

OFFIZETŐKNEK
87 FT

autó motor

18

LAPÍTVÁ: 1948. • 1994. AUGUSZTUS 30. • ÁRA: 97 FT

MEGNÖVELT DIVERSION

ÚJDONSÁG

YAMAHA XJ 900S



KIRAKAT

PEUGEOT 605

FŐOROSZLÁN



ASTRA- VÁLTÁS

ÚJDONSÁG



PIACI HÍREK

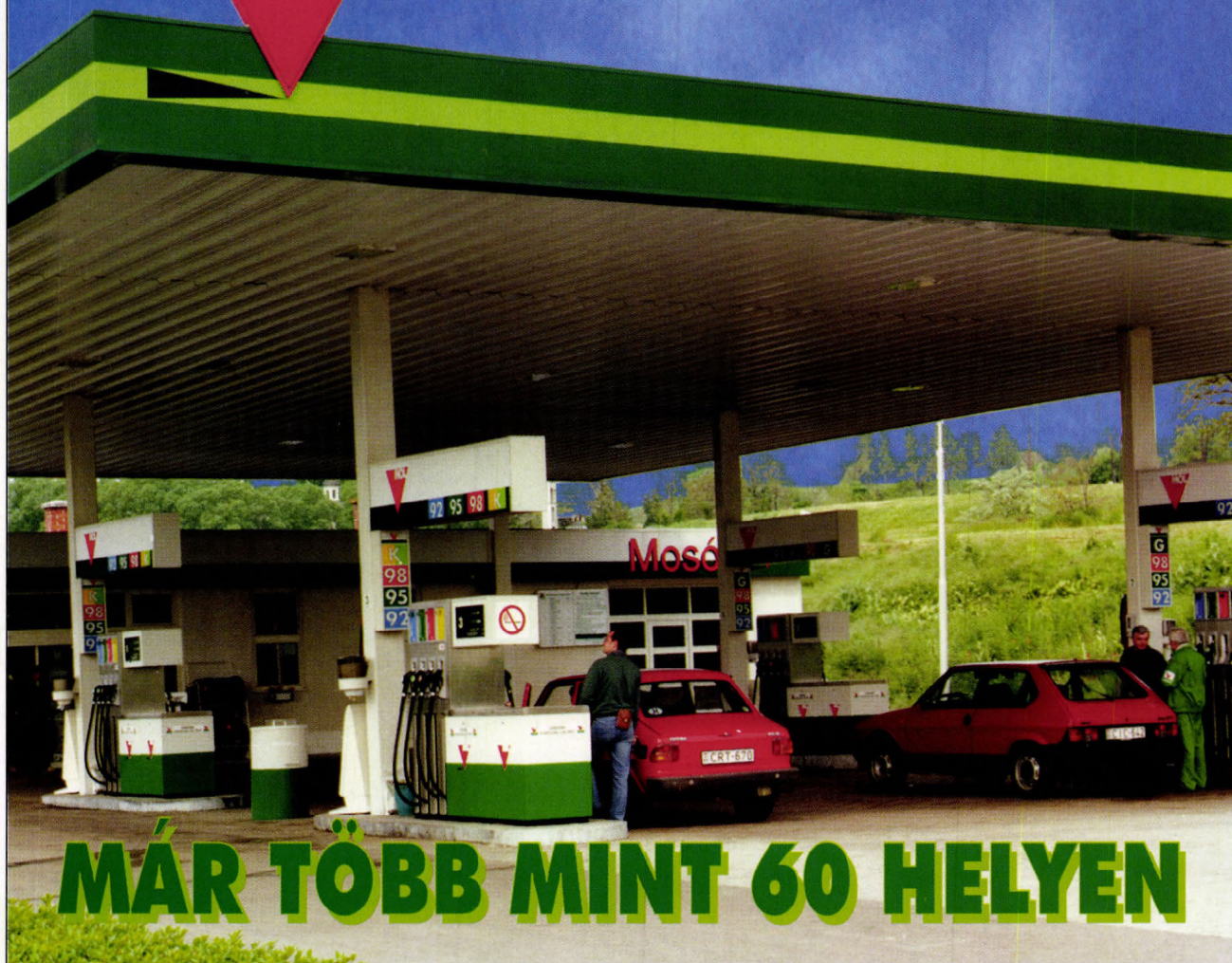
ÚJ ÉS HASZNÁLT AUTÓK, MOTOROK ÁRAI, APRÓ- HIRDETÉSEK 24 OLDALON



TECHNIKATÖRTÉNET

RÉGISÉGEK AZ ÚJVILÁGBAN

MOL 2000



MÁR TÖBB MINT 60 HELYEN



MOL Magyar Olaj- és Gázipari Rt.

TARTALOM

KIRAKAT

Sportos családi limuzin, kisteherautó vagy luxus kisbusz? A Mitsubishi Space Wagon sokoldalúan használható (42. oldal)



TECHNIKATÖRTÉNET



Így születik újjá egy legenda. Meglátogattuk a Victory Autó Design műhelyt (44. oldal)

FÓKUSZ



Talán nem is gondolunk arra, mennyi baleset és tragédia forrása lehet az autókban rosszul rögzített csomag (36. oldal)

SPORT

A Veszprém-rali forró hangulatáról nemcsak a természeti erők gondoskodtak. A bakonyi csata a Ranga-Büki kettős dicsőségét gyarapította (69. oldal)



MOZAIK	2
KIRAKAT Astra-váltás Szentgotthárd átállt	4
KIRAKAT Peugeot 605 Második, javított kiadás	6
KIRAKAT Ford Courier Puttyoson sokoldalú	8
FÓKUSZ Budapesti tudósítás Roncsderbi	10
PIAC Új autók, motorok, haszonjárművek árai	13
PRÓBAÚT Mazda 626 1,8 Újabb kísértés	26
INFORMÁCIÓ Mon-X Tartósított látásjavulás	30
PÁRBESZÉD Lendülni készül a FIAT	32
TÖRVÉNYOLDAL	35
FÓKUSZ Ha elindul a csomag	36
KIRAKAT Mitsubishi Space Wagon Hetet egy csapásra	42
TECHNIKATÖRTÉNET Made in Budapest Skoda-csoda	44
TECHNIKATÖRTÉNET Hazatért a világhíró Puli Múzeumban a harmadik	48
VISSZAPILLANTÓ Ezt írta az AM	49
TECHNIKATÖRTÉNET 40 éves az AMC Amerika kincstárnokai	50
KIRAKAT Yamaha XJ 900S Diversion Újra túra	52
PIAC Keres, kínál Használt autók, motorok és haszonjárművek árai	57
SPORT Veszprém-rali Időzített idők	69
MOZAIK	73
Záróra előtt a gyorsasági motoros-vb Nagykönyv szerint	74
Nemzetközi hazai Nyírádi (meg)nyírbált	76
Keresztretjévény	78
Postabontás	79



HANGOSREJTVÉNY

Az 1994. július 12-én elhangzott rejtvény megfejtése:

1. A Motokrossz ob-futamot július 2-3-án Kányaváron rendezték
 2. Az AVIA latin eredetű szó
 3. Az új könnyűfém tárcsa neve Pegazus
- A Fővárosi Közlekedésbiztonsági Társaság ajándékutalványait nyerték:
Borda István, 2672 Húgyag, Rákóczi u. 8.
Kulesár Lajos, 1163 Budapest, Bábos u. 20.
Vitárius Erika, 6900 Makó, MÁV állomás 7-es lakás
- A nyereményeket postán küldjük meg.



M3-AS LIMUZIN

A BMW gyár modelljei közül a 3-as sorozat csúcsváltozata számos korosztály kedvence, az M3-as, kétajtós kupé karosszéria azonban nem mindenkinek megfelelő. A bajor gyár újdonsága, hogy az M3-as ezentúl négyajtós válto-

zatban is megvásárolható lesz, s így akár már családi autóként is megállja helyét az újdonsült sportlimuzin, amelynek erőforrása a jól ismert 3 literes, 286 lóerős (210 kW) motor.

ALEKO PICK UP, AZ OROSZ MINDENES

Az Aleko teherszállító alapváltozata – amely most a Bertinus Kft. forgalmazásában megjelent – 479 900 Ft + áfa árért kapható a magyar piacon. Az Aleko Pick Up az első ajtó hátsó vonaláig azonos a személyszállító változattal, így utastere a bázistípushoz hasonlóan tágas és kényelmes. A vezetőfülke mögött húzódó raktér hossza 1870, szélessége 1450 mm, így alkalmas a szabványos euroraklapok szállítására. A 2,6 négyzetméter felületű plató 650 ki-

logramm rakománnyal terhelhető. A kocsit az első futóművét az alapváltozattól örökölte, míg a hátsó futómű kifejezetten teherszállítási feladatokra tervezett, laprugós konstrukció. Rendelhető 1,5 literes, 69 lóerős benzinmotorral, vagy 1753 cm³-es dízelmotorral, amely a Fordtól származik, és 60 lóerő teljesítményű.



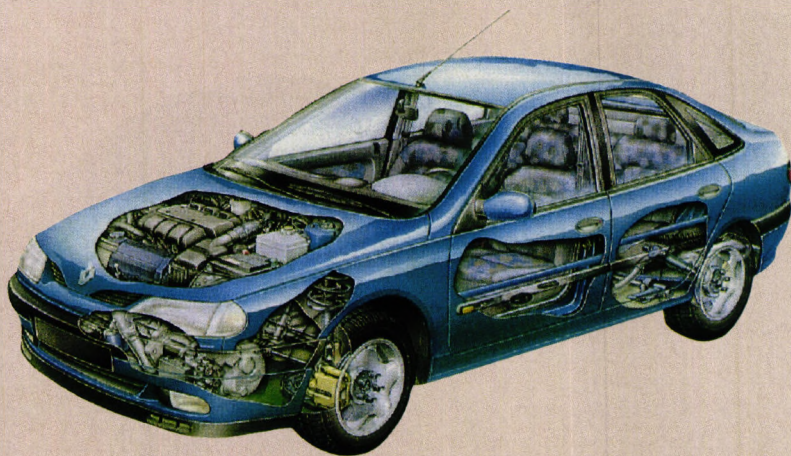
OLAJ ARÁBIÁBÓL

Az Abu Dhabi nemzeti olajtársaság nem régen kezdte el fejleszteni saját kenőanyaggyártását ADNOC márkánéval. Az elmúlt két évtized azonban jelentős fejlődést hozott a cégnek, hiszen Ausztrália kivételével minden kontinensen jelen vannak képviselőik. Európában egy éve kezdtek terjeszkedni, Magyarországot pedig kiinduló pontnak is szánják a Kelet felé. A közelmúltban magyarországi képviselőjük, az Unitrade Kft. mutatta be a szakmai közönségnek a világon egységesen elfogadott minősítéssel (API) rendelkező olajtípusokat, közöttük a különleges szintetikus olajokat is.

RUDAS KÉRDÉS

Egyáltalán nincs arra bizonyíték, hogy az ajtókba épített, oldalütközés ellen védő rudak valóban annyira hatásosak, mint ahogyan állítják róluk a gyárak. Kisebb ütközéseknél valóban van szerepük, a súlyosabb esetekben viszont gyakorlatilag semmi. A gyárak tonnaszámra építik be az acélcsöveket, és az egész mögött jobbra csak marketingérdek hűződik meg – hangoztatja egyre több biztonsági szakértő. Philippe Ventre, a Renault-k passzív biztonságával foglalkozó csoport vezetője szerint egy sor esetben az ütközés

során az utastérbe nyomuló rudak egyenesen súlyosbították a karambol hatását. Ventre szerint többet érne, ha az ajtókban és a belső felületükön olyan betéteket alkalmaznának, amelyek ütközéskor segítenének az erőket elosztani az utasok testén. Házi vizsgálata alapján kifejtette: „A 20-as, 30-as sorozatunkba tettünk csöveket, viszont kihagytuk őket a 25-ösből. A balesetek vizsgálata során sajnos semmi különbség nem mutatkozott az eredményt illetően ezeknél a modelleknél.”



VONZÓ AUTÓK

Egy felmérés szerint az amerikai férfiak negyven százaléka jobban szereti az autóját, mint a feleségét. Az egészben az a legszébb, hogy a kérdezőbiztosok által kifagotatott hölgyek nyolc százaléka azt állította, a „dögös” autót birtokló férfiakat mindig vonzóbbnak találja.

HIBAIGAZÍTÁS

Amint Pásztóy Tamás, a Pirelli gumik egyik hazai forgalmazója felhívta figyelmünket, lapunk 13. számában a Renault Lagunáról szóló cikkünkbe hiba csúszott: ennek a típusnak ugyanis az abroncsmérete nem 185/65 R 14 T, hanem 186/65 R 14 H.

DÍZELMOTOROS JAGUAR?

Bár majd csak októberben mutatják be a nagyérdeműnek az új (felújított?) XJ6-os Jaguart, néhány amerikai újságíró azonban már láthatta a titkot. A kocsis orrába két-két kerek lámpa került, s ezzel együtt a karosszériában több lett az ív és hajlat. Átalakult a karosszéria hátsó traktusa is, kissé a Mercedes S-osztályra jellemző vonalakkal. A hathengeres, négyliteres motor legnagyobb teljesítménye 241 lóerő, a 3,2 literesé 215 lóerő. A nagy ász a turbófeltöltős négyliteres, amely az XJR modellekbe kerül, csúcsteljesítménye 313 lóerő. Az XJR új könnyűfém abroncsokat és sportfelfüggesztéseket kapott, végsebessége 250 km/h.

A hírek szerint ez a karosszéria még a következő évezredben is gyártásban lesz, a motorok viszont addigra változnak. 1997-re várható a V8-as (talán a Fordtól?), de az igazi meglepetés, hogy a Jaguar a hagyományokat megtörve dízelmotort is beszerel majd.

LASSÚ MUNKA

Jóllehet a Chrysler termeli továbbra is a legtöbb profitot az amerikai autógyártásban, a termelékenységi terén alapos lemaradásban vannak a Fordgyárak mögött, nem beszélve az USA-ba telepített japán üzemekről. Míg a

Nissan smyrnai (Tennessee) telepén 17,6 óra kell egy autó összerakásához, a Ford legjobb gyárában, Kansas City mellett 19,8 órára van szükség. A Chrysler a tizedik a rangsorban, egy Neon elkészítése 21,8 órát vesz igénybe.



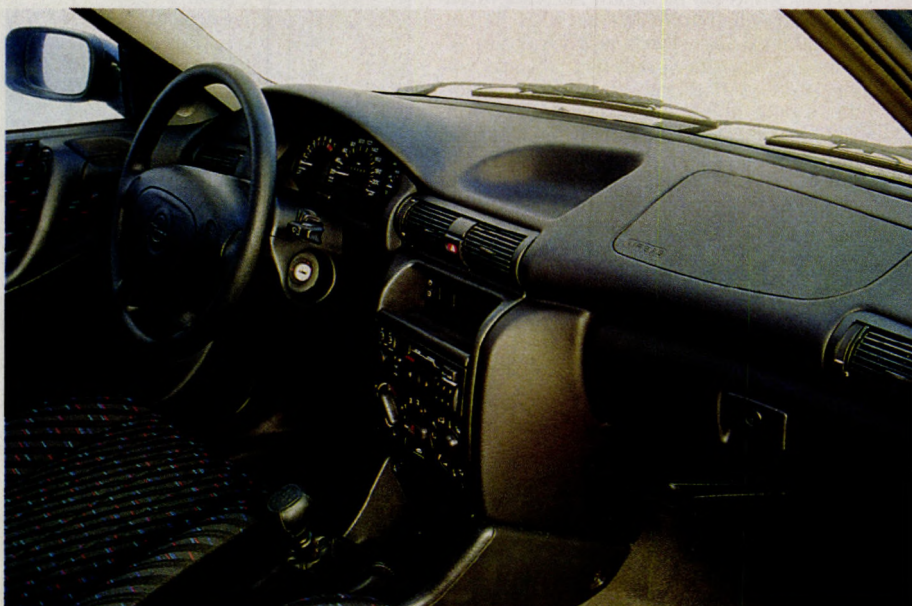
SZENTGOTTHÁRD ÁTÁLLT

ASTRA-VÁLTÁS



Az elmúlt három évben több mint másfél millió Opel Astra talált gazdára Európában, s még 1994 első negyedévében is vezette az eladási listákat Dániában, Írországbán, Hollandiában, Portugáliában és Svájcban. Az 1992-es tavaszi bemutatkozása óta nálunk is sikert sikerre halmozó modellt most kissé felfrissítették.

Szériefelszerelés
a 67 literes légszák, ami
majd' kétszer akkora,
mint az „Eurobag”



Hét liter alatti
 átlagfogyasztást ígér
 az új 1,6-os benzinmotor

A nyári szünet után augusztusban újrainduló szeptogthárdi Opel-gyárban már a módosított modellek gördültek ki a szerelőcsarnokból. Két év elteltével az első igazán fontos változtatás ez a mostani, aminek során új a kocsi orra. A hűtőrács vonala ismét a Vectrát idézi, a GL kivételével a többi változatban is színre fűjják a lökhárítót. Nagyobb az Opel-embléma, a hátsó lámpa üvege sötétebb.

Sokkal fontosabb újdonság, hogy minden Astrában szériafelszerelés lesz a vezetőoldali légszák, és a belülről állítható két külső tükör. A GLS verzió külső tükréit villanymotor mozgatja. Központi zár és állítható magasságú ülés is tartozik a szériák közé.

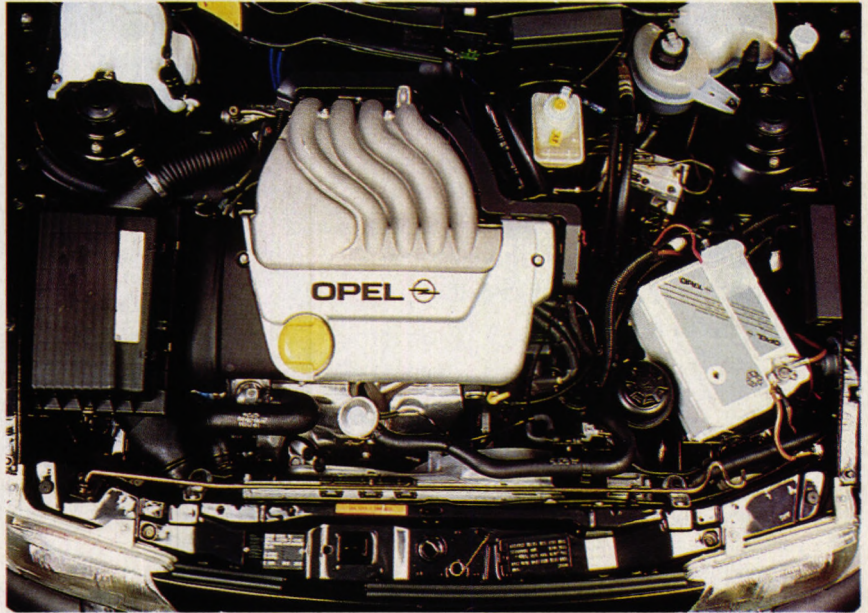
A jövőben az európai piacon ötféle karosszériában nyolcféle motor alkotja az Astra-választékot. Új a motorkínálatban az 1,6 literes Ecotec benzinmotor és az 1,3 literes feltöltős dízel. Utóbbiban a feltöltő 0,7 bar nyomásmaximummal működik, így a legnagyobb teljesítmény 68 lóerő 4500-as főtengelyfordulatnál, a legnagyobb nyomaték 132 Nm 2400/min. Az átlagfogyasztás 100 kilométeren 5,9 liter gázolaj, s ez az erőforrás váltja le az eddigi 1,7-es szívódízelt, de megmarad a kínálatban a töltőlevegő-visszahűtős, 82 lóerős „kemény” turbódízel.

Az Ecotec-motor legnagyobb teljesítménye kereken száz lóerő, a korábbi erőfeszítéshez mérten ez nem változott, azonban a nyomaték közel 10 százalékkal magasabb, és csökkent az átlagfogyasztás, ami most 6,9 liter 100 kilométerenként.

Az elmúlt bő két évben Magyarországon 23 ezer Astra kelt el, amelyből alig másfél ezer volt a nem hazai gyártmány. Idén is jól áll az értékesítés, hiszen az első félévben 6265 darabot adtak el, s e mennyiség megítéléséhez tudni kell, tavaly egész évben tízezer került magyar gazdához ebből a modellből.

Az új modelleket már nagyon várják a kereskedők, akiknek többsége augusztusban már nem tudott régi Astrát mutatni az érdeklődőknek. A nagy „kifogyás” egyik magyarázata, hogy júniusban a forintleértékeléstől tartó vásárlók szinte az utolsó darabig elvitték a régi Astrákat. Természetesen a vásárlási kedv növekedése mögött ott a félelem az újított modell megnövekvő áráról, ami elkerülhetetlen, hiszen csak a szériában adott légszák 50–70 ezer forintos többletértéket jelent.

V. ZS.



snowfox

INTERNATIONAL KFT
 gumiszaküzlet

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

GUMI KFT
 gumiszaküzlet

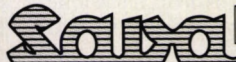
H-6728 SZEGED
 Budapesti út 1.
 Telefon: 62/324-295
 Telefon/Fax: 62/324-284

A

**Michelin, Firestone,
 Continental, Hankook**
 cégek kereskedelmi partnere

javítás;
 szerelés;
 statikus és
 elektronikus
 centírozás;
 szaktanácsadás

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

Már kaphatók  **abroncsok is!**

MÁSODIK, JAVÍTOTT KIADÁS

PEUGEOT 605

Csak kicsit más, hogy
mindenki lássa,
új modellről van szó

1989 jó év volt a francia szőlősgazdáknak, az akkor termelt szőlőből érlelt provence-i, bordeaux-i borokat a legkiválóbbak között tartják számon. Azon a borászati szempontból fontos őszön volt a Peugeot 605 bemutatója is, épp elég régen ahhoz, hogy következék a felújítás, a második, javított kiadás.

A Peugeot 605-ösből körülbelül kétszáz ezret gyártottak az elmúlt öt esztendőben, s e mennyiség 65 százaléka Franciaország határain túl talált gazdára. Időtállóan elegáns vonalainak köszönhetően az orosz-lánemlémas márka zászlóshajója töretlen népszerűségnek örvend napjainkban is, ennek megfelelően a face lift – ráncfelvarrás – éppen elegendőnek bizonyult. A megújított változat szokás szerint valamivel hosszabb az elődnél, a különbség esetünkben 4 cm, s a háttérben az első és hátsó lökhárító módosított formája áll. Más lett elől a hűtőrács, oldalt vastagabbak az ajtó gumbetétei, szélesebbek a hátsó lámpák és némileg átformálódott a csomagteretető. A csomagterajtó belül is változott, a nyitást, zárást gáztöltésű teleszkópok segítik. Egyéb optikai újdonság az Agate névre keresztelt dísztárcsa és a tetszés szerint 15 vagy 16 colos könnyűfém keréktárcsák formája.

A megújított Peugeot 605 vezetőjét négyküllős kormány fogadja, amelynek közepében már szériatartozék a 35 literes légszák. Erzésünk szerint elég szerencsétlen volt a kormány két oldalán lévő szokásos bajszkapcsolók (irányjelző, ablaktörő) alá bújtatni két másikat is, amelyek a Tempomat, illetve a rádió távirányítását szolgálják. Rendre összekevertük őket, valószínű persze, ha valaki vesz egy ilyen autót, néhány nap alatt hozzászokik a karedőhöz.

Amint nyilván könnyű megszokni az enyhén átrendezett műszerfalat is, ahol a felár ellenében vásárolható fedélzeti számítógép kijelzője, illetve a szériatartozékként szolgáló külső hőmérsékletjelző is megtalálható. Apró „belsőépítészeti” újítások felsorolása helyett fontosabb, hogy a már említett légszák mellett az oldalütközés ellen védő ajtómere-



Szériatartozék a kormányba épített légszák

vítő és az övfeszítő is szériatartozék a 605-ösökben.

A formai megújulás megfelelő alkalom volt két új motor bevezetésére, a benzines készletbe egy kétliteres, 16 szelepes, 135 lóerős változat került, s a dízelbarátok ezentúl választhatnak nagy Peugeot-jukba egy 130 lóerős turbódízelt is. Az új benzínmotor fontos előnye, hogy az olajcsere intervalluma 15 ezer kilométer, és az első

Embléma a hátfalon



Autópályán 140 körüli tempóban hajtva 9,1 literes átlagot mértünk 200 kilométeren

átvizsgálás (amikor gyertyát cserélnek, fogasszíjat ellenőriznek stb.) 60 ezer kilométer megtételekor esedékes. A motorblokk tulajdonképpen a korábbi kétszelepes erőforrás módosított kivitele, változott a főtengety, csökkent a löket és a dugattyúmagasság, ennek egyik járulékos haszna a csendesebb üzem. Teljesen friss termék a könnyűfém hengerfej, ahol a különleges kiképzésű égéster mellett a kételektródás

gyertyáktól a rezonátorcsőig minden szokványos trükköt bevetettek a teljesítménynövelés érdekében. A motorműködés vezérlését Bosch MP 5.1.1. számítógépre bízta, amelynek 64 kilobájtos memóriája a befecskendezés, a gyújtás szabályzása mellett olyan részletekkel is foglalkozik, mint a kopogásgátlás, az indító kód-felismerés és a beépített diagnosztika.

Az új turbódízelnél a kiegyensúlyozottság problémáját helyezték előtérbe a mérnökök, s a szokásos dízelrezonancia kioltását két kiegyenlítő tengellyel oldották meg. A tengelyek a hengertömb ellentétes oldalán helyezkednek el, különleges, kettős fogazású fogasszíj hajtja őket a főtengety forgási sebességének kétszeresével. Az egyik tengely forgása a főtengetyével azonos, a másik azzal ellentétes irányú.

A levegő-folyadék kombinációjú hőcserélőt a 405-ös T16 változathoz vették át, segítségével a Garret T2 turbóhoz 60 °C-ra hűtött levegő érkezik. A háromszelepes (két szívó-, egy kipufogószelep) turbódízel 4300-as főtengetyfordulat mellett adja le a 130 lóerőnyi maximális teljesítményét, legnagyobb nyomatéka 285 Nm 2000/min. A komputer technika a dízeleknél is elmaradhatatlan ma már, a befecskendezés elektronikus irányításához a számítógép egy hadseregnyi érzékelőtől gyűjt adatot, amelyek egyebek között tájékoztatják az „agyat” a főtengetyfordulatról, a gázpedálállásról, a hűtőfolyadék, a levegő és a gázolaj hőfokáról.

A rengeteg méregdrága segédberendezés, mint a hidraulikus motorváltó felfüggesztés, a kipufogógázok, illetve a kipufogórendszer keltette rezonancia elnyelésére hivatott kamra és egyebek az új dízelrel szerelt 605-ös vezetőjét, illetve utasait bizonytalanságba taszítják. Nem túlzás, ebben az autóban nem lehet hallani a dízelmotort. Bizonyosággként említhető, hogy egyik este, amikor franciaországi bemutatón részt vevő nemzetközi újságírócsoport számára rendezett vacsoráról új 605-ösökkel vittek vissza bennünket a szállodába, a hátsó ülésen ülő kollégám megkérdezte kísérlőnk, a Peugeot egyik alkalmazottját, milyen motorú változatban ülünk. Ő némi töprengés után továbbította a kérdést a sofőrnek, így derült ki, hogy turbódízelhez van szerencsénk. Később rájöttünk, kérdészködés, fülelés helyett egyszerűbb megnézni a fordulatszámjelzőt. Ha hatezerig tart a skála, akkor dízel, ha tovább, benzines.

OCSKAY ZOLTÁN

PUTTONYOSAN SOKOLDALÚ

FORD COURIER

Az elmúlt években gombamód szaporodó kisvállalkozások speciális járműigényét hivatott kielégíteni a kis puttonyosként emlegetett autók csoportja. E területen a hazai piac egyik legstabilabb, legkiegyensúlyozottabb eladási számokat mutató típusa a Ford Courier. A közelmúltban változtatásokon átesett modell azon kevesek közé tartozik, amely piacra lépése óta tartani, illetve növelni képes eladási mutatóit.

A Courier megkapta a Fiesta-család valamennyi biztonsági berendezését, így a kis-áruszállítók között ritkaságszámba menő felszerelések óvják a vezető és utasa épségét. Az alapkivitelhez tartozik – a Fiesta-nál már megismert merev utascellán kívül – az oldalütközés-védelem, az övfeszítő berendezés, továbbá a légszák a vezető oldalán. Ezenkívül lényeges még megemlíteni, hogy az utas elé külön tartozékként rendelhető hasonló berendezés. Az utastér teljes mértékben megegyezik a Fiesta belső kiképzésével, a személyautóban megszokott kényelmet számos rakodópole, rekesz egészíti ki.

Kisáruszállítóról lévén szó, a legfontosabb természetesen a raktér. A Courier kétféle felépítménnyel kerül a kereskedők-höz: a zártsekrényes kivitel teljes mértékben áruszállításra készült, az „ingadozók” a kombi választhatják, amely alaphelyzetben ötszemélyes, az utastér hátsó része két széles tolóablakon keresztül kap fényt, ám abban az esetben, ha nagyméretű tárgy szállítására kerülne sor, egy mozdulattal előredönthető a hátsó ülésor, így közel akkora raktér válik szabaddá, mint amekkorát a zártsekrényes rejt. Az autó jellegéből adódóan kedvezőnek tűnik a 0,37-es légellenállási tényező.

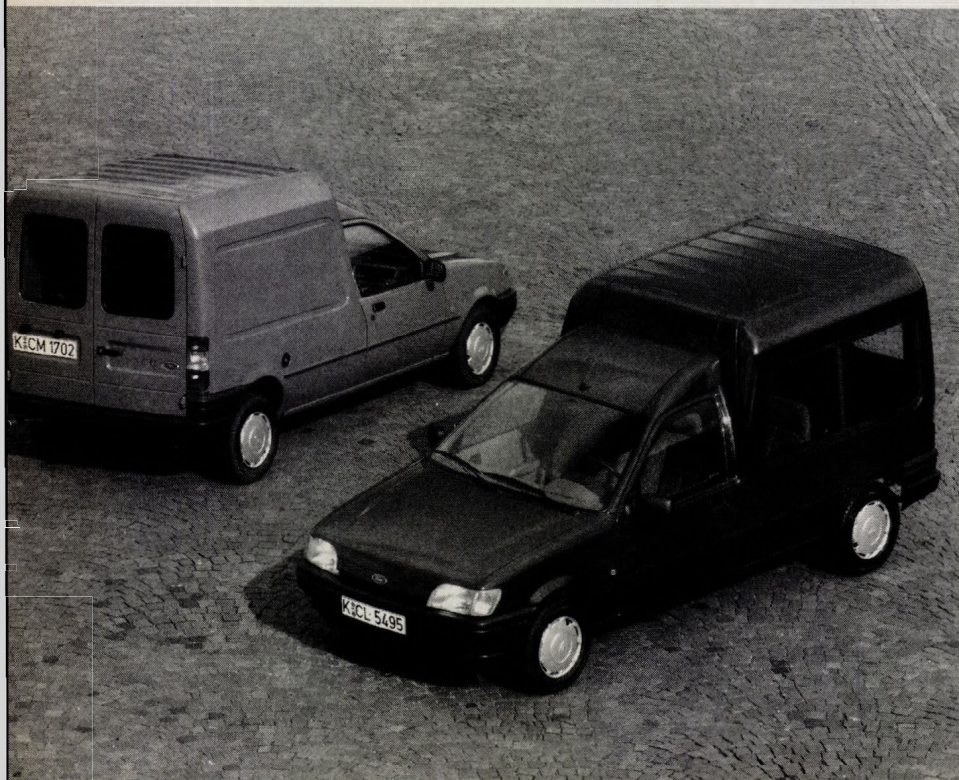
A raktér mérete 1,7 × 1,16 × 1,28 méter a zártsekrényes kivitel esetében, űrtartalma 2,8 m³. A kis helyigényű lengőkarok, a vízszintesen beépített torziós rudak és az erősen döntött lengéscsillapítók csak kis mértékben limitálják a raktér használhatóságát, a keskeny kerékdobok között széles, tágas tér adódik. A közel függőlegesen álló oldalfalak megkönnyítik a rakomány elhelyezését, a rögzítés céljára a fenéklemezen füleket helyeztek el. A raktér sérülékeny pontjaira, éleire műanyag borítás került, az utastér mögé igény szerint acélháló rendelhető. Kaphatók különböző elemek a belső tér egyedi kialakításához, például polcok, kosarak, rekeszek, állványok. Ezenkívül rendelhető öt szakterület számára speciális belső kiképzés, többek között kertészet, pékség számára, ruhaszállításhoz és szervizfeladatok ellátásához. A nagyméretű, kétirányba nyíló ajtók egészen a tetőlemezig felnyúlnak, így szabaddá válik a raktér közel teljes keresztmetszete. Az ajtók nyitáskor 90° és 165°-nál rögzíthetők.

A Courier kétféle erőforrással rendelhető, az 1,3-as benzines legnagyobb teljesítménye 43 kW (58 LE), nyomatéka 101 Nm 2500/min. Az 1,8-as dízel szintén 58 lovas, maximális nyomatéka 110 Nm 2200/min. A gyári adatok szerint a dízel sebességmérője a 140-es szám fölött áll meg, a benzines ettől alig marad el, 139 km/h-t teljesít. Álló helyzetből a dízel 18,8 másodperc alatt éri el a százastempót, a benzinesnek ehhez mindössze 17,1 másodpercre van szüksége. Az alacsony károsanyag-kibocsátású motorok fogyasztási adatai igen eltérő képet mutatnak: 90 km/h állandó sebesség mellett a dízel 5,6 litert, a benzines 6,3 litert fogyaszt, 120-nál a dízel 8,2 litert, a benzines 9,7 litert éget el, míg városban ezek az értékek 6,7 és 8,3 liter.

Kompakt méretei ellenére tágas belső teret, kitűnő használhatóságot nyújt a Courier, sokoldalúsága értékes alternatívát mutat a személyautó és a haszonjármű között. Valóban ez az a kategória, melyben „van fantázia”.

SCHOLTZ GÁBOR

Öt és fél mázsás terhelhetőségével sokoldalúan használható a Courier. A tető teherbírása a megfelelő rögzítési pontokon 75 kg

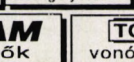
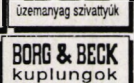
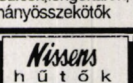
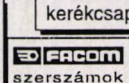
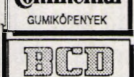
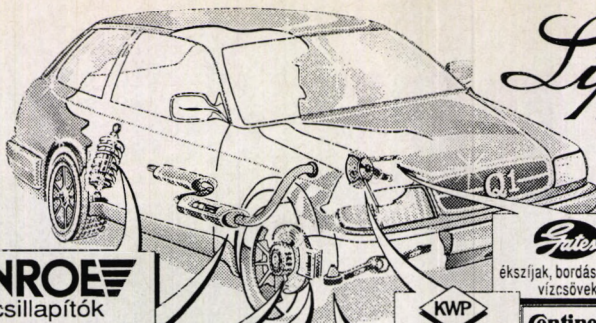


Lippai-Hajnal Rt.

Közvetlen
gyári
importőr



ReAR-ATTAMO



A LEGJOBB, IDŐBEN!

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



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 2000 VISZONTELADÓ, az ország minden pontján.

EURÓPA egyik LEGNAGYOBB ÁRUKÉSZLETE

biztosítja az Ön nyugodt autózását.

HONDA ROYAL MOTOR AZ ÖN MÁRKAKERESKEDŐJE MEGISMERTETI A JÖVŐ SZÁZAD AUTÓTECHNIKÁJÁVAL



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

Telefon/fax: 142-81-09

RONCSDERBI

BUDAPESTI TAKARÍTÁS

Régebben, amikor még a tilosban parkoló autókat szállították el, sűrűn emlegették le- és felmenőiket. Mára azonban – főleg a lakótelepeken élők – szinte könyörögnek, hogy némely veszélyes roncsot szállítsák el, mert a benne játszó gyerekek számtalanszor szenvednek különböző sérüléseket. Fontos céggé váltak. Jelenlétük a fővárosban nélkülözhetetlenné vált.



Talán sokan emlékeznek még egy fővárosi vállalatra, a Főspedre. Elsősorban fuvarozással foglalkoztak, de volt egy autómentő részlegük is, amelyet főleg rendkívüli esetekben vetettek be. Tömegbalesetknél, tüzeknél, a Dunába zuhant járművek mentésénél és nagy ritkán már akkor is, tilosban parkoló autók elszállításához vették igénybe szolgáltatásaikat. A vállalat a 80-as évek végére gazdaságtalanná vált, ekkor vették föl a kapcsolatot a bécsi Toman céggel, s alakították meg a Toman Autóméntő Kft.-t.

– És azonnal a leghálátlanabb feladatot bízták a cégre – mondja *Palotai József* ügyvezető igazgató –, a tilosban parkoló autókat kellett elszállítani. Mindenki előtt ismert, milyen nagy ellenszenvet vívott ki ez az autósok körében. De az utóbbi években nem csak a szabálytalanul várakozó

autók száma nőtt ugrásszerűen, hanem az elhagyott roncsoké is. Három évvel ezelőtt még csak ezer darab kiszuperált járművet szállítottunk el, a következő évre ez a mennyiség megduplázódott. Tavaly 6500 roncsot szedtünk össze, idén pedig június végéig már hétezeret. Ha ez így megy tovább, jövőre akár a húszezret is elérhetjük.

Roncsnak hivatalosan a rendszám nélküli, elhagyott jármű számít, amelynek tulajdonosa ismeretlen. Láttunk például a kft. telephelyén egy kifejezetten jó állapotú, roncsnak igazán nem nevezhető Mercedest is, amit a márkaszerviz elől szállítottak ide, mert nem volt rajta rendszám. Azóta jelentkezett már a tulajdonos, de amíg hitelt érdemlően nem tudja igazolni, hogy az

autó az övé, addig nem kaphatja meg. Be kell mutatnia a forgalmi engedélyt, esetleg az adásvételi szerződést vagy a vámpapírt, de még akkor sem hajthat el csak úgy egyszerűen az autót. Előbb még egyeztetik az alváz- és motorszámot, s ha az is stimmel, akkor lehet fizetni és menni. Kicsit túlzottnak tűnik ez az óvatosság...

– Megtörtént már, hogy egy lopott autót négyen-ötten is jelentkeztek mint tulajdonosok. Sőt, egy kitűnő állapotú sportkocsira tízen is megesküdtek, hogy az márpedig mint lopott autót, elvittük a bontóba. A beszállított járműveknek körülbelül öt százalékért jelentkeznek, a többi a mi gondjainkat szaporítja, ráadásul a nálunk maradó roncsoknak jó, ha tíz százalékát átveszik a bontók. Nekik is csak az kell, amire kereslet van.



Lehetetlen például megszabadulni a régi Moszkvicsoktól, Trabantoktól, Zaporozsecektől, Wartburgoktól, de a 15–20 éves nyugati típusoktól is. Ami marad, az megy a zúzdába, a kohóba, de előtte még ezeket a roncsokat is szét kell válogatni hasznosítható és nem hasznosítható anyagokra. Sem az akkut, sem a gumit nem teszik például a présgéphez. Ezeket rendszeres szállítóknak adják el, akik igazolják, hogy a környezetvédelmi előírásoknak megfelelően kezelnek mindent, amit elvisznek. A cég két telephelye között ingázik egy olasz gyártmányú présgép, amely csinos kis kockákat formáz a roncsokból. Egy kocka általában két váz, egy kamion egyszerre húsz ilyen kockát tud elszállítani, azaz negyven roncsot.

A telephelyre beszáfolt járművek fölött tartott terepszemle közben azon töröm a fejem, vajon honnan értesül a roncseltaka-

rító brigád a „lelőhelyekről”. Mint kiderül, elsősorban a közterület-felügyelőktől kapják a híreket, de sok a lakossági bejelentés is. S persze a cég dolgozói is nyitott szemmel járják a várost, noha saját szakállukra nem szállíthatnak el elhagyottnak tűnő autót. Ez közönséges lopásnak minősülne. Még lakossági bejelentés nyomán sem kezdhetnek azonnali akcióba, a „szolgálati utat” ilyen esetben is be kell tartaniuk: értesítik a közterület-felügyeletet vagy a rendőrséget, ahonnan aztán hivatalosan megrendelhető a fuvar. De az esetleg felbukkanó, és a járműre még mindig igényt tartó tulajdonosnak ekkor még mindig van egy esélye: a beszállított autót kilencven napig tárolják, mielőtt eladnák vagy bezúznák őket. A dolog így precízen szabályozottnak tűnik. De mi a teendőm, ha mondjuk én saját elhatározásomból aka-

rok megszabadulni használhatatlan autómtól?

– Ebben az esetben kérünk egy néhány soros lemondó nyilatkozatot, ami feljogosít minket a roncs elszállítására, ennek díját természetesen a tulajdonosnak ki kell fizetnie.

Útban a cég Ipartelepi úti bázisára, Palotai József elmeséli, hogy ott lehet igazi csemegéket látni néha. Sok esetben gyűjtenek be egykor nagy értékű speciális járműveket, munkagépeket. Megfordult már náluk ásgépj, úthenger, darus kocsi, de még egy villamosfelsővezeték-szerelő jármű is. Még ez utóbbi sem hiányzott senkinek...

Eddigi kísérőm *Farkas László* telepvezető gondjaira bíz, vele és egy szállítóautó személyzetével roncsvadászatra indulnak, ér-

BUDAPESTI TAKARÍTÁS

vényes megrendelő birtokában. Úti célunk a XV. kerületi Mézeskalács tér.

– Majdnem húsz éve foglalkozom autómentéssel – mondja gépkocsivezetőnk –, kezdetben még jobb időket éltünk, mára azonban alig győzzük a munkát. Nem panaszként mondom ezt, hiszen nem csinálnám, ha nem szeretném. Csak néha reménytelennek tűnik a küzdelem, egy-egy elszállított roncs helyén három újabb terem. Főként a gyerekekért aggódunk, hiszen ők ezeket a rozsdás roncsokat használják játékszernek. Egyszer például pedagógusok könyörögtek, hogy iskolájuk előtt vigyük el végre az elhagyott buszt, mert tanulói az ablaküvegek szilánkjain szaladgálnak bent az utastérben. Szóval egy percig sem unatkozunk. Ráadásul most elvállalta cégünk a körút átépítendő szakaszának „tisztán tartását” is.

– Tehát ismét a tilosban parkolókra utaznak...

