

ELŐFIZETŐKNEK: 87 FT

autó 7 motor

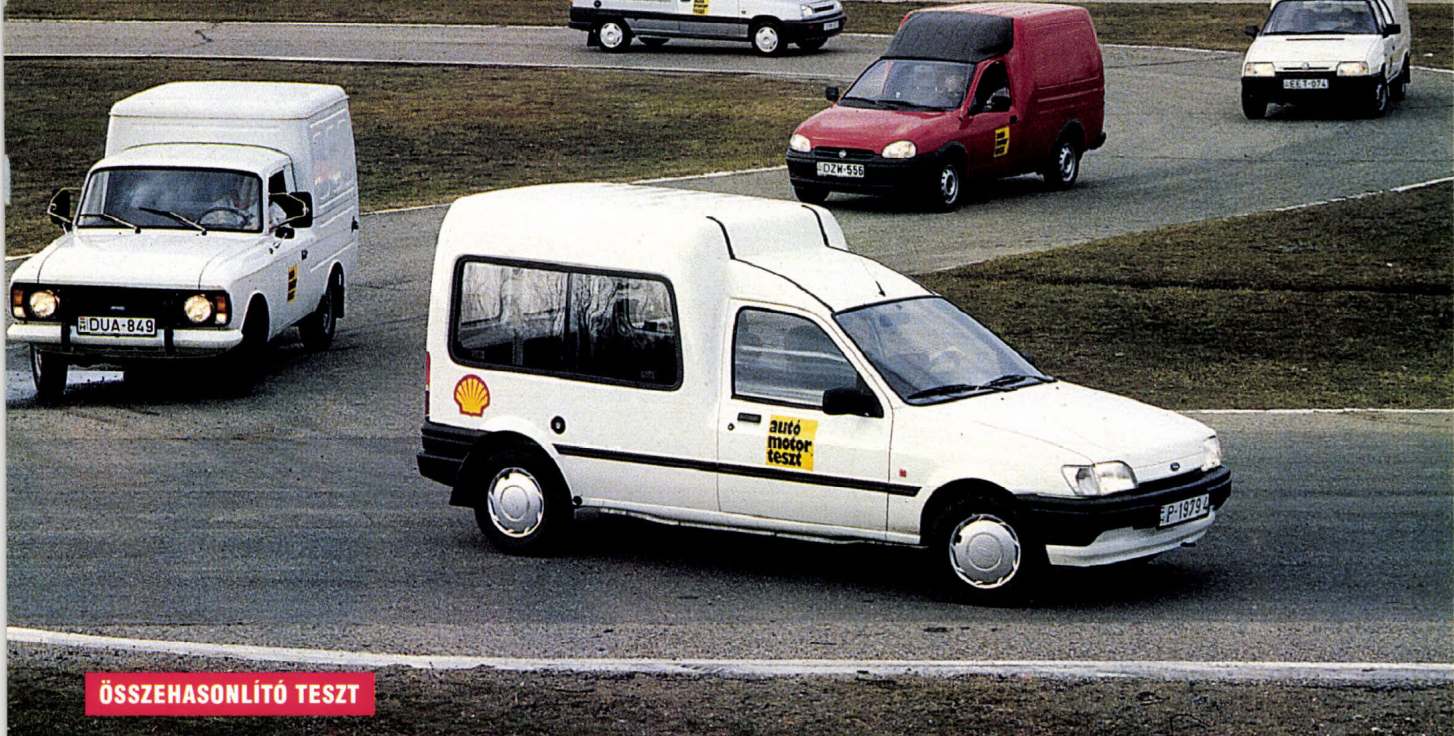
LAPÍTVÁ: 1948. • 1994. MÁRCIUS 29. • ÁRA: 97 FT

TERMINÁTOR



HONDA RC 45

KISÁRUSZÁLLÍTÓK



ÖSSZEHASONLÍTÓ TESZT



SPORT

TUDÓSÍTÁS

GENFI AUTÓSZALON

PRÓBAÚT

OPEL OMEGA

PIAC

AUTÓ- ÉS MOTORÁRAK

RAJTOL A FORMULA-1



MOL
MAGYAR
OLAJ- és
GAZIPARI
Rt.

GARANTÁLT! MINŐSÉG

A MOL RT. (ÁFOR)
töltőállomásokon
állandóan
megbízható
minőségű
üzemanyagot
tankolhat.



gázolaj

G

szuper

98

ólmozatlan

95

normál

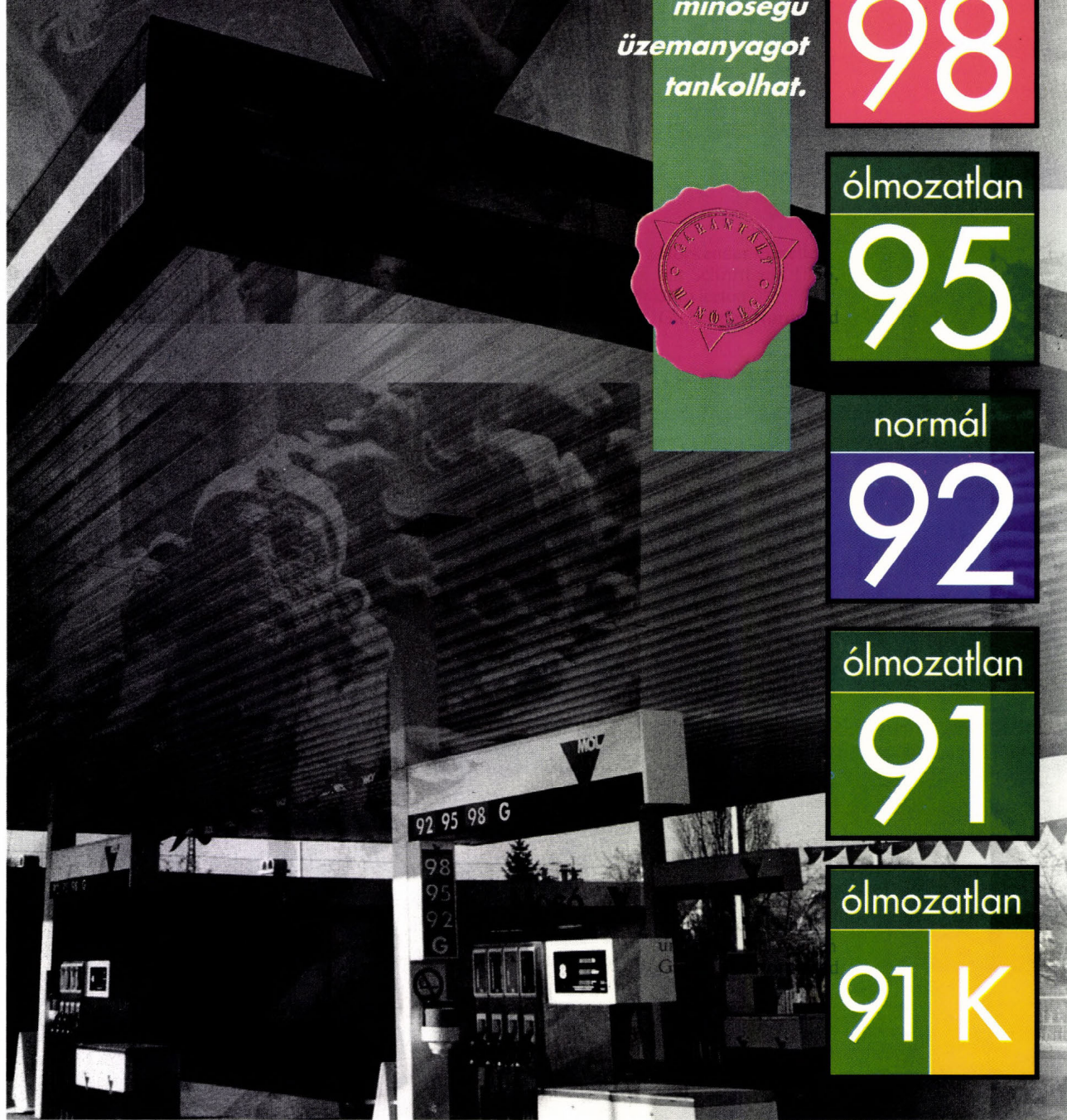
92

ólmozatlan

91

ólmozatlan

91 K

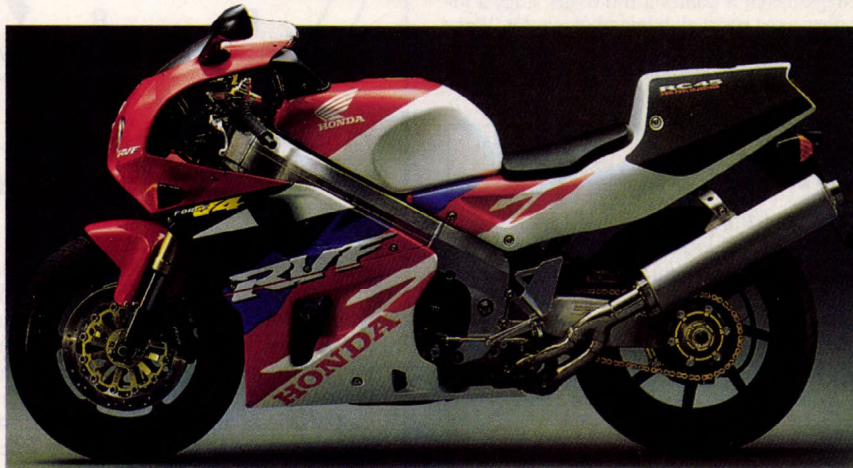


TARTALOM



Kisáruszállítóból is sokféle van: dobozos, ablakos, hátsó üléses. Összehasonlításunkban mindenfajta fölvonult (24. oldal)

Portugáliában kipróbálhattuk a '94-es Opel Omegát (36. oldal)



Az RC 45 utcai változata is lélegzetelállító megoldásokat föl. Bemutatjuk A Honda-újdságot (40. oldal)

Tűz, jég, dinamit – 24 órás futam a Mont Blanc lábánál (62. oldal)

Mozaik	2
TUDÓSÍTÁS	
64. Genfi Autószalon Képzelt világ	4
PIAC	
Új autók árai	13
Új haszongépjárművek	18
FÓKUSZ	
Adatok a Főfelügyeletől Vizsgaszámok	23
ÖSSZEHASONLÍTÓ TESZT	
Kisáruszállítók A Mikulás autói	24
FÓKUSZ	
Forgalomszervezés Viacolorral csöndesítve	30
PRÓBAÚT	
Opel Omega Kóstoló portóival	36
KIRAKAT	
Honda RVF 750 Terminátor	40
VETÉLKEDŐ	
Motorsporttótó	45
TÖRVÉNYOLDAL	
Szavatosság és szintévesztés	46
VISSZAPILLANTÓ	
Ezt írta az AM	47
Motorosmozaik	48
INTERJÚ	
Motorossezon-kezdés Bővít a Kawasaki	49
SOROZAT	
Szurovy Géza: A kőolaj története A benzinmotor forradalmasítja a kőolajipart	50
PIAC	
Keres, kínál	53
SPORT	
24 órás autós jégrevü Heves jeges	62
Rali Svédországban	
Tomas, az új csodagyerek	63
Formula-1	
Feltankolt futamok	64
VERSENYAUTÓ- ÉS MOTORKIÁLLÍTÁS	
Emlékezés és ünnepség Czuczi Roland Sportalapítvány	66
SPORT	
McLaren Az oroszán ringbe száll	68
Motoros-edzőtábor	
Izzasztómű a Kékesen	69
Keresztrejtvény	71



HANGOSREJTVÉNY

Az 1994. február 8-án elhangzott rejtvény megfejtése:

1. 12 literes az az oldallégszák, amit a Volvo a 800-as sorozatba szán
2. Alumíniumból és üvegszállal erősített műanyagból készül majd a londoni új taxik felépítménye
3. 1964. II. 6-án jelent meg az az Auto-Motor, amelyből idéztünk.

A Fővárosi Közlekedésbiztonsági Társaság ajándékutalványait nyerték:

- Nagy Lajos, 1214 Budapest, Hollandi út 33/a
- László Szabolcs, 4281 Létavértes, Baross u. 72.
- Úveges Ferenc, 9900 Körmeny, Alkotmány u. 1.

A nyereményeket postán küldjük meg.

PRIVATIZÁLÁS ALATT A BAKONY MŰVEK

A másfél éve részvénytársaságként működő veszprémi vállalat elsősorban autóvillamosági berendezéseket gyárt. Tavalyi 3 milliárd forintos forgalmának 43 százalékát a Lada-

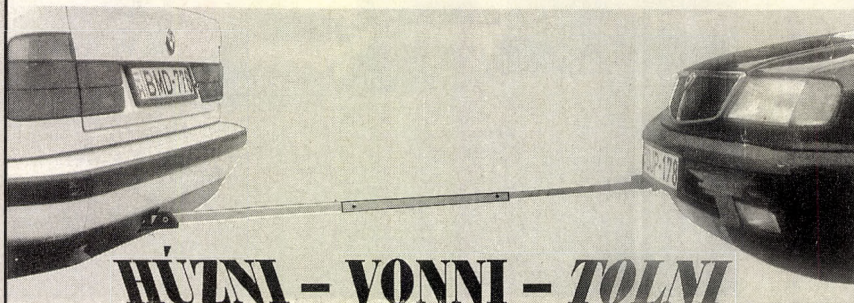
gyárral bonyolította, 27 százaléknyi jutott más külföldi partnereknek, a fennmaradó részt a hazai piac vette fel. A közelmúltban licenyszerződést kötött a Boschsal és a GM-mel, beszállítója lett a Fordnak és a Suzukinak. A privatizálás előtt álló rt. dolgozóinak bérét márciustól 24 százalékkal emelik.

ALU-BMW

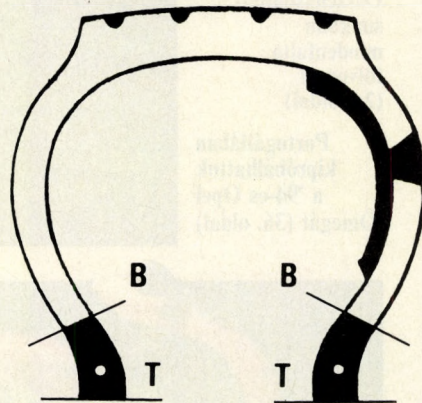
Megszületett a döntés a BMW-nél, hogy a jövőben a cég készít alumíniumból is autót. Wackersdorfban már ki is jelölték az új gyár helyét, ahol 500 ember talál majd munkát.

A leggyakorlottabb vezető is néha kényserhelyzetbe kerül. Vagy a kocsját kell vontatni, vagy megkéri, segítsen behúzni egy elromlott gépkocsit a szerelőműhelyig. A közismert vontatókötél helyett (ami egyébként fékhiba esetén nem használható) biztonsági vontatórudat ajánlunk. A két autó közötti kapcsolat 30 másodperc alatt

megteremthető. A fix kötést rugós biztonsági patentzár biztosítja. A két darabból álló vontatórud egymásba illesztése után a hajlított kampókat beakasztva majdnem kétméteres távolságtartás lehetséges. A berendezés 2500 kg-ig használható, összecukva a legkisebb csomagtartóban is elfér.



GUMIJAVÍTÓ



T-B zóna: nem javítható terület

Gumiabroncsokból széles a választék. Ám sokan vannak, akik egy kisebb sérülés, no és anyagi okok miatt megelégednének korszerű javítással is. Ezt ismerte fel az amerikai-magyar vállalkozás a Pangus, amely különböző méretű foltokat, a szükséges oldatot és útmutatót készít és kínál a rászorulóknak. Egységcsomagjaikkal mindenféle műanyag termék javítása lehetséges. A műszaki megoldás lényege, hogy ún. hideg kémiai vulkanizálást alkalmaznak. A tűszúrástól a 22 cm-es repedésig, személyautótól földmunkagép diagonál abroncsáig bármit lehet javítani.

SCHNITZER A KÖVESDÁNTÓL

Új tuningautót mutatott be a Schnitzer cég a Genfi Autószalonon, a 325i kabrió átalakított változatát. A 3,0 literesre növelt motor teljesítménye 240 lóerőt ér el, legnagyobb nyomatéka 300

Nm, hogy 6,6 másodperc alatt felgyorsulhasson 100 km/h-ra. A nyitott autó végsebessége 248 km/h. A tuningolással foglalkozó céget itthon a Kövesdán Kft. képviseli.



FÉLÚTON LONDONBÓL NEW YORKBA

Már 14 ezer kilométert megtett a Ford expedíciós csapata, amely 1993. december 27-én indult a brit fővárosból, hogy az ázsiai kontinens átszelése után a befagyott



ŐSZRE 80-AS HELYETT A4

Nemcsak modellt, nevet is vált 1994 őszén az Audi. Az ingolstadti gyár pillanatnyilag legkisebb autót a jövőben A4-nek nevezik, jellemzője a nagyobb utastér és a még erősebben lekerekített forma lesz. Az új névben az A az Audira utal, míg a 4-es a sorozat nagy-

ságára. A mai 100-as neve A6-ra módosul, az alumíniumkarosszériás luxusautó pedig A8 néven fut majd. Az őszi újdonságba új motor egyelőre nem kerül, a 80-as 1,6-2,8 litereseivel kerül utcára.



VW BOGARASOK FIGYELMÉBE!

A hivatalosan is bejegyzett Magyarországi Bogarasok Klubja (1158 Bp., Szűcs István u. 45. – volt Doktor Sándor u.), ezúton közli, hogy nem azonos a Volkswagen Klub (1036 Bp., Mókus u. 2.) néven magát hirdető szervezettel, és teljes mértékben elhatárolja magát tőle.

A részükre befizetett összegek felhasználásával kapcsolatos minden reklamációval a Mókus utcai címhez szíveskedjenek fordulni.

A Magyarországi Bogarasok Klubja minden páratlan hét keddjén tartja találkozóját 18 órai kezdettel a XV. ker. Szűcs István u. 45. sz. alatt.

Telefon a klubösszejövetelek idején: 272-2006.

Minden bogarast szeretettel várunk!

SVÁJCBÓL KITILTOTT KAMIONOK

február végén a népszavazáson Svájc polgárai úgy döntöttek, hogy 2004 után külföldi kamionok nem tathatnak keresztül az országon. A döntés Magyarországot gyakorlatilag nem érinti, viszont az európai szak-déli teherforgalmat alaposan megnehezíti majd. A svájci teherszállítás közel 80 százaléka egyébként már ma is vonaton történik.

ÚJJÁSZÜLETŐ SCORPIO

Óriási, krómozott hűtőráccsal hívja fel magára a figyelmet az új Scorpio, amelynek jelenlegi kivitele meglehetősen szerényen húzódik meg a felső kategóriában. A 95-ös évjárat érdekessége, hogy az orr- és a hátsó rész átalakításával vadonatújnak tűnik, holott az autó középső része teljes egészében marad a régi; legalábbis ami a karosszérialemezeket illeti. A következő Scorpio csak lépcsős hátú és kombi lesz, az ötajtós ferde hátúról lemondanak. Az utasteret teljesen átalakítják, a Mondeóéhoz hasonlóan kerek formák uralják majd a műszerfalat, az új ülések az ígéretek szerint kényelmesebbek lesznek. A motorok teljesítménytartomány a 115 és 210 lóerő közötti.



TELJES BARKAS-VÉG

A két Németország egyesítése megpecsételte – a Trabantéhoz és a Wartburgéhoz hasonlóan – a Barkas sorsát. Az elavult gyárat azonban nem rombolták le, hanem eladták Oroszországnak. A gépek mégsem utaznak Szentpétervárra, mert a vásárló nem tud fizetni.

ering-tengeren átkelve eljusson Amerikába. Az igazi nehézségek azonban csak ezután kerülnek a két Mondeo 4x4 prototípus és a hat kiséző Maverick elé, a övetkező 2500 kilométert ugyanis teljesen úttalan terepen kell megtenniük Szibéria minusz 50 fokok hidegében. Az autók eddig derekasan helytálltak, defektben és lámpatöréseken kívül nem volt velük baj – egy-egy az egyik kipufogóba belefagyott a kondenzvíz.

OSZTRÁK EREDMÉNYLISTA

Ausztriában az elmúlt évben 11 százalékkal csökkentek a személyautó-eladások, összesen 285 162 új autó talált gazdára. A piac alakulása európai átlagban még nem is olyan rossz. Szomszédunkban az autóvásárlók 70 százaléka vesz középkategóriájú autót, tehát például VW Ventót, Opel Astrát vagy még kisebbet, s igen kedveltek a dízelek, amelyek részaránya 31 százalékot tett ki 1993-ban. Ausztriában a német autók viszik a prímet (49,1%), őket követik a franciák (13,8%). A japánok népszerűsége egyre csökken.

Márka	Eladott autó (db)	Piaci részesedés (%)
1993-ban és 1992-ben		
VW	48 384	17,0 (16,3)
Opel	39 088	13,7 (13,1)
Ford	25 321	8,9 (8,7)
Mazda	18 942	6,6 (8,8)
Renault	18 137	6,4 (5,4)
Toyota	15 392	5,4 (5,8)
Nissan	12 717	4,5 (5,1)
Peugeot	11 997	4,2 (3,8)
Audi	11 853	4,2 (4,8)
Mitsubishi	10 721	3,8 (3,6)
Egyéb	72 610	25,5 (24,6)

KÉPZELT VILÁG

64. GENFI AUTÓSALON

Európa autóipara beteg – a tavasznyitó Genfi Autósalonon alig találtunk igazi újdonságot. A bemutatott luxus- és sportautók szédítően csillogó tömege már-már lázálmot sejtet.

Genfben még az autószakma hidegvérű profijai is ajúldozni mennek, nem véletlen, hogy a mai napig ez a kiállítás számít a legrepresentatívabbnak. Persze nem olyan értelemben, hogy hüen tükrözi az autóipar vagy a piac valóságos állapotát. Sokkal inkább a vágyakat vetíti elének – mennyivel szebbnek látszik itt az autók világa, mint a valóságban! Csupa különleges modell, extra fények és színek, pazar felszerelés. Ezen az autósalonon még a Rolls-Royce standján is hiába keressük az alapkiviteleket.

Svájc eleve különleges terep, Genf még ezen belül is kiemelt kategória. Bármennyit is panaszkodnak az utóbbi időben a gazdasági válságra, a svájciak átlagos jövedelme 1993-ban meghaladta a 43 ezer frankot, a genfiéke az 56 ezret is (no, azért nem havonta, hanem összesen). Ennek hírére nem csoda, hogy a tóparti városban sokan próbálnak szerencsét, a 400 ezres lakosságból 150 ezer külföldi – a munkanélküliek aránya mégis csak 5,4 százalék. Svájcban jóval kevesebben laknak, mint nálunk,

mégis több VR6-os Golfot lehet eladni, mint ahány VW-t itthon összesen. Szóval a jólét, a tökékoncentráció netovábbja, ami itt folyik, s ezt mérhetjük le a kiállításon is, amely annak ellenére, hogy alig néhány lényeges újdonságot vonultatott föl, rendkívüli autóélményt nyújtott.

Hivatalosan március 10-től 20-ig tartott a szalon, előtte két napot kapott a sajtó és a szűkebb szakma. A kapukat hétköznap 9 órakor, vasárnap már nyolckor nyitják, zárás rendszerint este hétkor, a második hét szerdáján és pénteken 22 órakor van. A belépő ára felnőtteknek 10 svájci frank, a 6–16 év közötti gyermekeknek 6 frank. Csoportosan (20 fő fölött) szintén fejékként 6 frank a belépő. Minden jegy részvesz a tombolán, aminek fődíja természetesen autó – minden nap kisorsolnak egyet, a hosszú napokon kettőt is.

A szalon bemutatkozó prospektusa 118 Európa- és világpremiert sorol fel, ennek értékeléséhez azonban tudnunk kell, mit értenek ezen. Világra szóló újdonságnak azt mondják, ha egy autó a korábitól teljesen eltérő vonalvezetésű karosszériában jelenik meg, új sorozatot indítanak, vagy az alapmodellől lényegesen különböző modellt állítanak ki első ízben. Az európai bemutató pedig azt jelenti, hogy például Japánban vagy Amerikában már esetleg piacon is van az adott típus, de a mi földrésznkön a nagyközönség csak most tekintheti meg először. Az újdonságok közé számítják a beszállítók, a tuningolók és a tartozékgyártók friss termékeit, tehát



Megérkezett a legkisebb BMW, amelynek csomagtartója nem is zsurgódott össze annyira, s praktikusán átalakítható

JELENLÉTI ÍV

Alfa Romeo

Egyetlen újdonság sem került az olasz márka standjára, a 33-as utódja csak a Torinói Kiállításon jelenik meg.

Aston Martin

Bemutatták a DB7 340 lóerős, kompresszoros változatát, amelynek formáját Ian Callum tervezte. Hátsó futóművének sajátossága a 2-2 kercsrugó.

Audi

A tömeg az alukarosszériás A8 körül nyüzsgött, sokan kopogtatták a koci oldalát, ho-

gyan szól a kuktafém – s persze nem hallottak semmi különöset. A motorházakban bevált darabokat találtunk, a három hengeres W12-es és a nyolchengeres TDI még nem készült el.

BMW

Kiállították a 3-as sorozat ferde hátú változatát, az új 7-esre azonban nyárig várunk kell.

Chrysler

Felvonult a Neon – véleményünk szerint meglehetősen egyszerűen kivitelezett autó, amelynek sorsa alapvetően az árán múlik. A Neonnal sokkal izgalmasabb az Espresso városi tanulmányautó s a maga nemében jellegzetesen amerikai Vision.

Citroën

Ott volt a ZX kombi, amely már tavaly bemutatkozott, de a magyar piacon még nem jelent meg. A stand fő látványossága az Evasion minibusz volt.

Daihatsu

A 94-es évjáratú Charade-ot átszabott lámpáival nagy újdonságnak nem mondhatjuk. A Rockyit kissé ráncba szedték.

FIAT

A legtöbb viszonylag új modellt felvonultató márka: számos Punto sűtkérezett a reflektorfényben, köztük kabrió is. Találtunk több Coupét, s alaposan megvizsgáltuk az Ulisse minibuszt.



Méreteiben a nagy Mercedesszel vetekedik az Audi A8, sulya azonban lényegesen csekélyebb



Izgalmas tanulmányt mutatott be a Bentley

Ford

Jópofa, apró tanulmányautóval rukkolt ki a márka, amelynek fő mutatványa az év autójává választott Mondeo ünneplése volt.

Honda

Elhozták az Accord kupét és kombit, amelyeket Amerikában, Ohio államban szerelnek össze. Módosították az angol gyárból kikerülő limuzinok orrát és műszerfalát.

Hyundai

A fél évvel korábban megújított Sonata mellett a Pony kampánymodellek kötötték le figyelmünket.

Jaguar

A lelegeánsabb környezetet talán a Jaguar rementette meg újat nem jelentő autói számára.

Kia

Önálló fejlesztésű, négykerék-hajtású szabadidő-autót mutattak be, a Sportage-et. Rendkívül kedvező árat írtak a Mazda 323-assal rokon Sephia cédulájára.

Lada

A nyugaton dízelmotorokkal is megjelenő Nivákon kívül nincs mit említeni.

Lancia

A már ismert modellalettát csodálhattuk meg.

A FIAT-minibusz luxusváltozatát, a Lancia Taut csak később dobják piacra.

Lexus

Új az „eredeti” Lexusnál kecsesebb GS 300.

Mazda

Változtattak a 121-es szövetein és egyes modellek extráinak listáján. Az új 323-ast hiába vártuk, viszont kiállították a Xedos 9-est.

Mercedes

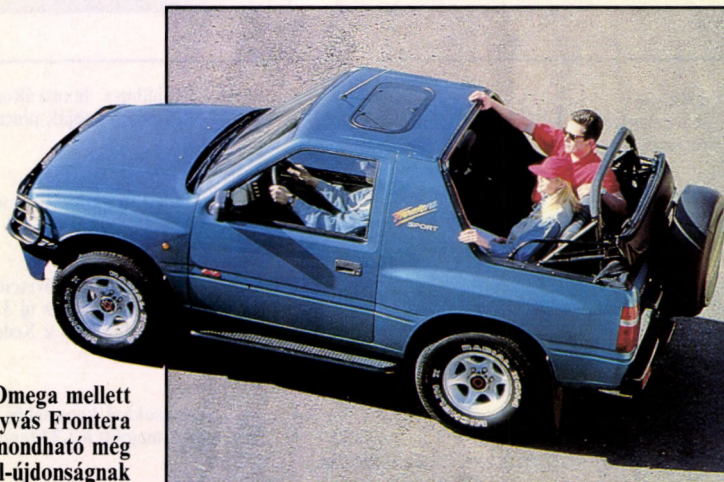
Apró simításokkal kecsesebbé tették az S osztály tagjait, megjött a 2,0 literes motor a C sorozatban.

A Chrysler Neont még
ezúttal is sokan
alaposan megvizsgálták

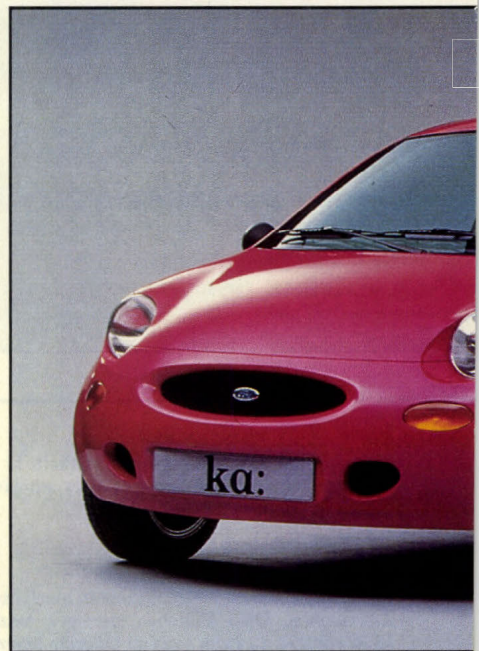
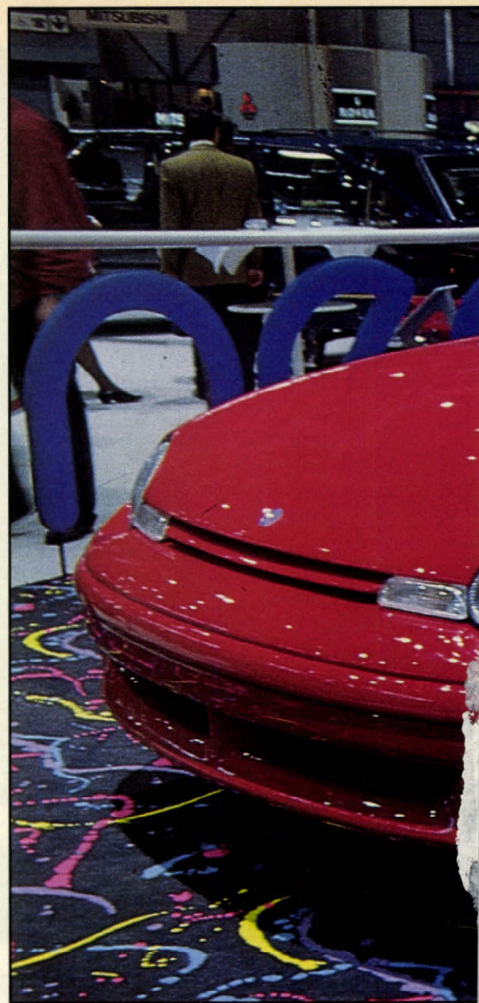
Kuriózum a kiállításon
és a versenypályán is:
Volvo kombi indul majd
a brit túrakocsi bajnokságon



A Citroën
ZX Break
arasznyival
hosszabb
a limuzinnál



Az Omega mellett
a ponyvás Frontera
mondható még
Opel-újdoncságnak



Egy a számos kisautótanulmány közül:
Ford Ka. A sok izgalmas kísérletből eddig
nagyon kevés autó érte meg
a sorozatgyártást



Megjelent
a 400-as
Rover-család
kombi tagja






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**

64. GENFI AUTÓSZALON

egy-egy új abroncsot (például Maloya Cresta 210), keréktárcsát (BBS RP) vagy kerékkiegyensúlyozót (Hofmann Geodyna 3000 P) is. Így már érthető, hogy a beígért 118 nagy durranásból mindössze kettő-három szólt úgy igazán.

A legtöbb primört éppen az utóbbi években nálunk sokat szapult FIAT viszi a piacra. Kiállította az itthon még csak éppen megjelenő Puntót, s újnak hatott a Coupé is, amelynek ez az első szalonja.

A ritka sztárok közé sorolhatjuk azt a minibuszcsaládot, amelyet a FIAT és a Peugeot csoport közösen tervezett. Saját emblémával, kormánykerékkel és még néhány aprósággal négy márka hozza ki ugyanazt az autót: a FIAT Ulisse, a Peugeot 806, a Citroën Evasion néven – a Lancia Tau jövőre követi őket. Valamennyi motorterébe 2,0 literes benzinmotor kerül, amely alapváltozatban 123 lóerős, turbóval 150 lovas. Az év későbbi részében vagy jövőre vezetik be hozzájuk a 92 lóerős turbódízel. A négy márka közös gyárában, Észak-Franciaországban készül az ötajtós, tartósnak ígérkező minibusz – lemezeinek 80 százaléka horganyzott, a hátsó ajtó meg műanyag. A futómű nem mutat érdekességet, elől McPherson rugóstagokat látunk, hátul csatolt lengőkar vezeti a rövid tekercsrugókra támaszkodó kerekeket. Annál változatosabb képet mutat az utastér: állítólag több tucat ülésvariáció alakítható ki. A műszerfal teljesen személyautós, ötletes a botváltó elhelyezése, a kormány légszákos.

A Genfi Autószalonon mutatták be a BMW kompakt 3-asát, aminek megjelenése inkább stratégiailag, mintsem műszakilag jelentős, hiszen ezzel a Golf GTI kategóriába ereszkedik a bajor cég. Fő ellenlá-



A szalon legfontosabb újdonsága az Euro-minibusz. A közös gyárból kikerülő 5-8 személyes autót négy márka teríti Európa-szerte: a FIAT Ulisse, a Lancia Tau, a Peugeot 806, a Citroën pedig Evasion néven

basa, a Mercedes ezzel szemben úgy tűnik, megegyezett a svájci óragyártóval (Swatch), Nikolas Hayekkel, de a közös tanulmányautót még nem állíthatták ki, a

standon a Frankfurtban már látott A93-as vonzotta a szemet. Világosan kibontakozik a trend, a nagy luxusautókat gyártók is kezdenek a kicsikkel foglalkozni – hamarosan divat lesz az apró autó, ha megfelelő kényelmet tud nyújtani. Az is gyanús, hogy ha nem következik be időközben jelentős gazdasági törés, a kisautók a nagyok árán kelnek majd el.

Be kellett látnunk, a világ autógyárai nem elsősorban a mi praktikus szempont-

Mitsubishi

Új motort hoztak a Pajero-ba, 3,5 literes V6-os 208 lóerővel.

Nissan

A 200 SX utódjaként bemutatták a Sylviát, a korárból sokkal szerényebb megjelenésű kupét.

Opel

Új karosszériával és motorokkal világpremierjét tartotta az Omega, amelyről e számban részletesebb tudósítást is olvashatnak. Ott volt a Tigra, amelyet hamarosan sorozatban gyártanak, s láttuk a Frontera vászontetős kivitelét.

Peugeot

A nagy szám a 806-os volt, az 5-8 személyes

minibusz, amelynek 2,0 literes benzinmotorjait a Peugeot adja. 105 lóerős, 1,6 literes motorral hozták ki a 106 XSi-t. A csinos 306-os három- és ötajtós változatai meg a kabriók is ott feszítettek.

Porsche

Alaposan megvizsgálhattuk a nemrég retusált Porsche 911-es vadonatúj nyitott változatát.

Renault

Új autónak hozták a Lagunát, annak is luxus Baccara változatát. Tovább fut a Nevada. Minimális módosításokkal mutatták be a Cliót, a 19-est és az Espace-t. A Clióban lesz övfeszítő és oldalvédelem, a 19-es esetében inkább jól felszerelt kampánymodellekről van szó.

