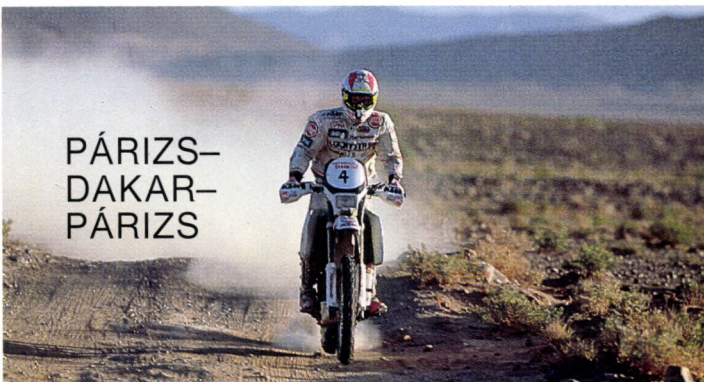


ELŐFIZETŐKNEK  
87 FT

# autó 4 motor

ALAPÍTVÁ: 1948. • 1994. FEBRUÁR 15. • ÁRA: 97 FT

## BOTRÁNYOS MARATONI



PÁRIZS-  
DAKAR-  
PÁRIZS

# AUTÓELADÁSOK '93

 16645



 16482



 12906



Összeállításunk  
az autókereskedelem  
tavalyi évéről

## PEUGEOT 306 XND

PRÓBAÚT



PIAC

## AUTÓÁRAK, MOTORÁRAK

KIRAKAT

## LAGUNA-BEMUTATÓ

## MAGYAR MOTORGYÁR



**MOL**  
MAGYAR  
OLAJ- és  
GÁZIPARI  
Rt.

# **GARANTÁLT! MINŐSÉG**

A MOL RT. (ÁFOR)  
töltőállomásokon

állandóan  
megbízható  
minőségű  
üzemanyagot  
tankolhat.



gázolaj

**G**

szuper

**98**

ólmozatlan

**95**

normál

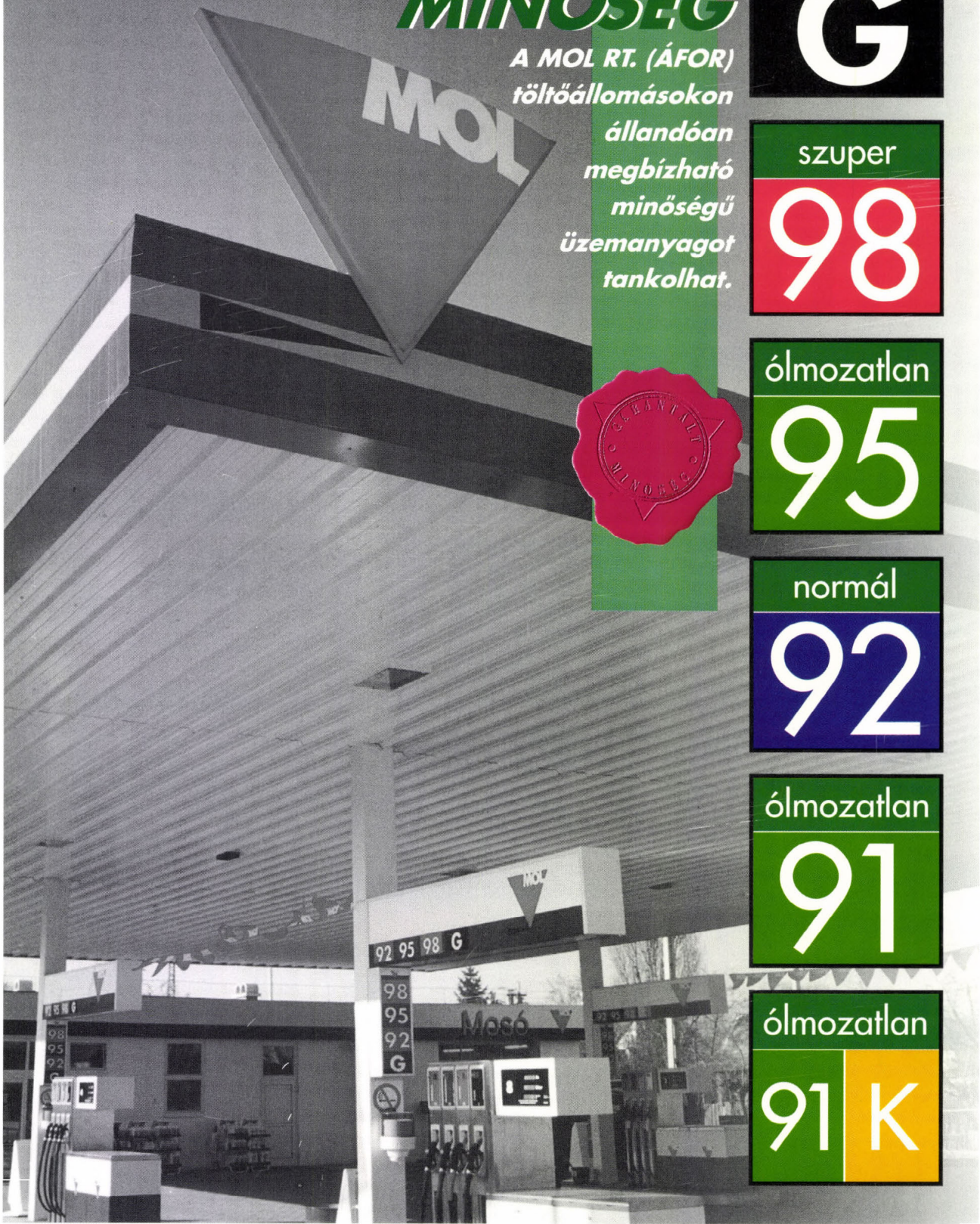
**92**

ólmozatlan

**91**

ólmozatlan

**91 K**



# TARTALOM

E számunkban a hazai piacra áprilisban érkező Renault Laguna bemutatója következik (36. oldal)  
Két hét múlva már kelet-afrikai próbautunkról számolunk be



A Suzuki motorforgalmazásának körülményeit feszegeti interjúnk (44. oldal)



Mivel országúton hátul is kötelező az öv használata, gyerekülés nélkül elvben ki sem mehetünk a városból (24. oldal)

Idén a maratoni verseny résztvevőinek a természetes akadályokon kívül a szervezőkkel is meg kellett küzdeniük. (61. oldal)



Mozaik	2
<b>REFLEKTOR</b> Nagyobb lett a torta Autóeladások 1993-ban	6
<b>PIAC</b> Ártrend	13
Új autók	16
<b>PÁRBESZÉD</b> A hetedik kétcellás lesz Híd a Dunán	22
<b>FÓKUSZ</b> Ülésrend Gyerek az autóban	24
<b>PRÓBAÚT</b> A nyugalom lovagja Peugeot 306 XND	28
<b>PANORÁMA</b> Mit ér a neved? Presztízislista	33
<b>KIRAKAT</b> Egy mindenki ellen Renault Laguna	36
<b>FÓKUSZ</b> Föltámadt forgószél Magyar motorkerékpárgár	40
<b>PÁRBESZÉD</b> Szezonkezdet A Suzuki színre lép	44
<b>VETÉLKEDŐ</b> Motorsport-totó	45
<b>TÖRVÉNYOLDAL</b> Külföldi okozta a kárt	46
<b>VISSZAPILLANTÓ</b> Ezt írta az AM	47
<b>TECHNIKATÖRTÉNET</b> Két karrier Ford és a T modell	48
<b>SOROZAT</b> Szurovy Géza: A kőolaj története Az első kőolajláz	50
<b>PIAC</b> Keres, kínál	53
Használt motorkerékpárok	58
Használt személygépkocsik	59
<b>SPORT</b> Oda-vissza! Párizs-Dakar-Párizs	61
Sportmozaik	65
Bajnokok tablója	66
Versenynaptár	69
Keresztretjéveny	70
Jegyzetek a Csúcsforgalomból	71



## HANGOSREJTVÉNY

Az 1993. december 28-án elhangzott rejtvény megfejtése:

1. A GS 500 E és a GN 250 azok a modellek, amelyeket az olcsóbb motorok kedvelői számára kíván behozni a magyar Suzuki Rt.

2. A Polonéz az az autó, amelyiket a Merkur a közeljövőben értékesíteni kíván a magyar piacon.

3. Hollandiából érkezik a legtöbb teherautó a Német Szövetségi Köztársaságba.

A Fővárosi Közlekedésbiztonsági Társaság ajándékutalványait nyerték: *Balázs Gábor*, 7563 Somogyuszob, Széchenyi u. 2. *Gyarmati Gyula*, 5420 Túrkeve, Tompa Mihály u. 3. *Berki József*, 7671 Bicsérd, Kossuth u. 4.

A nyereményeket postán küldjük meg.

## FORD-VW BERUHÁZÁSOK BRAZÍLIÁBAN

Bár önmagában mindkét autógyárnak megvan a maga baja, s Európában például egymásnak komoly ellenlábasai, Brazíliában az Autolatina nevű közös vállalatuk a következő öt évben 3,1 milliárd dollárt kíván elkölteni, ami egymilliárdal több az előző öt éves terv beruházásainál. Az évente 700 ezer autót gyártó üzem szeretne egyre többet exportálni.

## GYÁRTÁSBA VESZIK A MERCEDES MINIT



A Mercedes vezérkara döntött a tavaly szeptemberben még tanulmányautóként bemutatott A osztály gyártása mellett. Az 500 millió márkás beruházás eredményeként 1997-től Rastattban készül a kisautó, amely méretei ellenére egy középkategóriájú limuzin kényelmét és biztonságát nyújtja. Érdekessége, hogy motorja részben az utastér alatt kapott helyet.

A tervezett széria évente 200 ezer darab.

A Mercedes jelenét egyelőre több ezer dolgozó kényszernyugdíjazása hátrózza meg. Van azonban öröm is: Észak-Amerikában is átvették „az év autója” pályázatot, amelyen első ízben a Mercedes C osztály vitte el a pálmát – a technológiai eredményeket és a kitűnő ár/érték arányt emelték ki érenyeik közül.



## AZ ÉV VÉGÉRE OPEL TIGRA

A Tigra a Frankfurti Autószalonon mutatkozott be, utána Budapesten és Londonban láthatta a nagyközönség. A lelkes fogadtatás nyomán az Opel úgy döntött, hogy az év vége felé Zaragozában, Spanyolországban megkezdik

a sorozatgyártást. A kis sportkocsi 1,6 literes, 109 lóerős motorja Szentgottárdon készül. Az autóban benne lesz az oldalsó ütközésvédelem, az övfeszítő és a légszák, várható ára 1,8 millió forint.

## WASHINGTONI SZIGORÍTÁSOK

Sok követség Washington belvárosában található, ahol járda menti parkolóhely gyakorlatilag nem létezik. Fityyet hányva a parkolást tiltó táblákra, a követségi alkalmazottak rendszerint a tilosban parkoltak, így aztán hatalmas összegekkel tartoznak a városnak, amit eddig lehetetlen volt behajtani, mert „diplomáciai védelemben” részesültek. A város polgármesternője a kongresszushoz fordult segítségért, mert „minden fillérre” szüksége van a deficit csökkentésére. Washington évi költségvetése 3,4 milliárd dollár.

A honatyák csodálatos gyorsasággal olyan törvényt hoztak, miszerint azok az országok, amelyek nem fizetik ki a parkolási büntetést, megsínylik az USA által nyújtott segítség folyósítását.

Izrael 62 870 dollár büntetését azonnal kifizette, ugyanis évente 3 milliárd dollár katonai és polgári segínyt kap.

A nigériaiak 77 830 dollárral tartoznak, de eddig nem voltak hajlandók fizetni, mondván a város „köteles” parkolási lehetőséget biztosítani.

Az oroszok 3,8 millió dollár értékű parkolási büntetést „gyűjtöttek” össze, szintén nem akarnak fizetni. Azzal érvelnek, hogy Moszkvában az amerikai követség ingyenes parkolóhelyet kapott. A külügyminiszterek fogják ezt a vitát megtárgyalni.

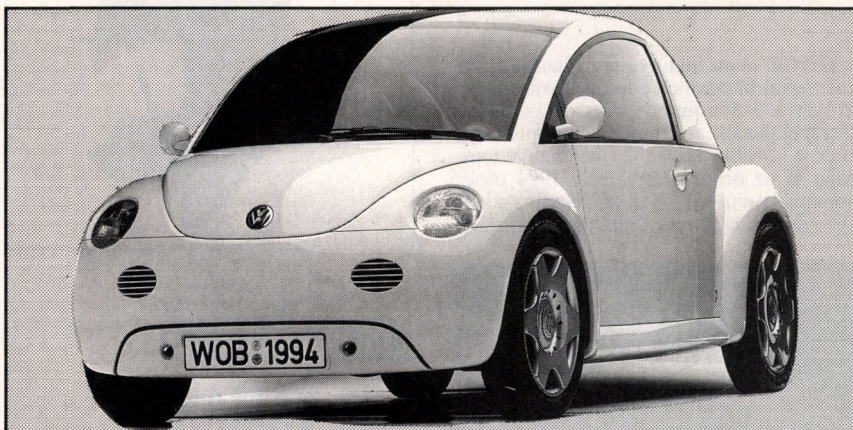
Egy átlagos parkolási büntetés Washingtonban 25–35 dollár. 3,8 millióért már igazán szép garázst lehetett volna bérelni.



## MINDEN FORD LÉGZSÁKKAL

Januártól kezdve a kis Fiestákba is szériatartozékként szerelik a légszákos kormányt – legalábbis a német piacra kerülőket. A legkisebb Fordok további újdonsága a 75 lóerős 1,4 literes és a 90 lóerős 1,6 literes benzinmotor. Aggodalomra adhat

viszont okot a modellválaszték átrendezése: az új változatokat Fun, Family, Calypso és Futura névre keresztelik – mintha kampánymodellek lennének, ami pedig az idén ötödik évébe lépő Fiesta korai búcsúztatását sejteti.



## VW BOGÁR-TANULMÁNY

Január elején a Detroiti Autószalonon mutatta be a Volkswagen Concept 1 névre hallgató tanulmányautóját, amit szerintünk sokkal találóbb lenne Bogár 2-nek hívni. A kaliforniai tervezőintézetben készített forma 382 cm hosszú, 150 cm magas és 164 cm széles, az „elődhöz” hasonlóan négyzemélyes.

Motorja, amely ezúttal előre kerülne, közvetlen befecskendezésű dízel lenne, de elképzelhető hibrid- vagy villanyhajtás is. A VW elnöke, a Porsche-unoka Ferdinand Piëch talán úgy érzi, a botrányok után tartozik a világnak ezzel a népautóval.

## MAGYAR FOTÓ-SIKER A MAZDÁNÁL

A Mazda minden évben megrendezi az immár hagyományos fotópályázatát, amelyre 82 országból 11 222 képet küldtek be. Összesen 14-re adtak arany- s 45-re ezüstérmét. A díjazottak között volt az Autó 2 főszerkesztője, Surányi Péter is – gratulálunk kollégáknak. A mellékelt kép (MX-5 apácával) nyerte a Mazda fotópályázatának nagydíját.





## SHELL INTERAG NÉLKÜL

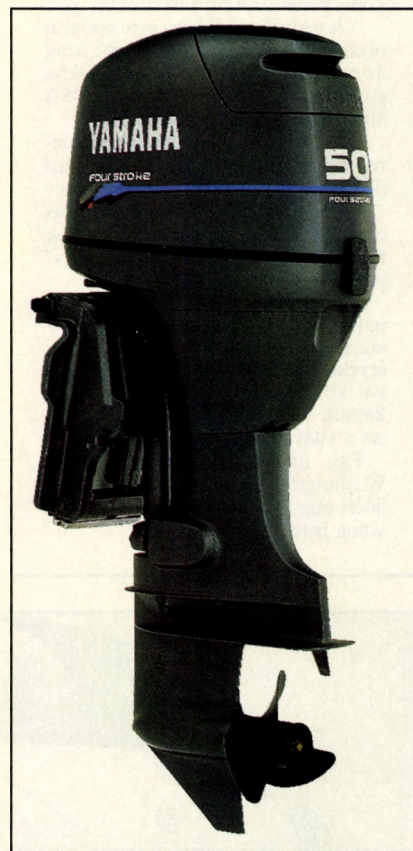
Miután a Shell teljes tulajdonába került a hazai olajvállalat, a cég részvénytársasággá alakult, s nevét Shell Hungary Rt.-re változtatta. A 87 benzinkutat üzemeltető vállalat a magyar piac 22 százalékát látja el, 1993. évi eredménye 650 millió forint körül várható, hálózata 470 millió liter üzemanyagot értékesített.



### 1995-BEN ALFA 166

Az Alfa Romeo 1995 elején vadonatúj modellel, a 166-ossal váltja fel a mai 164-es sorozatot. Az olasz limuzin sajátos karosszériája alatt megegyezik a Lancia 1994-ben bemutatandó Themájával. Az Alfa külső méretei nem vál-

toznak, tengelytávja azonban közel tíz centiméterrel megnő, hogy hátul nagyobb legyen a térdhely. A lengéscsillapítók állíthatók lesznek, az összkerekhajtást Grazban a Steyr fejlesztte ki.



### NÉGYÜTEMŰ VÍZI YAMAHA

Csendes és takarékos a Yamaha közel-múltban bemutatott új, négyütemű csónakmotorja. Az amerikai Mercuryval közösen kifejlesztett 935 cm<sup>3</sup>-es, hosszúlöketű (furat 63 mm, löket 75 mm) vízi erőmű 50 lóerőt (37,3 kW) teljesít 5500/min fordulatszámmal. Az alapjáratú fordulatszám 850/min, ami a hajtást bekapcsolva 750-re esik vissza. A power trimmel és tilttel felszerelt motort generátorral is ellátták. Az F50 jelzésű újdonság legnagyobb előnyének a csendes motorüzemet és a kétüteműeknél jóval kisebb fogyasztást tartják.

### LADA-HÍREK

Az AvtoVaz december közepén négynapos munkahétre tért át, januárban pedig egyáltalán nem termelt. Az ok: nincs elegendő alkatrész, késlekednek a beszállítók. A hazai ellátást az eset rövid távon nem befolyásolja, a HungaroLada tavaly előrelátóan nagyobb mennyiséget rendelt, s ezek az autók meg is érkeztek. Ennek ellenére piaci

szakértők némi hiánnyal és a használt Lada-k további áremelkedésével számolnak. Ebben a 3-5 hónapos várakozási idő is szerepet játszik. A januári szünet után már csak a korábbi kapacitás harmadát használja ki az orosz gyár, amely 1994 utolsó hónapjaiban új modellt kíván bemutatni. Az új Lada hozzánk csak 1995 után érkezik.



## ÖMV KUTAK

Az ÖMV–Hungária Kft. november 26-án megnyitotta töltőállomását Győrött. Az „Ember–technika–környezet” mottójával összhangban épült benzinkút 0–24 órás nyitvatartással, teljes üzemanyag-választékkal, ingyenes olajcserével, hitelkártyák elfogadásával, 4 db kézimosóval és 2 db porszívóval áll a vásárlók rendelkezésére. A közeljövőben kártyás tankautomata is gyorsítja a kiszolgálást. Az ÖMV-nak a tervek szerint 1994 elejére már 25 üzemanyag-töltő állomása lesz, ezekből kettő Budapesten működik.



## KOMPAKT BMW

A Genfi Autósalonon bemutatkozó kis BMW már március végén eljut hozzánk – az új vezérlésválasztó, a Wallis Motor ígérete szerint. A recesszió a modellkínálat szélesítésére kényszeríti a márkákat, s az eddig csak nagyautókat gyártók sorra lejjebb lépnek. A BMW 420 cm hosszú háromajtós kezdetben 1,6 literes, 102 lóerős motort kap, váltója ötfokozatú lesz. Széria-

tartozéka a légszákos szervokormány. Utasterének mérete pontosan megegyezik a limuzinokéval, csomagtartója 330–1080 literes. Hathengereseket nem terveznek az új autókba, később 1,8 és 2,0 literes benzinesekkel egészül ki a kínálat, egy év múlva pedig megérkezhet az 1,9 literes turbódízel. A kompakt BMW a négyajtósoknál 10 százalékkal olcsóbb.



## AZ AUTÓIPAR ÉS A LENGYELEK

Hosszas huzavona után a GM-nek sikerült megállapodnia a lengyel kormányral és az FSO-gyárral évi 10 ezer Astra összeszereléséről. A kezdés már 1994 második felétől elképzelhető. Ez valóban csak a kezdet, ami ennél fontosabb, hogy az Opel lehetőséget ad a lengyel beszállítóknak.

A VW eredetileg Vietnamban épített volna autógyárat, helyszíni tájékozódás után azonban úgy döntöttek, ők is inkább a szomszédos Lengyelországban építkeznek.

## FIAT-VÉSZ

Decemberben nyilván még nem érezte hatását az újabb modellek bevezetése, az óriásgyár hetente 10–40 ezer embert volt kénytelen szabadságot adni. A olasz autógyártó termelése 1993-ban 390 ezerrel esett vissza (1992: –231 ezer, 1991: –75 ezer), az európai ranglistán a korábbi negyedik helyezett megelőzte az 1,3 millió autót gyártó Nagy-Britannia.

## KÉT ÉV MÚLVA ÉRKEZIK AZ AUDI-BABA

A VW tanácsa rábólintott a tervre, már 1995 végén megkezdődhet a Golf IV alapjaira épülő mini Audi gyártása. Költségkímélés végett az alumíniumkarosszériával nem kísérleteznek. A kisautó hossza 415 cm, szélessége 172 cm, magassága 144 cm lesz. Egye-

lőre háromajtósként jön ki, az ötajtós, ha egyáltalán lesz belőle valami, 1997-nél hamarabb nem várható. 1,6 és 1,8 literes benzínmotorokat kap, s szaladhat az 1,9-es TDI-vel is. A magasabb költségek ellenére az Audit Németországban gyártják majd.



# NAGYOBB LETT A TORTA

## ELADÁSI STATISZTIKA

**Eredményes évet zárhatott 1993-ban a hazai autókereskedelem. A várakozásokkal ellentétben, a folytatódó recesszió dacára növekedtek az eladások, s elsősorban a kiskategóriában számottevő volt a növekedés.**

**A toplista élén 1992 után egy év kihagyással ismét a Lada áll, hajszályival megelőzve az Opelt, a másik „magyar”, a Suzuki pedig biztos harmadik.**

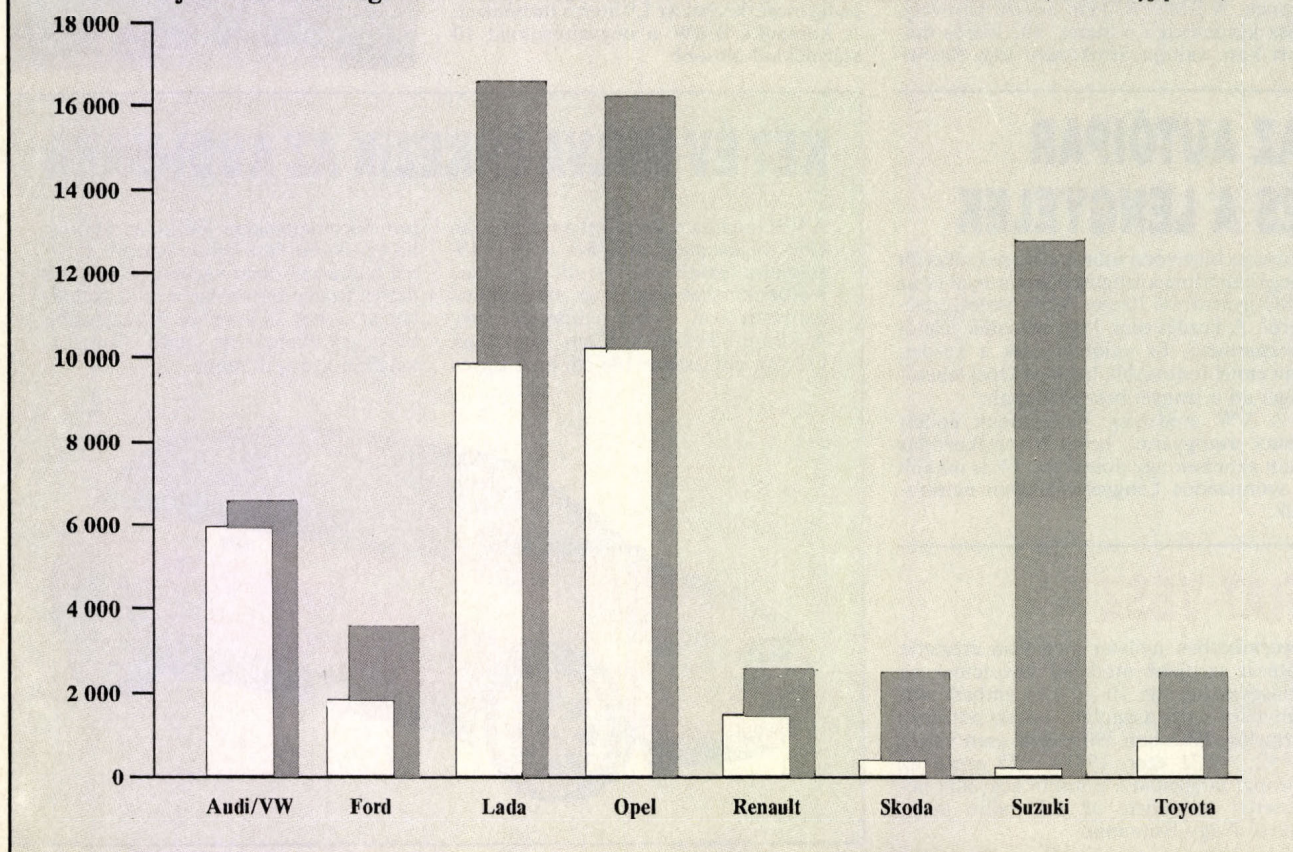
**Ha a típusok versengését nézzük, tavaly a Suzuki Swift volt a legkelendőbb modell (12 700), mögötte az Opel Astra (10 546), majd a „kocka” becenévre hallgató ős-Lada sorakozik (8459) a népszerűségi listán.**

Lassan bár, de haladunk előre, állíthatjuk, s nemcsak a statisztikai adatokból kiindulva. Az elmúlt években sokat füstölgöttünk azon, hogy a vezérképviseltek csak nagy késéssel – jó néhányuk pedig egyáltalán nem – bocsátották rendelkezésünkre az eladási adatokat.

Idén már alig telt két hétbe az információgyűjtés, igazi adós pedig egy sem akadt, úgy látszik, a cégek végre belátták, felesleges hadititokként kezelni ezeket a számokat. A rendőrség nyilvántartása szerint 1993-ban közel 60 ezer gépjárművel nőtt a forgalom-

ban lévő állomány, amely tavaly decemberben a pótkocsikat is beszámítva 3 480 000 volt. Sajnos ezzel az adattal nehéz bármit is kezdeni, hiszen a biztosítók szerint ugyanakkor 1993-ban 2 555 957 gépjárműre kötöttek felelősségbiztosítást (beleértve a segédmotoros kerékpárokat is), s aligha feltételezhető, hogy közel egymillió jármű esetében megkockáztatták volna a tulajdonosok a szerződéskötés elmulasztását. Akárcsak egy évvel korábban, tavaly is 50 ezren helyeztek forgalomba itthon egyszer már használt gépjárművet (őszi rendszámleadók), az újonnan – de nem új állapotban – forgalomba helyezett gépjárművek száma 1993-ban több mint 220 ezer (1992-ben 180 ezer), a forgalomból kivont gépjárművek száma pedig 250 ezer (1992-ben 438 ezer). Utóbbi adat kapcsán megjegyzendő, a kivont autók, motorok többsége külföldön, Romániában, Ukrajnában folytatta pályafutását. Az adásvételi kedv növekedését mutatja, hogy míg az elmúlt két évben a rendőrségen 400 ezer gép-

**A jelentősebb forgalmazók eladásainak változása az elmúlt két évben (csak személygépkocsik)**





## ŐSZI REKORDOK

Az 1993-as év minden régebbi hídelemre alaposan rácaféolt. Szakmai babona volt például korábban, hogy az első félévben adnak el több autót az importőrök. Tavaly a második félév volt az erősebb. Érdekes módon a közepes júliust gyengébb augusztus követte, majd jött a rekorder, az október. Tavaly 6234 személygépkocsit adtak el az importőrök az őszi hónapban. Alig volt rosszabb a november, a 6190 darabszámmal. Hasonló képet mutatott a hasznójárművek statisztikája is. Október a rekorder, szorosán követi a november, 1131-1055 eladással.

jármű átírását rögzítették, tavaly már 600 ezer esetben került sor ilyen eljárásra.

Az újautó-eladások kategória szerinti megoszlása (l. táblázat) jelzi, hogy a helyzet mit sem változott, továbbra is a középkategória alsó harmadába tartozó autók a legnépszerűbbek, általában még többé-kevésbé elviselhető árak mellett ezek képesek ugyanis

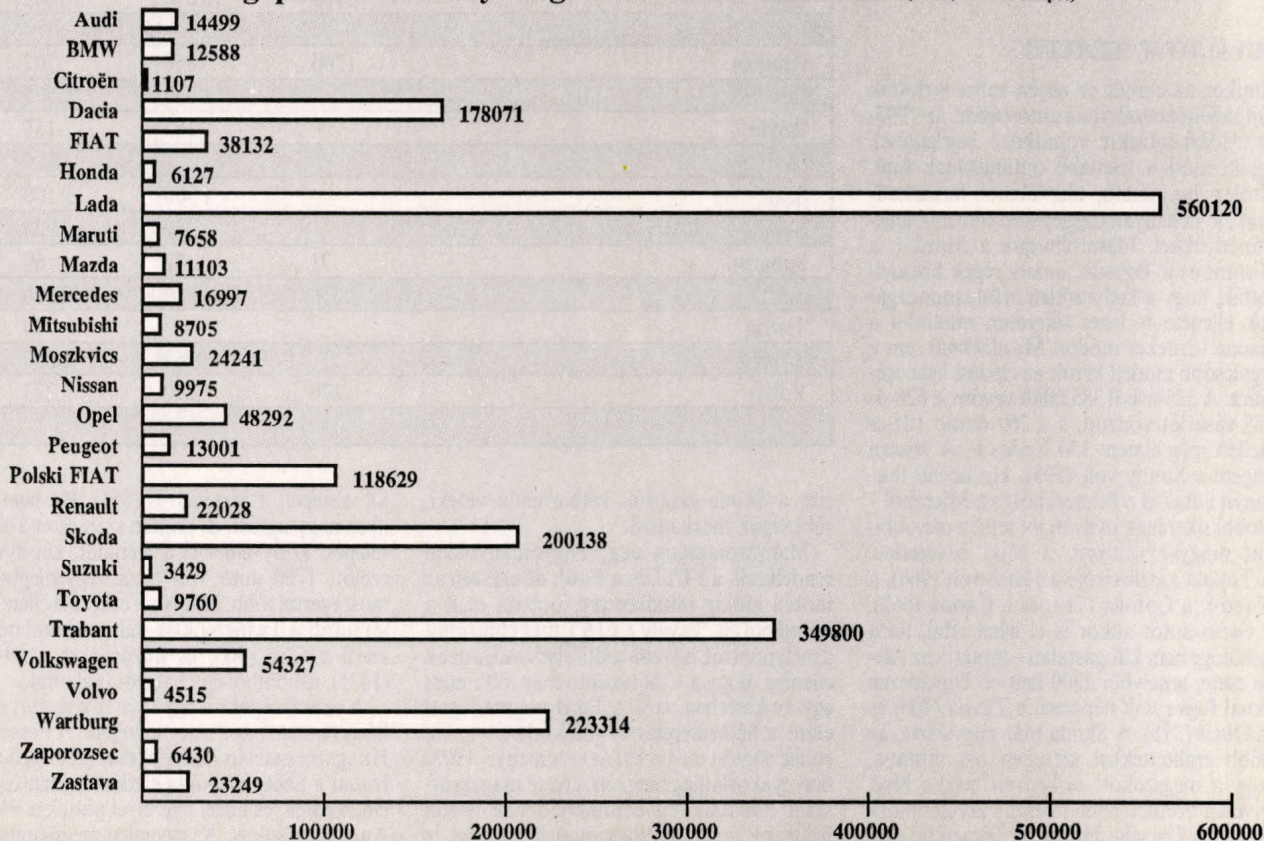
kielégíteni a családi autótól elvárt igényeket. A kiskategóriában megfigyelhető látványos előretörés gyakorlatilag két modellnek, az Opel Corsának és a Suzuki Swiftnek köszönhető. A régi Corsából tavalyelőtt 969 kelt el a raktárkészlet-csökkentő kedvezmények hatására, az újból viszont 4684 talált tavaly magyarországi vevőre. Az egyéb kategóriák közül kiemelésre érdemes a terepjáróosztály, amelynek népszerűsége csökkenni látszik, feltehetően azért, mert a piac már túlelt az újdonság varázsán, a fanatikuskok megvásárolták kedvencüket, új érdeklődő meg nagyjából félezer akad évente. A hasznójármű-eladás az elmúlt évben tovább erősödött, nem nehéz megjósolni, ez az üzletág 1994-ben még jobban előretör.

### ÚJ MÁRKÁK ÉS VISSZAESŐK

Az autókereskedelemben összpontosuló befektetések iránt megnyilvánuló bizalom jele, hogy tavaly is szép számmal nyíltak

vezérképviseletek, így a Bentley/Rolls-Royce, a Jaguar, a Land Rover, a Korrando és a Saab is 1993-ban kezdte meg működését. A régiek közül az Alfa Romeo szünetelteti az értékesítést – hogy meddig, az valószínűleg elsősorban a FIAT főnökeinek döntésén múlik. A jen többszöri felértékelése és a forint ellentétes irányú árfolyammozgása nehéz helyzetbe hozta a japán márkák importőreinek többségét, elsősorban azokat, akik közvetlenül a szigetországból rendelik az autókat. A menedzselési gondokkal (is) küszködő Daihatsu eladásai a korábbi évben elkönnyvelt mennyiség felére estek vissza, 400 Charade, 155 Applause és 125 Cuore kelt el, ez nyilvánvaló csalódás. Hasonlóképpen borús a helyzet a Honda háza táján, ahol 150 autóval kevesebbet adtak el 1993-ban, mint 1992-ben, s szinte pontosan ugyanilyen visszaesés figyelhető meg a Peugeot-nál is, alapvetően azonos oknál fogva: drágák az oroszlanemlélmás kocsik.

A gépkocsialomány megoszlása márkák szerint (KSH; 1992-es állapot)



**ELADÁSI STATISZTIKA**

Három különlegességnek számító márka sorolható a stagnálók körébe. Ide helyeztük a Mercedest, annak ellenére, hogy a statisztikai adatok visszaesést jeleznek. Valójában azonban nem így van, az elmúlt években az MB Autó Magyarország mindig egy kerek számot adott közre, azzal a megjegyzéssel: „a Magyarországon értékesített Mercedesek száma”, ami azt jelentette, ennyi új kocsi került be az országba – de nemcsak a vezérlőképviselet révén. A mostani 291 Mercedes viszont kizárólag az MB Autó eladásait jelzi, e mennyiség harmada már az új C osztály tagjaiból jött össze, de továbbra is népszerű az S sorozat. A hasznójárműrészt 312 új csillogos kocsit adott el, s mellettük 128 használtat. Igazi stagnáló viszont a Volvo és a Subaru. Mindkét cég szinte tökéletesen a tavalyi formát hozta, ami a Volvo esetében valószínűleg azt jelenti, ez a márka Magyarországon továbbra is státuszjelkép. A új 850-esből 61 darabot vásároltak, a 940-esből 32-t, a márka „népautó-változata” a 460-as volt 128 eladott modellel. A Subaru érthetetlen módon továbbra is csak az összerékhajtású kivitelekkel van jelen a piacon, amelyekből évente nagyjából hetven darabra van igény.

**BEVÁLTOTT ÍGÉRETEK**

Amikor az elmúlt év elején sorra tartották sajtótájékoztatóikat az autós cégek, az 1993-as eladási tervekre vonatkozó bejelentések egyike-másika felettébb optimistának tűnt. Utólag bevallható, alaptalanul tamaskodtunk, jó néhányan meglepetést okoztak teljesítményükkel. Idesorolhatjuk a Mazdát, a Nissant és a Toyotát, amely cégek bizonyították, hogy a kedvezőtlen árfolyammozgások ellenére is lehet sikeresen működni a piacon. Érdekes módon Mazdáéknál sem a legolcsóbb modell került az eladási lista csúcsára. A 323-asból 385 talált vevőre, a 626-os 315 vásárlót vonzott, s a 269 darab 121-es mellett még elment 130 Xedos is. A Nissan slágere a Sunny volt (595), körülbelül feleennyit adtak el a Primerából és a Micrából – utóbbi sikerének nyilván jót tett az olcsóbbított magyar változat, a Miki bevezetése. A Toyota zászlóvivője a Hiace volt (968), a követők a Corolla (710) és a Carina (662).

Olcsó autót akkor is el lehet adni, ha a minősége nem kifogástalan – mutatja az Aleko esete, amelyből 2300 kelt el. Ugyanezen oknál fogva volt népszerű a Tavia (700) és az Oltcit (375). A Skoda már más tésztát, az előbb említettekkel szemben azt mutatja, hogy a megszokott és kedvelt márka hívei ziversen fizetnek némi felárat a javuló minőségért. A Porsche Hungaria felmérései sze-

# ÚJ SZEMÉLYGÉPKOCSIK ELADÁSA A VEZÉRKÉPVISELETEKNÉL

	1991	1992	1993
Aleko		330	2 300
Alfa Romeo		105	30
Audi/VW	2 793	6 080	6 531
Bentley/Rolls-Royce			3
BMW		325	173
Citroën	510	100	138
Daihatsu	1 058	1 499	700
FIAT	1 250	797	1 137
Ford		1 843	3 682
Honda	837	743	647
Hyundai	849	363	540
Jaguar			18
Korando			180
Lada		9 825	16 645
Lancia			48
Land Rover			53
Maruti			1 766
Mazda	330	491	1 124
Mercedes	700	500	291
Mitsubishi	919	1 034	1 375
Nissan		581	1 118
Oltcit			375
Opel	2 100	10 046	16 482
Porsche			10
Peugeot	1 200	850	707
Renault		1 724	2 777
Rover		102	157
Saab			120
Seat		1 300	2 100
Skoda		400	2 723
Subaru	71	72	69
Suzuki	350	300	12 906
Tavia			700
Toyota		950	2 667
Volvo	170	270	273

rint a Skoda-vásárlók kétharmada vidéki, többségük márkahívó.

