

ELŐFIZETŐINKNEK
87 FT

autó motor

15

MOTORCSÓNAK-VB



ALAPÍTVÁ: 1948. • 1994. JÚLIUS 19. • ÁRA: 97 FT

ÖSSZEHASONLÍTÁS



FIAT PUNTO 55S,
OPEL CORSA CITY 1.2i,
SUZUKI SWIFT 1.3 GLX,
SKODA FAVORIT BLACK LINE

PRÓBAÚT

SZELÍD DÜBÖRGŐ

YAMAHA XV 750



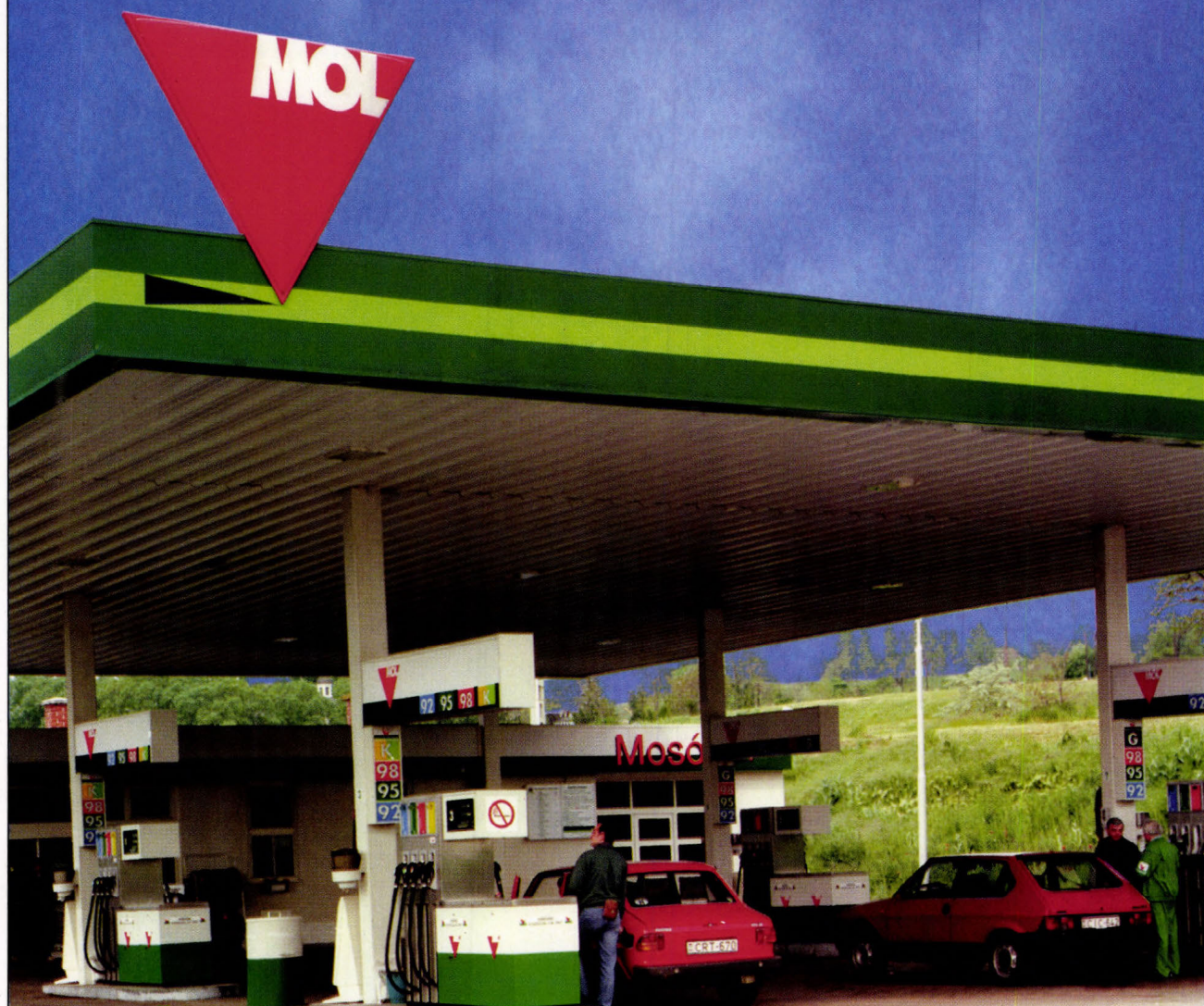
MŰHELY

ÜTEMVÁLTÁS WARTBURGOKBAN

PIAC

AUTÓ- ÉS MOTORÁRAK • KERES, KÍNÁL

MOL 2000



MÁR TÖBB MINT 60 HELYEN



MOL Magyar Olaj- és Gázipari Rt.

TARTALOM



Kipróbáltuk a Yamaha chopperét, az XV 750-est (44. oldal)

Ha motorcsónak, ha világbajnokság, akkor Dunaújváros, ha Dunaújváros, akkor Mihaldinecz Rudolf (75. oldal)



Új autók egymillióért? Lássuk, mit tudnak ezért a pénzért! (34. oldal)

Kicsi, de erős, mi az? A helyes válasz: Ford Fiesta 1.8 D (26. oldal)

MOZAIK	2
KIRAKAT Lucciola-tanulmány Babszem	6
FÓKUSZ Értékelt légszennyezettség Fuldokló fővárosunk	8
KIRAKAT Audi kombi menedzsereknek Fedőneve: RS 2 AVANT	11
PIAC Új autók, motorkerékpárok, hasznójárművek árai	13
PRÓBAÚT Ford Fiesta 1.8 D Kicsi a Ford...	26
MŰHELY Wartburg-négyütemesítés Ütemváltás	28
PÁRBESZÉD Oltcittől a Jaguarig	30
FÓKUSZ Kényszercsere	32
ÖSSZEHASONLÍTÁS Egymilliósook	34
PANORÁMA Taxiháború Londonban Kard ki...	43
PRÓBAÚT Yamaha XV 750 Nem kell mindig Harley	44
MOZAIK	48
VISSZAPILLANTÓ Ezt írta az AM	51
TECHNIKATÖRTÉNET A botkormányos Oldsmobil	52
PIAC Keres, kínál Használt autók, motorok árai	57
SPORT II. Champion-Arbau Rali Csalódott csodálók	69
MOZAIK	73
Motorcsónak Formula-1 és Formula-3 Világbajnoki futam, Dunaújváros Vízi csoda	74
Keresztretjérvény	78
Postabontás	79



HANGOSREJTVÉNY

Az 1994. május 17-én elhangzott rejtvény megfejtése:

1. A VW bogarat Porsche 1934-ben tervezte
 2. Az autópiacon, ha Golfot vásárolunk, az üveglés utolsó sorában lévő szám a gyártási idő
 3. A város neve Daytona Beach
- A Fővárosi Közlekedésbiztonsági Társaság ajándékutalványait nyerték:
- Gyulai Ferenc, 1184 Bp., Pálma u. 11/B.
 - Nagy Istvánné, 5052 Újszász, Akácfa u. 88.
 - Gyarmati Gyuláné, 5420 Túrkeve, Tompa M. u. 3.
- A nyereményeket postán küldjük meg.

MERCEDES-GYÁR INDONÉZIÁBAN

Indonézia fővárosában, Jakartában megkezdtek a speciálisan ázsiai piacra szánt Mercedes MB 700 jelzésű tehergépkocsi sorozatgyártását. A 7,5 tonna együttes tömegű járműveket kétféle motorral szerelik. A feltöltő nélküli erőforrás 90 lóerőt, a turbófeltöltős változat 115 lóerőt teljesít. Mindkettő a Mercedes brazil leányvállalatától érkezik, a sebességváltó és a tengelyek Indiában, a kardántengely az Egyesült Államokban készül.



SZABAD A PÓTFÉKLÁMPA

Hosszú szakmai és közönségviták után Németországban 1993 óta szabad az autók harmadik féklámpával felszerelni. Hasonlóan végződött a hazai procedúra is: amint megjelenik a Magyar Közlönyben a rendelet, a pótféklámpák legális tartozékká válnak. Az elmélet szerint az autók övvonala fölött elhelyezett féklámpát nemcsak a közvetlen követő, hanem a sorban hátrább levők is észrevehetik, s ennek a ráfutásos balesetek megelőzésénél jelentős szerepe lehet. Ablakredőnyös vagy sötétített üveges kocsinál természetesen nem működik a dolog. Az újabb erős fény hátránya, hogy különösen esős időben tovább fokozza az amúgy is igen zavaró reflexiókat, ami – a főlegesen bekapcsolt hátsó ködlámpához hasonlóan – vakításhoz, éppen az észrevehetőség romlásához vezet.



AVANTGARDE AUDI

Azoknak az Audi-vásárlóknak, akiknek nem elég a gyári másság, ajánl egy optikai tuning-csomagot a Betatec cég. Az Avantgarde fantázianévű kit, amelyet a 80-as típuscsaládkhoz készítettek, halványkék műszerfalborítóelemeket, valamint ezzel azonos színű számlapokat tartalmaz. A készlethez tartozik még egy speciális könnyűfém keréktárcsacsaklód is, amelynek peremét szintén halványkékre festették.



SZÉP LÁNYOK BUSZA

Talán még az Autó-Motor szakavatott olvasói sem rögtön az autóbuszt kezdik szemrevételezni e képen. Nos, annyiból feltétlenül igazuk van, hogy nem akármilyen lányok állnak az Ikarus előtt: ők a The Look of The Year hazai versenynének döntősei. De az őket szállító busz sem hétköznapi: a 386-os típus legelső példánya, amely ebbéli szerepében már a fél világot bejárta, végigjárta Észak-Afrikát, hogy megálljon egy-egy autóbusz-bemutatón, saját kerekein jutott el kétszer a nyaktörő orosz utakon moszkvai kiállításokra, és Barcelonában, Damaszkuszban és Maastrichtben is megfordult már, legutóbb pedig az év legszebb arcainak fuvarozója volt.





BIZTONSÁGI PÁRNA

Lapunk több alkalommal is foglalkozott az autóban utazó gyermekek biztonságával. Úgy tűnik, a cikkezés nem maradt pusztába kiáltott szó, hiszen máris beszámolhatunk egy új hazai termékről, egy ülésmagasító párnáról. A párna kiválóan szolgálja mindazon gyermekek biztonságát, akik már kinőtték a biztonsági babaülést, de testméretük miatt a gyári biztonsági övek nem jelentenek kellő védelmet számukra.

A Koppány Werke terméke poliétilénből készült, könnyű, tisztán tartása egyszerű: a tépőzárral rögzített színes, steppelt pamutvászon huzat levétele után a párna vizes ruhával letörölhető, a huzat kimosható.

Beszerezhető a nagyobb Moltó-töltőállomásokon és a Koppány Autószobában (Bp., Kőbányai út 37. Tel.: 113-5950). A gyártó által ajánlott fogyasztói ára 1600 forint.

DUPLA FÉKES IKARUS

1995 január elsejétől már nem adnak ki nemzetközi forgalomban való részvétellel jogosító engedélyt olyan autókra, amelyek nem rendelkeznek retarderrel, vagyis tartós fékkel, 1996 január elsejétől pedig e biztonsági eszköz nélküli autóbussz nem hagyhatja el az országot.

A retardereket, az úgynevezett szekunder fékeket, a jármű hajtásláncában sebességváltó és a hátsó hid közé építik be. Kétféle megoldás terjedt el: az elektromágneses és a hidrodinamikus elven működő. Utóbbit a német Voith cég fejlesztette ki, s először 1961-ben alkalmazták, mégpedig vasúti járműben. Amerikában, Rocky Mountains helységben egy 1000 tonnás vasércszállító szerelvényt fékeztek vele háromszázalékos lejtőn. A Voight cég nemrégiben magyarországi vállalkozást hozott létre, hogy felkészült a magyar autóbusszpark igényeinek kielégítésére.

STEINMETZ-KATALÓGUS

Megjelent a német Steinmetz tuningműhely 1994-es évi katalógusa. A 44 oldalas, színes prospektusban valamennyi Opel-típushoz található kiegészítők, sportos tuningfelszerelések, hiszen az aacheni vállalat kizárólag a rüsselheimi gyár modelljeire szakosodott. Hazai Steinmetz-képviselő hiján, a kiadványt a 00-4923192777-es telefonszámon lehet megrendelni.



FORD-VÁLTOZÁSOK

A Ford 2000 néven ismertté vált torontói Ford-találkozóról újabb információk váltak ismertté.

Az elképzelések szerint a Ford olyan változásokat vezet be 2000-ig, amelyek révén előnyre kíván szert tenni a konkurenciával szemben a tervezésben és a gyártásban. Jacques Nasser irányításával (a Ford Európa nemrég kinevezett elnöke) az USA-ba, Dearbornba kerül a tervezés központja. A munkát ezek után nem piaconként, hanem gépkocsiosztályonként szervezik majd. Őt tervezőműhely fog felelni a világ különböző tájain készülők, azonos tervezésen és gyártáson alapuló modellekért.

Az eddig többé-kevésbé független angliai és német gyártási és tervezési központok központi irányítás alá kerülnek 1995 januárjától. A kis- és középkategóriás elsőkerék-hajtású gépkocsik pedig európai irányítással készülnek a világszerte meghódítására.



NOSZTALGIA AZ AUTÓSZALONBAN

A XVI. kerület, Batthyány u. 65. szám alatti FIAT Koncz autókercsodő és márkaszerviz bemutatótermébe belépő érdeklődőket egy gyönyörűen felújított eredeti FIAT Topolino fogadja. Amíg a vevő válogat a legújabb olasz gépkocsik között, picit nosztalgizhat a veteránautó társaságában.

SÚLYEMELÉS FELSŐFOKON



Az Industria '94 szakkiállítás első napján jelentették be az érdekeltek, hogy ezentúl a világszerte elismert Yale villástargoncák teljes választéka kapható lesz Magyarországon. Az exkluzív sajtótájékoztatón Roy M. Broad, a Yale Europe marketingigazgatója mutatta be a céget az érdeklődőknek, majd Kovács Árpád a Transtechnik Hungária Kft. (a Yale-targoncák kizárólagos magyarországi forgalmazója) ügyvezető igazgatója vázolta terveiket. Mint elmondotta, nem csak minél több targonca eladása a céljuk, szeretnének a szó igazi értelmében vett vevőszolgálatá válni. Többek közt erre is utalt Broad úr, amikor a szerződés aláírását követően azt mondta: „... a Transtechnik Hungária Kft.-vel együtt készek vagyunk megfelelni a magyar vevők igényeinek, és alig várjuk, hogy kiszolgálhassuk őket.”

A sajtótájékoztató után a kiállítás szabad területén működtetés közben is megtekinthettük a legújabb Yale-targoncákat.



ÓRIÁS MATCHBOXOK

Első ránézésre igazi játékszernek tűnt az Industria '94 kiállítás egyik igazi újdonsága, a Micro Car. Az acélvázra épült műanyag karosszériás kishaszonjárművet 903 és 1204 cm³-es Lombardini LDW motor hajtja, amelynek teljesítménye 15,6–22 kW. A jármű össztömege 1900 kg, ami azt jelenti, hogy felépítménytől függően 750–1000 kg hasznos terhet szállíthat. A 100 km-en 5,5 litert fogyasztó autó az ötfokozatú sebességváltóval

80 km/h-s sebességre képes. Rendkívül kis méretei miatt (teljes hossza mindössze 3,6 m, magassága 180 cm) ideális városi kisáruszállító lehet, amely a munka végeztével személyautókra méretezett garázsban is éjszakázhat. A szlovákiai gyárban 6 féle felépítménnyel és felépítmény nélkül készül, hazai forgalmazója a Lumár Bt. (1046 Bp., Knézich K. u. 15. Tel.: 189-6087). Irányára a felépítmény függvényében 800–1500 ezer forint.

IDŐBEN SZÓLUNK

Augusztus 5–6–7-én nemzetközi motorostalálkozót rendeznek Sirok-kút völgyben. A háromnapos esemény programjában minden szerepel, ami motoros szemnek, fülnek kellemes lehet: iszapbirkózás, hordógörgető verseny, motor hang- és -szép-

ségverseny, gyorsulási verseny, sőt sztriptíz és éjszakai fürdési lehetőség is a közeli bányatóban. Szállítás sátorban, a büfé nyitva a nap huszonnégy órájában. A színhely megközelítését táblákkal segítik a rendezők, akik minden motorost és nem motorost szeretettel várnak a rock- és bluesfesztivállal egybekötött találkozóra.



VISSZA JAPÁNBA!

A Nissan spanyolországi gyára májusban megkezdte az új Terrano II-es terepjárók

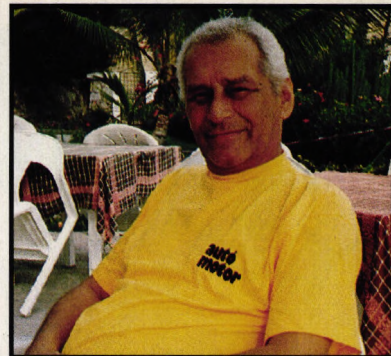
exportálását Japánba. A szigetországba Mistral néven érkeznek az Európában gyártott dzsipek, amelyeket egyelőre csak hosszabb, ötajtós változatban indítanak útra.



AZ ELSŐ MOL 2000 BUDÁN

Az Árpád fejedelem útján adták át a főváros ötödik Mol 2000 típusú korszerű töltő-állomását. A többtermékes kútoszlopok-

nál a Magyar Olaj- és Gázipari Rt. garantált minőségű, környezetkímélő üzemanyagainak teljes választéka kapható.



Dr. Nádasi Antal

1934—1994

Az Autó-Motor közel fél évszázados fennállásának alighanem legnagyobb formátumú főszerkesztőjétől kényszerülünk végső búcsúra. Attól a lapirányítótól, aki rövid három év alatt múltjához méltó rangra emelte vissza az újságot.

Akik ismerték, tudják, nemcsak szűken vett szakmájában volt sokoldalúan művelt. Akik együtt dolgoztak vele, tudják, a járműtechnika egyik legjobb hazai ismerője volt. Akik olvasták több mint harminc éve publikált cikkeit, tudják, egy kitűnő újságíróval lettünk szegényebbek. Szólunk tehát arról e szomorú alkalommal, amiről etikai vagy más korlátok miatt az Autó-Motorban eddig nem lehetett.

Vészhelyzetben került az AM szerkesztőségének élére 1990 májusában. A lap példányszáma megállíthatatlannak tűnően csökkent, az előállítás színvonala pontosan olyan volt, mint a szerkesztőségnek otthont adó lerobbant hetedik kerületi bérház.

Hatalmas energiával látott munkához, felhasználva korábbi posztján, az Autó Extra főszerkesztői székében szerzett tapasztalatait, kiaknázva az autómérnöki, igazságügyi szakértői, egyetemi oktatói tevékenysége során kialakított sok-sok jó kapcsolatát. Először az Autó-Motor szakmai színvonalát emelte, azután kiharcolta a szerkesztéshez nélkülözhetetlen tárgyi és anyagi feltételeket, majd két új lap, az Autó-Motor Sport és az Autó-Motor Veterán indítását érte el. Emészthetetlen kudarc maradt számára, hogy az utóbbi két kiadvány megfelelő menedzselés hiányában kétszertendei fennállás után végül a „szüneteltetés” fázisába jutott.

Az Autó-Motor érdekében sokszor kényszerült harcokra, jó szándékú energikusságával nem csak barátokat, ellenségeket is szerzett. „Nem a tiéd a lap” — intették gyakorta olyanok, akik jobbra az újságból beszédhető forintokból ítéltek. Tudott súlyos betegségről, miként arról is, hogy sanda előkészületek folynak eltávolítására, de nem hátrált meg. Tervezett, és dolgozott reggeltől estig, örült minden új lapszámnak és minden apró sikernek.

A munkavállalói részvényprogramban való részvétel szándéka miatt kapott rendkívüli felmondást. Ma már sejtendő, az az elképzelése, hogy az Autó-Motor azok kezébe kerüljön, akik készítik, túl magas érdekeket sértett.

Egy ember nagysága, lelkiereje maga a tartás. Kevesen tudnak ennyi csapás után olyan egyenesen állva maradni, mint ő. Örömmel fogadta el az Autó2 lapelnöki posztjának betöltésére szóló ajánlatot, de a szíve egy kicsit továbbra is az Autó-Motor-nál maradt.

Nádasi Antal, a műszaki tudományok doktora, igazságügyi műszaki szakértő, a nemzetközi szakújságírói zsűri tagja, a magyar autós szakújságírók egyesületének elnöke már csak emlékeztetünkben él.

BABSZEM



LUCCIOLA-TANULMÁNY

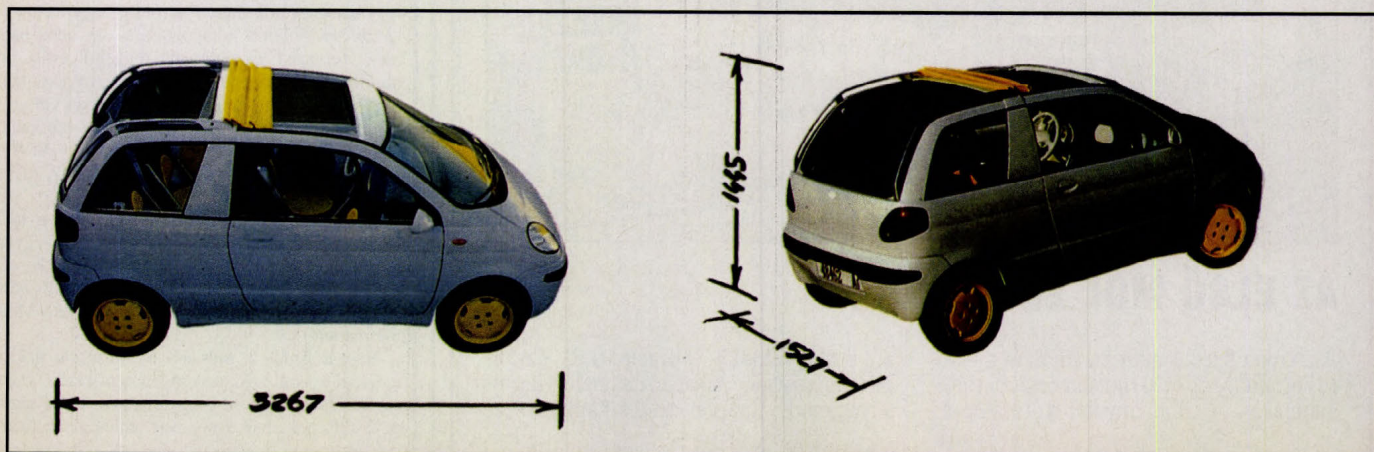
Amennyiben egyetértünk abban, hogy léteznek autók, amelyekre illik az aranyos jelző, amelyek kedves bája becézgetésre csábít, akkor feltétlenül ezek közé kell sorolnunk az Italdesign legújabb alkotását.

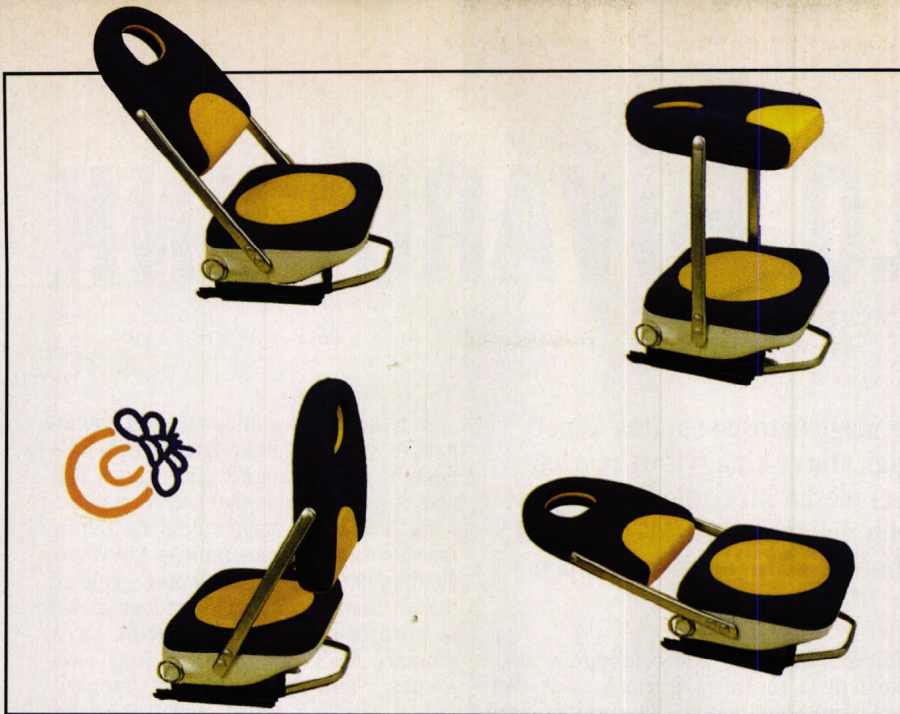
A Cinquecento Lucciola megálmodásakor a legendás 500-as hagyományaira kívánt építeni a nagy hírű olasz stúdió. Egy városi kisautó tervezése mellett egy igazi vidám szabadidő-autó megalkotása volt a cél. A kis Lucciola sokoldalúsága valóban példaértékű, a legkülönbözőbb helyzeteknek és igényeknek képes megfelelni.

A parányi, alig több mint három méter hosszú karosszéria kis részben a Renault Twingo stílusjegyeit hordozza, ám annál gömbölyűbb, kisebb, összességé-

ben kompaktabb benyomást kelt. Ovális alakú fényszóróival vidáman kacsint a világra, erősen döntött szélvédője szinte egy síkban folytatódik a motorháztető fölött. Hasonlóan a Twingóhoz igen

nagy az autó tengelytávja, ezáltal a belső tér is tágasabbá vált, ugyanakkor jelentősen javult a stabilitás. Külön figyelmet érdemel a tető és a harmadik ajtó kialakítása, amelyek egészen elképesztő módon variálhatók. Az első két ülés fölött húzódó tetőrész vászonborítású, mindkét irányban elhúzható. A tető közepén merevítő rúd választja el a harmadik ajtót az első vászontetőtől, az ajtó tetőre nyúló része szintén vászonborítású, a karosszéria hátsó síkját követő rész pedig üvegburkolatot kapott. A harmadik ajtó egyben is felnyitható,





de akár le is emelhető, ilyenkor valóságos kis kabrióvá változik a Lucciola. Ezen kívül felnyitható csak az üvegezett rész is, ilyenkor tetszőlegesen variálhatjuk a két vászontető elrendezését. Említést érdemel még, hogy a két oldalsó ajtó keret nélkül nyílik, vagyis az ablakok leengedések nyugodtan élvezhetjük a szabad autózást.

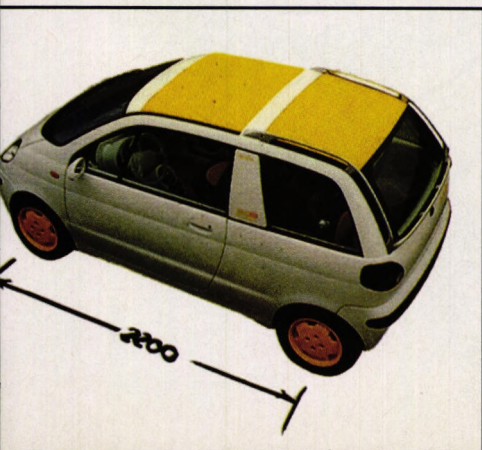
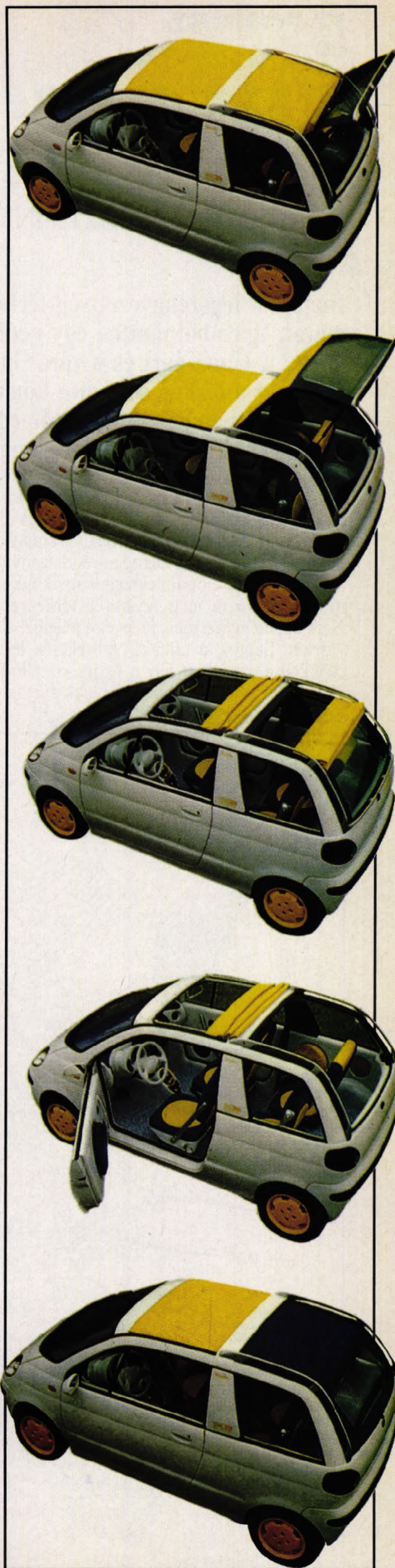
A legmeglepőbb talán a belső tér kialakítása. Ha eddig nem találtunk volna sokoldalúan használható belső kiképzést, akkor biztos, hogy ezt annak fogjuk látni. Az ülések gyakorlatilag két darabból állnak, a vízszintes párnarészt két alumíniumrúd köti az ülés másik eleméhez. Hiba lett volna a függőleges párna elnevezést használni a másik elem esetében, mert bár függőleges helyzetbe is állítható, de ezen kívül korlátlanok a lehetőségek. Ha azt mondjuk, hogy például a Toyota Previa esetében egy mozdulat-alakíthatók át az ülések asztallá vagy fekhellyé, akkor a Lucciolánál erre körülbelül egy negyed mozdulatra van szüksé-

günk. Villámgyorsan dönthetők, asztallá alakíthatók, menetiránnyal szembeállíthatók vagy éppen lefektethetők a színes ülések, a hátsó ajtó levétele és a vászontető elhúzása után akár napozóágyként is használható a meglepően tágas belső tér.

A Lucciolát egyértelműen a környezetvédelem jegyében tervezték, rendkívül magas az újrahasznosítható anyagok aránya, az egész alumíniumkarosszéria újból felhasználható. Hajtásában is igen különleges ez az autó, a tömeg mozgását két Parizzi gyártmányú elektromos motor végzi, amelyeket a hátsó kerekek-nél helyeztek el, megkerülve ezzel a hajtáslánc okozta esetleges problémákat. A két motor teljesítménye egyenként 7 kW, tömegük a fékrendszerrel együtt 30 kilogramm. Ezt a motort egyébként már láthattuk a Downtownban, üzemeltethető saját akkumulátoráról vagy pedig egy 5,5 kW teljesítményű Lombardini fejlesztésű kéthengeres dízelmotor segítségével, amely egy generátoron keresztül tölti az akkumulátort, így látja el a két elektromos motort árammal.

Napjaink igen különös tendenciája, hogy autóink egy része vidámmá, mármár játékosá válik, és a gyártók dicsőségére legyen mondva, ez általában nem megy a használhatóság rovására, sőt olyan megoldásokat hoz világra, amelyek könnyedén harmonizálnak az autók jellegével, és használati értékük is igen jelentős. Gyakorlatilag ezt elmondhatjuk a Lucciola egészéről: egyszerűen nem lehet szomorúan ránézni, ugyanakkor képes megfelelni mindazoknak az elvárásoknak, amelyeket egy modern autóval szemben támasztunk.

SCHOLTZ GÁBOR



FULDOKLÓ FŐVÁROSUNK

ÉRTÉKELT LÉGSZENNYEZÉS

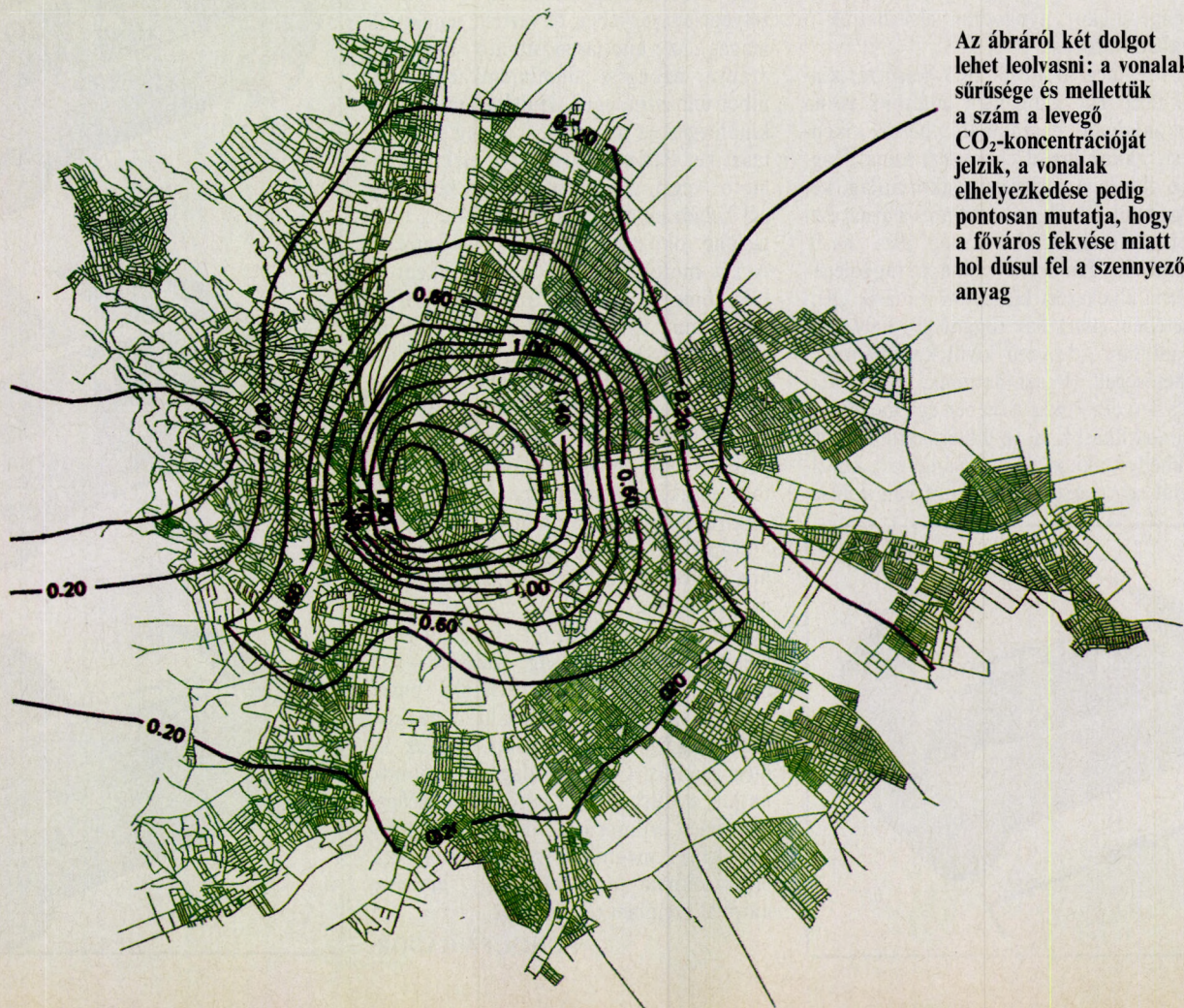
Budapest légszennyezettség-térképe meglehetősen sajátos képet mutat. Igazából mintha egy geológiai atlasz kinagyított részlete lenne: a Duna-part és a város hegyei élesen kirajzolódnak rajta. Pedig ez a térkép sokkalta könnyebb anyagot ábrázol, mint ami a geológiában egyáltalán előfordulhat. A nitrogén-dioxid éppen egy kicsivel nehezebb a levegőnél.

A főváros légszennyezettségi térképén az értékek rajzolata azt mutatja, a Duna és a hegyek afféle falként megállítják, és emiatt kissé fel is dústítják a nitrogén-oxid-szennyeződést. Aki a budai várban vágyik lakni, pillantson rá még egyszer a térképre. Nem éppen egészséges, jó levegő jellemzi a vidéket. Sajnos, a „huzat” erőteljesen lecsökken a városban, így a gyors kiszellőzésre nincs esély. A budai hegyek fáinak

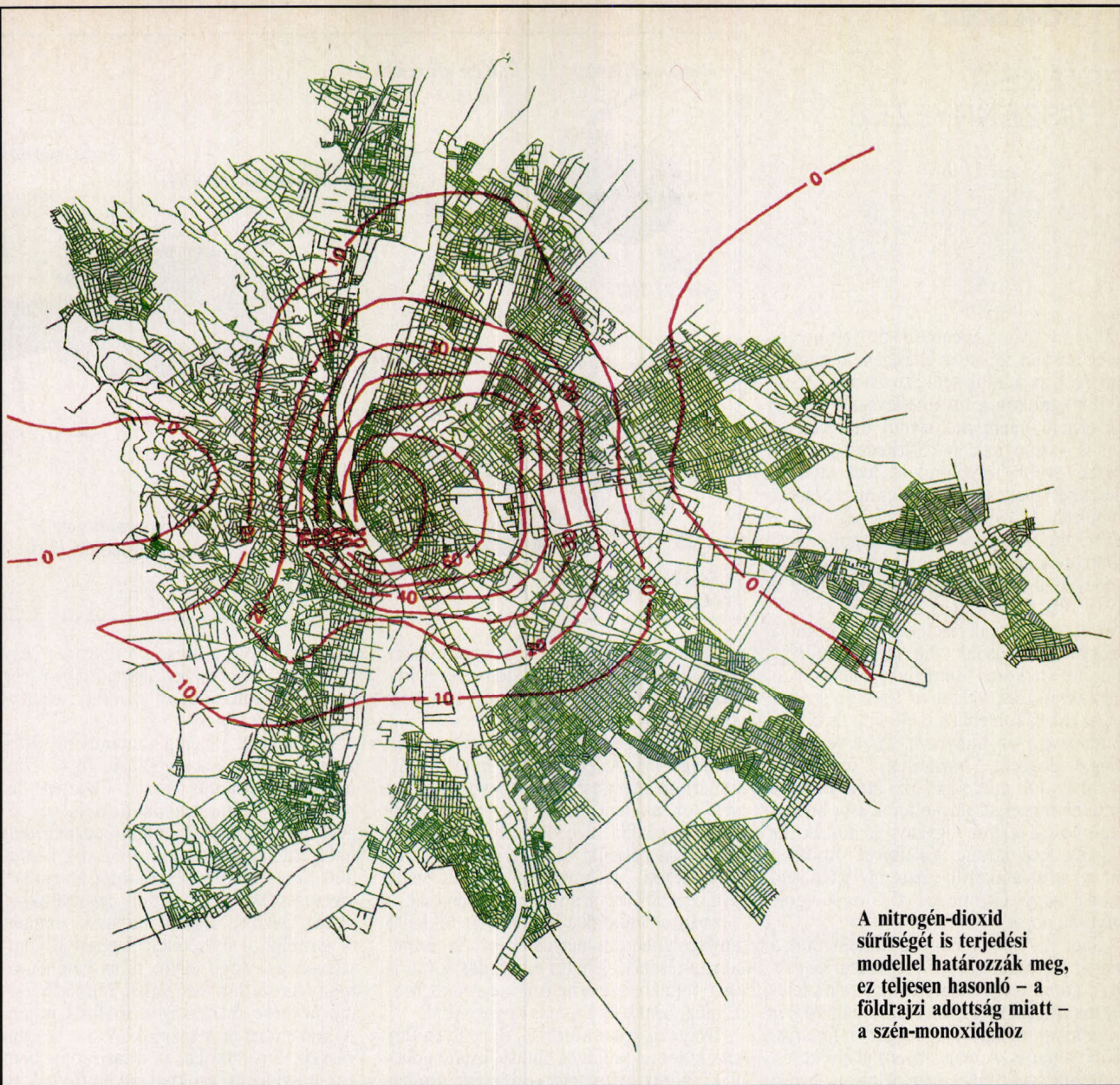
kiirtása, házakkal való betelepítése csökkentette a fővárosra jellemző észak-déli szélirány erejét. Így a szennyeződés nem tud gyorsan felhigulni, a szél nem tudja áttemelni az akadályokon. A Margit körút magas szennyezőanyag-szintje ezzel magyarázható. Hiába nagyobb forgalmú például az Üllői út: a kéményszerű útforma jobban segít a környék levegőjének tisztán tartásában.

A térképek éves átlagértékeket mutatnak. A tíz milligrammos érték a tiszta levegő, a 65 milligramm köbméterenként már nem éppen a hegyi levegő kategóriába tartozik. Pedig van ózon a pesti flaszteron. Igaz, nem éppen olyan, mint az Alpokban, élettani hatása is más. A nitrogén-oxid mellett jelen van a levegőben szén-dioxid és nitrogén-dioxid is. Együttlétük egyik szomorú eredménye a salétromsav megjelenése, amely közismerten agresszív sav. A nitrogén-dioxid mellett meglehetősen sok szénhidrogén is kikerül a főváros légterébe. A napsugárzás hatására kémiai folyamatok játszódnak le, a végeredmény pedig egy agresszív oxidáló szer, az ózon.

Mindezek a nem túlságosan vidám tények többnyire a közlekedés rovására ír-



Az ábráról két dolgot lehet leolvasni: a vonalak sűrűsége és mellettük a szám a levegő CO₂-koncentrációját jelzik, a vonalak elhelyezkedése pedig pontosan mutatja, hogy a főváros fekvése miatt hol dúsul fel a szennyező anyag



A nitrogén-dioxid sűrűségét is terjedési modellel határozzák meg, ez teljesen hasonló – a földrajzi adottság miatt – a szén-monoxidéhoz



hatók. A térkép ugyan figyelembe veszi a helyhez kötött ipari légszennyezőket, de leginkább a járművekkel számol. Több helyszínen mérik folyamatosan a szennyező anyagokat, aztán számítással, egy terjedési modell felhasználásával rajzolódnak ki az „anyagsűrűség” értékei.

Az M0-ás hoz majd bizonyos javulást, de igazából csak az értékeket tudja megjavítani. A földrajzi forma adott, továbbra is ilyen alakú lesz a főváros szennyezettségi görbéje. Igazi eredményt a szakemberek az M0-ás további bővülésétől, valamint a hidak megépültétől várnak. Keserű példa lebeg szemük előtt, amikor a város térképére pillantanak: Athénban kiirtották a környező erdők fáit, ma fuldoklik a város. Hiába a tengerpart közelsége, ha a kedvező irányú szél nem tud felerősödni.

