motorrad
Yamaha Tenere 650	91	490	SZAVU
Cagiva Elefant	90	500	SZAVU
Harley-Davidson 1000	83	540	Canada
Honda CBR 600	92	550	Canada
Kawasaki ZZR 500	92	550	Canada
Kawasaki ZXR 750	89	550	SZAVU
Honda CBR 600	92	550	Motorrad
Bimota DB I	0	550	Motorrad
Harley-Davidson 900	58	590	Canada

600 EZER FORINT FELETT

Kawasaki ZZR 600	93	620	Canada
Suzuki GSXR 750	91	680	SZAVU
Yamaha FZR 1000	93	750	Canada
Yamaha V Max 1300	93	750	Canada
Honda CBR 900 RR	92	760	Canada
Kawasaki ZXR 750	92	780	SZAVU
Honda CBR 900 RR	92	790	Motorrad
Suzuki Intruder 800	94	870	Canada
Kawasaki ZZR 1100	93	870	Canada
Harley-Davidson 1200	90	950	Canada
Suzuki Intruder 1400	94	970	Canada
Honda CBR 900 RR	94	1100	Canada
Harley-Davidson Softail 1340	83	1800	Canada
Harley-Davidson Softail 1340	93	2200	Canada

Az összeállításban szereplő kereskedések címe:
Canada Motorcenter: 1221 Budapest, Vihar u. 1. Telefon: 226-7542
Motorrad: Budapest XX., Nagykőrösi út 25. Telefon: 127-0693
SZAVU Motorcenter: 2030 Érd, Bethlen G. u. 37. Telefon: 23/365-621
Zanuso Motorország: Budapest III., Rákóczi u. (új Szentendrei út) 19. Telefon: 30/421-671

AUTÓKLIMATIZÁLÁS ÉS -SZERVIZ
Vezérképviseletek által kizárólag elfogadott minőségi környezetbarát technológia.
DIAVIA
1107 Bp., Ceglédi út 30.
Tel./fax: 157-2233/276.

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

HASZNÁLT AUTÓK

Gyártmány	Típus	Évjárat	Szín	E km	Extrák	EFt+ÁFA
AUTÓCENTRUM BT.			**SZEGED**		**Kossuth L. sgt. 74.**	
telefon:			**rádiótelefon: 06 60 381-369**	**fax:**		
BMW	520I 24V	91	PIROS	101	SZERVIZKÖNYVVEL	1870+ 0
PORSCHE	944 2.5	85	MAHAGÓNIMETÁL	160	SZERVIZKÖNYVVEL	1150+ 0
PORSCHE	911 TURBO	86	LILAMETÁL	115	SOK EXTRA	3750+ 0
MERCEDES	500 SEC COUPÉ	86	FEKETEMETÁL	90	EXTRA KIVITEL	2190+ 0
OPEL	SENATOR 3.0I	87	GRAFITMETÁL	120	SOK EXTRA	920+ 0
ALFA	33 1.4IE SPORT	93	PIROS	5	SZERVIZKÖNYV	1050+ 0
RENAULT	21 GTS	90	FAHÉJMETÁL	98	SOK EXTRA	840+ 0
SAAB	90	85	EZÜSTMETÁL	125	KITUNŐ ÁLLAPOT	385+ 0
FIAT	TIPO 1.7 DIESEL	94	GRAFITMETÁL		0 KM	1150+ 0
MAZDA	MX–5 CABRIÓ	92	LILAMETÁL	65	BŐR BELSŐ	1590+ 0
VW	GOLF 1.6 CL BENZINES	85	GRAFITMETÁL		5 AJTÓS	550+ 0
MERCEDES	200 DIESEL	90	FEHÉR	95		1650+ 0
RENAULT	11TS	83	PIROS	138		295+ 0
FORD	ESCORT 1.6 LASER	86	BEIGEMETÁL		5 AJTÓS	440+ 0
OPEL	ASCONA SR	82	EZÜSTMETÁL	126	SZERVIZKÖNYVVEL	270+ 0
MAZDA	4.0 PICK UP V6	94	EZÜSTMETÁL		LUXUS KIVITEL	2800+ 0
ALFA	75 TURBODIESEL 2.0	86	DRAPPMETÁL		EXTRÁKKAL	420+ 0
HONDA	PRELUDE 2.3I	92	EZÜSTMETÁL	45	SOK EXTRA	2450+ 0
AUTÓFER-KURZ KFT.			**6725 SZEGED**		**Vásárhelyi Pál u. 6.**	
telefon: 06 62 322-327			**rádiótelefon:**		**fax: 06 62 322-327**	
FIAT	REGATTA 1.9D	88	FEHÉR			458+ 0
WARTBURG	1.3 SPTT	89	SZÜRKE			245+ 0
SUZUKI	LJ80	80	BARNA			325+ 0
LISZ	LAKÓKOCSI	87	FEHÉR			220+ 0
MERCEDES	817D	92	FEHÉR		HÁLÓFÜLKÉS, PLATÓS	4850+25
MERCEDES	100D	90	KÉK		PLATÓS	1452+25
MERCEDES	100D	89	KÉK		PLATÓS	1345+25
IZS	2715	80	ZÖLD			50+25
IZS	2715	82	ZÖLD			45+25
ZUK	A11	90	KÉK			220+25
CAR-FORCE KFT.			**SZEGED**		**Etelka sor**	
telefon: 06 62 325-944			**rádiótelefon:**		**fax: 06 62 325-944**	
BMW	318I	86			5 AJTÓS	550+ 0
RENAULT	R25 GTS	85				410+ 0
RENAULT	R11	84			5 AJTÓS	310+ 0
ALFA	33 QV	87		71	5 AJTÓS	320+ 0
SUZUKI	CARRIER	87			KISÁRUSZÁLLÍTÓ, 5 ÜLÉS	350+ 0
FORD	ESCORT	83				260+ 0
FIAT	CROMA 2.0IE	88		90		599+ 0
SEAT	RONDA 1.5I	86		80		310+ 0
DAIHATSU	FEROZA 1.6I	90			PONYVA+KEMÉNYTETŐ	1200+ 0
DENA KFT.			**6728 SZEGED**		**Algyői út 38.**	
telefon:			**rádiótelefon:**		**fax:**	
VW	JETTA	84		82		399+ 0
VW	GOLF	83		105		320+ 0
VW	GOLF DIESEL	83		120		350+ 0
VW	MIKROBUSZ DIESEL	83		140		450+ 0
OPEL	ASCONA 1.3	82		108		280+ 0
OPEL	ASCONA 1.6	82		110		280+ 0
OPEL	KADETT 1.3	81		97		190+ 0
OPEL	CORSA 1.2	85		80		385+ 0
FORD	FIESTA	84		85		260+ 0
FORD	ESCORT 1.6	83		100		245+ 0
FORD	ESCORT 1.2	82		107		265+ 0
FORD	ORION	85		104		380+ 0
NISSAN	CHERRY DIESEL	85		87		399+ 0
RENAULT	5	85		108		380+ 0
PEUGEOT	205	85		80		370+ 0



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

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

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

ÚJ!!! Csak a nálunk vásárolt FORD gépkocsikra 6 év korrozióvédelmi garancia.

Ha ezt a KUPONT is elhozza

3,1%

kedvezményt nyújtunk az új gépkocsi **bruttó árából**



AUTONETT Kft.
Bp. XXI., Védgát u. 45.
Tel.: 277-3755
277-3761

MERCEDES	240D	80	150	350+ 0
CITROËN	2CV6	86	41	265+ 0
FIAT	PANDA	91	13	450+ 0

FORD CAPITOL — **6728 SZEGED** — **Dorozsmai út 12.**
telefon: 05 62 314-178 — **rádiótelefon:** — **fax: 06 62 325-587**

FORD	TRANZIT 150L	92	6		1600+25
FORD	SIERRA 1.8TD	92	28		1180+ 0
AUDI	100	82		FULL EXTRA	290+ 0
BMW	325TD	93	16		3200+ 0
NISSAN	CHERRY	84		AUTOMATA VÁLTÓ	240+ 0
LADA	SAMARA	92			590+ 0

KONVOJ — **SZEGED** — **Etelka sor 3.**
telefon: 06 62 313-270 — **rádiótelefon:** — **fax:**

OPEL	CALIBRA 2.0I	91		1550+ 0
BMW	316	86		575+ 0
PEUGEOT	405 GRD	91	FULL EXTRA	1450+ 0
CHEVROLET	LUMINA EURO	92		1950+ 0
ALFA	33 1.7IE	90		699+ 0
RENAULT	ESPACE 2.1TD	92		2700+ 0
PEUGEOT	405	89		729+ 0
PEUGEOT	309 DIESEL	90		690+ 0
ALFA	75 2.0I	89		565+ 0
FIAT	UNO 1.3D	91		650+ 0
FIAT	UNO 1.4D	87		365+ 0
FIAT	131 2.5D	79		169+ 0
MITSUBISHI	COLT 1.3	94		1295+ 0
MERCEDES	250TD	91		2700+ 0
LADA	2107	90		350+ 0
LADA	2105	90		380+ 0
LADA	NIVA 1.6	85		255+ 0
FORD	SIERRA 2.0	83		399+ 0
FORD	ESCORT 1.6D	86		429+ 0
FORD	ESCORT 1.6 COMBI	84		365+ 0
NISSAN	TRANSA 1.6	83		275+ 0
NISSAN	BLUEBIRD 2.0D	88		670+ 0
OPEL	KADETT 1.3 COMBI	86		465+ 0

MAZ-DU — **6726 SZEGED** — **Közép fasor 41—43.**
telefon: 06 62 433-626 — **rádiótelefon:** — **fax: 06 62 433-626**

MAZDA	121F/L	94	2	1250+ 0
MAZDA	323 1.7d	93	75	1150+ 0
MAZDA	323 1.5	86	120	500+ 0
MAZDA	323 1.6	88	130	550+ 0
MAZDA	323 1.6	87	100	390+ 0
MAZDA	323/F 1.8	92	35	1500+ 0
MAZDA	323/F 1.8	91	28	980+ 0
MAZDA	323 1.5	86	130	430+ 0

Garancia autólámpabolt

AUTÓALKATRÉSZ KIS- ÉS NAGYKERESKEDÉS



Új és bontott

NYUGATI AUTÓLÁMPÁK

vétele és eladása

KAROSSZÉRIAELEMEK

SZÉLVÉDŐK FORGALMAZÁSA,

FÉNYSZÓRÓK FONCSOROZÁSA

Cím: 1182 BUDAPEST, ÜLLŐI u. 65. TELEFON/FAX: 2-910-925

TELEFON: 2-910-920

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

TREFF-X SCOOTER

6 HÓNAP SZAVATOSSÁGGAL ÉS KÉT HÉT CSEREGARANCIÁVAL

ROBOGÓK

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

VISZONTELADÓKNAK: (06-60) 336-866.