Magyarországon nagy hagyományokkal rendelkezik a FIAT és a Ford, de egészen az utóbbi időkig mindkét cég jobbra csak a múltjából élt. Tavaly a FIAT már elmozdult a mélypontról, növelni tudta eladásait, annak ellenére, hogy a Cinquecento már több mint egy év késésben van. A Ford nagyot lépett előre a hálózatépítés és -működtetés terén, ennek rögtön meg is lett az eredménye, 1993-ban gyakorlatilag megkésztette magyarországi eladásait. Egyeduralkodó volt házon belül az Escort, 2402 ilyen modellt adtak el, és

jól szerepelt a Mondeo is (851). Ha nem is ilyen nagy ugrást, de szintén számottevő előrelépést könyvelhet el a Renault, két évvel ezelőtt 1700 autó volt a záróegyenlegben, most ezerral több. Késő őszi érkezése ellenére jól futott a Twingo (304), változatlanul népszerű a Clio (500) és húzóágazat a 19-es (1475), utóbbiból egy kabrió is eladtak.

A vezető cégekről ugyan már volt szó, néhány részlet viszont még hiányzik. A Porsche Hungaria nyilván maradéktalanul elégedett, hiszen a Seat- és Skoda-eladások jelentősen emelkedtek, és közel félezerrel nőttek a VW-Audi eladások is. Az egyenleg megnyugtató



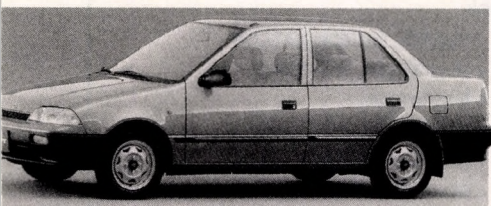
Hiába nem kifogástalan a minőség, az olcsó Alekóra bőven akad vásárló – persze ki tudja, közülük hányan laknak Magyarországon?



Az új autók között jól ment a Lada. A gyártás lassulása miatt hamarosan nagy áron kelnek majd el a használtak



A szentgotthárdi összeszerelésű Astrák egyre több vásárlót nyernek meg



A már több mint félig magyar autó eddig a harmadik helyre tudta felküzdeni magát

## ÚJ HASZONJÁRMŰVEK ELADÁSA A VEZÉR- KÉPVISELETEKNÉL

Citroën	25
Daihatsu Hijet	176
FIAT	899
Ford	
Escort	236
Fiesta	427
Transit	969
Hyundai	230
Mazda	
E 2200	798
B 2200	181
Mercedes	312
Nissan	
Cabstar	16
Pick-Up	238
Serena	3
Sunny	7
Trade	12
Urvan	266
Vanette	25
teherautó	162
Opel	
Astra Van	52
Corsa Van	1
Campo	529
Combo	39
Midi	89
Peugeot J5	125
Renault	
Clio	6
Express	292
Master	50
Trafic	509
Suzuki Swift	50

lehet a tulajdonosoknak, 9,5 milliárd forint-ról 16 milliárdra nőtt a forgalom.

Az Opel családban továbbra is az Astra adja haza a legtöbb pénzt, 1992-ben ez a típus nyerte a hazai eladási versenyt 7859 darabban, s most láthatjuk, nem csökkent, hanem nőtt a modell iránti érdeklődés, aminek 10546 Astra eladása lett az eredménye. 4684 Corsa is elkelt, s nem rossz teljesítmény az 1090 Vectra sem. A HungaroLada orrhosszal nyerte a személyautó-eladási versenyt azzal, hogy 8459 „kocka” mellett 4682

## AZ ELADÁSOK ALAKULÁSA KATEGÓRIÁK SZERINT\*

	1992	1993
kiskategória	3 714	9 627
alsó középkat.	23 810	41 749
középkategória	5 518	7 153
nagykocsik	564	678
sportkocsik	95	128
terepjárók	941	650
haszonjármű	6 606	10 825

\* A Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete tagjainak összesített adatai (nem tartalmazza a Mercedes és a Suzuki adatait)

## AZ EURÓPAI LISTA

Az Európai Autógyártók Szövetségének jelentése alapján 1993-ban a legtöbb személyautót – a jelentős, mintegy 20 százalékos termelés-visszaesése ellenére – a Volkswagen adta el (1,89 millió db), öt követi az Opel (1,49 millió db), harmadik pedig a Peugeot-Citroën csoport (1,4 millió db). A piaci tortából a VW 16,4 (1992: 17,5%), az Opel 13 (1992: 12,5%), a PSA pedig 12,3 (1992: 12,2%) százalékot hasított ki magának.

ferde hátú Szamarát, 1040 lépcsős hátút és 461 Nívát értékesített. Udvariasságból a végére maradt a „mi” autónk. A hazai Swiftek közül 12556 kelt el, mellettük 350 importált Swifet és Vitarát értékesítették a Suzuki-hálózatban. Ha az 1766 Marutit is hozzáteszük, kiderül, hogy az újautó-piac 20 százalékát birtokolja a Magyar Suzuki Rt., amely 30-35 ezer esztergomi koci előállítását tervezi, felkészülve a komfort gyári extrákkal való fokozására.

Információink szerint valamennyi vezérképviselő eladásainak növelését tervezi 1994-re. Az optimizmus tavaly már bevált, reméljük, idén sem lesz ok csalódásra, ami elsősorban azért érdekes, mert az autóeladások gyarapodása a vásárlóképes kereslet jelenlétére, s ezen keresztül a gazdaság működésének a javulására is utal.

OSKAY ZOLTÁN



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

### Területi nagykereskedők

1211 Budapest,	Breco Autósbolt, II. Rákóczi F. út 133. · T.: 276-0978, 276-1164
1039 Budapest,	Miskey Autósbolt, Mátyás király u. 2. · Tel.: 250-0826
5600 Békéscsaba,	P+A Bt., Bartók B. u. 66/1. · T.: 06-66 328-984
2040 Budaörs,	Budaörsi Sztráda Bt., Károly király u. 44. · Tel.: 06-60 314-548
4025 Debrecen,	Nagy és Társai Kft., Széchenyi u. 22. · T.: 06-52 346-539
2131 Göd,	Dalnoki György, Jávorka u. 1. · T.: 06-27 345-238
9021 Győr,	Kicsi Kocsi Bt., Jókai u. 13-17. · T.: 06-96 318-296
6000 Kecskemét,	Vrabély Imre, Madár u. 8. · T.: 06-76 494-227
8800 Nagykanizsa,	Novák Vince, 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.: 06-56 420-658
9700 Szombathely,	Magyar Bt., Hunyadi u. 30. · T.: 06-94 323-075
2890 Tata,	Gelle Ker. Kft., Bezerédi u. 5/A · T.: 06-34 363-461
2600 Vac,	Lavina Szarviz, Dr. Csányi krt. 54. · T.: 06-27 317-096

kerékcsapágszetek  
VIC  
olaj-, levegő- és üzemanyagszűrők japán autókhoz  
gyújtógyertyák, porlasztócsúcsok  
BOSCH SUPER  
LUK  
SAICO CLUTCH PARTS  
tárcsafékbetét  
TEXTAR MINTEX brake pads  
kuplungok  
kuplungok  
osztófejfedelek, rotorok és megszakítók  
gyújtókábelek  
fűtőelemek, fűtőelemcsuklók és gumiharangok  
lengéscsillapítók  
BOGE  
TUNGSRAM  
FORMA  
AUTÓZSOLGÁRSZOLGÁLTATÁS  
GTS  
autóizzók  
csapágyak  
vízpumpák  
fűtőcsák, fékdobok  
tárcsafékbetét, fékpoták  
FAG  
KWP  
BREMBO  
fék- és kuplunghidraulika  
THERMOSTAT  
termosztátok és hőkapcsolók  
FAG  
ékszíj, vezérműszíj  
CONTITECH  
futóműalkatrészek  
LEMFÖRDER

**Az eredetivel azonos minőségű alkatrészek – elérhető áron!**

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

Az Autó-Motor Klub  
következő rendezvénye  
**1994. február 23-án,  
szerdán du. 17 órától**  
a Hotel Volgában. (Budapest XIII.,  
Váci út, Dózsa György út sarok.)

Házigazda:  
**F-2000 Kft.**

- A PROGRAMBÓL:
- \* termékismertetés
  - \* konzultációlehetőség
  - \* dealertalálkozó
  - \* tapasztalatcsere

Belépés csak meghívóval.



## BERU AUTOMATIKUS DÍZEL LÁNGINDÍTÓ BERENDEZÉS HASZONGÉPJÁRMŰVEKBE

### AZ ÖN TÁRSA A HIDEG NAPOKON !

- 1 perc alatt üzembeleg motor
- egyenletes motorműködés
- nő a motor futásteljesítménye
- csökken a károsanyag kibocsátás
- csökken az üzemanyagfelhasználás az indulási fázisban

**GYORS, BIZTOS INDÍTÁS -30 °C-IG !**

További kínálatunk:

- BERU - gyújtó-, izzítógyertyák
- MAHLE - dugattyúk, hüvelyek
- LUK - kuplungok
- MAHLE-KNECHT - szűrők
- TRW - szelepek
- Paul Journée - ablaktörítő lapátok




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



# 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**

# LANCER. A MITSUBISHI LEGKERESETTEBB GYÉMÁNTJA



Schretter & Comp Austria

Kömfém kerékárak extraként

**E**gy sikeres limuzin, mely családi vagy cégautónak egyaránt kiváló. Gazdag alapszereltség és erős motorok jellemzik. Megrendelhető 68 LE-s dízel vagy 75, 113, 140 LE-s benzinmotorral, igény szerint összerékajtással, ABS blokkolásgátlóval, és automata sebességváltóval is. Látogasson el hozzánk, ismerkedjen meg a Lancerrel: Szervókormány, központi zár, állítható magasságú kormány és vezetőülés,

első-hátsó fejtámlák, oldalirányú ütközésvédelem, motoros fényszóróállító. 1.6 GLXi: motoros ablakemelő, motoros napfénytető, motoros és fűthető külső tükrök, dönthető hátsó üléstámlák. 75 éves gyártási tapasztalat eredménye az alacsony meghibásodási arány és az ezzel szorosan összefüggő hosszú garanciális idő: 3 év az általános, és 8 év a korrózióvédelmi garancia.

## A Mitsubishi jelentése: 3 gyémánt.



**CARS OF 3 DIAMONDS**

**Budapest:** Contrex Kft., I. Alkotás u. 20-24, Tel.: 01/155-0402 **Debrecen:** Három Gyémánt Kft., Szoboszlói út 50, Tel.: 52/313-028 **Eger:** Universal RT., Rákóczi u. 95, Tel.: 36/311-483 **Győr:** Pannonautó Kft., Vágóhid u. 2, Tel.: 96/319-764 **Kiskunhalas:** Király Autoservice, Szabadkai u. 35, Tel.: 77/322-115 **Nyíregyháza:** Auto SZ & B Kft., Ferenc krt. 1-3., Tel.: 42/311-389 **Pécs:** AP+T Kft., Siklósi u. 106, Tel.: 72/448-203 **Siófok:** Sió-Motor Kft., Szekszárdi u. , Tel.: 84/318-181 **Szeged:** Autofer Kft., Vásárhelyi Pál u. 4, Tel.: 62/311-983 **Székesfehérvár:** Ugrics és Társa Kft., Zámoly u. 50, Tel.: 22/320-386 **Szekszárd:** Alfa-Ker Kft., Tartsay u. 8. Tel.: 74/316-122 **Veszprém:** Auto Anteus Kft., Házgyári út 1, Tel.: 88/327-011 **Zalaegerszeg:** Autocentrum Kft., Zrínyi u. 93, Tel. 92/312-492

### ÁRTREND

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

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

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

	1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984
<b>ALFA ROMEO</b>											
33 1.3 (83-89)						430	350	300	250	220	190
33 1.5 (83-86)									280	240	200
33 1.5 IE (91-)	*	960	780	670							
33 1.7 IE kat (88-)	*	990	800	700	590	480	410				
33 1.8 TD (87-)	*	1000	820	710	600	500	420	400			
75 2.0 TS (87-92)			870	740	650	530	470	430			
75 2.0 TD (86-92)			850	710	600	500	440	400	370		
<b>ALEKO</b>											
1.6 kat (90-)	520	380	310	270	210						
<b>AUDI</b>											
80 1.6 (81-86)									290	260	220
80 1.6 (86-87)								430	380		
80 1.6 kat. (89-91)				840	720	610					
80 1.6 kat. lim.(93-)	2528	1580									
80 1.6 TD (82-86)									420	380	300
80 1.6 TD (88-91)				990	890	800	730				
80 1.9 TD kat. (91-)	3054	1720	1390	1100							
80 1.8 S (86-91)				900	820	700	630	550	490		
80 2.0 (88-)	2995	1650	1370	950	850	720	670				
100 1.8 (82-89)						670	580	500	400	350	300

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







## ÚJ AUTÓK ÁRAI

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

### ALEKO

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

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

### ARO

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

ARO 243 4 × 4	874
---------------	-----

### 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 TDI 1.9 kat.	3339
100 2.0 kat.	3635
100 2.3 kat.	4031
100 2.3 quattro kat.	4990
100 16V 2.0 kat.	4206
100 16V 2.0 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 2.8 kat.	5957
100 Avant V6 2.8 quattro kat.	6430
100 Avant S4 2.2 quattro kat.	8194
100 Avant TDI 2.5 kat.	4495

### 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

Neményi Rt., Budapest  
IX., Könyves Kálmán körút 24/A  
Tel.: 215-0040.

316i Limousine 1.6	2575
318i Limousine 1.8	3345
320i Limousine 2.0	3720
325i Limousine 2.5	4070
325 td Limousine 2.5	3755
325 tds Limousine 2.5	3960
316i Coupé 1.6	2685
320i Coupé 2.0	3950
325i Coupé 2.5	5225
M3 Coupé 3.0	8100
325i Cabrio 2.5	6110
518i Limousine 1.8	3500
525i Limousine 2.5	5430
530i Limousine 3.0	6550
M5 Limousine 3.8	11310
525td Limousine 2.5	3940
525tds Limousine 2.5	4265
518i Touring 1.8	3815
520i Touring 2.0	4320
525i Touring 2.5	5870
530i Touring 3.0	7005
M5 Touring 3.8	12005
525td Touring 2.5	4255
525tds Touring 2.5	4570
730i Limousine 3.0	6795
740iA Limousine 4.0	9410
750iA Limousine 5.0	12210
840CiA Coupé 4.0	11935
850CiA Coupé 5.0	14930
850CSi Coupé 5.6	18350

### CITROËN

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

AX Ten	1181
AX First 1.1	1248
AX First D	1335
AX 14 TRS	1446
AX 14 TRD	1426
ZX Coupé 1.4i Reflex	1531
ZX 16V	2627

ZX Avantage	1625
ZX Volcane	2221
ZX Aura TD	2044
Xantia X 1.8	2304
Xantia SX 2.0	2726
Xantia VSX 2.0	2871
Xantia X D	2332
XM Presence 2.0	2593
XM Sensation 2.0	2847
XM Turbo Ambiance	3414
XM V6 24V	6005
XM TD 12 Ambiance	3486

### CHRYSLER

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

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

### DAIHATSU

Daihatsu Vezérlésviselet,  
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 1.0 L kat.	799
Uno 1.0 ie kat.	869
Uno 1.0 ie kat.	935
Uno 1.1 ie S kat.	1036
Uno 1.4 ie S kat.	1096
Tipo 1.4 ie kat.	1191
Tipo 1.6 S kat.	1316
Tipo 1.7 D	1377
Tempra 1.6 ie kat.	1407
Tempra 2.0 ie SX kat.	1927
Tempra 1.9 D	1540
Tempra 1.9 TD SX	1947
Tempra SW 1.6 ie kat.	1519
Tempra SW 2.0 ie SX	2029
Tempra SW 1.9 D	1652
Tempra SW 1.9 TD SX	2059
Croma 2.0 ie kat.	2099
Croma 2.0 ie 16V kat.	2749
Croma 2.0 ie turbó kat.	3095
Croma 2.0 tdl	2229
Croma 2.5 td kat.	2679

**FORD**

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

Fiesta Alba 1.1	1102
Fiesta C 1.1	1102
Fiesta CLX 1.3	1273
Fiesta C 1.8 D	1390
Escort Alba 1.3	1399
Escort Alba 1.3 kombi	1512
Escort Alba Plusz 1.6 16V	1684
Escort CL 1.4	1458
Escort CL 1.8 D	1661
Escort CL 1.8 D kombi	1774
Escort RS 2000	2905
Mondeo CLX 1.6	1935
Mondeo CLX 1.6 kombi	2087
Mondeo CLX 1.8 kombi	2528
Mondeo CLX 1.8 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 GLSi 2.0i	2379
Sonata Gold V6 3.0i aut.	3239

**JAGUAR**

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

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

**KORANDO**

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

Kallista ACM 2.0i	3949
Kallista AL 2.0i	4549

**LADA**

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

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

**LANCIA**

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

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

**LAND ROVER**

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

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

**MAHINDRA**

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

CJ 340	1200
CJ 540	1300

**MAZDA**

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

121 SV	1190
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	2790
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
S 280	9034
S 320	10358
S 500	13562
SL 280	12634
SL 500	17594

**MITSUBISHI**

**Mitsubishi Motors Corporation,**  
Budapest I., Mészáros u. 48-54.  
Tel.: 175-3764.

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 2.0 GLD	2108
Galant 1.8 GLi	2308
Galant 2.0 V6-24V	3426
Galant 2.0 V6-24V 4WD 4WS	4896
Galant 2.0 GL TD	2406
Eclipse 2.0 GTi	3668
Space Runner 1.8 GLXi	2507
Space Runner 1.8 GLXi 4WD	3019
Sigma 3.0 V6	4572
Pajero MT 2.5 TD GL	3242
Pajero Wagon 2.5 TD GL	3753

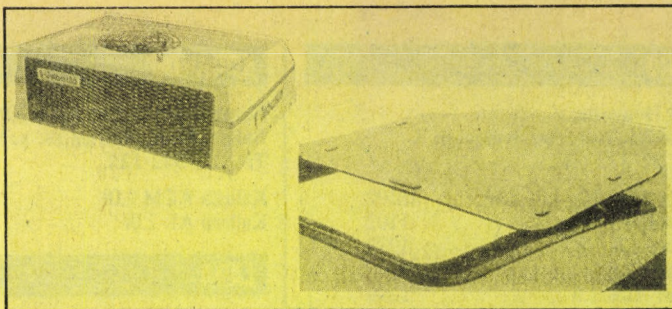
**NISSAN**

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

Micra 1.0 L	998
Micra 1.3 LX	1311
Micra 1.3 SLX	1521
Sunny 1.4 LX	1436

# 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**

# 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.

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

### OLTCIT

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

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

### OPEL

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 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
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 XND 1.4	1420
306 XND 1.9	1716
306 XR 1.4	1520
306 XR 1.6	1599
306 XR 1.8	2130
306 XRD 1.9	1799
405 GL 1.6	1788
405 GLD 1.9	1999
405 GRI 1.8	2399
405 SRI 2.0	2740
405 MI 16 2.0	3744
605 SLI 2.0	3099
605 SLDT 2.1	3566
605 SRI 2.0	3395
60 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 RN DT 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

am PIAC



## SAAB

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

9000 CS 2.0i	3800
9000 CSE 2.0i	4400
9000 CS 2.0 LPT	4690
9000 CS 2.0 T	5100
9000 CSE 2.0 T	5900
9000 CS 2.3 T	6400
9000 CD 2.0i	3700
9000 CDE 2.0i	4300
9000 CD 2.0 LPT	4590
9000 CD 2.0 T	5000
9000 CDE 2.0 T	5800
900 S 2.0i cab.	2990
900 S 2.3i cab.	4090

## 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



PEUGEOT



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

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

Lucas adagoló márkaszerviz

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

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

ibiza GLX 1.9 TD kat.	1606
Toledo CL 1.6i kat.	1391
Toledo GLX 1.6i kat.	1678
Toledo CL 1.8i kat.	1943
Toledo GLX 1.8i kat.	2271
Toledo GT 1.8i 16V kat.	2912
Toledo GLX 2.0i kat.	2399
Toledo GT 2.0i kat.	2576
Toledo GL 1.9 TD kat.	1719
Marbella CLX kat.	903
Marbella Jeans kat.	856
Marbella Street kat.	844
Terra Combi 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 Sedan 1.3 GL	1098
Swift Sedan 1.3 GLX	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 GXL 2.2	3450
Camry Sedan GX 3.0 V6	3850
Hiace Combi 2.4 D	2570
Hiace Combi D 2.4	2570
Celica Liftback GTi 2.0	3344

**VOLKSWAGEN**

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

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

**VOLVO**

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

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

**Az árak ezer Ft-ban megadott tájékoztató jellegű fogyasztói árak.**

**BOVI**

**Sportmarketing  
RACING**

**1994-ben először  
Magyarországon**

**OPEL ASTRA KUPA**

**Ehhez keresünk:**

- tehetséges fiatalokat,
- szponzorokat,
- licenccel rendelkező tapasztalt versenyzőket,
- üzletembereket korhatár nélkül résztvevőknek,
- versenysportban járatos műszaki mérnököket,
- versenyszerelőket.

**FORMULA—3-hoz**

**magyar és nemzetközi  
futamokra:**

- licenccel rendelkező tehetséges versenyzőket,
- kiszolgáló személyzetet,
- szponzorokat.

**FORMULA**

**FORD 2000-hez**

- versenyzőket,
- támogatókat.

**Jelentkezési határidő  
1994. március 15.**

**Felvilágosítás:**

**Budapest VI., Teréz krt. 55.**

**Tel.: 269-5239**

**Fax: 269-5238**

**Rádiótelefon: 06-60-329-881**

**A fenti versenyekhez  
bérgeadunk Opel Astrát,  
Formula—3-at és Formula  
Ford 2000-et.**

**Tréning lehetőséget  
biztosítunk hazai és  
külföldi pályákon,  
komplett ellátással.**

**Vállaljuk megrendelés alapján  
versenyautók behozatalát.**

ELŐFIZETŐINKNEK  
A RÉGI ÁRON

# VIGYÁZUNK A PÉNZÉRE!



**Autó 4  
motor**

ALAPÍTVÁ: 1948. • 1994. FEBRUÁR 15. • ÁRA: 97 FT

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

## MEGRENDELŐLAP

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

Név: .....

Cím: (város, község, kerület) .....

(utca, tér, ltp.): .....

Irányítószám: .....

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

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

.....

dátum

.....

alíírás

A megrendelőlapot borítékban, bérmentetés nélkül az alábbi címre kérjük feladni: Vidékre: Postahivatal, helyben, Budapestre: Budapest, Postaigazgatóság, Hírlaposztály, Bp., Pf. 4. 1360  
(Amennyiben Önnek OTP-átutalási betétszámlája van, a lapot a számlavezető fióknál rendelheti meg.)

# A HETEDIK KÉTCELLÁS LESZ

## HÍD A DUNÁN

Az elmúlt évtizedekre nemigen jutott híd-építési hír, hacsak az M0-ás körgyűrű átkelelési lehetőségét nem soroljuk ide. Egészen a közelmúltig inkább csak átneveztek a hidakat, de ettől számuk még nem gyarapodott, a járműforgalom azonban igen. Ma már ott tartunk, hogy a pesti oldalon ezer lakosra 260 gépkocsi jut, Budán 300. Csak az elmúlt években megkétszereződött a közúti forgalom, a főváros pedig fuldoklik nemcsak saját járművei, hanem az átmenő forgalom káros anyagaitól is. Híd tehát kell, s a közelmúltban el is kezdett épülni. A Főpolgármesteri Hivatal közlekedési ügyosztályának vezetőjét, *Arató Balázst* kérdeztük: mióta tervezik ezt a fővárosi Duna-hidat?

– Lassan száz éve, hogy az akkori közmunkatanács elhatározta a Hungária körút megépítését. A körút pedig attól is körút, hogy a Dunán átvisz a túloldalra, így a tervek is eleve a híd megépülésével számoltak. Sajnos, a nagyszabású elgondolás nem valósult meg teljes mértékben. Ránk, utódokra marad a Hungária körút torzójának befejezése, vagyis az Árpád hidtől az Üllői útig nyújtóztatni az utat. A 80-as évek közepén megkezdődött a híd terveinek előkészítése, egészen a beruházási program-szintig. A költségvetési hiány miatt a közelmúltig halasztódott az építkezés megkezdése, mára azonban a főváros és a kormány közös finanszírozásában megindult az építkezés. A várhatóan 13 és fél milliárd forintos híd építési költségeinek nagyobbik részét a kormány állja, de hozzájárulnak az önkormányzatok is.

– *Bizonyos ellenérzéseket is kiváltott a híd, főként a budai oldalon lakók körében. Mi lett a megoldás?*

– Természetesen csak az egyeztetések alapján, a konszenzus kialakítása után kezdődhetett meg az építkezés. Változtatunk a korábbi terveken, ezt majd ismertetem a hidról levezető utak új vonalvezetésénél. Most ott tartunk, hogy a pillérek állnak, az első acélszerkezet a helyén van. A Ganz-MÁVAG-ban folyamatosan készülnek az újabb elemek: egyrészt a mátraváki gyárban, másrészt a gyár Duna-parti telepén.

– *Mi indokolta a száz éve szépen terveződő híd építésének gyors beindulását?*

– A főváros katasztrófális forgalmi helyzete. A magyar úthálózat sajátos szerkezetéből adódóan éppen a főváros kellős közepén halad keresztül egy nyugatról keletre irányuló közlekedési tengely. Ez a fővárosiaknak azt jelenti, hogy a Hegyalja út, Kossuth Lajos utca és Rákóczi út szinte állandóan telített. Hogy bármilyen forgalomcsökkenést elérhessünk, olyan helyre kellett hidat építenünk, amely ezt a forgalmat átvállalja, elvezeti. Ezért tűnik jó megoldásnak a Lágymányosi híd. A budai oldalon már korábban megkezdődött a forgalmi rend átalakítása, a közlekedési struktúra megváltoztatása. A 80-as években megindult a dél-budai tehermentesítő út megépítése. Ez az útvonal ad összeköttetést az M1-es, M7-es autópálya és a 6-os út között. Ennek az „egérútnak” is nevezett útvonalnak az építése megkezdődött az elmúlt esztendőben, első szakaszként a 70-es út és az Andor utca között. A földmunkák jó része elkészült, az átadást 1995 elejére tervezzük.

– *Mit segít ez az első szakasz?*

– Hogy egy gyakorlati példával illusztráljam, az Erdről jövő autóbuszoknak nem kell a Budaörsi úton át megközelíteniük az amúgy is zsúfolt autópálya-bevezető szakaszt. A nem véletlenül egérútnak nevezett útvonalon elérhetik az Etele teret, majd a jelenlegi végállomást a Bukaresti



**Arató Balázs:**

– **A Lágymányosi híd megépülésével megváltozhat az egyoldalú kapcsolat**

úton. E déli rész egyúttal egy tömegközlekedési fejlesztésen is átesik, ami azért is szükséges, mert itt igazából csak egy köldökzsinór kapcsolta a déli városrészeket a Belvároshoz. A Lágymányosi híd megépülésével megváltozhat ez az egyoldalú kapcsolat.

Mint mondtam, konszenzus alapján épül a híd, illetve a rávezető úthálózat. A korábbi tervekben a Hamzsabégi úton, a jelenlegi vasúti töltés mellett, a zöldterületen haladt volna a hidra vezető útvonal, hogy ott csatlakozzon a Budaörsi útra. Az egyeztetések után most a Budafoki utat elérve az út a töltés alatt áttörve délre fordul a Szerémi út felé. Így csökken a Budaörsi út zsúfoltsága is.

– *Mi a helyzet a híd túloldalán?*

– A száz évvel ezelőtti terveknek megfelelően a Hungária körút kinyúlik majd egészen a Duna-partig, rácsatlakozik a hidra. A hírekkel ellentétben különösebb bontás nélkül tudjuk összekötni az utat és a hidat. Miután jó ideje köztudott volt az építkezés ténye, ide nemigen került komolyabb építmény. Ha a Kvassay út felé megépül egy csatlakozó ág, akkor néhány BKV-remizt el kell majd bontani. A budai oldalon még könnyebb a helyzet, ott csak egy-két bódé van, valamint egy nyitott záportároló, ami helyett csatornát építetünk.

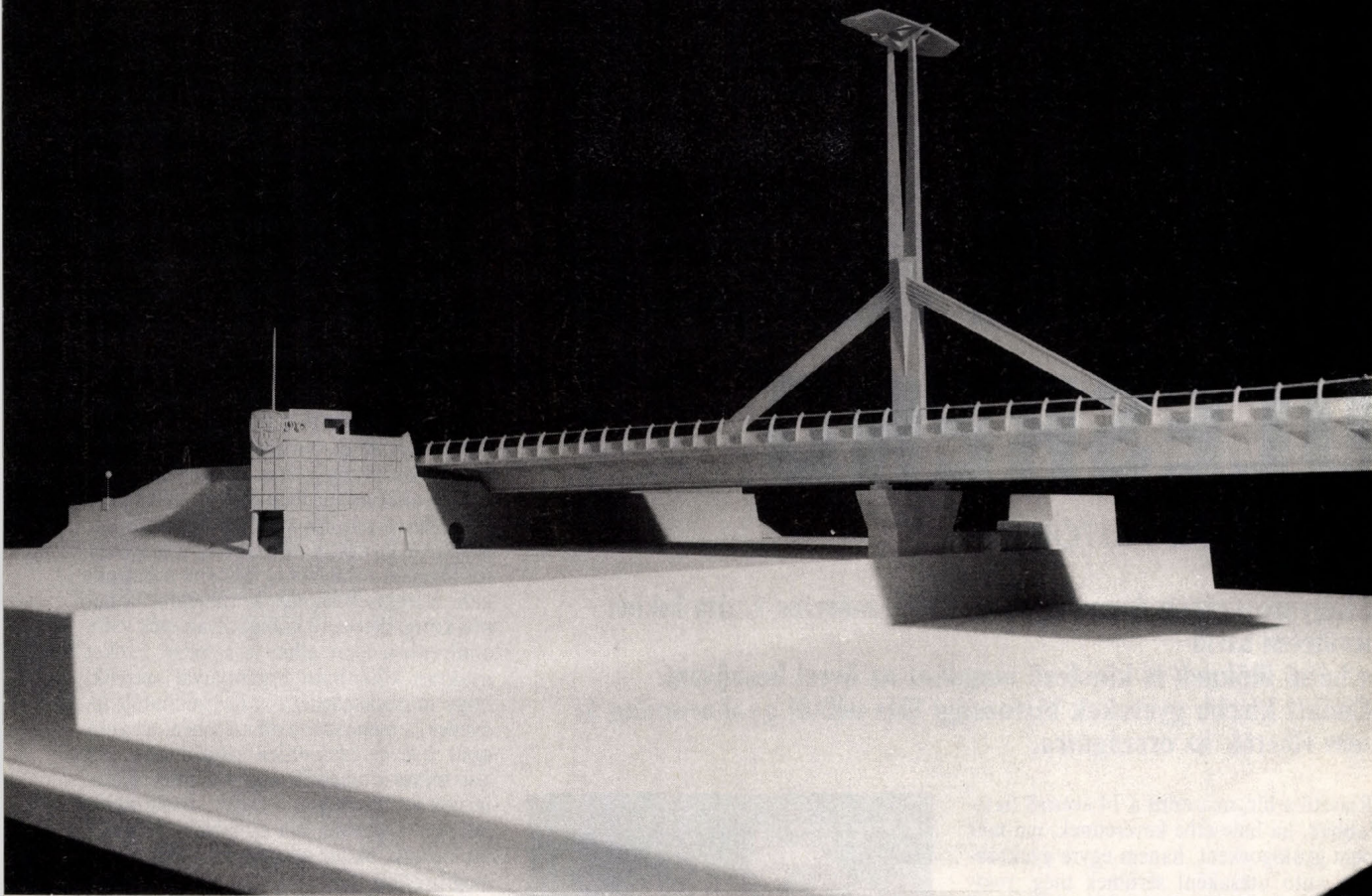
A tömegközlekedési kapcsolatok kiépítése a pesti oldalon nem is olyan egyszerű, hiszen az Árpád hídi gyorsvillamos most csak a Salgótarjáni útig tud járni. Egy külön program keretében valósítható meg a vasúti aluljáró kiszélesítése, hogy az Üllői útig járhasson a villamos. Itt a közúti szakasz kétszer kétsávos, ezen változtatni nem kell. Megint csak közeli célként lebeg szemünk előtt az M5-ös autópálya bevezető szakaszának összekötése a Hungária körúttal. Egy távolabbi cél, egy igazi

## HÍDSZÁMOK

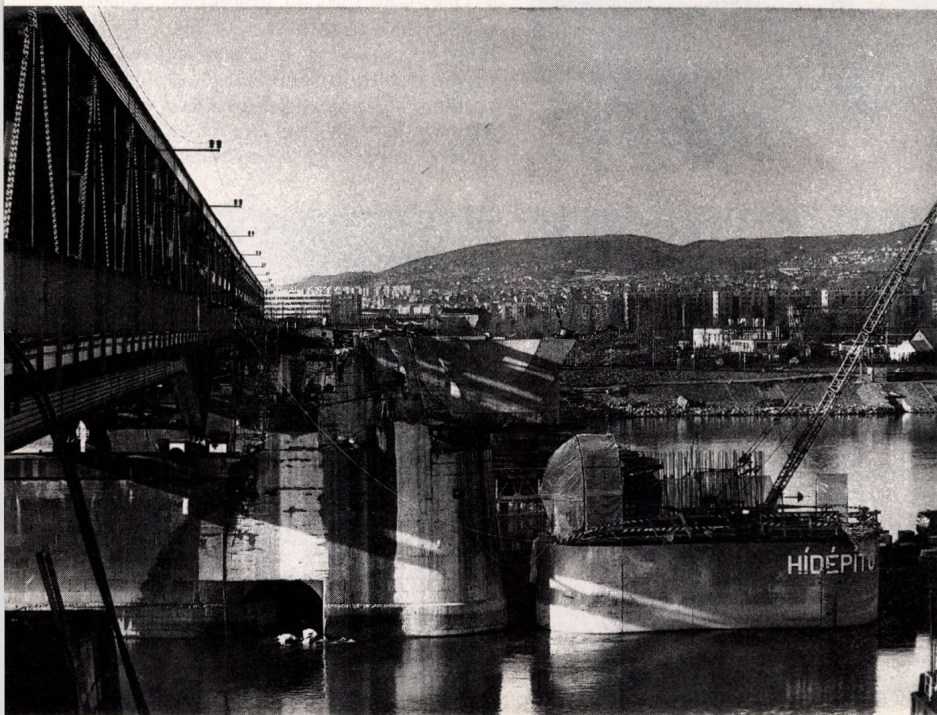
A Lágymányosi híd 497 méter hosszú, hatnyílásos szerkezet, négy nyílással a folyóban. A híd-szerkezet teljes szélessége 30,4 méter. Található rajta: kezelőjárda, kétszer két forgalmi sávos közúti pálya, kétszer 3,6 méteres villamospálya. A gyalogjárda szélessége 1,5 méter, a kerékpárosoknak 1,8 méter jut. A híd kétcellás, acél többtámaszú szekrénytartós híd, otrop pályalemezekkel. Ez a híd a főváros hetedik közúti hidja.



Számítógép  
vezérli majd  
a híd világító-  
szerkezetét



A meglévő pillérek mellett  
már ott magasodnak az újak



második ütem a város hídépítésének történetében majd a Galvani úti híd felépítése lesz. Ez a híd a Csepel-szigeten át a város keleti oldalával fog kapcsolatot teremteni. Én úgy látom, hogy a 2000. év után lesz majd lehetőség az anyagiak függvényében megkezdeni az előkészítő munkálatokat.

- Mikorra várható a hídavatás?  
- A Lágymányosi híd a hozzá kapcsolódó úthálózattal együtt 1995 novemberében már a nagyközönség, az autósok számára is használható lesz.

**KÉKESI GYÖRGY**



# ÜLÉSREND

## GYEREK AZ AUTÓBAN

**Magyarországon éppen egy éve, 1993. március 1. óta lakott területen kívül**

**a hátul ülőknek is kötelező magukat az övvel beszíjítani.**

**Emiatt kisebb gyerekek biztonsági ülés nélkül gyakorlatilag ki sem vihetők az országúra.**

Riasztó a hír, miszerint a 14 évesnél fiatalabbak, ha balesetbe keverednek, ma már nem gyalogosként, hanem egyre gyakrabban autó utasaként sérülnek meg, rosszabb esetben veszítik életüket. A Nemzeti Közlekedésbiztonsági Programban az olvasható, hogy a személyautóban meghalt gyerekek számaránya az utóbbi időben 33-ról 63 százalékra nőtt.

Nem véletlen, hogy a gyerekekért boldogul olaszoknál 1989 óta, de 1994. január 1-jétől Ausztriában is kötelező a gyerek-

ülés használata. A bevezetett előírások tehát nem pusztá érzelmeket tükröznek, a hazai szabályalkotó sem akar nagyítóan európaiat játszani, hanem a riasztó statisztika alapján kíván javítani a helyzeten.

Gyerekek az autóban csak speciális ülésben, illetve párnán szállíthatók biztonságosan. A kortól, pontosabban a nagyságtól függően többféléit is találunk a boltokban. A legkisebbeknek (körülbelül 9 hónapos korig, illetve 10 kilóig) olyan szék való, amilyenben akár alhat is a baba. Ezeket gyakran kihajtható fogantyúval szerelik, hogy mózecosárként is használhatók legyenek, s menetiránnyal szemben, az autó saját övével egyszerűen rögzíthetők. Az első ülésre is tehetjük – így szemmel tudjuk tartani az apróságot, a cumit visszatolhatjuk menet közben is a szájába –, ha nincs ott légszák, akkor ugyanis tilos előre tenni megfordított ülést.

A 9–18 kg közötti gyerekeknek szánják a klasszikus formájú gyerekülést, amely lehet belső hevederes vagy puffos. Fontos, hogy jól kilássonak belőle, az anyaga ne legyen izzasztó, s némi mozgáslehetőséget is adjon, különben a 2–3 évesekkel egyszerűen nem lehet bírni az autóban. A puffos annival jobb, hogy kis asztalán lehet ját-





szani, olvasgatni. A biztonsági ülés járulékos kedvező hatása, hogy a vezető szülőnek nem kell az esetleges ribillióra hátrafordulnia, nyugodtabban odafigyelhet a forgalomra, az autó irányítására, mert nem nagyon fordulhat elő, hogy kihajolnak az ablakon vagy birkózásba kezdenek, legfeljebb egymás haját húzzák a komiszok. Ülés vásárlásakor legyen szempont a könnyű beszerelhetőségen és az áron túl a huzat moshatósága is.

