ELŐFIZETŐKNEK: 87 FT

autó motor

13

ALAPÍTVA: 1948. • 1994. JÚNIUS 21. • ÁRA: 97 FT

LAGUNA–MONDEO



ÖSSZEHASONLÍTÁS

FIAT PUNTO CABRIO

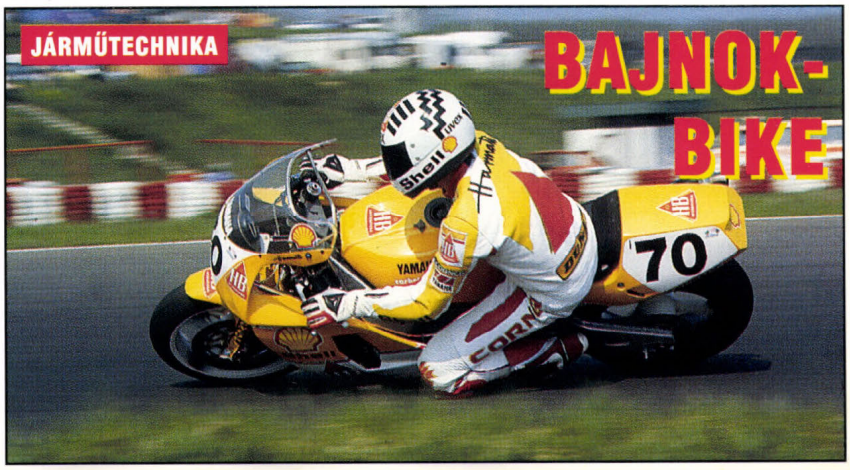
TUDÓSÍTÁS





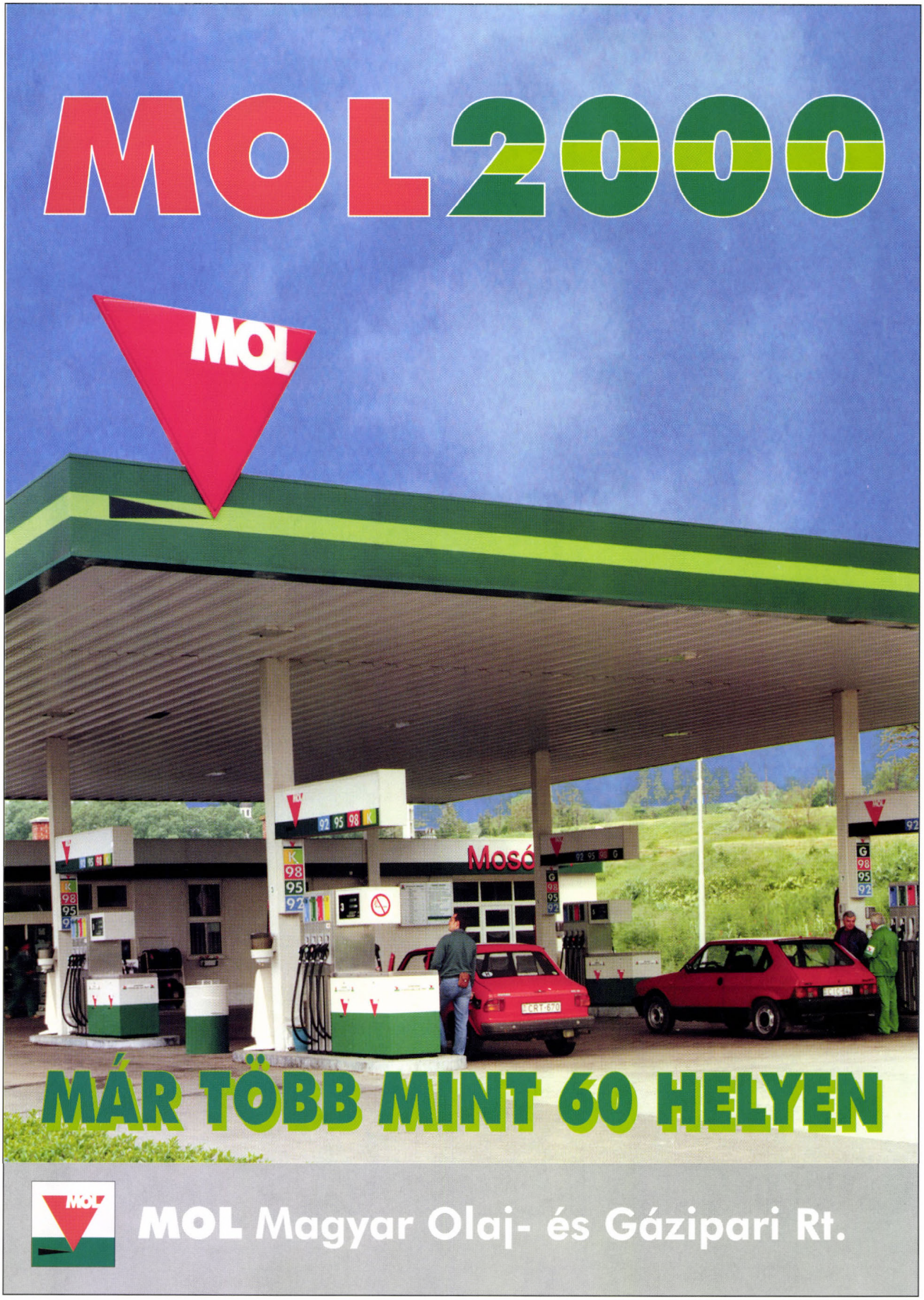
KIRAKAT

KARDÁNOS KERÉKPÁR

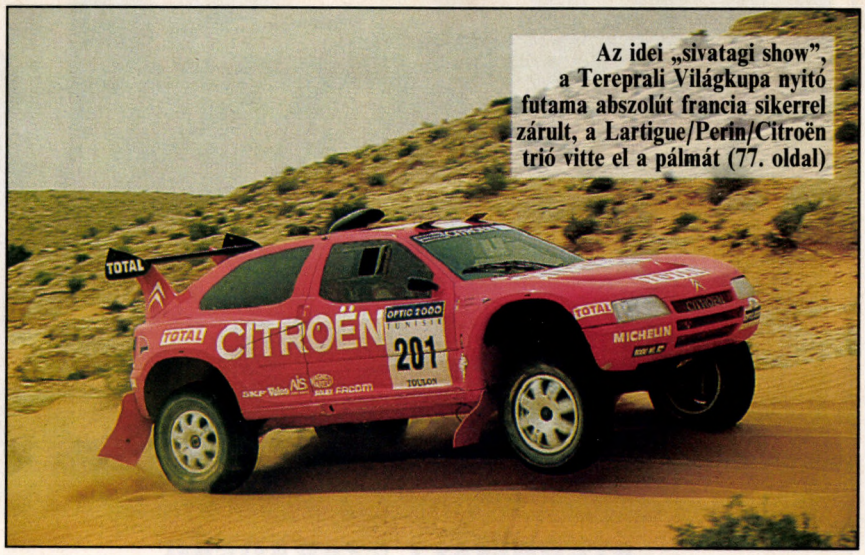


JÁRMŰTECHNIKA

BAJNOK-BIKE


MOL2000
MOL
Mosó
MÁR TÖBB MINT 60 HELYEN
MOL Magyar Olaj- és Gázipari Rt.

TARTALOM



Az idei „sivatagi show", a Tereprali Világkupa nyitó futama abszolút francia sikerrel zárult, a Lartigue/Perin/Citroën trió vitte el a pálmát (77. oldal)





Van új a nap alatt. Bemutatjuk a kardánhajtásos kerékpárt, a Kariz KDS-t (48. oldal)

Túra- vagy sportmotor? A Honda VFR 750 F mindkét kívánalomnak eleget tesz (44. oldal)



Kedvelték, mert olcsó volt és gazdaságosan üzemeltethető. Az új AVIA A 31 T ezen túlmenően biztonságosságáért és esztétikusabb megjelenéséért is sikerre számíthat (28. oldal)

MOZAIK 2

TUDÓSÍTÁS
Új Punto-változatok
Tutto Punto 4

REFLEKTOR
Pontoz a rendőrség
Piros és fekete 8

INFORMÁCIÓ
Euroshell kártya
Tankolás készpénz nélkül 10

PIAC
Új autók, motorkerékpárok, mopedek, haszonjárművek árai 13

PANORÁMA
Kapcsoló a lángok ellen
Tüzes autók Európában 27

PRÓBAÚT
Avia 31 T
Régi-új ismerős 28

INFORMÁCIÓ
Könyvoldal 31

FÓKUSZ
Bűnös alátétfák
Hevederes rögzítés 32

PRÓBAÚT
Renault Laguna a Ford Mondeo kíséretében
A csábítás újabb formái 34

KIRAKAT
Honda VFR 750F
Túrarakéta 44

KIRAKAT
Tajvani láncmentesítő
Kariz KDS 48

VISSZAPILLANTÓ
Ezt írta az AM 50

KIRAKAT
Yamaha YZF 750SP
Bajnokbike '94 52

TÖRVÉNYOLDAL
Felnyílt motorháztető 55

PIAC
Keres, kínál
Használt autók, motorok, árai 57

SPORT
Esélyesek fekete napja
Magyar bajnokság – szlovák vendégszerepléssel 69

Rali vb-futam Korzikán
Auriol, a sziget ura 74

Renault Laguna Kupa '94 76

Játék a betűkkel 76

Tereprali Világkupa
Átnyergelt pilóták 77

Keresztrejtvény 78

Postabontás 79

HANGOSREJTVÉNY

Az 1994. április 19-én elhangzott rejtvény megfejtése:
1. 1,65 méternél alacsonyabb személyt vagy tárgyat nem képes észlelni a vezető szélsőséges esetben – ha a követő gépkocsi fényszórói tükröződnek a szemüvegén
2. Albertfalván épül a Mercedes központi telephelye
3. 6 és fél litert fogyasztott a Twingo tesztautó nálunk autópályán 100 km-ként
A Fővárosi Közlekedésbiztonsági Társaság ajándékutalványait nyerték:
– Nagy Lajos, 1213 Bp. Hollandi út 33.
– Szabó Zsuzsanna, 1214 Bp. Krizantém u. 2. I. 4.
– Tolnai Jánosné, 6080 Szabadszállás, Mátyás kir. tér 14/8.
A nyereményeket postán küldjük meg.



ÁTFORMÁLT SZABADSÁG

Ízlés kérdése eldönteni, előnyére vagy hátrányára, mindenesetre alaposan megváltozott a Subaru Libero. A réginél 10 centivel hosszabb buszocska továbbra is hatszemélyes (három üléssorral), a háromhengeres, hátul, keresztben beépített 1200 cm^3-es motor teljesítménye 52-ről 54 lóerőre nőtt. Maradt az ülések variálhatósága és a bekapcsolható összkerékhajtás, de sajnos a meglehetősen magas ár is. A legolcsóbb Libero 1 919 000 forintért vehető át, haszongépjárműként való vásárlás esetén az áfa visszajár.

ELNAPOLT PRIMERA-VÁLTÁS

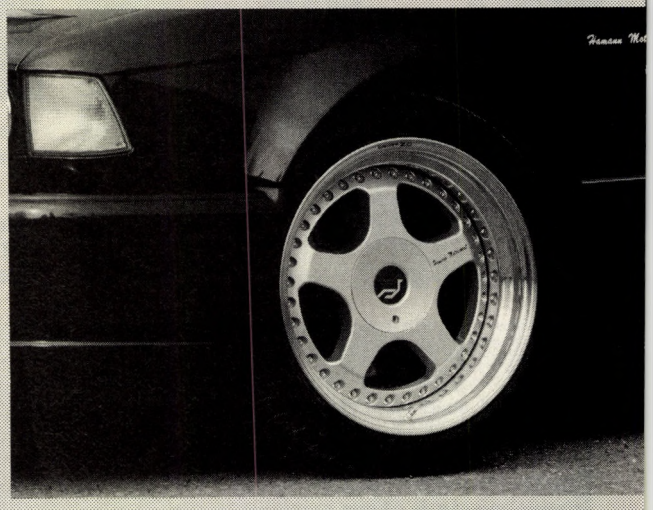
A várakozásokkal ellentétben csak 1996-ban lesz az új Nissan Primera bemutatója. Mint Japánban közölték, egyelőre nincs elég pénz a szokásos négyéves csereciklus fenntartására. Az új Sunny premierje is 1996-ra csúszik.

IKARUSOK A FŐVÁROSNAK

170 csuklós buszt szállít a jövő év augusztusáig az Ikarus a BKV-nek. A nyilvános pályázaton győztes 435-ösöket blokkolásgátlóval szerelik, a beépített DAV motor károsanyag-kibocsátása megfelel az Európai Unió 1-es normájának. A régi buszokat pályázaton értékesítik, várhatóan kelet-európai vevőnek.

BUDAPESTI MOZGÁSSÉRÜLTEK FIGYELMÉBE

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

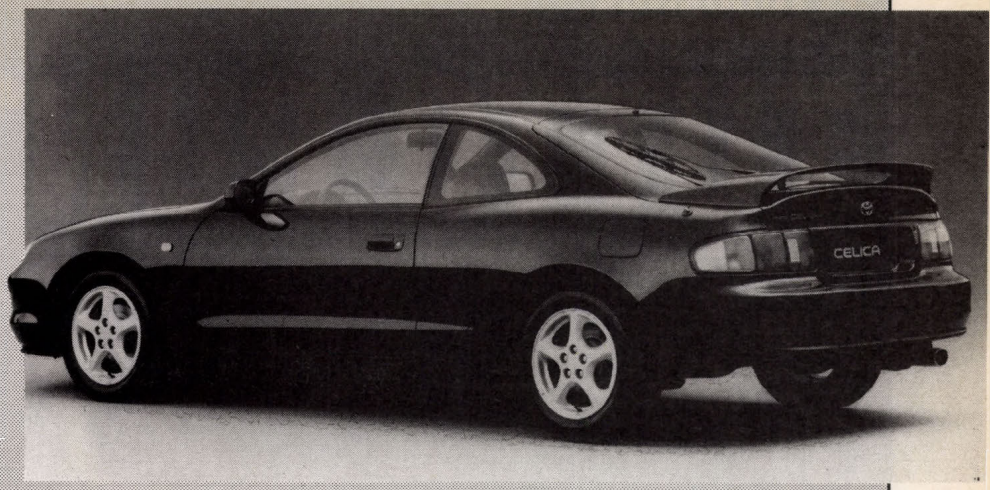


ÚJDONSÁG BMW-KHEZ

Az eppeni Hamann Motorsport az O. Z. keréktárcsagyárral közösen kifejlesztett egy teljesen új, könnyűfém keréktárcsát kizárólag a BMW modelljeihez. Az exkluzív háromrészes ultrakönnyű tárcsát Pegazus névre keresztelték és 8 × 17-es mérettől kezdve 11 × 17 colos méretig kaphatók, 1080 márkás ártól 1580-ig. A közeljövőben piacra kerül a Pegazus család „egy számmal nagyobb" változata is, 18 colos átmérővel.

ÚJ TOYOTA CELICA

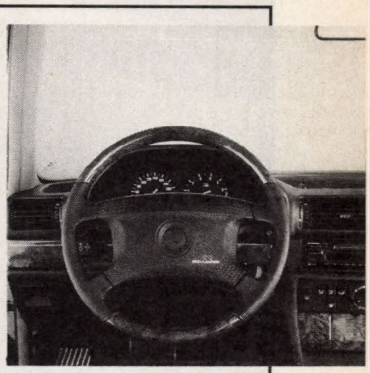
Március végén a Hotel Aquincumban sajtótájékoztatón mutatták be a szakemberek az új Toyota Celicát az újságíróknak. Az 1994-es típus fejlesztési alapelve az volt: fokozni a sportkupé jelleget, növelni a vezetés élvezetét. A karosszéria 10 százalékkal könnyebb lett, merevsége jelentősen nőtt. Az alapmodellt első ízben hajtja meg 1,8 literes két vezértengelyes, 16 szelepes motor.





SÜLLYESZTETT AUTÓ

Nagy Tamás lakatosmester egy rendkívül ötletes, talajba süllyesztett garázscsaládot hozott létre. A működési elv lényege, hogy tíz négyzetméteres területet elfoglaló szigetelt aknában helyezi el a gépjárművet, amely így nincs kitéve a környezeti hatásoknak. Villamos fűtésű gumitömítés véd a víz és a lefagyás veszélye ellen, míg a föld alatti elhelyezéssel a felső terület esztétikus kialakítása is megfelelő lehet. A felhasználás számos egyéb lehetőséget is magában rejt, hiszen megoldható meglévő garázsok bővítésére, több férőhelyes föld alatti tároló kialakítására, de akár belvárosi pincék kihasználására is. A rendszer az elmúlt években már több tucat helyen bizonyította megbízhatóságát. A süllyesztett garázs iránt érdeklődők Budapesten a XVII. kerületben, az Abaliget utca 4-ben kaphatnak bővebb, részletes felvilágosítást.



LÉGZSÁKOS FAKORMÁNY

Az AC Schnitzer cég a BMW modelljeihez készített egy új faborítású kormányt, amely szorosan kapcsolódik a biztonsághoz is, hiszen légzsákot is tartalmaz. Az utóbbi időben a légzsákos kormányok elterjedésével, akiknek nem tetszett a gyári volán, nehéz helyzetben voltak, hiszen választaniuk kellett vagy sportkormány, de akkor nincs légzsák, vagy éppen fordítva, légzsák van, de akkor marad a régi kormány. Az új Schnitzer-kormány áthidalja a problémát, hiszen maradhat a légzsák és a faborítással megváltozhat a szériabelső is. A BMW-tulajdonosok a Kövesdán Kft.-nél már Magyarországon is beszerezhetik ezt a kormányt, illetve az AC Schnitzer valamennyi termékét.

MONDEÓBÓL FÉLMILLIÓ

Alig több mint egy évvel a **Ford Mondeo** európai startja után a minap a belgiumi **Genk**ben legördült a szalagról az **Év autója félmilliomodik példánya.** A kocsit az egykori belga Forma–1 versenyző, *Thierry Boutsen* kormányozta ki a gyártócsarnokból. Ez a példány az Európában legkeresettebb modell volt: ötajtós Mondeo 1,8 literes, 16 szelepes ZETEC motorral.



TUDÓSÍTÁS

TUTTO PUNTO

ÚJ PUNTO-VÁLTOZATOK



Csak az index mögött látható kilencvenes szám jelzi, hogy a GT után ez a második legerősebb Punto a sorozatban

A Selecta, a 90-es és a két nyitott tetejű változat bemutatásával teljessé vált a FIAT Punto-paletta.

Az olasz autógyár tavaly novemberben mutatta be az Uno felváltására szánt új típuscsaládját, a Puntót. A három- és ötajtós kivitelben készülő, 3,73 méter hosszú autók már alapváltozataikban is gyorsan meghódították a vásárlókat. A megjelenést követő két hónapon belül 106000 darab Punto talált gazdára Európában, ami azt jelenti, hogy a FIAT-minden országban növelte részesedését a kisautó-kategóriában. A kínálat azonban még korántsem volt teljes, a választékból eleddig hiányoztak a FIAT-nál már hagyományosnak tekinthető különleges változatok.

Az egyik ilyen különlegesség az automatikus váltóval szerelt modell, ami a szokásos FIAT-keresztségben a Selecta nevet kapta. A többi önműködő erőátvitellel szerelt típushoz képest felfedezhető névazonosság nem a véletlennel magyarázható, hanem azzal a ténnyel, hogy a Punto Selectában is ugyanolyan ECVT (Electronic Continuosly Variable Transmisson – elektronikus vezérlésű fokozatmentesen változó erőátvitel) sebességváltó dolgozik, mint a Pandában, a Tipóban és a Temprában.

A japán Fuji cég által szállított automatikus váltókat az 1242 cm^3-es, 60 lóerős Puntókba szerelik be, a tervek szerint évente mintegy 1200 darabba. A motort a váltóval való együttműködés érdekében kissé áthangolták, minek következtében a teljesítmény két lóerővel, a forgatónyomaték 2 Nm-rel (98 Nm-re) nőtt a kézi kapcsolású váltós modell erőforrásához képest. A végsebesség a nagyobb teljesítmény ellenére 10 km/h-val kevesebb, 150 km/h. A fogyasztás az automatikus váltó alkalmazása miatt nem emelkedett meg jelentősen. Az ötfokozatú váltós változat 100 kilométerenként 90 km/h-nál 4,8 litert, 120 km/h-nál 6,4 litert, városi ciklusban pedig 7,5 litert fogyaszt. A Selecta adatai ugyanezen feltételek mellett 5,5, 7,4, illetve 7,5 liter/100 km. A gyorsulóképesség tekintetében azonban mindenképpen a „kéziváltós" modellt kell kihirdetni győztesnek, hiszen míg a Selecta 17,5 másodpercet igényel 100 km/h sebesség eléréséhez, neki csupán 14,5 másodpercre van szüksége ehhez.

A másik újdonság nem a kényelmes, inkább a sportos autózás híveinek szívét dobogtathatja meg. A 75 lóerős, továbbá a 133 lóerős GT-változat között meglévő űrt ezentúl egy 90 lóerős modell tölti ki, amelybe a Tipóból kölcsönvett 1,6 literes motort építik be, némi módosításokat követően. Az egyik ilyen újítás a hengerenkénti befecskendező alkalmazása, ami nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy a motor teljesítményét 88 lóerőre fokozzák. A kis Punto az erősítésnek köszönhetően egészen sportos tulajdonságokat mondhat magáénak. A végsebessége 178 km/h-ra növekedett, a gyorsulása (100 km/h-ra) viszont 11,5 másodpercre csökkent. Az iszákosság ennek a motornak sem sajátja, 90 km/h-nál 6, 120 km/h-nál 8, városban 9,5 liter ólmozatlan benzin fecskendeződik be 100 kilométerenként a hengerekbe.