SZERVIZ-ALKATRÉSZ, ORSZÁGOS ÉRTÉKESÍTÉSI HÁLÓZAT

MAZDA	626 2.0	94	1		2300+ 0
MAZDA	626 2.0D	89	160		760+ 0
MAZDA	626 2.0D	86	130		560+ 0
MAZDA	B 2200D	93	25	ZÁRT	1300+ 0
MAZDA	B 2200 CAB	93	20		1250+ 0
MAZDA	B 2200	93	20		1350+ 0

PITTI JÁNOS & FIA — **6723 SZEGED** — **Liszt u. 15/B.**
telefon: 06 62 327-427 — **rádiótelefon:** — **fax: 06 62 327-427**

MERCEDES	123	82	110	INJEKTOR	400+ 0
FIAT	AGENTA TURBO	87	68	CENTRÁL ZÁR	300+ 0
ZASTAVA	JUGÓ 55	90	35		200+ 0
FORD	GRANADA	82	130	AUTOMATA VÁLTÓ	180+ 0
FORD	LIM	81	120		150+ 0
MARUTI	LIM	90	12		380+ 0
AUDI	100	82	120		100+ 0

RUPESKY — **6728 SZEGED** — **Fonógyári út 2—6.**
telefon: 06 62 324-070 — **rádiótelefon:** — **fax: 06 62 324-070**

ISUZU	MIDI 2000	92			800+25
FORD	SIERRA COMBI 2.0I	91			890+ 0
OPEL	KADETT 1.3S	86			460+ 0
OPEL	ASTRA 1.7D	93			970+ 0

SUZUKI SZENTGYÖRGYI — **SZEGED** — **Fonógyári út 9.**
telefon: 06 62 313-111 — **rádiótelefon:** — **fax: 06 62 313-111**

VW	POLO	78			160+ 0
FORD	FIESTA	77			160+ 0
FORD	ESCORT	88		EXTRÁKKAL	600+ 0
MAZDA	MX6 V6	92			2700+ 0
MERCEDES	307D	80			600+25
MERCEDES	307D	81		16 M3 ZÁRT DOBOZ	650+25
MERCEDES	100D	90		CSUKOTT	950+25

VOLVO VESZPRÉMI — **SZEGED** — **Algyői út 65.**
telefon: 06 62 473-000 — **ráditelefon:** — **fax: 06 62 473-000**

VOLVO	850 GTL	94	METÁLBORDÚÓ			5900+ 0
VOLVO	760 TURBODIESEL	85	METÁLVILÁGOSZÖLD	170		760+ 0
VOLVO	244 TURBO	83	METÁLVILÁGOSZÖLD	108		595+ 0
VOLVO	244 GLE DIESEL	84	VILÁGOSSZÜRKE	200		376+ 0
VOLVO	244 GLD6 DIESEL	82	VILÁGOSSZÜRKE	300		320+ 0
MERCEDES	240D	80	OKKER	251		360+ 0

ÚJHÍD AUTÚKERESKEDÉS — **6722 SZEGED** — **Sajka u. 12.**
telefon: 06 62 325-087 — **rádiótelefon:** — **fax:**

OPEL	VECTRA 200I GL	91	FEHÉR	65	1150+ 0
VW	PASSAT 1.6	82	ARANYMETÁL	132	255+ 0
FORD	FIESTA 1.1	84	METÁLBORDÓ	115	250+ 0
VW	GOLF 1.6 DIESEL	86	METÁLBARNA	157	525+ 0
VW	GOLF 1.3	88	SÖTÉTKÉK	85	525+ 0
MITSUBISHI	LANCER 1.6	81	KRÉM	150	180+ 0
FORD	ESCORT 1.6 XR 3	82	GRAFITMETÁL	130	225+ 0
PEUGEOT	104	74	SÁRGA	165	98+ 0
SEAT	PANDA	84	METÁLKÉK	130	220+ 0
TRABANT	601	86	VAJ	40	55+ 0



TILTOTT TALÁLMÁNYOK

FORMULA–1

Minden csapat boksza fölé szirénával kombinált villogó került, amelynek lényege, hogy a versenyautókban elhelyezett érzékelő miatt már jó előre tudható, ki fog éppen a bokszba érkezni

Az elmúlt esztendőkben az egyik legnépszerűbb autósversenysorozat, a Formula–1-es világbajnokság a nagy csapatok technikai fölénye miatt meglehetősen kiegyensúlyozott versenyeket hozott. A Nemzetközi Autós Szövetség annak érdekében, hogy kiegyenlítse a csapatok közötti különbségeket, több technikai megoldást tilalmi listára helyezett, míg tízéves szünet után ismételten bevezette a versenyek alatti benzinfeltöltést. A világbajnokság harmadik, San Marinó-i futamán bekövetkezett tragikus balesetek azonban, úgy tűnik, nem igazolják az új elképzeléseket.

Az új szabályok kialakításánál két szempont szerint szigorítottak a Nemzetközi Autós Szövetség szakemberei. Az elsődleges cél az volt, hogy minden olyan technikai megoldást háttérbe szorítsanak, amelynek meglehetősen nagy anyagi vonzata van, és így a világbajnokságban részt vevő csapatok közül nem mindegyiknek adatik meg ezek használata. A műszaki újításoknak és találmányoknak köszönhetően egyre több berendezés segítette és felügyelte a versenyzőket, előtérbe helyezve az indulók abszolút biztonságát, igaz így kisebb szerep jutott a pilóták egyéni képességének vezetőtudásának. A másik cél tehát egy olyan állapot visszaállítása volt, amelynél a sportoló szoros kontaktusban volt az általa vezetett versenyautóval. A két különböző szempont persze sok mindenben azonos lépéseket kívánt, a két dolog így fedésbe került. A tilalmi listára tett berendezések: az aktív kerékfelfüggesztés, a kipörgésgátló, a blokkolásgátló, a négykerék-kormányzás és az automatikus sebességváltó. Az aktív kerékfelfüggesztés betiltása – ha az FIA előírásait szó szerint vesszük –, nem teljesen egyértelmű, hiszen amennyiben nem befolyásolja a versenyautó aerodinamikai teljesítőképességét, akkor tulajdonképpen használható. Az ellentmondással az FIA vezetői is tisztában vannak már, így jó előre leszögezték, akit rajtakapnak a „kiskapuzáson", akár egy évre is búcsút inthet az F–1-nek.

Annak ellenére, hogy a *Ron Dennis* által vezetett McLaren versenyistálló tiltakozott az általuk kifejlesztett „Fly by wire" elnevezésű elektronikus gázpedál betiltása ellen, az FIA nem engedélyezi az ilyen szerkezetek használatát sem. A tiltott segédeszközök lajstromán található még az

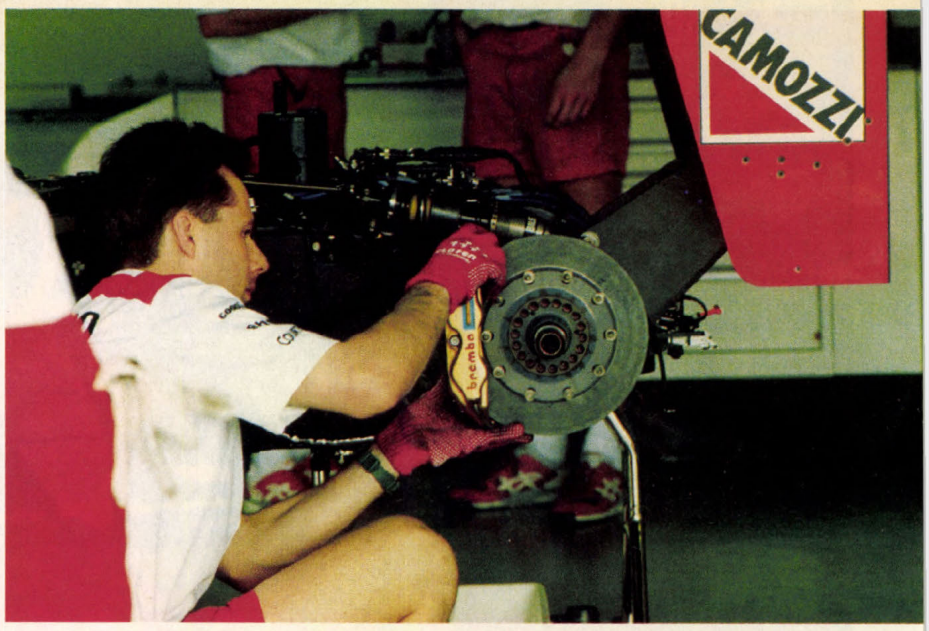


A benzintöltő berendezéseket a repülőgépipartól vásárolta meg az FIA

Helyére kerülnek a Brembo féktárcsák, amelyekhez ezentúl nem kapcsolható blokkolásgátló berendezés

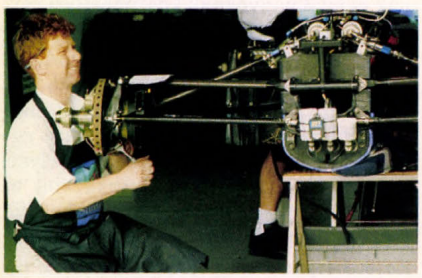
elektronikus vezérlésű lengéscsillapító és stabilizátor is, mivel az aktív kerékfelfüggesztéssel azonos berendezésnek számítanak. Az automatikus sebességváltó berendezések közül csak a teljesen automatikus nem használható, a félautomatikus váltómű használata továbbra is engedélyezett.