Akik kinőtték a gyerekülést, de a hárompontos öv felmenő szára még vágja a nyakukat, párnára ülhetnek. Gyártanak egészen különleges, kartámaszos szerkezeteket, amelyek szépek és jók és drágák – a lényeg az, hogy elég kényelmes (a gyerek ülve a helyén maradjon) és stabil legyen, s persze megfelelő mértékben emeljen. Vészesetben megteszi egy nem túl gömbölyűre tömött diszpárna is. Ha ez sincs, az öv felmenő szárát bújtasd a gyerek háta mögé, csak a medenceszj maradjon előtte. Ilyenkor nem lesz hosszú a nyugalmunk, mert a kilátást elvettük tőle, amire minden egészséges lelki világú apróság egy idő után vagy hisztizni kezd, vagy feltérel – olyan csak a mesében van, hogy elalszik.

Az autóba való beszerelhetőség szem-

pontjából három csoportra oszthatjuk a biztonsági üléseket. Az univerzális minden típusba egyszerűen betehető, rögzítése vagy az autó övével, vagy külön tartozékként adott övvel oldható meg. A félig univerzálisok csak bizonyos autótípusokba szerelhetők be, míg a speciálisok rendszerint egy adott márka autóba valók. Az utóbbiak általában a legdrágábbak, ezek nyújtják a legnagyobb védelmet, mert kialakításukkor figyelembe vették a beltér jellegzetességeit, s a rögzítéskor teljes mértékben ki tudják használni a lehetőségeket, ezek a legstabilabbak. Mondunk egy példát: az előre egyszerűen betett, hátrafelé néző, automata övvel átfogott ülés oldalütközésnél majdnem



biztos, hogy kifordul a helyéről, ami egy megfelelően az üléshez rögzített speciális talppal nem történne meg.

Az ülések fajtája, a súlycsoport és a beszerelhetőség köre a leírásban megtalálható. Az ülés hátán piros cédulán ott kell lennie a jóváhagyási jelnek, a karikára zárt nagy E betűnek és a terméket jóváhagyó országra utaló számnak. 1992 júliusa óta csak olyan ülést szabad gyártani és értékesíteni, amelyet a szabvány szerint ellenőriztek.

Mivel az ülések (talán drágaságuk miatt) nálunk nem terjednek kellően gyorsan, s a statisztikára visszagondolva érezzük felelősségünket, javaslatainkat közzétesszük.

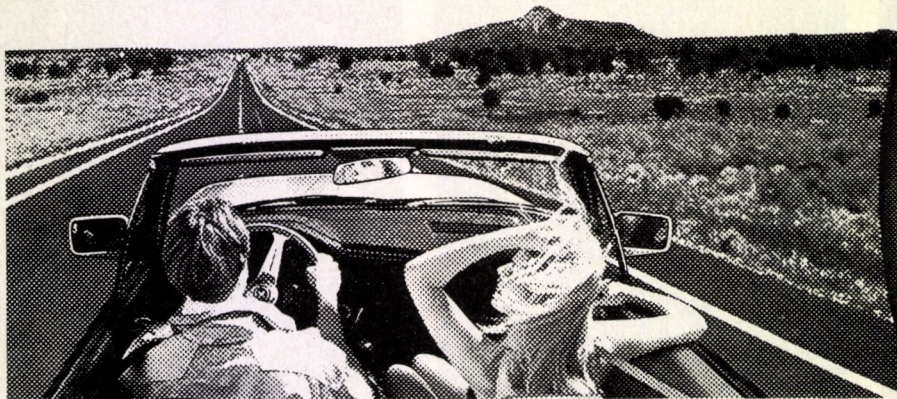
Mivel az ülések (talán drágaságuk miatt) nálunk nem terjednek kellően gyorsan, s a statisztikára visszagondolva érezzük felelősségünket, javaslatainkat közzétesszük.

- A gépjármű-vezetői oktatás során a tananyag tartalmazza a gyerekülés szükségességét és a használatával kapcsolatos ismereteket.
- A Pénzügyminisztérium tegye áfamentessé az életmentésre alkalmas termékeket.
- Ajándékozás esetén a gyerekülés legyen adómentes.
- Autókereskedők akcióik során rádió vagy tetőcsomagtartó helyett adott esetben ajánldékozzanak biztonsági gyerekülést.
- Vetélkedőkön, játékokon a jutalmak között legyenek ott a különböző ülések.

KOVÁTS LÁSZLÓ



# Drive the Top-Life



## SEMPERIT

### Itt az év sikergumija Magyarországon is!

Ezenkívül a gyár teljes típusválasztéka raktárról tartósan a legkedvezőbb áron. Keresse termékeinket partnereinknél is, akik közé újabbakat várunk!

**SEMPERIT HUNGARIA GUMIABRONCS KFT.**

1095 Budapest IX., Máriássy u. 5-7.

Telefon: 215-2790, 215-1434, fax: 215-2790

**LEGYEN A PARTNERÜNK, LEGYEN AZ ÜGYFELÜNK!**

# SZUPER ÉLŐ TELEFON BULI

Beszélj más szellemes emberekkel egézs  
**MAGYARORSZÁGRÓL**

- \* szórakozás
- \* randevúzás
- \* találkozás

**No.1  
Party-Telefon  
Magyarországon**



**VALAKI MINDIG VÁR RÁD!**

**Buli van a  
telefonban**

**SZEREZZ  
ÚJ  
BARÁTOKAT  
24 ÓRÁN  
KERESZTÜL**

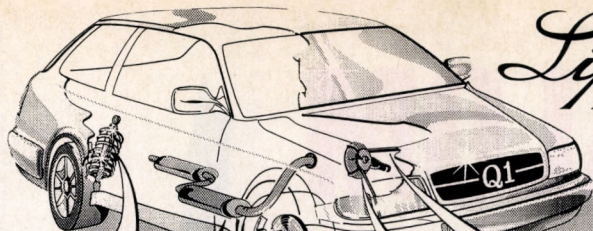
**EGYSZERRE 14 MÁSIK TELEFONÁLÓVAL CSEVEGHETSZ**

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

Tárcsázz most

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

# 00.1809.537.0694



# Lippai-Hajnal Rt.

Közvetlen  
gyári  
importőr

**Q1** A legjobb minőség

ReArt-ATTAMO

**Q1** TERÜLETI NAGYKERESKEDŐK

BUDAPEST:	Auto-Delko - XX. Nagykőrösi u.98.	(60) 324-022
	Autópont Gmk. - X.Gergely u.83.	127-4055
	Index Kft. - XI.Budaörsi u.86.	186-0303
	Lukács Autósbpt. - XV. Szerencs u.134.	163-2596
	Inter-Flott Bt. Árpád sor 2/4.	(66) 449-626
DEBRECEN:	Szabó és társa Q1. - Füredi út 72-74.	(52) 415-677
EGER:	Wilker Kft. - Nagyvárad ut 15.	(36) 313-160
ESZTERGOM:	Autótrend. - Kiss János u.34.	(33) 315-203
GYŐR:	Autópont-Knauz. - Galántai u.18.	(96) 310-999
	KECEL: Autogén Kft. - Avar tér 18.	(78) 321-804
	KEGSKEMÉT: Autogén Kft. - Izsáki út 44.	(76) 493-946
	MISKOLC: Wilker Kft. - Budai József u. 1.	(46) 342-493
	ÓROSHÁZA: Horváth Autótechnika- Tompa M.u.14.	(68) 312-927
	PECS: Schnell Autósbolt - Alsómalom u. 2.	(72) 312-779
	SIÓFOK: TX Autóalkatrész - Fő u. 260.	(84) 313-436
	SOPRON: Autópont Gmk. - Lackner u. 60.	(99) 311-352/10
	SZEGED: Horváth Autótechnika - Alkony u. 9.	(62) 313-727
	SZEKESFEHÉRVÁR: West-Autó Bt. - Sárvíz utca 4.	(74) 319-518
	SZOMBATHELY: Stop & Roll Gmk. - Piros alma u.6.	(22) 320-011
	VÁC: Magyar Autósbolt - Hunyadi út 30.	(94) 323-075
	ZALAEGERSZEG: Wilker Kft. - Csányi krt. 52.	(27) 312-940
		(92) 314-729

<b>MONROE</b> lengéscsillapítók	<b>KWP</b> vízpumpák	<b>Inter</b> ékszíjak, bordásszíjak, vízcsovek
<b>bosal</b> kipufogók	<b>Lockheed</b> fékbetétek, féktárcsák, fékcsovek	<b>OKAP</b> gömbcsuklók, lengőkarok, kormányösszekötők
<b>Bendix</b> fékhidraulikák, fékbetétek	<b>SKF</b> kerékcsapágyak	<b>ékszíjak, bordásszíjak, vízcsovek</b>
<b>FACOM</b> szerszámok	<b>MotoRad</b> termosztátok	<b>LÖBRO</b> féltengelycsuklók
<b>prestolite</b> akkumulátorok	<b>Littelfuse</b> biztosítékok	<b>Nissens</b> hűtők
	<b>FRAM</b> szűrők	<b>BORG &amp; BECK</b> kuplungok
	<b>TOBÓ</b> vonóhorgok	<b>Intermotor</b> gyújtásalkatrészek

**A LEGJOBB, IDŐBEN!**

A legjobb kocsit sem nyújthat tökéletes teljesímenyt, ha silány alkatrészekkel javítják.  
**Q1** Pénzt, időt és fáradságot takarít meg, ha a hálózatban vásárolja meg a szükséges alkatrészeket.  
**1225 Budapest, Bányalég u. 96.**  
**Tel.: 226-2277; 226-4282; 226-6548; 227-3640**  
**Nyitva: hétfő-péntek 7-19 óráig, szombat 8-14 óráig.**

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

A területi nagykereskedők közvetlen műholdas kapcsolatban állnak központi raktárunkkal.

és több mint 1500 VISZONTELADÓ, az ország minden pontján.

**EURÓPA egyik LEGNAGYOBB ÁRUKÉSZLETE** biztosítja az Ön nyugodt autózását.

## HER-KO Kft. Autóalkatrész

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

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

**Kínálatunkból:**

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

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

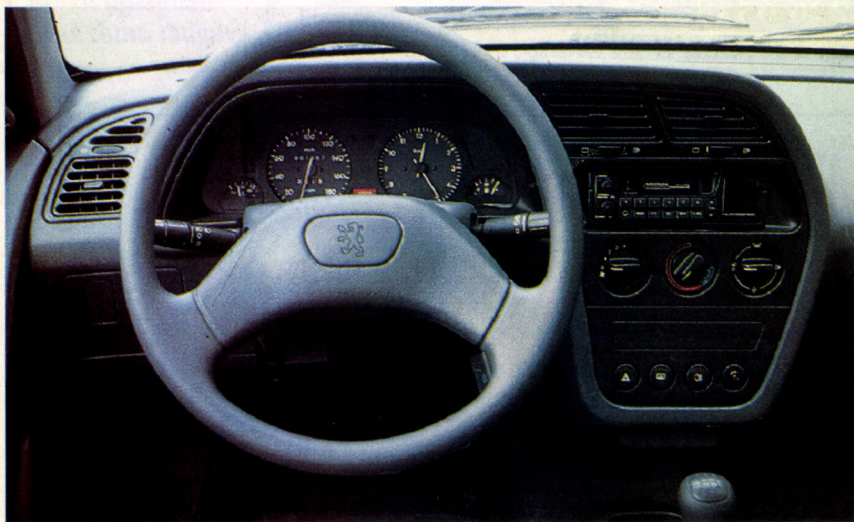
# A NYUGALOM LOVAGJA

PEUGEOT 306 XND

**Tavaly ősszel mutatták be a dízel 306-ost, amelynek híres 1,9 literese ezúttal is kivívtta elismerésünket. Az alapkivitelű Peugeot-tól, a riválistól viszont nem ajúltunk el.**

Magunk is elcsodálkoztunk rajta, mennyire sokat számít egy autó környezete, a háttér, a „csomagolás”. Az új Peugeot alighanem igencsak rossz emlékeket hagyott volna bennünk, ha csak néhány nap-

zott szívet melengető érzelmeket, sőt: a központi zár hiánya (1,7 milliós autó) okozta körülményesség, a szegényes felszereltség, a hangosan kerregő óra és a sívítő szellőzőventilátor az együtt töltött



ra költözik hozzánk, az első élmények ugyanis meglehetősen kellemetlenek voltak, s teljesen fölöslegesen rossz alaphangot adtak a tesztnek.

Az tényleg nem lett volna baj, hogy a sáros téli időben nem lemosott autót kapunk, az viszont már bosszantott, hogy belül sem volt tiszta.

## HANGOLÁS

Az egész kocsis hemzsegett az előző tesztelő fölöslegessé vált karácsonyi lapjaitól, üres dobozoktól és más hulladékaitól. A kesztyűtartóban aprópénz és egy marék (ki tudja, honnan hiányzó) csavar.

Ebből a találkozásból nem lett első pillantásra szerelem, de a közeljövő sem ho-

**A műszerfal nincs túlbonyolítva, a keresett információt gyorsan megtaláljuk. Kár, hogy az óra olyan hangosan kerreg**

első percek után már-már arra készítetted, ezt a kocsit helyből el kell buktatni a mi vizsgánkon. A 8-10 másodperces izzítás örjítően hosszú, azután indíthatjuk a visszhangos, zárt térben borzasztóan zajosnak tűnő dízelt. Már is jön a következő csapás: úgy látszik, ez a 306-os akkora körön fordul, mint a 18-as villamos a János Kórháznál, hosszadalmas küzdelem, mire kikerülünk a fal mellől, s felkaptatunk a mélygarázs kijárójához. Eközben alaposan próbára tesz bennünket, a szervohiányos kormány, ami nemcsak a tekeréshez szükséges



**Az ülések jól tartanak oldalirányban is, anyaguk kellemes, de nem a legstrapabíróbb**



Méretre nem nagy, de előnyös alakja miatt (keskeny kerékdoobok) jól kihasználható a Peugeot csomagtere

nagy erővel, hanem síkos markolatával is nehezíti dolgunkat. Végre kikerülünk a szabadba, kissé megnyugszunk – kezdődhet a menetrend szerinti próba.

#### ANYAGI KÉRDÉSEK

Másnap, normális körülmények között vizsgálva a riválisainál néhány centivel rövidebb 306-ost, rendkívül nyugodt vonalvezetésű, letisztult formavilága kap meg bennünket. Decens, nem különösebben feltűnő, de nagyon csinos. Bele lehet szeretni. A másik érzés, amit ébreszt, hogy ez a forma valahol már szerepelt – mintha a két éve futó 106-ost látnánk egy számmal nagyobb méretben.

Az ajtók nyitásával a legkedvezőbb

alaphangról indulva is hamis akkord az eredmény: nagyon kicsi a kulcs, nehéz jól megfogni, s a központi zár hiánya – amit a versenytársak sem kínálnak az alapmodellekben – valóban nehézkessé teszi a kezelést. A kulccsal a kormányoszlopon is nehezen jutunk dűlőre, a gyújtáskapcsoló nyílása a műanyag mélyedésnek nem a közepén van, s az oszlopra nem is merőleges. A csomagterfedél adja fel az igazi rejtvényt: hol nyissuk fel? A gombot megnyomjuk, s ekkor egy centit fel is emelkedik, de tovább nem. Megpróbálhatunk a perem alatt kotorászni, vagy megragadhatjuk az ablaktörlő tövét, más választásunk nincs. Ráadásul a kítámasztó teleszkópok csillapítása olyan erős, hogy a nyitás sokáig tart. A lezárás ígéretesebbnek

PEUGEOT 306 XND

Ésszerű védelem az oldalt és a lökhárítókön körbefutó fekete csík. Imponáló a 306-os iránytartása, nyugodt futása – meneteljesítményeire sem lehet panaszkodni.

tűnik, mert belül találunk egy műanyag üreget, amelybe belekapaszkodhatunk, de szinte képtelenség úgy megrántani az ajtót, hogy teljesen lecsukódjon (talán a balesetmegelőzés miatt?), ismét tapogathatjuk a lemezt vagy az ablaktörlőt. Az oldalajtók behúzása is kissé kényelmetlen, mert a kapaszkodók meglehetősen előre kerültek, a kis erőkar miatt nagyot kell rántani rajtuk.

Amint markunkban tartjuk az ajtót, érezzük, hogy az autó műanyagait nem a BMW s nem is a Mitsubishi raktáraiból szereztek be, hanem a lehető legolcsóbb, legkeményebb változatot keresték ki. Nem párnázott a műszerfal (rossz úton zörög is rendesen), s cirógatást ne várjunk az üléshez sem. A szem előtt levő felületek formai kialakítása ugyanakkor hibátlan, a látvány kellemes. Mindvégig nehéz volt hozzá szoktatni magunkat a gondolathoz, hogy 1,7 millióért csak kifejezetten egyszerű felszereltségű, már-már gyenge minőségű anyagokból felépített alapmodellbe ülhetünk, amiben kész szerencse, hogy a külső tükröket lehet belülről állítani. Persze van hátsó ablaktörlő és -mosó, sőt, állítható a kormány. A mi autónkban még a hátsó ülés is osztott volt, így a nem túlságosan nagy, de előnyös formájú csomagtér többféleképp is bővíthető.

**DÍZELHIMNUSZ**

Ha elfeledkezünk a gazdasági körülményekről, önfeledten kezdhetjük dicsérni a Peugeot 306-os szívódízelmotorját, az 1,9



literes négyhengerest. Ebben a kategóriában ez az egyetlen eddig próbált dízel, amely járásának nyugodtsága, rezgésmentessége és könnyed kipörgése tekintetében – bemelegítés után – valóban egyenértékű a benzinesekkel.

Hidegindításkor jól hallható a jellegzetes dízelmorgás, ez azonban nem túlságo-



A Peugeot nem drága anyagokból építkezik, a műanyagok viszont könnyen tisztíthatók

**VERSENYTÁRSAK\***

Típus	Citroën ZX 1.9 D Reflex	FIAT Tipo 1.7 D	Ford Escort CL 1.8 D	Nissan Sunny 2.0 DLX
Lökettérfogat (cm³)	1905	1697	1753	1974
Teljesítmény [kW (LE), 1/min]	47 (64), 4600	42 (57), 4600	44 (60), 4800	55 (75), 4800
Saját tömeg (kg)	1035	1060	1095	1080
Csomagtartó (l)	325/345–1145	350–1100	380–1145	280–990
Végsebesség (km/h)	161	150	153	160
Gyorsulás 0–100 km/h (s)	18,5	17,8	17,9	15,4
Átlagfogyasztás (l/100 km)	5,6	6,1	5,6	5,9
Irányár (Ft)	1 810 000	1 377 000	1 661 000	1 753 000





## NŐI SZEMMEL

Szerintem a kis Peugeot roppant bájos, legfőbb előnye azonban nem ez. Rendkívül könnyen kezelhető, mindent rögtön megtalálok benne, legfeljebb a slusszkulcs bedugásakor kell a kormány alá pillantanom. Induláskor kívül elég hangos, belül sokkal csöndesebb. Könnyűnek találtam a kormányt, a váltóval sem kellett bajlódnom. Nagyon rendes az autótól, hogy nem hoz zavarba sem parkoláskor (jól áttekinthető), sem tankoláskor (a tanksapka kezelése egyszerű, a fedélre akasztható).

SÜMEGI KINGA

san hangos, s ami a Peugeot külön előnye, hogy – legalábbis más dizelautókhöz képest – gyorsan bemelegszik. Ekkor motorjának járása végképp megnyugszik, s ezzel párhuzamosan viszonylag gyorsan melege tehető az utastér klímája is. Derék dolog, hogy míg más dízelek csak a fordulatszám növelésével válnak egyenletesebb járásúvá, a Peugeot már alig valamivel aljáraat fölött olyan szépen forog, mint a bűgocsiga.

Tesztautónk motorja nem kapott katalizátort, így teljesítménye néhány lóerővel megnöhetett (64 helyett 69 LE), viszont évente kell zöldkártyázni vele, s nagyobb a súlyadója. A 69 lóerő a mindennapi használatban bőségesen elég, a hazai utakra véleményünk szerint éppen optimális. Or-

Érdekes alakúak a tükrök, sajnos közel sem holttérmentesek

Opel Astra 1.7 D	Peugeot 306 XND	Renault 19 RL 1.9 D	VW Golf CL 1.9 D
1699	1905	1870	1896
44 (60), 4600	47 (64), 4600	47 (64), 4500	47 (64), 4400
1075	1080	1050	1020
360–1200	338–1146	386–1310	330–1160
153	162	161	156
18,5	16,9	15,7	17,6
5,6	6,0	6,0	5,8
1 268 000	1 716 000	1 658 000	2 044 000

\* Valamennyi ötajtós



RS 950

az intelligens autóriasztó  
...AZ ŐN RIASZTÓJA?

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

### AZ ALAPRENDSZER TARTALMA:

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

### ÉS MINDEZ CSAK 16 000,- Ft

Kiegészítő egységek:

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

### EZ AZ ÉN RIASZTÓM!

Magyarországon kizárólagos forgalmazója:

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



Kívánságra szakmühelyünkben beszereljük.

**PEUGEOT 306 XND**

A katalizátor nélküli dízelmotor messze a legfinomabb járású versenytársai közt, fogyasztása is jónak mondható

Fotó: BRANSTETTER SÁNDOR



Az eleganciát színezett indexbura emeli

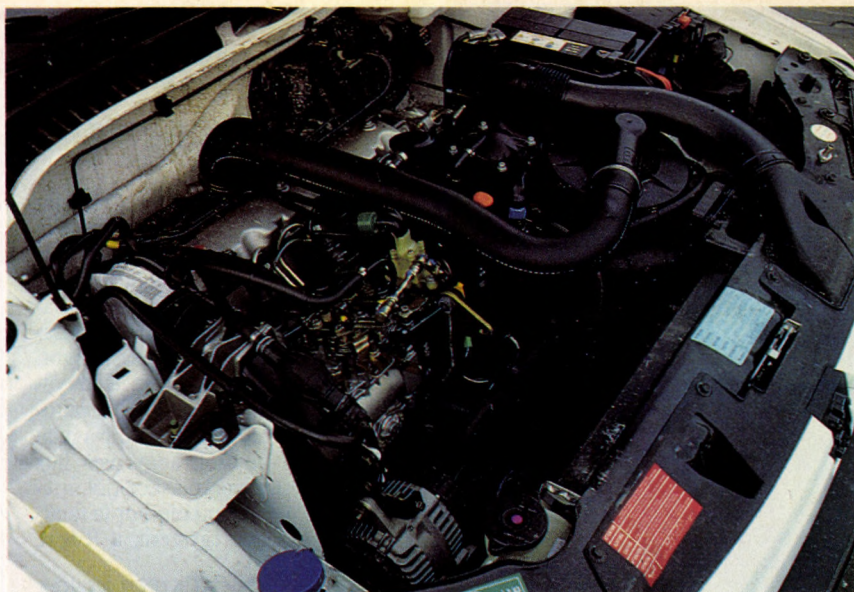
szágúton a kedvező nyomatékú motorral stresszmentesen lehet előzni, adott esetben az egészen pontos váltóval sem okozhat gondot a visszaváltás, autópályán könnyedén lehet tartani a 120-at, 130-at.

Nagyon gyakran azonban ennél még gyorsabban szaladtunk, s ez egyrészt a kocsis csöndességének, másrészt rendkívül magabiztos futásának volt köszönhető. Az abroncs zaja rendes úton elenyésző, legföljebb keresztugakon huppog a futómű. A szél szintén pianóban zenél a 0,33-as alaktényezőjű karosszérián, a karmester kizárólag az ajtótümitéseket inti be 110 táján némi sípolásra. A hangképben a motor visszafogott berregése a meghatározó, ez azonban a legnagyobb fordulatszám 80-85 százalékáig jól elviselhető. Sebességben ez körülbelül 130-140 km/h-t jelent, amikor a Peugeot olyan nyugodtan, az idegesség, remegés legkisebb jele nélkül fut, hogy az valóban imponáló. Az oldalszélre sem igen érzékeny.

Kanyarban az erősen alulkormányozott autó több gondot okozhat. A valóban síkos bevonatú kormánykereket gyorsan és alaposan alá kell szedni, ha nem akarunk kicsúszni az elképzelt ívről. Az oldaldőlés a jellegzetesen lágy rugózás ellenére a két stabilizátornak köszönhetően nem veszélyes.

**RITKA VENDEG**

Dízelaútót vásárlók nyilván azért választják ezt a motorfajtát, mert takarékoskodni szeretnének, s ennek fejében hajlandók többet túrni lomhaságban, zajban, nehézségben s a vételárban is. A 306-os a fenti logikát követőknek több meglepetést is okoz, hiszen a gyakorlatban lustának éppen nem mondható, fűgén lehet vele

**MŰSZAKI ADATOK****PEUGEOT 306 XND**

**MOTOR:** Soros, négyhengeres, örvénykamrás dízelmotor elöl keresztbe beépítve. Hengerenként 2 szelep, OHC-vezérlés fogasszíjhajtással. Könnyűfém hengerfej, szűrkeöntvény blokk. Bosch VE adagoló. Furat 83 mm, löket 88 mm, lökettérfogat 1905 cm<sup>3</sup>. Sűrítés 23. Legnagyobb teljesítmény: 51 kW (69 LE), 4600/min. Legnagyobb nyomaték: 120 Nm, 2000/min.

**ERŐÁTVITEL:** Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, ötfokozatú, kézi kapcsolású sebességváltó. Elsőkerék-hajtás.

**KAROSSZÉRIA:** Ötajtós, ötszemélyes, önhordó acélkarosszéria. Hossz: 3995 mm, szélesség: 1643 mm, magasság: 1380 mm. Tengelytáv: 2580 mm. Nyomtáv elöl/hátul: 1462/1435 mm. Csomagtér: 338-1146 l. Saját tömeg: 1080 kg, teherbírás: 420 kg, megengedett össztömeg: 1500 kg. Tank: 60 l.

**FUTÓMŰ:** Elöl segédkerethez rögzített McPherson-felfüggesztés alsó háromszöglengőkarral, stabilizátorral; hátul csatolt hosszlengőkarok, torziós rugók, stabilizátor. Fogasléces kormánymű, a legkisebb fordulókör átmérője: 11,1 m. Szervofék, elöl tárcsa-, hátul dobfékek. Abroncsok: 175/70 R 13 T.

**MENETTELJESÍTMÉNYEK:**

Legnagyobb sebesség: 162 km/h

Gyorsulás 0-100 km/h: 16,9 s

Fogyasztás (ECE) 90/120/város: 4,6/6,3/7,0 l/100 km.

(Gyári adatok.)

**PRÓBANAPLÓ**

A tesztautó szállítója:  
Peugeot Hungaria Kft.  
A kilométer-számláló állása  
- a próbaút elején: 1046,  
- a próbaút végén: 1918.  
A próbaút átlagfogyasztása:  
6,3 l/100 km  
Irányár: 1 716 000 Ft

közlekedni, motorja kifejezetten csöndes és nyugodt járású, nehézséget kuplungtaposáskor és kipörgetéskor sem tapasztal-

lunk. A hölgyvezetők különösen nagyra értékelték egyszerű kezelhetőségét, a könnyű járású pedálokat, a biztonságosan kapcsolható váltót, s hogy parkoláskor jól érzékelhető az eleje és a vége. A próba végére gyengéit még nem felejtettük el, mégis egészen kellemes, barátságos családtaggá vált. Pedig még kissé iszákos is, a 6,3 literes átlag nem mondható zseniálisnak, a közel 1000 kilométeres hatótáv viszont majdnem az: a 60 literes tank érdeme. Ritka vendég a dízel 306-os a benzinkutaknál, de szerintünk ritka lesz az utakon is, mert ma már a dízelségre nem érdemes ennyit költeni - hacsak nem örököl az ember egy békebeli, jól feltöltött HTO-tartályt.

**DABÓCZI FERENC**

# MIT ÉR A NEVED?

## PRESZTÍZSLISTA

A vásárlókért folytatott harc egyik igen fontos alapeleme – amellet, hogy a gyártók igyekeznek termékeik műszaki színvonalát emelni – az, hogy a márkák köré szinte burkoltként egy image-t, egy képet formálnak, amely valóságos többletértékkel ruhazza fel az autót. Ez a többletérték az a presztízs, amit egyes gyárak modelljei hordoznak, vagyis hiába áll két autó azonos műszaki színvonalon, lehetséges, hogy a piac különbözőképpen fogadja őket, egyszerűen azért, mert az egyiknek jobban cseng a neve.

Ezt a többlettartalmat, a presztízst rendkívül nehéz megszerezni, általában hosszú évtizedeket vesz igénybe a folyamat, elveszíteni azonban lényegesen könnyebben lehet. Ellenben az is igaz, hogy egy válságos időszakon maga a jól csengő név is képes átsegíteni a gyárat.

A francia TMO közvélemény-kutató intézet nagyszabású felmérést végzett ebben a témában. Azt igyekeztek megtudni, mennyire kedveltek, mennyire népszerűek, pontosabban mennyire megbecsültek az egyes

gyárak modelljei. Valószínűleg nem okoz meglepetést, hogy a dobogó legmagasabb fokára a Mercedes került, a franciák 65 százaléka csettintett elismerően e név hallatán. Kis különbséggel végzett a második helyen a nagy rivális, a BMW, amely 62 százalékot ért el. A harmadik és a negyedik helyen francia márka végzett, azonos pontszámmal (60 százalék): a Renault és a Peugeot. A további modellek jóval alacsonyabb rangúak a francia vásárlók szerint, az ötödik helyezett Volkswagen a franciák 49 százalékának elégedettségét tudhatja magáénak, ami azért igen tekintélyt parancsoló. A harmadik francia márka nagymértékben lemaradva követi a másik kettőt; hiába a tradíció, a 2CV, a DS, és a CX jól csengő neve, úgy tűnik, a presztízsháborúban a Citroën kénytelen volt hátrább vonni állásait. Sokan a Peugeot számlájára írják, hogy a házasságkötés után lejáratta a Citroën jól csengő nevét. Ki tudja, mi az igazság?

Egészen meglepő két rendkívül komoly

márka megítélése, az Audi 43 százalékot, a Volvo 37 százalékot kapott. Különös, hiszen ez az a kettő, amelyeket esetleg közelinek tekinthetünk a két nagy német riválishoz.

A japánok nem állnak közel a franciák szívéhez, legalábbis ezt mutatják a felmérés eredményei. Még a Toyota a legnépszerűbb a maga 29 százalékaival, őt követi a Nissan 20 százalékkal. A Ford rangmutatója 32 százalék, az Opelé 28 százalék. Érdekes az egzotikumnak számító Chrysler helyezése, az autósok 27 százaléka bólintott elismerően e márkanev hallatán.

A legtöbbet talán a FIAT-nak kell tennie a vásárlók szimpátiájának visszaszerzéséért, népszerűségi mutatója 23 százalék, ami azért is tűnik nagyon alacsonynak, mert a francia az egyik tradicionális latin piaca az olasz gyárnak, ahol különösen fontos a népszerűsége. Ezzel a torinóiak is tisztában vannak, hiszen azzal az útravalóval indították útjára a Puntót s legutóbb a Coupét, hogy vissza kell szereznie a márka fényét, hirnevét.

**SCHOLTZ GÁBOR**



# JUVENTUS RÁDIÓ

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

## HIRDETÉSFELVÉTEL:

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

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

## Nyugati minőség keleti áron!

MADE IN SLOVÁKIA

# MATADOR<sup>®</sup>

TYRE FOR YOUR CAR



Gyári képviselő:

MARUZZ PRINT Magyar-Kanadai Kft  
3100 SALGÓTARJÁN, Füleki út 68.

Fax/tel.: (32) 316-962 Tel.: (32) 310-425

Kérjen katalógust • árlistát

Viszonteladóknak házhoz szállítás!

## EXPORT KONSZIGNÁCIÓRÓL



## 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

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 megőrizni a megbetegedéseket, és javítja az egészségi állapotot.
- Teljesen biztonságosan, zajtalanul és korlátlan ideig működik.

Keresse az autósboltokban és az autókalkatrész-kereskedőknél!

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

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

# PIRELLI - Pásztóy

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



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, Tel.: 226-2589 (csak munkaidőben)

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

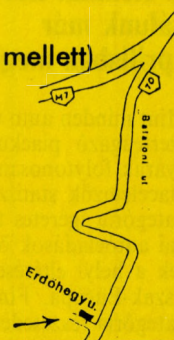
Kapható továbbá:

SECOLOR Kft.  
Szeged, Attila u. 10.sz.  
Gumibolt Tel.: 06 (62) 311-417  
Nyitva: H-P.: 8-17-ig, Szombat: 8-12-ig.  
Díjtalan gumiszereléssel, centírozással

TÁVER-GUMISZERVIZ  
1212 Budapest (Csepel), Kolozsvári u. 58.  
Telefon: 276-9946  
Új és mindenféle használt gumi szereléssel.  
Nyitva: mindennap 6-20-ig.



gumival a legjobb nyomon jár!





# EGY MINDENKI ELLEN

## RENAULT LAGUNA

**Az összes európai márka felvonul abban a vevőkért folytatott csatában, amelyben harcba indul a Laguna.**

**A Renault két gyárából egyidejűleg teríti új autóit, amelyek nálunk már áprilisban megkaphatók.**

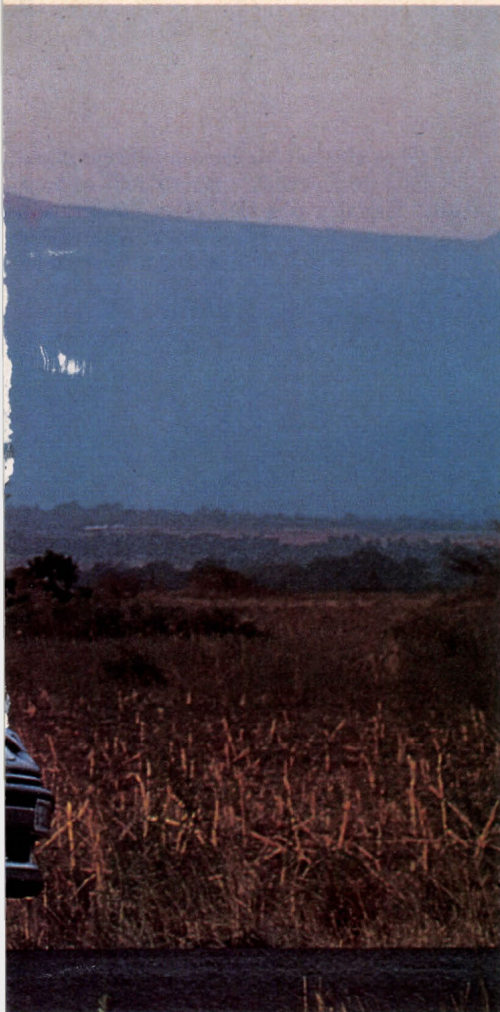
Mint minden autó tervezése, a Lagunáé is szerteágazó piackutatással kezdődött, a gyárak folytonosan figyelemmel kísérik a piacelemzők statisztikáit. A felső közép-kategória ígéretes terület, a nyugat-európai autóeladások ötöde ide esik. Érdekesek a helyi eltérések: a legerősebb régió Észak-Európa, Finnországban például e kategória részesedése eléri a 30 százalékot

is. Sok nagy autót lehet eladni Nagy-Britanniában is (25-27 százalék), darabszámban azonban a német piac e téren is a legnagyobb.

Kik is szerepelnek itt? A tömeggyártók közül az Opel a Vectrával, a VW a Passattal, a Seat a Toledóval, a FIAT a Temprával, a Ford a Mondeóval, a Peugeot a 405-össel indul versenybe. A kissé igénye-

sebbek választhatnak az Audi 80-as, a Citroën Xantia, a BMW 3-as, Lancia Dedra, a 400-as Volvo és a Mercedes C osztálya között. S hogy ki ne felejtjük a japánokat: ott a Honda Accord, a 626-os Mazda, a Mitsubishi Galant, a Nissan Primera és a Toyota Carina. Valóban népes csapat, s valamennyi jelen van a mi piacunkon is.

Nincs könnyű helyzetben az, aki ugyanazt az autót akarja eladni a norvégoknak és az olaszoknak is, hiszen precíz felmérések nélkül is pontosan tudjuk, mennyire más a stílusa a két népnek, ami például az autók megjelenésével kapcsolatban döntő jelentőségű. De az emberek stílusa befolyásolhat műszaki döntéseket is: az északiak sokkal nagyobb súlyt helyeznek a passzív biztonságra, kell nekik a nagy merev autó,



a légszák, az oldalvédelem – a déliek talán jobban vezetnek, szívesebben tartják kezben maguk a dolgok irányítását, ott az aktív biztonságot többre értékelik, vagyis jól gyorsuló, hatásosan fékezhető, stabil útfekvésű kocsit vesznek szívesen, s fontos, hogy az autó látványa is dinamizmust sugározzon.

A Lagunáról szóló gyári híryanag természetesen azt állítja, az új Renault tökéletesen megfelel Európa bármely térségében élő vásárlónak, s ezt a kürt kezelése valóban jelzi. A korábbi Renault-kban – francia szokásnak megfelelően – csak az indexkaron lehetett dudálni, a Lagunában a kormány közepére támaszkodva is hangoskodhatunk.

A piacelemzők vásárlóként leginkább olyanokra számítanak, akiket nem pusztán a forma igéz meg, hanem alaposan számolnak a műszaki tartalommal, s azzal is, hogy a szolgáltatásokat mennyiért kapják. Az R 21-es utódja olyan autó lesz, amely igazi, praktikus családi limuzin, de a vezető, aki a legtöbb időt tölti a kocsiban, szintén megtalálja benne a maga örömét.

A Laguna az R 16-os hagyományait folytatva ötajtós, hátsó – a kor követelményeinek megfelelően aszimmetrikusan osztott – üléstámlája előredönthető. Ha lehet,

**Amennyire harcias, éles metszésű a Laguna orra, épp annyira ellágyulnak a vonalai hátrább**



**Az utastér négy személynek kényelmes, s nagyon ügyeltek a kellemes színvilágra**

még nagyobb belteret kínál, mint az R 21-es: az utastér hossza 2 centit nőtt, előredöntött hátsó üléseknél 10 centivel hosszabb a raktér, ami alapállapotában most 452 literes. Nagy eredménynek tartják, hogy a hátsó ülés támlája 27 fokos szögben dől hátra, ami a legjobb érték a kategóriában, s hogy az utasok kényelme teljes lehessen, a harmadik beszállót a pad kétszemélyes kialakításával és az elődnél 7 milliméterrel keskenyebb beltérrel igyekeznek távol tartani. Ha ezek a fogások mégsem válnának be, akkor a hátul középre ülő is hárompontos automata övvel szíjazhatja be magát, fejtámláról viszont ne is álmodjon.