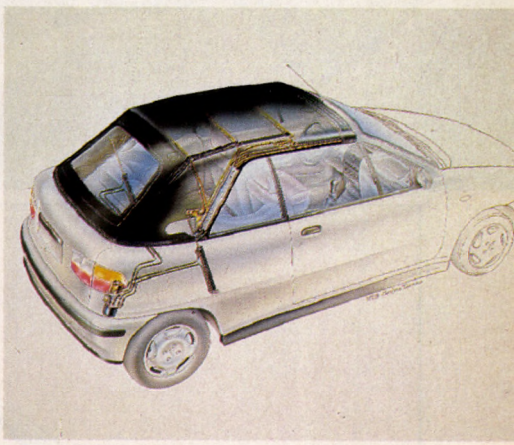
A harmadik újdonsággal régóta adós a FIAT, hiszen a Ritmo óta nem dobott piacra puhatetős kivitelt a torinói óriás. Ám most itt a Punto Cabrio, egyből két változatban, és olyan megoldások sokaságával, amelyeket egyelőre csak irigyelhetnek a riválisok. Ez az autó minden olyan hibától mentes, amit a nyitott autók számlájára szoktak írni. Az egyik ilyen például az, hogy a szélvédő nem véd a széltől, csupán kavarja, így mögötte valóságos orkán tombol. A Puntóban semmi ilyen nem észlelhető, felhúzott ablakok mellett még a hátul helyet foglalók haját sem borzolja semmiféle kóbor áramlat. Lehúzott ablakoknál persze egy kissé megváltozik a helyzet, de csupán hátul. A másik hiba, amivel a „tetőtlen" autókat vádolják, hogy be-



Négy kényelmes ülőhely fogadja a szabad légtér híveit az új kabrióban. A színek játéka szemet gyönyörködtető

Felhúzott tetővel is kedves látványt nyújt az újdonság. A hatalmas hátsó ablak és a sériatartozék jobb oldali tükör miatt a kilátás meglepően jó





Rejtett motor nyitja-zárja az ELX modellek tetejét

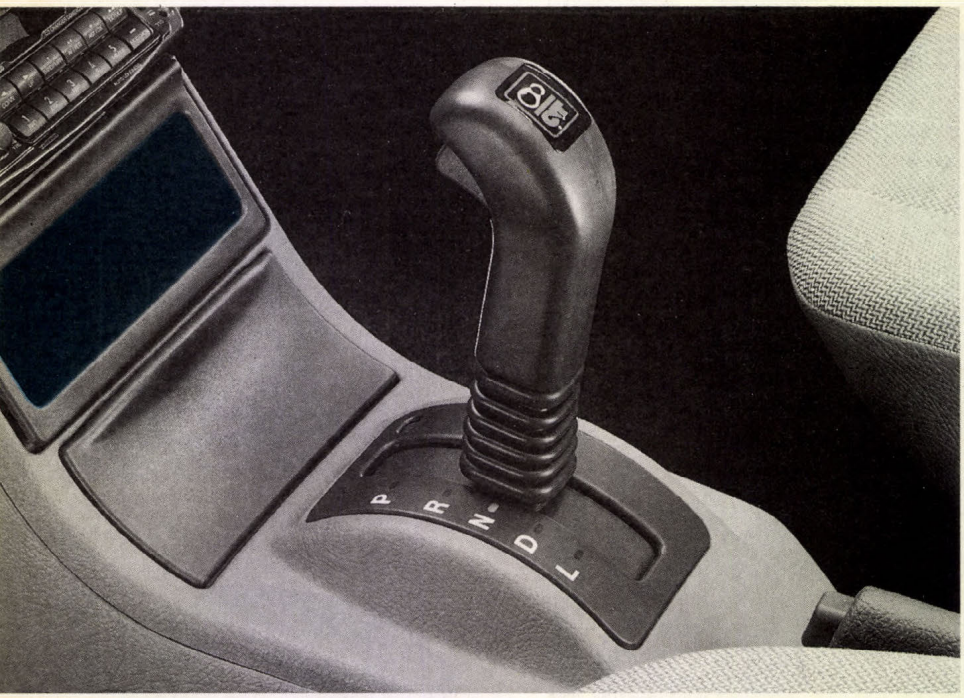
esik rajtuk az eső. Ez az állítás a Punto esetében szintén valótlannak bizonyul, ugyanis elég csupán 20-25 km/h sebességet elérni ahhoz, hogy az első ülések szárazok maradjanak. Újabb 5 km/h-val növelve a tempót a hátsó ülések is vízmentesíthetők. Megállni vagy pláne tolatni természetesen nem szabad, mert rövid idő alatt lavórrá válhat az autó. Ennek kivédésére való a háromrétegű tető, amit egy gyakorlott páros alig tíz másodperc alatt (előzetesen már levett védőponyva mellett) felcsukhat.

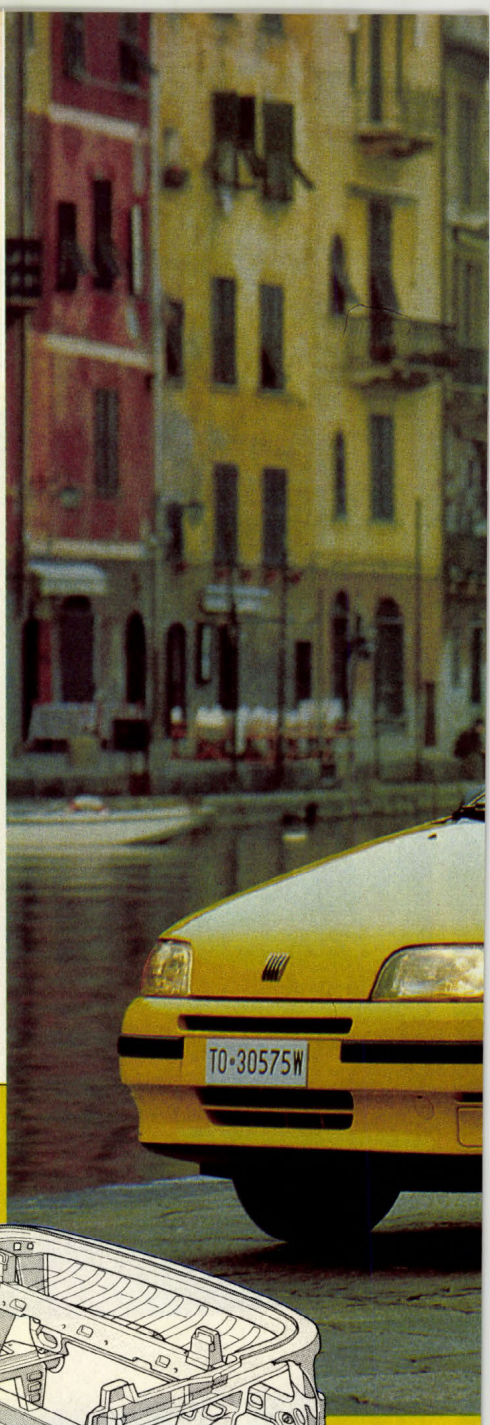
Az eddig elmondottak csak az S modellre igazak, az ELX-ben a munka nagy részét elektromotorok végzik. Ebben a drágább, de jobban felszerelt változatban ugyanis sériatartozék az elektromos ablakemelő (elöl) és a szintén elektromos tetőzáró berendezés.

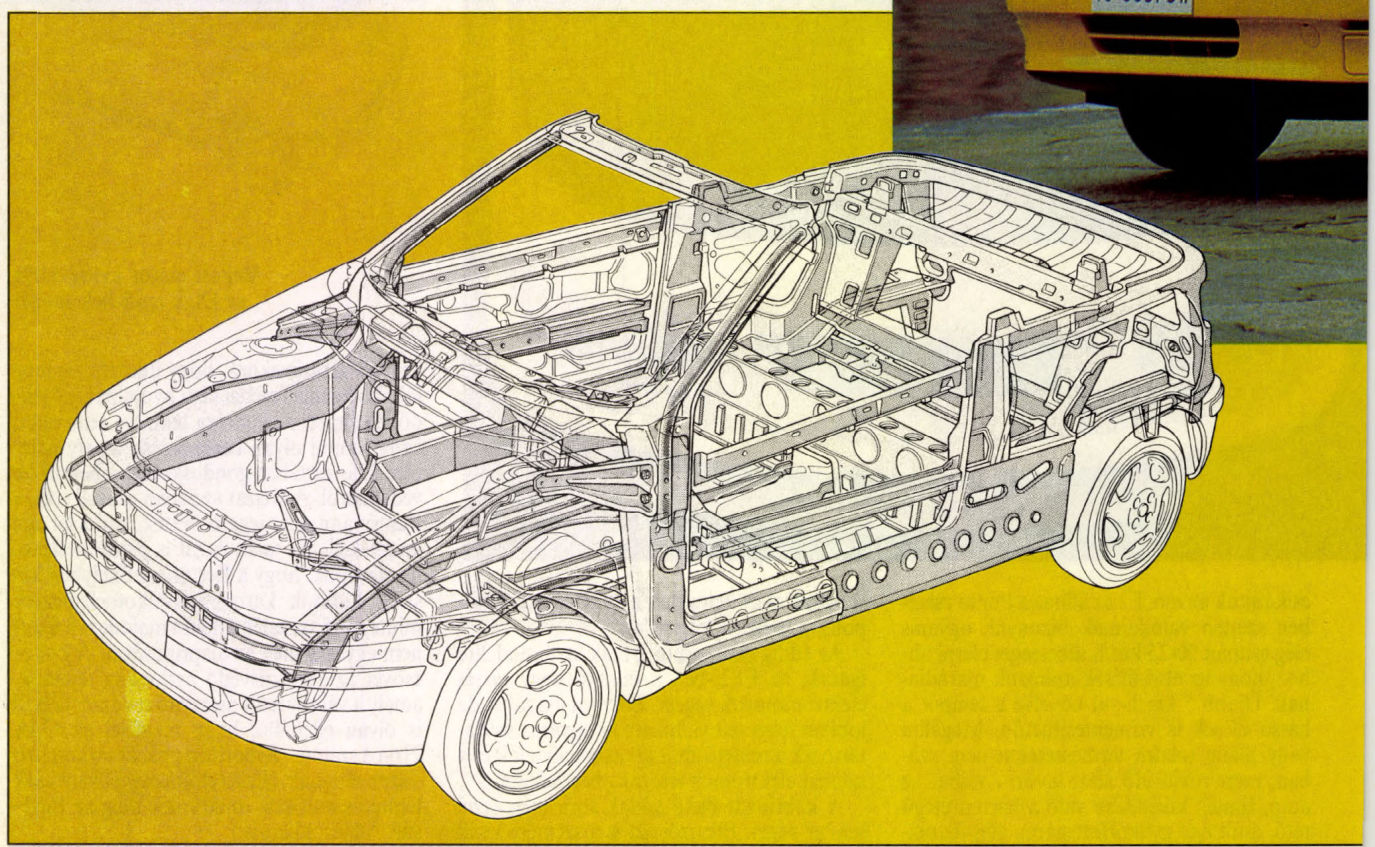
A kabriókat illető vádak sora még ezzel sem ér véget. Ellenzői azt is a szemére vetik az ilyen járműveknek, hogy ütközés, de még inkább borulás esetén nem nyújtanak elegendő védelmet. A Puntóra tekintve sem venni észre semmi olyan berendezést, amely fejtetőre állás esetében gondoskodna a bennülők védelméről. A látszat azonban ezúttal csal, a Puntót annyira megerősítették, ami felér egy átépítéssel. Ez talán azzal is érzékeltethető, ha eláruljuk, hogy a Bertone-műhelyben készülő kabriók karosszéria-alkotóelemeinek mintegy 45 százaléka (tehát majdnem a fele!) nem egyezik meg az alaptípusával. A bukócsövet az első szélvédő oszlopába rejtették, amely a vászontetőt merevítő rendszer nélkül is olyan ellenálló, hogy megfelel az USA 216-os számú – felborítási próbát tartalmazó – szabványnak. (Ez az előírás egyébként csak fémtetős autókra vonatkozik még az Egyesült Államokban is.)

ÚJ PUNTO-VÁLTOZATOK

Már a Punto szerelmeseinek sem kell feltétlenül gépészkedniük a váltóval. A Selecta karját csak elinduláskor és megérkezéskor kell kezelni









Bár az eddig eladott Puntók háromnegyede metálszínekben pompázott, a Cabrio esetében a formatervezők szerencsét próbáltak egy divatos sárgával is

Mindezekkel együtt a Punto Cabrio igazi, kompromisszum nélküli jármű. Az utasterében ugyanúgy négy személy foglalhat helyet, mint egy hagyományos háromajtósban, és a csomagtér sem ment össze ennek fejében a felére. A hozzáférhetőség már nem ennyire ideális, mert a csomagtérajtó az autó jellegéből adódóan kisebb. Nem kényszerül kompromisszumokat kötni a jövendőbeli tulajdonos a tetőt tekintve sem, mert a Puntók műanyag tetői háromrétegűek. A külső, PVC-ből készült réteg tökéletesen vízálló, a középső réteg hő- és hangszigetelő, a belső kárpit pedig esztétikus, amely a tető felhúzott állapotában szinte elfeledteti velünk, hogy egy kabrióban ülünk.

A nyitható tetejű típust két változatban készíti a gyár. Az S egyszerűbb kivitelű, olcsóbb modell 1,2 literes, 58 lóerős erőforrással, az ELX egy igényesebb megjelenésű, de drágább, 1,6 literes, 88 lóerős motorral hajtott változat. Az S jelzésű, Punto Cabrio végsebessége 150 km/h, fogyasztása 5,4 (90 km/h), 7,2 (120 km/h), illetve 8 (város) liter ólmozatlan benzin 100 kilométerenként. A 100 km/h sebesség eléréséhez szükséges időigénye 15 másodperc. A nagyobb, erősebb ELX teljesítményadatai valamivel jobbak, a 100 km/h-ra felgyorsulás ideje csupán 12,3 másodperc, a végsebesség 170 km/h. A komolyabb menetteljesítmény árát a benzinkutaknál is meg kell azonban fizetni: a fogyasztási számhármas az ELX esetében 6,5 (90 km/h), 8,6 (120 km/h) és 10,1 (város) liter benzin 100 kilométerre.

GAJDÁN MIKLÓS

mléletes rajz a Punto kabriók
)sszériáját merevítő, csak ebben
)usban előforduló elemekről. A nyitott
)sszéria így rendkívül szilárd, ám a 60
)s változat saját tömege ezek miatt
tosan 95 kilogrammal több, mint fedett
áé

PIROS ÉS FEKETE

PONTOZ A RENDŐRSÉG

A 20/1990.VIII.6. sz. BM rendelet 5. §. III. bek. alapján - figyelemmel a 17/1968.IV.14. Korm. sz. rend. 62.§. III. bek.-ben foglaltakra - azE670890. sz. "B" kategóriára érvényesített vezetői engedélye - 6 hónapra - történő visszavonását rendelem el.

Fizetek én bármennyi bírságot, csak a jogosítványt ne vegyék el! – hangzik el gyakorta a rendőrségi szabálysértési tárgyalásokon – jobbára a gyorshajtás „bűnébe" esett autóvezetők szájából – a fohász. Ha igaz, hamarosan nem lesz szükség efféle rimánkodásra, az eddigi, szubjektivitást is megengedő gyakorlat helyébe kiszámíthatóbb, szabálykövetésre csábító eljárás lép.

A közelmúltban jelentették be, a közlekedési rend megtartásában élenjáró, az átlagosnál udvariasabb, előzékenyebb magatartást tanúsító autósok számíthatnak arra, hogy a rendőrök piros ponttal jutalmazzák őket. Mint az Országos Balesetmegelőzési Bizottság tájékoztatóján elhangzott, a június 1-seje és október 31-e között elrendelt országos és helyi közlekedési és közrendvédelmi akciók során az intézkedő rendőr pirospont-lapot adhat át annak a gépjárművezetőnek, akinek okmányait, a gépjármű kötelező tartozékait az ellenőrzés során rendben találta; aki gépjárművébe gyermekbiztonsági ülést szereltet be, és azt gyermeke utaztatása során előírás-szerűen használja és így tovább. Kerékpáros is kaphat piros pontot, ha kerékpárját az előírt biztonsági felszereléssel ellátta, lakott területen kívül bukósisakot visel, kerékpárjára szélességjelző tárcsát szereltet fel. A pirospont-szelvények sorsoláson vesznek részt, a fődíj egy személyautó, hogy milyen típus, arról bizonyosat nem lehet még tudni, elképzelhető, hogy egy Suzuki.

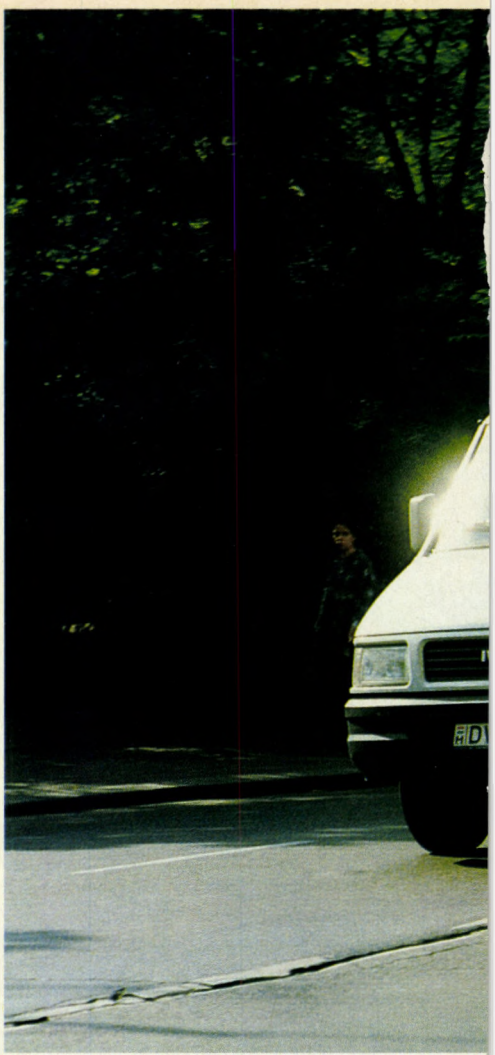
Miközben a piros pontokat már javában gyűjthetik az udvarias gépkocsivezetők és az óvatos bringások, a rendőrség szakemberei egy másik pontrendszer bevezetésének előnyeit és hátrányait latolgatják. A fekete pontokról van szó, amelyeket szintén egyfajta közlekedési magatartással lehet gyűjteni, de talán mondani sem kell, nem az óvatos szabálykövetésről van szó.

A tervek szerint a közlekedési bűncselekmények és szabálysértések miatt kiszabott jogerős büntetésekhez meghatározott számú fekete pont tartozna. Ez részben vagy egészben kiváltaná a rendőri szabálysértési hatóságok közlekedési szabálysértések miatti vezetőiengedély-visszavonását, de érintetlenül hagyná a bíróság járművezetéstől való eltiltás mellékbüntetését.

Ily módon tehát büntetőpontot csak akkor kapna a vétkes, ha a bíróság nem alkalmaz eltiltást. Egyes nézetek szerint helyesebb lenne, ha a rendőrhatóság számára megmaradna a bevonás lehetősége bizonyos esetekben – például ittas vezetés vagy balesetokozás –, azonban ez éppen a legfontosabbat, a büntetőpont elvét érintené.

Minden látszattal ellentétben a büntetőpont előnyösebb a jelenlegi eljárásnál. Előnyös az autós, a járművezető számára, mert egyetlen szabályszegés miatt nem veszítheti el a jogosítványát. Manapság könnyen előfordulhat, hogy egy tábla elnézése miatti sebességtúllépés a jogosítványba kerül. Az új rendszerben – a pénzbírság mellett – ez csak meghatározott mennyiségű fekete pont kiszabását vonná maga után, ami azonban nem érheti el a maximumot. Egy cselekményért sohasem kaphatna annyi pontot a vétkes, amivel a visszavonási határt átlépné. Bár még szó sincs döntésről, a példa kedvéért mondjuk, 12 pont a határ. A legsúlyosabb szabálysértésekért – ittas vezetés, a közúti közlekedés rendjének megzavarása, engedély nélküli vezetés – 6 fekete pont járna. A legkisebb súlyú szabálysértés, például szabálytalan kanyarodás, 2 pontba kerülne. A piros jelzésen való áthajtás 4 pontba. A mérték a cselekmény veszélyessége. Több szabálysértés esetén halmazatban több büntetőpontot szabna ki a hatóság, de ez még vitatott, miként az is, mennyi időre vonnák be a jogosítványt. A javaslat fél év. Ma 1 hónaptól 1 évig mérlegelhet a szabálysértési hatóság.