Az FIA megszüntette a bokszok és a versenyautók közötti kétirányú adatközlést is, ezentúl a bokszokból a versenyzők számára bármilyen információ közlése tilos, ellentétes irányban azonban engedélyezett az adatközlés. A legnagyobb port azonban mégsem az eddig ismertetett műszaki szigorítások, hanem a tízéves szünet után újra bevezetett kötelező benzintöltés kavarta fel. Az FIA ezt a lépést azzal magyarázta, hogy így izgalmasabbak lesznek az egyes futamok, sőt az egész világbajnokság kimenetelét befolyásolhatja a benzinfelvétel. Az idénynyitó Brazil Nagydíjon valóban meggyőződ-



A Yamaha V12-es motorja egyelőre még „szárazon"





Nemcsak a henteseknek jó, ha kéznél van egy ceruza, hiszen a fiatalember nem kolbászt mér, hanem az első futóművet állítja össze



Amíg nem dől e milyen gumi kerüljön az autókra „álkerekeket" szerelnek f

A motor megfelelő összehangolásával kezdődik a többnapos viadal. A Ford mérnökei igyekeznek a lehető legjobb beállítást megtalálni az egyik Larrousse versenyautóban



AKCIÓ!

AZ IBUSZ-TOYOTA TSUSHO KFT. ÚJ SZEMÉLY- ÉS TEHERGÉPKOCSIK SZÉLES TÍPUSVÁLASZTÉKÁVAL VÁRJA ÖNT!
MÁRKAKERESKEDÉS: TOYOTA CENTER 1075 BUDAPEST, KÁROLY KRT. 3/C
TELEFON: 118-1657, 121-1000/132 FAX: 118-6763
COROLLA: A vezető helyre kerül
CARINA E: Leveszi a lábáról
CAMRY: Kerüljön feljebb
CELICA: A legújabb legjobb
ÉS A HASZONGÉPJÁRMŰVEK? ELVISZIK A PÁLMÁT

TOYOTA
Bízhat a jelben!
ENGEDMÉNY!



Az európai kontinensen kívüli futamokra konténerekben érkeznek a versenyautók, a Footwork–Arrows-csapat kicsomagolás közben

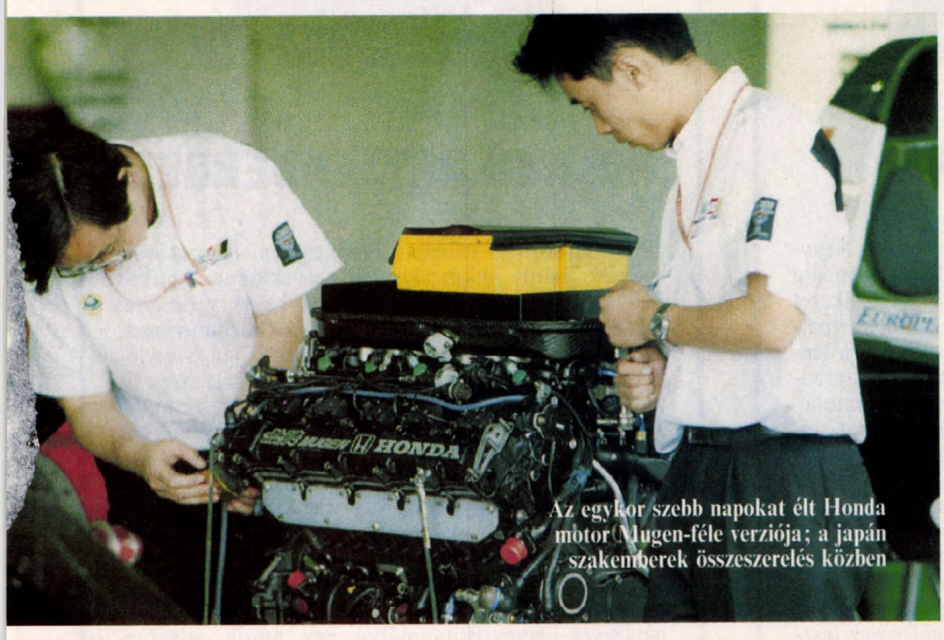
hettünk ennek igazságáról, hiszen *Damon Hill* remek taktikájának köszönhetően tudta csak megelőzni a francia *Jean Alesit*, aki a brit egyszeri tankolásával szemben kétszer tankolt fel.

A benzintöltéssel természetesen megnőtt a kiszolgáló személyzet, hiszen idén legalább tizennyolc ember nyüzsög a bokszba érkező versenyautó körül.

Emiatt nagymértékben csökkentik a bokszutcában tartózkodó „külsős" személyek, például a tudósítók számát is. Az Indycar Bajnokságban és a sportautó-vb-n bevált újratankolás azonban rengeteg veszélyt rejt magában. A balesetek minimálisra csökkentésének érdekében az FIA a legkorszerűbb feltöltő berendezéseket vásárolta meg a repülőgépipartól, hiszen a repülés közbeni tankolás jól bevált módszereivel dolgoznak az F–1-esek is. Az FIA maximálta a tankolás gyorsaságát, egy másodperc alatt nem lehet tizenkét liternél többet betölteni a versenyautóba. Csapatonként két egymástól független rendszert kell üzemeltetni. A berendezések közül az egyiket az FIA saját költségén szállíttatja futamról futamra, míg a másik berendezés eljuttatása a csapatok saját feladata. A lehető legbiztonságosabbra tervezett rendszer további eleme a bokszok felett elhelyezett szirénával kombinált villogó, amely messziről jelzi, hogy egy adott csapat két versenyautója közül éppen melyik érkezik „gyorsszervizre". A versenyautókban ugyanis elhelyeztek egy jeladót, amelyet a bokszutca bejáratánál érzékelők figyelnek, és a beérkezett adatok alapján működésbe hozzák a megfelelő hang- és fényjelző berendezést.

Érdekes újdonság, hogy átalakították a pénteki és szombati programot is, hiszen a szabadedzések idejét megváltoztatták. Korábban fél háromtól tizenegyig ismerkedhettek a pályával a versenyzők, az új kiírás értelmében a másfél órás periódust két részre bontották, fél háromtól negyed tizenegyig és fél tizenegytől negyed tizenkettőig kapnak lehetőséget a gyakorlásra. Eddig, ha valakinek elromlott vagy kicsúszott a versenygépe, elúszott a szabadedzés lehetősége, most viszont a két félidős beosztás következtében, egy sikertelen kísérlet után egy második menetre is lehetőség van. Az alapos gyakorlásra márcsak azért is szükség van, mert az elmúlt évi szabállyal ellentétben idén az időmérő edzésen a két legrosszabb időt futó pilóta csak nézőként szemlélheti a futamot. Minden jó szándék ellenére azonban nem garantált, hogy az idén bevezetett új szabályok a versenyzők biztonságát is szolgálják, amit sajnos az Imolában bekövetkezett tragikus balesetek is alátámasztani látszanak.

KÖKÉNY ROLAND



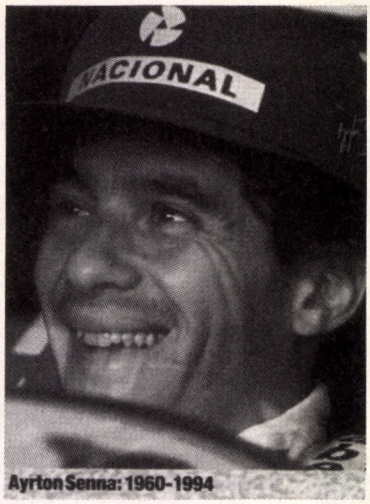
Az egykor szebb napokat élt Honda motor (Mugen-féle verziója; a japán szakemberek összeszerelés közben



linden egyes alkatrész
apos csomagolást kap a biztos célba érkezés miatt,
ért néha keresgélni kell



Aki keres az talál, a Ferrari szakemberei alaposan szemügyre veszik a vörös torpedó orr-részét
Fotó: KOPPÁNY GYÖRGY

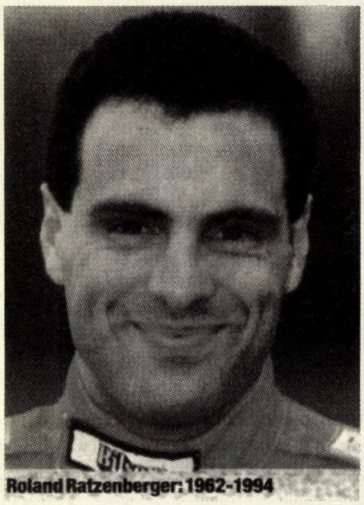


Ayrton Senna: 1960–1994

AYRTON SENNA

1960. március 21-én született São Paulóban. Négyéves korában ült először versenyautóban, mégpedig egy gokart volánja mögött. Első jelentős sportsikerét 1977-ben éri el, megnyeri a pánamerikai gokartbajnokságot. 1979-ben a gokart-világbajnokságon a legjobbak között van, és a következő évben ismét eredményesen szerepelt. 1981-ben átül egy Formula–Ford 1600-asba, amellyel a Van Diemen-csapat színeiben megnyeri a brit bajnokságot. 1981 telén úgy dönt, befejezi versenyzői pályafutását, ám 1982-ben mégis viszontlátjuk a versenypályákon. Nemcsak a brit Formula Ford 2000-et, hanem az európai sorozatot is megnyeri ebben az esztendőben. 1983-ban a brit Formula–3-as bajnokság a következő állomás, ahol *Martin Brundle* csapattársaként győztesen zárja az évadot. 1984-ben a Williams-csapatnál végez teszteléseket, míg a Toleman színeiben indul a Formula–1-es világbajnokságon, és újoncként mindjárt a kilencedik helyet szerzi meg.

1985-ben átigazol a Lotushoz, amellyel Portugáliában megnyer egy esős futamot. Később Belgiumban ismét őt intik le elsőként, a szezont végül a negyedik helyen zárja. 1986-ban és 1987-ben újabb két évet tölt a Lotusnál, amelynek eredménye egy összetett negyedik és harmadik helyezés. 1988-ban már a McLaren volánja mögött ül és nyolc győzelemmel a háta mögött szerzi meg első világbajnoki címét. 1993-ig a *Ron Dennis* vezette McLarennél marad. Ezalatt további 27 futamgyőzelmet, 62 edzéselsőséget és két világbajnoki címet (1990–91) gyűjtött be. Eredményes szereplésével az örökranglistán a McLaren megelőzte a legendás Ferrari-istállót, 1994-ben visszatér az F–1-es karrierjét elindító Williams-csapathoz. A kék-fehér torpedóval azonban az imolai versenypályán, sajnos végleg célba ért a brazil versenyző.