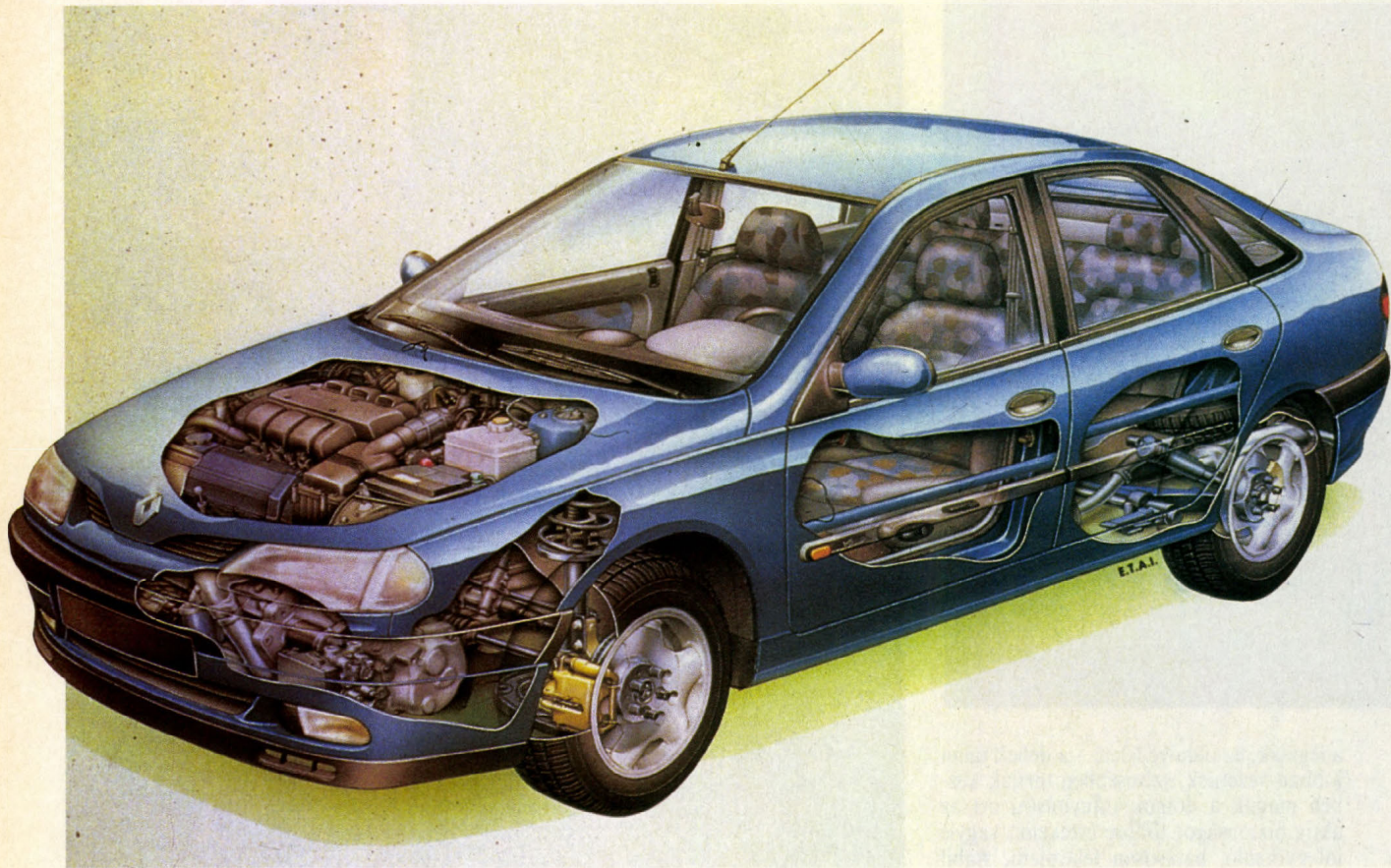
A vezető és a segédpilóta – akár a versenyautókban – igen tágas térerzetet keltő

környezetben, helyben valóban nem szűkölködve töltheti az utazás idejét. Hosszirányban 24 centiméteres távolságon tologathatók az első fotelok, a sofőr állíthatja a magasságot és a drágább változatokban az ülőfelület hosszát is.

A Renault írnoka külön fejezetet szentelt annak, hogy a Laguna már ma megfelel az 1996-ban bevezetendő szabványnak, amely legfeljebb 74 dB (A) zajszintet engedélyez az utastérben. Az igazság az, hogy e tekintetben a gyártók nem az előírásokkal, hanem egymással versenyeznek, s valamennyi autó jóval csendesebb a minimális követelménynél – a normaállítóknál a vásárlók szigorúbbak. Az is igaz, hogy a Renault-ba sok mindent beépítettek, s vagyis szigorunk önfeledt öröme válthasson: az első futómű alsó lengőkarját például éppen a gördülési zaj távol tartása érdekében nem egyforma merevségű csapágyak tart-

**RENAULT LAGUNA**

Elöl az elterjedt McPherson-felfüggesztésre, hátul torziós rugókra támaszkodik az autó. A hátsó tárcsafék csak blokkolásgátlóval együtt, az ABS viszont szériában kizárólag a V6-ossal jár



ják, a hátsó lágyabb. A motort hidraulikus bakokra állították, s bőségesen vetettek be hangszigetelő masszát és lemezeket.

Az elegáns megjelenés és a kényelmes, hangulatos belvilág megteremtésén túl a tervezőknek a vezetés élményét sem volt szabad kihagyniuk, s ebben a csöndességen kívül a menetteljesítményeknek és az útfekvésnek van elsődrendű szerepe. Újak a futóművek, ígéretes a nagyobb tengelytáv és a szélesebb nyomtáv. Elöl a ma legelterjedtebb McPherson-felfüggesztést találjuk, hátul négy torziós rúd és két hosszlenőkar tartja a kerekeket. A kormányzást valamennyi változatban (a V6-osban sebességet figyelembe vevő) szervo könnyíti, a fékrendszer viszont csak a drágább változatokban egészül ki blokkolásgátlóval s hátsó tárcsafékekkel. Talán ésszerűbb lenne az ABS-t mégis bevetni, akkor esetleg kevésbé lenne szükség a légszákra, ami viszont mindegyikben szériatartozék.

A markáns hűtőrács mögött a magyar vásárló egyelőre kétféle benzinmotort ta-

**MOTORVÁLTOZATOK**

	1.8	2.0	3.0	2.2 D
Lökettérfogat (cm <sup>3</sup> )	1794	1998	2963	2188
Legnagyobb teljesítmény (kW (LE), 1/min)	66 (90)/5750	83 (115)/5250	123 (170)/5500	61 (85)/4500
Legnagyobb nyomaték (Nm, 1/min)	142/2750	168/3500	235/4500	142/2250
Befecskendezés	Központi	Hengerenként	Hengerenként	Adagoló
Gyorsulás 0–100 km/h (s)	13,9	10,6	8,6	15,3
Végsebesség (km/h)	180	200	220	175
Fogyasztás 90/120/város (l/100 km)	6,3/8,0/11,2	6,4/8,0/11,3	8,0/9,9/15,3	4,9/6,7/8,2
Abronsok	185/65 R 14 T	185/65 R 14 T	205/60 R 15 V	185/65 R 14 H
Saját tömeg (kg)	1225	1245	1370	1335

(Gyári adatok)



A műszerfal szervezése jól átgondolt, a legfontosabbak kerültek a vezető elé, az egyebek a középső konzolon tornyosodnak

## A HÁROMFÉLE HAZAI KIVITEL

### RN

- szervokormány
- ablaktörlő két állandó, négyszakasos móddal
- belülről nyitható tanksapka
- két kürtnyomógomb (kormányon és indexkaron)
- osztott, előredönthető hátsó ülés
- magasságállítós vezetőülés
- légszákos, hosszirányban állítható kormánykerék
- övfeszítő
- fordulatszámérő
- központi zár

### RT (az RN-en felül)

- vezetőülés állítható hosszúságú ülőfelülettel és deréktámasszal
- villamos ablakemelés elől
- ABS
- állítható olvasólámpa
- fejtámlák hátul
- ködfényszóró
- fényezett lökhárítók

### RXE (az RT-n felül)

- központi zár kulcsba épített távirányítóval
- beszélő fedélzeti számítógép
- biztonsági indításgátló
- villamos ablakemelés hátul
- külső hőmérő
- zsebek a hátsó ajtókon és az első ülés támláján
- fényezett külső tükrök

részegységeket, amelyeket vasúton szállítanak oda és vissza. Ezzel a módszerrel állítólag rengeteg időt spórolnak meg, az autó a jó munkaszervezésnek köszönhetően 24 óra alatt elkészül.

Menetrendünket igyeckszünk mi is a lehető legfeszesebbre szabni, ezért mire ez a lap megjelenik, mi már terveink szerint Kelet-Afrika útjain, szélsőséges viszonyok között is teszteljük a Renault Lagunát.

Tapasztalatainkat a következő számban olvashatják.

**DABÓCZI FERENC**

## NEVESÍTÉS

A Renault 21 utódja a Laguna nevet kapta. A név nem idegen a márka kedvelőinek, hiszen a gyár egyik korábbi prototípusa is erre hallgatott.

Már jó ideje megfigyelhető az a tendencia, hogy a Renault nevekkel váltja fel a korábbi számokat, ideológiájuk szerint a jól csengő név többet elárul viselőjéről, mint a számcsoport. A 21-es leváltására készülő olyan szó megalkotása vagy kiválasztása volt a cél, amely a nagyobb test-

vérrel, a Safrane-nal mutat közeli rokonságot. Az új modellel együtt 400 név is született, ezek közül komolyan szóba került az Arcande, a Ferane, a Mirande, a Megane, a Tigrane, a Morane, a Fregate, a Filante és a Cyclade. Felmerültek rövidebb és hosszabb nevek egyaránt, mint például az Aria és a Reinastella. A lehetséges variációk között volt olyan, amely túlságosan is hasonlított a nagyobb testvér nevére, ilyen a Sagane.

lálhat, 1,8 és 2,0 literest. A kisebbik négyhengeres 90 lóerős, az autó végsebessége 180 km/h, 100-ig a sprintet 13,9 másodperc alatt futja. A nagyobbik 115 lóerős, ez kérhető automata váltóval is. Végsebessége 200 km/h, gyorsulási adata 10,6 másodperc. Mindkét motor sajátossága, hogy igen széles fordulattartományban nagy a nyomatéka, az 1,8-as 1900 és 4700 között, a 2,0 literes 1750 és 5200 között a maximum 90 százalékánál többet ad le. A két motor fogyasztásban szinte elhanyagolható különbséget mutat, átlagosan 8,5 liter olmozatlan pusztítanak. A 6,5–7 liter közötti országúti fogyasztásban előnyös szerepet játszik a karosszéria jó alakítványozója (0,29–0,30), hátrányos viszont a nagy homlokfelület (2,07 m<sup>2</sup>). A tank 66 literes.

A rangot adó V6-os bevezetését Budapesten még csak fontolgatják, de más piacokon sem lesz listavezető a 170 lóerős, 3,0 literes változat. Bár ki tudja? A Safrane-ból származó, továbbfejlesztett, könnyűfém motor új gyújtást (megszakító nélküli,

kéthengereként egy trafó) és számítógépet kapott, nyomatéki görbéje úgy púposodik, hogy 1700 és 5500/min fordulat között a legnagyobb érték 90 százaléka rendelkezésre áll.

A többszelepes technikát a Renault dízelje számára tartogatja. Az év második felében jön a 12 szelepes, négyhengeres változat, ami vámszempontból kedvezőtlenül 2,2 literes. Legnagyobb teljesítménye 4500-nál 85 lóerő, átlagfogyasztása 6,6 l/100 km.

A motoroknál különlegesebb a Renault termelési taktikája. A Lagunát két helyen is gyártásba veszik, Franciaországban Sandouville-ben és Spanyolországban Palenciában. Míg másutt az az irányzat terjed, hogy a gyárak egyre szorosabban együttműködnek a beszállítókkal, egyes esetekben a beszállítók közvetlenül az összeszerelő üzem szomszédságába települnek, addig a két Renault-gyárat jórészt (90%) ugyanazok látják el. De még ez sem minden: a két üzem egymásnak is termel

Karesú,  
mégis strapabíró jármű  
a Cyclon.  
Az ülés és a kormány  
a kerékpárhoz  
hasonlóan  
állítható.  
Ezt azonban  
nem kell tekerni...



# FELTÁMADT FORGÓSZÉL

## MAGYAR MOTORKERÉKPÁRGYÁR

**Már el is készült az előszéria a berettyóújfalui Cyclon-Berstal gyárban, indulhat a szalag**

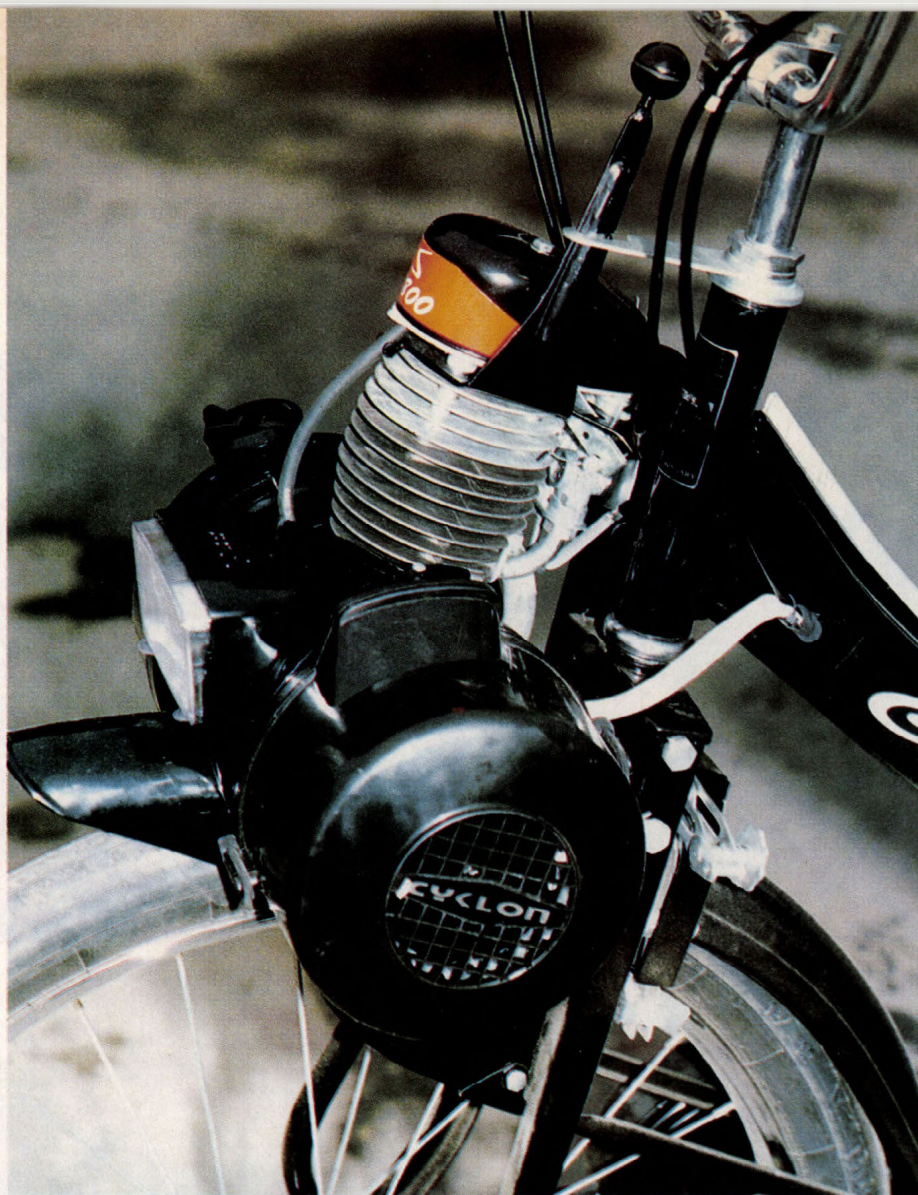
Motorkerékpáros szempontból fekete esztendő volt 1975. Ekkor zárta be kapuit a Csepeli Motorkerékpárgyár, s szünt meg a Pannóniák gyártása. A csepeli gyár története 1929-ben egy francia licenc alapján készült segédmotoros kerékpárral, a 86 cm<sup>3</sup>-es kétütemű motorral hajtott Turullal kezdődött. Később ez a gép növekedni kezdett, lett belőle először a százas, majd a százhuszonötös, később a kettőötvenes Csepel, s végül a Pannónia. A negyvenhat évig tartó sikertörténet azonban

mégiscsak egy kis, mindössze 37,5 kilogrammot nyomó segédmotoros járművel kezdődött...

Még javában élt és virult a magyar motorkerékpár-gyártás, amikor a negyvenes évek második felében Franciaország útjain feltűnt egy olcsó, könnyű és megbízható kétkerekű motoros jármű, a Velosolex. Apácák, papok, diákok használták hétköznapiakon és hétvégeken, jártak vele dolgozni és kirándulni. Az egyszerű és olcsó segédmotoros kerékpár a tehetős réte-

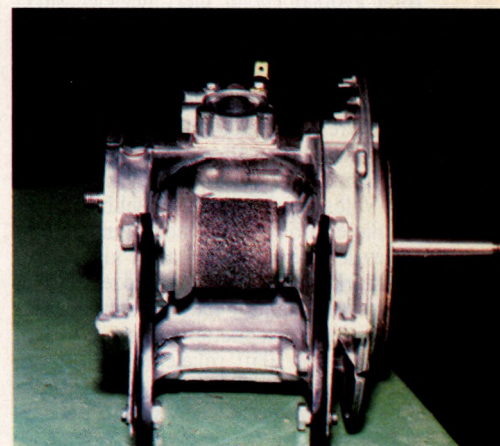
geket is meghódította, divattá és egy kicsit talán Franciaország jelképévé is vált egyben. Olyan nevek népszerűsítették a Velosolexet, mint a kor egyik szexbábványa, *Brigitte Bardot*. Ilyen előzmények után nem csodálkozhatunk azon, hogy a kis, elnyúlhatatlan gépek sokáig tartották magukat a piacon. A gyárat 1988-ban bezárták, és a gyártó gépeket a jobb jövő reményében becsomagolták.

Nem sokat, csupán néhány évet kellett dobozban tölteniük a gyártóeszközöknek, amikor egy hazatelepülni vágyó magyar, *Gáthy Kiss Sándor* 24 millió frankért megvásárolta az egészet. Az orvosegyetemet végzett, nyugdíjazott gyógyszergyár-igazgató itthoni ismerősei tanácsára gondolko-



Íme a féldecis törpeerőmű.  
A hengerfejhez rögzített karral  
süllyeszthető  
vagy emelhető a motor,  
amelynek jobb oldalán a benzintartály,  
bal oldalán a ventilátor található

a hazai piacra, míg a maradék Franciaországban talált vevőre. A kedvező külföldi fogadtatásban nagy szerepe volt egy kalandos vállalkozásnak, a Debrecen–Párizs túrának. Ennek során tíz fiatal vállalkozott arra, hogy megtegye a két és fél ezer kilométeres utat az újdonsült gyár első termékein. Itt vizsgáztak először a kis kétkekek, azt bizonyítandó, hogy vannak olyan jók, mint az eredeti francia gyártmányok. A próba jól sikerült, a tíz gép gyakorlatilag hibamentesen teljesítette a távot, mindössze két gyertyát kellett kicserélni.

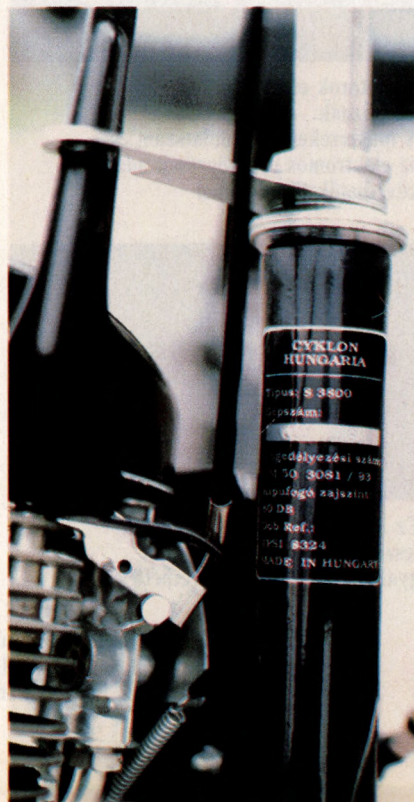


Nem koptatja a gumit  
a különleges bevonattal ellátott dörzskerék

dott el használt segédmotorok importján, amikor meghallotta, hogy vevőre vár a Velosolex-gyár. Miért hozna használtat, ha kedvező áron tud kínálni újat – vetődött fel a kérdés, s a döntést követően a gépek elindultak Magyarországra és a szűkebb szülőföld, Debrecen felé.

Debrecenben azonban nem sikerült olyan gyárat találni, amely alapjául szolgálhatott volna az új üzemnek. Így került szóba az Elzett-Berstal berettyóújfalui gyára, ahol több mint nyolcszáz dolgozónak nem tudtak már munkát adni, s utcára bocsátásuk veszélye fenyegetett. Miután létrejött a megállapodás a két fél között, 1993 tavaszán odairányították a berendezéseket, majd május–júniusban megkezdődhetett a gépek üzembe helyezése és a próbagyártás. Az első háromszázas széria decemberre készült el, ebből kétszáz került

**Nem láthattunk 1975 óta Made in Hungary feliratot egyetlen motorizált kétkerékűn sem.  
Reméljük, az újrakezdés még a régi sikert is felülmúlja**



ni. A Champs-Élysées-n felsorakozott tíz gépből ötre azonnal lecsaptak a helyi múzeumok, így csupán „félíg tele” jött haza a kísérő szervizautó.

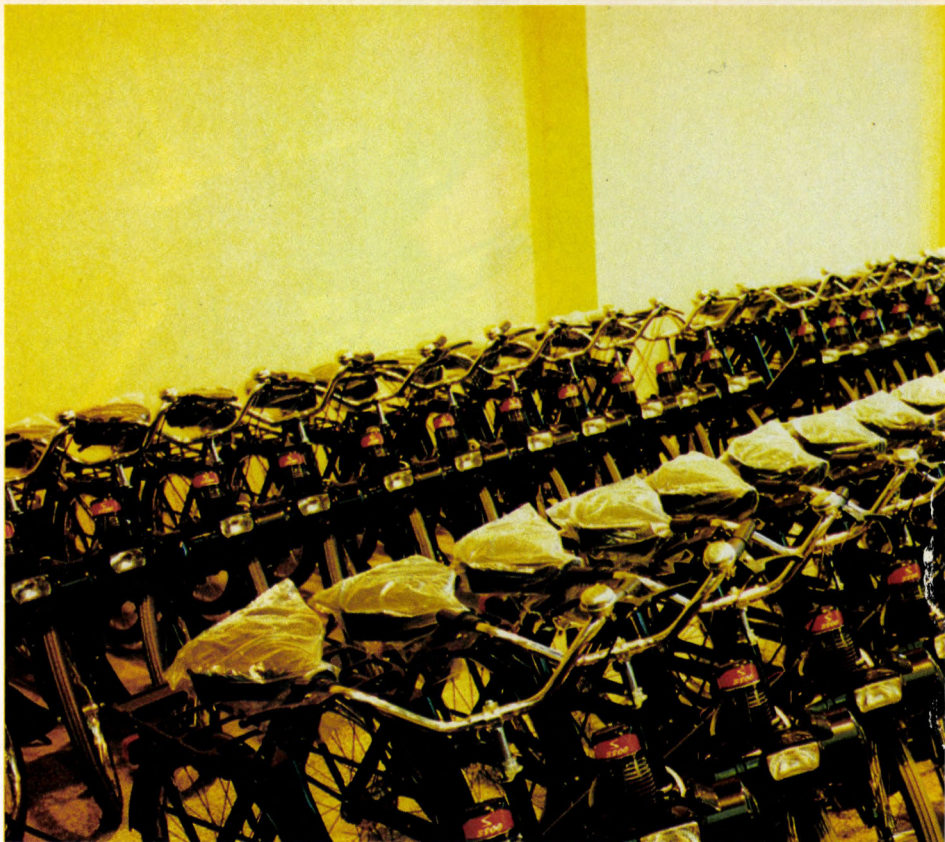
Gyárlátogatásunk alkalmával már ismét álltak a gépek, de csak azért, mert a próbaszéria számára a szükséges darabszám már elkészült, s éppen folyt a sorozattermelésre való átállás. A gyár kapacitása három műszakos termelés esetén 300-360 ezer motor-kerékpár gyártását teszi lehetővé, amire lehet, hogy hamarosan szükség lesz. A fel-futtatás idején januárban 1000, februárban 2000 darab készülne el, év végére azonban szeretnék túllépni a százezres számot. Ezt annál is inkább teljesíteniük kell, mert sorban futnak be a megrendelések. A világ minden tájáról érdeklődnek a kis fogyasztású, környezetbarát járművek iránt, még az autómárod Egyesült Államok is feliratkozott a leendő vevők listájára. Óriási igény jelentkezik a fejlődő országok irányából, annyira, hogy Kína máris több

## MAGYAR MOTOR- KERÉKPÁRGYÁR

százezerre rúgó igényt jelentett be, Pakisztánban és egyes észak-afrikai országokban pedig összeszerelő üzemek létesítését tervezik. Ezeknél talán érdekesebb egyes, nem éppen szegény országok igénye. Svájc például nem arról híres, hogy lakói kenyérgondokkal küszködnének, sőt a recesszió sem érintette őket olyan mértékben, mint több más európai országot. S mégis, a várt ezer Cyclon helyett tízezer (!) darabra adtak fel rendelést. Az ok nem kevésbé figyelemre méltó, mint maga a tény. A svájci üzletember véleménye szerint sokan már megunták azt, hogy a kapható termékek zöme gyorsan elavul, mert megjelenésüket követően hamarosan piacra kerül egy többet tudó, jobb szerkezet. Ezért megnőtt az igény az olyan termékek iránt, amelyek nem szenvednek gyors erkölcsi avulást. Mi lenne erre jobb példa, mint éppen a Velosolex, amelynek változatlansága, kissé régies formája kölcsönöz örökzöld jelleget?

A Velosolex folyamatos kisebb, a lényegét alig érintő változtatások után a hatvanas évek elején nyerte el azt a kialakítást, amelynek gyártósorát a közelmúltban Gáthy Kiss Sándor megvásárolta, s Magyarországra telepítette. A kis gép hosszú gyártási ideje alatt tökéletesen kiforrott, bizony alaposan el kellene gondolkoznia annak, aki modernizálni akarná. Lehetségre rugózott első és hátsó villát szerelni, de akkor éppen azt a jellegét vesztené el, amittől az, ami. Nem beszélve a jelenleg 34 000 forintos áráról, ami szinte mindenki számára elérhetővé teszi. Lehet kevesellni a rendelkezésre álló 0,6 lóerőt, ami kisebb emelkedőkön még egymázsás utast is felvisz a hegyre, de akkor nem garantáltan másfél literes fogyasztással lehetne számolni száz kilométerenként!

A kis jármű vezetése rendkívül egyszerű. Az indításhoz csupán előre kell buktatni – egy kis kar segítségével – a motort (ezáltal létrejön a kapcsolat a dörzskerék és a gumiabroncs között), behúzni a dekompresszort és a pedálokkal mozgásba hozni a Cyclon. Ha már egy kis sebességet értünk, elengedhetjük a dekompresszor karját, s hamarosan berregés jelzi, hogy a hajtás gondját levette vállunkról a 49 cm<sup>3</sup>-es „erőmű”. A jobb markolat – a motorkefékhez hasonlóan – szolgál gázkarként. Azonban kicsit másként, mint a „nagyokon”, mert a Cyclonon a kar elengedését követően nem tér vissza alaphelyzetbe, hanem ott marad, ameddig tekertük. Kedvelt állapot például a teljes gáz, amely helyzetbe szinte bekattan a markolat. Ez szokatlannak tűnik, amíg meg nem húztuk a fé-



A motorok először próbapadon vizsgálnak. A műszereken a fordulatszám és az elektromos berendezések adatai követhetők figyelemmel



Ez az elmés tolattyús szerkezet teszi lehetővé, hogy a Cyclon gyakorlatilag fékkel vezethető

Első méterek az új, hazai gyártású motoros kerékpárral, a Cyclonnal. Élvezet és ésszerűség két keréken





Raktárban sorakoznak a próbaszéria darabjai. Már mindegyiket vevő várja, vagy itthon, vagy külföldön...

Fotó: BALOGH RÓBERT

Sorozatban készülnek a motorblokkok



ket. Ekkor ugyanis azt figyelhetjük meg, hogy a motor fordulatszáma leesik! Ez nem a véletlen műve, hanem egy elmés szerkezet, amely kapcsolatot teremt a gázkar és a fékkar között. Abból a logikából indultak ki a tervezők, hogy olyan ember nincs, aki egyszerre akarná húzni a gázt és a féket. Ezért egy kis kapcsolószerkezettel megoldották, hogy a fékkar meghúzása magával hozza a gáz visszavételét. A fékkar elengedésével egyidejűleg azonban visszaáll az eredeti helyzet, vagyis a teljesgáz-állapot. Röviden, a Cyclon nem gázzal kell vezetni, hanem fékkel. Megálláskor elég az első féket meghúzni, s meghúzva tartani, amíg újra zöldre vált a lámpa. A fékkart elengedve folytatódhat a legfeljebb 35 km/h-s száguldás.

Felmerülhet a kérdés, hogy a fékkar meghúzásakor miért nem állt le a motor. A válasz egyszerű. Egy röpsúlyos kuplungot is rejt a motorház, amely a motor fordulatanak csökkenésekor leválasztja a fő-tengelyt a dörzskerékről.

Sokan ódzkodnak a dörzskerekes hajtástól, s ebben valószínűleg a Dongóval és társaikkal szerzett kellemetlen tapasztalatok lehetnek a ludasak. A félelem elsősorban arra irányul, hogy a dörzskerekek szinte ették a gumikat. A Cyclon esetében ettől nem kell tartani, ugyanis a görgő felülete nem fémből van, hanem speciális bevonattal látták el. Emellett különleges a gumiabroncsot alkotó keverék is, éppen azért, hogy a kopás minél kisebb legyen. A gyári garancia 10 000 kilométerre szól, s csupán azt kötik ki a feltételek között, hogy az első és a hátsó gumiabroncsot 5000 km után fel kell cserélni. A kiváló kopásállóságot bizonyította a Debrecen-Párizs túra is: a 2500 kilométert követően a gumiabroncsokon kopásnak még a nyomát sem lehetett felfedezni.

A gumiabroncsok különlegességének ára van, néhány más alkatrészhez hasonlóan csak külföldről lehet megszerezni őket. Ilyen például a benzintartály, a lendkerék s még néhány apróság. A terv természetesen az, hogy minél több minden készüljön itthon, már csak azért is, mert a külföldről behozott alkatrészekért vámot kell fizetni. A komplett segédmotorokért nem kellene.

Cikkünk megjelenésének idején már valószínűleg százával készülnek sorozatban a kis Cyclonok, amelyek, reméljük, egy új sikertörténet kezdetét jelentik. Gáthy Kiss Sándor szerint van remény a folytatásra, s előbb-utóbb talán nagyobb löketterfogatú gépek is készülnek majd hazánkban.



GAJDÁN MIKLÓS

# SZEZONKEZDÉ

## A SUZUKI SZÍNRE LÉP

**Jönnek a Suzukik! – hallottuk a hírt, s úgy gondoltuk, ennek azonnal utána kell néznünk. A hír valóságának igazolását a téma legavatottabb ismerőjétől, Bajók Gábortól – a Magyar Suzuki Rt. motorkerékpár-üzletágának vezetőjétől – kértük.**

– *A magyar motorkerékpár-piacon a Yamaha már három éve, a Honda két éve van jelen, s a Kawasaki is képviselteti magát. Nagy csend honolt viszont a negyedik nagy japán márka, a Suzuki körül. Annak ellenére, hogy létezett – és létezik – egy Magyar Suzuki Rt., amely rendelkezik a motorkerékpár-forgalmazási jogok felett is. Miért nem élt eddig a Magyar Suzuki Rt. ezekkel a jogokkal?*

– Ennek több oka is van, ezek közül az egyik az, hogy annak idején a Magyar Suzuki Rt.-t elsősorban a Suzuki autók gyártása és forgalmazása érdekében hozták létre. Ez a feladat azonban – hiszen a semmi-ből kellett egy autógyárat felépíteni – anynyi energiát kötött le, hogy nemigen maradt lehetőség a motorkerékpár-vonalara figyelni. Másrészt a japán Suzuki ideológiájába beletartozik egyfajta fokozott óvatosság. Ezért először a piaci lehetőségeket kívánták felmérni, ezért voltak láthatók Suzuki gépek előbb az Interbike-, majd az Interwheel-kiállításon. Akkor az is szóba került, hogy esetleg egy már meglévő hálózaton keresztül értékesítenék a motorkerékpárokat, de végül nem sikerült megfelelő partnert találni. További gond volt a piac szűkössége. Ezen felmérések során derült ki, hogy a jelenlegi gazdasági helyzetben nem lehet tömeges vásárlásokra számítani.

– *Ha ilyen sötétnek látják a helyzetet, akkor miért pont most döntöttek a megjelenés mellett?*

– Úgy gondoltuk, hogy a piacon mindenképpen jelen kell lennünk, de nem akartunk délibábokat kergetni. Mostanra sikerült hozzávetőlegesen reális képet kapnunk a helyzetről, és most már úgy tehetjük meg a lépéseket, hogy tudjuk, hová vezet az út.

– *Nem gondolja, hogy ezzel a kivárással egy kicsit lemaradtak a többi márkától?*

– Lehet, hogy időben lemaradtunk egy kicsit, de úgy gondolom, hogy a Suzuki név elég ismert ahhoz Magyarországon, hogy ez a késedelem ne váljon kárunkra. Bizonyos hátrányos hatások azért érezhetőek, például, hogy a motorkerékpár-szakmában járatos, nagy tapasztalattal rendelkező szakemberek közül már sokan elkeltek, szerződést kötöttek a Yamahával vagy a Hondával. És ezek a szerződések – a külföldi gyakorlattól eltérően – exkluzi-

vak, tehát a márkakereskedők nem forgalmazhatnak más márkát, csak amire leszerződtek. Ez szerintem nem igazán előnyös, mert egy márka eladásából ma Magyarországon nem lehet megélni, így a kereskedő arra kényszerül, hogy kiegészítő, felszerelési eszközök forgalmazásával egészítse ki bevételeit. A Suzuki-szerződések nem lesznek kizárólagosak, a velünk szerződők bármi mást is forgalmazhatnak üzletükben, szalonjukban.

– *Ez szép gesztus a Suzuki részéről, de – gondolom – azért elvárásaik is vannak?*

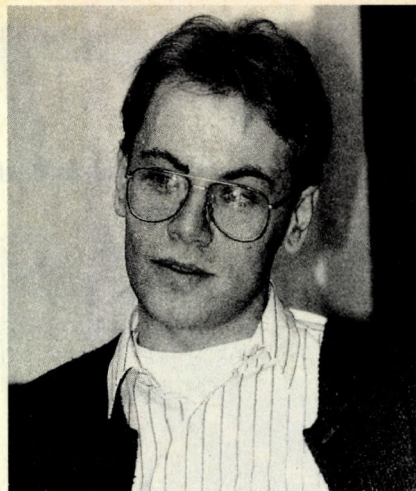
– Éppen ezért nehéz most a megfelelő márkakereskedőket megtalálni. Jelentkezőkben nem lenne hiány, de amit kérünk, nem mindenki tudja teljesíteni. Pedig a kör nem túl széles, csupán öt, legfeljebb hat szerződést szeretnénk megkötni. A feltételek egyébként nem túlzók, annyit kérünk, hogy a jelentkezőnek legyen legalább öt motorkerékpárt befogadó színvonalasan berendezett kiállítóterme, ehhez csatlakozzon egy szerviz, amelynek a minimális szerszámozottságát mi írjuk elő. A legkeményebb feltételt, a legnagyobb beruházást az jelenti, hogy legalább három, de inkább öt motorkerékpárt meg kell venni.

– *Elég szűknek tűnik számomra a márkakereskedői hálózat. Nem lesz kevés ez az öt, legfeljebb hat üzlet?*

– Mint már említettem, a piac nem túl nagy. Azt viszont szeretnénk elérni, hogy a nagy központokban legyenek kereskedőink. Ezért egy vagy két Suzuki-üzlet lenne Budapesten, a többi pedig vidéki nagyvárosokban, így például Pécsen, Nyíregyházán szeretnénk üzletet nyitni. A nyugati országrész kevésbé hangsúlyos, az ott lakó motorosok – tapasztalataink szerint – általában Ausztriába.

– *Milyen típusokat terveznek árusítani?*

– Megint csak az előzetes felméréseinkre támaszkodom, amikor azt mondom, nálunk elsősorban a két véglet kelendő. Aki nek van pénze, annak általában nagyon sok van, így a legnagyobb sportmotort vagy a legnagyobb choppert vásárolja meg. A másik kelendő réteg a kismotoroké, amelyek valószínűleg kedvező áruk miatt népszerűek. Így elsősorban ezekre koncentrálna a következő típusok mellett döntöttünk: a kicsiket a TS 50 jelzésű enduro képviseli, a sportgépeket a GSX-R 1100, a GSX-R 750 és a GSX 600 F jeleníti meg.



**Bajók Gábor: – Kedvező áron, megbízható szervizháttérrel...**

A choppereket a VS 1400 Intruder és az LS 650 képviseli. A kezdők számára és a túramotorok kedvelőinek hozzuk a GS 500 E-t, és a kisebb pénzü motorszerelmeknek szánjuk a GN 250 R-t.

– *Mintha a VS 800 kimaradt volna a felsorolásból.*

– Nem véletlenül. A két Intruder ára nagyon közel esik egymáshoz, és az ezernégyes mégis komolyabb jármű. A hazai előírások egy kategóriába sorolják a kettőt, így nem láttuk értelmét, hogy a kisebbet is forgalmazzuk.

– *Milyen specifikációjuk a behozott motorkerékpárok?*

– Elsősorban engedélyeztetési okokból a német előírásoknak megfelelő gépeket importáltunk, így például a GSX-R 1100-ból a 100 lóerős változat érkezik hozzánk.

– *Az árak?*

– Szeretnénk versenyképesek lenni, ezért a lehetőségekhez képest kedvező árakat kívánunk kialakítani. Így a nagy GSX-R 1200 kival, a háromnegyed literes 110000 forintba kerül majd. A GS 500 E és az LS 650 ára várhatólag ötszázezer forint körül lesz, a TS 50 pedig kétszázharmincezerbe kerül majd.