– Igen, de erre most tényleg szükség van, egy-egy rossz helyen parkoló autó komoly akadályt jelenthet az ott dolgozóknak, ami a határidők csúszásához vezethet. Márpedig mindig próbálkozik valaki, érdekes, hogy a Nyugatról érkező autósok sokkal inkább tiszteletben tartják a munkálatokat, mint a hazaiak.

Időközben célhoz értünk, ahol egy leírhatatlan állapotú – valaha talán fehér színű – Trabant pihen élére állítva. Négy nappal ezelőtt még nem volt itt. A szállítók rutinos mozdulatokkal emelik a platóra a romot. Ezalatt megtudom Farkas Lászlótól, hogy amennyiben valaki például a lakótelepi parkolóban kívánja tárolni rendszám nélküli autóját, akkor az önkormányzattól kell közterület-foglalási engedélyt kérni, amiért persze fizetni kell. Ha ilyen engedéllyel ren-



delkezik valaki, s annak számát kiragasztja az autóra, akkor azt a járművet békén hagyják. De főútvonalon, parkban, erdőben semmilyen körülmények között nem lehet kiszuperált járművet tárolni.

Sokszor persze elhagyottnak tűnhet az olyan autó is, amelynek tulajdonosa esetleg hosszabb időre külföldre utazott, de jobb megoldás híján kénytelen volt közterületen hagyni járművét. Nos, ez a mindenképpen kockázatos megoldás elkerülhető, mert a Toman Kft. vállal tárolást is, mégpedig olcsóbban, mint az elszállított járművek után fölszámított napi 150–200 forint. Így kerül a telepre a Gold Tours feliratú autóbusz is – igaz, éveken ezelőtt. Raktározásra hoz-

ták ide a tulajdonosok, mert elromlott. Később megjavították ugyan, a cég azonban tönkrement, nem tudott fizetni. A busz maradt, de legalább van tulajdonosa, és tudják, ki az.

Ez sem kevés, hiszen előfordult már, hogy a Szent István parkban találtak egy félig leengedett ablakú Zsigulit, amit két hét alatt szinte teljesen széthordtak. Mivel rendszám volt rajta, a szállítók nem nyúlhattak hozzá, de még a rendőrséghez is hiába fordultak, mert nem szerepelt a nyilván-tartásban.

RÓZSA KATALIN

**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.*

ÚJ MOPEDEK ÉS MOTORKERÉKPÁROK

árak a képviselőknél (tájékoztató árak, ezer Ft-ban)

BABETTA

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

210/220	41
210/200	42
210/100	45
210/121	47

BIMOTA

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

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

HARLEY-DAVIDSON

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

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

HONDA

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

AmeriCar-Service Kft.

Amerikai Autók Szakszerveze

USA-autók javítása
GM
FORD
CHRYSLER
JEEP

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

Automata váltók
és légkondicionáló berendezések javítása.
ÉREDETI USA-ALKATRÉSZEK

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

teljes körű javítás
szervizmunkák.

NB 50 Lead	185	VFR 750	'94	1390
MT 50	190	CBR 900 RR Fire Blade		1057
CR 80	278	HUSABERG		
NSR 125 Radien	351	GEMA Motorsport Kft., 7400 Kaposvár, Irányi D. u. 3/A. Tel.: 82/311-874.		
CB 125 Spacy	340	350 E		627
NX 250	'94 675	501 E		676
CBR 600 FR	'94 1070	600 E		695
VT 600 C	'94 900			
XL 600	'94 870			
XR 600 RP	730			
NX 650 R	'94 830			
NTV 650 Revere	617			

B&F

KATALIZÁTOR a tiszta levegőért

Bruckner & Fodor
International Discount Muffler
Parts & Equipment Co.

ORSZÁGOS SZERVIZHÁLÓZATÁVAL ÁLL
A KÖRNYEZETÜNKÉRT TENNI AKARÓ AUTÓSOK RENDELKEZÉSÉRE

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



Telefon:
62/329-815
1-135-7250
30/424-539

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

ART EXPO Kft.: 274-4174

AUTÓKER ALFA Kft.: 135-7250

501 C
600 C

666
676

KAWASAKI

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

ZZR 1100	1289
ZX9R	1281
ZXR 750R	1419
ZXR 750	1126
ZZR 600	921
ZZR 500	748
ZXR 400	885
Zephyr 1100	914
GTR 1000	1204
Zephyr 750	742
GPZ 500S	573
ZZR 250	603
VN 15 SE	1143
VN 750	792
EN 500	607
KLX 650 R	694
KLX 650	655
KLE 500 Twin	607
KLX 250	538

KTM

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

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

SUZUKI

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

GSXR 1100 W	1285
GSX 600 F	769
GS 500 E	559
VS 1400 GLP	1120
VS 800 GL	912
LS 650 P	575
DR 350 SE	589
TS 50 XKR	255

YAMAHA

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

ME 51 Yamy	70
CY 50 Jog	198
DT 50 MX Enduro	201
SR 125	294
XC 125 robogó	350
DT 125 R Enduro	400
TZR 125 Sport	595
XV 250 Chopper	461
XT 350 Enduro	500
XV 535 Virago Chopper	660
XT 600E Enduro	616
XJ 600S Diversion	643
FZR 600 R Sport '94	1100
XTZ 750 Super Tenere	980
YZF 750 R	1305
FZR 1000 EXUP Sport '92	800
FZR 1000 EXUP Sport '94	1520
GTS 1000	1600
XV 1100 Virago Chopper	1060
PW 50 gyerekrossz	122
PW 50 gyerekrossz '94	130
PW 80 kamaszkrossz	166
PW 60 kamaszkrossz '94	180
YZ 80	415
YZ 80 '94	496
YZ 125	519
YZ 125 '94	610
YZ 250	571
YZ 250 '94	682



Tyrrell
csapat hivatalos
támogatója

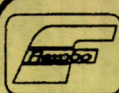
Lengéscsillapítók



Szaküzlet:
1134 Budapest
Lehel u. 17/d.
Tel./fax: 120-3836

Lengéscsillapító felújítás
gyári alkatrészekkel,
"H" engedéllyel.

Javítóműhely:
1063 Budapest
Szinyei M. u. 6.
Tel.: 153-3324



FLEXABO KERESKEDELMI KFT.

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



Fiorella gömbcsuklók



Doduco autóvillamoság



Fift lámpatestek



Rhíbo karosszéria elemek



E. Techno 1. izzítógyertyák



Schmitter porlasztócsúcsok



Löbro féltengelyek



Victory tömítések



Gates vezérműszíjak, ékszíjak



E.T.F. fékbetétek



Shell kenőanyagok

Cromodora visszapillantó tükrök



Savara levegő-és olajsűrűk



Prandini vízpumpák



ATE fékalkatrészek



Kolbenschmidt motoralkatrészek

AUTÓALKATRÉSZ NAGY- ÉS KISKERESKEDELEM



Teljes körű
alkatrészellátást
biztosít

GOA LANCIA

Alfa Romeo

minden típusához.

IVECO

gyári alkatrészek
rendelésre.

Fiat Lubrificanti
gyári olajok
forgalmazása.

NIKKO Kft.

Bp., X., Köér u. 3/a.
Tel./ fax: 262-3336

Nyitva tartás:

hétköznap
8—16 óráig.

**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**

ÚJ HASZONGÉPJÁRMŰVEK

(kisáruszállítók) árai a vezérképviseletnél.

ALEKO

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

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

ARO

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

ARO 10.0 4x4 1.4	805*
ARO 10.0 4x4 1.9 D	1270*
ARO 10.3 4x4 1.4	815*
ARO 10.3 4x4 1.9 D	1280*
ARO 10.6 4x4 1.4	820*
ARO 10.6 4x4 1.9 D	1290*
ARO 10.8 4x4 1.4	850*
ARO 10.8 4x4 1.9 D	1280*
ARO 10.9 4x4 1.4	860*
dupla kabin	
ARO 10.9 4x4	
1.9 D dupla kabin	1330*
ARO 243 4x4 L 27	860*
ARO 243 4x4 XD 3P	1200*
ARO 320 4x4 L 27	760*
ARO 320 4x4 XD 3P	1110*
ARO 324 4x4 L 27	
dupla kabin	1050*
ARO 324 4x4 XD 3P	
dupla kabin	1350*

CITROËN

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

C 15 E	1400*
C 15 D Furgon 5s	1795*

DAIHATSU

Daihatsu Vezérképviselet,
Budapest XIV., Dózsa György
út 19.

Tel.: 142-6595

Hijet Pick Up	696*
---------------	------

FIAT

Fiat Magyarország Kft.,
Budapest VIII.,
Rumbach S u. 19—21.
Tel.: 268-0969, 268-0970,
268-0971

Uno Van 1.0 kat.	728*
Uno Van 1.7 D	920*
Fiorino Furgon 1.1	763*
Fiorino Furgon 1.3	799*
Fiorino Furgon 1.5 kat.	842*
Fiorino Panorama 1.5 kat.	980*
Fiorino Furgon 1.7 D	982*
Ducato 1.0 Furgon 1.9 D	1458*
Ducato 1.0 Supercombi	
1.9 TD	1932*
Ducato 1.0 Panorama	
2.5 TD	2587*
Ducato 1.4 Furgon	
2.5 D	1513*
Ducato 1.4 Minibusz	
2.5 D	2578*
Ducato 1.4 Minibusz	
2.5 TD	2786*
Ducato Maxi Furgon	
2.5 D	2015*
Ducato Maxi Furgon	
2.5 TD	2118*
Ducato Maxi Kabin	
2.5 D	1713*
Ducato Maxi Kabin	
2.5 TD	1920*

FORD

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

Fiesta Furgon 1.1i kat.	1203
Fiesta Furgon 1.8 D	1342
Courier Furgon 1.3i kat.	1323
Courier Furgon 1.8 D	1431
Courier Combi 1.3i kat.	1447
Courier Combi	
1.8 D kat.	1716
Escort 60 Furgon 1.3	1303
Escort 60 Furgon	
1.4i kat.	1453
Escort 60 Furgon 1.8 D	1535
Transit 100 SW	
2.0 zárt	2027
Transit 100 SWB	
2.5 D zárt	2118
Transit 150 SWB 2.5	
D zárt	2409
Transit 190 LWB 2.5	
D zárt	2774
Transit 120 SWB 2.5 D	
alváz platóval	2223
Transit 190 LWB 2.5 D	
alváz platóval	2570
Transit 150 LWB 2.5 D	
d. kabin, alv., plató	2833
Transit 190 EF LWB 2.5 D	
d. kabin, alv., plató	3057
Transit 100 SWB	
2.0 kombi	2094
Transit 100 SWB 2.5	
D kombi	2292
Transit 150 SWB 2.5	
D kombi	2472
Transit 100 SWB 2.0	
kombi-furgon	2871
Transit 100 SWB 2.5 D	
kombi-furgon	3138
Transit 9 szem. busz	

CARGO

AUTÓVILLAMOSSÁGI ÁRUHÁZ

BUDAPESTEN HÁZHÓZ SZÁLLÍTÁS

nyitva:

hétfő-péntek:

08.00-16.00

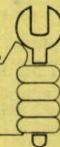
ZEUS INTERNATIONAL KFT.

Budapest, XIV. Zala u. 23.

Telefon: 252-48-92

ZEUS INTERNATIONAL LTD.

PARTS & SERVICE



2.5 D	3637
Transit 12 szem. busz	
2.5 D	3637
Transit 15 szem. busz	
2.5 D	3940

HYUNDAI

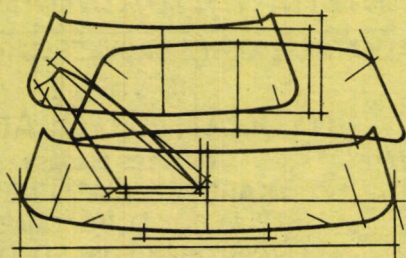
Cél Motors Kft.,
Budapest XII., Eötvös u. 13—15.
Tel.: 156-1978

Grace Panorama Van	1769
Grace Super Van	1744

AUTOGLAS

AUTÓÜVEG GYORSSZOLGÁLAT NYUGATI ÉS JAPÁN TÍPUSOKHOZ

AUTOGLAS Kft.



Márkás üvegek:

- Securit
- Saint-Gobain
- Lamino OY
- Elvex
- Arva
- Sigla

SZÉLVÉDŐK RAKTÁRRÓL KELLÉKEK, RAGASZTÓK KAVICSFELVERŐDÉSEK JAVÍTÁSA

AUTÓÜVEGEZÉS: 1031 Budapest, Monostori u. 47.

Telefon/fax: 168-9181.

Nyitva: hétfőtől péntekig 8—17 óráig, szombat, vasárnap zárva.

AUTÓÜVEG-ÁRUSÍTÁS:

1031 Budapest, Szentendrei út 137.

Telefon: 250-0689.

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

KORANDO

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

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

LAND ROVER

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

Defender 90 Pick Up	
2.5 Tdi	1976*
Defender 90 Hard Top	
2.5 Tdi	2049*
Defender 90 Station Wagon	
2.5 Tdi	2221*
Defender 110 Hard Top	
2.5 Tdi	2265*
Defender 110 Station Wagon	
2.5 Tdi	2879*
Defender 110 Station Wagon	
3.5 V8	2684*

MAZDA

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

323 1.3i Van	1346*
323 1.6i Van	1585*
323 1.6i Combi Van	1562*
626 2.0i Combi Van	2096*
626 2.0 D Combi Van	2143*
B 2200 D Cab Plus	1230*
E 2200 D Alu Van	1597*

E 2200 D zárt	1516*
E 2200 D platós	1360*
E 2200 D alváz	1282*
E 2200 D Glass Van Blue	1548*
E 2200 D Glass Van	1620*
E 2200 D Cab Plus Hard Top	1350*

MERCEDES

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

MB 100 D platós	2047*
MB 100 D dobozos	2044*
MB 100 D zárt, félig üvegezett	2125*
MB 100 D körbeüvegezett	2938*
MB 208 D 2,55t zárt	2223*
MB 208 D 2,8t zárt	2301*
MB 210 D 2,55 zárt	2345*
MB 210 D 2,8t zárt	2422*
MB 308 D 3,2t zárt	2369*
MB 308 D 3,5t zárt	2338*
MB 308 D 3,5t zárt, magasított tetővel	2808*
MB 310 D 3,2t zárt	2490*
MB 310 D 3,5t zárt	2584*
MB 310 D 3,5t zárt, magasított tetővel	2931*
MB 210 2,55t platós	2005*
MB 210 2,8t platós	2083*
MB 310 3,2t platós	2131*
MB 310 3,5t platós	2244*
MB 208 D 2,55t platós	2130*
MB 208 D 2,8t platós	2207*
MB 210 D 2,55t platós	2251*
MB 210 D 2,8t platós	2328*
MB 210 2,8t körbeüvegezett	3018*
MB 310 3,5t körbeüvegezett	3234*
MB 208 D 2,8t körbeüvegezett	3124*
MB 210 D 2,8t körbeüvegezett	3397*
MB 308 D 3,5t körbeüvegezett	3400*
MB 310 D 3,5t körbeüvegezett	3616*
MB 308 D 3,5t platós	2368*
MB 310 D 3,5t platós	2489*

MITSUBISHI

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

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

NISSAN

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

Urvan 2.0 Panel Van	1400*
Urvan 2.5 D Panel Van	1477*
Urvan 2.5 D Window Van	1857*
Sunny Van 1.6	1280*
Sunny Van 1.7 D	1426*
Trade 2.0 D Van	1638*
Trade 2.8 D Van	1785*

OLTCIT

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

Tranzit	359
---------	-----

OPEL

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

Corsa Del Van 1.2i	815*
Corsa Del Van 1.4i	834*
Corsa Del Van 1.5 D	982*
Corsa Combo 1.2i	943*
Corsa Combo 1.4i	999*
Corsa Combo 1.7 D	1120*

Astra Del Van 1.4i	1069*
Astra Del Van 1.6i	1126*
Astra Del Van 1.7 D	1227*
Midi Panel Van 2.0	1451*
Midi Panel Van 2.2 D	1637*
Midi Window Van 2.0i	1549*
Midi Window Van 2.2 D	1675*
Campo 2.5 D 4x2 2 a.	1345*
Campo 2.5 D 4x4 2 a.	1634*
Campo 2.5 D Sport 4x2 2 a.	1428*
Campo 2.5 D Sport 4x4 2 a.	1683*
Campo 2.5 D 4x2 4 a.	1598*
Campo 2.5 D 4x4 4 a.	1837*

PEUGEOT

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

205 XAD 1.8	1450
205 XAD 1.8 kat.	1388
205 XAD Multi kat.	1925
J5 08D 1.9 D zárt ksz.	1885
J5 10E 2.0 zárt ksz.	1873
J5 10D 1.9 D zárt ksz.	2044
J5 10E 2.0 busz sup.	2902
J5 10D 2.5 D busz sup.	3111
J5 10D 4x4 2.5 D busz sup.	3786
J5 10DT 4x4 2.5 D busz sup.	4139
J5 10E 2.0 busz lux.	3029
J5 10D 2.5 D busz lux.	3234
J5 10DT 2.5 D busz lux.	3586
J5 14E 2.0 zárt ksz.	2004
J5 14D 2.5 D zárt ksz.	2167
J5 14D 4x4 2.5 D zárt ksz.	2741
J5 14DT 2.5 D zárt ksz.	2418
J5 14DT 4x4 2.5 D zárt ksz.	2994
J5 H 14E 2.0 alváz-kabin	1855
J5 H 14D 2.5 D alváz-kabin	2024
J5 H 14DT 2.0 D alváz-kabin	2277
J5 K 14D 2.5 D alváz-kabin	2004
J5 K 14DT 2.5 D alváz-kabin	2258



CSÉPÁNY
ÉSTÁRSAI



Olasz távirányítású autóriasztók

Központi ajtózár

Elektromos ablakemelők
Magyarországi fogalmazó:
Mahitron—Házi Kft.
Telefon: (06) 22/314-690



1104 Bp., Lavotta u. 30. ☎ 260-36-05

Garancia autólámpabolt

AUTÓALKATRÉSZ KIS- ÉS NAGYKERESKEDÉS

Új és bontott

NYUGATI AUTÓLÁMPÁK

vétele és eladása

KAROSSZÉRIAELEMEK

SZÉLVÉDŐK FORGALMAZÁSA,

FÉNYSZÓRÓK FONCSOROZÁSA

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

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



TOYOTA

ALKATRÉSZ-SZAKÜZLET

1146 Bp., Dózsa Gy. út 17.

Fax: 12-27-258

Tel.: 14-24-278

Nyitva tartás:

Hétfő—csütörtök:

8³⁰—16³⁰

Péntek: 8³⁰—16⁰⁰

J5 R 18E 2.0 alváz-kabin	1900
J5 R 18D 2.5 D alváz-kabin	2064
J5 R 18DT 2.5 D alváz-kabin	2318
J5 H 18D 2.5 D alváz-kabin	2099
J5 H 18DT 2.5 D alváz-kabin	2353
J5 R 14E 2.0 sülly. alváz-kabin	1713
J5 R 14D 2.5 D sülly. alváz-kabin	1888
J5 R 14DT 2.5 D sülly. alváz-kabin	2141
J5 H 14E 2.0 sülly. alváz-kabin	1753
J5 H 14D 2.5 D sülly. alváz-kabin	1927
J5 H 14DT 2.5 D sülly. alváz-kabin	2180
J5 H 18E 2.0 sülly. alváz-kabin	1850
J5 H 18D 2.5 D sülly. alváz-kabin	2019

RENAULT

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

Clio Transport 1.9 D kat.	1301*
Express (dobozos) 1.1	953*
Express (dobozos) 1.6 D	1168*
Express (dobozos) 1.9 D	1217*
Trafic (dobozos) T313	1644*
Trafic (dobozos) T413	1726*
Trafic (dobozos) TB1B	2007*
Trafic (dobozos) T42B	2047*
Trafic (dobozos) V313 4x4	1943*
Trafic (dobozos) V31B 4x4	2142*
Trafic (dobozos) V42B 4x4	2366*
Trafic (platós) PC83	1844*
Trafic (alváz) TC94	1694*
Trafic (alváz) V49B 4x4	2144*
Master (dobozos) RJ16	2644*
Master (dobozos) RJ2C	2977*
Master (minibusz) R8D6	3937*
Master (alváz) RL96	2345*

SEAT

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

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

SKODA

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

Forman Plus	712*
Pick Up (felép. nélkül.)	676

Pick Up (műa. felép.)	754
Pick Up (fém felép.)	759

TAVRIA

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

Tavria Van	400*
------------	------

TOYOTA

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

Hiace Class van 2.4 D	1544*
Hiace Panel van 2.4 D	1480*
Hiace Panel van 2.4 D 4x4	1660*
Hilux 4x2 2.4 D	1024*
Hilux 4x4 2.4 D	1704*
Toyota Dyna 100 2.4 D platós	1320*
Toyota Dyna 150 2.8 D	1456*

UAZ

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

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

VOLKSWAGEN

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

Polo Van 1.05 kat.	822*
--------------------	------

Polo Van 1.3 kat.	1005*
Polo Van 1.4 D kat.	998*
Golf Van 1.4 kat.	1223*
Golf Van 1.6 kat.	1313*
Golf Van 1.8 kat.	1397*
Golf Van 1.9 D kat.	1684*
LT 35 2.4 D alváz	2088*
LT 45 2.4 D alváz	2553*
LT 35 2.4 D platós	2133*
LT 55 2.4 D platós	3061*
LT 45 2.4 TD platós	3092*
LT 28 2.4 D dobozos	2110*
LT 35 2.4 D dobozos	2238*
LT 45 2.4 TD dobozos	3227*
LT 35 2.4 D dupla kabin alvázal	2372*
LT 35 2.4 D dupla kabin platóval	2417*
LT 40 4x4 2.4 TD dobozos	4897*
LT 45 4x4 2.4 TD dupla kabin tolató	4960*
Caravelle 2.0 kat.	3356
Caravelle 2.5 kat.	4077
Caravelle 1.9 TD kat.	3140
Caravelle 2.4 D	3656
Transporter Mixto Combi 2.0 kat.	2932
Transporter Mixto Combi 1.9 D	2751
Transporter Kombi (9 üléses) 2.0 kat.	3070
Transporter Kombi (9 üléses) 1.9 D	2887

VOLVO

Denzel Hungaria,
Budapest VI., Andrassy út 8.
Tel.: 269-1129, 269-1130

940 GL 2.3 halottaskocsi	8621
940 GL A 2.3 halottaskocsi	8921
960 A3.0 halottaskocsi	12789
960 A3.0 mentőautó	14908

A csillaggal jelölt árak az áfa-t
nem tartalmazzák.

Nem képtelenség...

Hogyan is volna az, hiszen a **GEMINI BUDAPEST** Kiadó két újdonsága, **A motorkerékpár száz éve** és az **Autómárkák és autók enciklopédiája** több száz képet, színes ábrát tartalmaz az Autó-Motor történetéből, illetve működéséről! A rendkívül gazdagon illusztrált és sok ezer hasznos információt tartalmazó könyveket az **Autó-Motor** folyóirat iránti tiszteletből némi kedvezménnyel ajánlja most a kiadó azoknak, akik az alábbi megrendelőlap megküldésével a kiadónál megrendelik a könyveket (a kiadó a postaköltséget is átvállalja).

A megrendelést a következő címre küldjék:

GEMINI BUDAPEST Kiadó, 1133 Budapest, Kárpát u. 48.

Megrendelem önkéntől postán, utánvétellel (az Autó-Motor kedvezményre jogosító megrendelőlapján)

A motorkerékpár száz éve c. könyvet.

... példányban, egyenként 1650 Ft-os áron, és az

Autómárkák és autók enciklopédiája c. könyvet

... példányban, egyenként 2750 Ft-os áron.

A megrendelő neve:

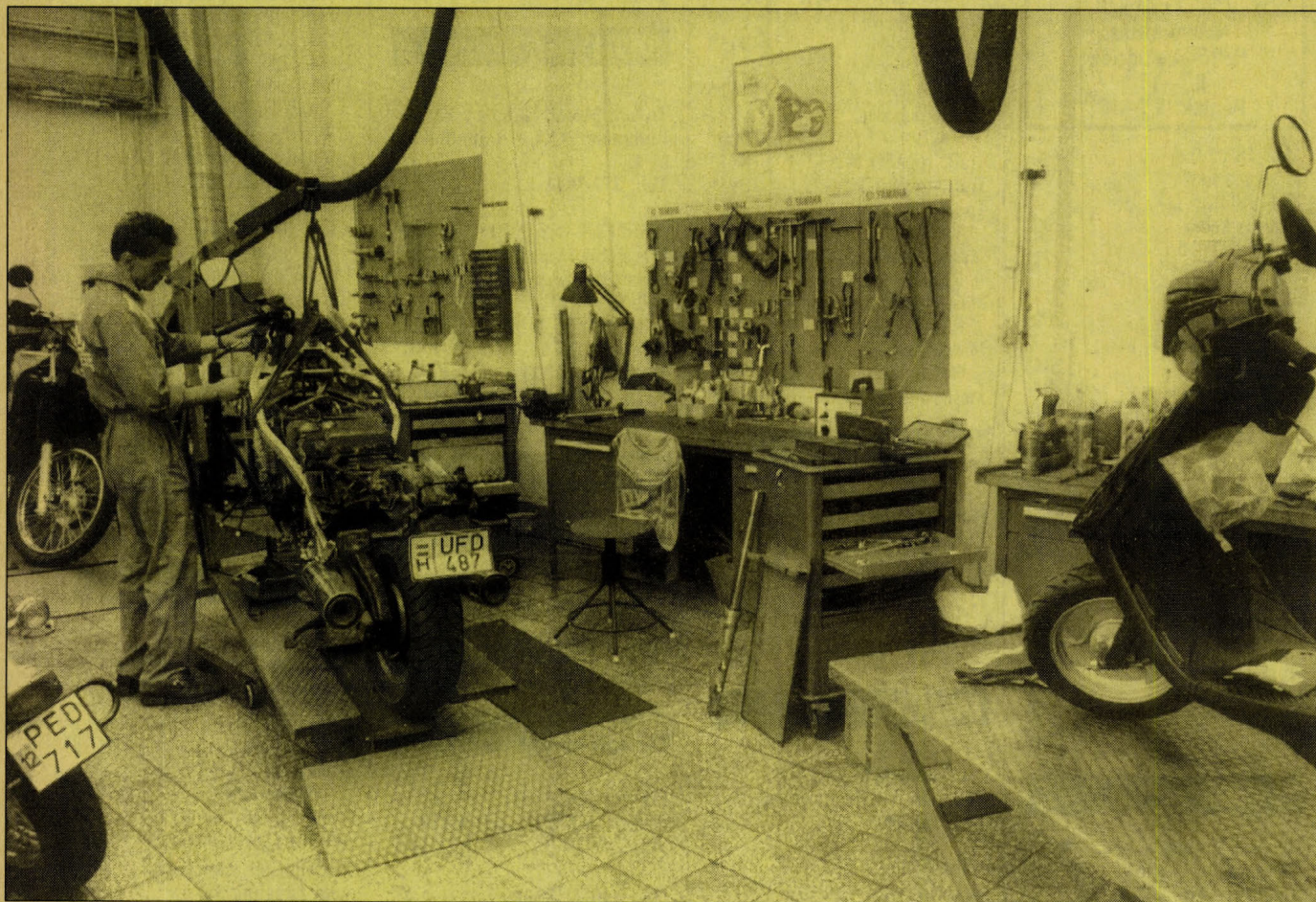
Pontos címe, irányítószámmal:



A megrendelő aláírása

OLCSÓ MULATSÁG?

MOTORKERÉKPÁROK GARANCIÁLIS ÉS FENNTARTÁSI KÖLTSÉGEI



A motorkerékpár-vásárlás nagy öröm. Ám az új motor nemcsak élvezetet jelent tulajdonosának, hanem kötelességet is rórá. A gépet karban kell tartani, ami – a garanciális feltételeknek megfelelően – csak márkaszervizekben lehetséges. Az alábbiakban annak néztünk utána, hogy ez a különböző márkák esetében milyen költségekkel jár. Vizsgálatunkat kiegészítettük alkatrészár- és munkadíjtáblázatokkal is.

Az új motorkerékpárokra, mint minden új termékre, a forgalmazó köteles garanciát vállalni. Mivel egy jármű jóval összetettebb szerkezet, mint mondjuk egy háztartási kisgép, ezért ezt a garanciát feltételekhez kötik. Az egyik legfontosabb ezek közül, hogy a garanciális időben a jármű csak márkaszervizben javítható.

A közelmúltban végbe ment változások a motorke-

rékpár-piacon is éreztették hatásukat, legtöbbször ezt azon vették észre, hogy az árak a többszörösükre szöktek fel. Az már kevésbé szúr szemet a motorkerékpárt vásárolni szándékozók számára, hogy nemcsak a teljes motorkerékpárok árai, hanem az alkatrészeké és a javításoké is emelkedett. A korszerű, megbízható technika pénzbe kerül, de meg kell fizetni a szinten tartást is. Ez általá-

ban hasonló módon történik a nagy márkáknál, némi különbségeket mégis felfedezhetünk. Ezért készítettük el ezt a táblázatrendszert, amelyben összehasonlítható a különböző motorok alkatrész- és szerelési igénye, kiegészítve egy speciális határozott csoporttal, amelyben igyekeztünk ezen egy lökettér fogati osztályon belül több motorfajta (enduro, utcai-sport, chopper) költségeit összevetni.

A Motorpedo Kft. a 400 cm³-nél kisebb Honda motorkerékpárokra egy év, a nagyobbakra két év garanciát ad kilométer-korlátozás nélkül. A Motorsport-Zsembery Bt. lökettér fogati és ki-

lométer-megkötés nélkül két évig vállal szavatosságot az általa forgalmazott Kawasaki motorkerékpárokra. A Yamaha Motor Hungáriánál szintén nincs lökettér fogati és kilométer-megkötés, a vállalt garanciális időtartam egy év. Mindhárom cégre egyaránt igaz, hogy nem vállal szavatosságot verseny célú motorkerékpárokra és az olyan „fogyó-kopó” alkatrészekre, mint például a lánc, a lánckerék, a fékbetétek és a gumibroncsok. A garanciális átvizsgálások mindenütt térítéskötelesek, vagyis a felhasznált anyagokat és az elvégzett munkát ki kell fizetni, ezek ára nem a garancia része.

ELŐÍRT SZERVIZMUNKÁK

Yamaha FZR 600 ('93)

1000 km:

- gyújtógyertyák ellenőrzése,
 - kuplungműködés ellenőrzése,
 - fékrendszer működésének ellenőrzése,
 - féklámpakapcsoló beállítása,
 - láncállítás, zsírzás,
 - kormánycsapágó beállítása,
 - az összes, a biztonságot érintő csavar ellenőrzése,
 - oldaltámasz-kapcsoló vizsgálata, forgáspont kenése,
 - karburátorvizsgálat, alaplajárt beállítása, szinkronizálás,
 - motorolajcsere,
 - olajszűrőcsere,
 - végellenőrzés.
- Gyári normaidő: 3 óra.

6000 km:

- benzincső vizsgálata,
 - gyertyacsere,
 - légszűrőcsere,
 - akkumulátor ellenőrzése,
 - kuplungműködés ellenőrzése,
 - hűtőrendszer vizsgálata,
 - fékrendszer ellenőrzése,
 - fékbetétek kopásvizsgálata,
 - féklámpakapcsoló beállítása,
 - kerekek, kerékcsapágók vizsgálata,
 - láncállítás, zsírzás,
 - csavarok ellenőrzése,
 - oldaltámasz-kapcsoló vizsgálata, forgáspont kenése,
 - karburátorvizsgálat, alaplajárt beállítása, szinkronizálás,
 - motorolajcsere,
 - végellenőrzés.
- Gyári normaidő: 3,6 óra.

12 000 km:

- üzemanyagrendszer ellenőrzése,
- üzemanyagszűrő ellenőrzése,
- gyújtógyertyák ellenőrzése, cseréje,
- levegőszűrő-csere,
- akkumulátor vizsgálata,
- kuplungműködés ellenőrzése,
- hűtőrendszer vizsgálata,

- fékrendszer működésének ellenőrzése,
 - fékbetétek kopottságának vizsgálata,
 - féklámpakapcsolók ellenőrzése, beállítása,
 - gumibroncsok vizsgálata, szükség szerinti cseréje,
 - kerékcsapágók ellenőrzése,
 - lengővillajáték ellenőrzése,
 - monocross karrendszer működésének vizsgálata,
 - láncállítás, zsírzás,
 - kormánycsapágózás vizsgálata,
 - csavarok, anyák ellenőrzése, utánhúzója,
 - oldaltámasztengely zsírása,
 - oldaltámasz-kapcsoló ellenőrzése,
 - karburátorvizsgálat, beállítás,
 - teleszkópvilla és a rugóstagok vizsgálata,
 - motorolajcsere,
 - motorolajszűrő-csere,
 - végellenőrzés.
- Gyári normaidő: 4,2 óra.

Kawasaki ZZR 600

1000 km:

- karburátorok vizsgálata, szinkronizálás,
- alaplajárt fordulatszám beállítása,
- gázmarkolat játéka ellenőrzése,
- szelephézagok ellenőrzése,
- légszűrőbetét tisztítása,
- féklámpakapcsolók vizsgálata,
- fékfolyadékszint ellenőrzése,
- kuplung ellenőrzése, beállítása,
- kormánycsapágózás ellenőrzése,
- csavarok és anyák ellenőrzése,
- motorolajcsere,
- motorolajszűrő-csere,
- hűtővízvezetékek felülvizsgálata.

5000 km:

- karburátorok vizsgálata, szinkronizálás,

- alaplajárt fordulatszám beállítása,
- gyújtógyertyák megtisztítása, vizsgálata,
- féklámpakapcsolók vizsgálata,
- fékbetétek kopottságának vizsgálata, fékfolyadékszint ellenőrzése,
- kuplung ellenőrzése, beállítása,
- kormánycsapágózás ellenőrzése,
- hajtólánc kopottságának vizsgálata,
- gumibroncsok kopottságának vizsgálata,
- általános zsírzás, kenés.

10 000 km:

- karburátorok vizsgálata, szinkronizálás,
- alaplajárt fordulatszám beállítása,
- gázmarkolat játéka ellenőrzése,
- gyújtógyertyák megtisztítása, vizsgálata,
- szelephézagok ellenőrzése,
- légszűrőbetét tisztítása,
- üzemanyag-ellátó rendszer ellenőrzése,
- féklámpakapcsoló vizsgálata,
- fékbetétek kopottságának vizsgálata,
- fékfolyadékszint ellenőrzése,
- kuplung ellenőrzése, beállítása,
- kormánycsapágózás ellenőrzése,
- hajtólánc kopottságának vizsgálata,
- gumibroncsok kopottságának vizsgálata,
- motorolajcsere,
- motorolajszűrő-csere,
- általános kenés, zsírzás,
- lengővillatengely kenése,
- hűtővízvezetékek felülvizsgálata.

Honda CBR 600 F

1000 km:

- szelephézagok ellenőrzése,
- motorolajcsere,

- motorolajszűrő-csere,
- fékrendszer ellenőrzése,
- kuplung felülvizsgálata,
- csavarok, anyák ellenőrzése,
- villanyak-csapágózás vizsgálata,
- alaplajárt fordulatszám ellenőrzése.

6000 km:

- alaplajárt ellenőrzése,
- fékfolyadékszint ellenőrzése,
- fékbetétek kopottságának vizsgálata,
- kuplung felülvizsgálata,
- alaplajárt fordulatszám ellenőrzése.

12 000 km:

- üzemanyag-ellátó rendszer felülvizsgálata,
- gázmarkolat játéka ellenőrzése, beállítása,
- dűsítőberendezés működésének ellenőrzése,
- gyújtógyertyák tisztítása, vizsgálata,
- motorolajcsere,
- motorolajszűrő-csere,
- karburátorok vizsgálata, szinkronizálás,
- alaplajárt fordulatszám ellenőrzése,
- hűtővízszint ellenőrzése,
- hűtőrendszer ellenőrzése,
- hajtólánc kopottságának vizsgálata,
- fékfolyadékszint-ellenőrzés,
- fékrendszer ellenőrzése,
- féklámpakapcsolók ellenőrzése,
- fényszóró-beállítás,
- kuplung ellenőrzése, beállítása,
- oldaltámasz vizsgálata, tengelyének zsírása,
- kerékfelfüggesztések ellenőrzése,
- csavarok, anyák ellenőrzése,
- gumibroncsok kopottságának vizsgálata,
- kormánycsapágózás vizsgálata.

JAVÍTÁSI IDŐK ÉS ÁRAK

Előírt szervizidőket csak a Yamaha Motor Hungária bocsátott rendelkezésünkre, ezeket közöljük. Jelentős eltérés egyébként valószínűleg a másik két márka esetében sincs, kivéve talán a Hondánál az ötezer szerviz, amely alig tartalmaz műveletet.

Érdekes megfigyelni az idők növekedését, ami a 20 000, illetve a 24 000 kilométer után esedékes szerviznél éri el csúcspontját. Az FZR 600 esetében ez nem kevesebb, mint 7,9 óra, ami az 1500 forintos rezsiórabérrel

felsorozva, a szükséges anyagfelhasználással együtt elég jelentős összeget képvisel.

A táblázatokban közölt adatok csak irányadók, több tényező befolyása miatt jelentős különbségek léphetnek fel. Ezek egy része a használati eltérésekből adódik. Egy sportosan, keményen használt gépen nagyobb mértékű kopás és elhasználódás tapasztalható, mint visszafogott használat mellett. Az első esetben megtörténhet, hogy a tíz-, illetve tizenkéte-

zer kilométer megtétele után esedékes szervizen nem elég ellenőrizni a láncot, a gumibroncsokat, a fékbetéteket, hanem ki is kell cserélni azokat. Az alkatrészek árával és a szerelések díjával így jóval nagyobb garanciális szervizköltséggel kell számolni, mint amit egyszerűen a normaidők forintosításával kapnánk.

A Yamaha és a Honda kiterjedt szervizhálózata miatt nem lehetett egységes árakat meghatározni, ezért a gyári előírásban szereplő normaidő-

ket közöljük.

A megadott idő, illetve árak új és házilagosan nem barkácsolt motorkerékpárokra érvényesek.

Nem tartalmazzák tehát azt a járulékos időszükségletet, amit a korrodált csavarok, alkatrészek kiszabadítása, vagy a házi javítással elkövetett hibák korrigálása igényel.

A képviseltek és szervizek az árkorrekció jogát fenntartják maguknak, ezért célszerű a javítást vagy a karbantartást megelőzően érdeklődni.

KAWASAKI

A Kawasakit képviselő Motorsport-Zsembery rezsiorabére 1250 forint, az árakat a gyári gépkönyvben előírt normaidők felszorozásával kapták.

	ZZR 600	KLX 650	EN 50	ZXR 750	ZZR 1100
Gyertyacsere	875	375	375	1 250	875
Teljes gyújtásrevízió	1 500	1 000	1 000	1 875	1 500
Levegőszűrő-csere	625	250	375	875	625
Olajszűrőcsere	750	375	375	875	500
Vezérműláncsere	20 000	5 125	18 000	10 625	7 500
Szelephézag-állítás	3 750	2 125	2 750	3 875	3 250
Hengerfejtómítás-csere	10 250	3 875	5 000	10 625	10 500
Hűtőcsere	1 625	1 000	750	2 125	2 000
Fagyállócsere	625	375	375	500	500
Olajcsere	Olajszűrőcserével együtt				
Generátorcsere	2 500	1 625	2 000	1 500	750
Feszültség szabályzó-csere	375	250	250	625	625
Gázbowdencsere	1 125	625	750	1 250	1 250
Kuplungbowdencsere	2 125	2 500	2 500	2 375	2 250
Kuplunglamellák cseréje	-	-	-	-	-
Lánckerék cseréje (hajtó)	600	375	375	750	750
Lánccsere	1 500	1 250	1 500	1 875	1 875
Lánckerékcsere (hajtott)	1 000	750	1 000	1 125	1 125
Lánckészletcsere	3 000	2 375	2 875	3 750	3 750
Akkumulátorcsere	500	500	500	500	500
Idomcsere	6 000	500	875	5 500	5 125
Fényezés	-	-	-	-	-
Fényszórócsere	2 000	250	500	2 125	2 125
Indexcsere	250	250	250	250	250
Indexrelécsere	375	250	250	250	375
Hátsólámpacsere	500	375	500	500	500
Gumiabroncs csere					
kiegyensúlyozással és					
lácállítással	1 280	875	1 375	1 625	1 625
Rugóstagcsere	3 250	2 250	1 625	4 250	4 275
Fékbetétek cseréje	750	500	250	875	750
Tárcsacsere	1 500	625	1 000	2 000	2 000
Kerékcsere	750	375	750	1 125	1 125
Benzintartálycsere	875	625	500	1 125	1 000
Markolatcsere	375	250	375	375	375
Kuplungkarc csere	250	250	250	250	250
Fékkarc csere	250	250	250	250	250
Főfékhenger csere légtelenítéssel	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Izzócsere	625	250	250	125	500
Lámpacsere (hátsó lámpa)	125	125	125	125	125
Porlasztó sor le/felszer.	1 750	750	1 000	2 000	1 750
Porlasztóbeállítás	2 750	1 000	1 250	3 000	2 750
Porlasztószinkronizálás	1 250	-	500	2 000	1 150

YAMAHA

A Yamaha Motor Hungária esetében az óradíjak a szerviztől függően 300–1200 forint + áfa között alakulhatnak. A budapesti márkaképviseleti szervizdjia például (áfa-val együtt) 1500 forint/óra.