S épp ez az a terület, ahol az új rendszer a hatóság számára is előnyös, mert megmenekül a rá nehezedő nyomástól. A jogosítvány-visszavonás mindenkit súlyosan érint, az elmarasztaltak a protekciókeresésétől a fenyegetőzésig mindenféle megoldással próbálkoznak. A szabálysértési ügyben eljáró előadó nem is kell hogy tudjon ügyfele „feketepont-helyzetéről". A fekete pontokat központi számítógép tarta-

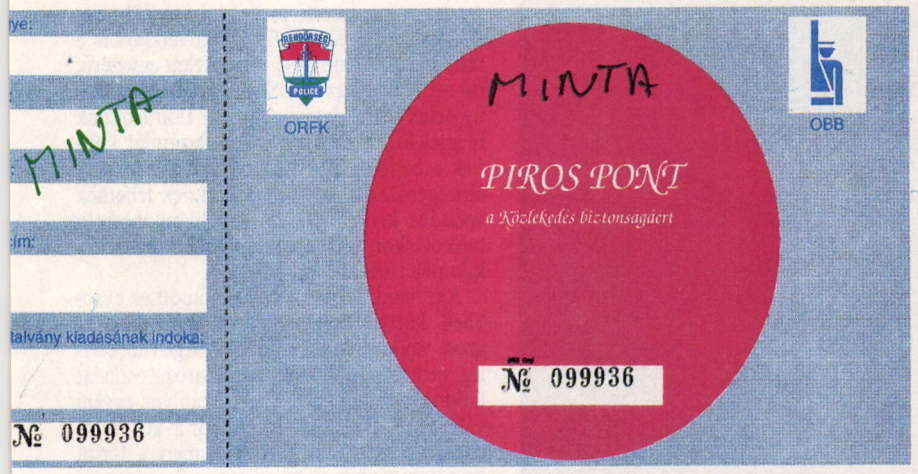




Nem kerülhet jelzés a jogosítványba, a pontokat számítógép rögzíti



Az új KRESZ a korábbinál pontosabban fogalmazza meg a parkolási szabályokat. Az újrekezdődő elszállításokat így remélhetően kevesebb vita kíséri majd



Ilyen a piros pont, amivel autót lehet nyerni

ná nyilván, a rendőrség határozatban értesítené a polgárt a regisztrálásról és a kiszabott fekete pontok számáról. A döntés ellen fellebbezhet az állampolgár, egészen a bíróságig, hiszen előfordulhatnak tévedések. A jogosítványba nem kerül bele a fekete pont, az igazoltató rendőr tehát nem tudhat az esetlegesen „rovott múlttól". Hasonlóképpen a szabálysértési előadó sem, így semmi sem befolyásolja döntését. Ha a számítógép a ponthatár túllépését regisztrálja, értesítést küld a lakhely szerint illetékes rendőrkapitányságra, amely intézkedik a vezetői engedély bevonásáról. Az eddigi tapasztalatok szerint 200-250 ezer ügyben kellene büntetőpontot adni, ebből kitűnik, a hatósági eljárásban ez számottevő terhet nem jelent. Az alkalmazás akadálya lehet a számítógépes kapcsolatrendszer hiánya. Úgy tűnik, a fekete pontok nyilvántartását legjobb lenne a vezetői engedélyek nyilvántartásához csatolni. Csakhogy ott még nincs gépesítés, jó ideig manuális marad az adatmozgatás. Amíg ez a rendszer nem lép előre, adott volna a lehetőség a szabálysértési hatóság számítógépes rendszerének felhasználásra, ami ugyan még nem teljes, de a hiányok áthidalhatók.

Szóba került természetesen, hogy az intézkedő rendőr is adhasson fekete pontot a helyszíni bírság kiszabása mellé. Ez egyelőre járhatatlan út, egyebek között azért, mert a helyszíni bírságok nyilvántartása hiányzik. Amennyiben megvalósul a terv, hogy a helyszínen csak csekket ad a rendőr, az ellenőrző szelvény alapján ezek a bírságok is nyilvántarthatóvá válnak.

A fekete pont nem magyar találmány, Európa más országaiban is alkalmazzák. Franciaországban például önkéntes továbbképzésen vehet részt a feketepont-tulajdonos, s ezzel csökkentheti pontjainak számát. Persze nem teljesen és nem akkor, amikor már elérte a kritikus határt. Nálunk adódhat az összekapcsolás az utánképzés intézményével, ami azonban nem ennyire kézenfekvő, mert az a rendszer pillanatnyilag az Alkotmánybíróság döntésére vár.

A piros ponttal ellentétben a fekete pontot hosszú ideig lehet majd gyűjteni. Mi kétéves periódusról hallottunk, ami a határozat vagy ítélet jogerőre emelkedésétől kezdődne, s letelte után tiszta lap kerülne a dossziéba. A túl szorgalmas gyűjtögetők a pirospont-mozgalommal ellentétben nem nyerhetnének autót, sőt, esetleg a meglévőt is érdemes lesz eladni.

OCSKAY ZOLTÁN

TANKOLÁS KÉSZPÉNZ NÉLKÜL

EUROSHELL KÁRTYA



Amikor néhány hónappal ezelőtt elfogadtuk a Shell Hungary Rt. ajánlatát, s tesztautóinkra felkerült a kagylóemblémás matrica, egyúttal kártyatulajdonosok is lettünk. Aligha akad most olyan olvasónk, aki valamely Piatnik-termék birtoklásával gyanúsítana meg bennünket, hiszen modern világunkat éppen eléggé behálózzák már a hitelkártyák.

Eleinte persze bizonytalanok voltunk, vajon nem lesz-e bonyolultabb eztán az életünk, ha tankolni kell. Összességében kellemes benyomásokról számolhatunk be, mert igaz ugyan, hogy a benzinkútnál töltött idő valamelyest megnőtt, ezért azonban bőségesen kárpótol, hogy nem szükséges tárcában kotorászni, számolni, visszajárót ellenőrizni, s egyáltalán pénzzel foglalkozni.

A kis műanyag lapocska legnagyobb előnye pedig épp ez utóbbi mozzanatban rejlik, tudniillik, hogy nem kell pénzzel foglalkozni, s nemcsak Magyarországon, mint esetünkben, hanem sehol Európában. Az euroShell kártya ugyanis nemzetközi, kontinensünk több mint 11 ezer Shell-töltőállomásán lehet vele tankolni, s még egy sor pontosan meghatározott szolgáltatást igénybe venni. Amikor kitalálták, jó húsz évvel ezelőtt, elsősorban azoknak a nemzetközi fuvarozó cégeknek akartak kedvezni, amelyek sok kamiont tartanak üzemben távolsági közúti áruszállításban, meglehetősen bonyolult elszámolási rendszerrel követve a sofőrök ellátmányfelvételét az útvonalba eső országok pénznemeiben.

Az euroShell kártyára nemcsak üzemanyagot lehet tankolni, hanem autópálya-, út- és komphasználati díjat is ki lehet vele egyenlíteni, továbbá kenőanyagok, autógumik, akkumulátorok és egyéb gépkocsitartozékok is vásárolhatók. A gépkocsival kapcsolatos szolgáltatások, például autómosás, külföldön 24 órás autómentés és kisebb javítások ára is kiegyenlíthető.



Minden kártyán egy szinte végtelen, az ISO szabványoknak megfelelő, összesen 19 számból álló azonosító jelzése a fő hely, ezenkívül leolvasható róla a tankolásra jogosult gépjárművezető neve, vagy annak a járműnek a rendszáma, amelybe a kártyával tankolni lehet. Az elvesztett, illetve ellopott kártyákkal való visszaélések megakadályozása érdekében a Shell meglehetősen alapos biztonsági rendszert dolgozott ki, ennek része az úgynevezett PIN kód, egy személyi azonosító szám is. 1994 végére a több mint 90 kútból álló hazai Shell-hálózat minden tagja rendelkezni fog kártyaleolvasó berendezéssel, így az ellenőrzés gépesítése megoldódik.

A kártyahasználat ugyan készpénzkímélő, azonban nem „nyomtalan" tevékenység. Tankolás után mi is mindig elismervényt kapunk, amin feltüntetik a tankolt üzemanyag fajtáját, mennyiségét, árát, a kiszolgált jármű rendszámát, a vezető pedig aláírásával hitelesíti az elismervényt. Ebből következően a tankolások ellenőrzése is módfelett egyszerű, túl azon, hogy az euroShell kártyát használó ügyfelek kéthetente a pénzügyi előírásoknak megfelelő, részletes áfás forintszámlát kapnak a belföldi, illetve a külföldi tankolások összegéről. Az üzleti partnereknek lehetnek speciális kívánságai, mint például, hogy a tankoláskor, illetve a számlán is rögzítsék a kilométeróra-állást.

Aki mindezek után kedvet kapott az euroShell kártya használatához, töprengjen el azon, vajon devizabelföldi társasága van, esetleg nemzetközi közúti árufuvarozó vállalat boldog gazdája, netán e szakágban egyéni vállalkozó. Ha egyik sem, akkor le kell mondania az euroShell kártyáról, mert a forint nem konvertibilis volta, illetve a magánszemélyek limitált valutakerete egyelőre nem is tenné lehetővé, hogy részükre forgalomba kerüljön ezen nemzetközi kártya.

A Shell képviselői erről a témáról egyébként csak annyit mondtak, hogy magánszemélyek részére nem bocsátanak ki euroShell kártyát. Talán vigaszként szolgálhat az érdeklődőknek, hogy Európában is csak néhány ország nemzeti Shell társasága forgalmazza a kártyát magánszemélyek részére.

O. Z.



A 3. KIADÁSBÓL MÁR ÖN SEM HIÁNYOZHAT!



1994. július végén immár 150 000 példányban, ingyen juttatjuk el az autósokhoz a könyvet.

Az AUTÓKALAUZ szerkesztősége:
1066 Budapest, Teréz krt. 4.
Telefon/telefax: 268-0544

JAGUÁR
REKLÁM ÉS KIADÓI KFT

McCANN-ERICKSON



PANNON GSM. Alkalmazkodó.



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.

autó motor PIAC

Az Autó-Motor kereskedelmi és információs rovata

ÚJ AUTÓK ÁRAI

a vezérképviseleteknél.
(az egyes márkakereskedők árai ettől eltérők lehetnek)

ALEKO

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

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

ARO

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

ARO 243 D 4×4 zárt	931

AUDI

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

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

BENTLEY

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

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

BMW

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

316i	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 aut.	9459
840Ci Coupé aut.	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 Vezérképviselet,
Budapest XIV., Dózsa György út 19.
Tel.: 142-6595.

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

FIAT

FIAT Auto Magyarország Kft.,

Budapest XIII., Gogol u. 13.
Tel.: 252-8331.

Cinquecento 900	775
Panda 1.1 L 4×4 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
Punto 60 SX 1.3	1115
Punto 75 ELX 1.3	1240
Punto GT 1.4 turbó	1640
Punto SX 1.7	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 kat.	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. turbo 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.,
1012 Budapest, 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

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

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

JAGUAR

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

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

KORANDO

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

Kallista 2.0i	4500

LADA

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

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

armafilt **IPARI ÉS KERESKEDELMI RT.**

A-tól Z-ig

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

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

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

VISZONTELADÓINKNAK NAGY ÁRENGEDMÉNYT BIZTOSÍTUNK!

VAZ 21099	710
VAZ 2121	660

LANCIA

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

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

LAND ROVER

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

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

MAHINDRA

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

CJ 340	1200
CJ 540	1300

MAZDA

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

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

MERCEDES

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

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

MITSUBISHI

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

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

NISSAN

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

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

LONDON • PÁRIZS AMSZTERDAM VOLÁNBUSSZAL

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

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

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

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

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

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

Információ és menetjegyváltás:

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

VOLÁNBUSZ REKLÁM NÉLKÜL IS MEGY!

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 Word Cup 1.4 SE	1158
Corsa GSI 1.6 XE	1604
Astra GL 1.4i	1210
Astra GL 1.6i	1277
Astra GL 1.7 D	1306
Astra GL 1.7 TD	1601
Astra GL 1.4i Caravan	1321
Astra GL 1.6i Caravan	1387
Astra GL 1.7 D Caravan	1415
Astra GL 1.7 TD Caravan	1711
Astra GSI 2.0i	2983
Astra Cabrio 1.4i SE	2485
Astra Cabrio 2.0i	2994
Vectra Expression 1.6i	1605
Vectra GL 1.6i	1694
Vectra GL 1.7 D	1755
Vectra GL 1.7 TD	1968
Vectra GL 2.0i	2413
Vectra GT 2.0i	3116
Vectra Turbo 20LET	4150
Vectra V6 2.5 XE	3632
Calibra 2.0i	3165
Calibra 2.0i XEV	3456
Calibra 2.0i turbó	4627
Frontera Sport 2.0i 4×4	2723
Frontera 2.4i 4×4	3402
Monterrey 3.1 TD 4×4	4468
Monterrey 3.2i V6 4×4	4552
Pontiac Trans Sport 2.3i 16V	3570
Pontiac Trans Sport 3.8i V6 aut.	4148
Omega GL Sedan X 2.0 SE	3195
Omega GL Sedan X 2.0 XE	3372
Omega GL Sedan X 2.5 XE	4276
Omega GL Sedan C 2.5 DT	3757
Omega GL Caravan X 2.0 SE	3357
Omega GL Caravan X 2.0 XE	3534
Omega GL Caravan 2.5 XE	4450
Omega GL Caravan 2.5 DT	3919
Omega CD Sedan X 2.0 XE	3795
Omega CD Sedan X 2.5 XE	4754
Omega CD Sedan C 2.5 DT	4180
Omega CD Caravan X 2.0 XE	4007
Omega CD Caravan X 2.5 XE	4994
Omega CD Caravan C 2.5 DT	4392
Omega MV6 Sedan X 3.0 XE	5673
Omega MV6 Caravan X 3.0 XE	5941

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)

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

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



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



RHINÓVAL NYUGODTAN VILLOGHAT

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

FORGALMAZZA:



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

HÉFAL

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

FIAT NIKKO KFT.

Teljes körű
alkatrészellátást
biztosít
FIAT LANCIA
Alfa Romeo
minden típusához.
Fiat Lubrificanti
gyári olajok
forgalmazása.
NIKKO Kft.
Budapest X.,
Kőér u. 3/a.
Tel./ fax: 157-2976
Nyitva tartás:
hétköznap
8-16 óráig.

KIPUFOGÓ
szakszerviz A—Z-ig
raktárról kereskedőknek és szerelőknek is.
LOPÁSGÁTLÓ
a Koppány-kormánybilincs, vághatlan és látható védelem
FELSZERELÉS
sportkormányok,
kipufogódíszvégek,
fa- és bőrgombok,
alblaktörlők, teleszkópos vonórúd stb.
NAGYKER. RAKTÁR
KISKER. ÜZLET
KOPPÁNY
1087 Kőbányai út 37.
(Könyves K. krt. sarok)
Tel./fax: 113-5950
Kereskedőknek és
szerelőknek
ELŐNYÖS,
vásárlóknak
JUTÁNYOS

CARGO
AUTÓVILLAMOSSÁGI
ÁRUHÁZ
BUDAPESTEN HÁZHOZ SZÁLLÍTÁS
nyitva:
hétfő-péntek:
08.00-16.00
ZEUS INTERNATIONAL
KFT.
Budapest, XIV. Zalán u. 23.
Telefon: 252-48-92
ZEUS INTERNATIONAL LTD.
PARTS & SERVICE

PEUGEOT

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

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

RENAULT

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

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

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

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
623 Si Lux 2.3 16V	4664
820 Si 2.0	4680
820 Si Luxory Pack 1. 2.0 16V	4837
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
900 S 2.3i	4400
900 SE 2.5 V6	5200
9000 CS 2.0i	3900
9000 CSE 2.0i	4500
9000 CS 2.0 ECO	4690
9000 CS 2.0 T	5100
9000 CSE 2.0 T	5900
9000 CS 2.3 T	6400
9000 CD 2.0i	3800
9000 CDE 2.0i	4400
9000 CD 2.0 ECO	4590
9000 CD 2.0 T	5000
9000 CDE 2.0 T	5800
9000 CD 2.3 T	6300
9000 Griffin 2.3 T	8400
9000 Aero 2.3 T	8400

SEAT

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

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

SKODA

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

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

DIESEL-MOBIL

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

A DIESEL-MOBIL Kft. forgalmaz

AUDI, FIAT, FORD, OPEL, VOLKSWAGEN

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

kis- és nagykereskedelmi áron.

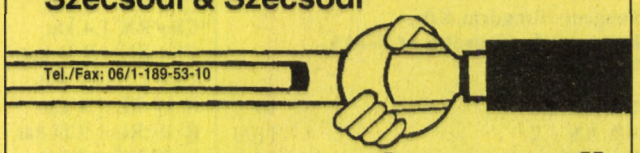
Viszonteladókat 20% engedménnyel szolgálunk ki.

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

Tárcsafékbetétek 1100—4000 Ft-ig

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

Szecsődi & Szecsődi



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

VÁRJUK MÉG TERÜLETI ÉRTÉKESÍTŐK ÉS GARANCIÁLIS BESZERELŐK JELENTKEZÉSÉT!

SUBARU

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

Vivio 0.7 4WD	1423
Justy 1.0 4WD SII	1677
Justy 1.2 4WD GLII	1683
Libero 1.2 Wagon 4WD	1919
Legacy 2.0 GL 4WD	2713 '93
Legacy 2.2 GX 4WD	3718 '93
Legacy 2.0 Turbo 4WD.	4549 '93
Legacy 2.0 GL 4WD	2781
Legacy 2.2 GX 4WD	3576
Legacy 2.2 4WD kombi	3490
Impreza 1.6 LX 4WD	2153
Impreza 1.8 GL 4WD	2623
Impreza 2.0 GT Turbo 4WD	3576
SVX 3.3	8384

SUZUKI

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

Swift 1.0 S	820
Swift 1.0 GP	870
Swift 1.0 GA	905
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
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., Szabadkikötő u. 4.
Tel.: 277-3844.

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

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

M & T Kft.
6722 Szeged, Vitéz u. 1.
Tel./fax: 62/319-575.

LI

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

UAZ 31512 Jeep	1249

VOLKSWAGEN

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

Polo Coupé 1.05 kat.	1261
Polo Coupé 1.3 kat.	1291
Polo Coupé 1.4 D	1606
Polo 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

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

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

SCHENCK A-S-G® TERMÉKEK

A MOTORCO 2000 Kft.-től

— Görgős fékpadok, lengéscsillapító padok, holtjátékvizsgáló
— Komplett számítógépes vizsgasorok (MSz szerinti program)
— Centrírozók, kerékszerelők, emelők
— HUNTER számítógépes futóműállítók (infra mérőfejekkel)

SCHENK TERMÉKEK A MINŐSÉG SZERELMESEINEK

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

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

AmeriCar-Service Kft.
Amerikai Autók Szakszervize

USA-autók javítása
GM
FORD
CHRYSLER
JEEP

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

Autómata váltók
és légkondicionáló berendezések javítása.
EREDETI USA-ALKATRÉSZEK

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

teljes körű javítás
szervizmunkák.

VOLVO

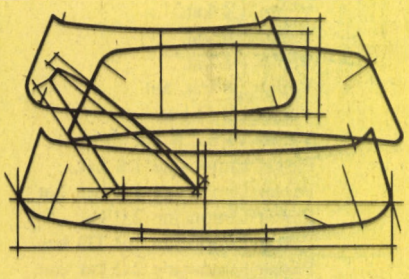
Denzel Hungária,
Budapest VI., Andrássy út 8.
Tel.: 269-1129, 269-1130.

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 2.0 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 3.01	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.

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.

AUTOGLAS

ÚJ MOPEDEK ÉS MOTORKERÉKPÁROK

árai a képviseleteknél. (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	2753
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	177
MT 50	181
NSR 50	275
NX 125	306
NSR 125 NR	395
NSR 125 Raiden	351
CB 125 Spacy	340
CBR 600 F Hurricane	777
VT 600 C Shadow	722
XL 600 V Transalp	659
NX 650 Dominátor	654
NTV 650 Revere	617
CBR 900 RR Fire Blade	1057
CBR 1000 F	940

HUSABERG

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

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

KAWASAKI

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

ZZR 1100	1289
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	45[illegible]
125 E-XC	46[illegible]
125 E-GS	47[illegible]
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
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
CV 250 Chopper	461
XT 350 Enduro	500
XV 535 Virago Chopper	660
[illegible] 500E Enduro	616
[illegible] Diversion	643
[illegible] '94	1100
[illegible] Tenere	980
[illegible] R	1305
FZR 1000 EXUP Sport '92	800
FZR 1000 EXUP Sport '94	1520
GTS 1000	1600
XV 1100 Virago Chopper	1060
PW 50 gyerekkrossz	122
PW 50 gyerekkrossz '94	130
PW 80 kamaszkrossz	166
PW 60 kamaszkrossz '94	180
YZ 80	415
YZ 80 '94	496

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

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

ÚJ HASZONGÉPJÁRMŰVEK

(kisáruszállítók) árai a vezérképviseleteknél

ALEKO

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

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

ARO

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

ARO 320 D 4 + 2 platós	625*
ARO 320 D 4 × 4 platós	680*
ARO 243 D 4 × 4 zárt	743

CITROËN

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

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

DAIHATSU

Daihatsu Vezérképviselet,
Budapest XIV., Dózsa Gyö[illegible]
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 Cabin 2.5 D	1713*
Ducato Maxi Cabin 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 1.4i kat.	1453
Escort 60 Furgon 1.8 D	1535
Transit 100 SWB 2.0 zárt	2027
Transit 100 SWB 2.5 D zárt	2118

MAN

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

Transit 150 SWB 2.5 D zárt	2409
Transit 190 LWB 2.5 D zárt	2774
Transit 120 SWB 2.5 D alváz platóval	2223
Transit 190 LWB 2.5 D alváz platóval	2570
Transit 150 LWB 2.5 D d. kabin, alv., plató	2833
Transit 190 EF LWB 2.5 D d. kabin, alv., plató	3057
Transit 100 SWB 2.0 kombi	2094
Transit 100 SWB 2.5 D kombi	2292
Transit 150 SWB 2.5 D kombi	2472
Transit 100 SWB 2.0 kombi-furgon	2871
Transit 100 SWB 2.5 D kombi-furgon	3138
Transit 2.5 D 9 szem. busz	3637
Transit 2.5 D 12 szem. busz	3637
Transit 2.5 D 15 szem. busz	3940

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

WOLF-ART BT

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

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

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

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

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

MERCEDES

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

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

MITSUBISHI

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

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

NISSAN

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

Urvan 2.0 Panel Van	1324*
Urvan 2.5 D Panel Van	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 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

OPEL

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

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 2.0	1547*
Midi Window Van 2.2 D	1675*
Campo 2.5 D 4 × 2	1345*
Campo 2.5 D 4 × 4	1634*
Campo 2.5 D Sport 4 × 2	1428*

PEUGEOT

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

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

RENAULT

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

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

SEAT

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

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

SKODA

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

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

TAVRIA

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

Tavria van	400*

TOYOTA

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

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

UAZ

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

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

VOLKSWAGEN

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

Polo Van 1.05 kat.	822*
Polo Van 1.3 kat.	1005*
Polo Van 1.4 D kat.	998*
Golf Van 1.4 kat.	1223*
Golf Van 1.6 kat.	1313*
Golf Van 1.8 kat.	1397*
Golf Van 1.9 D kat.	1684*
LT 35 2.4 D alváz	2088*
LT 45 2.4 D alváz	2553*
LT 35 2.4 D platós	2133*
LT 55 2.4 D platós	3061*
LT 45 2.4 TD platós	3092*
LT 28 2.4 D dobozos	2110*
LT 35 2.4 D dobozos	2238*
LT 45 2.4 TD dobozos	3227*
LT 35 2.4 D dupla kabin alvázzal	2372*
LT 35 2.4 D dupla kabin platóval D	2417*
LT 40 4 × 4 2.4 TD dobozos	4897*
LT 45 4 × 4 2.4 TD dupla kabin + platós	4960*
Caravelle 2.0 kat.	3356
Caravelle 2.5 kat.	4077
Caravelle 1.9 TD kat.	3140
Caravelle 2.4 D	3656
Transporter Mixto Combi 2.0 kat.	2932
Transporter Mixto Combi 1.9 D	2751
Transporter Combi 2.0 kat. (9 üléses)	3070
Transporter Combi 1.9 D (9 üléses)	2887

A csillaggal jelölt árak az áfát nem tartalmazzák.