Rolls-Royce

Megdöbbenően dinamikus vonalvezetésű, egzotikus kabriótanulmányal állt elő a rangos cég.

Rover

Frissen mondhatók a 600-asok, de még inkább a 400-as kombi, amely épp mostanra készült el.

Saab

Európai bemutatkozását tartotta a nyitott 900-as, s még új a szemnek e sorozat háromajtós tagja is.

Seat

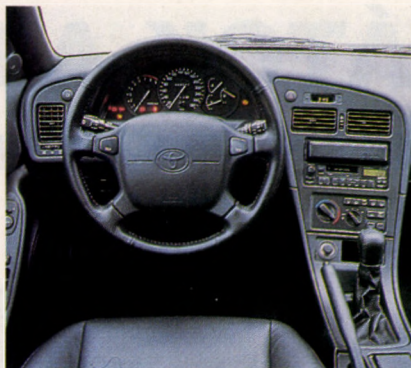
Ismét megnéztük a Budapesten már izgalmasnak értékelt Cordobát, az Ibiza nyújtott, nagyobb csomagterű kivitelét.



A VW Genfben is tesztelte a közönséget a Bogár újabb kiadásával, sőt előhozta a kabrióit is



A Toyota két friss autóval is jelentkezett: a RAV 4 szabadidőjárművel és a vérmes Celicával



jainkat szem előtt tartva tervezik autóikat, s különösen nem ezek szerint válogatják össze svájci készletüket. Genfben jární mégis élmény, egy más világ levegőjét szívja be az ember – elszorakozik azon, hogy a Porsche 911-es ülésének motorizált derék-támasza hogyan masszírozza végig a fél hátát, hogy a – rendes használatra tökéletesen alkalmatlan – fehér, süppedős szőnyeggel borított Rolls-Royce Touringban miként lehet állítani az olvasólámpát, s a

sofőr mögött is leereszthető ablak feszül. A Ferrarinál, miközben betornázza magát egy 348 GTS-be, felfedezi *Niki Laudát*, a Fordnál pedig egy vendégével majdhogyanem fellöki *Jackie Stewart*. No és a színi előadások, amelyek ezúttal mind-mind arról szóltak: az autózás csupa élvezet.

DABÓCZI FERENC

Skoda

A VW-é mellett szerénykedő standon kicsinósított Favoritok várták az érdeklődőket.

Subaru

Átszabták a Legacy köntösét – ezentúl az autó tökéletesen eltűnik a többi japán között. Az Impreza turbómotorral is megjelenik.

Suzuki

Megújították az Indiában gyártott Altót. A szalonra még nem a magyar Swiftek kerültek ki.

Toyota

Az előző Celica nagy elismerést vívott ki még a formatervezők között is, a most bemutatott változat megjelenése még dinamikusabb. Parányi,

összkerékajtott strandautót mutatott be a világnak a Toyota, a RAV 4-et.

Volkswagen

Szokatlan színekben pompáztak a Golfok és Passatok, amelyekben a nemrég kihozott TDI motorok csillogtak. A nagy érdekesség a Detroitban már bemutatott Concept I volt, a Bogár második kiadása, amelyet ezúttal kabrióváltozatban is megmutattak.

Volvo

A svédek elkészítették a történelem első kombiját a brit túrakocsik bajnokságára. Mivel a két karosszériaváltozat között légellenállásban nincs jelentős különbség, a Volvo a nagyobb látványosság miatt döntött a kombi futtatása mellett. A 2 literes versenymotor teljesítménye megközelíti a 300 lóerőt.



RS 950

az intelligens autóriasztó
...AZ ÖN RIASZTÓJA?

- * távirányítás
30-70 m-es
hatótávolsággal
- * riasztás hang- és
fényjelzéssel
- * csomag- és motor-
védelem
- * gyújtásblokkolás
- * beépített központi-
zár-vezérlés
- * feszültség- és rezgés-
érzékelés
- * automata élesítés

AZ ALAP- RENDSZER TARTALMA:

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

**ÉS MINDEZ
CSAK
16 000,- Ft**

Kiegészítő egységek:

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

EZ AZ ÉN RIASZTÓM!

**Magyarországon
kizárólagos
forgalmazója:**

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



Kívánságra
szakmühelyünkben
beszereljük.

VÁLASZTÁSI IGÉRETÜNK: EGY MEGNYERŐ MAZDA NYERHETŐ

MÉG EGY VÁLASZTÁSI
IGÉRET: AZ IGAZÁN
ALKALMI ÁR

MINDEN SZAVAZAT A MAZDÁRA:
SZAVAZAT A
KÖRNYEZETVÉDELMERE.
MINDEN MAZDA TAKARÉKOS,
MEGBÍZHATÓ, BIZTONSÁGOS

AMIN A PÓTVÁLASZTÁS
SEM VÁLTOZTAT:
3 ÉV VAGY 100.000 KM
GARANCIA MINDEN MAZDÁRA

D & M

VÁLASSZÁTOK A MAZDÁT!

ÁPRILIS 15-17. KÖZÖTT



MAZDA 121 PRO korlátozott darabszámban 1994. április 30-ig 1.099.900 Ft.



LUXUS KIVITELŰ MAZDA 626 1.8i: szervókormány, elektr. ablakemelő és toléttető kedvező áron.

VÉGRE EGY KEDVÉRE VALÓ VÁLASZTÁS: A Mazdánál április 15-17. között kiválaszthatja kedvenc Mazdáját. Leadott érvényes szavazatával megnyerhet egy több mint egymilliót érő megnyerő Mazdát! Jelöltünk most a kis városi villám, a Mazda 121 4 ajtóval, központi zárral és oldalvédelemmel, valamint a fényűző Mazda 626 szervókormány, elektr. ablakemelővel és toléttetővel, kívánságra V6 motorral. Szavazócédula - ugyanott, ahol többi jelöltünket is megismerheti és próbára teheti: az Ön Mazda kereskedőjénél. **HA ÉN MAZDA LENNÉK**

BUDAPEST: MAZDA-ELADÁS, SZERVÍZ, ALKATRÉSZRAKTÁR: Tel.: 1573524, Fax: 1271 848; BEMUTATÓTEREM: Tel.: 1122820, Fax: 1324559; ÚJ ÉS HASZNÁLT AUTÓ ELADÁS: Tel./Fax: 1665433; BPB KFT. RÓZSADOMBI AUTÓSZALON, Tel./Fax: 1350 138; AUTÓ FOCUS, Tel.: 160 1270, Fax: 160 2559; PROFIT BT., Tel./Fax: 1898346; SZABÓ GÉZA, Tel.: 1841537, Fax: 2710212; AUTÓ-ÓBUDA KFT., Tel./Fax: 1689 620; **AJKA:** EYKÓ KFT., Tel.: 88/311637, Fax: 88/312237; **BALASSAGYARMAT:** GÁL ÉS FIAI KFT., Tel./Fax: 35/314355; **BUDAÖRS:** PERÉNYI KFT., (csak értékesítés), Tel.: 60/334 478, Fax: 212 1670; **CEGLÉD:** ZAKAR ÉS TÁRSA, Tel.: 53/313133, Fax: 53/315099; **DEBRECEN:** AUTÓ-TOLDY CENTER, Tel.: 52/414162, Fax: 52/413375; **EGER:** AGRIA-CAR, Tel./Fax: 36/320222 **GYŐR:** SILVER MOTOR KFT., Tel.: 96/319087, Fax: 96/315543; **KAPOSVÁR:** TÓTH GÁBOR, Tel.: 82/421421, Fax: 82/417975; **KECSKEMÉT:** FORGÓ ÉS TÁRSAI KFT., Tel./Fax: 76/320627; **MISKOLC:** INTERMOTOR KFT., Tel./Fax: 46/353643; ROWING KFT., Tel.: 46/326056, Fax: 46/351866; **NYÍREGYHÁZA:** EURO-GATE KFT., Tel.: 42/314781, Fax: 42/343230; **PÉCS:** KIRÁLY AUTÓS BT., Tel./Fax: 72/324986; **SIÓFOK-SÁGVÁR:** TABOL KFT., Tel.: 84/380150, Fax: 84/380032; **SZEGED:** MAZ-DU BT., Tel./Fax: 62/433626; **SZEKSZÁRD:** KRÁSZ BT., Tel.: 74/319544, Fax: 74/319331; **SZENTENDRE:** CORRECT CAR RT., Tel.: 26/315448, Fax: 26/315449; **SZIGETSZENTMIKLÓS-LAKIHEGY:** LAKIHEGY KFT., Tel.: 60/349062, Fax: 24/368781; **SZOMBATHELY:** QUADROTA KFT., Tel./Fax: 94/325678.

ÚJ AUTÓK ÁRAI

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

ALEKO

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

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

ARO

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

ARO 243 D 4 x 4 zárt	931
----------------------	-----

AUDI

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

80 1.6 Limited kat.	2108
80 1.6 kat.	2528
80 2.0 kat.	2995
80 2.3 kat. aut.	3972
80 16V 2.0 kat.	3788

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

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

BMW

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

316i	2700
318i	3457
320i	3947
325i	5397
325td	3906
235tds	4125
316i Coupé	2880
320i Coupé	4250
325i Coupé	5564



AUTONETT KFT.
FŐKERESKEDŐ ÉS SZERVIZ

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

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

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

Személygépkocsik és kisáruszállítók
értékesítése.

Időszakos műszaki vizsgáztatás
vizsgára előkészítéssel,
rendsámcserevel is.

Garanciális és garancián túli
javítások.

Ha ezt a
KUPONT
is elhozza

3,1%
kedvezményt
nyújtunk
az új gépkocsi
bruttó árából



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

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	12804
525td Touring	4552
525tds Touring	4875
730i	7472
740i kat.	10393
750i kat.	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 .20	2871
Xantia XD	2332
XM Presence 2.0	2593
XM Sensation 2.0	2847
XM Turbo Ambiance	3414
XM V6 24V	6005
XM TD 12 Ambiance	3486

CHRYSLER

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

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



CSÉPÁNY
ÉS TÁRSAI



Olasz távirányítású autóriasztók 11.500 Ft-tól
Központi ajtózár 8.750 Ft-tól
Elektromos ablakemelők 16.000 Ft-tól

Magyarországi forgalmazó: **Mahitron—Házi Kft.**
Telefon: (06) 22/314-690
1104 Bp., Lavotta u. 30. Tel.: 262-83-65.

DAIHATSU

Daihatsu Vezérképviselő,
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 1.8ie 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 1.9 D	1540
Tempra 1.9 TD SX	1948
Tempra 1.4 ie L kat. (új)	1353
Tempra 1.6 ie S kat. (új)	1443
Tempra 1.9 D S	1579
Tempra 1.9 TD S kat. (új)	1845
Tempra SW 1.6 ie kat.	1520
Tempra SW 2.0 ie SX 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,
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 2.0 kombi	2970
Scorpio CLX 2.5 D	3303
Scorpio CLX 2.5 D kombi	3485
Scorpio Ghia 2.0	4000
Scorpio Ghia 2.0 aut.	4849

HONDA

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

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

HYUNDAI

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

Pony LS 1.5	1295
Pony LS 1.5 aut.	1395
Scoupe LS 1.5i	1642

Lantra GLS 1.6i 16V	1595
Sonata GLS 2.0i	2379
Sonata Gold V6 3.0i aut.	3239

JAGUAR

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

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

KORANDO

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

Kallista 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
Debra 1.6 ie.	1720
Debra 1.8 ie.	2245
Debra 2.0 ie.	2290
Debra HF Turbo ie.	3080
Thema 2.0 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 Vogue Tdi	6194
Range Rover Vogue 3.9 kat. aut.	7089
Range Rover Vogue LSE 4.2i kat.	10198

MAHINDRA

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

CJ 340	1200
CJ 540	1300

MAZDA

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

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

MERCEDES

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

C 200 D	3509
C 220 D	4020
C 250 D	4484
C 180	3619
C 200	4199
C 220	5153
C 280	5908
E 200 D	3896
E 250 D	4768
E 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

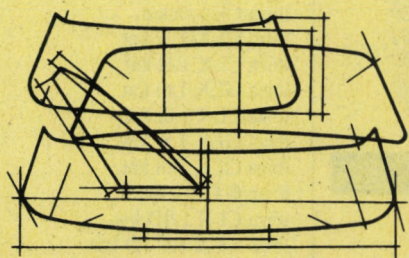
Contrex Kft.,
Budapest I., Alkotás u. 20-24.
Tel.: 155-0402, 156-7401.

Colt 1.3 ELi	1396
Colt 1.6 GLXi	1723
Lancer 1.3 GLi	1637
Lancer 1.6 GLXi	1929
Lancer 2.0 GLD	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

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.

NISSAN

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

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

OLTCIT

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

Oltcit Club 11	315
----------------	-----

OPEL

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

Corsa City 1.2i	917
Corsa Swing 1.2i	968
Corsa Swing 1.5 D	1160
Corsa Swing 1.5 TD	1243
Corsa Swing 1.4i	1033
Astra GL 1.4i	1175
Astra GL 1.6i	1240
Astra GL 1.7 D	1268
Astra GL 1.7 TD	1554
Astra GL 1.4i Caravan	1282
Astra GL 1.6i Caravan	1347
Astra GL 1.7 D Caravan	1375
Astra GL 1.7 TD Caravan	1661
Astra GSI 2.0i	2341
Astra GSI 2.0i 16V	2844
Astra Cabrio 1.4i SE	2387
Astra Cabrio 2.0i	2907
Vectra 1.6i	1645
Vectra GL 1.7 D	1704
Vectra GL 1.7 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 1.8	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	1086
Clio RL 1.2 kat.	1229
Clio RL 1.9 D kat.	1443
Clio RN 1.2 kat.	1313
Clio RN 1.4 kat.	1337
Clio RN 1.9 D kat.	1562
Clio 1.7 16V kat.	2235
R 19 RL 1.4 kat.	1400
R 19 RL 1.9 D kat.	1658
R 19 RN 1.4 kat.	1575
R 19 RN 1.9 D kat.	1822
R 19 1.8 16V kat.	2802
R 19 Cabrio RT 1.8 kat.	3088
R 21 GTS 1.7 kat.	2178
R 21 GTX 2.0 kat.	2339
R 21 GTD 2.1 kat.	2283
R 21 2.1 turbódízel kat.	2629
Nevada RTD 2.1 kat.	2474
Nevada RT 17 1.7 kat.	2411
Nevada RTDT 2.1 kat.	2870
Safrane RN 2.0 8S	3200
Safrane RT 3.0 V6	5064
Espace RNDT 2.1 kat.	3530
Express 1.2 kombi kat.	1409
Express 1.9 D break	1813

ROLLS-ROYCE

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

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

ROVER

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

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

SAAB

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

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

SEAT

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

Ibiza CL 1.05i kat.	1019
Ibiza CL 1.3i kat.	1053
Ibiza GLX 1.3i kat.	1201
Ibiza CLX 1.6i kat.	1272
Ibiza GLX 1.6i kat.	1348
Ibiza CLX 1.8i kat.	1493
Ibiza GLX 1.8i kat.	1579
Ibiza GLX 2.0i kat.	1708
Ibiza GT 2.0i kat.	1785
Ibiza CLX 1.9D kat.	1343
Ibiza GLX 1.9 TD kat.	1606
Toledo CL 1.6i kat.	1391
Toledo GLX 1.6i kat.	1678
Toledo CL 1.8i kat.	1943
Toledo GLX 1.8i kat.	2271
Toledo GT 1.8i 16V kat.	2912

Toledo GLX 2.0i kat.	2399
Toledo GT 2.0i kat.	2576
Toledo GL 1.9 kat.	1719
Marbella CLX kat.	903
Marbella Jeans kat.	856
Marbella Street kat.	844
Terra kombi kat.	1189

SKODA

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

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

SUBARU

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

Vivio 0.7 4WD	1148
Justy 1.0 4WD	1290
Justy 1.2 4WD	1435
Justy 1.2 4WD aut.	1535
Libero 1.2 4WD	1530
Legacy 2.0 4WD Sedan	2398
Legacy 2.0 4WD kombi	2590
Legacy 2.0 4WD kombi aut.	2862

Legacy 2.2 4WD Sedan	3270
Legacy 2.2 4WD Sedan aut.	3440
Legacy 2.2 4WD kombi	3490
Legacy 2.2 4WD kombi aut.	3660
Legacy 2.0 4WD Sedan turbó	3934
Legacy 2.0 4WD kombi turbó	4140
SVX 3.3 4WD	6360

SUZUKI

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

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

TAVRIA

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

Tavria	420
Tavria Happy	470

TOYOTA

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

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

VOLKSWAGEN

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

Polo Coupé 1.05 kat.	1261
Polo Coupé 1.3 kat.	1291
Polo Coupé 1.4 D	1606
Polo Combi 1.05 kat.	1295
Polo Combi 1.3 kat.	1368
Polo Combi 1.4 D	1335
Golf 1.4 kat.	1270
Golf 1.6 kat.	1553
Golf 1.8 kat.	1879
Golf 1.8 kat. aut.	2040
Golf 1.9 D kat.	2044
Golf 1.9 TD kat.	1794
Golf GTI 2.0 kat.	2847
Golf GTI 16V 2.0 kat.	3148
Golf VR6 2.8 kat.	3887
Vento 1.4 kat.	1576
Vento 1.6 kat.	1704
Vento 1.8 kat.	1953
Vento 1.8 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., Andrásy 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	4678
940 GI 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 kombi	7328
960 E kombi	6380

Tájékoztató jellegű fogyasztói árak ezer Ft-ban.

WOLF-ART BT

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



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**

ÚJ HASZONGÉPJÁRMŰVEK

(kisáruszállítók) árai a vezérképveleleteknél

ARO

Ceglédi Autójavító Kft., 2700 Cegléd, Kosárhelyi 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.

AX 1.1 Service	1245
AX 1.4 Service	1399
ZX 1.4 Service	1558
ZX 1.9 D Service	1660
BX 19 TGD D Service	2360
BX TZD TD Service	2780
C 15	1436
C 15 D	1436
C 25 1000 Fourgon D	2109
C 25 1400 Fourgon TD	2354
C 25 1800 Grand Fourgon	2570
C 25 1400 Plateau Ridelle D	2078
C 25 1400 Chassis Cabine D	2015
C 25 1400 Chassia Long D	2066
C 25 Combi D	2926
C 25 Luxusbusz D	3217

DAIHATSU

Daihatsu Vezérképvelelet, Budapest XIV., Dózsa Gy. út 19.
Tel.: 142-6595.

Hilajet 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 D	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 1.4 Minibusz 2.5 TD	2786*
Ducato Maxi Furgon 2.5 D	2015*
Ducato Maxi Furgon 2.5 TD	2118*
Ducato Maxi Cabin 2.5 D	1713*
Ducato Maxi Cabin 2.5 TD	1920*

FORD

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

Fiesta Furgon 1.1i kat.	1203
-------------------------	------

Fiesta Furgon 1.8 D	1342
Courier Furgon 1.3i kat.	1323
Courier Furgon 1.8 D	1431
Courier 1.3i kombi kat.	1447
Courier 1.8 D kombi 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 100 SWB 2.5 D zárt	2116
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 dupla kabin, alváz, plató	2833
Transit 190 EF LWB 2.5 D dupla kabin, alváz, plató	3705
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 100 SWB 2.5 D kombi-furgon	3138
Transit 2.5 D 9 szem. busz	3637
Transit 2.5 D 12 szem. busz	3637
Transit 2.5 D 15 szem. busz	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 Cab	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 V8	2684*

MAZDA

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

323 Van 1.3i	1675
323 Van 1.6i	1915
323 Van 1.6 i kombi	1849
E 2200 D alváz	1555
E 2200 D zárt	1765
E 2200 D platós	1625
E 2200 D 2 üléssorral	2465
E 2200 D 4 × 4 zárt	2239

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 2,55t 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*
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 210 2,8t körbeüvegezett	3018*
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	1424*
Urvan 2.5 D Window Van	1699*
Sunny Van 1.6	1200*
Sunny Van 1.7 D	1250*
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	1894*
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 1.7D	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 Hungária Kft., Budapest I., Hegyalja út 7–13.
Tel.: 202-7176.

J5 1.9D zárt ksz.	1807
J5 2.0 zárt ksz.	1795
J5 2.0 busz sup.	2781
J5 2.5 D busz sup.	2982
J5 2.5 D busz sup. 4 × 4	3630
J5 2.0 busz lux.	2904
J5 2.5 D busz lux.	3101
J5 2.0 zárt ksz.	1922
J5 2.5 D zárt ksz.	2078
J5 2.5 D zárt ksz. 4 × 4	2628
J5 R 2.0 alváz-kabin	1740
J5 R 2.5 D alváz-kabin	1903
J5 R 2.0 D alváz-kabin	2375
J5 H 2.0 alváz-kabin	1779
J5 H 2.5 D alváz-kabin	1939
J5 R 2.0 plató-kabin	1641
J5 R 2.5 D plató-kabin	1810
J5 H 2.0 plató-kabin	1681
J5 H 2.0 D plató-kabin	1847

RENAULT

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

Clio Transport 1.9 D kat.	1550
Express 1.1 (dobozos)	1221
Express 1.6 D (dobozos)	1502
Express 1.9 D (dobozos)	1581
Traffic (dobozos)	1959
Trafic 4 x 4 (dobozos)	2315
Trafic (platós)	2196
Trafic (alváz)	2018
Master (dobozos)	2912
Master (minibusz)	4690
Master (alváz)	2793

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	797
Forman Plus	808
Pick Up (felép. nélk.)	770
Pick Up (műa. felép.)	856
Pick Up (fémfelép.)	861

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 x 4	1660*

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

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 kistehergépkocsikhoz kormány-, illetve trapézőmbfejeket, kuplung-, gáz- és fékköteleket, fék gumicsöveket, főfékhengereket, kerékfékhengereket, féktárcsákat, vízpumpákat, kuplungszerkezeteket, kuplungtárcsákat és kinyomócsapágákat

kis- és nagykereskedelmi áron.

Viszonteladókat 20% engedménnyel szolgálunk ki.

Gömbfejek	800-1800 Ft-ig	Féktárcsák kisteher	2700-13 000 Ft
Trapézok	1500-5000 Ft-ig	Kuplungtárcsa	3400-6000 Ft
Kötelek	600-1500 Ft-ig	Kuplungszerkezet	3000-7000 Ft
Kerékfékhengerek	800-1700 Ft-ig	Kuplungcsapágy	1200-2800 Ft
Főfékhengerek	3200-7200 Ft-ig	Vízpumpák	2000-9000 Ft
Tárcsafékbetétek 1100-4000 Ft-ig			

Üzeltünkben kapható még

IFA-, BARKAS-, ZUK-, AVIA-

alkatrész és -karosszéria, valamint ZSIGULI,

illetve OPEL és FORD személyautóhoz

karosszériaelemek.

Hilux 2.4 D 4 x 2	1024*
Hilux 2.4 D 4 x 4	1704*
Toyota Dyna 100 2.4 D platós	1320*
Toyota Dyna 150 2.8 D	1456*

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 2.4 D alváz	2088*
LT 45 2.4 D alváz	2553*
LT 35 2.4 d platós	2133*
LT 55 2.4 D platós	3061*
LT 45 2.4 TD platós	3092*
LT 28 2.4 D dobozos	2110*
LT 35 2.4 D dobozos	2238*
LT 45 2.4 TD dobozos	3227*
LT 35 2.4 D dupla kabin alvással	2372*
LT 35 2.4 D dupla kabin platóval	2417*
LT 40 2.4 TD 4 x 4 dobozos	4897*
LT 45 2.4 TD 4 x 4 dupla kabin + plató	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.



BACSKA GUMI KFT



**Megbízható helyről
a legmegfelelőbb gumit?
Akkor keressen minket!**



gyártmányok mellett Michelin, Pirelli, Stomil és Barum személy- és tehergépkocsikhoz, kamionokhoz, autóbuszokhoz, erőgépekhez, targoncákhoz. Nagy- és kiskereskedelem.

BÁCSKA GUMI KFT.
Gumibolt Bácsalmás
6430 Bácsalmás, Szent János u. 46.
Tel.: 79/341-596
Tel./fax: 79/342-550

GUMIBOLT PÉCS
7601 Pécs, Rácvárosi u. 26.
Tel.: 72/312-402
Tel./fax: 72/333-264

AGROBOLT BÁCSALMÁS
6430 Bácsalmás, Rákóczi u. 37.
Tel./fax: 79/341-572

GUMIBOLT NAGYBARACSKA
6527 Nagybaracska, Vasút u. 1.
Tel.: 79/361-141



MonarkDiesel és Guarnitauto vezérképviselő



Hirdetésünk azokhoz szól, akik még nem tudják, hogy

- ha porlasztócsúcsok,
- izzítógyertyák,
- ékszíjak,
- autóelektromossági cikkek,
- tömitések, tömitésgarnitúrák

akkor **BAMAGA**

Ha egy hideg reggelen nem indul dízelautója,

akkor **BAMAGA**

1500-féle alkatrész raktáron!
Nyugati minőség, elérhető áron.
Viszonteladónak jelentős
árengedmény!

BAMAGAKFT.

1162 Budapest, Sarkad utca 92/b.
Tel./fax: 06-60-319534
Mobile: 06-60-319536

JELENTŐSEBB VISZONTELADÓINK: Armafilt Budapest, Wilker Kft. Vác, Horváth Autócentrum Siófok, Kabai Lajos Debrecen, Vareha Anita Nyíregyháza, Carshop Szeged, Agromobil Kemendollár, Spidan-Autó 5 Budapest, EuroAutó Kft. Kiskunlacháza, Szolnok.

Univerzális adalékolt üzemanyagok

Évről évre egyre speciálisabb technológiájú, egyre nagyobb határfokkal működő környezetbarát motorok gördülnek le az autó- és motorgyárak futószalagjairól. Ezeknek a motoroknak az elterjedése immár lényegesen nagyobb igényeket támaszt az üzemanyagok minőségével szemben. Sajnos, a magyar autós-társadalom nagy része itthon is tapasztalhatta, mennyi gondot jelent, ha nem megfelelő minőségű az üzemanyag.

Március 1-jétől az Aral töltő-állomásainál már az új **Aral Universal Adalékcsalád**ot tartalmazó, a legmagasabb minőségi követelményeknek is megfelelő, benzin- és dízelüzemanyagokból lehet tankolni.

A bochumi székhelyű Aral AG, a legnagyobb német üzemanyag- és kenőanyag-forgalmazó cég. Folyamatos intenzív kutatási és technológiai fejlesztéseinek köszönhetően immár 90 éve az üzemanyag- és kenőanyagipari piac vezetői között áll. Többek között az Aral fejlesztette ki 1924-ben a világ első szuperüzemanyagát. Maga az Aral szó is e termék alkotórészeinek kezdőbetűiből állt össze: aromás és alifás szénhidrogének.

A cég szakemberei a most

forgalomba kerülő üzemanyagok kialakításánál azt tűzték ki célul, hogy egy olyan új, kombinált hatású adalékcsaládot fejlesszenek ki, amellyel az üzemanyagok a legmodernebb motor-technológiai és környezetvédelmi igényeknek is tökéletesen megfeleljenek. Németország-szerte Aral-laboratóriumok és más, neves kutatóintézetek többéves kutatómunkájának eredményeként megszülettek az új **Aral Universal Adalékcsalád**ot tartalmazó benzin- és dízelüzemanyagok.

A kifejlesztett **Aral Universal Adalékcsalád**ot tartalmazó új benzin- és dízelüzemanyagok motorra gyakorolt hatásai önmagukért beszélnek:

- kiváló lerakódást gátló és motortisztító hatás a teljes hőmérséklet-tartományban, a benzintartálytól a benzinfecskendezésen és szívószelepen át az égéskamráig;
- az égésfolyamat javulása;
- az indítási viselkedés javulása;

- kiegyensúlyozott, nyugodt motorjárat;
- erőteljesebb gyorsulás;
- hatékony korrózióvédő hatás;
- a dízelüzemanyag tankolásakor habzásgátló hatás;
- a gázolaj paraffinkristály képződésének blokkolása.

A felsorolt előnyöknek köszönhetően a motor $-24\text{ }^{\circ}\text{C}$ -ig biztosan üzemel, csendesebbé válik a motorhang és kisebb lesz a fogyasztás. Az *Aral új benzin- és dízelüzemanyagai* kifejezetten *környezetkímélők*, hiszen a károsanyag- és zajkibocsátás határozottan csökken. Mindehhez az is hozzátartozik, hogy az *Aral változatlan áron* hozza forgalomba az **Aral Universal Adalékcsalád**ot tartalmazó üzemanyagait.

Március 1-jével az Aralnál megjelenő új benzin- és dízelüzemanyagok használatával immár a magyar autósok is együtt haladhatnak a korral.



A barátságos benzinkút

VIZSGASZÁMOK

ADATOK A FŐFELÜGYELETŐL

Sajtótájékoztatót tartott a közelmúltban az 1991-ben egységessé alakított közlekedési hatóság, a Közlekedési Főfelügyelet. A Főfelügyelet mint országos hatáskörű államigazgatási szerv szakmai irányítása alatt tartja a fővárosi, a megyei közlekedési felügyeletet. Az ágazati feladatok közül a közúti-jármű szakág adatai voltak számunkra érdekesek.

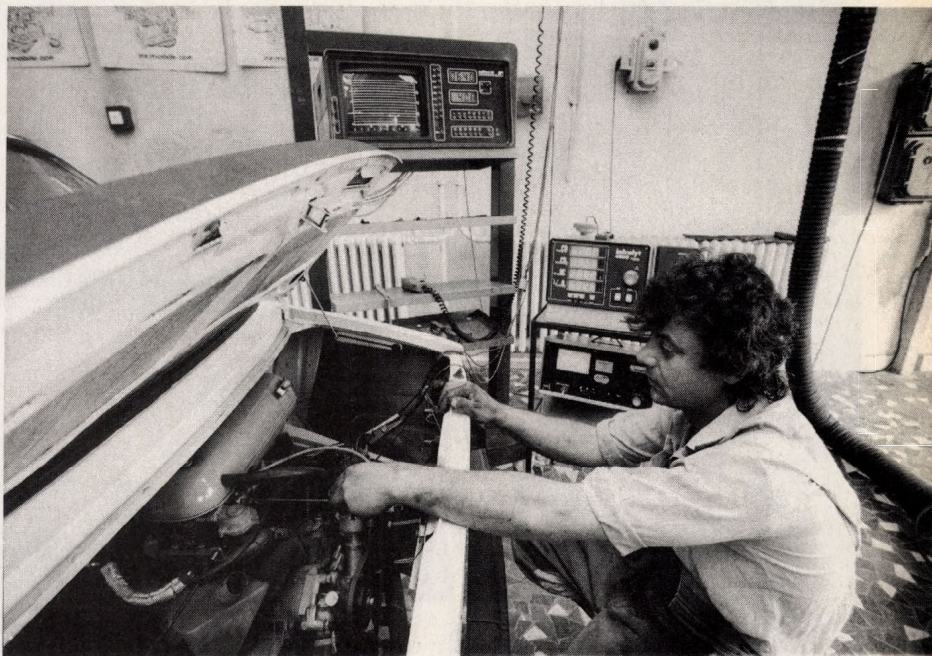
Mint **Tóth Istvántól**, a főigazgatótól megtudtuk, tavaly 15 százalékkal volt nagyobb a vizsgaigény, mint 1992-ben. A nagyobb darabszám magasabb hibaszázalékot is rejt, mert a – szakszóval – „meghiányolt” járművek száma bizony 69 százalékkal növekedett. A számok nyelvén: az 1 millió 465 ezer vizsgából 104 599 volt valamilyen szempontból nem teljes, 48 676 bizonyult balesetveszélyesnek.

Érdekes képet mutat a környezetvédelmi vizsgálsorozat is. A népszerű nevén „zöldkártyás” vizsgálat statisztikája szerint 1 807 303 járműből javítás nélkül megfelelt 79 százalék. A kocsik 20 százalékát javítás után el lehetett látni környezetvédelmi igazolással, csupán 1 százalék volt a bukásra ítélték száma. Az összdarabszám azonban egy hiányosságot is takar, hiszen a kötelező vizsgálatra csak a járművek 74 százaléka jelent meg.

Tavaly január 1-jén lépett életbe az a KHVM-rendelet, amely megváltoztatta a járművezető-képzés és -vizsgáztatás rendszerét, igazából megszigorította a vezetői engedély megszerzésének feltételeit. A közlekedési felügyelet a tavalyi év során valamennyi autósiskolába eljutottak. A felülvizsgálat eredménye, hogy 1235 autósiskolából csak 688-nak maradt meg a működési engedélye, mert a többi nem tudta biztosítani a rendeletben előírt személyi és tárgyi feltételeket.

Változott maga a vizsga is. Megnövekedett a közlekedési és vezetéstechnikai kérdések száma a tesztapon, a követelményszint emelkedett. A változás kihatott a vizsgák eredményességére is, mert 1992-ben ez az arány 60,7 százalék volt, míg 1993-ban 56,4.

A rutin- és forgalmi vizsga szétválasztása kedvező hatást váltott ki. A sikertelen rutinvizsgák száma már nem számít bele az öt bukási lehetőségbe, amely után automatikusan pályaalakalmassági vizsgára kellett menni. Az új rendszernek köszönhetően a tanulók sokkal többet vezetnek a forgalomban, gyakorlottabban vágnak neki a forgalmi vizsgának. Ezt jelzi vissza a statisztika is, mert a forgalmi vizsgák eredményessége a korábbi évhez képest növekedett 65,6 százalékról 69,5 százalékra.



A környezetvédelmi vizsgálatokon az érintetteknek csak a 74 százaléka jelent meg
Fotó: BRANSTETER SÁNDOR

A járművezető utánképzése már nem volt újdonság 1993-ban. Tavaly 15 759 járművezető kényszerült utánképzésre, többségük, 10 415 ember ittas vezetés miatt.

A vizsgára előzetes pályaalakalmassággal 15 123 járművezető került. Közülük 7634-en bizonyultak mindenféle korlátozás nélkül alkalmasak a járművezetésre. Jármű- vagy időkorlátozással 2628-an kaptak jogosítványt. Az ötször bukottak esetében 1055 embert vizsgáltak meg: 760-an kaptak megfelelő minősítést, míg 295 ember teljesen alkalmatlannak bizonyult járművezetőnek.

A tavalyi év a taxikorlátozások éve is volt. Bizony igen magas volt a taxitáblás járművek száma, hiszen 1992 végén hivatalosan 21 959 járművel fuvaroztak, csak a fővárosban 12 857-en lesték az utasokat. A műszaki felülvizsgálatokat követően tavaly december 31-ig országosan 13 962 taxiengedélyt váltottak ki, Budapesten 7631 jármű kapott megkülönböztető sárga rendszámot. Érdekes, hogy Budapesten a taxiengedéllyel rendelkezőknek 75 százaléka jelentkezett vizsgára. De miután lehetőség van a határidők módosítására, igazán tiszta képet csak év végén kaphatunk a valós helyzetről.

Jogszabály írja elő, hogy a pótalkatré-

szeket és tartozékokat ún. műbizonylattal kell ellátni a gyártónak. Ez a dokumentum a minőségtanúsítás és a garanciavállalás fontos eszköze, mert sok minden mellett tartalmazza a gyártó nevét és magát a minősítés tényét is. Különösen fontos ez forgalombiztonsági vagy környezetvédelmi feladatokat ellátó alkatrészek és tartozékok esetében. Tavaly, a Közlekedési Főfelügyelet munkatársai 7 ezer helyen ellenőrizték a műbizonylatok meglétét. Harminchét esetben kezdeményeztek szabálysértési eljárást, és 460 esetben kénytelenek voltak megtiltani az adott alkatrészt eladását is.

A Főfelügyeletnek fontos feladata továbbra is a közúti ellenőrzés, amit a rendőrséggel közösen végez. Tapasztalataik szerint az elmúlt évben nemhogy javult volna a járművek általános műszaki állapota, hanem inkább romló tendencia tapasztalható. Tavaly az egész országban 482 984 járművet vizsgáltak meg, ez a teljes hazai járműállomány 20 százaléka. A vizsgált járművek 12,7 százaléka nem felelt meg a közlekedésben való részvétel szabályainak. Műszaki állapot alapján 7 százaléka volt teljesen alkalmatlan.