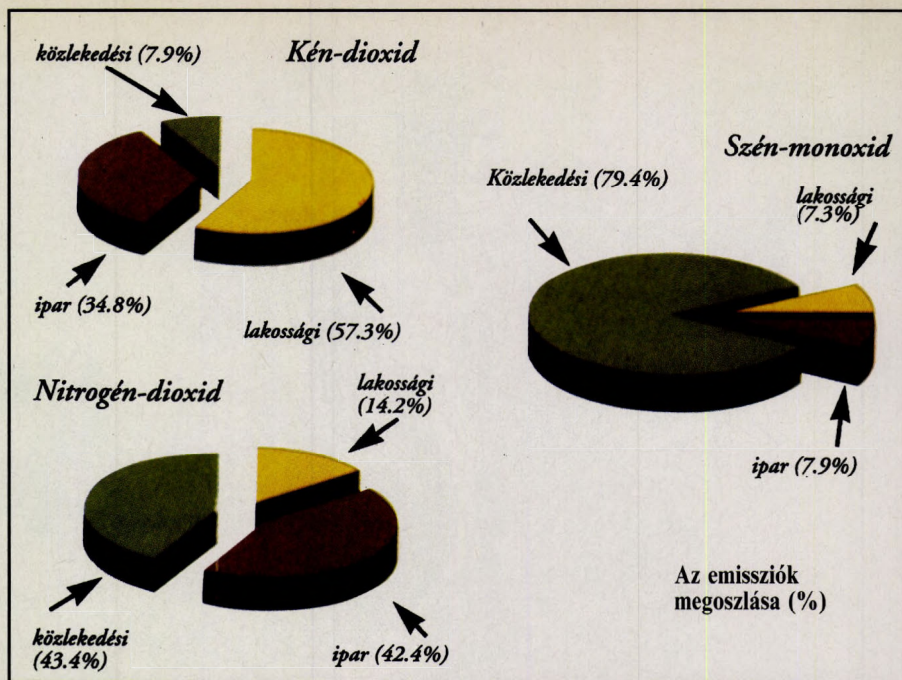
A másik szennyezőanyag-mutató – akár párja is lehetne a nitrogén-dioxidnak – a szén-dioxidról készült. A közlekedési szakemberek újabban mint egyenértéket hasz-

ÉRTÉKELT LÉGSZENNYEZÉS

nálják, vagyis a szénmonoxid-szennyezés is benne van ebben az értékben, átszámolva. Ezek az adatok sem szivderítőek. Rózsább napokon a főváros levegője bizony nevezhető – nem csak civilül, de hivatalosan is – szmognak. A közlekedési szakemberek további forgalomkorlátozó intézkedésekkel igyekeznek elejét venni az értékek romlásának. Példaként Bécs lebeg szemük előtt, ahol nemcsak a szeles napok száma több, de kemény forgalomtechnikai intézkedések is hozzájárulnak ahhoz, hogy a „sógörék” fővárosának a levegője is jobb. Az európai szennyezettségi ranglétrán a magyar fővárosnak van még lehetősége előbbre rukkolni. Reméljük, nem unokáinknak jut csak valamivel tisztább levegő.

Az osztrákok ebben is előrébb tartanak. Budapesten az annyiszor átszervezett és megideologizált házmesterei intézmény Bécsben jól működik. Ez tapasztalható minden reggel: a házmesterek és a bolttulajdonosok ekkor ugyanis lemosák az előttük lévő járdát. Valamivel sűrűbben jár ott az utcatakarító gép is, így aztán nem csoda, hogy a szomszéd főváros levegője kevésbé poros.

Budapesten nem nagyon beszélhetünk a város „öntisztulásáról”. A mindenféle parkoló autók megakadályozzák a teljes felület takarítását még azon ritka alkalmakkor is, amikor nekidurálja magát a főváros. Több a por is. A magyarországi építkezési szokások változását nem jelzik a levegő állapotát mérő fővárosi állomások. Szinte senki sem törődik azzal, hogy hová kerül



az emeletről lezúdított sít, az építkezéshez platós szám hordott homok. Igaz, kevés Budapesten a zöld felület is, nincs, ami megkösse a port.

A pornak pedig nagyon sok rossz tulajdonsága van. A legrosszabb, hogy a nyálkahártyák ingerlése mellett beszippantunk vele sok mindent, ami a por felületére tapad. Így például elégtelen szénhidrogénekből – van belőlük jó sok a székesfőváros levegőjében – jut mindenkinek, autósoknak, gyalogosnak egyaránt. Persze nemcsak a Trabantok ludasak e jellegzetesen rákkeltő anyag budapesti jelenlétében. Az üzemanyag-tárolás, -lefejtés és -eladás során is ezer tonnában mérhető a megszökő benzingőz, benne az aromás anyagokkal.

Dolgozik a természet is. Bármilyen furcsa, különféle allergén hatású, izgató pollenek, spórák teszik teljessé a levegő aromáját. Közülük a vadkender pollenjére minden tizedik fővárosi lakos érzékeny. Me-

gint csak a por a ludas a vadkender „egy főre” jutó terjedésében, létrejöttében meg az elhanyagolt fővárosi grundok, elgazosodott külterületek.

Egy mérgezőfeleség szerencsére csökkent a főváros levegőjében. Igaz, volt miből visszamenni, hiszen Budapest levegőjének ólomtartalma nem is túl régen több tízszerese volt a megengedett határértéknek. Az ólomról pedig köztudott, hogy nem éppen barátja az emberi szervezetnek. Ha beépül csontjainkba, akkor bizony sosem távozik onnan. A járműpark összetétele segített a javulásban, az, hogy egyre több katalizátoros, ólmozatlan benzinnel működő jármű ácsorog és mozog a főváros útjain. A szakemberek a számokból azt is kiolvassák, hogy terjed az ólmozatlan benzinnel használata azoknál az autókánál is, amelyek még nincsenek erre az üzemanyagra felkészítve. Az a tény, hogy majd felére csökkent az ólomtartalom, további teendőre ösztönzi a főváros illetékeit. Azt szeretnék elérni – nem is a távoli jövőben –, hogy Budapesten csak ólmozatlan benzint lehessen vásárolni. A rendszer megvalósításához azonban szükség van egyfajta környezetbarát adalék bevezetésére. Ez az anyag tenné lehetővé, hogy károsodás nélkül tankolhassanak ólmozatlan benzint azok a járművek, amelyek biztonságos működéséhez eddig elengedhetetlen volt az ólom mint kenőanyag.

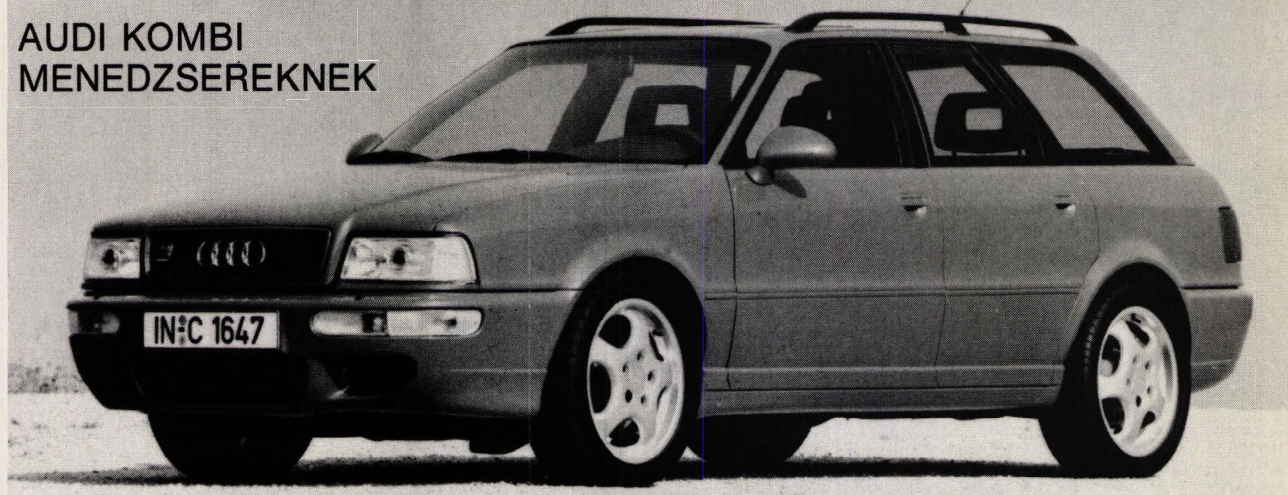
Az igazi változáshoz azonban időre és közös akaratra van szükség. A forgalmi szigorítások, korlátozások többnyire az autóst fogják érinteni, így fel kell készülnünk arra, hogy nemcsak a szűken vett Belvárosban, de akár a Hungária körút vonaláig terjedő körben is lesznek korlátozó intézkedések.

KÉKESI GYÖRGY



FEDŐNEVE: RS2 AVANT

**AUDI KOMBI
MENEDZSEREKNEK**



Ákár feladvány is lehetne, mit takar a legújabb Audi típuskódja. Talán az Avant lehet nyomravezető. A kényes ízlésű Audi-mérnökök ugyanis nem „kombizzák” le azokat az Audikat, amelyek nem limuzin formájúak. Ez az autó tehát mindenképpen nagy csomagterű, szállításra is alkalmas jármű.

Árulkodhat a motorház alatt rejlő erőkről, hogy kombiknál szokatlan módon kettős, nagyméretű levegőbeömlő nyílás ad sajátos jelleget a kocsi frontrészének. A kerek mérete sem kimondottan turistajárművekre jellemző (7J x 17), de igazából a hátsó kerekeken is jól látható tárcsafékek pirosra festett nyerge árulkodik. A különleges jármű azonban nemcsak küllemére viseli a Porsche jelét. Az érdekességek a motorház fedele alatt rejtőznek, ahol elsőként egy öthengeres, soros, 2,2 literes, legújabb Audi motort látunk, mellette „Po-

**Polgári kombifazon,
ez hátulról az RS2-es**



wered by Porsche” címszóval találhatjuk a levegő-visszahűtő, jellegzetesen porsche turbófeltöltőt. Az elektronika is a sportautóból származik, hasonlóan a motorvezérlés másféle finomságaihoz. A végeredmény 316 lóerő, amely különösebb turbólyuk nélkül teljesít szolgálatot a különleges kocsiiban.

Ezt a ménest kiszolgálni hivatott az állandó összkérékhajtás. A futómű megint csak Porsche sportfutómű. Érdekes módon az ABS már extrának minősül, hasonlóan a légzsákhöz.

A hatfokozatú váltómű elosztása nem hagy kétséget afelől, hogy a sportos, Porsche vezérlésű motor kiszolgálására törekszik. Való igaz, a motort felpörgetve rakétaérzése támad a bent ülőnek: a gyorsulás valósággal belepréseli a Recaro ülésekbe.

Nehéz elkerülni a közhelyet, hogy ez a jármű egy báránybőrbe bújt farkas. Viszonylag alacsonyra tervezett gyártási darabszáma – 2-3 ezer – is sejteti, hogy megálmodóik maguk sem gondol-

ták népautónak. Igaz, az ár is korlátozza bizonyos fokig az érdeklődők körét: 98 ezer márkáért elég sokféle autót lehet már megvásárolni Németországban.

Az Audi-gyár szakemberei szerint a dinamikus menedzsercsalád az, amely ilyen kocsit vásárol. Való igaz, nem lehet utolsó érzés 265-tel száguldani, míg hátul a csomagtartóban szőrű vár bevetésre. Inkább arra gyanakszunk, hogy a „másnak ilyen nincs” elvre építenek a gyártók. A különlegesség, az egyediség nagy valószínűséggel fontos szempont lehet a vásárlásnál. De az is lehet, hogy a tervezők továbbfejlesztették azt a trükköt, amit Remarque mutatott be a Három bajtárs című regényben. Ott a cimborák azzal pukkasztották a német nyárspolgárokat, hogy szolidnak kinéző autójukkal először hagyták magukat megelőzni, majd az ellenfél elszürkülő arcát csak a visszapillantó tükörből látták, hiszen a szolid külső alatt sportszívvű motor dobogott.

A rövid próbaút alatt valami hasonlót próbáltunk ki mi is az autópályán. A kocsi, amely állóhelyzetből 100 km-es sebességre 5,4 másodperc alatt gyorsul, alaposan megtréfálta azokat, akik csak a szolid, gömbölyű kombihátsót látták maguk előtt. A fölényes fényező-villogtatásra, „tűnj el előlem” jelzésre, a Porsche vezérléshez méltóan feleltünk meg. Valóban eltűntünk előle előre, de úgy hogy, a csodálkozástól tátva maradt a vezető szája.

Ha valaki ezt az autót látni akarja honi útjainkon, nem kell sokáig várnia. Egy megrendelés már befutott a Porsche Hungáriához. Az biztos: a tulajdonosnak nehéz lesz beleolvadnia a fővárosi forgalomba...

K. GY.



A Pannon GSM az ún. Optimum tarifarendszerével tökéletesen alkalmazkodik az Ön igényeihez: minél többet használja mobiltelefonját, annál nagyobb kedvezményt kap a beszélgetések díjából. A Pannon GSM egy tökéletes, minden előfizetőjéhez rugalmasan igazodó tarifacsomagot kínál. Szeretne többet megtudni a Pannon GSM szolgáltatásairól és tarifarendszeréről? Hívja a 270-4120-as telefonszámot (nonstop!) vagy látogassa meg a XIII. ker., Váci út 37. szám alatti bemutatótermet. Nyitva: hétfőtől-péntekig 9.00-19.00, szombaton 9.00-14.00 óráig.

PANNON GSM

Az élvonal.

ÚJ AUTÓK ÁRAI

a vezérképviseletknél.
(az egyes márkakereskedők árai
ettől eltérőek lehetnek)

ALEKO

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

Aleko S kat.	560
Aleko Viva S	640
Aleko Ollé S	1000
Aleko D S.	900

AUDI

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

80 Limited 1.6 kat.	2108
80 1.6 kat.	2528
80 2.0 kat.	2995
80 2.3 aut. kat.	3972
80 16V 2.0 kat.	3788
80 16V 2.0 quattro kat.	4305
80 V6 2.6 kat.	3876
80 V6 2.6 quattro kat.	4753
80 V6 2.8 kat.	4705
80 V6 2.8 quattro kat.	5276

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

SZÍNHŰ GYÁRI SPRAY-K
ÉS JAVÍTÓSTIFTEK

VW DB BMW GM MAZDA LADA STB.

GYÁRTÁSA, FORGALMAZÁSA
KIS- ÉS NAGYKERESKEDELMI ÁRON.

DU PONT AUTÓFESTÉK SZAKÜZLET
Bp. IV., Nyár u. 37.
(KÁROLYI KÓRHÁZ MELLETT)

TEL.: 189-9399 9—16-ig
(06-30)-441-228 8—17-ig

 **TERMÉKEK**

A MOTORCO 2000 Kft.-től

- Görgős fékpadok, lengéscsillapító-padok, holtjáték vizsgáló
- Komplettszámítógépes 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

BENTLEY

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

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

BMW

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

316i	2600
318i	3177
320i	3640
325i	4887
325 td	3600
325 tds	3802
316i Coupé	2710
320i Coupé	3921
325i Coupé	5043
M3 Coupé	7382
325i Cabrio	5781
518i	3928
520i	3984
525i	5300
530i	6385
M5	11028
525td	3881
525tds	4174
518i Touring	3878
520i Touring	4301
525i Touring	5727
530i Touring	6812
M5 Touring	11650
525td Touring	4198
525tds Touring	4490
730i	8252
740i	9459
840Ci Coupé	11098
850Ci Coupé	13568
850CSi Coupé	16532

CITROËN

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

AX Ten 1.0	1150
AX First 1.1	1230
AX First 1.4	1300
AX 1.4 TRS	1430
AX 1.4 TRD	1430
ZX 1.4 Reflex	1430
ZX 1.4 Avantage	1580
ZX 2.0 Volcane	2200
ZX 1.9 TD Aura	1990
ZX 1.9 D Avantage	1730
Xantia 1.8 X	2180
Xantia 1.9 DX	2350
Xantia 1.9 TD VSX	2990
Xantia 2.0 SX	2580
Xantia 2.0 VSX	2830

XM Presence 2.0	2520
XN Ambiance 2.0 turbó	3390
XM Ambiance 3.0 V6	4210
XM Ambiance 2.1 TD	3390

CHRYSLER

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

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

DAIHATSU

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

Cuore Standard 3 DR	800
Cuore De-Luxe 5 DR	870
Charade 1.0 CS	1000
Charade 1.3i CX	1170
Charade 1.3i Sedan	1170
Applause 1.6 Li	1450
Applause 1.6 Xi	1499
Feroza 1.6 EL—II EFi 4x4	2150

FIAT

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

Cinquecento 900 kat.	775
Panda 1.1 L 4x4 kat.	1354
Uno 1.0 ie. kat.	875
Uno 1.0 ie. kat.	900
Uno 1.7 D	1025
Uno 1.7 D S	1235
Punto 55 S 1.1	960
Punto 1.1 6 speed	1100

MAZDA

MÁRKAKERESKEDÉS
ÉS SZERVIZ

- * Új és használt személy- és kisteherautók eladása
- * Lizing — tartós bérlet — részlet
- * Teljes körű javítás
- * Karosszériamunkák lézeres huzatópadon, biztosítási ügyintézővel
- * Alkatrész eladás

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



TETŐCSOMAGTARTÓ

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

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)

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

Július 23.: Debrecen, Pécs, Siófok-Balatonkiliti.

Július 24.: Békéscsaba, Debrecen, Dunaújváros, Gyöngyös, Győr, Hódmezővásárhely, Kapuvár, Körmen, Miskolc, Ózd, Pécs, Siófok-Balatonkiliti, Szombathely, Zalaegerszeg (Zala Volán-telep Zrínyi u. 99.).

Július 30.: Debrecen, Kecskemét, Pécs, Siófok-Balatonkiliti.

Július 31.: Békéscsaba, Csorna, Debrecen, Kecskemét, Kiszécsallás, Miskolc, Pécs, Siófok-Balatonkiliti, Zalaegerszeg (Zala Volán-telep, Zrínyi u. 99.), Zalaszántógrót.

Punto 60 SX 1.3	1115
Punto 75 ELX 1.3	1240
Punto Gt 1.4 turbó	1640
Punto SX 1.7 TD	1450
Tipo 1.4 ie. S kat.	1249
Tipo 1.6 ie. SX kat.	1399
Tipo 1.8 ie. GT kat.	1760
Tipo 2.0 ie. SLX kat.	1930
Tipo 1.7 D S	1420
Tipo 1.9 TD SX kat.	1720
Tempra 1.4 ie. L kat.	1395
Tempra 1.6 ie. S kat.	1515
Tempra 1.9 D S	1634
Tempra 1.9 TD S kat.	1898
Tempra SW 1.4 ie. L kat.	1415
Tempra SW 1.6 ie. S kat.	1644
Tempra SW 2.0 ie. SLX kat.	2144
Tempra SW 1.9 D S	1791
Tempra SW 1.9 TD S kat.	2119
Croma 2.0 ie. kat.	2173
Croma 2.0 ie. 16V kat.	2845
Croma 2.0 ie. turbó kat.	3205
Croma 2.0 TDI	2410
Croma 2.5 TD kat.	2850

FORD

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

Fiesta Alba 1.1	1102
Fiesta C 1.1	1102
Fiesta CLX 1.3	1273
Fiesta C 1.8 D	1390
Escort Alba 1.3	1399
Escort Alba 1.3 kombi	1512
Escort Alba Plusz 1.6 16V	1684
Escort CL 1.4	1458
Escort CL 1.8 D	1661
Escort CL 1.8 D kombi	1774
Escort RS 2000	2905
Mondeo CLX 1.6	1935
Mondeo CLX 1.6 kombi	2087
Mondeo CLX 1.8	2377
Mondeo CLX 1.8 kombi	2528
Mondeo CLX 1.8 TD	2529

Mondeo Ghia 2.0	3582
Mondeo Ghia 2.0 kombi	3734
Scorpio CLX 2.0	2788
Scorpio CLX 2.0 kombi	2970
Scorpio CLX 2.5 D	3303
Scorpio CLX 2.5 D kombi	3485
Scorpio Ghia 2.0	4000
Scorpio Ghia 2.0 aut.	4849

HONDA

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

Civic 1.3 DX	1450
Civic 1.5 DXi	1490
Civic 1.6 ESi	1990
CRX 1.6 ESi	1890
CRX 1.6 VTI	2469
Accord 2.0i LS	2590
Accord 2.0i ES	2990
Prelude 2.0i	2840
Legend 3.2	6399

HYUNDAI

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

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

JAGUAR

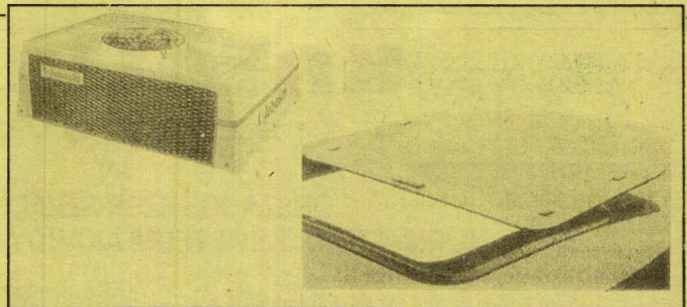
Jaguar Hungary Kft.,
Budapest V., József A. u. 2.
Tel.: 118-1972

XJ6 3.2	6628
XJ6 3.2 S	7292
XJ6 4.0 S	8133

Sovereign 4.0	9035
Daimler 4.0	10268
XJ12 6.0	11057
Daimler Double Six	11978
XJS 4.0 Coupé	9652
XJS 4.0 Convertible	11406
XJS 6.0 Coupé	11751
XJS 6.0 Convertible	13504

Webasto

Tudja-e, hogy a világ vezető járműgyártói szívesen alkalmaznak Webasto-termékeket gyártmányaikban? Napfénytető, klímaberendezés vagy motortól független fűtőkészülék a Webastónál mindig 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, 270-2238, 270-2339.

KORANDO

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

Kallista 2.0i 4500

LADA

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

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

LANCIA

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

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

LAND ROVER

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

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

MAHINDRA

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

CJ 340 1200
CJ 540 1300

MAZDA

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

121 PRO 1130
121 SV 1370
121 S 1530
121 CT 1630
323 1.3i 1586
323 1.3i (4 ajtós) 1399
323 GTS 1.3i 1740
323F GTA 1.6i 2050
626 1.8i 2747
626 2.0i 2954
626 2.0i kombi 2831
626 2.0D 2890
626 2.0 D kombi 2842
MX—3 1.6i 2477
MX—3 1.8i 3458
MX—6 2.0i 3466
Xedos—6 16V 3017
Xedos—9 2.0i V6 4646

MERCEDES

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

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

MITSUBISHI

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

Colt 1.3 ELi 1396
Colt 1.6 GLXi 1723
Lancer 1.3 GLi 1637
Lancer 1.6 GLXi 1929
Lancer 2.0 GLD 2048

B&F

KATALIZÁTOR
a tiszta levegőért

Bruckner & Fodor
International Discount Muffler
Parts & Equipment Co.

ORSZÁGOS SZERVIZHÁLÓZATÁVAL ÁLL
A KÖRNYEZETÜNKÉRT TENNI AKARÓ AUTÓSOK RENDELKEZÉSÉRE

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



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

A Környezetvédelmi Minisztérium és a B & F által adott kedvezménnyel csökkentett árak.
ART EXPO Kft.: 274-4174 AUTÓKER ALFA Kft.: 127-2440

MORVAI AUTÓSZERVIZ

KAROSSZÉRIA JAVÍTÁS HÚZATÓPAD, FÉKPAD

Lada, Dacia, Skoda, Citroën,
Peugeot, Opel, FIAT stb.
H.—P.: 7—18-ig, Szo.: 7—13-ig

KOMONDOR AUTÓRÁDIÓ-, -RIASZTÓSZERVIZ

- GAMMA olasz autóriasztók 4500 Ft-tól
- Központi zárok, rádiómagnók, hangszórók, antennák, autóextrák
- Karcjeladó, gravírozás



Beszereles és árusítás

H.—P.: 8—17-ig

Bp. XVI., Sashalom, Gárda u. 14. Tel.: 271-4303



armafilit

IPARI ÉS KERESKEDELMI RT.

A-tól Z-ig

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

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

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

VISZONTELADÓINKNAK NAGY ÁRENGEDMÉNYT BIZTOSÍTUNK!

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

NISSAN

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

Micra 1.0 L	998
Micra 1.3 LX	1311
Micra 1.3 SLX	1521
Sunny 1.4 LX	1340
Sunny 1.6 SR	1676
Sunny 2.0 DLX	1753
Sunny Wagon 1.6 LX	1548
Sunny Wagon 1.6 SLX	1650
Primera 1.6 LX	1699
Primera 2.0 SLX	2623
100 NX 1.6 T	2023
200 SX 1.8 Turbo	3594
Maxima 3.0 M/T	4318
Serena 1.6 SLX	2595
Serena 2.0 SLX	3285
Terrano II 2.4 LX H/T	3588
Terrano II 2.7 D LX H/T	3893
Patrol GR 2.8 TD LX H/T	4454
Patrol GR 2.8 TD LX Wagon	4909

OLTCIT

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

Oltcit Club 11

315

OPEL

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

Corsa City 1.2i	963
Corsa Swing 1.2i	1015
Corsa Swing 1.5 D	1209
Corsa Swing 1.5 TD	1306
Corsa Swing 1.4i	1117
Corsa Joy 1.2 SZ	1041

Corsa World Cup 1.4 SE	1158	Calibra 2.0 XEV	3456
Corsa GSI 1.6 XE	1604	Calibra 2.0i turbó	4627
Astra GL 1.4i	1210	Frontera Sport 2.0i 4x4	2723
Astra GL 1.6i	1277	Frontera 2.4i 4x4	3402
Astra GL 1.7 D	1306	Monterey 3.1 TD 4x4	4468
Astra GL 1.7 TD	1601	Monterey 3.2i V6 4x4	4552
Astra GL 1.4i Caravan	1321	Pontiac Trans Sport 2.3i 16V	3570
Astra GL 1.6i Caravan	1387	Pontiac Trans Sport 3.8i V6 aut.	4148
Astra GL 1.7 D Caravan	1415		
Astra GL 1.7 TD Caravan	1711		
Astra GL 1.4i Caravan Club	1361		
Astra GL 1.6i Caravan Club	1427		
Astra GL 1.7 D Caravan Club	1456		
Astra GL 1.7 TD Caravan Club	1751		
Astra GSI 1.8XE	2465		
Astra GSI 2.0XE	2983	106 XN 1.0 3a.	1146
Astra Cabrio 1.4i SE	2458	106 XN 1.2 3a.	1250
Astra Cabrio 2.0i	2994	106 XSI 1.4 3a.	1876
Vectra Expression 1.6i	1605	106 XN 1.0	1223
Vectra GL 1.6i	1694	106 XN 1.2	1326
Vectra GL 1.7 D	1755	106 XND 1.4	1459
Vectra GL 1.7 TD	1968	106 XR 1.4	1459
Vectra GL 2.0i	2413	306 XSI 2.0 3a.	2699
Vectra GT 2.0i	3116	306 XN 1.2	1418
Vectra Turbo 20LET	4150	306 XN 1.4	1480
Vectra V6 2.5 XE	3632	306 XND 1.9	1806
Omega GL 2.0 SE	3195	306 XR 1.4	1585
Omega GL 2.5 XE	4276	306 XR 1.6	1668
Omega GL 2.5 DT	3757	306 XR 1.8	2220
Omega GL 2.0 SE Caravan	3357	306 XRD 1.9	1894
Omega GL 2.5 XE Caravan	4450	306 XRDT 1.9	2157
Omega GL 2.5 DT Caravan	3919	306 XT 1.6	1995
Omega MV6 3.0 XE	5673	306 XT 1.8	2325
Omega MV6 3.0 XE Caravan	5941	306 XTDT 1.9	2333
Calibra 2.0i	3165	306 XSI 2.0	2780

PEUGEOT

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



Tömlő-
és csőbilincsek
ötféle anyagminőség,
négyféle szalagszélesség,
méretválaszték

Ø 190 mm-ig

NORMA

fékcsőbilincs,
benzincső-bilincs.
Mindez azonnal
20 millió Ft értékű
raktárkészletünkben.

NORMA-KER BT.

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

A jármű fékezésakor megáll, kanyarodáskor kanyarodik... és a rakomány?

Rögzítőhevederek, kitámasztó és
polcrudak áruszállításhoz
elengedhetetlenek.

ADR előírásoknak megfelelő
rögzítéstechnika = **EMPACK**

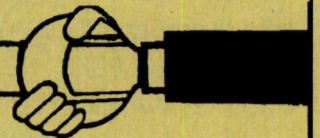


EMPACK KFT.

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

Szecsődi & Szecsődi

Tel./Fax: 06/189-5310



OLASZ NAPFÉNYTETŐ

közvetlenül az importőrtől!

2 féle méret, 4 féle típus, 5 év garancia.

VISZONTELADÓKNAK KEDVEZMÉNYEK!

GARANCIÁLIS BESZERELŐINK:

Budapest IV., Vécsey K. u. 34. Szecsődi Károly, T.: 189-5310

Budapest XX., Határ u. 70. Marosi József, T.: 06/60-339-343

Eger, Árpád u. 26. Gál Gábor, T.: 36/411-314

Siófok, Zalka Máté u. 60/A, Goren József, T.: 84/322-164

Agyagosszergény, Mátyás u. 38. Kelemen Péter, T.: 99/381-183

Szombathely, Zanati u. 48. Sipos Autóház, T.: 94/310-870

VÁRJUK MÉG TERÜLETI ÉRTÉKEŚÍTŐK
ÉS GARANCIÁLIS BESZERELŐK
JELENTKEZÉSÉT!

405 GL 1.6	1865
405 GLD 1.9	2105
405 GRI 1.6	2084
405 GRI 1.8	2502
405 GRD 1.9	2379
405 GRDT 1.9	2586
405 SRI 2.0	2857
405 SRDT 1.9	2814
405 MI 16 2.0	3900
405 GLD Combi 1.9	2265
405 GRI Combi 1.6	2184
405 GRDT Combi 1.9	2706
605 SLI 2.0	3231
605 SLDT 2.1	3718
605 SRI 2.0	3540
605 SRTI 2.0	3698
605 SRTI 2.0 aut.	3997
605 SRDT	4014
605 SV3 3.0	5942
605 SV3 3.0 aut.	6250
605 SV24 3.0	7610
605 SVDT 2.1	4844

RENAULT

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

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

Express 1.2 kat. (kombi)	1352
Express 1.9 D (break)	1813

ROLLS-ROYCE

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

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

ROVER

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

Mini Mayfair 1.3	1298
Mini Cooper 1.3	1545
214 SLi 1.4	2095
216 SLi 1.6	2350
214 Cabriolet 1.4	2749
216 Cabriolet 1.6	3107
216 Coupé 1.6 16V	2972
220 Turbo Coupé 2.0	4390
414 SLi 1.4	2292
416 SLi 1.6	2440
620 Si 2.0 16V	3670
620 Si Lux 2.0 16V	3868
623 Si Lux 2.3 16V	4664
820 Si 2.0	4680

AmeriCar-Service Kft.

Amerikai Autók Szakszervize

USA-autók javítása
GM
FORD
CHRYSLER
JEEP

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

Automata váltók
és légkondicionáló berendezések javítása.
ÉREDETI USA-ALKATRÉSZEK

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

teljes körű javítás
szervizmunkák.

820 Si Luxury Pack 1. 2.0 16V	4837
820 Si Luxury Pack 2. 2.0 16V	5076
820 Vitesse 2.0 16V	5050
825 SD 2.5 TD	5140
827 Si 2.7 24V	7250
827 Coupé 2.7	7850

SAAB

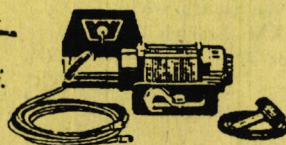
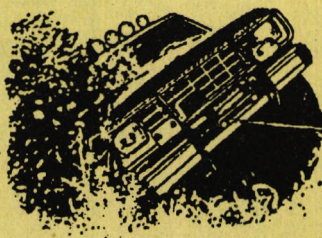
Wallis Holding,
Budapest XIII., Klapka utca 9.
Tel.: 131-6176, 129-0402.

900 S 2.0i	3250
900 S 2.0 T	4100



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

TAUBENREUTHER *Offroad-Technik.*
Indüstrietechnik.



TAUBENREUTHER Kft.

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

CSÖRLŐK

már 70 154 Ft + áfától.
Mi felszereljük Önt!
Katalógus 300 Ft,
kereskedőknek ingyenes!

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

SEAT

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

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

SKODA

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

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

SUBARU

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

Vivio 0.7 4WD	1423
Justy 1.2 4WD SII	1677
Justy 1.2 4WD GLII	1683

Libero 1.2 Wagon 4WD	1919
Legacy 2.0 GL 4WD	'93 2713
Legacy 2.2 GX 4WD	'93 3718
Legacy 2.0 Turbo 4WD	'93 4549
Legacy 2.0 GL 4WD	2781
Legacy 2.2 GX 4WD	3576
Legacy 2.2 4WD kombi	3490
Impreza 1.6 LX 4WD	2153
Impreza 1.8 GL 4WD	2623
Impreza 2.0 GT Turbo 4WD	3576
SVX 3.3	8384

SUZUKI

Magyar Suzuki Rt.,
2500 Esztergom, Schweidel J. u. 52.
Tel.: 33/314-311, 314-012.

Swift 1.0 S	820
Swift 1.0 GP	870
Swift 1.0 GA	905
Swift 1.0 GL	968
Swift 1.3 GL	1003
Swift 1.3 GLX	1028
Swift Sedan 1.3 GLX	1228
Swift Sedan 1.6 GLX	1745
Super Carry Van Blind	1175
Super Carry Van Glass	1315
Vitara JLX 1.6	2198
Maruti 800 DX	738

TAVRIA

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

Tavria kat.	450.
Tavria Happy	500.
Tavria Lux	500
Tavria Happy Lux	550
Tavria Cabrio	770

TOYOTA

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

Corolla Sedan XLi 1.4	1610
Corolla Liftback XLi 1.4	1720
Corolla Hatchback XLi 1.4	1600



**6 HÓNAP
SZAVATOSSÁGGAL
ÉS KÉT HÉT
CSEREGARANCIÁVAL**

ROBOGÓK

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

VISZONTELDADÓKNAK:
(06-60) 336-866.

SZERVIZ-ALKATRÉSZ,
ORSZÁGOS ÉRTÉKESÍTÉSI
HÁLÓZAT

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

UAZ

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

UAZ 31512 Jeep	1249
----------------	------



GM

**BELVÁROSI
AUTÓCENTRUM
Kft.
OPEL
MÁRKAKERESKEDÉS:**

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

MÁRKASZERVIZ:

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

VOLKSWAGEN

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

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

VOLVO

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

440 1.6i	2151
440 1.8i	2874
440 2.0i	2990
440 Turbo 1.7	3308
440 TDIC 1.9	2930
460 1.8i	2874
460 2.0i	2990

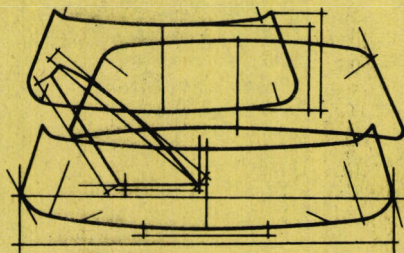
460 Turbo 1.7	3308
460 TDIC 1.9	2930
480 S 2.0	3293
480 Turbo 1.7	3507
850 2.0 20V	4612
850 2.5 10V	4922
850 2.5 20V	5298
850 T-5 Turbo 2.3	6357
850 Estate 2.0 20V	4889
850 Estate 2.5 10V	5245
850 Estate 2.5 20V	5620
850 Estate T-5 Turbo 2.3	6676
940 GL 2.0	3821
940 GL Turbo 2.0	4049

940 GL 2.3	4570
940 GL TDIC 2.4	4911
940 Estate GL 2.0	3943
940 Estate GL Turbo 2.0	4213
940 Estate GL TDIC 2.4	5096
940 Sedan GL 2.3 (6 ajtós)	8637
960 3.0	7497
960 E 3.0	6526
960 Estate 3.0	7497
960 Estate E 3.0	6526
960 A Executive 3.0	8380
960 A Pullmann-Limousine 3.0	11580
Tájékoztató jellegű fogyasztói árak, ezer Ft-ban.	

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.

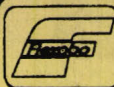
Telefon/fax: 168-9181.

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

AUTÓÜVEG-ÁRUSÍTÁS:

1031 Budapest, Szentendrei út 137.

Telefon: 250-0689.



FLEXABO KERESKEDELMI KFT.

1149 Budapest, Egressy út 15.

Tel.: 252-2279, 251-2226 Fax: 252-2321



Fiorella gőmbcsuklók

DODUCO

Doduco autóvillamosság



Fifit lámpatestek



Rhibo karosszéria elemek



E. Techno 1. izzítógyertyák



Schmitt porlasztócsúcsok



Löbro féltengelyek



Victory tömítések



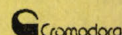
Gates vezérműszíjak, ékszíjak



E.T.F. fékbetétek



Shell kenőanyagok



Cromodora visszapillantó tükrök



Savara levegő-és olajsűrők



Prandini vízpumpák



ATE fékalkatrészek



Kolbenschmidt motoralkatrészek

AUTÓALKATRÉSZNAGY- ÉS KISKERESKEDELEM

ÚJ MOPEDEK ÉS MOTORKERÉKPÁROK

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

BIMOTA

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

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

HARLEY-DAVIDSON

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

Sportster 883	1041
Sportser 883 Hugger	1076
Sportser 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

NB 50 Lead	185
MT 50	190
CR 80	278
NSR 125 Radien	351
CB 125 Spacy	340
NX 250	'94 675
CBR 600 FR	'94 1070
VT 600 C	'94 900
XL 600	'94 870
XR 600 RP	730
NX 650 R	'94 830
NTV 650 Revere	617
VFR 750	'94 1390
CBR 900 RR Fire Blade	1057

HUSABERG

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

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

KAWASAKI

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

ZZR 1100	1289
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 Zsembery,
2045 Törökbálint, Bajcsy-Zs. út 25.
Tel.: 60/348-066, 217-4988

125 SX	456
125 E-XC	463
125 E-GS	477
250 SX	555
250 E-XC	561
250 E-GS	574
300 SX	561
300 E-XC	574
300 E-GS	580
400 SX	561

440 SX	567
550 MX-C	593
350 E-XC 4T	605
350 E-GS 4T	611
400 E-XC 4T	611
400 E-GS 4T	617
620 SX 4T	651
620 E-XC 4T	664
620 E-GS 4T	671

SUZUKI

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

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

YAMAHA

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

ME 50 Yamy	70
CY 50 Jog	198
DT 50 MX Enduro	201
SR 125	294
XC 125 robogó	350
DT 125 R Enduro	400
TZR 125 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

ÚJ HASZONGÉPJÁRMŰVEK

(kisáruszállítók) árai a vezérképviselőknél.

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 1.9 D	1290*
ARO 10.8 4x4 1.9 D	1280*
ARO 10.9 4x4 1.4 dupla kabin	860*
ARO 10.9 4x4 1.9 dupla kabin	1330*
ARO 243 4x4 XD3P	1200*
ARO 320 4x4 L 27	760*
ARO 320 4x4 XDSP	1110
ARO 324 4x4 L 27 dupla kabin	1050
ARO 324 4x4 XDSP dupla kabin	1350

CITROËN

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

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

DAIHATSU

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

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

FIAT

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

Uno Van 1.0 kat.	728*
Uno Van 1.7 D	920*
Fiorino Furgon 1.1	763*
Fiorino Furgon 1.3	799*
Fiorino Furgon 1.5 kat.	842*
Fiorino Panorama 1.5 kat.	980*

Fiorino Furgon 1.7 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 Cab. 2.5 D	1713*
Ducato Maxi Cab. 2.5 TD	1920*

FORD

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

Fiesta Furgon 1.1i kat.	1203
Fiesta Furgon 1.8 D	1342
Courier Furgon 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 1.8 D	1535
Transit 100 SWB 2.0 zárt	2027
Transit 150 SWB 2.5 D zárt	2409
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 2.5 D 9 szem. busz	3637
Transit 2.5 D 12 szem. busz	3637
Transit 2.5 D 15 szem. busz	3940

HYUNDAI

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

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

KORANDO

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

4 R	1699*
-----	-------

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

LAND ROVER

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

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

MAZDA

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

323 1.3i Van	1346*
323 1.6i Van	1585*
323 1.6i Combi Van	1562*
626 2.0 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 2,8t zárt	2301*
MB 210 D 2,55 zárt	2345*
MB 210 D 2,8t zárt	2422*
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, 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 210 D 2,8t körbeüvegezett	3397*
MB 308 D 3,5t körbeüvegezett	3400*
MB 310 D 3,5t körbeüvegezett	3616*
MB 308 D 3,5t platós	2368*
MB 310 D 3,5t platós	2489*

MITSUBISHI

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

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

NISSAN

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

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

OLTCIT

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

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

OPEL

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

Corsa Del Van 1.2i	791*
Corsa Del Van 1.4i	810*
Corsa Del Van 1.5 D	953*
Corsa Combo 1.2i	916*
Corsa Combo 1.4i	970*
Corsa Combo 1.7 D	1088*
Astra Del Van 1.4i	1048*
Astra Del Van 1.6i	1104*
Astra Del Van 1.7 D	1203*
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	1345*
Campo 2.5 D 4x4	1634*
Campo 2.5 D Sport 4x2	1428*
Combo 2.5 D Sport 4x4	1683*

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 zárt ksz. 08D 1.9 D	1885
J5 zárt ksz. 10E 2.0	1873
J5 zárt ksz. 10D 1.9 D	2044
J5 busz sup. 10E 2.0	2902
J5 busz sup. 10D 2.5 D	3111
J5 busz sup. 10D 4x4 2.5 D	3786
J5 busz sup. 10DT 4x4 2.5 D	4139
J5 busz lux 10E 2.0	3029
J5 busz lux 10D 2.5 D	3234
J5 busz lux 10DT 2.5 D	3586
J5 zárt ksz. 14E 2.0	2004
J5 zárt ksz. 14D 2.5 D	2167
J5 zárt ksz. 14D 4x4 2.5 D	2741
J5 zárt ksz. 14DT 2.5 D	2418
J5 zárt ksz. 14Dt 4x4 2.5 D	2994
J5 alváz-kabin H 14E 2.0	1855
J5 alváz-kabin H 14D 2.5 D	2024
J5 alváz-kabin H 14DT 2.0 D	2277
J5 alváz-kabin K 14D 2.5 D	2004
J5 alváz-kabin K 14DT 2.5 D	2258
J5 alváz-kabin R 18E 2.0	1900
J5 alváz-kabin R 18D 2.5 D	2064
J5 alváz-kabin R 18DT 2.5 D	2318
J5 alváz-kabin H 18D 2.5 D	2099

RENAULT

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

Clio Transport 1.9 D kat.	1240*
Express 1.1 (dobozos)	893*
Express 1.6 D (dobozos)	1097*
Express 1.9 D (dobozos)	1160*
Trafic (dobozos)	1567*
Trafic 4x4 (dobozos)	1852*
Trafic (plató)	1757*
Trafic (alváz)	1614*
Master (dobozos)	2329*
Master (minibusz)	3752*
Master (alváz)	2234*

SEAT

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

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

SKODA

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

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

TAVRIA

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

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

TOYOTA

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

Hiace Class van 2.4 D	1544*
Hiace Panel van 2.4 D	1480*
Hiace Panel van 2.4 D 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, Hoffer A. u. 38—40.
Tel.: 147-3999, 157-1455.