	DT 50 MX	TZR 125	XV 535	XT 660 E	FZR 600	YZF 750 R	FZR 1000
Gyertyacsere	0,25	0,3	0,5	0,2	1,0	1,0	1,0
Teljes gyújtásrevízió	0,5	–	–	–	–	–	–
Levegőszűrő-csere	0,1	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3
Olajszűrőcsere	–	–	0,1	0,2	0,9	0,8	0,8
Vezérműláncsere	–	–	3,7	2,7	4,7	5,7	5,6
Szelephézag-állítás	–	–	1,4	0,5	3,6	4,6	4,5
Hengerfejtömítés-csere	0,1	0,7	3,4	2,7	3,9	4,1	4,0
Hűtőcsere	–	0,3	–	–	1,0	1,2	1,2
Fagyállócsere	–	0,5	–	–	0,7	0,7	0,7
Olajcsere	0,5	0,3	0,6	0,7	0,8	0,8	0,8
Generátorcsere	1,0	0,8	1,1	0,8	1,1	0,9	0,9
Feszültség szabályzó-csere	0,5	0,3	0,4	0,3	0,4	0,7	0,7
Gázbowdencsere	0,5	0,5	0,3	0,4	1,0	0,8	0,8
Kuplungbowdencsere	0,3	0,3	0,3	0,3	1,1	–	–
Kuplunglamellák cseréje	0,6	0,9	0,9	0,7	0,8	0,9	0,9
Lánckerék cseréje (hajtó)	0,3	0,3	–	0,3	0,6	0,6	0,6
Lánccsere	0,2	1,0	–	1,0	1,8	2,2	2,2
Lánckerékcsere (hajtott)	0,5	0,3	–	0,6	0,8	0,8	0,8
Lánckészletcsere	–	–	–	–	–	–	–
Akkumulátor-csere	0,1	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3
Idomcsere	–	1,8	–	–	1,8	2,4	1,4
Fényezés	–	–	–	–	–	–	–
Fényszórócsere	0,3	0,4	0,4	0,3	0,7	0,6	0,5
Indexcsere	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Indexrelécsere	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	0,2	0,2
Hátsólámpacsere	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2
Gumiabroncs csere kiegyensúlyozással és							
láncállítás	0,6	1,0	1,3	0,8	1,0	1,7	1,7
Rugóstagcsere	0,2	0,6	0,1	0,4	0,8	1,4	1,4
Fékbetétek cseréje	0,4	0,3	0,7	0,3	0,4	0,4	0,4
Tárcsacsere	–	0,6	0,6	0,6	0,9	1,3	1,5
Kerékcsere	0,4	0,2	0,5	0,2	1,5	2,4	2,4
Benzintartálycsere	0,4	0,2	1,5	0,3	0,7	0,4	0,4
Markolatcsere	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Kuplungkarcsere	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Fékkarcsere	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2
Főfékhengercsere							
légtelenítéssel	–	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Izzócsere	0,5	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Lámpacsere (hátsólámpa)	0,15	0,2	0,1	0,1	0,3	0,2	0,2

ALKATRÉSZÁRAK

Az alkatrészek mindegyike importból érkezik hozzánk, ezért árak jelentős mértékben függ a valutaárfolya-

moktól. Ezért mindhárom cég fenntartja a jogot arra, hogy az árfolyamváltozások miatti árkorrekcióval éljen.

HONDA

A Honda Motorpedo esetében az óradíjak 800–1300 forint között alakulnak a szerviztől függően.

	MT 50	NSR 125	CBR 600 F	NX 650	VT 600 E	VFR 750 R	CBR 1000 F
Gyertyacsere	0,1	0,1	0,8	0,1	0,2	1,2	1,2
Teljes gyújtásrevízió	–	–	–	–	–	–	–
Levegőszűrő-csere	0,2	0,3	0,3	0,1	0,1	0,4	0,2
Olajszűrőcsere	–	–	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
Vezérműláncsere	–	–	2,8	2,8	2,5	–	9,4
Szelephézag-állítás	–	–	–	–	–	–	–
Hengerfejtömítés-csere	0,4	0,6	3,7	2,4	3,2	3,7	4,9
Hűtőcsere	–	0,3	1,3	–	0,6	0,7	0,8
Fagyállócsere	–	–	–	–	–	–	–
Olajcsere	–	–	–	–	–	–	–
Generátorcsere	0,5	0,9	1,2	1,1	1,1	0,9	8,2
Feszültség szabályzó-csere	0,5	–	0,7	0,7	0,4	0,3	0,6
Gázbowdencsere	0,4	0,5	0,9	0,5	0,4	0,5	0,6
Kuplungbowdencsere	0,2	0,3	0,4	0,2	0,2	–	–
Kuplunglamellák cseréje	0,8	1,4	1,0	1,1	1,1	1,0	0,9
Lánckerék cseréje (hajtó)	0,2	0,2	0,4	0,2	0,3	0,4	0,5
Lánccsere	0,1	0,8	1,1	0,8	0,4	1,1	0,5
Lánckerékcsere (hajtott)	0,4	0,6	0,6	0,5	0,7	0,4	0,6
Lánckészletcsere	–	–	–	–	–	–	–
Akkumulátor-csere	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2
Idomcsere	0,4	0,8	1,0	0,6	–	1,7	1,1
Fényezés	–	–	–	–	–	–	–
Fényszórócsere	0,2	0,5	0,6	0,5	0,3	0,6	0,6
Indexcsere	0,8	0,8	0,8	0,5	0,4	0,3	0,3
Indexrelécsere	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2
Hátsólámpacsere	0,3	0,3	0,4	0,3	0,4	0,3	0,3
Gumiabroncs csere kiegyensúlyozással és							
láncállítás	0,8	1,4	1,4	1,4	1,4	1,2	2,4
Rugóstagcsere	0,2	0,7	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8
Fékbetétek cseréje	0,4	0,2	0,4	0,5	0,6	0,4	0,4
Tárcsacsere	–	0,4	1,0	0,5	0,5	0,4	1,1
Kerékcsere	2,6	1,3	1,4	1,3	1,0	1,3	1,4
Benzintartálycsere	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5
Markolatcsere	0,2	0,2	0,4	0,4	0,2	0,2	0,4
Kuplungkarcsere	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Fékkarcsere	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4
Főfékhengercsere							
légtelenítéssel	–	0,4	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5
Izzócsere	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2
Lámpacsere (hátsólámpa)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1

A gumiabroncsáraknál feltétlenül fel kell hívni a figyelmet arra, hogy bár lehetséges a gyári beszerzés, ezt a gyakorlatot a magas árak miatt egyik képviselő sem követi. (Érdemes megnézni a Kawasakinál feltüntetett erede-

ti gyári gumiabroncsok árait.) E helyett úgy oldják meg a problémát, hogy a hazai gumiabroncs-képviselektől (Metzeler, Pirelli stb.) szereznek be megfelelő méretű és sebesség-határú abroncsokat.

KAWASAKI	ZZR 600	EN 500	KLX 650	ZXR 750	ZZR 1100
1. Gyertyakészlet	2 400 Ft	1 200 Ft	600 Ft	2 400 Ft	2 400 Ft
2. Levegőszűrő	2 709 Ft	4 161 Ft	2 344 Ft	4 254 Ft	2 848 Ft
3. Olajszűrő	1 067 Ft	860 Ft	563 Ft	970 Ft	1 260 Ft
4. Vezérműlánc	5 110 Ft	5 110 Ft	2 790 Ft	5 368 Ft	5 262 Ft
5. Hengerfejtömítés	6 012 Ft	3 833 Ft	2 391 Ft	5 098 Ft	7 055 Ft
6. Hűtő	59 397 Ft	58 577 Ft	134 592 Ft	66 593 Ft	56 701 Ft
7. Fagyálló folyadék	-	-	-	-	-
8. Olaj	514 Ft	514 Ft	514 Ft	514 Ft	514 Ft
9. Generátor	112 095 Ft	116 754 Ft	129 880 Ft	113 110 Ft	118 110 Ft
10. Feszültség szabályzó	23 805 Ft	23 370 Ft	23 370 Ft	67 554 Ft	54 955 Ft
11. Gázbowden	3 125 Ft	3 118 Ft	2 520 Ft	3 118 Ft	3 891 Ft
12. Kuplungbowden	2 743 Ft	5 438 Ft	2 743 Ft	14 638 Ft	21 967 Ft
13. Kuplunglamellák	21 144 Ft	22 312 Ft	19 525 Ft	22 312 Ft	25 408 Ft
14. Hajtólánckerék	16 442 Ft	11 040 Ft	4 793 Ft	4 430 Ft	5 602 Ft
15. Lánc	23 241 Ft	52 646 Ft	15 529 Ft	23 686 Ft	29 698 Ft
16. Hajtott lánckerék	5 110 Ft	18 800 Ft	4 653 Ft	6 925 Ft	6 798 Ft
17. Lánckészlet	-	-	-	-	-
18. Akkumulátor	18 881 Ft	11 708 Ft	16 525 Ft	18 881 Ft	19 139 Ft
19. Idomok	186 740 Ft	35 629 Ft	34 105 Ft	276 083 Ft	248 815 Ft
20. Fényszóró	32 359 Ft	39 778 Ft	23 791 Ft	29 135 Ft	32 035 Ft
21. Indexek	4 162 Ft	6 025 Ft	5 380 Ft	3 972 Ft	5 098 Ft
22. Indexrelé	8 126 Ft	8 126 Ft	7 188 Ft	3 972 Ft	5 098 Ft
23. Hátsó lámpa	18 082 Ft	11 052 Ft	12 341 Ft	16 431 Ft	18 084 Ft
24. Gumiabroncsok, első	37 504 Ft	37 340 Ft	30 097 Ft	84 994 Ft	59 022 Ft
hátsó	62 971 Ft	60 498 Ft	55 482 Ft	115 395 Ft	81 747 Ft
25. Hátsó rugóstag	73 707 Ft	39 660 Ft	90 747 Ft	75 008 Ft	99 913 Ft
26. Fékbetétkészlet, első	6 772 Ft	6 762 Ft	6 772 Ft	6 762 Ft	6 764 Ft
hátsó	6 772 Ft	7 571 Ft	6 772 Ft	6 762 Ft	6 764 Ft
27. Féktárcsa, első	52 939 Ft	52 939 Ft	52 939 Ft	53 713 Ft	53 713 Ft
hátsó	40 540 Ft	-	40 540 Ft	40 540 Ft	40 540 Ft
28. Keréktárcsa, első	66 312 Ft	79 743 Ft	35 394 Ft	69 510 Ft	73 372 Ft
hátsó	-	-	-	-	-
29. Üzemanyag tartály	90 525 Ft	90 525 Ft	75 360 Ft	105 799 Ft	105 456 Ft
30. Markolat, jobb	2 530 Ft	7 278 Ft	2 021 Ft	5 145 Ft	5 145 Ft
bal	-	-	-	-	-
31. Kuplungkar	2 274 Ft	2 789 Ft	1 500 Ft	7 419 Ft	7 419 Ft
32. Első fékkar	7 418 Ft	3 645 Ft	1 582 Ft	7 419 Ft	7 419 Ft
33. Főfékhenger	31 246 Ft	31 246 Ft	31 246 Ft	31 246 Ft	31 246 Ft
34. Elsőlámpaizzó	1 818 Ft	2 015 Ft	1 818 Ft	3 452 Ft	3 452 Ft
35. Hátsólámpaizzó	587 Ft	587 Ft	519 Ft	612 Ft	612 Ft

YAMAHA	DT 50 MX	TZR 125	FZR 600 ('93)	XT 600 E	XV 535	YZF 750 R	FZR 1000
1. Gyertyakészlet	290 Ft	450 Ft	3320 Ft	390 Ft	580 Ft	3 320 Ft	1 800 Ft
2. Levegőszűrő	569 Ft	787 Ft	5 292 Ft	1 941 Ft	288 Ft	4 187 Ft	3 008 Ft
3. Olajszűrő	–	–	1 611 Ft	1 413 Ft	1 413 Ft	1 611 Ft	1 611 Ft
4. Vezérműlánc	–	–	5 201 Ft	6 564 Ft	7 399 Ft	5 204 Ft	5 480 Ft
5. Hengerfejtömítés	493 Ft	3 635 Ft	5 395 Ft	7 833 Ft	1 135 Ft	3 310 Ft	6 195 Ft
6. Hűtő	–	55 500 Ft	103 378 Ft	–	–	126 318 Ft	121 919 Ft
7. Fagyálló folyadék	–	–	–	–	–	–	–
8. Olaj	520 Ft	520 Ft	590 Ft	590 Ft	590 Ft	590 Ft	590 Ft
9. Generátor	30 292 Ft	19 307 Ft	35 097 Ft	46 697 Ft	28 021 Ft	64 742 Ft	90 369 Ft
10. Feszültség szabályzó	7 033 Ft	11 773 Ft	11 755 Ft	11 773 Ft	13 036 Ft	31 807 Ft	31 807 Ft
11. Gázbowden	2 681 Ft	9 085 Ft	7 062 Ft	6 205 Ft	2 470 Ft	6 693 Ft	6 693 Ft
12. Kuplungbowden	2 285 Ft	2 178 Ft	3 547 Ft	4 870 Ft	2 393 Ft	–	–
13. Kuplunglamellák	1 106 Ft	7 042 Ft	16 866 Ft	12 275 Ft	7 572 Ft	12 546 Ft	6 660 Ft
14. Hajtólánckerék	1 443 Ft	6 580 Ft	6 160 Ft	13 036 Ft	–	9 275 Ft	6 978 Ft
15. Lánc	2 903 Ft	24 130 Ft	41 497 Ft	26 250 Ft	–	60 582 Ft	60 585 Ft
16. Hajtott lánckerék	5 173 Ft	7 268 Ft	12 890 Ft	6 463 Ft	–	8 403 Ft	9 910 Ft
17. Lánckészlet	–	–	–	–	–	–	–
18. Akkumulátor	–	–	–	9 940 Ft	–	13 125 Ft	14 025 Ft
19. Idomok	–	76 928 Ft	138 958 Ft	–	–	160 272 Ft	198 720 Ft
20. Fényszóró	6 463 Ft	14 391 Ft	36 726 Ft	21 178 Ft	12 074 Ft	36 726 Ft	36 726 Ft
21. Indexek	4 528 Ft	5 513 Ft	9 232 Ft	4 563 Ft	6 160 Ft	7 603 Ft	4 065 Ft
22. Indexrelé	5 395 Ft	10 146 Ft	9 050 Ft	5 780 Ft	14 662 Ft	10 146 Ft	–
23. Hátsó lámpa	6 468 Ft	7 633 Ft	16 107 Ft	9 390 Ft	14 333 Ft	16 107 Ft	11 370 Ft
24. Gumiabroncsok, első	6 640 Ft	14 950 Ft	11 950 Ft	7 300 Ft	9 503 Ft	15 900 Ft	16 800 Ft
hátsó	15 083 Ft	7 542 Ft	16 340 Ft	9 950 Ft	12 950 Ft	19 950 Ft	17 900 Ft
25. Hátsó rugóstag	23 220 Ft	31 372 Ft	36 062 Ft	57 805 Ft	32 260 Ft	58 211 Ft	59 823 Ft
26. Fékbetétkészlet, első	1 997 Ft	8 360 Ft	6 146 Ft	4 730 Ft	5 079 Ft	8 257 Ft	22 838 Ft
hátsó	1 997 Ft	7 951 Ft	5 211 Ft	5 375 Ft	4 522 Ft	6 929 Ft	6 107 Ft
27. Féktárcsa, első	–	33 069 Ft	22 360 Ft	16 962 Ft	29 030 Ft	48 143 Ft	48 143 Ft
hátsó	–	14 488 Ft	16 686 Ft	16 130 Ft	–	18 328 Ft	18 328 Ft
28. Keréktárcsa, első	10 870 Ft	51 687 Ft	50 487 Ft	27 768 Ft	13 408 Ft	80 581 Ft	80 581 Ft
hátsó	10 108 Ft	58 276 Ft	75 731 Ft	32 056 Ft	22 244 Ft	63 465 Ft	60 582 Ft
29. Üzemanyag tartály	34 027 Ft	64 611 Ft	93 041 Ft	83 300 Ft	72 535 Ft	93 035 Ft	100 530 Ft
30. Markolat, jobb	605 Ft	2 365 Ft	10 322 Ft	990 Ft	4 143 Ft	4 050 Ft	4 050 Ft
bal	605 Ft	1 125 Ft	2 818 Ft	1 068 Ft	2 968 Ft	2 818 Ft	2 818 Ft
31. Kuplungkar	955 Ft	2 095 Ft	2 095 Ft	1 945 Ft	1 673 Ft	8 838 Ft	7 692 Ft
32. Első fékkar	1 200 Ft	1 945 Ft	5 640 Ft	2 078 Ft	1 298 Ft	8 188 Ft	8 188 Ft
33. Főfékhenger	–	12 739 Ft	10 146 Ft	12 739 Ft	13 680 Ft	10 146 Ft	10 146 Ft
34. Elsőlámpaizzó	790 Ft	400 Ft	400 Ft	400 Ft	400 Ft	400 Ft	400 Ft
35. Hátsólámpaizzó	–	–	–	–	–	–	–

HONDA	MT 50	NSR 125	CBR 600 F	NX 650	VT 600	VFR 750	CBR 1000
1. Gyertyakészlet	200 Ft	300 Ft	1280 Ft	320 Ft	640 Ft	-	1 600 Ft
2. Levegőszűrő	1 750 Ft	2 300 Ft	4 300 Ft	3 890 Ft	3 900 Ft	-	4 500 Ft
3. Olajszűrő	-	-	2 800 Ft	2 700 Ft	2 950 Ft	-	2 950 Ft
4. Vezérműlánc	-	-	6 340 Ft	5 920 Ft	6 230 Ft	-	8 990 Ft
5. Hengerfejtömítés	-	-	-	-	-	-	4 980 Ft
6. Hűtő	-	-	-	-	-	36 700 Ft	64 750 Ft
7. Fagyálló folyadék	-	-	-	-	-	-	-
8. Olaj	-	-	-	-	-	-	-
9. Generátor	-	-	-	-	-	-	55 530 Ft
10. Feszültségszabályzó	-	-	-	-	-	-	17 450 Ft
11. Gázbowden	1 150 Ft	1 390 Ft	2 100 Ft	1 890 Ft	1 910 Ft	2 100 Ft	2 500 Ft
12. Kuplungbowden	980 Ft	1 100 Ft	1 970 Ft	1 750 Ft	1 670 Ft	-	-
13. Kuplunglamellák	-	-	-	-	-	-	1 625 Ft
14. Hajtólánckerék	2 500 Ft	3 795 Ft	5 070 Ft	4 950 Ft	4 700 Ft	5 115 Ft	5 300 Ft
15. Lánc	5 350 Ft	8 900 Ft	17 980 Ft	11 500 Ft	11 500 Ft	17 780 Ft	20 530 Ft
16. Hajtott lánckerék	3 920 Ft	5 210 Ft	9 780 Ft	8 565 Ft	8 565 Ft	8 700 Ft	10 200 Ft
17. Lánckészlet	-	-	-	-	-	-	-
18. Akkumulátor	4 300 Ft	12 140 Ft	17 575 Ft	17 573 Ft	17 575 Ft	19 950 Ft	13 755 Ft
19. Idomok	-	-	-	-	-	-	-
20. Fényszóró	5 300 Ft	-	-	-	-	30 600 Ft	50 000 Ft
21. Indexek	5 395 Ft	14 520 Ft	12 980 Ft	14 750 Ft	14 400 Ft	14 750 Ft	16 340 Ft
22. Indexrelé	-	-	-	-	-	-	3 430 Ft
23. Hátsó lámpa	-	-	-	-	-	-	14 945 Ft
24. Gumiabroncsok*	17 500 Ft	44 400 Ft	69 685 Ft	61 010 Ft	59 715 Ft	57 675 Ft	71 500 Ft
25. Hátsó rugóstag	-	-	-	-	-	-	-
26. Fékbetétkészlet, első	3 200 Ft	17 410 Ft	28 110 Ft	12 320 Ft	13 090 Ft	29 500 Ft	30 000 Ft
hátsó	-	-	-	-	-	-	-
27. Féktárcsa, első	-	18 500 Ft	41 800 Ft	17 500 Ft	18 320 Ft	42 800 Ft	45 910 Ft
hátsó	-	16 700 Ft	20 000 Ft	-	-	19 000 Ft	28 300 Ft
28. Keréktárcsa, első	-	-	-	-	-	-	-
hátsó	-	-	-	-	-	-	-
29. Üzemanyagtartály	-	-	40 800 Ft	-	-	47 350 Ft	42 670 Ft
30. Markolat, jobb	800 Ft	750 Ft	810 Ft	810 Ft	810 Ft	1 020 Ft	1 100 Ft
bal	-	-	-	-	-	-	-
31. Kuplungkar	725 Ft	1 100 Ft	1 300 Ft	1 100 Ft	1 020 Ft	1 300 Ft	1 500 Ft
32. Első fékkar	725 Ft	990 Ft	930 Ft	950 Ft	1 020 Ft	980 Ft	960 Ft
33. Főfékhenger	-	-	14 520 Ft	-	-	14 150 Ft	-
34. Elsőlámpaizzó	1 100 Ft	2 500 Ft	2 800 Ft	1 920 Ft	1 900 Ft	3 400 Ft	2 700 Ft
35. Hátsólámpaizzó	950 Ft	1 700 Ft	-	-	-	-	-



PIRELLI

- Pásztóy

A **PIRELLI** teljes választéka! 300-féle gumiabroncs (személyautóra, motorkerékpárra, terepjáróra kis és nagy teherautóra is) raktárról – azonnal – kapható.

☛ **Gumiszerelés**

☛ **Kerék-kiegyen-
súlyozás**

☛ **Számítógépes
futómű-beállítás
4 fejes gépen
3 méteres
magasságig**



Budapest XI., Budafoki út 113/B., XXII., Erdőhegy u. 1. (70. sz. főút 10,5 km, benzinkút mellett)
Tel./Fax: 226-2598, 226-2589 (csak munkaidőben)

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

PIRELLI gumiabroncs-újdonságok a teljes méretválasztékban!

P200 CHRONO

P5000 VIZZOLA



145/70 TR 13-től 185/65 HR 14-ig

Aszimmetrikus mintázat

P ZERO csúcstechnológia.

Kategóriájában a *világon a legjobb!*

185/65 HR 14-től 255/40 VR 17-ig

Az első igazán **VIZ**-es gumi!

Nemcsak a **VIZ**-en a *legjobb!*

Választékunk tovább bővült: **UNIROYAL** **GOODYEAR** **MICHELIN**, **BARUM**, **BRIDGESTONE** stb. gumiabroncsok is kaphatók.

PIRELLI gumival a legjobb nyomon jár!

ÚJABB KÍSÉRTÉS

MAZDA 626 1,8

Amikor ezelőtt három évvel megjelent, sokan idegenkedtek gömbölyű vonalaitól. Felfújt tojásnak bélyegeztük mi is az AM-ben, aztán kiderült, hogy divatot teremtő modell, amely egyik előfutára volt a mai egyenkarosszériáknak. Újabbán már 1,8-as motorral is megvásárolható.

Tulajdonképpen mindent megírtunk a 626-os Mazdáról a korábbiakban, amikor a kétliteres modellt próbáltuk (AM 1992/24), az összerékhajtású kivitel teszteltük (AM 1993/9), majd amikor a comrex dízellel szerzett tapasztalatainkat összegeztük (AM 1993/12). Véleményünk összefoglalásaként azt mondhatjuk, a 626-os új standardot teremtett kategóriájában, mert áramvonalas, sportos karosszériája igényes kidolgozású, az utastér rendkívül kényelmes és tágas, futóművei sportos vezetési stílust is megengednek, ugyanakkor

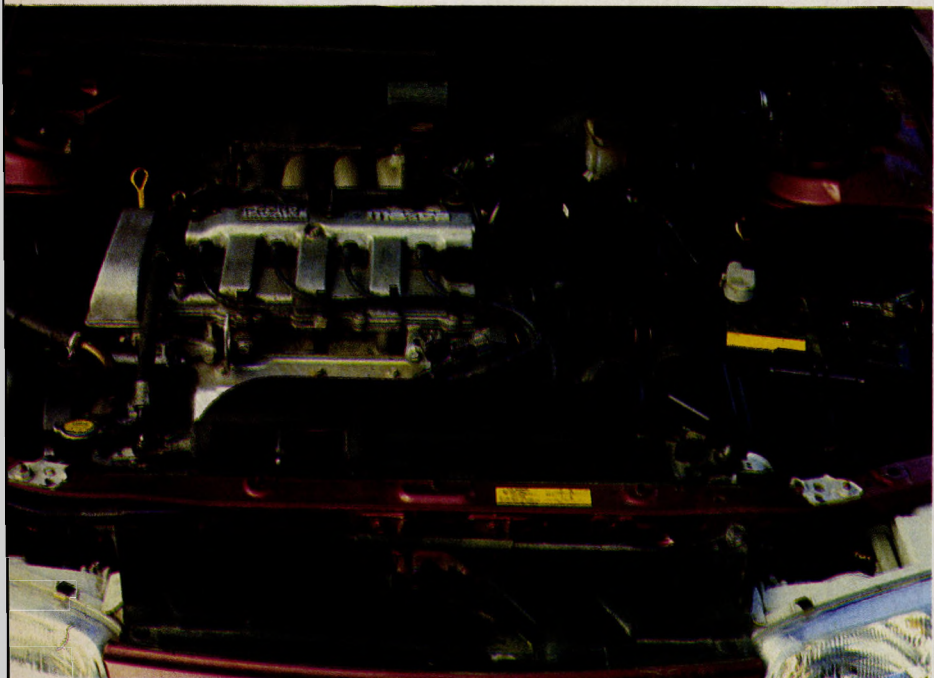
családi utazókocsihoz méltó kényelemhez segítik a felépítményt. Alapárért egy zsák extrát kap a vevő, s élvezheti a csendes és dinamikus motorok minden előnyét. Hátrányként említettük a hátralátás szűkös lehetőségét, a rakodóhelyek szerény méretezését, a hátsó lábtér szűköségét.

Ezek után itt egy újabb változat, amit nem elsősorban a magyar piac kedvéért hoztak ki, de ha már van, nálunk is kínálják, mert alacsonyabb árat tudtak kialakítani – mínusz kétszáz ezer már számíthat. A kérdés ezek után csak az, miért vegyen



valaki 1,8-es motorú 626-ost, amikor szinte már a nóta is azt mondja, hogy a kétliteres az igazi. Először is, ez az 1,8-es majdnem kétliteres, mert, hogy pontosak legyünk, a 626 2,0 jelzésű kocsikban 1991 cm³-es, míg a 626 1,8 jelzésűekben 1840 cm³-es négyhengeres motor dolgozik. A két erőforrás hengere furata azonos, sűrítése szintén, ami más, az a löket, 7 mm-rel rövidebb utat járnak be a dugattyúk a kisebb motornál. A legnagyobb teljesítmény tíz lóerővel kevesebb, 115 helyett 105 lóerő 5500-as főtengelyfordulat mellett. A legnagyobb nyomaték 15 Nm-rel lett kisebb, viszont a 155 Nm már percenként kétszázal kisebb főtengelyfordulaton (4300/min) rendelkezésre áll.

Ha a kétliteres változat motorterébe nézünk, ugyanezt látjuk. Különbőség csak a főtengely környékén akad





Keskeny fényszóróival divatot teremtett a 626-os. A karosszéria légellenállási alaktényezője 0,29

A sebességváltóban nincs különbség, ugyanazokat a fogaskerekeket használták, a végáttétel azonban csökkentett az 1,8-es verziónál, s emiatt valamennyi fokozat „hosszabb” lett.

Annak, hogy végsebességben 9 km/h hátrányban van az 1,8-as (200 km/h helyett 191 km/h) túl sok jelentősége nincs, főleg, ha arra gondolunk, hogy a próbához Németországig kell menni. Az sem érdemel sok szót, hogy felgyorsulásban másfél másodperc hátrányt hoz össze a kisebb motor (10,4 helyett csak 11,9 s). Fogyasztásban városi forgalomban nincs különbség, 120-nál 0,3 literrel többet pusztít az 1,8-es. Ily módon tehát marad eltérésként az a bizo-

nyos kétszázezer, meghogy ki mit tud belemagyarázni.

Az kétségtelen, hogy mielőtt megnéztük volna a műszaki adatokat, volt bennünk valami különös érzés a „kis” motorú 626-ost vezetve. Persze élveztük a különlegesen jó kialakítású műszerfalat, a kényelmesen kemény ülést, a kulturált belső teret és a csendet, ami így összességében azt a megállapítást hozza ki az emberből: minék ennél jobb autóra vágni? Semmi különös, de minden a helyén van, minden épp elég jó. És ez az egész helyzet oda vezet, hogy a motort kezdjük méricskélni. „Jól megy ez az autó, de valahogy mintha nem lenne elég erő benne.”



Hosszú úton lehet igazán becsülni az ilyen apróságokat. Az italosdobozt rugó óvja a felborulástól

PRÓBANAPLÓ

A gépkocsi szállítója: Mazda Motor Hungary Kft. 1194 Budapest, Hofher Albert u. 38-40.
Benzinellátás: Shell Hungary Rt., III. Csillaghegyi út 19-21.
A próbaút során mért átlagfogyasztás: 8,9 l/100 km.
Alapár: 2 747 000 forint.

Pedig van, mert mint tudjuk, csak tíz lóerő a különbség, ami nem érezhető feltűnően. Visszakapcsolunk, gyorsítunk, ha figyeljük a sebességmérőt, kiderül, megy, mint a golyó, de azért mégis...

Szóval ez az egész inkább csak lélektan. A 626-os sportos karosszériája miatt teljesítményélményt is várunk, amit az 1,8-es motor már nehezebben ad ki magából. Amint „normálisan” használjuk az autót, kiderül, ezzel a motorral is lehet városi forgalomban ötvennel menni ötödik fokozatban. A fordulatszámjelző ilyenkor az 1200-as szám mellett billeg, ha egy fokozatot vissza váltunk, háromszázzal nő a fordulatszám. Ötödik fokozatban egyébként a 80 km/h tempóhoz 1900/min., 120 km/h-hoz 2900/min. fordulatszám tartozik. Meglehetősen szerény adatok ezek, főleg, ha arra gondolunk, hogy a fordulatszámjelző piros mezője 6500-nál kezdődik, s ennek megfelelően akár első fokozatban is csinálhatunk autónkról trafipaxképet az ötvenes táblánál.

Amikor a 626-ost tervezték, egyetlen dolgot nem vehettek figyelembe. A jelen folyamatos fel- és a forint folyamatos leérté-

MŰSZAKI ADATOK

MAZDA 626 1,8

MOTOR: Négyhengeres, soros, folyadékűtéses benzinmotor. Két, felülfekvő vezértengely, hajtása fogazott szíjjal, hengereként négy szelep. Furat 83 mm, löket 85 mm, összlökettérfogat 1840 cm³. Sűrítés 9,0. Legnagyobb teljesítmény 77 kW (105 LE) 5500/min. Legnagyobb nyomaték 155 Nm 4300/min. Elektronikus benzinbefecskendezés. Hármasszelepes katalizátor, lambda-szondás motorszabályozás. Akkumulátor 65 Ah, generátor 80 A. Hűtőrendszer 7 l, olajtöltés 3,7 l.

ERŐÁTVITEL: Egylemezes, száraz tengelykapcsoló, ötfokozatú, kézi kapcsolású váltómű, elsőkerék-hajtás. Áttételek: I. 3,307; II. 1,833; III. 1,233; IV. 0,914; V. 0,717, hátramenet 3,166. A tengelyhajtás áttétele 3,85.

FELÉPÍTÉS: Önördő, ötajtós, ötüléses acélkarosszéria, motor elöl, keresztben beépítve.

ELSŐ FUTÓMŰ: független kerékelfüggesztés, rugóstagok, alsó kereszt-lengőkarok, keresztstabilizátor.

HÁTSÓ FUTÓMŰ: független kerékelfüggesztés, rugóstagok, hosszlevegőkarok, alsó kettős keresztlengőkarok, keresztstabilizátor.

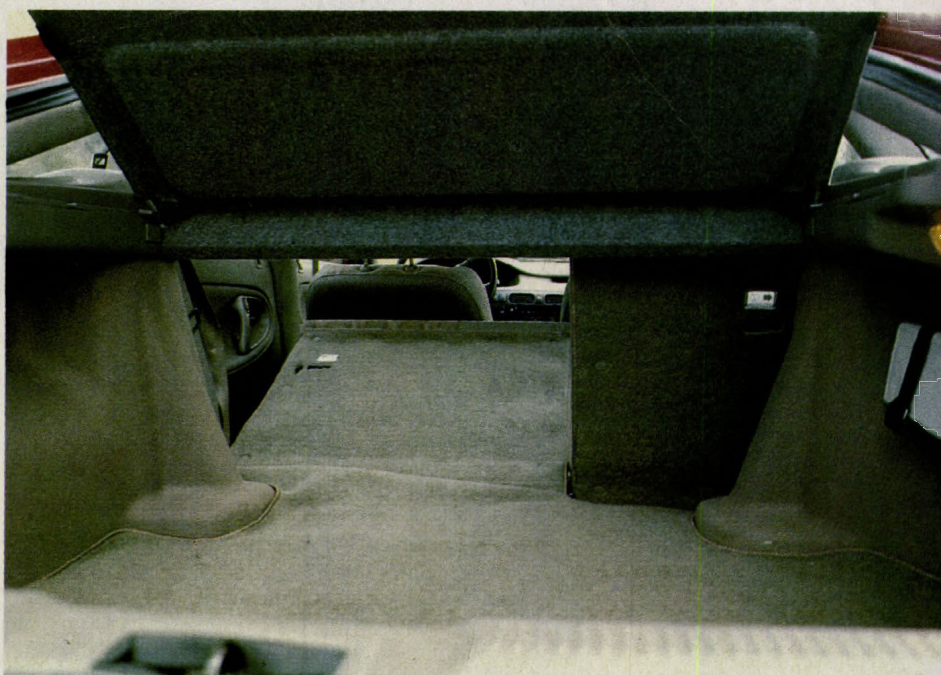
FÉKRENDSZER: hidraulikus, kétkörös, rásegítéssel. Elöl és hátul tárcsafékek, elöl belsőlevegő-szellőztetéssel.

KORMÁNYMŰ: fogasléces kormánygép, rásegítéssel.

KÉREKEK: 195/65 R 14 90 H jelzésű gumibroncsok.

MÉRETEK, TÖMEGEK: Hosszúság 4695 mm, szélesség 1750 mm, magasság 1399 mm. Nyomtáv elöl és hátul 1500 mm. A csomagtartó befogadóképessége 450/965 liter. A benzintartály befogadóképessége 60 liter. Saját tömeg a felszereltségtől függően 1170 kg-tól. Megengedett össztömeg 1645 kg.

MENETTELJESÍTMÉNYEK: Legnagyobb sebesség 191 km/h. Felgyorsulás 0-100 km/h-ra 11,9 s. Benzinfogyasztás (ECE) városi ciklus/90/120 km/h 9,0/5,9/7,9 l/100 km, ölmózatlan, min. 91 oktános benzin. (Gyári adatok.)

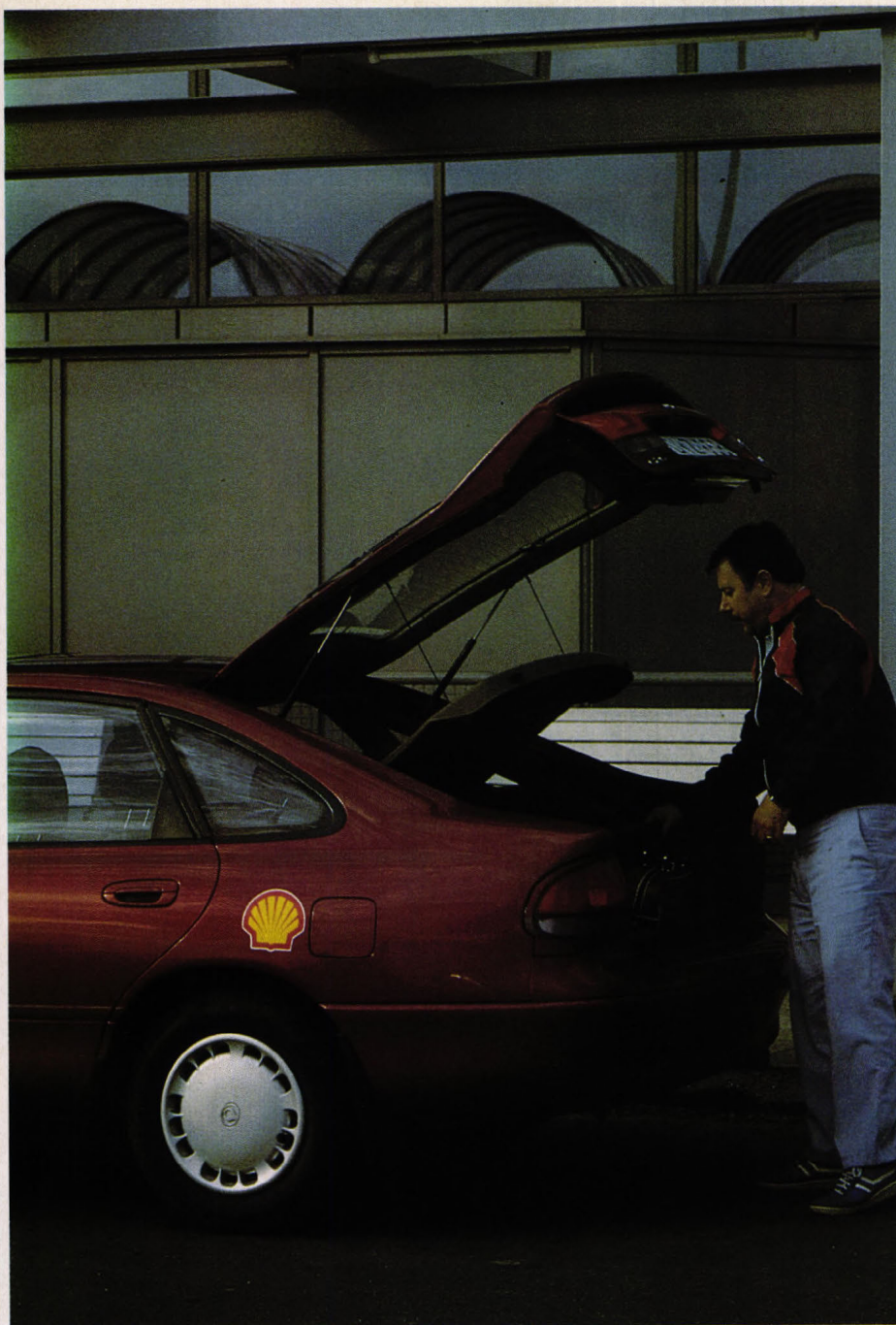


Osztottan vagy teljesen ledönthető a hátsó ülés támlája, több mint duplájára növelve a 450 literes csomagteret

Fotó: VÁRHELYI LÁSZLÓ



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



Sötétben sem kell próba szerencse alapon matatni a műszerfalon. A fűtés, szellőzés szabályzó kapcsolói világítást kaptak

Magasra nyílik az ötödik ajtó. A csomagteret fedő lemeznek két jó tulajdonsága van. Nem zörög, és könnyen kiakasztható, ha terjedelmes csomagot akarunk szállítani

kelését. Ez az apró hiányosság odavezetett, hogy az 1,8-es motorú kocsii ára közel van a 2,8 millió forinthez, ami kétségbeejtően távol van az átlagos magyar család lehetőségeitől, s a tetejében az európai versenytársak mára nemcsak a színvonalbeli összetevetést állják, árban többségük jobb ajánlatot tud adni.

VÁMOS ZSOLT



RS 950

az intelligens autóriasztó
...AZ ÖN RIASZTÓJA?

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

AZ ALAP- RENDSZER TARTALMA:

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

ÉS MINDEZ CSAK 16 000,- Ft

Kiegészítő egységek:

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

EZ AZ ÉN RIASZTÓM!

Magyarországon
kizárólagosan
forgalmazza
és szervizeli:

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

Partner szervizünk:
S-TEL BT.

Bp. X. ker., Mázsa u. 14/D.
tel.: 177-3980



TARTÓSÍTOTT LÁTÁSJAVULÁS

MON-X

Nagy fába vágtuk a fejszénket, amikor arra vállalkoztunk, hogy bemutassuk az egyik legnépszerűbb hazai „védőszemüveg-családot”, hiszen szerkesztőségünkben egyetlen szemész vagy optikus végzettségű szakember sincs. Hogy mégis rászántuk magunkat, az az adatgyűjtés során megismert anyagoknak, és nem utolsósorban saját tapasztalatainknak köszönhető.

Vitathatatlan tény, hogy az ember legfontosabb érzékszerve a szem. A ránk zúduló információtömeg mintegy 80-85 százalékát látás útján kapjuk. Szemünket természetes módon rendkívül sok káros hatás is éri, amelyek közül legáltalánosabb a napsugárzás UV-, és az úgynevezett kékhullámtartománya, de idesorolhatók az erős, bántó fényhatások, a csillogások, tükröződések. Mindezek azonban egyre inkább háttérbe szorulnak a civilizáció okozta ár-

talmak mellett, melyek legismertebb forrása többek között a neonvilágítás, a tévékészülékek és számítógépek képernyője stb. E káros hatások (legyen akár természetes, akár civilizációs eredetű) valós szembetegségeket általában csak hosszabb idő (esetleg több év) elteltével okoznak, rövid távon „csak” a szem gyorsabb, idő előtti elfáradását okozzák.

A fáradt szem a további munkavégzés során fejfájást, dekoncentrátságot okoz-

hat, ami a teljesítőképesség csökkenéséhez vezet. Ezt egy munkahelyen sem veszik jó néven, a közlekedésben pedig végzetes következményei lehetnek.

Ezek után nem nehéz belátni, hogy mekkora jelentősége van a szem védelmének, aminek legegyszerűbb módja a megfelelő védőszemüveg viselése.

A piacokon, butikokban, trafikokban napszemüvegek garmadájaival találkozunk. Szinte mindegyiken ott virít az UV-sugárszűrő képességet tanúsító matrica. Sajnos e címkek túlnyomó többsége csak a termék jobb eladhatóságát szolgálja, valós

A termovíziós felvételeken kiválóan nyomon követhető a gépkocsivezető kifáradásának folyamata.

A világos területek a lokális felmelegedéseket jelzik, amelyek a fáradtság egyértelmű tünetei. (Szemüveg 1989. III. szám)





A zavaró fények kiszűrésével a látás tisztább, kontúrosabb.

Nálunk a legnagyobb sikere az éjszakai vezetéshez ajánlott szemüvegnek volt (alul)

vezetés kivételével szinte bármikor használható. E szemüvegeken át nézve a világot azt tapasztaltuk, hogy az erős, bántó fények letompultak, megszűntek, anélkül, hogy látótávolságunk a legkisebb csorbát szenvedte volna. Tévénézéskor, számítógépes munkánál különösen érezhető volt jótekonysága. A már jólismert szemfáradásos tünetek (könnyezés, vibrálás, később szúró, égető fájdalom) a megszokottnál csak jóval később és sokkal enyhébben jelentkeztek. A szemüveg nagyon jól vizsgázott „napszemüveg” szerepkörben is egész napos, folyamatos használat során.

Igazán erős napsütésben, vízparti csillogásban könnyen előfordulhat, hogy a normál üveg már kevésnek bizonyul az erős fény tompításához. Ilyenkor ajánlott az „S”-es típusok valamelyikét választani. Tapasztalataink megegyeztek az előző két típus jó eredményeivel, így ezeket nem ismételjük el.