Roland Ratzenberger: 1962–1994

ROLAND RATZENBERGER

1962. július 4-én született Salzburgban. Az autóversenyzés iránt akkor kezdett érdeklődni, amikor nagymamája 1967-ben elvitte egy hegyi versenyre. Két évvel később nyitották meg a Salzburgringet, ahová rendszeresen kilátogatott. 1983-ban szerelőként kezdett el dolgozni Volker Weidlernél, hogy finanszírozza versenyzésének költségeit a Formula–Ford 1600-ban. Igazi sikereit 1987-ben éri el, amikor megnyeri a Formula–Ford Fesztivált, a brit túraautó-bajnokságban egy BMW-vel többször is dobogós helyen végez, míg a brit F–3-ban egy futamgyőzelmet szerez. 1988-ban szintén a legjobbak között van a túraautó- és az F–3-as bajnokságban is. 1989-ben sikereinek elismeréseként szerződést kap a brit Formula–3000-be, ahol több futamgyőzelemmel teszi le névjegyét. Nagy-Britanniából egy másik szigetországba, Japánba vezetett útja, ahol egy C csoportos Toyotával versenyzett a sportautó-kategóriában, és a híres 24 órás Le Mans-i próbatételen sem vallott szégyent csapattársaival. 1990-ben és 91-ben is megnyeri a japán gyorsasági bajnokság A csoportját egy BMW-vel. 1992-ben visszatérhet régi szerelméhez, az együléses, nyitott versenygépekhez, hiszen a nemzetközi F–3000-es bajnokságban kap lehetőséget. Két edzéselsőséget és egy győzelmet írhat fel sikereinek listájára.

1993-ban az ismétlés elmarad, technikai problémák miatt az elsőségek messzire kerülnek. Az idei esztendőt megfelelő támogatóknak köszönhetően már a legfelsőbb osztályban kezdhette. A Formula–1 és az Indycar közül végül az előbbit és a Simtek-csapatot választja. A királykategóriában már nem élhette meg igazi sikereit, hiszen a San Marinó-i Nagydíj edzésén bekövetkezett tragikus baleset során életét vesztette a 31 éves osztrák sportember.

ÉLETBEN MARADNI

Az imolaihoz hasonló, súlyos balesetek megelőzése érdekében az FIA egy sor (*látszat-* – a szerk.) intézkedést foganatosított. Ennek keretében előírták, hogy a különösen gyors pályaszakaszokon lassító berendezéseket kell elhelyezni, amivel rendkívüli sebességnek kívántak hadat üzenni. Csökkentették a bokszfolyosó személyzetének létszámát, és szigorú ellenőrzést helyeztek kilátásba annak érdekében, hogy a bokszban csak a versenyautót éppen kiszolgáló személyzet tartózkodhasson. Sőt, azt is meghatározták, hogy a különböző feladatok megoldására hivatott technikusok és szerelők milyen sorrendben léphetnek az autóhoz. Ezen túlmenően a versenyautók bokszbakiállási sorrendje is kötött lesz. Rendkívüli esetekben ettől el lehet térni (bár az még nem világos, hogy egyirányú adatközlés – versenyautóból a bokszba – mellett, hogyan hozzák a pilóta tudomására, hogy a bokszutca fogadóképes).

Kérdéses továbbá, hogy valóban ezek az intézkedések-e azok, amelyek megakadályozhatják az olyan jellegű baleseteket, mint amilyenek május elején két pilóta halálát okozták. Mert ha nem azok – és számunkra úgy tűnik, hogy nem ebbe az irányba mutatnak –, akkor lehet, hogy csak azért hozták őket, hogy a közvéleményt megnyugtassák. Ebben az esetben nem mások, csupán látszatintézkedések, amelyek nem annyira a pilóták biztonságát szavatoló, mint inkább egy apparátus szükségességének (?) bizonyítására tett lépések.

ŐSZINTÉN SZÓLVA

Frank Williams, Senna csapatfőnöke az előzetes vizsgálat befejeztével azt nyilatkozta, hogy a baleset oka az volt, hogy a brazil versenyző autója a Tamburello kanyarban jobban nekiütődött az aszfaltnak, mint általában. Ebben a gyors, de enyhe ívben csakis valamilyen – valószínűleg a fentiek miatt bekövetkezett – géphiba okozhatta a hatalmas bukást.

A VIDEÓS AMATŐR

Néhány nappal a megrázó eseményeket követően egy elgondolkodtató amatőr videofelvétel járta be a világot. A képen Senna látható a Tamburello kanyarban, *Federico Bendinelli,* az imolai pályát működtető Soeis társaság vezérigazgatója és *Giorgio Poggi* versenyigazgató társaságban. Mint kiderült, a brazil versenyző már a március eleji tesztelések alkalmával felhívta az illetékes szakemberek figyelmét, hogy az egyenetlen pálya miatt az autók a megszokottnál jobban odaütődnek az aszfalthoz, ahonnan felpattanva irányításuk kérdésessé válik.

Bendinelli úr Senna javaslatára a lyukakat már másnapra feltöltette. A megoldás tökéletességét megkérdőjelezi az a tény, hogy Senna két hónappal később éppen azon a helyen szenvedett halálos balesetet.

MEDDIG MÉG...?

A monacói nagydíj első edzésén életveszélyes sérülést szenvedett a Sauber-csapat 25 éves osztrák pilótája *Karl Wendlinger.*

MEGEMLÉKEZÉSEK

Heloisa Helena de Almeida Mitelli, Brazília budapesti nagykövetségének munkatársa nyilatkozatban köszönte meg a Formula–1 barátainak és **Ayrton Senna** rajongóinak részvétük kifejezését: *„Megható és váratlan a magyar állampolgárok viselkedése, ahogyan fájdalmukat és részvétüket kifejezik honfitársam halála okán. Ezrével érkeznek a táviratok és a sajnálkozást megfogalmazó levelek, de sokan személyesen is eljöttek a nagykövetségre, s szótlanul virágokkal halmozták el a kapukat."*

Egykori magyarországi szereplésének színhelyén, a Hungaroringen is megemlékeztek a háromszoros világbajnokról. Félárbocra eresztett fekete lobogó emlékezett a Magyar Grand Prix-k háromszoros győztesére, miközben névtelen tisztelők koszorúkat és virágokat helyeztek el a Hungaroring bejáratánál. A McLaren 1993-as bokszával szemben valaki egy táblát állított fel a következő angol nyelvű felirattal: *„Ayrton Senna, soha nem felejtünk el téged!"*

FEKETE SZALAGGAL

A tragikus hétvége után, közvetlenül hétfőn rendezték meg a brit túraautó-bajnokság negyedik futamát Snettertonban. Ezen az eddig veretlen Alfa Romeo-csapat mindkét autójának a motorháztetejére egy fekete szalagot festettek, amelyre a következőket írták: **„Ayrton, Roland Imola 94".** Az olasz csapat valamennyi tagja, valamint a két versenyző, a korábbi F–1-es *Gabriele Tarquini* és *Giampiero Simoni* ily módon adózott a két elhunyt versenyző emlékének.



MONACO SENNA NÉLKÜL

28 éve járok Monacóba, a versenyre, de a hangulat még soha nem volt ilyen rossz. Monaco szállodái nincsenek tele, a fogadások, a nagy partik legtöbbjét lemondták. Mindenki csak Sennáról beszél. Az összes lap címlapján ő látható; még a versenyt hirdető plakátokon is, amelyek természetesen két héttel ezelőtt már ki voltak nyomtatva. A verseny, a show megy tovább, de mindenki csak azért van itt, mert megígérte, mert el van kötelezve.

Gerhard Berger **szerda délután tartotta nagy érdeklődéssel várt sajtótájékoztatóját. Sokan azt gondolták, vissza fog lépni a versenyzéstől, de tévedtünk. Azt mondta, a katasztrófák ellenére ez az élete, még mindig szívesebben csinálja, mint bármi mást. Ugyanakkor azt is hangsúlyozta, hogy abban a pillanatban, amikor úgy érzi, nem tud 100 százalékot beleadni, abba fogja hagyni. Lehet, hogy itt.**

A többi versenyző, akivel beszéltem, mint *Blundell* és *Hakkinen*, próbál úgy tenni, mintha semmi nem történt volna. Ugyanakkor szemmel láthatóan az jár a fejükben, ha ez Sennával megtörténhet, akkor bárkivel.

Idővel a nagy brazil bajnok rajongói túl fogják magukat tenni ezen a tragédián, de sokak számára nagyon hosszú ideig a Formula–1 nem lesz ugyanaz, mint eddig volt.

Andrew Frankl

KONSZOLIDÁLT RONCSDERBI

RALIKROSSZ OB

A hazai ralikrossz is kezdi felvenni azt a stílust, amit az égi csatornákat figyelemmel kísérő sportrajongó a nemzetközi versenyzők közvetítéseit látva megismerhetett. Nevezetesen az autók „test test" elleni küzdelme a meghatározó, az erőszakosság lételem, és helyenként becsúszik egy-egy bodicsek is.

Itthon jó néhány éve igyekeznek „sterilizálni" ezt a versenyágat, és ez eddig nagyjából sikerült is, hiszen a részt vevő autók teljesítménye jelentősen különbözött egymástól, így csak elvétve alakulhatott ki igazi tömegjelenet vagy párharc. A fejlődés természetesen a létszámbeli növekedéssel együtt meghozta a technikák minőségi javulását is, és aki lépést akart vagy tudott tartani, az váltott. A homogénebb mezőny már tavaly okozott problémákat, idén pedig várhatóan a hazai pályákon is a nemzetközi stílus lesz uralkodó.

Az első megméretést még kevesen vállalták vagy vállalhatták, annak ellenére, hogy 122 jelentkezőt könyvelt el a szakág. A csetepatéból élből hiányzott *Dudás Gyula, Ferjáncz Attila* és *ifj. Tóth János*. Hiába érkezett viszont *Fodor György* egy gyönyörű, gömbölyű Toyota Celicával Szombathelyre, csak próbaköröket tehetett meg a pályán, hiszen szabálytalan „hátsó fertálya" miatt nem kapott versenyengedélyt. Hasonlóképpen járt *Jantay Gusztáv* Ford Fiestája is, ahol egy biztonsági borítás hiánya ítélte depófogságra a méltán nagy tetszést kivívott járművet.

A bemelegítő körök után a legjobb edzésidőt *Ranga László* autózta, alaposan leszakítva a többieket. A selejtezőkön azonban már a ralikrossz valamennyi szépségében gyönyörködhetett a nagyszámú nagyérdemű. Volt borulás, hegyoldalra mászás, vonatozás, ütközés, tehát igazi ralikrossz.