KÉKESI GYÖRGY

A MIKULÁS AUTÓI

KISÁRUSZÁLLÍTÓK



Összehasonlító tesztünk szereplői kis puttnyosok. E műfajban találunk személyautósan berendezett kombikat és dobozolt teherautókat, kis benzin- és erős dízelmotorokat is. Az autók közös vonzereje a visszaigényelhető áfa.

Bár eredetileg nagyon szigorú összehasonlító tesztet képzelünk el, a beszerezhető tesztautók különbözősége némi enyhületre készítetett bennünket. Ugyanakkor jól is jártunk, mert most lehetőségünk van bemutatni e műfaj szinte valamennyi ágát: a dobozolt rakterű Opel-t és Izs-t, a műanyag felépítményes Skoda Pick Upot, a hátsó ülésessel futó, ablakos Fordot és Renault-t. A nyugatiak többféle motorral is kaphatók, a Ford és a Renault esetében még a felépítmények között is válogathatunk, amint ez az ártáblázatból (29. oldal) kiderül.

Az autók eltérő kivitele ellenére hosszas mérlegelés után elkészítettük pontosító táblázatainkat, ezeket azonban nem szabad túlságosan szigorúan értelmezni, hiszen meglehetősen szubjektív, hogy például a többihez képest féláron kínált Izs esetében műszakilag és minőségben mennyivel elégszünk meg – vagy ki tudná megbecsülni alacsony ára hogyan viszonyul a szervizköltségekhez? Ennél még nehezebb megállapítani, vajon ahol lehet, érdemes-e a drágább, de takarékosabb és tartósabb dízelmotort választani?



Típus	Ford	Izs	Opel	Renault	Skoda
Motor	1,3 l Otto	1,5 l Otto	1,7 l dízel	1,9 l dízel	1,3 l Otto
Teljesítmény	60 LE, 5000/min	70 LE, 5800/min	60 LE, 4600/min	65 LE, 4500/min	57 LE, 5000/min
Nyomaték	101 Nm, 2500/min	108 Nm, 3200/min	105 Nm, 2400/min	118 Nm, 2250/min	94 Nm, 3000/min
Végsebesség	135 km/h	130 km/h	142 km/h	140 km/h	125 km/h
Fogyasztás (ECE)	8,1 l/100 km	8,2 l/100 km	6,9 l/100 km	8,1 l/100 km	8,5 l/100 km
Tesztfogyasztás	8,9 l/100 km	10,1 l/100 km	6,2 l/100 km	8,3 l/100 km	9,3 l/100 km
Tank	42 l	46 l	46 l	43 l	47 l
Saját tömeg	955 kg	1100 kg	955 kg	980 kg	860 kg
Teherbírás	555 kg	400 kg	645 kg	455 kg	500 kg
Rakodótér hossza	145 cm	155 cm	175 cm	147 cm	150 cm
Rakodótér max. szélessége	141 cm	144 cm	156 cm	124 cm	137 cm
Kerékdoabok között	116 cm	95 cm	113 cm	102 cm	86 cm
Belmagasság	126 cm	117 cm	121 cm	119 cm	146 cm
Ajtószélesség	120 cm	105 cm	120 cm	110 cm	112 cm
Ajtómagasság	120 cm	104 cm	116 cm	114 cm	140 cm
Küszöbmagasság	55 cm	65 cm	54 cm	52 cm	42 cm
Rakfelület	1,9 m ²	2,0 m ²	2,3 m ²	1,7 m ²	1,8 m ²
Térfogat	2,8* m ³	2,6 m ³	3,1 m ³	2,6* m ³	2,9 m ³

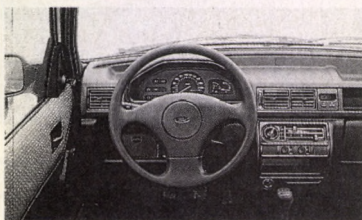
Hátsó ülések nélkül




**Az Autó-Motor
tesztjárműveinek
üzemanyag-ellátásáról
ismét
a Shell gondoskodik**

KISÁRUSZÁLLÍTÓK

FORD COURIER 1.3i KOMBI

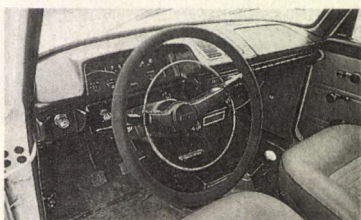


A Fiestából átalakított kisteherautó valójában emelt plafonmagasságú kombi, teljes értékű ötszemélyes személyautó, amelybe szükség esetén 2,8 köbméternyi áru is bepréselhető. Kényelmes, kissé mély az ülés (vagy a kormány van magasban), könnyűjárásúak a pedálok. Jó a kilátás. Sok pakolóhelyet találunk a fülkében elöl, a napellenzők fölött polc van. Zörgés nem jellemző, de dübörög a hátsó doboz, jelentős a szélzaj. A rakodótér padlóját kivethető, kemény gumibetét borítja, a négy sarokban füleket találunk, a nagyon keskeny kerékdobokat nem kárpitozták. Az öt és fél mázsás teherbírás jó érték.

A Courier benzínmotorja csendes, de fogyasztása nem kevés. Az irányítás jó, a magasabb építés miatt természetesen a Fiestánál szélérzékenyebb. Ötödikben a 60 lóerő épp csak 110 km/h-ra elegendő. A Courier erősen alulkormányzott. A fék jól adagolható, a gumik viszonylag hamar megcsúsznak. A váltó pontos, a kapcsolási utak kissé hosszúak, de ez hasznjárműben elmegy.



Izs 2715



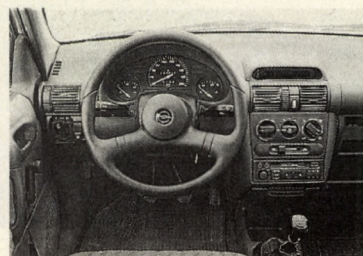
A matuzsálemkorú ukrán négykerekes gyerekkori autóméleket idéz. Balról találjuk a gyújtáskapcsolót, a segédberendezések működtetéséhez gombokat kell húzogatnunk, a volánon krómozott karika a dudu, meredeken feszít előtűnk a szélvédő. A váltó négyfokozatú, s rettenetesen makrancos egyéniség. A vezetőfülkében a térérzet rendkívül kellemetlen, a hely szűk, az ülés gyakorlatilag állíthatatlan. A négy külső tükörből egy használható, annak is nagy a holttere; a fülkén hátul nincs ablak. A felszereltség, mondhatjuk, spártai (például nincs automata öv, se napi útzeamláló).

A rakodótér mérete megfelelő, az ajtónyílás kissé szűk. Kár, hogy a kerékdobok közti hely nagyon keskeny, és a pucér lemezfalak ragadnak valamiféle tömítő vagy korrózióvédő pasztától. A 400 kilós teherbírás szerény.

Múzeumba való lenne az 1,5 literes Moszkvics-motor, ami – valljuk meg – néha egészen jól húz, bár kínosan zajos. A fékről és kormányról viszont nem tudunk jót mondani: a fék nagyon erősen félre húz, hatásosnak sem mondható, nagy láberőt igényel, a kormány holtjátéka óriási, tekerni nehéz, ráadásul lágy rugóin folytonosan imbolyog az autó. Az Izs fogyasztása a tesztben messze a legnagyobb. Kétes csáberő a rendkívül olcsó vételár.



OPEL COMBO 1.7 D



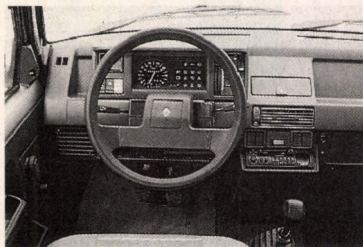
Az utastérben a Corsával találkozunk: jól kézhez áll a kormány és a váltó, a pedálok könnyűek, s ugyanúgy nem tudjuk kinyújtani bal lábunkat. Nem lehet kellően hátradönteni az üléstámlát. Szűk a fülke felfel is, az egyébként praktikus polcok foglalják el a helyet. Az utastérben is sokfelé találunk pakolóhelyet. A kilátást a hosszú nyelű tükörök jól segítik, ezeket az ablakon kinyúlva lehet állítani; a belső a kétszárnyas ajtó miatt csak korlátozottan használható.

Az óriási rakodótér csupasz lemez, oldalt meg elöl fölül van benne egy kevés filc. Nem zörög, csak kissé dübörög, ha üres. A 645 kilós teherbírás dicséretes. A padlón 6 rögzítőfület helyeztek el.

Az 1,7 literes dízelmotor nagyon jól húz, csak kissé hangos, hidegen erősen remeg. Ha fittyet hányunk a zajra, autópályán tartósan utazhatunk akár 130-140 km/h között is. Jól adagolható, hatásos a fék. Nagyon kedvező a fogyasztás és összességében az ár is.



RENAULT EXPRESS 1.9 D KOMBI



A legdrágább és a legmutatósabb autó e testben, az utastérben is ez vonultatja föl a legtöbb kárpitot, aminek jótékony hatása van a zajszintre. Van persze kopogós műanyag is bőven. Belül a már kihalóban levő R5-ös köszön ránk, kissé divatja múlt, sok olcsó plasztikból felépített, szegényes műszerfalával. Nagy, L alakú polcot építettek az elől ülők feje fölé. Jó a felszereltség, a hátsó ablakra törülő és mosó is került, magasságállítósak az első övek. Jó a kilátás. A rakodótér oldalt műanyaggal burkolt, a padlót és a hátsó ülés támláját szőnyeg borítja. Az ülés előredöntése igen nehézkesen ment. A rakodótér meglehetősen szűk a többiekéhez képest, legalábbis ami az alapterületet illeti. A 455 kilós teherbírás még éppen elfogadható, extraként kérhető erősítés 775 kilóig.

A nagy dízelmotor kis fordulaton szépen jár, csendes, később hangja felerősödik – és drága. A menetdinamika e kategóriában kiváló. A kormány-pedal távolság nem az optimális, nehéz kényelmesen elhelyezkedni, az ülések oldaltartása minimális. A rugózás elsőrendű.



SKODA PICK UP



A régebbi keleti autók képzetétől teljesen elvált a Skoda, az utastérben egészen kulturált kép, kellemes térhatás fogad. Megmaradtak az eredeti tükrök (belülről állíthatók), de ezekkel is viszonylag jó a tájékozódás, nagyon sokat segít a fülke hátsó ablaka. A műszerfal a Favorit egyszerűbb változatának felel meg, az ülések úgyszintén. Az utastérben elég kevés a rakodóhely, csak a kesztyűtartóra és az ajtózsebekre számíthatunk, meg ami az ülés mögé fér.

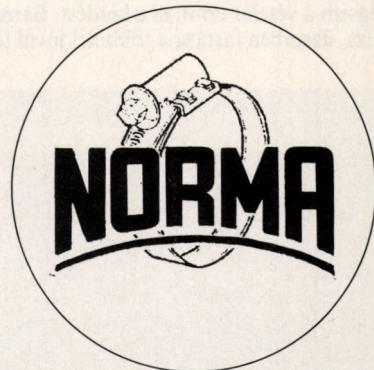
A rakodótér felül műanyag, a padló burkolat nélküli lemez, 4 rögzítőkarikát találunk. Nagyon benyúlnak a kerékdobok, viszont kiemelkedően nagy a belmagasság és alacsony a padló. A teherbírás megfelelő (500 kg).

Az 57 lóerős motor kis sebességnél még egészen jól mozgatja a nagy felépítményt, nagyobb tempóra azonban nem képes, ötödikben 110 fölé is nehezen megy. Jelentős a fogyasztás. A vezetés kényelmes, a pedálok és a kormány kezelése könnyű, a zajszint elfogadható.



Raktérmagasságban utólrhetetlen a Skoda

Vásárolja a lebilincselő minőségű



tömlő- és csőbilincseket, melyek rendelhető horgonyzott, rozsdamentes és saválló kivitelben. Legyen a partnerünk, állandó raktárkészlet, gyors kiszolgálás.

NORMA-KER BT

1116 Budapest, Temesvár u. 19–21.
Tel./fax: 181-13-97.

KISÁRUSZÁLLÍTÓK

ÉRTÉKELÉS

KAROSSZÉRIA

Méretei és teherbírása miatt teherszállításra az Opel a legalkalmasabb, még a Ford és a Renault dobozos változatát beszámítva is. A Skoda alacsony padlójával és nagy belmagasságával tűnik ki. Az Izs térkínálata egyáltalán nem rossz, kivitelezése azonban kritikán aluli.

	Ford	Izs	Opel	Renault	Skoda
Csomagtér mérete (10)	9	7	10	6	9
Csomagtér kialakítása (10)	9	4	10	7	6
Teherbírás (10)	8	5	10	6	7
Minőség (10)	9	2	10	9	9
Biztonság (10)	8	2	9	7	7
Összesen (50)	43	20	49	35	38

GAZDASÁGOSSÁG

Mégsem a vételár dönti el a kérdést. Bármilyen olcsónak tűnik is az Izs, üzemben tartása a többinél jóval többbe kerül. Elsősorban

a futásteljesítménytől függ, érdemes-e dízelt vennünk. Lehet, hogy gazdaságosabb a viszonylag nagy fogyasztású, de olcsó Skodát megvásárolnunk.

	Ford	Izs	Opel	Renault	Skoda
Alapár (20)	12	20	14	10	18
Szervizigényesség (10)	9	5	8	8	9
Fogyasztás (10)	6	4	10	7	5
Adó/biztosítás (10)	9	9	8	8	9
Összesen (50)	36	38	40	33	41

KÉNYELEM

A Skoda e tekintetben gyakorlatilag felzárkózott a nyugatiakhoz, viszonylag csendes, az utastér kialakítása kulturált, felszereltsége megfelelő. Az Izs szűk, imbolyog és borzasztóan hangos. A Ford és az Opel egészen személyautós, de a legkényelmesebben a franciában utazhatunk.

	Ford	Izs	Opel	Renault	Skoda
Fülkékialakítás (10)	9	4	9	8	8
Ülések (10)	9	5	8	9	8
Rugózás (10)	9	5	9	10	9
Zaj (10)	9	5	7	9	8
Kezelés (10)	9	3	10	9	9
Összesen (50)	45	22	43	45	42



VEZETÉS

Nagy motorjával a Renault a legdinamikusabb, szorosan követi az Opel. 100 km/h alatt jól szalad a Ford és a Skoda is, de autópályán ezek hamarabb kifáradnak. Az Izs kormányművének óriási holtjátéka és félrehúzó fékje miatt életveszélyes, érthetetlen, hogyan ment át a tesztautó a műszaki vizsgán.

	Ford	Izs	Opel	Renault	Skoda
Menet- teljesítmények (10)	7	7	9	10	7
Kormányzás (10)	9	2	9	9	9
Kilátás (10)	8	5	8	9	8
Fékek (10)	8	2	9	8	8
Sebességváltó (10)	9	6	10	9	8
Összesen (50)	41	22	45	45	40

VÉGEREDMÉNY

1. Opel Combo 177

Valamennyi közt a legtágasabb karakterű, praktikus kialakított autó, nagy teherbírással. Ára szolgáltatásaihoz képest nagyon kedvező, hátránya csak a viszonylag hangos dízelmotor és a kissé szűk vezetőfülke.

2. Ford Courier 165

Egyetlen futamban sem győzött, mégis jó helyezést ért el a Ford. Nagyon kellemes vezetni, jó a kivitelezése, csendes a motorja. Okos dolog a hátsó pad, előredöntéskor kellően nagy a csomag-tér.

3. Skoda Pick Up 161

A többenél jó húsz centivel nagyobb a Skoda karakterének belmagassága. A motor viszonylag gyöngye ugyan és sokat fogyaszt, de

ÁRLISTÁK*

Ford Courier (Autó Ford Kft.)

Furgon 1.3i	1 073 600
Furgon 1.8 D	1 144 800
Kombi 1.3i	1 157 600
Kombi 1.8 D	1 372 800

Izs (Coolmann Kft.)

2715 furgon	472 000
-------------	---------

Opel Combo (GM Hungary Kft.)

1.2i	872 000
1.4i	924 000
1.7 D	1 036 000

Renault Express (Renault Hungaria Kft.)

1.1 dobozos	893 440
1.6 D dobozos	1 096 880
1.9 D dobozos	1 160 000
1.2 kombi	1 081 920
1.9 D kombi	1 311 200
1.9 D break	1 450 160

Skoda Pick Up (Auto Hungaria Kft.)

Műanyag házzal	684 400
Fém házzal	688 800

* Irányárak forintban áfa nélkül

egészen csendes és kulturált. Az autó ára és kivitelezése is meggyőző.

4. Renault Express 158

A középmezőnyben főképp az ára és a többenél kisebb csomag-tartója miatt maradt le a Renault. Részmegoldásokban a típus korát is erősen érezni. Dicsérhetjük erős és kulturált dízelmotorját, utasterének kényelmét.

5. Izs 102

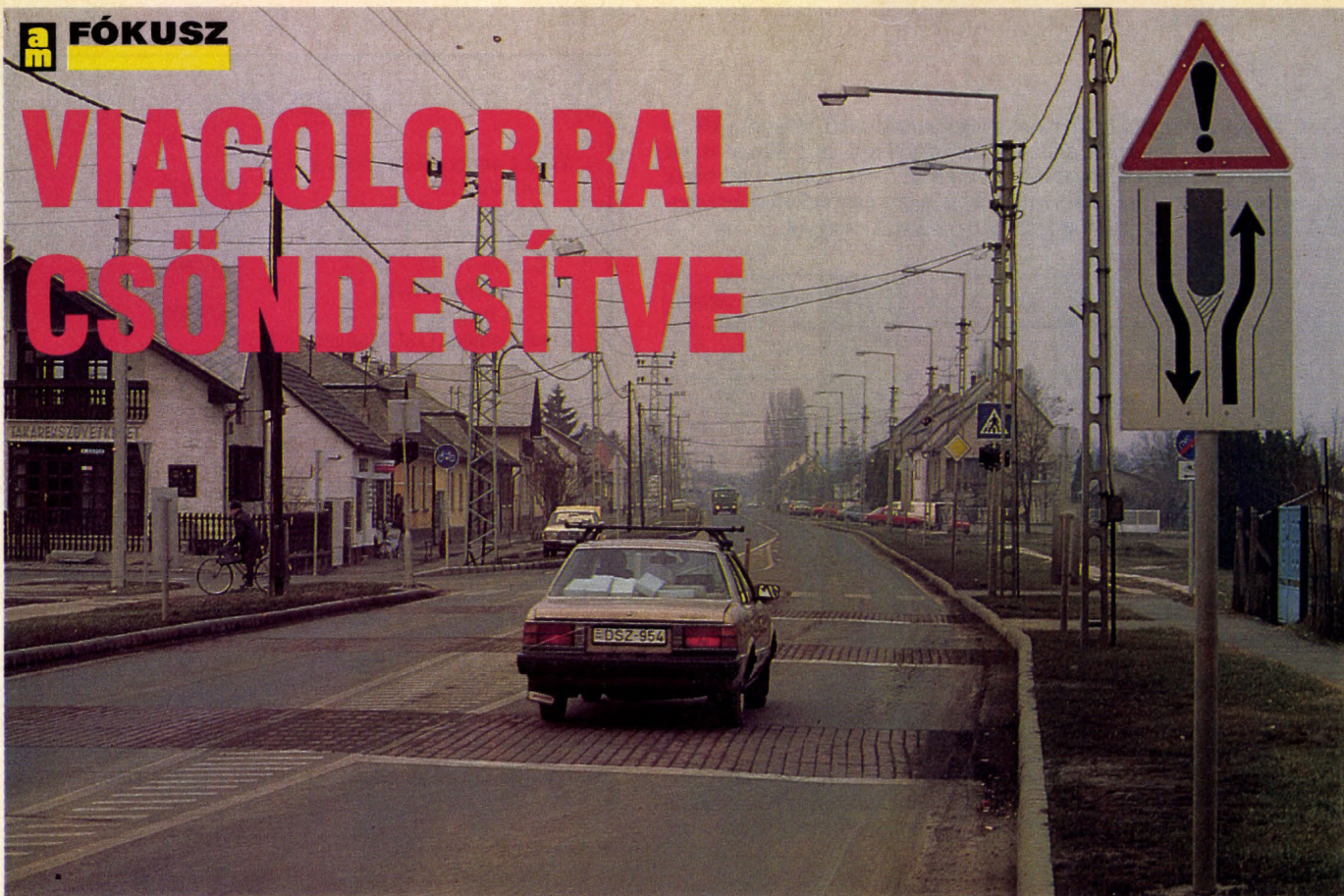
Ennyire szegények lennének? Még ha utólag elfogadható műszaki állapotba is hozzuk az autót, nem valószínű, hogy ésszerű a harmincéves konstrukciót választani. A beruházás ugyan olcsó, de az üzemben tartás nagyon drága lesz.

DABÓCZI FERENC



Fotó: BRANSTETTER SÁNDOR
BALOGH-RÓBERT

VIACOLORRAL CSÖNDESÍTVE



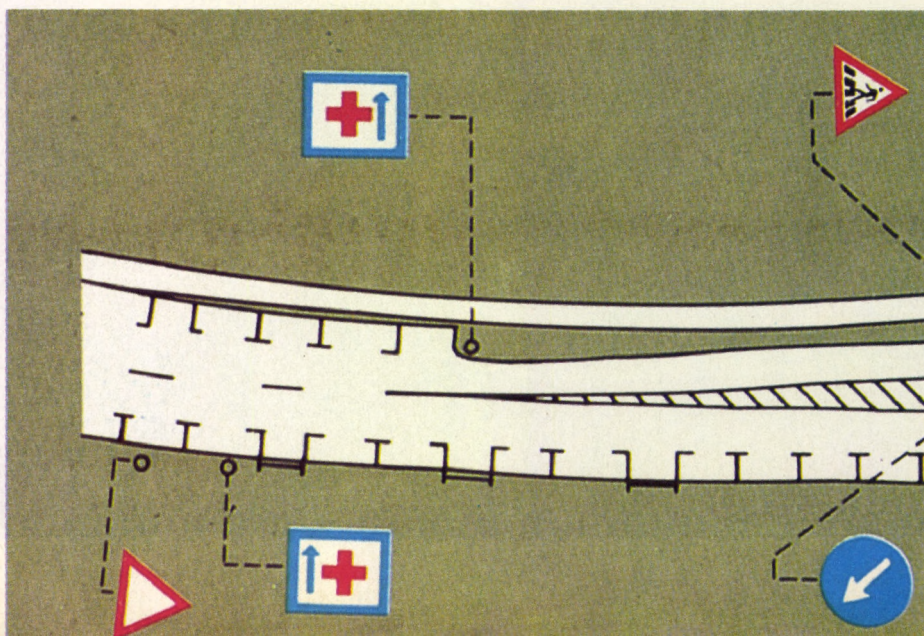
A régi alapelv, miszerint a forgalomnak menni kell, akár mindenáron is – ma már veszni látszik. Az új szemlélet szerint – ezt sajnos nem mi, magyarok fedeztük fel – azok is számítanak, akiknek az utcáján dörög át nap mint nap a kamionármádia, akik nem tudnak néha átmenni az út túloldalára kenyeret venni, akkora a forgalom. Egyszóval azok is számításba kerültek, akik valamely közúti település átvezető szakaszán kénytelenek élni. Nincsenek kevesen, hiszen a magyar közúthálózat 7600 kilométeres szakasza főút. Ennek 22 százaléka beépített területet érint.

Az igazi megoldás számukra az lenne, ha a forgalom elkerülné őket. Az új út építése azonban temérdek pénzt feltételez, és többnyire ez az, ami nincs bőséggel sem a közutakért felelősöknek, sem a helyi önkormányzatoknak. Van azonban egy kevésbé költségigényes megoldás, ez pedig a forgalomcsillapítás. Ami új benne, az a fent emlegetett szemlélet: az úton lévőeknek kell alkalmazkodniuk az út mentén élők-höz. A csönnesítés ugyanis nem csak írott táblaművel, hanem hathatós eszközök gyűjteménye, ami egyaránt hat a járműben ülő személyre – de még a fenekére is.

Ma Magyarországon már bizonyított tény, hogy a csillapított forgalom működő

valóság. Tavaly Nyergesújfaluiban, a 10. számú főút átkelési szakaszát már ilyen rendszerre építették át, s mára már elmondható, hogy sikerrel. Példa tehát már van. Érdemes megvizsgálni, hogy miért volt szükséges a változtatás. A várost valósággal kettészeli két és fél kilométeren keresztül a főút, amelyen naponta hatezer-nolcezer jármű haladt át. A fekete krónikák szomorú képet adnak a nagy forgalomról. Évente átlag egy halálos, két súlyos és egy könnyű sérüléssel járó baleset fordult elő az átkelési szakaszon.

A változás szükségessége mellett kellett egy szerencsés egybeesés is: a város köz-



Ennyi tábla, burkolati jelzés szükséges a forgalom csillapítására Nyergesújfaluiban



A figyelmeztetés elkel még egy jó ideig az átvezető szakaszon

művezetők a ténylegesnél nagyobb sebességet gondolnak. A gyalogjárda és a kerékpárút különválasztva épült, figyelembe véve a fákat és a zöldterületeket. A leállósáv – mert ilyen is van – a főpályától eltérő színű és anyagú burkolattal készült.

A gyalogátkelőhelyek kijelölése tudományos alapon történt, tudniillik megkérdezték azokat, akik használják, hova kerüljenek. Így aztán nem meglepő, hogy van

Útjellemzők

Tervezett sebesség 40 km/h. A forgalmi sávok szélessége 3,25 m, a kiemelt szegélyeknél biztonsági sávval.

A leállósáv szélessége 2,5 m, a legkisebb ívsugár 60 m. A kétsávos kerékpárút szélessége 1,8 méter, a gyalogjárdaé 1,5 méter. Az adott szakaszon 78 személy- és 22 tehergépkocsi számára épült az út mentén parkolóhely. Az útpályaszerkezetet az E jelzésű nehézforgalmi terhelésnek megfelelően méretezték. A főpálya 20 201 négyzetméteres, a színes burkolat 1847 négyzetméter. Az útalapból 48 millió forint származott, a város 20 milliót adott az építéshez.

műhálózatának felújítása miatt amúgy is meg kellett bontani a burkolatot. Az viszont már nem szerencse, hanem ész, hogy anyagi források átcsoportosításával, útalapból megpályázott összegekkel „összejött” az út átépítéséhez is elegendő pénz.

Mi változott, mitől lett csillapított Nyeressújfaluban a forgalom? Elsősorban attól, hogy az átmenő járműáradat sebességét szigorúan megregulálták. Az engedélyezett ötven kilométer helyett – de szép is lett volna, ha betartják – negyven kilométerre csökkentették a sebességet. Az út és a város találkozásánál, vagyis ahol kezdődik a csillapítás, „kapu” figyelmeztet a változtatás szükségességére. Itt más színű a burkolat, de ha ez valakinek nem elég, akkor a megváltozott érdességű út jelez – beért a városba. Ez az útjelző terelősziget – a csillapított szakasz kezdetén és végén egyaránt megtalálható – 2,8 méter széles és 10 méter hosszú. Előtte piros színű az út, hivatalos neve rázóburkolat. A viacolor kőbevonat pontos feladata akusztikai fékként szolgálni. Sebességsökkenítő hatását úgy fejtí ki, hogy a többletjaj miatt a jár-

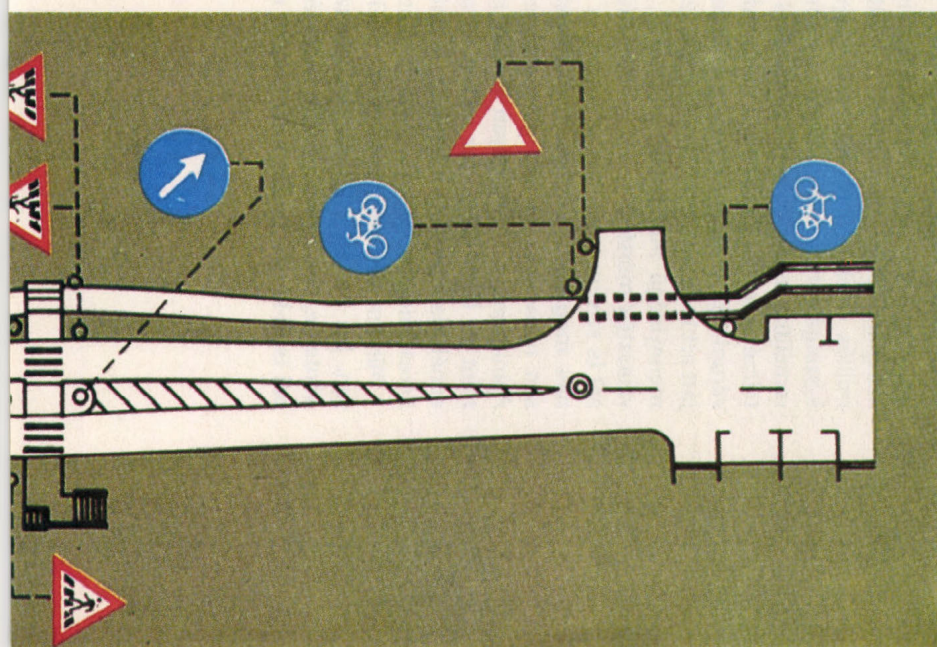
forgalmuk az átkelőknél. Két helyen villogó sárga jelzés, egy csomópontban pedig nyomógombbal vezérelhető lámpa igyekszik óvni a gyalogosokat. Az ésszerűen kialakított parkolók nemcsak a kényelmet, de a balesetek elkerülését is szolgálják, hasonlóan az autóbuszöblökhöz.

Érdekes volt a lakosok, az érintettek viselkedése. A kezdeti idegenkedést megértés váltotta fel. A megértést követte a cselekvés, sokan megszépítették, kicsinosították a kapualjakat, beállították, jelezve, hogy nem csak az új lámpatestek tudnak fényesé tenni egy várost.

A sok pozitívum mellett van egy igazítanivaló is: az egyik rázóburkolat túl jól sikerült, a környéken lakók is részt kapnak az akusztikai élvezetből. A dolog azonban megjavítható, így valóban az ottlakókat szolgálhatja majd teljes mértékben a változás. Mint ahogy a legnagyobb szolgáltató már megtette az építkezés, az útfelbontás ideje alatt is működött a „forgalomcsillapítás” – ezt jelezte, hogy 1992-ben már csak két könnyebb baleset volt. Ami azonban a legfontosabb: tavaly július óta semmilyen közúti „esemény” nem történt. Természetesen az átépítés hatását a baleseti statisztikára majd csak évek múlva lehet tudományosan értékelni. A szakirodalmi adatok azonban azt ígérik, hogy az átlagsebesség-csökkenés (bármennyire nem teszszik ez nekünk, autósoknak) és a sávvalasztott, homogén forgalom együttesen egyértelmű balesetszám-csökkenést eredményez.

Mit mondanak a szakemberek, hol várható hasonló csillapítás? Elsősorban a ma kétszámjegyű útvonalak átvezető szakaszain, ahol a korábban már említett együttathatók összehozhatók. Vagyis ha valahol valamilyen csatornázás vagy közműépítés miatt szükséges az útburkolatot amúgy is megbontani, vagy esetleg maga az út szorult rekonstrukcióra – erre egyébként a KHVM-nek külön programja is van. Nem megvetendő szempont a közakarat sem. A közlekedésfejlesztés igyekszik a települések számára is hasznos lenni. Az elmúlt évtizedekben nem volt vezérlő elv a forgalom minősége, de talán az élet minősége sem azokon a helyeken, ahol összetalálkozott a nagy járműforgalom a városokkal. Nem számított a környezet-szennyezés. Az pedig aztán végképp nem volt szempont, hogy az emberek szeressenek a lakóhelyükön lakni, s lehetőleg ne arra ébredjenek, hogy hálósobájukat hirtelen kénytelenek megosztani egy dömperral. A csöndesített forgalom, az autós kedélyek csillapodásával része lehet közlekedési mindennapjainknak.

KÉKESI GYÖRGY



A VILÁG MINDEN KINCSE

SACHS

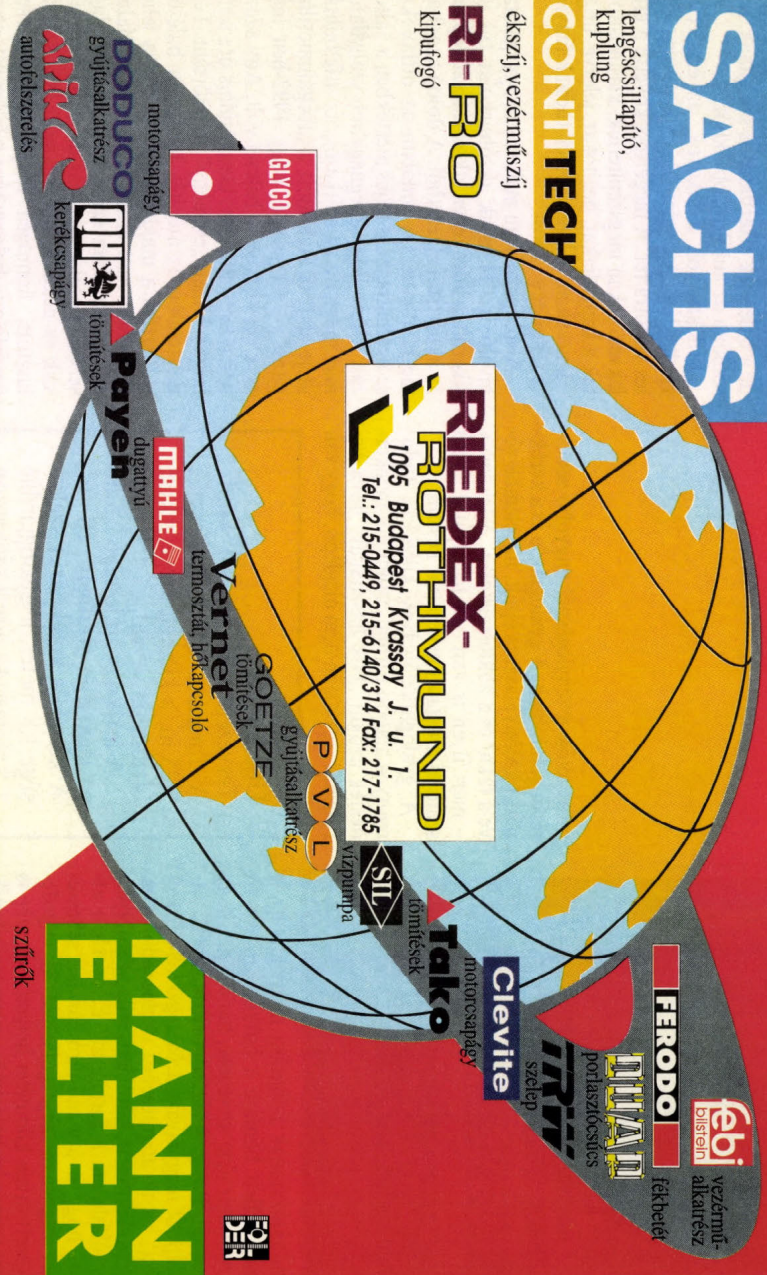
lengéscsillapító,
kuplung

CONNTECH

ékszíj, vezérműszíj

RI-RO
kipufogó

RIEDEX-ROTHMUND
1095 Budapest Kocssey J. u. 1.
Tel.: 215-0449, 215-6140/314 Fax: 217-1785



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

emblem!