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

VOLKSWAGEN

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

Polo Van 1.05 kat.	822*
Polo Van 1.3 kat.	1005*
Polo Van 1.4 D kat.	998*
Golf Van 1.4 kat.	1223*
Golf Van 1.6 kat.	1313*
Golf Van 1.8 kat.	1397*
Golf Van 1.9 D kat.	1684*
LT 35 alváz 2.4 D	2088*
LT 45 alváz 2.4 D	2553*
LT 35 platós 2.4 D	2133*
LT 55 platós 2.4 D	3061*
LT 45 platós 2.4 TD	3092*
LT 28 dobozos 2.4 D	2110*
LT 35 dobozos 2.4 D	2238*
LT 35 dupla kabin platóval 2.4 D2417*	
LT 40 4x4 dobozos 2.4 TD	4897*
LT 45 4x4 2.4 dupla kabin + plató 2.4 TD	4960*
Caravelle 2.0 kat.	3356
Caravelle 2.5 kat.	4077
Transporter Mixto Combi 2.0 kat.	2932
Transporter Mixto Combi 1.9 D	2751

VOLVO

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

940 GL halottaskocsi 2.3	8621
940 GL A halottaskocsi 2.3	8921
960 A halottaskocsi 3.0	12789
960 A mentőautó 3.0	14908

A csillaggal jelölt árak az áfát nem tartalmazzák.



**IMPORTŐR
KIZÁRÓLAGOS
KÉPVISELET**



Lengéscsillapítók



Lengéscsillapítók



Adalékok, olajok

GMB
Vízpumpák



Ékszíjak, vezérműszíjak



**Autóelektronika,
fényszórók**



Féktárcsák



Vízpumpák

REMSA
Fékbetétek

KICSI A FORD...

FORD FIESTA 1.8D



Mindig bosszantott, ha egy autóra azt mondták, tipikus női kocsi. Valahogy olyan lekicsinylően hangzott, mintha egyszerűen bevásárlószatyornak titulálták volna, s ezt mind a magam, mind az autó nevében kénytelen voltam kikérni. Aztán rájöttem, ez a jellemzés nem feltétlenül negatív, s ebben a megbékélésben igen nagy szerepe volt a szerkesztőségünkben vendégeskedő Ford Fiestának. A férfiak többsége általában a nagy autót szereti, a Fiestát azonban valamennyi kollégám, aki kipróbálta, hamar a szívébe zárta. Egyetlen dolgot vetettek csupán a szemére, hogy a kormány-ülés-pedál távolságot nem délceg férfitermetre tervezték. Ha az ülést kényelmesen hátratólták, a pedálok helyzete ideálissá vált, viszont a kormány „lőtávolságon kívül” került. Fordított esetben majdnem törökülésben ücsörögtek. A magam 163 centiméterével úgy éreztem, az autót egyenesen hozzám formatervezték.

Külső méreteihez képest a belseje meglehetősen tágas. A hátsó ülésen három felnőtt kényelmesen elfér, még akkor is, ha az első üléseket teljesen hátratóljuk. Ezt mi

egy vidéki utunk alkalmával próbáltuk ki. Az autó országúti viselkedésén túl menetkényelmét is vizsgáltuk. A hosszú út végén mindenki derékfájás nélkül szállt ki, az autót tehát kényelmesnek nyilvánítottuk. Alig hittük el, de csomagjaink minden nehézség nélkül, kényelmesen elfértek a csomagterben.

Nagy gondot az sem jelent, ha a csomagter szűknek bizonyul, mert az osztott hátsó ülések előrehajtásával újabb rakodótér nyerhető, no persze a „fedélzeti” kényelem rovására.

A dízelautóknak időnként meg kell küzdeniük bizonyos előítélettel. Aki nem dízelpárti, általában azzal vádolja, hogy erőtlen, nehezen gyorsul s nagyon zajos. Apró vendégünk derekasan kiállta ezt a próbát is. Ami azt illeti, valóban más vezetési stílust igényel, mint egy benzines változat, de ezt is meg lehet szokni. 1800 cm³-es, dinamikus motorja egyáltalán nem mondható lassúnak, igazán azonban csak nagy fordulatszámon húz a motor. A gyári adatok szerint végsebessége 152 km/h. Negyedik fokozatban ez valóban igaz, ötödikben azonban eléri a 160-as sebességet is,



A kárpit színe harmonizál az autóéval. A rakodótérre igazán nem lehet panasz, az ajtó zsebei újabb lehetőségeket kínálnak

a 100 km/h-s tempóhoz pedig csupán 16 másodpercre van szüksége. Alapjáraton kissé remeg a motor, de alapvetően kellemesen halk. A klasszikus, nem éppen muzikális dízelhangot szinte alig hallani. S ez akkor sem változott, amikor 120-szal „repszettünk” az autópályán.

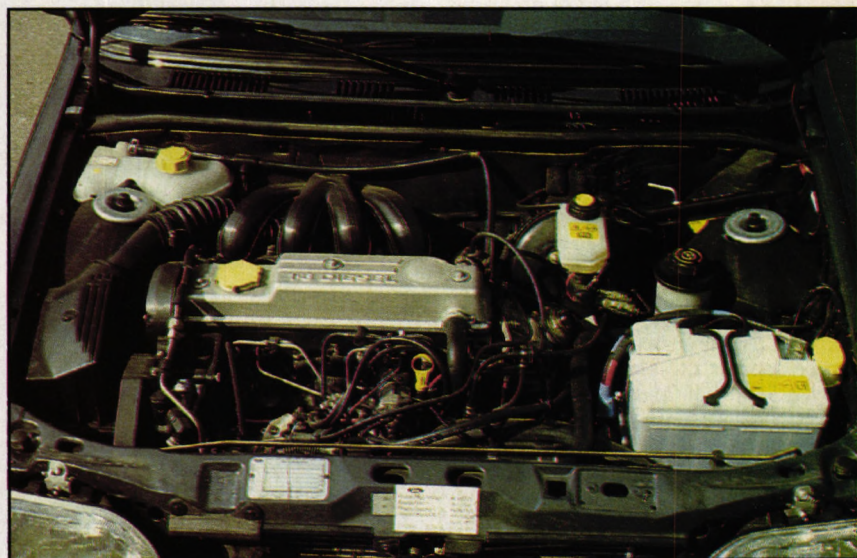
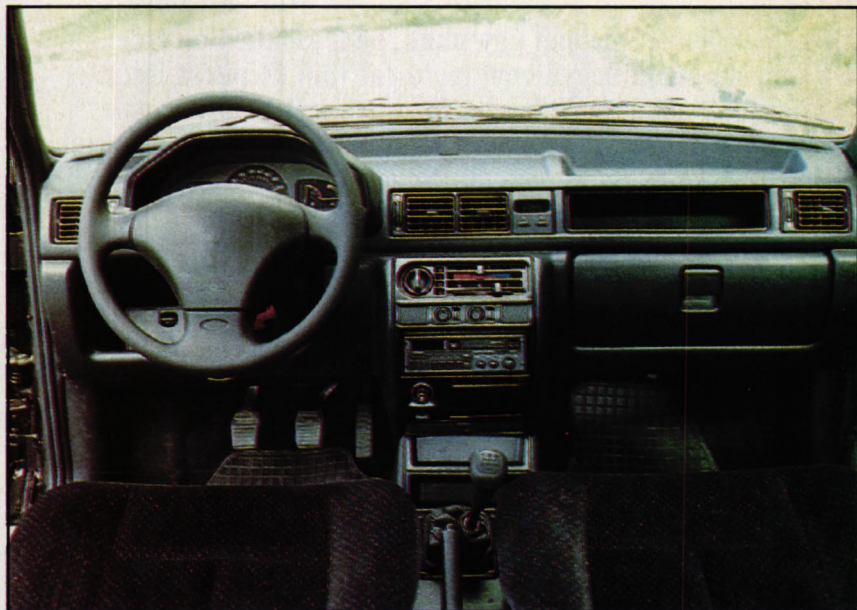
Menettulajdonságain, rendkívül stabil úttartásán kívül jó kormányozhatóságát

Sportos elegancia,
a megjelenés önmagáért
beszél

Fotó: BALOGH RÓBERT



Karakteres, tiszta vonalak, logikus
elrendezés, óriási rakodófelület jellemzi
a műszerfalat



Az autó méretéhez képest
meglehetősen tágas a csomagtér

Sok lóerő
kis helyen is elfér

szerettem. Nem volt olyan szűk parkoló, ahová ezzel az autóval be nem tudtam volna állni, ráadásul különösebb akrobatamutatványok nélkül.

Az autó műszerfala meglehetősen szűkszavú, csak a legfontosabb információkat közli, viszont rengeteg hely van különféle apróságok, térképek elhelyezésére. S ha ezt már telepakoltuk, még a

kesztyűtartó is rendelkezésünkre áll. A napi számláló a vezetőülésből nem látható, ami miatt ez mégis megbocsátható: a kormánykerék közepében rejtőzködő légszák teszi láthatatlanná. A műszerfalon az alapvető műszereken kívül beépített gyári rádió gondoskodik az utazók jó hangulatáról, s digitális kijelzős óra figyelmeztet az idő múlására.

A többfokozatú ventilátorkapcsoló pillanatok alatt megteremti az áhított klímát. Amiért nagyon hálás voltam az autónak, az a sipoló hang, amely a motor kikapcsolása után figyelmezteti a szórakozott vezetőt, ha a világítást bekapcsolva hagyja. A mai üzemanyagárak mellett az ember igazán meghatódik, amikor a töltőállomáson fizetésre kerül sor, s kiderül, útitársunk 100 km-en 5-6 liter között fogyasztott.

KECSKEMÉTI ANDREA

ÜTEMVÁLTÁS

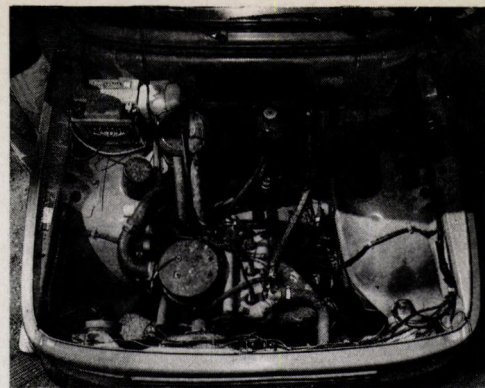
WARTBURG-NÉGYÜTEMESÍTÉS

Olvasóink levelei alapján úgy tűnik, nem csökken az érdeklődés a kétütemű autók négyütemű motorral való átépítése iránt. A közelmúltban egy Trabant-szívátültetésről tudósítottunk, ezúttal – a Befutó ÁMSE autójavító műhelyének két szakembere, Balogh István és Bodor Pál segítségével – a Wartburgok négyütemesítésébe nyerhetünk bepillantást.

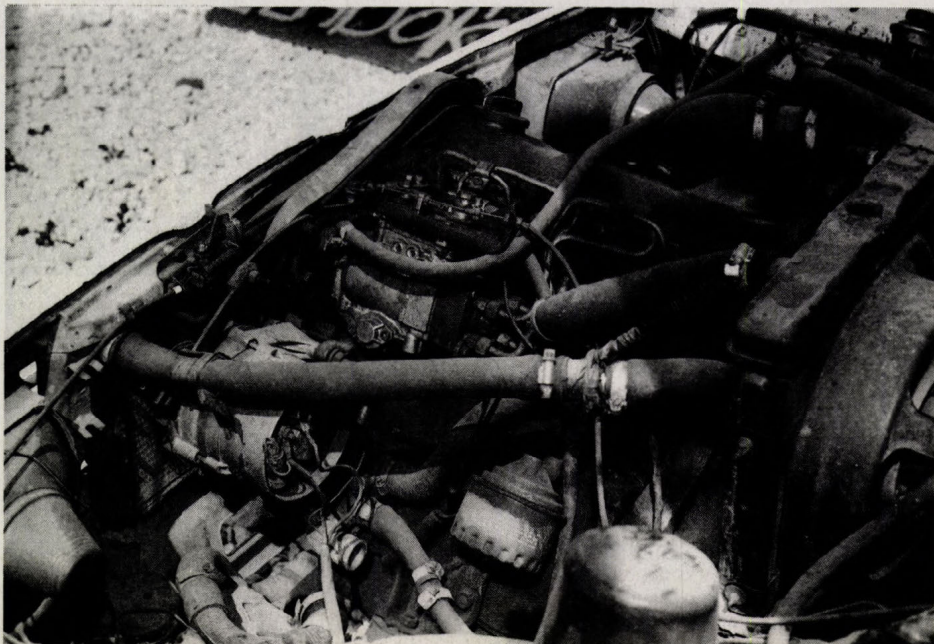
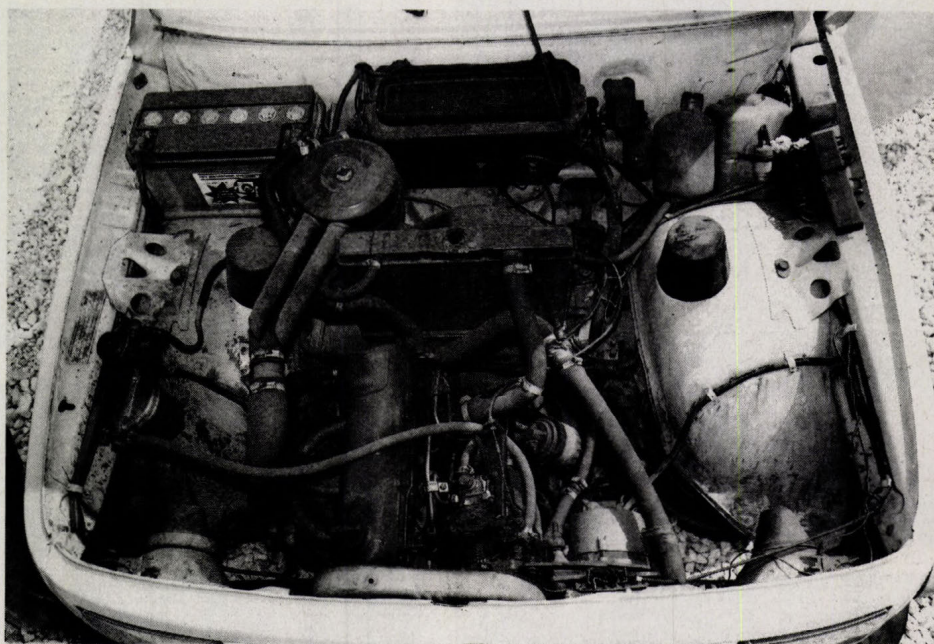
A kétütemű motor alapján véve jó szerkezet, amely több előnnyel rendelkezik. Ezek közül az egyik legjelentősebb az egyszerűsége, ami egyben nagy üzembiztonságot is jelent. Az előnyök mellett azonban igen komoly, sőt napjainkban egyre komolyabban veendő hátrányai is vannak. Az egyik a teljesítményhez, illetve lökettérfoghathoz viszonyított nagy üzemanyag-fogyasztás (benzin, olaj egyaránt), és a részben ebből adódó környezetkárosító hatás. Vezetéstechnikai szempontból sem mindenkinek öröm kétütemű motoros autót vezetni. A viszonylag szűk tartományban húzó erőforrás és a motorfék hiánya némileg kényelmetlenebbé, „munkásabbá” teszi a haladást. Ezek a szempontok – amelyek közül a fogyasztás az elsődleges – vezettek az igényhez, hogy a kétütemű motorokat négyüteműre cseréljék.

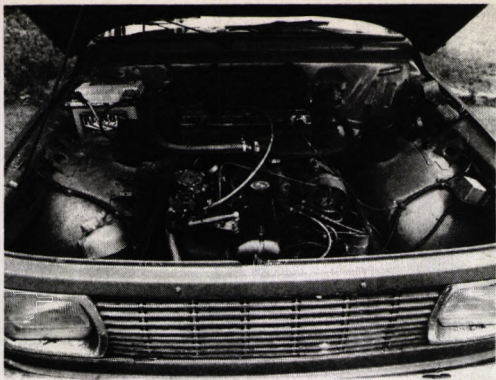
A Wartburg motorcseréjéhez alapján véve csupán négy dolog szükséges. Először is egy kétütemű motoros Wartburg, egy – beépítésre alkalmas – négyütemű motor, egy átszerelőkészlet, valamint műszaki dokumentáció, ami alapján a Közlekedési Főfelügyelet engedélyezi az átépítést. Az autót tekintsük adottnak, a motor beszerezhető újonnan (garanciával) vagy például bontóból. Ez utóbbi az olcsóbb megoldás, hátránya, hogy tulajdonképpen nehéz megbecsülni, mit is vesz az ember. Szerencse, ha még a roncsban található, mert ekkor még van esély a kipróbálásra, és az állapot felmérésére. Beépítésre alkalmas egyébként szinte minden 1000–1300 cm³ közötti négyhengeres, soros, vízhűtéses benzinmotor, de megoldható akár Volkswagen-dízelerőforrás beépítése is. A nagyobb méretű motorokkal általában helyprobléma adódik, hiszen egy kis háromhengeres erőgép helyére kell egy négyhengeres, magasabb és olajteknővel is rendelkező négyütemű motort bepréselni. Egy régi Renault 5-ös motor mutatkozott a beépítésre legalkalmasabbnak, lévén ennek

Kissé zsúfolttá vált a motortér, de azért mindennek jut hely. Hűtőből a dízelmotor kettőt igényel

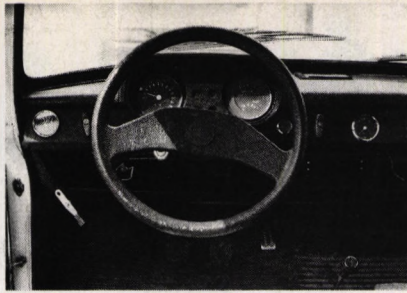


Ilyen volt...
Ilyen lett. Az iszákos, környezetszennyező kétütemű motor helyére takarékos, négyhengeres dízelt került



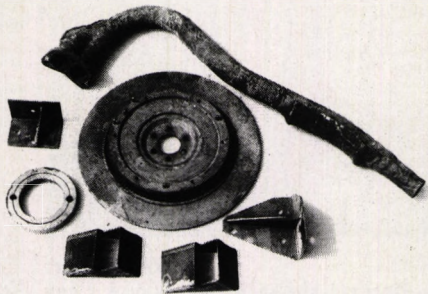


Renault 5-ből származó benzinmotor dolgozik a Wartburg motorterében



Dizeleroforrás beépítése esetén a műszerfal is megváltozik kissé. Bal oldalra egy pontosabb hőfokmérőt, középre olajnyomásmérőt építenek be. Az üzemanyagszint-jelzőtől balra lefelé látható gomb az izzítórendszer működtetésére szolgál

Fotó: BALOGH RÓBERT



Beépítő készlet, Renault-motorra hangszerelve.

minden hajtását (vezérműtengely, generátor, vízpumpa) a kuplung oldalára szerelték, így a hűtő felé eső része szinte teljesen sík. Ezért ez a motor azokba az új kétütemű Wartburgokba is beépíthető, amelyekben a hűtőt már elől helyezték el. A széleskörűen használt Dacia-motorok szerelésekor egyébként éppen ezen a téren adódnak nehézségek, a motor kuplunggal áttelentes oldalán található szerelvények miatt a hűtőrendszer komolyabb átalakítása szükséges. Dizelmotor esetén érdemes nemcsak a motort magát, hanem a kiegészítő berendezéseket is célszerű (gázolajszűrő, izzító automatika) beszerezni.

A Befutó ÁMSE műhelyébe betérő ügyfélnek csupán a motort és az autót kell magával vinnie, ha motorcserét kíván, a dokumentációt és az átszerelőkészletet már a szerviz adja. Ezek beszerzése egyébként magánúton is lehetséges. A dokumentáció elkészítése (szakmérnökkel) általában 10–15 000 forintos költséget jelent. A készlet beszerzése kissé nehezebb ügy, amikor cikkünket készítettük, egyetlen olyan helyet nem sikerült felderítenünk, ahol ezzel foglalkoztak volna. (A készletek esetében egyébként általában az a gond, hogy nem pont ahhoz a motorhoz tartoznak, amit sikerült beszerezni. Dacia erőforrásokhoz valószínűleg létezik ilyen készlet, várjuk azok jelentkezését, akik esetleg tudják, hol lehet ilyet kapni!)

A készlet javarészt illesztőelemekből áll, amelyekkel a motor a sebességváltó-

hoz, illetve az alvázhhoz kapcsolható, valamint a víz- és az elektromos rendszer összeköthető. (A sebességváltót minden esetben célszerű meghagyni, mert sokkalta egyszerűbb az átszerelés és az engedélyeztetés, mint teljes hajtáslánccsere esetében.) A sebességváltó és a motor illesztéséhez minden esetben egy tárcsát használnak, amelyen furatokat helyeznek el egyrészt a motorblokk, másrészt a váltó felfogatásának megfelelően. Ez a tárcsa lehet univerzális is, ekkor a furatokat csak a motor beszerzését és a méretek levételét követően készítik el. A motor és a váltó találkozásánál még egy feladatot, a kuplungtárcsa, illetve a váltó nyele tengelyének találkoztatását kell megoldani. Ez a legegyszerűbben úgy végezhető el, ha a Wartburg lendkerékét átalakítják úgy, hogy az új négyütemű motor főtengelyére felfogható legyen. Erre a szokásos Wartburg-kuplungszerkezetet lehet felszerelni, ami a saját tárcsa révén a korábbival azonos erőátvitelt eredményez.

A motor és a váltó összekapcsolásán túlmenően a motort az alvázhhoz is rögzíteni kell, ami az eredeti motortartó bakokkal nem lehetséges. Ezeket az illesztőtárcsához hasonlóan egyedileg kell elkészíteni, méreteik minden esetben a beépítendő motortól függenek.

A négyütemű motorok nemcsak hosszban, hanem magasságban is eltérnek az eredeti kétüteműtől. A hengerfej általában elfér, a karter azonban sok esetben túl mélyre nyúlik, az eredeti bölcső akadályozza a beépítést. Ezen is lehet segíteni: a bölcsőt egy megkerülő szerkezettel váltják fel, ami körülöleli a kartert. Az új szerkezetet a dokumentációban természetesen fel kell tüntetni, és igazolni kell, hogy legalább az eredeti bölcső szilárdsági követelményeinek megfelel.

Ezen feladatok elvégzése után a motor már bekerült az autóba, csupán a víz és az elektromos rendszer illesztése marad hátra. Ez aprólékos munka, ami tulajdonképpen a vízcövek és a vezetékek összekötését foglalja magában. A hűtőrendszer elől elhelyezett hűtő esetén szinte semmilyen átalakítást nem igényel. Régebbi Wartburg-típusokon, ahol a hűtő még a motor mögött helyezkedett el, az ékszíjhajtású ventilátort elektromosra cserélik. Ez a megoldás egyszerűbb és olcsóbb, mint az ékszíjrendszer átalakítása. Az elektromos

rendszert érintő változtatás, hogy mivel a négyütemű motorok szivattyús (kényszer) kenésűek, a műszerfalra célszerű felszerelni egy olajnyomás-ellenőrző lámpát. (Dizelmotoros autóknál ekkor készítik el az izzóáramkört is.)

Amennyiben a motor beépítése megtörtént, csupán egy feladat marad, az átalakított Wartburg vizsgáztatása. Ezt az átalakítással foglalkozó műhelyek többsége nem vállalja, hiszen ilyenkor nem csupán a motor és az átalakítás vizsgázik, hanem az egész autó. Megvizsgálják a féket, a kormányt, a gumikat és mindent, ami egy hatósági vizsgán előírás. Ezért csere utáni vizsgáztatást csak akkor vállalnak a műhelyek, ha a megrendelő egyben vizsgára való felkészítést is kér, és ennek költségeit állja.

Elérkeztünk a csere legfájóbb pontjához, az anyagi kérdéshez. Egy bontott benzinmotor 20–40 ezer, egy dízel 50–60 ezer forintba kerül. Magánúton beszerzendő a dokumentáció 10–15 ezer forintos költséggel, továbbá egy átszerelőkészlet, melynek költségei nem ismeretesek, de számításaink szerint 15–25 ezer forint között lehet. A szervizek közül több maga adja a dokumentációt és készíti el az átszerelőkészletet, ezek ára benne foglaltatik az átlagosan 50–55 ezer forintos szerelési díjban. Ezt követően mindkét esetben már csupán az engedélyeztetés és a vizsgáztatás költségei terhelik az átalakítást végző autóst.

Egy Renault-motoros Wartburg Tourist tulajdonosát kérdeztük meg tapasztalatairól, aki elmondta, hogy a korábbi 13 liter/100 km-es téli átlag 10–10,5 literre csökkent. A nyári városi fogyasztás tartósan 9-9,5 liter/100 km körül adódik, az országúti (80-90 km/h sebesség mellett) fogyasztás 7-7,5 liter/100 km-re csökkent. Ezek az adatok, figyelembe véve, hogy egy kombi Wartburgról van szó, mindenképpen elgondolkodtatók. A költséggel összevetve úgy tűnik, hogy a Wartburgjukat sokat használók számára mindenképpen megtérülő vállalkozás egy négyütemű motor beépítése.

GAJDÁN MIKLÓS

Akit érdekel: a Befutó AMSE autójavító műhelyének telefonszáma: 250-1111/388 m.

OLTCITTÓL A JAGUARIG

CÉL MOTORS

Nem mind arany, ami fénylik – tartja a közmondás, ami az autókerekedelem világára lefordítva annyit tesz, nem feltétlenül annak a cégnek áll a legjobban a szénája, amelyek a legtöbbet hirdet. A csöndben építkezők közé sorolható a Cél Motors Kft., amely Oltcit-forgalmazóként jelent meg a színen, s a vállalkozás erejét nem ismerők számára komoly meglepetést okozva tavaly megszerezte a Jaguar magyarországi kizárólagos képviselőt, majd a Hyundai haszongépjárművek forgalmazásának jogát is begyűjtve lépett a nagyok közé. E szisztematikus nyomulás háttéréről és eredményeiről beszélgettünk Tóth Sándorral, a Cél Motors Kft. ügyvezető igazgatójával.

* * *

– *Essünk túl a nehezén, miért éppen Oltcittal kezdték?*

– Teljesen véletlen volt, valaki el akart adni Oltcitokat, talált egy szervizt a Vitukinál, amely vállalta a részvételt, viszont kellett a külkereskedelmi ügyintézésben jártas cég is. Így kerültünk mi az értékesítésbe. Jöttek a kocsik, 300-400 darab, szépen híre ment, hogy mi ezzel foglalkozunk. Aztán megkerestek bennünket a Tungstamtól, barterüzletben kaptak 1200 Oltcitot, azt is mi értékesítettük.

Az Oltcit a mai napig a legolcsóbb személyautó Magyarországon, és mi siker-

Árusítói szerint nem az Oltcit változott meg, hanem a piac, ismét van kereslet az olcsó kisautó iránt



ként értékeljük, hogy érvényes és jogszerű garanciafeltételekkel tudunk megfelelni a piacon, ki tudunk alakítani egy működőképes viszonteladói hálózatot. Szeretnénk folytatni az Oltcit-eladást, de ehhez a román partner rugalmassága is kell. Terveink szerint ösztől az 1300-as motorú, ötfokozatú váltós modellt hozzuk, amire a gyár rendkívül magas árat mondott. 600 ezer forint feletti összegért ez az autó eladhatatlan.

– *Annak idején nagy várakozás előzte meg az Oltcitok importját, s azután az első darabok forgalomba állása után hamar híre ment a román kisautók rendkívül rossz minőségének.*

– A mai helyzet, vagyis az Oltcitok iránti kereslet élénkülése, ellentmond ennek a tapasztalatnak. Kiderült, nem is olyan rossz ezek a kocsik, valójában Lada-minőségről beszélhetünk. Nagyon fontos azonban, hogy olyan szervizrendszert alakítottunk ki, ahol a javítóműhely abban érdekelt, hogy az autó jó legyen. A szerviz szabott összeget kap, akár jó az autó, akár rossz. Ennek megfelelően abban érdekeltek, hogy ne legyen semmilyen műszaki probléma, a hibákat idejében felfedjék és kijavítsák. A saját Oltcitomban 60 ezer kilométer van, ütöm-vágom, semmi baja, pedig nem kiválasztott autó volt, csak egy a sok közül.

– *Magyarországon kívül hova szállít még a gyár Oltcitokat?*

– Ismereteim szerint Dél-Amerikába. Lehet, hogy Kínába is fognak, mert nek-



Tóth Sándor:

– **Piaci résekbe próbálunk betörni, s úgy tűnik, a vidéki egymarkás diler nem életképes**

künk lett volna egy kecsegtető reexportlehetőségünk, amire a gyár azt válaszolta, hogy közvetlenül kíván a kínaiakkal tárgyalni. A belföldi piacnak ma gyakorlatilag nincs jelentősége, mert a román árhivatal 90 havi átlagkeresetnek megfelelő árat, 5400000 lejt kalkulált az Oltcitra. Ez nagyjából 3400 dollárnak felel meg. Mellesleg ezt akarták exportárként is érvényesíteni.

– *Az Oltcit-üzletből aligha lehetett tőkét felhalmozni a továbblépéshez.*

– Az Oltcit sok, pénzben közvetlenül nem mérhető hasznot hozott nekünk. Először is kipróbálhattuk magunkat, tapasztalatokat szereztünk a hálózatépítésben, az együttműködő vállalkozások kiválasztásában, a szervezeti és technikai háttér kialakításában. Ez volt az az alap, amire később a haszongépjármű-értékesítést építhettük.

– *A Hyundai-termékekre gondol?*

– Igen. Annak idején, amikor érdeklődtünk a márkaképviselő iránt, a gyár azt mondta, próbálkozzunk először a haszongépjárművekkel. Ennek megfelelően Európában először Magyarországra érkeztek Hyundai haszongépjárművek, Nyugaton csak jó fél évvel később jelentek meg az első példányok. Mi zárt és nyitott áruszállítókat, kisbuszokat, 2,5 tonnás teherautókat, 25 személyes buszokat és összerékhajtású terepjárókat értékesítünk. Tavaly a második félévben 230 utasszállító érkezett be, mind el is kelt, idén az első negyedévben gyengébb volt a forgalom, azóta viszont alaposan megerősödött.



Hyundai haszonjármű.
Japán minőség olcsóbban

Fotó: BRANSTETTER SÁNDOR

herautó, Olcit, és megrendelhető egy Jaguar?

– Igen, lehet, hogy majd Jaguar is megrendelhető lesz egyszer, sőt a sorból egyelőre még hiányzó családi autót is fontosnak tartjuk. Ma a központ körülbelül ötven százalékkal részesedik az értékesítésből, ezt az arányt szeretnénk erőteljesen visszaszorítani. Körülbelül felszáz viszonteladóból álló hálózat a terv, s egy ideig még bizonyosan nem lesz kötelező a mi termékeink kizárólagos értékesítése. Úgy gondoljuk, versenyképes árukat kell forgalmaznunk, és áruinknak meg kell győzniük a vevőt.

– *Sejtelmesen hangzik a családi autó forgalmazására vonatkozó utalás.*

– Erről többet nem szeretnék mondani, tárgyalunk, és nem kívánunk abba a hibába esni, mint néhány kereskedőtársunk, akik előre ittak a medve bőrére. Tény, hogy a vertikumból még hiányzik a családi kocsik.

– *Tehát egy Daewo jellegű autóra gondolnak?*

– Nem Daewóról van szó.

– *További tippek helyett egy emlék. Egykor tervezték egy terepjárógyár létrehozását Magyarországon.*

– Kísérlet maradt, a hazai háttérpar alkatlansága miatt nem lett a dologból semmi. Hasonlóan jelentős tervünk volt az indiai gyártású Mercedes buszok magyarországi értékesítése is. Az első szállítmányra vonatkozó megállapodás már megszületett, amikor az MB Autó Magyarország közbenjárására a gyár elállt a teljesítéstől. Per lett a dologból, ma is tart.

– *A Cél Motors Kft. két éves fennállása alatt annyi mindennel foglalkozott, mint sok más cég két évtized alatt sem. Mi a következő lépés?*

– Nem titok, szeretnénk, ha az Ikarus és a Hyundai között gyártási együttműködés alakulna ki. Jelen pillanatban a Hyundai buszok ára a hasonló Ikarus-gyártmányokénak körülbelül hatvan százaléka. A két gyár együttműködése esetén az Ikarus és a Hyundai számára egyaránt új piacok nyílnának meg.

O. Z.

– *A sikersorozat betetőzéseként jött a Jaguar.*

– Egy másik Cél-vállalkozás, a lizingtevékenység során kerültünk kapcsolatba a Forddal. Szóba került egy közös vállalat alakítása, amiből nem lett semmi, a Ford egyéb magyarországi beruházásaira való tekintettel 100 százalékos tulajdoni részvétel mellett döntött, viszont az együttműködésünk során szerzett tapasztalatai alapján ajánlott bennünket a Jaguar-nak – mint közismert, a Jaguar cég a Ford tulajdonában van – azzal, hogy ha majd itt képviselőt akar nyitni, számoljon a Cél társasággal. Hat vagy hét másik céggel álltunk versenyben, és hogy végül mi lettünk a kiválasztottak, az egyfelől komoly elismerés, másfelől pedig nagyszerű tanulási lehetőség. A Jaguar-értékesítés természetesen elsősorban üzlet, ha nem is hasonlítható össze az évi húsdarabos eladás a tömegforgalmazással, viszont nagyon hasznos belülről megismerni és alkalmazni a patinás angol gyár üzletfilozófiáját, vevőszolgálati módszereit és más tevékenységi formáit.

– *Mennyire kelendő áru a Jaguar a magyar piacon?*

– Tavaly 18 kocsit adtunk el, idén valószínűleg húsz fölé emelkedik majd ez a szám. Az európai országok átlagában ez nem számít rossz eredménynek. Dániában például hasonló mennyiség kelt el tavaly, s a sokkal komolyabb piacnak számító Lengyelország sem tudott megelőzni bennünket.

Azt hiszem, sok mindenen kell javítanunk még, de alapstratégiánk szerencsés: a Cél Motors teljes skálát kíván forgalmazni a legkisebb autótól a legnagyobbig, a haszonjárműtől a robogóig. E filozófia jegyében kizárólagos értékesítési szerződést írtunk alá az indiai Bajaj robogók magyarországi forgalmazására. A 89900 forintos árú kismotorok népszerűségében biztosak vagyunk, hiszen az ár összehasonlíthatatlanul alacsonyabb a japán robogókénál, a felszereltség ugyan gyengébb, cserébe viszont elnyúlhatatlan szerkezetet kap a vevő.

– *Ha jól sejtjük tehát, a terv az ország minden pontján jelen lenni Cél- viszonteladókkal, akiknél vásárolható robogó, kiste-*

ADATLAP

A Cél Motors Kft. a Cél-családfa egyik legújabb hajtása. A „gyökér” az 1987-es 106 ezer forintos alaptőkével megalapított Célpont Kiszövetkezet volt, amelyből korlátozott felelősségű társaságok, betéti társaságok és részvénytársaságok „eredtek”. 1991 decemberében alakult meg a Cél Motors Kft. 81 millió forintos tőzrőstőkével. Tavaly évközben tőkeemelés során ez az összeg 142 millió forintra emelkedett. Információink szerint a jelentős fejlesztések ellenére a Cél Motors Kft. 1993-at minimális nyereséggel zárta, 400 millió forintot meghaladó árbevétel mellett. Az autókereskedelemben ismertséget szerzett másik Cél-vállalat, a Cél Leasing Rt. jelenleg felszámolás alatt van. Mint az ügyvezető igazgatótól megtudtuk, ennek oka a pénzpiac mai helyzete, amelyre az jellemző, hogy hosszú távú üzleteket kellene rövid távú hitelekkel finanszírozni.

KÉNYSZERCSERE

Amikor megkérdezték Amerika egyik legnagyobb autógyárosát, *Henry Fordot*, szerinte melyik autó a legjobb, lakonikusan csak annyit válaszolt: az új. Mint M. L. esete bizonyítja, ez nem mindig igaz, néha egy új autó is okozhat több bosszúságot, mint örömet.

M. L. és a Citroën ZX története 1992 nyarának végén kezdődött, amikor egy belgiumi autókereskedésben beleszeretett a 6700 kilométert futott, két hónapos piros csodába. A szerelem hosszan tartónak ígérkezett, hiszen M. úr kifizette a vételárat, hazahozatta az autót, elvámoltatta, „leáfaztatta”. Egy év gondtalan együttlét következett, amikor – úgy október táján – M. L. felfigyelt arra, hogy a ZX fogyasztása egy kissé nagyobb, mint az kívánatos volna. Ezután már jobban figyelt az autóra, észrevette, hogy hidegindításkor a dúsítás nem rendeltetésszerűen működik. Első útja az akkori Citroën-képviselő, a Lézer Kft. Dózsa György úti szervizébe vezetett. Ott készségesen fogadták, elismerték a garanciális igényt, és ígéretet tettek az autó gyors megjavítására, illetve a szükséges al-

katrészek rövid időn belüli beszerzésére. Ez utóbbi nem teljesült, egy hét helyett közel három hetet kellett várni a befecskendezőfej megérkezésére és a cseréjére. Ez volt azonban a kisebbik baj. A nagyobbik, hogy a hiba nem szűnt meg.

Ezzel az előzetesen egyszerűen kijavíthatónak tűnő meghibásodással hosszú tortúra vette kezdetét M. L. számára. A szerviz állandó vendégévé vált, miközben a szerelők több alkatrészt cseréltek a nem javuló ZX-en. Az alkatrész-érkezési idők az első esethez hasonlatosan heteket vettek igénybe, így lassan kitavaszkodott, de az autó még mindig nem volt rendeltetésszerűen használható. Utolsó lehetőségként a már megalakult Citroën Hungária képviselőt egyik műhelyébe irányította M. urat és autóját, s a javítás idejére egy AX-et kapott a hazai képviselőttől. A hiba azonban az újabb javítás után sem szűnt meg, sőt, terhelt állapotban a motorból morgó hang hallatszott. A szervizben meghosszabbították eközben a motor garanciáját, hogy amennyiben M. L. továbbra is elégedetlen az autó működésével, akkor szavatossági igényeit érvényesíthesse.

M. L. a tortúrát megunva ügyvédhez fordult, aki a garanciára hivatkozva kezdeményezte az autó képviselő általi cseréjét. Bármilyen Citroënt elfogadott volna, feltéve, hogy a csereautó nem ZX. A típuson kívül a Citroën Hungária szervizeiben is megtört a bizalma, ezután nem volt hajlandó autóját egyik műhelyükben sem javíttatni. Eladni szintén nem kívánta a járművet, mert nem óhajtotta hibás autót áruba bocsátani és utólag pereskedni. Az ügyvéd által javasolt út tűnt az egyetlen lehetséges megoldásnak: az autó cseréje. Ettől azonban a Citroën Hungária elzárkózott.

Nem lenne kerek a történet, ha nem kérdeztük volna meg a másik felet az események illetően. Megkeresésünkre *Mód György*, a Citroën Hungária Kft. vevőszolgálatának vezetője válaszolt készségesen, kifejtve, hogy az ő álláspontjuk szerint az autó jó, rendeltetésszerűen használható, amit hajlandóak akár írásba foglalni. A hat hónapos garanciahosszabbítással nem a javítások szakszerűtlenségét ismerték el, hanem az alkatrészekre való vára-



Lapunk jogászának, *dr. Polgár Istvánnak* véleménye M. L. panaszáról:

A tényállás alapján úgy vélem, olvasónk a Ptk.-ban foglalt szavatossági jogok alapján teljesítette kötelezettségeit, vagyis a háromévi jogvesztő határidőn belül, de a hiba felmerülésétől számított hat hónapon belül kérte a hiba elhárítását. A hibát azonban sorozatos javítás ellenére sem tudta a szakszerviz (illetve a magyarországi szakszervizek) elhárítani. A gépkocsi a javítások miatt rendkívül sokat állt, olvasónk nem tudta használni, amikor pedig használni lehetett volna, a hiba miatt rendkívüli mértékű túlfogyasztás keletkezett.

Úgy vélem, nem szükséges olvasónknak a teljesítéshez fűződő érdekének mulasztását igazolnia, hiszen ez a fenti tényekből egyértelműen látszik. Ezért joggal kérheti a gépkocsi kicse-

rélését vagy akár a vételár visszatérítését is.

Miután a gépkocsit számtalanszor hasonló hibajelenséggel szervizelik, a magyarországi szakszervizek pontosan tudják követni a hibák folyamát, ezért külön igazságügyi gépjárműszakértő alkalmazására sem látok okot. Ilyen esetben, amikor a gépjármű sorozatos hibája az adott márka hírnevét jelentősen ronthatja, és ilyen módon bizonyított a folyamatos hibásodás, a márkaképviselő helyében nem várnám meg, hogy bíróság kötelezzen a szavatossági kötelezettségek teljesítésére, hiszen addig a nyilvánosság többszörösen tudomást szerezhet arról, hogy a neves gyártó milyen hibás terméket produkált, és milyen nehézkesen járt el a hiba orvoslásában.

kozások időkiesését szerették volna M. L. számára megtéríteni. Az autócserét, illetve a vételár visszafizetését sem tartotta lehetetlennek (azonban kérte, hogy M. L. számlákkal igazolni szíveskedjék a Belgiumban vett autó vételárát. Ez mindeddig nem történt meg.). Amennyiben azonban M. L. továbbra is elégedetlen az autójával, készségesen vállalják a további javítást.

Mindössze néhány nappal azután, hogy M. L. Györggyel beszélünk M. L. pana-

száról, telefonon megkeresték szerkesztőségünket a Citroën Hungáriától. Közölték, sikerült pontot tenni M. L. ügyére. A ZX-et a Citroën Hungária Kft. megvásárolja az autó jelenlegi piaci értékén, a vásárláskor kifizetett összeg igazolása nélkül.