Ford

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

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

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

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

Ha ezt a KUPONT is elhozza

3,1%

kedvezményt nyújtunk az új gépkocsi **bruttó árából**

Ford

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

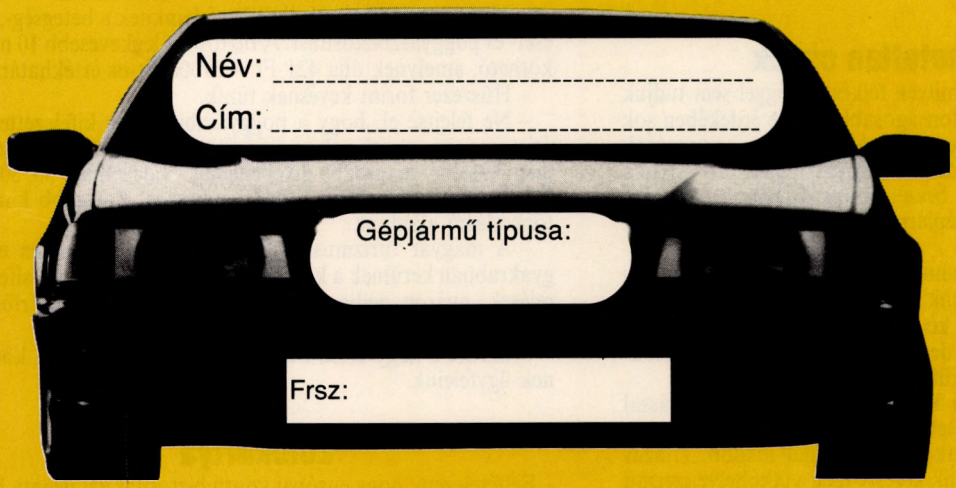
Nyári felkészítés Bosch Service-ben!

Gondtalan nyári szabadság – üzembiztos gépjárművel

Az ország több, mint 40 szervize várja Önt és gépkocsiját

május 15. és június 30. között díjtalan átvizsgálásra:

- töltésellenőrzés,
- gyújtáskép
- CO-beállítás,
- akkumulátorteszt
- dízel füstölésmérés,
- előtöltés ellenőrzés
- ékszíj és vezérműszíj ellenőrzés,
- fényszóróbeállítás



Autóvillamossági és gépjárműjavító szervizek:
Budapest: KI-AV Kft.1184 Piac tér 4. Tel.: 290 6656, KOVÁCS és Tsa. Kft. 1039 Czetz J. u. 96. Tel.: 250 4905, SZOMSZ Bt. 1193 Deák F. u. 49. Tel.: 147 7296, **Balatonalmádi:** KISS 8220 Kund u. 3. Tel.: 88/338 212, **Balatonboglár:** VÁR Műhely 8630 Vikár Béla u. 2. Tel.: 85/352 070, **Balatonfüred:** JANTÓ 8230 Keöd József u. 8/b Tel.: 60/395 156, **Badacsonytomaj:** TÓTH 8258 Béke u. 1. Tel.: 87/331 431, **Celldömölk:** MOLNÁR & MOLNÁR 9300 Tompa M. u. 3/a. Tel.: Cell. 250, **Debrecen:** SZIVILL Bt. 4028 Kút u. 126. Tel.: 52/413 046, **Dunaharaszti:** SCHMIDT Kft. 2330 Uzsoki u. 32. Tel.: 168 1245/351, **Kecel:** BENEDECZKI 6237 Thököly u. 23. Tel.: 78/321 586, **Kunszentmárton:** GYŐRI 5440 Erdő tér 30. Tel.: Kunsz. 440, **Nagykanizsa:** PÁPAI 8800 Petőfi S. u. 85. Tel.: 93/314 752, **Oroszlány:** SPINDLER 2840 Szeptember 6. utca 110. Tel.: 34/360 298, **Pilisborosjenő:** AUTO-MOTRONIC 2097 Külső Bécsi út 36/A Tel.: 60/329 741, **Salgótarján:** ANCO Bt. 3100 Füleki út 120. Tel.: 32/316 658, **Sopron:** FELDINGER 9400 Balfi út 130. Tel: 99/325 528, **Szeged:** ORCSIK 6724 Ősz u. 51. Tel.: 62/324 982, **Szekszárd:** AUTOKLUB 7100 Tolnai Lajos u. 2/a. Tel.: 74/315 630, **Tatabánya:** TUTI AUTÓ Kft. 2800 Táncsics út Tel.:34/311 344, **Várpalota:** SZŰCS és TÁRSAI 8100 Péti út 23. Tel.: 88/371 525

Diesel gépjárműjavító és autóvillamossági szervizek:
Budapest: P+S DIESELSZERVÍZ 1173 Határhalom u. 2. Tel.: 147 0938, PRIMAUT 1134 Kassák L. u. 58-60. Tel.: 140 3917, STROHM 1144 Füredi út 74-76. Tel.: 252 5444, **Baja:** MEZŐFI és FIAI Kft. 6500 Táncsics M. u. 14. Tel.: 79/ 323 744, **Debrecen:** PVX 4031 Szoboszlói u. 3. Tel.: 52/315 766, **Kaposvár:** TÓTH 7400 Kisgáti u. 15. Tel.: 82/417 975, **Nádudvar:** KITE 4181 Bem J. u. 1. Tel.: 52/380 401, **Nyíregyháza:** AUTO ELEKTRO GM. 4400 Váci M. u. 4. Tel.: 42/343 431, **Pécs:** VOLKER Kft. 7622 Ipar u. 7. Tel.: 72/427 144/290, **Székesfehérvár:** VILNER 8000 Nyitrai u. 16. Tel.:22/301 755, **Szigetbecse:** TEMPÓ Autószervíz 2321 Petőfi u. 33. Tel.: 24/385 853, **Szombathely:** BGP Kft. 9700 Széchenyi u.6. Tel.: 94/311 304

Diesel szakszervízek:
Budapest: HUNGAROCAMION 1172 Cinkotai út 34. Tel.: 256 6955, NYIRY DIESEL 1021 Budenz u. 4/b. Tel.: 176 0217, **Békéscsaba:** MARTINCSEK 5600 Berényi út 31. Tel.: 66/324 540, **Érd:** FOCKTER DIESEL Bt. 2030 Bíró u. 19/a. Tel.: 23/365 179, **Győr-Ménfőcsanak:** AUTOMAGAZIN Kft. 9012 Győri út 5-7. Tel.: 96/449 432, **Nagyigmánd:** IKR 2943 Tel.: 34/356 620, **Szekszárd:** KSZE 7101 Páskum u. 2. Tel.: 74/315 811, **Zalaegerszeg:** PÉTER 8900 Borbély György u. . Tel.: 92/314 430

Kérjük látogassa meg kitöltött hirdetésünkkel a legközelebbi **Bosch Service**-t és nyerjen sorsolásunkon!

BOSCH SERVICE

Minden autó márkaszervize

Szakszerűen segítünk

BIZTOS KÖTÉS. HUNGÁRIA CASCO

NYÁRI TUDNIVALÓ AUTÓSOKNAK

Hála istennek, a felszabadított határok révén manapság az utazásnak egyetlen, igaz, nyomós korlátja az anyagi lehetőség. Ezzel együtt vagy ennek ellenére a magyarok utazókedve változatlan, évente sok millióan indulnak útnak felfedezni Európát és a világot, a többség autóval. Amikor egy autós utazásra készülünk, az utazás tervezése és szervezése mellett, mindig ott van bizonyos „ismeretlen"; „jaj, csak nehogy történjen velünk valami az úton".

Nélkülözhetetlen címek

A véletlen baleseteket semmilyen felkészültséggel sem tudjuk kivédeni, de utazásunk biztonságosabbá tétele érdekében sok mindent tehetünk, és persze nemcsak mi, hanem az utazások infrastruktúrájának egy részét is szolgáltató biztosító. Erről a biztosítói infrastruktúráról beszélgetünk *Zsumbera Irénnel,* a Hungária Biztosító Rt. gépjármű-biztosítási főosztályának osztályvezetőjével.

– Talán vannak még olyanok, akik nem tudják, hogy az új rendszerű casco biztosításunk kialakításakor már figyelembe vettük a nagy autós utazási kedvet. A magyar casco biztosítás egész Európában érvényes, de kiterjed a szovjet utódállamokra és Törökország teljes területére is.

– Ezek szerint az utazni kívánó autósnak a biztosítással kapcsolatban nincs különösebb teendője.

– Elviekben nincs, a gyakorlatban annál inkább. Utazás előtt ajánljuk, hogy ügyfelünk keresse meg a lakóhelye szerinti irodánkat, ahol szóban és írásban is részletes tájékoztatót kap arról, hogy mi a teendője egy esetleges véletlen baleset kapcsán.

A teendők ismertetésén túl európai partnerbiztosítóink komplett címjegyzékét is felajánljuk, hogy enyhítsük ezzel is a kárral, bosszúsággal járó gondokat.

Mit fedez a magyar casco?

– Mit fedez a Hungária Biztosító cascója Európában?

– A legfontosabb szükségjavításokat, és amennyiben szükséges, a sérült kocsi hazaszállítását.

– Szükségjavítás?

– Igen. És nagyon fontos kifejezés, hiszen ezzel azt kívánjuk biztosítási szerződésünkben kifejezni, a külföldi javítások esetében arra kell törekedni, hogy a kocsi biztonságos és üzemképes legyen. Sok minden indokolja ezt, például az, hogy a casco díjtételei a magyar javítási költségekre vannak megállapítva, és ezek alacsonyabbak, mint a külföldi szervizek díjai.

Sok az autótolvaj

– Tapasztalataik szerint milyen jellegűek a külföldön bekövetkezett casco-károk?

– Sajnos időnként bekövetkeznek tragikus, emberéleteket és súlyos sérüléseket követelő balesetek, de szerencsére nem ezek a jellemzők.

A jelentett balesetek túlnyomó többsége koccanásos baleset. Különösen jelentős kárt külföldön is a tolvajok okoznak, ellopott kocsikkal és kocsifeltörésekkel.

Természetesen Európában mindenhol az Audik, Mercedesek, BMW-k és Volkswagenek a keresettek – viszik is őket. Sajnos, nagyon sok a kocsifeltörés, és ebben szerepet játszanak a magyar turisták is, hiszen a kocsiban hagyják útlevelüket, pénzüket, értéktárgyaikat. Nagyon sok az ezzel kapcsolatos kárbejelentés.

Poggyász, csomag

– A casco vonatkozik a kocsiban levő értékekre is?

– Nem. Arra külön ajánljuk ügyfeleinknek a betegség-, baleset- és poggyászbiztosítást. A biztosítás legkevesebb 10 napra köthető, amelynek díja 421 Ft – 20 000 Ft-os értékhatárig.

– Húszezer forint kevésnek tűnik.

– Ne felejtse el, hogy a poggyászbiztosítás kifejezetten az úticsomagra vonatkozik, s ez ideálisnak tűnik. Természetesen igény esetén – magasabb díj ellenében – választható 30, 50 ezer forintos értékhatárú biztosítás is, amelyet hosszabb kinttartózkodásra ajánlunk.

– A magyar turizmus egyik jellemzője, hogy télen egyre gyakrabban kerülnek a kocsitetőkre az értékes sílécek, sífelszerelések, nyáron pedig megjelennek az utakon a szörfök az autók tetején. Ezek biztosítása?

– Ezekre a nagy értékű tárgyakra külön biztosítást köthetnek ügyfeleink.

Zöldkártya

– Feltételezem, hogy európai szintű biztosítás azt jelenti, hogy a biztosítók eljárása is azonos mindenhol.

– Feltétlenül, és amikor a Hungária Biztosító Rt. elkészítette az úgynevezett Európa-kárbejelentőjét, akkor már ebben gondolkodott. Ez a kárbejelentő Európa minden országában azonos, így minden autós és minden biztosító ismeri.

– Előfordulhat, hogy külföldi baleset, koccanás kapcsán más autóban is kárt okoz a magyar autós.

– Előfordul, sajnos. A H betű, azaz a magyar felségjel általában Európában a kötelező gépjármű-felelősség biztosítás – kötelező Magyarországon – meglétét igazolja, de ezzel együtt ajánljuk, hogy a kötelező biztosítás meglétét hivatalosan is dokumentáló zöldkártyát, ha tehetik, váltsák ki a külföldre utazó autósok. Tájékoztatásul elmondom, hogy vannak országok, ahol kötelezően kérik a zöldkártyát, így Andorrában, Észtországban, Máltán, Törökországban és Izraelben. Ajánlott a zöldkártya birtoklása Albániában, Olaszországban, Görögországban és Romániában.

Őrizze meg nyugalmát!

– Van még valami, amit fontosnak tart a külföldre utazó magyar autósok tájékoztatására?

– Ha az autós utazása biztonsága és nyugalma érdekében felkeresi valamelyik ügyfélszolgálati irodánkat – akkor nincs, hiszen ott minden információt megkap. Egyébként a legfontosabbak: kérjük, minden biztosítási esemény alkalmával keressék fel partnerbiztosítónkat, a hazatérés után pedig minket, s ezt nemcsak a tájékoztatás, hanem a korrekt ügyintézés érdekében is javasoljuk, hiszen az az említett szükségjavítás még nem fejezi be a Hungária Biztosító kötelezettségét, álljuk a még továbbiakban szükséges javítások költségeit is – fejezte be a beszélgetést Zsumbera Irén, a HB Rt. osztályvezetője.



KAPCSOLÓ
A LÁNGOK ELLEN

TŰZES AUTÓK EURÓPÁBAN

Tömeghisztéria söpört végig Európa néhány országán a szaksajtó és az autóscégek polémiája nyomán. A vita tárgya egy egyszerű kis kapcsoló volt, amelynek célja az autó kigyulladásának megakadályozása. Az inerciális, vagyis tehetetlenségi kapcsoló pro és kontra késztette véleménynyilvánításra az érdekelteket.

Nézzük, miről is van szó. Az elektromos benzinbefecskendezővel rendelkező autók ütközés esetén ki vannak téve egy esetleges öngyulladásnak. Jellemző példák voltak erre az autópályák tömeges ráfutásos baleseteinél. A tűz létrejöttének oka igen egyszerű: a benzinbefecskendező ütközés esetén sem szűnik meg működni. Ezt a tényt nehezen vitatja a különleges kapcsoló ellentábora is, hiszen egy-két másodperctől akár tíz másodpercig is dolgozhat még az elektromos befecskendező, mielőtt megáll.

Hogyan történhetett meg, hogy kigyullad az autó? Az ütközéstől eltörhet a benzinvezeték. Az elektromos AC, vagyis a szivattyú viszont védett zónában van, dolgozik tovább, mintha mi sem történt volna. Az átlagos üzemi nyomás két-három bar, ezen a nyomáson zúdulhat az üzemanyagfelhő a felhevült motoralkatrészekre, esetleg a tüzes kipufogóra. Egyes mérések szerint egy közepes kategóriájú autó esetében az így kifecskendezett anyag elérheti a 600 cm^3-t. A próbák szerint ez két és fél, három méter magas lángot is vethet. Egészen a legutóbbi időkig nem vizsgálták a törésteszteknek során a járműveket e „belobbanás" szempontjai szerint. A mai időkig a kipróbálandó kocsikat sinen mozgatott szán vagy drótkötél rántotta egymáshoz. Nem volt szó szinültig töltött üzemanyagtartályról, netán járó motorról.

Csak napjainkban változott meg a helyzet, hiszen az újabban fejlesztett FIAT-ok mind rendelkeznek beépített inerciális, vagyis tehetetlenségi üzemanyag-megszakítóval. A Nissan, a Rover, a Jaguar és a Ford szintén alkalmaz egyfajta megszakítót tűz ellen. Ez a kis kapcsoló a másodperc húsz ezred része alatt leállítja az üzemanyag-tápszivattyút. Maga az ütközés hozza működésbe, a 13–14 g értékű lassulás. Legtöbb kapcsoló lehetővé teszi az újbóli üzembehelyezést, vagyis nem örökre szakítja meg a kontaktust a motor és az üzemanyagtartály között.



Az ellenzők érvei szerint nincs is szükség ilyesféle pótmegoldásra. A modern elektronika a motor leállása esetén leállítja az üzemanyag tápszivattyút. A folyamat azonban időbe kerül, és ez az idő mindig hosszabb, mint a pótkapcsoló által garantált 20 ezred másodperc. Érvként szokták felhozni azt is, hogy a tűzbiztonsági kapcsoló beavatkozást jelent a jármű elektronikai rendszerébe. Egy olasz szaklapban megjelent vélemény szerint – ez persze a speciális magyar fordítás – ez így, ebben a formában nem igaz. Az inerciális kapcsoló alapváltozata megkerüli az elektronikát, s csak a bővített változat ad egy olyan többletkábelt, amely a vészvillogót életben tartja a baleset után. Tény viszont, hogy jó néhány cég nem engedélyezi a beszerelést, mert a motor vezérlésébe való beavatkozásnak tartja. Ezzel az erővel persze száműzhető lenne a legtöbb riasztó is, hiszen nagyobbik részük beleépül a gyújtásáramkörbe és az üzemanyagellátásba.

Magyarországon még nem annyira „tüzes" a helyzet, mint Nyugat-Európában. Egyrészt még viszonylag kevés az elektromos befecskendezéssel rendelkező jármű, másrészt, útjaink, vezetési szokásaink is eltérők. Sajnos, előbb okoz tűzesetet egy házilag bütykölt gázosautó, mint a Nyugat-Európában nem szokatlan ráfutásos (autópályás) ütközéssorozat. Az ördög azonban nem alszik, elgondolkodtató, hogy a készüléket gyárilag beszerelő vagy utólag ajánló cégek mire gondolhatnak.

K. GY.

AVIA A 31 T



RÉGI-ÚJ ISMERŐS

Avia = latin eredetű kifejezés, mely szóösszetételekben a másik tag repüléssel való kapcsolatára utal

Már a névválasztás is szerencsés ötletnek bizonyult. A dallamos, sejtelmes név és a számunkra szokatlan forma kellően felkeltette a szállítók érdeklődését. A megszokott keleti teherautók nagy kockái között szinte kislányosnak tűnt, alacsony, cseppet sem robusztus felépítményével. Olcsó ára és igen gazdaságos üzemeltetése – kategóriájában szinte az egyetlen dízelmotorral szerelt teherautó volt – hamar közkedveltté tette a szocialista táboron belül.



Nemzetközi fuvarozásra szánt változat. A szűkös hálókabin a fülke „tetőterében" kapott helyet



Hűtődoboz és plató. Kettő a számtalan variációban kínált felépítmények közül

A könnyen jött siker és a biztos piac tudata elkényelmesítette a gyáriakat. Olyannyira, hogy a hetvenes évek közepe óta az eredeti konstrukción mindössze egyetlen jelentősebb változtatást végeztek, ez pedig a sokat szidott kormányváltó átépítése volt a könnyebben kezelhető 5+1 fokozatú botváltóra. Aztán jött a változások kora, s egy pillanat alatt vége szakadt a Csipkerózsika-álomnak.

A lázasan beindult fejlesztőmunka 1993-ra hozta meg gyümölcsét. Megszületett a teherautó-család turbómotoros változata, amely elsősorban előde legnagyobb hátrányát – a terhelés függvényében elvesztette dinamizmusát, erőtlennek, lomhának tűnt – igyekszik kiküszöbölni, emellett azonban számtalan egyéb változást is felfedezhetünk rajta.

De maradjunk még egy kicsit a motornál. A turbóval megizmosított 3,6 literes dízel 65 kW teljesítményű, ami 12 százalékkal haladja meg az ősök erejét, miközben azoknál kevesebb üzemanyaggal is megelégszik (nyolcszáz kilométeres próbautunkon az átlagfogyasztás 8,9 liter volt). Motorolajból 1,5 l-rel kell kevesebbet beletöltenünk, hogy elérjük a nívópálca optimális szintjét, és ezt az olajat minősége függvényében az eddigi 10 helyett akár 30 ezer kilométerig is használhatjuk. A pontosabb megmunkálás eredményeképp a motor olajfogyasztása gyári adatok szerint a felére csökkent. A prospektus szerint javultak a javítás és a karbantartás feltételei – ami igaz is –, de ezen a téren a legnagyobb problémát az okozza, hogy a vezetőfülke az új típuson sem billenthető. Erre a licenccel kapcsolatos jogi procedúrák miatt még 1-2 évet várniuk kell a felhasználóknak.

Jelentős előrelépés történt a biztonság területén is. Modernizált, kétkörös fékrendszert kapott a teherautó, s bár érezhető volt a légfékekre jellemző késedelmi idő, a fékerő kiválóan adagolható és kellően hatásos. A fékerőt már az alapkivitelen is radiál gumiabroncsok továbbítják az aszfaltra, a szervokormány jelentősen segíti az autóval való manőverezést, amit nagyméretű tükrök is segítenek (extrafelszerelésként ezek fűthető változata is rendelhető).