Általános tapasztalat volt, hogy a szemüvegek lencsái nagyon jó minőségűek. Nem torzítottak, a természetes színek sem változtatták el jobban, mint bármely más, jó minőségű napszemüveg. Leggyakrabban az Ev típus viselésekor tapasztaltuk, hogy a szemüveg lencséjének belső (szem felőli) oldalán sok, zavaró tükröződés lép fel. Ez nem kis mértékben a választott keret fazonjától is függ, ezért a keret cseréjével a becsillogás jelentősen csökkenthető. Teljes megszüntetésére a gyártó a lencse mindkét oldalára külön-külön is felhordható antireflexiós réteget javasolja.

Néhányan az első próbálkozáskor zavarónak, kellemetlennek érezték a MON-X-et. Megfogadva a gyártó tanácsát „... próbáld meg 5-10 percig elviselni, azután vedd le és dönts el, hogy jó vagy sem!” kibírtuk a rövid időt, ám amikor levettük, akkor döbrentünk rá, mennyivel jobb volt, míg viseltük. A szemüveg használójának lényeges követelmény a keret kényelme és esztétikuma. Ennek taglalásába azért nem kezdünk bele, mert vásárlásnál, készítettéskor a keretet ki-ki ízlése szerint választhatja meg, ahogy azt már a gyógyászati szemüvegeknél megszokhatjuk.

Azt mondják, az a jó termék, amit hamisítanak. A MON-X eddigi rövid pályafutása alatt két hamisítási cikluson esett át. A hamisítványok könnyebb kiszűrése érdekében ma már a gyártó sorszámozott szerencseszelvényekkel ellátott csomagolásban szállítja szemüvegeit.

MÁNDOKI



tartalommal a legkritikább esetben társulnak. E szemüvegek legnagyobb veszélye abban rejlik, hogy használatukkor az erősen csökkenő fényerő miatt kitérő pupillán át az átlagosnál is több káros sugárzás juthat a szem belsejébe.

Egészen más a helyzet a MON-X-szel. A csaknem tízéves múlttal rendelkező szemüveg kifejlesztése a Compu-Drug Kiszövetkezet nevéhez fűződik. A szövetkezet feloszlása után a gyártás és forgalmazás joga, a szemüveg kifejlesztésében is jelentős szerepet játszó Darvas Pál által alakított Darvas Kft. tulajdonába került. A MON-X jótekonyságát azóta számos kísérlet és teszt igazolta. Az eredmények hitelét több, szemész szakorvos által vezetett klinikai teszt is alátámasztja.

Szerkesztőségünk az elmúlt két hónapban a szemüvegesalád mindhárom fő típusát (világos, normál és sötét) kipróbálta. Szerencsénk volt a változókéony időjárásal, mert így a színük és árnyalatuk alapján

(összesen 12-féle) más-más fényviszonyok között használandó szemüvegek mind egyikét rendeltetésszerűen tudtuk használni.

Kollégáink közt legnagyobb sikere az „Ev” jelű, gyenge fényviszonyok (szürkület, köd, eső, éjszaka) közötti tartós gépjárművezetésre ajánlott szemüvegnek volt. Fényfizikával foglalkozó szakemberek nyilván meg is tudnák magyarázni, miként lehetséges, hogy ködben autózva látótávolságunk mintegy 6-12 méterrel (a köd sűrűségének függvényében) növekedett. A rossz látási körülmények között a tárgyakat sokkal kontúrosabban láttuk, azok távolabbról és könnyebben felismerhetők voltak. Tiszta időben, éjszakai vezetésnél „... a szemüveg felvételekor olyan érzésem támadt, mintha láthatatlan helyről derített fényt kapott volna az országút” (egyik próbáló kollégánk).

Hasonló jó tapasztalatokat szereztünk az „N” jelű típusról is, amely az éjszakai

LENDÜLNI KÉSZÜL A FIAT

Az olasz autóipar óriása is azon vezető európai cégek közé tartozik, amelyek kissé kacsaringós úton érkeztek a magyar piacra. A kezdet az Autókerrel való együttműködés jegyében telt, aztán jött az önálló jelenlét igénye, s a lassú, óvatos lépések sora. Az idei tavasz végétől már a FIAT Magyarország nevet viselő társaság ügyvezető igazgatója Enrico Ferrero, aki három éve képviseli Torino akaratát Budapesten. A franciául, spanyolul és angolul is beszélő első számú vezető magyarul már nem akar tanulni, egyfelől azért, mert mint mondta, ezt a nehéz nyelvet csak azok az olaszok tudják elsajátítani, akik magyar feleséget választanak, ő pedig már régen megnősült, másfelől pedig úgy gondolja, hamarosan átadja majd posztját egy magyar szakembernek, aki jól ismeri a helyi viszonyokat. Azt nem említette, hogy erre a lépésre milyen piaci részesedés elérésekor látja elérkezettnek az időt az anyavállalat.

– Igazgató úr, az elmúlt fél év eladási statisztikáját vizsgálva a FIAT-gépkocsik értékesítésének javulása figyelhető meg, azonban a márka magyarországi múltjához képest mégiscsak méltatlan a három százalék alatti piaci részesedés...

– Ez sajnos tökéletesen igaz, az eladási számok még mindig messze vannak attól, amit mi szeretnénk. Van persze magyarázat, csak a múlt évben kezdtük a márkakereskedői hálózat kialakítását, ami köztudottan az egyik legnehezebb dolog a vilá-

gon. Úgy gondolom, csak egy jó hálózat birtokában érheti el a FIAT a neki járó piaci részesedést, ami 5-6 százalék. Körülbelül még egy év kell a hálózatépítés befejezéséhez.

– Ha már szóba került a márkakereskedői hálózat, hány tagú lesz az önök szerinti ideális csapat?

– Két út lehetséges. Az egyik elmélet szerint olyan hálózatot lehet kialakítani, amely sok dilerből áll, mint például a Suzuki tette, vagy ott a másik út, amit mi szimpatikusabbnak tartunk, kevesebb, de erősebb márkakereskedő. Jelen akarunk lenni minden városban, ahol 40 ezer vagy több lakos van, így Budapesttel együtt 30-34 márkakereskedőnk lesz, plusz a hivatalos szervizek, ami egy más fokozat – márkaszerviz, újautó-eladás és alkatrész-árusítás nélkül.

– A személyautó-értékesítésben fejlődés, a hasznongépjármű-eladásban ugyanakkor visszaesés tapasztalható, ha az idei első fél-év adatait a tavalyival összevetjük. Mi ennek az oka?

– Az alapvető ok a Ducato új változata iránti várakozás, és persze volt várakozás az új Fiorinóra is. Egyébként általában az év első negyedében és az utolsó negyedében élénk a piac. Úgy gondolom, az év végén és jövő év elején behozzuk a lemaradást az új Ducatóval, ami az egész európai piac vezetője lesz.

– Az elmúlt hónapokban jelentős szervezeti módosítások történtek a FIAT magyarországi szervezetében. Mi és miért?

– Gyakorlatilag semmi nem változott. A mi társaságunk korábban Magyarországon egy kalap alatt volt, és a nagyjából közös szervezet együtt foglalkozott a kü-



Enrico Ferrero:

– A magyar piac évi kétszáz ezer új autó felvételére képes

lőnböző mezőgazdasági és speciális járművek, személyautók, hasznongépjárművek importjával. Most váltottunk FIAT Magyarország névre, amelyen belül van egy külön autóértékesítéssel foglalkozó szervezet.

– Mi a véleménye a FIAT anyavállalatnak a magyarországi értékesítés eredményeiről?

– Pontosan ismerik az itteni helyzetet, beleértve a mi értékesítési nehézségeinket is. Hiszik, hogy ez a piac változni fog, velünk együtt remélik, hogy nehezedni fog majd a használt autók behozatala, ami ma még visszaveti az új autók eladását. Világos persze számunkra is, hogy jelenleg Magyarországon nagyon sok ember képtelen még új autót vásárolni, és úgy gondoljuk, azok az emberek, akik ma használt autót vesznek, öt-hat év múlva talán már új kocsit vásárolnak majd. Éppen ezért figyelünk kell azon ügyfeleinkre is, akik használt autóval keresnek fel bennünket.

– Az új kormány deklarálta, hogy az autósokra újabb terheket kíván rakni, amit látunk egyebek között a benzinár változásán is. Ön szerint mennyire fogja ez a magatartás visszavetni az autóértékesítést, és egyáltalán az egész autózást?

– Nem volt meglepő a döntés, a kormányok általában mindenhol nagyon kemények az autósokkal szemben. A problémát én abban látom, hogy a politikai-gazdasági szemlélet nem veszi figyelembe, hogy az autó nem szórakozási eszköz, hanem az

**FIAT-szalon Budapesten.
Még javában épül
a viszonteladói hálózat**





élet és az emberi szabadság része, olyan lehetőség, amiről senki nem fog lemondani. Az autó annyira hozzátartozik a mindennapi élethez, hogy amíg valami más közlekedési eszköz, repülőszőnyeg vagy hasonló nem áll rendelkezésre, a kormányok mindig büntetőadókkal fogják sújtani az autósokat és az emberek ennek ellenére autózni fognak.

– De ha az embereknek kevesebb a pénzük, kevesebb autót, esetleg kevesebb FIAT-ot vesznek.

– Nem hiszem. A mi autóink nem drágák, áraink 800 ezer és 1 millió 300 ezer forint között mozognak a számunkra elsősorban fontos kategóriában. Tudom, hogy sokaknak ez ma még rendkívül magas összeg, de biztos vagyok benne, hogy a magyar piac évi kétszáz ezer új autó felvételére képes, és ettől még messzi vagyunk.

– Gondolja, hogy az idén több FIAT-ot adnak el Magyarországon, mint tavaly?

– Eddigi eladásaink nagyon biztatóak, a Punto rendkívül népszerű, az év eddigi részében máris annyi kocsit adtunk el, mint tavaly, és az év végére a használtautókkal együtt túl fogjuk lépni a 3000 darabot, ami 2200 személyautó eladását jelenti. Itt ismét ki kell térnem a piac jellemzésére és az új-használt autó kérdésre. Az alkatrészarakat, a szervizköltségeket, a fogyasztást figyelve a régi autót használók közül egyre többen be fogják látni, érdemesebb új autót venni. Ugyanakkor a mi hálózatunk is átalakul, a dolgozóinknak, a szervizek munkatársainak új hozzáállásával a szervizek átalakulnak, az ügyfelek régi idegenkedése megszűnik.

A vevőt komolyan kell venni, és a komolyság része az ár is. Eppen ezért a FIAT nem csinál leértékeléseket, mert szerintünk az több kárt okoz, mint amennyi hasznot hoz. Az árcsökkenés rontja a márka tekintélyét, az autók újraéledhetőségét, értékét.

– Nem volt ilyen értelemben árcsökkenés, de a Punto megjelenésekor kifeje-

zetten alacsony árával is meglepetést okozott.

– Nem titok, élvezzük a líra-forint árfolyam kedvező alakulását, emellett igyekszünk olyan árat meghatározni, amivel az autóink versenyképesek.

– Melyik márkát tekinti a legnagyobb versenytársnak a magyar piacon?

– A nagy európaiakat, a Fordot, az Opelt, a Renault-ot és a Volkswagent. Ott van azután a PSA-csoport, amellyel előbbtöbbet komolyan számolni kell és persze a nagyon erős japánok.

– Az elmúlt évben eltűnt a hazai palettáról az Alfa-Romeo és hallani lehet a Lancia nehézségeiről is.

– Nem az eltűnés a helyes kifejezés, ez egy stratégiai döntés következménye. Úgy gondoljuk, először menjen jól a FIAT, legyen jó márkakereskedői hálózat, legyenek elégedettek a vásárlók, legyen tekintélye a márkának. Ezen dolgozunk most. Ha ezzel készen leszünk, meglátjuk, mit teszünk az Alfa- és a Lancia-hálózattal.

– Ha összehasonlítjuk a kelet-európai FIAT-eladásokat, milyen képet kapunk?

– Lengyelországot ki kell emelni, mert ott komoly érdekltségünk, gyárunk van, nagy értékesítési hálózattal. Csehországban hasonló munka folyik, mint itt, és a problémák is hasonlóak – a használtautó-import miatt komoly veszteségeink vannak. De a lehetőségek nagyon jók. Az ex-juhoszláv államok közül Szlovénia nagyon jó piac, Horvátországban a gazdaság helyzete miatt nehezebb a helyzet, míg Szerbiába csak magánbevitel van.

– Lengyelországban még mindig gyártják a 126-os FIAT-ot, ami itt is népszerű lenne, mert olcsó lenne, ha lenne.

– Amennyire tudom, a régi 126-os gyártása kifutóban van, és a Cinquecento mellett hamarosan egy másik modell előállításra kezdődik Lengyelországban. A 126-os FIAT számomra érthetetlen módon népszerű autó volt, és látni kell, hogy a 126-os

**Frontember-szerepben a Punto.
Versenyképes árával előzi a konkurenciát
Fotó: BRANSTETTER SÁNDOR**

hoz képest a Cinquecento drámaian jó autó, messze nem az a lengyel minőség, amit a 126-osnál megszoktak a vásárlók. Ennek oka az is egyebek között, hogy a Cinquecento nem licenben készül, amihez mindig kapcsolódik egyfajta csökkentminőség-érzés.

A lengyel piacon való jelenlétünk történelmi és a jövőben is nagyon komoly szerepet játszik a FIAT terveiben. Szeretnék emlékeztetni a braziliai folyamatra, ahol a Volkswagené volt a vezető szerep, s azután lépésről lépésre erősítettünk, és ma ott tartunk, hogy a kezdeti egy modell után már öt FIAT-típust gyártanak Braziliában.

– Milyen újdonságok várhatók a FIAT-tól a közeli jövőben?

– Az új Ducatot már említettem, ami év végén jön, aztán a FIAT Coupe, ami ugyan nem tömegautó, de nagyon szép idea. A FIAT mindig ismert volt sportkocsijairól, az emberek nagyon szeretik a sportkocsikat. S aztán ott az egyszerű limuzin, ami a PSA csoporttal együtt készül. Jövőre jön egy új könnyű áruszállító az egytonnás, nagyon fontos kategóriában, a jövő év végén pedig a Tipo utóda.

– Önről köztudott, hogy szereti Magyarországot és jól érzi itt magát, de mégis, meddig lesz olasz igazgatója a FIAT Magyarországnak?

– Azt hiszem, a jövőben keresnünk kell erre a posztra egy magyar szakembert. Nem csak azért, mert a nyelvismeret pótolhatatlan előny, hanem mert egy helyi ember ismeri pontosan a helyi viszonyokat. Én csak azt tudom tanácsolni a főnökeimnek, minden idegen országban mielőbb találjanak helyi embert az első számú vezető posztjára is.

O. Z.



AZ ESŐGUMI
ELVISZI SZÁRAZON

rallye RTT-1

AGROGUMI kft.

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



T. MARK STUDIO

LÁNG kft.
a u t o

SACHS lengéscsillapító az Ön
kényelméért és biztonságáért!

Kapható a Láng Kft. Budapest XIII., Váci út 152-156. sz. alatti
üzletében (tel.: 120-1460, 120-1469, fax: 269-8744), valamint
a Láng Kft. 1300 üzleti partnerénél az ország minden pontján.

SACHS
LENGÉSCSILLAPÍTÓ

ÁTALAKÍTVÁ

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

M. F. hatvani olvasónk tavaly szeptemberben egy néhány évvel ezelőtt még barátinak nevezett országban előállított, csukott terepjáró gépkocsit vásárolt. Valamivel több mint fél év alatt 13000 km-t közlekedett, ezalatt az autó összesen 17 alkalommal romlott el. A hibák szinte mind különbözőek voltak. Néhányat példaként felsorolok: a motorban összefolyt a víz az olajjal, hengerfejet, akkumulátort, vákuumszivattyút és önindítót kellett cserélni, javításra szorult az összes fék, a fékpofákat is cserélni kellett, sebességváltót kellett javítani, a karosszérián mindenütt rozsdá ütközik ki, és a gépkocsiba beesik az eső.

Sajnos olvasónk nem írja meg, hogy az autót újonnan vásárolta-e, erre enged azonban következtetni, hogy nem jelzi a javítások költségeit, vagyis azokat valószínűleg a forgalmazó a jótállási kötelezettsége alapján javította.

Az előbb utaltam arra, hogy fontos információ lett volna az, hogy a gépkocsit olvasónk újonnan vagy használtan vásárolta-e, ugyanis mindkét esetben mások a jogi lehetőségei. Ha a terepjárót használtan vásárolta, akkor az értékesítőt – az eladót – szavatossági felelősség terheli a Polgári törvénykönyv alapján. A szavatosság kérdéseivel több alkalommal foglalkoztam, pontosan megjelölve, hogy meddig áll fenn a szavatossági felelőssége az eladónak, és ezen időn belül a vevő mit tehet, mit kérhet, és mindezeket milyen eljárás keretében.

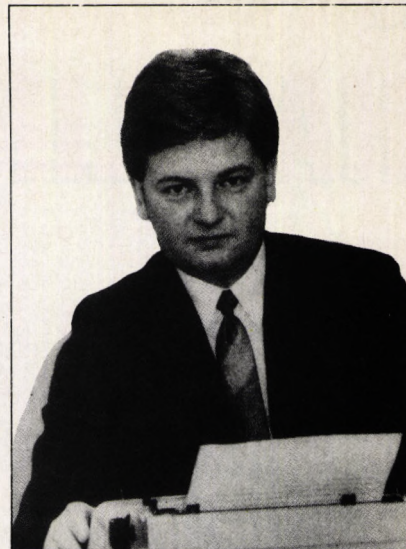
Amennyiben a gépkocsit újonnan vásárolta, úgy olvasónkat egyrészt a Polgári törvénykönyv 248. § (1) bekezdése felhatalmazása alapján a Kormány által alkotott 117/1991. (IX. 10.) Korm. rendelet rendelkezéseinek megfelelően az eladót terhelő jótállási kötelezettség folytán illeti meg igényérvényesítési lehetőség. A jótállás mellett olvasónk bármikor érvényesítheti egyébként szavatossági jogait is, tehát a vevőt illeti meg a választás, hogy jótállás vagy szavatosság címén érvényesít-e igényét, bizonyos esetekben kártérítést is kérhet.

A jelzett kormányrendelet értelmében a belföldi gyártmányú vagy importból származó, de belföldön kereskedelmi forgalomba kerülő új termékekre az eladót jótállási kötelezettség terheli. A jótállás legrovidebb időtartama 12 hónap. A jótállás általános feltételeitől a vevő javára bármilyen módon el lehet térni, hátrányára azonban tilos.

Amennyiben a jótállási kötelezettség alá eső termék a jótállási időtartamon belül sorozatosan meghibásodik, és ennek következtében a vevőnek a teljesítéshez fűződő érdeke megszűnt, úgy végső soron a szerződéstől elállhat, aminek következtében a gépkocsi visszaadása mellett jogosult annak vételárát visszakapni.

Remélem, sikerült rámutatnom arra, hogy egy ilyen sűrűn meghibásodó autó esetében a jogszabályok számos igényérvényesítési lehetőséget biztosítanak, védve ezzel a vevőket attól, hogy bizonytalan minőségű termékek megvásárlása során károkat szenvedjenek.

A szavatosság és jótállás témájáról most egy egészen más problémára térek át, bár a panasz forrása itt is gépkocsvásárlás. Ebben az esetben azonban dél-dunántúli olvasónk azért fordult hozzánk levelével, mert úgynevezett személygépkocsiból kialakított kistehergépkocsit vásárolt. Bizonyára tudják az olvasók, miről van szó, számtalan ilyen Opel, Renault, Ford stb. jármű fut az utakon. Miután ezek az autók a városi közlekedésben és kisebb áruszállításoknál rendkívül praktikusak, a forgalmazók sokat eladnak belőlük. A járművekre egyébként típusbizonyítványt is kiállítanak, mivel ezek a gépkocsik a gyártóműveknél nagy szériában futnak le a szerelőszalagokról. E gépkocsik forgalomba helyezése előtt, mint bármely más személygépkocsi vagy teherautó esetében, kötelező a műszaki vizsgáztatás. Ekkor lényegében a típusbizonyítványban jelzett műszaki adatokkal vetik össze a forgalomba helyezésre váró konkrét gépkocsi műszaki adatait. Amennyiben ezek az adatok egyeznek, úgy a vizsgáztató hatóság kiadja a forgalomba helyezési engedélyt. Olvasónknak azonban az okozta a problémát, hogy az általa vásárolt gépkocsi esetében külön, úgynevezett átalakítási engedélyt kellett kérnie, amely 4000 forint plusz kiadást jelentett.



Ha az autó új és a gyártómű által szériában készített volt, és rendelkezett típusbizonyítvánnyal, úgy indokolatlan, hogy a megyei engedélyező hatóság arra kötelezte a forgalmazót, hogy átalakítási engedélyt kérjen, annak díjvonatával egyetemben.

A gépjárművek forgalomba helyezése és tartása tárgyában két fontos rendelet irányadó. Az egyik az 5/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendelet, a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról, a másik pedig a 6/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendelet, a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről. E rendeletek értelmében csak akkor kell külön engedélyt kérni, ha valóban történik átalakítás (az átalakítás fogalmát a rendelet úgy határozza meg, hogy az a már forgalomba helyezett jármű olyan megváltoztatása, amely a típusbizonyítványban, az összeépítési engedélyben vagy korábbi átalakítási engedélyben meghatározott adat, illetőleg közlekedésbiztonsági vagy környezetvédelmi jellemző módosulását eredményezi), illetve akkor kell külön engedélyt kérni, ha összeépítés történik (összeépítés: a jármű egyedi előállítás, illetőleg fődarabokból, alkatrészekből történő összeszerelése, ha a járművek száma 5 darabnál nem több).

Miután olvasónk leveléből úgy tűnik, hogy ő típusbizonyítvánnyal rendelkező, a gyártómű által szériában készített új kisteherautót vásárolt, ezért indokolatlannak tartom a megyei hatóság plusz díjigényét.

DR. POLGÁR ISTVÁN
jogtanácsos

HA ELINDUL A CSOMAG



Hétvégéken egymást érik a csomagokkal dugig kitömött autók a nyaraló-, pihenőhelyek felé vezető utakon.

A kerékpárok, szörfdeszkák, vízisík, golfütők, csónakmotorok és egyéb tárgyak ilyen alkalommal mind-mind „beférnek” a kocsiba.

A színes gyári prospektusok is látványosan mutatják be, hogyan lehet elhelyezni a fél háztartást, az összes sportfelszerelést, valamennyi játékot, valamint az utazók személyes holmijait egy-egy kombiban, lakóautóban, vagy egy divatos terepjáró rakterében, amikor az utastér nincs elválasztva a csomagterétől. Arról azonban nagyon ritkán esik szó,

hogy ezeket hogyan kell helyesen berakni, netán rögzíteni, azaz biztosítani a hirtelen, erős fékezés, illetve ütközés miatt bekövetkező előreröpülés ellen. Ilyen esetben ugyanis a poggyász a súlya többszörösének megfelelő erővel csapódik be az utastérbe. A gyártók sem sietnek velünk közölni, hogy mit bír el bal eset esetén a hátsó ülés támlája, különö-

sen, ha az lehajtható és osztott. Vagy mekkora terhelésre képes egy csomagfogó válaszfal (pl.: az Opelék utasterét védő háló 50 km/h-s ütközés esetén csupán 20 kg-os tárgyat fog fel).

A Német Autóklub (ADAC) évek óta szorgalmazza a nemzeti és az európai előírás elkészítését. Időközben kidolgozott ugyan különböző vizsgálati eljárásokat, javaslatokat 15, 20, 30 kg tömegű egy vagy két (osztott) ülés esetére próbatesttel végzendő 30, illetve 50 km/h-s ütközési tesztekre, és ezek alapján néhány személygépkocsin el is végezték a vizsgálatot – számolt be az ADAC Motorwelt magazin. Figyelemre méltó ütközési kísérletet hajtottak végre lakóautóval, legutóbb pedig egy vakációra uta-

A „gyerekeket” hanyagul,
lazán kötötték be

Elsődleges szempont:
minden beférjen,
a biztonságra nem gondolnak



Száll a bőrönd, a labda
és „gyerek”

zó négytagú család (2 felnőtt + 2 gyerek) 30 km/h-s ütközését szimulálták (próba-bábukkal) a TÜV Rheinland próbapályáján.

Természetesen a szállítmány berakása nélkülözötte a körültekintő gondosságot, így kerülhettek legfelülre a nehezebb darabok, a kameratáskák, a játékok, a napernyő és a kempingasztal. Az utazási fegyelmetlenséget imitálva a feleség vállövét kilazították és úgy rögzítették (gondolom sokaknak ismerős megoldás az automata öv feszességének – amiért kitalálták – csipesszel történő megszüntetése), az üléstámlát hátradöntötték, a bábú lábát felrakták a műszerfalra. (Ez egyébként sajnálatos módon a hazai autósok körében is terjed.) A hároméves

gyermeket hanyagul, lazán kötötték be, a tízéves „éppen kioldotta az övet, mert inni készült”, tehát nem kötötték be a gyerekülésbe.

Ezek után az ütközési teszt utáni eredmény lehangoló képet nyújtott: a „két gyerek” nekivágódik az előttük lévő ülések háttámlájának. A „mamát” a helytelenül használt öv a nyakánál fogja meg, szinte fojtogatva, a felrakott lába a mellébe fűrődik. A legsimábban az „apa” úszta meg – aki egyébként általában felelős az egész tragédiáért –, mert ő viszonylag rendesen, korrektül volt

bekötve. Ezzel egyidejűleg a rosszul elhelyezett rakomány megindul előre. A video bőröndjének röppályája látszik a legveszélyesebbnek, de ez esetben a két első ülés között éppen a fejek felett, illetve között forogva csapódik a kormánykerékre, majd letöri a belső tükröt és végül a műszerfalra csattan.

A napernyő – amely az ablak alsó szélének magasságában hosszirányban volt berakva – szintén előreröpül, és a szára dárdaaként szűrődik bele a nagyobb gyerek hátába. A játékok jégesőként zúdulnak a bentülőkre. A nyitott hűtőláda palackjai szintén az utasokra zuhannak, a másodlagos ütközés következtében szétrobbannak és tartalmuk üvegszilánkokkal fűszerezve, főleg a

**HA ELINDUL
A CSOMAG**

gyerekeket veszélyeztetve, az utastérbe hullanak. Az osztott hátsó üléstámla az igénybevételtől – az osztásnál – megnyílik mint egy vadnyugati kocsmajtó.



A teszt ékesen bizonyította azok igazát, akik kitartoán szót emelnek amellett, hogy ideje lenne szabályozni a járművekkel szemben támasztott követelményeket a passzív biztonság e sajtóságos területén, valamint a csomagok szállítására vonatkozó előírásokkal megakadályozni, hogy a valóságban egyre kevesebb legyen az ilyen baleset.

A vizsgálat második része ezt meggyőzően alátámasztotta, amikor a nehéz tárgyakat alul helyezték el, majd lekötötték őket és végül plédokkal letakarták a szállítmányt. Az utasokat (próbababákat) szabályosan bekötötték és megismételték a vizsgálatot. Ez a mindennapos ütközés szinte simán zajlott le, semmi jel nem mutatott arra, hogy bármelyik utas megsérülhetett volna.

KOVÁTS LÁSZLÓ

**„Gyerek”
a padlón,
potyognak
a helytelenül
bepakolt
csomagok**

HOMASITA KFT. AUTÓFELSZERELÉSI CIKKEK



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

Augusztusi– szeptemberi ajánlatunk

szerszámkészletek
gyertyakulcsok
hidraulikus emelők
trapézemelők
benzin- és
gázolajszűrők
fogók
szerelőlámpák
lábpumpák
kézi-pumpák
12 V-os kompresszorok
lopásgátlók
légnyomásmérők
kompressziómérők
olajszűrő fogók



Nagykereskedésünkben

**viszonteladókat, benzinkutakat,
autószalonokat és szervizeket szolgálunk ki.**

1119 Budapest, Fehérvári út 161.

(Andor utca sarok)

**Telefon: 166-6714, 209-2816,
209-2814. Fax: 166-6714**

Nyitva tartás:

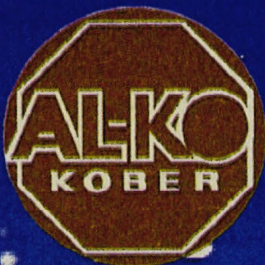
**hétfő–péntek: 9–18 óráig
szombat: 9–12 óráig**



**IMPORTŐR
KIZÁRÓLAGOS
KÉPVISELET**



Lengéscsillapítók



Lengéscsillapítók



Adalékok, olajok



Vízpumpák



Ékszíjak, vezérműszíjak



**Autóelektronika,
fényszórók**



Féktárcsák



Vízpumpák



Fékbetétek

MITSUBISHI SPACE WAGON



Ha ekkora a csomagtér,
kettővel kevesebb utas fér



Végveszélyben akár fekvőhelynek
is megteszi

Fotó: BRANSTETTER SÁNDOR

Kombivá alakított tér



A háttámla ledöntéséhez ki kell húzni a fejtámaszokat



gát (158 cm) és a tömegét (1300 kg) nézem, masszív kisteherautót idéznek az adatok.

Ha pedig azt veszem, hogy 7 személyes és minden elképzelhető elektromos és egyéb extrával felszerelték, luxus minibusz jut az eszembe. Az igazság az, hogy mind-egyikből van benne valami, de egyik sem a maga teljességében.

A sportos családi limuzin – a remek motornak köszönhetően – valósul meg még a leginkább. A kétliteres 133 lóerős olyan könnyedséggel pörög, hogy az hihetetlen, s ami igazán meglepő, négyselepes volta ellenére a nagy kasznit már 1500-as fordulattól kezdve lendületesen vonszolja. Ráadásul üvöltés nélkül, a lehető legnagyobb eleganciával. A gyorsulási tesztet 100 km/h-ig 11,2 másodperc alatt teljesíti a Mitsubishi, lazán szalad 140–150 körül, de felugratható 180 fölé is. Ami a hatást még tetézi, hogy a motor még viszonylag takarékos is. Egy hétvégi úton, 6 utassal és csomagokkal tele a fele szakaszt autópályán téve meg, 8 és fél litert sem fogyasztott száz kilométerenként a nagy autó.

Ennél talán még kellemesebb meglepetést okoz a futómű. Szerkezetileg nem látszik ugyan rajta semmi rendkívüli (elől McPherson rugóstag alsó kereszt lengőkarral, hátul is független felfüggesztés ferde lengőkarral, elől-hátul stabilizátor), az egyes elemek összehangolása lehet a márka titka, amit más típusainál is csak dicsérni tudunk. Az iránytartás elképesztően jó, a Space Wagon egyenesfutása olyan, mintha InterCity Express volna. Azt azonban lehet érzékelni, hogy a rugózást kis terhelésre lötték be, 7 főnyi legénységgel a kocsis fara imbolygásra hajlamossá válik. Vész esetén a blokkolásgátlós tárcsafékekben bízhatunk, a pedálat is nagyon jó, s a váltó is ritka pontossággal kapcsolható.

A családiasságot és a luxus túrakocsi benyomását a kellemes kárpit, a pazar felszereltség, no és a sokféleképp alakítható beltér okozza. A vezető a maga jó magas, állítható szintű trónján a hozzáigazítható légszákos volán mögött, mint valami parancsnoki hídról irányíthatja az autót, az

alacsonyan tartott műszerfal fölött jól ki-lát, kedvező térlemben van része. A hátul ülőknek kevésbé. Bár a második ülés-sor is mozgatható előre és hátra, az itt ülők a leghátsó pozíciót követelik, különben nem fér el a lábuk. Ezzel azonban vége a hátsó két hely romantikájának, a nehezen megközelíthető zugban nyakba húzott tér-dekkel lehet utazni.

További probléma a csomagtartó nagysága, azaz kicsisége. 210 liter két kis Polski karakterének felel meg, kevesebb, mint az apró 106-os Peugeot csomagtartójának térfogata. Ha a 6-7 utas csak moziba megy, akkor sem ússzák meg, hogy ne kelljen a tetőre pakolniuk.

Keves vigasz, hogy ott van nekik az utastérben egy csomó kólatartó, egészséges méretű kesztyűtartó is, csomagjaikat térdükön tartva legfeljebb az elektromos ablakemelő gombját nyomogatva vezethetik le mérgüket. Furcsa apróság, hogy a hátul ülők a hely kialakításánál is többet panaszkodtak a kartámaszokra, amelyeken az ajtócsukáshoz kivájt gödröcske



Félúton
egy hagyományos kombi
és az új divatot képviselő
egyterű limuzin között



A leghátso ülésen
így igazán kényelmes
az utazás

Kólatartó
a kerékdoz felett



rossz helyre került, széle sérti az ember könyökét.

Végül is egy jól felszerelt, testes kombi ez a Space Wagon, amiben akár 7 utas is elfér. Átmenet a méretesebb minibuszok és a kombik között. A konstrukció maga arról nem tehet, miként változik a tokiói és a New York-i tőzsdén a jen árfolyama, s hogy ezért a precíz szerkezetért a hazai képviselet kénytelen 3 és negyed milliót elkérni. Az autó ideális lehet egy sokgyermekes családnak – csak ők sajnos nem arról nevezetesekek, hogy 3 millióért vásárolnak kocsit.

DABÓCZI FERENC

MŰSZAKI ADATOK

MITSUBISHI SPACE WAGON

MOTOR: Soros, négyhengeres Otto-motor (4G 63) elől keresztbe beépítve. Hengerenként 4 szelep, DOHC-vezérlés, fogazott szíjjal hajtott bütyköstengely, hidraulikus szelephézag-kiegyenlítés. Két kiegyensúlyozó tengely. Könnyűfém hengerfej. Elektronikusan vezérelt befecskendezés, lambda-szonda, katalizátor. Furat 85 mm, löket 88 mm, lökettérfogat 1997 cm³. Sűrítés 10,0. Legnagyobb teljesítmény 98 kW (133 LE), 6000/min. Legnagyobb nyomaték 176 Nm, 4750/min.

ERŐÁTVITEL: Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, ötfokozatú, kézi kapcsolású sebességváltó. Áttételek: I. 3,25; II. 1,83; III. 1,22; IV. 0,89; V. 0,73 H. 3,17; Diff. 4,59. Elsőkerék-hajtás.

KAROSSZÉRIA: 5 ajtós, 5-7 személyes acélkarosszéria. Hossz: 4515 mm, szélesség 1695 mm, magasság 1580 mm. Tengelytáv 2720 mm. Nyomtáv elől/hátul 1460/1460 mm. Csomagtér 210-1715 l. Saját tömeg 1300 kg, teherbírás 650 kg, megengedett össztömeg 1950 kg. Tank 60 l.

FUTÓMŰ: Elöl McPherson-felfüggesztés alsó háromszöglengőkarral, hátul független felfüggesztés ferde lengőkarral, tekericsrugóval; elől-hátul stabilizátor. Fogasléces szervokormány, a legkisebb fordulókör átmérője 11,8 m. Szervofék, elől-hátul tárcsafékek, ABS. Abroncsméret 185/70 R 14 S.

CSODA-SKODA

MADE IN BUDAPEST

Régi Skoda kabriók rendbehozatalával foglalkozik egy kis budapesti műhely. Az ott folyó munkán kívül betekintést nyerhetünk az ötvenes-hatvanas évek Skoda-történelmébe is.

A Skoda Felicia nem mai típus, sok mai fiatal talán azt sem tudja, miről van szó. Pedig a hatvanas években igen megbecsült társak voltak közútjainkon, nem egy híresség járt az akkor is különlegességgnek számító nyitott modellel. E helyt említsünk meg csupán egyet, *Latinovits Zoltánt*, aki nem egy filmjében „lépett fel” saját Feliciájával. A különlegességet fokozta a későbbi szocialista autófejlesztés, ami teljesen törölte gyártmánykatalógusáról a tetőtlen modelleket. A két utolsó mohikán éppen a Skoda Felicia és a Wartburg sportkabrió volt.

A Felicia közvetlen őse a 450-es típusjelzést viselte, aminek eredete még a háború előttre vezethető vissza. Az üknagyapa az 1934-ben bemutatott 420-as volt – a típusjelzés a hengerek (4) és a lóerők (20) számát rejtette magában –, amelynek nevet is adtak: Popular, azaz népszerű, vagy mondjuk népautó. Ennek motorját, erőátviteli berendezéseit és alvázat örökölte – természetesen többszöri módosításokkal – a Spartak (440) és a vele csaknem egy időben feltűnt nyitott 450-es. A Popular motorját először az 1945-től gyártott 1101-es számára dolgozták át. Ez az erőforrás már OHV (felülzelepel, oldalvezérelt) megoldású volt, és 32 lóerőt teljesített 4600/min fordulatszámmal. A furat (68 mm) és a löket (75 mm) megegyezett a későbbi modellek hasonló adataival, ami feltételezi, hogy a főtengely és a motorblokk is csak kis mértékben módosult a későbbiek folyamán. Ilyen eltérés például, hogy míg az 1101-es nedves hengerperselyes (hüvelyes) motorblokkja öntöttvasból készült, addig ezt az 1954-ben megjelent 440-eseken és 450-eseken már alumíniumötvözetből állították elő. A motor többi részét a kor megnövekedett igényeihez kellett igazítani, ezért a vezérlés és az üzemanyag-ellátás átdolgozásával a teljesítményt – ahogy azt a típusjelzés is mutatja – 40, illetve 50 lóerőre emelték.

Roncsgyűjtemény. Ki gondolná, hogy ezek a rozsdás vasdarabok valaha féltett kincsek voltak, és szakértő kezek munkája nyomán hamarosan ismét azzá válnak



A CÁPA CSALÁDFÁJA

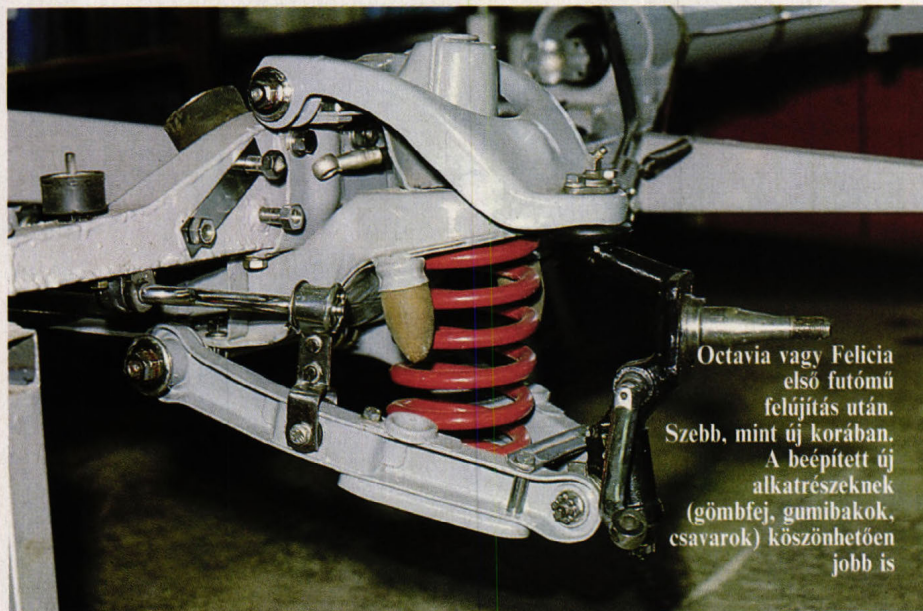
Itt kell megemlítenünk a 440 és a 450 között fellelhető hasonlóságokat és különbségeket. Az első, ami még a nem beavatottnak is szemet szúr, hogy a 440-es karosszériája zárt, a 450-esé pedig nyitott. A hűtőrácszat kialakítása is eltérő.

Bontás után az alkatrészek sem nyújtanak valami szívderítő látványt. Ez a csőalváz egy Octaviáé volt valamikor

A Spartakon elől összesen három nyílást lehetett látni, ebből a felső kettő olyan, mint egy összehúzott szemöldök, az alsón pedig egy hosszú bajusz ível át. (Ez a megtevesztésig hasonlított a 445-ös, 72 milli-



Ilyen volt a 440-esek jellegzetes hűtőrácsa. Ez egy még felújításra váró példányhoz tartozik



Octavia vagy Felicia első futómű felújítás után. Sebb, mint új korában. A beépített új alkatrészeknek (gömbfej, gumibakok, csavarok) köszönhetően jobb is



méteres furatú 1221 cm³-es motorral szerelt erősebb változat rácsára, a különbség csupán annyi volt, hogy míg a 440-esnél a szemöldökökben a rácszat függőlegesen helyezkedett el, addig a 445-ösnél csupán két rácsot építettek be hosszában.) A 450-es kabrió hűtője egyetlen nagy nyíláson át kapta a levegőt, amit egy kifelé domborodó, függőleges bordázatú rács zárt le. Jellegzetes alakja miatt szülőhazájában csak Cápa néven ismerik ezt a típust.

A külsőségek mellett belül is voltak eltérések, érthető okokból elsősorban a tíz lóerővel erősebb motor tájékán. A többleteljesítményt más kialakítású (eltérő fokozású és szelepkiemelésű) főtengely, emelt tetejű dugattyúk (sűrítés 7-ről 8,4-re emelkedett) és két karburátor beépítésével érték el.

A 440-es, 445-ös és 450-es típusok 1960-ig készültek Mlada Boleslavban, majd átérték a nálunk jóval ismertebb Octavia-családra. A viszonylag rövid életút magyarázatául szolgáljon, hogy a számozott modelleket átmeneti típusoknak szánták az igazi népaútó megjelentetéséig. Ezt a szerepet akkor az Octavia töltötte be. Erre egyébként – áttételesen – a neve is utalt. A latin eredetű szó jelentése nyolc vagy nyolcadik. Az Octaviák pedig éppen a nyolcadikok voltak a cseh gyár egymást követő népaútó-generációinak sorában. Ez a család már igen népszerű sikeredett, összesen öt tagot számlált. Az alapmodell, az Octavia 1089 cm³-es motorja csupán 43, az Octavia Superé (1221 cm³) azonban már 47 lóerőt teljesített. 1961-től kezdték el a szintén 47 lóerős kombiváltozat árusítását. A sebesség kedvelőinek készült a Touring Sport szintén 1221 cm³-es, de már 55 lóerős motorral. Ezzel a modellel egyezett meg a csúcsmodell, a Felicia hajtásláncja, amelyben egy ugyanolyan 55 lóerős motor biztosította a hajtóerőt. Az Octavia-család futóművét modernizálták, az első laprugóköteget csavarrugók váltották fel. Az elsőkerék-felfüggesztésnél már nem függőcsapszegeket alkalmaztak, hanem felül gömbfejbe, alul excenterrel állítható csapszegebe rögzítették a kerékagyat. Az excenter beépítésével elérték, hogy a csapterszítés állíthatóvá vált.