A divízió I. döntőjének célba érkezése után a küzdelem még nem ért véget. Móczár Péter külön eligazítást tartott
Fotó: KUCSMA TAMÁS

A szériaautósok döntőjében (Divízió I. N) *Móczár Péter* állt az élre, nyomában a porfelhőbe ágyazott mezőny. A párharc Móczár és *Faragó Szabó András* között dúlt, egyszerűen csodálatosan. A győzelmet kőkeményen, de Faragó szerezte meg.

A javított szériások (Divízió II. A) megcsappant mezőnyében is érdekes döntőre lehetett számítani, hiszen *Kotán Péter* egy vadonatúj, kicsit festékszagú Ford Escort Cosworthszal mutatkozott be. Ranga cseppet sem fiatal autója a bajnok rutinja ellenére sem volt elég ahhoz, hogy az élen végezzen.

A vegyesek (Divízió IV. H) még mindig több mint a felét adják a ralikrossztársaságnak, így itt mindenféle autótípus megtalálható. Szenzációszámba ment *Vajvoda Sándor* visszatérése, mégpedig egy Vajvodapiros Skoda S 100-zal. *Maruzsi László* sajnos ott folytatta, ahol tavaly abbahagyta. Töretlen jókedvvel nem tudja ellensúlyozni felettébb beteges autóját. A döntő feszültségektől teli rajtját meg kellett ismételni, hiszen kő kövön nem maradt. Az autótörések, egymásnak menések és egy borulás ellenére higgadt, indulatoktól mentes társaság gurult vissza a rajthelyre.

A második rajt törések nélkül hozta az előzővel azonos sorrendet. *Nagy Sándor* rajt-cél győzelmébe *Gál István* igyekezett beleszólni, de a tavalyinál jóval szebben muzsikáló Porsche kevésnek bizonyult.

Az évad tehát alaposan beindult ralikrosszoséknál, és az előre jelzett számok ismeretében még bővül az induló mezőny, amely az indulatokat is jobban felpiszkálhatja. Egy dolgot érdemes lenne elfogadni: felnőttünk az igazi ralikrosszhoz, ezért minden hozzá kapcsolódó dologban követni kéne a fejlődést.

BESSENYEY KRISZTINA

EREDMÉNYEK

RALIKROSSZ OB ELSŐ FORDULÓ, 1994. április 4. Szombathely
Divízió I.: 1. Faragó-Szabó András (Sashegy Autósport Klub) Lancia – 2. Maksa Imre (Hód Rallye Team) Toyota – 3. Balázs András (Si-Mo Racing Team) Mazda – 4. Móczár Péter (Mozart Motorsport) Lancia – 5. Szabó József (ASC Dömsöd) Toyota – 6. Baky József (Stoll SE) Mazda
Divízió II.: 1. Kotán Péter (Fahrer Racing Team) Ford – 2. Ranga László (Marlboro Rallye Team) Lancia – 3. Keszler Mátyás (Stoll SE) Lancia – 4. Póré János (Pro-Car SE) Ford – 5. Határ István (Stoll SE) Lancia – 6. Horváth Roland (Horváth Művek) Ford
Divízió IV.: 1. Nagy Sándor (Surján SE) Lancia – 2. Gál István (Váci Autó SE) Porsche – 3. Gál Zoltán (Befutó AMSE) VW – 4. Horváth Ferenc (Horváth Művek) BMW – 5. Maruzsi László (Maruzsi Team) Ford – 6. Dégi Zoltán (Szegedi Roller) Lancia

A NAGYOK IGAZSÁGA

MOTOKROSSZ-VB



Cserénfai emlék 1993-ból

Minden valószínűség szerint azoknak lesz igazuk, akik jó előre megjósolták a motokrossz-vb-re rátörő unalmas perceket. Az újonnan kialakított koreográfia az adott versenynapon már csak két futamot tartalmaz, ám ezek 40-40 perces időtartamúak. Megszűntek tehát a háromfutamos, feszített tempójú, parázs versenyek, s jött helyette kisebb fajta maratoni csata az emberek és gépek állóképességének határát kocogtatva.

No a nagyok, vagyis az igazi favoritok ezzel mit sem törődve őrölték az idegeket. Szinte mindenki szokatlan bizonyítási vágytól vezérelve igyekezett felülmúlni a másikat, ami nem is csoda, hiszen az újdonsült kenyéradókat kellett meggyőzni döntésük helyességéről. A téli jövés-menések alaposan megingatták a márkahűség fogalmát, ugyanis a negyedliteres címvédő, *Greg Albertyn* a Honda helyett az egyik legnagyobb ellenlábast, a Suzukit választotta, dacára annak, hogy mindkét eddigi titulusát az előző márkának köszönhette. A belgák „agyonsérült" üdvöskéje, *Stefan Everts* ugyanezt tette a Suzukival egy Kawasaki kedvéért, míg az új jövevények közül egy igazi „nagy hal", *Yves Demaria* cserélt csapatot. Demaria hosszú évek sikertelen 125-ös nyűglődése után jött a 250-esek közé, s, hogy ne lógjon ki a sorból, ő is búcsút intett a Suzukinak, jobbnak vélve a Honda ajánlatát. *Donny Schmit* és *Frédéric Bolley* esetében csak a dolgok árnyalata változott, hiszen a mind ez idáig hófehér Chesterfield Yamahák az új divatnak megfelelően koromfeketén díszelegnek.

Az első futamban megtörtént minden, ami csak lehetséges, az említett sztárok heves csatájába még *Alex Puzar* és *Marnicq Bervoets* is aktívan bekapcsolódott. Everts lélekszakadva tette meg az első köröket, ami nem maradt következmény nélkül. Eltört első kereke miatt gyalogszerrel tért vissza a depóba, s így a győztes Albertynnel szemben rögtön 20 pontos hátránnyal várhatta a folytatást. Azért Albertyn futamgyőzelme sem volt egyszerű dolog, Schmit és Demaria alaposan megdolgoztatták a dél-afrikai fiút. A fiatal Bolley is túlontúl erősen kezdett, így a futam közepén már lemaradozott az élbolytól.

A második start ismét Evertsnek sikerült a legjobban, de úgy látszik, a belga fiú ezen a napon csupán a balszerencsével szövetkezett. Keréktörés után elektromos hiba miatt csomagolhatott, s ezért lehet, hogy máris megingott a Kawasakiba vetett bizalom. A '92-es világbajnok Schmit fantasztikusan keményen küzdött, így a végén ismét dobogóra állhatott, ám ezúttal a legmagasabb fokra. A 250-es újonc Demaria ismét elcsípte az ezüstöt, míg a mezőny közepéről *Andrea Bartolini* préselte magát az élre. Albertyn egy aprócska bukás után folytatni tudta a csatározást, de ez azt jelentette, hogy a tizedik hely környékéről kezdhette ismét a birkózást.

Egy hét pihenő után a motokrossz egyik Mekkájában, a hollandiai Valkenswaardban folytatódott minden, ám a kisebb pénzű csapatok már ekkor hangoztatták a két hosszú futam okozta nehézségeket. *Steve Glauco*, a Moto Power csapatfőnöke nem is titkolta véleményét:

„Nekünk nincs gyári támogatásunk, így nehéz úgy felkészíteni a motorokat, hogy ki is bírják a negyvenperces hajtást. Tavaly, mikor három rövid futamból állt egy versenynap, nemegyszer pontot is szereztünk, de hogy ezt az idén miképp tudjuk megcsinálni, még nem tudom."

Everts fogcsikorgatva igyekezett revansot venni, elsősorban Albertyntől és Schmittől, ugyanis a belga versenyző szerint tőlük a legfájóbb a vereség. A jó munkát siker követte, Everts mindkét futamban győzni tudott, így megmaradtak a kezdeti remények, bár a nagy ellenfelek is remekül szerepeltek. Everts honfitársa, *Werner de Wit* szívta fel magát az esélyesek közé, Albertyn ismét bukott, így az első futamban csak a tizedik helyet csípte meg. Demaria eddigi eredményei azt igazolják, hogy helyesen döntött a kategóriaváltáskor, hiszen várakozáson felül szerepel, sőt még a vb-címért folyó küzdelemnek is főszereplője lehet.

SZABÓ RÓBERT

EREDMÉNYEK:

MÁRC. 20., TALAVERA
250 cm³. I. futam: 1. Greg Albertyn (ZA), Suzuki – 2. Yves Demaria (F), Honda – 3. Donny Schmit (USA), Yamaha – 4. Marnicq Bervoets (B), Suzuki – 5. Kurt Nicoll (GB), Honda – 6. Rob Herring (GB), Kawasaki
II. futam: 1. Donny Schmit – 2. Yves Demaria – 3. Andrea Bartolini (I), Yamaha – 4. Greg Albertyn – 5. Trampas Parker (USA), KTM – 6. Michele Fanton (I), Kawasaki
1994. MÁRCIUS 27., VALKENSWAARD
250 cm³. I. futam: 1. Stefan Everts (B), Kawasaki – 2. Marnicq Bervoets – 3. Werner de Wit (B), Suzuki – 4. Donny Schmit – 5. Ton van Grinsven (NL), Honda – 6. Yves Demaria
II. futam: 1. Stefan Everts – 2. Joakim Karlsson (S), Kawasaki – 3. Greg Albertyn – 4. Werner de Wit – 5. Marnicq Bervoets – 6. Donny Schmit
A világbajnokság állása: 1. Schmit (USA), 58 pont – 2. Albertyn (ZA), 54 – 3. Demaria (F), 44 – 4. Bervoets (B), 41 – 5. Everts (B), 40 – 6. De Wit (B), 34

EREDMÉNYEK:

MÁRC. 27., GALLARATE
Motokrossz világbajnokság 1994.
125 cm³. I. futam: 1. Bob Moore (USA), Yamaha – 2. Mauro Dal Lago (I), Honda – 3. Frédéric Vialle (F), Kawasaki – 4. Mickael Maschio (F), Yamaha – 5. Bader Manneh (USA), Suzuki – 6. Pit Beirer (D), Suzuki
II. futam: 1. Pedro Tragter (NL), Suzuki – 2. Bob Moore – 3. Alessio Chiodi (I), Honda – 4. Bader Manneh – 5. Nathan Shelton (GB), Honda – 6. Pit Beirer
A világbajnokság állása: 1. Moore (USA), 37 pont – 2. Tragter (NL), 29 – 3. Dal Lago (I), 26 – 4. Manneh (USA), 24 – 5. Chiodi (I), 20 – 6. Beirer (D), 20

ENDUKROSSZ-KOKTÉL

MADONNA KUPA MÁSKÉPPEN

Csodálatos csemegében részesülhettek az endurosport barátai április 2-3-án a Hungaroringen. A színhely idegenül hangozhat a szakág ismerői számára, hiszen az endurósok inkább a terepen vannak otthon, mint egy betonarénában. Ám ezúttal nem az aszfaltcsíkon folyt a küzdelem, hanem a – Hungaroring történetében először – a pálya közepén található erdős-fás területen. Ezt a helyet nem véletlenül választotta a versenyt rendező *Zsembery Barnabás*, akinek nem titkolt célja volt, hogy a motorsportok egyik legszebbjét közelebb vigye a közönséghez. Az enduroviadalokat általában több tíz kilométeres erdei útvonalakon rendezik, amelyek egyrészt nehezen megközelíthetők, másrészt a látványosabb részeket csak a szakavatottak képesek megtalálni. Az új helyszínnel mindkét gondon sikerült egyszerre segíteni, a pálya elérhető helyre került, és az izgalmas pontok megtalálása sem jelentett problémát.