Úgy gondoltuk, hogy egy olyan értékű és minőségű gumibroncsot, mint a MICHELIN, csakis méltó körülmények között szabad árusítani. Rájöttünk, hogy azokat a vevőket, akik ilyen színvonalas abroncsfajta kívánnak akár nagy, akár kis tételben vásárolni, hasonlóan, vagyis a világmárka minőségéhez méltóan kell kiszolgálni. Ezért aztán megteremtettünk egy nyolcvanmillió értékű raktár háttérrel. A gyors és megbízható kiszolgálást pedig számítógépes rendszer segíti, amely reméljük, már megfelel a vevők által támasztható követelményeknek. Öntől most már csak egy rövid telefont várunk, és mindenről meggyőződhet. Persze ez mindjárt azt is jelenti, hogy megkapja a szükséges méretű és mennyiségű MICHELIN abroncsot, mert minőségi a választék mértéke is. Ha igényli, műszaki tanácsadással is szívesen segítjük döntését az Önnek és kocsijának megfelelő abroncs kiválasztásában. Természetesen nemcsak egyfajta gumibronccsal foglalkozunk Ajánlatunkban még olyan ismert márka is szerepel, mint az UNIROYAL (az esővel és a majmokkal). Aki ennél alacsonyabb árfekvésű, jó minőségű abroncsot keres, megtalálja azt a Sava kínálatunkban.

mi ez?

nagy beállítás!

Minden márkájú gépkocsizhoz acéltárcsa is van raktáron. De ha már nálunk jár, valószínűleg nehéz lesz döntenie, mert a könnyűfém keréktárcsa-választékunkból is ki-ki megtalálja az ízlésének megfelelőt.

A címek, telefonszámok nagy betűkkel!

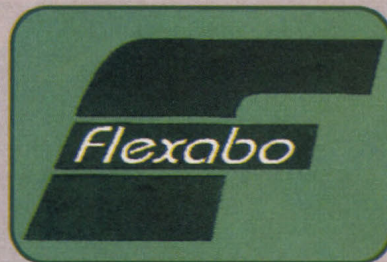
DODUCO

Automobiltechnik

Qualität im Auto



IMPORTÖR

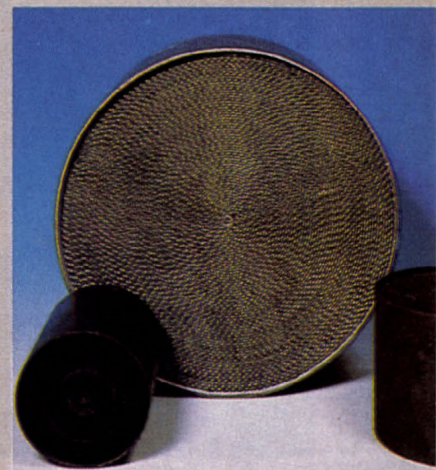
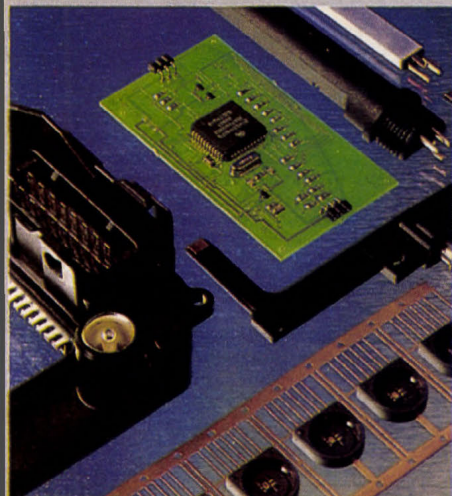


AUTÓALKATRÉSZ-KERESKEDELMI KFT.

1149 Budapest, Egressy út 15.

Telefon: 252-2279, 251-2226

Fax: 252-2321





**PÁRATLAN
VÉDELEM**



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



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, szervíz



Eberspächer

Teremtsen megfelelő hőmérsékletet járművében,
mielőtt elindul

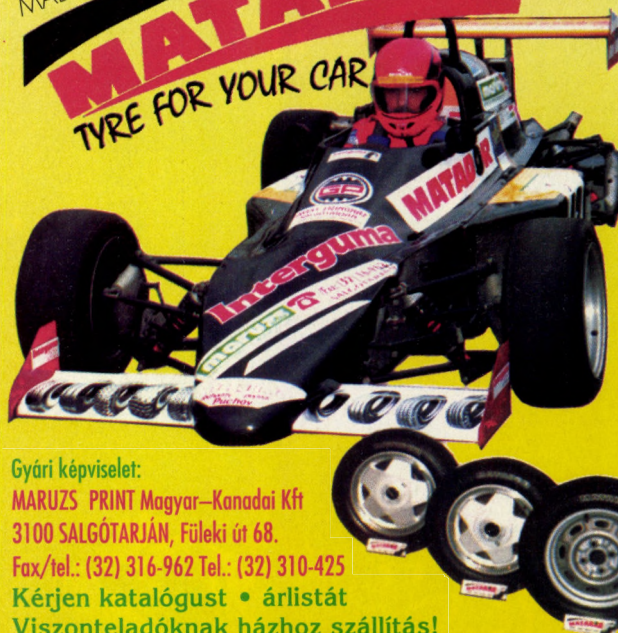
Központ: 5400 Mezőtúr, Szolnoki út 5.
Tel/fax: 59 / 361-911

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

Nyugati minőség keleti áron!

MADE IN SLOVÁKIA

MATADOR
TYRE FOR YOUR CAR



Gyári képviselet:

MARUZS PRINT Magyar-Kanadai Kft
3100 SALGÓTARJÁN, Füleki út 68.
Fax/tel.: (32) 316-962 Tel.: (32) 310-425

Kérjen katalógust • árlistát
Viszonteladóknak házhoz szállítás!

EXPORT KONZIGNÁCIÓRÓL

autó-légfrissítő készülék



No. SE201



A TERMÉSZET ILLATA

Kleenair

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

Keresse az autósboltokban és az autóbalkatrész-kereskedőknél!

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

AUTÓPÁLYÁK A VÉGTELENBE

INTERSTATE-TÖRTÉNET

Még 1938-ban felmerült a terv egy olyan országúti rendszer kiépítésére, amely összekötné az Egyesült Államok 50 ezernél több lakosú városait egymással. Addig is voltak szép számmal két- és négysávos országutak, de nem volt egy egységes rendszer. A meglévő utak városokon, falvakon vezettek keresztül, s ez nagyon lelassította a növekvő forgalmat.

A második világháború alatt óriási torlódások keletkeztek a hadiszállományok miatt a különböző katonai bázisok körül, mert nem volt elég nagy áteresztésű az útrendszer. A hidegháború aztán megadta a végleges lökést egy olyan „szuper” országúthálózat kiépítésére, amely megállás nélküli utazási lehetőséget biztosít az ország nagyvárosai között. Persze az is hozzájárult e terv megvalósításához, hogy a különböző autógyárak milliós szériákban öntötték termékeiket a háború utáni hatalmas gazdasági fellendülést követően.

A National Interstate System vagy más néven az Eisenhower Nemzeti Honvédelmi Országúthálózat 1956-ban született meg. A 43 ezer mérföld (68 ezer 800 km) hosszú szabványos országútrendszer 90 százalékban a szövetségi állam finanszírozta, míg a tagállamok mindössze 10 százalékkal járultak hozzá a költségekhez. A szabvány megkövetelte, hogy minimum két, négy méter széles, sáv legyen egy irányban, és hogy legyen korlát az ellentétes irányú forgalom szétválasztására. Nem lehetett útkereszteződés vagy irányító lámpa, az útpadkának legalább 3 méter szélesnek kellett lennie. A sebességkorlátozás 50–70 mérföld/óra között volt megszabva (80–112 km/óra). Az egész Interstate-hálózat költsége 129 milliárd dollárra becsülhető, de ebben nem foglaltatik benne a karbantartási költségvetés, ami külön 60 milliárd dollárt emészt fel. Ez a hatalmas összeg főleg az üzemanyagadóból (1,5 cent/liter) folyt be. A törvény azt is megszabta, hogy az építkezés irama nem haladhatja túl a meglévő pénzfedezetet. Az úthálózat használata 92 százalékgig ingyenes. Díjat azokon a részekon kell fizetni, amelyek régebben fizetőutak voltak és egyesítve lettek az Interstate-hálózattal. Ez majdnem mind a keleti partvidéken van, a Boston–Washington folyosón. Még azt is meg kell jegyezni, hogy a nehéz teherautóknak súlyuk után kell adót fizetniük minden Interstate-en.

1974-ig, tehát 18 évvel a hálózatépítés elkezdése után, az utak 86 százaléka elkészült. Jelenleg 99,7 százalékban van befejezve, ami 68706 km-t jelent. Az Interstate-



hálózat csak egy százaléka az Egyesült Államok útjainak, de a forgalom 21 százalékát bonyolítja le. A leghosszabb a 90-es Interstate, ami Bostonból Seattle-be vezet (4900 km). A második leghosszabb a 80-as, amely New Yorkot köti össze San Franciscóval (4651 km). A legrövidebb, a 878-as bekötő út, amely New Yorkban van, s mindössze 1,1 km hosszú.

Az Interstate-utak 286 várost kötnek össze, ezek közül 244-nek van körgyűrűje. A kelet–nyugati utak egy vagy két számjegyűek és páros számúak, az észak–dél irányúak páratlanok. A körgyűrűk és bekötő utak három számjegyűek.

Az Interstate-utak jele piros, fehér és két pajzs, amelyben az útszám van feltüntetve. A többi útnak fehér táblája van. Minden út, legyen az Interstate vagy általános, feltünteti, hogy a szélrózsa milyen irányában halad. Ez nagyon fontos, mert a hatalmas távolságok miatt igen könnyű rossz irányba menni vagy eltévedni az útengetegben.

Jelenleg az Egyesült Államokban 192

millió 700 ezer jármű van nyilvántartva. Ebből 5 millió teherautó, 700 ezer autóbusz, 4 millió motorkerékpár és végül 183 millió személyautó. Ebben a számban nincsenek benne a hadsereg járművei. 1991-ben 41 ezer halálos kimenetelű autóbalesetet tartottak nyilván, aminek legalább 30 százaléka alkoholfogyasztásból eredt. Jó hír viszont, hogy ez 6 ezerrel kevesebb, mint 1990-ben volt, és a szám továbbra is csökken a szigorú sebességkorlátozások betartását ellenőrző intézkedéseknek köszönhetően.

Ha az olvasó rápillant a mellékelt térképre és felméri a távolságokat, akkor megértheti, hogy az amerikai gyártmányú kocsik miért olyan nagyok. Egyáltalán nem ritkaság, hogy egy család felkerekedik a nyári vakáció alkalmából, és „átruccan” az egyik partvidékről a másikra. Sok családnak van egy úgynevezett kompakt kocsija, amelyet a mindennapi városi forgalomban használ, míg a nagyobb kocsit csak hosszabb utakra veszi igénybe.

BIEN GYÖRGY



KÓSTOLÓ PORTÓIVAL

Február végén az Opel vendégeként Portugáliába utaztunk, ahol kedvező körülmények között kipróbálhattuk az előszéria néhány autóját, bennük az összes új motort.

Megdöbbenő, hogy már a felső kategóriában is, ahová az új Omega tartozik, vásárláskor mennyire a divat, a látszat a meghatározó szempont. Az ember azt gondolná, vannak osztályok, ahol a szolid konzervatívság, a gyökerekhez való hűség alapértéknek számít, de úgy tűnik, nem így van. *Dieter Klee*, a futóműveket tervező osztály vezetője maga is kissé szomorkásan állapította meg, hogy a piacon az autó formája abszolút döntő: a vásárló a kocsi jellegét, kategóriáját eleve meghatározza,

amit a kiválasztásnál számításba vesz, gyakorlatilag a megjelenés és az ár. Természetesen vannak kísérőjelenségek, mint a kocsi biztonsága, menetteljesítményei, fogyasztása, a helykínálat, a márka rangja – ezek azonban együtt sem nyomnak annyit a latban, mint egy jól eltalált, ovális fénycsóróbura. Nem is lehet semmi kifogásunk az érzelmi ráhatás ellen, ha az autó alapfunkcióit az elvárt színvonalon teljesíti, ha a gömbölyű formavilág a lehető legkorszerűbb, ésszerű műszaki megoldásokat ta-

kargatja a laikus elől. Ne is tépelődjünk tovább az új Omega erősen japános, ugyanakkor kissé amerikai vonalvezetésén, hanem a rendelkezésre álló néhány órás próba alapján igyekezzünk elképzelni, milyen lehet ezzel az autóval együtt élni.

Elsőként az alapváltozattal rajtoltunk volna, a 2,0 literes 115 lóerőssel azonban az Opel nem állt elő, csak az új motorokkal szerelt Omegákat hozta el a bemutatóra. Ülünk hát be a 16 szelepes 2,0 literesbe, de vigyázzunk a fejünkre, mert a szélvédőoszlop rendkívül lapos ívben tart a tető felé.

Az első benyomásunk az, hogy ez az autó irgalmatlanul nagy. A volán akkora, hogy jól mutatna bármelyik dunai jégtörőn is, az elől ülők lábterét szétválasztó konzol legalább két arasz szélességű.



Az Omega külső méretei is nőttek, de a gömbölyűre formázott lemezek miatt az új tömörebbnek tűnik. Belül a vaskos hifi- és fűtésblokk, a tévéméretű számítógép-kijelző meg a jókora kormány emeli térhatásban is a nagy autók közé

A 175-180 cm magas sofőrnek beállítva a vezetőállást, a hátsó ülésen még 20 centi marad a hasonló termetű utas térde előtt.

Az első ülést az alapváltozatban is villanymotor emeli, billenthető, a fix helyzetű kormányhoz jól hozzáállítható. Motorizáltak a külső tükrök is, amelyek ezúttal

kismértékben behajthatók, de nem egészen, ahogyan Opel-szokásnak megfelelően az ablaktörlők sem hajthatók teljesen föl. A tükrök mérete és nagyjátása gyakorlatilag hibátlan, bár a belső jó nagy felületet takar a szélvédőből, nagyon alacsonyan van. A kilátást ennél sokkal jobban korlátozza a három hátsó fejtámla, amelyek annak ellenére, hogy közepük lyukas, tökéletesen álcázzák a mögöttünk jövőket. A megoldás akkor lenne az igazi, ha billenthetőek lennének.

Teljesen profi viszont a napfénytető, amelyet forgókapcsolóval irányíthatunk: elegendő kiválasztani, milyen állásban szeretnénk látni, a villanymotor szépen odahúzza – nem kell közben se kurblizni, se nyomva tartani a gombot.

Látványban a műszerfal is igyekszik kárpótolni. A méretek itt sem csökkennek. A fedélzeti számítógép képernyője jókora betűkkel négy sorban tájékoztat a dátumról, a pontos időről és a kiválasztott paraméterről, például a pillanatnyi vagy az átlagos fogyasztásról (nálunk 10-11 liter közötti volt). Végtelenül ésszerűnek tartjuk az Opel új sebességskáláját, amely nem lineáris, hanem „kinagyítva” mutatja az alsóbb tartományt, hiszen sokkal fontosabb érzékelteni azt, hogy városban 50-nel vagy 60-nal megyünk, mint autópályán a 160 és a 170 közötti különbséget.

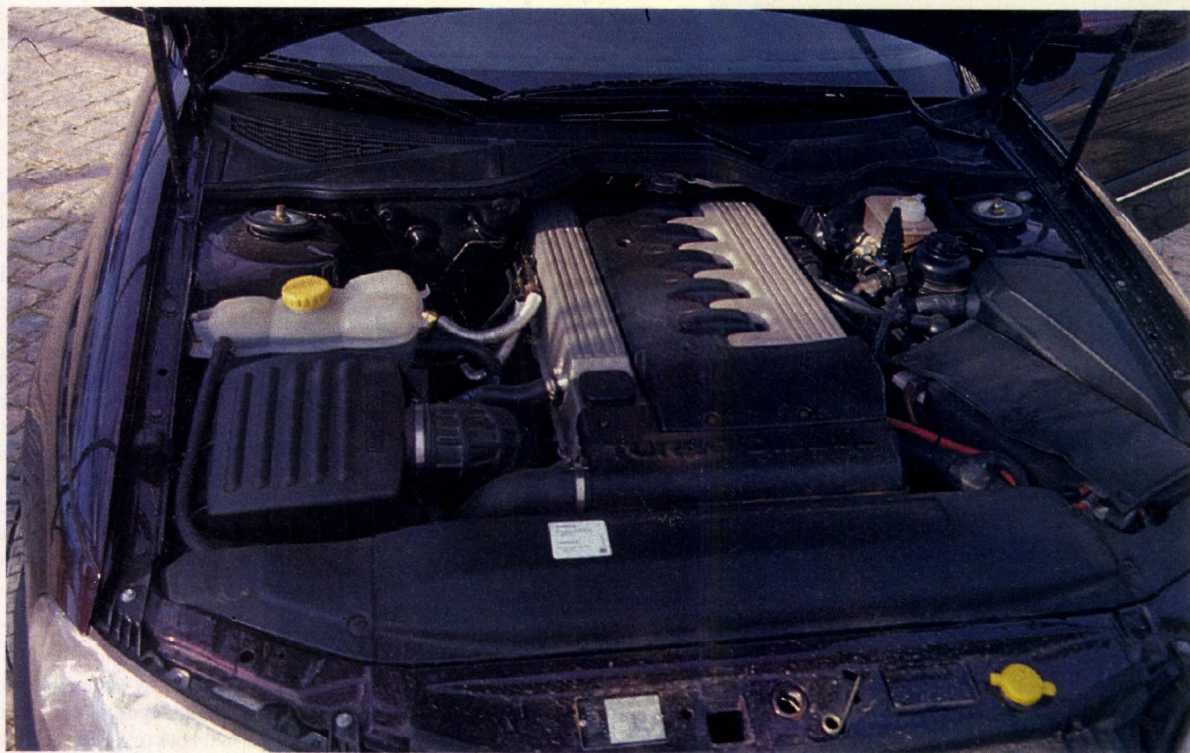
A kipróbált 2,0 literes Omegának a fenti sebességrégió elérése a legkisebb gondot sem okozta, a jó minőségű portugál autó-



Titokzatos tudomány: évek óta tanulmányozzák, hogyan hatnak az érzelmekre a „természetazonos” formák



A legkellemesebb
meglepetés
szerzője
a teljesen
elbűjtatott, 2,5
literes turbódízel
– a 130 lóerős,
soros hathengeres
rendkívül
nyugodt járású és
kellően bikás.
Jobbra elöl
a túlmelegedés
elől becsomagolt
akkumulátor
látható



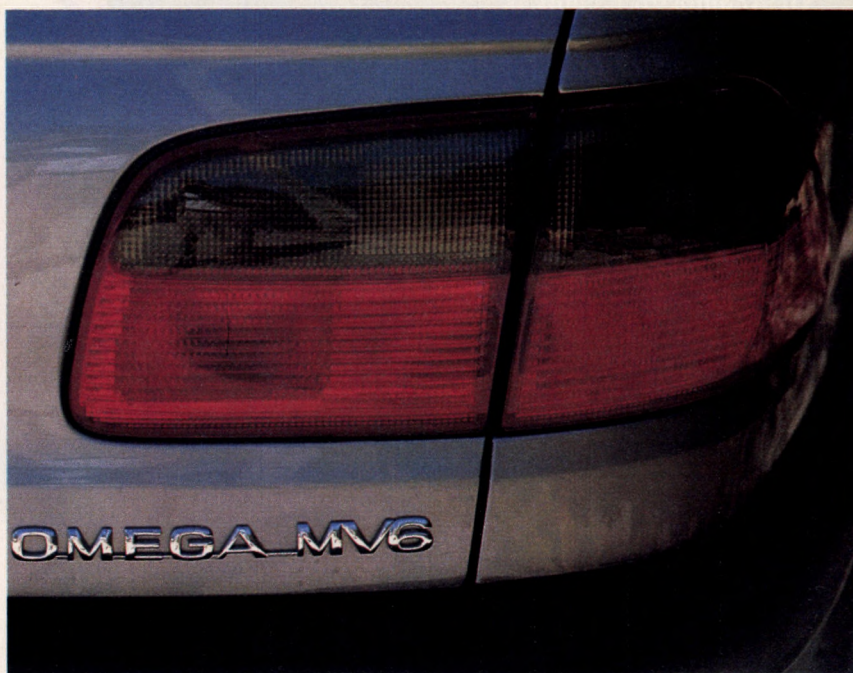
A hátsó ülésre három fejtámla is került – kár, hogy nagyon zavarják a kilátást

Praktikus luxus a tetőablak mikroprocesszoros vezérlése és a két, irányítható olvasólámpa

pályán kanyarokban is tökéletes biztonsággal száguldott. Bár a vásárlók többsége esetleg tényleg nem fogja érzékelni a különbséget, meg kell mondanunk, Klee úr csapata nem végzett rossz munkát: a futóművek sportosan stabilak, a gázos lengéscsillapítók keményen helytállnak. Az igényes, érezhetően dinamikus hajtásra tervezett felfüggesztés velejárója, hogy egyrészt nagyon csekélyek a karosszériamozgások, másrészt alattunk az ülés jobban bizserog, mint mondjuk egy jellegzetes francia autóban – magyarán a kellemesnél sokkal jobban ráz.

A következő típusba, egy 2,5 literes turbódízelbe átülve állapítottuk meg, mennyire jó a 2,0 literes autó szervokormányja – kényelmes, de nem túlságosan könnyű, a kerék-talaj kapcsolat jól érzékelhető rajta. Az automata váltós dízelben ezzel szemben túlbuzgónak tartottuk a kormány szervót. Ez azonban nem nagyon aggasztott minket, mert a BMW-nél kifejlesztett hathengeres teljesen lekötötte figyelmünket – egyszerűen pompás. Rendkívül harmonikusan, hatalmas erővel húz, különösen jól összedolgozik az automata váltóval. Kipróbáltuk a motort kézi váltós autóban is, s itt végképp meg kellett állapítanunk, a turbólyukakat szinte tökéletesen „befoltozták”, a motor 1000-es fordulattól fölfelé remekül húz. S ez még nem minden: nem ráz, még kicsit sem (legalábbis fölmeleged-

Az újszerű csomagterkilincs. A gázos kitémasztóknak köszönhetően a fedél egyetlen ujjal nyitható



ve), s csendes. Valószínűleg éppen a helyigényes, soros hathengeres miatt maradt hátsókerék-hajtású az Omega, de egyelőre azt mondjuk (amíg téli próbára nem kerül a sor), hogy megérte. A számítógép szerint a jól meghajtott kocsi átlagfogyasztása nem érte el a 10 litert, végsebessége viszont éppen megütötte a 200-at.

Végére hagytuk az igazi luxusautót, a Senatort pótló V6-ost a maga 3,0 literes hathengeresével és 211 lóerejével. Az állandó bőséges erőtartalék könnyelműségekre csábít, az ember gyakorlatilag mindenütt annyival mehet, amennyivel tud vagy mer. Az előzésekhez szinte feleannyi út elég, az emelkedők nem számítanak, no és persze a fogyasztás sem, különben a 15-16 literes átlagtól ólommentes kiütéseket kaphat az ember. Ez itt valóban a felső kategória: a hátsó oldalablakokról külön ventilátorok fűjják le a párát (nem teljesen hangtala-

Valamennyi változat irányjelzője fehér burát kapott, az illesztések nagyon pontosak

nul), az ajtókon és a váltó körül szépek a faberakások, szériatartozék az automata váltó. A kipörgésgátló síkos úton minden bizonnyal hasznos és szükséges berendezésnek bizonyul majd.

A kétszer fél nap rövid futáspróbái, több változat hajtása után még mindig alapvető élményként tartottuk számon a grandiózus belső méreteket, azonkívül a dízel finomságát, a futómű sportos jellegét, a gazdag felszereltséget.

D. F.

TERMINÁTOR

HONDA RVF 750

Megsemmisítő technikát vonultat fel ellenfelei ellen a Honda legújabb superbike-csodafegyvere, az RVF 750, versenynevén az RC 45.





A nyolcvanas évekre a versenypályákról teljesen kihaltak a négyütemű gépek, helyüket a kétüteműek vették át. Ekkorra hagyott fel a Honda utolsó szelepes kísérletével, az NR 500-zal, amely négy ováldugattyúval és harminckét szeleppel próbált szembe szállni a membránszelepes vagy forgótárcsás vijjogókkal. A siker elmaradt, s ezzel mindörökre eltűntek a Grand Prix-futamokról a dübörgők. Sokan azonban nem tudtak szakítani a szép hangú technikával, s nekik kapóra jött egy, ebben az időben feltűnt új kategória. A háromnegyed lite-

res, száz lóerős szupermotorok alkalmasnak látszottak a versenyzésre. Ráadásul arra is lehetőséget teremtettek, hogy végre egy olcsó versenyág jöjjön létre, amelynek gépei közel állnak az utcai masinákhoz. 1987-ben megszületett a superbike, akkor a szigorú szabályok még a gumik cseréjét sem tették lehetővé. A gépszíj azonban az új versenyágat is gyorsan elkapta, s hamarosan olyan motorok kezdtek napvilágot látni, amelyek versenyzésre ugyan fokozottan alkalmasan voltak, áruk azonban az utcai motorosokat kizárta a vevők közül. Ezen gépek egyik első típusa, a Honda RC 30 (utcai nevén VFR 750 R) 1988-ban, majd egy évvel később is megszerezte a világbajnoki címet. Ezután tértek magukhoz a többiek – elsősorban a Ducati és a Kawasaki –, és úgy beerősítették, hogy az akkora elavult Hondák nem állták az új kihívást.

A második világbajnoki címet érő győzelem után négy évnek kellett eltelnie, hogy a távol-keletiek legnagyobbika új fegyverrel lépjen pályára. 1993 őszén mutatták be az RC 30-as alapjaiból kiinduló, de teljesen új gépet, az RC 45-öst, vagy polgári nevén az RVF-et. A két motorke-rek-pár között csupán pár év a különbség, a haladást mégis nyugodt szívvel nevezhetjük forradalminak.

A két erőmű között annyi csupán a hasonlóság, hogy mindkettő négyhengeres, 90 fokos V elrendezésű, és a főtengely 360 fokos elékelésű. Ezzel a hasonlóságok felsorolása véget is ér. Sem a geometriai adatok, de még a megoldások sem mutatnak sok közös vonást. Alapvető változtatás például, hogy a vezérműtengelyek hajtását középről jobb oldalra helyezték át. Ezáltal közelebb kerültek egymáshoz a hengerek, megtakarítottak egy csapágyhelyet, így rövidebb lehetett a főtengely. A kisebb távolságok miatt rövidülhetek a vezérműtengelyek, ami azért előnyös, mert így kisebb átmérővel is megfelelő lehet a hajlítószilárdság, vagyis csökkenthető a tömeg. A vezérműtengelyek hajtását az RC 30-hoz hasonló módon fogaskerekekkel oldották meg, azonban a fogaskerekek száma hengersoronként eggyel csökkent. Az RVF-ben tulajdonképpen az NR 750-ben kikísérletezett hajtásmódot valósították meg.

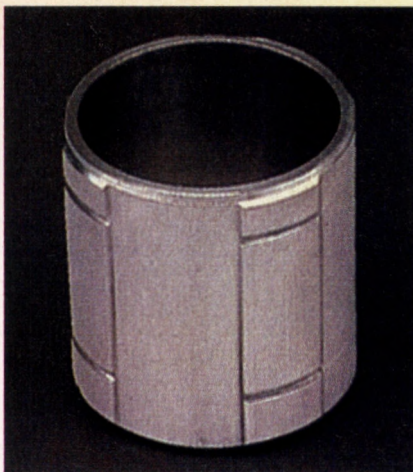
A hengerfejben maguk a szelepek és az elhelyezésük is megváltozott. Az egy milliméterrel nagyobb átmérőjű (29 mm) szívószelepeket (hengerenként 2 darab) és az RC 30-aséval megegyező méretű (átmérő 24,5 mm) kipufogószelepeket (hengerenként két darab) zártabb szögben, 38 fok helyett 26 fokot bezáróan helyezték el. Ennek eredményeképpen laposabb lehetett az égéstér, és így a kompresszióviszony 11,5-re volt emelhető. Ehhez az is hozzájárult, hogy az RC 45 hengereinek furata 2 mm-rel nagyobb (72 mm) az RC 30-énál. Természetesen a furat megnövelésével együtt a löket még inkább megrövidült, 46 mm lett.

HONDA RVF 750

Nem acélból, hanem porkohászati úton előállított alumínium- és kerámiakompozitból készült a hengerhüvely. A négy hüvely összesen 1,5 kilogrammal könnyebb, mint a régi acélperselyek

Szintén a hengerfejet érintő változtatás, hogy a szívócsatornák egyenesebb és simább kialakításúak. Lényeges eltérés, hogy míg az RC 30 hengereit 38 mm torokátmérőjű Keihin karburátorok látták el levegő-üzemanyag keverékkel, ezt a munkát az RVF-en már számítógép-vezérlésű benzinbefecskendező látja el, a torokátmérő a fojtószelepeknél 46 mm.

Az RVF-nél a legalapvetőbb változtatást éppen a befecskendezés bevezetése jelenti. Maga a berendezés az NR 750-tól érkezett, és nagyon szép neve van: PGM-FI (programmed fuel injection), magyarul programozott benzinbefecskendezés. A PGM-FI hét érzékelő adataiból számítja ki a bejutandó benzinmennyiséget. Méri a vezérműtengelyek helyzetét, a főtengely fordulatszámát, a belépő levegő hőmérsékletét és nyomását, a fojtószelep állását, a hűtővíz hőmérsékletét, de még a környezeti nyomást is. A rendszer mikroprocesszora ezeket adja össze, hogy mindig megfelelő keverék jusson a hengerekbe. Versenycélokra a gyári beállítás nem elegendő, a tuningoláshoz további tuningchipek állnak rendelkezésre. A beállítást kívülről, processzorcsere nélkül is lehet módosítani, ehhez a vezérlődobozon lévő négy csavart kell csavarhúzó segítségével behangolni. A teljes fordulatszám-tartomány négy részre osztható fel, és mind-egyikben hét helyzet rögzíthető.



A finomításoknak köszönhetően az RC 45 120 lóerőt ad le 12000/min fordulatszámánál, ez csupán 10 lóerővel több, mint amennyit az RC 30 tudott (110 LE, 11 000/min). A különbség nem tűnik soknak, talán valakiben az a kérdés is felmerül, hogy megérte-e ez a sok hűhó ezért a kis többleteljesítményért. Önmagában ezért nem, de a lényeg nem is itt található. Az alapvető különbséget a két gép tuningolhatósága között fedezhetjük fel. Az RC 30-ból versenykittel 126 lóerőt lehetett kivarázsolni, 16 lóerővel többet, mint a gyári állapot. Az RVF-et azonban gond nélkül lehet 150 lóerőre felerősíteni, s ez mindjárt 30 többletlóerőt jelent. Ráadásul a teljesítmény leadási módja is más. Az RC 30 teljesítménye a fordulatszám függvényében kisebb ingadozásokkal növekedett. Az RVF-nél a növekedés viszont teljesen egyenletes. A tuningváltozatnál (150 LE, 14 000/min) 2000/min fordulatszámánál 30 LE, 6000/min fordulatszámánál 80 LE, 10 000/min fordulatszámánál 130 LE áll rendelkezésre,



MŰSZAKI ADATOK

MOTOR. Vízűtéses, 90 fokos, V négyhengeres elrendezésű, négyütemű benzinmotor. Furat 72 mm, löke 46 mm, összlökettérfogat 749,2 cm³. Sűrítés 11,5. Legnagyobb teljesítmény 120 LE (88 kW) 12000 min. Legnagyobb forgatónyomaték 75 Nm 10 000 min. Keverékképzés elektronikus benzinbefecskendezéssel. Szívócsőátmérő a fojtószelepeknél 46 mm. Gyújtás digitális, elektronikus. Az elektromos rendszer 12 V, akkumulátor 8 Aó. Indítás elektromos indítómotorral.

ERŐÁTVITEL. Nyoletárcsás, olajban futó tengelykapcsoló, hatfokozatú váltómű. Primer áttétel 1.939. Áttételek: I. 2.400; II. 1.941; III. 1.631; IV. 1.434; V. 1.291; VI. 1.192. Végáttétel láncsal, áttétel 2.353.

FELÉPÍTÉS. Alumínium hádváz. Elsőkerék-felfüggesztés: Showa gyártmányú 41 mm

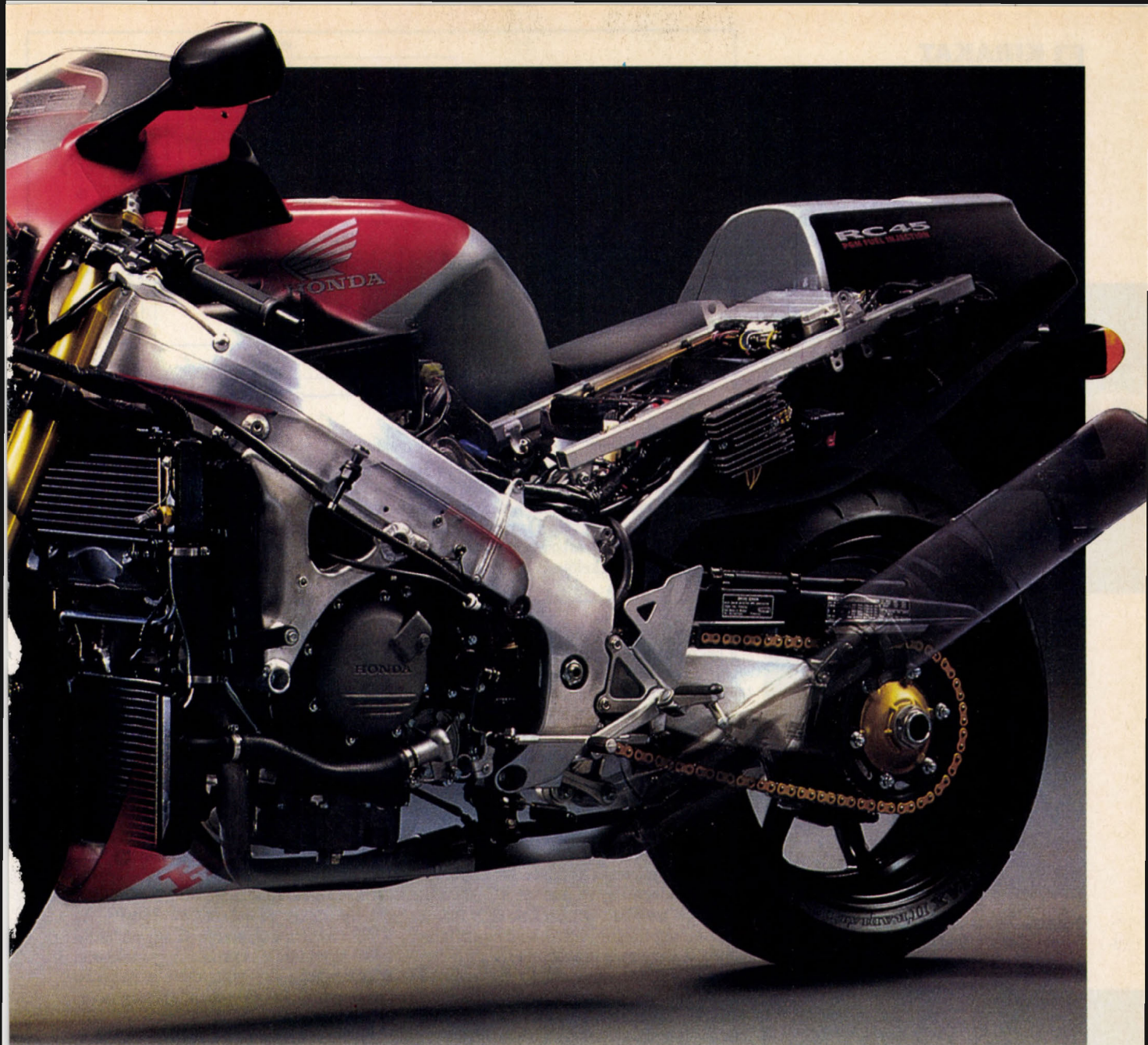
Pénteki napokon du. 15-18 h-ig
Autó-Motor a Juventus Rádióban.

JUVENTUS RÁDIÓ

AM 810 KHZ
FM 89,5 MHz
FM 93,9 MHz

HIRDETÉSFELVÉTEL:

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



záratméről fordított teleszkópvilla. Rugóút 120 mm. Villaszög 65,5 fok, utánfutás 92 mm. Játsókerék-felfüggesztés: Pro-Arm egykarú felfüggesztés központi rugóstaggal. Berugozási úthossz 30 mm.