– *Nálunk különösen nagy hangsúlyt helyeznek az alkatrész-utánpótlás kérdésére. A Suzukinál hogyan oldják meg ezt?*

– Az általunk forgalmazott modellekhez igyekszünk minél többfajta alkatrészt raktáron tartani, hogy vevőinket a lehető leggyorsabban tudjuk kiszolgálni. A régebbi típusokhoz is vállalunk majd beszerzést, az átfutási idő azonban várhatólag jóval hosszabb lesz, mint az új típusok esetében.

– *Mikor érkeznek meg az első gépek?*

– Jelenleg még a viszonteladói hálózat kiépítése folyik, ez várhatólag márciusban nyeri el végleges formáját. Ezzel egy időben érkeznek meg az első szállítmány, így azt reméljük, hogy leendő vásárlóink viszonteladóinknál már március folyamán megcsodálhatják a kívánt motorkerékpárt.

**G. M.**

# am MOTORSPORT-TOTÓ

A HB Racing Team és az Autó-Motor közös játéka

## Fődíj

### II. díj



6 darab HB Pop szabadidőruha, sapkával és utazótáskával.



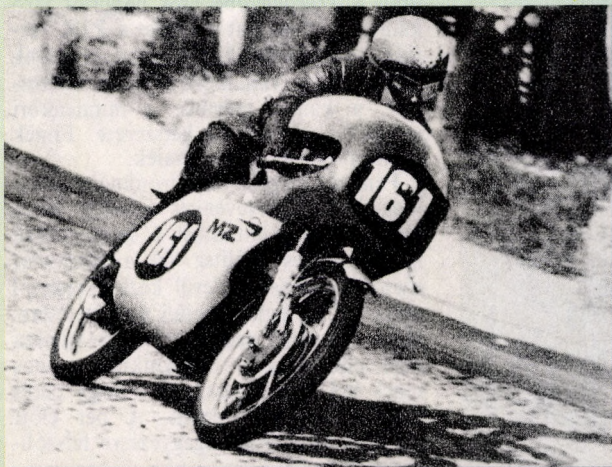
Egy hétvége két személy részére az 1994-es versenyévad egyik Grand Prix futamán a HB Racing Team depójában.

### III. díj



12 darab HB Racing Team pulóver és sapka.

## 3. forduló



Ki volt az a magyar versenyző, aki négyszer nyert Grand Prix-futamot?

1. Szabó II. László
2. Harmati Árpád
- X. Drapál János

Milyen márkájú motorkerékpáron nyerte Szabó II. László legtöbb magyar bajnoki címét?

1. Jawa
2. Yamaha
- X. MZ

Ki az a háromszoros világbajnok, aki ma csapatfőnökként tevékenykedik?

1. Barry Sheene
2. Eddie Lawson
- X. Kenny Roberts

Kérjük, hogy a megfejtéseket a 6. fordulót követően összegyűjtve, levelezőlapra 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!*

# KÜLFÖLDI OKOZTA A KÁRT

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

J. F. dunaalmási olvasónk levelére válaszolok, aki közúti árufuvarozással foglalkozik. 1992. december 27-én az általa vezetett gépjárműben kárt okozott egy külföldi állampolgár. A külföldi állampolgár károkozó felelősségét a helyszínen tanúk jelenlétében elismerte, betétlapot adott olvasónknak.

Rendőrségi helyszínelés nem történt, ezt olvasónk a tanúk jelenlétében tett elismerés birtokában feleslegesnek tartotta. Levélírónk – bár dátumot nem közölt, de a levélből kitűnően – haladéktalanul intézkedett arról, hogy a kárfelvétel megtörténjen. A kárfelvétel után, mivel olvasónknak munkaeszköze a gépjármű, intézkedett annak javításáról is. A gépjármű javítási költségei meghaladták a 200 000 forintot. Ráadásul J. F.-nek további jelentős költségei keletkeztek. Már a jármű javíttatásához is kölcsönt kellett igénybe vennie. A kölcsön miatt és mivel olvasónk létfenntartását szolgálja a tulajdonában lévő jármű üzemeltetése, minél jobb kihasználása, ezért a számlákat a javítást követően benyújtotta a biztosítónak.

A biztosító a benyújtott számlák ellenére, valamint annak ellenére, hogy olvasónk pontosan eleget tett díjfizetési kötelezettségének, formális indokokra hivatkozással nem teljesítette kártalanítási kötelezettségét.

Levélírónk – úgy vélem – nagyon türelmes ember, hiszen többszöri telefonálás után végül 1993. szeptemberben fordult levélben a biztosító helyi kirendeltségéhez, kérve a gépjárműben keletkezett károk, valamint a balesettel kapcsolatban előállt egyéb kárai és költségei, valamint ezek kamatainak megtérítését.

A biztosító néhány nappal későbbi válaszában olvasónk további türelmét kérte, arra hivatkozva, hogy felvették a kapcsolatot a külföldi állampolgár által megjelölt biztosítóval, és megállapították, hogy ott a külföldi személynek nincs kötelező gépjármű felelősségbiztosítása, ezért az illetékes külföldi biztosítóhivatalon keresztül kiderítették a külföldi személy tényleges biztosítóját. Ez a biztosítóársaság közölte, hogy a károkozó nem adott neki kárleírást. (Mellékesen jegyzem meg, hogy

nyilvánvalóan azért nem, mert a saját gépkocsijában keletkezett kárt vagy saját költségén javíttatta, vagy a kár javíttatásáról egyáltalán nem akart gondoskodni.) Hivatkozott még arra is olvasónk biztosítója, hogy a fenti tisztázatlan körülmények és a rendőrségi helyszínelés elmaradása miatt a károkozó által adott betétlapon jelzett két személytől tanúnyilatkozatot kértek.

Olvasónk tudomása szerint a tanúk nyilatkozatukat a jóval korábbi megkezdését követően postafordultával megküldték a biztosítónak, így a tényállás teljes mértékben tisztázottá vált.

Mindezek alapján olvasónk kéri tanácsunkat, hogyan tudná a biztosítót arra készíteni, hogy immár több mint egy év után kártalanítsa.

A kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról a Polgári törvénykönyvvel összhangban az 58/1991. (IV. 13.) számú kormányrendelet foglalkozik. E rendelet 7. § (1) bekezdésében kimondja, hogy a károsult kárigényét a biztosítási szerző-



Fotó: BALOGH RÓBERT



dés keretei között közvetlenül a biztosítóval szemben jogosult érvényesíteni. Ugyanezen paragrafus (3) bekezdése szerint a biztosító a károsult kárát akkor is köteles megtéríteni, ha a károkozóval nem jött létre biztosítási szerződés, vagy megszűnt.

A rendelet 9. §-a alapján a károsult a biztosítási szerződéssel nem rendelkező károkozó által okozott kárt nemcsak a biztosítótól, hanem a Biztosítók Szövetségétől is igényelheti a rendelet mellékletében rögzített szerződési feltételek szerint.

Mindezek azt jelenti, hogy olvasónk igazolta gépjárművében keletkezett kárát, rendelkezett felelősségvállaló nyilatkozattal a károkozó részéről, bár nem állapítható meg, hogy a károkozó rendelkezett-e felelősségbiztosítással vagy sem. A kár bekövetkeztét, illetve a kár bekövetkezésének módját az eset tanúi írásos nyilatkozatukkal igazolták. Olvasónk továbbá igazolta a javításra fordított költségeit azzal, hogy csatolta a javítási számlákat.

Véleményem szerint a biztosítónak nincs alapos oka a kártalanítás kifizetésének megtagadására. A kártalanítási összeg kifizetése legkésőbb akkor esedékesé vált, amikor az eset tanúinak nyilatkozata a biztosítóhoz megérkezett. A biztosító késedelmes kártalanítási eljárásából eredő minden igazolt további kárát és kiadását olvasónk érvényesítheti a biztosítóval szemben. Olvasónkat megilleti továbbá a kártalanítási összeg után a késedelembe esés napjától járó kamat is. A kamat mértéke a PTK szerint 20 százalék, ha azonban olvasónk mint egyéni vállalkozó kötött biztosítást, a kamat mértéke a mindenkori jegybanki alapkamat kétszerese. Ennek jelenlegi mértéke 44 százalék.

Fentiek alapján levélíróknak javaslom, hogy tértivevényes ajánlott levélben küldjön kimutatást a biztosítónak igényeiről, és szólítsa fel a biztosítót ezen igényeknek a levél kézhezvételétől számított 15 napon belüli megfizetésére. Ha a biztosító nem fizet, vagy válasza nem elfogadható, olvasónknak sajnos nincs más választása, mint hogy peres eljárást kezdeményezzen. A per előtt azonban próbálja megegyezésre felszólítani a biztosítót.

**DR. POLGÁR ISTVÁN**  
jogtanácsos



# EZT ÍRTA AZ

# Autó-motor

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

**1954. II. 15.**

Nemcsak a mi fiatal gépjárműiparunknak, hanem az olyan baráti országoknak is gondot okoz a gépjárműgyártás további kialakítása és fejlesztése, amelyek az autógyártásban gazdag tapasztalatokkal rendelkeznek. A Német Demokratikus Köztársaság széles körű gépjárműgyártási távlati tervet dolgozott ki, és számunkra nem lehet közömbös, hogy ez a baráti állam, amelynek eladunk és amelytől vásárolunk gépjárműveket, milyen szempontokat tart szem előtt, amikor gépjárműgyártásának jövőjét papírra veti.

A háború befejeztével és Németország kettészakításával a Német Demokratikus Köztársaság csak részben rendelkezőtt üzemképes gyárakkal. Az egyik gyár, a BMW azonban röviddel a felszabadulás után megkezdte a 321-es és a 340-es típusok gyártását. Ezzel egy időben indult meg az ismert DKW F-8, majd később a háromhengeres, háromnegyed tonnás Framo tehérgépkocsik gyártása is. Erre az időre esik a népszerű RT 125-ös motorkerékpár készítése. A Horch-gyár először a háborúból megmaradt 100 lóerős Maibach benzínmotorokkal építette a H-3 tehérgépkocsit, melynek továbbfejlesztése a mai H-3/a dízelmotor típus. A BMW – illetve később EMW – kivételével valamennyi gyár és üzem az IFA Trösztbe egyesült.

Olyan járműgyártási múlttal rendelkező ipari ország, mint a Német Demokratikus Köztársaság nem nyugodhatik bele ilyen alkalmilag kifejlesztett, gépjármű-típusokba és ezért az alábbiak szerint kívánják megszerezni jövőbeni gyártási programjukat.

Az EMW-340 mint széria befejeződött, és kísérletezés alatt áll egy új típus, 70 lóerőnél erősebb motorral. Ugyancsak megszüntetik az IFA F-8 gyártását, hogy annál nagyobb sorozatban tudják kielégíteni mind a belföldi, mind a külföldi igényeket a már jól be-

vált háromhengeres, kétütemű F-9-es autóval. Valószínű, hogy egy, a fentiek-nél nagyobb személygépkocsi gyártása is sorra kerül, erre azonban még nincsen határozott terv.

\*

**1964. I. 21.**

Az autósok már napok óta beszélnek az új Moszkvicsról. Ez tulajdonképpen nem egy új típus, csupán a 407-es modell továbbfejlesztett, 1964. évi változata, amely 403-as jelzéssel szerepel a gyár programjában. A tulajdonképpeni új modell, a 408-as, amely már alapvetően más karosszériát fog viselni, és a hírek szerint több konstrukciós változást is mutat, jelenleg még kísérleti állapotban van, és szériásítása ez évben semmiképpen nem várható.

A mostani 403-as ugyanazokkal a szerszámokkal készül, mint elődje, csupán az első rácszat és az oldalsó dízléc formája változott.

Ha a kocsiba pillantunk, a kormánykerék és a kormányoszlop újszerűsége tűnik mindjárt fel. Maga a műszerfal nem változott, a süllyesztett kormányrúd és a korábbiánál praktikusabb volán viszont felrészíti a kocsit. Az indexkapcsoló is elkerült középről, egy hosszabított kar segítségével a bal kéz ujjával működtethető.

Az utastér kárpitozása ugyancsak előnyösen változott. Ha a motorházba pillantunk, ott az tűnik fel, hogy nemcsak a fék működéséhez alkalmazzák már a hidraulikus tartályt, hanem az olaj, illetve annak nyomása megkönnyíti a tengelykapcsoló-pedal használatát. Ez igen egyszerű kis szervoberendezésnek számít, és növeli a kocsit értékét. Akinek pedig módjában állott a kocsit alját is megvizsgálni, azt látta, hogy a mellsőkerék-felfüggesztésnél vezettek be néhány újítást, de az erre vonatkozó műszaki rajzokat, leírásokat még magunk sem kaptuk meg.



FELKÉSZÜLÜNK A TÉLRE

**1974. II. 21.**

Autósberkekben beszéltek róla, mégis érdeklődésre tarthat számot a hír, mely szerint a szovjet járműipar és a nyugatnémet BMW igen hasznosnak ígérkező kooperációk terveinek megvalósításán fáradozik. Jelen esetben arról van szó, hogy a BMW a Mercedessel és a FIAT-tal együtt felfigyelt arra: a Szovjetunió korszerűsíteni kívánja a Volga személyautót, új motort szerelnek bele, amelynek teljesítménye az eddigi 98 lóerővel szemben 150 lóerő lenne. A Szovjetunió ennek érdekében licen egyezmény kötését vette tervbe, motorgyár építésére. Ha ez megvalósul, az új gyár termelése évi 500 ezer autó lesz. S milyenek a BMW-vel való megegyezés kilátásai? A német cég vezetői szerint ugyan még sok részlet vár tisztázásra, ám minden jel arra mutat: a tárgyalások szerződés kötéssel érnek majd véget.

Az előzetes tervekben két gyár felépítése szerepel, mintegy 1 milliárd márka felhasználásával. Ennek a tekintélyes összegnek nem egészen a fele egy olyan motorkerékpárgyár felépítéséhez szükséges licenc, knowhow és termelői be rendezések beszerzésére irányul, amelyben 100 000 nagy teljesítményű motorkerékpárt állítanak elő. A Szovjetunió a német gyár szállításait és technológiáját 30 százalékban a gyárban készült motorkerékpárokkal fizetné – amelyeket a BMW a tőkés piacon értékesíthetne –, a fennmaradó 70 százalékot pedig konvertibilis valutával térítene meg.

# KÉT KARRIER

## FORD ÉS A T MODELL

Henry Ford, a Ford Motor Co. alapítója az amerikai Michigan államban, Detroit közelében született 131 éve, 1863. július 30-án, a hat Ford testvér legidősebbikeként. Szülei farmerek voltak, ám ahogy Henry nőtt, egyre jobban unta a farmermunka lélekölő egyhangúságát. Rosszkedvéhez hozzájárult, hogy egyszer le is esett a lóról. Attól a pillanattól kezdve tűnődött olyan erőforráson, amely az állati erőt pótolhatná. Négy évvel később, 1876-ban a kisfiú látott egy vontatógépet. Később így emlékezett vissza erre: „Megnéztem a gépet, és beszélgettem a mérnökkel, mielőtt apám rájöhett volna, miben mesterkedem... Az a gép irányított engem az önműködő járművek felé.”

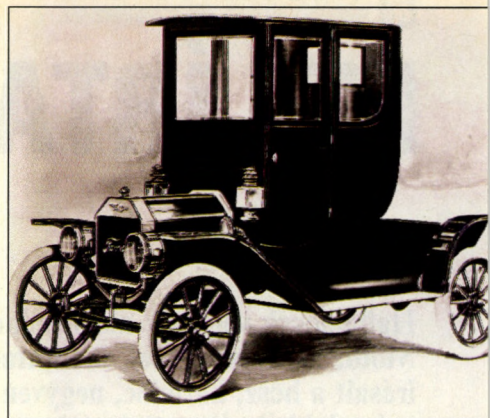
12 éves korától Henry Ford szabad idejének nagy részét az általa felszerelt kis műhelyben töltötte. 15 évesen készítette el első gőzmotorját. Később gépésztanonc lett Detroitban. 1891-ben mérnökként alkalmazták az Edison Világítási Műveknél, s két év múlva már főmérnök lett.

Ford autógyártási karrierjét 1893 telétől számíthatjuk: ekkor építette első belső égésű motorját. Ennek az erőforrásnak újabb változata hajtotta meg első autóját, amelynek négy biciklikereke volt, és 1896 júniusára készült el.

1899-ben Ford kilépett Edisonéktól, saját autógyárat alapított, amely azonban hamarosan csődbe ment. Mégsem hagyott fel az autókészítéssel: versenykocsikat épített, például a híres 999-t, amely sebességi világrekordot ért el 1904-ben.

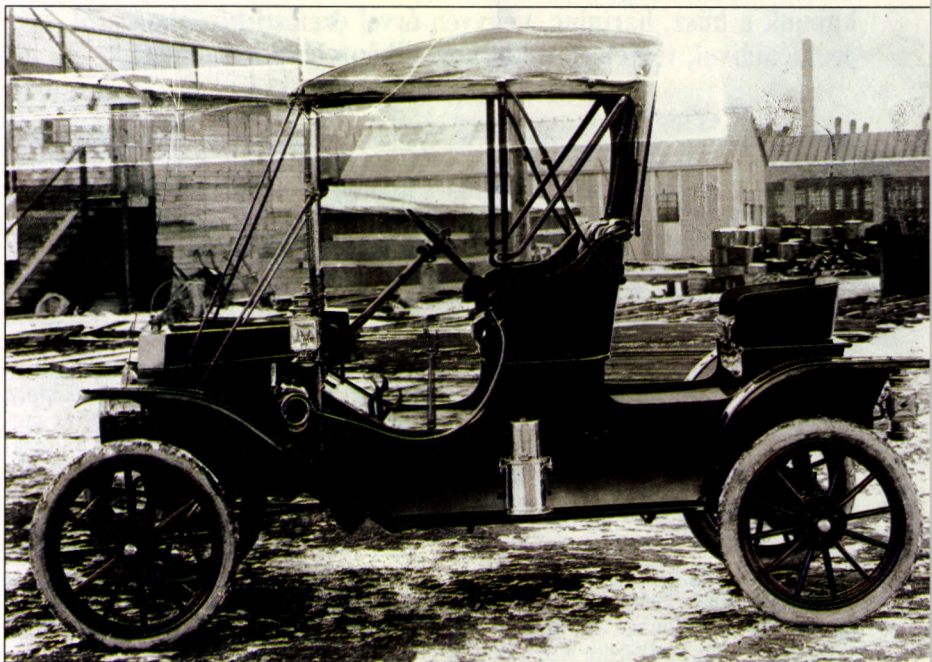
Ebben az időben George B. Selden szabadalma értelmében Selden engedélye nélkül nem lehetett autót építeni Amerikában. Selden ugyanis magának követelte az első autóépítő jogát azzal az indoklással, hogy 1877-ben szabadalmat kapott egy autókészítési konstrukcióra. Azonban rajta kívül senki nem tudta, hogy valóban épített-e akkor autót. Ford pert indított Selden ellen, s nyert. Ezzel szélesre nyílt a kapu Amerikában is az autó előtt.

Ford következő tette az volt, hogy 1903-ban részt vett a Ford Motor Co. szervezésében. A részvények 25 százaléka maradt a kezében, a társaságban elnöki posztot töl-

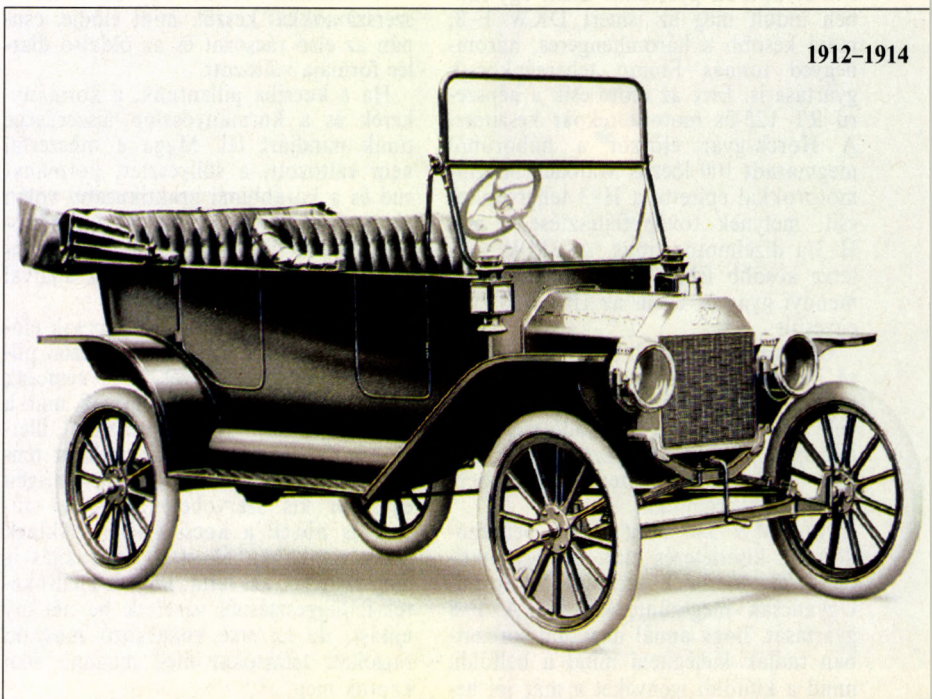


1909

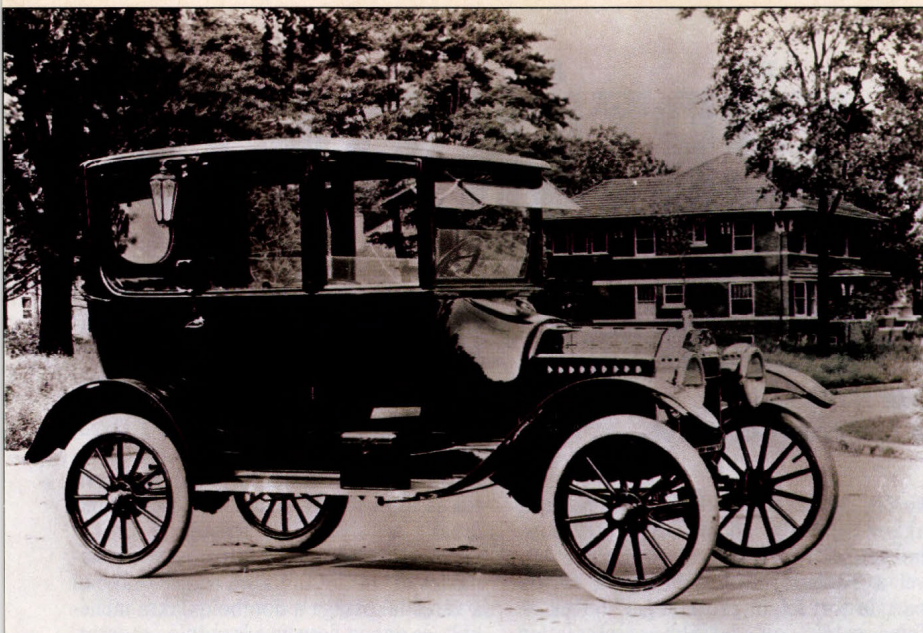
1910



1912-1914



1915–1916



tött be. Az első világháború után fiával, Edsellel átvették az összes részvényt. Henry Ford a második világháború végén vonult vissza, átadva helyét unokájának, Henry Ford II-nek. 1947. április 7-én, Dearbornban, 83 évesen érte a halál.

Ford leghíresebb alkotása a Ford T. Könyvek sokasága szól csak erről az egy típusról. Ezért csupán néhány mondatban összefoglaljuk a kocsitörténetét, hiszen az is szerves része Ford életművének.

Egy hűvös októberi reggelen Henry Ford, Bert Scott és C. J. Smith kitoltak Detroit egyik útjára egy kisautót, Scott felpattant a kormány mögé, és a trió körutazásra indult. Amikor visszatértek, nem várta őket küldöttség, senki sem sejtette, hogy új csoda született. A kocsit az első Ford T modell volt.

Az autó motorja négyhengeres, oldalt szeleplelt volt, 2880 köbcentiméteres összlökettérfogattal. A maximális teljesítmény 23 lóerő volt 1800/min fordulaton. Így a kocsit 70 km/h végsebesség elérésére volt képes.

T modellt közel 19 éven át gyártották folyamatosan. A kocsit alváza mindvégig változatlan maradt, csupán a rátett karosszériák módosultak.

Amikor 1927. május 31-én leálltak a Model T gyártásával, 15 007 033 darabnál tartottak. Ezt a számot csupán a Volkswagen Bogár tudta túlszárnyalni.

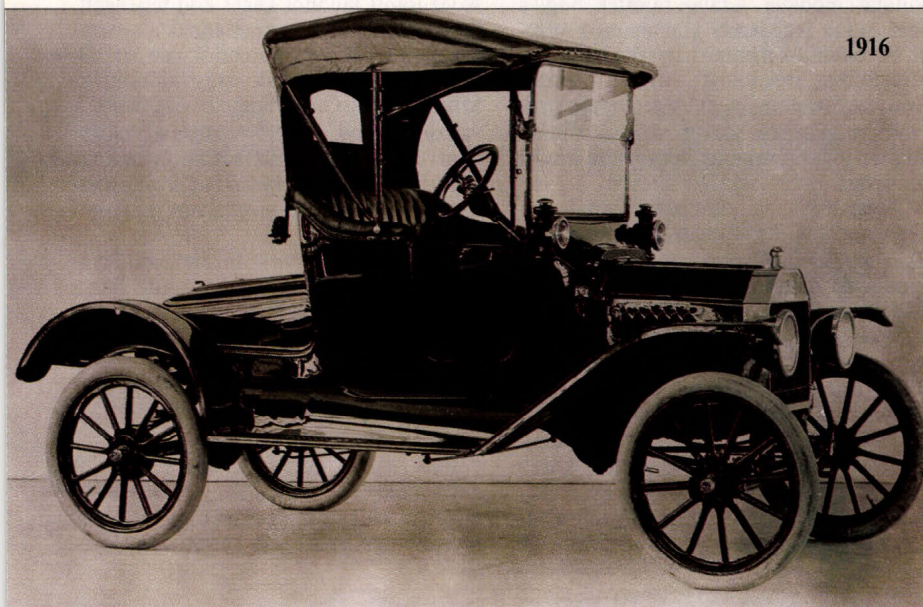
Néhány érdekesebb tény a Ford Model T-vel kapcsolatban: az első amerikai autó bal oldali kormányval, az első amerikai autó, amelyben vanádiumot használtak, az első autó, amelyet futószalagon szereltek össze. 1925. október 31-én volt a rekordnap: 9101 T készült. Ez még ma is tiszteletparancsoló szám.

Ahogy a gyártott mennyiség növekedett, úgy csökkentek az árak; 1909-ben az ár 850 dollárról indult, felment 950 dollárig, majd lement 350 dollár közelébe.

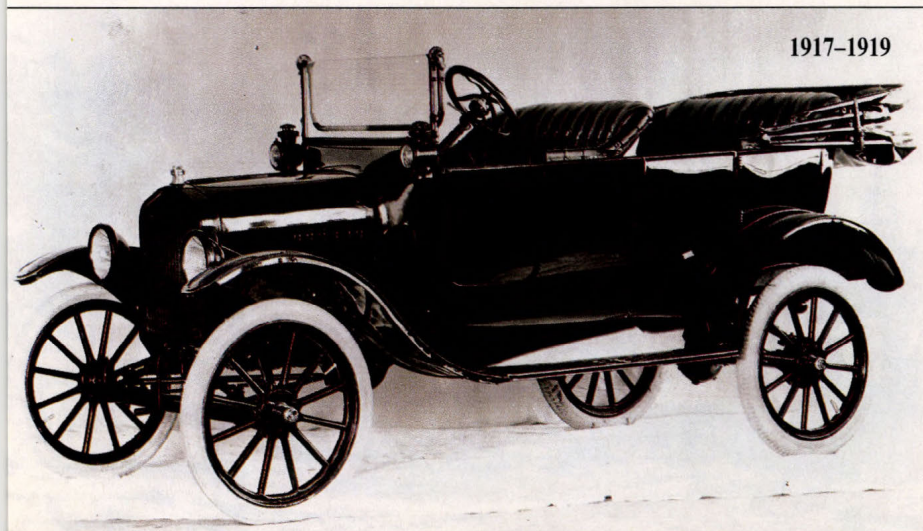
Miután Amerikában leálltak a T előállításával, néhány külföldi összeszerelő üzem még pár hónapig folytatta a gyártást. Végül a T átadta helyét utódjának, a Model A-nak.

NÉGYESI PÁL

1916



1917–1919



# A KŐOLAJ TÖRTÉNETE (2.)

## AZ ELSŐ KŐOLAJLÁZ

**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.**

Drake kútjának sikerét hihetetlen fellendülés követte. Egyszeriben kitört a kőolajláz. Pennsylvania „fekete aranya” úgy vonzotta a gyors meggazdagodásra vágyakozó ezreket, mint Kalifornia „sárga aranya” éppen tíz évvel korábban, 1849-ben. Megindult a harc a koncesszióért. Az egy évvel korábban még értéktelen telkekért fantasztikus összegeket fizettek. A folyópart megtelt fúrotornyokkal, deszkabódékkal, szalmazsákos szálláshelyekkel, műhelyekkel, deszkákból eszkábált „áruházakkal”, ahol nemcsak használati cikkeket, hanem a fűráshoz és kitermeléshez szükséges felszereléseket is árúsítottak. Nem egy nagy mai világcég onnan indult el, valamelyik deszkabódéból.

Az Oil Creek és az Allegheny folyó egyesülésénél csöndesen szunnyadt egy Cornplanter (kukoricautető) nevű városka. Nevét a szeneka indiánok egyik főnökéről kapta. Átkeresztelték Oil City (Olajváros) névre. Hónapok alatt 350 000 ember özönlött el. Gyors ütemben épültek házak, üzletek, kocsmák, „szalonok”. A szalonokban szép lányok tucatjai gondoskodtak a vendégek testi örömeiről, és csáló szerencsejátékosok kopasztották a „zöldfülüket”. Több dollárba került, ha valaki egy piszkos fadézsában meg akart fürödni. Az utcákat sártenger borította. A sárban reménytelenül küszködtek az öszvérek és a szamarak nehéz terheikkel. A város hangos volt a szitkozódástól, ostorpattogtatástól, lövöldözéstől. Tele volt szélhámosokkal, zsebtolvajokkal, álszent prédikátorokkal, jóvendómondókkal és önjelölt „génuszokkal”, akik „csalhatatlanul” meg tudták mondani, hol kell fúrni a biztos siker reményében. Volt, aki mogyoróvesszőből készített „varázsvesszővel” dolgozott, volt, akinek a szemeiből „mágikus sugárzás” indult ki, és összpontosult a megfelelő helyen. Ha a fűrás véletlenül si-

került, „nemzeti hőssé” váltak, ha nem, akkor csendesesen odébájtak, hogy máshol szedjék rá a hiszékeny embereket. Mivel a kőolajforrások többsége a folyók partján tört fel, a „creekológia” (creek = folyó, patak) volt a legfőbb és csálhatatlan kutatási módszer. Azután rájöttek, hogy a fűrásokkal felfedezett kőolajmezők bizonyos vonulatok mentén helyezkednek el, és kialakult a „trendológia” (trend = irány, irányzat) „tudománya”. A geológusoknak egyelőre nem sok szavuk volt. A kőolajföldtan még éppen csak bontogatni kezdte szárnyait.

A pennsylvaniai kőolajláz eseményeit egy Angliából bevándorolt fényképész, John Mather örökítette meg az utókor számára, aki Titusville-ben telepedett le, és egy deszkabódében nyitott „fotostúdiót”.

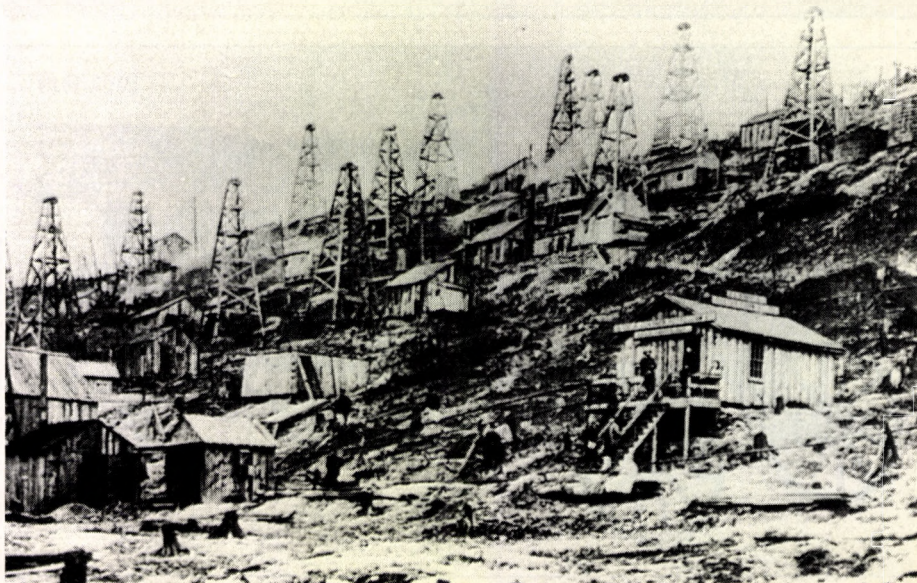
Senki sem tudja, hány ezer fényképet készített az első olajláz izgalmas éveiről. Több ezer negatívja pusztult el, amikor 1880 nyarán egy villámcsapástól kigyulladt a tárolótartály a Titusville feletti dombon. A forróságtól felrobbantak a közeli tartályok is. Robbanás robbanást követett, és hamarosan lángtengerré vált a város jelentős része. Néhány évvel később az

Oil Creek hirtelen árvize öntötte el a várost. A balsors sújtotta fényképésznek ekkor további több ezer negatívja, képe pusztult el. Emberek százai rohantak, hogy megmentse az életüket. Felmásztak a fákra, táviróoszlopokra, háztetőkre. Ismét lángba borultak a kőolajtartályok, és a finomítók is tüzet fogtak. Lángoló kőolajáradat ömlött a folyóba, és fenyegette az Oil Creek és az Allegheny folyó összefolyásánál fekvő Oil Cityt. A kora reggeli órákban a város lakossága a domboldalakra menekült, és onnan figyelte a lezúduló áradatot. A víz fölött különös kékes köd terjengett. Senki sem sejtette, hogy ez annak a benzinnak a gőze, amivel a finomítók nem tudtak mit kezdeni. Elégették vagy kiöntötték. Mikor az Oil Creek lángoló vize elérte a várost, a „köd” vakító villanással felrobbant. Az árvíz és a tűz három borzalmas nap alatt csaknem teljesen megsemmisítette a két várost. A kár meghaladta a hárommillió dollárt.

A benzin egy része a tökéletlenül lepárolt lámpaolajban is benne maradt. Bár a bécsi Adolf Schreiner feltalálta a „tökéletes” petróleumlámpát, ha benzin maradt a lámpaolajban, az is felrobbant. Az 1870-es években „azok a borzalmas robbanások” évente 5-6000 ember halálát okozták az Egyesült Államokban.

1860 elején a kőolaj ára hordónként 20 dollár volt. Nem csoda, hogy özönlöttek a szerencsevadászok. Ezt látva az egyik alapító, George Bissel sem késlekedett. Igye-

Fúrotornyok az Oil Creek partján. Előtérben egy fűrási felszereléseket kínáló „áruház”. Ma már neves világcég



## A KITERMELT KŐOLAJ MÉRTÉKEGYSÉGEI

A kőolaj mennyiségét sokféle mértékegységben adják meg: hordó, köbméter, metrikus tonna, rövid tonna, hosszú tonna, kiloliter.

Az angolszász irodalomban és a nemzetközi statisztikában meggyökeresedett a „hordó” mint mértékegység. Hovatovább a legtöbb nyelvben angol neve: a barrel is polgárjogot élvez.

Amikor Északnyugat-Pennsylvania kőolajkútjai önteni kezdték a „fekete aranyat”, az emberek minden tanyát, pincét, raktárat, üzletet, roncslepet átkutattak, hogy összedjék a különféle hordókat (whisky, almabor, melasz, só, hering, terpentín) és bármilyen más tartályt, amihez csak hozzáférhettek. Mivel bőven volt jó minőségű fa, a kádárok csakhamar hozzáérték a hordókészítéshez, és kialakult egy egységes méret: a 42 gallonos hordó. Egy US-gallon = 3,7854 liter, 42 gallon = 158,9868 liter, azaz kereken 159 liter.

Angliában IV. Edward király rendeletével 1482-ben szabványosították a 42 gallonos hordót a sózott hering tárolására és szállítására, hogy „véget vessenek mindenféle mesterkedésnek, csalásnak, becsapásnak”. Abban az időben a sózott hering volt az Északi-tenger legnagyobb kincse. Pennsylvániában a 19. század végén többféle hordó is forgalomban volt: a 31,5 gallonos boroshordó, a 32 gallonos londoni gyömbérsórhordó és a 36 gallonos sörshordó. A pennsylvániai kőolaj-kitermelők választása a 42 gallonos heringeshordóra esett, így napjainkra a kör bezárult: az Északi-tenger legfőbb kincse már nem a hering, hanem a kőolaj, de ennek is a heringeshordó a szabványos mértékegysége.

Mivel a hordó űrmérték és nem súly, ezért a hordóegységben megadott mennyiséget csak az adott kőolaj fajsúlyának ismeretében lehet tonnára átszámítani. Jó átlagos megközelítésként mondhatjuk, hogy 1 tonna = 7,3 hordó.

tasztrófális tíz centes, sőt átmenetileg az 5 centes szintet. A kisvállalkozók sorra tönkrementek.

Az árcsökkenés végül is hasznosnak bizonyult, mivel az olcsó pennsylvániai kőolaj meghódította a világpiacot. Az export 1862-re meghaladta a 43 000 köbmétert

kezett minél több koncessziót felvásárolni és minél több kutat furatni.

Drake sikere után másfél évvel már 75 kút termelt, de még több volt a meddő kutak száma. A napi kitermelés elérte a 160 tonnát. Valamennyi kutat szivattyúzni kellett. Eleinte egy whiskey-hordó többbe került, mint a beletölthető kőolaj ára, de mivel fa volt bőven, csakhamar megindult és felvirágozott a hordógyártás. Akkor vált a kőolajmennyiség máig is általános egységévé a 42 gallonos hordó: a „barrel” (158,9868, azaz kereken 159 liter). A kádárok mellett a fuvarosok is jól kerestek. Őszvérek vontatta szekereken vitték a hordókba töltött kőolajat a helybéli (már volt belőlük 15), illetve a távolabbi finomítókbá. Egy szekér naponta öt hordót szállított 16–32 km távolságra hordónként 2,5–5,0 dollár fuvardíjért, tehát a kőolaj árának mintegy egyharmadát-felét elvitte a szállítás. Ez ösztönözte a csővezeték-építést, ami azonban súlyosan ütközött a fuvarosok és kádárok érdekeivel. Az öt pittsburghi nagy finomítóba bárkákön szállították a kőolajat az Oil Creeken és az Allegheny folyón, hordónként 75 cent és 2 dollár közötti áron. Csakhamar a vasút is kiépült Titusville-ig. A kínálat növekedésével arányosan csökkenni kezdett az ár, 1861 januárjában hordónként még 10 dollár volt.