A látvány fokozása érdekében egy másik újítástól sem riadtak vissza a rendezők. Vasárnapra Madonna Kupa néven egy olyan enduro-krossz versenyt írtak ki, amelyre más szakágakból is vártak vendégművészeket, így a krosszozó *ifj. Kökényesi Györgyöt* és a gyorsaságizó *Mohai Andrást*.

A szerencse nem volt kegyes endurósainkhoz. Az őrbottyáni győzőnek, *Nádor Attilának* meg kellett elégednie a harmadik hellyel. Balszerencsésre sikeredett ez a nap *Korponai Péter* számára, aki nem vette észre az egyik állomásjelző táblát, és idő előtt beérkezett. Annyi büntetőpontot kapott, ami hét helyezéssel sorolta hátrébb.

A szombati öt körben Ifj. Kökényesi is az indulók között volt. Versenyzési stílusa rendkívüli mértékben emlékeztetett a krosszra, ugyanis csak rohant tökön-zabon át, mit sem törődve azzal, hogy az enduróban állomások, előírt érkezési és indulási idők vannak. Ezek után a vasárnapi két körre már nem is állt rajthoz.

A vasárnapi két kör nem jelentett kemény feladatot a résztvevőknek. A száradófélben lévő pálya jelentősen megkönnyítette a teljesítést. Ez egyedül a motexes *Pecsenka Zsoltnak* nem sikerült, akinek betegeskedő TM-je végképp feladta a küzdelmet.

Ezután következett a nap fénypontja, a Madonna Stúdió által támogatott endurosprint gála futama. Ezen sajnos a motexes versenyzők nem álltak rajthoz, mert motorjaikat féltették a részben az aszfalton zajló futam következményeitől. Az osztrákok közül sokaknak tetszett a „balhé", és gond nélkül vállalták az indulást. Így volt ezzel ifj. Kökényesi és Mohai is, akikkel együtt harmincfős mezőny vágott neki a kétórás, páratlanul izgalmas viadalnak. Az összevont rajtot követően egy darabig szorosan együtt haladt a mezőny. Különösen a



Néha nehéz választás elé kerültek a versenyzők. Az enduronyilak balkanyart jelölnek, ám a vágány egyenesen megy tovább



EREDMÉNYEK:

MAGYAR–OSZTRÁK ENDUROBAJNOKSÁG III. FORDULÓ:

I. osztály:

4 ütem: 1. Gebhard Puntigam (A) KTM – 2. Karl Handl (A) Husaberg – 3. Nádor Attila (Motex) KTM

2 ütem 125 cm³ felett: 1. Stefan Pohlatko (A) KTM – 2. Johann Kaiser (A) KTM – 3. Oliver Beichard (A) KTM

2 ütem 125 cm³: 1. Rapp Csaba (Kaposvár) Yamaha – 2. Hermann Gruber (A) Husqvarna – 3. Klaus Strohmeier (A) KTM

II. osztály:

1. Nádor Lajos (Pécs) Honda – 2. Szabó László (Pécs) Suzuki – 3. Csere Csaba (Cseke) Yamaha

Old Boy:

1. Erwin Unterberger (A) Yamaha – 2. Karlhans Auer (A) Honda – 3. Michael Heisenberger (A) Yamaha

Amatőr:

1. Nicolaus Rafanovec (A) KTM – 2. Franz Pöltzleitner (A) Husqvarna – 3. Kiss József (Cseke) Suzuki

MAGYAR–OSZTRÁK ENDUROBAJNOKSÁG IV. FORDULÓ:

I. osztály:

4 ütem: 1. Karl Handl – 2. Nádor Attila – 3. Herbert Hubmann (A) KTM

2 ütem 125 cm³ felett: 1. Johann Kaiser – 2. Korponai Péter (Motorsport–Zsembery) Honda – 3. Csősz Lajos (Motex) Suzuki

2 ütem 125 cm³: 1. Rapp Csaba – 2. Hermann Gruber – 3. Tóth László (Kaposvár) Yamaha

II. osztály:

1. Nádor Lajos – 2. Csere Csaba – 3. Nagy Zoltán (Cseke) Honda

Old Boy:

1. Erwin Unterberger – 2. Franz Ritter (A) KTM – 3. Karlhans Auer

Amatőr:

1. Nicolaus Rafanovec – 2. Franz Pöltzleitner – 3. Kiss József

Endurosprint-gála:

1. ifj. Kökényesi György (HPSE) Honda – 2. Szerdahelyi Balázs (Motorsport–Zsembery) KTM – 3. Korponai Péter





Sorsdöntő pillanat. Korponai Péter Hondájának defektje miatt vesztette el első helyét

Kökényesi György, a rendezvény vendégművésze száguld a győzelem felé



Ilyen még nem volt. Endurósok indulnak krossz módra a gyorsaságizók Mekkájában

Néhol feneketlen mélységű mocsár várta a versenyzőket



végre a saját világában mozgó ifj. Kökényesi és Korponai Péter között alakult ki nagy párharc. Közöttük körönként változott a különbség, Korponai hol megközelítette, hol pedig kissé lemaradt az élen haladó ifj. Kökényesi mögött. Éppen egy felzárkózási hullám vette kezdetét, amikor a vendégművész eltűnt a porondról. Később derült ki, hogy ifj. Kökényesi egészen a kiszáradásig kergette Hondáját, ami a depótól mintegy fél kilométerre benzinhiány következtében megállt. A tolással annyi hátrányt szedett össze, ami behozhatatlannak tűnt.

Korponait azonban vasárnap sem fogadta kegyeibe Fortuna asszonya. A balsors ezúttal egy gumidefekt formájában jelentkezett. A hihetetlenül gyors gumiszerelés és a heroikus küzdelem ellenére Korponai a hátrányt már nem tudta ledolgozni, végül a harmadik helyen ért célba. Eredménye ellenére mindenki őt tartotta a nap igazi hősének.

GAJDÁN MIKLÓS

MOZAIK

VERSENYNAPTÁR

1994. május 28–29.
Formula–1: vb-futam: Barcelona (E)
Rali: vb-futam + F–2 világkupa: Akropolisz Rali (GR) május 28–június 1-jéig
Eb-futam: Antibes Rali (F), szorzó: 20
Hegyi: Eb-futam: Valls d'Andorra (AND)
Indycar: vb-futam: Indianapolis (USA)
Salak: vb-futam: ifjúsági, Vetlanda (S)
Motokrossz: ob-futam: II. osztály + csapatbajnokság, Szeged
Enduro: ob- + zónafutam: Pécs
Motorcsónak: vb-futam: Formula–1, Formula–3, Dunaújváros 0-700, Brodenbach (D) T-850, Chignolo (I)

1994. június 4–5.
Rali: Eb-futam: Hessen Rali (D), szorzó: 5, június 2–5. Skót Rali (GB) szorzó: 10
Indycar: vb-futam: Milwaukee (USA)
Ralikrossz: Eb-futam: Essay (F) ob-futam: Cserénfa
Autokrossz: ob-futam: Cserénfa
Gokart: ob-futam: Kecskemét
Triál: vb-futam: Nepomuk (CS)
Motokrossz: vb-futam: Hagabanen (S) 125 cm³ Sverepec (SLO) 500 cm³
Eb-futam: Talavera (E) 250 cm³
ob-futam: II. osztály, Lajoskomárom
Salak: ob-futam: II. osztály, Gyula
Gyorsasági motor: ob-futam: Hricov (SK) Kecskemét
Motorcsónak: vb-futam: Formula–1, Sardegna (I) Formula–3, Epinay (F) F–850, Macao (P)

MEGFEJTÉS

A lapunk 9. számában megjelent Ferjáncz Attiláról szóló keresztrejtvényünk megfejtése:
A hazai ralikirály: Ferjáncz Attila
Ennyi éve van a pályán: Harminc
Az első igazi versenyautójának márkája, amely a nemzetközi sikert is hozta: Renault
A raliban az Eb-sorozat eddigi legnagyobb hazai sikereként az év végi listán ezt a számot írták neve elé: Három
Jelenlegi autómárkája: Ford
A legelső autójának márkája: Wartburg
Ennyi Eb-futamgyőzelmet szerzett: Huszonhárom
Autómárka, amelyet tavaly még a ralikrosszban használt: Lancia
Nyertesek: *Bakos Attila,* Mátramindszent; *Lukács Krisztina,* Budapest; *Pallag Richárd,* Székesfehérvár; *Csuka Jánosné,* Szécsény; *Turcsányi Béláné,* Jászberény; *Czigler Norbert,* Pakod; *Berecz László,* Budapest; *Merk Gábor,* Komló; *Oláh József,* Budapest; *Maleczki Richárd,* Budapest; *Kovács Péter,* Kazár; *Gál Róbert,* Vadna; *Deák Béláné,* Salgótarján; *Nittinger Katalin,* Ajka; *Hubert Máté,* Biharnagybajom.
Gratulálunk, a nyereményeket postázzuk.