FÉKRENDSZER: elől 310 mm átmérőjű dupla tárcsafék, Nissin négydugattyús, féknyergekkel, hátul 220 mm átmérőjű szimpla tárcsafék, kétdugattyús, iszónyerges féknyerreggel.
Gumiabroncsok méretjelzése: elől 130/70 ZR 16, hátul 190/50 ZR 17.

MÉRETEK, TÖMEGEK. Tengelytáv 1410 mm. Hossz/szélesség/magasság 2110/710/1100 mm. Saját ömeg 189 kg. Menetkész tömeg 212 kg. A benzintartály térfogata 18 liter.

míg a csúcst jelentő 150 lóerőt 14 000/min fordulatszámánál kapjuk.

Ez már önmagában is komoly dolog, de még figyelemre méltóbbá válik, ha hozzátesszük, hogy a motorblokk tömege 4 kilogrammal csökkent. A legnagyobb mértékű tömegmegtakarítást a hengerhüvelyek anyagának megváltoztatásával sikerült elérni. Korábban a perselyeket acélból készítették, az RVF-é azonban már könnyűfémekből van. Az alapanyag alumíniumpor, amelyhez kerámia- és grafitport kevertek, majd az egészet porkohászati úton összeütötték. Ez az egy trükk másfél kilogrammtól szabadította meg a blokkot. A maradék két és fél kilogrammot a rövidebb fő- és vezérműtengelyekben, az átalakított vezérműhajtásban, valamint a titánótvözesű, rendkívül könnyű és szilárd hajtókarok alkalmazásában találhatjuk meg.

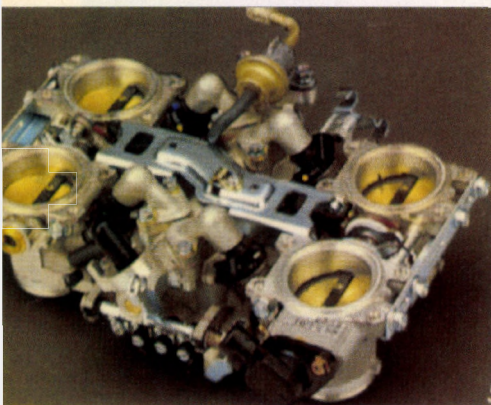
Egyszerre tekinthetünk be az RVF belvilágába, és sejtethetjük sziluettjét a különleges számítógépes eljárással készült képen. Az új superbike-bombázó a tömör erő jelképe is lehetne

A porkohászati úton előállított könnyűfém hüvelyek hőtágulása hasonló a dugattyúkéhoz, így az acélhüvelyekhez képest szorosabb illesztés alkalmazható. A kisebb hézag jobb hőátadást jelent, miáltal megjavul a hűtés, csökken az igénybevétel és a kopás. Az RC 30 dugattyúin egy kompressziógyűrűt alkalmaztak, az RC 45-ön már két gyűrű van, minek köszönhetően az olajfogyasztás kisebb, mint a korábbi versenymodellel.

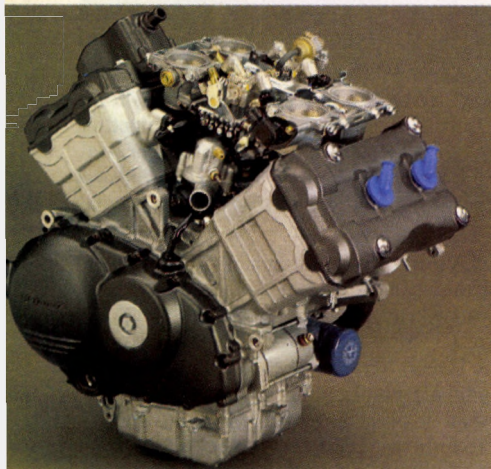
A motor felesleges hőjét két alumíniumhűtő adja át a környezetnek, és gondoskodtak a motorolaj hűtéséről is. Nőtt a légszűrőház térfogata, a régi 4,7 literes he-

HONDA RVF 750

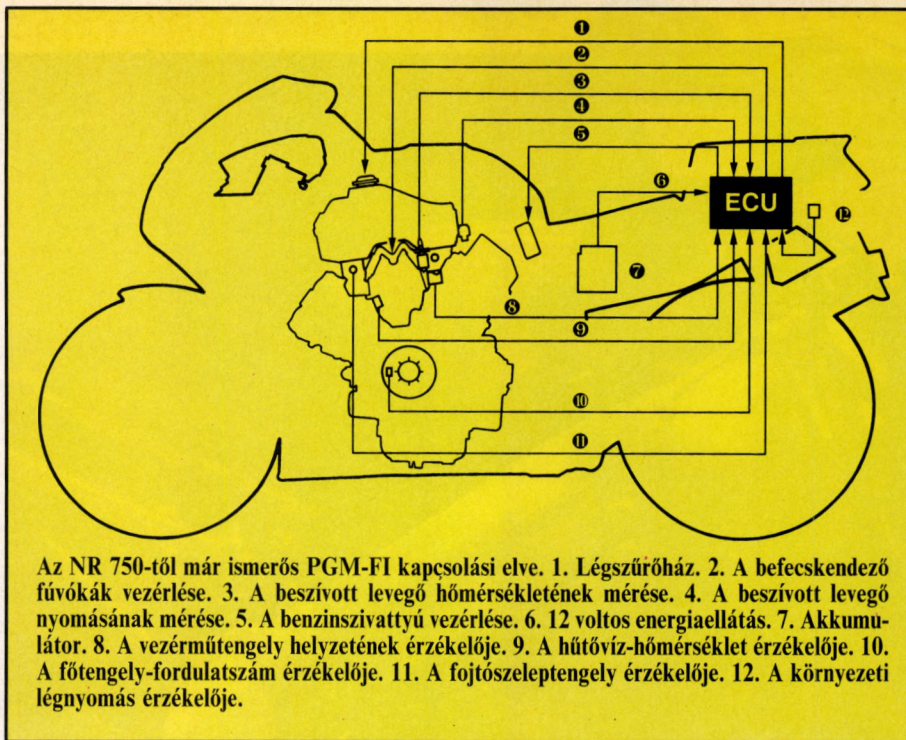
Egy a több újdonság közül az elektronikus benzinbefecskendező. A torkok átmérője már 46 mm



Nagyok, 310 mm átmérőjűek, de vékonyabban a féktárcsák. A féknyergek azonosak a CBR 900-éval



Kisebb és 4 kilogrammal könnyebb az új motorblokk. A kisebb tömeget és a nagyobb teljesítményt egy sor technikai és technológiai trükk alkalmazásával sikerült elérni



Az NR 750-től már ismerős PGM-FI kapcsolási elve. 1. Légszűrőház. 2. A befecskendező fűvókák vezérlése. 3. A beszívott levegő hőmérsékletének mérése. 4. A beszívott levegő nyomásának mérése. 5. A benzinszivattyú vezérlése. 6. 12 voltos energiaellátás. 7. Akkumulátor. 8. A vezérműtengely helyzetének érzékelője. 9. A hűtővíz-hőmérséklet érzékelője. 10. A főtengely-fordulatszám érzékelője. 11. A fojtószeleptengely érzékelője. 12. A környezeti légnyomás érzékelője.

lyett egy 7 literes dobozon kell áthaladnia a beszívott levegőnek. Érdekesség, hogy a lámpák mellett elhelyezett levegőbelépő nyílások ellenére nem alakítottak ki ram-air rendszert, amely túlnyomást hozna létre a légszűrőházban. Lehet, hogy ezt majd csak a versenymotorokon alkalmazzák?

A sebességváltó és a tengelykapcsoló nem új szerkezet, az utóbbi az NR 750-ből átkerült nyolctárcsás megoldású, míg a hatfokozatú sebességváltó az RC 30-é volt valamikor.

A vázra pillantva könnyen kimondható, hogy majdnem olyan, mint az RC 30 váza. Az évek azonban nem teltek el hiába, a hasonlóság mögött eltérő kialakítást találunk. A legszembeütőbb eltérés a két hatalmas, elülső motorblokk-felfüggesztő elem, amelyek préselt alumínium féldarabokból hegesztéssel készültek. A váz tömege végül mintegy 100 grammal meghaladja az RC 30 vázának súlyát, ám a tervezők szerint az új szerkezet legalább 20 százalékkal szilárdabb, mint elődje. Érdekes módon a Pro-Arm felfüggesztéssel bekötött hátsó lengőkart nem megerősítették, hanem bizonyos mértékben legyengítették. Töréstől nem kell tartani, a tervezők véleménye szerint azonban a váz szilárdítása önmagában nem old meg minden – kezelhetőséggel összefüggő – problémát. Ezért a lengőkar esetében csak a hajlítószilárdságot növelték, a csavaró szilárdságot azonban – húsz százalékkal – csökkentették. A lengőkar ellenőrzött nagyságú torzulása ugyanis nemhogy csökkentené, hanem javítja a manőverezhetőséget.

Ez nem igaz azonban az első villára, ezért az RVF esetében a Honda eltért attól a szokásától, hogy hagyományos villát alkalmazzon, e helyett 41 mm szárátmérőjű fordított Showákat építettek be. Így az RVF elöl rendkívül merev, hátul viszont

egy bizonyos mértékben hajlékony. A hátsó lengőkar egy húzó-nyomó irányban egyaránt csillapító rugóstagra támaszkodik, amely az RC 30-on alkalmazottal szemben nem alumíniumból készült és kiegészítő tartályos, hanem acéltestű, és a kis tartályt a rugóstag tetejénél – mint egy kis puttonyt – helyezték el.

Az RVF kerekei a nagyobb igénybevétel miatt testesebbek, mint elődjéé. A 6,00 × 17 colos, U keresztmetszetű küllős könnyűfém keréktárcsán szuperszéles, 190/50-es Dunlop Sportmax radiál feszül. Az első keréktárcsa 3,50 × 16 colos, a szintén Sportmax radiál mérete 130/70. Az RVF kerekének átmérője az egy collal kisebb keréktárcsa ellenére ugyanakkora, mint az RC 30-é volt, mert a nagyobb szélességből adódó oldalmagasság-növekedés kiegészíti a hiányt.

Gyors motorhoz – és az RVF végsebessége már gyári állapotban is meghaladja a 250 km/h sebességet – jó fék is kell, ezért a CBR 900-on már bevált Nissin gyártmányú négydugattyús (kettő-kettő szemben) féknyergeket szerelték fel az első kerékre. A két tárcsa átmérője 310 mm, a vastagsága 1 milliméterrel kisebb, mint az RC 30 esetében.

A motorblokk jelentős könnyítése ellenére az RVF tömege nem kevesebb, hanem 4 kilogrammal több, mint elődjéé. Természetesen ez a versenyfelkészítés során jócskán redukálódik, és a 150 lóerőse felismert gép tömege valószínűleg a szabályok által előírt minimális 150 kg körül lesz.

GAJDÁN MIKLÓS

am MOTORSPORT-TOTÓ

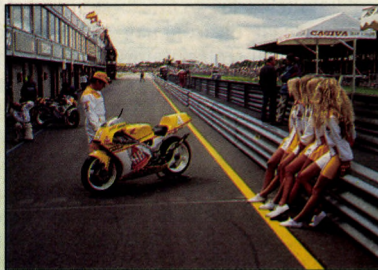
A HB Racing Team és az Autó-Motor közös játéka

Fődíj

II. díj

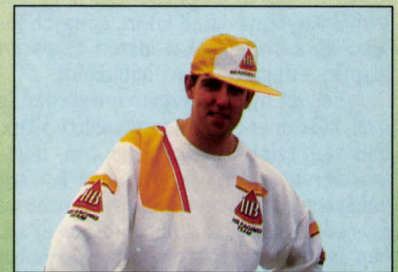


6 darab HB Pop szabadidőruha, sapkával és utazótáskával.



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

III. díj



12 darab HB Racing Team pulóver és sapka.

6. forduló



Mi volt Harmati Árpád legjobb futameredménye az 1993. évi Pro Superbike-sorozatban?

- 1. 6. hely
- 2. 2. hely
- X. 3. hely

Ki nyerte 1992-ben és 1993-ban a 125 cm³-es speciál géposztály magyar bajnoki címét?

- 1. Györfi Zoltán
- 2. Csósz Attila
- X. Magda Attila

Ki volt – Harmati Árpád mellett – az a másik 93-as magyar bajnok, akit a HB Racing Team támogatott?

- 1. Dudás Péter
- 2. Benner Zsolt
- X. Bitter Sándor

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

Beküldési határidő: 1994. április 12.

A nyerteseket a legtöbb helyes megfejtést beküldő olvasóink közül sorsoljuk ki.

A Motorsport-totó nyertesének nevét és a megfejtéseket az AM 1994/9. számában közöljük.

A HB Racing Team és az AM munkatársai nem vehetnek részt a játékban!

SZAVATOSSÁG ÉS SZÍNTÉVESZTÉS

Ma két levélre kívánok válaszolni, először kezdem a bonyolultabbal, mert azt rövidebben meg tudom válaszolni, utána jön az egyszerűbb, mert az bővebb magyarázatot igényel.

E furcsa bevezető után *H. S.-né* budapesti lakos kérdésére a következőket tudom válaszolni. Olvasóink 1993 novemberében vásárolt egy személygépkocsit használtan, autópiacon, nem kereskedőtől, hanem magánszemélytől. A gépkocsi több hibajelenséget mutatott, amelyeket olvasónk saját költségén megjavított, de végül olyan hiba állott be, amely a motor teljes tönkremenetelét jelentette, ugyanis a szakszervizbe szállított gépkocsiról a szerviz megállapította, hogy a motorból tényérnyi darab kitört, s egyéb töreket és károsodásokat idézett elő, s ezek alapján a dugattyúk javíthatatlanok.

A helyzet nyilván sürgető intézkedést igényel, először is a motor szétszedett állapotban van, ezért szükség lenne arra, hogy a szakszerviztől kérje jegyzőkönyv felvételét, amelyben a szakszerviz leírja a szervizbe szállítás körülményeit, azt, hogy milyen állapotban érkezett a gépkocsi, és a szakemberei hogyan végezték a szétszerelést, illetve annak során mit tapasztaltak. Ez a jegyzőkönyv fontos lehet, ha egy esetlegesen megindítandó peres eljárásban igazságügyi műszaki szakértő közreműködése válik szükségessé a hiba megállapítását, illetve javíthatósága körülményeit, összecszerelését illetően. Mindenesetre levélből tapasztalom, hogy az ilyenkor feltétlenül és elengedhetetlenül szükséges felszólítást az eladóhoz megküldte, így nem fenyegeti az a veszély, hogy szavatossági jogaiból kiesik. Ezzel egyúttal azt is elárultam, hogy a meghibásodott motor miatt az eladó ellen fordulhat, mert az eladót a Ptk. rendelkezései értelmében az általa eladott termékért, dologért szavatossági felelősség terheli. E felelősség részleteiről bővebben írtam az *Autó-Motor* 1993/25. és 26. számában. E számokban a konkrét eljárási módokat is megtalálja, de ezek ellenére felhívom a figyelmét, a Polgári törvénykönyv 305-311. §-ában foglaltakra.

Ezt követően térjünk át a már jelzett második esetre, amely a fentiekől gyökeresen eltér, és egy egész más jellegű problémát vet fel. *J. J.*, aki Borsod-Abaúj-Zemplén megyéből írt lapunknak, jó szakmában dolgozik, de mint ahogy katonai behívás előtt állt, és egyébként is jól jön, ha az embernek többféle képesítése van, úgy döntött, hogy a katonai szolgálat megkezdése előtt megszerzi az ún.

hivatásos vezetői jogosítványt is. Sajnos azonban korábban megszerzett és a köznyelvben úrvezetőinek hívott jogosítványa ellenére nem kaphatta meg a hivatásos kategóriához szükséges orvosi engedélyt, mert zöldszin-tévesztés szembetegsége van. Meghiúsult tehát olvasónknak az a szándéka, hogy katonai szolgálatát esetlegesen gépkocsivezetőként teljesítse, és ami talán még ennél is fontosabb, nem jut második szakmához. Olvasóink kérdése, hogy valóban ilyen szigorúan rendelkezik-e a jog, erről a látszatra csekélynek tűnő orvosi problémáról.

Előjáróban utalnom kell az 1988. évi I. törvényre, amely a közúti közlekedésről rendelkezik, e törvény 5. §-ának (2) bekezdése mondja ki azt, hogy közúton járművet az vezethet, aki biztonságos vezetésre alkalmas állapotban van, a jármű vezetéséhez előírt engedéllyel rendelkezik. Az eset kapcsán az első fordulat számunkra ugyanolyan fontosságot képvisel, mint a második fordulat, vagyis folyamatosan egészségileg, pszichikailag, fizikailag alkalmas állapotban kell lennie annak a személynek, aki járművet kíván vezetni, és mindezek mellett érvényes és az adott jármű-kategóriára jogosító engedéllyel is rendelkeznie kell. Ennek hátterét a 20/1990. (VIII. 6.) BM számú rendelet adja meg, amely előírja, hogy mely járművek és milyen jellegű vezetéséhez szükséges az ún. B, illetve C kategóriájú jogosítvány megszerzése. És e rendelet mögött áll még egy rendelet, amelynek pontos száma: 13/1992. (VI. 26.) NM – amely itt Népjóléti Minisztériumot takar – számú rendelet, ez viszont a közúti járművezető egészségi alkalmasságának megállapításáról rendelkezik. E rendelet célja annak megállapítása, hogy a közúti járművezető vagy járművezető-jelölt nem szenved-e valamiféle betegségben, testi-szellemi, illetve érzékszervi fogyatékoságban, amely őt közúti járművezetésre egészségügyi szempontból alkalmatlanná teszi.

E rendelet szerint a közúti járművezetőket, illetve jelölteket két egészségügyi csoportba kell sorolni, az egyes csoport egy ún. általános kategória, a kettes csoport az, amely csoport feltételeinek, ha megfelel a járművezető, közúti közlekedési szolgáltatás keretében közúti járművet, megkülönböztető jelzéssel ellátott járművet vezethet, vagy járművezetői munkakörben foglalkoztatható. A kettes egészségügyi kategóriához fokozottabb, szigorúbb vizsgálaton kell átesni, hiszen ezek a vezetők, akik a fentiek szerint kívánnak járművet vezetni, jóval többet tar-



tózkodnak az országutakon, gyakorta több emberélet van rájuk bízva, mint az úrvezetőkre. Egy úrvezető egy évben 10–15000, esetleg 20000 km-t vezet, míg egy hivatásos járművezető sokkal nagyobb lélektani és érzékszervi megterhelés mellett akár 100000 km-t is vezethet egy évben, vagy még többet is. Vagyis tízszeresen annyiszor vesz részt a közúti forgalomban, mint egy nem hivatásos vezető, aki nem is vállalkozik például arra, hogy 10–20–50 embert szállítson.

A szállított emberek számára tekintettel ez a bizonyos tízszeres szorzó még csak fokozódik. Ezért fontos az, hogy az orvosi alkalmasság körében rendkívül szigorúan vonják meg azt a határt, amelyen belül az emberek megfelelnek a kettes egészségügyi kategóriának. Ebbe a szigorú körbe könnyen belátható módon sok olyan ember sem fér bele, akinek a mindennapi életében, illetve általában „úrvezetés” közben a szintévesztés egyébként semmilyen gondot nem okoz. De a nagyobb kockázatra, nagyobb veszélyekre tekintettel mégis indokolt, hogy a bizonytalanságot jelentő orvosi problémák kizáró okot jelentenek a kettes kategóriából.

Tehát azt kell leszögezni, hogy olvasónk látszatra nem jelentős probléma ellenére sajnos nem kaphatja meg a kettes egészségügyi kategóriát, és így nem válhat hivatásos vezetővé. Van azonban az egészségi alkalmasságról szóló rendelkezletnek egy olyan rendelkezése, amely alapján a hivatásos vezetésből kizárt személy amennyiben úgy érzi, hogy az orvosi vizsgálat bizonytalanságra adhat alkalmat, felülvizsgálatot kérhet. A vizsgálatot elsősorban végző orvos írásbeli véleményt ad ki, amely véleménnyel szemben 15 napon belül lehet kérni a felülvizsgálatot. Ha olvasónkat erről a felülvizsgálatról nem tájékoztatták, akkor nem esett ki a jogorvoslati lehetőségéből, és kérheti a korábbi orvosi döntés ellenőrzését.

Sajnálom, hogy olvasónkat nem tudtam semmi jóval biztatni, úgy hiszem, szintévesztés kérdésében nem nagyon van olyan körülmény, amely a felülvizsgálatra pozitív esélyt ad.

DR. POLGÁR ISTVÁN
jogtanácsos

EZT ÍRTA AZ

Autómotor

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

1954

A rádióban ismét nagy sikerrel szerepelt az I. és II. Autójavító Vállalatok egyesített kórusa március 20-án, a Nagykanizsai Vörös Csillag Tsz tagjainak adott ajándékműsorban.

Az autójavító-szakma is kiveszi részét a kormányprogram szerint a mezőgazdaság megsegítéséből. Az élüzemmé lett Autómotor-javító Vállalat dolgozói terven felül 6 db DT-413 típusú lánctalpas traktort javítottak meg, és ezzel lehetővé vált, hogy a Bánkúti Állami Gazdaság késedelem nélkül megkezdhesse a tavaszi munkákat.

A Standard Autógyár 600 munkása az angliai Coventryben sztrájkba lépett, mert a vállalat nem teljesítette azt a követelésüket, hogy bocsásson el egy munkást, aki besúgó tevékenységet folytatott.



A Kongresszusi verseny sikeréhez a kutatóintézetek a tudomány eredményeinek gyakorlati felhasználásával kívánnak hozzájárulni. A Gumiipari Központi Kutatólaboratórium dolgozói vállalták, hogy munkájukkal erősen csökkentsék az autóbusz-pneumatikok hibáit.

1964

Követésre méltó ötletet vezetett be a budapesti Otthon Áruház csomagküldő osztálya, amely az írásbeli megrendelés alapján utánvétellel, 8 napon belül elküldi raktárról a kívánt motorkerékpár-alkatrészt.

Az angliai Buckingham grófság egyik városkájában a főutcán három autó vezetője egyszerre vette észre az úttesten átszaladó fekete macskát. És minthogy arrafelé is közismert a babona, miszerint fekete macskát elűzni „szerencsétlenséget hoz”, mindhárom vezető szempillantás alatt cselekedett. Egyszerre rántották félre kormányukat. Az első kocsi a hídfeljáró oszlopának ütközött, a másik egy ház falának futott, a harmadik pedig ez utóbbi kocsiba rohant. De mindez nem tesz semmit; a lényeg: a fekete macska sértetlen maradt.

A külföldről ajándékba kapott autók behozatalánál – mint a napilapok is közölték – nincs szükség most már a Nemzeti Bank esetenkénti engedélyezésére, és nem kell igazolni az ajándékozóval fennálló rokoni vagy egyéb kapcsolatot. A vámkezelési kérelmet közvetlenül a Budapest V., Nádor u. 23. sz. alatti vámhatóságnál kell benyújtani az ott kapható nyomtatványon. Ehhez mindössze a külföldi által aláírt és közjegyzővel hitelesített ajándékozási okiratot kell csatolni. A kocsi kizárólag akkor tekinthető ajándéknak, ha a kérelmező a beadványon nyilatkozatot ír alá, hogy az autóért semmiféle anyagi ellenszolgáltatást nem ad. Az új rendelet előnyt kíván biztosítani azok számára, akik új állapotban levő gépkocsit kapnak ajándékba. Az új kocsik vámtétele továbbra is

a belföldi érték 60%-a. Figyelembe véve, hogy az utóbbi években igen sok használt autó került az országba, amelyek alkatrész-ellátása sok problémát okozott, a jövőben a külföldről ajándékként küldött használt személyautó vámkezelése minimálisan 70%-os műszaki állapot alapulvételével történik. Ezek vámtételét az új rendelet a belföldi forgalmi érték 100%-ában szabja meg.

1974

Az autósok körében úgyszólván divattá vált az első üléstámlára szerelhető fejtámasz használata. A gyárak egyre újabb típusokat ajánlanak, amelyek nagy része azonban nem megfelelő. Ezt példázza a nyugatnémet Autóklub felmérése: a megvizsgált negyven fejtámasz közül alig tíz százalék felelt meg a biztonsági követelményeknek. A vizsgálat megállapította, hogy a fejtámlákat gyártó üzemek a fő súlyt az esztétikai kialakításra fordítják, s elhanyagolják a fejtámaszok tulajdonképpeni szerepét, hogy karambol esetén védjék az autósokat.

Zsigulikat exportálnak 1975-től az Egyesült Államokba. A nyugaton Lada néven ismert autók kiviteléhez addig még megfelelő vevőszolgálatot kell kiépíteni. Csökkenteni kell a motor kompresszióviszonyát is, hogy az égéstermékek megfelelően a szigorú amerikai emissziós törvényeknek. Továbbá fontos feltétel, hogy a Szovjetunióval szemben is érvényesítsék a legnagyobb kedvezmény elvét, mert akkor a jelenlegi 35 százalékos helyett csak 11-12 százalékos bevételi vámot kell fizetni.

A lipcei vásáron jelentős szerződéseket kötött a Mogürt NDK-beli partnerével. Az NDK-ban üzemben lévő Ikarusokhoz és magyar teherautókhöz 17 millió rubel értékben szállítunk alkatrészt. Cserébe Magyarország a már lekötött mennyiségen felül még az idén 1500 Wartburgot és 5575 Trabantot kap. Ezenkívül a Mogürt 1975-ös szállításra 3,3 millió rubel értékben vásárolt fűtőkészülékeket az Ikarus buszokba.

BMW-TÚRÁK

Megjelentette előzetes túranaptárát a BMW Motor Club. A márkatalálkozót a tervek szerint július 13–17. között rendezik. A Pusztai élményhét július 17–24. között, a Transdanubia Ride szeptember 3–9. között lesz.

IDŐBEN SZÓLUNK...

Augusztus 5–7-én Baráti Motorostalálkozót tartanak Sirok-Kútvolgyben. A kikapcsolódni vágyó motorosokat gazdag program várja: lesz bluesfesztivál; motorostúra; ügyességi, Rigablokk-dobó, hordógörgető és gyorsulási verseny. Este tábornút, zene, tánc, továbbá a közeli bányatóban fürdési lehetőség áll a résztvevők rendelkezésére. A találkozó szervezői minden motorost – érkezzon bármilyen típusú gépen – szeretettel várnak, előre bejelentkezni nem kell, szállást – sátrat –, aki akar, hozzon magával.



ÖRDÖGI VELOCIFERO

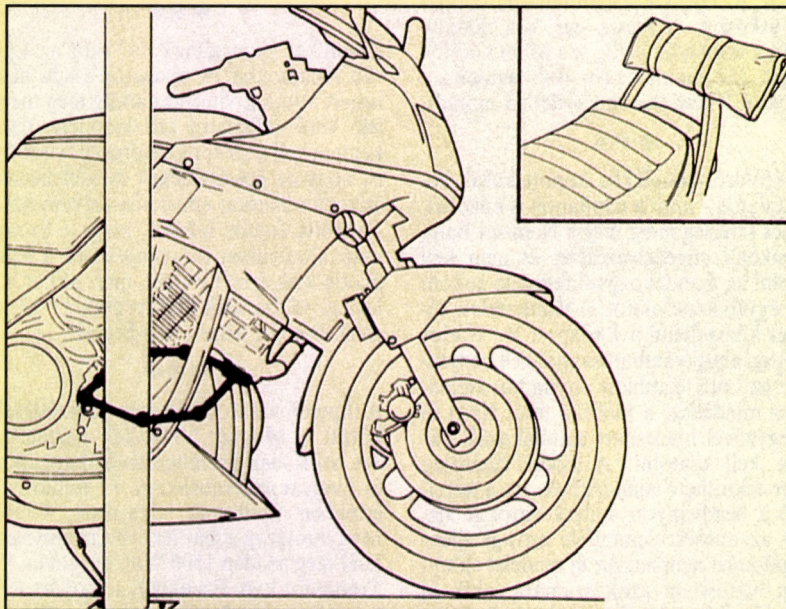
Bájos régimódi újdonságot hozott forgalomba az olasz Italjet kismotorgyár. A Velocifero formavilágában a robogó öskorát – az ötvenes éveket –, nevében pedig egy 1793-ban felbocsátott léghajó nevét idézi. (Abban az időben egy repülni képes léggömb ördögi találmánynak számított.) A Velocifero

klasszikus ruhája alatt vadonatúj hajtómű berreg, a féldecis membránvezérlésű motor forgatónyomatékát fokozatmentes ékszíjas sebességváltómű továbbítja. Az 50 km/h sebességre képes, divatos színekre fényezett, egyszerű jármű további érdekessége, hogy az első és a hátsó lámpa egyaránt dupla, ami teljesen egyedi arculatot kölcsönöz a régi-új Velociferónak.

ÖRDÖGLAKAT

Cycle – LOK néven új típusú biztonsági szerkezet jelent meg a riasztóberendezésekkel foglalkozó Scorpio Bt. termékpalettáján. Az elsősorban kétkerekek védelmére szánt japán gyártmányú, speciális acélból készült szerkezet háromféle méretben kapható, 4–6 részből áll, így tetszőleges formájúvá alakítható. A különleges biztonsági zárral szerelt „ördöglakat” ára, mérettől függően 5000–8000 Ft+ áfa.

nyú, speciális acélból készült szerkezet háromféle méretben kapható, 4–6 részből áll, így tetszőleges formájúvá alakítható. A különleges biztonsági zárral szerelt „ördöglakat” ára, mérettől függően 5000–8000 Ft+ áfa.



MEGÚJULT KONDOR

Németország talán egyetlen egyéni oldalkocsi-építő vállalkozója, Peter Sauer úr ismét hallatott magáról. Ezúttal a kényelmesebbé, szebbé és nem utolsósorban biztonságosabbá varázsolt Kondor típusú oldalkocsijáról küldött képet. A kényelem mérőszáma az ülés szélessége, amely az új modellben már 55 cm. A komfortot növeli a két párnázott kartámasz, és a szélesre tárható ajtó. Az oldalkocsi fogat egyik nagy előnye a szülő masinával szemben, hogy jobban megpakolható. Az ülés mögött nagyméretű rakodótér várja a csomagokat. A nagyobb biztonság a keréket lassító Brembo tárcsafékek köszönhető, ami kívánságra két féknyereggel is szerelhető. Ebben az esetben az egyik nyeregben az első fék behúzásakor, a másik nyeregben pedig a hátsó fékpedál megnyomásakor indulnak meg a dugattyúk. A bármilyen klasszikus megjelenésű géphez csatlakoztatható Kondor oldalkocsi ára felszereléssel, vizsgával együtt 11 800 márka.



BŐVÍT A KAWASAKI

MOTOROSSZEZON-KEZDET

Interjúorozatunkban ezúttal a Kawasakit képviselő Motorsport-Zsembery Kft. vezetőjével, Zsembery Barnabással beszélgetünk.

– A Motorsport-Zsembery cég három évvel ezelőtt kezdte meg működését. Milyen események történtek azóta, amelyek mérföldkövei lehetnek a vállalkozás még meglehetősen rövid történetének?

– A három év valóban nem telt el események nélkül. Működésünket 1991-ben kezdtük el, először használt motorokat importáltunk, állítottunk talpra és árusítottunk. A Motorsport-Zsembery egyik nagy előnyének tartották abban az időben, hogy azonnal szervizt is nyitottunk, így a nálunk vásárlók biztos háttérre számíthattak. Valószínűleg ennek is szerepe lehetett abban, hogy viszonylag gyorsan kapcsolat jött létre közöttünk és az osztrák Kawasaki-képviselet között. Odáig jutottunk, hogy 1993. január elseji dátummal aláírtunk egy szerződést, amelynek értelmében az osztrák képviseleti jog Magyarországra is kiterjed, aminek itthoni megtestesítője a Motorsport-Zsembery.

A következő – számomra – nagy jelentőségű lépés az volt, amikor megkaptuk a KTM hivatalos képviseletét. A Kawasaki termékszerkezetétől eltérő rendeltetésű motorok forgalmazása sem a KTM, sem az osztrák Kawasaki számára nem jelentett problémát, békésen megférnek egy fedél alatt.

A legújabb, tulajdonképpen véletlenül született kapcsolat a Bimotához fűz. 1994-re forgalmazási szerződést kötöttünk a Rimini székhelyű céggel. Fő feladatunknak mindezek mellett mégis a Kawasaki-vásárlók, -törzsvevők kiszolgálását tartjuk. A fő profilunknak tekintett márkát illetően jó hírekkel szolgálhatunk: március második felében ülésezik a Kawasaki igazgatótanácsa, ahol várhatólag döntenek a magyarországi lépésekről is. Kedvező döntés esetén az osztrák partner ötven motort helyez el magyar vámszabad területen, ami azt jelenti, hogy az eddigi egy hét helyett gyakorlatilag azonnal átvehető a megrendelt motorkerékpár.

– Tavalyelőtt összesen 37, tavaly viszont már 51 Kawasakit értékesítettek. Elégedett az elért – közel ötvenszázalékos – forgalomnövekedéssel?

– A növekedés arányával igen, de a darabszámmal nem. Sajnos mégis arra számítottok, hogy az idei eredményeink elmaradnak majd a tavalyiaktól. Hogy miért? Ennek több oka van. Az egyik, hogy a Mo-

torsport-Zsembery név csupán egyetlen, Törökbálinton lévő boltot fed. Mindenképpen hátrányban vagyunk azokkal a képviseletekkel szemben, amelyek kiterjedt eladói hálózattal rendelkeznek. További probléma a jen mesterségesen magas tartott árfolyama és a forint állandó leértékelése. Ez egyre magasabb árakat eredményez.

A legnagyobb gond mégsem ez, hanem az a fajta – a vásárlók érdekeit semmibe vevő – kereskedelempolitika, amely még mindig az ügyeskedőknek kedvez. Egy hivatalos kereskedő csak hivatalos csatornákon keresztül behozva, az előírt garanciális feltételek biztosítása mellett adhat el motorkerékpárt. Ez azt jelenti, hogy a vámot az új árak alapján fizetjük, típusengedélyt kell kérnünk a Kermitől és a Közlekedési Főfelügyeletről. Ezzel szemben egy nem hivatalos „kereskedőt” semmilyen kötelezettség nem terhel. Ő megrendelheti az új motort garancia nélküli áron, behozhatja – kissé átkozmetikázva – használtként, olcsóbban, s csak az ily módon már alaposan lenyomott ár után fizet vámot és áfát. A típusbizonyítványokkal még egyszerűbb a helyzet. Míg maga az engedélyeztetés (ami csak a hivatalos úton járóknak szükséges és elsőrendű) 60 000 forintba kerül, addig a többiek csupán fénymásolási díj ellenében jutnak hozzá. Egyszerűen nem egyenlők az esélyek, s ráadásul azok kerülnek hátrányba, akik a vevőknek garanciával, alkatrészellátással rendelkező motorkerékpárt kínálnak. Miután a nem hivatalos importőrök mindezeket nem biztosítják, megkárosítják a vevőt, és közvetetten további kárt okoznak. A vásárlók bizalma megrendül a kereskedőkben. Nemcsak azokban, akikkel a rossz tapasztalatot szerzték, hanem az összessel szemben.

Ezeket a gondokat segítene egy olyan rendelet kidolgozása, amely azonos rajtvonalat húz az indulók elé. Olyan vámtarifa-rendszer kellene kialakítani, amely nem azonos besorolás alá veszi a használt és az új motorokat. Egy másik megoldás lehetne, ha például a japán specifikációjú gépek forgalomba helyezését megakadályoznák. Egyelőre azonban azt látom, hogy a jelenlegi előírásokon nem kívánunk változtatni, ezért vagyok pesszimista a jövőbeli eladási számok tekintetében.

– Sokat emlegettük az alkatrészhelyeztet. A Motorsport-Zsemberynél milyen az utánpótlás?

– A megrendelést követően telefonon még aznap kapcsolatba lépek az osztrák



partnerrel, így a heti rendes utunk alkalmával behozzuk az alkatrészt. Legfeljebb egy hetet kell várakozni, ha 1987-nél nem régebbi osztrák kivitelű Kawasakiról van szó. Európai – német, olasz specifikációjú – modellekhez szintén gyorsan megy a dolog, az amerikai és japán kivitelű gépek ellátása viszont gyakorlatilag megoldatlan. Sok olyan motoros keresett már meg minket, aki ilyen gépet vett más „kereskedőnél”, de hónapok óta áll Kawasakija valamilyen apróság hiánya miatt. Sajnos, mi sem tudunk segíteni rajtuk.