Tágas belső tér. A TIR-változatban a régi formájú ülések, amelyek szerintünk kényelmesebbek voltak



AVIA A 31 T

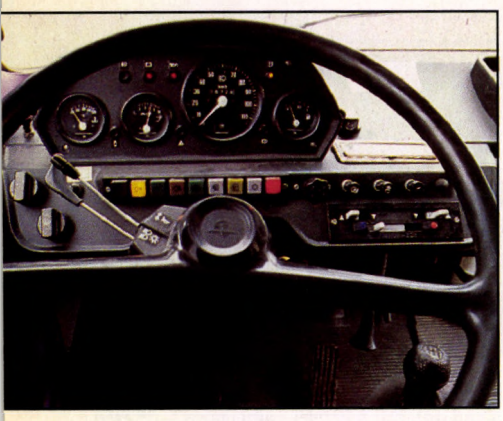
A megújult erőforrás sajnos csak a felépítmény nélkül látható (és szerelhető!) ilyen kényelmesen



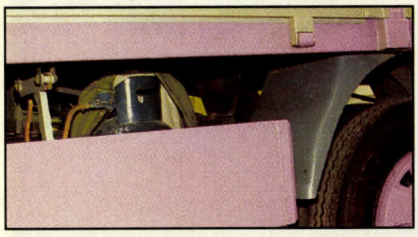
Az álló fűtés energiáját szolgáltató gázpalack a bal hátsó kerék előtt, az alágurulás-gátló védelmében bújik meg

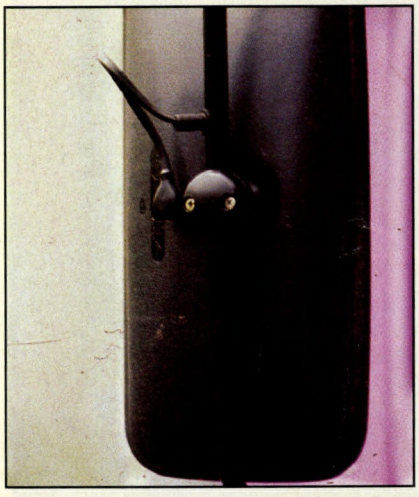


Nem alapkivitel, de rendkívül hasznos a fényszórómosó



A műszerfalon minden megvan, ami szükséges, de az autó szebbet kívánna





Kitűnő a tükör. Extraként fűthető változatban is rendelhető

A külsőleg alig változott vezetőfülkében új, fejtámlával és biztonsági övvel ellátott üléseket találunk. A kellemes kárpitozású és jó formájú székek kényelmét a korlátozott állítási lehetőség csökkenti, így az volt a benyomásunk az első hosszabb utunk végén, hogy a régi ülések ilyen távra megfelelőbbek voltak.

Igen dicséretes, hogy a gyár a fejlesztőmunka során megkülönböztetett figyelmet szentelt az érvényben lévő környezetvédelmi előírások betartásának. Az Avia A 31 T kipufogógázának károsanyag-tartalma így megfelel az Euro–1 szabvány előírásainak, a gépkocsi külső zajszintje pedig nem éri el a 80 dbA-t. Szükség is volt az autó ilyen mértékű környezetbaráttá tételére, hiszen az új generációs Aviákat már nemzetközi fuvarozásra alkalmas felépítménnyel is kínálja a gyár.

Próbautunk kezdetén a kedvező külső kép (a gyár végre szakított a régóta unalmassá vált kék színnel) után kissé meglepődtünk a teljesen változatlanul hagyott puritán műszerfalon. Van olyan jó ez az Avia, hogy megérdemeljen egy csinosabb, modernebb műszeregyüttest. A jobb oldali utas lába előtt található a szélvédőmosó hatalmas műanyag tartálya, így lehetséges a mosófolyadék-mennyiség menet közbeni ellenőrzése. Terhelés híján természetesen második fokozatból indultunk, és középkategóriás személyautókra jellemző dinamizmussal gyorsultunk 45 km/h-s sebességre, amikor az ötödiket kapcsoltuk. A váltó jól kezelhető, egyedül a IV. fokozat kapcsolásakor kell kissé előredőlni az ülésből. A folyamatos gyorsulás lendülete 75 km/h-s sebességnél megtört, és a mutató csak lassan araszolva érte el a 80-as számot. Úgy gondoltuk, ez a vége, de miután volt még hely a pedál alatt, és erre a típusra a prospektus is 100-at ír, néhány kilométer után megpróbálkoztunk a további gyorsítással. A gázpedál utasítását a motor kelletlenül vette tudomásul, de úgy 82–83 körül ismét megtáltosodott. Előzésekhez is elegendő vehemenciával gyorsult 100-ig, amikor is mi fogtuk vissza, mert nem akartuk a teljesen nyers (mindössze másfél ezer km volt benne) motort túlhajtani.

Teherautóról lévén szó, azon lepődtünk meg, hogy a vártnál jóval kevésbé „pattogott" az úton. Iránytartása és útfekvése még nagyobb sebességnél is megnyugtató volt. Ami menet közben kissé zavart, az az irányjelzőhasználat volt. A kapcsolót nem az általánosan elterjedt (9 óra körüli) helyen, hanem lényegesen előrébb (½12) helyezték el.

Összegezve tapasztalatainkat, az Avia A 31 T igen jól sikerült teherautó. Hibái inkább csak bosszantó apróságok, amelyek a használat során igazi hátrányt nem jelentenek. Jó tulajdonságai és ára (az alapkivitel 1 898 000 forint) várhatóan a régi Aviához hasonló, kedvelt szállítóeszközzé teszik. **M. J.**

MŰSZAKI ADATOK

AVIA A 31 T–L (N)

MOTOR. Négyütemű, négyhengeres, soros, vízhűtéses, közvetlen befecskendezéses, turbófeltöltős dízelmotor. Furat 102 mm, löket 110 mm, összlökettérfogat 3596 cm³. Sűrítés 17,5. Legnagyobb teljesítmény 65 kW (88,5 LE) 2600/min, legnagyobb forgatónyomaték 276 Nm 1800/min fordulatszámnál. Fajlagos gázolajfogyasztás 235 g/kWh. Elektromos rendszer 12 V, generátor 14 V 550 A, akkumulátor két darab 6 V 150 Aó.
ERŐÁTVITEL. Egytárcsás száraz tengelykapcsoló, ötfokozatú, kézikapcsolású váltómű.
FELÉPÍTÉS. Alvázas felépítés, hátsókerék-hajtás. Elöl független kerékfelfüggesztés trapéz alakú lengőkarokkal, csavarrugókkal, hidraulikus lengéscsillapítókkal. Hátul merev hátsóhíd hosszanti félelliptikus laprugókkal, hidraulikus lengéscsillapítókkal.
Globoidcsigás kormánymű rásegítéssel. Kétkörös, hidropneumatikus fékrendszer terhelésfüggő szabályozással.
Gumiabroncsok méretjelzése 6,5 R 20.
MÉRETEK, TÖMEGEK. Hossz/szélesség/magasság (fülke) 7255 (6367)/2730 (2730)/2328 (2328) mm. Raktér hossz/szélesség 5287 (4451)/2140 (2140) mm. Tengelytáv 3640 (3240) mm. Menetkész tömeg 2405 (2355) kg. Terhelhetőség 3585 (3635) kg. A gázolajtartály térfogata 70 liter.

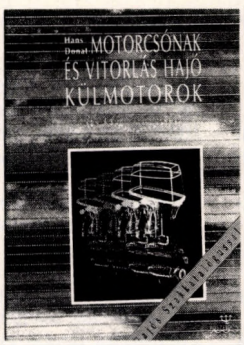
PRÓBANAPLÓ

A tesztautó szállítója: Eurotrade Kft. 2900 Komárom, Arany János út 17.
Üzemanyag-ellátás: Shell Hungary Rt. 1037 Budapest, Csillaghegyi út 19–21.
A kilométer-számláló állása
– A próbaút elején: 1693
– a próbaút végén: 2489
A próbaút átlagfogyasztása: 8,9 liter/100 km
Az alapkivitel ára: 1 898 000 forint.

KÖNYVOLDAL

Válságban van a könyvszakma – halljuk gyakran, s épp ezért örvendetes, hogy az elmúlt hetekben sorra jelentek meg új műszaki kiadványok. A tavaszi termés oly gazdag, hogy „kénytelenek" voltunk külön oldalt nyitni számukra. Szívesen megtennénk gyakrabban is.

KÜLMOTOROK



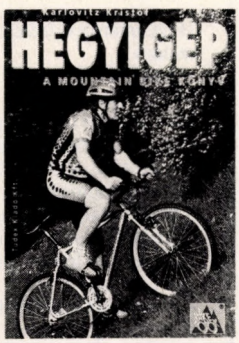
A Poszeidon könyvek sorozatában jelent meg *Hans Donat* kezelési, karbantartási, javítási és hibakereső könyve. Témája a motorcsónak és a vitorlás hajó külmotorjai. Mivel az üzemeltetési utasítások azt a benyomást keltik, hogy üzemzavar esetén szervizbe kel vinni, ez akkor így is van, ha nem ismerjük a motort. Az is indokolja e könyv megjelenését, hogy a külmotorok hétvégi használatánál többnyire vasárnap délután romlik el a gép, amikor aligha talál a tulajdonos működő szervizt. A hajósnak önmagán kell segítenie. A kitünő minőségben készült ábrák megkönnyítik az olvasó dolgát, és akár a motor szerkezetére, akár működésére vagy karbantartására kíváncsi az érdeklődő, a világos és áttekinthető szerkesztés és kapcsolási rajzok című fejezet azoknak, akik e témában elmélyülni kívánnak. A külmotorokkal ismerkedőknek a hibakereső összeállítás lehet csábító. A keményfedelű könyv strapabíró kötéssel, hajós-szakkatalógussal kerül az érdeklődők kezébe.

SPORTHAJÓZÁS



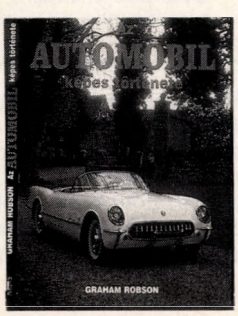
Hézagpótló alapmű került a piacra a Sporthajózás című könyvvel, amely a kishajók vezetéséhez szükséges alapismereteket nyújtja az érdeklődőknek. A vizsgára készülők számára is megkönnyíti a felkészülést. Mind a motoros, mind a vitorlás kishajóvezetők haszonnal forgathatják a kizárólag színes képekkel és ábrákkal fűszerezett 200 oldalas könyvet. Az olvasó megismerheti és végigköveti a hajóépítéstől kezdve a gyakorlati tudnivalókon keresztül a versenyzői információkig e szakma rejtelmeit, ezen felül a vízi közlekedési ismeretek sem hiányoznak. A megjelenést kiváltképp jól időzítették, nyár elejére.

HEGYIGÉP



A Tudex Kiadó Kft. gondozásában jelent meg a Hegyi gép című könyv, amelyet a szerző kifejezésével élve a „bringásoknak" ajánlhatunk figyelmébe. A vállalkozás hármasa: *Futász Dezső, Karlovitz Kristóf* és *Kemény Zoltán*, valamennyien a kerékpár szerelmesei, s mi több, értői. Egyre többen érzik a mozgásszegény életmód hátrányait, és nem ismeretlen a megállapítás: lehet, hogy a jövő a biciklié. Ehhez azonban meg kell ismerni. A váztól a kormányon keresztül a váltóig kalauzol a szerző, Karlovitz Kristóf, s a ki kézbe veszi a „bütykös kerekűekről" készült összefoglalót, a szerkezeti és működési magyarázaton kívül praktikus tanácsokat is talál: mit csinálhat és mit nem önerőből. A mountain bike egyszerű szerkezet, ám bonyolult finommechanikai alkotás. Megismerkedhetünk a kerékpárkínálattal, a legfontosabb szerszámkészlettel és a kerékpárral való közelekedési viselkedés néhány érdekességével. Kirándulóknak, versenyzőnek, túrázóknak egyaránt tanulságos olvasmány.

AUTOMOBIL



Graham Robson műve világkiadás, az angol nyelvű eredetit tucatnyi nyelvre lefordították már. Örvendetes, hogy közéjük került a magyar is, hiszen hasonló igényességű munka eddig csak elvétve akadt a hazai könyvpiacon.

Az autó históriája annyira gazdag s oly sok történetet rejt, hogy szerző legyen a talpán, aki kellő önmérséklettel tud válogatni a sok regényes esemény között. Nem árt persze elkerülni a felületesség hibáját sem, amit Graham Robson azzal ért el, hogy kiválasztott néhány fontos márkát, kimagasló jelentőségű tipust és azokkal foglalkozik.

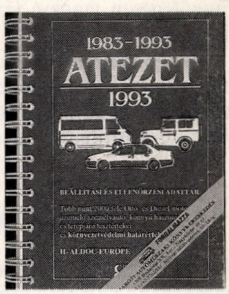
A könyv pontosan azt nyújtja, amit címében ígér, sok képpel illusztrálva kíséri végig kedvenc járművünk fejlődését. A fotók jelentős hányada eredeti, s ezek többsége eddig nem publikált felvételt.

Az automobil képes története a Maecenas Kiadó gondozásában jelent meg, május eleje óta kapható a könyvesboltokban. Igényes, jó minőségű kiadvány, ennek megfelelően az ára is elkerülhetetlenül magas. Közel háromezer forintért azonban 190 oldalas, 268 színes, illetve fekete-fehér képpel illusztrált ismeretterjesztő albumot vehet kézbe az olvasó.

BENZINBEFECSKENDEZŐ RENDSZEREK, BEÁLLÍTÁSI ÉS ELLENŐRZÉSI ADATOK



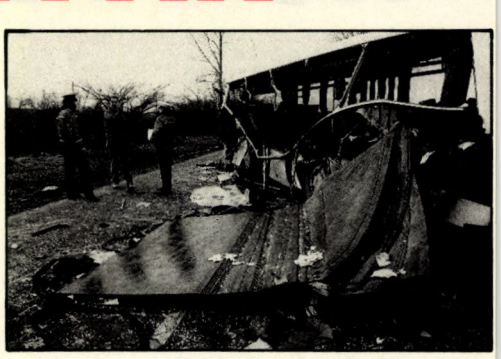
A gépjárműimportőrök szakmai támogatásával készült *dr. Kováts Miklós:* Benzinbefecskendező rendszerek című könyve, amely elsőként ad teljes körű és részletes, magyar nyelvű, színvonalas tájékoztatást e témában. Mind a gépkocsiipar, mind a szerviz- és javítótevékenység területén jól használható az ábrákkal és táblázatokkal kiegészített kézikönyv. Érdekessége, hogy a Honda, Suzuki, Toyotta és egyéb márkák tulajdonosai is haszonnal forgathatják e szakmai könyvet.



Újdonságnak számít, a korábban megismert Autó- és Dizeldata „kistestvére", a most megjelent *ATEZET*. A szerényebb, de praktikus kötésű *Beállítási és ellenőrzési adattár* 1983 és 1993 között gyártott kétezer típus tesztértékeit tartalmazza. Természetesen a környezetvédelmi határértékek is nagy segítséget nyújtanak a szakembereknek. A könyvek megvásárolhatók a Maróti Autóműszaki Könyvkereskedésben 1205 Budapest, XX., Nagykőrösi út 47. Telefon: 163-3762/311.

BŰNÖS ALÁTÉTFÁK

HEVEDERES RÖGZÍTÉS



Egy évvel ezelőtt Kiskunfélegyháza környékén egy farostlemezt szállító török kamion rakománya hirtelen fékezés és kanyarodás miatt a szembejövő személyautóra borult. A kocsi három utasa meghalt. Még több áldozatot követelt januárban a taszári tragédia, ahol a vaslemez-rakomány lazult fel, és a pótkocsi a súlypontváltozás miatt elvesztette úttartását, majd a szembejövő autóbusznak ütközve 12 ember életét oltotta ki. Nem elég tehát a járműparkot modernizálni (erősebb motor, hatékony fékrendszer, légrugók stb.), mert ettől csak gyorsul a közlekedés, ha az árurögzítést nem fejlesztjük, nő a balesetveszély!

A pótkocsik többsége nagyobb tömegű árut szállít, mint a gépes kocsi. Elég egy gázelvétel, ami a gépes kocsit finoman lassítja, a pótkocsi fékezetlenül megtolja a motorost, becsuklik a vonórúd és a pótkocsi eleje vagy vége átlépi a felezővonalat, lezárja a szembejövő előtt az úttest egy részét, s kész a katasztrófa. A pótkocsik hajlamosak tempós kanyarodásnál is a pálya elhagyására, de ezt már inkább vezetési hiba okozza.

A fenti veszélyek miatt nem a pótkocsis szállításokat kell megtiltani, inkább lássuk el a szerelvényeket olyan berendezéssel, amely képes mérsékelni a pótkocsi kilengéseit, még a rakomány elmozdulása, a súlypont eltolódása esetében is. A technika mai állása mellett a megoldásra reális lehetőséget látok, hiszen a légrugó nemcsak függőlegesen, hanem vízszintesen is képes dolgozni.

Az alábbiakban a rakatok és a rakomány rögzítéséhez rendelkezésre álló technikákat és alkalmazásuk technológiáit külön-külön próbálom értékelni.

Rakatok rögzítése

A rakodólapra elhelyezett árudarabok egységbe foglalása, a raklaphoz való rögzítése műanyag vagy acélszalag ráfeszítésével, végtelenítésével történik, kisebb hányaduk zsugorfóliás, trechfóliás rögzítést kap. Ezek egyszer használatos, eldobós rendszerek. A világon először hazánkban alkalmaztuk a többször használatos (nem eldobós) hevederes rögzítést, amely szabadalmi védettséget kapott. Paramétereit a szakemberek (ACSI, győri főiskola speciális laboratóriuma) a legtöbb áruféleség esetén jobbnak értékelték, mint a műanyag vagy acélszalagos rögzítését. A termék az 1985. évi BNV-n két különdíjat kapott az akkori KPM-től és az ÉVM-től. Az 1993-as genfi találmányi kiállításon 150 ország 1500 kiállítójával versenyben bronzérmes lett. A legnagyobb hazai vevő, a mindszenti Alumíniumszerkezetek Gyára referencianyilatkozatban bizonyítja használhatóságát. További több mint 100 vevő eddig reklamációval nem élt, sőt többször vásárolták kis szériában. A piacgazdaságra való áttérésünk nem tett jót a termék széles körű elterjedésének, mert a korábbi nagyüzemek már nem fejlesztenek, a kisebb vállalkozók még nem elég erősek ahhoz, hogy egyszeri ráfordítással a jobb eszközöket szerezzék be középtávra. A termék exportképes, gyártása biztosított, csak hiányzik az a menedzser, aki hajlandó lehajolni a témáért, hogy azután milliókat nyerjen.

A termék használatának elterjesztése – véleményem szerint – két lépcsőben lehetséges. Azok a nagy árukibocsátók, akik áruikat egységrakatba képezve forgalmazzák, megállapodnak vevőikkel, fogadják el

AZ ÚJ MEGOLDÁS ELŐNYEI:

Hagyományos technológia: (műanyag, acélszalag)	Hevederes technológia:
– Szakítószilárdság 100–200 kp/szalag 100–2000 kp (acélszalag). A gépi megfeszítés ereje zsákos kartonos árunál korlátozott, mert a 10–20 mm-es szalag roncsolná a csomagolást	– Szakítószilárdság 2000 kp/heveder. A gépi megfeszítés ereje szabadon választható az áru súlyától függően 100–500 kp között, mert az 50 mm-es heveder nem roncsolja a csomagolást.
– Nem rugalmas anyagok, így az áru térfogatváltozását (zsugorodását) nem képesek követni, a rögzítés fellazul (lásd a gázbeton acélszalagos rakatai)	– Rugalmassága révén a tárolás során fellépő térfogatcsökkenést követni tudja, nem lazul fel, de nem is szakad el.
– A szalagok végtelenítését követően utánhúzási lehetőség nincs. A több szinten tárolt rakatok alsó során a szalag már szállítás előtt fellazulhat.	– A csatokkal megoldott végtelenítés lehetővé teszi a heveder utánfeszítését. Többszintes tárolás és szállítás lehetséges, az alsó rakaton a rávitt feszítő erő max. 5–10%-kal csökken.
A szállítás közbeni rezonancia ugyanezzel a következménnyel jár.	A rezonancia káros hatását eredményesen lokalizálja.
– Az egyszer használatos szalagok és fóliák összegyűjtése, újra hasznosítása megoldatlan. A rakatonkénti hulladék tömege 0,20–0,50 kg.	A selejtezési veszteség, hulladék 100 használatnál 0,005 kg/rakat, 500 használatnál 0,001 kg/rakat. A csatok újra felhasználhatók, a hevederek javíthatók, egyéb célra újra hasznosíthatók.
– Pántolás időigénye 3 perc/rakat	– Azonos
– Anyagköltség 20 Ft/rakat (szalag + bilincs) 500 t áru rögzítése 20 × 500 = 10 000 Ft	– Anyagköltség 100 használatig 15 Ft/rakat 101–500 használatig 0 Ft/rakat 500 t áru rögzítése 2 heveder = 1500 Ft
– Alkalmatlanok pl. hordós, ballonos áruk rögzítésére függőleges és vízszintes irányokban egyaránt, bútorlapok, farostlemez, pozdorjalap, vaslemezek, csövek rögzítésére a csekély szakítószilárdság miatt. Az acélszalag erős, de roncsol.	– Tökéletes biztonsággal rögzíthetők ezen áruféleségek. Hosszabb tárolás esetén a hevederek fellazíthatók az áru deformálódásának elkerülése végett. Újabb mozgatás előtt megfeszíthetők.
– A fellazult pántok szinte csábítanak az áru dézsmálására, hiszen 1-1 karton kivehető, és a pánt felbontás nélkül visszatehető.	– A dézsmálás kizárható, mivel a hevederek csatjai plombázhatók! A rakat olyan erővel bekötthető, hogy 1-1 darabot kivenni belőle lehetetlen.



az új technikával való rögzítési módot. Az első lépcsőben fogadják el az így érkező küldeményeket, garantálják a betéti díjas hevederek visszaküldését a feladóhoz, a második lépcsőben vásárolnak hevedereket és cserélik – azonnal visszaadják. Így a betéti díj kiiktatható. Az árut jól bekötve, akár plombázottan is, tárolhatják, vevőiknek biztonságosan továbbszállíthatják.