Úgy gondoljuk, ez valóban méltó lezárása egy olyan ügynek, amelynek talán nem kellett volna ilyen hosszúra nyúlnia.

GAJDÁN

Vannak írások, amelyek felkavarják az álló vizet. Ilyen volt fenti cikkünk is, amelynek elkészülte után az addig lassan húzódo ügy gyors megoldásra talált. Kissé meghökkentünk azonban, amikor a felek ezután azt kérték, tekintsünk el a cikk megjelenésétől, hiszen megegyeztek, minden rendben van. Csak hát az efféle írásokat nem azért készítjük, hogy egy olvasónkon segítsünk – bár annak is örülünk, ha ez sikerül –, hanem hogy mások (és itt mindkét félre gondolunk) ne kerüljenek hasonló helyzetbe.

A szerkesztőség

snowfox

INTERNATIONAL KFT
gumiszaküzlet

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

GUMI KFT
gumiszaküzlet

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

A

**Michelin, Firestone,
Continental, Hankook**

cégek kereskedelmi partnere

javítás;
szerelés;
statikus és
elektronikus
centírozás;
szaktanácsadás

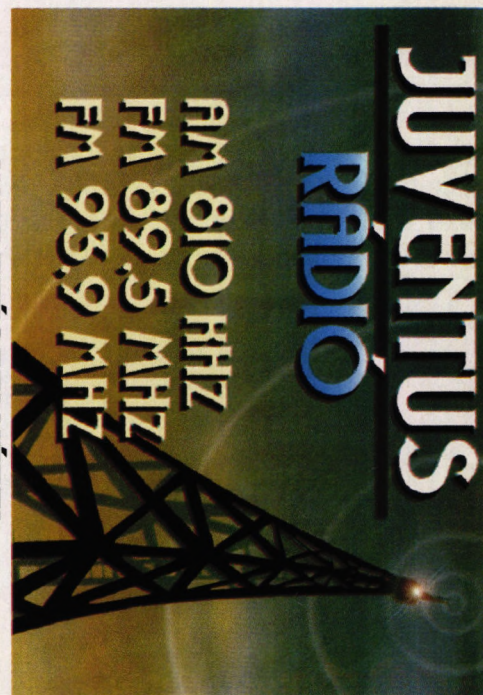
autógumik;
acél és könnyűfém
keréktárcsák;
sportkormányok;
gyerekülések;
ápolószerek

Már kaphatók

Sava

abroncsok is!

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



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



EGYMILLIÓS

Autóeladásban manapság egymillió forint a lélektani határ, ha a kiskategóriáról van szó. (Feljebb aztán a lélek kevésbé, a pénz jobban számít.) Aki e határ alá tud menni, az joggal bízhat a sikerben – a haszon persze más kérdés.

Meglehetősen kevés új autót lehet egymillió forintért elhozni a kereskedőktől, főleg, ha kizárjuk a körből a miniket és az elavult „keleti” típusokat. Listánkra az Opel Corsa alapmodellje, a City, a Skoda Favorit „luxuskivitele”, a Black Line, az esztergomi Suzuki GLX verziója és a legújabb versenyző, a FIAT Punto 55 került.

Az árérzékenység különböző áttételeit magunk is tapasztalhattuk a teszt során. Egyrészt, amikor Opel Corsa City modellt kértünk az Opel Hungary teszt-autóparkjából, kiderült, hogy ezt a leg egyszerűbb és legolcsóbb kivitel nem nagyon keresik a vásárlók, így hiányzik a készletből. Végül Schiller Péter, a

Schiller Opel márkakereskedés tulajdonosa segítette ki bennünket egy bemutatóautóval. Apró szépséghiba, hogy a kocsi kétajtós volt, így nem lehetett teljes az összevetés a négyajtós társakkal. A bonyodalmak ezzel még nem értek véget, a teszt befejezése után kaptuk a hírt, hogy a Suzuki Swift 1.3 GLX ára 998 ezerről 1 028 ezer forintra emelkedett, így kinőtte képzeletbeli pénzkere-tünket, de még a szerényebb felszereltségű GL is, aminek irányárát háromezerral egymillió fölé határozta meg a Magyar Suzuki Rt.

Mínthogy a kiindulópont a piac újdonsága, a FIAT Punto volt, s ehhez kerestük az árkategória-társakat, azt

láttuk, hogy az olasz márka hazai képviselője, alaposan megvizsgálva a konkurensokat, úgy döntött, biztos ami biztos, a fő „ellenség”, az Opel Corsa alá megy árban, abból nem lehet baj. Ez bölcs előrelátásra vall, még akkor is, ha tudjuk, ennyire hasonló árak esetében az egyéni ízlés, a szubjektív vélemény a mérvadó, csak ritkán a száraz tények. Ha az esztétikum oldaláról közelítünk, azt látjuk, hogy a Corsa csinos vonásai a nők számára még ma is ezt a karosszériát teszik a leginkább vonzóvá. A Punto kerüli az édesgető kerekseget, viszont éppen ezért lesz tartós divat. A kocsi orra egyéni, ami nagy szó, s még inkább érvényes ez a hátsó traktusra, ahol pofonegyszerűen érték el az újszerűséget, feltették a hátsó lámpákat a hátsó szélvédő két oldalára, ahogy az amerikai kombikon szokás. Nyilván tucatszámú karosszériatervezőt ütött meg a guta, amikor először találkozott a Puntóval.

A Suzuki Swift külleme a hazai gyár-



OK

tás beindulásakor sem volt valami új-hullámos, nagyon ráfér már a váltás, most legfeljebb azt mondhatjuk rá, mint egykor külkereskedőink a Ladára: bevált. A fentebb említett áremelkedés miatt az általunk próbált GLX ma közel harmincezer forinttal többbe kerül, mint a Corsa vagy a Punto, s meg kell adni, a felszereltségbeli gazdagságot figyelembe véve annnyival többet is ér. Sajátos a Swift mély üléspozíciója, amelynek szögese ellentéte a Punto trónja. A FIAT-ból átülve többen meggyanúsítottuk a Swiftet: biztos van magasságállítási lehetőség, ennyire mélyre másként nem kerülhet a vezető.

Nemcsak árával, hanem az extrák gazdag tárházával is kitűnt partnerei

Kanyarban is kiegyenlített a mezőny, a Punto tűnt a legstabilabbnak

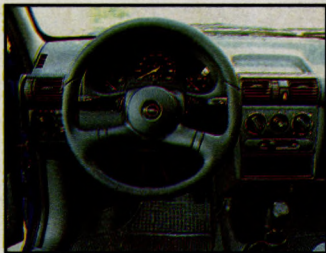
EGYMILLIÓSOK

közül a Skoda Favorit Black Line. A fekete fényezés és a könnyűfém keréktárcsák az optikai tuning jelentőségének iskolapéldáját adják, a nem szakmabeliek közül csak kevesen ismerték fel első látásra, hogy Favoritról van szó, az elegáns külső mindenkit megrázt. S még mondják, nem a ruha teszi az embert.

Más kérdés, hogy ha valakit jobban érdekel a kulturált motorhang, mint a tetőablak vagy a fordulatszámjelző, akkor nem választja majd a Skodát, mert bizony a társakhoz képest zajos a motorja, nehéz a gázpedál, a kormány-üléspedál összhang pedig teljesen hiányzik.

Az összehasonlítás során ismét felvetődött bennünk, vajon mikor készítenek majd egyszer egy olyan autót, aminek tervezése előtt megnézik a verseny- és márkatársakat, és valamennyi jó ötletet összegyűjtik. A Puntónál a kalaptartó zörgését rafinált hang- és rezgéselnyelők tüntették el. A Corsa hátsó ajtaját belül elhelyezett füllel tudtuk lecsukni, s ott gyárilag kialakított helye van az elsősegélycsomagnak. A Favorit hátsó ülés-

Szűkös lábtér várja a Corsa vezetőjét



Tetszetős, de csúnyán karcoló műanyagok uralják a Punto belterét





**Bőséges hely,
ósvi műszerfal
a Favoritban**



**A Swift plüsskárpitja
rendkívül magas
komfortérzetet nyújt**



Fotó: BRANSTETTER SÁNDOR

támlája aszimmetrikusan osztott, a Suzuki hangjelzés figyelmeztet, ha égve maradt a lámpa, illetve nyitva az ajtó. Minden nézőpont kérdése, a sokféle lehetőségnek is megvan a maga haszna, tulajdonképpen így is sokan panaszkodnak, hogy a mai autók túlonultul egyformák.

Ha ugyanis az alapokat vizsgáljuk, a négyesfogat nem sok eltérést mutat. Az önhordó karosszériákba elől, keresztbe építették be a négyhengeres, folyadékűtéses soros motort. Sajátos vonással csak a Favorit büszkélkedhet, a nyomórudas szelepmozgatás azonban ott inkább kényszer, mint erény. Egység van a fronthajtás és az ötfokozatú váltó terén is, sőt a felépítmények vonalvezetése is meglehetősen azonos. Ha jól belegondolunk, teljesen természetes az összevetésünk során született végeredmény, amely szerint a legújabb konstrukció a legjobb. Ha megjelenik az új Skoda és a Swift, nyilván azok szereznek majd átmeneti előnyt, mert a vevőért folytatott versenyben négy-öt évenként muszáj a csúcsra jutni. De nézzük a részleteket.

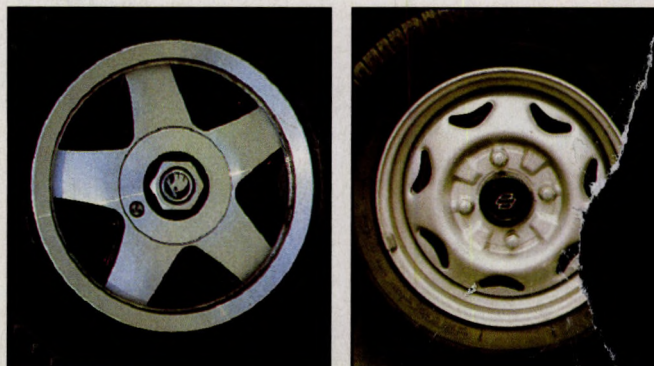
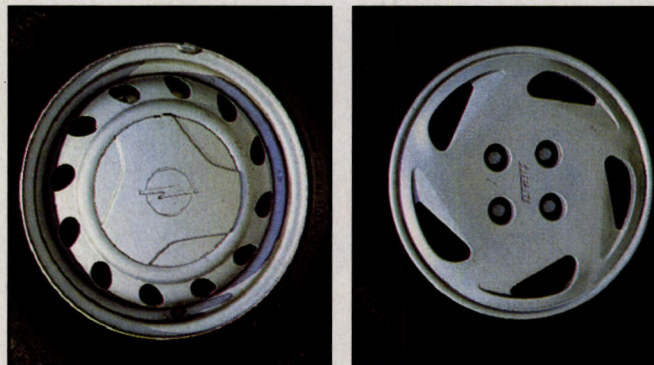




Kilóg a sorból a Favorit,
könnyűfém tárcsája rendkívül mutatós

MŰSZAKI ADATOK

	Opel	FIAT	Skoda	Suzuki
Összlökettérfo- gat (cm ³)	1195	1108	1289	1299
Sűrítés	10	9,6	8,8	9,5
Max. teljesít- mény (LE/min)	45/4600	55/5500	54/5000	71/6000
Max. forgató- nyomaték (Nm/min)	88/2400	85/3500	94/3250	101/3500
Teljes hossz (mm)	3730	3760	3815	3810
Szélesség (mm)	1610	1625	1620	1575
Magasság (mm)	1435	1445	1420	1380
Tengelytáv (mm)	2445	2450	2450	2365
Csomagtér (l)	280-1150	275-1080	250-1040	226-510
Saját tömeg (kg)	835	865	875	760
Tank (l)	46	47	42	40
Gyorsulás 0-100 km/h	20,5	16,5	17	16,4
Végsebesség (km/h)	145	150	137	146
Fogyasztás (90/város)	4,4/7,2	4,7/7,9	5,7/7,9	4,1/6,0



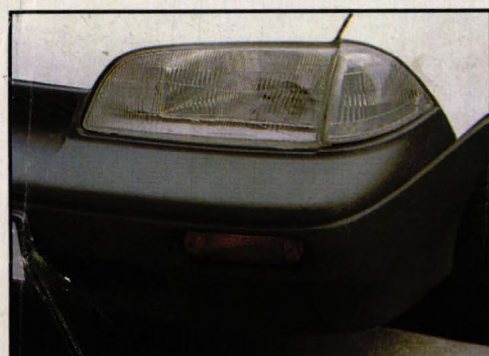
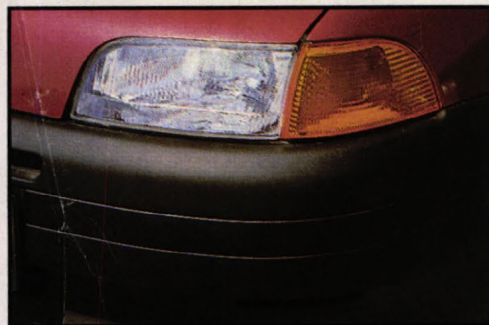
Elkerülte a divatos ívet,
mégis szemrevaló
a Punto fényezővonalra

Eddig a Corsa volt a sztár.
Most jött a Punto,
aztán következik a Skoda
és a Suzuki

ÉRTÉKELÉS

ÁRLISTÁK

FIAT Punto 55S	3 ajtós	959 900
	5 ajtós	994 500
Opel Corsa City 1.2i	3 ajtós	962 900
	5 ajtós	995 000
Skoda Favorit Black Line		926 000
Suzuki Swift 1.0 GL		968 000
1.3 GL		1 003 000
1.3 GLX		1 028 000



KAROSSZÉRIA

Orrhosszal nyert a FIAT Punto, amelynek kidolgozása messze jobb, mint amit az olasz autók esetében eddig tapasztaltunk. Felszereltségben vitathatatlan „Favorit” a Skoda, ugyanakkor a Corsának is vannak szellemes és praktikus megoldásai. Az első

ülések a FIAT-ban tartják a leghosszabban a lábat, fejterben viszont a Swift a sztár. Az utastér a Puntóban a legszélesebb, s érdekes módon mind a négy autóban azonos a hátul ülő utas térde előtti hely.

	Opel	FIAT	Suzuki	Skoda
Ülések elől	7	8	7	7
hátral	6	8	6,5	8
Helykínálat elől	7	8	6,5	7
hátral	6	7,5	6,5	7,5
Felszereltség	7	7	7,5	9
Kidolgozás	8	8	7	7
Csomagtér	7	7,5	6	7,5
Összesen	48	54	47	53

KÉNYELEM

Itt a legnagyobb a Skoda hátránya, amit szerény kárpitozása, gyenge rugózása, zajos motorja és kényelmetlen ülései miatt kell elviselnie. Kárpitozás-

ban a Swift GLX a legjobb, a motorhangot pedig az Opel Corsában szigetelték el igazán hatékonyan.

	Opel	FIAT	Skoda	Suzuki
Kezelőszervek	8	9	7	6
Belső zaj	7,5	7	7	6
Kilátás	7	6,5	7,5	6,5
Rugózás	7,5	7,5	7,5	6,5
Összesen	30	30	29	25

VEZETÉS

Erős motorjával az 1,3-as Swift nyeri a gyorsasági versenyt, bár sprintben a Punto csak minimális előnyt engedélyez. A Favo-

rit fékjein a VW-technika nagyot lendített. A fogyasztási versenyt a Suzuki nyerte, a Skoda városi iszákosságával tűnt ki.

	Opel	FIAT	Skoda	Suzuki
Végsebesség	7,5	8	8	7
Gyorsulás	7	8	8	7,5
Rugalmasság	6,5	7	8	7
Fékezés	7	8	7,5	9
Kanyarstabilitás	7	8	7,5	7
Kormányzás	8	8	8	6,5
Fogyasztás	7	7	8	6
Összesen	50	54	55	50

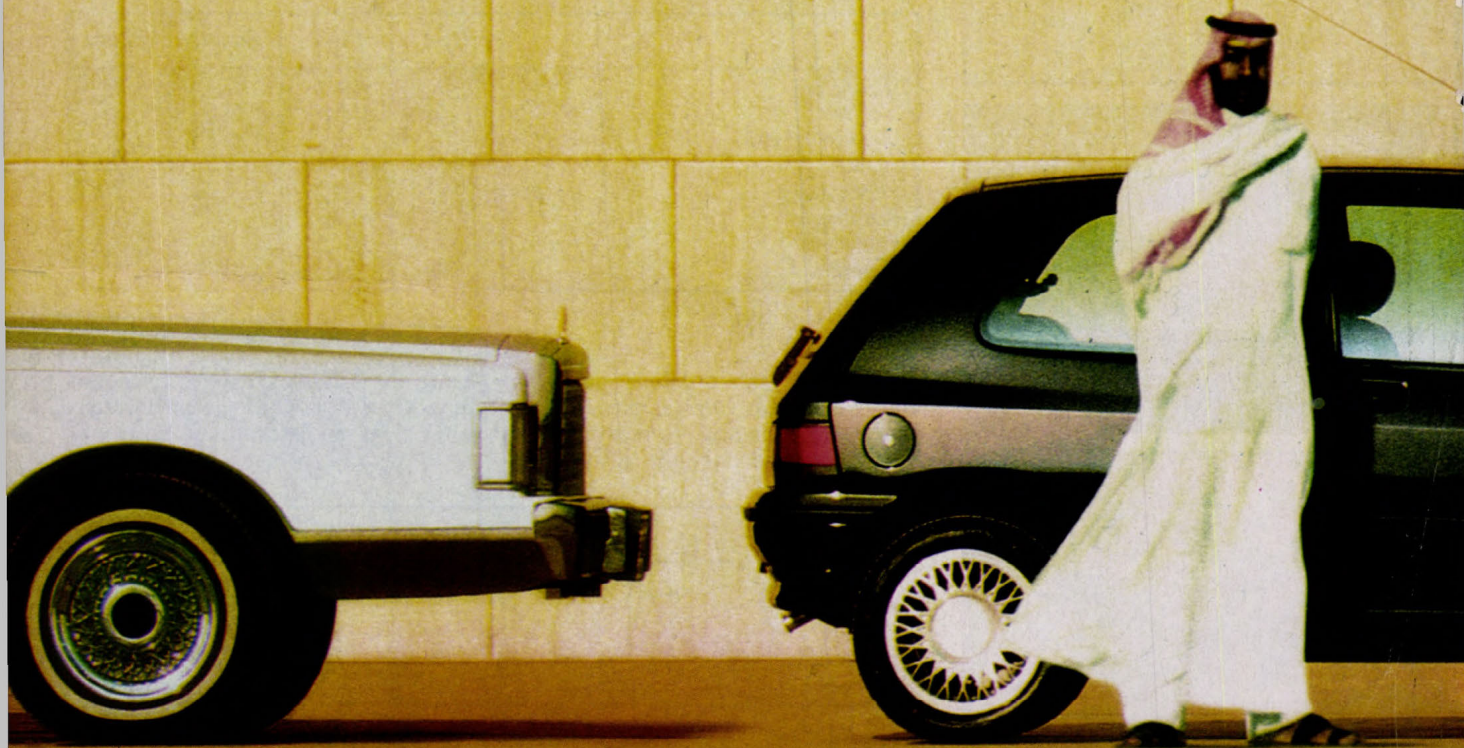
VEGEREDMÉNY

1. FIAT Punto 55S 138 pont
Praktikus kialakítása, jó mechanikai megoldásai, erős motorja, vonzó karosszériaformája és kitűnő térkihasználása terelte a Puntót az élre.
2. Suzuki Swift 1.3 GLX 131 pont
Erős motorja, kulturált belső tere és takarékos üzeme hozta a második helyre a „mi autónkat”, jóllehet társainál magasabb ára miatt már más súlycsoportba tartozik.

- 3-4. Opel Corsa City 1.2i – Skoda Favorit Black Line 128 pont
A piaci tapasztalatok a Corsa City népszerűségéről vallanak, amit mi is alátámaszthatunk, ennyi pénzért ennyire puritán autót nehéz szeretni. (Ez lesz a Punto 55S sorsa is.) A Favoriton látszik a német gazda gondossága, a sok extra miatt valós tudásánál jobbnak érezzük az autót.

OCSKAY ZOLTÁN

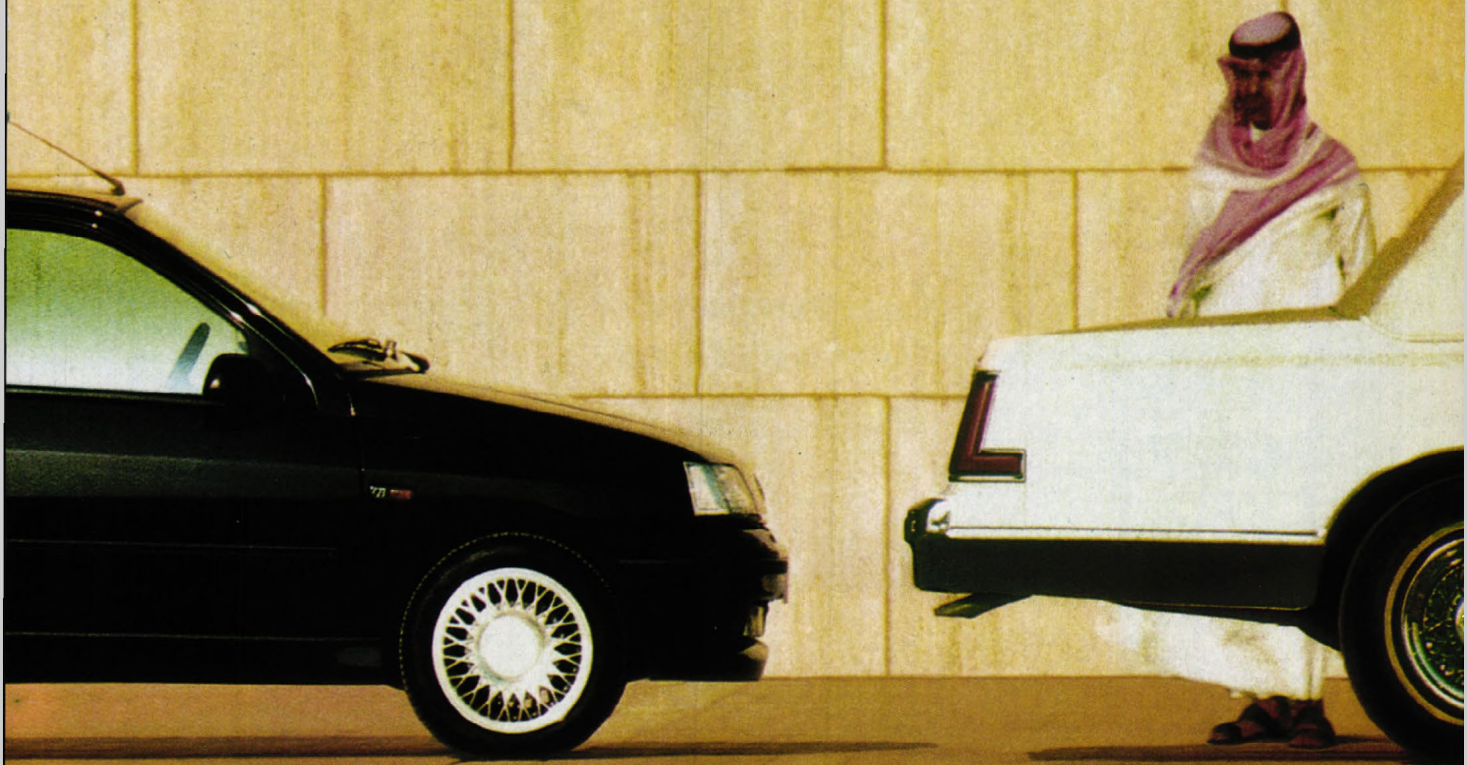
Mindent tud,



AZ ÚJ RENAULT CLIO

Az új Clio mindenkit lenyűgöz. Megvásárolhatja, természetesen részletre is, három vagy ötajtós kivitelben, benzines vagy dízelmotorral, 55-től 135 lóerősig biztosan megtalálja a kedvencét, és gazdagabb lesz a Renault élménnyel. Az alapfelszereltség szinte minden képzeletet felülmúl; a kényelmes kagylóülés, a biztonsági övfeszítő az oldalmerevítés és a szervókormány csak néhány ezek közül, és ne feledje, hogy minden autónkra 6 év átrozsdásodás elleni garanciát is vállalunk.

amit a nagyok



A választható felszerelések pedig a legigényesebb vásárlókat is kielégítik, kérheti autóját vezetőoldali légszákkal, napfénytetővel, távirányítós rádióval, ABS-sel, klímaberendezéssel. És a lista korántsem teljes.

Minderről többet megtudhat az ország összes Renault partnerénél.



RENAULT

ÉLMÉNY VELE ÉLNI



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

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



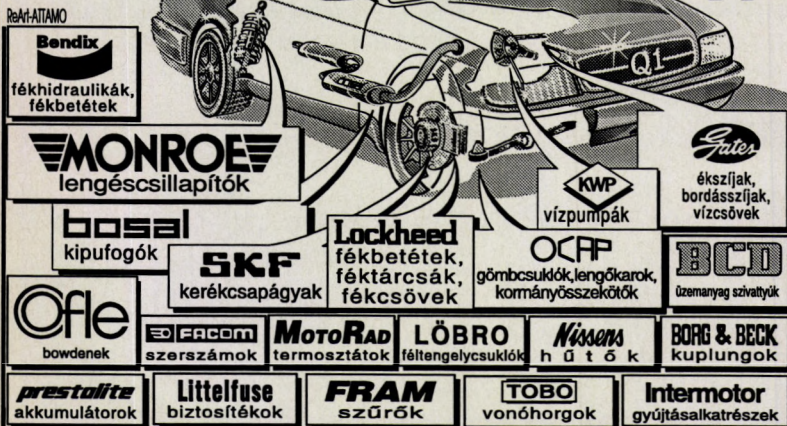
gyártmányok mellett Michelin, Pirelli, Stomil és Barum személy- és tehergépkocsikhoz, kamionokhoz, autóbuszokhoz, erőgépekhez, targoncákhoz. Nagy- és kiskereskedelem.

Lippai-Hajnal Rt.

Közvetlen
gyári
importőr

Q1 A legjobb minőség

Q1 TERÜLETI NAGYKERESKEDŐK



BUDAPEST:	Auto-Delka - XX. Nagykőrösi út. 98.	(60) 324-022
	Autópont GmK. - X. Gergely u. 83.	262-0240
	Autós Bevásárló Centrum Kft.	
	- XVII. Nagykőrösi út. 25.	(60) 339-882
	Lukács Autósbolt - XV. Szerencs u. 134.	186-0303
	Inter-Flott Bt. Arpád sor 2/4.	763-2596
	Szabó és társa Q1 - Füredi út 72-74.	(66) 449-626
	Wilker Kft. - Nagyvárad út 15.	(52) 415-677
	Autótrend. - Retek u. 3.	(36) 313-160
	Autópont-Knauz. - Galántai u. 18.	(33) 319-180
	Autogén Kft. - Avar tér 18.	(96) 310-999
	Autogén Kft. - Izsáki út 44.	(78) 321-804
	Wilker Kft. - József Attila u. 59.	(76) 493-946
	Horváth Autótechnika - Tompa M. u. 14.	(46) 355-017
	Schnell Autósbolt - Alsómalom u. 2.	(68) 312-729
	TX Autóalkatrész - Fő u. 260.	(72) 312-779
	Autópont GmK. - Lackner u. 60.	(84) 313-436
	Horváth Autótechnika - Alkonyi u. 9.	(99) 334-493
	West-Autó Bt. - Sárvíz utca 4.	(62) 313-727
	Stop & Roll GmK. - Piros alma u. 6.	(74) 319-518
	Wilker Kft. - Tiszegi u. 2.	(22) 320-011
	Magyar Autósbolt - Hunyadi út 30.	(56) 370-311
	Wilker Kft. - Honvéd u. 5.	(94) 323-075
	Autópont-Szintó - Zala u. 10/a.	(92) 316-500
		(27) 314-729

A LEGJOBB, IDŐBEN!

A legjobb kocsik 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 1500 VIZSZONTELADÓ, az ország minden pontján.

EURÓPA egyik LEGNAGYOBB ÁRUKÉSZLETE

biztosítja az Ön nyugodt autózását.



TAXIHÁBORÚ LONDONBAN

KARD KI...

Ha valakit megkérdeznek, mi jut először eszébe Londonról, az emberek többsége szinte gondolkodás nélkül rávágja, az emeletes, piros busz és a boldog békeidőket idéző, klasszikus fekete taxi. Ezek legalább annyira hozzátartoznak és jellemzőek a brit fővárosra, mint a Big Ben vagy a panoptikum. A békésen várakozó vagy éppen a sávok közt cikázó taxik láttán ugyan ki gondolná, hogy a színpadok mögött ádáz harc dúl a fuvarok megszerzéséért. Pedig munka akad elég, hi-

szén London a taxik, buszok és a metró városa. A taxitulajdonosok, illetve -bérlők életét azonban igencsak megnehezítik a rájuk vonatkozó, meglehetősen kusza szabályok hiányosságai. Már csak azért is nehéz egy kívülálló szemével felfedezni a zűrzavart, mert az ember azt hinné, a londoni taxi csupán a megszokott, filmekből jól ismert fekete autó lehet. A probléma azonban éppen az, hogy az 1958-ban debütált Fairwaynek gombamód szaporodnak az ellenfelei. Igaz, nem

éppen mai konstrukció, de éppen még mindig megbízható és kényelmes. A dízel BMC vagy Land Rover motor helyére 2,7 literes Nissan motor került, ötfokozatú automatikus vagy kézi kapcsolású váltóval. A sofőrnek sem kell már hétrét görnyedve ücsörögnie a kerék felett, a tér sokkal tágasabbá vált, a vezetőlés rendkívül kényelmes. Áttekinthető, modern műszerfalát a Montegótól kapta. A konstrukció 1988-as módosítása a hátsó ajtó szélesebbre nyithatóságával lehetővé teszi tolokocsi szállítását is. Az igényesebbek rendelhetik autójukat velúrkarpittal, hátsó fejtámlával és szőnyeggel. Mindez nem kerül többé, mint 19332 font.

Az 1986-ban bevetett acélvázra üvegszálal elemekből épített karosszériás Metrocab alaposan feladja a leckét a Fairwaynek. Műanyag karosszériája csupán egy a számtalan Fordtól kölcsönzött alkotórésznek. Közvetlen befecskendezésű 2,5 literes dízelmotorját a Tranzittól kapta, hátsó lámpái az Escort Mk III. kabriótól származnak, a hűtőrács a Granada Mk II-n mutatkozott be. Erőátviteléről négyfokozatú automatikus vagy manuális sebességváltó gondoskodik.

A karosszéria formája sokkal szögletesebb, mint a Fairwayé, de ettől éppen klasszikus és össze nem téveszthető angolsága vált köddé. A Metrocab születése pillanatától alkalmas tolokocsi befogadására. A napokban készült el annak a változatnak első darabja, amely egy plusz üléssel már 6 fizető utast szállíthat. Ezt a Fairway bizony nem tudja. Műszerfalát szintén a Montegótól örökölte, ivelt szélvédőjének köszönhetően a „vezető kilátásai” jobbakk, mint a Fairwayben. Az ára is magasabb, 21240 angol font. S mire a Fairway és a Metrocab felocsúdnának az egymásnak okozott nehézségekből, máris itt a közös ellenfél, az Asquith. A Ford Tranzit dízelmotorjával szerelt autó a turisták kedvence, ára 30000 font. Noha a hivatalos taxiszervezet támogatását élvezve, a helyzet mégsem könnyű. Az 1993-as eladási adatok alapján a piac 80 százaléka a Fairwayé, s csupán 20 százalék maradt a Metrocabnek, 1994-ben azonban újabb 5 százaléket kívánnak emelni.

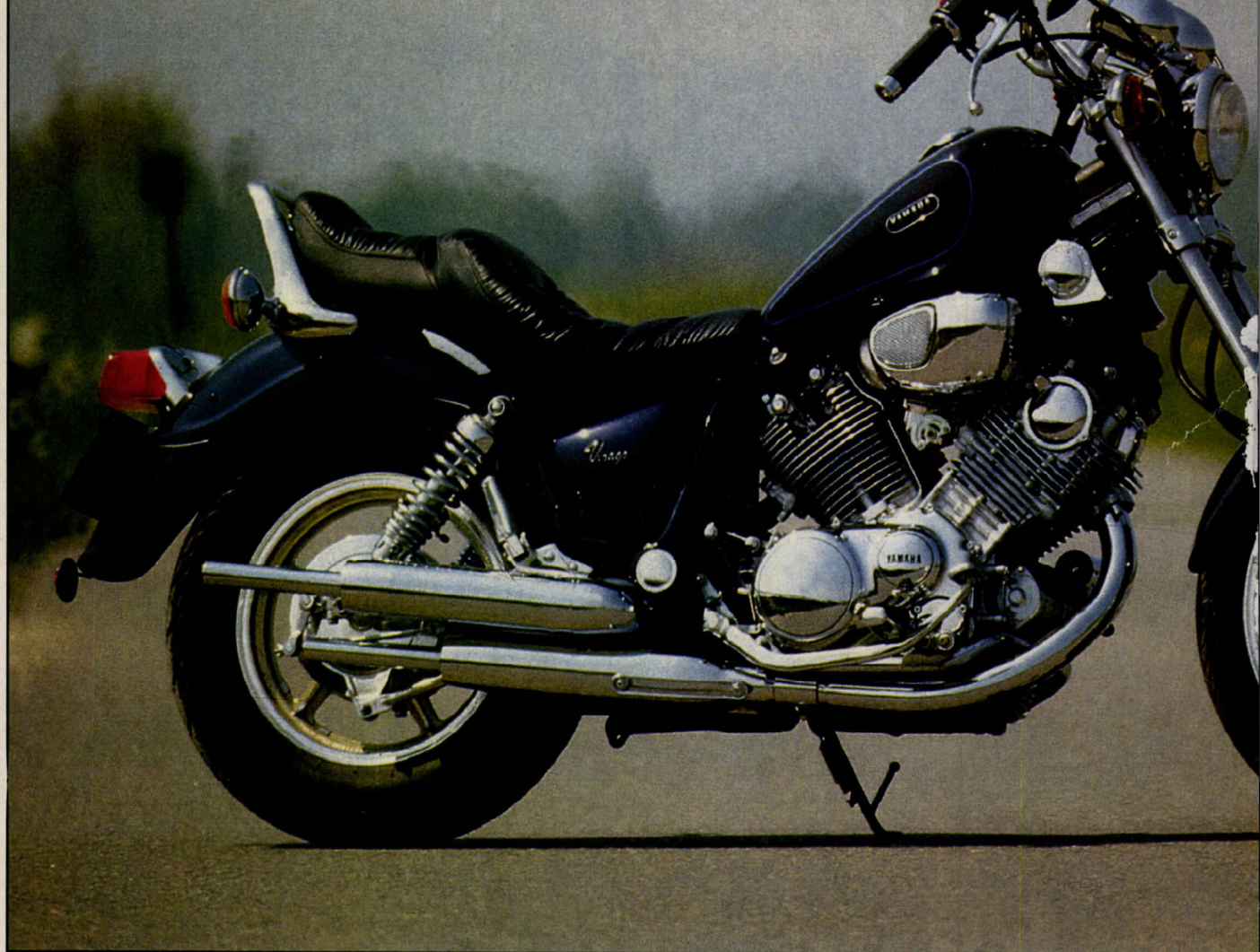
Ha csak e három típus vívna egymással, viszonylag egyszerű lenne a londoni taxisok élete. Ott vannak azonban még az engedély nélkül taxizók, akik többnyire még a nyelvet sem beszélnek.

Az engedéllyel rendelkező 22000 londoni taxisofőrnek tehát meg kell harcolnia a napi bevételért, mert lassacskán ott is több lesz az eszkimó, mint a foka.

KECSKEMÉTI

NEM KELL MINDIG H

YAMAHA XV 750



Világjelenség a chopperrek divatja, amit leginkább talán a Yamaha visel a szívéen, négy hosszúvillás típust tartva a modellpalettán. A Virago-családból egy 750-es bejáratását vállaltuk magunkra.

– Ha akarod, átállíthatod a kormányt, de szerintem így a legjobb – mondja útravalóul *Lackner Pál*, a budapesti Yamaha-képviselő szervizfőnöke, aki azzal a hátsó gondolattal (és különleges gonddal) rakta össze a tesztre átadott kék-gyöngyház lakkozású XV 750-est, hogy egyszer talán megveszi. Ami a kormányt illeti, tökéletesen igaza van, a visszafogott ívelésű backhorn (ökörzarv) fantasztikusan jó fogású, a széles, puha bőrnycregben teljes a chopperézés. Kis dúsitókar a bal oldali markolatnál, teljesen kihúzni, indító-

gombot nyomni, és máris dübörög a 750-es kéthengeres. Olajnyomás van, töltés van – mindez kiderül az ellenőrző lámpákról, a kilométeróráról, meg hogy a gyártáson megtett úttól eltekintve eddig kilencezer métert futott a 93-as modell.

Kissé óvatosan engedem el a kuplungkart – az elmúlt heteket egy 250-es versenyendurón töltöttem –, nagyon furcsa az egész, hogy előretolt lábbal szinte a földön ülök. Finom rezonanciával gyorsul a gép, viszont kemény kattanással veszi a másodikat és a többi fo-

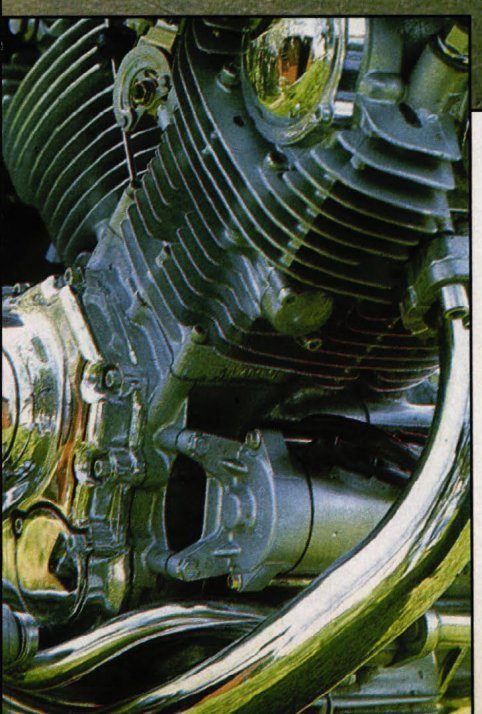
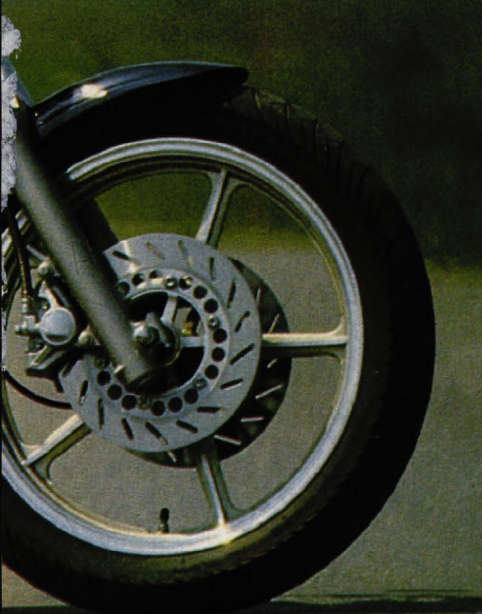
kozatot. Mire a rövid utca végére érek, már ötödikben a váltó, a sebességmérő mutatója meg ötvennél. Jól nézünk ki.

Néhány napig eltartott, míg hozzászoktam az első teleszkóp rugóinak engedékenységehez – kemény fékezéseknél koppanás jelezte az összenyomódás határát, de ezen túl minden egyszerű és magától értetődő. A motor 55 lóereje férfias sprinteket tesz lehetővé, anélkül hogy a fordulatszámjelző 7000-nél kezdődő piros mezőjéhez közelítene a mutató.

Az XV sorozat nagyágyú, az 1100-as és a 750-es nehezen különböztethetők meg

Kissé szokatlan helyen az indítómotor, előtte burkolatban fut a kipufogó

ARLEY



egymástól. Legjelentősebb eltérés talán az 1100-as háttámlája, mert a többi műszaki adattáblába illik, s ily módon láthatatlan. Az 1100-as hosszabb löketű és nagyobb furatú motorja 62 lóerős, ha így nézzük a dolgot, könnyen mondhatjuk, hét lóerő többletért kár 170 ezer forint pluszkiadást vállalni, ugyanis ennyi a különbség a két testvérmodell ára között. A bő háromszáz köbcentiméterrel öblösebb Virago-király előnye azonban nem a legnagyobb teljesítményben, hanem a nyomatékban rejlik. Míg a 750-es legnagyobb nyomatéka 59 Nm 6000/min fordulaton, az 1100-asé 85 Nm 3000/min fordulaton.

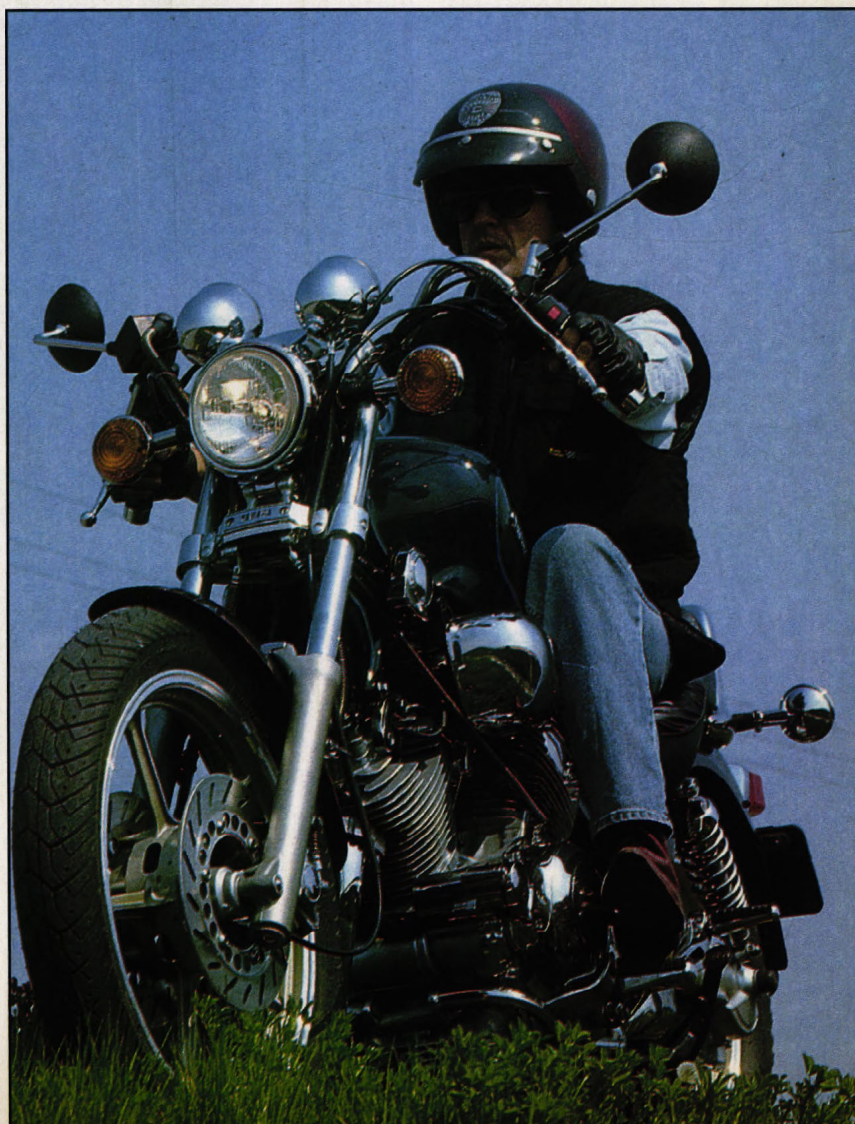
Még egy összehasonlítással tartozunk. Az általunk próbált gép 1993-as modell, az idei változat hagyományos drótküllös kerékekkel jelent meg, s a szembedugattyús féknyereg helyén már kétdugattyús, úszónyerges fékek szorítják az első tárcsákat. Ahogy az lenni szokott, ennek kapcsán az ár sem a tavalyi, egy év eltérés negyvenezer forintot jelent a számlázásánál.