– Végezetül egy aktuális kérdés. Mikor érkeznek az új, 94-es modellek?

– Az osztrák kínálatban 1994-ben három új motorkerékpár szerepel, a teljesen új ZX9R, a megszépült GPZ 500 S és a VN 750. Ezek bármelyike megrendelhető. A szállítási idő az alkatrészekhez hasonlóan egy hét.

GAJDÁN

A KŐOLAJ TÖRTÉNETE (5.)

A BENZINMOTOR FORRADALMASÍTJA A KŐOLAJIPART

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

Edison villamos izzói gyorsan tért hódítottak nemcsak az Egyesült Államokban, hanem Európában, majd a világ más részein is. 1885-ben az Egyesült Államokban 250 ezer villanygót használtak, 1902-ben már 18 milliót. Még a felfedezés évében, 1882-ben a londoni Holborn Viadukt állomást már villanylámpákkal világították meg. Berlint úgy elárasztotta a villanyfény, hogy Elektropolisnak hívták.

A villanykörte azonban önmagában semmit sem ért volna, ha nem áll rendelkezésre elegendő elektromos áram. Hosszú volt az út *Galvanitól Coulombon, Voltán, Carsteden, Ohmon, Amperen, Joseph Henryn, Faradayen, Jedlik Anyoson és Siemensen* át az áramfejlesztő generátorokig. A villamosáram-fejlesztés kialakulása ugyanolyan nagy vívmánya volt a műszaki haladásnak, mint a belső égésű motoré, de talán inkább a háttérben zajlott, nem volt annyira szem előtt. Mindenki természetesnek tartotta, hogy van.

Az áramfejlesztő generátorok forgatásához is energia szükséges. Ez lehet vízi energia vagy hőenergia. A hőt kőszén, fűtőolaj vagy földgáz szolgáltatja. A fűtőolaj-felhasználás elterjedését az is előmozdította, hogy a texasi, mexikói, venezuelai kőolaj nagy hányadát az akkori feldolgozási technológia mellett csak fűtőolajként tudták felhasználni, első sorban a mozdonyok és a hajók üzemanyagaként.

A benzin még mindig veszélyes és szorongató melléktermék volt. Némely kereskedő büszkélkedett vele, ha egy gallont 2 centért el tudott adni. Lassan azonban ez is megváltozott. A francia *Lenoir* 1860-ban feltalálta a világítógázzal működő gázmotort. *Nicolaus August Otto* 1867-ben továbbfejlesztette *Lenoir* gázmotorját, és egy percenként 800 fordulátú motort szerkesztett. *Gottlieb Daimler* 1885-ben elkészítette az első motorkerékpárt. *Carl Benz* 1886-ban bemutatta a már elektromos gyújtással működő gépkocsiját. Recsegett, ropogott, de ment. *Rudolf Diesel* 1894-ben feltalálta a róla elnevezett gázolajmo-

tort. Amint látjuk, a kezdeményezés ismét csak a jó öreg Európából indult ki. Az 1895-ben Párizs-Bordeaux-Párizs útvonalon rendezett gépkocsiversenyen már óránként 24 kilométeres sebességet ért el! Az Egyesült Államokban 1896-ban Rhode Islanden rendeztek gépkocsiversenyt. A járművek sok üzemzavarral küszködtek, nagyon lassan haladtak, és az unatkozó tömeg kiabálni kezdett: „Hozzatok lovakat!”

Az észak-karolinai Kitty-Hawkban pedig 1903-ban messzire siklott a *Wright* testvérek repülőgépe. A levegő meghódítása is megkezdődött.

A detroiti Edison Illuminating Co. főmérnöke, *Henry Ford* 1896-ban önállósította magát, és megszerkesztette első gépkocsiját. 1900-ban 8000 gépkocsi futott az Egyesült Államokban, 1912-ben már 902000. Ford kezdeti kísérletek alapján megtervezett egy típusgépkocsit. Gondosan megszerkesztette és kidolgozta annak minden egyes alkatrészét, a legkisebb csavarig. Pontos tervet készített az összeszerelés minden fázisára és azok sorrendjére. Az összeszerelés futószalagon történt. A szalag mellett álló minden egyes munkásnak minden gépkocsin ugyanazt a műveletet kellett elvégeznie. Nehéz, nagy koncentrációt kívánó, de mégis igen egyhangú, lélekölő munka. Az igaz, hogy emberpróbáló, de hihetetlen teljesítményre képes. Ford futószalagjáról egymás után gördültek le a kész gépkocsik, hogy húsz éven át uralkodjanak az amerikai és nemzetközi autópiacon jelentős hányadán.

Az 1906. évi borzalmas kaliforniai földrengés alkalmával San Franciscóban 200 magángépkocsi dolgozott folyamatosan, éjjel-nappal a mentésen, amihez a Standard ingyen adott 57000 liter benzint. A Texaco 1906-ban már a benzintermelésre helyezte a fő súlyt, és 1910-ben a benzin előállítását általánosan felülmúlta a lámpaolajét. Közben a „ló nélküli kocsi” – folyamatosan tökéletesítve – az amerikai haladás és jólét jelképévé, státuszszimbólummá vált. Feltartóztathatatlannal megkezdődött a belső égésű motorok évszázada.

Megváltozott az emberek életmódja. Amerika lovak helyett gumiabroncsokra kapott. Az olajláz mellett most már ki-tört az autóláz is. Megnövekedett a kőolaj iránti igény, a benzin értéktelen melléktermékből a legnagyobb tömegű és legtöbb jövedelmet biztosító kőolajtermékké vált. Ez az igény a feldolgozást egyszerű lepárlásból valódi gyártási folyamattá változtatta, nagyszabású tudományos kutatómunkát indított el, és megnyitotta a független vállalkozók előtt a lehetőséget, hogy nagy, integrált szervezetekké fejlődhessenek.

Az Egyesült Államokban a kőolajipar gyorsan terjeszkedett a középkontinensen, délnyugaton és Kaliforniában. 1909-től tájéka a kansasi és oklahomai kőolajkitermelés egyre nőtt. Észak-Louisianában felfedezték a gazdag Caddo-mezőt. A Standard nagy finomítókat épített Kansas Cityben, valamint Baton Rougeban, és csővezetékekkel kötötte őket össze a középkontinens kőolajmezőivel. A független kőolajvállalatok, mint a Gulf, Texaco, Pure, Tidewater, Sun és a többiek még több finomítót építettek a középkontinensen, Illionisban, Texasban, Kaliforniában és az Atlanti-óceán partja mentén. A Standard el volt foglalta az antitörzstörvénnyel és lámpaolajának az egész világot felölelő értékesítésével. Az utódvállalatok közül csak a Standard of Indiana látta előre, hogy a kőolaj-kitermelés esetleg nem tud lépést tartani a növekvő benzinkereslettel, ha nem lesznek képesek fokozni a benzinkihozatalt az adott kőolajmenyiségből. Az önállósodott Standard of Indiana gyártási főmérnöke, *William M. Burton* megvalósította a gázolaj egy részének benzinné való átalakítását. Ezzel a kihozatallal 18%-ról 44%-ra növekedett. Noha a krakkbenzin olyan bűdös volt, hogy eleinte a közvetlen lepárlással nyert benzinnél 3 centtel kevesebbet kellett adni, jó kompressziótűrése miatt mégis kapkodtak érte, és ez felverte az árát.

Az eljárás szabadalmaztatása és a szabadalom áruba bocsátása merőben szokatlan volt az amerikai társadalomban. Az Indiana magas árakat szabott. Csak a nagy vállalatok engedhették meg maguknak a licenc megvásárlását. A leleményes kisebb vállalatok némi módosítással hasonló eljárásokat dolgoztak ki. 1918-ban már egy fél tucat krakkolási eljárást alkalmaztak.

Burton krakkolási eljárásával kezdő-



dött a hidrokarbon-vegyészeti tudományos kutatás. A légköri desztillációval csupán elkülönítették a kőolaj összetevőit forráspontjuk alapján. A krakkolással vegyileg átalakították az egyes összetevőket. A hosszú láncú szénhidrogéneket rövid láncúakká törték fel, sőt ezeket egymással kombinálták. Ezzel a finomítás valóban gyártási folyamatá vált. A növekvő kereslettel növekedtek az árak is. 1911-ben a középkontinensen 1 liter benzin 2,4 centbe került, 1913-ban 4,5 centbe. 1914-ben 176 nagy, korszerű kőolaj-feldolgozó üzem volt az Egyesült Államokban, 1918-ban már 267. Persze a kőolajmezők közelében még számtalan apró, kezdetleges finomító működött. A gázolajmotor feltalálása növelte a könnyű gázolaj iránti igényt. Megkezdődött a kőolaj mélységi feldolgozása: könnyű- vagy motorbenzin, vegyipari benzin, könnyű gázolaj (dízolaj járműmotorok részére), középgázolaj (háztartási tüzelőolajként), nehéz gázolaj (helyhez kötött dízelmotorok és hajómotorok részére), végül a fűtőolaj zárta a sort. Mindez – a minőség javítása érdekében – rengeteg tudományos kutatással járt. Kialakult a kőolajvegyészet tudománya, ami később petrokémiai tudománnyá fejlődött tovább. A modern élet ma már elképzelhetetlen a petrokémia termékei nélkül.

Amikor elkezdődött a gázszállítás csővezetéken át, megfigyelték, hogy a vezeték hajlatainak mélypontján (a völgyekben) valamilyen benzinféle folyadék

csapódik ki. Csakhamar megállapították, hogy ezt a földgázban előforduló cseppfolyós gázok alkotják, amelyek még viszonylag kis túlnyomáson folyékonyak, de légköri nyomáson gázneművé válnak. Fajsúlyuk igen kicsi, és nagyon gyorsan párolognak. Gázkondenzátumnak nevezték az anyagot. A kondenzátumnak is sok összetevője van: a nyers gázolin vagy gázbenzin, a propán és bután (a háztartásokban népszerű PB-gáz) stb. Hamarosan megindult cél tudatos kivonásuk összenyomás és expanziós hűtés révén, majd abszorpció és hőkezelés, még később pedig „kifagyasztás” alkalmazásával. A nyers gázolint a benzinhez keverték, a PB-t pedig nyomás alatt palackozva a háztartások használták fel. 1911-ben 176 üzemből vonták ki a gázcsapadékot. 15 kivétellel valamennyi az Appalache-körzetben működött. Az összes kihozatal közel 2000 m³ volt. 1919-ben már 1191 üzem működött, összesen 93 000 m³ kihozattal.

Bakuban már jóval korábban felismerték a gázcsapadékot. Ott „fehér olajnak” nevezték. Illékony, robbanékony volta miatt a gépkocsik megjelenéséig csak oldószerként, folttisztító szerként használták.

A kisemberek csakhamar felfedezték, hogy a benzin árusítása jó hasznot hoz. Ezrével létesültek a töltőállomások. Egy tartályt vagy nagyobb hordót magas állványra helyeztek, és ebből csappal elzárható csövön folyt le a benzin. Nagyon

sok benzint árultak kannákból is. Fel-tűnően megjelölték, hogy ne tévesszék őket össze a lámpaolajkannákkal. Aki a kannákból vásárolta a benzint, sohasem tudhatta, milyen minőséget kap. Csakhamar megjelentek a benzinkutak két kalibrált üveghengerrel. Az egyiket kézi szivattyúval megtöltötték, ha megtelt, átváltott a másik hengerre. Amíg az elsőből lefolyt a benzin a gépkocsi tartályába, a másik telt fel. A váltások számát egy önműködő számláló gép rögzítette. A vevő pontosan ellenőrizhette, hogy mennyit kapott, és azt is láthatta az üveghengerben, hogy a benzin víz-tiszta-e.

Hogy ki építette meg az első behajtós, kútoszlopokkal ellátott töltőállomást, azt nem jegyezték fel az évkönyvek. Többen is maguknak követelik az elsőbbséget. Bővültek a szolgáltatások is: motorolaj-, hűtővíz-utántöltés, ablakmosás, abronskezelés, büfé kávéval, üdítőitalokkal, hamburgerek, hot doggal, tisztálkodási lehetőség, alkatrész- és kellékárúsítás. A nagy aszfaltozott országút-építkezésekkel párhuzamosan megjelentek az utak menti díszes, sokoldalú üzemanyag-állomások, mellettük az olcsó motelek, hogy az autózás vándormadarai és szerelmesei (sőt szerelmespárjai) kipihenhessék magukat hosszú útjaik vagy kirándulásaik során.

(A könyv korlátozott példányszámban még kapható a Hírlapkiadó Vállalat Blaha Lujza téri boltjában.)

Személyautó-, autóbusz-, kamionmosás, belső takarítás, kárpittisztítás,
polírozás, zsírzás, olajcsere.
Alváz- és üregvédelem TKD Dinol svéd technológiával, 5 év garanciával.

NONSTOP nyitva tartás!

Bitburger söröző – Autó-adásvétel!

Budapest XV., (Újpalota) Felszabadulás útja, Erdőkerülő út sarok



Fulda
a FULDA köpenyek
magyarországi forgalmazója
F2000 KFT.
Bp. XVII., Pesti út 16.
☎ 256-5829

A név kötelez! **Fulda**

KERES, KÍNÁL

E rovatunkban olvasóink hirdetéseit díjmentesen közöljük, kérésükre képpel együtt.

KERES

AUTÓ

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

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

LADA 2107-hez első lökhárítót komplett, homlokfaldíszrácstól, lámpát, továbbá 80-125-ös krosszmotort vagy blokkot, lehet léghűtéses is. Újlaki László, 7400 Kaposvár, Arvaház út 8.

LADA versenykész raliautót (nem széthajtottat) 60 ezer Ft-ig vennék. Málik Zsolt, 4031 Debrecen, Kishegyesi út 66. II/11. Tel.: 52/421-145.

MOSZKVICVS 2140 1500 cm³-es motort, futóművet, 3-4 évesnél nem régebbi karosszériát ár megjelöléssel. Bekker János, 5000 Szolnok, József Attila út 25. V. 33.

NSU PRINZ 600-ashoz működőképes motort (önindítóval), első indexeket és egyéb apró alkatrészeket, illetve komplett autót bontásra. Eigner János, 8200 Veszprém, Thököly u. 7. Tel.: 88/321-135 vagy 320-588.

RALI II. N2-es géposztályában indítható versenykész autót vennék vagy bérelnék. Molnár Tamás, 4225 Debrecen, Deák F. u. 43. Tel.: 52/386-398, hétvégén.

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

TRABANTHOZ alumínium motorvédőt és kiszerezhető bukócsövet. Papp Zsolt, 1032 Bp., Ágoston u. 6. 8/46.

VETERÁN sportkocsiját, leginkább az 50-es, 60-as években gyártott típusokat, felújítottan, illetve üzemképtelenül, lehetőleg típusisztán megvenném. Mesterházy Péter, 1056 Bp., Váci u. 55. Tel.: 118-0940.

VOLKSWAGEN Variántot bármilyen állapotban, de lehetőleg üzemképesen. Nagy László, 4400 Nyíregyháza, Korányi Frigyes u. 48. F/2.

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

MOTOKERÉKPÁR

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

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

ETX 250 E típusú motorkerékpárt maximum 6 éves korig, eredeti állapotú, ápolat előnyben. Kováts Edit, 1039 Bp., Juhász Gy. u. 9. 4/32.

FN SAHARA SV 350-hez hátsó kereket (gumifalcost), Sarolea M25 SV-hez irodalmat és márkatársakat, NSU Maxhoz gyújtáskapcsolót, valamint Viktória KR 35-höz (1928) márkatársakat és irodalmat. Ugyancsak keresek nikkeltankos 100-as Csepelhez ülést és láncvédőt, D-Rad R 04-hez kereket, tankot, ülést és kormányt, továbbá NSU 601 OSL-hez márkatársakat. Zilahi Zoltán, 5900 Orosz-háza, Móra F. u. 57/F. Tel.: 68/312-334.

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

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

NORTON-, AJS-, Raleigh- és New Imperial-alkatrészeket,

hiányos gépeket. Braun János, 1055 Bp., Kossuth tér 16-17. **OLDALKOCSIT**, az 50-es évekből. Steib vagy más német márká is érdekel. Tel.: 277-7025.

PANNÓNIA T 5-öshöz kilo-

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

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

teljes körű javítás
szervizmunkák.

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

MIDISIT KKT.

Mikrobuszokba ülés-
gyártás, beszerelés!

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

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

MIDISIT KKT.

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

méterórát, spirált és spirálmeghajtó fogaskereket házzal együtt. Csak gyári, új érdekel! Lugosi Zsolt, 6724 Szeged, Damjanich u. 11.

PANNÓNIA P20-ashoz légszűrőket, gyújtótrafókat, szénkefe-szorító rugókat és elsőlámpakeretet, új láncot. Német Lajos, 8073 Csákrény, Hősök tere 31.

PUCH 500-as és 800-as motor-kerékpárokat kompletten vagy ezek alkatrészeit. Állapot- és ármegejelölést kérek! Sinkovits Frigyes, 9400 Sopron, Ibolya u. 9. Tel.: 99/316-097.

RUDEGE és **VELOCETTE** motorkerékpárokat és -alkatrészeket, valamint 350-es OHV Harley-Davidson-motorblokkot. Szalai Zoltán, 2700 Cegléd, Batthyány u. 17. Tel.: 53/314-566.

VJATKA típusú régi szovjet ro-bogóalkatrészt, komplett motort és márkatársakat. Bruchter Péter, 1075 Bp., Dohány u. 39. fsz. 6.

VEGYES

ROMOS állapotú, de restaurálható régi autót és motorkerékpárt keresek. Az árajánlatokat, ha lehet, fényképpel, állapot- és ármegejelöléssel kérem. Kiss Ferenc, 7349 Szászvár, Diófa u. 25.

KEMPING-lakóautót, 2-3 évesig, megkímélt állapotban vennék. Telefon: este 226-1513.
4 DB 5.50 x 16"-os külső gumit keresek. Versegi Sándor, 5100 Jászberény, Honvéd u. 14.

KÍNÁL

AUTÓ

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

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

ALFA ROMEO GTV 6 2.5-es, 1986-os évjáratú, 9 könnyűfém

felnível, rozsdamentes, megkímélt állapotban eladó. Ugyanehez a típushoz motort, sebességváltót, karosszériaelemeket kínálok. Ugyanitt eladók 3800-as GM (Oldsmobil, Buick, Pontiac) befecskendezős motorok önindítóval és klímakompresszorral. Tel.: 87/311-537/4-es mellék, 9-18 h-ig.

AUDI 100-ashoz 4 db 5 1/2 J x 14" keréktárcsát, hozzá való 2 db 185/70 x 14-es Michelin MXZ tömlő nélküli (86%-os) gumianronccsal. Tel.: 93/312-975 napközben, vagy 93/313-385 este.

BARKAS autómotó Dacia-motórral, lámpabeállító eladó. Szekrényi Jenő, Kistelek, Rákóczi u. 9. Tel.: 62/364-341, este 18-19 h között.

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

BMW 1938-as évjáratot kínálok. Szeveninác Mihály, 7623 Pécs, Erreth L. út 18.



CITROËN CX 2000-es motort, váltót, hátsó lökhárítót és lámpát, 90 százalékos hátsó ajtót és üléseket, valamint 5 db 185 x 14-es Michelin gumit. Ördög Zoltán, 6725 Szeged, Bécsi krt. 6.

FIAT BALILLA, 1924-es évjáratú, nyitott kétüléses, tökéletesen felújítva, valódi bőr üléssel, fakormánnyal, üzemképes állapotban eladó. Tel.: 136-9812, este.



FIAT 500-as felújított állapotban, 1994. októberig érvényes műszakival eladó. Irányár: 58 ezer Ft. Kiss Ferenc, 7349 Szászvár, Diófa u. 25.

FIAT 850-es Sport Coupé, 95-ig érvényes műszakival, kitűnő állapotban, sok alkatrészsel (kis fogyasztású) eladó. Valder Attila, 7275 Igal, Táncsics-ltp. 4. Tel.: 82/372-272 (munkaidőben).

FORD ESCORT RS 2000 16V 7 ezer km-rel, 1992-es évjáratú,

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

LOPÁSGÁTLO
a Koppány-kormánybílincs, vághatatlan és látható védelem

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

NAGYKER. RAKTÁR KISKER. ÜZLET

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

ELŐNYÖS
vásárlóknak

JUTÁNYOS

OPHEL **GM**

BELVÁROSI AUTÓCENTRUM
Kft.
OPHEL MÁRKAKERESKEDÉS:

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

MÁRKASZERVIZ:

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

garázsban tartott, eladó. Szabó György, 1188 Bp., Kalász u. 8/A.

FORD TAUNUS 17 M P3FC, 32 éves, forgalmi nélkül, nagyon jó, négyhengeres, soros motorral, váltóval, egyben vagy bontva, 14 ezer Ft-ért. Bolfert, 9608 Sárvár-Rábasömjén, Marx K. u. 51.

IFA-DKW 700 (P-70) négyszemélyes, 36 éves restaurált személygépkocsit vizsgakész állapotban, átfényezés előtt vagy után igényesnek, 170, illetve 200 ezer Ft-ért. Bognár, 6070 Izsák, Kossuth L. u. 95. Hétfé-geken!

LADA 2101 Gr N-es versenyautó rajkész állapotban olcsón

eladó. Muzsek Árpád, tel.: 72/335-164.

LADA 1300-as, 1978-as évjáratú, kifogástalan állapotban, 1 éves műszakival, friss zöldkártyával, felújított motorral. Irányár: 70 ezer Ft. Prosszer Zoltán, 2862 Aka, Kossuth L. út 51. Tel.: 34/377-820.

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. Érdeklődni: Takács Attila. Tel.: 183-4156. Hétfőtől péntekig, 10-17 h-ig.

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 (Gögös Ignác u.) 42.
Tel./fax: 272-3287



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 részlet-
fizetéssel már egy új autó tu-
lajdonosa lehet.

MERCEDES 240 D 72 LE-s motor, 40 ezer km-t futott, álló-
lámpásba és fekvőlámpásba is
beépíthető. Gépkocsiban kipró-
bálható. Tel.: 22/318-619.

MERCEDES 240 D W 123 tí-
pusú gyorsított, 72 LE-s, jó
állapotú motorral kiprobálható,
kedvező áron. Szántó Norbert,
Székesfehérvár, Feketehegy,
Kőrösi út 12.

MERCEDES 123-hoz 2300-as,
hathengeres benzinmotort, por-
lasztó nélkül, jó állapotban 5
ezer Ft-ért. Tel.: 98/312-246.

OPEL COMMODORE-ből
(kétajtós) származó, kitűnő álla-
potú első üléseket. A vezetőülés
magassága is állítható, 8-féle állí-
thatósági lehetőség. Ifj. Tóth
István, 5510 Dévaványa, Ma-
dách Imre út 13.

OPEL KADETT GSI, 2 ajtós,
fehér színű, 1990-es évjáratú,
2.0i 16 szelepes, 150 LE-s mo-
torral, 2 év műszakival, zöldkár-
tyával, vonóhoroggal eladó, il-
letve Nissan Sunny, 2 ajtós, sö-
tétszürkemetal színű, 1992. de-
cemberi évjáratú, 1.4 SLX, 16

szelepes, 75 LE-s motorral, 2
éves műszakival, zöldkártyával
(a motorban 15 ezer km), sürgő-
sen eladó. Tel.: 82/321-121, il-
letve 60/368-059.

OPEL REKORD 2.0 S automa-
ta váltós, 1981-es kiadású, jó ál-
lapotú, decemberig érvényes
műszakival, 165 ezer Ft-ért el-
adó. Továbbá 5 fokozatú FIAT
127-es vagy choppermotorke-
rékpár-csere érdekel, kevés ráfi-
zetéssel is. Asztalos Árpád,
Debrecen, Kender u. 15. Tel.:
52/340-859.

PEUGEOT 304-es, 20 éves, ki-
tűnő állapotban, 1994. augusztus-
ig műszakival, irányár 80 ezer
Ft. Továbbá kínálok egy másik
Peugeot 304-est szétszedett álla-
potban, alkatrésznek, irányára:
25 ezer Ft. (Motor, váltó, futó-
mű, kormány stb.) Szabó János,
4481 Nyíregyháza-Sóstó-
hegy, Úttörő u. 46.

POLONEZ Gr. B-s exverseny-
autó egyben vagy bontásban, il-
letve gyári új Polonez-karosszé-
ria. Továbbá Renault 11 Turbo
sértetlen karosszéria, hibátlan

AUTÓMOSÓK:

kompresszor,

gőzborotva,

magasnyomású zsíró,

magasnyomású mosó

nagyjavítása, javítása

és karbantartása.

AUTÓSZERELŐK:

krokodilemelők

és levegőgépek javítása.

GUMISZERELŐK:

centrírozógép és gumi-

szerelő gép javítása.

Chromacél Kft.

2085 Pilisvörösvár,
Ady u. 1.

Tel.: 26/330-155/13 (üzem)

60/332-345 (igazgató)

Fax: 26/330-309

Ügyintéző: Csőke József

CAR GO

AUTÓVILLAMOSSÁGI ÁRUHÁZ

BUDAPESTEN HÁZHOZ SZÁLLÍTÁS

nyitva:

hétfő-péntek:

08.00-16.00

ZEUS INTERNATIONAL KFT.

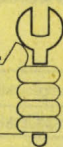
Budapest, XIV. Zala u. 23.

Telefon: 252-48-92

ZEUS INTERNATIONAL LTD.



PARTS & SERVICE



kárpittal és ülésekkel, motor,
váltó, egyben vagy bontásban.
Valamint Lada-motoralkatrész-
ek és 78-as Opel Kadett C
egyben vagy bontásban. Bögös
Sándor, 1145 Bp., Újvidék tér
1. Tel./fax: 163-6767.

RENAULT 25 GTO 2.1 dízel,
5 ajtós, fehér színű, újszerű álla-
potban, 33 ezer km-rel eladó.
Felszereltsége: szervokormány,
infrás központi zár, elektromos
ablak, fordulatszámérő, zöld
hővédő üvegezés, állítható kor-
mány, deréktámasz, dönthető
hátsó ülés, Blaupunkt 4 hang-
szórós rádiós magnó, vonóho-
rog. Kiss Csaba, 6300 Kalocsa,
Munkás u. 21. Tel.: 78/361-
501.

ROVER 820 TI Sport, nulla
km-es, eladó. Teljes gyári extra
(turbo-intercooler, klíma, Reca-
ro sportülések stb.), különlege-
sen kedvező áron. Rádiótelefon:
06-60-318-408.

TOYOTA CELICA 4WD Turbo
Gr N-es és Opel Kadett GSI
16V sok tartalék alkatrészszel,
kerékkel eladó vagy a 94-es
évadra kiadó, rali- vagy rali-
krosszversenyekre. Tel.: 72/
465-483.

TRABANT-motor, a magyar
mezőny legerősebbje (52 LE), 4
felömlős, alu ékszíjtárcsás,
komplett „golyvás” kipufogó-

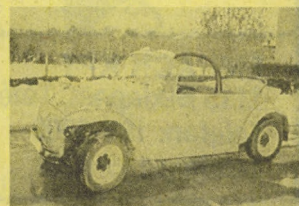
dobbal eladó. Telefon napköz-
ben: 72/311-892, este: 72/337-
956, Iványi László.

TRABANT GR A versenyau-
tók, ötsebességes váltók, 46
LE-s motorok eladók. Szabó
György, 1188 Bp., Kalász u.
8/A. Telefon: 06-60-332-246.

VW 9 személyes transzporter el-
adó. Rónási Zsolt, 8960 Lenti,
Jókai út 5. Tel.: 92/353-244.

VOLKSWAGEN PASSAT, 4
db totálkáros, 1928-as évjáratú
személygépkocsik forgalmival.
Bajzath Tibor, 3400 Mezőkö-
vesd, Eötvös u. 16.

VW 1300 Buggy 1600-as mo-
torral, KPM átalakítási engedély-
lyel, friss műszaki vizsgával. Mu-
anyag elemekkel 205-ös gumik
sportfelmin. Ára: 300 ezer Ft.
Cserébe VW 1300-tól 1303 tí-
pusig bármilyen Bogaratt beszámítok.
Esetleg Harley-Davidson Sportstert 1000-est, erre rá-
fizetnék. Vennék kp-ért is
1000-es Sportstert. Csató Péter,
6500 Baja, Csendes u. 22.



ÚJ

Most

60 000 Ft-tal **OLCSÓBB!**

BARKAS-MOTORCSERE

gyári új **RENAULT** motorral,

a Környezetvédelmi Minisztérium
támogatásával.

WESTO Kft.

186-8857



**KÁRÁSZY
CÉG**

alapítva: 1872

BOGE BILSTEIN
Lengéscsillapítók

Ajtókitámasztó
gázrugók, spirál-
rugók 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
Ságyei Mense u. 6.
Tel.: 153-3324

Lengéscsillapítók ki és beszerelése.

Viszonteladóknek magas kedvezmény!



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

Nyitva tartás:

hétköznap
8-16 óráig.

KERES, KÍNÁL

EURÓPAI ÉS JAPÁN AUTÓKHOZ RAKTÁRRÓL!

Lipmesa



LENGÉSCSILLAPÍTÓK

Garantált minőség akciórón!
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 PI:

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

Tel.: **215-3857**
134-0278

KÖZPONTI RAKTÁR ÉS ÉRTÉKESÍTÉS:

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

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

**GLO FÉLTENGELY-
CSUKLÓ**

Készletek (gumival együtt) pl.:

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

**FRAP gömbfejek, lengőkarok,
kormányrudazatok.**

Példák kedvező árainkból:

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

Holland fékbetétek:

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

VIDÉKRE DÍJTALAN POSTÁZÁS!

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

A CSAPAT

BAJA: AUTÓ PANKOVICS Kálvária u. 1. T.: (79)321-333
BÉKÉSCSABA: P és BT. Bartók B. u. 66/1. T.: (66)328-984.
BUDAPEST: KOZIK ÉS TÁRSA AUTÓS BOLT Rákóczi F. u. 194.
(XXI.) T.: 277-8222. **SASKÓ AUTÓS BOLT** 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 Autószerelő Botond u. 1. (Riminyi u.
sarak), T.: 23/365-777. **MISKOLC:** LI és RA BT. Kisfaludy u. 87.
T.: (46)380-751. **NYÍREGYHÁZA:** Gyekis és Társai Kft., Ószőlő u. 6.
T.: (42)318-350. **PÉCS:** PRINZ FUTÓMŰ Siklósi u. 33. T.: (72)313-996.
SZOMBATHELY: BÁRDAUTÓ Sport tér 4.
SALGÓTARJÁN: SEDAN AUTÓS BOLT Zpi felüljáró, Pavilon sor. T.: (32)-
317-984 **TATABÁNYA:** AUTÓ ÁSZ Március 15. u. 7. Tel.: (34)331-360

VISZONTELADÓKNAK, SZERVIZEKNEK KEDVEZMÉNY!

Rögzítőhevederek, kltámasztó és
polcrudak áruszállításkor
nélkülözhetetlenek.
ADR-előírásoknak is megfelelő
rögzítéstechnika = **EMPACK**

a RÖGZÍTŐHEVEDER
választékunk

Lenyűgözl Önt is



EMPACK KFT
1115 Budapest, Tétényi út 15—17.
Telefon: 185-3500
Telefax: 185-0059

WARTBURG-hoz négyütemű, komplett új motor gyári csomagolásban eladó. Telefon napközben: 138-2953, Bánki Gyula, vagy este 226-5938.

WARTBURG-hoz oldalt billentő szerkezet eladó. Langer László, 1124 Bp., Bűrök u. 21.

WAUXHALL Velox típusú, 6 hengeres, 2138 cm³-es, 1936-os évjáratú, félig restaurált személygépkocsit. Tel.: 52/316-258.

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

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

MOTORKERÉKPÁR

BERVA típusú 2 db kismotor egyben eladó, 58-as évjáratú, eredeti állapotban, üzemképesen, magyar gyártmányú. Irányár: 30 ezer Ft. Rádásul adok egy harmadikat is sok új és régi alkatrészrel. Ifj. Nagy Sándor, 4220 Hajdúböszörmény, Veres Géza u. 7.

BMW R 51/3-as motorkerékpárhoz váz, első teleszkóp, tank, differenciálmű, első lámpa, hátsó sárvédő, kerekek. Pagasu nyereg, km-óra, kormányoszaktorok, kürt, kapcsolók és egyéb apróbb alkatrészek, teljes kipufogórendszer stb., csak egyben. Irányár: 65 ezer Ft. Bíró Gábor, 3400 Mezőkövesd, Júlia út 18.

DANUVIA 125 cm³-est forgalmi nélkül, 2 db motorblokkot, 1 db főtengelyt hengerrel kompletten, újszerű állapotban. To-

vább eladók vagy elcsereíthetők az alábbi alkatrészek: 1 db Skoda 120-as sebességváltó és hengerfej, apróbb alkatrészek. 1 db Trabant-tetőcsomagtartó, 100-as Skoda-ülések és apróbb alkatrészek. Bontott Polski FIAT 126-os motor és váltóalkatrészek. 1 db Bosch-generátor újszerű állapotban, garanciával. Skoda Octavia és 1102-es motorok alkatrészek. Kovács György, 5650 Mezőberény, Bajcsy-Zs. u. 36. Tel.: 66/352-857.

DNYEPR 650 cm³-es, 40 LE-s, 0 km-es, oldalkocsis, vadonatúj motorkerékpárok oldalkocsis, és a nélküli meghajtással. Áfa, vám kifizetve. Ár: 118 ezer Ft/db.

ETZ 150 cm³-es de Lux 2 db motorkerékpárt, 400 km-t futottak, piros színűek. Gyári állapotban, érvényes műszakival 95-ig. Irányár 45 ezer Ft/db. Radák Róbert, 2611 Felsőpetény, Csokonai út 19.

ETZ 150 cm³-es, 4 éves, kitűnő állapotban eladó. Irányár: 33 ezer Ft. Csiszár Attila, 8000 Székesfehérvár, Vereckeai út 17. Tel.: 22/309-576.

ETZ 250-es sürgősen eladó, hatéves, friss műszakival. Orizsák György, 5675 Telekgerendás, Arany J. u. 2.

ETZ 251-es, 3 éves, 84 ezer km-rel eladó. Irányár: 42 ezer Ft. Kínálok még SOMA műbőr kétrészes motorosruhákat (175 cm magasságig), vesevédőt, motoroskesztyűt 7 ezer Ft-ért. Bogárnár Imre, 8360 Keszthely, Szentdyf u. 18.

FN SAHARA SV 350-es motort, NSU OSL 351-501 vezérműkeréket, nyomórúdat, hengert, hengerfejeket, váltóházat és alkatrészeit, tankot. CZ 175-ös lemezvázashoz motort, D-Rad R



FLEXABO KERESKEDELMI KFT.

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

Fiorella

Fiorella gömbcsuklók



Doduco autóvillamosság



Fifft lámpatestek



Rhibo karosszéria elemek



E. Techno 1. izzítógyertyák



Schmitter porlasztócsúcsok



Löbro féltengelyek



Victory tömítések



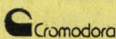
Gates vezérműszíjak, ékszíjak

E.T.F. fékbetétek



Spica LODGE gyújtógyertyák

Cromodora visszapillantó tükrök



Savara levegő és olajsűrűk

Prandini vízpumpák



ATE fékalkatrészek

Kolbenschmidt motoralkatrészek



AUTÓALKATRÉSZ NAGY- ÉS KISKERESKEDELEM

04-es motort, Puch 250 S4 hengert, váltót, karburátort és dinamót. Kínálok még Csepel 100-as Turánhoz hengert, DKW NZ 350-es és RT 125-ös katonai motorkerékpárokat, Triumph (TWN) 125-ös vázat, valamint Puch S4-es és DKW RT 175 S motorkerékpárt. Zilahi Zoltán, 5900 Orosháza, Móra F. u. 57/ F. Tel.: 68/312-334.