A hevederes árurögzítésre vonatkozó szabadalmat 1984-ben adták meg, azóta Empack márkanéven van forgalomban. A kísérleti szállítások során egy darab cserép, tégla, szilikát blokk, gázbeton sem esett le a járművekről éveken keresztül.

A hevederek a mostoha bánásmód (gyakorlatlanság) dacára több százszoros használat után is üzemképesek maradtak.

A HELYES RÖGZÍTÉS

A járművekre felrakott áruk döntő többségét megfelelő erővel a jármű alvázához, platójához is le kell rögzíteni a jármű intenzív lassítása, éles kanyarodása során fellépő erőhatások felvételére. A jelenleg használatos svéd, német, finn importból és az Empack Kft.-től beszerezhető hazai hevederes rögzítők (köznyelven spaniferek) az esetek egy részében elegendő biztonságot nyújtanak az áruk elmozdulása ellen.

Az áruféleségek elég széles körében (pl. fűrészáruk, farostlemez, bútorlap, rúd- és rönkfa, vas- és műanyag csövek, lemezek stb.) az áruk oldalirányú megdőlésének veszélye fennmaradt. Egyrészt azért, mert a hevedereket az alváz alatt átvezetve körkörösen rögzítik, így a fékezésre felkészülnek ugyan, de az oldalra dőlést (káros súlypont-eltolódást) már kevésbé akadályozzák meg. Másrészt általános az a helytelen gyakorlat, hogy a daruval, targoncával felrakott árukötegeket úgynevezett alátétfákra helyezik abból a célból, hogy az emelőkötél, illetve a targonca villája kivehető legyen a rakatok alól. Az alátétfa az adott áru lehetséges súrlódási együtthatóját – alakjától és anyagától függően – 1/10-re, 1/20-ra csökkentheti. Ezáltal válhatnak a gépkocsivezetők első számú közellenségévé. A taszári tragédiának is ez lehetett az egyik oka.

Egy kamionra rakható farostlemez szállításához, de még inkább a jelenlegi rakodási technológia kellékeként ¼ m^3 alátétfát használnak fel, pedig ennek költségvonzata nagyobb, mint az emelő+rögzítő heveder kombináció egyszeri használatra vetített költsége.

Az áruátvevőknél hegyekben áll a fölöslegessé vált alátétfa, ugyanakkor az árukibocsátók újak beszerzésére kényszerülnek. Nagyon drága gyújtósnak való, de a vevőnek ki kell fizetnie, mert ez az áruval jár. Az alátétfák kiűzetését a járművek rakfelületéről mégsem a ráfordítások pazarlása, hanem a baleseti veszélyforrás megszüntetése indokolja.

Az emelőhevederek végtelenítése lehetővé teszi, hogy az árudarabok fel- és lerakását daruval és targoncával is végezhetik. Az áru közvetlenül a jármű platójára kerül, az emelőheveder az áru alatt marad, azzal együtt utazik. Az emelőheveder füleit felhasználva az árudarabot rögzítő hevederekkel az alvázhoz kötjük. Ez a garancia arra, hogy az áru fékezéskor és irányváltoztatáskor szilárdan a helyén marad. Az emelő- és rögzítőheveder a jármű tartozéka, ezért a lerakásnál kell használni a vevő alátétfáit.

Ahhoz, hogy a további közúti tragédiák megelőzhetők legyenek, kulcskérdés a KRESZ olyan kiegészítése, amely előírja a fékerő kötelező normái mellett a szállított áru tömegének függvényeként a rakomány-rögzítés alapelveit, a berendezések paramétereit, azok kötelező meglétét, használatukat. A vezetők oktatását, vizsgáztatását erre a tárgykörre is ki kellene terjeszteni, a tananyagot célszerű lenne zsebkönyv formájában rendelkezésükre bocsátani.

MAGYAR ISTVÁN

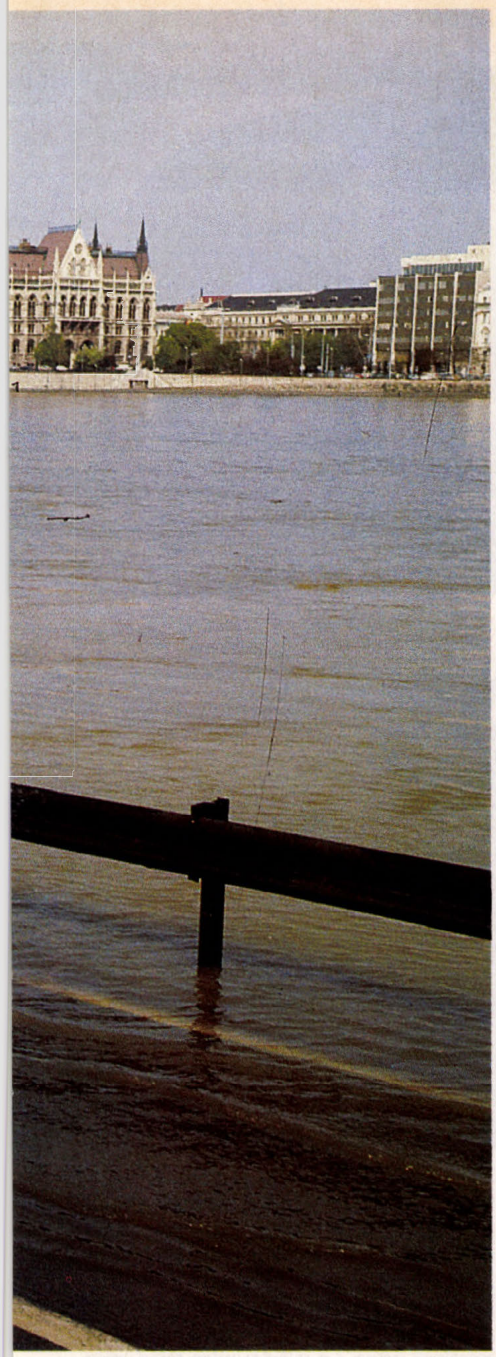
PRÓBAÚT

RENAULT LAGUNA A FORD MONDEO KÍSÉRETÉBEN



A CSÁBÍTÁS ÚJABB FORMÁI

A Laguna annak idején a nemzetközi sajtóbemutatón annyira elragadónak mutatkozott, hogy már-már attól tartottunk, elcsavarja a fejünket. Kapcsolatunk tisztasága fölött ezúttal az év autója, a Ford Mondeo őrködött.



Ha az emberre túlságosan nagy érzelmi hatás nehezedik, s mindenképpen józan kíván maradni, két választása lehet: vagy a lehető legnagyobb ívben elkerüli a kísértőt, vagy csak olyan környezetben megy közel hozzá, ahol talál biztos fogódzót, ha esetleg ki akarnák húzni a lába alól a talajt. Tudtuk előre, hogy a Renault Laguna megjelenése, csupa izom, mégis finoman ívelő vonalai, mesésen kényelmes, ugyanakkor stabil futóművei és csöndes, jól húzó motorjai, no és a tesztautókba belopott extrák – mint például a légkondicionáló – nagy veszélyeket rejtenek az objektív tájékoztatást illetően, ezért e kategória korábbi éllovasához, az év autójának is megválasztott Mondeóhoz viszonyítottuk tesztautónkat.





KAROSSZÉRIA

A Laguna utastere meglehetősen tágasnak tűnik, pedig nem fut túl alacsonyan az ablakok alsó, illetve a műszerfal fölső vonala, viszont a rövid üléspárnák miatt roppant nagy lábhelyeket látunk. De nem egyszerűen érzéki csalódásról van szó, az autó a mérőszalag szerint is bőséges helyet kínál az utasoknak, a belső szélesség 4-5 centivel, a térdhely hátul 2-3 centivel nagyobb, mint a Mondeóban. A belmagasság gyakorlatilag egyforma. A Renault nagyobb utastere azonban nem használható ki, az üléskialakítás miatt mindkét autó csak négyszemélyes, legfeljebb gyerekülést tehetünk középre.

A két autó csomagtere szintén közel azonos nagyságú, az adatlapok szerint a Mondeo vezet 18 literrel. A Renault rakodási lehetőségei annyival jobbak, hogy benne nemcsak az ülés támláját, hanem az alsó részét is osztották, praktikusabban alakítható át a rakodótér.

A Mondeo sokkal erősebben alulkormányzott, viszont kormánya könnyebb és precízebb. A Laguna erénye a stabilitás és a jó rugózási kényelem

A Laguna utasterében szinte csak az ajtózsebekbe pakolhatunk, a kesztyűtartó nevetségesen kicsiny – a Fordban sokkal méretesebb, pedig abban még a segédpilóta légzsákjának is készítettek helyet. Igaz, meglehetősen kicsiket, de a Mondeóban mind a négy ajtón találunk zsebeket.

Passzív biztonság tekintetében mindkét autó korszerű: kormányuk légzsákos (a Fordba alig 50 ezerért a kocsikísérő elé is kerülhet egy), az ajtókban ott az oldalvédelem, az övek fölső pontja magasságállítós, alul a csatot szükség esetén övfeszítő rántja meg. Mindkettő alapfelszereléséhez tartozik a blokkolásgátló, de a hátsó fejtámlákért a Ford és a Renault is felárat igényel.

A kezelőelemek kialakítása mutat márkasajátosságokat, de itt sem tud elhúzni a

RENAULT LAGUNA A FORD MONDEO KÍSÉRETÉBEN

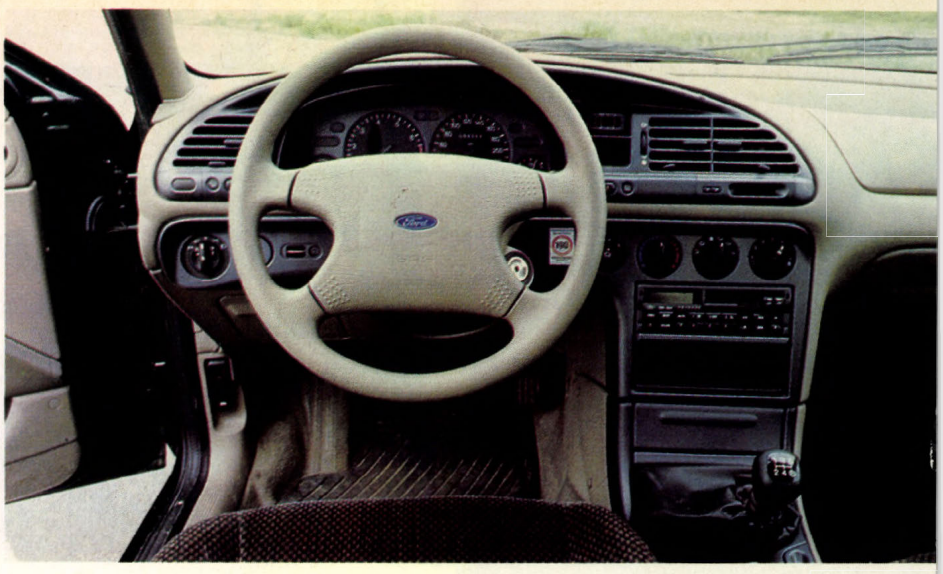
A Mondeóban szépen telerakták a szerelvényfalat kapcsolókkal és gombokkal, a Renault-ban nagyobb rend látszik, a nagy, sima felületek azonban fogják a port

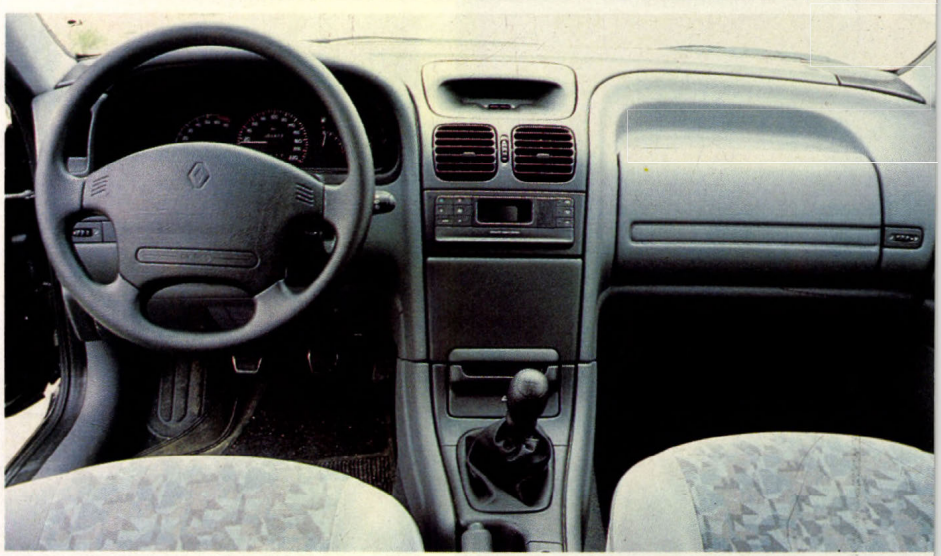
két kocsi egymástól. A Lagunában lényegében a két kormánykapcsolóra zsúfoltak mindent, a Mondeóban ésszerűen elosztották a kapcsolókat. A Fordban valamivel egyszerűbb eligazodni, s rátalálni a megfelelő kezelőelemre. Praktikusnak találtuk, hogy a Renault csomagtartózárát gombbal kezelhettük, a Fordé vagy kulccsal, vagy a vezetőülés mellől nyitható, s ez a típus még azzal is bosszantani próbált, hogy ötödik ajtajával olyan meredekre emelkedik a kalaptartó, hogy minden előrepotyog róla. De talán ez a legnagyobb zajforrás az autóban, zörgések, zizegések után hiába kutat fülünk, s fölöslegesen próbálkozunk a Lagunában is. Mindkét autó karosszériája kellően merev, egy fokkal talán még a Renault tűnt jobbnak, a kidolgozás, az illesztések is ebben voltak precízebbek. Ezzel szemben az anyagminőség, elsősorban a műanyagoké a Fordban sokkal jobb, a Laguna nagy sima felületei könnyen karcolódnak, s állandóan portörlést igényelnek.

A Renault kettős kürtjét az autó bemutatóján nem találtuk meg, s a kormánylapon magunktól próbautunk két hete alatt sem fedeztük volna fel, olyan kis felületet kell meglehetősen nagy erővel eltalálni. Akár el is felejthetjük. Az indexkaron levő működik normálisan. A Fordban ezzel szemben a vészvillogó kapcsolóját tették rossz helyre, a kormányoszlop tetejére, a Renault-ban a kézifék mellett szükség esetén akár a hátul ülők is elérhetik.

A karosszériák elemzésénél eddig az egy apró előny ennél, egy annál érvényesült, összességében azonos értékű a Ford és a Renault. Az utolsó pontnál végre egyértelmű megállapítást tehetünk: a Fordban jobb lehetőséget kapunk a tájékozódásra. Abban még egyformák, hogy mindkét kocsi fara meglehetősen magas, s vaskosak a C oszlopok, a Renault-nak azonban az első oszlopai is szélesek, ráadásul az ablaktörlő a közelébe sem megy, így aztán rossz időben bal oldalon közel arasznyi sáv marad átláthatatlan. Ez különösen kanyargós úton borzasztóan zavaró.

Karosszéria	Ford	Renault
Térkínálat (10)	9	9
Biztonság (10)	10	10
Kezelőelemek (10)	9	9
Minőség (10)	9	9
Kilátás (10)	9	7
Összesen (50)	**46**	**44**





KÉNYELEM

A beszállás kényelmesebb a Renault-ba, a távirányítós központi zár is sokat segít ebben. A Mondeo szűk nyílást hagy szabadon, gyakran belerúgunk az ülés műanyag kitüremkedésébe, ahol a magasságállító gombja található, térdünket a szép ívben az ajtóra felkanyarodó műszerfal sarka veszélyezteti.

A vezető helyzete a Fordban kényelmesebb, határozottabban tart az ülés, helyesebb a pedálrend. Mindkettőben magasságállítós az ülés, a kormány a Lagunában tengelyirányban, a Mondeóban még függőlegesen is mozgatható. A francia volán kissé magasan van, a németé könnyebb járású, s jobban kézhez áll. Magas növésűeknek ez kevésbé probléma, nekik a Laguna még azzal is kedvez, hogy az öv magassága rendkívül széles tartományban állítható. Az első utas is a Fordban tud jobban elhelyezkedni, főképp a sokkal jobban kialakított kartámaszok miatt.

Hátul a Renault nagyobb szélessége előny. Az elsőhöz hasonló, rövid ülőfelületű, puha töméső üléseket találunk, középen – akár a Fordban – felkeményedéssel. A nagyobb térdhellyel nem tudunk mit kezdeni, mert lábfejünk nem megy rendesen az ülés alá, legalábbis a Fordban több a mozgásterünk. A német autó (amit egyébként Belgiumban szerelnek össze, s a világ minden táján, még Magyarországon is készítenek hozzá alkatrészeket) hátsó padja az első pillanatban szűkebbnek tűnik, valójában ez ad határozottabb, jobb oldal- és deréktámaszt.

Menet közben már jobban kívánkozunk a Renault-ba, annak finom futóműve szinte kényezteti túlterhelt gerincoszlopunkat, úgy kivasal mindenféle úthibát. A Ford keményebb lábakon áll, az üléseken sokkal több érzékelhető az útegyenetlenségek okozta rázkódásból. Rugózási komfortban a franciák továbbra is verhetetlenek, a középkategória átlagánál azonban a Mondeo is barátságosabb.

Nagyon jól szerepelt a Laguna a zajelemzéskor. A 2 literes motor olyan diszkrét, hogy nyugodtan lehet vele tartani 170–180-as tempót, a hangja még ekkor sem válik zavaróvá. Az abroncsok surrogását is sikeresen szigetelték, a sebességgel arán-









A Laguna középső konzolján fedél alatt bujkál a távirányítós rádió. A szellőzőrostélyt átvitték az ajtóra, egyúttal gondoskodtak az oldalablak páramentesítéséről (Renault)

A Ford ülései feszesek, jól tartanak és nagy az ülőfelületük, a Renault-ban kifejezetten puha és rövid az ülés. Mindkettőben állítható a volán és az ülés magassága

nyosan erősödő, visszafogott szélzaj határozza meg az akusztikai hatást. Rendkívül csöndes az autó. Hangosnak a Fordot sem mondhatnánk, de elsősorban a motor fordulatszámmal felerősödő hangja miatt nem közelíti meg a Laguna színvonalát.

A nagy, lapos üvegek miatt nyáron elviselhetetlen forróság uralkodik mindkét autóban, a légkondicionáló nem luxus, hanem szinte létfeltétel. A fűtés egyformán kifogástalan, a bemelegedés is gyorsan lezajlik. A Ford előnye, hogy huzatmentesebb szellőztetésre képes, por- és pollenszűrő tisztítja az utastérbe jutó levegőt.

Kényelem	Ford	Renault
Rugózáscsillapítás (10)	8	10
Ülések (10)	9	8
Zaj (10)	8	10
Klíma (10)	9	7
Kezelés (10)	8	9
Összesen (50)	**42**	**44**

HAJTÁS

A 2 literes Laguna párja első pillantásra az ugyanekkora motorral szerelt Mondeo lenne, a hazai kínálatban azonban a 136 lóerős Ford csak Ghia és Si kivitelben kapható, jóval 3 millió forint fölötti áron. Árban és erőnlétben is a 115 lóerős CLX 1.8i változatot találtuk megfelelőnek az összehasonlításhoz, így a Ford és a Renault teljesítménye éppen megegyezik. A menetteljesítményekkel mindkét autó esetében elégedettek voltunk, 200 körüli végsebesség és 11 másodperc körüli gyorsulás százra elegendő a kellemes autózáshoz. A 200 köbcenti lökettérfogatbeli különbség az elméletnek és a papírformának megfelelően előnyt jelent a Renault-nak, tapasztalatunk szerint 2 literese rugalmasabb, izmosabb motor benyomását kelti.

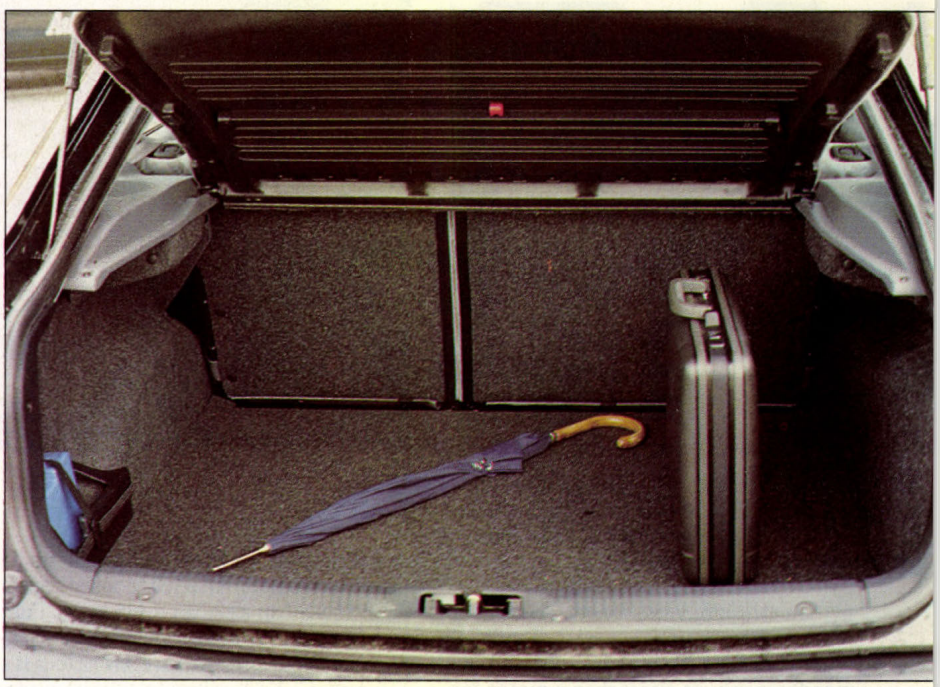
Az már futóművének derék munkája, hogy nagy sebességnél stabilabban, nyugodtabban fekszi az utat, iránytartása, egyenesfutása magabiztosabb, kanyarban pedig szinte semleges. A Mondeo sokkal erősebben alulkormányzott, s a hajtás visszahatásai erősen érezhetők a volánon. Manőverezni, szlalomozni mégis a Forddal jobb érzés, elsősorban kormányának valamivel kisebb erőszükséglete és jobb beállíthatósága miatt. A váltóját viszont nehezen tudnánk dicsérni, mint eddig valamennyi kipróbált Mondeóban, ezúttal is pontatlan volt a szerkezet, a Renault-é sokkal precízebben és könnyedébben járt.