És ezután jött a java. 1861 áprilisában megfúrták az első szökőkutat. Derékvas-tagságú sugárban szökött fel a „folyékony arany”, magasan a fúróberendezés tornya fölé, hogy ott szétterülve olajpermettel szórja be az egész környéket: fákat, embe-eket, épületeket. A feltérés pillanatában a kőolajból kiszabaduló gáz – talán egy égő pipától – belobbant, és az olajsugár hatalmas fáklyaként lobogva, bőmbőlve, harsogva égett. Fekete füstje elsötétítte a napot. A kút körül remegve vibrált a föld. Tizenkilenc ember olyan súlyosan megégett, hogy behalt sérüléseibe. Az ókor óta talán az első áldozatok a „tűzisten” oltárán. Az amerikai szaknyelvben új szó született, a gusher (bőven ömlő szökőkút).

1861 utolsó negyedévében számos fel-szökő kút „jött be” (megint csak egy olaj-bányász-kifejezés), és a kitermelés rohamosan nőtt, nagy kőolajbőséget okozva a piacon. Már az első szökőkút után, 1861 júniusában hordónként 50 centre csökkent a kőolaj ára, év végére pedig elérte a ka-

több mint 3,5 millió dollár értékben. Erre szükség is volt, mivel a polgárháború következtében kiesett az Egyesült Államok egyik legfontosabb exportterméke: a gyp-sot, és a hiányzó valutát a kőolajexport pótolta.

A kereslet csakhamar újra egyensúlyba került a kínálattal, és az ár ismét emelkedni kezdett. 1862 végén hordónként 4 dollár, 1863 szeptemberében pedig már 7,25 dollár volt a kőolaj ára. A polgárháború végén az ár 13,75 dollárra szökött. A magas ár ösztönző hatására a háborúból visszatért veteránok ezrei zúdultak az olajvidék-re, hogy szerencsét próbáljanak.

Az új olajláz egyik jellemző esete Pithole története. A tanya az Oil Creek és az Allegheny folyó között fekszik, sűrű erdőben, Titusville-től 24 kilométerre délkeletre. 1865 januárjában fúrták meg az első szökőkutat. Júniusban már négy kút öntötte az olajat: naponta 274 tonnát – a pennsylvániai olajvidék termelésének egyharmadát. Megindult a roham. Emberek ezrei igyekeztek hordókkal, fűrészi felszereléssel megrakott szekerekkel a zsúfolt utakon Pithole felé. Egy látogató szerint a vidék úgy büzlött, mintha egy hadtestnyi katona szenvedett volna hasmenésben.

Egy korábban gyakorlatilag értéktelen farmot 1865 júliusában 1,3 millió dollárért adtak el, hogy szeptemberben 2 millió dollárért adják tovább. Ugyanakkor a kőolaj-kitermelés napi 822 tonnával már az olajvidék termelésének kétharmadát adta. Máról holnapra kinőtt a földből egy 15 000 lakosú város, posta- és távírdahivatallal, két bankkal, tizenöt – köztük három első osztályú – szállodával, saját újsággal, vízművel, tűzoltószerterárral, számos „saloon”-nak nevezett bordélyházzal. A bordélyház-és italbolt-tulajdonosok gyorsabban gazdagodtak, mint a kőolajkutatók zöme, anélkül, hogy a kezüket egyetlen csepp kőolaj beszenyezte volna.

Néhány hónap múlva a kőolaj-kitermelés hirtelen csökkent, és 1866 januárjában – egy évvel a felfedezés után – már szivattyúzni kellett a kutakat. Pithole, amilyen hirtelen kivirágozott, olyan hirtelen kihalt. Az elhagyott házak gyorsan pusztultak, a település „kísértetvárossá” vált. Az 1865-ben 2 millió dollárért vásárolt farmot 1878-ban 4 dollár 37 centért árverezték el.

Mégis, a kutatás újabb és újabb eredményeket hozott. 1870-ben 47 kőolajmezőt tartottak nyilván, amelyekből összesen – új csúcsként – 685 000 tonnát termeltek ki.

(Folytatjuk.)

# 120-szal a belvárosban?!

Igen! A legújabb KRESZ-könyvben már ez a lehetőség is benne van. Mert a 350 ábrával, komplett tesztsorokkal bővített, az új szabályokat is részletesen tartalmazó 400 Ft-os tankönyv terjesztőt - így az autósiskolákat - példányonként 30 %-os terjesztői jutalékkal, azaz pontosan 120 forinttal honoráljuk. Hogy mindenki jól járjon! Ezért készítettük ezt a tanfíntanivalóan jól tanulható

KRESZ-könyvet. Hogy a leendő sofőr és az iskola egyaránt díjazza. Ahogy mi is.

Számoljon utána! Biztos üzlet, biztos tudás, biztos siker! Mi a titka? Kiderül a nyitja. Elég, ha kinyitja...

**Saldo**

1061 Bp., Paulay Ede u. 13.  
Tel: 122-6455, Fax: 185-1930

**Amit tudni akarsz a KRESZ-ről**



# PERION

## ÚJ TÍPUSSOROZATÚ AKKUMULÁTOR

ABSZOLÚT GONDOZÁSMENTES

NÖVELT INDÍTÓÁRAM



18 HÓNAP GARANCIA

T  
A  
S  
A  
K  
S  
S  
E  
P  
A  
R  
Á  
T  
O  
R

V  
A  
R  
Á  
Z  
S  
S  
Z  
E  
M

PERION Akkumulátorgyár RT.  
1138 Budapest, XIII. Váci út 135-139.  
Értékesítés: Tel: 129-0282 Fax: 129-0263

**EXTRA MINŐSÉG!**



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

A név kötelez! 

### **KERES, KÍNÁL**

E rovatunkban olvasóink hirdéseit díjmentesen közöljük, kérésükre képpel együtt.

### **KERES**

#### **AUTÓ**

**LLOYD** 600-ashoz önindítót, féltengelyeket, első-hátsó irányjelző lámpákat, fényképet, irdalmat, műszaki leírást. Továbbá Liener György: Autótípusok 1950, 58, 61-es kiadványát. Szentkereszty Károly, 2145 Képeparcsa, József A. u. 92.

#### **MOTORKERÉKPÁR**

**AMERIKAI**, angol veterán motorkerékpárokat, régi repülőgépmotort és -alkatrészeket. Peter I. Wieg, CH-4059 Basel, Peter-Ochs-Strasse 25. Telefon: 41/61-354-458.

**HONDA CB-750** K-hoz 4-2-be vagy 4-4-be kipufogót kompletten. Sebring sportdob cserélhető vagy eladó. Osváth Lajos, 8200 Veszprém, Major u. 11. Telefon: 88/325-476.

**CSEPEL** 250 cm<sup>3</sup>-es motorkerékpárt megvételre. Nagy József, 4028 Debrecen, Jókai Mór u. 39.



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

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

**DONGÓ** motort vagy szovjet kerékpárra szerelhető segédmotort, 350-es Jawa gyári szélvédőt, bukócsövet és Berva mopedet. Farkas Tibor, 6000 Kecskemét, Balaton u. 16. III. 9.

**HARLEY-DAVIDSON** motorkerékpárokhoz alkatrészeket, korabeli szakirodalmat, valamint Corbin sebességmérő órát. Kalmár Tamás, 4029 Debrecen, Attila tér 3.

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

**NORTON**-, **AJS**-, **Raleigh**- és

#### **AUTÓMOSÓK:**

kompresszor,  
gőzborotva,

magasnyomású zsírozó,  
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.

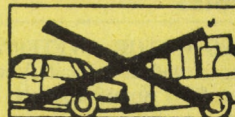
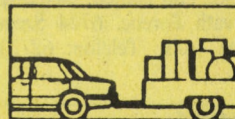
Tel.: 26/330-155/13 (üzem)

60/332-345 (igazgató)

Fax: 26/330-309

Ügyintéző: Csőke József

**LADA, VOLVO**  
gépkocsijának hátsó  
tekericsrugóiba szereltesen  
segédrugóként légrugót



Igy

- csökken a gépkocsi ki-sodródási veszélye,
- javul a kanyarstabilitás,
- növekszik a lengéscsil-lapítók és a tekericsrugók élettartama,
- a sárvédő nem éri a földet.

Vidékre utánvétel is szállítunk.

A légrugók beszerelését a Közlekedési Főfelügyelet engedélyezte.

Ugyanitt személygépkocsi-gumiabroncs szerelése, javítása, értékesítése.

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

# WOLF-ART BT

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

## Sikkens

GYÁRI FESTÉKEK ÉS FÉNYEZÉSI  
ANYAGOK, GÉPKOCSI ALKATRÉSZEK RAKTÁRRÓL VAGY  
RÖVID SZÁLLÍTÁSI HATÁRIDŐVEL, A HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ  
ÁLTAL ELFOGADOTT ÁRAK ALATT.

MÁS TÍPUSOK EGYEDI IGÉNYEIT IS KIELÉGÍJTJÜK!

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

New Imperial-alkatrészeket, hiányos gépeket. Braun János, 1055 Budapest, Kossuth tér 16-17.

**PANNÓNIA** típusú motorkerékpárhoz 19"-os krómozott ke-reket, ár- és állapotmegjelölés-sel. Bernáth Árpád, 2319 Szigetújfalu, Vasút u. 62.

**SACHS SHB** 98 cm<sup>3</sup>-es motor-kerékpárhoz hátsó lámpát, kormányt, üzemanyagtank-sapkát, pedálokat lánckerékkel és SHB-emblémát a vázra. Ludányi Ferenc, 3031 Zagyvaszántó, Damjanich út 21.

**STEIB 501** oldalkocsihoz főfék-hengert, munkahengert, fékpo-fákat, szakirodalmat. Horváth István, 2330 Dunaharaszti, Király u. 76.

**URAL M-63**-hoz komplett motort, kipufogórészert, kerék-tengelyeket, első lábtartót, hátsó ülést, térdgumit, első fékfalat. Kovács Attila, 7525 Jákó, Szabadság u. 20.



**ZÜNDAPP KS 600**-ashoz első villát, vázat, tankot, hátsó hajtást. NSU 350 T-hez (1927) váz alatti tankot és ülést. S4-es Puchoz első lámpát, sárvédőket. Horváth Ferenc, 6724 Szeged, Teréz 46/B. Telefon: 62/311-438.

**VEGYES**

**AUTÓ-MOTOR VETERÁN** eddig megjelent számain. Vörös Péter, 8481 Somlóvásárhely, Új sor 4.

**CSIZMADIA:** Motorkerékpártípusok 1957, Dékán István: Autótípuskönyv, Liener György: Autótípusok 1959, Rózsa György: Utazás a bukósisak körül című könyveket. Andrew J. Kennedy, 1 Capela Starway, Willowdale, Ontario, Canada M2J 1N3.

**SVÁJCI AUTOMOBIL REVUE** autókatalógus 1977 előtti és 1979-es, 1981-es kiadványait. Nagy Sándor, 9024 Győr, Szigethy A. út 43. Telefon: 96/427-751.

**WARTBURG 353 S** 1988-as évfolyamához keresek magyar nyelvű kezelési útmutatót. Sitter Róbert, 1671 Otelu-Rosu, Sh. Stefan Cel. Mare Nr. 7. Románia.

**MUNKAGÉP** készítéséhez kizárólag csak Trabant-motort és -váltót vagy Wartburg-motort és -váltót vennék. Ármegjelölést kérek. Székely László, 1135 Budapest, Szent László u. 26. 4/21.

**LIENER GYÖRGY:** Autótípusok 1958-a könyvét, gázzról is üzemelő 12 V-os hűtőszekrényt lakókocsiba. Németh, 8000 Székesfehérvár, Bártfai u. 51.

**KÍNÁL**

**AUTÓ**

**BMW ALPINA C1.-2,3** 1981-es évjáratú sportkocsit fulextrával (sport futómű, leültetett karosszéria, BBS könnyűfém kerekek, 195/50 x 15-ös gumik, piros metálfényezés, gyári tetőablak, elektromos tükör, 150 W-os HI-FI-berendezés rádiós magnóval,



**GT**  
AUTO ALARM

# 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. ☎ 262-83-65**




alvázvédelem, riasztó, sportki-pufogók, sportkormány, halogén ködlámpák, 1995 novemberig érvényes műszaki vizsgával, zöldkártyával, 6 hengeres, injektoros, gyorsulás 100 km/h-ra 7,7 sec. végsebesség 220 km/h, teljesítménye 166 LE) irányár: 370 ezer Ft. Esetleg értékegyeztetéssel elcserélhető Ford Escort XR3i-XR3i, Ford Fiesta XR 2, Opel Kadett 1.3 SR — 1,6 SR — 1.8 GTE, Opel Ascona 1.8i—2.0i, VW Golf GTI vagy Lada 2107-es típusokra. Telefon: 33/313-812, 317-554.

**FIAT Ducato 2,5-ös** turbódízel fűzőtt blokkot, hengerfejet, feltöltőt és adagolót. Fekete István, 1213 Budapest, Damjanich u. 86/C. Telefon: 276-8633.

**BUICK EIGHT SUPER** 1952-es évjáratú, 5276 cm<sup>3</sup>-es, V8-as motor, 227 LE-st, automata váltóval, működőképes, karbantartott állapotban eladó. Telefon: 167-1739, esti órákban.

**FIAT 850**-est üzemképesen, rendszámmal, lejárt forgalmival. Dukát István, 3532 Miskolc, Győri kapu 131. Telefon: 46/333-075.

**FORD CORTINA** 35 éves veterán autót, 25 ezer forintért. Pompos Gyula, Vác, Árpád u. 61.

**KACSA 2 CV** 6 160 ezer Ft-ért, 2 éves műszakival, sok pótalkatrésszel. Telefon: 201-9185 vagy 27/354-098.

**KÖCKA LADÁ**-hoz új szélterelőt, egy pár fényszóróüveget jobbos, balost és gyári visszapillantó tükört 4 ezer forintért. Telefon: 23/366-440.

**LADA 2103 N/3**-as versenyautó tartalék alkatrészekkel, 150 ezer Ft-ért. Telefon: 53/311-159, érdeklődni hétfőgenként.

**LLOYD 600**-as veterán autórítkaságot, 1958-as kiadásút, restaurált, korhű, üzemképes állapotban. Szentkereszty Károly, 2145 Kerepestarcsa, Szilasliget, József Attila u. 92.

**PEUGEOT 305-ös** 1.9 dízel (1983) friss műszaki vizsgával eladó, vagy elcserélhető nagy motorkerékpárra értékegyeztetéssel. Irányár: 290 ezer Ft. Ugyanitt Skoda 105-ös felújított motorral, 1995. áprilisig érvényes műszakival. Irányár: 48 ezer Ft. Telefon: 59/322-529.

**POLSKI FIAT** 126-oshoz 5 db kerék Stomil gumival, 1 db új vonóhorog, 2 db új oldalkárpit, 1 db új mennyezetkárpit, 1 db új vezérműtengely, 2 db acél lökhárító (első, hátsó), 1 db új, zárható műanyag tetőcsomagtartó, valamint más használt alkatrészek: lámpák, kapcsolók, ablakeret, sebességváltó stb. Telefon: 178-8669.

**PORSCHE 911 CARRERA 2** 1984-es gyártási évű, feketemetal színű, 240 LE-s sportautó.

Ar megegyezés szerint. Kérésre fényképes levelet küldök. Szép Imre, 6400 Kiskunhalas, Árpád u. 3. Telefon: 77/321-167, 18 h után.

**SZAMARA 1300**-as gyári, új motor kompletten, az új ár 80 százalékaért. Telefon: 23/366-440.

**TRABANT** új hátfalat (2000 Ft), bölcst (2000 Ft), kilométerórát, napi számlálós (1000 Ft), 2 db új féltengelyt (4000 Ft), sportkormányt (Irmischer) Wartburg-aggyal (1800 Ft), új és használt Trabant- és Wartburg-alkatrészeket, felújított Trabantmotort 12 V-os generátoros feszültségszabályozóval (15 000 Ft), sebességváltót (4000 Ft, fix 4. sebesség), Lada-Skoda sportvezérműtengelyt, 2 db 5-13-as FIAT-keréktárcsát. Herczegh János, 1055 Budapest, Falk M. u. 5.

**VOLVO 360**-hoz új, komplett kuplungszerkezetet, légszűrőt, olajsűrőt, hátsófék-javító készletet, vezérműszíjat. Telefon: 272-2087.



**Szakkönyvek profiknak**

**maróti**

**Autóműszaki Könyvkereskedés és Csomagküldő Szolgálat**

**1205 Budapest, Nagykőrösi út 47. Tel.: 163-3762/311 Fax: 127-3522**

**Nyitva: hétfőtől péntekig 10-18 óráig Kérje ingyenes könyvkatalógusunkat!**



**NIKKO** KFT.

teljes körű  
alkatrészellátást biztosít

**FIAT LANCIA**

**ALFA ROMEO**  
minden típusához

**FIAT LUBRIFICANTI**  
gyári olajok forgalmazása

1103 Budapest  
Kőér u. 3/a.

Tel./fax:  
**157-2976**  
Nyitva tartás:  
hétköznap 8-16  
óráig

**VOLVO 244**-est, 1982-es évjáratú, benzines, karburátoros, overdrive-os. Telefon: egész nap 115-5430.

**WARTBURG 353** kombi, 4,5 éves, 50 ezer km-rel, vonóhorggal 145 ezer Ft-ért, Trabant-motor 6 ezer Ft-ért, VW 1,5 dízelt, Passat kombi 155 ezer Ft-ért, 5 db Ford-alufelnit 15 ezer Ft-ért. Németh Péter, 8000 Székesfehérvár, Bártfai u. 51.

**MOTORKERÉKPÁR**

**ARDIE 500** cm<sup>3</sup>-est oldalkocsival, 1937-es évjáratút teljesen, üzemképtelen (négyütemű), — DKW 350 cm<sup>3</sup>-est, 1939-est, teljesen, üzemképtelen, — Triumph 200 cm<sup>3</sup>-est, 1937-est üzemképesen, — Sachs 150 cm<sup>3</sup>-est, 1951-est teljesen, üzemképtelen, — Zündapp 200 cm<sup>3</sup>-est. 1939-es évjáratút

kompletten, szétszedett állapotban, — Simson 250 cm<sup>3</sup>-est, 1960-ast, üzemképtelen, — Ariel 500 cm<sup>3</sup>-est, 1927-est hiányosan (kormány, lámpafej nélkül), motor és váltó komplett, négyütemű, — D-Csepel 125 cm<sup>3</sup>-est, 1955-öst üzemképesen, — Danuvia 125 cm<sup>3</sup>-est 1960-ast üzemképesen, — a fentiekén kívül 500 cm<sup>3</sup>-es BSA-motorblokkot, -váltót, gyújtással és különböző alkatrészeket (T5 Pannónia-blokk). Bencze Zoltán, Dunakeszi, Könyves Kálmán u. 10. Érdeklődni előzetes telefonhívás után. Telefon: 27/343-909, 17 óra után.

**BERVA** 1958-as nosztalgiaakategóriás segédmotor-kerékpár eladó, működőképes, megkímélt állapotban gyűjtőnek vagy érdeklődőnek. Vadadi Levente, 6723 Szeged, Tarjanszéle 2/A.

Telefon: 62/479-461, délutáni órákban.

**BMW R75**-ös motorkerékpárhoz motorblokkot, valamint ismeretlen angol oldalkocsialvázat kerékkel. Kalmár Tamás, 4029 Debrecen, Attila tér 3.

**CZETKA 175**-ös csepptankos motorhoz 2 db porlasztót, dinamót, tanksapkát és kuplungalkatrészeket. Farkas Tibor, 6000 Kecskemét, Balaton u. 16. III. 9. **DKW 175**-ös, 1954-es kiadású, eredeti állapotú veteránt. Tel.: 23/311-185, 9-14 óra között.

**ETZ 250**-est, műszaki nélkül, kis váltóhibával, vagy bármilyen műszaki cikkre cserélhető. Irányár: 30 ezer Ft. Érdeklődni lehet levélben: Soóki József, 2890 Tata, Keszthelyi u. 6. 2 lh. 4/2. 18-20 óra között.

**GOKARTOK**, gokartvázakat, alkatrészeket, 125-ös ETZ-motorblokkokat, gokartgumikat. Miklós Szabolcs, 8800 Nagykanyizsa, Kazánlak 12/C.

**HONDA CX 500**-as motorkerékpárt friss műszakival, 13 éves, jó műszaki állapotban. Irányár: 105 ezer Ft. Csukás Attila, 2440 Százhalombatta, Páva u. 10. Tel.: 23/533-358.

**HONDA CB 125 J 84**-es, 12 200 km-t futott, 4 ütemű, 1 hengeres, 5 sebességes, eladó. Fogyasztása 100 km-re 3 liter, végsebessége 120 km. Vizsgáztatva 1995-ig. Irányár: 85 ezer Ft. Sugár István, 5720 Sarkad, Rákóczi u. 8.

**HONDA 50 DAX** motorkerékpárt és Danuvia-alkatrészeket. Egyben keresek jó állapotú Berva-ülést, kilométerórát és hátsó lámpát. Mucsi András, 5900 Orosháza, Oláh I. u. 61.

**HONDA VFR 750 F** 1991-es évjáratú, piros színű motorkerékpárt, kifogástalan állapotban 550 ezer Ft-ért. Valamint 1200-as Lada homloklafat, hátfalat és két hátsó sárvédőt 15 ezer Ft-ért. Papp Károly, tel.: 187-2465.

**HONDA XL 600 R** endurót, 1989-es évjáratút 215 ezer Ft-ért. Vass Levente, 7130 Tolna, Lehel u. 31.

**HONDA VT 500**-ast, 1987-es évjáratút megkímélt állapotban. Irányár: 190 ezer Ft. Továbbá kínálok Simson 250-eshez alkat

**KIPUFOGÓ**

szakszerviz A-Z-ig  
raktárról kerekedőnek  
és szerelőknak is.

**LOPÁSGÁTLÓ**

a Koppány-kormánybi-  
lincs, vághatatlan és  
látható védelem

**FELSZERELÉS**

sportkormányok,  
kipufogódíszvégek,  
fa- és bőrgombok,  
ablaktörők, telesz-  
kópos vonórúd stb.

**NAGYKER. RAKTÁR  
KISKER. ÜZLET**

**KOPPÁNY**

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

**ELŐNYÖS**

vásárlóknak

**JUTÁNYOS**

ZEUS INTERNATIONAL LTD.



**BENDIX**  
ÉRTÉKESÍTÉSI AKCIÓ

**Mercedes - Benz**

**3 446 Ft -> 2 770 Ft**

**VW**

**2 024 Ft -> 1 830 Ft**

**Ford**

**2 134 Ft -> 1 930 Ft**

**Fiat**

**2 304 Ft -> 1 820 Ft**

**A garancia 12 hónap  
km-korlátozás nélkül.**

**AUTÓVILLAMOSSÁGI**

**ÁRUHÁZ**

**ZEUS INTERNATIONAL KFT.**

**Budapest, XIV., Zala u. 23.**

**Telefon: 252-4892**

részeket: váltót, differenciálműt, forgattyúházat, tankot, első sárvédőket és apróbb alkatrészeket. Tel.: 52/344-220.

**HONDA VFR 400 R** 87-es gyártású, 93-as üzembe helyezésű 4 hengeres, V elrendezésű, 16 szelepes, egyhengős, sékülmentes motorkerékpárt újszerű állapotban, 8000 km-rel, de keleti autó cseréje is érdekel. Irányár: 255 ezer Ft. Telefon: 251-6483.

**JAWA 250**-est, 1949-es kiadású, bőrnyergessel, tankba épített műszerekkel, halfarkas kipufogókkal, nyitható sárvédővel, restaurálás előtti állapotban, üzemképtelenül eladó vagy veterán robogóra cserélhető. Úgyanitt kb. 80 motorkerékpárhoz fénymásolt dokumentáció megrendelhető. Szabó István, 5000 Szolnok, Pozsonyi út 23. fszt. 1. Telefon: 56/374-537.



**KAWASAKI KL 250** típusú, 40 ezer km-t futott, jó állapotban, 1979-es évjáratú. Ár: 60 ezer Ft. Továbbá ETZ 250-es üzemképtelent alkatrésznek forgalmival, tartalék hengerrel, ára 15 ezer Ft. Csere is érdekel, ETZ 250-es, maximum 30 ezer Ft-ig. Hegedus Attila, 2030 Érd, IV. ker., Szalonka út 36.

**LANCIA INTEGRALE** erősített karosszériával, bukócsővel. Flock, telefon: 27/360-224.

**MZ TS 125/1** típusú motorke-rékpárt jó állapotban, chopper-kormánnyal. Új festés piros-fekete, királyüléssel. Ár: 12 ezer Ft, vagy szórakoztató elektronikai cikkekre cserélhető. Megegyezés szerint. Oláh Antal, 2321 Szigetbecse, Kiss út 19.

**MZ/ES/250**-est, 20 l-es púpos tankú, vizsgával, hátsó és oldal-dobozokkal, 28 ezer Ft-ért. Tel.: 129-6171. Maglai Ferenc, 2131 Göd alsó, Kodály Z. u. 3.

**Minden típusú nyugati autó féltengely-és hengerfej-felújítása — garanciával.**

**Cím: Budapest, XVI., Lucernás u. 15.**

**CAR-MEN BT.**

**Tel.: 252-7700/303 mellék**

**MZ-ETZ 251**-es krosszmotort tárcsafékkal, új akkumulátorral, friss fényezéssel, valamint sok alkatrészsel és 1 db tartalék vázzal. Némedi András, 2133 Szódliget, Nyárfa köz 3. Telefon: 27/352-326.

**NSU PRINZ 600** cm<sup>3</sup>-es félkabrió félkész állapotban, tartalék alkatrészekkel és motorral. Lázár János, 2315 Szigethalom, József A. út 29., hét végén.

**SIMSON 50** cm<sup>3</sup>-es pedálost kifogástalan állapotban, tartalék alkatrészekkel. Nagy József, 4028 Debrecen, Jókai Mór u. 39.

**SUNBEAM 500**-as (1929) blokkot, vázat. Ural-oldalkocsit, Panni robogót, KS 500-as Zündapp-főtengelyt, -kuplungtárcsát, 2 db elsővilla-rugót. BMW R 35-öshöz tankot. Horváth Ferenc, 6724 Szeged, Teréz 46/B. Telefon: 62/311-438.

**SUZUKI GS 650 G** típusú 82-es évjáratú motorke-rékpárt teljesen felújítva, újrafestve (fekete), friss műszakival. Érdeklődni a 68/312-018-as telefonon. Tóth. **YAMAHA XVZ 12 TD** 1968-as, 39 ezer kilométerrel, jó állapotban eladó. Irányár: 470 ezer Ft. Tel.: 82/374-008.

**YAMAHA XV 535** chopper, ETZ 251 3 éves, MZ 250/1 olcsón eladó, vagy elcserélném bármilyen más chopperre, Suzuki LS 650-es előnyben. Telefon: 66/324-278.

**VEGYES**

**VETERÁN** bőruha, kitűnő állapotban 18 ezer Ft-ért és fehér bőr nyeregtáska 6 ezer Ft-ért. Maglai Ferenc, 2131 Göd, Kodály Z. u. 3. Telefon: 129-6171.

**RALI-VILÁGBAJNOKSÁG** 1993-as évfolyam összes futama egy videokazettán eladó. 210 perc, ára 850 forint és a postaköltség. Szarvas Balázs, 3063 Jobbágyi, Kossuth út 51.

**ÁRAMÁTALAKÍTÓ** 24/12 —

220 V-os, még garanciális — amely tv, videó, hűtőgép, mikro-hullámú sütő, pénztárgép stb. meghajtására alkalmas — eladó. Telefon: 138-6353.

**TUNINGKATALÓGUSOK** (Hörmann, Eggenberger, Nothelle, Mattig stb.), valamint autósújságok eladók. Ugyanitt eladó egy 5 sebességű Csepel-Favorit versenybicikli. Babka Szabolcs, 3100 Salgótarján, Ybl Miklós út 47.

**ELEKTROMOS** rokkantkocsi (új) töltővel eladó. Irányár: 130 ezer Ft. Telefon: 36/345-175.

**AUTÓ-MOTOR**, Autó Piac, Autó Magazin, Autó Extra különböző számait, illetve nyugati autósújságokat. Lukács László, 2600 Vác, Kárász u. 24. Tel.: 27/313-255, este.

**IKARUS** versenyautószállító-lakóbusz hűtőszekrényvel, gázrendszerrel, hideg-meleg víz mosogatóval, zuhanyzóval és egyéb extrákkal felszerelve, lejáró műszakival. Teherjogosítvánnyal vezethető. Felújításra szoruló. Szíj Csaba, fax: 34/384-412.

**AMÉRIKAI**, angol veterán motorok restaurálásához gyakorlott, igényes szakembert. Peter I. Wieg, CH-4059 Basel, Peter-Ochs-Strasse 25. Tel.: 41/61-354-458.

**AUTÓPROSPEKTUST**, sokféle a 80-as évekből, kedvezményesen és egy 1/18-as, Lamborghini Diablo autómódellet, amelyen minden nyitható, működő kormányzás, lengéscsillapítás stb., kifogástalan állapotban dobozával együtt. Ugyanitt egy 1/24-es bordómetál Tamiya Mercedes-Benz 600 S-e 1 módellet. Nagy Sándor, 9024 Győr, Szigethy A. út 43. Telefon: 96/427-751.

**GYÚJTÁS** és karburátor beállítására alkalmas műszerek diagnosztikai katalógussal együtt olcsón eladók. Tel.: 84/310-844. Blaumanné.

**CSERE**

**FORMA EASTER** versenyautót menekész állapotban sporttársi áron eladnék vagy személygépkocsira cserélnék. Katona Endre, 8200 Veszprém, Diófa u. 14. Tel.: 88/326-985, 9—18 óráig.

**HONDA XL 600 R** endurót, 1989-es évjáratút 215 ezer Ft-ért, vagy versenyenduróra és krosszmotorra cserélném. Vass Levente, 7130 Tolna, Lehel u. 31.

**BMW 340**-est jó karosszériával sok plusz alkatrészsel, Indianra

**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**



**PEUGEOT TURÁN**

**Gyári márkaszerviz**

**1118 Budapest, Szurdok u. 4.**

**Nyitva tartás: H—P: 8—17-ig**

**Tel./fax: 186-2830**

**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**

Alkatrész eladás  
Computeres diagnosztika  
H—2294 Méta u. 31. (Méta Centrum)  
Tel./fax: 280-4859

teljes körű javítás szervizmunkák.



**BELVÁROSI  
AUTÓCENTRUM  
Kft.  
OPEL  
MÁRKAKERESKEDÉS:**

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

**MÁRKASZERVIZ:**

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

cserélhető. Horváth Ferenc,  
6724 Szeged, Teréz 46/B. Tele-  
fon: 62/311-438.

**CSERÉRE** ajánlom az AM  
1931-32-es, Magyar Autó  
Touring 1937-38-as, Úrvezető  
1939-es évfolyamait. Mátra  
100-125 (1940), BSA 1931,  
1932, NSU 1938, 1955, Velo-  
cette 1960, Berva 1968, Tri-  
umph 1957, Puch 1938, Méray  
Puch 1939, FIAT Balilla 1937  
eladási katalógusokat. Hofher  
1929 kezelési könyv, Rába-Bo-  
tond (1940) alkatrész-katalógus,  
Sulkovszky Z.: Motorral a Föld  
körül (1937), Cristophorus  
(Porsche-újság) 137-185  
(1977-87) ca 10 kg Porsche-  
katalógust. Burányi Gyula, 1039  
Bp. Losonc u. 5.



**FLEXABO KERESKEDELMI KFT.**

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



**Fiorella** gőmbcsuklók

**Doduco** autóvillamosság



**Fift** lámpatestek



**Rhibo** karosszéria elemek



**E. Techno 1.** ízzítógyertyák



**Schmitter** porlasztócsúcsok



**Löbro** féltengelyek



**Victory** tömítések



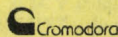
**Gates** vezérműszíjak, ékszíjak

**E.T.F.** fékbetétek



**Spica** LODGE gyújtógyertyák

**Cromodora** visszapillantó tükrök



**Savara** levegő és olajsűrők

**Prandini** vízpumpák



**ATE** fékalkatrészek

**Kolbenschmidt** motoralkatrészek



**AUTÓALKATRÉSZ NAGY- ÉS KISKERESKEDELEM**

**EURÓPAI ÉS JAPÁN AUTÓKHOZ RAKTÁRRÓL!**

**Lipmesa**



**LENGÉSCSILLAPÍTÓK**

Garantált minőség akcióáron!  
Beszerelést vállalunk!

**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.

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

**Quinton Hazell-termékek Pl:**

**VÍZPUMPÁK:**

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

**KUPLUNGOK:**

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

**TERMOZTÁTOK 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

**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.: (52)343-303  
**BÉKÉSCSABA:** P és BT. Bartók B. u. 66/1. T.: (66)328-384.  
**BUDAPEST:** KOZIK ÉS TÁRSA AUTÓSBOLT Rákóczi F. u. 194.  
(XXI.) T.: 277-8222. **DEBRECEN:** KABAI LAJOS Erzsébet u. 21.  
T.: (52)343-303. **EGER:** SZOLDATICS ÜZLETHÁZ Mátyás király u. 6.  
T.: (36)324. **MISKOLC:** LI és RA BT. Kisfaludy u. 87. T.: (46)380-751.  
**NYÍREGYHÁZA:** VAREHA ANITA Új u. 6. T.: (42)318-173.  
**PÉCS:** PRINZ FUTÓMŰ Siklósi u. 33. T.: (72)313-996.  
**SALGÓTARJÁN:** SEDAN AUTÓSBOLT Zpi felüljáró, pavilonsor.  
**TATABÁNYA:** AUTÓ ÁSZ Március 15. u. 7. Tel.: (34)331-360

**VISZONTELADÓKNAK, SZERVIZEKNEK KEDVEZMÉNY!**



# HASZNÁLT MOTORKERÉKPÁROK

## 150 EZER FORINT ALATT

Simson 50	89	25	Motorbolt
Jawa Mofa	93	35	Motorbolt
Piaggio Mofa	85	35	Motorbolt
Babetta (berügös)	93	42	Motorbolt
Honda Eve 50	86	45	Enduro
Yamaha Jog 50	87	45	Enduro
Suzuki Run 50	87	45	Enduro
Yamaha Jog robogó	88	50	Motorbolt
Malaguti Roller	91	55	Motorbolt
Honda Tact robogó	88	60	Motorbolt
Honda XL 125	82	60	Motorrad
MZ 250 (katonai)	87	65	Motorbolt
Suzuki HI-UP R	89	72	Enduro
Honda Lead 50 SS	89	72	Enduro
Cagiva 125 Custom	85	72	Motorbolt
Italjet mini	93	75	Motorbolt
Italjet krossz	93	85	Motorbolt
Honda Dio robogó	90	85	Motorbolt
Honda MBX 125	84	85	Motorrad
Suzuki GSX 250	85	90	Canada
Gilera Bullit	90	95	Motorbolt
Honda XL 125 Enduro	84	95	Motorbolt
Gilera Arizon 125	87	98	Bono Motor
Cagiva Elephant 125	85	110	Motorbolt
Honda CBX 550	83	120	Bono Motor
Cagiva Aletta Rosa 125	87	120	Bono Motor
Hond CB 400 Four	79	120	Motorbolt
Aprilia Tuareg 50	88	130	Motorbolt
Gilera SP 2	92	130	Motorrad
Yamaha TZR 125	89	130	Motorrad
Suzuki GS 450 T	81	130	Canada
Honda CB 250 N	89	135	Motorrad
Gilera 125 Enduro	87	140	Motorbolt
Honda CB 650	79	140	Motorrad
Honda CB 750	83	140	Canada
Kawasaki GPZ 550	84	148	Motorrad

## 150 EZER ÉS 250 EZER FORINT KÖZÖTT

Aprilia RX 50	91	150	Motorbolt
Fantic Coala 50	91	150	Motorbolt
Gilera 125 Sport Enduro	89	150	Motorbolt
Honda NS 50	92	157	Canada
Honda MTX 125 R	88	160	Motorbolt
Suzuki RG 250 Gamma	88	161	Enduro
Kawasaki Z 500	86	165	Motorbolt
Yamaha XT 550	85	165	Motorbolt
Suzuki GS 500 R	85	170	Motorbolt
Cagiva Enduro Fun	89	170	Motorbolt
Kawasaki EL 250	89	170	Motorrad
Aprilia Tuareg 125	87	175	Motorbolt
Aprilia Replica 50	89	179	Motorbolt
Honda XLR 250	88	180	Enduro
Gilera Super Enduro 125	89	180	Motorbolt
Honda NSF 125	89	180	Motorbolt
Yamaha XS 400	85	180	Motorbolt
Honda 750 Four	77	190	Motorbolt
Kawasaki EX 500	81	190	Canada
Kawasaki KZ 650	81	190	Canada
Suzuki GS 550 R	84	190	Canada
Yamaha FZ 400 R	87	193	Enduro
Honda VF 750 F	83	198	Motorrad
Aprilia Wind Tuareg 125	90	200	Motorbolt
Aprilia Tuareg 125	91	210	Bono Motor
Suzuki GS 1100	83	210	Canada
Yamaha FZ 400 R	88	214	Enduro
Aprilia AF 1	91	220	Bono Motor

Yamaha XJ 600	87	225	Motorrad
Suzuki DR 600	87	230	Motorrad
Yamaha YSR 50	93	240	Motorbolt
Honda CB 900	82	240	Canada

## 250 EZER ÉS 350 EZER FORINT KÖZÖTT

Suzuki GSX-R 400	87	259	Enduro
Aprilia Replica 125	89	270	Motorbolt
Yamaha FZR 400	88	272	Enduro
Kawasaki GPZ 400 R	86	273	Enduro
Suzuki GSX-R 400	88	273	Enduro
Gilera NX 1 Sport	88	280	Motorbolt
Suzuki DR 800 Big	91	280	Motorrad
Suzuki GSXR 1100	89	280	Motorrad
Honda Shadow 750	83	280	Canada
Honda VFR 400 R	87	289	Enduro
Kawasaki GPZ 400 R	87	289	Enduro
Yamaha TDR 125 R	93	290	Enduro
Yamaha TT 600	91	290	Motorrad
Kawasaki GPZ 750	88	290	Motorrad
Kawasaki GPZ 1000 RX	86	290	Motorrad
Suzuki GSXR 750	87	298	Motorrad
Honda XLV 750 R	86	300	Motorbolt
Kawasaki 900 dragster	88	300	Motorbolt
Aprilia Futura 125	91	300	Motorbolt
Kawasaki GPX 750	87	310	Bono Motor
Yamaha FZR 400 Exup	89	311	Enduro
Suzuki GSX-R 750	88	315	Enduro
Kawasaki ZX 10	89	320	Motorrad
Yamaha Virago 535	91	320	Canada
Honda Shadow 500	86	320	Canada
Kawasaki Zx 4	89	321	Enduro
Honda CBR 400 R	89	322	Enduro
Honda VFR 400 R	89	337	Enduro
Kawasaki EX 500	91	340	Canada

## 350 EZER FORINT FELETT

Honda VFR 400 R	89	354	Enduro
Suzuki GSXR 750	89	360	Canada
Suzuki GSX 750	91	360	Canada
Honda CBR 1000 F	88	360	Canada
Kawasaki ZX 10	88	370	Motorbolt
Suzuki GSX 600	92	370	Canada
Suzuki GSXR 1100 F	88	380	Motorrad
Yamaha FZR 750	91	390	Motorrad
Suzuki GSX-R 750	90	450	Enduro
Kawasaki ZXR 750	90	450	Canada
Yamaha FZR 1000	89	460	Motorrad
H-D 1000	81	520	Canada
H-D 900	58	540	Canada
Kawasaki ZzR 1100	89	550	Motorbolt
Honda CBR 600	92	560	Canada
Suzuki GSX-R 750 W	92	580	Motorbolt
Yamaha FZR 1000	93	620	Motorrad
Honda CBR 900 RR	92	680	Motorrad
Yamaha V Max 1400	94	750	Canada
Yamaha FZR 1000	93	750	Canada
Honda CBR 900 RR	93	750	Canada
H-D 1200	91	870	Canada
Suzuki Intruder 800	93	870	Canada
Suzuki Intruder 1400	93	970	Canada
Harley-Davidson 1200	93	1200	Motorbolt

**Az összeállításban szereplő kereskedések címe:**  
**Bono Motor:** 8000 Székesfehérvár, Móricz Zs. u. 66.  
**Canada Motorcenter:** Budapest XXII., Vihar u. 1.  
**Enduro Motorosbolt:** 7624 Pécs, Tiborc u. 38.  
**Motorbolt:** Budapest XVI., Legenda u. 4.  
**Motorrad:** Budapest XX., Nagykőrösi út 25.