Az Octaviák kívül is egységesebb megjelenést kaptak. Megszűnt a hűtőrácsok sok-

Szinte szalagon készülnek a Skodák. Az előtérben egy a felújítás kezdetén, mögötte egy már a végén tartó 450-es



Íme az egyik mű és készítői. A műhely tulajdonosa foglal helyet az újjávarázsolt régiségben

félesége, és minden cicomát elhagytak. Maradt az egy nagy nyílás, amelyet egy egyszerű ráccsal zártak le. A lökhárítók is uniformizálódtak, a korábban egy darabból készült alkatrészeket elől kettő, hátul három darabból gyártott elemek váltották fel. A két legerősebb modell a többi típustól eltérő, 160 km/h-ig skálázott órát kapott.

ALAPANYAGA: RONCS

Ezek az egykor mindennapos járművek mára gyűjtők féltett kincseivé váltak. Különösen igaz ez a nyitott változatokra, melyek egy-egy szépen megőrzött példányáért manapság 500–600 ezer forintot is elkérnek. Erre a hihetetlen mértékű értéknövekedésre akkoriban senki sem gondolt, de még talán később sem. A legtöbb rajongót, mint például a Victory Auto Design tulajdonosát, *Szegváry Viktort* is inkább az fogta meg öt évvel ezelőtt, hogy egy Skoda Felicia révén válhatott egyedül kabriótulajdonossá. 1989-ben minden félretett pénzt beleadva vette meg álmai autóját, ami akkor inkább valamiféle vasgyári hulladékra emlékeztetett. Idővel az első darabot újabbak követték, azért, hogy legyen miből pótolni az eredeti példányon fellelhető hiányosságokat. A gyűjtemény egyre bővült, és végül kínította az eredetileg rendelkezésre álló helyet. A kereső munka közben a kapcsolatok, az alkatrészbeszerzési lehetőségek is bővültek. Ebből született a gondolat: miért ne kösse össze hobbiját a munkájával? 1993 januárjában megalapított

ta cégét, és hozzálatott túlnyomó többségben Skodák, és azok között is elsősorban 450-esek és Feliciák felújításához.

A feladatra munkatársaival alaposan felkészítették a kis műhelyt. Azt tűzték ki célul, hogy a kezük alól kikerülő autók ne ugyanolyan jók, hanem ha lehet, még jobbakk legyenek, mint voltak új korukban. Ezen egy vérbeli veterános biztosan megütközik, hiszen restaurálásnál az elsőrendű feladat az eredetiség lehetőleg százszázalékos helyreállítása. Természetesen ez is megoldható, de a műhelyben arra készültek fel, hogy a felújított gépkocsik a mai biztonsági igényeket maradéktalanul kielégítsék. Ezért például a létfontosságú egységeket – kormánymű, főfékhenger, kerékfelüggesztések – nem eredeti csavarokkal rögzítik fel, hanem vadonatúj, 8.8 szilárdsági jelzésű, nyugatnémet gyártmányú kötélemeket alkalmaznak. Szintén minden esetben újak a szilentblokkok, a gömbfejek és a csapágyak. Ezekon kívül is igyekeznek új alkatrészeket beépíteni, ha sikerül beszerezni őket. Egy-egy szomszédolás alkalmával még mindig lehet találni új karosszériaelemeket, motorblokkokat, hüvelygarnitúrákat és számtalan apróságot. Ezekre a műhelytulajdonos azonnal lecsap, így komoly alkatrészbázist sikerült létrehozni. Most már nem kell világgá szaladni, ha valamire szükség van, elegendő csupán a megfelelő fiókot kihúzni. Ezért a felújítások viszonylag gyorsan haladnak, s csupán akkor történhet fennakadás, ha valamiféle jellegzetes, különleges apróság hiányzik, vagy a vevőnek van különösebb igénye.

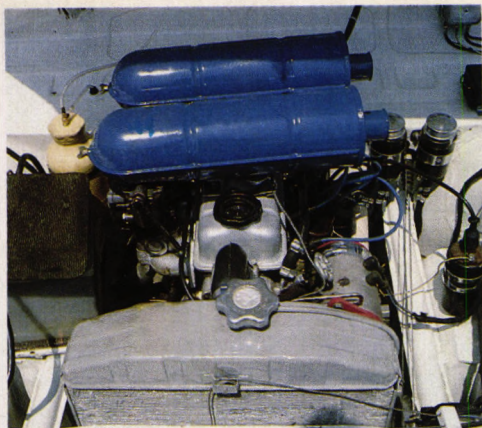
A felújítási, vagy pontosabban újjáépítési munka először egy éppen ellenkező irányú folyamattal, a szétszedéssel kezdődik. Apró darabokra bontják az autót, majd az osztályozás következik, melynek során eldöntik, mi javítható, s mi nem. Az eredetiség érdekében ezt a második csoportot igyekeznek minimálisra csökkenteni, s mindent megmenteni, ami menthető.

JOBB, MINT AZ EREDETI

A kiszertelt részegységeket tovább bontják, egészen alkatrészszintig. Az alvázzól például mindent leszerelnek, rozsdátlanítják, szinterezéssel védik, majd ezután kezdik visszaszerelni rá a felújított felfüggesztéseket és a hajtáslánc elemeit.

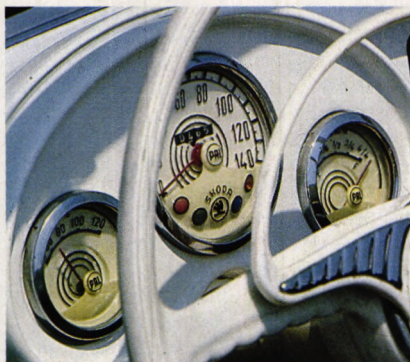
A motortömbbe új vagy felfürt hüvelyek kerülnek, amelyekbe gyári (Skoda) dugattyúkat és gyűrűket szerelnek be. A főtengely köszörülés és új csapágyasor beépítése után kerül a helyére. A váltóba új csapágyakat és szinkrongyűrűket szerelnek, de a kardán-tengely csuklóit és a differenciálmű csapágyait sem kerülhetik el a cserét. Ezeket a műveleteket akkor is elvégzik, ha egyébként az egységek működőképesek lennének. A tulajdonos filozófiája szerint azonban a tőle kikerülő autóknak legalább százharminc százalékosnak kell lenniük, és ebből nincs alku.

A legnehezebb mégsem ez, hanem a karosszéria helyreállítása. Általában ez tart a legtovább, de ez az, amit fényezés után min-

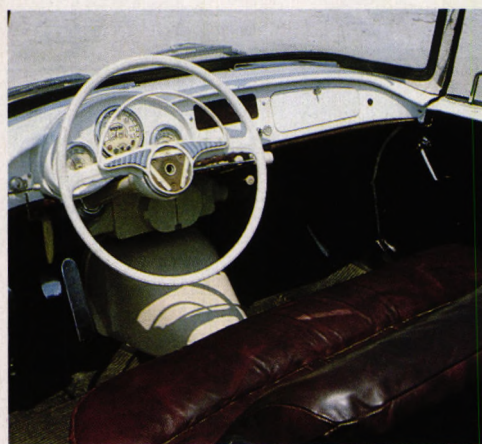


Rend és tisztaság a motortérben
Fotó: BRANSTETTER SÁNDOR

A műszerek színén kissé látszik, hogy nem ma készültek. Egy mostanság gyártásban lévő kisautó műszerfala nem sokkal gazdagabb a 450-esénél (Sebességmérő, hőfokmérő és üzemanyagszint-jelző műszert tartalmaz)



Belül is olyan, mint egy új. Az üléseket ismét bőr borítja, és helyükre kerültek a kárpitok is. A kürtgomb (kormányközép) visszahelyezése után tökéletessé válik a látvány



denki a leginkább értékel. Az újjáépített karosszériába az eredetivel megegyező belső kerül, ha az eredetiben bordó bőr kárpitozás volt, akkor a felújított példányba is ilyen lesznek. Ezután jöhet a kabriók koronája, a ponyvatető beszerelése. Ennek érdekessége, hogy ma is ugyanaz a cseh mester készíti, mint annak idején, így minden darab csak az eredeti műhelyből, Csehországból szerezhető be.

Az elkészült Feliciák és 450-esek minde-

nütt sikert aratnak, még a vizsgáztató helyeken is. És nemcsak különlegességük miatt, hanem azért is, mert nem találnak rajtuk hibát. A gyakorlatilag új értéket képviselő, felújított autók ára érthető módon meghaladja a megőrzött példányokét. Ha a vevő nem rendelkezik saját vásárlású autóval – vagyis mindent a Victory Auto Design ad – akkor a vételár a kivitteltől és az igényektől függően 850–950 ezer forint.

GAJDÁN MIKLÓS

MŰSZAKI ADATOK

SKODA FELICIA ÉS FELICIA SUPER

MOTOR: Négyhengeres, soros, vízűtéses, négyütemű. Furat 72 mm, löket 75 mm, összlökettérfogat 1221 cm³. Sűrítés 8.4. Legnagyobb teljesítmény 55 LE 5100/min, legnagyobb forgatónyomaték 8.62 Nm 3500/min. OHV-szeleplevezérlés. Két darab Jikov 32 SOPc esőáramlású karburátor, mechanikus gyorsító szivattyúval. Elektromos rendszer 12 V, akkumulátor 33, vagy 50 Aó. Egyenáramú dinamó, teljesítménye 200 W. Az indítómotor teljesítménye 0,8 LE.

ERŐÁTVITEL: Eglemezés, száraz tengelykapcsoló, négyfokozatú sebességváltó. A II., III. és IV. fokozat szinkronizált. Áttételek: I. 4,27; II. 2,46; III. 1,59; IV. 1,00; hátramenet 5,61. A tengelyhajtás áttétele 4,78, külön kívánságra 5,25.

FELÉPÍTÉS: Motor elől, hosszában elhelyezve. Csőalváz keresztartókkal, a motor számára villás kiképzéssel. Kétajtós, kettő plusz kettő üléses acélkarosszéria. Első futómű: felül gömbfejes, alul csapszeges felfüggesztés, alul-felül trapézkarok, csavarrugó, hidraulikus, teleszkópos lengéscsillapító. Hátsó futómű: független felfüggesztés, hajtás féltengelyekkel. Félélliptikus laprugókötég keresztben, hidraulikus, teleszkópos lengéscsillapító. Fékrendszer: egykörös, hidraulikus fékrendszer, elől-hátul dobfekek. Kormánymű csigával és menetes anyával. Kerekek: keréktárcsák mérete 4J×15, gumiabroncsok méretjelzése 5,90×15.

MÉRETEK, TÖMEGEK: Tengelytáv 2390 mm, nyomtáv elől/hátul 1200/1250 mm, hossz/szélesség/magasság 4065/1600/1380 (zárt tetővel) mm. Menetkész tömeg 930 kg, megengedett legnagyobb össz-tömeg 1230 kg. Benzintartály űrtartalma 32 liter.

SKODA 440, 450, OCTAVIA (1961 UTÁN), FELICIA ÉS FELICIA SUPER ÖSSZEHASONLÍTÓ TÁBLÁZAT:

	440	450	Octavia	Felicia és Felicia Super
Furat/löket (mm/mm)	68/75	68/75	68/75	72/75
Összlökettérfogat (cm ³)	1089	1089	1089	1221
Sűrítés	7	8,4	7,5	8,4
Legnagyobb teljesítmény (LE/min)	40/4200	50/5500	42/4500	55/5100
Legnagyobb forgatónyomaték (Nm/min)	6,86/2800	7,45/3500	7,35/3000	8,62/3500
Vezérlési adatok:				
Szívószelep nyit felső holtpont előtt (fok)	3	9	3	9
Szívószelep zár alsó holtpont után (fok)	45	51	45	51
Kipufogószelep nyit alsó holtpont előtt (fok)	47	44	47	44
Kipufogószelep zár felső holtpont után (fok)	9	16	9	16
Karburátor	1 darab	2 darab	1 darab	2 darab
	Jikov 32 SOP	Jikov 32 SOPb	Jikov 32 SOPb	Jikov 32 SOPc

MÚZEUMBAN A HARMADIK

HAZATÉRT A VILÁGJÁRÓ PULI

Az első magyar Opel Astra és Suzuki Swift mellé egy harmadik magyar gyártású autó is helyére került a Közlekedési Múzeumban.

Annak idején a Puli megjelenése nagy vihart kavart, igazából karrierjét sem Magyarországon futotta meg. Egy franciaországi rendelkezés tette lehetővé megszületését, amely moped kategóriába tudott sorolni kisautót is. Egészen pontosan az 1987-es szabályozás szerint a 350 kg menetkész tömegű 4 kW-os, kétszemélyes, 45 km/h legnagyobb sebességű, 3,5 négyzetméter alapterületű jármű a galloknál mopednek számít, és jogosítvány nélkül vezethető. Az élelmes üzletemberek időben kapcsolak, és még a rendelet kiadása előtt megjelentek az érdeklődő franciák Hód-

mezővásárhelyen, a Hódgépnél. Az érdeklődést tárgyalások követték, ezek eredményeként egy kiskocsi tervezését kapta feladatul a Hódgép tervező és fejlesztő leányvállalata. A munka 1986 júliusában kezdődött, és alig néhány hónap múlva a Hódgép mezőgazdasági gépgyártó vállalatnál elkészült az első kis jármű, amelyet csakhamar újabb két példány követett. A törpe – túlélve a hazai próbát – Franciaországban bizonyította be képességeit. Kétezer kilométeres, igen szigorú teszt után az ottani illetékesek jónak találták a Pulit, törzskönyvezték, és 1988 januárjában típusbizonyítványt is kapott. A prototípust 700 Puli követte, döntő többségük ma is külföldön teljesít szolgálatot. Az elmúlt időszakban a Pulik hajtása már villamos, illetve benzinüzemű volt.

A múzeumba került első Puli motorja 274 cm³-es 4 kW-os dízelmotor volt. Váltója fokozat nélküli, variomatik. A front-hajtású jármű futóműve elől-hátul függet-



Fotó: BRANSTETTER SÁNDOR

len kerékelfüggesztésű. Kétkörös, hidraulikus fékrendszer, elől-hátul tárcsafék szolgálta a maximálisan 45 km/h sebességű jármű lassítását. A Puli hossza 2,46 m, szélessége 1,4 m, terheletlen magassága 1,47 m. Fordulókörének átmérője 6,8 m.

K. GY.



BÁCSKA GUMI KFT

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

GUMIBOLT BAJA
6500 Baja, Jelki András tér 8.
Tel.: 79/325-519

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

GOOD YEAR 

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

EZT ÍRTA AZ

Autó-Motor

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

1954

A gázturbinás motorokkal szerelt autók versenyét Angliában akarják tartani. Ezen valószínűleg a General Motors, a Rover, a Chrysler és a FIAT művek kísérleti darabjai vesznek részt.

A lengyel statisztikai hivatal kimutatása szerint Lengyelországban – ahol azelőtt nem volt nemzeti gépjárműgyártás – 1954 első félévében a Lublin márkájú tehergépkocsiból 7 százalékkal, személygépkocsiból 7 százalékkal, autóbusból 97 százalékkal, motorkerékpárból 50 százalékkal gyártottak többet, mint a múlt év hasonló időszakában.

Már 213 000 km-t futott a síófoki mentőállomás 1100-as FIAT mentőgépkocsija Varga Zoltán és Szabó László keze alatt. A nagyszerű állapotban lévő kocsit – amely a lelkiismeretes gondozás következtében ma is csak 1500 kilométerenként fogyaszt fél kg olajat – Szabó László csupán az első gyűrűzésre hozta fel Pestre. Az ötszörös sztahanovista gépkocsivezetők további 50 000 km teljesítését vállalták.

1964

A nyáron alig volt bajnoki verseny, most az idény végén folyik a hajrá. A hátralévő három

versenyt egymást követő három vasárnapon bonyolítják le. Ezek közül az elsőt augusztus 30-án futották Szajolban, ahol összesen 54(!) motor állt rajthoz nyolc kategóriában. Ezzel magyarázható a „verszegény” géposztályok összevonása, de még így sem sikerült mozgalmassabbá tenni ezeket a futamokat.

Jó versenyt futott Petró András, aki Danuviajával ismételtén „sarokba állította” a Hondákat. A „kis” Szabó ellenfelek nélkül is jó időeredménnyel győzött, akárcsak Kurucz György. Meglepetésről a Kugler-Sárközi ketős gondoskodott, akik a lánc patentszemének szétugrása miatt bentragadtak a rajtnál, egy kör hátránnyal indultak, majd szédületes tempót diktálva vették üldözőbe Nortonjukkal az élen száguldó Pettenkoffer-Metzker BMW-triót. Rekordkört futva állandóan csökkent a szökevények előnye, de az izgalmakat ígérő hajszá elmaradt a Norton fékjeinek romlása miatt. Az egyes futamokon szép versenyt kapott a 6–8000 főnyi közönség.

Az Állami Biztosító a külföldi autós utazások megkönnyítése érdekében a Szovjetunió, Ausztria, Bulgária, Csehszlovákia, Jugoszlávia és az NDK után most a Román Népköztársasággal is megállapodást kötött. A gépjármű-szavatossági biztosítás igazolására ezekben az országokban elég a magyar megkülön-

böztető jel (H) és a magyar forgalmi rendszám. Ezúttal is felhívjuk a gépjármű-tulajdonosok figyelmét, hogy kár esetén sérült autójukon saját érdekükben végeztessenek helyreállítást, amíg az Állami Biztosító műszaki szakértője a kárt meg nem becsülte. A kötvényfeltételek értelmében a károsultat hátrány érheti, ha e szabályt nem tartja be.

1974

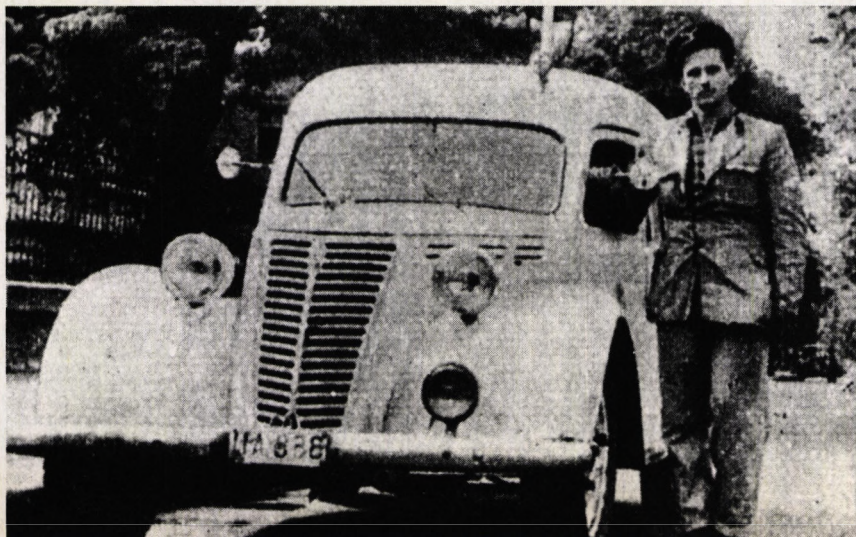
Majdnem 90 évvel ezelőtt, 1885 novemberében állították ki a Német Birodalmi Találmányi Hivatalban a 36 423. számú szabadalmi levelet a gázhajtású robbanómotorra, amely okirat Gottlieb Daimler nevére szólt. Ez az oklevél a műszaki történelem egyik legbecsebb emléke.

Előzmény: Daimler barátja, Wilhelm Maybach szívesen járt mechanikus barátjának műhelyébe, hogy az ott készülő kétkerékű önjárón maga is dolgozhasson. Fél évig is eltartott, amíg rájöttek a gyújtómágnés ősenek, az izzócső melegítésének mikéntjére, és mindarra a sok fontos műszaki fogásra, amely nélkül ma nem lenne P20, MZ, Java... Az ösmotorkerékpárról tudni illik: furatlöket 58 × 100 mm, hengerűrtartalma 264 cm³, a léghűtéses motor percnkénti 700 fordulaton 0,5 lóerős volt. A favázás jármű súlya 90 kg, a kétfokozatú „váltómű” 6, illetve 12 km/h sebességet tett lehetővé. A hengert a motor által hajtott szélkerék hűtötte, miközben a forró levegőt ráfújta a párologtató rendszerű porlasztóra.

Az OKBT összeállította az első félév baleseti statisztikáját. Eszerint az országban 8584 személyi sérüléses baleset történt, ami 4 százalékkal több, mint tavaly az első félévben. Bár a balesetek száma emelkedett, mégis öröndetes, hogy a halálos áldozatok száma 6,3 százalékkal (493-ra) csökkent. A súlyos sérüléses balesetek száma viszont 7 százalékkal, a könnyű sérüléseké pedig 2,9 százalékkal emelkedett.

Az IRF, a Nemzetközi Útügyi Szövetség az idén első ízben Magyarországon tartja regionális konferenciáját. A Technika Házában szeptember 22–27. között sorra kerülő tanácskozáson három kontinens szakemberei vitatják meg az európai útépités, közlekedésbiztonság és környezetvédelem kérdéseit. Külön ülésen foglalkoznak a hazai autópálya-építés tapasztalataival, az útépitő gépekkel, anyagokkal, valamint az utak terhelésének témájával.

Összeállította:
KECSKEMÉTI ANDREA



AMERIKA KINGSTÁRNOKAI

40 ÉVES AZ AMC

Veterán a veteránon

Mindössze egy évvel az Indian motorkerékpárgyár megszűnése után, abban az esztendőben, amikor az amerikaiak az első atommeghajtású tengeralattjárójuk, a Nautilus vízre bocsátásával büszkélkedtek, amikor egy Elvis Presley nevű jelentéktelen, 19 éves énekesnek négydolláros lemeze jelent meg, és amikor az amerikai kormány megtette az első lépést a vietnami háborúba való belépés útján, kis hír jelent meg a Cycle magazin 1954 márciusi számában Amerikai veteránmotorok klubja címmel. Az írás arról számolt be, hogy egy *Ted Hogdgon* nevű wilbrahami polgár, aki a régi motorkerékpárok ügyének lelkes barátjaként ismert, elhatározta, klubot alapít.

Mint azóta kiderült, az újságcikk nyomán *Ted Hogdgon* kapott néhány levelet, s pár héttel később tartottak is egy megbeszélést a dolog iránt érdeklődők. Az alapítók, *T. A. Hogdgon*, *Henry Wing Sr.*, *Henry Wing Jr.* és *Emmett Moore* eldöntötték, hogy a klub

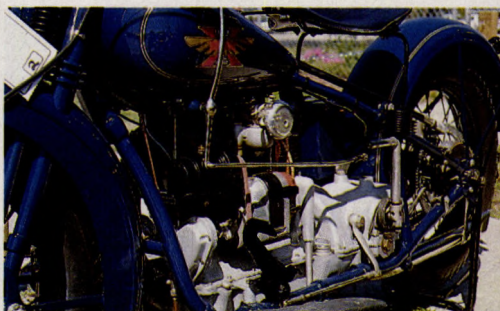
neve Antique Motorcycle Club legyen, s egyúttal meg is határozták, mit értenek az „antique” szó alatt. Bármely motorkerékpárt, amely 1930-ban vagy korábban készült.

Az első mai értelemben vett veterántalálkozóra 1954 májusában került sor a Wing család massachusettsi farmján. Díjat kapott a legszebben restaurált motorkerékpár, a legtávolabbról érkező résztvevő és a legöregebb motorkerékpár. Ugyanabban az évben még egy találkozóra került sor Worcesterben, a Princeton Autómúzeumnál, s a túra minden résztvevője megkapta az AMC időközben elkészített bronzmedálját. Az első tagnévsort 1954 májusában adták ki, 44 nevet tartalmazott a lista. Tíz évvel később már kétszáz tagja volt a klubnak, s csak az azóta eltelt időkbeli fejlődés jelzésére: a szerző tagsági kártyáját az 1079-es számon tartják nyilván.

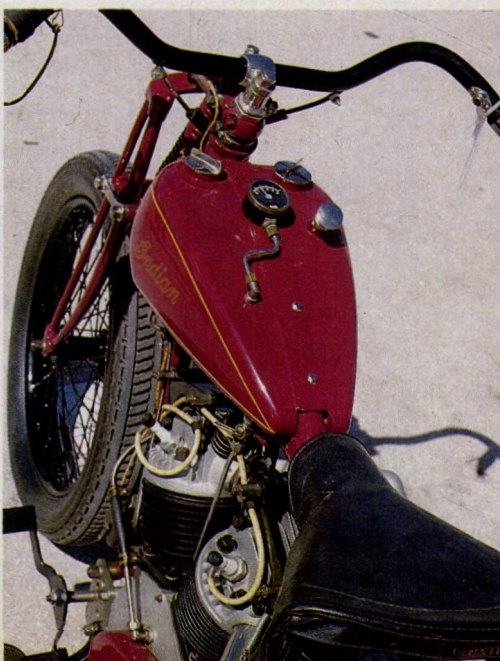
Ma az Antique Motorcycle Club of America évente tíz nagy nemzeti találkozót



Excelsior
1000 cm³-es motorú modell
az első világháború elejéről



1929-es „áramvonalas”
Henderson négyhengeres
(jobbra középen)



Földes talajú oválpályákon
versenyeztek ezzel a kéthengeres,
OHV-motoros Indiannal 1928-ban

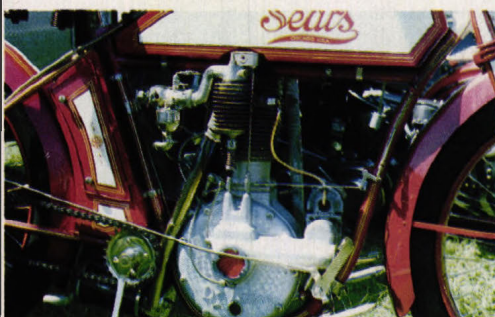
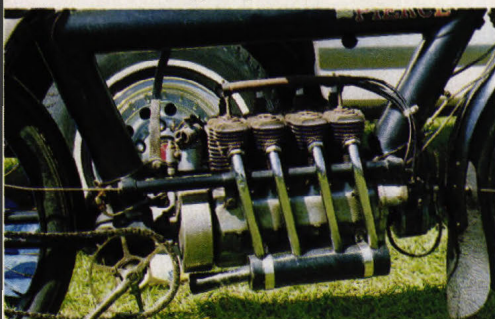
**Dewey Simms használta
ezt a Harley-Davidson pályagépet
1920-ban**

rendez különböző államokban. Ezekben a rendezvényeken a klub által felkészített bírák értékelik a zsűrizésre jelentkező járműveket, s az ő autentikus döntésük alapján határoz a versenybíróóság a díjakról. A kategorizálás is változott 1954 óta, bár ma is „antik” néven tartják számon az 1930 előtt gyártott motorokat, bevezették a „poszt-antik” kategóriát az 1931 és 1945 között készített járművek számára, a „háború utáni” kategóriába pedig az 1946 és 1960 közötti gépek tartoznak. Külön kategóriába sorolják a versenygépeket és a segédmotoros járműveket. A megbízható zsűrizés haszna, hogy a tulajdonosok, s az egész szakma elismeri a díjakat, így az újságokban gyakran jelennek meg hirdetések ilyen szövegkezdettel: „Háromszoros nemzeti szépségdíjas Henderson eladó”. Képeink az AMC évfordulója alkalmából rendezett találkozón készültek.

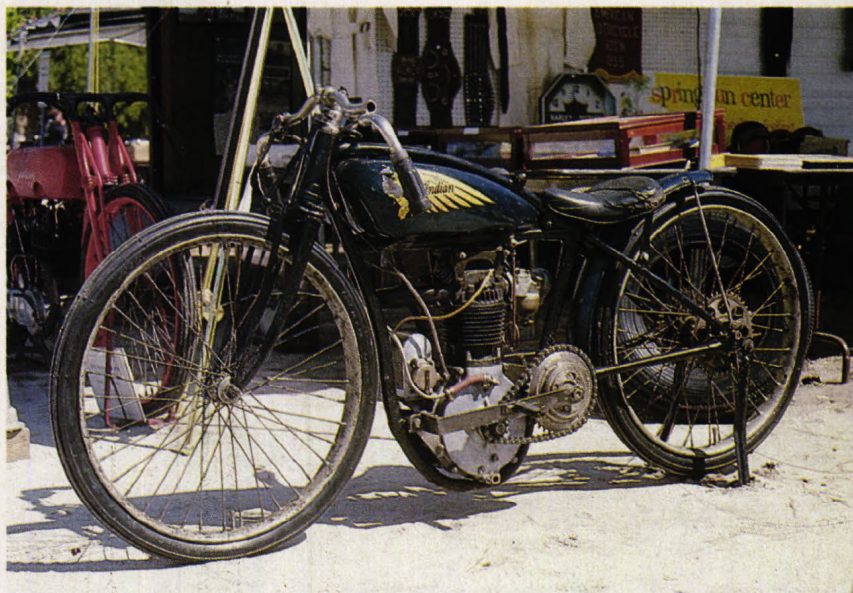
O. Z.

**Egyhengeres, felülselepeelt 500-as
Indian pályagép a 20-as évek végéről**

Egy dúsgazdag autógyáros fia tervezte,
1909 és 1913 között gyártották
a Pierce négyhengereket



Sears 1914-ből. Hosszú tengely és ferde fogazású fogaskerekek közbeiktatásával volt meghajtva a gyújtómágnes





ÚJRA TÚRA

YAMAHA XJ 900S DIVERSION

Három évvel ezelőtt mutatta be a Yamaha az XJ 600S Diversion elnevezésű modelljét, amely még a tervezőket is meglepő sikert aratott a nyugat-európai piacon. Ezen felbuzdulva ez év őszén egy nagyobb testvér is eladósorba kerül, a népszerű elődhöz hasonló nevű XJ 900S Diversion.

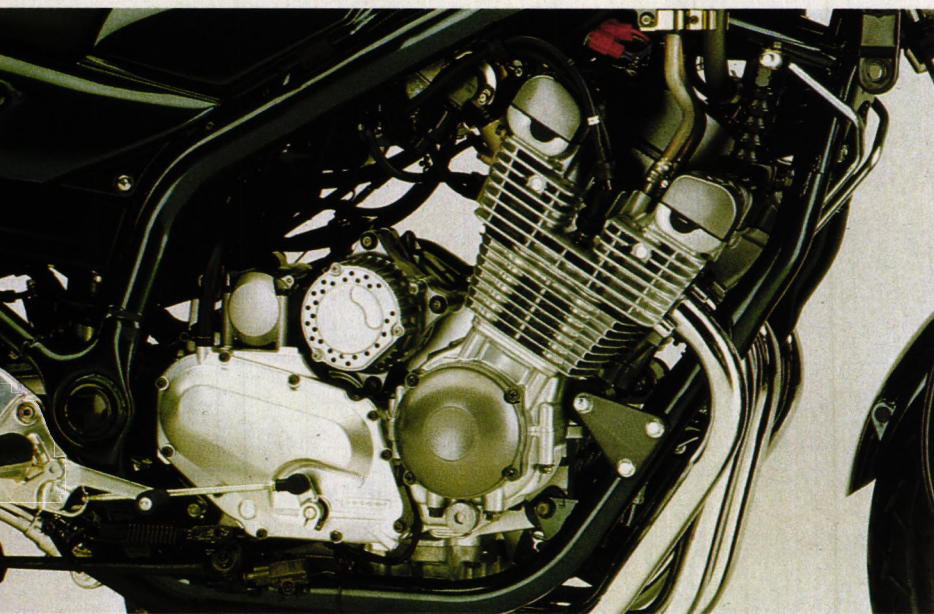
A nyolcvanas-kilencvenes évek fordulójára néhány motorkerékpár-fajta szabályos válságba jutott. Míg például a sportcélú gépek iránt korábban sohasem látott mértékben emelkedett a kereslet, addig a túramotorok eladása hihetetlen mélységekbe zuhant. Ez okozhatta, hogy néhány nagy gyár – köztük a Yamaha – túramotor-kínálata kissé zavarossá vált. Később, a kereslet fellendülésével hozzákezdtek a sorok rendezéséhez, azonban ez a folyamat még igazán mind a mai napig nem fejeződött be. Erre talán éppen a Yamaha a legjobb példa, amely eddig a következő modelleket kínálta a motorkerékpáros ki-

rándulás szerelmeseinek: középosztályban a modern vonalú, és korszerű megoldásokat felvonultató XJ 600S Diversiont, a nagyok közt az ódivatú XJ 900-at, az egyliteres sporttúra-kategóriában az ultramodern GTS 1000-t, valamint a nagy űrméret kedvelőinek a visszafogott, hagyományos megjelenésű FJ 1200-t. A paletta sokszínűsége a szívárványával vetekszik, s ez nem feltétlenül előnyös. A vetélytársak többsége már régen a családostítás útjára lépett, egységes arculatot adva azonos rendeltetésű motorkerékpárjaiknak. Ez a törekvés természetesen a Yamahánál is megvan és megvolt, gondoljunk csak az YZF alapján

átformált sportgépekre. Eme irányzat új terméke az XJ 600S mintájára készült kilencszázás Diversion.

Az XJ 900S Diversion tulajdonképpen teljesen új gép, mégsem egészen gyökeretlen. Egyik ágon ősenek tekintheti az 1983-ban napvilágot látott XJ 900-at, másik ágon, a formavilágát tekintve, a kis Diversiont. Az ötvöztöt utód jónak ígérkezik, hiszen mindkétős jobbik tulajdonságait örökítették át.

Az új, gömbölyded motorblokkra elegendő csupán egyetlen pillantást vetni, hogy megkülönböztessük elődjétől. A megváltozott kulcsin új belső értékeket takar, amelyekre csak alaposabb vizsgáldással deríthető fény. Ha ugyanis csak a katalógusadatokra hagyatkozunk, könnyen becsapathatjuk magunkat. A régi kilencszázás legfontosabb geometriai méretei – furat (68,5 mm), löket (60,5 mm), lökettér fogat (892 cm) – megegyeznek az új gép adataival, ami alapján egyes pesszimizták azt is mondhatnák, hogy már megingt csak egy kis csinosítás történt. A to-



Kívül szebb, belül korszerűbb motorblokkot építettek a vadonatúj bölcsővázba. A teljesítmény csökkent az elődhöz képest, a forgatónyomaték viszont nőtt

vábbi méricskélés, és a részletek alaposabb ismerete azonban a legmegátalkodottabb kétkedőket is meggyőzi.

A blokk minden részletét átdolgozták, hogy az eredmény a rendeltetésnek és a mai igényeknek legmesszebbmenőkig megfelelő szerkezet legyen. A forgatónyomaték megerősítették, és ezzel egyidejűleg könnyítették a forgatóny és a szelepmozgató mechanizmust. Ezzel nagymértékben sike-

Szinte a megtévesztésig hasonlít a régi Diversionra az új. Elöl a dupla tárcsafék, valamint az ülés alatti idom eltérő kialakítása segíti az eligazodást

rült a túrázást oly kellemetlenné tevő rezonanciát csökkenteni. A kényelem fokozása érdekében ráadásul az egész motorblokkot gumibakokra ágyazták, így az erőműben ébredő vibráció csak minimális mértékben jut át a vázra. A beépítés módja sem érdektelen azonban, mert ehhez a sportmotorokon már bevált Genesis-elvet használták fel. Ezáltal a blokk egy kissé előrébb dőlt, javítva a tömegközéppont helyzetén (mélyebbre került), és lehetővé téve a szívócsövek, illetve szívócsatornák szinte függőleges és egyenes elhelyezését. Ez utóbbi – a jobb áramlás révén – a hengertöltés javulását eredményezi, ami a kis torokátmérőjű, Mikuni BDST 34 karburátorokkal együtt a kis és közepes fordulatszám-tartománybeli forgatónyomaték növelését teszi lehetővé. A forgatónyomaték növekedése egyébként számszerűsíthető, ugyanis a régi kilencszázás 7000/min fordulatszámú mért 76 Nm-ével szemben az új 82 Nm-t tud. A rugalmasságot jellemző adat növekedésének ára volt: a korábbi 92 lóerős teljesítményből „csupán” 89,4 LE maradt.

Ma a négyselepes vezérműtechnika korát éljük. Az XJ 900 modernizálásából ez a

YAMAHA XJ 900S DIVERSION

**Megbízható és igénytelen
az XJ 900-nál már megismert
kardántengely,
ami egyben lengőkar is**

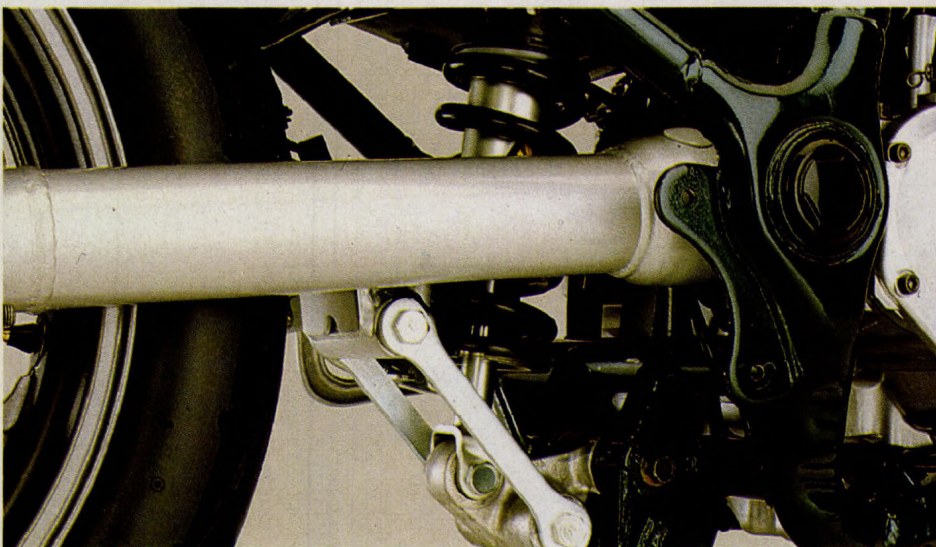
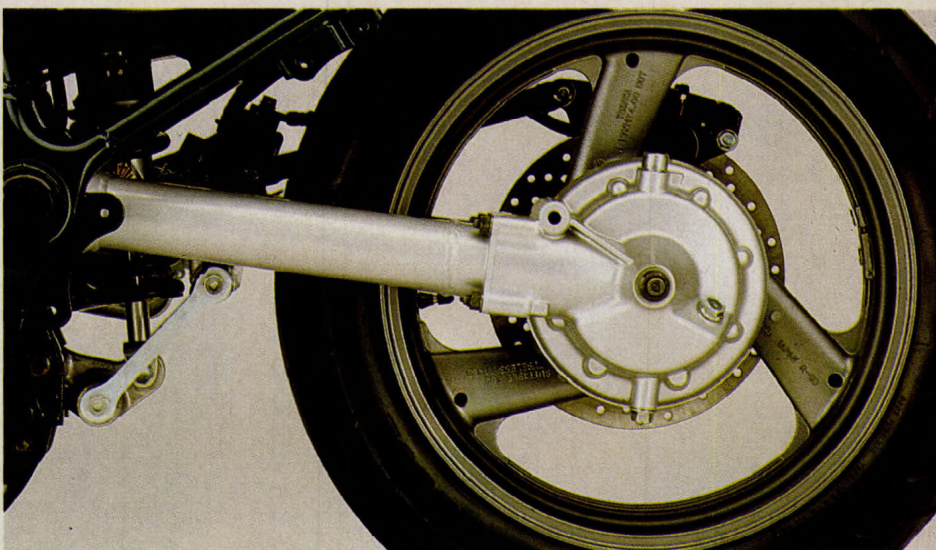
lépés mégis kimaradt. Az indok valószínűleg sokakat meglep, mert eddig ez a szempont kisebb jelentőségű volt. Mindenki a teljesítmény növelésével volt elfoglalva, nem gondolt arra, hogy például a sokszelopes technika jelentősen megráigítja az előállítás és a karbantartást egyaránt. Egy túrázó számára ez utóbbiak meglehetősen fontosak, ezért talán mégsem egészen mellbevágó, hogy a tervezők a hengerenként két szelep mellett döntöttek.

Ugyanez a szempont indokolta a régi modell hajtásmódjának átvételét. A kardántengely gyakorlatilag semmiféle gondozásra nem szorul, így alkalmasabb a hosszú távú túrázók, illetve a motorkerékpárjukat mindennapi közlekedésre használók számára.

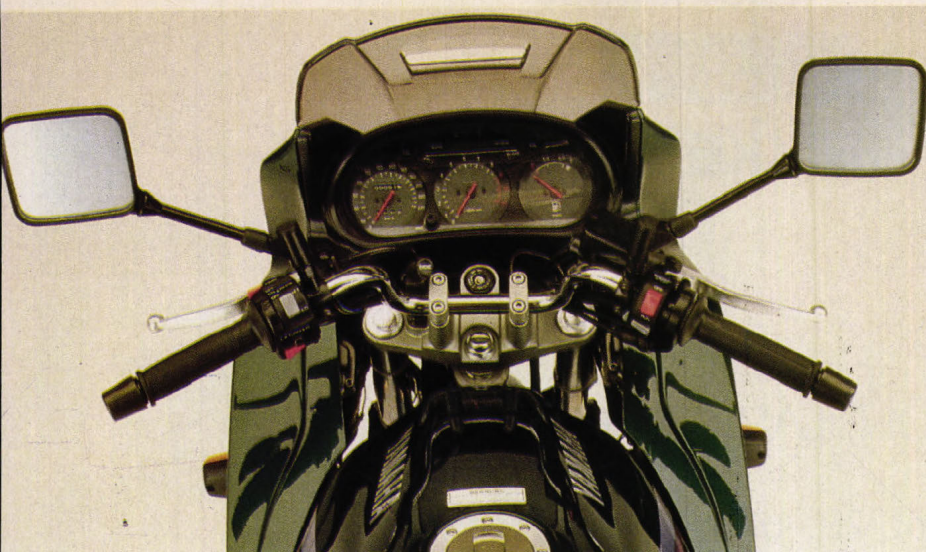
Ezek mellett még egy sor élettartam-növelő, illetve környezetkímélő megoldást építettek be. Az első ok miatt alakították olajhűtésre a dugattyúkat, és szereltek fel nagy kapacitású olajhűtőt. A természet korábbiánál nagyobb fokú védelmét szolgálják az öblösebb, 4 literes hangtompító dobozok, a másodlagos levegőhözvezető-rendszer, és a fojtószelephelyzet-érzékelős elektronikus gyújtás.