Fékezésnél a gumik nagyon sokat jelentenek, s Renault-nkat jobban ellátták, de hátsó tárcsafékе is közrejátszhatott abban, hogy a finoman szabályozó blokkolásgátlóval szerelt szerkezettel jobban tudtunk lassulni.

Hajtás	Ford	Renault
Rugalmasság (10)	8	9
Végsebesség, gyorsulás (10)	8	9
Fékek (10)	8	9
Kanyarvétel (10)	9	9
Iránytartás, szélérzékenység (10)	8	9
Összesen (50)	**41**	**45**



A Renault hátulja jó magas, a kilátást a vastag első oszlopok is zavarják



A Laguna csomagtartója méretes, a hátsó ülés osztott

GAZDASÁGOSSÁG

Alapvetően a vételár határozza meg a kérdést: az RT, vagyis közepes kiszerelésű Laguna alapára 2 346 500 forint, a CLX 1.8i Mondeoé 2,441 millió volt május közepén – a különbség 2 százalék. Mindegyikben megvan a légzsákos kormány és a blokkolásgátló, színezettek az üvegeik, az ajtókhoz központi zár tartozik, a felszereltség tehát lényegében megegyezik. A Renault-ban elöl elektromos ablakemelőket találunk, a Mondeo gazdagabban kárpitozott. Ugyanabba a biztosítási kategóriába tartoznak, súlyadójuk is megegyezik.

Mértük a fogyasztásukat, teljesen együtt, ugyanazon az útvonalon tettünk meg több száz kilométert, s meglepetésünkre a katalógusadatokkal ellentétben a Renault-ba kellett kevesebbet tankolnunk. Egyébként mindkét autó 9–10 liter körül fogyaszt.

A két típus szervizigényességéről egyelőre nem lehet mit mondani, a Renault-alkatrészek általában valamivel drágábbak. A várható értéktartás is hasonló, talán a Renault kiszámíthatóbb modellpolitikája és a francia autók utóbbi időben sokat javult minősége jelent némi előnyt – mindenesetre számítanunk kell arra, hogy

Az Autó-Motor tesztjárműveinek üzemanyag-ellátásáról a Shell gondoskodik

A KÉNYEZTETÉS MÉRTÉKE*

	Ford	Renault
Légzsákos kormány	s	s
Utasoldali légzsák	49	–
ABS	s	s
Övfeszítő elöl	s	s
Oldalvédelem	s	s
Fejtámla hátul	25	21,7
Automata váltó	–	179,8
El. ablakemelő elöl	–[1]	s
Légkondicionáló	212	215,6
Központi zár	s	s
Integrált riasztó	59	72,4

*s = szériatartozék, – = nem rendelhető; az extrák ára ezer forintban

1) Csak csomagban kézi napfénytetővel és metálfestéssel: 160 000 Ft

MŰSZAKI ADATOK

RENAULT LAGUNA 2.0 RT

MOTOR. Soros, négyhengeres Otto-motor (F3R) elöl keresztbe beépítve. Hengerenként 2 szelep, OHC-vezérlés, fogazott szíjjal hajtott bütyköstengely, hidraulikus szelephézag-kiegyenlítés. Könnyűfém hengerfej és blokk, nedves perselyek. Közös elektronikával vezérelt befecskendezés és gyújtás (Bendix), lambda-szonda, katalizátor. Furat 88 mm, löket 82 mm, lökettérfogat 1995 cm^3. Sűrítés 9,2. Legnagyobb teljesítmény 85 kW (115 LE), 5250/min. Legnagyobb nyomaték 172 Nm, 3500/min.
ERŐÁTVITEL. Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, ötfokozatú, kézi kapcsolású sebességváltó. Áttételek: I. 3,72; II. 2,05; III. 1,32; IV. 0,97; V. 0,74; H. 3,64; Diff. 3,87. Elsőkerékhajtás.
KAROSSZÉRIA. 5 ajtós, 5 személyes acélkarosszéria. Hossz 4508 mm, szélesség 1752 mm, magasság 1433 mm. Tengelytáv 2670 mm. Nyomtáv elöl/hátul 1480/1472 mm. Csomagtér 452 l. Saját tömeg 1245 kg, teherbírás 505 kg, megengedett össztömeg 1750 kg. Tank 66 l.
FUTÓMŰ. Elöl McPherson-felfüggesztés L alakú alsó keresztlengőkarral, hátul független felfüggesztés hosszlengőkarral, kettős torziós rugóval, elöl-hátul stabilizátor. Fogasléces szervokormány, a legkisebb fordulókör átmérője 10,8/11,5 m. Szervofék blokkolásgátlóval, elöl-hátul tárcsafékek. Abroncsméret 185/65 R 14 T (Pirelli P4000).
MENETTELJESÍTMÉNYEK.
Legnagyobb sebesség 200 km/h
Gyorsulás 0–100 km/h 10,6 s
Fogyasztás (ECE) 90/120/város 6,4/8,0/11,3 l/100 km
(Gyári adatok.)

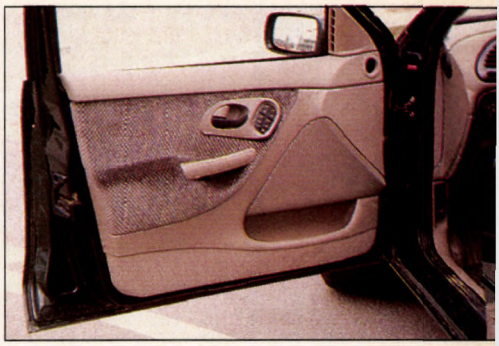
FORD MONDEO 1.8 CLX

MOTOR. Soros, négyhengeres Otto-motor (F3R) elöl keresztbe beépítve. Hengerenként 4 szelep, DOHC-vezérlés, fogazott szíjjal hajtott bütyköstengely, hidraulikus szelephézag-kiegyenlítés. Könnyűfém hengerfej, öntött blokk. Közös elektronikával vezérelt befecsekendezés és gyújtás, lambda-szonda, katalizátor. Furat 80,6 mm, löket 88 mm, lökettérfogat 1796 cm^3. Sűrítés 10. Legnagyobb teljesítmény 85 kW (115 LE), 5750/min. Legnagyobb nyomaték 158 Nm, 3750/min.
ERŐÁTVITEL. Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, ötfokozatú, kézi kapcsolású sebességváltó. Áttételek: I. 3,42; II. 2,14; III. 1,45; IV. 1,03; V. 0,77: H. 3,46; Diff. 4,06. Elsőkerékhajtás.
KAROSSZÉRIA. 5 ajtós 5 személyes acélkarosszéria. Hossz 4480 mm, szélesség 1750 mm, magasság 1425 mm. Tengelytáv 2705 mm. Nyomtáv elöl/hátul 1505/1485 mm. Csomagtér 452 l. Saját tömeg 1245 kg, teherbírás 530 kg, megengedett össztömeg 1775 kg. Tank 61,5 l.
FUTÓMŰ. Elöl McPherson-felfüggesztés alsó háromszög keresztlengőkarral, hátul rugóstag, két kereszt- és egy hosszlengőkar, elöl-hátul stabilizátor. Fogasléces szervokormány, a legkisebb fordulókör átmérője 10,9 m. Szervofék, elöl tárcsa-, hátul dobfékek. Abroncsméret 185/65 R 14 H (Semperit)
MENETTELJESÍTMÉNYEK.
Legnagyobb sebesség 195 km/h
Gyorsulás 0–100 km/h 11,1 s
Fogyasztás (ECE) 90/120/város 5,4/6,8/10,9 l/100 km
(Gyári adatok.)

PRÓBANAPLÓ

A tesztautó szállítója: Renault Hungaria Kft.
Bp. I., Hegyalja út 7–13.
Üzemanyag-ellátás: Shell Hungary Rt.
Bp. III., Csillaghegyi út 19–21.
A kilométer-számláló állása:
– a próbaút elején: 24,
– a próbaút végén: 2005.
Fogyasztás
– autópályán (160–170 km/h) 10,5 l/100 km
– összehasonlító mérés 8,7 l/100 km
– tesztátlag 9,6 l/100 km
Irányár: 2 346 500 Ft

A tesztautó szállítója: Ford Austria KG Wien, Opernring 1.
Üzemanyag-ellátás: Shell Hungary Rt.
Bp. III., Csillaghegyi út 19–21.
A kilométer-számláló állása
– a próbaút elején: 7641.
– a próbaút végén: 8975.
Fogyasztás
– városban 9,7 l/100 km
– összehasonlító mérés 9,4 l/100 km
– tesztátlag 9,2 l/100 km
Irányár: 2 441 000 Ft



Dúsan kárpitozták a Mondeót, jól kézhez állnak az ablakemelő gombjai

négy év alatt kocsink értéke az új 40–45 százalékára csökken. Talán mindkét típusnak ez a legnagyobb hátránya.

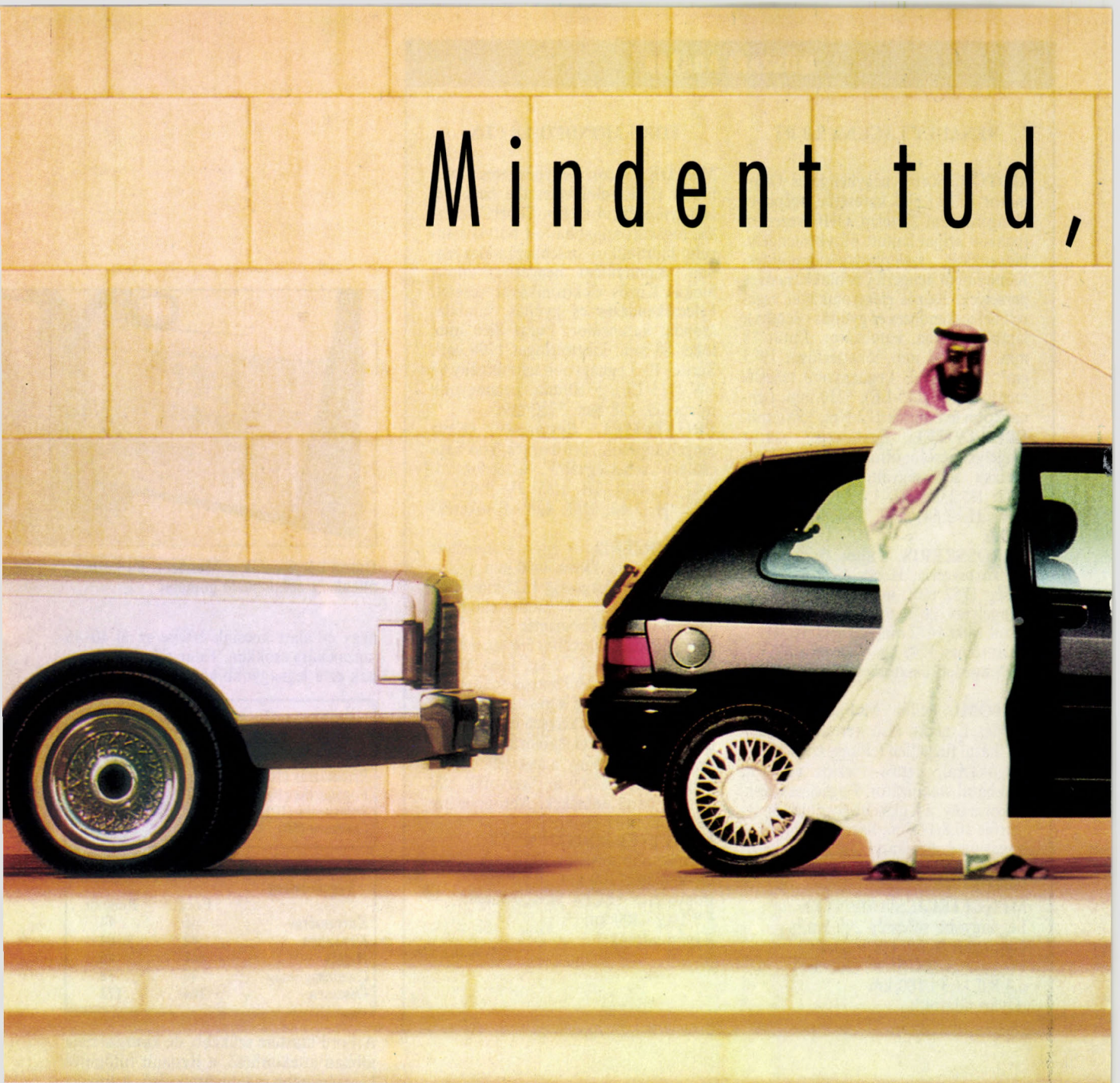
Gazdaságosság	Ford	Renault
Alapár (20)	16	17
Értéktartás (10)	6	6
Fogyasztás (10)	7	8
Szervizelés (10)	8	7
Összesen (50)	**37**	**38**

Végeredmény	Ford	Renault
Karosszéria	46	44
Kényelem	42	44
Hajtás	41	45
Gazdaságosság	37	38
Összesen	**166**	**171**

A Ford utastere szűkebb, de karosszériája jobban áttekinthető, a Renault futóműve kényelmesebb és jobb útfekvésű. A francia autó nagyobb motorja jobban húz, a kocsik ára és felszereltsége lényegében megegyezik. Mindkettőt nyugodt szívvel ajánlhatjuk, kategóriájuk legjobbjai.

DABÓCZI FERENC

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 légzsákkal, napfénytetővel, távirányítós rádióval, ABS-sel, klímaberendezéssel. És a lista korántsem teljes.

Minderről többet megtudhat az ország összes Renault partnerénél.

RENAULT

ÉLMÉNY VELE ÉLNI

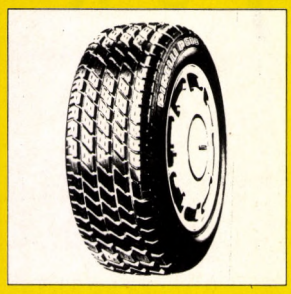
PIRELLI

Pásztóy

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



P 1000, P 2000



P 600



P 700-Z



P ZERO

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

P-Pásztóy Kft.

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

Kapható továbbá:

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

PIRELLI **gumival a legjobb nyomon jár!**

CARIMP
Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.

TOYOTA



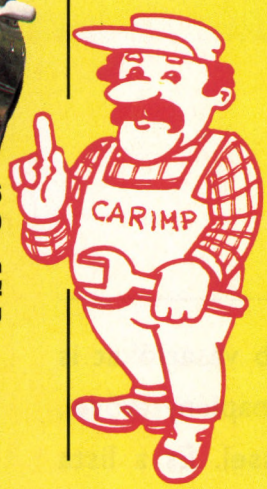
HIVATALOS MÁRKAKERESKEDŐ

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

MINDENT EGY HELYEN!

BEMUTATÓTEREM – SZERVIZ – 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.

Tartós



védelem a testszag ellen.

Az új Old Spice Deo Stick hatása sokkal tartósabb, mint a hagyományos dezodoroké.

Bizonyíték, nem ígéret.

TÚRARAKÉTA

HONDA VFR 750 F



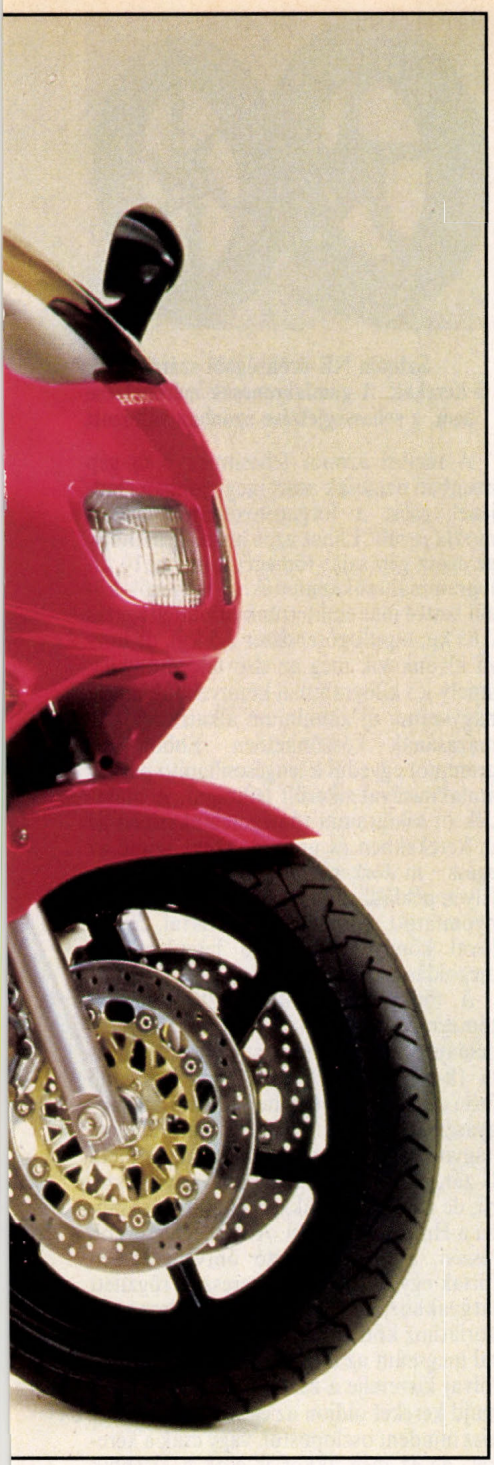
Az 1986-ban bemutatott és 1990-ben átdolgozott VFR 750 F tavaly ismét átesett néhány módosításon. A tervezők szerint az NR arculatú VFR jobb, mint valaha.

A mai modern kor felrúgta a korábbi megállapodásokat, hogy újakat léptessen helyükbe. Ez nem sikerült minden területen, így a motorkerékpároknál sem egészen egyértelmű a helyzet.

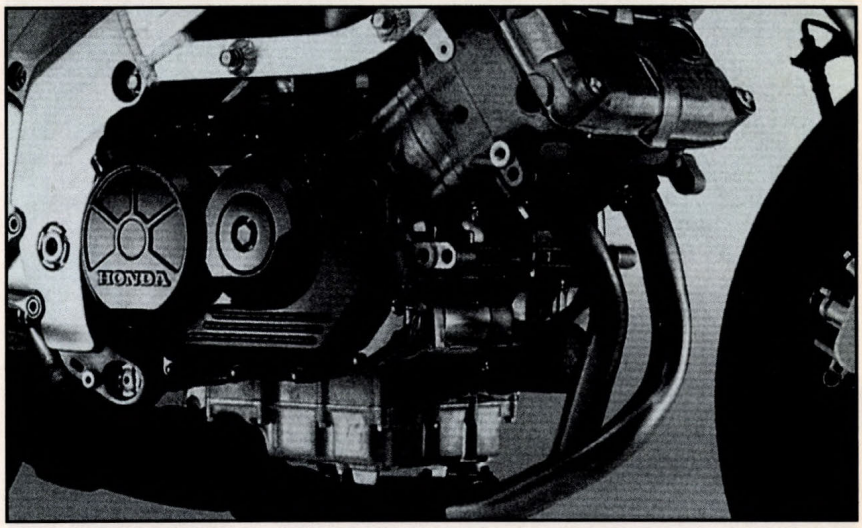
Egy túramotorral szemben elvárás a kényelmes üléshelyzet, a vezető védettsége, a csomagok elhelyezési lehetősége és nem utolsósorban a kedvező üzemanyag-fogyasztás. Egy sportmotortól viszont éppen ezeket nem várhatjuk el, hanem inkább jó gyorsulást, nagy végsebességet, nagyszerű kanyarstabilitást és szuper fékeket kívánunk tőle. A vezetői testhelyzet például legföljebb másodrendű, a fogyasztás pedig egyszerűen elhanyagolható szempont. Ezek után képzeljük el azt a motorkerékpárt, amely ezeket az alig ellentmondó feltételeket egyszerre tudja kielégíteni! A feladat nem látszik megoldhatónak, mégis az. Csupán az új Honda VFR 750 F-et kell magunk elé idéznünk.

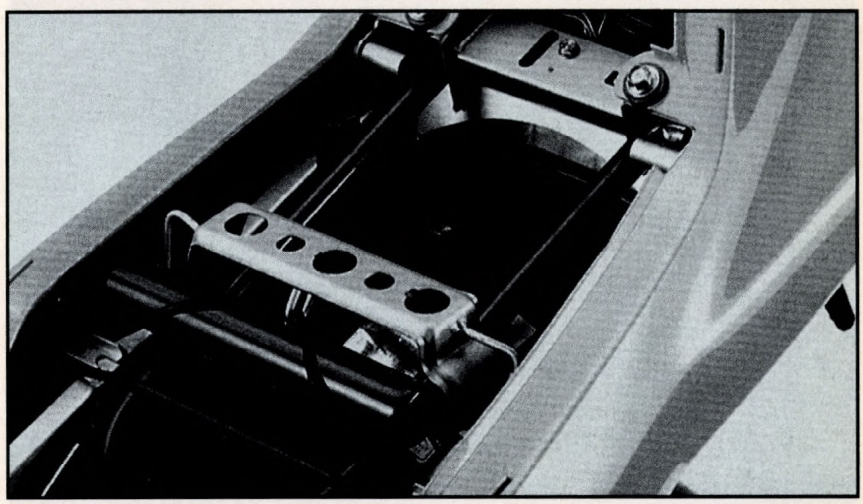
A VFR 750 F már 1986-os változatában is a túra-sport feltételeknek kívánt megfelelni, és nem utolsósorban azt a szerepet is betöltötte, hogy ott bábáskodott kifejezetten sportra termett testvére, az RC 30 megszületésénél. Maradjunk azonban az eredeti, polgári hivatásánál, amivel méltán vívta ki a vásárlóközönség megbecsülését. Az idő azonban mindenki felett elszáll, így volt ez a VFR esetében is. Hiába sikerült szépen az 1990-es kozmetikázás, három év alatt az is megunható volt. Ráadásul 1992-ben napvilágot látott egy olyan háromnegyed literes gép, amely tálcán kínálta, hogy egyes tulajdonságait a vele azonos méretű testvérnek átnyújthassa. Ez az önzetlen rokon az NR 750 volt.