# HASZNÁLT SZEMÉLYGÉPKOCSIK

## 300 EZER FORINT ALATT

Trabant 601 S	86	49	Kispesti A.
VW Passat kombi	78	130	Swiss
Skoda 105 S	86	130	Firstcar
VW Polo 1.1	76	135	Lap
Renault 4 1.2	78	135	Lap
Peugeot 104 900	77	135	Lap
Skoda 120 L	86	135	Firstcar
Ford Taunus 2.9	80	138	Lap
VW Gof GTI	79	145	Intercar
Renault Fuego	81	150	Swiss
BMW 320	81	159	Intercar
Opel Rekord 2.0	79	165	Lap
VW Golf 1.5	78	165	Intercar
Renault 5	75	167	Intercar
Opel Manta	78	170	Swiss
Lada 1500 S	87	195	Intercar
Talbot Simca 1.9 D	83	199	Intercar
Volvo 345	81	215	Intercar
VW Golf GTI 1.6	81	225	Lap
BMW 320	80	225	Lap
Opel Manta	83	230	Swiss
VW Scirocco 1.6	83	230	Kispesti A.
Ford Granada 2.0	82	249	Lap
Renault 5 1.4	82	249	Lap
Seat 1.7 D	85	249	Lap
Mercedes 200 D	79	250	Swiss
Ford Escort XR 3	80	255	Firstcar
FIAT Panda 902	84	259	Lap
Audi 200 T	82	260	Swiss
FIAT 127 1.3	83	265	Lap
BMW 318i	82	285	Lap
Mazda 626 1.6	84	298	Lap

## 300 EZER ÉS 500 EZER FORINT KÖZÖTT

Renault 9	84	300	Swiss
Ford Fiesta 1.1	85	315	Lap
Opel Kadett 1.3	84	319	Lap
Mercedes 200	80	330	Swiss
Opel Ascona D	85	330	Swiss
Opel Rekord 2.3 D	84	340	Kispesti A.
Opel Kadett Combi 1.3	84	349	Lap
Ford Sierra	83	350	Swiss

**ÚJ**

Most  
60 000 Ft-tal **OLCSÓBB!**

## BARKAS-MOTORCSERE

gyári új **RENAULT** motorral,  
a Környezetvédelmi Minisztérium  
támogatásával.

**WESTO** Kft.  
186-8857

## JÁRMŰTECHNIKAI KÖNYVSZAKÜZLET

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

**KORREKT Kft.** ☎ 153 · 3642

**Budapest VI., ZICHY JENŐ utca 43.**

## RIEDER AUTÓ

### AUTÓVILLAMOSSÁG ÉS MOTORDIAGNOSZTIKA

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

**LENGÉSCSILLAPÍTÓK**  
javítása jótállással!  
Minden típusú  
keleti és nyugati  
autóhoz.

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

Mazda 929 2.0	84	355	Kispesti A.
Mitsubishi Sapporo	84	355	Kispesti A.
Audi 2.2 quattro	83	359	Lap
Opel Rekord 2.0	86	365	Firstcar
Ford Orion D	84	370	Swiss
Citroën AX	87	375	Kispesti A.
Ford Scorpio	85	380	Swiss
Ford Escort kombi	84	380	Swiss
Mazda 626 D	85	380	Swiss
VW Golf D	84	390	Swiss
BMW 316	84	390	Intercar
Citroën AX	89	395	Kispest A.
Mercedes 240 D	82	398	Firstcar
BMW 318i	84	430	Swiss
Alfa 33 TD kombi	87	430	Swiss
VW Golf 1.6 D	86	430	Intercar
Audi 90	85	440	Swiss
Peugeot 305 1.9 D	85	449	Lap
FIAT Duna D kombi	88	450	Swiss
Audi 100 1.8	88	450	Swiss
Peugeot 205 1.4	86	460	Kispesti A.
Citroën CX 25 TRD	86	475	Intercar
FIAT Uno 1.7 D	89	490	Lap
Chevrolet Camaro	87	490	Intercar
Renault 25	86	495	Intercar
Cadillac Seville	84	495	Intercar
Alfa 75 1.8	88	498	Lap

## 500 EZER ÉS EGYMILLIÓ FORINT KÖZÖTT

Ford Scorpio 2.0	85	500	Swiss
VW Golf TD	86	500	Swiss
VW Golf GTI	86	500	Swiss
FIAT Tipo 1.7 D	88	500	Swiss
Ford Scorpio	86	550	Swiss
Ford Escort XR 3	87	595	Kispesti A.
Renault 19 D	89	595	Kispesti A.
VW Golf GTI 1.8	86	598	Lap
BMW 320i	85	600	Swiss
Chrysler Dodge	89	600	Swiss
Ford Sierra	87	645	Kispesti A.
Volvo 740 2.4 D	85	649	Lap
Alfa 33	90	650	Swiss
VW Passat 1.6 D	88	658	Lap
VW Golf 1.3	88	685	Lap
Opel Omega 2.0i	86	690	Swiss
Opel Omega 2.0	87	699	Intercar
VW Golf II 1.3	91	750	Firstcar
Opel Omega	87	785	Kispesti A.
Renault 25 TD	89	795	Firstcar
Ford Sierra 2.0	88	798	Kispesti A.
BMW 324 TD	88	850	Swiss
Ford Orion 1.8 D	90	850	Swiss
Opel Cabrio GSI	88	880	Swiss
Mercedes 500 SEL	80	880	Lap
Audi 80 1.8	89	880	Intercar
Peugeot 205 900	92	899	Lap



1039 Bp. Szentendrei út 255.  
Telefon: 188-5447, 250-4905.

HIVATALOS MÁRKASZERVIZ.  
ÚJ GÉPKOCSIK ÉRTÉKESÍTÉSE.



Karosszériaajavítás  
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,  
4.5 GL benzinüzemű,  
katalizátoros 1 788 000 Ft,  
405 GLD dízelüzemű 1 999 000 Ft.

30% előleggel, 48 havi részlet-  
fizetéssel már egy új autó tu-  
lajdonosa lehet.

## AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

**Február 19:** Debrecen, Pécs, Siófok-Balatonkiliti.

**Február 20:** Békéscsaba, Csorna, Debrecen, Győr, Hatvan,  
Hódmezővásárhely, Kaposvár, Kisújszállás, Miskolc,  
Nyíregyháza, Ózd, Pécs, Szeged, Szolnok, Tamási,  
Zalaszentgrót.

**Február 26:** Debrecen, Mezőberény, Siófok-Balatonkiliti

**Február 27:** Békéscsaba, Csongrád, Csorna, Debrecen, Hatvan,  
Hódmezővásárhely, Kisújszállás, Miskolc, Pécs, Za-  
laszentgrót.

Ford Sierra	88	900	Swiss
Honda CRX	88	935	Firstcar
Chrysler Le Baron	89	945	Kispesti A.
VW Golf III 1.4i	92	950	Firstcar
Opel Omega 2.3 TD	90	980	Firstcar
VW Golf III 1.4i	92	990	Firstcar
Audi 80 1.6 TD	89	995	Kispesti A.

## EGYMILLIÓ FORINT FELETT

VW Passat TD	89	1000	Swiss
Honda CRX	90	1090	Firstcar
Opel Vectra 1.6	91	1095	Firstcar
VW Passat 1.8	89	1095	Kispesti A.
VW Passat TD	91	1100	Swiss
Mercedes 280 SE	85	1198	Lap
BMW 318i	91	1300	Swiss
Nissan Sunny 2.0 D	92	1345	Firstcar
Mercedes 190 E	90	1490	Firstcar
Mercedes 250 D	88	1490	Kispesti A.
Mercedes 190 D	90	1580	Firstcar
Mercedes 190 E	88	1590	Firstcar
Mercedes 300 D	89	1590	Firstcar
Mercedes 250 TD	88	1595	Firstcar
Mercedes 190 E	90	1650	Firstcar
Eagle Talon	91	1745	Kispesti A.
BMW 520i	91	1990	Intercar
Mercedes 250 D	91	2550	Firstcar
Mercedes 140	92	5900	Firstcar

**Az összeállításban szereplő kereskedések címe:**

**Firstcar:** Budapest XIX., Üllői út 262.

**Intercar:** Budapest XIX., Üllői út 258.

**Kispesti Autókereskedés:** Budapest XIX., Üllői út 186.

**Lap Kft.:** Budapest XIV., Lipótvár u. 1.

**Swiss Autocenter:** Budapest XIX., Üllői út 272.



**AUTONETT KFT.**  
**FŐKERESKEDŐ ÉS SZERVIZ**

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

Környezetvédelmi felülvizsgálat, karosszériaajavítás, -fényezés.

Motorcraft-alkatrészek értékesítése, utánrendelése.

Lízing, hitellehetőség: 30% előleg négy év részletfizetésre.

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

Személygépkocsik és kisáruszállítók  
értékesítése.

Időszakos műszaki vizsgáztatás  
vizsgára előkészítéssel,  
rendszercserével 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



# ODA-VISSZA!

PÁRISZ-DAKAR-PÁRISZ

Thierry Sabine ötlete alapján 1978. december 28-án rajtolt az első sivatagi örület, a Párizs-Dakar rali. Az elmúlt tizenöt esztendőben (az 1992-es Párizs-Fokvárost kivéve) mindig megmaradt a sikeres premier koreográfija, a francia fővárosból indulva Szenegál kapitóliumáig, Dakarba tartott az autós-motoros karaván. A verseny kitalálója Thierry Sabine az 1986-os viadal közben egy helikopter-baleset során életét vesztette. Halála után édesapja, Gilbert Sabine folytatta fia álmát, egészen az 1992-es Afrikát átszelő Párizs-Fokváros maratonig. A legendás sorozatnak azonban ekkor sem szakadt vége, Sabine Fenouilnak adta át a stafétabotot, aki a tavalyi Párizs-Dakar után új ötlettel rukkolt elő. Dakar nem végcélként szerepelt terveiben, elképzelése szerint ott ugyanis hátrarcot vezényel, és indulás vissza, a Szajna partjára. Az elképzelést tettek követték elkészült az új útvonal, amely Franciaországon, Spanyolországon, Marokkón, Nyugat-Szaharán, Mauritánián és Szenegálon vezetett keresztül.

A december 28-i rajtnál 94 motor, 95 autó és 27 kamion sorakozott, ami összesen 218 versenygép. A tavalyi 154-es létszámhoz képest ez előrelépés, de a 603-as csúcshoz viszonyítva még van mit javítani. Az elmúlt évek vezéregyéniségei közül többen is hiányoztak a „névsorolvasásnál”. Az 1991 óta zsinórban győzedelmeskedő motoros *Stephane Peterhansel*, a négyszeres autós győztes finn *Ari Vatanen*, valamint a kétszeres kamionos győztes *Luigi Perlini* mind-mind távolmaradt a viadaltól. A Citroën-csapat négyes fogatából *Pierre Lartigue* és *Hubert Auriol* mellől ezúttal hiányzott a svéd *Timo Salonen* és a gall *Alain Amrossino* is. A létszámcsökkenés amiatt történt, mert a Peugeot beszállt a Formula-1-be, és így a PGA konszernhez tartozó Citroën kevesebb pénzt kap a terepversenyekre. A Mitsubishi ellenben megszokott kvartettjét indította a *Saby*, *Shinozuka*, *Weber*, *Fontenay* felállásban. Négy autós-csapatot indított a Lada-gyár is, két-két Nivával és Szamarával, ami az eddigi legnagyobb orosz részvétel ezen az erőpróban.

A motorosoknál csak két európai cég, a Cagiva és KTM szállt harcba, míg a legnagyobbaknál, a kamionoknál csak a Tatra jelentette az egyedüli hivatalos gárdát.

A rövid, franciaországi prologok korábban nem igazán jelentettek nehéz feladatot a résztvevőknek. Az Európában hetek óta tartó ítéletidő miatt, ezúttal azonban alaposan megizzasztotta a versenyzőket az 5, illetve 8,5 kilométeres próbatétel. A motorosoknak törölték a szakaszt, míg az autósoknál átlagidőt kaptak azok, akik már nem tudtak átkelni a sártengeren. Meglepetésre *Claude Arnoux* saját építésű buggyjával „lemosta” a Citroëneket és a Mitsubishiiket. – *Rendkívül boldog vagyok, az eredmény igazolja, jól sikerültek az elképzeléseim az autót illetően. A sivatag azért egész más, de remélem, a legjobbak között maradhatok* – mondta a 49 éves szakaszgyőztes.

A spanyolországi Granadába késő este érkezett a mezőny, mégis emberek tízezrei vonultak az utcákra, hogy vastappsal jutalmazzák a nagy kalandra vállalkozókat. Az

érdeklődés mindenkinek kijárt, a figyelem azért a hazai fiúkra, *Jordi Arcaronsra, Carlos Masra, Oscar Gallardóra* valamint az autós *Servia/Puig* duóra összpontosult. Servia új autóval, a szintén spanyol ralivilágbajnok, *Carlos Sainz* Lancia Delta HF Integraléjával indult, amit természetesen az új kihívásnak megfelelően átalakítottak a torinói gyárban.

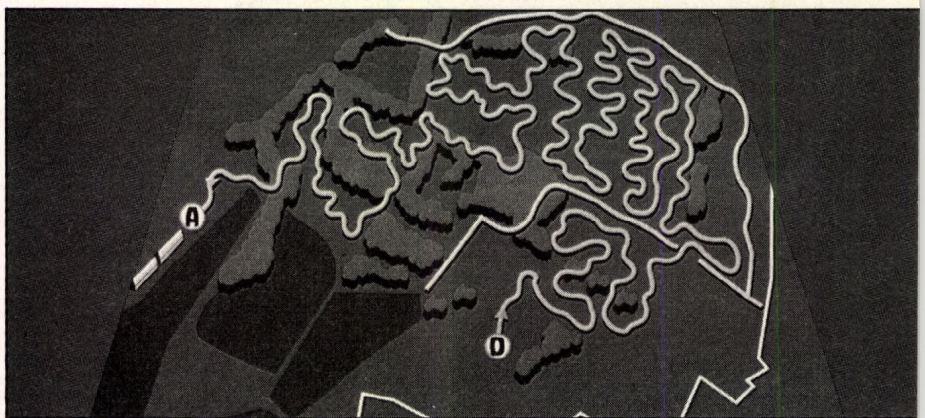
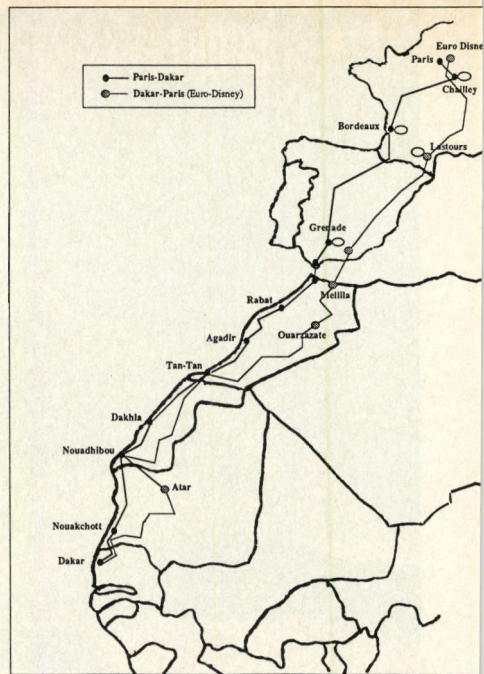
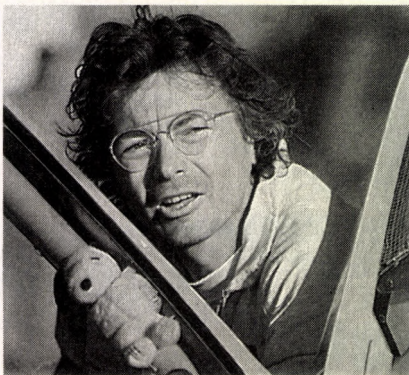
December 30-án még kontinensünkön kezdtek az indulók, viszont a napot már Afrikában fejezték be, ahol egy újabb természeti akadály, a köd leküzdése vált első számú „harc feladattá”. Fenouil meglehetősen bosszúsán nyilatkozott: – *Csőbőrből vödörbe! Sajnos ezt a szakaszt a motorosoknak ismét ki kell hagyniuk. A sűrű ködben nem kockáztathatom meg, hogy esetleg egy autó elgázoljon egy motorost, így ezt a 70 kilométeres távot versenyszerűen csak az autósok teljesítik.* – Az ősztendőt Agadirban búcsúztatták a versenyzők, ahová néhány órára a marokkói szultán is ellátogatott. A dínom-dánom másnap estére is maradt, hiszen a mezőny legidősebb versenyzője, a német motoros *Herbert Schek* aznap ünnepelte 61. születésnapját. – *Eddig valamennyi Párizs-Dakaron elindultam, remélem, az élet úgy adja, hogy még jó néhány alkalommal nyeregbe szállhatok. Jövőre biztosan eljövök, mégpedig lányommal, akinek megígértem, legközelebb elkísérhet* – mondta a többszörös német motokrosszbajnok.

Az 1993-as győztesnek, Bruno Sabynak ellenben nem sok kedve lehetett a vigadalomhoz, közel kétszázas tempónál egy patkómederbe rohant, amely kiszakította az első futóművet. A bámszokódó helybéliek látva szorult helyzetét azon nyomban felkínáltak egy teherautót, természetesen messé summáért. Saby minden bizonnyal ki is fizette volna, de a szabályok nem engedik a verseny közbeni kocscserét, így maradt a több órás várakozás. – *Az itiner nem jelezte ezt a közel másfél méteres vízátfolyást. Az előttünk induló Lartigue elkerülte a balesetet, mi azonban sajnos pont eltaláltuk. A verseny szempontjából így nagyon nehéz helyzetbe kerültünk* – kommentálta bosszúsán a történeteket a francia pilóta. Nehéz helyzetbe került az egyik rendezői Mercedes kamion is. A tengerparti homokfövenyen haladva előbb elakadtak, majd a közeledő dagály miatt pillanatokon belül kezdett tengerelattjáróvá átalakulni az élelmiszereket szállító teherautó. – *Ez a Párizs-Dakar! Amikor úgy tűnik, hogy végre sínen vagyunk, saját emberem bakija miatt izgulhatok, hiszen lehet, hogy így ma elmarad a vacsora. Két helikoptert küldtem a helyszínre, amelyek folyamatosan szállítják tovább az élelmiszereket* – számolt be az érdekes helyzetről Fenouil.

Mauritánia területén a helyi vasút mellett haladt a mezőny, ahol a résztvevők többször is „sínen” voltak. Az 1-es rajtszá-

Az 1994-es verseny össztávja 13 379 km, ebből a 21 szelektív szakasz 5536 km-t tett ki, míg a „sima” útvonal 7843 km volt.

Fenouil ötlete alapján Párizstól Párizsig tartott a verseny, a főrendezőnek azonban akadt bőven megoldani való feladata



Így fest a Bordeaux melletti szelektív szakasz pályarajza, amelyet mindössze 22-en teljesítettek

mű francia hölgyversenyző, *Bernard* annyira elfeledkezett erről, hogy ha vőlegénye nem figyelmezteti, könnyen tragédiába torkollhatott volna a vasutas kaland. Sajnos még Dakarig sem jutott a mezőny, amikor a tragikus előjelekből valóság lett. A belga *Sansen*, akit néhány nappal korábban az egyik kamion már fellökött, egy közúti balesetben életét vesztette. Az 59 éves pilóta a versenysorozat 32. halálos áldozata. Sansen korábban évekig Afrikában élt, a fekete kontinens megbabonázta, festményeket készített, és gyűjtötte a helyi néprajzi kincseket. A Dakaron is elsősorban azért indult, hogy többet megtudhasson erről a világról.

Dakartól szintén nem messze, mindössze 30 km-re, a hagyományos tengerparti szakaszok a negyedik helyen álló francia *Wagner* 160 km/h-s sebességnél elvesztette uralmát Cavijája felett, és irtózatosa-

## MI KELL EGY PÁRIZS-DAKARHOZ?

Az 1994-es Párizs-Dakar-Párizs megrendezésében 493 ember és 54 jármű vett részt. A verseny során a félezer ember 10 helikopterrel, 5 repülőgéppel (Fokker 27), 15 kamionnal (ebből 10 4×4-es, 5 6×6-os) és 25 terepjárával közlekedett. A közel három hét alatt 900 ezer liter gázolajat és 755 ezer liter kerozint használtak fel. A stábot 160 sportbíró, 40 pilóta, 150 újságíró, 36 orvos, 30 konyhai dolgozó és 77 hivatalos személy adta.

gyot bukott. Az idegileg is elfáradt versenyző magába roskadva mondta: – *1992-ben legjobb barátomat, Gilles Lalayt érte halálos baleset, ma reggel sokak kedvence,*



Tizennegyedik próbálkozásra sikerült a Lartigue/Perin kettősnek az abszolút győzelem



Edi Orioli taktikusan a befutóig megőrizte elsőségét

egy jó barát, Sansen ment el végleg, és most kis híján én is odavesztem. Nem, nem csinálom tovább!

Erwin Weber ugyanezen a napon műszaki probléma miatt keveredett szorult helyzetbe. Az egyik henger felmondta a szolgálatot, ami az egész motorelektronikát hazavágta, így üzemképtelenné vált az autó. Sebaj, néhány perccel később érkezett a csapatárs, Saby. Elő a vontatókötéllel és a vontatmánnyal irány Dakar! Igen ám, de a mély homokban Saby autója megmozdítani sem tudta Weberét, sőt egyre jobban beásta magát a laza talajba, így a lapátoké lett a főszerep. Hasonlóan nehezen vontatták tovább Rene Metge Perlini kamionját, amelynek a hajtása mondta be az unalmast.

A 16. Párizs–Dakar győzteseként az autósoknál a Lartigue/Perin páros, a motorsoknál pedig az olasz Eddi Orioli érkez-

hetett volna a szenegáli célba, ha... Ha ezúttal nem módosítanak a szokásos útvonalon, így azonban ez csak lépéselőnyt jelentett számukra.

A több mint egyhetes erőltetett menet után egynapos pihenő várt a versenyzőkre Dakarbán. A hotel parkolójában szorgos hangyabolynak hatott a versenyzők lázas munkája. Átnézték, illetve kijavították járművéket. Heinz Kinigadner kérelmet adott be a versenyigazgatósághoz, arra kérve őket, hogy a versenykiírástól eltérően engedélyezzenek számára egy második motorcserét. Hosszas tanácskozás után elutasították az osztrák sportoló kérelmét. – *No ez van. Összecsomagolok és megyek haza a kenyérgyáramba* – összegezte a döntést Kinigadner.

A visszaút első napján búcsúzott el a Weber/Hiemer duó, akik a motor meghibásodásából szerzett hátrány lefaragása közben felborultak. S a baj nem járt egyedül, miközben a szervizkamion igyekezett kimenteni Weberéket, a Mitsubishi hirtelen meglódult, és elütötte az autó körül serénykedő J. P. Bosenetet, akit előbb a dakari, majd egy párizsi kórházba szállítottak. – *Rendkívül sajnálom a történeteket, remélem, csapattársam hamarosan felépül sérüléseiből* – mentegetőzött a 92-es rali Európa-bajnok.

Az egyszemélyes buggyjából közismert francia Jean-Louis Schlesser erre a viadatra újított, egy teljesen új autót épített. Ez a narancs-fekete szörny inkább hasonlított egy májusi cserebogárra, mint egy komoly sivatagi homokfutóra. Januárban a májusi cserebogár még nem rajzik, sőt a potroha alatt rejlő Porsche-szív sem bírta sokáig a különleges megterhelést. Schlesser példáját követve az olasz Giacomo Vismara is társ nélkül, szólóban indult. Kétszemélyes Range Roverjéből navigátora betegség miatt hiányzott, az abszolút nyolcadik helynél azonban talán még vele sem jutott volna előbbre. – *Az utolsó pillanatban megbetegedett a társam, így választanom kellett, visszalépek, vagy magam próbálkozom. Az utóbbi mellett döntöttem, hiszen Schlesser évek óta hebizonyítja, sikeres lehet az egyedüllet. Életem egyik legjobb eredménye ez a nyolcadik helyezés, de jövőre ennek ellenére visszavárom társamat* – jelentette ki a párizsi célban az olasz garasztulajdonos.

A közel 7000 kilométeres visszaút minden bizonnyal legemlékezetesebb napjává az Atar és Nouadhibou közötti szakasz vált. Az ötödik ellenőrző ponthoz a versenyzők nagy része időben megérkezett, innen azonban a 180 kilométerre lévő nyolcas ponthoz már nem érkeztek meg. A homokdűnék között mérges kígyóként tekeredett a mezőny, fel-le jobbra s balra, de próbálkozásuk annyira reménytelen volt, mint ha kiskanállal akarták volna kimerni a Balatont. A résztvevőket a közeledő sötétedés miatt Fenouil igyekezett összegyűjteni, hiszen ilyenkor jócskán minuszba fut át a hőmérséklet. Többségüket egy módosított útvonalon sikerült a helyes

## A PÁRIZS–DAKAR KORÁBBI GYŐZTESEI

1979:

Autós: Genestier (Range-Rover)  
Motoros: Neveu (Yamaha)

1980:

Autós: Kottulinsky (Volkswagen)  
Motoros: Neveu (Yamaha)

1981:

Autós: Metge (Range-Rover)  
Motoros: Auriol (BMW)

1982:

Autós: Marreau (Renault)  
Motoros: Neveu (Honda)

1983:

Autós: Ickx (Mercedes)  
Motoros: Auriol (BMW)

1984:

Autós: Metge (Porsche)  
Motoros: Rahier (BMW)

1985:

Autós: Zaniroli (Mitsubishi)  
Motoros: Rahier (BMW)

1986:

Autós: Metge (Porsche)  
Motoros: Neveu (Honda)

1987:

Autós: Vatanen (Peugeot)  
Motoros: Neveu (Honda)

1988:

Autós: Kankkunen (Peugeot)  
Motoros: Orioli (Honda)

1989:

Autós: Vatanen (Peugeot)  
Motoros: Lalay (Honda)

1990:

Autós: Vatanen (Peugeot)  
Motoros: Orioli (Cagiva)

1991:

Autós: Vatanen (Citroën)  
Motoros: Peterhansel (Yamaha)

1992:

Autós: Auriol (Mitsubishi)  
Motoros: Peterhansel (Yamaha)

1993:

Autós: Saby (Mitsubishi)  
Motoros: Peterhansel (Yamaha)

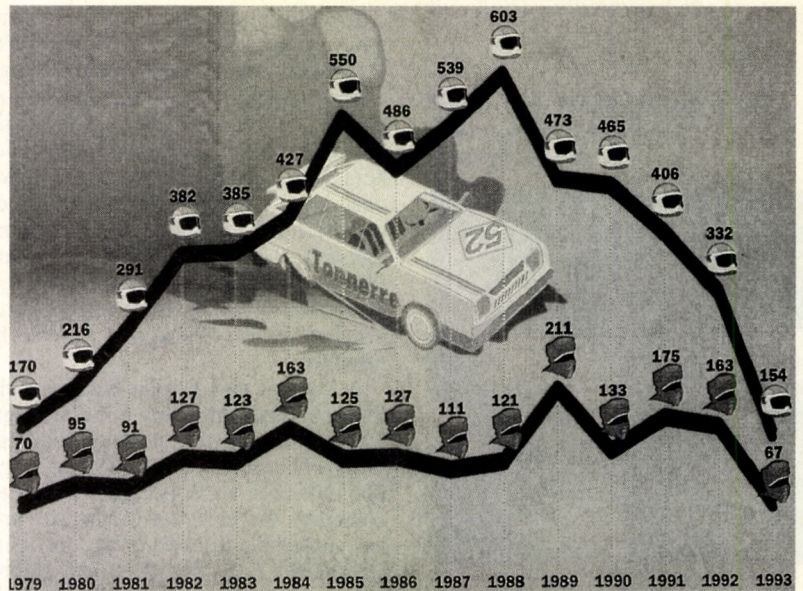
irányba terelni, de sokan maradtak magukra a sivatagban, akiknek az eddig feleslegesen cipelt túlélőfelszerelést először kellett élesben kipróbálni. Másnap reggel a mezőny valamennyi járműve előkerült, kivéve a két Mitsubishit, Sabyt és Fontenayt. Ők közel 19 órás autózás után végül megtalálták a nyolcas ellenőrző állomást. Fontenay annyira boldog volt ettől az egyedülálló teljesítményről (hiszen a gyémántokat kivéve ez senkinek sem sikerült), hogy nemcsak a menetlevelet, hanem saját magát is lepecséltette. – *Ez valami fantasz-*

tikus, annyi kinszenvedés után végre sikerült! Rendkívül boldog vagyok, hogy megcsináltuk – lelkesedett a francia versenyző. Csapatátársa, Saby összeroskadva várta autójában a folytatást és csak ennyit mondott: – Rettenetes volt. Amikor kiástuk az autót, úgy gondoltuk, innen már egyenes az út, aztán újabb bucka mögött ismételten elakadtunk, és ez így ismétlődött folyton-folyvást. – A nouadhiboui szervizponton időközben már csak egyetlen csapat, a Mitsubishi várta kétségbeesetten versenyzőit, akikről már órák óta nem volt semmilyen információjuk. A többi résztvevő Fenouil utasítására konvojban elindult a következő napi rajthelyre, ami a mauritániai várostól több mint 600 kilométerre volt. Ulrich Brehmer csapatvezető és gárdája vastappsal fogadta megérkező versenyzőit. Ekkor mint derült égből a villámsapás érkezett a hír, hogy nincs idő semmire, azonnal indulniuk kell a többiek után. Brehmer megpróbált időt kérni Fenouiltól arra, hogy versenyzői pihenhessenek, és az autókat átvizsgálhassák. A válasz nemleges volt, így Brehmer annak ellenére, hogy a holtfáradt Saby és Fontenay kész volt a folytatásra, biztonságuk érdekében visszaléptette a csapatot. – Ilyen körülmények között nem engedhetem tovább versenyzőimet, akik lassan két napja egyfolytában úton vannak. Fáradtságuk akár egy komoly baleset előidézője is lehet, így annak ellenére, hogy rendkívül szomorú látvány az áthúzott rajtszám ezeken a versenygépeken, biztonságuk érdekében helyesen döntöttem – magyarázta a német szakember.

A Citroën ekkor akár pezsgőt is bonthatott volna, hiszen a Mitsubishiiken kívül Lartigue-ra csak csapattársa, Auriol jelentett veszélyt. A csapaton belül azonban már jó előre leosztották a kártyákat, és az ászok Lartigue-nak jutottak. Győzelmükben csak valami rendkívül súlyos baleset gátolhatta volna meg őket. Például egy tüzeset, ami az orosz Elizarov Szamarájával történt. A „kis csacsi” pillanatok alatt lett a tűz martaléka, szerencsére a két versenyző idejében kiszállt a felforrósodó járműből. A Citroën elsősége annyira biztos volt, hogy az utolsó afrikai szelektív szakaszon félreálltak, és átengedték a szakaszgyőzelmet a Bourgain-csapatnak.

A motorosoknál ezzel szemben az utolsó métereken forrósodott fel a hangulat. Edi Orioliot egyre jobban megközelítette a spanyol Arcarons, időnként egészen unfrankónak tűnő időeredményekkel. – Kicsit furcsának találok, hogy Jordi előttem startolt, megközelítőleg egyszerre futottunk a célba, mégis közel két perccel alulmaradtam vele szemben – dühnyögött az olasz motoros. A katalán farmer a gyanúsán jó idők ellenére csak faragni tudott hátrányából, több mint egyperces előnnyel Orioli harmadszor győzedelmeskedett. A Lartigue,

## RÉSZTVEVŐK SZÁMA



**Bukósisak:** az indulók száma

**burnusz:** a célba érkezettek száma

## VÉGEREDMÉNY

PÁRIS–DAKAR–PÁRISZ,  
1993. DECEMBER 28.–1994. JANUÁR 16.

**Autós abszolút sorrend:** 1. Lartigue/Perin (F) Citroën ZX, T3 43 ó 47'50" – 2. Auriol/Piccard (F) Citroën ZX, T3, +1 ó 30'35" – 3. Wambergue/Cottret (F) Bourgain Buggy, T3, +12 ó 16'39" – 4. Masuoka/Schulz (J/D) Mitsubishi Pajero, T2, +14 ó 22'31" – 5. Germanetti/Rey (I/F) Nissan Patrol, T2, +16 ó 58'12" – 6. Loprais/Stachura/Kalina (CK) Tatra, T4, +17 ó 07'41" – 7. Riviere/Monnet (F) Bourgain Buggy, T3, +17 ó 48'52" – 8. Vismara (I) Range Rover, T3, +17 ó 57'50" – 9. Torres/Herrera (E) Mercedes 280 GE, T3, +17

ó 59'44" – 10. Ten Harkel/Van Eyk (NL) Mitsubishi Pajero, T1, +18 ó 26'38"

**Motoros abszolút sorrend:** 1. Orioli (I) Cagiva, 49 ó 14'01" – 2. Arcarons (E) Cagiva, +1'47" – 3. Meoni (I) Honda, +5 ó 17'23" – 4. Cavandoli (I) KTM, +5 ó 22'14" – 5. Sireyjol (F) Cagiva, +8 ó 29'32" – 6. Antony (F) Cagiva, +9 ó – 7. Maletti (I) Kawasaki, +9 ó 16'11" – 8. Castera (F) BMW, +9 ó 41'09" – 9. Riba (E) Kawasaki, +10 ó 27'11" – 10. Bulto (E) Kawasaki, +10 ó 49'01"

Auriol autósorrend az európai szakaszon sem borult fel, így 14. versenyén végre megszerezte első győzelmét a '93-as tereprali-világkupa bajnoka. – Számtalan második, harmadik és negyedik helyezés után végre sikerült megnyernem a sivatagi erőpróbát. Köszönöm azoknak a segítségét, akik hozzájárultak elsőségemhez – ünneplte a célban Lartigue. A köszönet talán a Mitsubishi-csapatnak is szólt?

A verseny gyengülését mutatja, hogy a cseh Loprais végül az abszolút hatodik helyre terelgette a 4×4-es Tatra kamiont, és ha a befejező szakaszok egyikén nem

akadnak el, akkor sokáig őrzött ötödik helyezésüket is megtarthatták volna.

Fenouil ötlete a Párizs–Dakar–Párizsral nem volt rossz, de sok kis apró hiba miatt a máskor gördülékenynek tűnő viadal most kicsit szervezetlennek hatott. A „kincskereső” akció pedig kifejezetten fokozta ezt a benyomást, amelynek a vége a Mitsubishi-csapat visszalépése lett. A verseny tökéletlenségét bizonyítja, hogy a korábbiakkal ellentétben az 1994-es tereprali-világkupából törölték a Párizs–Dakar–Párizst.

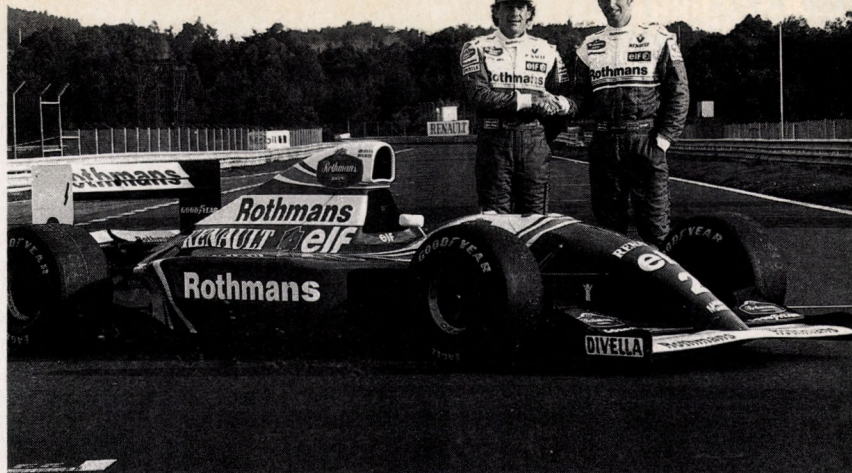
**B. K. R.**

## A BAJNOK BALESETE

Tavaly a DTM-ben bajnokságot nyert *Nicola Larini* – a Ferrari Formula-1-es csapat tesztpilótája – számára rosszul kezdődött az idei szezon. Mugellóban egy Alfa Romeo 155-ös túraautó kipróbálása során az egyik kanyarban a pályát szegélyező korlátnak ütközött, és komoly fejsérülést szenvedett. Larini a körülményekhez képest jól érzi magát.