Senkit nem akarunk lebeszélni az újabb gépről, de ha az átdolgozott fék miatt választaná, ne tegye, a régi fékek is tökéletesek, sőt, mint fentebb már kitértünk rá, a puha teleszkópokhoz mérten túl jók is. Kétségkívül van némi előnyük nagy sebességről való lassítás-



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

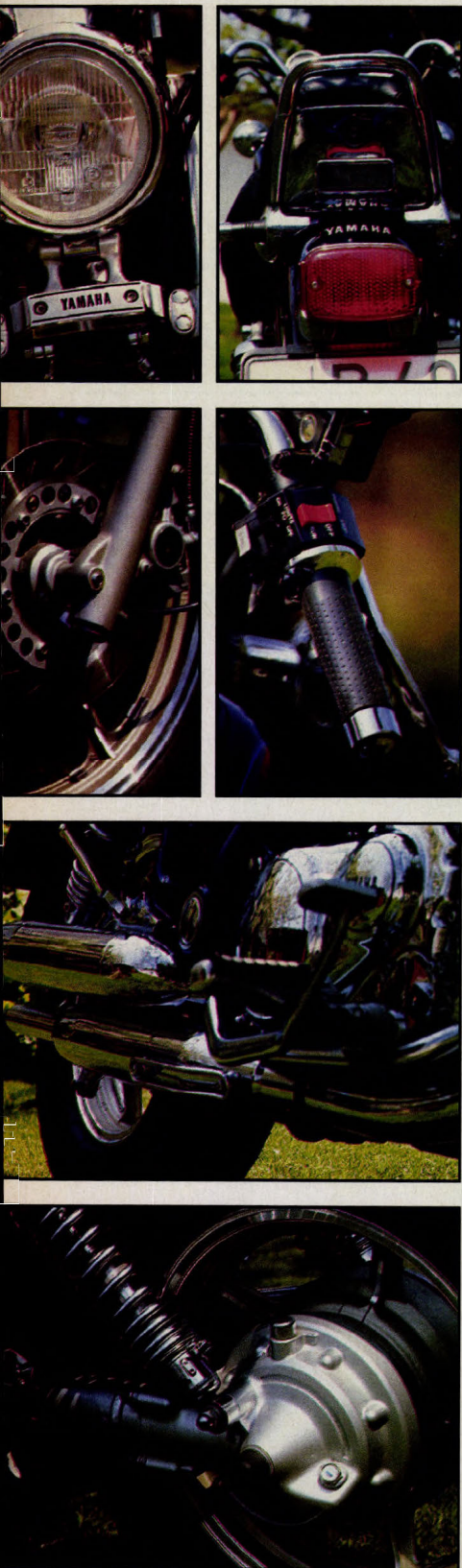
nál, csak hogy olyan rettenetes tempóról nem lehet beszélni, hiszen a csúcs 176 km/h, de ember a talpán, aki kihozza belőle, mert 120-tól a motoros felsőteste vitorlaszerepben van, a mély ülés miatt nem lehet a tankra



YAMAHA XV 750

Részletek krómban és polírban

Fotó: VÁRHELYI LÁSZLÓ

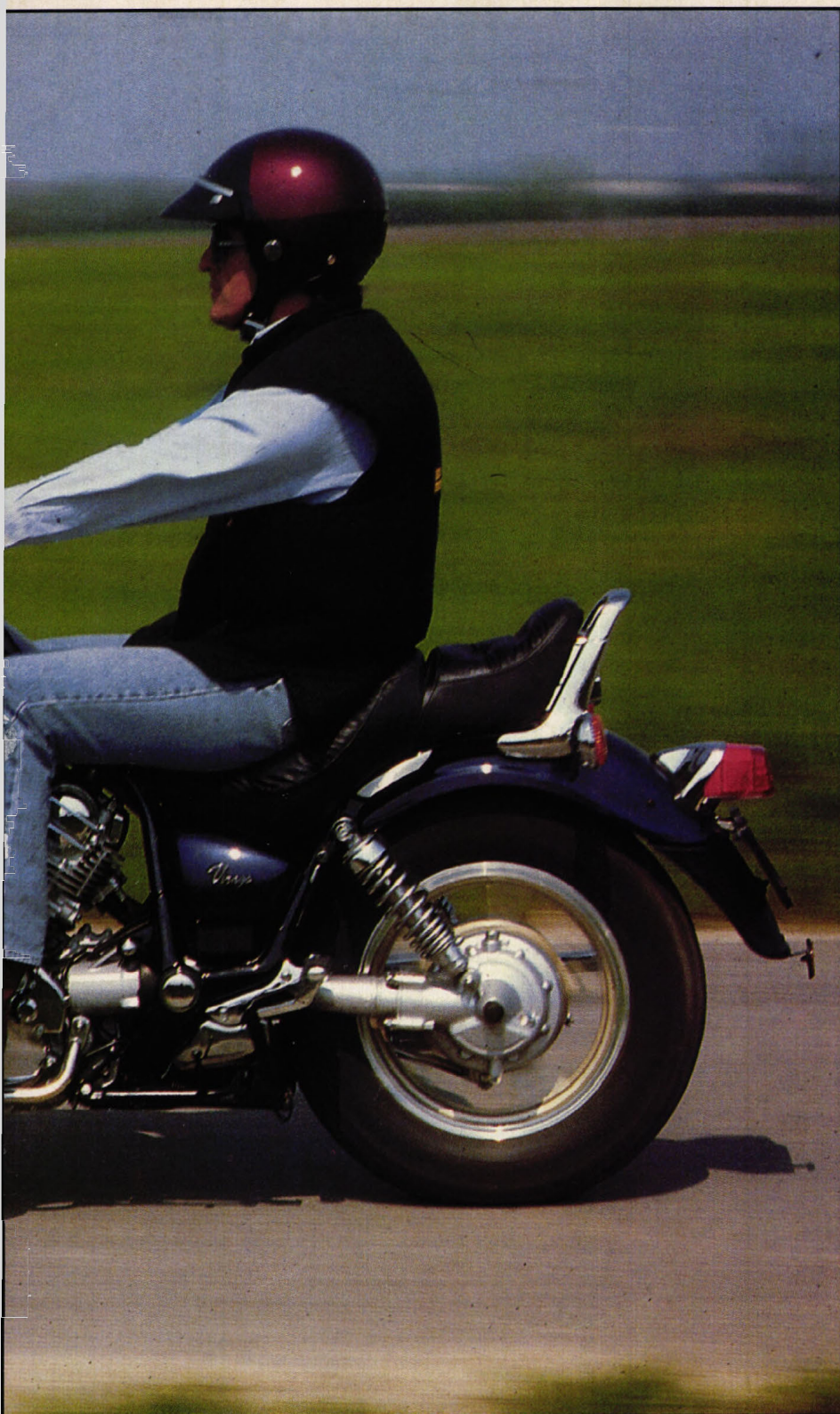


hasalni, és egyáltalán, minek összekeverni egy XV-t az FZR-rel.

Nemcsak a fék és az első futómű chopperes jellemzői miatt illik a motor stílusához alkalmazkodóan vezetni, hanem mert a hátsó futómű is könnyen szerezhethet meglepetést a rodeózóknak. A hagyományos lengőkarok közé fogott 15 hüvelykes hátsó kerék egy szemvillanásnyi idő alatt oldalra sasszézlik, ha kanyardáskor kissé durvábban odarántjuk a gázt, és

ezen nem is lehet megsértődni, a chopperek nem fordulékonyaságukról és dönthetőségükről híresek.

Ami viszont a stílushoz illik, az tökéletes. Így elsősorban az egyenesfutás (a hosszan előrenyúló villa miatt természetesen) és a motor rugalmassága. Bár mint szó volt róla, a 750-es nem rendelkezik az 1100-as rugalmasságával, azért lehet vele ötödikben ötvennel menni, amikor a fordulatszám 2000 körül van, s in-



nen még gyorsul is. Alkalmadtán 1200-as fordulatról is elgyorsíthatunk, ami szinte már alapjáratú pörgés, igaz, akkor eleinte kissé rángatva. Nyolcvanas tempónál – még mindig ötödikben – 3200-at, százhusznál 5100-at mutat a fordulatszámjelző.

A 75 fokos V-motor rezonanciája nem kellemetlen, ennyi kell is a stílushoz, amitől néhány dologban azért megpróbáltak eltérni a japán tervezők. S bár ez tiszta filozófia, nem

Sajátos, nem egészen chopperes az XV 750 ülés helyzete, a láb a szokásosnál hátrább kerül

árt látni, a Virago tulajdonképpen csak choppereszerű. Tengelytávja rövid, 1525 mm (Harley-Davidson Low Rider 1633, Suzuki Intruder 1625 mm), a magasra helyezett tank és az ugyancsak polcra tett hátsó ülés közötti mély nyereg még hangsúlyozza is ezt. A lábtartó

MŰSZAKI ADATOK

MOTOR. Négyütemű, kéthengeres, 35 fokos, léghűtéses V motor. Felülfekvő vezérműtengely (OHC), hengerenként két szelep. Furat 83 cm, löket 69,2 mm, összlökettérfogat 748 mm³. Sűrítés 8,7. Legnagyobb teljesítmény 40,8 kW (55 LE) 7000/min. Legnagyobb forgatónyomaték 58,8 Nm 6000/min. Mikuni BST 40 mm-es karburátorok, digitális gyújtás.

ERŐÁTVITEL. Többtárcsás, olajban futó tengelykapcsoló, ötfokozatú lábkezelésű váltómű. Primer áttétel 1,660, szekunder áttétel 3,207. A hátsó kerék hajtása kardánnal. Áttételek: I. 2,353; II. 1,667; III. 1,286; IV. 1,032; V. 0,853.

FELÉPÍTÉS. Központi csöváz, elől teleszkópvilla, hátul lengővilla, villaszög 68°, utánfutás 129 mm.

Fékrendszer: elől két darab 235 mm átmérőjű tárcsafék, hátul 200 mm átmérőjű dobfelek.

Gumiméreték: elől 100/90-19, hátul 140/90-15.

MÉRETEK, TÖMEGEK. Teljes hossz 2335 mm, szélesség 840 mm, magasság 1190 mm, nyeregmagasság 715 mm. Saját tömeg 660 kg. A benzintank befogadóképessége 14,5 (ólmozatlan 95 oktános), ebből tartalék 2,5 l.

Legnagyobb sebesség 176 km/h.

PRÓBANAPLÓ

A tesztmotor szállítója: Yamaha Motor Hungária Kereskedelmi Kft., 1134 Budapest., Váci út 45.

Telefon: 140-9348, telefax: 270-3441
Benzinellátás: Shell Hungary Rt., Budapest III., Csillaghegyi út 19-21.

A kilométer-számláló állása a próbaút elején: 009, a próbaút végén 471.

A próbaút átlagfogyasztása: 5,3 l/100 km.

Irányár: 860 000 forint ('93-as modell)

előrebb van, mint a túragépeknél szokás, de korántsem annyira, mint egy vérbeli chopper esetében. Gazdagon műszerezett – ez megint csak túragépes beütés, szerencsére ott a sok króm, ami az amerikai őst idézi. De csak idézi és nem másolja, épp ezért szó sincs dupla bölcsővázról.

A nagy egyénieskedés hátránya, hogy aki egyszer kihozta a szalonból az XV 750-est, többet olyan tisztán nem látja, a motor eleje egyszerűen takaríthatatlan. Az természetes, hogy esőben, sárban a vékony első sárvédők semmit sem fognak meg a léből, de ahogy a piszok be tud ülni a sok apró borda és hajlat mögé, az páratlan. Nyilván vagyunk azért pár ezren az országban, akik azt mondjuk, eye fene, takarítom én, csak adjanak egyet.

O. Z.

MZ: KORSZAKVÉG

Befejeződött a kétüteműek korszaka a zschopauai MZ-gyárban. A hírek szerint a szerszámokat és a mintákat egy törökországi cég vásárolja majd meg, így várható, hogy nem lesz hiány sem alkatrészből, sem új gépből.

SZERVIZ ROBOGÓSOKNAK



Kismotor- és kerékpárszerviz nyílt a közel-múltban Budapest központjában, a Szentkirályi utcában. Műhelyében *Pataki Jenő* és *Roboz István* minden olyan feladat megoldására felkészült, ami robogókkal kapcsolatban felmerülhet, kezdve az új kipufogódobok készítésétől egészen a műanyag idomok javításáig. Az alkatrészellátás szintén megoldott, ezt részben a Bob Bt., részben más, hazai források biztosítják.

LEÉGETT VETERÁN

Súlyosan megsérült az egyik leghíresebb antik motorkerékpár, az 1902-ben épített Dreadnought. A néhai *Harold „Oily” Karlake* által épített gép az Eurotunnel átadása alkalmából London–Párizs között rendezett Inauguration Ralin vett részt. A tűz oka ismeretlen, viszont öröndetes, hogy a hírek szerint a motor restaurálható.

A Dreadnought ma az angol Vintage Motor Cycle Club tulajdonában van, a versenyen *Wally Flew*, korábbi klubelnök motorozott rajta. A Brough-gyárban épült, Karlake egy használt 3 lóerős MMC motort épített be. 1911-ig 130 ezer kilométert motorozott rajta, sok versenyen vett részt. 1930-ban, az első London–Brighton futamon a Dreadnought viselte az 1-es rajtszámot, nyergében *George Brough* ült.

ÚJ DIVERSION



Idén ősszel a Yamaha egy új, pontosabban egy teljesen átdolgozott XJ 900-assal lepi meg a túra-motorkerékpárok kedvelőit. Az 1983-ban debütált régi modellt felváltó új XJ 900 S a Diversion nevet kapta, hasonlóan az XJ 600-ashoz, amellyel rendeltetése is megegyezik. A nagy Diversion 892 cm³-es motorja soros, négyhengeres, léghűtéses, teljesítménye 89,4 lóerő 8250/min fordulatszámánál. A 900-as Diversion hátsó felfüggesztése már monocross rendszerű, és a hátsó kerék hajtását lánccal helyett gondozásmentes kardán-tengelyre bízták.

SUZUKIK RÉSZLETRE

A közelmúltban a Suzuki motorkerékpárok hazai képviselője megkezdte a járművek részletfizetési árusítását. Az Argenta Plus lízingcéggel kötött szerződés értelmében a vevőknek a vételár 50 százalékát kellett egy összegben kifizetniük, míg a fennmaradó részt 36 hónapig terjedő időszak alatt kell törleszteniük.

ÚJ KEZEBEN A BABETTA



A hazánkban népszerű Babetta segédmotoros kerékpárok képviselőjét ez évtől kezdődően nem a Mobil vállalat jogutódja, a Mobilitás Rt. látja el, hanem egy újonnan alakult cég, a Babetta Hungaria Kft. Az új vállalkozás többségi tulajdonosa a kolarovói székhelyű Babetta Rt., ami már önmagában is garanciát jelent a jó jármű- és alkatrészellátásra. A szállításokban az átalakulás során nem volt fennakadás, a közkezdvelt kétkeűek folyamatosan érkeznek a megrendelőkhöz.



ÁRLESZÁLLÍTÁS AZ IMETNÉL

Az IMET Hungaro Kft. több, általa forgalmazott árucikk árát tartósan csökkentette. Az eddig 500 forintba kerülő katalógusok ezután csupán 190 forintot kóstálnak. Az esőruhák ára 4500 forintról 2450 forintra csökkent. Szintén olcsóbbak lettek egyes bukósisakok is, így már háromezer forint körüli áron beszerezhető a kötelező viselet.

CSEPEL-PANNÓNIA

1994. július 29–30–31-én rendezik a sorrendben hetedik Csepel–Pannónia márkatalálkozót, ezúttal Agárdon, a Sport strandkempingben. A programban szerepel a már megszokott ügyességi versenyeken kívül füstölési és motoros virslievő verseny. Szintén a találkozón avatják fel a Pannónia lovagrend új tagjait. A résztvevők között egy restaurált, vizsgával, rendszámmal rendelkező magyar gyártmányú motorkerékpárt sorsolnak ki. Bővebb információkkal *Geiger Jenő* szolgál, aki a 226-1581-es telefonszámon érhető el 20 óra után. A rendezők szeretettel várnak minden dongóst, csepelest, danuviást, pannóniást és érdeklődőt egyaránt.

PIRELLI - Pásztóy

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



P1000, P2000

P4000

P600

P700-Z

PZÉRO

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

P-Pásztóy Kft.

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

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

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

Kapható továbbá:

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

PIRELLI gumival a legjobb nyomon jár!

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



MIELŐTT ÁTMENNE ÖN ELŐTT

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

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

BIZTOS KÖTÉS.  **HUNGÁRIA
CASCO**

EZT ÍRTA AZ

Autó

1954

Albániában a népgazdaság fejlődésével párhuzamosan fejlődik az autóközlekedés és szállítás is. 1953-ban 20%-kal több árut szállítottak gépkocsin, mint 1951-ben, az autóbuszforgalom pedig 70%-kal haladta meg az 1952. évi színvonalat. Mindez 1938-hoz képest tízszeres emelkedést jelent.

A ZISZ 154 típusú, farmotoros autóbuszokra Homenko gépkocsivezető és Sztinyik lakatos érdekes újítást javasolt. Új rendszerű levegőcsatorna-rendszerrel biztosították, hogy a kocsiszekrényen keresztül vezessenek levegőt a motorhoz. Ezzel fokozottabb hűtést érnek el, és a motor élettartamát még tovább növelik.

A amerikai autóipar válságáról újabb hírek érkeztek. A nagy gépkocsigyárak 1954. első negyedében lényegesen kevesebbet termeltek, mint a múlt esztendő hasonló szakaszában. A Chrysler-üzemekben például felére csökkent a termelés. A Hudson Motor Co 30 000 helyett 6500, a Kaiser-Frazer Co 19 000 helyett 2500 gépkocsit gyártott. Annak ellenére, hogy körülbelül hasonló csökkentéseket eszközöltek a General Motors, a Ford, a Studebaker és a Packard üzemekben is, a kereskedelmi raktárakban 56 000-ről 535 000-re nőtt az eladatlan gyári új autók száma. Az autókereskedők ezrei fizetékép telenné váltak és csőd előtt állnak.

Méltatlanná vált a sztahanovista kitüntetés viselésére Fischer Jenőné, a 17. sz. AKÖV gépkocsivezetője. A vállalat Skoda gépkocsiját 1953. szeptember 28-tól október 19-ig vidékre vitte és, azzal, főleg a Dunántúlon, engedély nélkül fuvarozott, hamis megrendelő menetleveleket készített, s ezzel a vállalat vezetőségét félrevezette. Ezért az Autóközlekedési Főigazgatóság Fischernétől a sztahanovista jelvényt és oklevelet visszavonta.

Alkotmányunk ünnepének tiszteletére a Csepel Autógyár kollektívája vállalta, hogy július 29-re elkészíti a 20 000. tehergépkocsit, július 31-re pedig a 35 000. motoregységet.

1964

Különös levél érkezett a Csepeli Motorke-rekpargyárba. Kertács János dunaföldvári főagronómus köszönő sorait továbbította a posta egy Pannónia-TLF motorkerékpárral, amellyel attól a pillanattól, hogy az üzletből kihozták, a mai napig 100 000 kilométert tett

meg a legváltozatosabb út-, főként terepviszonyok között minden baj és javítás nélkül. – „A szerelőt, aki ezt a motort ilyen kitűnően összeállította, szeretném megismerni és valamilyen kedves emlékekkel megajándékozni. Legyenek szívesek közölni a címét!” – írta levelében. A kívánságot ilyen formában természetesen nem tudták teljesíteni, megkérték azonban, hogy küldje be a motorját, ugyanis szeretnék azt ebből az alkalomból mélyreható vizsgálat alá vetni. És minthogy ez megtörtént, röviddel azután már a levélíró kapott értesítést: a gyár igazgatósága küldte Kernács Jánosnak, kérték, hogy személyesen is szeretnének elbeszélgetni vele, s egyúttal az „átvizsgált” motort is átveheti. Nagy volt a meglepetés amikor a motorját eléje hozták. A százezer kilométert a mostoha körülmények dacára is olyan becsülettel lefutott és emiatt kissé megviselt külsejű motor teljesen új köntöst kapott. Műszakilag és esztétikailag – ajándékképpen – úgy rendbe hozták, hogy alig ismert rá a tulajdonosa.

Gépkocsivezetői gyakorlóteret építettek Aspernben az osztrák közlekedési hatóságok. A mintegy 20 000 m²-es területen megtalálható mindaz – útkereszteződés, útszűkület, különböző sugarú kanyarok, táblák stb. –, amelylyel a vezetők a rendszeres forgalomban való részvételük során találkozhatnak. A gyakorlóteret maximálisan kétórai időtartamra bárki igénybe veheti. A jogosítvánnyal még nem rendelkezők mellé oktató-kísérőket adnak.

Gyors kocsimosót állít a hazai és külföldi magánautósok szolgálatába a Köztisztasági Hivatal, a XI., Budafoki út 48. szám alatti telepén. Ugyanott eszpresszó és büfé is helyet kap, s így az autótulajdonosok kényelmesen, folyóiratokat olvasva megvárhatják járművük lemosását, tisztítását. A kocsimosó részleg előreláthatólag augusztus első napjaiban kezdi meg a munkáját. Ugyancsak vállalnak autósosát a Fővárosi Garázsipari Vállalat valamennyi (24) telepén is. Jóllehet ez a szolgáltatás nem új keletű, a tapasztalat mégis azt mutatja, hogy a magánautósok körében sokan nem tudnak erről, és csak elvéve élnék ezzel a lehetőséggel. Valamennyi garázsban tehát – a gépkocsi nagysága szerint 9–11–13 forintért – vállalkoznak a felsőmosásra. Minthogy a legtöbb helyen kompresszor is van, egyúttal kívánatos a gumiabroncsok előírt légnymását is ellenőriztetni. Erősen szennyezett autók felsőmosásához szükséges szempont a kocsitulajdonosnak kell magával vinnie. Ezt az autópótlási szakszerveletben és

a nagyobb háztartási boltokban lehet beszerezni.

1974

A koproncei Tatra-gyár megkezdte az T 815-ös, 12 tonnás teherautó-típus sorozatgyártását. A gyár évente 15 ezer ilyen léghűtéses teherautót fog gyártani.

A Kínai Népköztársaság külkereskedelmi szervei 1000 darab egyenként 18 tonnás teherautót rendeltek a Citroën S.A. teherautógyártó fiók vállalatától, az Automobiles Berliet-től.

A japán Toyota Autógyár havonta ezer tonna elsődleges és 1200 tonna újraolvasztott alumíniumot használ fel. Miután a japán alumíniumkohók a közelmúltban jelentősen felemlték a tömbfém belföldi árát, a Toyota gyár azzal foglalkozik, hogy az autógyártáshoz szükséges alumíniumot külföldről szerzi be, így elkerüli a drágulás következményeit.

A prágai Vencel téren várva a zöld jelzésre, az előttünk várakozó motorkerékpár utasának hátán ezt a figyelmeztető „táblát” láttuk, illetve a következő tőlősnél előlről is lefényképeztük, amikor alaposabban is szemügyre vetjük, hogy miről is van szó. A pótülésen helyet foglaló személy egy, a tanuló előtt levő „pót”-kormányt markolva, adott esetben segít a tanítvány okozta hibát kijavítani, mert nemcsak kormányozni tud a mester, hanem a vezetéshez szükséges és a kormányán elhelyezett valamennyi kiszolgálóelem is a rendelkezésére áll. Jó lenne a magyar oktatási rendszeren is javítani valamelyest. Sajnos ráfér...



A BOTKORMÁNYOS OLDSMOBIL

Oldsmobil-hirdetés 1903-ban. A képen kisteherautót mutat. Az Oldsnek ekkor már Detroitban volt a székhelye.

A gyár alapítója, *Ramson Elias Olds* mint ifjú technikus dolgozott édesapja műhelyében Lansingban, az USA Michigan államában. Apja remek mechanikus hírében állt, gépeket, víz- és gázvezetékét, toronyórát, varrógépet, lovas kocsit, ekét egyaránt megjavított. Lansing álmos város volt a múlt század 80-as éveiben. Talán ezért is keltett feltűnést az öregúr saját tervezésű és építésű gőzgépe. Az ifjú Olds ennek láttán kapott kedvet kocsijáratására alkalmas masina építéséhez. Az 1890-es évek közepén már gurult a háromkerékű, 800 kilót nyomó gőzkocsi. A gyerekek sokasága kísérte próbaútajain, a felnőttek tisztán távolból figyelték, ám nem nyerte meg tetszésüket az ormótlan tricikli, pedig a konstruktor titkon üzleti sikereket remélt a nyilvános bemutatóktól. Akkoriban már sokkal jobb gőzkocsikat gyártottak Michiganban, ezekkel nehéz volt versenyre kelni.

A harmincon már túl lévő Olds figyelme a benzinmotorokra terelődött, olyannyira, hogy 1897 augusztusában, amikor módos kereskedő ismerőse támogatásával megalapította az Olds Motor Vehicle Companyt, már hallani sem akart a gőzösökről. Édesapja, aki addig valamennyi vállalkozásában részt vett, visszavonult, Ramson szinte teljesen önálló lett. De csak szinte, mert vállalkozásának megalapítása eladósodással járt, így olykor hallgatnia kellett üzlettársára és a többi hitelezőjére is.

Ahogy pénzügyileg megerősödött, rátért a benzinmotorok gyártására, s felhagyott a különféle gépek, szerkezetek javításával. Motorjai vevőkre találtak, Lansing környékén is elterjedtek, szivattyúkat, mezőgazdasági gépeket, illetve szerszámgepeket hajtottak velük.

Az 1890-es évek végén az USA-ban sem volt idegen a benzinmotoros jármű. Versenyeiket rendezték, ezekről a lapok beszámoltak, ismertették az új konstrukciókat, egy új iparág, az autóiipar kezdett kialakulni. Az automobil Olds érdeklődését is felkellette; 1898-ban már vidáman pöfögött botkormányos járművével Lansing utcáin. Rövid próbák után 50-60 kilométeres túrákra is elindult vele. Újabb öt kocsit állított össze és eladta őket. Kicsit sokba kerültek, 1250 dollárt kért értük, talán ő is meglepődött, hogy vita nélkül fizették ki a kért összeget, pedig járművei sem szépek, sem gyorsak, de erősek sem voltak. Mindössze egyhengeres, 6 lóerős motor hajtotta őket.

LOVASKOCSI HELYETT AUTÓ

A sikerek láttán tervbe vette üzeme autógyárrá alakítását. Pénzügyi támogatói nem

116

THE AUTOMOBILE.



The Oldsmobile

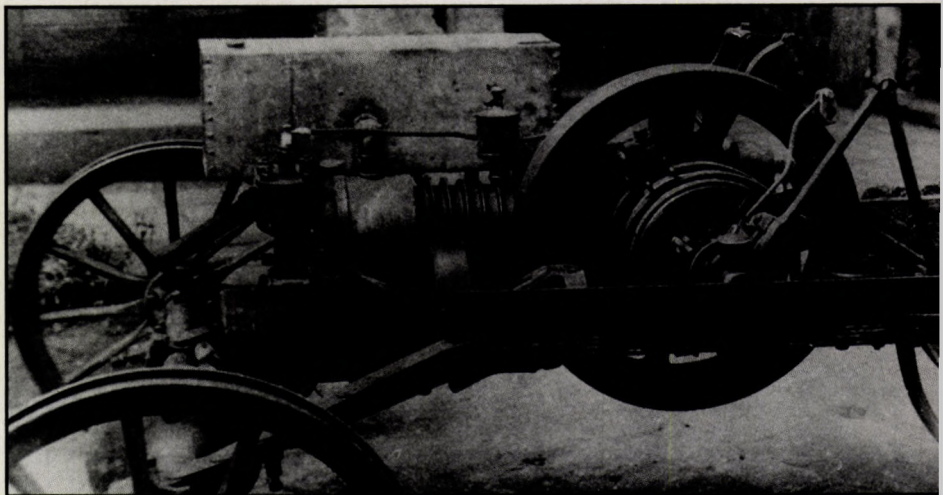
is a marvel
to most people

It is only a simple fact however

Runs 40 miles on one gallon of gasoline

Starts at will from seat. Fully guaranteed

OLDS MOTOR WORKS 55 Concord Ave.
Detroit, Mich.



Az érdekes jármű egyhengeres motorja a laprugóhossztartókon fekszik

akadékoskodtak, csupán fejüket csóválták, nem nagy jövőt jósoltak a Ramson-féle Oldsmobiloknak. Megjegyezték, talán jobb lenne lovas kocsikkal foglalkozni, mert irántuk igen nagy a kereslet és egy egyfogatú, lóval együtt, csak 500 dollárba kerül. Indítványozták az üzem átprofilizását lovas kocsik gyártására. Olds nem hallgatott rájuk. Úgy érezte, hogy autóépítő tapasztalatai már elegendők az Oldsmobilok folyamatos összeállításához. Míg az első kocsijának csaknem minden részét egyedül munkálta ki és szerelte össze, az ötödiknél már alkalmazottait dolgoztatta, s a munkálatokban művezetőként

vett részt. Építési idejüket úgy rövidítette le, hogy az erőátviteli szerkezetüket a Dodge-testvérektől készen vásárolta meg, alvázkereteik félléptikus rugókötegekből álló hosszartóit más iparosoknál rendelte meg; az 1899-ben készült autóiiban már csak a motor, a tengelyek és a botkormányok voltak Olds gyártmányúak.

Az USA-ban a századfordulón százával nyíltak kisebb-nagyobb autóüzemek, közülük sok megbukott, de legalább ugyanennyi talpon maradt. Olds úgy gondolta, hogy a piac meghódításának és megtartásának egyedüli feltétele a termelés felfuttatása, így érhető el, hogy mindig és mindenhol kapható legyen az autó. Nem a konstrukciójának megváltoztatásán, tökéletesítésén, hanem a gyártástechnológia ésszerűsítésén törte a fe-



jét. Hitelezői ennek ellenkezőjét vallották. Olds azonban nem zavartatta magát, hozzálátott elgondolása megvalósításához. Abban az időben Európában, az USA-ban és mindenütt, ahol autózemek működtek, az autók alvázkeretét stabil bakokra fektették, és a munkások egyenként hordták oda az alkatrészeket, fődarabokat és szerelték rá. A kerekek felerősítése után a bakokat kiemelték, egy újabb keretet vettek munkába és minden kezdődött előlről. Egy-egy csoport mindig egy alvázon dolgozott. Az ifjú gyáros ezt az építési módszert megváltoztatta. Újítása abból állt, hogy a bakokra kerekeket szereltek, és ettől kezdve csarnokaiban a munkások már csak egy műveleten dolgoztak, például mindig motorokat szereltek be, mások az első futóművet stb. Amint az egyik munka elkészült, a kerekes állványt a következő ütemhez gurították, ahol a következő főegységet szerelték rá; hét állomásból állt a szerelésor. Mire az alvázkeret a sor végére jutott, már minden rajta volt, az autó saját „lábán” haladt tovább. A soron alig dolgoztak többen, mint korábban egy alvázon.

A gyártástechnológia korszerűsítése közben a gyár kigyulladt és leégett. A bankok – bízva Oldsban – folyósították az újáépítéshez szükséges hiteleket. A helyreállított

Európában ritka az Oldsmobil, a magyar közlekedési múzeumban mégis van egy

csarnokokban már gördülőállványokon folyt az összeszerelés. A makacs gyáros elgondolása bevált, míg 1901-ben 425, 1902-ben 2500, 1903-ban már 6000 Oldsmobil került piacra.

A sajtó egyre gyakrabban írt a lansingi és a nagyobb detroiti gyárról, amelyeket valamennyi michigani és New York-i autókiallításon reklámoztak, bemutatták kétülékes személyautóit és kisteherautóit. A Motocar című folyóirat 1902 elején megállapítja, hogy USA-ban megelénkült a gőzkocsik és az elektromobilok gyártása, a benzineseké mintha megtorpant volna. Majd hozzáteszi, talán csak egy gyár van, az Oldsmobilokat előállító, amely nem hagyja magát, a benzínmotoros kocsik kedvelői nagy reményeket fűznek e márkához. Közli, New Yorkban egyre több Oldsmobil látható, de más városokban is előfordulnak a keleti parton. A jármű nagyon könnyű, motorja takarékos, megbízhatósága álomszerű. A sajtóban megjelenő elismerések még ha túlzók voltak is, segítettek a márka elterjedését.

A kocsni népszerűsége 1902-ben tovább növekedett. Két 15 év körüli fiú, *James McCon-*

nel és *Georg Carral* jogosítvány és különösebb hozzáértés, felkészülés nélkül hatalmas túrát tett Oldsmobilon. James szülei beleegyezése nélkül elkötötte apja kocsiját, és barátjával, poggyász nélkül, New Yorkból Chicagóba autózott. A vállalkozó szellemű fiatalok – mint a korabeli lapok írták – fittyet hányva a veszélyekre, úttalan utakon, legelőkön, erdőkön, hegyeken át haladtak céljuk felé. Az első három napon baj nélkül autóztak, ám a negyedikén sebességváltójuk elromlott. Csaknem egy hetet vártak, amíg járművüket megjavították, Chicago közelében a jobb oldali félelliptikus laprugó főlapja kicsúszott rögzítőkjából, a kovácsok megizzadtak, amíg a lapot visszahelyezték, és csavarokkal rögzítették. Végül az 1174 mérföldes (1878 km) távolságot 11 nap alatt tették meg. E csínynek köszönhetően az európai lapok is sokat írtak az Oldsmobilról.

Ramson E. Olds kihasználta a kedvező „széljártást”, és új piacokat keresett kocsijai számára. Az Allgemeine Automobil Zeitung 1902 decemberében közölte, hogy Olds a kocsijai árusítási jogát Németországban, Berlin kivételével Max Eisenmann és Tsa hamburgi cégnek adta el, Berlinben pedig *Ernst Wiggatner* kereskedőnél vásárolható e típus.

A MAHARADZSA HÚSZAT VETT

Az Oldsmobil gyár vezetői 1905-ben kereskedelmi lerakatot szándékoztak létesíteni Indiában. Októberben már árusították a Curved Dash elnevezésű Oldsmobilokat, amelyeket voltaképpen 1899-től minden szerkezeti változtatás nélkül gyártottak. Akkoriban több európai ország próbálta típusait Indiában értékesíteni, így a Darracq, a FIAT, a Dietrich, a Dion, a Volseley. Amerikaiak közül Oldsmobil volt az úttörő. *Ravab Junagad* maharadzsa, merthogy kedvelte az autómobilokat, túraversenyt rendezett a letelepülni szándékozó kereskedők típusai számára. A járművek 1905. december 26-án indultak Delhiből Agra–Dhulia irányában Bombay felé. Bombaybe 1417 km megtétele után január 2-án este érkeztek meg. India első autóversenyét rendkívül nehéz terepen rendezték meg. A kocsik földutakon, mocsaras tájakon, őserdőben haladtak, szilárd burkolatú utakkal csak egy-két városban találkozott. E túrán is megmutatkozott az Oldsmobil könnyűségének előnye, a mintegy 400 kg saját tömegű kocsit ott is baj nélkül haladt, ahol a nehéz FIAT kerekei be-besüppedtek a laza talajba. Valamennyi autó célba ért, közülük a legerősebb, a 24 lóerős De Dietrich kapta a fődíjat. Az alig 6 lóerős Oldsmobil az utolsó 100 kilométeren csúszott vissza a 3.

**Vezetőülés
hintóstílusban**

helyre, sorozatos gyertyazárlata miatt motorja kihagyott, többször is meg kellett állnia. A maharadzsa 20 Oldsmobilt vásárolt, s szétosztotta azokat családtagjai és rokonai között. Az amerikai cég Indiában is megvetette a lábát.

A detroiti gyár rohamosan fejlődött, 1905-ben már 6500 Curved Dash típust gyártott. Amerikában akkor úgy vélték, hogy egy típusból egy év alatt ennél többet soha senki sem fog gyártani a világon. Az Oldsmobil autót az egész kontinensen ismerték a szakemberek, hiszen annyit írtak róla, méltatták eredményeit. 1905-ben, amikor két Curved Dash New Yorkból 44 nap alatt átkelt a kontinensen, és minden baj nélkül megérkezett a nyugati parton fekvő Oregon állam fővárosába, Portlandbe, az újságok címlapjaikon üdvözölték őket, s joggal, mert a 3890 mérföldes (6224 km) túrán az út prérin, hófödte hegyeken, igen nehéz terepen vezetett át.

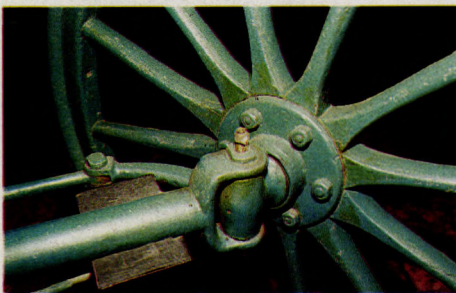
Mind az amerikai, mind az európai szakemberek kissé primitívnek ítélték a Curved Dash-t, de hozzátették, a kocsi könnyen kezelhető, könnyen javítható és könnyen gyártható. Az utóbbi megállapítást az is igazolja, hogy Angliában Adams-Hewitt, Svájcban Exelsior néven licenc alapján gyártották, különösebb szerszámgepekre, készülékekre, illetve alaposabb felkészültségre nem volt szükség összeszerelésükhöz. Németországban, miután a hamburgi és a berlini autókereskedők jó üzletet csináltak árusításukkal, a lipcsei Polyphon Musikwerke és a berlini Ultramobil Gesellschaft megszerezte a Curved Dash gyártási jogát, és 1904-ben már megjelentek a német összeszerelésű Oldsmobilok.

A Polyphon céget 1895-ben alapították, mint finommechanikai vállalat vált ismertté. Zeneszerszámjai, fonográfjai, gramofonjai, lemezei híresek voltak. A cég egyik csarnokát rendezték be az autók gyártására. Az itt készült Oldsmobilok Gazella néven kerültek forgalomba. A berlini, jóval kisebb üzem Ultramobil néven árusította ezeket.

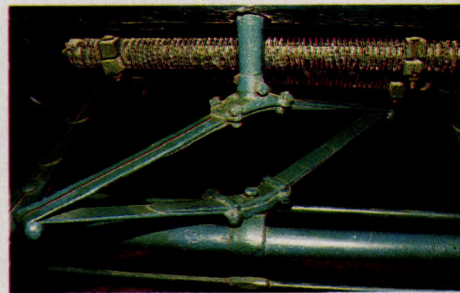
A Polyphon 1906-ban tárgyalni kezdett a neves gépészmérnökkel, *Gustav Schürmannal*, aki aztán átvette az autózüzem vezetését. Új, a Gazellától eltérő formájú gépkocsikat tervezett, ezek a Dux nevet viselték. Érdekes, hogy Moszkvában Dux néven a Gazellákat árusították.

Ramson Elias Olds a transzkontinentális túra idején kapcsolatát fellazította gyará-

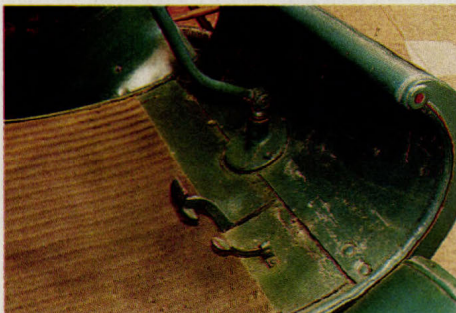
A hossztartók is rugókötegek voltak így az egész karosszéria folyamatosan ringatózott



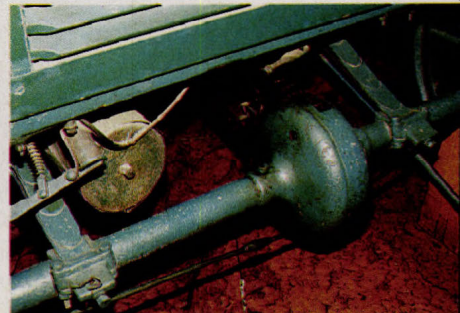
Zsirókkal oldották meg a forgó részek kenését



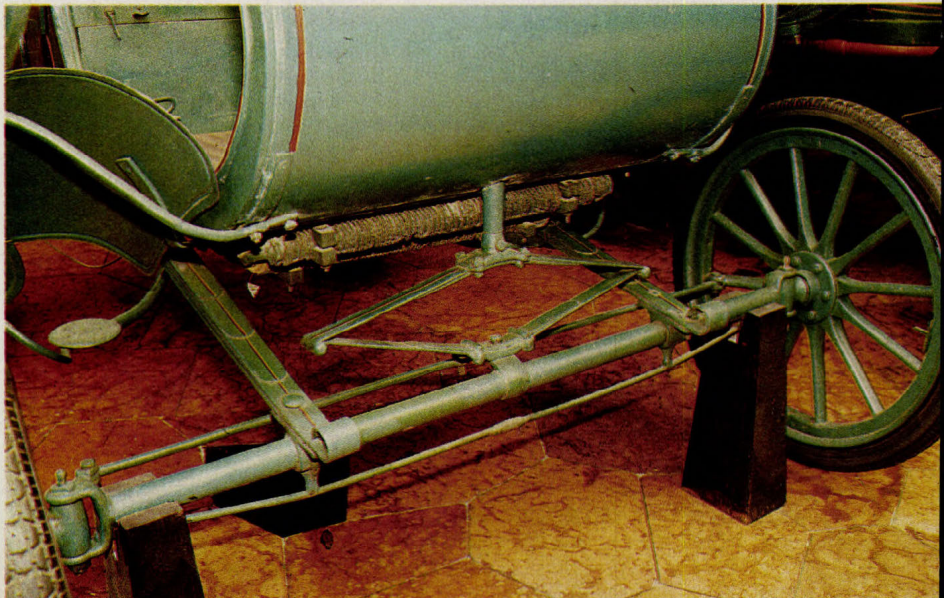
A laprugó felett látszik a csöves hűtő részlete



Csak egy pedál a padlón, mert az előgyújtást és a féket karokkal szabályozták



Vastag lánc vitte a hajtóerőt a hátsó tengelyhez





val, majd kilépett és egy újabb céget alapított, a REO-t, ahol szintén automobiloikat gyártott. Az Olds Motor a Ford-gyár fejlődésével fokozatosan háttérbe szorult. Míg századunk első hat évében a világ legnagyobb autógyára volt, 1907-ben a hatodik helyre zuhant vissza. A Curved Dash utáni típusai meg sem közelítették a botkormányos előd sikerét. 1908-ban az európai kontinensen is felhagytak a domború elejű egyhengeresek gyártásával.