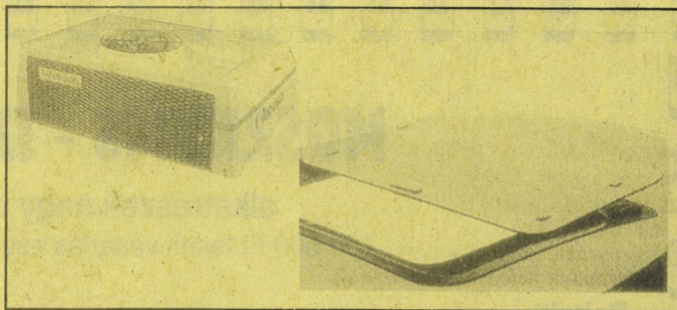
GOGGO 200 típusú, 198 cm³-es, önindító, 1955-ös, forgalmival rendelkező robogómat eredeti állapotban kínálok. Tel.: 52/316-258.

HONDA CB 400 N-est 1995-ig érvényes műszakival, 14 ezer km-rel. Mócz Zoltán, 3518 Miskolc, Csajkovszkij u. 21.

HONDA MTX 80, 83-as kiadású, Yamaha DT 80 MX, 82-es

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 tu-



dunk 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

**MOSS
SECURITY**

Távírányítós Autóriasztók
Távírányítós angol
autóriasztók 5960-32000 Ft
között. Rádiók, központi
záraz, extrák beszerelése.

GRAVÍROZÁS

Viszonteladók is
kiszolgálunk.

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

kiadású, Yamaha RX 80 MX
82-es kiadású kismotorokat. To-
vábbá eladók 2 db bontott Ya-
maha 80-asból származó alkat-
részek: váz, motorblokk, kere-
kek, tank, ülések és sok apróság.
Cziczalek Gyula, 2400 Dunauj-
város, Kondor B. u. 13/2.

HONDA MTX 80 R és (Babet-
ta) segédmotor eladó. Rónási
Zsolt, 8960 Lenti, Jókai út 5.
Tel.: 92/353-244.

HONDA VF 1000 F-est kevés
km-rel, jó állapotban. Lang Já-
nos, 8900 Zalaegerszeg, Pesti
Barnabás u. 4. Tel.: 92/317-
497.

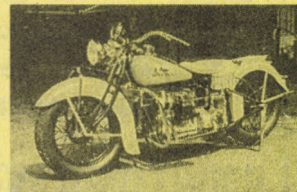
HARLEY-DAVIDSON 1200
SV-hez vázat, 1929-es 600-as
Douglas motorkerékpárt hiá-
nyosan, üzemképes T-5-ös Pan-
nóniát, Csepel 100/48-ast hiá-
nyosan. Szalai Zoltán, 2700
Cegléd, Batthyány u. 17. Tel.:
53/314-566.

HONDA VF 400 F-hez benzin-
tartály eladó. Kiss László, 2628
Szob, Táncsics M. u. 10. Tel.:
173-2830.

HONDA VFR 750 F 2 és fél
éves motorkerékpár, 9 ezer km-
rel, új Michelin radiálgumikkal
(hátsó 180/55) versenykipufu-
góval, 590 ezer Ft-ért. Tel.:
187-2465.

HONDA VOCAL Super de
Luxe 4 ütemű, 50 cm³-es robo-
gót. Új bordópiros fényezés,
arany díszlécekkel, új gumik,
automata szívató és benzincsap,
önindító, végtelen fokozatú vál-
tót, lengőkaros rugózás elől.
Egyliteres fogyasztás. Csere is
érdekl. Irányár 65 ezer Ft.
Kenderesi Krisztián, 6400 Kis-
kunhalas, Radnóti M. u. 42.

INDIAN négyhengerest, 1936-
ost, restaurálva. Texasban hasz-
nálták rendőrségi járómotor-
ként, különlegessége, hogy a
megrendelő kívánságára nem
upside-down típusú motorral
szerelték. Ára 40 ezer SFR. Pe-
ter Wieg, Peter-Ochs-Str. 25.
CH-4059 Basel, tel.: 41/61-
354-458.



JAWA-blokkot gyári alkatrész-
szekkel felújítva, 0 kilométerest,
6V-ost, krómozott, homokfű-
vottat 13 900 Ft-ért, Simányi,
1145 Bp., Columbus u. 65/C.
Tel.: 163-6723.

JUNAK M 10-est felújítva, sok
alkatrésszel. Irányár: 32 ezer Ft.
Kádár Zoltán, 6622 Nagymá-
gocs, Szentesi u. 135.

KAWASAKI GPZ 750 UT,
85-ös kiadásút, 1 év műszakival,
új lánc-lánckerék, fékbetét stb.,



AUTÓKLÍMA

berendezések
beépítésére és szervizelésére
keres partnereket a

DIA VIA

magyarország
kizárólagos importőre a

KLÍMA

Jelentkezéseket az
alábbi címre kérjük:

KLÍMA I.C. RT.

DIA VIA

Vezérképviselőt

1119 Budapest,
Fehérvári út 44. II/208.
Tel.: 161-3927,
166-7644/012, 203
Fax: 185-2983.

**Kényelmes és
biztonságos vezetés
minden évszakban**

megkímélt, szép állapotban, 210
ezer Ft-ért, illetve maximum 70
ezer Ft-ig négyütemű 250-est,
elfogadható állapotban beszámí-
tok. Chopper jellegű előnyben.
Jánosi Lajos, 4220 Hajdúbö-
szörmény, Hargita u. 88.

KAWASAKI ZXR 750-es, 89-
es évjáratút 15 ezer km-rel, eny

AMEGA
Studio

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

Business Umbrella
VÁMÜGYINTÉZÉS
gyorsan, reális áron,
teljeskörűen
- V rendszám
- haszonkölcsön-szerződés
- haszonbérleti szerződés
- határon történő
vámügypintézés
Telefon:
266-6875, 266-4926
East-West Business Centre
1088 Budapest, Rákóczi út 1-3.
BUSINESS UMBRELLA

hén sérült. Csere is érdekel.
Irányár: 370 ezer Ft. Valkai Imre,
6033 Városföld, Nyár u. 19.
Tel.: 76/474-035.

KELTORPH, Matchless, Puch
125 TS, DKW, Simson 250 ve-
teránokhoz motorblokkot, NSU
OSL 500-as kerekeket, és sok
egyéb alkatrészt, komplett Tat-
rant, valamint DKW és BL-7

MOSZKVIC - IZS - ALEKO

alkatrészek nagy választéka!

100 000 Ft feletti vásárlás esetén árengedmény!

Boltok:

Békéscsaba, Nagy Balogh J. u. 10. Tel.: 66/326-146
Budapest, Frangepán u. 58. Tel.: 270-0377/159 mell.
Szeged, Algyői u. 21. Tel.: 62/313-261
Kecskemét, Fehérvári u. 7. Tel.: 76/328-987

Nyitva: 8-16 óráig
Nyitva: 8-16.30 óráig
Nyitva: 8-17 óráig
Nyitva: 8-16 óráig

Békéscsabai boltunkból postai utánvétellel is szállítunk!

stabil motorokat együtt vagy külön-külön, kedvező áron. Frank István, 7500 Nagyatád, Arany J. u. 19.

KTM 250-es krosszmotorkerékpárt, 87-es, 44 LE-s, megkímélt állapotban, újra festve (kék-fehér), 40 ezer Ft-ért. Magyar Csaba, 9798 Ják, Petőfi S. út 19.

PANNÓNIA P20-as motorke-rékpár, 1968-as évjárat, teljesen felújítva, gyári állapotban, műszakival. Továbbá gyári új alkatrészek, pl. hengerek, dugattyúk, váltó- és vázalkatrészek. Balog László, 7122 Kakasd, Ifjúság út 538.

PANNÓNIA P21-hez forgórészt, szénkeféket, megszakítókat, P12-eshez kipufogódobot, alumínium márkaelemlémát. Esetleg cserébe adok más P21-es alkatrészeket, krómozott P 21-es dobót. Dukony Zsolt, 2517 Keszthely, Esztergomi út 114.

PANNÓNIA P21-eshez alumínium lengővillát (amely a kísérleti széria legelső, számozott darabja) műszaki dokumentációval együtt, 8 ezer Ft-ért. Bruchter Péter, 1075 Bp., Dohány u. 39. fsz. 6.

PUCH M 50 JET típusú motorke-rékpárt, gyártási év: 1989, 50 cm³-es, léghűtéses, hatsebesség. Károly Attila, 8287 Mór, Bartók B. u. 30. Tel.: 22/408-287.

SIMSON 250 cm³-es, 1960-as évjáratú, üzemképes állapotban több tartalék alkatrészsel eladó. Tel.: 27/341-717, este 6 h után.

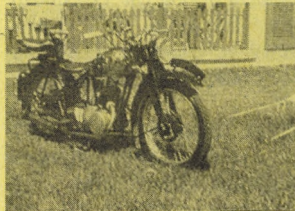
SUZUKI GS 650 G típusú, 82-es évjáratú motorkerékpárt teljesen felújítva, újrafestve (fekete) eladó vagy elcserélhető. Érdek-

lődni lehet: hétköznap a 68/312-018-as telefonon.

TATRAN csehszlovák gyártmányú, 125 cm³-es, önindító, 30 éves motorkerékpárt gyűjtőknek. (Nincs átírva.) Fokozott kivitelű, zöld színű és csontszínű betétekkel. Az indexbúrák is eredetiek. Tel.: 26/326-166. Pomáz.

TOMOS 50-es négysebességű, Jawa 250-est eredeti állapotban, Romet mopedet és Bervát. Ördög Zoltán, 6725 Szeged, Bécsi krt. 6.

ZÜNDAPP DBL 250-es, 1934-es kiadású, gyönyörűen restaurált veterán motor 135 ezer Ft-ért, továbbá Jawa Duplex Block 250 típusú, 1939-es, restaurálás előtti állapotban 25 ezer Ft-ért, Velorex jó ponyvával, jó állapotban 38 ezer Ft-ért eladó. Fűzfa Tamás, 9200 Mosonmagyaróvár, Április 4 út 23.



YAMAHA FZR 1000, 87-88-as évjáratra való láncc- és lánckerékészletet kínálok. 1118 Bp., Somlói út 2/B. Tel.: 182-1735.

YAMAHA XS 250 típusú, kéthengeres, négyütemű utcai motorkerékpárt, kitűnő műszaki állapotban 85 ezer Ft-ért. CZ 125 cm³-es, központi rugós krosszmotorkerékpárt versenykész állapotban. Továbbá krossz CZ 250-500-hoz vázak, teleszkópok, hengerek, váltófogaskere-

GO, SUZI, GO! SUZUKI

RF 900 RR.(94).....	1.101.000
GSXR 750 W.(94).....	1.101.000
GSXR 1100 W.(93/94)	1.181.000
DR 650 RSE.(94).....	561.000
VS 800.....	821.000
RF 600 R.(93).....	821.000

Új és használt: Suzuki, Yamaha, Kawasaki, Honda, Ducati, BMW, Cagiva, Harley-Davidson, Triumph. **Pl. Kawasaki ZZ-R 1100(93).....1.120.000**

Fun & Power
INTERPOWER®
BUDAPEST
MOTOROK ÉS KELLÉKEK

KERD ARJEGYZEKUNKETI

(1) 16-59-387

© CREA

B&F

KATALIZÁTOR

a tiszta levegőért

Brukner & Fodor
International Discount Muffler
Parts & Equipment Co.

ORSZÁGOS SZERVIZHÁLÓZATÁVAL ÁLL
A KÖRNYEZETÜNKÉRT TENNI AKARÓ AUTÓSOK RENDELKEZÉSÉRE

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



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

Az árak 30 %-os kedvezményt tartalmaznak.

kek, tankok és egyéb alkatrészek, valamint MZ TS 125, illetve ETZ 125-höz alkatrészek, hengerek, dinamók, generátorok, dugattyúk, fogaskerekek és apró alkatrészek eladók. Bokor Sándor, 7400 Kaposvár, Esze T. u. 11.

VEGYES

LADA-, Trabant-, Simson-, MZ-, ETZ-, Jawa-tuningleírás kínálok, ár: 300 Ft és postaköltség. Gyenes György, 4300 Nyírbátor, Vasvári Pál u. 4.

AZ AUTÓ-MOTOR 1982 és 1992 közötti évfolyamait. Csekeként érdekelne Polski FIAT 126-os önindító-generátor és más egyéb alkatrészek, valamint 125 cm³-es Csepel motorkerékpár bármilyen alkatrésze. Kovács György, 6550 Mezőberény, Bajcsy-Zs. u. 36. Tel.: 66/352-857.

rébe. Lugosi Zsolt, 6724 Szeged, Damjanich u. 11.
JAWA 350-es, jó állapotú, kissé sportosra átalakított motorkerékpár eladó, vagy MZ ETZ 150-esre cserélhető. Minden megoldás érdekel. Szigeti László, 2422 Mezőfalva, Kinizsi Pál u. 81.

JAWA 250-es, 1971-es kiadású, üzembépes, jó állapotú motorkerékpár eladó, vagy segédmotorra cserélhető. Kocsis László, 3898 Abaújvár, Petőfi u. 43.

COMMODORE AMIGA számítógépet eladnám, vagy jó állapotú 250-es ETZ-re cserélném. Juhász Tamás. Tel.: 46/391-448, a délutáni órákban.

TRABANT 601/1972 limuzint (motor- és kuplunghiányos) általában felújítva, 5-8 éves üzemre alkalmas fehér karosszériával, 60 százalékos gumikkal, egyben vagy részlegesenként 5

ezer Ft-ért, valamint felújításra alkalmas P-10-est 10 ezer Ft-ért és T1-5-ös motorblokkot forgalmi engedéllyel 5 ezer Ft-ért eladnék, vagy kifogástalan állapotú Simson robogóra, kétszemélyes Babettára, fűnyírógépre, női kerékpárra cserélnék, helyszíni megegyezéssel. Bognár, 6070 Izsák, Kossuth út 95.

HARLEY-DAVIDSON 750 cm³-es blokkot 750-es Indian-blokkra és 600 cm³-es Zündappot hiányosan 350 cm³-es BMW-re cserélnék. Fulai Sándor, 6065 Lakitelek, Szikra u. 67.

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

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

YAMAHA XZ 550 S típusú, 1988-as évjáratú, teljesidomos V-motor, vízhűtéses, 1996-ig műszakival eladó. Ára: 250 ezer Ft. Csere esetén érdekel chopper, illetve Honda VTR, hasonló évjáratú. Molnár János, 2600 Vác, Rigó u. 8. II/6. Tel.: 27/314-411/144 mellék, 06-14 h-ig.

HONDA XL 500 S enduro-motorkerékpár eladó vagy másik enduróra cserélhető, 145 ezer értékben. Szabó Ferenc, 7191 Hőgyész, Fő út 82.

YAMAHA XS 250 Special choppermotor eladó. Irányár: 160 ezer Ft. Elcserélhető 125 cm³-es Gilerára, 125 cm³-es Aprilia Replicára vagy más 150 cm³ alatti motorra. Braun Roland, 2400 Dunaujváros, Rákóczi F. u. 38. Tel.: 60/392-321.

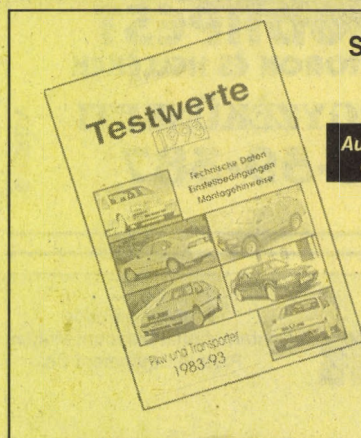


**KFT.
FÉKCSÖVEK,
légféktömlők,
HIDRAULIKA
csövek**
gyártása, értékesítése.

Postai utánvétellel is.
Szervo- és

klimaberendezések
gumicsöveinek javítása
rövid határidővel.

Cím: HORVÁTH
2120 Dunakeszi,
Esze Tamás u. 7.
Tel./fax:
06/27/341-442.



**Szakkönyvek profiknak
maróti**

**Autóműszaki Könyvkereskedés
és Csomagküldő Szolgálat**

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

Nyitva:
hétfőtől péntekig
10-18 óráig

Kérje ingyenes
könyvkatalógusunkat!

AZ AUTÓ-MOTOR 1987 és 1991 között megjelent számaint, hiányosan. Méri Imre, 5310 Kisújszállás, Szabadság téri ltp. 12. IV/17.

FUTÓMŰELLENŐRZŐ (Optimet 2) Elkon 105 képernyős CO-mérővel eladó. Szeberényi Jenő, Kistelek, Rákóczi u. 9. Tel.: 62/364-341, este 18-19 h között.

CSERE

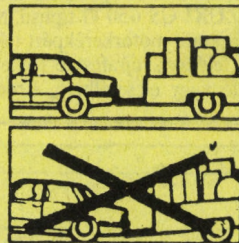
DACIA-hoz gyári, új porlasztót kínálok megvételre, vagy Pannónia T 5-ös új alkatrészekért cse-



**HASZONGÉPJÁRMŰVEK
ÉRTÉKESÍTÉSE,
MÁRKASZERVIZE
INTER-ÉPFU
BUDAPEST KFT.**

1201 Budapest,
Helsikni út 105.
T.: 177-5385, 157-0509
F.: 157-1413

**LADA, VOLVO
gépkocsijának hátsó
tekericsrugóba szereltessen
segédrugóként légrugót**



- Így
- csökken a gépkocsi kisorsodási veszélye,
 - javul a kanyarstabilitás,
 - növekszik a lengéscsillapítók és a tekericsrugók élettartama,
 - a sárvédő nem éri a földet.

Vidékre utánvétellel is szállítunk.

A légrugók beszerelését a Közlekedési Főfelügyelet engedélyezte.

Ugyanitt személygépkocsi-gumiabroncs szerelése, javítása, értékesítése.

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

CARIMP

Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.

 **TOYOTA**



**HIVATALOS
MÁRKAKERESKEDŐ**

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



MINDENT EGY HELYEN!

**BEMUTATÓTEREM - SZERVIZ -
ALKATRÉSZEELADÁS**

**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.

PIRELLI

Pásztóy

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



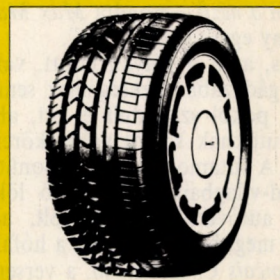
P 1000, P 2000



P 600



P 700-Z



P ZERO

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

P-Pásztóy Kft.

Központi raktárbázis: 1223 Budapest, Erdőhegy u. 1. (70. sz. főút 10,5 km, benzinkút mellett)

Tel./Fax: 226-2598, 226-2589 (csak munkaidőben)

Nyitva naponta: 8-12.30, 13.30-17-ig. Szombat, vasárnap zárva.

Kapható továbbá:

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

PIRELLI

gumival a legjobb nyomon jár!

HEVES JEGES

24 ÓRÁS AUTÓS JÉGREVÜ

Ez az esemény is úgy kezdődött, ahogyan a többi szokott. Ugyanaz a nap kelt fel Chamonix-ban, a Mont Blanc lábánál, amely a hagyományos 24 órás versenyek reggelén szokott. *Franz Hummel*, a verseny főrendezője valószínűleg ugyanolyan nyugodtan aludta át az éjszakát, ahogyan szokta, még nem sejtette, mi vár rá a következő 24 órában. Nem is gondolta, hogy az eseményt követő reggelen botránytól lesz hangos a francia szaksajtó, s hogy a történeteket a gyengekező rendezésnek tulajdonítják. Az indulatok meglehetősen hevesek voltak, a hangulat igencsak jeges. A botrány pedig olyan hangosra sikerült, hogy a nemzeti szövetség azonnali vizsgálatot kezdeményezett, s a tradicionális „jégrevü” jövője komoly veszélybe került.

Sport vagy dzsembori volt, amit láttott? – merült fel jogosan a kérdés abban a húszezer nézőben, aki ott volt, s a tv-nézők százezreiben. A nézők persze szívesen fogadják a mutatványokkal tűzdelt, látványos viadalokat, s a BMW, az Opel és a Mega a szezon kezdete óta tartó ádáz küzdelme az Andros Kupában magában hordozta a kemény csata lehetőségét.

– *A szabályokat úgy alkottuk, hogy „eseményekben gazdag” autózást, de komolyabb ütközések nélküli versenyt láthasson a néző – mondta Max Mamers, a verseny egyik „szülőatyja”.*

Nos, amit a pályán látott, valószínűleg legádázabb ellenségeinek sem kívánja. A pokol szabadult el ott, ahol versenyautóknak kellett volna köreiket róniuk. A futamok inkább hasonlítottak a biliárd-vilgbajnokság kezdő lökéséhez, mint autóversenyhez, s volt, aki nem üszta meg, hogy felkenjék a hófalra.

François Chambelland, a verseny igazgatója bevallotta, a versenybírószág, a sportirányítás valóban nem tudta a fejelemzetlen, néha szándékosan gonosz-kodó pilótákat visszavezényelni a sport-szerűség mezsgyéjére.

– *A versenyt csak azért engedtem lefutni, hogy mentsem a menthetőt, hiszen ha minden szabálytalankodót kizárunk, nem lett volna kinek lengetni a zászlót – mondta a főnök.*

Az eseményekkel kapcsolatban felmerült a tojás és a tyúk problémája. Nehéz eldönteni, a versenyzők magatartása zavarta-e meg a bírókat olyannyira, hogy néha késve intették le a befutókat, vagy



Az új francia csodafegyver, a Mega

esetleg minden baj okozói a bírók voltak. Tény, hogy rövid idő alatt anarchiává változott az egyébként óraműpon-tosságáról híres rendezvény.

A verseny hat futama alatt, mint az előzményekből kiderült, látványban, izgalomban nem volt hiány. Az első futamot a *Duez-Bugalski* páros nyerte BMW 318i-vel. Másodikként *Balas és Tarres* ért célba – szintén BMW-vel –, akik a második futamban nem jeleskedtek, a harmadikat pedig „hála” *Chauche-nak* és *Chomat-nak* a hófalba ágyazva fejezték be. A második, harmadik, negyedik és ötödik futamok eredménye jelezte a *Snobeck-Chatriot*-Opel Astra egység dicsőségét. A hatodik futamban már nem kellett sietniük, a győzelmet átengedték a Citroën AX-szel versenyző *Malcher-Vaison* párosnak.

Lartigue, a Párizs-Dakar-Párizs rali győztese egyetlen futamban sem tudott az első három közé kerülni, úgy lát-szik, neki a homokfutás az erőssége,

nem a korcsolyázás. A franciák kedvence, a Monte-győztes *Delecour* sem tudott az ötödiknél jobb helyet szerezni egyik futamban sem, a végső sorrendben is csak a kilencedik lett.

A hat futam összesítése alapján a versenyt a *Snobeck-Chatriot* páros nyerte Opel Astra V6 típusú autóval. Második helyen *Duez és Bugalski* végzett BMW 318-asával, a harmadikon szintén BMW 318-cal *Balas és Tarres* végzett. Negyedik helyezést ért el a *Schlesser-Wambergue* páros Peugeot 205-tel, míg az ötödik helyet a *Pailler-Lartigue* páros szerezte meg Citroën ZX-szel.

Mindent egybevetve, a verseny hagyott maga után némi rossz szájját, de komoly baleset szerencsére nem történt. Mire jövő évben fellebben a rajtászló, remélhetőleg a versenyzők is elfeledik rossz emlékeiket. Már amennyiben fellebbenhet, hiszen a nemzeti szövetség vizsgálata még tart. Remélhetőleg nem lesz túl szigorú, mert ha igen, ég veled, jégrali.

KECSKEMÉTI ANDREA

TOMAS, AZ ÚJ CSODAGYEREK

RALI SVÉDORSZÁGBAN



Kicsit sutára sikeredett ez a hagyományosan izgalmas, érdekes és különleges északi klímája, hangulata miatt egyedülálló fordulója a világbajnokság sorozatának. A nemzetközi szövetség közel-múltban hozott egyik takarékosági intézkedése volt ugyanis az úgynevezett rotációs rendszer. A gyári csapatok kérték a FIA-t, hogy valami módon csökkentse idényenként a vb futamok számát, és hosszas tanakodás után találták ki, hogy egy-egy évben bizonyos futamokat vegyenek ki a naptárból. De hogy ne legyen túl nagy a sértődés, rotációs szisztéma szerint mindig más és más versenyek kerüljenek ki a naptárból. Ennek a vetésforgónak lett tehát idén áldozata a svéd verseny. Szerencsére kapóra jött a FIA-nak az idén első ízben kiírt F-2 bajnoksága, amelyen csak a turbófeltöltő nélküli, fronthajtásos, kétliteres autók vehetnek részt, és hogy mentse a menthetőt, a rotációba került vb futamok legalább megkapták az F-2 világcupa rendezésének jogát, így végül ezek a versenyek is vb státussal büszkélkedhetnek.

A végtére is a dicsérendő elképzelésnek egyetlen bibije van csupán. A gyárak nemigen érdeklődnek az új széria iránt, legalábbis eddig igencsak halovány az érdeklődés. Jó lenne azt is kideríteni, hogy egyelőre miért fulladt csufos érdektelenségbe az F-2-es kupa, tény hogy a karlstadi rajthoz a 91 induló között mindössze 26 F-2-es kocsi sorakozott fel, de ezek között csupán

a Nissan és a Skoda küldött gyári zászló alatt hivatalos versenyzőket. A verseny sávt-borsát inkább a svéd nemzeti bajnokság pontjaiért küzdők adták, akik persze a lényegesen izmosabb, A csoportos paripákat vonultatták fel.

A nagy sztár az elnyűhetetlen egykori világbajnok, az immár a 47. évét taposó *Stig Blomqvist* volt, mi mással, mint napjaink legígéretesebb autójával, egy kőkemény Ford Escort Cosworthszal. Aki Stignek komolyan befűthetett, az a helybéli Toyota-csapat volt, két teljesen ismeretlen újonccal, miután eddigi sztárjukat, *Mats Jonsson* feltehetően a tavalyi RAC Ralin mutatott, siralmasan halovány, formája miatt az utcára tették. Szegény Mats bánatában a Mazdához szegődött, de hát ezt a kocsit nem lehet egy napon és egy lapon emlegetni a Celicákkal és Escortokkal...

Es lássunk csodát! Jonsson alaposan felpaprikázta a bizonyítási vágy, és ellentmondást nem tűrve ragadta magához a vezetést, megelőzve a toyotásokat, és a közönség nem kis meglepetésére a favorit Blomqvistot. Sajnos az 5. gyorsaságin a kormányszerkezete rakoncátlanokodott, a következő gyorson meg a turbó is, így *Tomas Radström* került az élre, méghozzá úgy, hogy Mats már nem tudta a későbbiekben befogni. Blomqvist valami titokzatos ok miatt már az első gyorsaságin fél percet veszített, és a finn *Marcus Grönholm* a harmadik A-s Toyotával sem tudott labdába rúgni, mert hol eltévedt, hol az utat szegélyező hófalban kötött ki, míg a 6.

gyorson végső kegyelemdőfészként az árokba nem pottyant...

A tulajdonképpeni világcupafutam, az F-2 verseny sem zajlott másképpen. A biztos favorit, a finn *Tomi Mäkinen* a Nissan-nal hiába vezetett utcahosszal, az 5. gyorson szétesett a jobb sorsra érdemes Sunny GTi váltója, és agyó, Tomi. Ettől kezdve a svéd *Per Svan* vezette az F-2 értékelést hupilila Opel Astrájával, de olyan toronymagasan, hogy üldözői csak hírből hallottak róla.

A 42. svéd ralit tehát *Tomas Radström* nyerte. Tessék ám jól megjegyezni ezt a nevet, mert valószínűleg nem tűlök, sokat fogunk még hallani felőle. *Tomas* ugyanis a rajt előtti napokban kapta meg versenyzői licencét, miután betöltötte a 18. életévét. Ez járt neki hivatalból, hiszen ő a svéd junior bajnok, miután errefelé különleges engedéllyel és némileg kisebb meggyengébb autóval 16 éves kortól szabad ralizni. Az már csak természetes, hogy *Tomas* vadul foglalkozik a ralikrosszal is, és bámulatos tehetségét a kitűnő *Anders Kullang* raliiskolájában csiszolhatta. Miután *Radström* éppen 3 évvel fiatalabb a svéd Toyota hivatalosan támogatott pilótájánál, *Tomas Jansson*nál, nem kell félteni a japánok vezérképvisletét, hogy gondot okozna nekik az utánpótlás. Sőt, inkább amiatt fájhat a fejük, hogy most kit is támogassanak igazán. Így vagy úgy, a jövő ígétét biztosan *Tomas*nak hívják...

Szöveg és kép:
MARTIN HOLMES

FELTANKOLT FUTAMOK

FORMULA-1

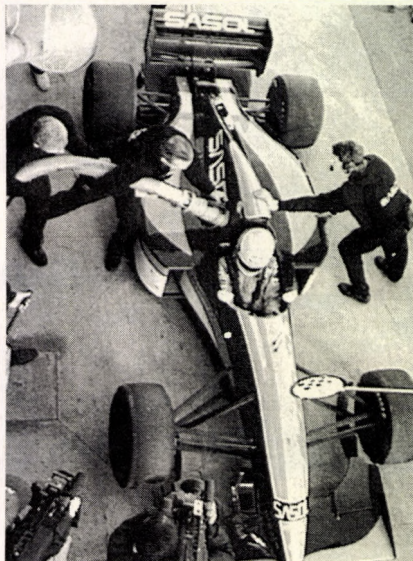
A Formula-1-es világbajnokság annak elenére, hogy az elmúlt esztendőben nem sok izgalmat tartogatott, a sportbarátok figyelmének középpontjában áll. Az új versenyévad kezdete előtt bizakodva várják, talán más lesz, mint a többi, s nemcsak egy-két csapat határozza meg a futamok és a világbajnokság sorsát, sőt akár az utolsó futamig nyílt maradhat a bajnok személye. Nos 1994-re a FIA új versenyszabályzatot dolgozott ki, amelyből a „guruló cirkusz” vezetői is nagyobb csatákat, élesebb küzdelmeket várnak majd. Az egyik leglátványosabb újdonság, hogy hosszú szünet után újra engedélyezik a versenyek közbeni üzemanyag-felvételt. Az elmúlt holt szezonhoz képest a csapatok háza táján is nagyobb volt a nyüzsgés. Új támogatók jelentkeztek, pilóták jöttek-mentek, és néhány eddig nem látott „erőmű”-gyártó is bekapcsolódott a küzdelembe.

WILLIAMS

Akárcsak 1992-ben, a csapat tavaly is világbajnokot ünnepelhetett, de *Nigel Mansell*hez hasonlóan, a négyszeres világbajnok *Alain Prost* sem maradt a brit gárdánál. A „professzor” helyét a háromszoros világső, a brazil *Ayrton Senna* vette át, míg *Damon Hill* maradt a csapatnál. Az új FW 16-os konstrukció érdekessége, hogy a dupla hátsó légtérelő szárny alsó profilját egy fordított V betűhöz hasonlóan alakították ki a korábbi vízszintes lappal ellentétben. A búcsút intő támogatók, a Camel és a Canon helyett 1994-ben a Rothmans cigarettagyár biztosítja a megfelelő hátteret.

TYRRELL

Az új 022-es jelzésű típus létrehozásában jelentős szerepe volt a Fondmetal Techno-



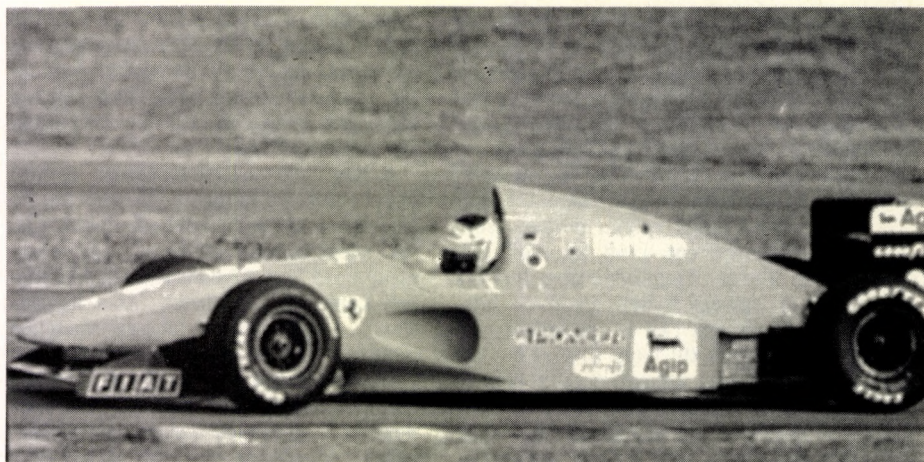
A Sasol-csapat próbálta ki elsőként az új üzemanyag-feltöltő rendszert

logiesnak, amely néhány éve még saját istállóval rendelkezett. *Ukyo Katayama* továbbra is a Tyrrell pilótája, míg *De Cesaris* helyére a brit *Mark Blundell* érkezett a Ligier-től. A korábbi támogatók mellé csatlakozott a japán Mild Seven cigarettagyár is.

BENETTON

A legnagyobb változás, hogy az új főszponzor a japán Mild Seven „jóvoltából” a sárga-zöld festés kék-zöldre cserélődött. A csapat maradt a Fordnál, ám egy új, lényegesen erősebb V8-as motorral száll harcba a világbajnoki pontokért, a német *Michael*

A Ferrari teljesen új konstrukcióval kezdte az évet



Két új gárda startolt Braziliában, a Pacific pilótái, Belmondo és Gachot azonban nem újoncok az F-1-ben

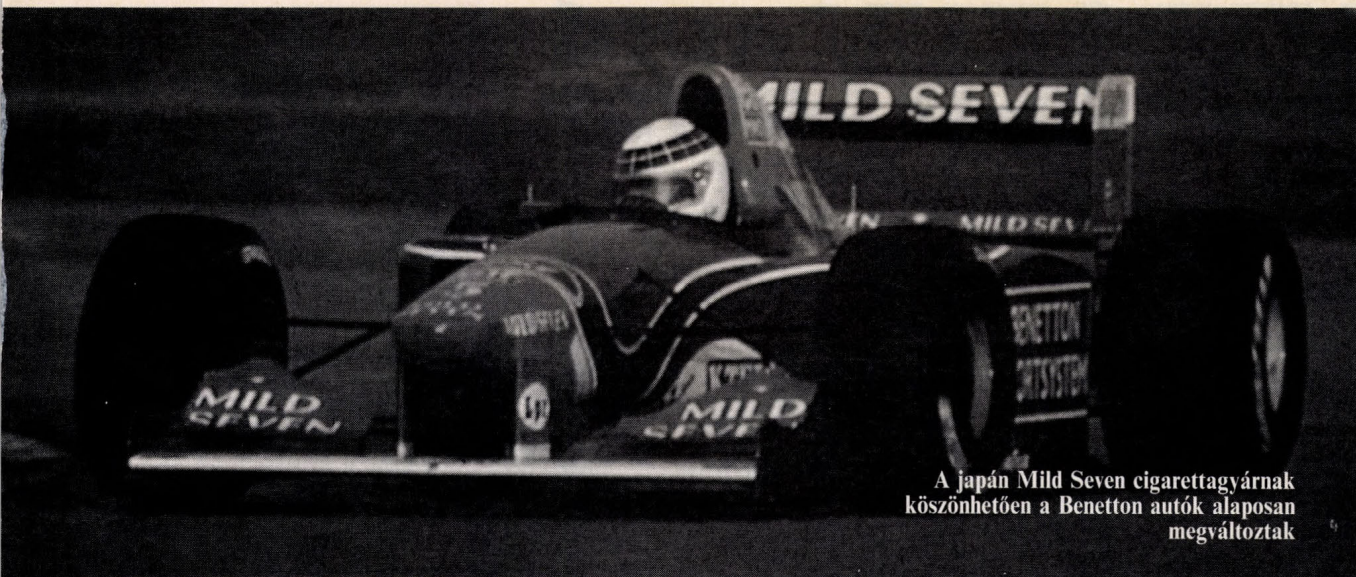
*Schumacher*rel és a Saubertől átigazolt finn *J. J. Lehtót* átmenetileg helyettesítő tesztpilótával, a holland *Jos Verstappennel*.