EREDMÉNYEK

Minimotor
Április közepén Győrben kezdték az évadot a minimotorosok. Szombaton a Caola Kupáért, vasárnap pedig az Autó-Motor kupájáért küzdöttek a „csöppségek".
Caola Kupa, Győr
I. kategória: 1. Jochen Rotter (A) – 2. Éles Gábor (Hungária Biztosító Rt.) – 3. Balogh Csaba (Hungária Biztosító Rt.)
II. kategória: 1. Kovács Nikolett – 2. Vécsei Zoltán – 3. Kucsera Richárd (mind Hungária Biztosító Rt.)
III. kategória: 1. Kovács Nikolett – 2. Czúczi László (mind Hungária Biztosító Rt.)
IV. kategória: 1. Paitz Miklós – 2. Lipták Tamás – 3. Biclik Árpád (mind Hungária Biztosító Rt.)
V. kategória: 1. Szilágyi Zoltán (Motor City RG) – 2. Magda Attila (Hungária Biztosító Rt.) – 3. Laky Balázs (Moto-Lab)
Autó-Motor Kupa, Győr
I. kat.: 1. Rotter – 2. Balogh – 3. Éles
II. kat.: 1. Kovács – 2. Dombi Anikó (Hungária Biztosító Rt.) – 3. Kucsera
III. kat.: 1. Czúczi – 2. Kovács
IV. kat.: 1. Paitz – 2. Éles Gergely – 3. Várhelyi Géza (mind Hungária Biztosító Rt.)
V. kat.: 1. Paitz – 2. Magda – 3. Báncsiki László (Motorország)

***

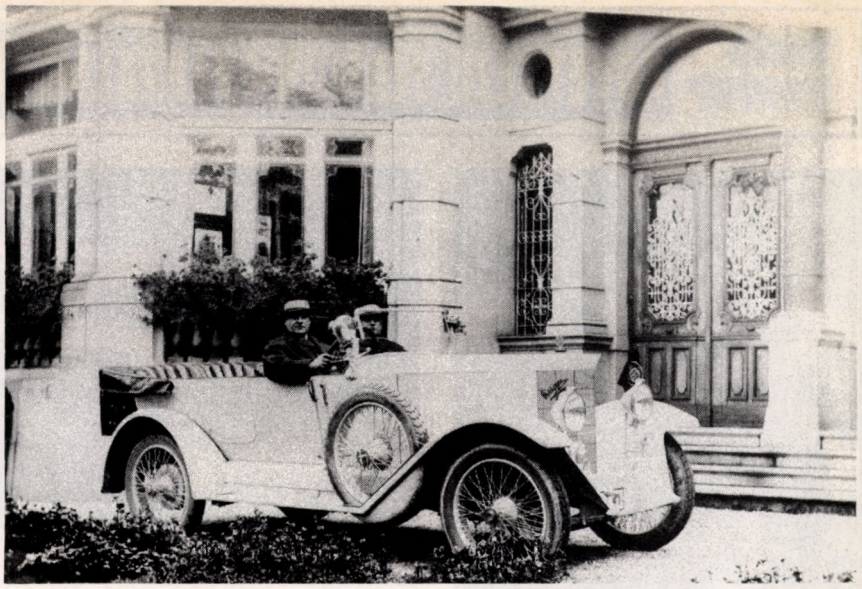
GYORSASÁGI AUTÓ
Túraautó
A DTM belgiumi nyitóversenyén a korábbi Formula–1-es pilóta, *Alessandro Nannini* mindkét futamban magabiztosan győzedelmeskedett. Csapattársa, a bajnokicím-védő *Nicola Larini* műszaki problémák miatt idő előtt feladta. A Mercedes és az Opel új versenygépeinek premierje az Alfa Romeo győzelme miatt nem sikerült tökéletesre.
Német túraautó-bajnokság, első forduló, Zolder, Belgium
Első futam: 1. Alessandro Nannini (I) Alfa Romeo – 2. Roland Asch (D) Mercedes – 3. Giorgio Francia (I) Alfa Romeo – 4. Jorg van Ommen (D) Mercedes – 5. Ellen Lohr (D) Mercedes – 6. Kurt Thiim (DK) Mercedes
Második futam: 1. Nannini – 2. Asch – 3. Francia – 4. Van Ommen – 5. Klaus Ludwig (D) Mercedes – 6. Lohr
A bajnokság állása: 1 Nannini 40 pont – 2. Asch 30 – 3. Francia 24 – 4. Van Ommen 20 – 5. Lohr 16 – 6. Ludwig 11
A brit túraautó bajnokság thruxtoni első megmérettetésén az Angliában újonc Alfa Romeo-csapat remekelt. A gárda első számú versenyzője *Gabriele Tarquini* szerezte meg az első helyet. A másik bemutatkozó, a Volvo egy kicsit leszerepelt, hiszen mindössze egy tizenötödik helyre futotta.
Brit túraautó-bajnokság, első futam, Thruxton, Nagy-Britannia 1. Gabriele Tarquini (I) Alfa Romeo – 2. John Clelland (GB) Vauxhall Cavalier – 3. Joachim Winkelhock (D) BMW 318i 4. Steve Soper (GB) BMW 318i – 5. Will Hoy (GB) Toyota Carina – 6. Alain Menu (CH) Renault Laguna

GYORSASÁGI MOTOR
Gyorsasági motoros német bajnokság, „Pro Superbike", első forduló, Speyer.
Első futam: 1. Christer Lindholm (S), Yamaha – 2. Udo Mark (D), Ducati – 3. Roger Kellenberger (CH), Yamaha – 4. Herbert Enzinger (D), Ducati – 5. Tomas Körner (D), Ducati – 6. Rainer Janisch (D), Suzuki ... 14. Harmati Árpád (Laaks HB-Harmateam), Yamaha
Második futam: 1. Janisch (D), Suzuki – 2. Michael Rudroff (D), Honda – 3. Lindholm (S), Yamaha – 4. Baldassare Monti (I), Ducati – 5. Andreas Hoffmann (CH), Honda – 6. Körner (D), Ducati

Gyorsasági motoros világbajnokság, második futam, Shah Alam
A malaysiai nagydíj után *Max Biaggi* százszázalékos eredménnyel várhatja a folytatást, a nyolcadliteresek tavalyi bajnoka, *Dirk Raudies* kezd magára találni. *Kevin Schwantz* továbbra is szenvedve küzd törött alkarja miatt.
125 cm³: 1. Noboru Ueda (J), Honda – 2. Kazuto Sakata (J), Aprilia – 3. Jorge Martinez (E), Yamaha – 4. Dirk Raudies (D), Honda – 5. Takeshi Tsujimura (J), Honda – 6. Fausto Gresini (I), Honda
250 cm³: 1. Max Biaggi (I), Aprilia – 2. Tadayuki Okada (J), Honda – 3. Loris Capirossi (I), Honda – 4. Jean Philippe Ruggia (F), Aprilia – 5. Doriano Romboni (I), Honda – 6. Ralf Waldmann (D), Honda
500 cm³: 1. Mick Doohan (AUS), Honda – 2. John Kocinski (USA), Cagiva – 3. Shinichi Itoh (J), Honda – 4. Luca Cadalora (I), Yamaha – 5. Alberto Puig (E), Honda – 6. Kevin Schwantz (USA), Suzuki

BUKÁS

Május első hétvégéjén – amit immár „fekete hétvégének" is neveznek – nemcsak a Formula–1-ben történtek szomorú balesetek, hanem a németországi Dingolfingben rendezett nemzetközi salakversenyen is. Hazánk kiváló vaspapucsosa *Kocsó Antal,* aki elnyerte az elmúlt évben Az Év Motorversenyzője címet, a május 1-jei viadalon mellkassérülést és állkapocstörést szenvedett. A helyszínről rögtön a regensburgi klinikára szállították, ahol állkapocssérülését megoperálták. Két héttel a baleset után egészségi állapota sokat javult, és már az Országos Baleseti Sebészet Traumatológiáján folytatják kezelését.



A magyarországi Mini Klub szervezője vagyok. Klubunk 1989 augusztusában alakult, de még nem hivatalos. Tizennyolc tagunk van. Sajnos még találkozónk nem volt, pedig óriási élmény lenne.

Közel két éve kezdtem felvenni a kapcsolatot a külföldi Mini-fanatikusokkal. Állandó levelezési partnereim: Mini Owners of America, Flying Finns Mini Club (SF), Deutsche Mini Club, Mini Club France, Mini World Magazine, John Cooper Garages. Jó látni, hogy minden minis más egy kissé, mint az átlagos, és egy ilyen márka, mint a Mini, milyen közel tud hozni embereket egymáshoz.

Ebben az évben 35 éves a Mini. Ennek tiszteletére szervezik Angliában a silverstone-i versenyautópályán a Minik nemzetközi találkozóját augusztus 26–28. között (1995-ben Svédország lesz a helyszín). Aki csatlakozni szeretne delegációnkhoz, érdeklődhet a Mini Klub Hungary – 5300 Karcag, Kisújszállási u. 59. címen, vagy telefonon a (06-59) 313-776-os számon.

Más:

– Az Autó-Motor Veterán című lapot újra kellene indítani.

– Köszönöm, hogy a Keres, kínál rovatban közzétették hirdetéseimet.

– Ha Minivel kapcsolatos bármilyen anyagra, információra szükségük van, szívesen állok az Önök, illetve olvasótársaim rendelkezésére.

Király Ferenc
Karcag

Az Autó-Motor e rovatában megjelent cikk helyreigazítását kérem, amelyben egy veteránautós-szervezet iránt érdeklődőnek válaszolnak – tévesen.

A Magyar Motorkerékpáros Szövetségben (1037 Budapest, Viharhegyi út 15.) működik Veterán Bizottságunk, amely az Önök lapjának is megküldte a programját, illetve évenként a Veterán Eseménynaptárt. Információjukban a Magyar Autóklub már nem létező Veterán Bizottsága (ld. MAK idén közzétett Alapszabálya!) után közölt Oldtimer Motor Car Club is működik, pontos címe: 1146 Budapest, Zichy M. u. 14. (A lapban lakáscímem jelent meg.) A bizottságnak is és a klubnak is én vagyok a vezetője, szükség esetén készséggel állunk a veteránjármű-tulajdonosok rendelkezésére.