A blokkot magába fogadó dupla bölcső-

Kifejezetten az új Diversion számára fejlesztették ki ezt a monocross karrendszert



	BMW R80R	H-D 883 SPORTSTER- HUGGER	HONDA CB 750	KAWASAKI ZEPHYR 750
Motor	Bokszer elrendezésű kéthengeres, léghűtéses, négyütemű. Hengerenként két szelep.	V elrendezésű, kéthengeres, léghűtéses, négyütemű. Hengerenként két szelep.	Soros, négyhengeres léghűtéses, négyütemű. Hengerenként négy szelep.	Soros, négyhengeres léghűtéses, négyütemű. Hengerenként két szelep.
Furat, löket (mm/mm)	84,8/70,6	76,2/96,8	67/53	66/54
Lökettérfogat (cm ³)	798	883	747	739
Legnagyobb teljesítmény (LE/min)	50/6500	46/6000	73/8500	72/9500
Sebességfokozatok száma	5	5	5	5
Hajtásmód	kardán	fogas szíj	lánc	lánc
Ülésmagasság (mm)	800	724	780	780
Fogyasztás (l/100 km)	5	5,3	8,9	8
Üzemanyagtartály (l)	24	8,5	20	17
Legnagyobb sebesség (km/h)	168	114	196	192



Világos és nagyszerűen áttekinthető a műszerfal. A bal oldalon látható benzinszintmérő a túrázás nélkülözhetetlen kelléke

Hatalmas, 320 mm átmérőjű tárcsafékek lassítják a 200 km/h legnagyobb sebességre képes motorkerékpárt. A villa hagyományos felépítésű, de nagyon szilárd (alul)



váz teljesen új tervezésű szerkezet, aminek csak az alapötlete a régi. Az új váz lelke a két felső, 48,6 mm átmérőjű cső. Ezeknek köszönhetően rendkívül megnövekedett a merevség, javítva a kezelhetőséget, és lehetővé téve a hatalmas, 8 literes légszűrőház, valamint a megnagyobbított, 24 literes benzintartály beépítését. A vilájáróknak így ritkábban kell megállniuk tankolni.

Az első teleszkópvilla hagyományos szerkezet, amely szárainak átmérője 41 mm a megfelelő merevség érdekében. A rugót 140 mm, tökéletes úttartást biztosítva. Figyelemre méltóbb a hátsó felfüggesztés, ami nagyot változott az elődhez képest. Míg az egy konzervatív, két rugóstagos szerkezet volt, addig az újdonság a korábban született kistestvérhez hasonlóan monocross felfüggesztést kapott, ami kedvezőbb úttartást ígér. A háromküllős öntött kerék lehetséges útja 110 mm.

Az új, nagy Diversion a fékrendszerre tekintve különböztethető meg talán leggyorsabban a hatszázastól. Ugyanis az utóbbi elől csupán egyetlen féktárcsát visel, a kilencszázás viszont kettőt. Nem is kicsiket, a 320 mm átmérőjű tárcsákat egy-egy két dugattyús úszónyereg fogja satuba. A hátsó féket intenzíven használó számára öröm, hogy a hátsó tárcsa is tekintélyes méretű, átmérője 267 mm.

GAJDÁN

SUZUKI VX800	YAMAHA XJ900S
elrendezésű, kéthengeres, léghűtéses, négyütemű. Hengerenként négy szelep.	Soros, négyhengeres, léghűtéses, négyütemű. Hengerenként két szelep.
83/74,4	68,5/60,5
805	892
61/6800	89,4/8250
5	5
kardán	kardán
785	795
6,5	nincs adat
19	24
180	~ 200

A **YAMAHA** MOTOR HUNGÁRIA KFT.
kiskereskedelmi forgalomban

**30-40%-os kedvezménnyel
kínálja**

**1994. szeptember 1–30. között
a raktáron lévő alkatrészeit.**

YAMAHA

Nézzon be hozzánk!

Budapest, XIII. Váci út 45.



AUTÓMOBIL '94

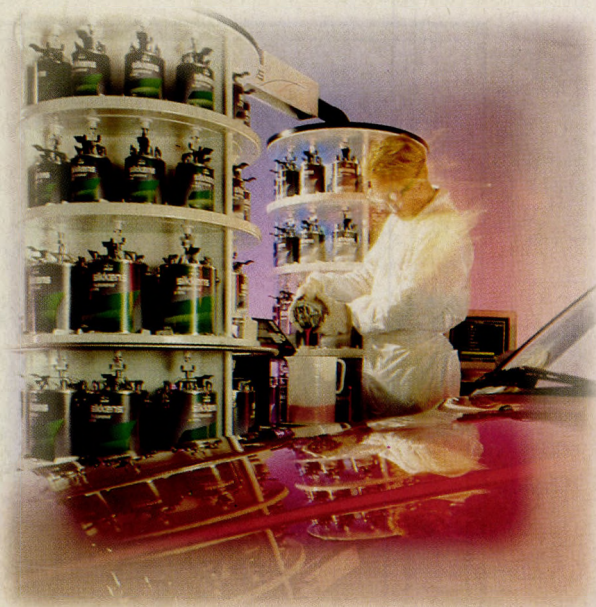
JÖJJÖN, LÁSSON, FESSEN!

1994. szept. 28.–okt. 2. a BNV területén

Az AKZO Sikkens immár három éve képviseli Magyarországon a minőséget és a megbízhatóságot az autófestékek piacán. Professzionális termékeiről – amelyek joggal vívták ki a szakemberek elismerését világszerte – az Autómobil kiállításon most széleskörű információs anyagokkal szolgál.

A kiállítás ideje alatt a karosszéria javítók, fényezők, festékekkel dolgozó szakemberek valamint minden érdeklődő részére az AKZO Sikkens különböző szakmai területekre kiterjedő részletes felvilágosítással szolgál, és festéktechnikai bemutatót is tart. Az idei Autómobil központjában a szakma áll, de az AKZO Sikkens szeretettel várja mindazokat, akik kíváncsiak a termékeire, és akiknek fontos az autójuk.

Az AKZO Sikkensről, termékeiről további információért hívja a 185-1522-es telefonszámot.



am KERES, KÍNÁL

E rovatunkban olvasóink hirdetéseit díjmentesen közöljük, kérésükre képpel együtt.

KERES

AUTÓ

AUSTIN METRO 1984-es kiadáshoz 2 db első lámpát, nem baj, ha használt. Bankó Gyula, 8151 Szabadbattyán, Arany János u. 12.
LADÁHOZ (nem Samara) 5 sebességes váltót és alufelniket. Pétervári Zsolt, 3170 Szécsény, Ságvári u. 11.

DKW (1941) és P70 (1954) autókhoz mindenféle alkatrészt keresek, valamint robbantott rajzokat, dokumentációkat. Minden érdekel. Majoros Zoltán, 3525 Miskolc, Mátyás kir. 96.

MITSUBISHI GALANT 1984—85-ös évjáratú benzines turbóhoz használható állapotú motorblokkot, vagy hasonló évjáratú használható állapotú 2000-es benzines blokkot (hengertömb, főtengely, dugattyúk, hajtókar), valamint ugyanehhez a típushoz jobbos-balos helyzetjelző és irányjelző lámpákat (fényoszoró mellett) és díszrácsot. Szijártó Imre, 8558 Csót, Tóth A. u. 9. Tel.: 89/317-558, 17 h után.

SKODA FELICIÁT vennék bármilyen állapotban. Leginkább a javításra szoruló, felújítandó járművek érdekelnek. Orsovai, 8000 Székesfehérvár, Kadocsa u. 36.

SKODA 110 R, 130 R kupét sérülten és hibásan is keresek. Bodonyi Miklós, 2600 Vác, Nagymező u. 55. Tel.: (27)-317-259.

TRABANT TRAMP ponyvás Trabanthoz eredeti gyári új ponyvát keresek. Veszprém, Gyöngyvirág u. 20/E. Tel.: 80/325-481.

WARTBURG 311-es szélvédőt, Volkswagen TYP 3-hoz hátsó lámpát.

MOTORKERÉKPÁR

DKW NZ 250-hez gyújtáskapcsolót bakelit dobozzal együtt, más alkatrészeket és hátsó sárvédőt keresek. Szegi Ferenc, Szigetszentmiklós, Szentmiklósi út 14/a. tel.: (24)-365-861, 16 h után.

DOT, Greeves, CZ, Husqvarna és Jawa 60-as évekbeli krosszmotorokat és alkatrészeit keresek. Dani Péter, 2030 Érd; I., József A. u. 10. Tel.: (23)-365-439.

HASZNÁLT 50 ccm-es használt gokardot keresek. Kovács László, 2120 Dunakeszi, Varsói u. 7.

OLASZ gyártmányú veterán motorokat keresek. bármilyen állapotú érdekel. Fényképet és ármegjelölést kérek. Németh Antal, 8799 Pakod, Fő u. 40.

BSA OHV 350 cm³-hez első vil-



PEUGEOT TURÁN

**Gyári
márkaszerviz**

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

**Nyitva tartás:
H—P: 8—17-ig**

Tel./fax: 186-2830



Gépjármű lég-, olaj-
és üzemanyag-
gyári szűrőket
gyártó német cég

**területi
képviselőket**

keres Magyar-
országon, hitelképes,
megbízható, szakmai
tapasztalatokkal
rendelkező vállal-
kozók személyében

**Autócentrum,
Siófok,
Fő u. 162—166.
Tel.: 06-84/310-759
vagy 316-105.**

SCHENCK A-S-G TERMÉKEK

A MOTORCO 2000 Kft.-től

- **Görgős fékpadok, lengéscsillapító-padok, holtjáték vizsgáló**
- **Komplett számítógépes vizsgasorok (MSz szerinti program)**
- **Centírozók, kerékszerelők, emelők**
- **HUNTER számítógépes futóműállítók (infra mérőfejekkel)**

SCHENCK TERMÉKEK A MINŐSÉG SZERELMESEINEK

MOTORCO 2000 Kft. 1165 Budapest, Veres Péter u. 169. Tel/fax: 1/252-7151

lát, első-hátsó sárvédőt, első-hátsó kereket, fékdobbal, láncvédőt, első-hátsó lámpát, tanksapkát, kormányt, hengerfejet, kipufogót, ülést, komplett gyújtásrészt. Aburkó Károly, 7818 Siklós, Dr. Gruber B. u. 7.
CSEPEL 250-hez tankot, két kereket fékdobbal, első-hátsó lámpát, blokkot, karburátort, oldalkocsizhoz kereket, jó állapotú csónakot, ülést, komplett kormányt. Ke-

resek továbbá Puch 125 TS és T-hez 2 db porlasztót, 2 db kipufogót, benzincsapot, hátsó lámpát, stendert. Aburkó Károly, 7818 Siklós, Dr. Gruber B. u. 7.
INDIAN-alkatrészeket és komplett gépeket. 1213 Budapest, Mogyorós u. 17. Tel.: 277-7025.
JAWA régi típusú plexi szélvédőt. Bene Béla, 2612 Kosd, Székely u. 67.
MÁTRA 100-hoz láncvédőt, cso-

magtartót, kormányt, KS 600-as Zündapphoz első sárvédőt, dinamót, kardánt, hátsó hajtást, térdpárnákat, továbbá Méray Jeep 350-hez 1929-től gyártott típushoz tankot és R 12-es BMW kormányt keresek. Horváth Ferenc, tel.: 62/311-438.

MÉRAY 500 cm³-hez (1927) vázat, első villát, sárvédőket, kerekeket, kormányt, tankot, ülést, kipufogókat, csomagtartót. Viktoria KR 35 és H-hoz első lemezvillát, első-hátsó kereket, első-hátsó lámpát, komplett kormányt, tankot, kipufogót, benzincsapot, láncvédőt, hátsó vázrészt, NORIS gyújtást. DKW NZ 350 cm³-hez 2 db jó állapotú kormányt (karokkal), 2 db hátsó lámpát, 2 db gyújtásrészt (lendkerékkel), 2 db jó állapotú kipufogót, tankot (csappal, sapkával), 1 db ülést, első lámpafejet kompletten. Aburkó Károly, 7818

Siklós, Dr. Gruber u. 7.

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

NSU 351 OSL-hez komplett vázat, villát, első-hátsó sárvédőt, kereket, tankot, benzincsapot, ülést, első-hátsó lámpát, kipufogót, kormányt, csomagtartót. **NSU** 251 OSL-hez komplett csővázat, első-hátsó sárvédőt, kereket, tankot, első-hátsó lámpát, kipufogót, kormányt, láncvédőt, első villát, oldaldobozt, benzincsapot. **NSU LUX**-hoz 200 cm³-hez (1952) eredeti hátsó lámpát, benzincsapot, első lámpafejet jó állapotban gyújtáskapcsolóval, kilométerórával. **NSU FOX** 125 cm³-hez (1952) két kereket, fékdobbal, tankot, benzincsapot, hiányos blokkot alkatrészeknek. Aburkó Károly, 7818 Siklós, Dr. Gruber B. u. 7.

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



IPARI ÉS KERESKEDELMI RT.

A-tól Z-ig

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

Címünk: 1136 Budapest, Reitter Ferenc u. 37.
 Telefon: 270-3655.
 Telefax: 149-8553.
 Telex: 22-5969.

DISZKONTÁRUHÁZAINK: 1136 Budapest, Szegedi u. 56.
 Telefon: 129-0082.
 8900 Zalaegerszeg, Napsugár u. 26.
 5420 Túrkeve, Frankel Leó u. 16.

VISZONTELADÓINKNAK NAGY ÁRENGEDMÉNYT BIZTOSÍTUNK!

SACHS HERKULES 50 cm³-es, 1963-as kiadásúhoz mindenféle alkatrészt keresek. Hauck Attila, 7130 Tolna, Bethlen G. u. 12.
SIMSON 250 cm³-es vagy Urál motorkerékpárt keresek, üzembépes állapotban. Venczli Lajos, 5000 Szolnok, Ady E. út 18. IX. 12. Tel.: 56/424-035.

ZÜNDAPP KS 750-hez első kereket, két ülést, első lámpát, hajtókart, gyújtásrészt. Zündapp KS 600-hoz (teleszkópos), 1941-es kiadásúhoz hátsó lámpát, jó állapotú kormányt, gázmarkolattal, mandzsettával, és 2 db jó állapotú kipufogót. Zündapp KS 600-hoz (lemezvillás) első lemezvillát, első-hátsó lámpát, első-hátsó sárvédőt, kormányt kompletten, 2 db eredeti tanksapkát, benzincsapot, kipufogót, könyököt, Zündapp DBK 250-hoz első-hátsó sárvédőt, első lemezvillát, kerekeket, kipufogót, komplett kormányt, benzincsapot, első-hátsó lámpát, ülést, BING AJ 2/22 porlasztót. Zündapp DB 200-hoz első-hátsó kereket, benzincsapot, hátsó lámpát, AJ 2/22 porlasztót (BING), komplett gyújtásrészt deknivel. Aburkó Károly, 7818 Siklós, Dr. Gruber B. u. 7.

VEGYES

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

AUTOMOBILE Revue svájci katalógus 1971, '72, '73, '75, '79, valamint '70 előtti példányokat. Nagy Sándor, 9024 Győr, Szigethy A. út 43. Tel.: 96/427-751.
AYRTON SENNA Forma-1-es levelezőklub alapításához tagokat keresek. Felcímzett válaszborítékos levelekre pontos felvilágosítást adok. Török Ignác, 8284 Nemesgulács, Simon István ltp. 25.
DKW (1941) és P 70 (1954) autókhoz mindenféle alkatrészt keresek, valamint robbantott rajzokat, dokumentációkat. Minden érdekel. Majoros Zoltán, 3525 Miskolc, Mátyás király 96.
IKARUS autóbusz mindegyik típusához katalógust, újságot, képet, cikket keresek. Nagy Roland, 2740 Abony, Hunor u. 1.
HAZAI motorokhoz kilométerórát és fordulاتمérőt (P-21), újszerű alkatrészeket, valamint 60-as évekbeli krosszmotorokat és alkatrészeket, (DOT, CZ, Greeves, Husqvarna stb.). Dani Péter, 2030 Érd I., József A. 10. Tel.: 23/365-439.

KÍNÁL

AUTÓ

AUDI 100 LS karosszéria (gömbölyű) kihegesztve, 1974-es kiadású, e típusúhoz ajtók, ablakok, sebváltók és kettő db hibás motor (javítható) eladó. Annus Ferenc, 2400 Dunaújváros, Erdősor 11.

CITROËN AX 1.1-es, 60 LE-s, sportos, elegáns, 2,5 éves, kis fogyasztású, 5 ajtós, 5 sebességű, 5 személyes, 5 biztonsági övvel, szép könnyűfém felníkkal, Michelin MXV gumik, napfénytető, ködlámpák, színezett üveg, hátsó spoiler, napvédő roló stb., indigó (mély)-kék színben, kiváló motorral. Irányár: 850 ezer Ft. Patyi István, Bp. XX., Tusnád u. 16., vagy Rigóné, 210-1740/210 telefonon.
FIAT 850-es sport kupét 1961-es eredetében, új rendszerrel kínálok. Varga József, 4110 Biharke-resztes, Petőfi út 3.



FIAT TOPOLINO 500-B típusú veterán gépkocsi eredeti állapotú, felújításra szoruló, hozzáértőnek eladó. Pótalkatrész is van. Dezső Jánosné, 8151 Szababattyan, Széchenyi út 37. Tel.: 22/363-111.
FORD CORTINA 1961-es modellet, 25 ezer forintért. Pompos Gyula, 2600 Vác, Árpád u. 61.
FORD CAPRI III., 2.3 l-es, V6-os, műszaki nélkül, kitűnő állapotban 160 ezer Ft-ért. Motorra

AUTÓMOSÓK:

**kompresszor,
gőzborotva,
magasnyomású zsírzó,
magasnyomású mosó
nagyjavítása, javítása
és karbantartása.**

AUTÓSZERELŐK:

**krokodilemelők
és levegőgépek javítása.**

**Kipufogójavítás,
-szerelés
Rozsdamentes
gépkocsiextrák.**

CHROM-ART BT.

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

EURÓPAI ÉS JAPÁN AUTÓKHOZ RAKTÁRRÓL!

Lipmesa

LENGÉSCSILLAPÍTÓK

TORONYCSAPÁGYAK

Garantált minőség akcióáron!

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
BMW	tip.	1800-5230 Ft + áfa

Quinton Hazell-termékek PI:

KUPLUNGOK:

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

FÉKBETÉTEK:

KADETT e.	1280 Ft + áfa
MERCEDES 123 h.	1016 Ft + áfa
FIAT RITMIO e.	950 Ft + áfa
HONDA ACCORD e.	2370 Ft + áfa

VÍZPUMPÁK:

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

TERMOZTÁTOK 464 Ft + áfától

IZZÍTÓGYERTYÁK 580 Ft + áfától

ZARA KIPUFOGÓDOBOK pl.:

ESCORT H. dob	3660 Ft + áfa
RENAULT 9.11 dob	4700 Ft + áfa
GOLF H. dob	4240 Ft + áfa

Q. H. KERÉKCSAPÁGYAK BEVEZETŐ ÁRAKON!

A BÁRDI CSAPAT

BAJA: AUTÓ PANKOVICS Kálvária u. 1. T.: (79)321-333
BÉKÉSCSABA: P és A BT. Bartók B. u. 66/1. T.: (66)328-984.
BUDAPEST: KOZIK ÉS TÁRSA AUTÓSBOLOT Rákóczi F. u. 194. (XXI.). T.: 277-8222 • SASKÓ AUTÓSBOLOT Nagy Lajos kir. út 179. XIV. Tel.: 252-1734. **DEBRECEN:** KABAI LAJOS Erzsébet u. 21. T.: (52)411-144. **EGER:** SZOLDATICS ÜZLETHÁZ Mátyás király u. 6. T.: (36)324-132. **ÉRD:** Varga Autószerzibolt Botond u. 1. (Riminyaki u. sarok), T.: 23/365-777. **GYŐR** MINALKO KFT., Damjanich u. 7. Tel.: 96/322-266. **KOMÁROM** AUTÓ ÁF Vásártér. Tel.: 06/60-374-818.
MISKOLC: LI és RA BT. Kisfaludy u. 87. T.: (46)380-751. **NYÍREGYHÁZA:** Gyekis és Társai Kft., Ószőlő u. 6. T.: (42)318-350. **PÉCS:** PRINZ FUTÓMŰ Siklósi u. 33. T.: (72)313-996.
SALGÓTARJÁN: SEDAN AUTÓSBOLOT Zpi felüljáró, Pavilon sor. T.: (32) 317-984. **SZÉKESFEHÉRVÁR** BÁRDI AUTÓ Pozsonyi út 1. Tel.: 22/302-478. **SZOMBATHELY:** BÁRDI AUTÓ Sport tér 4. Tel.: 94/329-401. **TATABÁNYA:** AUTÓ ÁSZ Március 15. u. 7. Tel.: (34)331-360
VESZPRÉM: RING AUTO Ady E. u. 5. Tel.: 88/329-644, 60/391-329.

VISZONTELADÓKNAK, SZERVIZEKNEK KEDVEZMÉNY!



215-3857
Tel.: 114-3393
134-3572

ÚJ 3 SZINTES ÁRUHÁZUNK:

1083 BP. ORCZY ÚT 39.
 Nyitva: H-P. 7-19, Szó.: 9-13 óráig.

VIDÉKRE DÍJTALAN POSTÁZÁS!
BP-EN MOTOROS FUTÁR!

FUTÓMŰSZAKÜZLET-SZERVIZ

1089 BP. REZSŐ TÉR 1.

T.: 134-0278, 210-1026.

Beszereklést vállalunk!

Nyitva: H-P. 8-17 óráig.

GLO FÉLTENGELY- CSUKLÓ

Készletek (gumival együtt) pl.:

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

FRAP gömbfejek, lengőkarok, kormányrudazatok pl.:

NISSAN MICRA	1655 Ft + áfa
BMW 3 korm.g.l.	1320 Ft + áfa
ESCORT lengőkar	5322 Ft + áfa
VOLVO g.f.	2133 Ft + áfa
FIAT UNO g.f.	888 Ft + áfa

GMS spirálrugók 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

csere érdekel. Telefon: 153-9748, esti órákban.

FORD ESCORT de Luxe 1100 cm³-es, 1969-es kiadású, 45 LE-s, 1984 forgalomból kivont, jelenleg félig felújított, üzemképes állapotban. Irányár: 45 ezer Ft. Lévai Csaba, 5085 Rákócziútfő, Bartók B. út 59.



FORD TAUNUS 17 M 1965-ös kiadású sok alkatrészrel. Tel.: 27/342-918.

MERCEDES 200-ast 27 éves (fecskefarkú), eredeti állapotban, igényesnek eladó. Tel.: 87/356-118.

MITSUBISHI COLT 1300-hoz gyári eredeti hátsó futómű komplett eladó. Bakonyi Lajosné, 1071 Bp., Peterdi u. 3.

MITSUBISHI CORDIA turbo 1984-es sportkocsi kitérő állapotban, sok gyári extrával nagyon olcsón, 250 ezer Ft-ért. Telefon: 184-1189, vagy 280-4416. Bp. XIV., Pillangó park 4/A VI. 36.

OPEL ASCONA 1,6-os, 1977-es évjáratú alkatrészeket kínálók olcsón. Balog József, 3078 Bátortereny, Abonyi u. 7.

OPEL ASCONA 1,6-os, 1977-es évjáratú alkatrészeket kínálók ol-



GM

**BELVÁROSI
AUTOCENTRUM
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

Járműtechnikai Könyvszaküzlet

Személygépjárművek, tehergépjárművek, motorkerékpárok, egyéb járművek, javítási és karbantartási utasításai

SZERVIZKÖNYVEI

magyar és idegen nyelven, szakfolyóiratok, autóstérképek

A könyvek postai utánvétellel is megrendelhetők!

KORREKT KFT. ☎ 153-3642

Budapest VI., ZICHY JENŐ utca 43.

A MŰSZAKI KÖNYVKIADÓ

által kiadott autószerelőknak, gépkocsi-tulajdonosoknak szóló javítási és kezelési útmutatók, szerelési szakkönyvek, beállítási és javítási adatok, valamint a gépjárművezető-képzés hivatalos tankönyvei megvásárolhatók a kiadó könyvesboltjaiban:

Kandó Kálmán Könyvesbolt, 1051 Budapest, Bajcsy-Zs. út 20.
Technika Könyvesbolt és Antikvárium, 1114 Budapest, Bartók B. út 15.

és partnerekönyvesboltjainkban:

József Attila Könyvesbolt, 7400 Kaposvár, Fő u. 33.

Ady Endre Könyvesbolt, 4024 Debrecen, Piac u. 26.

FairNando Könyvesbolt, 7623 Pécs, Nagy L. kir. útja 6/B.

Frida & Frida Könyvkereskedés, 8360 Keszthely, Kossuth L. u. 8.

Postán utánvétellel megrendelhetők: **Műszaki Könyvkiadó**

1536 Bp. Pf. 385

Telefon/fax: 156-3458.

csón. Balog József, 3078 Bátortereny, Abonyi u. 7.

TOYOTA COROLLA DX Liftback fehér színű 5 ajtós, 12 szelepes, 75 LE-s, 1300 cm³-es benzínüzemű, újszerű állapotban riasztóval, rádiómagnóval és sok más extrával 480 ezer Ft-ért. Érdeklődni: 168-6511 és 168-6869-es üzennetregzőtő telefonon.

TRABANT GR A versenyautókat, valamint 5 fokozatú sebesség-

váltókat és 46 LE-s motorokat. Szabó György, 1188 Bp., Kalász u. 8/A. Tel.: (06-60)-332-246.

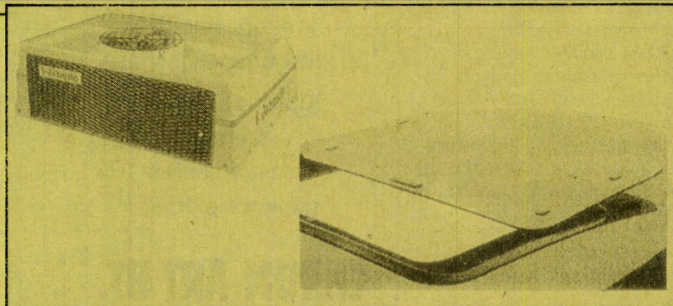
VOLKSWAGEN 1200-as alkatrészeket olcsón kínálok lehetőleg egy tételben. Érdeklődni levélben. Geisler—Habuczki, 1161 Bp. XVI., Sashalom, Thököly u. 34.

VW Bogár 1300 cm³-es, 71-es kiadású, '94 szeptemberig vizsgázható. Érdeklődni: 111-1541 telefonon 17—20 h között.

VOLKSWAGEN 1300-as (bo-

Webasto

Tudja-e, hogy a világ vezető járműgyártói szívesen alkalmaznak Webasto-termékeket gyártmányaikban? Napfénytető, klímaberendezés vagy motortól független fűtőkészülék a Webastónál mind kiváló minőségben készül, s ezért ismertek és elismertek. Legyen Önnek bármilyen járműve, autó, traktor, hajó vagy busz, teherautó vagy munkagép, mi



mindegyikhez tudunk valamilyen Webasto-terméket ajánlani. Keressen meg bennünket bemutatótermünkben.

WEBASTO HUNGÁRIA KFT.

1134 Budapest, Kassák L. u. 58-60.

Tel./fax: 270-2337, 270-2338, 270-2339.



JÁRMŰIPAR,
IPARÁGAK FIGYELEM!

**Tömlő-
és csőbilincsek
ötféle anyagminőség,
négyféle szalagszélesség,
méretválaszték**

Ø 190 mm-ig

NORMA

**fékcsőbilincs,
benzincsőbilincs
Mindez azonnal
20 millió Ft értékű
raktárkészletünkől.**

NORMA-KER BT.

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

**EXKLUZIV
SVÉD
ZÁSzlÓRUDAK**

(6-8-12 M)
A rudak szállítását
és telepítését vállaljuk,
egydi zászlok is
megrendelhetők.



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



2243 Kóka, Pesti út 48.
Budapest, XVI., Nándor u. 26.
T./f: 271-4588.

Wartburg

alkatrész
teljes választéka,
2100 Gödöllő,
Méhész köz 6.
Tel.: 06-28-330-381.
Fax: 06-28-320-285.

valamint
**Budapest X.,
Állomás u. 5.
Tel.: 260-9066.
(157-0889)**

gár) '70-es kiadásút, '95 májusig
érvényes műszakival. Tel.:
82/312-819.

WARTBURG 353 W 1976-hoz
új alkatrészeket (mind eredeti
NDK gyártmány): légszűrőbetét,
hátsó sárvédó gumik, kuplungbow-
den, 9,5x1150-es Optibelt-FB ék-
szíj, külső és belső tükrök, irány-
jelző-, féklámpa-, hátrameneti (to-
lató) kapcsolók, komplett (gör-
gök, kosár, csillag) szabadonfutó,
km-spirál, fényoszórótükrök (fon-
csorok), fényoszóróizzók 12V
45/40 W-os (fehér és sárga szín-
ben), gyújtógyertyák (Isolator,
NGK, Champion), két oszlopos
feszszabályozó, összes gumicső a
hűtő- és fűtőrendszerhez, félten-
gely, gumiharangok, ventilátor, ék-

szíjtárcsa, műa. gyújtáselosztó-fe-
dél, hűtési kiegyenlítőtartály-sap-
ka + túlnyomáscsap, fékfőhen-
ger, munkahenger (hátsók), víz-
hőfokadó, termosztát, vízszivaty-
tú-lapátkerék, porlasztóúszó, hen-
gerfej, tócsavarok, vörösréz hen-
gerfej-tömítés (kisipari), kezelőpe-
dál, gumisapkák, kormányváltó
sebességváltó kezelőegységkar,
fékjavítóegység-gumicsomag (fő-
fék-, munkahenger első, hátsó).
Szabó Lajos, 7500 Nagyatád, Vas-
út u. 10.

ZAPOROZSEC gyári új alkatré-
szeket olcsón: indítómotor (965,
966, 968 A), generátor, dugattyú-
gyűrű, átmérő 72 mm, hátsó lám-
pabura és más egyéb. Győrfi Zoltán,
4946 Tiszakóród, Dózsa
György u. 14.

MOTORKERÉKPÁR

BMW motorkerékpárhoz R-12,
R-51, R-71, M-72-es motor, váltó
és egyéb alkatrészek. Pannónia



HELL BOSCH Valeo



AUTÓLÁMPA SZAKÜZLET

AUTÓ Continental BT.

EURÓPAI ÉS JAPÁN

Új és Használt Autólámpák

- Ködlámpák
- Díszrácsok
- Visszapillantó tükrök
- Fényszórók
- Hátsólámpák
- Irányjelzők

KAROSSZÉRIAELEMEK, SZÉLVÉDŐK

ÜZLETEINK:

Cím: 1163 Bp.,
Veres P. u. 91.
Tel./fax: 252-3282
Tel.: 271-1328

Hétköznap: 8-18-ig
Szombat: 8-12-ig

Cím: 1133 Bp., Kárpát u. 9.
Tel.: 129-5089
149-0723



TETŐCSOMAGTARTÓ

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

**MOSS
SECURITY**

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

GRAVÍROZÁS

Viszonteladókát is
kiszolgálunk.

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

**Alfa Romeo autók
szakszervize**

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

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



**Az elmúlt nyolc évben a világ harminc-
öt országában több mint három milliő
ember bízta gépjárműve védelmét
SONAR® riasztó rendszerekre.**

3 év garanciával

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

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

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

MOSZKVIC - IZS - ALEKO

alkatrészek nagy választéka!

100 000 Ft feletti vásárlás esetén árengedmény!

Boltok:

Békéscsaba, Nagy Balogh J. u. 10. Tel.: 66/326-146
Budapest, Frangepán u. 58. Tel.: 270-0377/159 mell.
Szeged, Algyői u. 21. Tel.: 62/491-261
Kecskemét, Fehérvári u. 7. Tel.: 76/328-987

Nyitva: 8—16 óráig
Nyitva: 8—16.30 óráig
Nyitva: 8—17 óráig
Nyitva: 8—16 óráig

Békéscsabai boltunkból postai utánvétellel is szállítunk!

(1969) P10-es bontott, jó állapotú alkatrészeket, kerekeket gumival és oldalkocsival. Gazsó Sándor, 1119 Bp., Bornemissza u. 27. Tel.: 181-3075.

BMW 350-es, 1938-as kiadású apró hiányossággal, Junak 350-est eredeti üzemképes állapotban, továbbá 125-ös MZ-t, 1950-es kiadású, eredeti állapotban kínálok, reális áron. Varga József, 4110 Biharkeresztes, Petőfi út 3.

CSEPEL 250-es 1953-as kiadású teljesen felújítva. Földi Balázs, 3078 Bátonyterenye, Zrínyi út 8. Telefon: 32/354-816.

CSEPEL 125 cm³-es motorkerékpárt, 1959-est (veterán), 30 ezer km-rel, műszakilag megkímélve, 25 ezer Ft-ért. Tel.: 52/314-525, csak este 19—22 h-ig.

CSEPEL 125 cm³-es motorkerékpárt felújítva, műszakilag, valamint K55-ös motorblokkot, Junak gyújtómágnest, 19x2,25-ös új gumibroncsot és hiányos 100 cm³-es NSU-blokkot kínálok. Ke-

reszek lánghegesztőt, hibás ETZ, valamint alkatrészeit. Balázs József, 5052 Újszász, Nap u. 42.

DKW NZ 350-hez jó hengert dugóval, gyűrűkkel, frissen fúrva, valamint alkatrészkatalógust és műhelykönyv másolatot kínálok. Szegi Ferenc, Szigetszentmiklós, Szentmiklós út 14/a. Telefon: (24)-365-861.

ETZ 250-est lejárt műszakival, de üzemképesen, tartalék blokkal, olcsón eladó, elcserélhető. Érdeklődni levélben: Somogyi Gergely, 7633 Pécs, Pollack Mihály u. 15.

ETZ 250 E-es, 6 éves, forgalomból kivonva üzemképes, de kuplunghibás, olcsón. Kevés ráfordítással vizsgálható. Csósz László, 3860 Encs, Emődi út 24. Tel.: 46/386-565.

GARELLI 80 cm³-es sportmotort, két személyre vizsgáztatva, metálbordó színben kínálok. Irányár: 86 ezer Ft. Leiner, 2440 Százhalombatta, Móricz Zs. köz 3. I/1.

IZS 49-est restaurálva, 1957-es évjárát, 2 év műszakival, továbbá egy 1951-es Czetka 150 cm³-est, részben eredeti dukkózással és egy 1961-es IZS—56-os oldalkocsival, félig felújítva. Tel.: 22/407-474 18 h után, vagy reggel 6—8 h-ig.

JAWA 250-es, 1971-es évjárát, üzemképes állapotban, akkumulátor nélkül, de kipróbálhatóan. Forgalmi engedéllyel, de forgalmi rendszáma leadva. Ára: 12 ezer Ft. Vass Ferenc, 1158 Bp., Bánk u. 25/A.

JAWA 350-est jó állapotban, frissen vizsgáztatva. Érdeklődni lehet: Mosonmagyaróvár, Féltony u. 31. Tel.: 98/314-372.

JUNAK M10-es tartalék alkatrészekkel, jó állapotban, MZ-Bk 350-es és Ural M—72-es felújítás előtt. A motorkerékpárok kissé hiányosak, motorikusan működőképese. Továbbá kínálok T5 Pannónia működőképes blokkot. Tel.: 32/353-707, 19 h után.

JUNAK-ot szétszedve, kis hiányossággal. Sachs Phenomen vázat, villát, tankot. Panni robotgót, Dongó-alkatrészeket. R11-es BMW-tankot. Pille motorkulit-utánfutót. R—25-ös BMW-sebváltót és 250-es Simson-kardánt, -hát-sóhajtást. Horváth Ferenc, tel.: 62/311-438.

KOMAR pedálos motorkerékpárt felújított, jó állapotban, 3 ezer km-rel, sok alkatrészrel: km-óra, hengerfej, tócsavar, behajtótengely fogaskerékkel, sebességrogzító-csavar, sebességváltó-fogaskerék, hornyos kapcsolóagy, tengelykapcsoló-kosár, új km-spirál (csavaros), fékpofa, megszakító, lánc-kerék (kicsi). Simsonhoz, Rigához sok-sok alkatrészt kínálok. Loczik Antal, 6100 Kiskunfélegyháza, Csongrádi út 7.

MZ 250/2 ES TROPHY '96-ig műszakival, teljesen felújított állapotban, alkatrészekkel. Irányár: 28 ezer Ft. Memon Krisztián, 7588 Vízvár, Szent István út 88.

IV. ORSZÁGOS PEUGEOT TALÁLKOZÓ

Kamaraerdő 1994 szeptember 17-18.

PEUGEOT GABLINI
Márkakereskedés és Szerviz

AUTÓSZALON, AUTÓSZERVIZ, AUTÓSBOLT

nyitva: hétfőtől-péntekig 7-17 óráig
(az autószalon szombaton is nyitva)

Új és használt gépkocsik forgalmazása garanciával.
Helyszíni biztosítási ügyintézés.

Lucas

Adagoló márkaszerviz

1162 Budapest, Mezősas u. 6. Tel/fax: 272 2210, Tel: 164 4983, Mobil: 06*60 315 227

MZ TS 125-ös motorkerékpárt, sportkormánytal, térdvédővel és csomagtartóval 20 ezer Ft-ért, valamint új Riga mopedet 10 ezer Ft-ért. Rook Andor, 7456 Mernyeszentmiklós, Kossuth u. 32.
NSU 251 OSL motorkerékpárhoz üzemképes motorblokkot, alumínium láncvédőt, hengerfejet, gyári szelepeket és fogaskerék-szivattyút. Továbbá kínálok 1 db Harley-oldalkocsit hiánytalanul és jó állapotban. Ludányi Ferenc, 3031 Zagyvaszántó, Ságvári E. 14. Tel.: 37/386-221.
OLDTIMER 1920-as évekből, 500-as Kühne motorral szerelt, egyhengeres, restaurált, forgalmi engedéllyel. Danuvia 1960-as kiadású, jó és szép állapotban, üzemképesen, forgalmi engedély nélkül 22 ezer Ft-ért. Továbbá Moszkva K 55, 125 cm³-es, 1957-es kiadású, sok eredeti új alkatrészsel, forgalmi engedéllyel 35 ezer Ft-ért. Bendik István, 7623 Pécs, József A. u. 27.

PANNÓNIA P 10-es új rendszám-mal eladó. Új és használt pótkatrészeket kínálok: motorblokk, benzintank, sárvédők, lámpafejek, hengerek, lendkerekek, tekercsek, fogaskerekek, külső-belső gumik stb. Lukács András, 3300 Eger, Hell Miksa út 16.
PANNÓNIA oldalkocsis 5, 35 ezer Ft-ért eladó. Maglai Ferenc, 2131 Göd, Kodály Z. u. 3.
PANNÓNIA P 12-es, 1975-ös kiadású, eredeti narancssárga, jó állapotban. Irányár: 25 ezer Ft. Atkari Ferenc, 6622 Nagymágocs, Jókai M. u. 75.
SIMSON pedálos, 31 éves, versenyre, kiállításra kész állapotban kínálok. Ajánlatokat „Használható” jellegre. 3301 Eger, Pf. 357.
SIMSON 250-es, 1958-as kiadású hiánytalan, eredeti állapotban felújítva, 52 ezer Ft-ért. Papp Gábor, 3600 Ózd, Fő út 19/A 3/4. Bolyki. Tel.: 48/473-786.

KOZIK ÉS TSA. BT. NYUGATI AUTOALKATRÉSZ KIS- ÉS NAGYKERESKEDÉS

BERU gyújtó- és izzítógyertyák
 FIAAM és PORULATOR szűrők
 GATES ék- és vezérműszíjak
 GLASER tömítések
 LUCAS fékbetétek, féktárcsák fő- és munkahengerek porlasztócsúcsok gyújtásalkatrészek
 VALEO hűtők, lámpák, kuplungok
 NIPPONDENSO porlasztócsúcsok
 ESSO és AC DELCO olajok
 DELCO REMI akkumulátorok
 LIPMESA lengéscsillapítók
 GLO féltengelycsuklók
 FRAP futóműalkatrészek
 BREDA kerékcsoportok
 QH vízpumpák kuplungok termostátok kerékcsoportok fékbetétek féktárcsák és fékdobok
 ICAT izzítógyertyák
 FIAMM akkumulátorok

Viszonteladók, szervizeknek és szerelőknek
 10–30% kedvezmény.
 Postázást és házhoz szállítást megállapodás szerint vállalunk.

Nyitva: H–P.: 8–17
 Szó.: 8–11

Cím: 1214 Bp., Rákóczi Ferenc út 194.
 Beszerelést vállalunk!
 Ingyenes olajcsere!

Telefon: 277-8222, 06-60-319-662.

MAZDA

MÁRKAKERESKEDÉS ÉS SZERVIZ

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

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

ZÖLDKÁRTYÁS

szoftver

- Automatikus mérés-kiértékelés
- Tanúsítványnyomatás
- Naplókészítés
- Mérés adatok tárolása

Ajándék:

Több mint 4000 autótípus tartalmazó műszaki adatbázis

AUTOSOFT
 Tel.: (22)-340-423



Partnereinket az eddig megszokott és elvárt kereskedelmi gondossággal kiszolgálva továbbra is várjuk!

1994 szeptember 1-től.

ÚJ CÍMÜNKÖN!

SEMPERIT HUNGÁRIA KFT
 2046. Törökbálint
 Depo Raktárváros Pf.15.

Fax: 1850-463
 Tel: 1851-901, 1184-133/1911

AZ AUTÓ ÉS AZ ÚT KÖZÖTTI LEGFONTOSABB KAPCSOLAT!

SEMPERIT

Hamann Motorsport

BMW-tuningcég

kelet-európai piacra

magyarországi képviselőt keres.

Érdeklődni:

német, angol és magyar nyelven.

Fax: 0049 7305 960816

DIESEL-MOBIL

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

A DIESEL-MOBIL Kft. forgalmaz AUDI, FIAT, FORD, OPEL, VOLKSWAGEN

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

kis- és nagykereskedelmi áron.

Viszonteladók 20% engedménnyel szolgálunk ki.

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

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

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



Opel Varga MÁRKASZERVIZ és -KERESKEDÉS

Nyugat-európai gépjárművek lakatos
és fényezési munkálatai

Szolgáltatásaink:

- Autóelektronika
- Benzines és dízel diagnosztika
- Kötelező garanciális szerviz
- Teljes gépjármű-felújítás (évjáratól független)
- Fékhatásmérés ABS komplett ellenőrzés és javítás
- Ipari számítógéppel vezérelt fékhatásmérő pad
- Futómű-ellenőrzés és -javítás
- Teljes körű karosszerialakatos-munkák, legkorszerűbb huzató-, nyomatópadon.
- Gépjárműfényezések hőkezeléssel, helyszíni színkeverés:
acry - metál - gyöngyházmetál

- 3 év garancia minden típusú gépjárműre.