Magyarországon 1901–1902-ben jelentek meg az első Oldsmobiloik, de nem Budapesten, hanem Erdélyben. Egyes források szerint az egyik kolozsvári biztosítóintézet több ilyen autót vásárolt ügynökei részére, akik Kolozsvárott, Marosvásárhelyen, Temesvárott közlekedtek velük.

ÚGY UGRÁLT, MINT A GAZELLA

Az Oldsmobiloik 1899–1906 között páratlan karriert futottak be. Több tízezer darab készült belőlük, mindenütt vásárolták, noha sem szépek, sem kényelmesek nem voltak. A 1,6 literes, 6 lóerős, vízhűtéses motor úgy dohogott, mint egy traktor. Mindössze 2+1 fokozatú sebességváltóval készültek, 30 km/h tempó fölé alig-alig gyorsultak. Motorja, erőátviteli szerkezete újdonságot nem hozott, az alvázkerete azonban érdekes volt. A kocsit két hosszátója egyúttal a rugók

Az ülés mögötti láda rejtja az egyhengeres motort

Fotó: L. SZABÓ LÁSZLÓ

szerepét is betöltötte; a két nagyjából félelliptikus laprugóköteg az első és a hátsó tengelyt kötötte össze, így a tengelyek egyúttal az alvázkeret első és hátsó keresztartói voltak. E műszaki megoldás következtében terheléskor, illetve haladáskor állandóan változott a kocsitengelytávolsága, oldalról nézve úgy látszott mintha ugrándozna előre. A németek ezért nevezték Gazellának. A rugókötegek elől szilárdan illeszkedtek, támaszkodtak a tengelyre, hátul a főlapok egy-egy tokban végződtek, elmozdulásukat csavarokkal akadályozták meg. Láncszakadás esetén a tönkrement szemet kivették, miáltal a lánc rövidebb lett. A tokok csavarjait kilazították és a főlapot mélyebbre csúsztatták, vagyis a hátsó tengely mozgásával feszíthették meg a hajtóláncot. Ritka megoldás.

Az 1930-as években már nem közlekedtek Curved Dash-ek, amilyen gyorsan elterjedtek, olyan gyorsan koptak ki a forgalomból. A szakemberek Magyarországon is elfelejtkeztek róla. Hazánkban, közgyűjteményben már csak a Közlekedési Múzeumban őrzött példány létezik, sokan megnézik szokatlan formája és műszaki felépítése miatt. A kocsit ma is üzemképes.

BÁLINT SÁNDOR



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
- vezetékcsatlakozók

**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





**AZ ESŐGUMI
ELVISZI SZÁRAZON**



rallye RTT-1

**AGRO
GUMI** kft.

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

CARIMP

Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.

 **TOYOTA**



**HIVATALOS
MÁRKAKERESKEDŐ**

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



MINDENT EGY HELYEN!

**BEMUTATÓTEREM - SZERVIZ -
ALKATRÉSZELADÁS**

**ÚJ GÉPKOCSIK ELADÁSA
RÉSZLETFIZETÉS - LÍZING**

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

Corolla, Carina, Camry, Hilux, Hiace. (Csak új
modellek.) Környezetvédelmi vizsga, időszakos
műszaki vizsga a helyszínen a Corolla és
a Carina típusoknál.

Járműdiagnosztika, javítás, ápolási munkák
Címünk: 1026 Budapest, Pasaréti út 2-4.
Tel.: 156-1928, 156-6573.

am KERES, KÍNÁL

E rovatunkban olvasóink hirdeteseit díjmentesen közöljük, kérésükre képpel együtt.

KERES

AUTÓ

FORD ESCORT 1978-as kiadásút, 1300—1600 cm³-ig, lejárt vagy kivont forgalmival, karambolozottat bontásra. Szántó József, 8095 Pákozd, Árpád út 27.

SKODA OCTAVIA SUPER-hez gyári Jikov porlasztót keresek megvételre. Koszów István. Tel.: 62/318-164.

TRABANT limuzin 1.1-hez jó állapotú, vastag anyagból készült ülészuhatot, 2 db jó állapotú belső ajtóbehúzó könyöktámaszt, formája, mint a Marutiban van. Továbbá keresek egy kft.-t, amely spoiler készítő, és az autó oldalára ütközés elleni csíkot szerel. Rácz József, 1155 Bp., Páskomliget u. 48. IV. 15. Tel.: 252-5222/120-as mellék, 9—15 h között.

MOTORKERÉKPÁR

BMW bokszer 750 cm³-es komplett motorblokkot váltóval. Bármilyen évjáratú és állapotú érdekel. Keresek továbbá 3.75—4.25×19 colos felnit. Ár- és állapotmegjelöléseket a következő címre kérek: Szabó István, 4200 Hajdúszoboszló, Mátyás sétány 12/14.

BMW R20-ashoz komplett váltót és hátsóhajtást, hátsó sárvédőt. Paltesz Imre, 8248 Nemesvámos Pap István u. 25.

BMW R75, KS 750 Zündapp és bármilyen márkájú és állapotú négyütemű veterán motorokat, illetve azok alkatrészeit. Bertalan Zoltán, 5094 Tiszajenő, Vasút út 12.

CSEPEL 125-ös kipufogót, komplett első lámpát, hátsó fékdobot a lánckeréssel. Huzalozási rajzot és műszaki leírást vagy bármilyen szakirodalmat, ami a restaurálásban segít. Vörös Péter, 8481 Somlósárhely, Új sor 4.

INDIAN vagy más, háború előtti oldalkocsit. 1213 Budapest, Mogyorós u. 17. Tel.: 277-7025.

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

PANNÓNIA P20-hoz bal oldali légszűrőt, szerszám-doboz fedelét és eredeti Danuvia kezelési könyvet. Németh Lajos, 8073 Csákerény, Hősök tere 31.

PUCH 220, Puch 175 SV veterán motorokhoz alkatrészt keresek, bármilyen állapotban. Mokos András, 5600 Békéscsaba, Tompa u. 37. Tel.: 66/323-968.

SUZUKI GT 350-est motorhibásan keresek. Bedő Csilla. Tel.: 117-8276 vagy a 266-4411/176, 8—16 h-ig.

YAMAHA RD 350 LC karambolos motorkerékpárt forgalmival. Király Géza, 9700 Szombathely, Orbán Balázs u. 48. Telefon: 94/325-530.


VEGYES

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

HONDA CRX 16V katalizátoros prospektusát keresem. Ifj. Kovács János, 7304 Mánfa, Fábrián B. u. 95.

AUTÓKATALÓGUST bármilyen nyelven 1975-1985 közötti kiadásút, Oláh Tamás, 1036 Bp. Vidor u. 3—5.


MÁRKATÁRSAT keresek, akinek birtokában van 1959-es Opel Olympia Rekord, vagy bármiféle információval, fotóval, prospek-




EXLUZIV SVÉD

ZÁSZLÓRUDAK

(6-8-10-12 m)
A rudak szállítását és telepítését vállaljuk, egyedi zászlók is megrendelhetők.



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



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

AUTÓMOSÓK:
kompresszor,
gőzborotva,
magasnyomású zsírzó,
magasnyomású mosó
nagyjavítása, javítása
és karbantartása.

AUTÓSZERELŐK:
krokodilemelők
és levegőgépek javítása.

Kipufogójavítás,
-szerelés
Rozsdamentes
gépkocsiextrák.

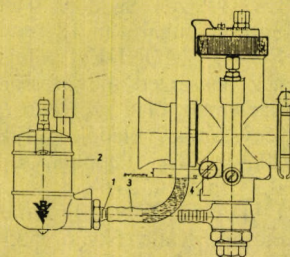
CHROM-ART BT.

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

tussal rendelkezik erről a típusról. Perenyei Csaba, 1188 Bp. Paula u. 17.

AUTÓ-MOTOR 1986. évi 11-es, 1992. évi 26-os és 1993. évi 5., 8., 9., 13., 14., 16., 18., 20., 23 és 24-es számaikat keresem. Pesz János. Tel.: 277-3156.

BVF (Berliner Vergaser Fabrik) 32—35 M3-as porlasztót (lásd a rajzon),



Matra 100—125-ös kezelé-

si utasítást, alkatrész-katalógust, Motorbach Híradót, a CÉL motorokról rajzokat, fényképeket, alkatrészeket, felvilágosítást. Az Autó-Motor 1938. 12., 1939. 2., 3., 1948. 5., 7. számaikat, az Úrvezető 1927—31-es évfolyamait, az Autó 1931—38-as évfolyamait, Automobil-Motorsport 1929—31-es évfolyamait, a BMG kismotorhoz prospektust, kezelési könyvet, alkatrész-katalógust, márkatársakat keresek. Továbbá keresek fényképeket hazai autómotor versenyekről. Burányi Gyula, 1039 Bp. Losonc u. 5.

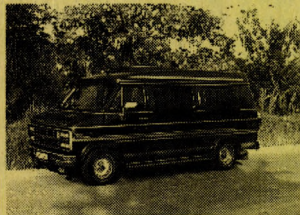
V. BARNA javítási útmutató Škoda 100 típusú gépkocsihoz című könyvét keresem, sürgősen. Sike Béla,

3344 Mikófalva, Dózsa u. 26.
HOMOKSZÓRÓGÉPET
 vásárolnék. Tel.: 46/391-190.

KÍNÁL

AUTÓ

ALFA ROMEO 33 1.7i kombi, '89 novemberi, friss műszakival, extrákkal eladó (metál fényezés, színezett üvegek, állítható kormány, napfénytető, alufelni, központi zár), irányár: 540 ezer Ft. Ugyanitt 1,5 D VW Passat kombi friss műszakival, '80-as kiadású eladó, irányár: 189 ezer Ft. Továbbá egy Trabant FIAT motorral 85 ezer Ft-ért eladó. Németh 8000 Székesfehérvár, Bártfai u. 51. vagy a 22/307-789-es telefonon este.



CHEVY VAN GLADIATOR 2,5 éves, metálkék, 36 ezer km, tv, video, 2 légkondicionáló, 5000 cm³-es motor, turbóinjektoros, egyedi belső faburkolattal, plüss ülészetekkel, 7+3 ülésel eladó. Irányár: 4,5 millió Ft. Tel.: 227-5909.
CSEPEL D 344-es terepjáró tehérgépkocsit olcsón. Kalla István, 5350 Tiszafüred, Csaba út 20. Tel.: 59/351-469.
DACIAHOZ sokféle gyári új alkatrészt olcsó áron. Telefon: 132-6236, 18—20 óráig.
DAF 33 DE Luce Variomatic 746 cm³-es kisautó, új rendszámmal, de vizsga nélkül, félig felújítottan eladó.

**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**

Ára: 28 ezer Ft. Jelenleg Nagykovácsiban garázsban van. Megtekinthető előzetes megbeszélés után. Égő Akos. Tel.: 290-8534.

DAIHATSU CHARADE katalizátoros, ötajtós, ötsebességes, kitűnő állapotú fehér, garázsban tartott, 11 ezer km-t futott személgépkocsit 900 ezer Ft-ért, 2451 Ercsi, Híd u. 34.

FIAT 850-es, üzemképes, októberig műszakival, sok alkatrészsel (1971-es) eladó. Kiss József, 8000 Székesfehérvár, Szabadság út 37. II/10. Tel.: 22/319-464.

FIAT 1.9 TD-hez főtengetlyt (csapágyakkal), vezérműtengetlyt, olajpumpát és egyéb motorikus alkatrészeket. Keszei Sándor, 9400 Sopron, Juharfa út 18.

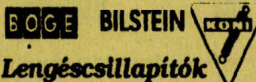
FORD MONDEO elejéhez beszerzett új karosszériaelemek, első szélvédő és fényszórók eladók. Tel.: 20/302-267. Pappné, Bp. II., Csalán u. 37/A.

LADA 2107-es 0 km-es motort. Kalla István, 5350 Tiszafüred, Csaba út 20. Tel.: 59/351-469.



**KÁRÁSZY
 CÉG**

alapítva: 1872



Lengéscsillapítók

Ajtókitámasztó
 gázrugók, spirál-
 rugók és egyéb
 gk-alkatrészek.

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

Gyári minőség olcsó áron!

Lengéscsillapító-
 felújítás gyári
 alkatrészekkel,
 "H" engedéllyel.

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

Lengéscsillapítók ki és beszerelése.

Vizonteladónak magas kedvezmény!



Teljes körű
 alkatrészellátást
 biztosít

FIAT LANCIA

Alfa Romeo

minden típusához.

Fiat Lubrificanti

gyári olajok
 forgalmazása.

NIKKO Kft.

Budapest X.,

Kőér u. 3/a.

Tel./Fax: 262-3336

Nyitva tartás:

hétköznap

8-16 óráig.

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

N/2 „bajnok” autó 1993-as, rajtkész állapotban gumikkal, alkatrészekkel, áron alul eladó. Érdeklődni napközben: Pintér, 185-1122/194, 22 h után: Ferenczy 117-3411 telefonon.

OLDSMOBIL V8-ast, 4300 cm³-es dízel motort. Felújításra szorul. Ugyanitt kínálok Turbo Hydra Matic 350-es javításra szoruló (turbina rossz) automata váltót. Kőműves Zoltán, 8000 Székesfehérvár, Berényi út 60.

OPEL KADETT A Coupé 1965-ös kiadásút, üzemképtelent, alkatrészeknek. Irányár: 30 ezer Ft. Vincze István, 3516 Miskolc, Si-

mány P. u. 45. Tel.: 46/316-732.

OPEL KADETT GSI Cabriolet, olivazöld, 1990-ben gyártott, sok extrával, digitális műszerfallal, szervokormányal, katalizátorral, könnyűfém felnival eladó. Irányár: 980 ezer Ft. Érdeklődni: 96/317-782 telefonon.

OPEL REKORD 1500 cm³-est, 27 éves, fehér színű, üzemképesen, jó állapotú karosszériával, tartalék motorral és sok más alkatrészsel. Irányár: 80 ezer Ft. Magvasi Sándor, 8591 Pápakéttornyúlak, Akácfa u. 17.



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

GRAVÍROZÁS

Vizonteladónak is
 kiszolgálunk.

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

RADÓ-féle 2 db vadonatúj üvegszálas kagylóülést, 2 db Schvott hárompontos új automata versenybiztonsági övet, 2 db Yokohoma 175/60×13-as és 2 db Michelin 175/60×13-as új állapotú gumikat, 1500-as Lada felniket és Ladához való bukócsövet. Továbbá kínálok 1200-as, 82-es kiadású, piros színű Ladát, teljesen felújítva, friss műszakival és fenti felszereléssel együtt és külön is. Érdeklődni levélben: Csikós Péter, 8000 Székesfehérvár, Sarló u. 1. V/22., vagy kőműves Kőműves Zoltán, tel.: 22/312-750.

RENAULT 25 TD-hez alig használt komplett turbódízellegység garanciával eladó harmadáron (750 DM). Dr. Szalay Attila, 8420 Zirc, Szikla u. 12. Tel.: 88/329-637.

SUZUKI GR A-S rialautót pótalkatrészekkel. Marlboro Rally Team. Tel.: 72/450-381.

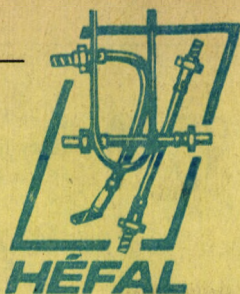
SUZUKI SAMURAI telepjáró, kifogástalan, keveset futott, '96-ig vizsgázott, első tulajdonostól, szervizkönyvvel eladó 380 ezer Ft-ért. Tel.: 26/385-497.

TRABANT GR A versenyautókat, valamint 5 fokozatú sebességváltókat és 46 LE-s motorokat. Szabó György, 1188 Bp., Kalász u. 8/A. Tel.: 06/60/332-246.

TRABANT 601/1972-es fehér limuzint, 42 ezer km-t futott jó motorral és váltóval, egyéb fődarabjaiban felújítva (akku és rendszám nélkül) vizsgára felkészítve 27 ezer Ft-ért, továbbá IFA-DKW 700/1958-ast (P-70-es) új gumikkal és fődarabokkal ellátottat, üzemképesen, átfényezés előtt (esetleg vizsgakészen is) forgalmival 110 ezer Ft-ért. Bognár, 6070 Izsák, Kosuth út 95. páros számú napokon.

VOLKSWAGEN 1200-as alkatrészeket olcsón, lehetőleg egyben. Érdeklődni levélben. Geiszler-Habuczki, 1161 Bp. Sashalom, Thököly u. 34/2.

VW 1200-as bogárhátúhoz rengeteg alkatrész jelképes összegért eladó. Szarvas Imre, 4200 Hajdúszoboszló, Dankó u. 10/A.



KFT.

**FÉKCSÖVEK,
légféktömlők,
HIDRAULIKA**

csövek

gyártása, értékesítése.

Postai utánvételt is.

Szervo- és
klimaberendezések
gumicsöveinek javítása
rövid határidővel.

Cím: **HORVÁTH**

2120 Dunakeszi,
Esze Tamás u. 7.

Tel./fax:

06/27/341-442.

VW 1300-ast, '74-es kiadású üzemképesen, forgalomból kivonva, valamint VW-alkatrészeket. Tel.: 121-2598.

VW bogárhoz használt és új alkatrészeket (fűtődob, kipufogódob, motorhoz tömítés garnitúra szimmeringgel, csővégtömítés, küszöb, stb.) kínálok. Merki István, 4431 Nyíregyháza — Sóstó, Fürdő u. 22. Tel.: 42/317-971.

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

VW BUGGY 1600-ast 1 éves műszakival, sok nyugati extrával, piros színű. Szijj Zsolt. Tel.: 34/380-998.

VW GOLF 1.4-est 0 km-rel eladó kedvező áron, betegség miatt, 5 sebességes, 5 ajtós, kalalizátoros. Igazi szuperautó. Megtekinthető Pestszentlőrinc, Lenkei u. 48.

VW GOLF II-höz egy pár első lengéscsillapító, gyári, új eladó. Tel.: 88/361-335.

EUROPÁI 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 Pl:

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

VÍZPUMÁK:

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. KERÉCSAPÁGYAK
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 AUTÓS BOLT Rákóczi F. u. 194. (XXI.) T.: 277-8222 • **SASKÓ** AUTÓS BOLT Nagy Lajos kir. út 179. XIV. Tel.: 252-1734. **DEBRECEN:** KABAI LAJOS Erzsébet u. 21. T.: (52)411-144. **EGER:** SZOLDATICS ÜZLETHÁZ Mátyás király u. 6. T.: (36)324-132. **ÉRD:** Varga Autószerelő Botond u. 1. (Riminyaki u. sarok), T.: 23/365-777. **MISKOLC:** LI és RA BT. Kisludgy 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 AUTÓS BOLT Zpi felüljáró, Pavilionsor. T.: (32) 317-984. **SZOMBATHELY:** BÁRDI AUTÓ Sport tér 4. Tel.: 94/329-401. **TATABÁNYA:** AUTÓ ÁSZ Március 15. u. 7. Tel.: (34)331-360
VESZPRÉM: RING AUTO Ady E. u. 5. Tel.: 88/329-644, 60/391-329.

VISZONTELADÓKNAK, SZERVIZEKNEK KEDVEZMÉNY!

am KERES, KÍNÁL



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

ÚJ 3 SZINTES ÁRUHÁZUNK:

1083 BP. ORCZY ÚT 39.

Nyitva: H-P. 7—19, Szo.: 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-
CSU KLÓ**

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.:**

MITSUBISHI g.f.	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

WARTBURG 1,5 dízel VW-motorral, megkímélt állapotban, jó motorral, új zöldkártyával, alufelnivel, vonóhoroggal, napfénytetővel, műanyag kerékdobokkal, '94-es kiadású, hófehér színű eladó. Irányár: 144 ezer Ft. Ugyanitt eladó lengyel lakókocsi 4 személyes, megkímélten és egy FIAT-motoros Trabant 601-es, friss műszakival, extrákkal, 135 ezer Ft., ill. 76 ezer Ft. Németh Péter, 8000 Székesfehérvár, Bártfai u. 51.

MOTORKERÉKPÁR

BERLIN SR 59, 1961-es évjáratú veterán robot, 1 db Shoei, 1 db Boeri, 1 db Levi-or bukósisakot, motoros kesztyűket és motoros csizmát. ETZ-alkatrészeket: első komplett teleszkópot, tárcsaféknyerget, 2 db 16"-os gumit, valamint 1 db Suzuki 350-es motorblokkot javítószettel együtt. Bedő Csilla. Tel.: 117-8276 vagy 266-4411/176, 8—16 h-ig.
BMW R 51/2, R 51/3, R 71 motorkerékpárok, plusz sok alkatrész, egyben, továbbá eladó Royal Enfield 500 cm³ (1927) motorkerékpár kisebb hiányossággal. Szarvas Imre, 4200 Hajdúszoboszló, Dankó u. 10/A.
BMW R 60/7-es, 1978-as

évjáratú, műszakis, jó állapotú motorkerékpárt, teljes felszereléssel. Bertalan Zoltán. 5094 Tiszajenő, Vasút út 12.
BMW motorkerékpárhoz R 12, R 51, R 71, M 72-es motor, váltó és egyéb alkatrészek eladók. Pannónia (1969) P10-es bontott jó állapotú alkatrészeket, kerekeket gumival és oldalkocsi alvázat. Gázsó Sándor, 1119 Bp., Bornemissza u. 27. Tel.: 181-3075.

BMW R 60/7-es és ETZ 250 cm³-es motorkerékpár bontásából származó alkatrészei eladók. Balikó Imre, 7200 Dombóvár, Népköztársaság u. 45. II/8.

BMW R 12-es oldalkocsis veterán és Gnome-Rhone (500 cm³-es francia boksz) szóló motorkerékpárok eladók. Harley D váltó, karburátor, dinamo, Indián dinamo, R 75-ös BMW mágnes eladó. Fodor Péter Alfréd. 1201 Bp. Akácfa u. 87.

CSEPEL 100-ashoz lemezvillás vázat, sárvédőkkel, csomagtartóval. Márton László, tel.: 82/374-008.

CSEPEL-PANNÓNIA export különlegességet, szőlőben és Duna oldalkocsival (élénkkék, illetve narancssárga színben), keveset futottan múzeumi igényeket is kielégítő újkori gyári állapotban, friss vizsgákkal bejáratás-



Budapest XI., Tétényi út 63.
 Budapest II., Szépvölgyi út 92/C.
 Debrecen, Fényes udvar 17.
 Győr, Szent Imre út 144/B.

Telefon: 161-2422
 Telefon: 250-0638
 Telefon: 52/314-435
 Telefon: 96/314-968

MADE IN USA



Amerikai autóriasztók örök garanciával KERMI-, FGI-, MABISZ-engedéllyel 9750 Ft-tól áfával.

Az Autó Motor olvasóinak márkaszervizeinkben a **STINGER II.** típusú riasztót beszerelve 19 990 Ft-os áfás áron ajánljuk, amely a biztosítók alapkövetelményein túl központizár-vezérléssel, hatszólamú szirénával, 2 db kétgombos távirányítóval, valamint dekódolás elleni védelemmel és menet közbeni riasztásletiltással rendelkezik.

Szervizeink vállalják még **autóhifi és rádiótelefonok** szakszerű beszerelését.
 Nyitva tartás: h.—p.: 8.00—16.30

kor, igényeseknek, továbbá (fekete) P 10/1970-est felújításának kezdetén, hozzáértőknek (70, 85, továbbá 25—30 ezer Ft-ért). Bognár, 6070 Izsák, Kossuth út 95. páros számú napokon.

CSEPEL 125-ös lemezvillás motorkerékpár gyűjtőknek eladó. Telefon: 129-9192.

ETZ 250-est teljesen felújított, '84-es sötétlila színű, extrákkal felszerelve, kitűnő állapotban. Irányár: 35 ezer Ft. Csizsár Attila. 8000 Székesfehérvár, Verecke út 17. Tel.: 22/309-576.

GILERA 125-ös SP 02-es versenymotort, nem tuningolt, 2 éves piros-fehér színűt, elöl fordított teleszkópos visszaalakíthatóan tartozékaival. Irányár: 125 ezer Ft. Tel.: 53/352-706.

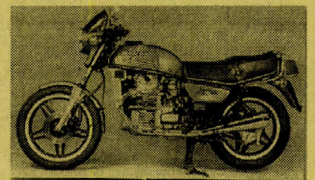
HONDA CBR 400 RR és VFR 400 R eladó. Bálint Mátyás, Baja, Madách Imre u. 44. Tel.: 79/323-370.

HONDA CBR 1000 F megkímélt, karmentes állapotban, dobozokkal, '90-es modellel, első tulajdonostól eladó. Gémes Sándor, 6764

Balástya, Dózsa Gy. u. 32. Tel.: 62/378-302.

HONDA TACT felújított robot. Érdeklődni tel.: 291-1667., esti órákban. Németh Zsolt, 1182 Bp., Kossuth L. u. 164/B.

HONDA VFR 750 FL, '91 augusztusi, 9600 km-rel, nagyon szép állapotban eladó. Tel.: 187-2465.



HONDA CX 500-ast kitűnő állapotban, 1979-es évjáratú, 61 ezer km-rel. Irányár: 130 ezer Ft. Tel.: 62/494-704 este.

JAWA 350 cm³-est, hét és fél évest, frissen vizsgázott, 18 ezer km-t futott. Irányár: 24 ezer Ft. Varga Ignác, 2151 Fót, Arany János u. 5.

KAWASAKI GPZ 1000 RX és Suzuki GS 550 M Katan eladó garanciával, első tulajdonostól. Ifj. Szűcs Lajos, 5700 Gyula, Béke sgt. 64.

Garancia autólámpabolt

AUTÓALKATRÉSZ KIS- ÉS NAGYKERESKEDÉS



Új és bontott
NYUGATI AUTÓLÁMPÁK

vétele és eladása

**KAROSSZÉRIAELEMEK
 SZÉLVÉDŐK FORGALMAZÁSA,
 FÉNYSZÓRÓK FONCSOROZÁSA**

Cím: 1182 BUDAPEST, ÜLLŐI u. 65. TELEFON/FAX: 2-910-925
 TELEFON: 2-910-920

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

KAWASAKI GPZ 750 Uni-Trak, 2 év műszakival, friss fényezéssel, színe metálfekete, új akkumulátorral, teljesen szervizelve (hengergej felújítva, karburátor, gyújtás, szelephézag beállítva). USA-kivitel, 29 ezer mérfölddel, '86-os kiadású. Irányár: 215 ezer Ft. Csere is érdekel, hibás és sérült is. Viszok Tamás, 5900 Orosháza, Tas u. 18/A.

KAWASAKI Z 400-as, 1976-os évjáratú motorke-rékpárt műszaki nélkül (6-7 éve áll), 65 ezer Ft-ért. 250-es Simson másfél éves műszakival 55 ezer Ft-ért, 250-es Simson-motoralkat-részek, Isuzu 2000 cm³-es 45 LE-s dízel 850 kg teher-bírású, 3 személyes, 230 cm platóhosszúságú kiste-hergépkocsit originál 73 ezer km-rel, vonóhoroggal, decemberig érvényes mű-szakival. (Hasonló a Wart-burg, illetve Dacia furgon-okhoz.) Kb. 2x1 m nagysá-gú gépkocsi utánfutót vagy bármilyen kisebb értékű, le-hetőleg 30 évesnél öregebb motorke-rékpárt (lehet üzem-képtelen is) beszámítok cse-rebe. Fazekas József, 7183 Kisvejke, Rákóczi u. 93.

NSU Lambreta 150 cm³-es, 40 éves, jó állapotban lévő,

üzemképes önindító robo-gó eladó, vagy 400—600 cm³-es sportmotorra — érté-kegyeztetéssel — elcserél-ném. Kucserka Zsuzsanna. 7030 Paks, Újtemplom u. 17.

PANNÓNIA P12-es, 1975-ös kiadású, eredeti na-rancssárga, jó állapotban el-adó. Irányár: 25 ezer Ft. At-kári Ferenc, 6622 Nagymá-gocs, Jókai M. u. 75.

PANNÓNIA P20-ashoz mindenféle alkatrészt. Pl.: váltó- és gyújtásfelőli fede-leket, feszültségszabályo-zót, berugókart, fékkart, szénkeféket, teleszkóp-javí-tókészletet, gyújtáskapcsolót, megszakítókat, láncke-rék gumibakokat, kuplung-és váltóalkatrészeket, rövid gázbowdeneket. Továbbá kínálok Pannónia T5-ös, Danuvia 125-ös és D-Cse-pel alkatrészeket. Németh Lajos, 8073 Csákberény, Hősök tere 31.

PANNÓNIA TLF veterán friss műszakival, muzeális értékű, almazöld (eredeti színű), 1956-os, megkímélt állapotban eladó. Liptai Ta-más, 3300 Eger, Váci M. u. 20. Tel.: h. k. sz. 9—16 h-ig Demcsik Zsuzsanna, 36/321-351.

SIMCA 1000 GLS, 25 éves + 2 db komplett autó

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



TOYOTA
ALKATRÉSZ SZAKÜZLET

1146 Bp., Dózsa Gy. út 17.
Tel.: 12-27-258
Fax: 14-24-278

Nyitvatartás:
Hétfő—csütörtök: 8³⁰—16³⁰
Péntek: 8³⁰—16⁰⁰

alkatrésznek, 90%-os mű-szaki állapotban (felújított karosszéria, új fényezés, jó állapotban lévő motor) 40 ezer Ft-ért eladó, vagy 50 cm³-es motorke-rékpárra cse-relném. Szóka István, 1046 Bp., Külső Szilágyi út 40. III/5.

SUZUKI GSX 1100 F típu-sú motorke-rékpárt, 1991-es, 8600 km-t futott, 129 LE-s, 390 ezer Ft-ért. Tel.: 46/391-190.

URAL 750 cm³-es oldalko-csis 93 ezer Ft-ért, Zündapp DB 200, 1938-as 42 ezer Ft-ért, Zündapp DEL 250 cm³-es, 1934-es restaurált 125 ezer Ft-ért, NSU 100-as, hiányos 6500 Ft-ért, Benelli 500-as váz ere-deti első lámpával, közpon-ti rugós első villával eladó. Fűzfa Tamás, 9200 Moson-magyaróvár, Április 4 út 23.

WEISS MANFRED 250 cm³-est, prototípus váz-szám: 001, motorszám: K250-001, Gnome et Rhone CV2 500 cm³-est, OHV bokszer, francia motorke-rékpár 1933—1937, BMW R 12-est, 750 cm³-es, SV bokszer oldalkocsis, 1935-ös motorke-rékpárt. Fo-

dor Péter Alfréd, 1201 Bp. Akácfa u. 87.

YAMAHA XJ 900-as jó ál-lapotban, 35 ezer kilométer-rel, 260 ezer forintos irány-áron eladó. Márton László, tel.: 82/374-008.

YAMAHA XZ 550-es típu-sú motorke-rékpárt, 1988-as teljes idomos, szürkeszínű, új gumik, új akkumulátor, dupla gyújtás, kardánhajtá-sú, utcai, sport típusú, 1996-ig műszakival, vízű-tésű V-motor, hengerenként négyszepes. A motor ára: 220 ezer Ft. Csere esetén el-sősorban min. 400 cm³-es chopper érdekel, ill. VT 500-E, VF 400, ill. Suzuki GS vagy GSX típusok. Nyí-ri Jánosné, 2120 Dunake-szi, Mindszenty József sé-tány 6. Tel.: 27/314-411/144-es vagy 128-as mellék. 6—14 h-ig, Molnár János.

VEGYES

AUTÓS HORGÁSZOK fgyelem! Strandolási és éjje-li horgászási lehetőséget kí-nál a surányi Pázsit Hor-gászfarm (a Szentendrei-szi-geten, a pócsmegyeri bekö-tőtűt mellett). Festői környe-zetben házias koszt, hűtött italok és üdítők.

TUNINGKATALÓGUSOK (Eggenberger, FVD, Elia, Lexmaul stb.), valamint au-tósújságok eladók. Babka Szabolcs, 3100 Salgótarján, Ybl Miklós út 47.

EREDETI német gyártmá-nyú, Bieder márkájú, origi-nál kabrió építősztett VW Golf II-höz. Az átépítéshez a munkát segítő eredeti vi-deofilmeket is adok. Sinkó Gyula, 6343 Miske, Szőlő u. 2. Tel.: Miske 114. 13—19 óráig.

SUN SGA 9000 gázelemző hitelesítve eladó. Tel. 85/310-826.

SPORT AUTÓ 1993 áprili-sától 1994 májusáig megje-



KOVÁCS AUTÓKÖZPONT

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.

lent számok, kizárólag egyben eladó. Vízhányó Gábor, 6900 Makó, Csillag u. 16.

AUTÓ-MOTOR '67-től '91-ig megjelent számait 25 Ft/db áron. Berta Gábor, 9700 Szombathely, Széll Kálmán u. 51/A. Tel.: 94/326-623, 18 h után.

TUNINGLEÍRÁST Lada, Trabant, ETZ 250, Jawa, MZ 125, Simson járművekhez darabonként 300 Ft és postaköltség. Gyenes György, 4300 Nyírbátor, Vasvári P. u. 402.

AUTÓ-MOTOR 1968—1982-ig megjelent számait kínálom. Telefon: 181-3075.

HORGÁSZOKNAK Sírály csónakmotorok, 1 db farmotor, 2 db oldalmotor jó, üzemképes állapotban eladó. Gázsó Sándor, 1119 Bp., Bornemissza u. 27. Tel.: 181-3075.

BRIDGESTONE 170/60-18 (tubeless) új gumit kínálok 13 500 Ft-ért. Gémes Sándor, 6764 Balás-tya, Dózsa Gy. u. 32. Telefon: 62/378-302.

AUTÓ-MOTOR 1977—1993. évi számait egyben vagy évfolyamonként és az AM-Magazin '77—'80-as évfolyamait hiánytalanul kínálom. Nagy Róbert, 7453 Mernye, Ady E. u. 13.

Teljes körű Trabant-szerviz:

- vizsgáztatás,
- motorjavítás,
- gyári alkatrészek eladása

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

OLTCIT-hoz nyugati bordácsszíjat, újat (Continental 394 LA 075) 2000 FT-ért az Autó-Motor 1965, 1966, és 1972—1979-ig megjelent számait, darabonként 100 Ft-ért kínálom. Bartolen Ferenc, 2517 Keszthely, Malom u. 6.

BIEFFE bukósisakot kínálok 7000 Ft-ért, Csiszár Attila. 8000 Székesfehérvár, Vereckei út 17. Tel.: 22/309-576.

CSERE

TRABANT 601/1972-es fehér limuzin felújítva. 42 ezer km-t futott jó motorral és váltóval, akku és rendszám nélkül forgalmival 27

ezer Ft-ért eladó vagy cserélhető nem romos és hiányos állapotú veterán személygépkocsira. P-70 Limuzinra, továbbá kupé vagy kabrió DKW-ra. BMW-re, Wartburgra. Adler-Juniorra. Tatrára megegyezéssel. Bognár, 6070 Izsák, Kosuth út 95.

HONDA V-45 Sabre (VF-750 S), 86 LE-s, vízűtéses, kardános, fedélzeti komputeres, gyári gyöngyházfehér fényezésű, műszaki vizsgás, jó állapotú motorkerékpáromat elcserélném Yamaha XV-750 Spec. vagy kisebb Kawasaki LTD-440, 450 chopperra. Felker József, 3078 Kisterenye, Damjanich út 21.

A CÉL motorok nyomravezetőjének felajánlom irodalomgyűjteményemből:

FIAT Balilla 1100 eladási katalógust, NSU Max. Superlux, Velocette (62), Triumph (56), NSU (1938), BSA (31, 32), Puch (38) katalógusokat, Automobil és Motorújság 1929-es évfolyamát vagy a Magyar Autó Tounning 1937—38-as évfolyamait, Úrvezető 1939-es évfolyamát. Burányi Gyula, 1039 Bp. Losonc u. 5.

OLDSMOBILE Cutlass Calais 4300 cm³-es, V8-as dízel, 2 ajtós, 1979-es évjáratú, 1995. XI. 17-ig érvényes műszakival eladó. Cserre esetén érdekel Mercedes dízel limuzin vagy kombi, jó állapotú, max. 1982-es évjáratú és max. 3 éves Lada. Kőmíves Zoltán, 8000 Székesfehérvár, Berényi út 60.

IGÉNYESNEK, kerékpárral komplett, üzemképes Dongó motor, irányár: 18 ezer Ft, valamint 3 különböző teherbírású és megoldású háztáji szállítójárművek eladók. Elfogadható csereajánlat is érdekel. Alig futott 250-es MZ Trophy mo-

KIPUFOGÓ

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

LOPÁSGÁTLÓ

a Koppány-kormánybi-lincs, vághatlan és látható védelem

FELSZERELÉS

sportkormányok, kipufogódíszvégek, fa- és bőrgombok, alblaktörők, teleszkópos vonórúd stb.

NAGYKER. RAKTÁR

KISKER. ÜZLET

KOPPÁNY

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

ELŐNYÖS,

vásárlóknak

JUTÁNYOS

torblokk, komplett, üzemképes állapotban szintén eladó. Bánfi Sándor, 6800 Hódmezővásárhely III., Juhász Mihály u. 29.

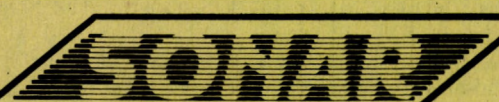
KÉTSZEMÉLYES fa túrakajakot értékegyeztetéssel szőrfre cserélnék. Tel.: 46/391-190.

SKODA
P 126, P 125
FAVORIT

Autósbolt

Közvetlen gyári import beszerzés.

Budaörs,
 Budapesti u. 86.
 Nyitva: H—P: 9—17-ig
 Telefon: 153-7179



AUTO ALARMS

Az elmúlt nyolc évben a világ harmincöt országában több mint három millió ember bízta gépjárműve védelmét SONAR® riasztó rendszerekre.

3 év garanciával

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

KABRIÓKÓSTOLÓ

Berlin a szép idő beköszöntével Kabrió-várossá változik. Noha a nyitott modellek használtan jobban tartják az árakat, mint csukot típusú társaik, némi szerencsével jutányos árú „skalpolt” autókra bukkanhatunk a Spree partján is.

Kétéves, extrákkal zsúfolt BMW 318i Cabrio, 35 ezer kilométerrel, 33 000 márkáért került a szemünk elé. Hatesztendős, szellős bajor 320i táltost, 60 ezer kilométerrel 23 900 márkáért ajánlottak Berlinben. Alig olcsóbb az 1980-as, automata Mercedes 350 SL (20 500 DEM), míg az 1988-as 500 SL még 55 000 márkát ér. 15 hónapos Audi Cabrio 41 900 márkáért reális, hiszen újonnan 68 000 márka volt ez a gyönyörű modell. Frissen vizsgáztatott, hároméves ilyen nyitott Audi a nemesfa belső borítástól a bőrülésekig megannyi luxuskiegészítővel 36 000 márka a belvárosban. Kortárs Ford Escort Cabriót 21 000 márkáért, 1988-as évjáráttal 12 900-ért fedeztünk fel. Elektromosan működő vászontetővel nem drága 19 500 márkáért az 1991-es Opel Kadett 1.6i Cabrio. De nem kell elkapkodni a vásárlást, mert ezt a modellt ennyiért láttuk 1992-es évjáráttal is — egy Renault-telepen. A berlini utcákon, akárcsak szerte Németországban, a VW Golf Cabrio a legelterjedtebb „fedetlen” típus. Háromszendős ilyen modellt, 53 ezer kilométerrel 17 000 márkáért nem butaság megvenni. Az új fazonú, mindössze egy hónapos Golf III. Cabrio, 500 kilométerrel 37 000 márkáért keresi második gazdáját. Ki tudja, miért vesztett ilyen rövid idő alatt kilenczret értékéből ez a csinos kocsi? Hatéves Golf Cabriót 14 300-ért tettek ki mustrára az egyik benzinkútnál, ahol 1979-es Volkswagen bogár Cabrio, üde állapotban, 9700 márka...

Aki nem ragaszkodik a szellős germán járgányokhoz, azoknak éjfekete brit Mini Cabrio, 1989-ből 10 000 márkáért eladó, krómtól csillogóan, bőrülésekkel. Egy 1988-as Porsche 911 Cabrio (62 000 DEM) társaságában három éves Saab 900 Cabriolet pompázik, 34 500 márkáért. Másfél



évesen, még 49 000 márka az ára ennek a svéd modellnek. Mindössze 30 ezer kilométert gurult TVR 350i Cabrio 16 000 márkáért keresi az extravagáns angol típus ismerőit, kedvelőit. A dzsip és cabrio erényeit ötvözi a nyitott Suzuki Vitara. Kétévesen, „csak” 24 000 márka ez a típus Berlinben. A Swift puha tetejű változatának amerikai rokona, a Geo Cabrio, automata váltóval, légkondicionáló berendezéssel, légzsákkal, 1993-as okmányokkal egyenesen olcsó 15 500 márkáért. Persze aki igazán jutányos, használt kocsit akar venni a nyáron, az legjobb, ha az 1991-es Lada Cabrioletet választja. A furcsa küllemű Samara 3500 márka a Spree partján.