McLAREN

A tavalyi nem éppen sikeres esztendő után, *Ron Dennis* megszerezte csapatának a Peugeot új V10-es erőforrását. A francia együttműködéstől a felemelkedést várják, hiszen ha idén nem, de jövőre mindenképpen világbajnoki cím a célkitűzés. A tartaléksorból előlépett finn *Mika Hakkinen* mellett a brit *Martin Brundle* a későbbiekben talán a francia *Philippe Alliot* kap helyett.

ARROWS

A Footworkból 1994-ben a japán szponzor



A japán Mild Seven cigarettagyárnak köszönhetően a Benetton autók alaposan megváltoztak

kisebbrészese miatt újra Arrows lett, az első számú támogatóvá pedig a Lee Cooper Jeans vált. A Ford-motoros kék-fehér torpedókban két fiatal tehetség, a brazil *Christian Fittipaldi* és olasz *Gianni Morbidelli* bizonyíthat.

LOTUS

Az egyre fényesebben szereplő egykori sikercsapat az idén Mugen motorokkal szerepel, és az új motortól még jobb eredményeket várnak. A vezetőpárost az évek óta a Lotusnál versenyző brit *Johnny Herbert* és a portugál *Petro Lamy* alkotja.

JORDAN

Eddie Jordan csapata onnan folytatja, ahol tavaly Adelaide-ben abbahagyta. Maradtak a szponzorok, maradt a Hart V10-es erőforrás és maradt a brazil *Rubens Barrichello* és az ír *Eddie Irvine* is.

LARROUSSE

Gerard Larrousse csapata a Lamborghini visszalépése miatt Ford-motorokkal veszi fel a versenyt. A gárda új támogatót kapott a Tourtel sörgyár „személyében”. *Erik Comas* mellett egy másik francia pilóta, az újonc *Olivier Beretta* forgatja a kormánykereket.

MINARDI

A Scuderia Italia visszalépése után a Ferrari mellett a Minardi maradt az egyetlen olasz csapat. Ennek szellemében és a szurkolók kiszolgálásának érdekében egy „tisza” olasz csapatot alakítottak ki, a *Michele Alboreto* és *Pierluigi Martini* duóval. A „kakukktójás” a motor, amely mint 1993-ban, nyolchengeres Ford.

LIGIER

A francia állami gárda nem sokat változtatt tavalysi versenyautóján, nem is egy új,

hanem csak egy módosított konstrukcióval várja a szezonkezdést. A francia *Eric Bernard* mellé csak az utolsó pillanatban szerződötték a szintén francia *Olivier Panis*-t.

FERRARI

A legendás istálló az egyetlen, amely ugyanabban a felállásban kezdett idén, mint tavaly, *Jean Alesi* és *Gerhard Berger* vezetési csatába a tűzpiros torpedókat. A csapatvezetésben elleben számos változás történt. Az új konstruktőrnek, *John Barnard*nak köszönhetően megszületett a teljesen új csodamasina, a 412T jelű versenygépjé.

SAUBER

A Mercedes az eddigiekhez képest még nagyobb erőbedobással támogatja a svájci *Peter Sauber* csapatának sikeres szereplését. Az új C13-as modell erőforrása már hivatalosan is Mercedes-Benz. *Karl Wendlinger* mellé a német *Heinz-Harald Frentzen* szerződötték, akivel korábban a Mercedes Junior Teamnél már együtt versenyzett az osztrák pilóta.

SIMTEK

Újonc gárda a Formula-1-ben, ám nem kisebb személyiségek, mint a háromszoros világbajnok ausztrál *Jack Brabham* és az Audi-gyár sportprogramjának egyik legkiemelkedőbb tervezője, *Konrad Schmidt* alkotják a csapatvezetést. *David Brabham* mellett az osztrák *Roland Ratzenberger* indul a Simtek színeiben, és akárcsak a csapat, ők is mindketten újoncok.

PACIFIC

A Pacific Grand Prix szintén teljesen újonc a „király” kategóriában, korábban a Formula-Fordban, a Formula-3-ban és a Formula-3000-ben már letették névjegyüket. *Keith Wiggins* csapatvezető két volt F-1-es pilótának, a belga *Bertrand Gachot*-nak és a francia *Paul Belmondónak* szavazott bizalmat.

Rsz.:	Vezető:	Versenykocsi:
1.	Damon Hill (GB)	Williams FW16-Renault V10
2.	Ayrton Senna (BR)	Williams FW16-Renault V10
3.	Úkyo Katayama (J)	Tyrrell 022-Yamaha V12
4.	Mark Blundell (GB)	Tyrrell 022-Yamaha V12
5.	Michael Schumacher (D)	Benetton B194-Ford V8
6.	J. J. Lehto (SF)/Jos Verstappen (NL)	Benetton B194-Ford V8
7.	Mika Hakkinen (SF)	McLaren MP4/9-Peugeot V10
8.	Martin Brundle (GB)	McLaren MP4/9-Peugeot V10
9.	Christian Fittipaldi (BR)	Footwork FA15-Ford V8
10.	Gianni Morbidelli (I)	Footwork FA15-Ford V8
11.	Johnny Herbert (GB)	Lotus 107C-Mugen V10
12.	Petro Lamy (P)	Lotus 107C-Mugen V10
14.	Rubens Barrichello (BR)	Jordan 194-Hart V10
15.	Eddie Irvine (IRL)	Jordan 194-Hart V10
19.	Olivier Beretta (F)	Larrousse LH94-Ford V8
20.	Erik Comas (F)	Larrousse LH94-Ford V8
23.	Pierluigi Martini (I)	Minardi M194-Ford V8
24.	Michele Alboreto	Minardi M194-Ford V8
25.	Eric Bernard (F)	Ligier JS39B-Renault V10
26.	Olivier Panis (F)	Ligier JS39B-Renault V10
27.	Jean Alesi (F)	Ferrari 412T-V12
28.	Gerhard Berger (A)	Ferrari 412T-V12
29.	Karl Wendlinger (A)	Sauber C13-Mercedes V10
30.	Heinz-Harald Frentzen (D)	Sauber C13-Mercedes V10
31.	David Brabham (AUS)	Simtek S941-Ford V8
32.	Roland Ratzenberger (A)	Simtek S941-Ford V8
33.	Paul Belmondo (F)	Pacific PR01-Ilmor V10
34.	Bertrand Gachot (B)	Pacific PR01-Ilmor V10

VERSENY **AUTÓ** MOTOR KIÁLLÍTÁS



Kezdetben vala... egy üres sportcsarnok



Az emlékezés pillanatai és a kétnapos sportshow jól megfértek egymással. Hódmezővásárhely egyik új büszkesége, a városi sportcsarnok február 19-én zsúfolásig megtelt járművekkel és érdeklődőkkel.

Talpalatnyi hely csak a színpadon maradt, de ott sem sokáig, mert a nap háziasszonya – szombaton *Kőbán Rita*, kajakvilágbajnok, vasárnap *Rácz Mariann*, világválogatott kézilabdázó – sorra szólította a szereplőket. Mindkét nap volt fűvőzenekar, ütőegyüttes, aerobic- és bodybuilding-bemutató. Fellépett *Vikidál Gyula*, aki nemcsak énekelt, de kiválóan focizott is a motorosok csapatában. A műsorszámok között *Bende Gyöngyi*, a televízió riportere beszéltette a versenyzőket. Nyilatkozó bőven akadt, hiszen több mint hatvan versenyző érkezett a show-ra.



Roger van Kuyk, a Shell Hungária Rt. vezérigazgatója köszönti a résztvevőket

A csarnokban bolyongva a nézelődőt – az új évadra váró technikák tanulmányozása közben – megrohanták az emlékezés pillanatai. *Drapál János* motorja, amely halálos bukását szenvedte, csendesen állt meg az egyik sarokban. A motorcsóna-



Csendélet motorokkal



Királyok egymás között.
Ferjác Attila a dzsungelkirályt,
Juhász Istvánt hallgatja

kosok háza táján Fröhlich Józsefre emlékezhetünk, a színpad előtti gokartmező közepén álldogáló Kesjár János pedig Kesjár Csaba arcát villantotta fel bennünk. A szombat déli harangok értük is szóltak.

Az elgondolkodtató percek után ismét a mókázásé volt a főszerep, és ez igazolta Emerson Fittipaldi mondatait, amelyeket a programfüzet mottójául választottak. „Hogy valaki versenyző legyen, örülnie kell lennie, s könnyen lehet, hogy mi valamennyien bolondok vagyunk. Mert ha az ember el kezd gondolkodni..., de hát nem kezd el.”

Kiállítói csoportkép



A FOCI

Czuci Győző: Már nem tudnám megmondani, hogy ki találta ki a kiállítás focishow-ját. Adorján Zolira vagy Büki Ernőre gyanakszom, de kétségtelenül remek ötlet volt. A tavalyi ádáz küzdelemben az orvos-jogász válogatott magasan vitte a pálmát, az autósok és a motorosok a középmezőnyt képviselték, a képviselők együttesét viszont lehenyeregték a többiek.

Az idén azonban megváltoztak az erőviszonyok, főként a képviselőcsapat javára.

Az autósok és motorosok erre úgy reagáltak, hogy vendégjátékosokkal erősítettek Vikidál Gyula színművész, Szendrei József válogatott labdarúgó és Szent István, a Békéscsaba NB I-es játékos személyében.

Ferjác Attila, az autósok csapatkapitánya továbblépett a siker érdekében, és Puskás Öcsit ültette maga mellé tanácsadóként a kispadra, Adorján Zoltán viszont Hidegkúti Nándorral tárgyal.

A csataterén azonban a dolgok másként alakultak. Szendrei és Szent István képviselői csapatába szállt be, míg Vikidál a motorosokhoz került. A magukra maradt autósok (bár szép számban voltak, úgy ötcsapatnyira elegendően) nehezen találták az összhangot a motorosok elleni meccsen. A zavart kihasználva Kamrás Károly ellenáthatatlanul „zsákolt” kettőt, amelyre Kesjár Máttyás és Nagy István reagált, így egy tisztességes döntetlen lett a végeredmény. A motorosok, sajnos, a továbbiakban „elvérezték”, az autósok azonban eljutottak a döntőig, amit a rendkívül megerősített képviselői csapattal szemben éppenhogy vesztek. (Ha jól emlékszem, 5 vagy 6:1 lett, egy idő után már nem számoltuk.)

Czuci ROLAND Sport Alapítvány

1988-ban tragikus sárkányrepülés vetett véget egy ígéretes fiatal motokrosszversenyző, Czuci Roland pályafutásának. Három évvel később, 1991-ben Vásárhelyen életre hívták az emléket őrző alapítványt.

Az alapítvány kuratóriuma a neves vendégek jelenlétében – minden évben február 22-én (Czuci Roland születésnapján) – a városi sportnap keretében adja át Hódmezővásárhely legeredményesebb és a magyar autó-motorsport legjobbjának az alapítványi díjat.

Idén Gyarmati Dezső háromszoros olimpiai bajnok volt a díjátadó, a díjazottak pedig Posztós Sándor teakwando Európa-bajnoki ezüstérmes és Koszó Antal világbajnoki negyedik helyezett salakmotor-versenyző.

Az alapítványt szép számban támogatják a különböző sportágakat képviselő versenyzők, és szerencsére akad egy-két egyéb támogató is, de még mindig nincsenek elegendően. Azoknak, akik a támogatók sorába kívánnak lépni, vagy többet szeretnének megtudni erről a nemes célú alapítványról, megadjuk az alapítvány címét és számlaszámát.

Czuci Roland Sportalapítvány, 6800 Hódmezővásárhely, Liget sor 2. Az OTP Rt. hódmezővásárhelyi fiókja: 289-98015, számlaszám: 670-3293-7

Szombat délután a belváros egy részét pirotechnikusok, tűzoltók és rendőrök vizsgálták, hiszen Maksa Imre álmai szerint készült tűzijáték jelezte, hogy elérkezett az autós-motoros farsangi bál ideje.

Másnap minden kezdődött előről, jöttek a komoly és felhőtlen percek. Például mindjárt egy rögtönzött hócsata, amelyről már kideríthető, hogy a Marlboro Rallye Team vagy a Sashegy Autósport Klub kezdte, de végül mindenki belekeveredett.

Vasárnap délután dr. Rapcsák András polgármester a Városháza dísztermében adott fogadást a kiállító sportolók tiszteletére, a csarnokban pedig a tombola jelentette a záróakordot.

Amikor az utolsó néző is elhagyta a termet, s a járművek magányosan csillogtak, ismét az emlékezés percei következtek, majd bontás, és irány az újabb szezon.

B. K.

AZ OROSLÁN RINGBE SZÁLL



Az első „lépések”, avagy utolsó próba a premier előtt. Az új V 10-es motort Silverstone-ban tesztelték

1994. január 28. történelmi pillanat a McLaren–Peugeot istálló életében. Megszületett a trónörökös. MP 4/9. névre keresztelték, s a leplet Wokingban, a McLaren dél-angliai főhadiszállásán rántották le róla.

A Jean-Pierre Boudy vezette Peugeot-team, és a Neil Oatley, valamint H. Durand irányította McLaren-csapat fellélegezhet, s büszke lehet magára. Az új V10-es Peugeot motor gondolata alig fogant meg a tervezőasztalon, rekordidő alatt készült el. Mindkét csapat teljes erőbedobással dolgozott azon, hogy az újszülött olyan képességekkel jöjjön a világra, hogy a tőle elvárt eredményeket hozhassa.

– *Meg akarjuk nyerni a világbajnokságot, s inkább előbb, mint később. Ha az eredményeink nem igazolják terveinket, csak okokat kereshetünk, nem mentséget – nyilatkozta Ron Dennis, a csapatfőnök.*

– *Arra törekedtünk, hogy a legjobb motort megépítsük. Úgy érzem, most érkezett el a mi időnk. Nem csupán a McLarennek köteleztük el magunkat, de a sikernek is – bizakodik a Peugeot Sport főnöke, Jean-Pierre Jabouille.*

A Silverstone-ban végzett tesztek eredményei igazolni látszanak az angol–francia vegyes házasságból született autóhoz fűzött reményeket.

MŰSZAKI ADATOK:

MOTOR: Peugeot A4
Hengerek száma: 72°-os, tízhengeres V-motor
Összlökettérfogat: 3498 cm³
A vezérműtengely hajtása: fogaskerekekkel
Szelepek: pneumatikus szelepviszterítés
Motorblokk, hengerfej: alumínium
Vezérműtengely: hengesoronként két darab
Gyújtás, befecskendezés: TAG elektronikus motorirányító rendszer
Befoglaló méret: 620 × 538 × 408 mm
Tömeg: 133 kg

ERŐÁTVITEL: McLaren gyártmányú, 6 fokozatú, félautomatikus kapcsolású sebességváltó mű. A differenciálmű és a féltengelyek szintén McLaren gyártmányúak

ALVÁZ: szén-szál, méhsejt-szendvics szerkezetű, Hercules Aerospace gyártmány. Biztonsági üzemanyagtartály beépítve

FELFÜGGESZTÉS, FUTÓMŰ
Felfüggesztés: elől-hátul kettős háromszög lengőkarok a karosszérián belül – a kere-

kek tengelyvonalában – keresztben elhelyezett, nyomórudakkal működtetett Bilstein rugóstagokkal
Fékrendszer: Brembo
Gumiabroncsok: Goodyear
Keréktárcsák: Speedline

KAROSSZÉRIA: öt darabból áll, külön egység a középső rész, az orr és az első szárnyak, a motorborítás, a hátsó szárny és az első lengéscsillapítók takaró lemeze

HŰTÉS, KENÉS, ÜZEMANYAG
Üzem- és kenőanyag: Shell
Vízhűtés: McLaren/Calsonic
Olajhűtés: McLaren/Calsonic
Olajtartály: a sebességváltóházba építve

ELEKTRONIKA: TAG elektronikus motorirányító rendszer, beépített gyújtás, befecskendezés és adatgyűjtés. Szintén TAG gyártmány az üzemanyagnyomást szabályzó, érzékelő, az adatgyűjtő és ellenőrző rendszer, a kommunikációs rendszer, a generátor, a feszültség szabályzó és a kábelzés

IZZASZTÓMŰ A KÉKESEN

MOTOROS-EDZŐTÁBOR

Motorosaink már sok éve a festői szépségű Mátraházára látogatnak kőkemény alapozó tréningjük teljesítésére. Itt endurósok, krosszosok és gyorsaságisok közösen készülnek fel a szezonra, egyes csapatok és a hozzájuk csatlakozó versenyzők hetenként váltják egymást.

A főszerep az endurósoké. Ők látszanak a legösszetartóbb „motorosfajnak”. A nagy család egyik fele, *Zsembery Barnabás* és csapata a Kamaraerdei Kerékes Klub idegenlégiósokkal egészült ki erre a hétre. Két bajnok, *Balogi Zoltán*, a krosszosok, *Bitter Sándor*, a gyorsaságisok képviselőjében érkezett „meghalni” Zsembery kezei közé.

Mátrafüreden, *Molnár Gusztó* vízimalmánál találkozunk, ahová az erdőn keresztül bicikliztek le a fiúk. A rövid pihenő alatt mindenki tűzforró teát kortyolgat. Elkese-redett arcok, ami nem is csoda, hiszen következik az edzőtáborba visszavezető nyolc kilométeres szerpentin, amely autóval is legfeljebb 3. fokozatban küzdhető le.

Kivételes pillanat. A társaság önfeledten mosolyog, ami a vízimalmnál töltött rövidke pihenőnek köszönhető
Fotó: BALOGH RÓBERT



„Ez az útvonal már negyedszer szerepel a programban, így egyre népszerűlenebb a srácok körében. A táv felénél már alig élünk, de valamit valamiért” – mondja Zsembery Barna.

Lassan mindenki megérkezik az elérhetetlennek hitt célponthoz. Bitter dühösen eldobja kerékpárját, és eltelik egy kis idő, mire szólni tud.

„Csak az idegesít, hogy percekig ugyanabban a kanyarban haladunk” – na ja, ha valaki egyszer hozzászokott a száguldáshoz, annak valóban lassú a pedálos tempó.

A délelőtti dózis után csendben, kimerülten teszi dolgát a társaság, egyedül Balogi lóg ki a sorból. Könnyű neki – mondják a többiek –, ő már ma indul haza.

„Csak így tudtam az időmet beosztani, de a lényeg, hogy sikerült négy napot végighajtanom.”

Ebéd közben Zsembery Barna mondja el, miért is fájnak rá a fiúk:

„Nos, a reggeli torna a rövid bemelegítés után 30 × 60 méter sprint, félperces indításokkal. Ez az egyik legjobb módja a pulzus csúcsra jaratásának. A napi bringástáv előtt reggelizünk, majd marad elegendő idő a jár-



Úgyis sokat szidják a kíméletlen feladatok kiagyaloját, ezért ajánlatos néha a fiúk előtt hajtani. A hátsó alakzatban egyedül Balogi tolja a bringát

gányok karbantartására. A bő egyórás tekerésben van gyilkos emelkedő és sziklás lefelé is, ami nagyon jó, hiszen az enduróban is kisértetiesen hasonló a feladat.”

Közben Bitter és Medgyesi Gábor mutogatja az említett terepen szerzett sérüléseket, majd magyarázatul hozzáteszik, másképp lehetetlen befejezni a kiszabott munkát.

„Biciklivel Szerdahelyi Balázs a legügyesebb, viszont Medgyesi kondija utólrétegetlen” – folytatja ismét a csapatvezető.

„Az itt végzett munka több hónapra adhat kellő energiát, persze, ha majd otthon is mozdítanak magukon valamit. Kár, hogy az egyik legügyesebb motorosom, Korponai Péter munkahelyi problémái miatt nem tarthott velünk, pedig nagy szükség lett volna rá is.”

A kora délutáni pihenőt kihasználva mindenki mondja a magáét. Balogi már indulna haza, ami teljesen érthető, ugyanis kicsomagolatlanul hagyta otthon vadozat-új krosszmotorjait. Bitter gondolatban már a Hungaroringen rója a köröket, pedig még nincs is meg az erre az évre szánt hatszázás gép. Talán épp Zsembery Barna segít neki egy Bimota beszerzésében. Medgyesi a munka és tanulás nem éppen könnyű egyeztetéséről beszél, de továbbra is bízik főnöke jóindulatában, ha motorozásról lesz szó.

A hátralévő napi program a konditeremben folytatódik, ahol precíz edzésterv alapján gyúrják magukat a srácok. Hét munkapadból álló feladatsor vár mindenkit, majd levezetésképp medicinalabda-gyakorlatok préselik helyére az energiát.

A hét végére elgyötört társaságot a Motex SE endurósai váltják fel, akik minden bizonnyal hasonló férfissággal készülnek a bajnoki idényre.

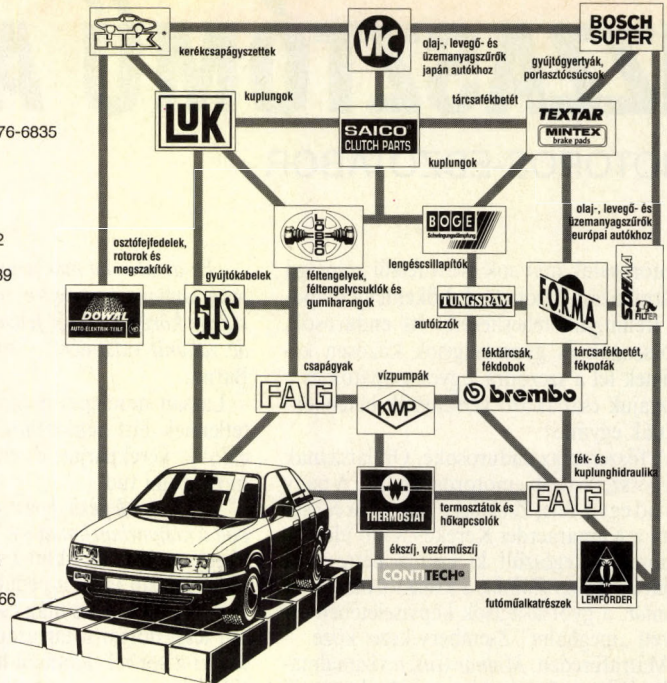
SZABÓ RÓBERT



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,** Dálnoki 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!
Viszonteladónak
18. 23. 27%-os kedvezmény!**

SZUPER ÉLŐ TELEFON BULI

Beszélg más szellemes emberekkel egész MAGYARORSZÁGRÓL

- * szórakozás
- * randevúzás
- * találkozás

No.1 Party-Telefon Magyarországon



VALAKI MINDIG VÁR RÁD!

Buli van a telefonban

SZEREZZ ÚJ BARÁTOKAT 24 ÓRÁN KERESZTÜL

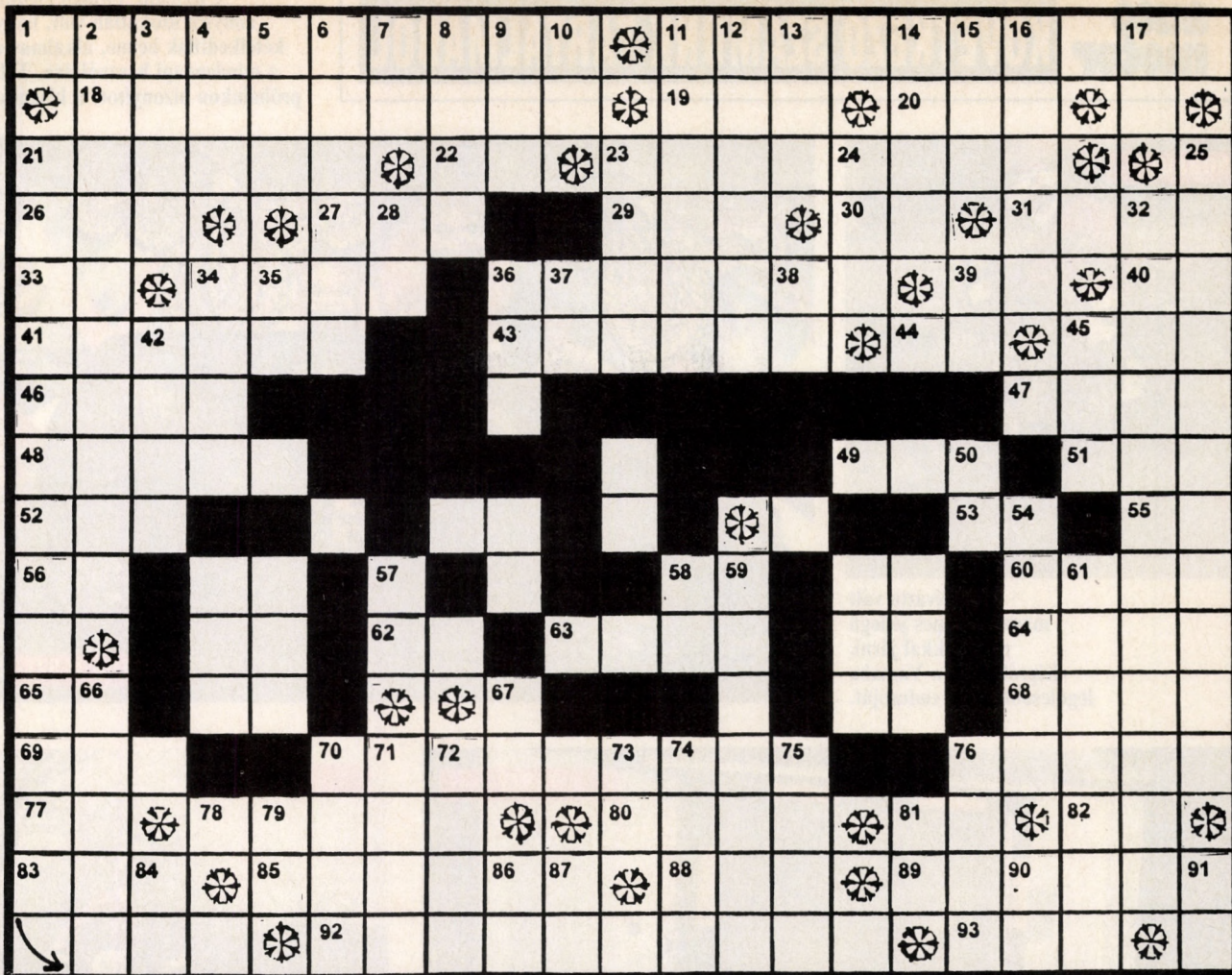
EGYSZERRE 14 MÁSIK TELEFONÁLOVAL CSEVEGHETSZ

Az első és legsikeresebb MAGYAR-ÉLŐ-TELEFON-PARTI

Tárcsázz most

Ez nem rögzített üzenet. Elő vonal felhívásnak. Csak 75 Ft. 1/2 p

00.1809.537.0694



SALAKMOTOR

Rejtvényünk megfejtései a salakmotorozás ágával kapcsolatosak. A megfejtést beküldők között Autó-Motor feliratú pólókat sorsolunk ki.

Beküldendő: a vízszintes 1., 11., 92. és a függőleges 21., 25., 32. sor.

Beküldési határidő: 1994. április 13.

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

A borítékra, kérjük, írják rá: Salakmotor

VÍZSZINTES

1. Az I. osztályú bajnokság győztese 11. A bajnoksapat egyik tagja (Zárt betűk: I, Z, O) 18. A Dunakanyar egyik ismert települése 19. Erika becézve 20. ICZ 21. Ló 22. OT 23. Káros csapadék 26. ELA 27. Tehát! 29. Államvédelmi Osztály 30. Strázsa 31. Hoki betűi keverve 33. Testnevelési Főiskola 34. Árnyalat 36. Földművelő 39. Rag, -ba párja 40. Ausztria és Vatikán gépkocsijele 41. Vegyjele: Ra 43.-Tin 44. Kettőzve város 45. IJÁ 46. IBOT 47. STDC 48. Legyen szíves! 49. Állatkert

51. Zuhany 52. Amióta 53. Kicsinyítő képző 55. VZ 56. VA 58. Bácsi, röviden 60. Síró betűi keverve 62. Tegnap holnapja 63. Írószer 64. Párolgó 65. Kettős betű 68. Izrael légitársaság 69. A madarak királya 70. Ismétlődő 76. Lenn 77. JV 78. Öv dísze 80. Keletkezik 81. A hidrogén és a kálium vegyjele 82. Telesport 83. OAK 85. Tanító 88. Azonos betűk 89. Akácós betűi keverve 92. 1993-ban az év sportolója a motoroságban 93. Cosinus, röv.

FÜGGŐLEGES

2. Írástudatlan 3. GARA 4. Így visszafelé! 5. RYP 6. Délnyugat-ázsiai ország lakója 7. Belgium és Ausztria gépkocsijele 8. A szerelem istene 9. Vörös németül 10. TS 11. Titkot mosogt 12. Doktori 13. Állókép 14. Leír betűi keverve 15. Tetőszerkezet készítője 16. Világos színű a haja 17. Patás állat. **21. A bajnoksapat egyik tagja** (Zárt betűk: I, Z, F) 23. SÁRN 24. Naná! **25. A II. osztályú bajnokság győztese 28.** ON **32. 1993 bajnoksapata 34.** Semmelweis Orvostudományi Egyetem 35. A cink

vegyjele 36. ... és kontra 37. AI 38. ZN 39. Kettőzve játékszer 42. Női név 45. Helyben 50. Oké, rendben! 54. Mosópormárka 57. Ellenben 58. BL 59. Fáraszt 61. Kellemes szagú 66. Maró hatású 67. Szolmizációs hang 70. Táblás játék 71. Férfinév 72. RTAC 73. Rangjelző 74. A teában lévő frissítő anyag 75. Köszönés 76. Fafajta 79. Ízesítő 81. A hidrogén és a sulfur vegyjele 84. Kicsinyítő képző 86. Tanzánia és Svédország gépkocsijele 87. Azonos betűk 90. Kiütés, röv. 91. Az arzén vegyjele.

A Renault Twingo eleinte annyira szokatlan volt, hogy kételkedtünk benne, alkalmas-e a mindennapi használatra. Téli próbáinkon bizonyított a kisautó.



PRÓBAÚT

Divattá vált magas, terepes jellegű motorokkal járni. Kiprobáltuk a Yamaha legolcsóbb utcai enduróját.

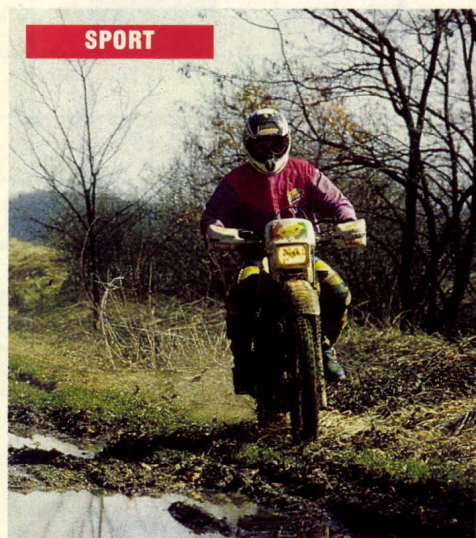


TARTÓS TESZT



TESZT

Hét autót állítottunk hűtőkamrába, hogy pontosan kimérjük, melyiknek mennyire hatásos a fűtése.



SPORT

A tavalyi sikeres kupasorozat után március első hétvégéjén a tereprali országos bajnokság első fordulóját a 2. Pásztóy Kupáért Nyíradon rendezték.

47. évfolyam, 7. szám
Megjelenik kéthetenként

FŐSZERKESZTŐ: OCSKAY ZOLTÁN • FŐSZERKESZTŐ-HELYETTES: Dabóczy Ferenc •
TERVEZŐSZERKESZTŐK: Kelényi Katalin, Major-Maróthy Szabolcs, Várhelyi László •
ROVATVEZETŐK: Besseney Krisztina (sport) • Gajdán Miklós (motorokékpár)
Kékesi György (autó, közlekedés) • FOTÓ: Branstetter Sándor •
KÖZÖNSÉGSZOLGÁLAT ÉS MARKETING: Bánki Gyula (vezető) • Mándoki József, Sárnáncsi Péter
TITKÁRSÁG: Keckeméti Andrea (vezető) • Fekete Katalin, Kész Józsefné
Szerkesztőség, közönségszolgálat, hirdetésfelvétel, marketing: 1085 Budapest VIII., Somogyi Béla u. 6.
Levélcím: 1400 Budapest, Pf. 1.
Szerkesztőségi telefon: 138-4300*, 138-2953. Fax: 138-4254. Hirdetésfelvétel-telefon: 138-4282, telefax: 138-4282
Kiadja a Hírlapkiadó Vállalat, 1959 Budapest VIII., Blaha Lujza tér 3. Telefon: 138-2399, 138-4306
FELELŐS KIADÓ: DR. LISZKAY GÁBOR vezérigazgató
Kossuth Nyomda Rt., Budapest • FELELŐS VEZETŐ: SZÉKELY KÁROLY vezérigazgató
Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta, árusításban megvásárolható az alábbi terjesztők hírlaprusainál: Magyar Posta, Extra-Hír Kft., Budapest-Press Kft., R-Press
Hírlap- és Könyvterjesztő Kft., Új Passz Kft., Medvevez és Társa Kft., Bohus Kálmán magánvállalkozó, Zuna László magánvállalkozó.
Előfizethető a hírlapkiadó postahivatalokban, a Posta hírlapüzleteiben és a Hírlap-előfizetési és Lapellátási Irodákban (HELIR),
Budapest XIII., Lehel u. 10/A 1900. követhetőül vagy postautóval, valamint ártutalással a HELIR 215-96162 pénzügyi jelölésszámmal.
Egy szám ára: 97 Ft. Előfizetési díj: egy hónap 188 Ft, negyedévre 364 Ft, fél évre 1128 Ft, egész évre 2256 Ft. Külföldön terjeszti a Kultúra Kültérkezelési Vállalat
(H-1389 Budapest, Pf. 149.) Kéziratokat, képeket és rajzokat nem örmünk meg és nem küldünk vissza. INDEX: 25 180, HU ISSN 0005-0792

Er kell nekem - Renault 19



*"100.000 km minden opud nélkül...
Bár csak a férfiak is ilyen
megbízhatóak lennének..."*



RENAULT 19

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 l 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 légszákkal és ABS-szel 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 kell...

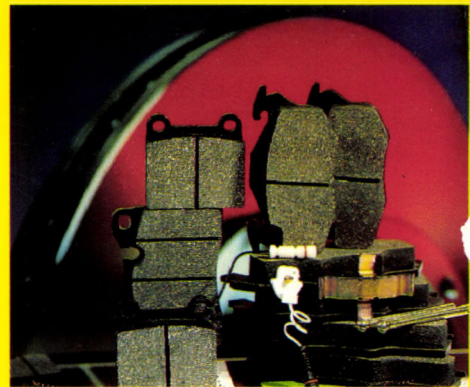


RENAULT
ÉLMÉNY VELE ÉLNI

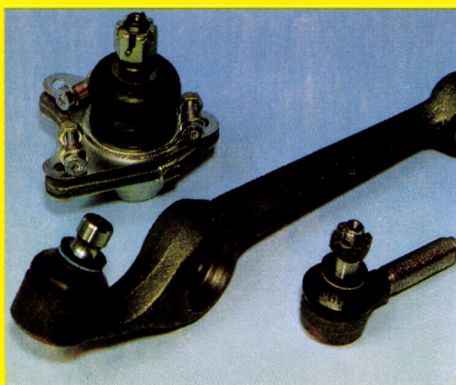


Akkumulátorok

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.

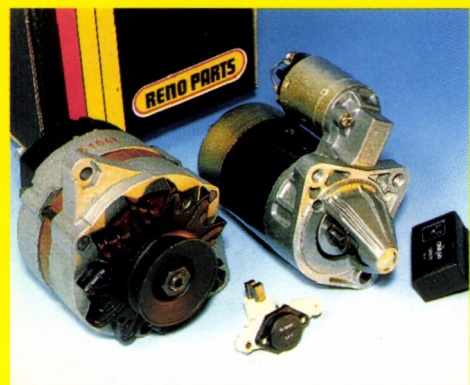


Kerékcsapágykészletek



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**