A Coloniál Biztosító ügyfeleinek helyszíni kárfelvétel és javítás. Teljes körű biztosítási ügyintézés.
Fót, Keleti Márton u. 3. Tel.: 06-(27)-358-439

A Magyarországon
gyártott
KNAUS Country
lakókocsitípusokon
kívül az összes
KNAUS
lakókocsi, lakóautó-
tartozék és alkatrész
teljes választékával
és szervizével
állunk kedves vevőink
rendelkezésére.

Budapesti Képviselet:
1046 Vécsey K. u. 109.
Tel./fax: 169-4428.

Lakókocsigyár:
2645 Nagyoroszi,
Felszabadulás u. 112.
Tel./fax: 35/374-300.

KIPUFOGÓ

szakszerviz A-Z-ig
raktárról kereskedők-
nek és szerelőknek is.

LOPÁSGÁTLÓ

a Koppány-kormánybi-
lincs, vágatlan és
látható védelem

FELSZERELÉS

sportkormányok,
kipufogódíszvegek,
fa- és bőrgombok,
alblaktörők, telesz-
kópos vonórúd stb.

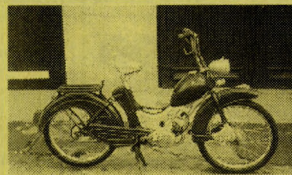
NAGYKER. RAKTÁR KISKER. ÜZLET

KOPPÁNY

1087 Kőbányai út 37.
(Könyves K. krt. sarok)

Tel./fax: 113-5950
Kereskedőknek és
szerelőknek

ELŐNYÖS,
vásárlóknak
JUTÁNYOS



PUCH 220-hoz nyeret, 1926-28-as
BMW R 75 és Zündapp KS 750-hez
kilométerórát. BMW 350-hez térdgu-
mit. Méray-JAP hátsó sárvédőt és
motorállványt, Pannonia TLT régi
hangtompítót, nem használt BMW R
12 kereket kínálok. Muray Péter Pál,
1213 Bp. Liget u. 8. tel.: 276-5246.

SIMSON jó állapotban lévő, 4 éves,
tuningolt motorkerékpárt kínálok.
Tel.: 153-9886.

STEIB oldalkocsit felújított állapot-
ban, fekete színűt 20 ezer Ft-ért. Ko-
kas Lajos, 2400 Dunaújváros, Dobó
I. u. 21. II. 1.

SUZUKI GS 1000-es túramotorke-
rékpár metálfordó színben. Sebring
dobbal, sport lábtartókkal, kitérnő álla-
potban eladó. Irányár: 170 ezer Ft.
Olbei Csaba, Celldömölk, Kertalja u.
26.

SUZUKI GSX 750-es túramotor,
81-es, új műszakival, 37 ezer km-rel
eladó 158 ezer Ft-ért. Császár Árpád,
Csanádapáca, Rákóczi u. 78. tel.:
(60)-388-092.

ZÜNDAPP K—500-as oldalkocsis,
1942-es évjáratú motorkerékpárt,
üzemképes állapotban. Továbbá kíná-
lok Puch GS 350-est hiányos állapot-

ban, 1940-es évjáratú. Schreiner Pé-
ter, 6087 Dunavecse, Fő út 52.

VEGYES

AUTÓ-MOTOR, Autó Piac, Autó
Magazin, Autó Extra, Auto Motor
und Sport, valamint Sport Auto újsá-
gokat kínálok. Lukács László, 2600
Vác, Kárász u. 24. Tel.: 27/313-255.
AUTÓ-MOTOR 1960—1992-ig
megjelent évfolyamait szépen beköt-
ve, hiánytalanul, egyben kínálok.
Irányár: 40 ezer Ft. Fata Sándor,
8651 Balatonszabadi, Kossuth Lajos
u. 83.

AUTÓS horgászok, figyelme! 06-tól
18 h-ig horgászási lehetőséget kínál
a surányi Pázsit Horgászfarm (a
Szentendrei-szigeten, a pócsme gyeri
bekötőút mellett). Festői környezet-
ben, házas koszt, hűtött italok és üdít-
ők.

EGY „HO”-s kb. I, 5x2 m-es tere-
pasztal, majdnem kész állapotban,
sok tartozékkal, valamint egy Delta
V50 I típusú segédmotorkerékpár fél-
ig szétszerelt, kissé hiányos állapot-
ban eladó. Nagy István Zoltán, 1032
Bp., Kiscelli u. 4. VIII. 22.

HONDA Civic karbantartási és javítási útmutatót 1984-től. (Típusok: Coupé CRX 1500, Limousine 1200, 1300, 1500, Combi 1200, 1300, 1500.) Utánvét: 1200 Ft. Továbbá kínálok Lada, Skoda, Trabant, Bönsch, Kreidler tuningleírást, Lada sport-alkatrészeket. Herczegh János, 1055 Bp., Falk M. u. 5.

HASZNÁLT AUTÓK, MOTORKERÉKPÁROK ÉS HASZONGÉPJÁRMŰVEK

Az ön kínálata is megjelenhet az Autó-Motorban! Ha szeretne bekerülni összeállításunkba, vegye fel a kapcsolatot az Auto Info BBS Járműkereskedelmi Információs Adatbankkal, a 62-421-084-es telefonszámon.

A=ABS, B=BBS, C=Centrálzár, E=Elektromos ablak, K=Katalizátor, M=Magnó, R=Rádió, S=Szervókormány, L=Légkondicionáló, P=Riasztó, V=Váltó, Z=Zöldkártya. Telefon/üzenetrögzítő: (62)-317-349, fax: (62)-323-349.

HASZNÁLT AUTÓK

Kereskedő adatai: Írsz. Város Utea Telefon: Rádiótelefon: Fax:
Gyártmány Típus Évjárat LE Szín Metál E km Műszaki A B C E K M R S L R T V E Ft

AUTÓ NÉRÓ 1016 BUDAPEST Krisztina krt. 81. (1)-212-1037 (60)-320-336 (1)-156-9857

ALFA ROMEO	33	1.5	92	V.SZÜRKE		27	95.09.07.	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	1090
BMW	316i	1.6	91	V.SZÜRKE		114	94.08.30.	--	C	E	---	MR	---	---	---	---	---	1590
BMW	318i	1.8	91	FEHÉR		79	97.06.01.	--	C	---	---	---	R	---	---	---	---	1790
CHRYSLER	CONCORDE	3.5	94	ZÖLD	M	9	/ /	--	C	E	---	MR	S	---	R	T	---	4900
FORD	SIERRA	2.0	91	K.KÉK		45	94.11.07.	--	C	---	---	MR	---	R	T	---	---	845
HONDA	CRX	1.6	91	É.PIROS		31	94.09.18.	---	E	---	---	---	---	T	---	---	---	1090
MAZDA	626	2.0	93	BORDÓ	M	53	/ /	--	C	E	---	---	---	R	T	---	---	1650
MITSUBISHI	PAJERO	3.0	89	K.IBOLYA		95	96.01.25.	--	C	E	---	---	---	R	T	A	---	1290
MITSUBISHI	SPACEWAB	2.0	89	PIROS		78	95.06.15.	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	795
NISSAN	SUNNY	1.6 SLX	93	V.SZÜRKE		31	96.05.04.	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	1240
OPEL	CALIBRA	2.0 T	92	FEKETE		54	95.07.01.	AB	---	E	---	---	---	---	---	---	---	2790
OPEL	CORSA	1.6 GSI	89	FEHÉR		59	95.05.01.	---	---	---	---	MR	---	R	T	---	---	490
SUZUKI	SWIFT	1.6	93	PIROS		11	96.06.11.	---	---	---	---	MR	---	---	---	---	---	780
VOLVO	460 GL	2.0	92	FEKETE		17	96.03.06.	---	E	---	---	MR	---	R	---	---	---	1490

CABRIO KFT. 6725 SZEGED Petőfi S. sgt. 85/B. (62)-311-024 (62)-311-024

ALFA ROMEO	164	2.5 TD	91	INDIGÓKÉK		136	/ /	A-	C	---	---	---	---	---	---	---	---	1090
ALFA ROMEO	33	1.5	86	PIROS		130	/ /	--	C	E	---	MR	---	---	---	---	---	345
AUDI	100	2.3 E	91	BRONZ	M	73	/ /	A-	C	E	---	S	---	T	---	---	---	980
FIAT	RITMO	85S	86	ARANY	M	110	/ /	--	C	E	---	---	---	---	---	5	---	360
MERCEDES	190		81	KÉK		187	/ /	--	C	---	---	MR	S	---	T	---	---	635
MERCEDES	260	E	90	SZÜRKE	M	103	/ /	A-	C	---	---	MR	---	T	---	---	---	1675
MITSUBISHI	LANCER	1.3	85	VÖRÖS	M	98	/ /	-	C	---	---	S	---	---	---	---	---	370
NISSAN	PRARIE		86	EZÜST	M	79	/ /	--	C	---	---	S	---	---	---	---	---	480
SUZUKI	SJ 410	1.0	83	EZÜST	M	138	/ /	---	---	---	---	MR	---	---	---	---	---	380
VW	PASSAT	1.6 B	82	KÉK		123	/ /	---	---	---	---	K	---	---	---	T	---	249

FORD JAPAS KFT. 2483 GÁRDONY Szabadság u. 1. (22)-355-500 (22)-255-556

FORD	COSWORTH		93	266	KÉK	M	11	/ /	AB	C	E	---	---	---	T	---	---	5999
FORD	ESCORT	1.8 D	91	59	FEHÉR		46	/ /	---	---	---	---	K	---	---	---	---	1090
FORD	MAVERICK		91	98	KÉK	M	/ /	/ /	---	---	---	---	---	T	---	---	---	3500
FORD	MONDEO		93	88	SZÜRKE	M	/ /	/ /	--	C	---	---	K	---	---	---	---	2100
FORD	RS2000		92	146	FEHÉR		2	/ /	A-	C	E	---	---	---	T	---	---	1590
FORD	SIERRA	1.8 TD	91	80	FEHÉR		32	/ /	--	C	---	---	K	---	---	---	---	949

LAND ROVER CAROS 6723 SZEGED Szokolcai u. 14. (62)-471-110 (62)-471-110

AUDI	80	2.0 E	91	115	KÉK		62	/ /	---	---	---	---	---	---	---	---	---	1190
RANGE ROVER		TDI	92	113	ZÖLD		80	/ /	---	---	---	---	---	---	---	---	---	2950
RANGE ROVER	VOUGE	3.9 V8	91	181	FEKETE		120	/ /	---	---	---	---	---	---	---	A	---	3450

LEIER-MÁRTON AUTÓCENTRUM 9002 GYŐR Pápai út (96)-323-732 (96)-316-566

AUDI	S4 QUATTRO		92		SÖTÉTKÉK	M	92	96.06.01.	--	C	E	---	MR	---	L	R	---	3750
FIAT	FIORINO	1.7 D	92		FEHÉR		62	95.05.01.	---	---	---	---	MR	---	R	---	---	900
VW	VENTO	1.4 CL	92		FEKETE	M	35	95.06.01.	---	---	---	---	MR	---	R	---	---	1280

Kereskedő adatai:		Irsz.	Város	Utca			Telefon:	Rádiótelefon:	Fax:
Gyártmány	Típus	Évjárat	LE	Szín	Metál	E km	Műszaki	A B C E K M R S L R T V	E Ft
MAZ-DU		6726 SZEGED		Közép fasor 41—43.			(62)-433-626	(62)-4336-626	
MAZDA	626	2.0 AVT	00	102	FEHÉR	110	95.10.15.	---	650
MAZDA	626	2.0 GLX	89	102		130	96.02.14.	---	650
MAZDA	626	2.5	00	75		85	95.12.27.	--- CD --- L ---	2600
MAZDA	B4000	V6	00	186		8	97.03.10.	---	3000
MAZDA	E2200		00	61	PIROS	30	96.05.12.	---	1300
MAZDA	XEDOS 6	V6	00	144		30	95.12.15.	---	3000

MAZDA LAKIHEGY		2310 Szigetszentmiklós		Lakihegyi u. 2.			(24)-368-781	(24)-368-781	
AUDI	100 CD	2.2 I	83		V.SZÜRKE	305	/ /	--- E ---	400
FORD	ESCORT	1.6 CLX	91		FEKETE	27	/ /	--- C E --- S --- T ---	1000
MERCEDES	BENZ 300	E	90		SZÜRKE M	110	/ /	--- C E --- S - R T ---	2100

PITI JÁNOS & FIA		6723 SZEGED		Liszt u. 15/B.			(62)-327-427	(62)-327-427	
FIAT		2.5 TD			GRAFIT M	95.12.31.	/ /	--- C E --- K ---	300
FORD		2.8			FEHÉR	/ /	/ /	---	180
FORD		2.8			DRAPP M	/ /	/ /	---	250
MARUTI		0.8			FEHÉR	/ /	/ /	---	380
MERCEDES		2.8			FEHÉR M	/ /	/ /	---	450
ZASTAVA		1.1			DRAPP M	/ /	/ /	---	250

TOP-AUTO KFT.		1139 BUDAPEST		Röppentyű u. 27—29.			(1)-149-7538		
SUBARU	4 WD	1.8	81		MEGGYPIROS	110	96.06.01.	--- C ---	0

ÚJHÍD AUTÓKERESKEDÉS		6722 SZEGED		Sajka u. 12.			(62)-325-087		
FIAT	BERTONE	1.5 CAB.	85	80	GYHZÖLD M	96.01.01.	/ /	-B --- CD --- 5	530
MITSUBISHI	LANCER	1.6	81	73	DRAPP	150	96.01.01.	--- --- MR --- 5	200
PEUGEOT	305	1.9 GLD	83	63	KÉK M	95.01.01.	/ /	---	280
POLSKI	126/650	0.6	87	24	FEHÉR	96.01.01.	/ /	---	105
PORSCHE	924	2.0	122		Gr.SZÜRKE M	94.11.01.	/ /	--- E K MR - L - T 5	450
TRABANT	601	0.6	85	25	TÖRTFEHÉR	96.01.01.	/ /	---	65
VW	PASSAT	2.0 CL	91	113	FEHÉR	96.01.01.	/ /	--- C E K MR --- T 5	1250
VW	SANTANA	1.6	82	73	ARANY M	96.01.01.	/ /	--- --- MR --- 5	290

VOLVO VESZPRÉMI		6727 SZEGED		Algyői út 65.			(62)-473-000	(62)-473-000	
VOLVO	340	D	85	55	SZÜRKE M	180	96.03.03.	--- --- MR --- T ---	390
VOLVO	440	GL	89	82	FEHÉR	47	95.04.23.	--- --- MR ---	980
VOLVO	760	TD	89	108	OLÍVZÖLD M	160	95.01.20.	--- --- R --- R ---	760

HASZNÁLT HASZONJÁRMŰ

Kereskedő adatai:		Irsz.	Város	Utca			Telefon:	Rádiótelefon:	Fax:
Gyártmány	Típus	Évjárat	LE	Szín	Metál	E km	Forgalm	Extrák	E Ft+áfa%
AUTÓFER-KURZ KFT.		6725 SZEGED		Vásárhelyi Pál u. 6.			(62)-322-327	(62)-322-327	
MERCEDES	100	D	89	75	KÉK	85	/ /		1345+25
MERCEDES	100	D	90	75	KÉK	40	/ /		1452+25
MERCEDES	100 ZÁRT	D	92	80	KÉK	34	/ /		1857+25
MERCEDES	208	D	90	76	KÉK	112	/ /		1450+25
MERCEDES	208	D	91	76	FEHÉR	56	/ /		1856+25
MERCEDES	208	D	92	76	ZÖLD	68	/ /		1935+25
MERCEDES	814		91	136	SZÜRKE	51	/ /		3290+25
MERCEDES	814		92	136	ZÖLD	48	/ /		3590+25

Kereskedő adatai:		Irsz. Város		Utca			Telefon:	Rádiótelefon:	Fax:
Gyártmány	Típus	Évjárat	LE	Szín	Metál	E km	Forgalmi Extrák	E Ft	
FÖLDMUNKÁT GÉPESÍTŐ		6721 SZEGED		József Attila sgt. 35.			(62)-324-750	(62)-325-538	
IKARUS	211	6.5	76	FEHÉR	-	250	94.10.27.	240+25	
IKARUS	211	6.5	78	KÉK	-	201	94.09.23.	280+25	
TÁTRA	815	S-3	88	ÉLÉNKPIROS		150	94.12.09.	1000+25	

FORD CAPITOL		6728 SZEGED		Dorozsmai út 12.			(62)-314-178	(62)-325-587	
FORD	TRANZIT	2.5 SWB	87	70	FEHÉR		//	599+25	
FORD	TRANZIT	LWB	92	80	FEHÉR		6 //	1600+25	

LAND ROVER CAROS		6723 SZEGED		Szokolcai u. 14.			(62)-471-110	(62)-471-110	
AUSTIN	METRO		89	50	BEIGE		36 //	360+25	
FORD	ESCORT	1.8 D	92	65	FEHÉR		21 //	950+25	
LAND ROVER	DEFENDER1	D	86	113	KÉK		120 //	1100+25	
LAND ROVER	DEFENDER1	D	88	113	MILITARY		95 //	950+25	
LAND ROVER	DEFENDER1	D	88	113	FEHÉR		82 //	1200+25	

LŐDI & TSA		6727 DESZK		43-as főút mellett			(62)-371-488	(62)-371-488	
AVIA	A31		90	90	KÉK		183 95.03.31.	575+25	
IFA	W50 L/FP		85	80	SZÜRKE		245 94.09.30.	238+25	
LATVIJA	RAF 2203		87	60	ZÖLD		134 94.09.30.	228+25	
MAN	8100		89	100	FEHÉR		60 96.05.31.	2375+25	
MERCEDES	307	D	80	75	FEHÉR		196 95.06.30.	550+25	
MERCEDES	307	D	88	75	FEHÉR		182 95.06.30.	1280+25	
MERCEDES	307	D	88	75	FEHÉR		167 95.06.30.	1090+25	
MERCEDES	MB 100	D	90	75	BORDÓ		180 96.07.31.	1180+25	
ROBUR	LD 3000		87	80	SÁRGA		176 94.08.31.	218+25	
STAR	266		87	120	SÁRGA		179 //	575+25	

TOP-AUTO KFT.		1039 BUDAPEST		Röppentyű u. 27-29.			(1)-149-7538		
CHEVROLET	CHEWY		93				12 //	3300+25	

HASZNÁLT MOTOROK

Kereskedő adatai:		Irsz. Város		Utca			Telefon:	Rádiótelefon:	Fax:
Gyártmány	Típus	Évjárat	LE	Szín	Metál	E km	Forgalmi Extrák	E Ft	
AMARGO CHOPPER		1076 BUDAPEST		Thököly út 5.			(1)-142-9562	(1)-267-8529	
BMW	R 51/3	500	60	27	FEHÉR	15	95.01.01.	650	
HARLEY-D.	CHOPPER	1200	89	74	PIROS	12	96.01.01.	1299	
HARLEY-D.	SPORTSTER	1200	88	74	FEKETE	11	95.01.01.	890	
HONDA	ENDURO	125 CR	92	21	PIROS	3	//	250	
HONDA	GOLD-WING	1100 GL	82	72	PIROS	78	95.01.01.	450	
KAWASAKI	VULCAN	750 VN	94	62	FEKETE-BORDÓ		96.01.01.	920	
KAWASAKI	ZEPHYR	550 Z	90	58	S.KÉK	8	//	340	
SUZUKI	INTRUDER	800 VS	93	60	PIROS	2	95.01.01.	770	
SUZUKI	SAVAGE	650 LS	86	27	PIROS	2	95.01.01.	340	
YAMAHA	SR	500	80		PIROS		95.01.01.	540	
YAMAHA	VIRAGO	535 XV	89	46	FEKETE	20	//	599	

BIKE TRADE BT.		5600 BÉKÉSCSABA		Szent István tér 8.			(66)-327-414	(66)-323-413	
APRILIA	ENDURO	50	92		KÉK-ZÖLD-FEH.	11	//	130	
CAGIVA		125	86		PIROS-FEKETE	24	//	120	
YAMAHA	GTS	1000	94		BORDÓ M	2	//	2000	
YAMAHA	RD	350	88		FEKETE-PIROS	48	//	220	
YAMAHA	TZR	125	93		FEHÉR-PIROS	2	//	380	
YAMAHA	XS	400	84		BORDÓ	44	//	120	



ROBOGÓK

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

**6 HÓNAP
SZAVATOSSÁGGAL
ÉS KÉT HÉT
CSEREGARANCIÁVAL**

VISZONTELADÓKNAK:
(06-60) 336-866.

SZERVIZ-ALKATRÉSZ,
ORSZÁGOS ÉRTÉKESÍTÉSI
HÁLÓZAT



1039 Bp. Szentendrei út 255.
Telefon/fax: 188-5447
Telefon: 250-4905, 250-4906

HIVATALOS MÁRKASZERVIZ.
ÚJ GÉPKOCSIK ÉRTÉKESÍTÉSE.



Karosszéria javítás
gyári technológiával.

Peugeot a siker
KOVÁCSA.

PEUGEOT- AKCIÓ!

106 XN benzinüzemű,
katalizátoros 1 099 000 Ft,
205 Junior benzinüzemű,
katalizátoros 910 000 Ft,
306 XN benzinüzemű,
katalizátoros 1 360 000 Ft,
405 GL benzinüzemű,
katalizátoros 1 788 000 Ft,
405 GLD dízelüzemű
katalizátoros 1 999 000 Ft.

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

Kereskedő adatai: Irsz. Város Utca Telefon: Rádiótelefon: Fax:
Gyártmány Típus Évjárat LE Szín Metál E km Forgalmi Extrák E Ft

INTERBOGLÁRKA KFT. 8530 BALATONBOGLÁR Alkotás u. 5. (85)-351-964 (85)-351-964

HONDA	GYRO-X	50	00	PIROS-FEHÉR	//	86
HONDA	LEAD SOSS	50	00	FEKETE-FEHÉR	//	79
HONDA	TACT	50	00	FEHÉR	//	64
SUZUKU	CARNA	50	00	FEHÉR-KÉK	//	64
SUZUKU	IDI	50	00	ZÖLD	//	69
YAMAHA	CHAMP	50	00	KÉK-FEHÉR	//	64
YAMAHA	CUTE	50	00	SÁRGA	//	64
YAMAHA	DT	50	ENDU 00	PIROS-FEHÉR	//	87
YAMAHA	EXCEL	50	00	FEHÉR-PIROS	//	64
YAMAHA	JOG	50	00	PIROS	//	54
YAMAHA	YSR	50	00	PIROS-FEHÉR	//	89

MOTOR LINE 1039 BUDAPEST Mátyás király út 53. (1)-168-4010 (1)-168-4010

APRILIA	DTX 4T	350	86		//	210
BRAVO	PIAGGIO	50			//	46
BRAVO	PIAGGIO	50			//	46
GILERA		250	86		//	198
GILERA	BULLIT	50	92		//	175
GILERA	GSA	50	87		//	56
GILERA	GSA	50	87		//	56
GILERA	KZ	125	87		//	178
GILERA	MXR	125	90		//	253
GILERA	RC 4T	600	91		//	438
GILERA	RT	125	88		//	205
GILERA	RX	125	85		//	135
GILERA	RX	125	84		//	127
HONDA	NS F	125	86		//	98
HONDA	XL 4T	125	84		//	105
MALAGUTI	FIFTYTOP	50	92		//	165
MALAGUTI	FIFTYTOP	50	92		//	165
VESPA	PIAGGIO	125	84		//	98

STRUHÁCS BT. 2330 DUNAHARASZTI Fő u. 1. (24)-370-568 (24)-370-568

HONDA	DIO	SR	91	7	FEKETE	//	90
HONDA	DJ-I			5	FEHÉR	//	62
HONDA	LEAD		92	8	FEKETE	//	150
SUZUKU	GAMMA	Q		5	BORDÓ	//	62
SUZUKU	RAN			4	PIROS	8 //	42
YAMAHA	CHAMP			5	V.KÉK	//	58
YAMAHA	CUTE			4	PIROS	9 //	42
YAMAHA	EXEL			4	ARANY	//	54
YAMAHA	JOG			4	SÁRGA	//	55
YAMAHA	JOG		90	7	FEKETE	//	90
YAMAHA	JOG	SP		5	FEKETE	//	62
YAMAHA	MINT			4	FEHÉR	5 //	54
YAMAHA	TRY			4	KÉK	6 //	54

IDŐZÍTETT IDŐK

VESZPRÉM-RALI



Győzők

A Hungária Biztosító Rt. Kupáért kiírt ralibajnokság első két fordulója régen látott szoros küzdelmeket hozott, ezért a kiéhezett csatákra várók a kánikula ellenére tömegesen léptek „hadiösvényre”. A nagyrészt katonai területen játszódó, méltán híres bakonyi versenyt évek óta egy család vezényli. A *Lakatos* familia idén nem hagyott kétséget afelől, hogy egy kőkemény, de jól szervezett erőpróbát hogyan is kell csinálni. A versenyzők és a nézők számára sem közömbös, hogy az előre megadott időben, helyen és távban valamennyi gyorsasági szakaszt megtartottak, azaz minden a haditerv szerint zajlott. Küzdeni akarásban pedig a grillezős napállás ellenére sem mutatkozott hiány, így minden induló mohó kíváncsisággal figyelte az időeredményeket, ami nem is oly könnyű.

Van, akiknél kevéske, van, akiknél tetemes másodperckülönbség alakul ki

egy-egy gyorsasági szakaszon. Alapvetően ezek határozzák meg az eredményeséget, hiszen a zárt pályákon elért idők összessége adja meg a végső sorrendet. A legvégső időkbe ugyan beleszámolják az összekötő útszakaszok (etapok) esetleges hibáit, de ilyenek rendkívül ritkán fordulnak elő. Minden páros pontosan tudja, hogy ők milyen idővel teljesítettek egy gyorsasági szakaszt, hiszen ezt a sportbírók a menetlevelükre bejegyzik. A többiek eredményeit viszont nem is-

merik. A megoldás kézenfekvő, meg kell őket kérdezni. A gyorsasági szakaszok végén a „rendes” ralikon sorban kiírják egy táblára a befutó versenyzők idejét és ezt mindenki leolvashatja. Természetesen a „kiváncsi” duók nem érhetik be ennyivel, hiszen a mögöttük érkezők eredményét még nem láthatják. Nem marad más, mint kérdezni és jegyzetelni, ha kellően másodpercre készek szeretnének lenni. Ezt a kis pluszmunkát is a navigátorok végzik. (Talán azért, hogy ne unatkozzanak, na és persze az összes többi papír is náluk van: itiner, menetlevel, esetleg szervizterv.)

A feladat és az elv adott: tudni a közvetlen ellenfelek idejét, és folyamatosan nyomon követni a különbségek alakulását önmagukra nézve. Az elvárásoknak megfelelően a jegyzetelés alapjai azonosak, mégis találunk eltéréseket, ezek közül mutatunk be néhányat.



VESZPRÉM-RALI

FERJÁNCZ ATTILA-TÓTH CSABA

Jelmagyarázat: Vízszintes - 1. RA = Ranga, 2. FE = Ferjáciz 3. TO = ifj. Tóth 4. Ebi = Faragó 5. Gili = Tóth Ferenc 6. Érdi = Érdi Tibor.

Függőleges - a gyorsasági szakaszok

Tóth Csaba értelemszerűen Ferjácizhoz viszonyít mindenkit. Az első szám a gyorsaságikon elért időt mutatja, utána következik a (-) hátrány, illetve (+) előny másodpercben. A következő gyorsaságiban szerzett előnyt vagy hátrányt Csaba külön nem jegyezteti, hanem azonnal összesít és a pilanatnyi állást tünteti fel.



Negyedikek

	(1) RA		FE(2)		(3) TO		(4) EBI		(5) GILI		(6) ERDI
LÓTEK Gy 1	17:14	-50	18,04	-46	17,18	+2	18,06	+11	18,15	-1	18,03
OLASZKISTES Gy 2	6,03	-83	6,36	-74	6,08	-9	6,25	+9	6,34	-3	6,34
Hektár Gy 3	9,53	-128	10,38	-111	10,01	-19	10,28	+14	10,43	-11	10,30
OLASZKISTES Gy 4	6,08	-153	6,33	-128	6,16	-33	6,19	+26	6,45	-9	6,35
Hektár Gy 5	9,59	-203	10,49	-170	10,07	-66	10,16	+24	10,47	+237	13,35
BÍLL											
LÓTEK Gy 6	16,57	-266	18,00	-241	16,48	-145	17,11	+34	18:10		
SZEKES Gy 7	6,33	-313	7,20	-291	6,31	-145	6,57	+20	7,06		
VIGANTPETEND Gy 8	5,09	-338	5,34	-307	5,18	-158	5,21	+28	5,42		
SZEKES Gy 9	6,29	-370	7,01	-333	6,29	-186	6,33	+25	6:58		
VIGANTPETEND Gy 10	5,12		5,14		5,03		5,20	+13	5:42		

TÓTH FERENC-CSÖKŐ ZOLTÁN

	5.	1	3	4	7	2
Gy 1	M1	Faragó	Uj Tóth	Ebi	Crdi	Ferd.
2	6:34	6:03	6:09	6:25	6:35	6:36
3	6:38	6:55	6:59	6:59	6:30	6:31
4	6:45	6:58	6:58	6:49	6:35	6:37
5	6:47	6:59	6:50	6:46	6:35	6:35
6	6:40	6:52	6:47	6:41		6:40
7	7:06					7:10
8	5:42					5:34
9	6:38					7:04
10	5:42					5:41

IFJ. TÓTH JÁNOS-PAPP GYÖRGY

Ámulatba ejtő tökéletes könyvelés az, amit Papp György produkál. A teljes verseny vizszipörgethető feljegyzései alapján, amelynek kivitele sem lebecsülendő.

Vízszintes - a versenyzők
Függőleges - a gyorsaságik - osztott mezővel

A gyorsasági rovatok első részében az adott gyorsan elért idő szerepel és alatta az eltérés (+, -). Alattuk az összesített gyorsasági idők kapnak helyet (azaz a verseny tényleges időbeni állapota útvonalhibapontok nélkül) és az összesített különbségek szerepelnek.

A tökéletes könyvelés fényes bizonyítéka, hogy a GY.10 után (Vigántpetend) hajszárra stimmel az összidő- és összhátránysor is, egyiküknél sem volt útvonalhiba, azaz Papp György kezében már befutás előtt ott volt a végeredmény.

Szinte hihetetlen, de Pappnak még arra is van ideje, energiája és lelkesedése, hogy táblázata hátoldalát is töltsesse. Ott egy tökéletes versenyjegyzőkönyvet találhatunk. Erről ifj. Tóth minden „lépése” nyomon követhető. Az állomásokra történő indulás és érkezés, a saját gyorsasági teljesítésükön kívül az egy szakaszra adott útvonalidő, kilométer és az átlagsebesség is megtalálható. Nem marad titokban az sem, hogy a gyorsaságikon milyen gumikkal mentek vagy éppen milyen rendkívüli esemény történt (stabilizátortörés, búzaföld-látogatás vagy éppen egy pörgés).

Vízszintes kiegészítés: 5. MI=Tóth Ferenc, 2. Ferdi= Ferjancz

Ők egy egyszerűsített változattal dolgoznak. Csak a gyorsaságik tényleges idejét írják fel, valószínűleg fejben számolgatják a különbségeket.



Ötödikek

RANGA LÁSZLÓ- BÜKI ERNŐ

Vízszintes - a gyorsaságik
Függőleges - a versenyzők
Ernő egy kockán belül több számot

is használ. Az előny (+) és az esetleges hátrány (-) másodpercek a kis kockába kerülnek. A második gyorsaságitól kezdve a kis kocka fölött kap helyet az adott gyorsaságin szerzett különbség, a kis kocka pedig az összesített eltéréseket tartalmazza.

Veszprem Rally 07.12. 1994						Scorecard				
Driver	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
No	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Time	Lötér	Olaszfalu	Csápusuta	Olaszfalu	Csápusuta	Lötér	Szentgál	Vigandpölde	Szentgál	Vigandpölde
Stage Ranga	17 ¹⁴	6 ⁰³	4 ⁵³	6 ⁰⁸	9 ⁵⁹	18 ⁵⁷	6 ³³	5 ⁰⁹	6 ²⁹	5 ¹²
Stage Ferjancz	18 ⁰⁴ +50	6 ³⁶ +33	10 ³⁸ +45	6 ³³ +25	10 ⁴⁹ +50	18 ¹⁰ -9				
Stage Tóth	17 ¹⁸ +4	6 ⁰⁸ +5	10 ⁰¹ +8	6 ¹⁶ +8	10 ⁰⁷ +8	16 ⁴⁸ -9	6 ³¹ -2	5 ¹⁸ +9	6 ²⁹ 0	5 ¹³ +1
Stage Ebi	18 ⁰⁶ +52	6 ²⁵ +22	10 ²⁸ +35	6 ¹⁹ +11	10 ¹⁶ +17	17 ¹¹ +44	6 ³⁰ +17	5 ²¹ +2	6 ³⁵ +6	5 ²⁰ +8
Stage Gili	18 ⁴⁵ +61	6 ³⁴ +31	10 ⁴³ +50	6 ⁴⁵ +37	10 ³⁷ +44					
Stage Erdi	18 ⁰³ +49	6 ³⁴ +31	10 ³⁰ +37	6 ³⁵ +27	13 ³⁵ +36					
Stage										
Stage										
Stage										

BOGE ZEITABELLE										
WP	Stavi	Ranga	Ferjancz	Taragd	Gili	Erdi	Start-Nr.	Start-Nr.	Start-Nr.	Start-Nr.
Gy1	17 18	17 14	18 04	18 06	18 15	18 02				
Üb-tör	-4	+46	+46	+46	+57	+45				
Gy2	17 18	17 14	18 04	18 06	18 15	18 02				
Üb-tör	-4	+46	+46	+46	+57	+45				
Gy3	18 08	6 02	6 36	6 25	6 34	6 24				
Üb-tör	-5	+28	+47	+26	+26	+26				
Gy4	23 26	33 17	24 10	24 34	24 49	24 37				
Üb-tör	-9	+74	+65	+83	+114	+114				
Gy5	10 01	21 53	10 23	10 28	10 14	10 30				
Üb-tör	-8	+37	+27	+52	+29	+29				
Gy6	33 27	33 10	35 13	34 59	35 32	35 07				
Üb-tör	-17	+131	+132	+120	+140	+140				
Gy7	6 16	6 02	6 36	6 19	6 45					
Üb-tör	-5	+47	+3	+29						
Gy8	39 13	39 13	41 51	41 18	42 17					
Üb-tör	-25	+208	+135	+134						
Gy9	10 07	9 57	10 19	10 16	10 17	10 15	10	10	10	10
Üb-tör	-9	+42	+4	+40	30:20	30:20	Erdi	Muzsai	Kiss	Niziv
Másp	49 50	49 17	52 10	51 34	53 04	54 29	55 47	55 21	55 52	56 10
	-35	+230	+144	+614	+437	+527	+531	+602	+628	

BOGE ZEITABELLE										
WP	Stavi	Ranga	Ferjancz	Taragd	Gili	Start-Nr.	Start-Nr.	Start-Nr.	Start-Nr.	Start-Nr.
Gy6	16 14	16 57	17 11	18 00	18 10					
Üb-tör	-24	+207	+402	+436						
Gy7	6 31	6 33	6 50	7 20	7 06					
Üb-tör	+2	+18	+49	+35						
Gy8	14 09	14 17	14 35	14 00	14 20					
Üb-tör	-22	+228	+451	+511						
Gy9	5 18	5 09	5 21	5 34	5 42					
Üb-tör	-9	+5	+16	+24						
Gy10	11 27	11 56	12 16	12 34	12 02					
Üb-tör	-34	+229	+507	+535						
Gy11	6 29	6 29	6 33	7 01	6 58					
Üb-tör	0	+4	+32	+29						
Gy12	12 15	12 25	12 29	13 05	13 00					
Üb-tör	-31	+233	+519	+604						
Gy13	5 12	5 16	5 44	5 42						
Üb-tör	-1	+7	+31	+29						
Gy14	11 57	11 57	12 14	12 19	12 12					
Üb-tör	-32	+240	+610	+633						

Alomás	Érk.	Ind. Notice	Uv. idő	Uv. seb	Gyors idő	Összesítő
WP IE2 Veszprem	14,52	15,02	20	16		
WP Lötér	15,22	15,40	27	27	17,18	17,18
WP IE 4 Lötér	16,25	16,25	20	20		
WP IE 5, Gy2 Olaszfalu	16,45	16,48	30	25	6,08	23,26
WP IE 6, Gy3 Hétközpuszta	17,12	17,26				
WP IE 7, Gy4 Olaszfalu	18,21	18,34				
WP IE 8, Gy5 Hétközpuszta	19,04	19,15				
IE 9, Veszprem	20,35					



Másodikok

Alomás	Érk.	Ind. Notice	Uv. idő	Uv. seb	Gyors idő	Összesítő
WP IE 11 Veszprem	7,51	8,01				
WP Lötér	8,24	8,24				
WP IE 13, Gy7 Szentgál	9,19	9,28	35	35	6,31	11,3,09
WP IE 14, Gy8 Vigandpölde	10,03	10,07	40	35	5,18	11,8,27
WP IE 15, Gy9 Szentgál	10,47	10,57	35	35	6,29	12,45,6
WP IE 16, Gy10 Vigandpölde	11,32	11,37	80	58	5,13	1,30,09
WP Lötér	12,57	14,13	20	13		
IE 18, Veszprem	16,28					

VESZPRÉM-RALI

BAKONYI NAPLÓ

Az I. osztályúak kétnapos versenyére 66 páros vállalkozott. Váratlan megbetegedés miatt nem lehetett ott a rajtnál az N csoportosok egyik ásza, pedig szorgalmasan edzegetett. *Túri Tamás* szerencsére már jobban van, teljes gyógyulásához erőt és kitartást kívánunk.

GY 1. – A „kegyetlen” 26,5 km



Papp György még az utolsó pillanatokat is kihasználja. Teljes szerkóban érdeklődik a rajt előtt álló öreg rókáktól

Fotó: BALOGH RÓBERT

mindig oda kell figyelniük a második helyet megszerző *ifj. Tóth-Papp* ketősre. Veszprémben Ranga nem engedte „álmódzni” a zamárdi trónkövetelőt, hiszen 7 gyorsaságin győzött és egy alkalommal egyforma időt alkotott *ifj. Tóth*tal. A toyotások két alkalommal végeztek az élen, így másnak már nem is hagytak szakaszgyőzelmet.

A *Faragó-Gergely* páros szeretett volna párszor az élre kerülni, de ezen a versenyen nagyon okosan a biztos célba érkezést tartották a legfontosabbnak. A kevesebb kockázatás bronzéremhez segítette őket, és a sárga-kék csapat új tagja is sikeresen vette az első akadályt. *Szabó Gergely* és *Penderik László* csoportjuk negyedik helyére érkezett.

Ferjancz Attila nem fárad bele a meglepetésekbe. Veszprémben egy régiesítéssel újított és ejtette ámulatba a nagyérdeműt. Hófehér Fordja helyett egy túl régóta és túl jól ismert „kihipózott” Lanciát húzott elő a sutfiból. Lehet, hogy a kincstári Fordot sajnálta a gyilkos terepre, és így kapott még egy bizonyítási lehetőséget a jobb időket is látott (nem vállalom, hogy leporolt) négykerekű. Szó, mi szó, amit ki lehetett hozni a gépből, azt Attila kihozta, talán még annál többet is, így lett negyedik.

Tóth Ferenc ismét élvezhette az S 2-es Audi minden szépségét. A bakonyi autóromból igazából ilyen gépeknek készült, kitartásuk ellenére be kellett érniük az ötödik helyre.

A N csoport győzelmét teljesen megérdemelten, első alkalommal, mióta megvan a csodaszép Escort Cosworth, a *Gerencsér-Bathó* duó szerezte meg.

A II. osztályúak versenyében egy kis tumultus érződött a 154 nevező páros miatt. Végül 118-an (!) indultak el, és 40-en (!) fejezték be értékelhetően a rangadót. Szoros küzdelemben győzött a *Bútor-Gerőfi* páros eg Suzuki Swifttel. A második helyre 17 másodperc hátránnyal, a *Balogh-Kalmár-Lada* összeállítású trió érkezett. Szép autózással és jó eredménnyel hívta fel magára a figyelmet egy új összetételű női páros. *Radóné Horváth Klárával* az oldalán, az abszolút negyedik helyre kormányozta be magát.

Miklós, aki ősrégi Ford Escortjával általában komótosan gurulgat, de célba szokott érn.

Hétházpusztán szontyolodhatott el egy kissé az abszolút negyedik helyen álló, az N csoportot toronymagsan vezető *Érdi-Varga* duó, hiszen be kellett érniük a 27. idővel, ami jócskán visszavetette őket.

A második nap kezdetén már csak 35 autó folytathatta a versenyt. Bemelegítésként ismét a lőtér leküzdése volt a feladat (GY 6.). Kiesett 2 páros. Az egyik *Érdi*, akinek nem sikerült tökéletesíteni autóját. A másik *Győri Erika* és a FIAT apróka „női” fegyvere, a Cinquecento.

GY 7. Szentgál 10,2 km. Itt egy duónak kellett búcsúznia. *Kiss Ferenc* és *Géczi Attila* remekelt a Salgón, utána a technikai problémák versenyei következtek. Az abszolút 8. (!), csoport harmadik hely egy Opel Kadett-tel gyönyörű, a kiállás pedig iszonyú.

Gy 8. Vigántpetend 9,15 km. Ezen a szakaszon nem esett ki senki.

GY 9. Ismét Szentgál. Kiesett 2 páros, köztük a II. osztályból idén felkerült *Mészáros-Mihalovics* kettős, akik egyre javuló Peugeot-jukkal az abszolút 13. csoport 4. helyét hagyták ki.

A legeslegutolsó szakaszon (GY 10. Vigántpetend) már nem kellett megvárni senkitől. Mindenesetre meglepő, hogy az egyik legveszélyesebbnek tartott vigántpetendi gyorsasági volt az egyetlen, ahol még kiesző autó sem akadt. A célba (némi mesterséges napon aszalás után) 30 páros ért be, ami több mint a mezőny felének elhullását jelentette.