## SZERENCSES ÜTKÖZÉS

A Formula-1-es Benetton-istálló versenyzője, a 27 esztendőes finn *J. J. Lehto* tesztelés közben karambolozott. A szerencsés kimenetelű ütközés után Lehtót csak megfigyelésre szállították be a Northampton General Kórházba.



## VÉGLEGESÍTÉS MÁRCIUSBAN

Az első, március végi Brazil Formula-1-es autós gyorsasági világbajnokság futama előtt javában tart a felkészülési időszak. Néhány csapatnál már döntöttek arról, hogy kikkel kívánják végigversenyezni az idei szezont, rengeteg azonban még a kérdőjel, és bőven akad kiadó hely.

Az eddigi nyilvánosságra hozott igazolások:

**Williams:** *Damon Hill* (GB), *Ayrton Senna* (BR)

**Tyrrell:** *Ukyo Katayama* (J), *Mark Blundell* (GB)

**Benetton:** *Michael Schumacher* (D), *J. J. Lehto* (SF)

**Lotus:** *Johnny Herbert* (GB), *Pedro Lamy* (P)

**Jordan:** *Rubens Barrichello* (GB), *Eddie Irvine* (IRL)

**Larrousse:** *Erik Comas* (F), *Olivier Beretta* (F)

**Ferrari:** *Jean Alesi* (F), *Gerhard Berger* (A)

**Sauber:** *Karl Wendlinger* (A), *Heinz-Harald Frentzen* (D)

**Pacific:** *Bertrand Gachot* (F), *Paul Belmondo* (F)

**Simtek:** *David Brabham* (AUS), *Jean-Marc Goumon* (F)

**McLaren:** *Mika Hakkinen* (SF)

**Footwork:** *Christian Fittipaldi* (BR)

**Ligier:** *Eric Bernard* (F)

A csapatoknak március 24-ig van lehetősége a változtatásra, illetve a pilóták megnevezésére.



## ÚJ BAJNOKSÁG – TEREPRE FEL!

A terepjáró autókkal és motorokkal való versenyzés egyre népszerűbb a világon, erre bizonyíték a tavaly életrehívott FIA Világkupa is. A nemzetközi „lépéstartás” hazai szinten az elmúlt évi sikeres MAMSZ Kupával kezdődött, amely eredményeképpen idén már országos bajnokság keretén belül versenyezhetnek itthon is a tereprali megszállottjai.

A terepezés fellendítése érdekében a bajnoki címekért folyó küzdelem (licences

versenyzők) mellett, a kezdő-amatőr indulóknak is teret-terepet nyújtanak, a MAMSZ Kupa elnyerésére.

Az idei évre szóló szabályzat – általános és műszaki – már elkészült, és az érdeklődők a Magyar Autó- és Motorsport Szövetségénél beszerezhetik (Szövetségek Székháza, Budapest XIV., Dózsa György út 1-3. tel.: 115-8469).

Az idei bajnokságot egyébként hét futamra tervezik, az elsőt március 4-5-én tartják.

## MEGFEJTÉS

Lapunk 2. számában megjelent motokrossz témájú keresztrejtvény megfejtése:

Az I. osztály 125 cm<sup>3</sup>-es géposztály

országos bajnoka: *Kamrás Károly*

Az 1993. évi országos csapatbajnok-

ság győztese: *Honvéd Petőfi SE*

Új szuperkrossz-versenypályánk:

*Solymár*

A vízszintes 12. csapatának egyik

tagja: *Soóky Zsolt*

A vízszintes 12. csapatának egyik

tagja: *Tóth Adám*

Az I. osztályú bajnokság győztes

motorkerékpár-márkaja: *Honda*

Nyertesek: *Szakál Zoltán*, *Vil-*

*mány*; *Kovács Józsefné*, *Kéthely*;

*Trenovszky Pál*, *Szirácz*; *Ocsovai*

*Gábor*, *Szécény*; *Bánfi Sándor*,

*Hódmezővásárhely*; *Ács Erzsébet*,

*Makád*; *Nagy Gábor*, *Jászberény*;

*Joós Szilárd*, *Ajka*; *Tóth István*, *Her-*

*nádnémeti*; *Józsika Pál*, *Budapest*;

*Rimóczi Krisztina*, *Budapest*; *Hege-*

*düs Éva*, *Vajszló*; *Simon Gábor*, *Bé-*

*kécsaba*; *Simon Ferenc*, *Bogád*;

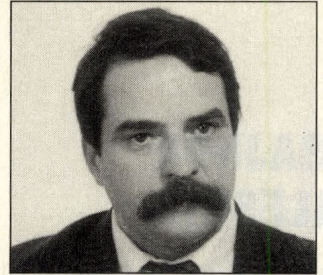
*Gyuricza Krisztián*, *Gyomaendrőd*

Gratulálunk, a nyereményeket posztáltuk!

# BAJNOKOK TABLÓJA

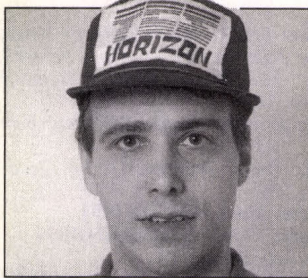
A MAGYAR MOTORCSÓNAK  
ÉS VÍZISÍ SZÖVETSÉG BAJNOKAI 1993.

A Magyar Köztársaság O 350 cm<sup>3</sup>  
gyorsasági bajnoka



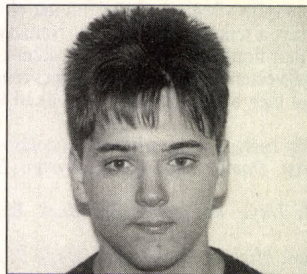
*Feil János*

A Magyar Köztársaság S 750 cm<sup>3</sup>  
gyorsasági bajnoka



*Nagy István*

A Magyar Köztársaság S 850 cm<sup>3</sup>  
gyorsasági bajnoka



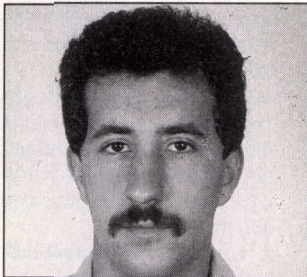
*Ifjú Sándor Péter*

A Magyar Köztársaság T 550 cm<sup>3</sup>  
gyorsasági bajnoka

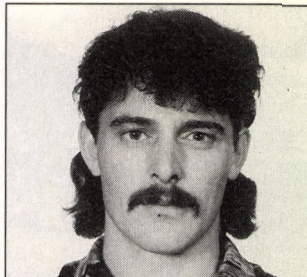


*Margó György*

A Magyar Köztársaság S 350 cm<sup>3</sup>  
megbízhatósági bajnoka



*Behovsits Antal*



*Szkolnikovits József*

A Magyar Köztársaság S 550 cm<sup>3</sup>  
megbízhatósági bajnoka



*Maár József*

A Magyar Köztársaság S 850 cm<sup>3</sup>  
megbízhatósági bajnoka

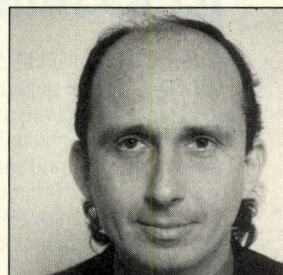


*Bodor István*



*Bodor Péter*

A Magyar Köztársaság S 1000 c  
felett megbízhatósági bajnoka



*Teleki József*

A Magyar Köztársaság O 500 cm<sup>3</sup>  
gyorsasági bajnoka



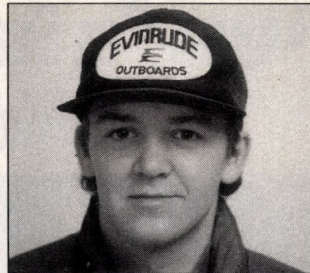
*Havas Attila*

A Magyar Köztársaság O 700 cm<sup>3</sup>  
gyorsasági bajnoka



*Havas Attila*

A Magyar Köztársaság S 550 cm<sup>3</sup>  
gyorsasági bajnoka



*Cserni Béla*

A Magyar Köztársaság S 750 cm<sup>3</sup>  
endurans bajnoka



*Gyetvai Antal*

A Magyar Köztársaság S 850 cm<sup>3</sup>  
endurans bajnoka

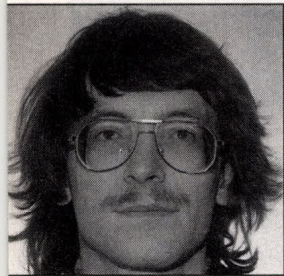


*Bodrovölgyi Richárd*

A Magyar Köztársaság  
ifjúsági kategória bajnoka

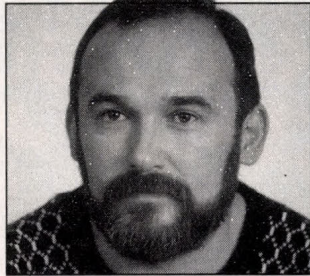


*Bodor Péter*



*heuring Ferenc*

A Magyar Köztársaság S 750 cm<sup>3</sup>  
megbízhatósági bajnoka



*Zsámboki János*



*Wanderschneid Hajnalka*



*leki Józsefné*

A Magyar Köztársaság S 2000 cm<sup>3</sup>  
felett megbízhatósági bajnoka



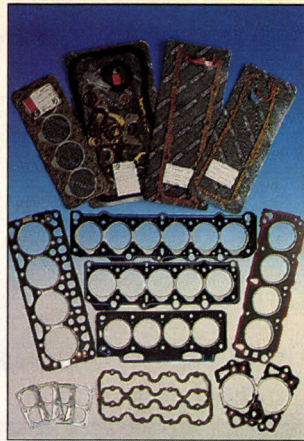
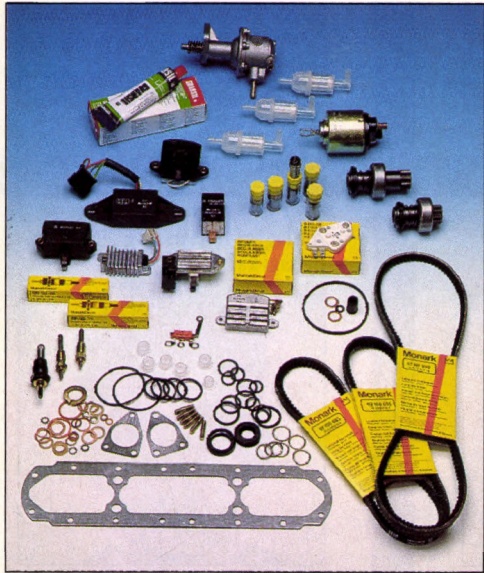
*dr. Varga Imre*



*dr. Szabó Beáta*



# 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!

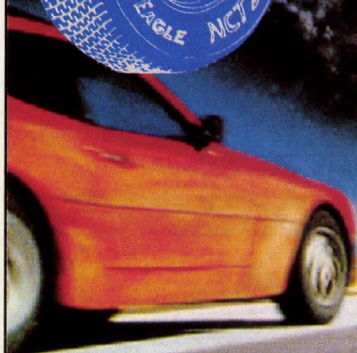
**BAMAGA KFT.**

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.



# BÁCSKA GUMI KFT



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

**GOODYEAR**



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

# NEMZETKÖZI VERSENYNAPTÁR

## MOTOROS GYORSASÁGI VB

Március 27. Eastern Creek (AUS)  
 Április 10. Shah Alam (MAL)  
 Április 24. Suzuka (J)  
 Május 8. Jerez (E)  
 Május 22. Salzburgring (A)  
 Június 12. Hockenheim (D)  
 Június 25. Assen (NL)  
 Július 10. Mugello (I)  
 Július 17. Le Mans (F)  
 Július 24. Donington (GB)  
 Augusztus 21. Brno (CS)  
 Szeptember 11. Laguna Seca (USA)  
 Szeptember 25. Buenos Aires (RA)  
 Október 2. Rio de Janeiro (BR)  
 Október 16. Barcelona (Európa Nagydíj – E)

## OLDALKOCSIS MOTOROS VB

Április 24. Wohlen (CH)  
 Május 1. Betekom (B)  
 Május 8. Oss (NL)  
 Május 15. Villars (F)  
 Június 12. Castelnau (F)  
 Július 10. Bielstein (D)  
 Augusztus 14. Rudersberg (D)  
 Augusztus 21. Lierop (NL)  
 Szeptember 18. Oubenice (CS)  
 Szeptember 25. Niederwil (CH)

## MOTOROS GYORSASÁGI EB

Április 10. Kirkistown (IRL)  
 Április 24. Jerez (E)  
 Május 8. Mugello (I)  
 Június 19. Assen (NL)  
 Június 26. Pau-Arnos (F)  
 Július 17. Most (CS)  
 Szeptember 4. Rijeka (CRO)  
 Október 23. Donington (GB)

## SUPERBIKE-VB

Május 1. Donington Park (GB)  
 Május 8. Hockenheim (D)  
 Május 22. Misano (RSM)  
 Június 12. Estoril (P)  
 Június 19. Albacete (E)  
 Július 3. Spa-Francorchamps (B)  
 Július 17. Österreiring (A)  
 Augusztus 7. Anderstorp (S)  
 Augusztus 21. Johor (MAL)  
 Augusztus 28. Sugo (J)  
 Szeptember 11. Assen (NL)  
 Október 23. Mexikóváros (MEX)  
 Október 30. Buenos Aires (RA)

## TRIÁL-VB

Április 17. Kilbroney (IRL)  
 Április 24. Hoghton Towers (GB)  
 Május 15. Bilstein (B)  
 Május 22. Osnabrück (D)

Június 5. Nepomuk (CS)  
 Június 12. Bréal-St.-Montfort (F)  
 Június 26. Donner Pass (USA)  
 Július 10. Viella (E)  
 Július 17. Cavedine (I)  
 Július 24. Biasca (CH)  
 Szeptember 4. Andorra

## TRIÁL-EB

Március 20. El Escorial (E)  
 Március 27. Le Puy-Sainte (F)  
 Június 19. Braga (P)  
 Július 3. Stryzow (PL)  
 Szeptember 18. Oslo (N)  
 Szeptember 25. Grossheubach (D)

## ENDURO-VB

Április 17. Tortosa (E)  
 Május 15. Serviures-le-Chateau (F)  
 Május 22. Bergamo (I)  
 Június 12. Uppsala (S)  
 Június 19. Jamsa (SF)  
 Július 24. Kaposvár (H)  
 Szeptember 20–25. Tulsa (USA)

## MOTOKROSSZ-VB 125 CM<sup>3</sup>

Március 27. Laveno Mombello (I)  
 Április 10. Chaulieu (F)  
 Április 24. Guaruja (BR)  
 Május 1. Cosquin (RA)  
 Május 15. Bellpuig (E)  
 Június 5. Hagabanan (S)  
 Június 19. Kaposvár (H)  
 Július 3. Manjimup (AUS)  
 Július 17. Borgo (RSM)  
 Július 31. Goldbach (D)  
 Augusztus 7. Foxhill (GB)  
 Augusztus 28. Borgloon (B)  
 Szeptember 11. Roggenburg (CH)

## MOTOKROSSZ-VB 250 CM<sup>3</sup>

Március 20. Jerez (E)  
 Március 27. Valkenswaard (NL)  
 Április 24. Castiglione Lago (I)  
 Május 1. Schwanenstadt (A)  
 Május 8. Ernee (F)  
 Május 15. Gdynia (PL)  
 Június 12. Lommel (B)

Június 19. Foxhill (GB)  
 Június 26. Holice (CS)  
 Július 10. Uddevalla (S)  
 Július 17. Heinola (SF)  
 Július 31. Budds Creek (USA)  
 Augusztus 7. Maracay (YV)  
 Augusztus 21. Suzuka (J)  
 Szeptember 4. Galldorf (D)  
 Szeptember 11. Roggenburg (CH)

## MOTOKROSSZ-VB 500 CM<sup>3</sup>

Április 10. Payerne (CH)  
 Április 24. Sittendorf (A)  
 Május 8. Hawkstone (GB)  
 Május 15. Killinchy (IRL)  
 Május 29. Faenza (I)  
 Június 5. Sverepec (SLO)  
 Június 19. Mill (NL)  
 Június 26. Biargies (F)  
 Július 3. Agueda (P)  
 Július 17. Folkendange (L)  
 Augusztus 7. Namur (B)  
 Augusztus 21. Holzgerlingen (D)

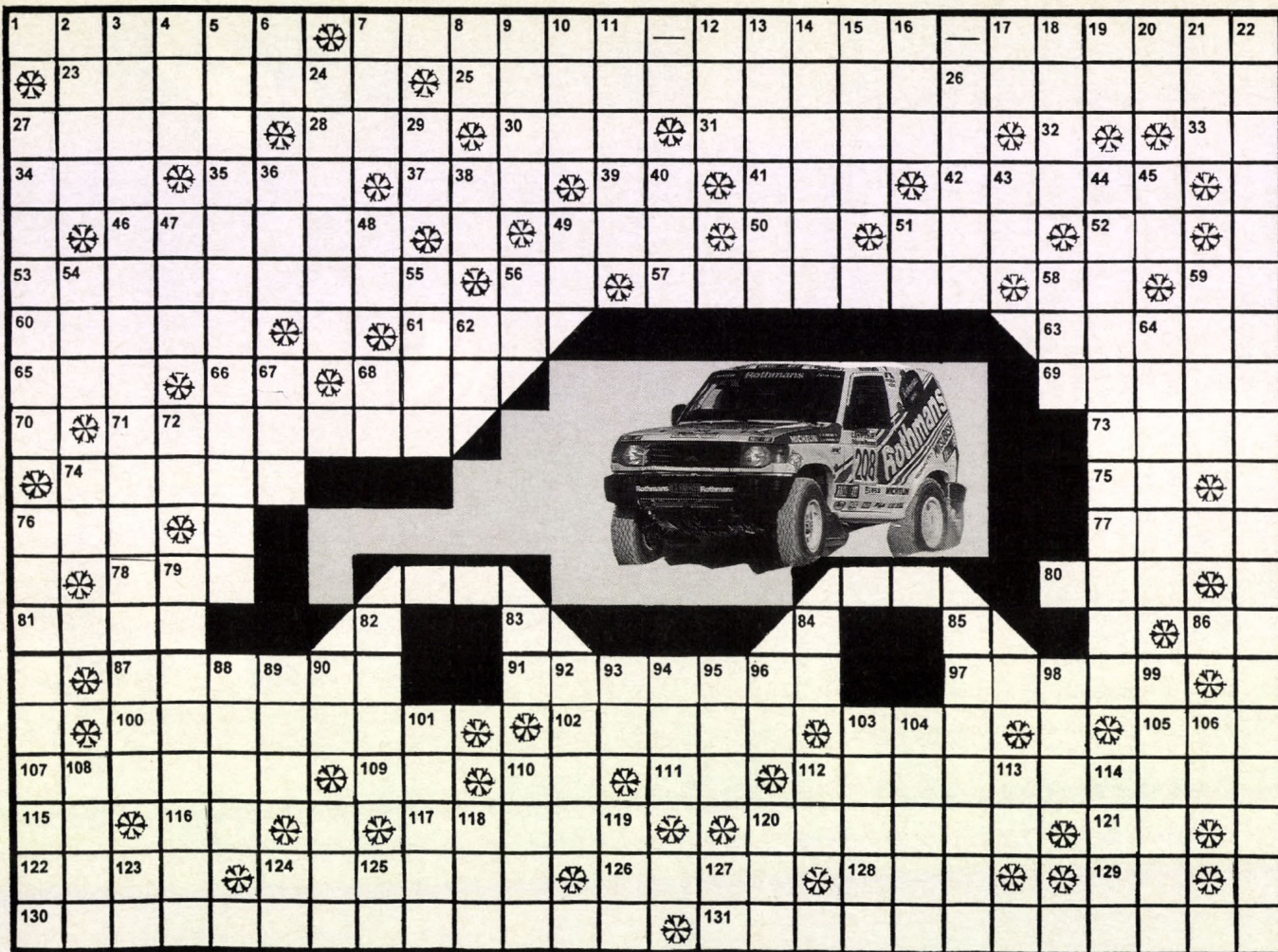
## MOTOKROSSZ-EB 125 CM<sup>3</sup>

Április 24. Szczecin (PL)  
 Május 1. Bitche (F)  
 Május 15. Loket (CS)  
 Június 5. Ozek (SLO)  
 Június 12. Olaszország (I)  
 Augusztus 7. Reil (D)

## MOTOKROSSZ-EB 250 CM<sup>3</sup>

Április 24. Markelo (NL)  
 Május 8. Nissebjerget (DK)  
 Május 29. Argaril (P)  
 Június 5. Talavera (E)  
 Június 19. Jinin (CS)  
 Július 3. Iffendic (F)





## TEREPRALI

Rejtélyünk megfejtési a terepversenyzés maraton ágával kapcsolatosak. A megfejtést beküldők között Autó-Motor feliratú pólókat sorsolunk ki.

**Beküldendő:** a vízszintes 1., 7., 25., 112., 130., 131. és a függőleges 3., 5., 22., 27., 76. sor.

**Beküldési határidő:** 1994. február 26.

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

**A borítékra, kérjük, írják rá: Tereprali**

## VÍZSZINTES

**1. Többszörös maraton győztes motortípus.** (Zárt betű: Y.) 7. **Az idei verseny útonala, amely a verseny neve is.** (Zárt betű: A.) 23. Nem kerül be. 25. **A maraton versenyek leg-eredményesebb női motorosversenyzője.** (Zárt betű: A.) 27. Állati lábszarut. 28. Papírív. 30. Öt órasi ital. 31. Kaszabol. 32. Római 1. 33. Azonos betűk. 34. ERS. 35. Nyelvi egység. 37. Számáhangok. 39. Vértfaktor. 41. DYS. 42. Tisztítószercsalád. 46. Hajóvontatmány. 49.

Autóközlekedési Tanintézet. 50. Olasz és spanyol autójel. 51. JKL. 52. Rangjelző. 53. Láb-tartó. 56. Ifjúsági magazin röv. 57. Egyetemi egység. 58. Igerag. 59. A tegnapi holnapja. 60. Nőszírom. 61. Segélyjel. 63. Lóversenyen. 65. NUS. 66. Energiafajta. 68. Tartó. 69. Értékes tulajdonság, fordítva. 70. Római 1. 71. A szükségesnél kevesebb mennyiségek. 73. Út. 74. Kijegyzetel. 75. Dátumrag. 76. Béke latinul, vissza. 77. Energiával felruház. 78. Osztrák, luxemburgi és máltai autójelzés. 80. Lak-

betűi keverve. 81. Felesége. 86. Ellenérték. 87. Lapátok. 91. Mértani segédeszköz. 97. El-áraszt. 100. Csökkent. 102. Sik. 103. Osztrák pornomagazin. 105. Kötőszöve. 107. Szerpet ad neki. 109. Személyes névmás. 110. Állati lakhely. 111. Újságunk röv. 112. **A maratonik négyszeres autós győztese, idén nem indult.** 115. Telesport. 116. IÓ. 117. Gazdag nem. 120. A nagy mulatságot megelőző össz-jövetel. 121. MT. 122. Folyadékkal traktál. 124. Névelős csúszómászó. 126. Építmények magas, kiemelkedő tetje. 128. Béke oroszul. 129. Gyereksírás. 130. **Az idei verseny győztes motortípusa.** (Zárt betűk: V, N.) 131. **A maratoni versenyek egyik vezéregyénisége, eddig kétszer motorral és egyszer autóval győzött.** (Zárt betűk: B, A, U.)

## FÜGGŐLEGES

2. Követel. 3. **A maratonokon is hírnevet szerzett terepjáró autótípus.** 4. AMÁ. 5. Ennyi résztvevője volt az 1988-as versenynek, amikor a legtöbb indult. 6. AR. 7. Pad betűi keverve. 8. RJ. 9. Kiút betűi keverve. 10. Foci-csapat. 11. Rajt. 12. Debreceni Közlekedési Vállalat. 13. A csodalámpás fiú. 14. Irgalmas. 15. Gyilkos kör. 16. RNA. 17. PC. 18. Őhajt. 19. Madagaszkári autójel. 20. Római 2. 21. ZDE. 22. **Háromszoros motoros győztes, idén nem indult.** (Zárt betűk: P, H, E, E, H, S, E.) 24. Kihúzza ... a székét. 26. Szippantás. 27. **A kamionok egyik „ásza”.** (Zárt betűk: R, I.) 29. 3,14. 36. Bevonat vissza. 38. Kerti munkát végez. 40. Meggyőződés. 43. Azonos betűk. 44. Fegyelmzetlen. 45. Rangjelző. 47. STS. 48. YS. 49. Újságunk röv. 51. Kiejtett betű. 54. Portéka. 55. Különböző anyagokból készült tartó. 56. Kötöző. 58. Mutatónévmás. 59. Gyógyvíz. 62. Vagy angolul. 64. Fém tárgyakkal foglalkozó iparos. 67. Ragadozóhal. 68. Állóvíz. 72. Római 2. 74. Kicsinyítő kép-ző. 76. **Az idei verseny győztes autója, visszafel-é.** (Zárt betűk: Z, E, O.) 79. Folyadékositja. 82. Indítékát. 83. Derékszíj. 84. Ólasz folyó. 85. Előre nem tervezett. 86. Dehogy. 88. Tréner. 89. Zambiai, uruguayi és thaiföldi autójelzés. 90. Személyes névmás. 92. Vágóeszköz. 93. Sürgető szó. 94. Egyik szülő. 95. Felesleges dolog. 96. Kettős betű. 98. Gyilkolt. 99. Irófolyadékjai. 101. Könnyű, vékony öltözet. 103. Vigadalma. 104. Elvisel. 106. Tiltószó. 108. Mélyítette. 110. Fafüvös hangszór. 112. Rangjelző. 113. Az ifjabb Unser (Indycar-versenyző) keresztneve. 114. AMOR. 118. ÁYF. 119. Rüdfele. 120. Ausztráliai futómá-dár. 123. Az ezüst vegyjele. 124. Azonos betűk. 125. Repülőgéptípus. 127. Sóhaj.



# JEGYZETEK A CSÚCSFORGALOMBÓL



## A BUSZSÁV ÉS AZ AUTÓS

A Kossuth Lajos utcában és a Rákóczi úton a buszsávot gyakorlatilag egyetlen összefüggő záróvonallal választották el a másik két forgalmi sávtól, ahol pedig mégis szükséges az átsorolás (a jobbra kanyarodások miatt), ott fölöttébb fukarcul mérték ki a szakemberek azt a szakaszt, ahol a záróvonallal mellé – az átlépést szabályosan lehetővé tévő – terelővonal is kerül... Nem kétséges, a buszforgalom elsőbbségének, illetve gyorsabb haladásának biztosítása közérdek, s igaz az is, eddig túlságosan szabadon vették igénybe ezt a sávot a személygépkocsi-vezetők. Nem is vetnének fel a témát, ha a kijelölésnek nem lennének olyan nyilvánvaló hibái, amelyeket csak mozgás közben, csak a személygépkocsi volánjánál ülve lehet tapasztalni.

Kezdhetnénk akár már az Erzsébet híd leajtó ágában, a pesti hídfőnél, ahol még a hídon kicsiny előjelző tábla mutatja, hogy a külső sáv – hacsak nem kanyarodik el az ember a Belgrád rakpart felé – buszsávban folytatódik. A tájékoztatás olyan helyen van, ahol a rendszeres torlódások, az íves vonalvezetés – és a külső sávban közlekedő buszok (!) miatt – nem is lehet észrevenni! A záróvonallal pedig már a Klotild-palota sarkánál kezdődik! Még a jóakarátú, a szabályosságra törekvő autós sem tud már időben átsorolni! Azaz: kikerülni a buszsávból. Aki pedig beleszaladt, elvileg ki sem jöhet onnan (záróvonallal!) egészen az Astoriáig, de ha ki akarna jönni, akkor sem tudna, immár a zsúfolt forgalom miatt.

De mi lesz azokkal, akik középen haladnak, és az Astoriánál jobbra fordulnának a Múzeum körútra? Meg kell jegyeznünk, hogy az ilyen kocsiknak igen nagy a száma, mivel a Belgrád rakparti – megnehezített – kanyargások miatt igen sokan így jutnak el a Kálvin tér irányába. Ők a Magyar utca betorkolása előtt néhány méterrel „kapják” meg az átsorolásra szabályos lehetőséget adó terelővonalakat. Négy szaggatott vonalra, s máris a jobb oldali járműosztályozó! Ha busz áll ott s még két kocsi,

már ki sem lehet oda jutni. Ismétlem: szabályosan nem lehet. Csak akkor, ha az autós előbb, amikor reális, átlépi a záróvonalat. Ahol még nem lehetne...! De tegyük fel, hogy szabályosan akar közlekedni. Akkor mit tehet? Lelassít, megáll, vár. A középső sávban. Aminek – mint tudhatják – óriási a zsúfoltsága.

Menjünk tovább: Szentkirályi utca. Ott is le lehet kanyarodni, immár a Rákóczi útról... Itt bőkezűbbek voltak a felfestők – hat terelővonalra hosszában lehet a buszsávba kitérni. Olyan rövid a szakasz is, hogy nem lehet „tempóban” – szabályosan! – kisorolni. Tükör, lassítás, megállás stb. ugyanaz, mint előbb a Magyar utcánál...

S így folytathatnánk a helyi vizsgalódást a Keletiig. Márpedig ezen a rendkívül forgalmas főútvonalon a buszsávban mindig jön is valami: busz vagy taxi. Hiába lehetne azok zavarása nélkül elmenni előttük – tiltja a szűkre szabott útburkolati jel. Akkor pedig megint



csak marad a leállás. És ez a középső sáv folyamatos forgalmának a leállítását is jelenti! Gyakorlatilag elképzelhetetlen, hogy ha valaki el akar jobbra kanyarodni, s nem tud, mert a buszsáv foglalt, akkor továbbmenjen, s másutt keressen „kitörési” lehetőséget. Leáll, s megvárja, míg kimehet. Vagy csak lelassít, ráfékez erősen. S akkor tessék azokra gondolni, akik tempósan követik! Ha

pedig kocog a forgalom, ugyanez a baj. Még kevésbé valószínű, hogy az autós egy útemben tud átváltani a buszsávba. Vagyis nem járunk messze attól a gyakorlati igazságtól, hogy a teljes szabályossággal végrehajtott manőverek a főútvonal egészének forgalmában okoznak zavart.

Összegezve úgy fogalmazhatunk, hogy minden arra alkalmas úttorkolatnál – kevés, szűk, az értelmes mozgáshoz elégtelen a kisoroláshoz felfestett hely, rövid az a szakasz, amelyen ezt végre lehet hajtani. S ha nagyon utánanéznünk: az ilyen manőver végeredményben a buszok lelassítását is gyakoribbá teszi. Mert a mögötte haladó kocsisor nyomását nemigen képes az autós elviselni, s inkább kivág, megpróbálkozik, semmint a középső sávban álldogálna indexelve...

Mindenképpen jóval hosszabb „engedményes” útburkolati jelzés kellene ezeken a helyeken, amelyek a mozgásokkal, sebességekkel ésszerű kompromisszumban vannak. Ez a fajta tiltás ellenérzéseket szül, a szó szoros értelmében ellenérzéseket az autósban, s ezek arra sarkallják, hogy – a forgalom szerint – előbb kezdjen hozzá a kisorolás-

hoz, mint ahogyan a jelek szűkösége azt engedné.

A mindennapi autózásban ezt azért lehet csak nehezebben észrevenni, mert az autósok túlnyomó többsége ma is úgy sorol ki és ott sorol ki, ahol számára azt az ésszerűség és a helyzet diktálja. Az útburkolati jelek szerint azonban büntethetően.

PETRESS ISTVÁN



**TESZT**



**SPORT**

Megismerkedtünk  
a Honda NSR-rel,  
s közben alaposan  
próbára tettük egymást

**PRÓBAÚT**

Jellegzetes  
bokszermotorjával és  
összkerékajátásával  
exkluzív autó  
a középkategóriában  
a Subaru Impreza



**FÓKUSZ**

Kaphatók-e Trabanthoz,  
Wartburghoz katalizátorok, s ha  
igen, mit érnek, mennyibe kerülnek?  
Mi a helyzet a támogatásokkal?

**TUDÓSÍTÁS**

Testútton Afrikában  
a Renault Lagunával  
– különleges autó próbája  
nem mindennapi körülmények közt



FŐSZERKESZTŐ: OCSKAY ZOLTÁN • FŐSZERKESZTŐ-HELYETTES: Dabóczy Ferenc •  
TERVEZŐSZERKESZTŐK: Kelényi Katalin, Major-Maróthy Szabolcs, Várhelyi László •  
ROVATVEZETŐK: Besseney Krisztina (sport) • Gajdán Miklós (motorkerékpár)  
Kékesi György (autó, közlekedés) • FOTÓ: Branstetter Sándor •  
KÖZÖNSÉGSZOLGÁLAT ÉS MARKETING: Bánki Gyula (vezető) • Mándoki József, Sármády Pál  
TITKÁRSÁG: Keskeméti Andrea (vezető) • Fekete Katalin, Kész Józsefné  
Szerkesztőség, közönségszolgálat, hirdetésfelvétel, marketing: 1085 Budapest VIII., Somogyi Béla u. 6.  
Levelezési cím: 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 hírlapárusításnál: Magyar Posta, Extra-Hír Kft., Budapest-Press Kft., R-Press  
Hírlap- és Könyvterjesztő Kft., Új Pász Kft., Medvevec és Társa Kft., Bobus Kálmán magánvállalkozó, Zuna László magánvállalkozó.  
Előfizethető a hírlapkiadó postahivatalokban, a Posta hírlapüzleteiben és a Hírlap-előfizetési és Lapellátási Irodában (HELLIR).  
Budapest XIII., Lehel u. 10/A 1900. közvetlenül vagy postautóhívóval, valamint átutalással a HELIR 215-96162 pénzforgalmi jelzatszámmal.  
Egy szám ára: 97 Ft. Előfizetési díj: egy hónap 188 Ft, negyedévre 564 Ft, fél évre 1128 Ft, egész évre 2256 Ft. Külföldön terjeszti a Kultúra Kültüreskedelmi Vállalat  
(H-1389 Budapest, Pf. 149.) Kéziratokat, képeket és rajzokat nem ösztönözünk meg és nem küldünk vissza. INDEX: 25 180, HU ISSN 0005-0792



# TOYOTA CAMRY

*Kerüljön feljebb!*

A Toyota Camry az a luxusautó, mely tudományos elemzések sorozata és kifinomult műszaki megoldások eredményeként különleges értéket képvisel. Az új 3.0 literes, 24 szelepes, V6-os, valamint a 2.2 literes motor számítógépvezérlésű indukciós rendszert használ, mellyel egyesíteni tudja az erőt és hatékonyságot. Légellenállási együtthatója kitűnő (0.32), ami a karosszéria és alváz folyamatos vonalvezetésének az eredménye. Méltóságteljes megjelenése harmonikusan párosul finom eleganciájával.

**MÁRKAKERESKEDŐINK:** ● CAR-IMP Budapest-II.ker. Tel: 156-6573, 156-6458 ● SAKURA KFT. Budapest-III.ker. Tel: 188-2342 ● MED-CAR Budapest-V.ker. Tel: 117-6741 ● IBUSZ-TOYOTA TSUSHO KFT. Budapest-VII.ker. Tel: 118-1657, 121-1000 ● EMIL FREY HUNGARY KFT. Budapest-XIV.ker. 163-5883, 183-0703 ● M3 AUTÓKERESKEDELMI KFT. Budapest-XV.ker. Tel: 271-8613 ● MICRO SPORT KFT. Budakeszi Tel: 176-6961 ● ÚJVÁRI ÉS ÚJHELYI KFT. Debrecen-Józsa Tel: 06-52-386276 ● AUTOHAUS KOPF KFT. Érd Tel: 251-0176, 06-23-345482 ● TWIN MÁRKAKERESKEDŐ Győr Tel: 06-96-325600 ● MIKROTECHNIKA Hódmezővásárhely Tel: 06-62-342352, 06-62-341628 ● HERING JÁNOS Jászberény Tel: 06-57-312638, 06-62-311006 ● KOTO AUTÓHÁZ KFT. Kaposvár Tel: 06-82-411456 ● ROAD SERVICE KFT. Karcag Tel: 06-59-312913 ● TROMF KFT. Kecskemét Tel: 06-76-326089 ● M+F AUTÓ KFT. Kiskőrös Tel: 06-78-311106 ● NIPPON MOTORS KFT. Miskolc Tel: 06-46-313258 ● KOVÁCS PÉTERNÉ Monor Tel: 06-60-341043 ● KÖGÁZ Nagykanizsa Tel: 06-93-313140, 06-93-310180 ● MEZŐTRADE SYSTEMS RT. Nyíregyháza Tel: 06-42-315437 ● JU-KO KFT. Nyírpazony Tel: 06-42-312526 ● AUTÓQUALITAS KFT. Pécs Tel: 06-72-325553 ● SCHREER AUTÓHÁZ KFT. Pécs Tel: 06-72-336833 ● KAKUK JÓZSEF MAGYAR-OSZTRÁK KFT. Salgótarján Tel: 06-32-311922, 06-32-316646 ● AUTÓSZOLG 2000 Szentendre Tel: 06-26-312921 ● DEMI-GROS-MÁHR AUTÓSCENTRUM KFT. Székesfehérvár Tel: 06-22-316940, 06-22-327060 ● CSEPEL KFT. Szigetszentmiklós Tel: 06-24-368781 ● AUTÓFÓKUSZ KFT. Szombathely Tel: 06-94-317451 ● AUTÓHÁZ VESZPRÉM KFT. Veszprém Tel: 06-88-327088 ● AUTÓFÓKUSZ 2 ZALA KFT. Zalaegerszeg Tel: 06-92-316672



Lengéscsillapítók

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



Ékszíjak, vezérműszíjak, feszítő-görgők, tömlők



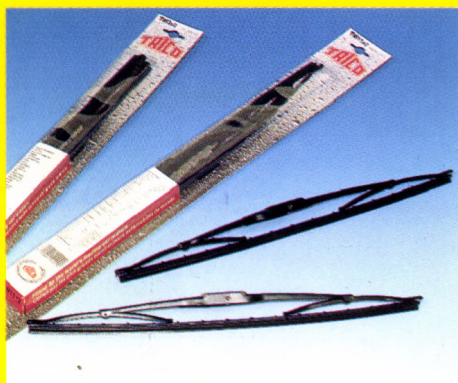
Szűrők

**birner** a legjobb beszerzési forrásokkal rendelkezik a világ 16 országából.



Akkumulátorok

# birner HUNGARIA



Ablaktörlő lapátok

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



Gyújtásalkatrészek, kapcsolók



Gyújtógyertyák, izzítógyertyák, gyújtókábelek, gyertyapipák

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



Indítómotorok, generátorok

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