MOGYORÓSI GÉZA
Berlin

Jellemző berlini használt kabrióárak:

TÍPUS	ÁR (DEM):
1988 BMW 320i Cabrio	23 900
Mercedes 500 SL	55 000
VW Golf Cabrio	14 300
1989 Mini Cabrio	10 000
Chrysler Le Baron Cabrio	17 900
Alfa Romeo Spider	17 000
1990 BMW 320i Cabrio	29 500
Mercedes 300 SL	85 000
Peugeot 205 Cabrio	16 000
1991 Audi Cabrio	36 000
VW Golf Cabrio	17 000
Lada Samara Cabrio	3 500
1992 Opel Kadett 1.6i Cabrio	19 500
BMW 318i Cabrio	33 000
Suzuki Vitara Cabrio	24 000
1993 Geo Cabrio Automatic	15 500
Audi Cabrio	41 900
Saab 900 Cabriolet	34 500
1994 VW Golf Cabrio Avangarde	37 000

HASZNÁLT AUTÓK, MOTORKERÉKPÁROK ÉS HASZONGÉPJÁRMŰVEK

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

Kereskedő adatai:		Írsz.	Város	Utca		Telefon:	Rádiótelefon:	Fax:
Gyártmány	Típus	Évjárat	LE	Szín	Metál	Ekm	Műszaki A B C E K M R S L R T V eFt + áfa%	
AUTÓCENTRUM BT.		6724 SZEGED		Kossuth Lajos sgt. 74.			(60)-381-369	
AUDI	100	2.3 E	91	136	DIPLOMATAKÉK	65 //	-- CE -- S -- T --	1840
CHRYSLER	LE BARON	2.21 CAB.	89	105	BEIGE	M 93 //	--- E - MR S L - T -	1050
FIAT	TIPO	1.7 D	94	60	GRAFIT	M //	-----	1090
MAZDA	323 I		91	80	FEHÉR	70 //	-----	980
MAZDA	626 COUPE	2.0 i	88	95	PIROS	90 //	-- CE -- S -- T --	780
MERCEDES	250	D	88	90	fahéjbarna	M 96 //	A - C - - - S - - T -	1490
MERCEDES	E250	D	94	113	FEKETE	M 1 //	A - CE - - - S L - T -	4550
MERCEDES	E250	D	89	90	FEHÉR	98 //	A - CE - - - S L - T -	1680
MINI MORRIS	1.0		87	42	FEKETE	90 //	-----	420
NISSAN	MAXIMA	3.0 CV6	91		GRAFIT	M 60 //	-- CE - - S L - T -	2150
OPEL	ASCONA	1.6 SR	90	85	EZÜST	M 125 //	-----	9260
PEUGEOT	605	2.0 SRI	90	121	MÉREGZÖLD	M 70 //	A - C E - - - - T -	1490
PORCHE	911	3.3 T	86	300	LILA	M 115 //	-- E - - - L - T -	3750
PORCHE	94422.5		85	160	MAHAGÓNI	M 166 //	--- MR - - - T -	1160
RENAULT	R11	1.4 TS	83	60	PIROS	136 //	-----	280
RENAULT	R19	1.7 I	89	90	PIROS	80 //	-- CE - - - - T -	660
SUZUKI	SWIFT	21.3 CABR	93		PIROS	28 //	--- MR - - - -	1250
TALBOT	FURGON	1.1	83	50	SÖTÉTKÉK	130 //	-----	185
VW	GOLF21.8 IGL		90	90	MEGYPÍROS	85 //	-- C - - - - S - - T -	780
AUTÓFER-KURZ KFT.		6725 SZEGED		Vásárhelyi Pál u. 6.			(62)-332-327 (62)-322-327	
MERCEDES	E200		94		FÜSTEZÜST	M //	A - C - K - S - - - -	4843
FIAT	REGATTA	1.9 D	88	65	FEHÉR	85 //	-- C - - - S - - - -	458
LISZ	LAKÓKOCSI		87		FEHÉR	//	-----	220
MERCEDES	E250	TD	84		ALMANDINVÖRÖS	//	A - C - K - S L - - -	6259
SUZUKI	LJ80		80	45	BARNA	145 //	-----	325
WARTBURG		1.3 SPTT	89	68	SZÜRKE	46 //	----- T -	245
AUTÓRÁKÓ KFT.		1089 BUDAPEST		Kálvária u. 9.			(1)-134-4531 (1)-134-4531	
FIAT	TEMPRA	1.9 TD	94	92	GRAFIT	M //	-- CE - - S - - - -	1665
FIAT	TIPO	1.9 TD	94	92	BORDÓ	M //	-- CE - - S - - - -	1535
FIAT	UNO	1.1 IE	94	51	EZÜST	M //	-----	860
LANCIA	THEMA	2.8	86	155	ARANY	M 144 //	-- CE - - - - - V	450
LANCIA	Y10 ELIT	1.1 IE	93	51	ZÖLD	M 6 //	-- CE - - - - -	735
LANCIA	Y10 ELIT	1.1 IE	93	51	FEHÉR	4 //	-- CE - - - - -	725
CABRIO KFT.		6725 SZEGED		Petőfi Sándor sgt. 85/B.			(62)-311-024 (62)-311-024	
ALFA RÓMEÓ	164	2.5 TD	86		KÉK	140 //	-----	1200
AUDI	100	2.0 E	92		TINTAKÉK	56 //	A - - - - MR S - - T -	2060
AUDI	100	2.3 E	91		BRONZ	M 71 //	-- CE - - S - - T -	995
BMW	324		TD	89	KÉK	M 136 //	-- C - - MR - - - -	880
BMW	525	I	90		SZÜRKE	M 130 //	A - - E - MR - - - -	1455
FIAT	RITMO	85S	86			M 110 //	-- CE - - - - - 5	350
FIAT	UNO	1.3 D	90		FEHÉR	71 //	-- C - - - - - 5	489
FIAT	UNO	1.5 SX	88		EZÓST	M 84 //	-- C - - - - - 5	365
FORD	ESCORT	1.6	85		KÉK	M 117 //	-----	345
FORD	FIESTA	1.6 D	85		PIROS	136 //	-----	285
LANCIA	PRIZMA	1.9 D	89		SZÜRKE	M 110 //	-- CE - - - - -	428
MERCEDES	260	E			SZÜRKE	M 102 //	A - - E - MR - - - T -	1680
MERCEDES	200	D	80		BARNA	205 //	-- C - - MR - - - -	260
NISSAN	BLUEBIRD	2.0 I	90		SZÜRKE	M 140 //	-- E - MR S - - - -	800
PEUGEOT	405	GRD	93		PIROS	70 //	-- CE - MR S - - T -	995
SUBARU	SEDAN	1.84x4TI	90		ARANY	M 70 //	-----	775
VW	PASSAT	1.8 I	90		FEHÉR	68 //	-- C - - MR - - - T -	1120

Kereskedő adatai:		Írsz.	Város	Utca		Telefon:	Rádiótelefon:	Fax:
Gyártmány	Típus	Évjárat	LE	Szín	Metál Ekm	Műszaki A B C E K MR K S L R T V eFt + áfa %		
FORD JAPAS KFT.		2483 GÁRDONY		Szabadság u. 1.		(22)-355-500	(22)-355-500	
FORD	COSWORTH	93	266	KÉK	M	11 //	A B C E - - - - - T -	5999
FORD	ESCORT 1.8 D	91	59	FEHÉR		46 //	- - - - - K - - - - -	1090
FORD	MAVERICK	94	98	KÉK	M	//	- - - - - T -	3500
FORD	MONDEO	93	88	SZÜRKE	M	//	- - C - - - K - - - -	2100
FORD	RS200	92	146	FEHÉR		2 //	A - C E - - - - - T -	1590
FORD	SIERRA 1.8 TD	91	80	FEHÉR		32 //	- - C - - - K - - - -	949
MAZ-DU		6726 SZEGED		Közép fasor 41-43.		(62)-433-626	(62)-433-626	
MAZDA	323	1.7D	93	57		70 94.11.14	- - - - -	1100
MAZDA	626	2.0 AVT	00	10		110 95.10.15	- - - - -	650
MAZDA	626	2.0 GLX	89	10		130 96.02.14	- - - - -	650
MAZDA	626		00	75		85 95.12.27	- - - - - CD - L - - -	2600
MAZDA	XEDOS6	V6	00	144		30 95.12.15	- - - - -	300
Kereskedő adatai:		Írsz.	Város	Utca		Telefon:	Rádiótelefon:	Fax:
Gyártmány	Típus	Évjárat	LE	Szín	Metál Ekm	Műszaki	Extrák	eFt + áfa %
ENDURO MOTOROSBOLT 7624 PÉCS				Tiborc u. 38.		(72)-318-631	(72)-319-631 1 156-9857	
HONDA	VFR	400 R	87	64	PIROS-FEHÉR	15 //		285
HONDA	VVFR	400 R	87	64	FEKETE-SÁRGA	10 //		289
HONDA	VFR	400 R	89	64	KÉK-FEHÉR	8 //		337
HONDA	VFR	400 R	89	64	KÉK-FEHÉR	18 //		254
KAWASAKI	GPZ	400 R	86	60	FEKETE-PIROS	16 //		273
KAWASAKI	GÉPZ	400 R	87	60	FEKETE-FEHÉR	6 //		289
KAWASAKI	ZX	4	89	62	PIROS-FEHÉR	9 //		321
SUZUKI	DR	350 E	94	34	FEHÉR	//		589
SUZUKI	GS	500 E	94	52	PIROS	M //		559
SUZUKI	GSX	600 F	94	89	PIROS	M //		769
SUZUKI	GSX-R	400	87	59	PIROS-FEHÉR	15 //		259
SUZUKI	GSX-R	400	88	62	PIROS-FEKETE	18 //		322
SUZUKI	GSX-R	750	80	116	KÉK	7 96.12.31		420
SUZUKI	GSX-R	1100	94	155	KÉK	M //		1285
SUZUKI	LS	650	94	31	FEKETE	M //		575
SUZUKI	RG	250 GAMM	88	45	KÉK	16 //		160
SUZUKI	TS	50 XKR	94	6	FEKETE	//		255
SUZUKI	TS	125 R	90	22	SÁRGA	12 //		165
SUZUKI	VS-1400		94	71	BORDÓ	M //		1120
SUZUKI	VS-800		94	60	PIROS	M //		912
YAMAHA	FZ	400 R	87	59	KÉK-FEHÉR	14 //		193
YAMAHA	FZR	400	88	62	PIROS-FEHÉR	18 //		311
YAMAHA	FZR	400388		62	PIROS-FEHÉR	12 //		311
YAMAHA	TDR	125	94	30	FEKETE	1 //		276
SZAVU MOTORCENTER		2030 ÉRD		Bethlen Gábor u. 37.		(23)-365-621	(23)-381-369	
APRILIA	SPORT PRO	125	93	34		//		350
APRILIA	FUTURA	50	91	10		//		210
CAGIVA	ELEFANT	125	94	24		//		395
CAGIVA	ELEFANT	900	91	34		//		490
CAGIVA	MITO	125	91	34		//		290
CAGIVA	T4	350	87	34		//		170
HONDA	CB	750	81	85		//		170
HONDA	CBR	600	88	95		//		300
HONDA	CBR	600	89	95		//		370
HONDA	CBR	1000	87	135		//		370
HONDA	CBR	1000	89	135		//		450
HONDA	CBX	1000	84	105		//		260
HONDA	MTX	80	86	9		//		70
HONDA	NSR	250	89	34		//		190
HONDA	NTV	650	91	46		//		420
HONDA	NX	250	88	27		//		190
HONDA	VF	750	85	92		//		190
HONDA	VFR	750	90	120		//		490
HONDA	XL	125	83	17		//		100

Kereskedő adatai:		Írsz. Város			Utca		Telefon:	Rádiótelefon:	Fax:
Gyártmány	Típus	Évjárat	LE	Szín	Metál Ekm	Műszaki	Extrák	eFt + áfa %	
HONDA	XL	500	85	41		//			180
HONDA	XV	650389		65		//			470
KAWASAKI	EL	250	88	34		//			190
KWASAKI	GPX	600 R	87	82		//			300
KAWASAKI	GPX	750 R	88	100		//			300
KAWASAKI	GPZ	305	85	34		//			120
KAWASAKI	GPZ	500 S	88	50		//			220
KAWASAKI	GPZ	550	85	65		//			180
KAWASAKI	GPZ	900 R	87	120		//			280
KAWASAKI	GPZ	1100	85	100		//			270
KAWASAKI	KLR	250	87	27		//			170
KAWASAKI	VN	750	88	80		//			370
KAWASAKI	ZXR2750		90	121		//			480
KAWASAKI	ZXR	750	92	121		//			650
KAWASAKI	ZZR	1100391		150		//			600
KAWASAKI	ZZR	1100	93	150		//			990
SUZUKI	DR	600	85	42		//			170
SUZUKI	DR	600386		42		//			200
SUZUKI	GSX	550	85	62		//			160
SUZUKI	GSX	600 F	88	85		//			360
SUZUKI	GSX	750 F	89	100		//			450
SUZUKI	GSXR	750	88	100		//			380
SUZUKI	GSXR	750	91	130		//			670
SUZUKI	GSXR	1100	88	130		//			400
SUZUKI	TS	80	88	9		//			80
YAMAHA	DT	80	85	9		//			60
YAMAHA	DT	125	85	17		//			160
YAMAHA	DT	125	86	179		//			130
YAMAHA	FJ	1200	86	100		//			360
YAMAHA	FZ	600	87	100		//			300
YAMAHA	FZR	600	90	100		//			350
YAMAHA	XTZ	660 TENE	92	62		//			500
YAMAHA	XV	535 VIRA	89	50		//			390
YAMAHA	XV	750	86	70		//			230
Kereskedő adatai:		Írsz. Város			Utca		Telefon:	Rádiótelefon:	Fax:
Gyártmány	Típus	Évjárat	LE	Szín	Metál Ekm	Forgalmi	Extrák	eFt + áfa %	
AUTÓ NÉRÓ KFT.		1016 BUDAPEST			Krisztina krt. 81.		1 212-1037	(60)-320-336	1 156-9857
FORD	TRANSIT	2.5	93	FEHÉR	39	//		1550+25	
MITSUBISHI	L300		85	FEHÉR	115	95.01.24		320+25	
AUTÓCENTRUM BT.		6724 SZEGED			Kossuth Lajos sgt. 74.			(60)-381-369	
ISUZU	NPR	3.3D	90	FEHÉR	90	//	6 TONNÁS	1160+25	
VW	TRANSPOR	1.9 BENZ	84		180	//		352+25	
AUTÓFER-KURZ KFT.		6725 SZEGED			Vásárhelyi Pál u. 6.		(62)-322-337		(62)-322-337
IZS	2715		80	ZÖLD		//		50+25	
IZS	2715		82	ZÖLD		//		45+25	
MERCEDES	100	D	89	75	KÉK	85	//	1345+25	
MERCEDES	100	D	90	76	KÉK	40	//	1452+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	
MERCEDES	817	TD	92	165	PIROS		//	4850+25	
ZUK	A11		90		KÉK	110	//	220+25	
VW	TRANSPOR	TD	90	90		106	//	800+25	
FÖLDMUNKÁT GÉPESÍTŐ.		6721 SZEGED			József Attila sgt. 35.		(62)-324-750		(62)-325-369
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	

Kereskedő adatai:		Írsz. Város		Utca			Telefon:	Rádiótelefon:	Fax:
Gyártmány	Típus	Évjárat	LE	Szín	Metál Ekm	Műszaki	Extrák	eFt + áfa%	
FORD CAPITOL		6728 SZEGED		Dorozsmai út 12.			(62)-314-178	(62)-314-178	
FORD	TRANZIT	LWB	92	FEHÉR		6 //		1600+25	
FORD JAPAS KFT.		2483 GÁRDONY		Szabadság u. 1.			(62)-355-500	(22)-355-500	
FORD	MAVERICK	4x4	94	98	KÉK	M		2800+25	
MAZ-DU.		6726 SZEGED		Közép fasor 41-43.			(60)-433-626	(60)-433-626	
MAZDA	B2200	D	65			20 97.03.10		880+25	
MAZDA	B4000	V6	200			8 97.03.10		2240+25	
MAZDA	E2200		68			30 97.03.10	ZÁRT	1040+25	
MB-AUTÓ MAGYARORSZÁG 1133 BUDAPEST				Kárpát u. 21.			(1)-1120-1214	(60)-316-604	(1)-270-1363
MERCEDES	100 COI.	D/24	91			18 //		1720+25	
MERCEDES	100 PLATÓS	D/26	90			33 //		1662+25	
MERCEDES	100 PLATÓS	D/26	90			65 //		1709+25	
MERCEDES	100 ZÁRT	D/26	90			65 //		1685+25	
MERCEDES	100 ZÁRT	D/26	90			36 //		1600+25	
MERCEDES	208 PLATÓS	D/30	90			54 //		1600+25	
MERCEDES	208 ZÁRT	D/33	90			36 //		1500+25	
MERCEDES	208 ZÁRT	D/33	91			70 //		2538+25	
MERCEDES	410 ALVÁZ	D/37	90			60 //		2325+25	
MERCEDES	709 KOFFER		91			60 //		3350+25	
MERCEDES	814 KOFFER	/42	91			41 //		3350+25	
MERCEDES	814 PLATÓS	2/42	92			40 //		3620+25	
RUPESKY		6728 SZEGED		Fonógyári út 2-6.			(62)-324-070	(62)-324-070	
ISUZU	MIDI 200		92	FEHÉR		50 //		800+25	
SUZUKI SZENTGYÖRGYI		6728 SZEGED		Fonógyári út 9.			(62)-313-111	(62)-313-111	
MERCEDES	100	D	90	72		142 //		960+25	
MERCEDES	307	D	80	67		135 //		600+25	
MERCEDES	307	D	82	72		97.06.01		600+25	
MERCEDES	307	D	82	72		156 97.06.01		650+25	
WELSZ KER. ÉS SZOLG.		6772 DESZK		43-as főút mellett			(62)-371-488	(62)-371-488	
BARKAS			85			50 //		156+25	
BARKAS			85			86 //		102+25	
BARKAS	B1000		87	40	SZÜRKE	53 95.12.31		189+25	
DAF	400		87	110	FEHÉR	120 95.12.31		800+25	
DAF	400		91	110		87 96.12.31		1100+25	
DAF	800		79			225 //		3000+25	
FORD	TRANSIT		79			225 //		228+25	
IFA	W50		86			160 //		254+25	
IFA	W50L		84		ZÖLD	140 95.05.31		160+25	
IKARUS	543		88	100	FEHÉR	80 95.04.30		1380+25	
IVECO	22-380		89			540 //		2144+25	
MAZDA	E2200	D	87	80	FEHÉR	112 95.12.31		850+25	
MERCEDES	100		90	90	BORDÓ	96 96.12.31		1200+25	
MERCEDES	307		81	70	SÁRGA	95.12.31		600+25	
MERCEDES	307		88	70	FEHÉR	110 95.12.31		1500+25	
MERCEDES	307	D	88		KRÉM	167 95.08.31		1144+25	
NYSA			88			80 //		102+25	
RENAULT	R4		84			//		136+25	
ROBUR	3001	D	85			//		117+25	
ROBUR	LD3000		87		KÉK	160 95.04.30		160+25	
ROBUR	LD3001		87	80	ZÖLD	114 95.12.31		218+25	
ROBUR	LO3000		87			//		127+25	
ROBUR	LO300		87			85 //		86+25	
STEYR	590 110/f43		78			325 //		308+25	
VW		2.4 D	93			48 //		1280+25	
VW	LT31		89			110 //		880+25	

DIESEL-MOBIL

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

A DIESEL-MOBIL Kft. forgalmaz

AUDI, FIAT, FORD, OPEL, VOLKSWAGEN

típusú személy- és kistehergépkocsikhoz kormány-, illetve trapézgömbfejeket, kuplung-, gáz- és fékköteleket, fékgumicsőveket, főfékhengereket, kerékfékhengereket, féktárcsákat, vízpumpákat, kuplungszerkezeteket, kuplungtárcsákat és kinyomócsapágakat

kis- és nagykereskedelmi áron.

Viszonteladókat 20% engedménnyel szolgálunk ki.

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

Tárcsafékbetétek 1100–4000 Ft-ig

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



**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)
 - **Fékhatómérés** ABS komplett ellenőrzés és javítás
 - Ipari számítógéppel vezérelt fékhatómérő pad
 - Fűtőmű-ellenőrzés és -javítás
 - Teljeskörű karosszerialakatos-munkák, legkorszerűbb huzató-, nyomatópadon.
 - **Gépjárműfényezések hőkezeléssel** és helyszíni színkeverés.
 - Acry - Metál - Gyöngyházmétál
 - **3 év garancia minden típusú gépjárműre.**
- A Coloniál Biztosító ügyfeleinek helyszíni kárfelvétel és javítás. Teljes körű biztosítás ügyintézése.
Fót, Keleti Márton u. 3. Tel.: 06-(27)-358-439

Kereskedő adatai:		Írsz.	Város	Utca	Telefon:	Rádiótelefon:	Fax:
Gyártmány	Típus	Évjárat	LE	Szín	Metál Ekm	Műszaki	Extrák eFt + áfa%
ZANUSO MOTORORSZÁG BUDAPEST III., Rákóczi u. 19. (új Szentendrei út), tel.: 06 30 421-671.							
Aprila	Tuareg Wind 125enduro	1992					230 000
Aprila	Tuareg 125enduro	1987					95 000
Aprila	Tuareg 125enduro	1988					140 000
Aprila	Tuareg 125enduro	1988					140 000
Cagivia	C12 Freccia 125sport	1989					190 000
Cagivia	C12 Freccia 125sport	1990					220 000
Cagivia	C12 Freccia 125sport	1989					180 000
Cagivia	Mito 125sport	1993					320 000
Gilera	R1 125enduro	1989					160 000
Gilera	XR2 125enduro	1992					220 000
Gilera	RRT 125enduro	1989					170 000
Gilera	RRT 125enduro	1989					160 000
Gilera	RX Arizona 125enduro	1988					150 000
Gilera	RX 125enduro	1988					140 000
Honda	NS 125sport	1988					170 000
Honda	NSF 125sport	1989					170 000
Honda	NSF 125sport	1988					180 000
Honda	NSR 125 Fsport	1991					230 000
Honda	NSF 125 Fsport	1992					215 000
Honda	NSR 125 Fsport	1993					245 000
Laverda	125 Customchopper	1987					160 000
Suzuki	Ranrobogó	1988					35 000
Suzuki	Ranrobogó	1988					45 000
Yamaha	YSR 50mini sport	1986					110 000
Yamaha	Mintrobogó	1989					68 000
Yamaha	Jogrobogó	1988					58 000
Yamaha	TZR 125 SPsport	1994					280 000
Yamaha	DT 125 Renduro	1989					160 000
Yamaha	Tenereenduro	1992					180 000
Vespa	50robogó	1988					90 000

CSALÓDOTT CSODÁLÓK

II. CHAMPION-ARBAU RALI

A Hungária Biztosító Rt. Kupáért kiírt hazai ralibajnokság első fordulója kapcsán foglalkoztunk a versenyeket látogató nézők felelősségével, illetve főként felelőtlenységével. A második forduló sem múlt el a közönség okozta problémák nélkül. Történt a pályához túl közel állókat ért személyi sérülés, és ismét voltak olyan gyorsasági szakaszok, ahol a tömegesen veszélyes helyen állók miatt a versenyzők nem nyomhatták tövig a gázt. Az Esztergom környéki versenyen azonban a nézők egy részét kicsit sajnáltam is.

Égészen biztos, hogy ha a máriahalmi gyorsaságit választom arra, hogy végignézzem kedvenceimet, akkor megüt a guta. Fotós kollégámmal ellentétben én Strázsahegyen kezdtem a napot, így megúsztam a nem napsütés okozta ájulást. Ő viszont több ezer érdeklődővel együtt végigbosszankodta a délelőttöt, mert a kutya nem ment arra, erről azonban elfelejtették értesíteni őket. Nem történt különösebb dolog, mint hogy a versenyt megelőzően ürgeöntést rendeltek el az égiek, de a küzdelem napjain sem lehetett senki biztos abban, hogy szárazon megúsza. Az esővel mint nem kívánatos rosszal számolni kellett volna, hiszen a néha csalóka előrejelzés is következetesen borús képet festett. A májusi eső, amely aranyat ér – a jó esőgumival rendelkezőknek mindenképpen –, az esztergomi versenyen különben sem lehetett nagy újdonság. Tavaly hasonló körülmények között pont a máriahalmi szakasz okozott jelentős időkülönbségeket, amiben nem a víz volt a ludas. Talán az elmúlt év kesernyés szája is közrejátszhatott az egyébként valóban reálisan nem teljesíthető útszakasz törlésében. Az ilyen döntés, amely látszólag csak a versenyzőket érinti, alapvetően befolyásol még egy-két dolgot. A máriahalmi „semmit nézők” például tömegesen átkozták a rali ilyen „szépségét”, a versenyzőket kiszolgáló segítő személyzet pedig improvizálásra kényszerült. Az időjárás-változás többnyire bekalkulált egy gondosan elkészített szerviztervbe, a versenyhelyszínek cseréje azonban, ha arról nincs előre ismertett változat, úgynevezett esőtér, még a nagy

csapatoknál is problémát okozhat. A döntéshozók tudják, hogy a rali csapatmunka, mégis hajlamosak elfeledkezni erről. A versenyzők segítségével a következőkben olvasóink is be-

pillanthatnak a rali csapatmunkájába. Az összehasonlíthatóság kedvéért a 4-ik (elmaradt) gyorsasági körüli szerviztervezletet választottuk ki bemutatásra.

FERJÁNCZ ATTILA/TÓTH CSABA ÉS IFJ. TÓTH JÁNOS/PAPP GYÖRGY

Közös szervizterv alapján dolgoznak, tulajdonképpen „összemotyózták” azt, amit lehet. A megnövekedett létszámú nagy csapat munkáját Herczeg Áron hangolja össze és készíti el a szükséges papírmunkát. Ferjanczknál tízen segédkeznek, két mikrobusszal és egy kíséző, üldöző (chase car) autóval. Az üldöző autó minden szervizhelyen ott van, többnyire kíséri a versenyautót is, innen kapta nevét. Ebben az autóban ül Léli Sándor és Molnár Tibor mint főszerelők, és a vészhelyzetek elhárítására is megfelelő dolgokkal tömik tele a csomagteret.

Attila szükségesnek tartja a versenyek alatti teljes „kikapcsolódást”, ezért Csa-



Kulcs a szerviztervhez

Az első sorban a szervizhelyek sorszáma található. A feltüntetett idő a versenyautók várható érkezési idejét jelzi, majd a pontos hely következik. A szervizjárműveket betűkkel jelölik, és rovátkázásuk jelzi, hogy éppen melyik tartózkodik a helyszínen. Az ajánlott út rovában kap helyet a gumik kérdése is, a két autónál külön-külön, Tóthé a felső sor. A szervizmunka sorában kap helyet a munkák elvégzésére álló idő és az üzemanyag-mennyiség, amelynek még az autóban kell lennie. Végül azt tüntetik fel, hogy melyik szervizautónak hová kell továbbmennie.

s. sz.	idő	szerv. pont	A	B	C	D	ajánlott út menet idő	szerv.munka	köv. sz. pont
8.	10 ³⁰	GyKl Bojza					ASG 35 F: F4	not service	A: 9
9.	10 ³⁵	Bojza Bensinbit					SG 35 → DC 4. F: F4 F: Temp → 276 625	Service 25' Bensin 30l	A: 10 C: 12. 52km 65'
10.	10 ³⁵	IEG. elát Ma. mint 7.					W5 WISEL	Service 15' Bensin 30l	AB: 13 D: 15
11.	11 ¹⁵	IEG után Ma. 10						not service	A: 13
12.	11 ⁵⁵	GySC Dobogós dög					Bojza, Orisán, Solnok Dorog, Pélis városkör Pilis-szalattkereszt, Dobogósi	Service 5' Bensin 30l 276 → 276 650	C: 14. 60km 20'
13.	13 ⁰⁰	GyKl Szeres					Esztergom, Tót, Bojza Szeres DS → DC neu 13	Service 8' Bensin 30l A: gyorsasági körüli A: gyorsasági körüli a helyre	A: 14 38km 20' B: 15

II. CHAMPION-ARBAU RALI

bával, a szervicsapattól különváltan, elbújva készülnek. A szervizhelyek kijelölése, az ott folyó munkák meghatározása Ferjácncz privilégiuma.

Az esztergomi versenyen előre nem terveztként az első Strázahegy után gőzteleníteni kellett a járművet. Egy patakkaal táplált pocsoljában megmártózva, a ventilátor befűvésa következtében szauanára váltott a Ford. A másodikon elől-hátul leszakadt a stabilizátor, ehhez kellett átalakítani a futóművet (ők nem cserélnek), és elgörbült a hossztartó, amin már nem tudtak változtatni.

Tóthéknál három mikrobusz és egy követő autó dolgozik, nyolc emberrel. A főszereelő szerepet náluk Igrinyi László és Kohut József kapja. Janika az edzések után elmondja, hogy mit szeretne, de a közös csapat előnyét élvezve egyebet nem kell kitalálnia, sőt rengeteget tanulhat.

A Toyota személyzete a kihívás napjain szintén eltűnik a csapat szeme elől, csak a család maradhat velük.

Az esztergomi versenyen semmi rendkívülit nem kellett csinálnia a szerviznek. Terven felül mindössze egy fékbetétet cseréltek, annyira problémamentes volt a gép. Kivételesen még a keréktárcsa-„gyilkolást” is szerencsésen megúszták, így jóval kevesebb dolga akadt az éjjel-nappal munkára kész főgumisnak, Kwittung Józsefnek.

A két pároson kívül a csapat tagja még, régi érintett a szervizeknél is, a Ferjácncz régi autóját előfutóként hajtó Deák Imre. Ő „Maci-Laci” védjeggyel és jelentős anyagiakkal támogatja a csapatot.

RANGA LÁSZLÓ/BÜKI ERNŐ

Az alap Mauro Nocentini cégétől bérelt versenyautó, amely néha az utolsó pillanatban érkezik meg, általában négy olasz szerelővel és egy kisbusszal. A magyar segédcsoportban öten vannak és három mikrobusz. A villámautóban Top Zoltán irányítja a munkát egy olasz főszereelővel, és velük tart még Vajnai Péter tolmács is. A versenyekkel kapcsolatos alapelképzeléseket már a versenykiírás ismeretében egyeztetik az olaszokkal. A pontosítás csak az edzések után következhet, amikor Ranga meghatározza a műszaki dolgokat és Büki elintézheti a többit. Ernőre marad a ki merre, mikor menjen, mit csináljon, hol aludjon kidolgozása, amelyet aztán Top Zoltánnal egyeztet. A csapat pontos időbeosztás szerint „él együtt” a versenyeken. Nem egyszerűek a közös étkezések,



MARLBORO RALLY TEAM		Rally: ESZTERGOM		Nap: T.		Összes: 05.20	
1.	2.	3.	4.				
Nr. sorozat	Helyiség	Nr. mérk.	gyors.	idő	szereelő idő	service auto	jegyz.
8.							
	HÁRIAHALOM		4. R.	10 ³⁰	4'	EP	
9.						1	
	BAJNA / KOCSMA /		4. C.	10 ⁴⁰	5'	EP	
10.						IVE	FUTÓMŰ-CSERE!
	ESZTERGOM !			11 ⁰⁰	2d	DUC 2 EP	R 76 ↑
11.						1	
	DOBÓGÓKÓ ELÉG.		5. C.	11 ⁵⁰	5'	EP?	
12.							
	TINNYE			12 ²⁰	5'	EP	

mert a vendég szerelők nem szívelik a magyar konyhát, időnként a szállás ellen is morognak. Mindezek ellenére kedvelik a magyar társaságot, és Rangát a „jó ember” kategóriába sorolják. Ez a besorolás a Lancia utolsó vb-s szerelőitől igen kedves, hiszen Aghinit például nem kedvelték, mert állandóan „macerálta” őket, de Sainz is ellenszenvet vívott ki magának a rövid együttlét során. Sokat dicsérik viszont Auriolt, de a legnagyobb sztár náluk emberileg és versenyzőként is Juha Kankkunen.

Az első napon, az előirányzottan felül, mindjárt az első gyors után kapott egy „kis” pluszmunkát a csapat. Strázahegyen 190 km/h-s tempó körül látogattak meg egy árkocsát, amitől megrogyott az autó, elnyiszálódtak a gépháztető stiftjei. A lebegő, helyenként felcsapódó fedél miatt Ranga hol alatta, hol felette próbálta kémlelni az utat. A renováláshoz még egy kis féltengelycseré is hozzátartozott.

A Marlboro-csoportba tartozik a Kiss Ferenc/Géczi Attila páros is, ők azonos szisztéma szerint, de teljesen önállóan dolgoznak. Esztergomban váltóhiba miatt kénytelenek voltak feladni a versenyt.

Náluk a jegyzet rovat tartalmazza a munkálatokat. Az R 76↑ meghatározás az autóra felkerülő gumit jelzi.

ÖRSÉGVÁLTÁS

Az alaposan összekuszált esztergomi versenyen nehéz volt követni az eseményeket. Az I. osztályúaknál öt (!) gyorsaságit nem tartottak meg, egyet pedig a lassító kihelyezésének elmulasztása miatt törölni kellett. A II. osztályúaknál három szakasz esett ki, így jócskán megcsappant az előirányzott táv. A szerényebb útvonal ellenére szépen megfogytakozott a mezőny. A I. osztályban 64 párosból 38-an, míg a II. osztályban 116 autóból 70-en értek célba.

A strázahegyi katonai területen újjáalakított, vegyes talajú gyorsasági szelektálta mindkét osztályban leginkább az indulókat. Az I. osztályban ifj. Tóth János kezdett lehengerlően Tavaly csak kívülről szemlélhette ezt a pályát, mivel autója nem készült el időre. Meglehető, hogy már akkor érezte, itt igazán katonásnak kell helytállnia. Az első nap végén egyöntetű véleményként fogalmazódott meg, hogy a nagy Tóthé volt. Rendkívül indiszponáltan autózott ugyanis Ranga László, aki valószínűleg nem rajong az eső áztatta Esztergomért, hiszen tavaly hasonló körülmények között hajított érdebe autóját. Ferjácncz Attila és Faragó Szabó András a féldőre tisztességesen ledolgozták az első gyorson szerzett hátrányt. Igazán jó passzban volt viszont Turi Tamás, most a nagy Tóthé sem hagyta cserben, így az N csoport él

OROSZLÁN LÁSZLÓ/OROSZLÁN TIBOR

A Mitsubishi megszállottjai Magyar Imre vezetésével három mozgó (költöző) és egy álló (nagybusz) szervizzel dolgoznak. Náluk nincs követőautó, sem rádiókapcsolat. Laci határozza meg, hogy mit szeretne, Tibi egyeztet, hogy mire

	I. Szervizautó	Dóler
	Magyar - Nemeth	1 nap
1. sz. pont	Rajt	Szechenyi tér
2. sz. pont	Strázsa hegyi gyors-vege	(Suzuki gyors-vege)
3. sz. pont	Máriakálnai út a Búnval	Bajna
4. sz. pont	u.a.	2. sz. pont
5. sz. pont	u.a.	3. sz. pont
		Gumicserep + Fűtővíz
6. sz. pont	Ieltételek időjárás	Dobogóra rajt
7. sz. pont	Szonar	Gyors-vege
	Ma hegyi gyors-vege	együtt a Búnval
8. sz. pont	Bajna a kényszerű utat	ha nincs gáz → Búnval
9. sz. pont	u.a.	7. sz. pont Szonar



van lehetőség, és azután közösen döntenek el, hogy mi lesz. Természetesen ők is segítik a szerviz munkáját térképpel és időtervvel, de csak az esetleges új szervizhelyeket nézik meg előre, a régi, bevált dolgokon nem szeretnek változtatni. Ők a hat segítőtől mindig együtt laknak, és nagyon fontosnak tartják a közös étkezéseket, ahol még egyszer megbeszélgetnek mindent.

Az esztergomi versenyt defekttel kezdték, a gyors végén lévő szerviz cserélt kereket. A „versenykavarás” okozott zűrzavart náluk, de az improvizálás kivételesen szerencsésen zárult.

Egyszerűsített szerviztervükben (1. autóra vonatkozik) a sorrendiség a legfontosabb.



FARAGÓ SZABÓ ANDRÁS/ GERGELY FERENC

Az Alessandrini Racing & Technology technikai igazgatója, Trébits Sándor vezeti a magyar programot, és ennek keretében irányítja a munkálatokat. A versenykiírás és a pályák ismeretében az információkat kiküldik az olasz főhadiszállásra, és a szerviztervet a helyi viszonyokat kiválóan ismerő Trébits készíti, amelyet egyeztet a versenyzőkkel. Nyolc állandó szerelővel és három szervizbusszal érkeznek a versenyre, amelyhez autóként egy-egy magyar fiú társul. Náluk is létezik gyorsautó egy olasz főszerelővel. A biztonság kedvéért rendelkeznek még két tartalék furgonnal is, amit szükség esetén be lehet vetni. A szervizesek itinerrel együtt pontos útbaigazítást kapnak, de a helyeket közösen is megtekintik. Az olasz csapat meglehetősen sokat zúgólódik a hazai versenyszervezés láttán. Nem nagyon kedvelik, hogy egy versenynapon belül különböző minőségű gyorságik vannak, hiszen erről már mindenütt megszoktak. Mérgelednek a sorozatos pon-

szusszanásnyi előnnyel állt üldözői – Gerencsér, Vojcsik és Oroszlán – előtt.

A Veszprémi házaspár kitünő formáját választotta a felejtésnek. Tavalyi szerencsétlen balesetük után ugyanazokon a pályákon, víz ide, víz oda, keményen hajtották magukat kategóriájuk élére. Az első kieső – az N csoport salgótarjáni harmadikja – a Vizin László/Gönczi László páros volt. Sárdagasztás közben „lőtték” hátra az előttük lévő, szétfűstölve evvel Lanciájuk hűtőjét. Az utolsó kiesők között szerepelt a dr. Konta Imre/Mészáros Sándor kettős. Ők repülési gyakorlattal intettek búcsút csoportjuk ötödik helyének és a pozdorjává zúzott Audinak.

A versenyt záró búcsún Strázsahegyen már nem volt kieső, pedig a még versenyben lévők cseppet sem kímélhették magukat. A második „kisütött” nap ugyanis egyértelműen Rangának kedvezett, és hátrányát fokozatosan ledolgozva, két picike másodperccel, de átvette a vezetést. Régen volt már olyan két-napos verseny, vagy talán még nem is volt, hogy az utolsó gyorsasági döntőn az első hely sorsáról. Ifj. Tóthot megbabonázhatta a „most vagy soha” elv, mert kíméletlenül lépett a jobb oldali pedálra és harcolta ki a győzelemhez szükséges másodperceket.

A dobogóra kerülő párosok végül a salgótarjániával azonosak lettek, de most mindenki más fokra állhatott fel.



Az N csoport győztese a Turi-Tóth duó



Magabiztosan szerzett kategóriagyőzelmet a Veszprémi-házaspár

II. CHAMPION-ARBAU RALI

Megfejtés a szerviztervezhez

PS = a gyorsasági szakaszok száma

ORE = a versenyjármű érkezési ideje

ANT = két szerviz közötti összidő

SQUADRA = a helyszínen tartózkodó szervizautók

SUBITÓ PARTE = azonnal indul **X(+)** + szám = melyik pontra

V = gyorsautó

CAMBIO ASSETTO

TERRA → **ASF** = futóműcsere murváról aszfaltra

MONTARE G-4 = milyen gumi kerül az autóra



atlanság miatt és nekik is bajuk van a magyar konyhával. Az esztergomi versenyen látogatóként illusztris „szerelője” is akadt Faragóékknak, *Piero Liatti* személyében. (Liatti 1991-ben Lanciával, az ART színeiben Európa-bajnok volt, idén, az új Imprezával ismét ő vezeti a tabellát.)

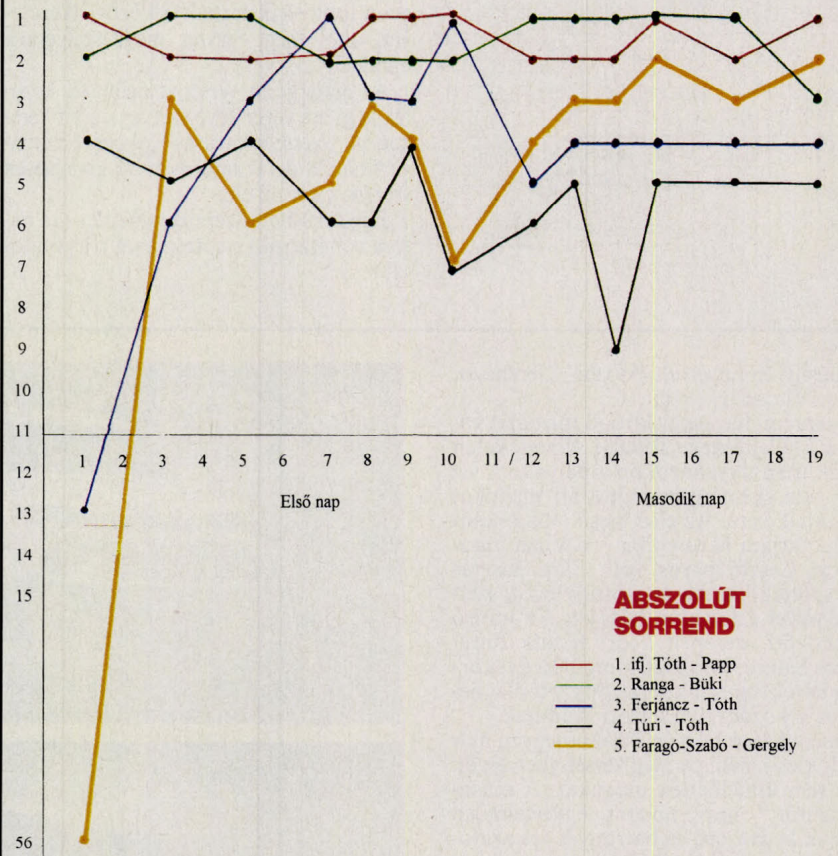
Terven felül dolgozhattak már az első Strázahegy után, amikor egy árokban landolva összetört az olajhűtő. A teljes cserére kevés volt az előirányzott idő, így az olajhűtőt kiiktatva direktbe kötve mentek egy darabot. A versenykuszaság először kifejezetten a segítségükre volt, mert a kívett gyorsaságát követően megoldhatták a pótlást. Okozott azonban később problémát az átszervezés, mert a szakaszok kikerülése teljesen felborította a szerviztervet.

DUDÁS GYULA/GÁBOR JÁNOS

Ugyanolyan lelkesen csinálják, mint ha az értékelésbe számítana. Esőben is tisztogatták autóikat. A többes szám nem véletlen: valaki gumit, valaki autót cserél, de csak akkor, ha előfutó. A murvás pályákra egy Nissan Patrol, az aszfaltra pedig egy Primera GTi. A Nissan főnöke, *George Vanderberghe* ragaszkodik hozzájuk, ők is a Nissanhoz, versenyautó azonban továbbra sincs. *Juhász Mihály* főszerelő így a szerszámosdoboz helyett egyelőre vödört cipelhet.