A verseny, amolyan esztergomi revánsként, egy „csont nélküli” *Ranga-Büki* győzelmet hozott. Igazán méltó ellenfele a piros-fehér gárdának, és



Harmadikok

hosszú, katonai lőtérrel kialakított szakasz elsőre mindjárt alaposan elhasználták az autók. Kiesett 14 páros, köztük egy csúnya bukfencsel az *Oroszlán* testvérek. Itt fejezte be a versenyt *Maruzsi László* is. (Salgótarjáni elemzésem után Maruzsi egy kicsit megmorgott, hogy „leporolt” Ladaként emlegettem csodajárművét, hiszen ott is arról kellett hírt adnom, hogy az elsőők között szállt ki a küzdelemből. Autója Esztergomban sem győzött meg, Veszprémben pedig egyenesen engem bizonyított. Támogatók ide, támogatók oda, én továbbra is úgy gondolom, hogy jobb, ha az autót kérdőjelezem meg, mint a pilótát.)

GY 2. Olaszfalu 15,9 km. Kiesett 9 páros, köztük a *Vojcsik-Kovács* egység.

GY 3. Hétházpuszta 15,9 km. Kiesett két páros. Itt fejezte be a ralit *Porth Gábor*, az Opel Astra pályaverseny egyik élvosa, egy festékszagúan új FIAT Típóval.

Gy 4. Olaszfalu ismét. Kiesett 3 páros.

GY 5. Napzártaként ismét Hétházpuszta. Kiesett 3 páros köztük, *Ördög*

VERSENYNAPTÁR

1994. SZEPTEMBER 3-4.

Indycar: vb-futam: Vancouver (CDN)

DTM: Avus (D)

Rali: Eb-futam: Mont Blanc Rali (F) szorzó: 5
ob-futam: I-II. osztály, Miskolc

Hegy: Eb-futam: Turckheim Trois Epis (F)

Ralikrossz: Eb-futam: Lyngas (N)

Gyorsasági motor: Eb-futam: Rijeka (CRO)

Triál: vb-futam: Andorra (AND)

Motokrossz: vb-futam: Galdorf (D) 250 cm³

ob + zóna-futam: I-II. osztály, Bátmonostor

Enduro: ob-futam: I-II. osztály, Piliscsév

Motorcsónak: vb-futam: Campione (I) F-1, F-3, Laufen (D) 0-350

Eb-futam: Maribor (SLO) 0-700, Jedovnice (CS) HR-1000

Eb- + ob-futam: Kecskemét, F-500

SZEPTEMBER 10-11.

Formula-1: vb-futam: Monza (I)

Indycar: vb-futam: Elkhart Lake (USA)

Rali: Eb-futam: Asturias Rali (E) szorzó: 5

Gyorsasági motor: vb-futam: Laguna Seca (USA)

ob-futam: Kecskemét

Superbike: vb-futam: Assen (NL)

Motokrossz: vb-futam: Roggenburg (CH) 125, 250 cm³

ob- + zóna-futam: I. osztály, Gyál

Ralikrossz: ob-futam: Cserénfa

Autokrossz: ob-futam: Cserénfa

Salak: ob-futam: Super, Nyiregyháza, Super, Gyula

Motorcsónak: vb-futam: Flaam (N) F-3, Spanyolország, S-550

Eb-futam: Milan (I) 0-250, Grein (A) F-500

MEGFEJTÉSEK

A lapunk 15. számában megjelent gyorsasági minimotorozással kapcsolatos rejtvényünk megfejtése:

A minimotoros sportág egyik fő szponzora: Hungária Biztosító

A gyorsasági minimotor 80 cm³-es kategória bajnoka: Magda Sándor

A gyorsasági és szlalom 50 cm³-es automata motorok kategóriájának bajnoka: Kovács Nikolett

A szlalom 80 cm³-es kategória bajnoka: Magda Attila

A gyorsasági és szlalom 50 cm³-es váltós motorok kategóriájának bajnoka: Laky Balázs

A legrégebben alakult gyermekmotor-egyesület: Kinizsi

Minimotoros Szakosztály

A minimotoros versenyek betétfutamának motorkategóriája: Robogó

Nyertesek: Lukács Krisztina, Budapest; Horváth Márk, Szombathely; Fábriánkaits Ferenc, Kópháza; Kutas Tamás, Szolnok; Racza Márton, Magyaránador; Arday Andrea, Debrecen; Patkó Péter, Esztergom; Csontos Jánosné, Szeged; Szabó Péter, Budapest; Takács Miklós, Szőliget.

A lapunk 16. számában megjelent Ayrton Sennával kapcsolatos rejtvényünk megfejtése:

Utolsó versenyjárművének konstrukciója: Williams

Ebben a sportágban kezdte pályafutását: Gokart

Élső F-1-es futamgyőzelmét ezzel a konstrukcióval szerezte: Lotus

Az első világbajnoki címet 1988-ban ezzel a konstrukcióval szerezte: McLaren

Élső F-1-es konstrukciója, amelyben versenyzett: Toleman

Élete első nagydíja: Brazil

Ennyi alkalommal állhatott a dobogó legfelső fokára a Hungaroringen: Háromszor

Élső F-1-es futamgyőzelmét ezen a nagydíjon szerezte: Portugal

Nyertesek: Szabó Edit, Pármarton; Buday Kálmán, Budapest; Csomós Lilla, Budapest; Bogár Mária, Zalaboldogfa; Malatinszki Melinda, Tápióbicske; Jónás Imréné, Öcsöd; Márkné Hordó Eszter, Pusztaszámor; Nagy Alfréd, Miskolc; Szerényi Irén, Gödöllő; Gócza Lászlóné, Jászkesér.

Gratulálunk, a nyerevényeket postázzuk.

VILÁGBAJNOK!

A Magyar Motorcsónak és Vízi Szövetség minden évben kimagasló nemzetközi eredményeket ér el. Versenyzőik nemcsak itthon (négy világvizit tartanak), hanem külföldön is megállják a helyüket. Idén a O 500-as hajók világbajnokságán *Havas Attila* Finnországban bizonyította hogy ő a legjobb.

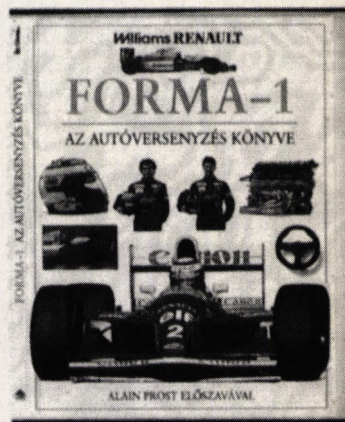


AZ AUTÓVERSENYZÉS KÖNYVE

Xavier Chimits és *Francois Granet* csodálatos könyvvel lepte meg a Formula-1 rajongóit. Teljesen egyetértünk *Alain Prost*tal, aki többek között az alábbiakat írja az előszóban:

„Sok könyvet olvastam már a Forma-1-ről, és úgy gondoltam, erről a témáról mindent megírtak, amit csak lehetett. Tévedtem.

Avatott kalauz annak megismeréséhez, hogy mi történik a színpad mögött, s elvezet egy olyan világba – az én világomba –, amelyről okkalkal-joggal csak néhány kiválasztott állíthatja, hogy ismeri. Am még a sportággal közvetlen kapcsolatban álló versenyzők, csapatvezetők, mérnökök, versenybírák és újságírók sem képesek ennyire átfogóan megragadni a Forma-1 hétköznapi életét. Ez a könyv feltérképezi mindazokat az érdekességeket, amelyekről a



versenykövetítés lázában sem a tévériportereknek, sem az újságíróknak nincs idejük beszámolni...”

Érdesem tehát, a Williams Renault fémjelezte magyar kiadványt keresni az árusoknál, aki elolvassa biztos, hogy „formásan” szakavatott lesz.

PORSCHE SZUPER KUPA

Akárcsak tavaly, a kilencedik Magyar Nagydíj kiegészítő műsorszámaként is a Porsche Szuper Kupa szórakoztatta a Hungaroringre látogató szép-számú nézősereget. Mint minden futamra, most is meghívtak két vendégpilótát a legjobbak közé. *Jean-Louis Schlesser* korábbi F-1-es, jelenleg terepralis versenyző, valamint a francia Larrousse istálló tulajdonosa, *Gerard Larrousse* hajtotta így a VIP-es Porschékat. Magyar indulónak is szurkolhattunk, *Bódis Kálmán* személyében.

A pole positionból indulva a hetedik körig a francia *Jean-Pierre Malcher* állt az élen, a bajnokságban vezető versenyzőt ekkor azonban a negyedik helyről startoló tavalyi hungaroringi győztes, *Uwe Alzen* megelőzte. Alzen

mindössze fél körön át birtokolta a vezető helyet, *Malcher* csapattársa, *Emmanuel Collard* a célegyenes bejártánál meglepte őt. Collard, aki a magyar futamot megelőzően Silverstone-ban a Williamseket tesztelte, szintén csak rövid ideig haladt az élen, tőle *Jean-Pierre Jarier* vette el az első helyet, amit a befutóig meg is tartott. A tizenötös körös futam befejező szakasza sem vált azonban unalmassá. Előbb *Fabien Giroix* borította fejtezőre Porschéját, majd a DTM-es *Manuel Reuter* állt keresztbe az öt üldöző boly előtt. Az utolsó előtti körben *Jean Heuclin* okozott némi izgalmat: a célegyenesben megpördülve a pályát szegélyező szalagkorlátba rohant, amelyen így mély lyukat ütött.

K. R.

NAGYKÖNYV SZERINT

ZÁRÓRA ELŐTT A GYORSASÁGI MOTOROS VB

Öt futammal az idei grand prix küzdelmek vége előtt még meglehetősen zavaros a kép, mármint a végső esélyeket illetően. A királykategóriában Michael Doohan ugyan biztosnak tűnő pontelőnnel várhatja a folytatást, ám a címvédő Kevin Schwantz küzdeni tudását ismerve még minden lehetséges. Az ideg-tépő izgalmakat egymásra halmozó 250 cm³-es géposztályban eddig az olasz Loris Capirossi taktikája látszik érvényesülni, kihasználva honfitársa, Massimiliano Biaggi rapzodikus szereplését, de Tadayuki Okada vagy akár Dorian Romboni is lehet még nevető harmadik. A nyolcad litereseknél a japán stílus a nyerő, hiszen Kazuto Sakata, Noboru Ueda és Takeshi Tsujimura személyében úgyszólván utólérhetetlen ellenfeleket kaptak az európai legények. Az 1-es startszám jelenlegi gazdája, Dirk Raudies kénytelen beérni a középső régió nyújtotta örömmel, de rajta kívül még több nagy esélyes is erre a szerepre kényszerült.

Szóval, Doohan igen határozott léptekkel halad első vb-titulusa felé, bár 1992-ben is kísérletesen hasonló volt a helyzet, mégsem jött össze a hón áhitott trófea. Akkor az emlékezetes „ártatlan” asseni bukás miatt kényszerült a szokásosnál jóval hosszabb pihenőre, és így Wayne Rainey szerezte meg a „király” címet, tavaly pedig egész egyszerűen rövidzárlatos éve volt.

„Most végre minden összejött. Schwantz problémás kézszerűlésének természetesen nem örülök, de így mégiscsak könnyebb dolgom van. A motorom tökéletes, a csapat kifogástalanul dolgozik, úgyhogy mindezt csak a végső diadallal lehet viszonzni” – mondta Doohan a Francia Nagydíjon aratott győzelme után.

Schwantz mindenkinél nagyobb lendülettel, ám sérülten kezdett, majd gyógyulásának és céljainak első jelét fantasztikus suzukai győzelmével hozta társai tudomására. Az ezt követő futamokon viszonylag békésen, tőle kissé szokatlan fegyvellemmel motorozott, s látszólag boldog volt a Doohan mögötti ezüstös pozíciókkal. A Team Lucky Strike Suzuki harmincesztendő fenyegereke az asseni összecsapásra időzítette a kiugrást, de a nagy készülődésnek bonyolult kéztörés lett a vége.

„Az első diagnózis szerint egy hónapot kellett volna pihennem, ám Costa doktor szuperbiztos kötetést varázsolt a kezemre, így tele injekciókkal, de végül is elindulhattam a holland futamon”.

Léhet, hogy Doohan már bekalkulálta magának a vb-címet, de Schwantz fittyet hányva az egészre, megnyerte az angol futamot, így valamelyest nyílttá tette a még hátralévő erőpróbákat.

„A 71 pontos hátrány behozhatatlannak látszik, de matematikailag még 125 pont megszerzésére van lehetőség, ezért mindent megteszek, hogy minimálisra csökkentsem a különbséget” – nyilatkozta Schwantz doningtoni győzelmét követően.

Rainey kényszerű kiválása óta Kenny Roberts és Yamaha-csapatja egyszerűen képtelen megfelelő eredményt felmutatni. Panaszkodnak a gyári váz hibáira, de Daryl Beattie szerződötése sem tartozik a remek húzások közé. Luca Cadalora szinte már a lehetetlent is megpróbálta, de a Yamaha csúnyán alumaradt a vetélytársakkal szemben. A Cagiva zászlaját John Kocinski cipeli magával, ám a csapat súlyos anyagi gondjai miatt a jó szereplés csupán alkalmoszerű véletlen.

Sokan szintén a véletlen művének tartják Capirossi korábban elért két világbajnoki címet, mondván, kivételes szerencséje volt, de ez a fiú nagyon sokat tud a motorozásról, sőt a jelenlegi 250-es mezőnyben mindenkinél többet. Hiába rendelkezett Biaggi utcahossznyi előnnyel mindenki előtt, elég volt egy-két futamon túlfűteni a kedélyeket, máris megfordult a sorrend. Biaggi már a tavalyi Rothmans Hondá-s évében is bemutatta, hogyan kell magabiztos előny birtokában, senkitől sem zavartatva hatalmasat esni, s ezt tette most is, ráadásul pont a mugellói futamon. Az olaszok számára mégis ő az igazi kedvenc, amihez persze nagyban hozzájárul, hogy – Capirossival ellentétben – az Aprilia próbálja dicsőséghez juttatni. A másik két trónkövetelő, Okada és Romboni kéz a kézben araszolnak a dobogó felé, s még eredmények is közel azonosak, azzal az aprócska szépséghibával, hogy Romboninak az idén még nem sikerült a dobogó tetejére állnia.

„Hollandiában a túlfeszített tempó miatt buktam, Mugellóban pedig kis híján szívrohagot kaptam” – panaszkolta Romboni. Az tény, hogy hatalmas ijedtség lett úrrá mindenkin, amikor Rombonit szinte ájult állapotban szedték le a motorról, aminek okozója a trópusi hőség és kritikus értékre emelkedett vérnyomása volt. Az állandóan borotvált fejű olasz aztán megrázta magát, és a következő futamon már ismét az élmezőnyben száguldott. Tetsuya Harada címvédőhöz méltatlanul szerepel, de a dicstelenségben sokat „segít” neki a folyton gyengélkedő Yamaha, és egy maratoni gyógyulású kézszerűlés is.

Kazuto Sakata komótosan készül egyre valószínűbb világbajnoki címének ünneplésére. A Hondától az Apriliahoz átpártolt fiú vehemens lendülettel kezdte az évadot, s ekkor szerzett előnyét kamatoztatja most is, persze azért oda kell figyelnie a konkurenciá-

ra is. Legnagyobb ellenfelei épp honfitársai, Ueda és Tsujimura, akik felváltva nyerik az európai futamokat, komoly presztízshátrányba szorítva ezzel a többi riválist. Raudies csupán az osztrák és német futamokra találta meg régi önmagát, a többi összecsapáson csak kinlódott a németek üdvösköjé. A négyszeres világbajnok Jorge Martíneznek néha sikerül a jó szereplés, bár a Yamaha 125-ös modellje még korántsem kiforrott versenygép. A még hátralévő öt futamon tehát adott a lecke Sakatának, Uedának és Tsujimurának egyaránt, előbbinek okosan kell vigyáznia majd ötvenpontos előnyére, a két „üldözőnek” pedig lehet kapaszkodni, ha év végén aranyat szeretnének.

Szöveg és kép
SZABÓ RÓBERT

EREDMÉNYEK

A GYORSASÁGI MOTOROSVILÁGBAJNOKSÁG ÁLLÁSA TÍZ FUTAM UTÁN:

125 cm³: 1. Kazuto Sakata (J), Aprilia, 183 pont – 2. Noboru Ueda (J), Honda, 137 – 3. Takeshi Tsujimura (J), Honda, 132 – 4. Peter Öttl (D), Aprilia, 121 – 5. Dirk Raudies (D), Honda, 102 – 6. Jorge Martínez (E), Yamaha, 80

250 cm³: 1. Loris Capirossi (I), Honda, 168 pont – 2. Tadayuki Okada (J), Honda, 152 – 3. Max Biaggi (I), Aprilia, 144 – 4. Dorian Romboni (I), Honda, 129 – 5. Ralf Waldmann (D), Honda, 113 – 6. Jean Phillippe Ruggia (F), Aprilia, 110

500 cm³: 1. Mick Doohan (AUS), Honda, 231 pont – 2. Kevin Schwantz (USA), Suzuki, 160 – 3. John Kocinski (USA), Cagiva, 120 – 4. Alberto Puig (E), Honda, 112 – 5. Alex Criville (E), Honda, 109 – Alex Barros (BRA), Suzuki, 100



„Noby” Ueda kitaróan küzd,
de sokszor hiba csúszik
a számításba

Biaggi öröme határtalan,
pedig ő nyújtja a szezon
leghullámzóbb teljesítményét
(jobbra fölül)

Amit már megszokhattunk, Doohan
a dobogó tetején.
Az ausztrálok reményeége mellett
Alex Barros és Alex Criville áll
kissé fáradtan

A HB-s csapatnál nem pont
Ralf Waldmanntól várták
a futamgyőzelmet, mégis
ő diadalmaskodott elsőként
a „sárgák” közül (jobbra alul)

Schwantz:
„Eddig még egyetlen évet sem
úsztam meg csonttörés nélkül”



NYIRÁDI (MEG)NYIRBÁLT

NEMZETKÖZI HAZAI

Gál István már az első néhány száz méter után tetemes előnnyel vezetett

A ralikrosszbajnokság évadnyitó szombathelyi versenye a várakozásnak megfelelően kezdődött, hiszen a hazai ralikrossz történetének legjobb évada után a sportág már nemcsak a közönség, hanem a versenyzők körében is rendkívül népszerűvé vált. Új arcok tűntek fel, akik eddig más versenyeken, más pályákon csillogtatták meg tudásuk legjavát, és az sem elhanyagolható apróság, hogy a korábbiakhoz képest sokkal jobb és erősebb technikát vontathattak fel az indulók. Úgy tűnt, talán a ralikrosszban végre sikerül elérni – amire a hazai autósport már régóta minden erejét összeadja – egy Európa-bajnoki futamot. Sajnos a szenzációsnak ígérkező sorozat néhány versennyel később, de talán már a második, ádándi futamon be is fejeződött, hiszen azok a raliversenyzők, akik ha nem is a szakág alapjainak lerakásánál, hanem a tavalyi „felvirágoztatásánál” jelentős szerepet játszottak, visszavonulót fújtak. Az okok elemzése nélkül – ki kit csapott be, ki kit bántott meg – csak egyetlen megjegyzés: kár ezért a végre jó úton haladó látványos sportért, amely remélhetőleg nem jut hasonló sorsra, mint az egykoron szintén fényes karriert befutó autókrossz, amely mára igencsak az érdektelenségbe fulladt.

A ralikrosszbajnokság félidejében a hatodik nyirádi futam jelentette (volna) az év „slágerét”, hiszen a hazai pilóták mellett erre a nemzetközi és zónavidalra a környező országok versenyzőit is a Tapolca melletti krosszpályára várta. Az előzetes nevezések alapján kilenc osztrák pilóta jelezte érkezését és részvételi szándékát. A vasárnapi döntő futamokba azonban egyetlen delegáltjuk sem jutott el. Ez nem is lenne baj, ha ez a magyar versenyzők rendkívül eredményes szereplésének köszönhetően alakult volna így. Sajnos a megoldás ennél sokkal prózaibb: egyáltalán nem jöttek el. A magyarzatként emlegetett 35 km-es török kocsikonvojt, amely járhatatlan állapotokat eredményezett az osztrák–magyar határon, mindenki saját belátása szerint fogadja el. (Úgy hallottuk, hogy a magyar verseny „megközelíthetlensége” miatt [?] a sógorok végül egy cseh versenyen kötöttek ki.)

A divízió N-ben, ahol igencsak párás csatáknak, remek szereposztásoknak lehettünk korábban részesei, mind-



Baky József ellenfelei hibái köszönhetően megszerezte meg az elsőséget

össze négy versenyző sorakozott fel. (Hol vannak már azok az idők, amikor egy divízió a C döntővel kezdődött?) Azért csak négy versenyző, mert az ötödik Balázs András szépségdíjas Mazdája a selejtezők során meghibásodott. A startot Szabó József kapta el a legjobban, előnye néhány körrel később azonban már csak minimális volt. Bubor Zoltán néhány centiméterről ül-

dözte. Egy sikertelen előzési kísérlet után mindkét autó megsérült, így a harmadik helyért csatázó Baky–Maksa duó meglephetett, a sorrend azonban a befutóig kettejük között már nem változott, Baky József elsőként, Maksa Imre másodikként haladt át a célvonalon. Szabó folytatni tudta az ütközés után, így övé lehetett a bronz. A célvonalon megállva, a leintés után még egy



Itt még együtt a divízió A mezőnye, a leintésnél azonban Kotán Péter előnye közel egy kör volt



Móczár Péternek a harmadik helyhez egy kényelmes autózás is elegendő volt



A Contrex támogatásával Mitsubishi-betűfutam színesíti a ralikrosszfutamokat, helyenként igencsak magas színvonalon

Fotó: BALOGH RÓBERT



Vajvoda Sándor és az öreg S100-as Skoda külön csemegét jelentenek

EREDMÉNYEK

ORSZÁGOS RALIKROSSZ-BAJNOKSÁG, NYIRÁD, 1994. JÚLIUS 23-24.

Divízió N: 1. Baky József (Stoll SE) Mazda 323 GT-R – 2. Maksa Imre (Hód Rallye Team) Toyota Celica GT-4 – 3. Szabó József (Autocross SC Dömsöd) Toyota Celica GT-4
Divízió A: 1. Kotán Péter (Fahrer Racing Club) Ford Escort RS Cosworth – 2. Fodor György (Fahrer Racing Club) Toyota Celica GT-4 – 3. Határ István (Stoll SE) Peugeot 309 GTI

Divízió H: 1. Gál István (Váci Autó SE) Porsche 911 – 2. Nagy Attila (Alba Regia Rallye Team) Ford Fiesta Cosworth – 3. Móczár Péter (Mozart Motorsport) Lancia Delta HF Integrale

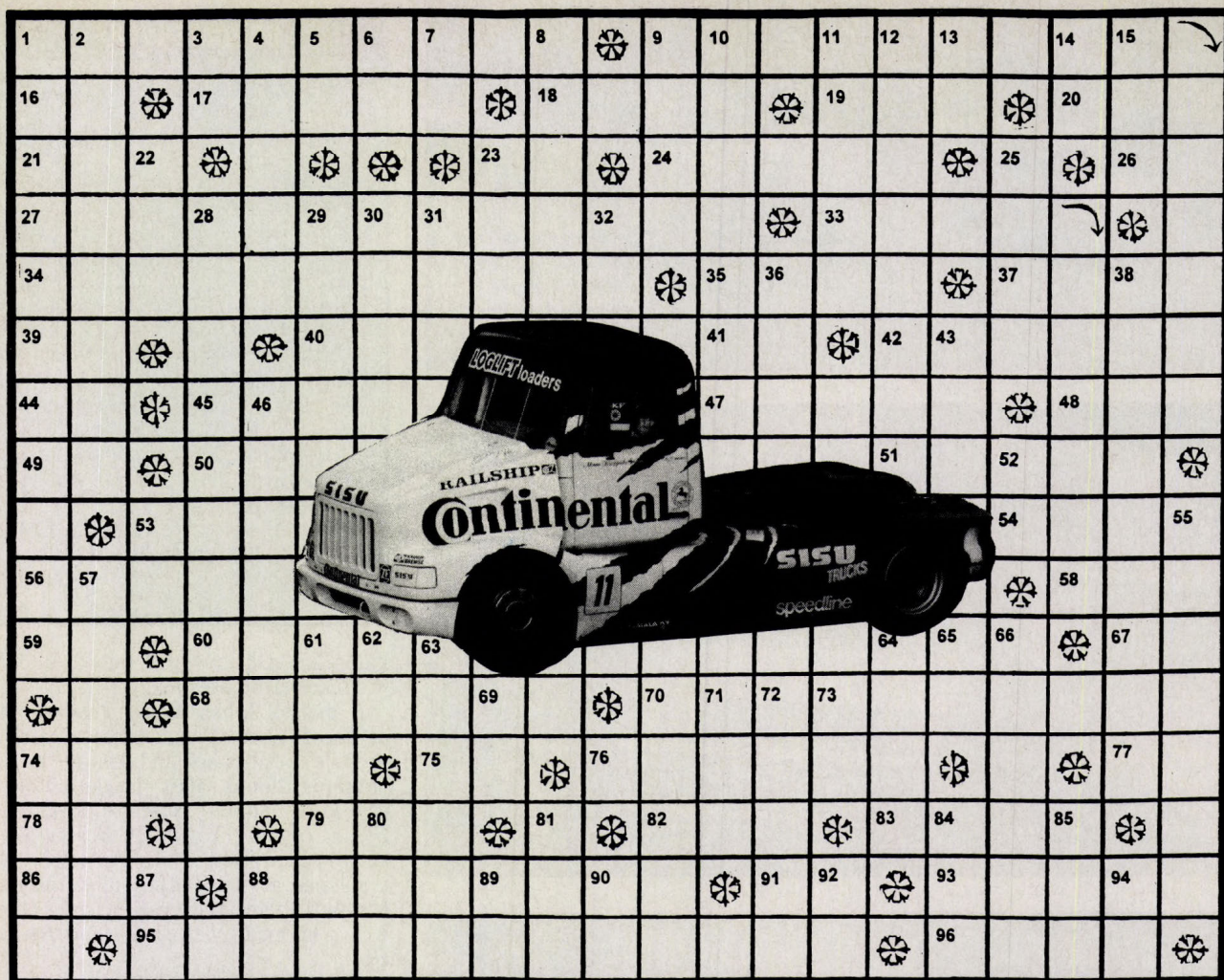
külön kis talk-show-t is tartott Bubor produkciójáról, ékes magyarsággal.

A divízió A-ban *Kotán Péternek* és az Escort „Cossie”-nak nincs ellenfele. A pole positionból indulhatott és a hatkörös döntő alatt megközelítőleg egy kört „adott” versenyzőtársainak. *Fodor György* Toyota Celicájával – amely néhány versenyen nem jutott túl a műszaki átvételen – hasonlóan magabiztosan szerezte meg a második helyet, a harmadik helyezett *Határ István* előtt.

A „régie idők ralikrosszára” csak a H divízió küzdelemsorozata emlékeztetett, amely a C döntővel kezdődött. Innen *Szilveszta Csaba* jutott fel a B döntőbe Skodájával. A B döntő izgalmas csatát hozott, *Vajvoda Sándor* az utolsó körben nevető negyedikként került az élre, és a győzelemmel a legjobbak közé, az A döntőbe verekedte magát. Az A döntő első sorából indult *Gál István* és *Nagy Attila*. A küzdelem kettőjük között már a rajtegyenesben eldőlt, Gál Porschéja magabiztosan húzott ugyanis el Nagy egyre jobban muzsikáló Fiestája mellett. A harmadik helyre *Móczár Péter* érkezett, aki teljes nyugalommal autózta végig a dobogós helyen a hatkörös távot *Nagy Sándor* és *Fejes Tamás* előtt.

Zárszó helyett egyetlen észrevétel: a nyirádi versennyel egy időben Cserénfán az Enduro-világbajnokság zajlott, míg a Bükkben a másodosztályú ralisok versenyeztek. Vajon tényleg ennyire gazdagok lennénk a versenyeket illetően, vagy csak a programok összehangolásával, szervezésével akad gond?

KÖKÉNY ROLAND



KAMION

Rejtvényünk megfejtései a kamionversenyekkel kapcsolatosak. A megfejtést beküldők között Auto-Motor feliratú pólok sorsolunk ki.

Beküldendő: a vízszintes 1., 9., 27., 33., 95. és a függőleges 1., 28., 74. sor.

Beküldési határidő: 1994. szeptember 13.

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

A borítékra, kérjük, írják rá: KAMION

VÍZSZINTES

1. A vízszintes 33. gumimárka legnagyobb hazai forgalmazója (Zárt betűk: O, F) 9. A 2-es géposztály tavalyi bajnoka (Zárt betűk: R, O, T, I) 16. Lefelé 17. Gondoskodik róla 18. Oroszország egyik tava 19. Férfinév 20. Mária, becézve 21. Aki, visszafelé! 23. Argon vegyjele 24. Lepke betűi, keverve 26. Kripton vegyjele 27. A mezőny egyetlen hölgyversenyzője 33. A ka-

mionversenyek kizárólagos gumimárkaja (Zárt betűk: N, I) 34. Egyre sűrűbbé válik 35. Elem betűi, keverve 37. UNEN 39. OS 40. Ráz betűi, keverve 41. Orosz folyó 42. Felfele ellentéte 44. Ír, visszafelé 45. Akasztófa 47. Mely időpontban? 48. Azonos betűk 49. Gépkocsi rövid 50. Megszólítás 51. Gyümölcs 53. Román autómárka 54. Rózsa is van ilyen 56. Dogma betűi, keverve 58. Orosz férfinév 59. Dánia gépkocsijele 60. Szára betűi, keverve 64. OMK 67. ZÁ 68. A vér cukortartalmát szabályozó hormon 70. Azonosítás 74. Hervadt 75. Római aprópénz 76. Zavart elméjű 77. Kettős betű 78. IT 79. Alkalom 82. Akadály 83. Fogágya 86. Ízesít 88. Vegyjele: Mo 91. Betű kiejtve 93. Arány 95. **Legeredményesebb magyar versenyző** (Zárt betűk: R, N) 96. Vár

FÜGGŐLEGES

1. Zenészből vált kamionversenyzővé (Zárt betű: U) 2. Hozzá dől 3. Mi, angolul 4. Farol betűi, keverve 5. Állati lakhely 6. XÁ 7. KT 8. Tapír betűi, keverve 9. Nem

süket 10. Mód 11. Ilyen étkezési olaj is van 12. Elém esők 13. Lóerő, rövid 14. Megszólítás 15. Kis visszafelé! 22. ANS 23. Pad betűi, keverve 25. RTUF 28. **A sorozat legnépszerűbb versenyszíne** (Zárt betűk: R, G) 29. Rézfúvós hangszer 30. Egyfajta sportoló 31. OÖÁ 32. AK 36. ... hal, a béka lárvája 38. Nevesítés 43. Teljesítmény 46. Akta 52. Vállalati forma 53. Azonos betűk 55. Alkoholizmus 57. Tanító 61. Tisztántúli folyónk 62. ZU 63. A csodalámpa „tulajdonosa” 64. Régi 65. Azonos betűk 66. A gabonalisztból készült táplálék 69. Szintén 70. Tartaná 71. ELÁ 72. Szerencsejáték 73. Indium vegyjele 74. **Európa-bajnok finn kamionmárka** (Zárt betű: U) 80. OLZ 81. Ádám, becézve 84. Nem betűi, keverve 85. Óre, visszafelé! 87. ZK 88. Tegnap holnapja 89. Határozórag 90. Napszak 92. Kötőszó 94. Edmund, becézve

Talán nem állok egyedül az alábbi két jelzésről alkotott véleményemmel:

Utjainkon egyre gyakrabban tűnnek föl gépjárművek, amelyek így vagy úgy megkülönböztető jelzéssel rendelkeznek, tehát kék színű villogóval vagy szirénával. Számos esetben találkozhatunk csillogó, fekete luxuslimuzinnal, vagy „kredenckék” Passattal, amelynek tetején ott villog a mágnesfalpas kék fény. Az esetek egy részében, például kormánydelegáció autókönvojában, talán még elfogadható a szabad út illetén biztosítása.

Egyszer egy fekete BMW vezetője a Lánchídon meglátva az araszoló kocsi-sort, az amerikai filmekből ismert hanyag mozdulattal kirakta a mágnesfalpas villogót, majd megkülönböztető jelzésének tudatában előzésbe kezdett. Máskor egy idősebb, magas rangú katonatiszt szállt ki hasonló jelzést használó szolgálati gépkocsijából, és besétált egy kulturális intézménybe.

Más esetben egy világos színű Mercedes vezetője türelmetlenségének adott kifejezést, amikor éktelen szirénázásba kezdett egy forgalmi dugóban, a Roosevelt téren. Bár semmilyen látható megkülönböztető jelzést nem használt, a forgalom megindulása után elem vágott, hirtelen lefékezett, majd sürgős útját megszakítva volt ideje az autóból kipatanni és némi trágársággal fűszerezett kiabálásba kezdeni, szidalmazva nagyot-halló őseimet, majd megkérdezni, hogy a szirénát hallva miért nem húzódtam le az útról a park pázsitjára, hogy szabad utat engedjek neki.

Több mint húsz esztendeje vezetek, de ezt az új divatot nem tudom elfogadni.

A magyar autóvezetők – tisztelet a kivételnek – híresek erőszakosságukról, udvariasságukról és értelmetlen, rögeszmés előzéseikről, amelyekhez most hivatalos(-nak tűnő) eszközt is kaphatnak. Korábban a gépkocsi színéből (rendőrség: kék-fehér, tűzoltók: piros, mentők: fehér stb.), valamint a rendszámól is következtethettünk a gépjármű használatára (RA: rendőrség, TŰ: tűzoltóság, MA: mentők stb.), ma azonban az egyenrendszámól az égadta világon semmit nem lehet megtudni. KRESZ-tanulmányaimból emlékszem még arra, hogy a megkülönböztető jelzés csak abban az esetben érvényes, ha egyidejűleg villogó kék fényt és hangjelzést is használ a gépjármű vezetője. Ma már minden valamire való autósboltban kapható villogó kék fény és sziréna, amit bárki, jogosultságának igazolása nélkül, megvásárolhat.

Kíváncsi lennék arra, hogy az ilyen esetekre milyen viselkedést tanácsol a jogszabály és a józan ész, valamint arra, hogy helyes-e lassan cseperedő demokráciánkban ilyen feltűnően jelezni, hogy az egyenlők között vannak, akik még egyenlőbbek?

Másik, távolról az előzőhöz kapcsolódó problémám némely új reklámhoz kötődik. Véleményem szerint napközben a rádióhallgatók igen nagy hányada gépkocsiban ülve hallgatja a műsort. Egyre gyakrabban sugároznak olyan zeneszámot vagy reklámot, amelyben gépkocsi-sziréna vagy -kürt hangja hallatszik. Nem egyszer megfigyeltem, hogy az utakon ilyen esetekben a vezetők megriadva hátrapillantanak, keresve a megkü-

lönböztető jelzés forrását, sőt néhány-szor szemtanúja voltam, hogy a vezető hirtelen megpróbált az út szélére húzódni. Véleményem szerint a figyelemfelkeltés vagy a szórakoztatás semmiképpen nem okozhat balesetveszélyt.

GÉHER FERENC
Budapest

Különös eset történt nem messze a házamtól. Gondoltam, az AM olvasóit érdeklí, milyen egy peches találkozás az ördöggel. (Diabolo ördögöt jelent magyarul.) Mit tesz egy 240 000 dolláros Lamborghini Diabolo gazdája, ha túlmelegszik a motor? Elviszi a szervizbe. És mit tesz a szerelő? Új termosztátot tesz a hűtőrendszerbe, és kiviszi az autót próbaútra. Mit hoz a sors? Egy kilométerre a műhelytől egy 1988-as Acura Legendet, amelynek gazdája 30 éve vezet, és soha egyetlen ütközése sem volt. Most azonban egy figyelmetlen balra kanyarodás következtében a Diabolo oldalába ütközött, hatalmas kárt okozván. Senki nem sérült meg, de a biztosító szerint a kár 100 ezer dolláron felül van. A szerelő szerint a karambolt nem lehetett elkerülni. Adódik a kérdés, miért kellett a Diabolót az útra kivinni termosztátcsere után? Miért nem lehetett a garázsban ellenőrizni a motor melegezését? Talán egy kis „ördögi” ötlet volt meglovgolni a Diabolót? Drága multság volt, az biztos. A Diabolo gazdáját nem lehetett elérni telefonon.

BIEN GYÖRGY
Fairfax, Va. USA

AKCIÓ!

...autózás, építkezés, elektronika, üzleti élet...

50% KEDVEZMÉNNYEL VÁSÁROLHAT

**A MŰSZAKI KÖNYVKIADÓ KIADVÁNYAIBÓL
SZEPTEMBER 1. ÉS 25. KÖZÖTT**

a kiadó könyvesboltjaiban:

Kandó Kálmán Könyvesbolt, 1051 Budapest, Bajcsy-Zsilinszky út 20.
Technika Könyvesbolt és Antikvárium, 1114 Budapest, Bartók B. út 15.
valamint az

Őszi BNV '94-en (szept. 9–18.)
és a
Pécsi Könyvvásáron (szept. 14–17.)
Szívesen állunk postai szállítással is rendelkezésére:
Műszaki Könyvkiadó, 1536 Budapest, Pf.: 385

A kedvezményes akcióban szereplő kiadványaink listáját megtalálja könyvesboltjainkban, vagy kérje a fenti címen!

**SUZUKI DR
350 SE-vel
tereptünk (46. oldal)**



KIRAKAT



PRÓBAÚT

**Régi ismerős, mégis más: Mazda 323
(4. oldal)**



SPORT

**Öt és fél kilométer szerpentinrel
küzdöttek az Opelek (73. oldal)**

KIRAKAT

Égig érő elegancia (40. oldal)



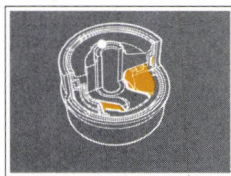
**47. évfolyam, 18. szám
Megjelenik kéthetenként**

Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta, árusításban megvásárolható az alábbi terjesztők hírlapárusainál: Magyar Posta, Extra-Hír Kft., Budapest-Press Kft., R-Press Hírlap- és Könyvterjesztő Kft., Új Passz Kft., Medvecs és Társa Kft. Bohus Kálmán magánvállalkozó, Zuna László magánvállalkozó. Előfizethető a hírlapkézbesítő postahivatalokban, a Posta hírlapüzleteiben és a Hírlap-előfizetési és Lapellátási Irodában (HELIR), Budapest XIII., Lehel u. 10/A 1900, közvetlenül vagy postautóvalnyon, valamint átutalással a HELIR 215-96162 pénzforgalmi jelzőszámmal. 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 Külkereskedelmi Vállalat (H-1389 Budapest, Pf. 149.) Kéziratokat, képeket és rajzokat nem önrúkn meg és nem küldünk vissza. INDEX: 25180, HU ISSN 0005-0792

FŐSZERKESZTŐ: OCSKAY ZOLTÁN • OLVASÓSZERKESZTŐ: M. Nagy Péter • TERVEZŐSZERKESZTŐK: Kelényi Katalin, Major-Maróthy Szabolcs, Várhelyi László • ROVATVEZETŐK: Bessenyei Krisztina (sport), Gajdán Miklós (motorkerékpár) Kékesi György (autó, közlekedés), FOTÓ: Branstetter Sándor • KÖZÖNSÉGSZOLGÁLAT ÉS MARKETING: Bánki Gyula (vezető) • Mándoki József, Sármándi Pál • TITKÁRSÁG: Kecskeméti Andrea (vezető) • Fekete Katalin, Kész Józsefné. Szerkesztőség, közönségszolgálat, hirdetésfelvétel, marketing: 1085 Budapest, Blaha Lujza tér 3. Levélcím: 1400 Budapest, Pf. 1. Szerkesztőségi telefon: 138-4407, 138-2952, fax: 138-4254 Hirdetésfelvétel-telefon: 138-4282, telefax: 138-4282 Kiadja a Hírlapkiadó Rt. 1959 Budapest VIII., Blaha Lujza tér 3. Telefon: 138-2399, 138-4306 FELELŐS KIADÓ: DR. MOLNÁR PÉTER vezérigazgató. Kossuth Nyomda Rt., Budapest, FELELŐS VEZETŐ: SZÉKELY KÁROLY vezérigazgató



Látja? Nem hallja? Na látja!



A csend... már nem csak vágyálom! Az ember egy középkeletű kocsiól nem várhatja el mindazt, amit egy luxusautó nyújt. A Toyota Corollák mégis egy luxusautó erényeivel büszkélkedhetnek: szinte hangtalanul működnek. A különleges, zajszigetelt motortérnek köszönhetően a Corolla halkan suhan az úton. A kocs belterébe beszűrődő külső zaj csökkentése érdekében mind az első, mind a hátsó

felfüggesztést a karosszériához való rögzítés előtt külön segédkeretre szerelik. Csendességét tovább javítja a folyadékkal töltött, rezgéselnyelő motorfelfüggesztés. Ezek csökkentik a rezonanciát is, hogy Ön jobban érezze az utat. Ezekből az újdonságoktól hangos most a város, s csendes a Toyota Corolla. Ülön be egy Corollába – hallgassa a csend hangjait!



Corolla Liftback

 **TOYOTA**

Bízhat a jelben

MONROE
lengéscsillapítók

LUK **Valeo** **ASCO**
kuplungok

FRAM
európai szűrők

WALKER **ROSI**
kipufogók

AMC
japán szűrők

Gates

szíjak, tömlők

ad
PRO

TEXTAR
fékbetétek

Bendix
fékbetétek, fékhidraulika

fékbetétek, fékpoák,
fékhidraulika, kerécsapágyak,
akkumulátorok

B **BRADI**
féktárcsák

ifcm
féltengelycsuklók

gomet
gumiharangok



gyújtógyertyák,
izzítógyertyák,
gyújtókábelek

THULE
SWEDEN
tetőcsomagtartók

birner

Intermotor
gyújtásalkatrészek,
gyújtókábelek,
kapcsolók

BOSCH
fényoszórók,
porlasztócsúcsok

GRAF
vízszivattyúk

MOTORAD
termosztátok

BEHR **Nissens**
hűtők

Valeo
fényoszórók,
lámpák,
hűtők

CARELLO
fényoszórók

HELLA
lámpák



HS
Hubert Schlieckmann
karosszériaelemek

TRICO
ablaktörölők

PIERBURG

Klokkerholm
javítólemezek

ARAL
kenőanyagok

RENO PARTS
indítómotorok, generátorok

tüzelőanyagszivattyúk

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

birner

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

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