Kincses Andor,
az MMSZ Veterán Bizottság
vezetője

Némileg meglepett bennünket Kincses Andor észrevétele, ezért megtudakoltuk a Magyar Autóklub véleményét az ügyről. Eszterváry Ervintől, a MAK Veteránautós és Veteránmotoros Szakbizottság titkárától a következő választ kaptuk:

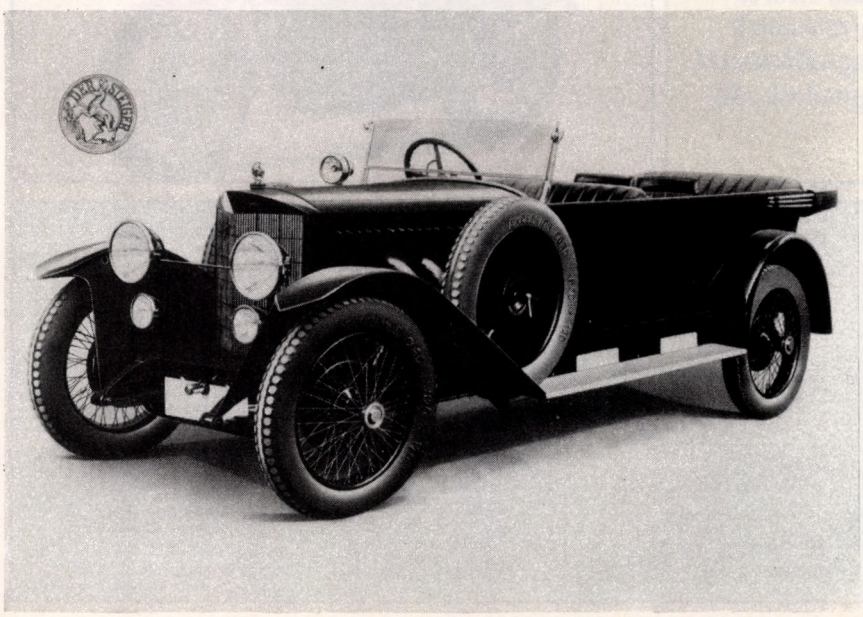
„A Magyar Autóklub a jövőben is egyik fő feladatának tekinti a muzeális értékű veterán járművekkel való törődést, a veteránjármű-tulajdonosok érdekképviseletét, rendezvények szervezését, az országban működő veterán- és oldtimer-klubok tevékenységének, rendezvényeinek, programkészítéseinek koordinálását.

Szakbizottságunk az 1991. LXXXII. törvény II. 5. paragrafus g) bekezdés alapján és a IV. 18. paragrafus (14.) bekezdésében foglaltak szerint egyedül jogosult a muzeális jellegű gépjárművek minősítésére, az eredetiségmegítélésre, aminek alapján a megfelelő igazolásokat kiadja. (Súlyadómentesség stb. céljából.)

A Magyar Autóklub elnöksége a veteránautós és -motoros szakbizottság elnökének dr. Sebestyén Bélát (a Magyar Autóklub alelnöke) választotta.

A szakbizottság címe: 1024 Budapest, Rómer Flóris u. 4/a. Telefon: 212-4132, Fax: 212-3890."

***



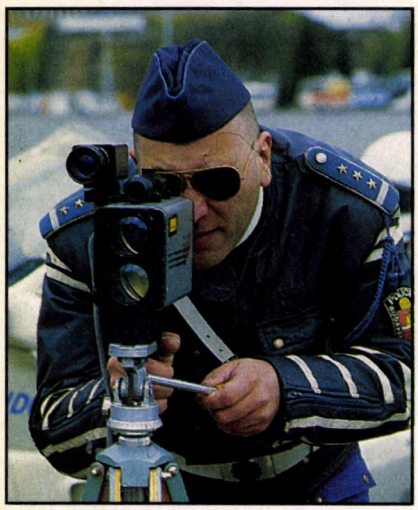
Három éve foglalkozom a Steiger autógyár múltjának kutatásával. A cég Burgriedenben, Dél-Németországban működött 1918 és 1926 között. Összesen körülbelül 3-4000 sport- és luxuskocsit építettek. Manapság összesen két létező kocsiról tudok Németországban, s talán akad egy-két példány még az USA-ban.

Minden segítségnek örülök, ha valakinek a birtokában van régi fotó, irat vagy információ, kérem, írjon.

Michael Schick
Kappelenstrasse 37.
D-88471 Laupheim

autó motor KÖVETKEZŐ SZÁMUNK TARTALMÁBÓL

Hagyományosan a Salgó Ralival kezdődött az idei évad





SPORT

Reszkessetek gyorshajtók, itt a mindent tudó radar

FÓKUSZ

Utánanéztünk az idei gépkocsihasználat költségelszámolásnak

KIRAKAT

Audi A8: alumíniumtechnika aranyáron



JÁRMŰTECHNIKA

10 év különbség, számtalan hasonlóság a Honda CB 500 és a Suzuki GS 500 E között

Az Autó-Motor tesztjárműveinek üzemanyag-ellátásáról a Shell gondoskodik



autó motor

47. évfolyam, 11. szám
Megjelenik kéthetenként

FŐSZERKESZTŐ: **OCSKAY ZOLTÁN**, FŐSZERKESZTŐ-HELYETTES: **Dabóczi Ferenc** •
TERVEZŐSZERKESZTŐK: **Kelényi Katalin, Major-Maróthy Szabolcs, Várhelyi László** •
ROVATVEZETŐK: **Bessenyey Krisztina** (sport), **Gajdán Miklós** (motorkerékpár)
Kékesi György (autó, közlekedés), FOTÓ: **Branstetter Sándor** •
KÖZÖNSÉGSZOLGÁLAT ÉS MARKETING: **Bánki Gyula** (vezető) • **Mándoki József, Sármándi Pál**
TITKÁRSÁG: **Kecskeméti Andrea** (vezető) • **Fekete Katalin, Kész Józsefné**
Szerkesztőség, közönségszolgálat, hirdetésfelvétel, marketing: 1085 Budapest, 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 Vállalat, 1959 Budapest, VIII. Blaha Lujza tér 3.
Telefon: 138-2399, 138-4306
FELELŐS KIADÓ: **dr. LISZKAY GÁBOR** vezérigazgató
Kossuth Nyomda Rt. Budapest, FELELŐS VEZETŐ: **SZÉKELY KÁROLY** vezérigazgató
Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta, árusításban megvásárolható az alábbi terjesztők hírlapárusainál: Magyar Posta, Extra-Hír Kft., Budapest-Press Kft., R-Press Hírlap- és Könyvterjesztő Kft., Új Passz Kft., Medvecz és Társa Kft.
Bohus Kálmán magánvállalkozó, Zuna László magánvállalkozó.
Előfizethető a hírlapkézbesítő postahivatalokban, a Posta hírlapüzleteiben és a Hírlap-előfizetési és Lapellátási Irodában (HELIR), Budapest XIII., Lehel u. 10/A 1900, közvetlenül vagy postautalványon, valamint átutalással a HELIR 215-96162 pénzforgalmi jelzőszámra.
Egy szám ára: 97 Ft, előfizetési díj: egy hóra 188 Ft, negyedévre 564 Ft, fél évre 1128 Ft, egész évre: 2256 Ft.
Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat (H-1389 Budapest, Pf. 149.)
Kéziratokat, képeket és rajzokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza. INDEX: 25180, HU ISSN 0005-0792

Ez kell nekem. Renault 19



„Amikor a papa fogja a kezem, sose félek. Vele nagyon jó. És még a Renaultban is, a saját ülésemben!"



RENAULT 19

Kategóriájában a Renault 19 az egyetlen autó, mely beépített – a hátsó ülésből egy mozdulattal kialakítható – biztonsági gyereküléssel is rendelhető. A kényelmes és elegáns Renault 19 erős, 80 lóerős motorjával szinte repül az utakon, anélkül, hogy falná a benzint, hiszen 90-es tempónál 5,1 120-nál 6,6 l-t fogyaszt, és városban is megelégszik 8,1 literrel. Az alapfelszereléshez tartozó biztonsági övfeszítő és az oldalsó merevítés gondoskodik róla, hogy biztonságban autózzon, de kérhet légzsákkal és ABS-sel felszerelt kivitelt is. A hat év korróziógarancia a megbízhatóság egyik „alappillére". Választhat 3, 4 vagy 5 ajtós karosszériát; 1,4-es katalizátoros benzines, 1,9-es katalizátoros dízel illetve turbó-dízel motort. Már 1.329.700 forinttól, részletre is (40% befizetése mellett) megvásárolhatja azt a típust, amelyik Önnek tetszik...

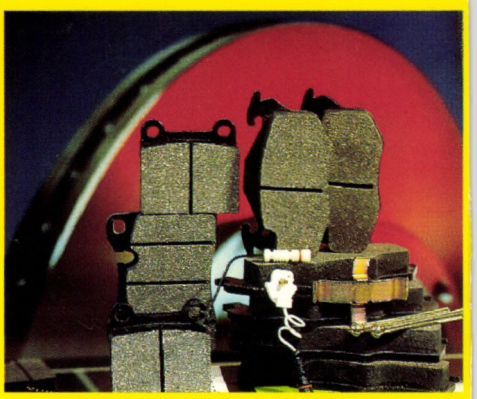
RENAULT

ÉLMÉNY VELE ÉLNI

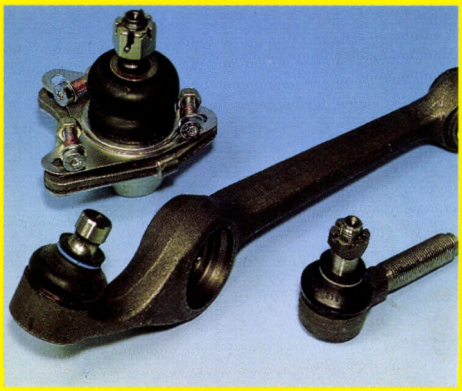


Akkumulátorok

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



Fékbetétek, féktárcsák



Gömbcsuklók

birner a legjobb beszerzési forrásokkal rendelkezik a világ 16 országából.



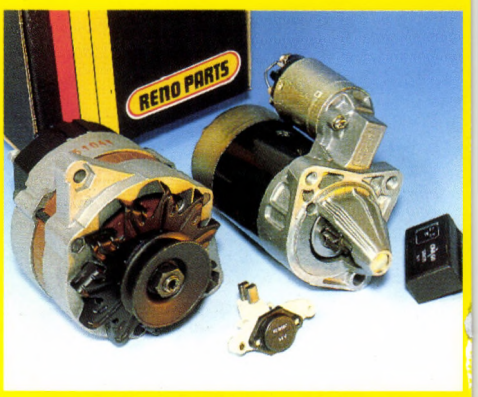
Kerékcsapágykészletek

birner
HUNGARIA



Féltengely- és kormánygumiharangok

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



Indítómotorok, generátorok



Tüzelőanyag- és vákuumszivattyúk

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



Gyújtásalkatrészek, kapcsolók

1139 Budapest, Forgách utca 14. Tel.: 149-0551, 149-1317, fax: 149-1584
3533 Miskolc, Alsó Szinva utca 2. Tel.: 06-46-331-811, fax: 06-46-334-777