A. R. T. RALLY ESZTERGOM										data:	stappa:
A	C	TERRA E. HÁLÓ S. B. I.	G	I	ALKOLOS V. I. V. A. D. O. A. A. B. O. R.	V3	K				
B	D	S. I. E. C. I. O. F. A. B. I. T. A. N. O. S. T. E. R.	H	B. O. K. T. O. L. A. N. I. L. E. L. E.	J	V2	V4		T		
LOCALITA'		PS	ORE	ANT	squadra	NOTE		dis	redar	pag.	
6		STRÁZSAHEGY	3	9:30	30'	F	V	V SUBITO PARTE X(-) 7			
7		JUHOSBÁLY	4	10:30	30'	E	V	SOLO EMERGENZA V+E SUBITO PARTONO!!! X(-) 8 (CAMBIO ASSETTO)			
8		ESZTERGOM - KERTVÁROS	5	11:00	30'	F+(E)	V	CAMBIO ASSETTO MONTARE R-55 TERRA → ASF.			
9		DOBÓGÓKÓ	5	11:45	30'	H		4 SUBITO PARTE X(-) 14			
10		MÁRIHALOM	6	12:30	30'	E		V SUBITO PARTE X(-) 11			
11		SZOMOR	6	13:05	18'			SOLO EMERGENZA			
12		TARDOSBÁNYA	7	13:35	18'	F					

RALILÁZGÖRBE

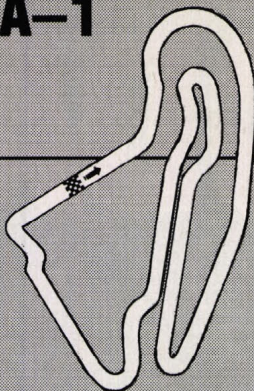


Gyorsasági 1,3,17,19: Dorog – Strázahegy
 Gyorsasági 2,4,16,18: Máriahalom – Bajna (valamennyi elmaradt)
 Gyorsasági 5: Esztergom – Dobogókői elág.
 Gyorsasági 6,9: Máriahalom – Szomor
 Gyorsasági 7,10,12,14: Tardosbánya – Birkolpuszta
 Gyorsasági 8,11 (törölve), 13,15: Lábatlan – Bajna



FORMULA-1 NAPLÓ

FRANCIA NAGYDÍJ



VÉGEREDMÉNY

1994. július 3., hetedik világbajnoki futam. Magny Cours versenypálya. A pálya hossza: 4,250 km. Versenytáv: 72 kör, 306 km. 100 000 néző, napos, meleg idő.

1. Schumacher (D) Benetton B194-Ford V8, 1 ó 38'35,704" (186,216 km/h) – 2. Hill (GB) Williams FW16-Renault V10, +12,642" – 3. Berger (A) Ferrari 412T-V12, +52,765" – 4. Frentzen (D) Sauber C13-Mercedes V10, +1 kör – 5. Martini (I) Minardi M194-Ford V8, +2 kör – 6. De Cesaris (I) Jordan 194-Hart V10, +2 kör

Leggyorsabb versenykör: Damon Hill (GB) Williams FW16-Renault V10, 1'19,678" (192,022 km/h)

RAJTFELÁLLÁS

- Hill (Williams FW16-Renault V10) 1'16,282" (200,571 km/h)
Mansell (Williams FW16-Renault V10) 1'16,359"
- Schumacher (Benetton B194-Ford V8) 1'16,707"
Alesi (Ferrari 412T-V12) 1'16,954"
- Berger (Ferrari 412T-V12) 1'16,959"
Irvine (Jordan 194-Hart V10) 1'17,441"
- Barrichello (Jordan 194-Hart V10) 1'17,482"
Verstappen (Benetton B194-Ford V8) 1'17,645"
- Hakkinen (McLaren MP4/9-Peugeot V10) 1'17,768"
Frentzen (Sauber C13-Mercedes V10) 1'17,830"
- De Cesaris (Sauber C13-Mercedes V10) 1'17,866"
Brundle (McLaren MP4/9-Peugeot V10) 1'18,031"
- Panis (Ligier JS39B-Renault V10) 1'18,044"
Katayama (Tyrrell 022-Yamaha V12) 1'18,192"
- Bernard (Ligier JS39B-Renault V10) 1'18,236"
Martini (Minardi M194-Ford V8) 1'18,248"
- Blundell (Tyrrell 022-Yamaha V12) 1'18,381"
Fittipaldi (Arrows A15-Ford V8) 1'18,568"
- Herbert (Lotus 107C-Mugen V10) 1'18,715"
Comas (Larrousse LH94-Ford V8) 1'18,811"
- Alboreto (Minardi M194-Ford V8) 1'18,890"
Morbidelli (Arrows A15-Ford V8) 1'18,936"
- Zanardi (Lotus 107C-Mugen V10) 1'19,066"
Brabham (Simtek S941-Ford V8) 1'19,771"
- Beretta (Larrousse LH94-Ford V8) 1'19,863"
Gounon (Simtek S941-Ford V8) 1'21,829"
- Gachot (Pacific PR01-Ilmor V10) 1'21,952"
Belmondo (Pacific PR01-Ilmor V10) 1'23,004"

A VILÁGBAJNOKSÁG ÁLLÁSA

VERSENYZŐK

1. Schumacher (D) 56 pont – 2. Hill (GB) 23 – 3. Berger (A), Alesi (F) 13-13 – 5. Barrichello (BR) 7 – 6. Larini (I), Brundle (GB) 6-6 – 8. Hakkinen (SF), Blundell (GB), Wendlinger (A) Katayama (J) 4-4 – 12. Fittipaldi (BR), De Cesaris (I) 3-3 – 14. Frentzen (D), Martini (I), Coulthard (GB) 2-2 – 17. Comas (F), Alboreto (I), Irvine (GB) Lehto (SF) 1-1

KONSTRUKTÓRÖK

1. Benetton 57 pont – 2. Ferrari 32 – 3. Williams 25 – 4. Jordan 11 – 5. McLaren 10 – 6. Tyrrell 8 – 7. Sauber 6 – 8. Arrows, Minardi 3-3 – 10. Larrousse 1

MITSUBISHI- SIKEREK

A Mitsubishi Ralliart csapata az idén nemcsak a rali-világbajnokság, hanem az ázsiai-óceániai kontinensviadalon is teljes létszámmal versenyez. A háromautós Mitsubishi-csapat a távol-keleti sorozat indonéziai nyitófutamán nemcsak az abszolút, hanem a „széria”, N csoport elsőségét is megszerezte. A győztes Eriksson-Permander svéd páros sikeréhez nem férhetett kétség hiszen a 33 gyorsasági szakaszból több mint húszat az északi duó nyert meg. Szintén magabiztosan szerepelt az N csoport győztese, a kanadai Michael Liu is. A csapat vezetői bíznak a jó folytatásban, annál



is inkább, mert a következő verseny az Ausztrál Rali lesz – amely egyben vb-futam is, ahol Eriksson mellett a német Armin Schwarz tereleti majd a másik evolúciós Lancert.

SZANDAVÁR KUPA

Július 30–31-én Szanda környékét barangolják be a tereprali országos bajnokság negyedik futamának résztvevői. Szombaton 13 órától egy előverseny (prológ) keretében „láthatóvá” válnak az egyébként titkos útvonalon közlekedők. Az érdeklődőket szeretettel várják a szandai művelődési háznál, ahol pontos útbaigazítást kapnak.

VERSENYNAPTÁR

1994. JÚLIUS 23–24.

DTM: Diepholz (D)

Rali: Eb-futam: Della Lana Rali (I), szorzó: 5

ob-futam: II. osztály, Miskolc

Gyorsasági motor: vb-futam: Donington (GB)

ob- + zóna-futam: Hungaroring

Triál: vb-futam: Biasca (CH)

Enduro: vb-futam: Cserénfa

Salak: ob-futam: II. osztály, Miskolc

Szuperkrossz: nk- + ob-futam: Solymár

Ralikrossz: nk- + ob- + zóna-futam: Nyirád

Gokart: ob-futam: Kecskemét

Motorcsónak: vb-futam: Cardiff (GB) Formula-1, Formula-3

Eb-futam: Cremona (I) S-750

Hamburg (D) F-500

JÚLIUS 30–31.

Formula-1. vb-futam: Hockenheim (D)

Indycar: Brooklyn (USA)

Rali: vb-futam: Új-Zéland Rali (NZ) július 30–augusztus 2-ig

Motokrossz: vb-futam: Goldbach (D) 125 cm³

Budds Creek (USA) 250 cm³

Salak: vb-futam: Bradford (GB) egyéni középdöntő

ob-futam: II. osztály, Gyula

Hegyi: ob-futam: Parádsasvár

Tereprali: ob-futam: Szanda

Autokrossz: ob-futam: Nagydobos

Szalom, túra: meghívásos: Mezőtúr

Motorcsónak: nk-futam: Varsó (PL) O-350, O-500, S-550
megbízhatósági: Vác

VÍZI CSODA

MOTORCSÓNAK FORMULA-1 ÉS FORMULA-3
VILÁGBAJNOKI FUTAM, DUNAÚJVÁROS



Fotó: BALOGH RÓBERT

Május utolsó hétvégéjének eseményeit minden bizonnyal piros betűkkel jegyzik fel Dunaujváros krónikájában. Az ünnepelésre az ok adott volt már önmagában is, hiszen minden évben emlékezetes az a két nap, amikor a világ édesvízi motorcsónaksportjának legrangosabb résztvevőit látja vendégül a város. Ehhez már csupán adalék, hogy az idén megrendezett Formula-1 és Formula-3 világbajnoki futamok éppen egy jubileummal estek egybe: pontosan tíz évvel korábban tartották Dunaujvárosban először nemzetközi motorcsónakviadalt. A különösen emelkedett hangulatra leginkább mégis az teremtette meg az alapot, hogy a Formula-3 hajóosztályban hazai győztest köszönhetett a közönség. Kétszeresen is hazait, hiszen *Mihaldinecz Rudolf* nemcsak a magyar színeket képviselte, hanem egyben Dunaujvárost is, ahol született.

A győzelemig azonban viharos vizeken keresztül vezetett az út. Még akkor is, ha

az előzetes sajtótájékoztatón mindenki Fürtöskéje csibészes mosollyal az arcán azt bizonygatta, hogy az elképzelhető egyetlen eredmény számára a győzelem, mert szeretne már végre Formula-3-ban is világbajnok lenni. Mondta ezt azután néhány nappal, hogy egyik versenyzőtársa az edzés során összetörte a jobbik hajóját. Maradt a régi, toldozott, feldozott, húsz kilóval megnehezített tartalék, amire egy tavalyi motort szereltek fel. Nem egyszerű egy ilyen hajóval helyt állni egy világszínvonalú mezőnyben, ahol aki tehet, új technikával vette fel a versenyt.

Nem volt könnyű helyzetben egyetlen Formula-1-es versenyzőnk, *Csepregi György* sem, aki szintén tavalyi hajójával és motorjával volt kénytelen indulni. Az edzéseken a huszonhárom nevezett között csupán a tizennyolcadik időt sikerült megfutnia. „Két másodpercet gyorsult a mezőny tavaly óta. Teljesen új fejlesztésűek a hajók és a motorok egyaránt” – nyilatkoz-

ta kissé elkéservede az edzést követően. Ideje alapján azon nyolc versenyző közé került, akiknek egy előselejtezőben kellett megvívniuk a döntőbe kerülésért. Csepregi a futamban fölényesen győzött, ily módon nemcsak a részvétel jogát nyerte el, hanem a rajthelyén is tudott javítani.

A Formula-1 döntőjében a legjobb rajthelyről – némi meglepetésre – az angol *Andrew Elliot* indulhatott, míg a tavalyi világbajnok, az olasz *Guido Capellini* csak eggyel rosszabb pozícióból vághatott neki a versenynek. A harmadik helyről szintén egy tavalyi világbajnok, a Formula-3 1993-as győztese, a belga *Danny Bertels* indult.

A motorcsónaksportban az egyik legfontosabb alapszabály, hogy bukás esetén azonnal leállítják a versenyt. A döntőben

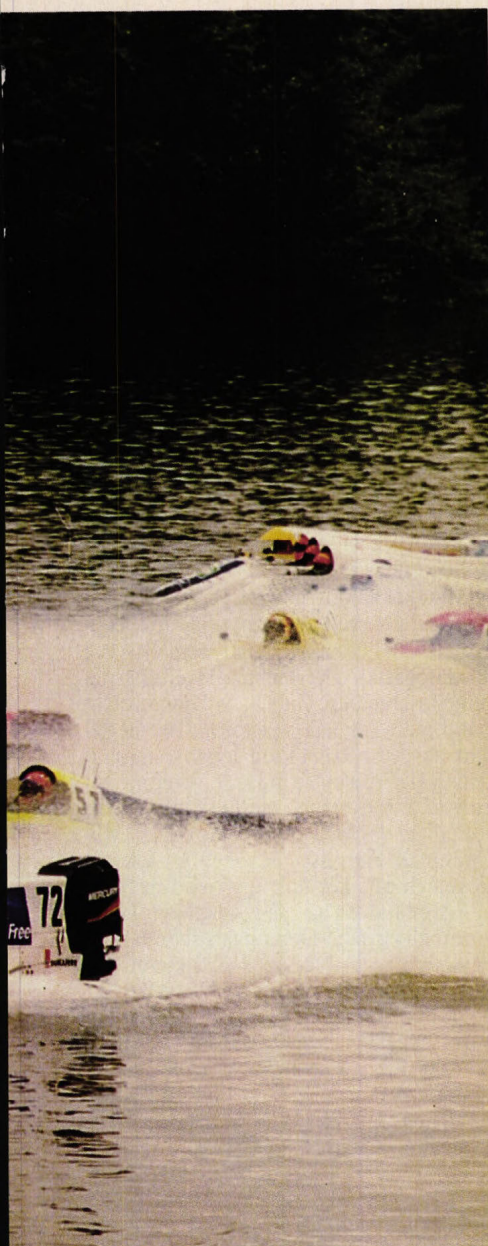
Égész szökőárt kavartak a hatalmas motorok a dunaujvárosi öbölbe. A Formula-1 futamot nyert Anders Andersson lekörözés közbe

Sűrű az élet a Formula-1 rajtjánál. A későbbi győztes (74) éppen egyik versenyzőtársa hátán keresztül próbál előzni

Mihaldinecz Rudi, a vízi csoda. Higgadt versenyzés után ünnepelhette csapatával a Formula-3-ban elért győzelmét

ez éppen négyszer történt meg. Először csupán egyetlen kört teljesített a mezőny, amikor a 22-es rajtszámú versenyző bukkott. Kiemeléskor tűnt fel, hogy hatalmas Malév-matrica virít a hajó orrán. Ez kisebbfajta rémületet keltett a nézők körében, mert sokan azt hitték, hogy egy ma-

Nem Guido Capellini napja volt ez! A bóját ő röpítette a magasba, amiért kizárták a versenyből. Mellette egyetlen Formula-1-es versenyzőnk, Csepregi György forgolódik



MOTORCSÓNÁK-VB

Farkas György nem pártolt át a kenusokhoz, csupán hajója letört úszótését mutatja meg a fényképezőgépek

gyar versenyzőnek kellett feladnia a küzdelmet. A rajtszám azonosításakor derült ki, hogy ijedségre semmi ok, egyrészt, mert *Bernard Sebbah* nem sérült meg, másrészt, mert – mint a nevéből is kiderül – ő nem magyar (hanem francia) illetőségű.

A rajtot egyébként Csepregi nagyszerűen kapta el, az első bolyban volt látható a 19-es hajó. Az új rajt talán még jobban sikerült neki, a második körben már a hatodik helyen hasította a vizet. Az élen a német *Michael Werner*, mögötte az edzőelső *Elliot* száguldott. Hat kört sikerült megtenni, amikor két esemény történt szinte egy időben. Az előző évi világbajnokság negyedik helyezettje, *Tadaki Ishikawa* borult, miközben *Capellini* szabályos bójavadászatot tartott. Eppen a másodikkal végzett, amikor a japán versenyzőt a baleset érte. Mindkét esemény olyan, ami már önmagában is ok a verseny leállítására. Azonnal leintették a futamot és a szabályoknak megfelelően *Capellin*it kizárták a további részvételből.

Sajnos nemcsak ő – és persze *Ishikawa* – nem lehetett ott az immáron harmadik rajtnál, hanem *Csepregi György* sem. „Keresztbe fordult előttem *Peter Eriksson*, amire én elfordítottam a kormányt. Így sikerült elkerülnöm a mindkét hajó számára végzetes ütközést, de az én hajóm mégis hozzáért valahol az övéhez. Kilyukadt az egyik úszótést, ezért fel kellett adnom a versenyt” – adta meg a magyarázatot ő maga.

Az élet azonban még ettől sem állt meg, az újabb rajtot követően *Elliot*, *Werner* és *Jonathan Jones* volt a sorrend. Később *Elliot* kiállt, mindenki eggyel előbbre lépett, s a harmadik helyet az olasz *Fabrizio Bocca* foglalta el. Ez a menet harminckét körösre sikeredett, a végét a negyedik helyen hajózó olasz *Arturo bernasconi* bukása jelentette.

A negyedik starthoz már csupán kilenc hajó sorakozott fel, ekkorra apadt az eredetileg húszfős mezőny. A rajttól azonban csak nyolcan jöttek el, az addig vezető *Werner* nem indult el. Úgy állt, mintha lehorgonyozták volna. Ugyan horgonyt nem vetett, csupán a motorja nem indult el, de ez elég volt ahhoz, hogy csak egy kör hátránnyal vehesse üldözőbe a többieket. Huszonöt kör állt a rendelkezésére, hogy helyzetén javítson. A tavalyi vb-ezüstérmes fergeteges hajrázásba kezdett, és szépen lassan ledolgozta hátrányát. A második helyen hajózó *Boccat* a leintés előtt előzte meg egy fél hajóhosszal, így a dobogó második fokára már ő állhatott fel. A futamot *Jonathan Jones* kiállása után az első helyet elfoglaló svéd *Anders Andersson* nyerte meg.



A királykategória után következtek a hercegek, azaz a Formula-3 hajóosztály tizenhat versenyzője. Mivel *Danny Bertels*, a tavalyi világbajnok egy osztállyal feljebb lépett, így az ezüstérmes *Paul Blackburn* tűnt a győzelemre legesélyesebbnek. Ez a verseny azonban mintha nem a legesélyesebbeknek állt volna, az edzésidők alapján *Blackburn* csak a kettes startpozícióból indulhatott. Tíz másodperccel jobb edzésidőjével a dán *Gert Ladefoged* várhatta a rajtot a legjobb helyről, míg a harmadik pozíciót a brit *Ian Andrews*, a negyediket pedig *Fürtöske*, azaz *Mihaldinecz Rudolf* foglalta el. Formula-3-ban rajta kívül pedig még négy magyar versenyző nevezett, *Sándor Péter*, ifj. *Sándor Péter*, *Márkus László* és *Farkas György*. Utóbbi a versenyen már nem állhatott rajthoz, mert hajója a második időmérő edzés során kettőtörtött.

A döntő a maga módján formabontóra sikeredett, ugyanis megtörtént, amire ritkán találni példát motorcsónakversenyeken. Egyetlen egyszer sem kellett a futamot visszalőni, a rajttól a leintésig egy folyamatosan zajlott a futam. *Mihaldinecz* jól indult, *Ladfoged* hullámcsikjára állva azonnal a második helyet foglalta el. A kettejük közötti sorrend a huszonegyedik körben változott meg, amikor a dán versenyző technikai probléma miatt kiállt, így *Mihaldinecz* átvehette a vezetést. Ekkor kissé lemaradva tőle követte őt *Jan Haugaard* és *Andrews*. A távolság csak akkor kezdett csökkenni, amikor *Mihaldinecz* utolérte a lekörözött *Ken McCrorie*-t. Ő valószínűleg nem hitte el, hogy már lekörözik, ezért amennyire lehetett akadályozta az előzést. „Észrevettem, hogy szivóskodik velem. Vigyáztam, nehogy bedurranjon az agyam, azután kialakítottam egy taktikát, ami bejött” – mondta *Mihaldinecz* a kellemetlen esetről a verseny után. Ezek voltak a nézők számára a legizgalmasabb pillanatok. A végül sikeres előzőskor szinte egy emberként sóhajtott fel a vízpar-

ton szorongó mintegy húsz-huszonötezer ember. Nem sokkal később *Haugaard* lelassult, a második helyet *Andrews* foglalta el, de ezután már nem változott a helyzet. A magyarok közül *Márkus* a nyolcadik, *Sándor Péter* a kilencedik, fia, ifj. *Sándor Péter* pedig a tizedik helyen fejezte be a versenyt.

A verseny leintése után a győztesek tiszteletkörieket futottak, és közben *Mihaldinecz* hajójának motorja leállt. Megpróbálták beindítani, ami csak némi szerelés után sikerült. Ekkor derült ki, hogy az indítómotor behúzóágnese meghibásodott a verseny alatt. Vagyis, ha a futamot csak egyszer visszatették volna, lehet, hogy *Fürtöske* nem tudt volna újra elrajtolni. Szerencsére újrajstart nem volt, s a verseny után *Mihaldinecz* megérdemelten léphetett fel a dobogó tetejére.

Mindkét hajóosztályban ez volt az évadnyitó futam, ezért a versenysorozattal kapcsolatosan álló magas rangú személyiségek is ellátogattak a versenyre. A versenyt támogató *Dunaferr* vállalat és *Dunaújváros* önkormányzatának vezetőin kívül megjelent az egész bajnokság lebonyolításáért felelős *IDEA Marketing S.A.* vezetője, *Niccolo di San Germano*, de hozzánk látogatott *Poles Fröhling* is, a Nemzetközi Motorcsónak Szövetség elnöke. A versenyt követően tőle kértünk egy rövid interjút

– Úgy tudom az egész világbajnoki sorozatban egyedül *Dunaújvárosban* tartják egyszerre az F-1 és az F-3 futamot. Ö szerint ez egy szerencsés egybeesés?

– Pontosanom kell, ugyanis *Dunaújvárossal* együtt összesen három helyszínen rendeznek egy időben F-1-es és F-3-as futamot. Ez talán annyiban különbözik a többitől, hogy mindkét kategóriában ez volt az idénynyitó verseny. S hogy ez jó-e? Szerintem a szervezőknek nem olyan nagy öröm, mert kétszer annyi versenyzővel kell megbirkóznuk és a verseny sokkal alaposabb szervezést, előkészítést igényel. A nézők számára viszont nagyon jó, hiszen sokkalta nagyobb show-t láthatnak, mintha csak az egyik kategóriában rendeznének futamot.

– Ha már szó esett a szervezésről. Elégedett a magyar rendezők munkájával?

– Tökéletesen. Profi volt a rendezés és profi a lebonyolítás. Apróbb hibákat ugyan elkövettek, de ezek egyrészt nem voltak jelentősek, másrészt máshol is megtörténhetnek volna.

– Biztonsági oldalról is megfelelt a verseny?

– Igen, bár szerintem nem kellett volna ennyiszor leállítani a versenyt. Annyira nem voltak veszélyesek a helyzetek.

– Jövőre ismét találkozunk?

– A verseny jövőre biztosan itt lesz, ez rajtunk nem múlik. A lebonyolítás tökéletes volt, a biztonságra nem lehetett panasz, a pálya is nagyon jó. Az már kérdéses, hogy én is eljövök-e, mert rengeteg az elfoglaltságom, nem biztos, hogy az időmből futja majd. De ha tehetem, itt leszek.

G. M.

TRAGÉDIÁK ÉS VIZSGÁLATOK

Az 1994. május 1-jei imolai futam a Formula-1 történelmének fekete hétvégéje. A világbajnokság harmadik futamán, az edzősen halálos balesetet szenvedett **Roland Ratzenberger**, a Simtek-Ford-istálló versenyzője. **Aytron Senna** életét a Tamburello kanyar betonfala oltotta ki. **Rubens Baricello**, a Jordan-Hart pilótája szerencsére megsúszta egy fejsérüléssel és kéztöréssel, másnap saját lábán hagyta el a kórházat.

A balszerencse egyetlen pillanatra sem tágitott San Marinóból, a szerencsétlenség-sorozat folytatódott. A bokszyfolyosón négy szerelő szenvedett életveszélyes sérülést, egy leszakadt kerék pedig a starttribün nézőit tarolta le.

A következő futamon, Monacóban **Karl Wendlinger**, a 25 éves osztrák versenyző csapódott neki egy pálya melletti vizesballonnak (?). Azóta a hetekig tartó kómából visszatért, de hosszú rehabilitációs folyamatnak néz elébe.

A tragédiák kivizsgálása azóta is tart, kielégítő eredmény azonban nem született. Am a balesetsorozat rávilágított arra, hogy a Formula-1 szabályai nem szolgálják száz százalékgig a biztonságot.

Max Mosley, az FIA elnöke a baleseteket követően bejelentette, valóban szükségesnek látja a változtatásokat, ez azonban csak egy alaposan átgondolt folyamat eredménye lehet. A sebtében hozott pánikintézkedések nem érnek célt. Mindazonáltal az autók teljesítményét csökkenteni kell, többek között a benzinátfolyócső szűkítésével.

A bokszyfolyosóról azonnali hatállyal kiltották a szerelőcsapatot, amikor a versenyautó nem tartózkodik benn. A folyosó



Aytron Senna, élt 34 évét. Halála még mindig talány

be- és kijáratánál minimális sebességet írtak elő.

További várható intézkedés – a versenyzők nyomásának engedve – a nyak- és fejdélem fokozása, esetleg légszák beszerelése.

Michael Andretti szerint az Indycar-autók a törzs szélessége miatt lényegesen biztonságosabbak, mint a Formula-1-esek. **Jonathan Palmer** a cockpit magassága miatt is masszívabbnak ítéli az indycar autókat.

Senna halálával kapcsolatban még mindig csak találgatni lehet. A kicsúszás helyétől 18 méterre féknyomot találtak, ez alátámasztani látszik a tényt, hogy a balesetet nem vezetői hiba okozta. **Keke Rosberg** és

Jonathan Palmer a televíziós felvételeket többször és kockáról kockára alaposan végignézve meggyőződéssel állítják, hogy a brazil nem hibázott. A Goodyear képviselője, **Tony Shakespear** véleménye szerint a gumik sem okolhatók. Senna autója 120 kilóval többet nyomott volna, ha a benzinstopot nem vezetik be, s ha az a betonfal nem lett volna ott... Túl sok kérdés, túl sok feltételes mód, biztos válasz azonban még mindig nincs. A pálya tulajdonosai is „tisztának” vallják magukat, a szigorú inspekciónak mindent a legnagyobb rendben talált.

Az elhúzó vizsgálatok, a találgatások és mememondák, a „senki sem hibás” jelenség szomorú alkalom arra, hogy felidézzük 1988. június 24-ét. A pénteki edzésen **Kesjár Csaba** autóversenyző, többszörös magyar bajnok a németországi Norisringen edzés közben a korlátnak ütközött, és sérüléseibe a helyszínen belehalt.

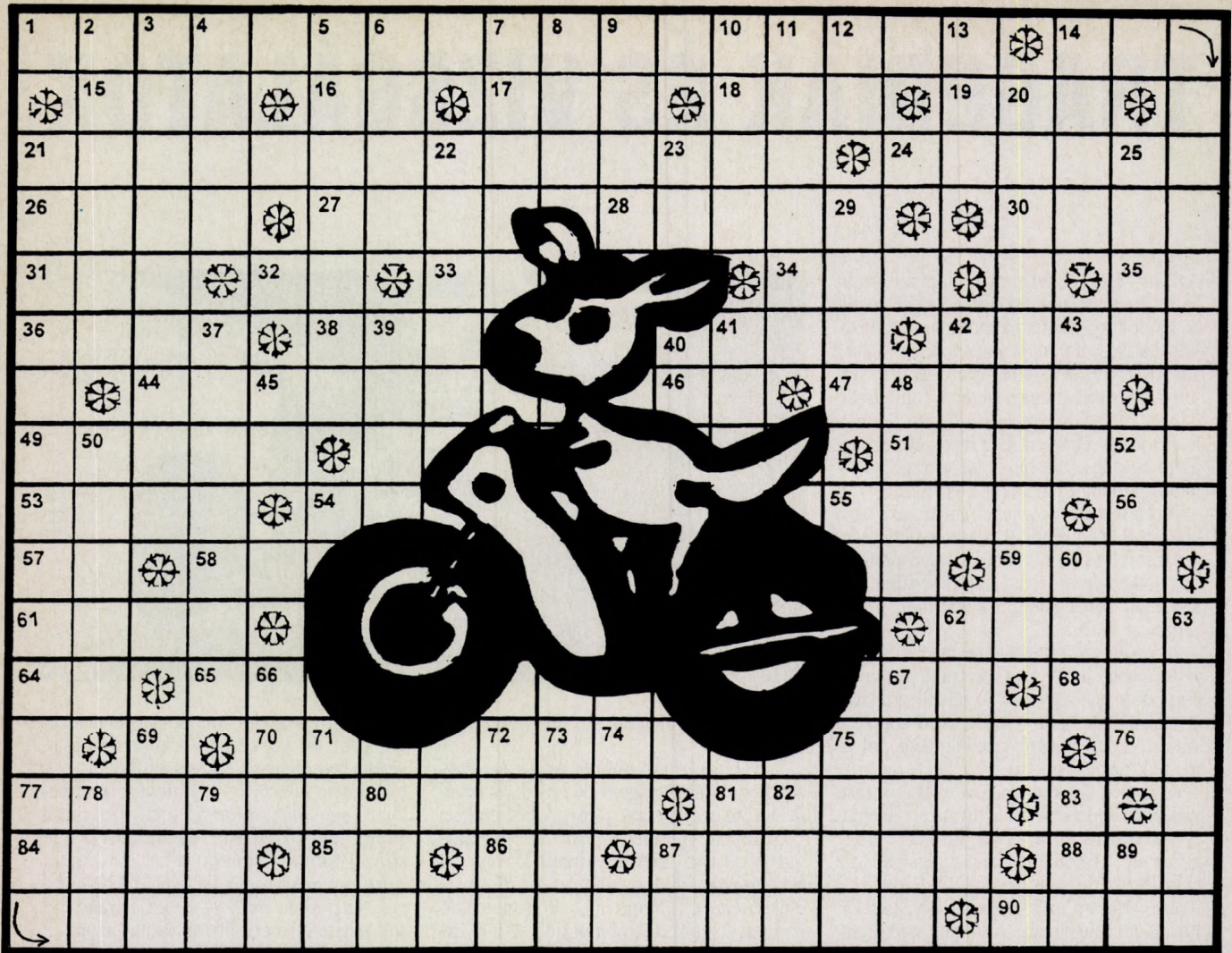
Találgatások, fejtegetések kaptak szárnyra a baleset kapcsán. Hihetetlen volt, hogy egy ilyen kiváló versenyző, aki a gokarttól kezdve a versenyzés valamennyi lépcsőfokát végigjárta, s már a legmagasabb kategória kapuit döngette, ekkora hibát követett volna el. Az orvosi jelentések szerint egészségügyi változás nem okozhatta a tragédiát. A Dallara egy balkanyar után mégis nyílegyenesen száguldozott a falnak.

A rendőrség azonnal lezárta a pályát és környékét, az ügyészség lefoglalta az autó roncsait, és teljes hírzárlatot rendelt el. Megkezdődött a több mint egy évig tartó vizsgálat. Azt a tájékoztatást kaptuk: Kesjár Csaba halálát fékhiba okozta.

K. A.

Kesjár Csaba volt az első s ez idáig az utolsó magyar autóversenyző, aki Formula-1-es autóban ültetett





MINIMOTOR

Rejtvényünk megfejtései a gyorsasági minimotorozással kapcsolatosak. A megfejtést beküldők között Autó-Motor feliratú pótlókat sorsolunk ki.

Beküldendő: a vízszintes 1., 14., 21., 77. és a függőleges 20., 21., 63. 2 sor.

Beküldési határidő: 1994. augusztus 4.

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

A borítékra, kérjük, írják rá: MINIMOTOR

VÍZSZINTES

1. A minimotoros sportág egyik fő szponzora (Zárt betűk: H, Á, A, T, T) 14. A gyorsasági minimotor 80 cm³-es kategória bajnoka (Zárt betűk: A, G, D, D) 15. TEY 16. ÁÁÁ! 17. Román gépkocsitípus 18. A hét vezér egyike 19. Angol sör 21. A gyorsasági és szlalom 50 cm³-es automata motorok kategóriájának bajnoka (Zárt betű: C) 24. Kényes 26. Leir betűi, keverve 27. Tartalék 28. Női név 30. Táj jelzője 31. NST 32. Állóvíz 33. Vagy, angolul 34. Igen, angolul

35. Ás visszafelé! 36. A görög ábécé egyik betűje 38. LEÁ 40. Bevetetlen szántóföld 42. Mutató névmás 44. Megszerez 46. TO 47. Cseppfolyóssá válik 49. Magyarországi település 51. Levél küldője 53. IRÓA 54. Igekötő 55. BETÁ 56. Ellenérték 57. Málta és Spanyolország gépkocsijele 58. Patás állat 59. ZSR 61. Információ röv. 62. Szirt betűi keverve 64. Tagadószó 65. Tegnap holnapja 67. Ausztria és Olaszország gépkocsijele 68. ODO 70. Parc Ferme röv. 72. Elterő 75. Séma betűi, keverve 76. Orosz folyó 77. A szlalom 80 cm³-es kategória bajnoka 81. Nyílvesszőtartó 84. Fogkrém-márka 85. RŰ 86. Azonos betűk 87. Férfi-név 88. Függ 90. Vágóeszköz

FÜGGŐLEGES

2. Sor végén álló 3. Humorista 4. Üzem 5. Reszelő 6. IKNO 7. Kocsisülés 8. Tollforgató 9. Zoltán becézve 10. Férfi-név 11. Hervadt 12. Szintén 13. OAY 14. MEFI 20. A gyorsasági és szlalom 50 cm³-es váltós motorok kategóriájának bajnoka (Zárt be-

tű: Y) 21. A legrégebben alakult gyermekmotor-egyesület (Zárt betűk: Z, I, T, S, A, S) 22. Atíró betűi keverve 23. Tova 25. Fakószóke 29. Előtag: légi 37. Lehetőség 39. Azonos betűk 40. Járda 41. Japán játék 42. Mókus 43. Belgium, Németország és Ausztria gépkocsijele 45. Tagadószó 48. Fele betűi, keverve 50. Irén, franciául 52. Multság 60. Mondat eleme. 62. Egyik folyónk 63. A minimotoros versenyek betétfutó kategóriájának bajnoka (Zárt betű: O) 66. Az egyik szülő 67. Vonatkozó névmás 69. Orosz férfi-név 71. Hamis 72. Tej, angolul 73. Nem ülő 74. SA 75. Liga visszafelé! 78. Az államnak fizetjük 79. Old visszafelé! 80. Hőjelenség 81. Azonos betűk 82. ETÁ 83. Nem mozdul 87. Névelő 89. Állati lakhely

Bencs János vagyok, születtem 1955. II. 14-én. B kategóriás vezetői engedélyt 1980. II. 15-én kaptam, 3 hónapi tanfolyam és bukás nélküli, szokásos elméleti és gyakorlati vizsga után. Így 14 éve folyamatosan vezetek mindenféle autót a kategórián belül baleset nélkül. Persze azért angyal nem vagyok, tiltott parkolásért, záróvonal-átlépéséért én is kifizettem egy kis pénzt.

Annak idején a B mellé A kategóriára 200-valahány forint befizetése és egy vizsgakör megtétele után szerezhettem volna jogsit. Az akkori motorkínálat nem vonzott a motorozásra.

Mára azonban nagyot változott a világ. A választék bővül, az autózás lassúvá és akadályozottá vált. Így 1993 nyarán elhátároztam, megszerzem az engedélyt A kategóriára is. Most nem részletezem a dolgot, a lényeg, hogy az „európai jogosítványreform” keretén belül, már a tanfolyam ideje alatt korrigálták a jelentkezési lapomat A1-re, azzal az indoklással, hogy csak A1 után jöhet az A kategória. Normaidőn belül, a téli szünetet beszámítva, ismétlés nélkül 1994. június 6-án megkap-

tam az áhított pecsétet 150 cm³-es korlátozással. Ez még testvérek között is 11 hónap. Kérdésemre, mely szerint, mikor lesz ebből sima A, a közlekedési felügyelet illetékese közölte, érdeklődjek a képző szervnél.

A tanfolyam vezetője szerint majd plusz 1 év múlva, ha újra rutin-, illetve közlekedési vizsgát teszek, vezetési gyakorlat és vezetési napló igazolásával, ami kb. 5000 forint.

Tehát egy A kategóriás jogsit megszerzéséhez két évre, kb. 15 000 forintra és hét vizsgára van szükség az „európai jogosítványreform”-ot és a minimális időt figyelembe véve. Úgy tudom a „reform” azt hivatott lehetővé tenni, hogy a 16. évüket betöltött fiatalok is vezethessenek 125-ösöket.

Kérdéseim a következők:

Miért kell nekem 150 cm³-ig vizsgáznom, ha az életben nem akarok kismotort használni?

Miért nem vizsgázhattam a 39 évemből következő kellő komolysággal egyből 150 cm³ feletti kategóriából? Ezek szerint ha valaki ilyen korban motorozni szeretne, bizonyára agyilag visszafejlődik a 16 éves szintre. Ezzel nem a 16 évesek képességeit szeretném lebecsülni, viszont, aki a rendeletet hozta, szerintem, az életben nem motorozott. Az a szerencse, hogy nem méretreigazítás történik! Rugalmasan úgy kell kezelni egy helyzetet – biztos ismerik –, „aki 1,80 magas az jó, aki alacsonyabb,

megnyújtjuk, aki magasabb, annak levágjuk a fejét”.

Főleg hogy a teljesítmény nem mindig egyenesen arányos a nagy sebességgel. Például Harley Sportster: 46 LE/34 kW = 114 km/h – 883 cm³, Cagiva Super City: 27 LE/20 kW = 150 km/h – 125 cm³ (katalógusadatok).

Elnézést a kifejezésért, de szerintem aki „hülye”, az kismotort is a falra kenheti magát. Egy a lényeg, ennek így semmi értelme – legfeljebb a tanfolyam szervezőinek jelent plusz pénzt – mert 14 év aktív B-vel akár 5-6000 cm³, űrtartalmú autóval, 270 km/h-val mehetek, pl. D. De motortal 150 cm³ a határ.

Szerintem lehetne ezt tökéletesíteni: segédmotortól is le kellene vizsgáztatni a vén esetlent. Vagy a B kategóriát csak 500 cm³-ig kiadni, csak később a nagyobb lökettérfogatúakra. Természetesen csak megfelelő tanfolyamok és vizsgák után. Akkor már biztos rajtunk röhögne egész Európa.

Elnézést, ha feltartottam önöket, köszönöm hogy levelemet elolvasták, remélem korom és egészségem, meg a hatóságok lehetővé teszik, hogy az életben még motorozzak. Bár az Autó-Motor 1994/11. száma szerint: „Amerikában a motorozás kortól, nemtől és súlytól függetlenül népszerű”, én tudom, ez nem Amerika, de mi, ugyebár, nem is oda tartunk.

Bencs János
Dunaújváros

SZUPER ÉLŐ TELEFON BULI

Beszélj más szellemes emberekkel egész MAGYARORSZÁGROL

- * szórakozás
- * randevúzás
- * találkozás

No.1 Party-Telefon Magyarországon



VALAKI MINDIG VÁR RÁD!

Buli van a telefonban

SZEREZZ ÚJ BARÁTOKAT 24 ÓRÁN KERESZTÜL

EGYSZERRE 14 MÁSIK TELEFONÁLOVAL CSEVEGHETSZ

Az első és legsikeresebb MAGYAR-ÉLŐ-TELEFON-PARTI

Tárcsázz most

Ez nem rögzített üzenet. Elővonal felhívásoknak. Csak 75 Ft. 1/2 perc.

00.1809.537.0694

Akár a kaméleon,
a Subaru Libero 1200
4WD alkalmazkodik
a követelményekhez.



FÓKUSZ

A rabló-pandúr harcból mostantól biztosan a pandúrok kerülnek ki győztesen a rendszámazonosító radar segítségével



SPORT

A gyorsasági motorsport rajongóinak több mint két évet kellett várniuk egy eseménydús hungaroringi hétvégére

KIRAKAT

Régi autók korszerű technikával felszerelt másolatait elkészíteni óriási kihívás. Az eredmény magáért beszél

47. évfolyam, 15. szám
Megjelenik kéthetenként

Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta, árusításban megvásárolható az alábbi terjesztők hirlapárusainál: Magyar Posta, Extra-Hír Kft., Budapest-Press Kft., R-Press Hirlap- és Könyvterjesztő Kft., Új Passz Kft., Medvez és Társa Kft., Bohus Kálmán magánvállalkozó, Zuna László magánvállalkozó. Előfizethető a hirlapkészítő postahivatalokban, a Posta hirlapüzleteiben és a Hirlap-elfőzetési és Lapellátási Irodában (HELIR), Budapest XIII., Lehel u. 10/A 1900, közvetlenül vagy postautóvalnyon, valamint átutalással a HELIR 215-96162 pénzforgalmi jelzőszámra. Egy szám ára: 97 Ft, előfizetési díj: egy óra 188 Ft, negyedévre 564 Ft, fél évre 1128 Ft, egész évre: 2256 Ft. Külföldön terjeszti a Kultúra Kútkereskedelmi Vállalat (H-1389 Budapest, Pf. 149.) Kéziratokat, képeket és rajzokat nem örzünk meg és nem küldünk vissza. INDEX: 25180, HU ISSN 0005-0792

FŐSZERKESZTŐ: OCSKAY ZOLTÁN • OLVASÓSZERKESZTŐ: M. Nagy Péter • TERVEZŐSZERKESZTŐK: Kelényi Katalin, Major-Maróthy Szabolcs, Várhelyi László • ROVATVEZETŐK: Besseney Krisztina (sport), Gajdán Miklós (motorkerékpár) 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 Hirlapkiadó Vállalat 1959 Budapest VIII., Blaha Lujza tér 3. Telefon: 138-2399, 138-4306 FELELŐS KIADÓ: DR. MOLNÁR PÉTER vállalati biztos. Kossuth Nyomda Rt., Budapest, FELELŐS VEZETŐ: SZÉKELY KÁROLY vezérigazgató

HOMASITA KFT. Autófelszerelési cikkek

a legnagyobb választékban,
a legolcsóbb árakon.



Áruházunkban
2500-féle autófelszerelési cikkel várjuk
vásárlóinkat.



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

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, kerékcsapágyak,
akkumulátorok

B BRADI
féktárcsák

cifm
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



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