Az örökség – az új VFR 750 F-re rápillantva – szinte kiböki a szemlélődő szemét. Az új gép piros ruhája, fényszórói nagyon hasonlók a horribilis árú rokonéhoz, de



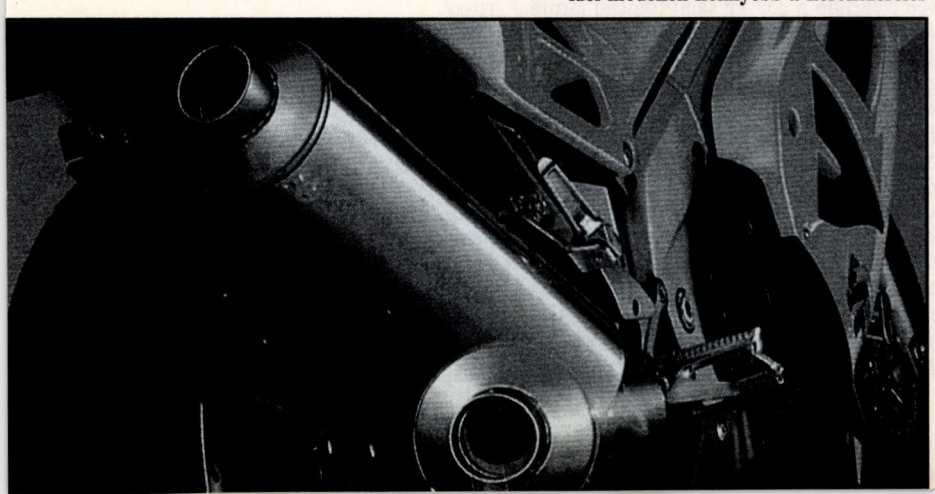
Maradt a régi, jól bevált motorblokk, csupán a karburátorokat és a kipufogórendszert cserélték ki





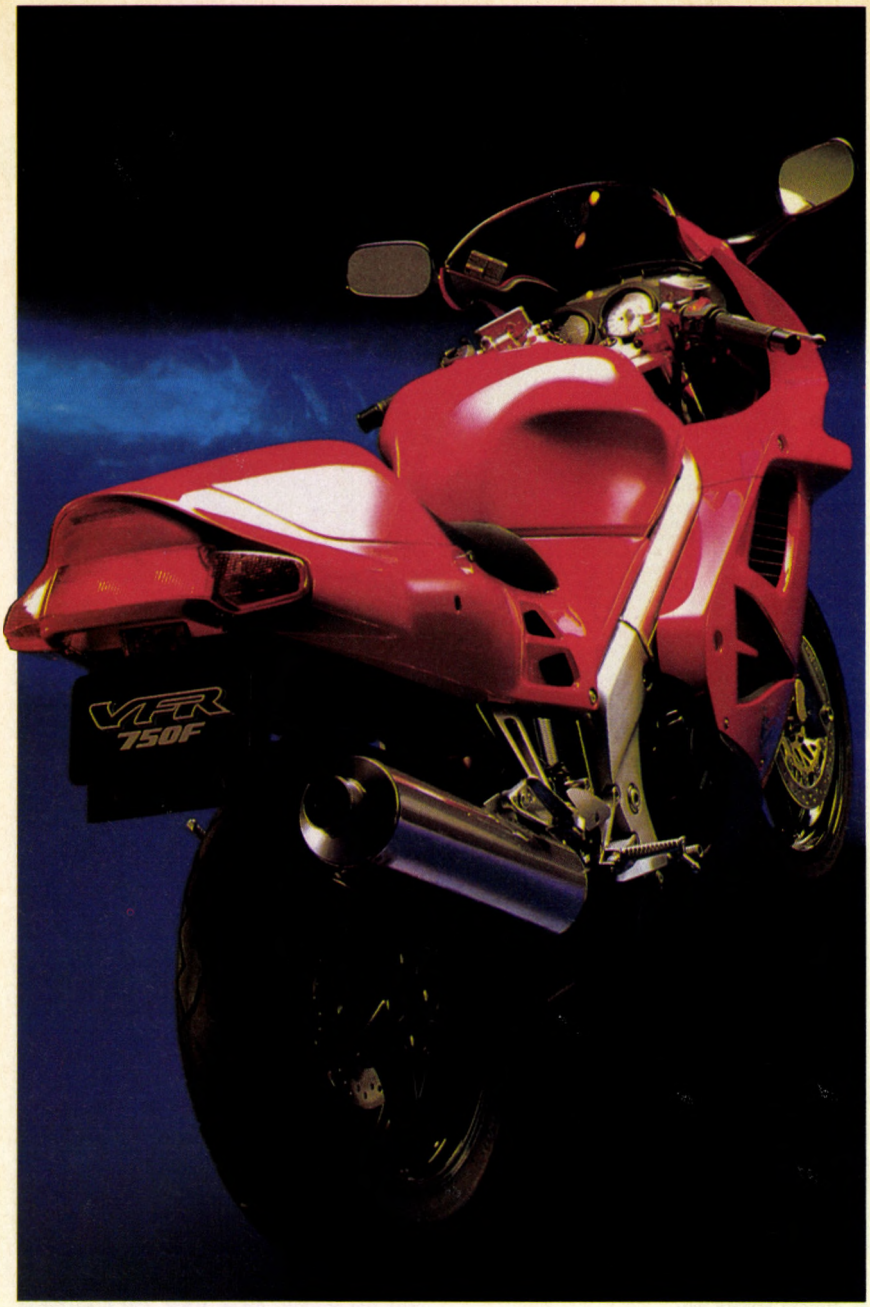
U-zárt rejt az ülés alja. Könnyen kivehető és mindig kéznél van

Egy képen egyszerre látható a régi és az új, emelt kipufogódob-elhelyezés. A meredekebb helyzetnek köszönhetően az idei modellen könnyebb a kerékszerelés



csak hasonlóak. Az új VFR 750 F esetében ugyanis néhány feladatot meg kellett oldani ahhoz, hogy ne csak szebb, hanem jobb is legyen, mint elődje. Ezért megváltoztatták a szellőzőnyílások helyét és méretét, amivel jobb levegőáramlást és hűtést sikerült elérni a két hátsó henger és a kipufogócsövek körül. Az áramlások elterelésével kettős célt sikerült elérni. Javult a hűtés, mert az eddig az ülés alatt összegyűlő hő a vezetőülés alatti réseken át távozhat. Ezzel azonban az is együtt jár, hogy a légszűrőházba nem meleg, hanem hűvös levegő kerül, ami javítja a motor hatásfokát. Nemcsak maga az idomozás, hanem annak felfogatása is megváltozott. Az új kialakításnak köszönhetően az idom felső részét rögzítő rúdrendszer 850 grammot veszített tömegéből.

A motoron lényegi változtatás nem történt, a konstrukciót beváltnak minősítették a tervezők. Így mindössze két helyen nyúltak hozzá. Elsőrendű feladatnak azt tekintették,



Feltűnő ismertetőjele az új típusnak a megemelt kipufogódob. Így egyszerűbb a kerékcsere is

hogy az erőmű nyomatékosabbá, húzósabbá váljon. Ezért a régi karburátorokat új, 34 mm torokátmérőjű síktolattyús VP-k váltották fel, ugyanazok, amilyeneket a CBR 600 F-en vagy a CBR 900 RR-en is megtalálhatunk. Az említett cél érdekében a másik változtatás a kipufogórendszert érintette. Az új kialakítású „négy a kettőbe az egybe" rendszernél megoldották, hogy az elülső gyűjtődob nélkülözhető legyen. Ez az aprócska trükk jobb motorműködést és 2,5 kg (!) tömegmegtakarítást eredményezett. Szintén a kipufogórendszer háza táján történt változtatás, hogy a hátsó tompítódobot meredekebb szögben szerelték fel, így jóval könnyebb a hátsó kerék ki- és beszerelése.

A motor teljesítménye az átalakítást követően nem változott – nem is ez volt a cél –, továbbra is 100 lóerő, ami 10000/min fordulatszámnál mérhető! A forgatónyomatéki görbe azonban szebb lett, 2000/min fordulatszámnál már 50 Nm-nél nagyobb forgatónyomaték áll rendelkezésre, ami bőven elegendő a 239 kg saját tömegű jármű mozgatásához. Persze ha a motor teljes erejét igénybe vesszük, akkor nem holmi mozgolódásról, inkább fergeteges száguldásról kell szót ejtenünk, hiszen az új VFR 750 F 3,7 másodperc alatt gyorsul fel álló helyzetből 100 km/h sebességre (második fokozatban, mert az első körülbelül 90 km/h-ig szól), a végsebesség pedig mintegy 230 km/h. A megnőtt sebesség miatt a gumiabroncsokat is kicserélték: az NR-ről kölcsönvett kerekeken a hátsó 170/60-17 és az első 120/70-17 méretjelzésű és VR sebességhatár-jelzésű gumikat azonos méretű, de ZR sebességjelzésű abroncsok váltották fel.



Szintén NR-örökségből származnak a kerekek. A gumiabroncsok méretjelzése nem, a sebességjelzése azonban változott

A régivel azonos teljesítményű új gép azonban nemcsak azért megy jobban elődjénél, mert a forgatónyomaték leadási módja javult. Ehhez az is hozzájárul, hogy az egész gép saját tömegét mintegy 10 kilogrammal csökkentették. A tényezők közül kettőt már említettünk (idomfelfogatás 0,85 kg, kipufogórendszer 2,5 kg), de hozzá kívánkozik még az első teleszkópvilla, amely 1,5 kilogrammal könnyebbült meg a nagyszámú új alumínium alkatrész alkalmazásának köszönhetően. Ebből 600 grammot egyedül a lengéscsillapító patron átalakításával sikerült lefaragni. A maradék öt kilogramm tömegmegtakarítást az új kerekekben és grammonként szinte az egész motorkerékpárban rejtették el. (Ilyen például az új, az autókéhoz hasonló nyomtatott áramkörös műszerfal, amely jóval könnyebb, mint a hagyományos megoldás.)

A tömegmegtakarítás közben néhány tömegnövelő elemet is beépítettek. Ilyen például a benzintartály, amelynek térfogata 19-ről 21 literre nőtt, hogy hosszabb úton etethesse a 6-6,5 liter/100 km átlagfogyasztású paripát. Szintén pluszsúly, de nagyon hasznos többlet az ülés alá rejthető U zár, amelynek alkalmazását egy egyszerű, de nagyszerű trükkel tették hatásosabbá a Honda mérnökei. A váz legmerevebb részén, a blokkot tartó öntvényrészben fúrtak egy lyukat, amin keresztül rögzített tárgyakhoz, például lámpaoszlophoz vagy korláthoz köthető a VFR. Így egy csapással megszűnt az a lopási lehetőség, hogy a tolvaj kiszerelje a zárral rögzített kereket, majd kereket oldjon az egész géppel. Vagy visz mindent oszlopostul, vagy csak a kereket, de ez még akkor is csak a kisebbik rossz.

Az új VFR 750 F új ruhájának köszönhetően sportosabb, mint bármikor, tulajdonságait tekintve viszont túrásabb, mint bármelyik elődje. A 10 kilogrammal kisebb saját tömeg, a húzósabb motor, a kissé megváltoztatott testhelyzet, a nagyobb benzintartály mind-mind azt bizonyítja, hogy az új VFR könnyebben kezelhető, kényelmesebb, összegezve: túrára alkalmasabb, mint a korábbi modell. Ez igaz akkor is, ha most – új lehetőségként – együlésesre is átszerelhető a túra-sport VFR 750 F.

GAJDÁN MIKLÓS

MAGNETI MARELLI

A csúcstechnológia az Ön autójához.



- gyújtógyertyák
- izzítógyertyák
- gyújtásalkatrészek
- elektronika
- befecskendezők (Solex, Weber)
- világítástechnika (Carello, SIEM)
- kapcsolók (Jaeger)

Együtt a legjobbakkal!

METEOR

Az Ön kizárólagos importőre Magyarországon

2000 Szentendre, Dózsa Gy. u. 26.

Tel.: 26/318-031, 312-333/35, 26/315-687 Fax: 26/315-687.

TAJVANI LÁNCMENTESÍTŐ

KARIZ KDS

Az AM viszonylag ritkán foglalkozik kerékpárokkal, hiszen ezek a járművek nem tartoznak profiljába, azonban időnként kivételt teszünk, ha alapos indokunk van rá. Így esett, hogy két éve kipróbáltunk egy csepeli kerékpárt, most pedig bemutatunk egy tajvanit, amiből talán hamarosan magyar lesz.

Egy szolnoki kereskedő, *Magyarics Zoltán* ötlete nyomán kezdődött az egész. Társaságával gyártót keresett egy kardános kerékpárhoz, s hosszas kutatás után kapcsolatba került egy tajvani céggel. A Kariz nevű vállalat 1994 elejére elkészítette a prototípust, amelyet nemrégiben bemutattak Budapesten, s ott volt a tajpeji nemzetközi kerékpárvásáron is.

A kardánhajtás kerékpáron való alkalmazása egyáltalán nem újdonság, a századelőn már sorozatban gyártottak ilyen kétkerekűeket, csakhogy a gyártás munka- és anyagigényessége miatt soha nem terjedt el széles körben. A régi ötlet ma életképes lehet, hiszen a megmunkálási lehetőségek és a rendelkezésre álló anyagok terén hatalmas változások történtek az elmúlt évtizedekben.

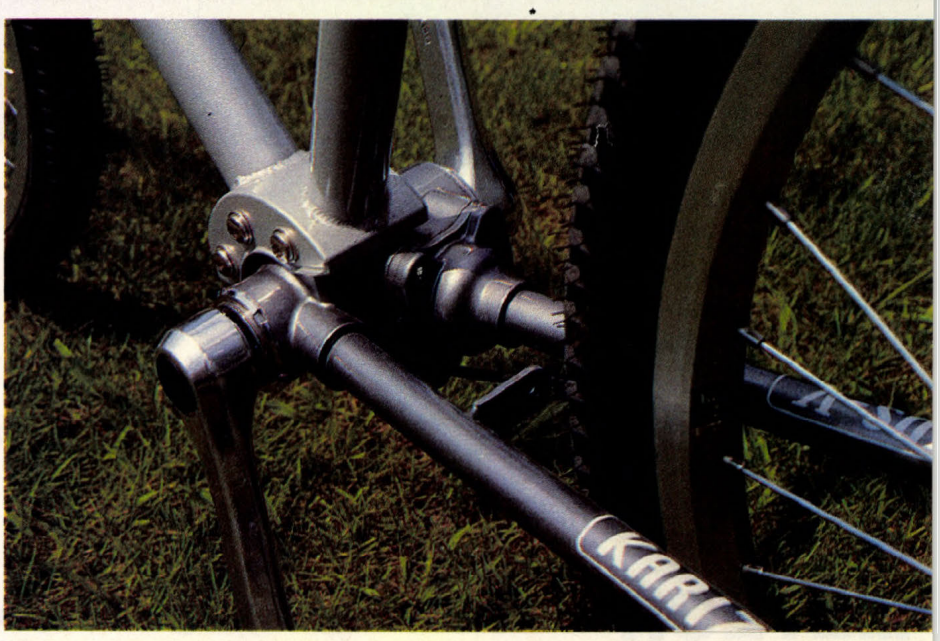
Aligha várható persze, hogy a kardán komoly ellenfele lehet a láncnak, hiszen ma is drágább és nehezebb hajlékony versenytársánál, viszont előnye, hogy nem igényel semmiféle karbantartást. A homlokkerékházat gyárilag zsírozzák, és ezzel örökre kész a kenés, teljesen zárt az egység, így nem koszolható össze a ruha, szerelésnél a kéz. Nincs szükség utánállításra, minthogy a tengely soha nem nyúlik meg.

A Kariz cég Kínát és az Amerikai Egyesült Államokat tekinti fő piacnak, már birtokukban is vannak az eladásra vonatkozó jogok. Európát átengedik a magyar partnernek, s ez is egy nagyon jó, lendületben lévő piac, ahol a már üzemben lévő city bike-ok, városi kerékpárok is felújíthatók a KDS-rendszerrel.

Magyarics Zoltánék két vonalon szeretnének tevékenykedni. Egyfelől komplett gépeket gyártani és forgalmazni, másfelől pedig csak hajtóegységet egy különleges hátsó villával egybeépítve. Utóbbi bármely 26-os vázba viszonylag egyszerűen beépíthető az eredeti villa eltávolítása után. A láncos kerékpár így viszonylag olcsón kardánossá alakítható.

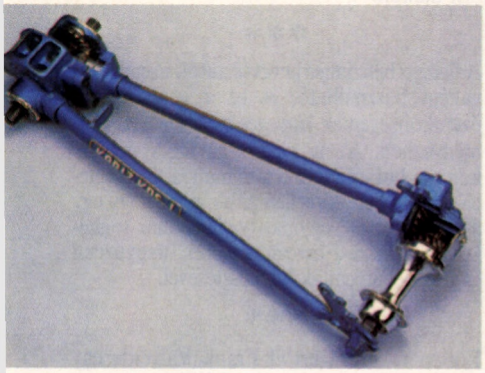
Attól függően, hogy milyen hátsó agy kerül a villába, a teljes egység súlya 2450–2600 g között van. Lehetőség nyílik közvetlen áttételű, három-, öt- és hétfokozatú váltóval ellátott hátsó agy beszerelésére, patkó- vagy kontrafékkel. A váltók Sachs











gyártmányúak. Csak terv egyelőre a középagyba épített háromfokozatú áttétel és a teleszkópvillás kivitel elkészítése, amely talán az idei kölni IFMA-n már látható lesz.

A kardános kerékpár valóban különlegesség. Hajtása nem nehezebb, mint egy láncosé, inkább azt lehet mondani, hogy más. Csöndesen suhan, szinte hiányzik a lánc finom ropogása. Ha állóhelyben, behúzott fékekkel erősen rálépünk a pedálra, jól látszik, amint a kardántengely csavarja az egész hátsó villát.

A Kariz gépeket egyelőre kétféle női és egyféle, lejtős felső csövű férfivázzal készítik. A króm-molibdén ötvözetű acélcsőből hegesztett vázba elöl városi kerékpárhoz illő, hajlított villa került, a könnyűfém abroncsokon és az első patentagyon kívül az összes többi kiegészítő (fékkarok, fékek, ülés, kormány) minősége nagyon gyenge. Más kérdés, hogy a rendelő kívánsága szerint ezek a kellékek könnyen cserélhetők jobbra, természetesen akkor az ár is emelkedni fog. Magyarics Zoltán azt mondta, a nekünk bemutatott prototípushoz hasonló széria darabjai 40 ezer forint körüli áron kerülnek majd az üzletekbe, a kardános hajtóegység ára 15 ezer forintnál kevesebb lesz. Hogy mennyivel, az azon is múlik, sikerül-e versenyképes hazai gyártót találni.

O. Z.

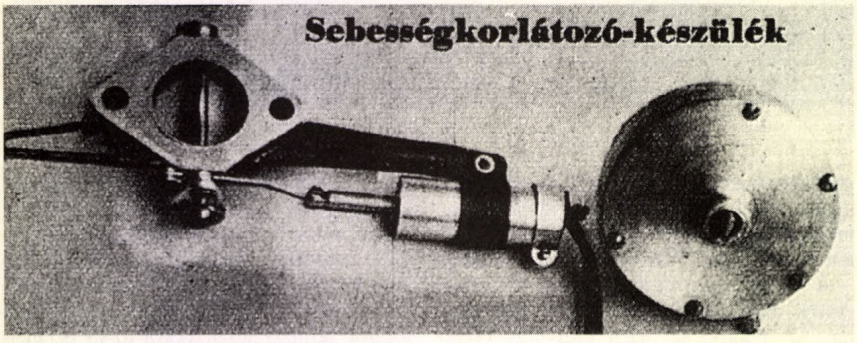
Pénteki napokon du. 15–18 h-ig
Autó-Motor a Juventus Rádióban.

JUVENTUS
RÁDIÓ
AM 810 KHZ
FM 89,5 MHZ
FM 93,9 MHZ

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

EZT ÍRTA AZ Autó-motor

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



1954

A Csepel teherautók kétségtelenül azok közé a gépjárművek közé tartoznak, amelyeknek végsebessége túlságosan is kedvez a meggondolatlanul közlekedőknek. Éppen ezért került sor egy könnyen felszerelhető sebességhatároló készülék tervezésére. Ilyen készüléket szerkesztett Blattny István, a Honvéd „Ságvári Endre" Hadtáp Tiszti Iskola egyik újítója.

A kocsi kilométeróra-meghajtó vezetékét leszerelik, ennek helyére egy regulátort iktatnak be, és a regulátor tengelyéhez kapcsolják az órameghajtást. A regulátorban elhelyezett súly a növekvő fordulat következtében eredeti állását elhagyja, szétnyílik, és a házban elhelyezett csúszógyűrűhöz nyomódva, a szigetelt érintkezőn keresztül áramkört létesít. A kapcsolt mágnestekercs vasmagját behúzva elzárja a fojtószelepet. Ha a kilométeróra spirálja esetleg elszakadna, a sebességkorlátozó továbbra is kifogástalanul működik.

A tetszés szerinti fordulatszámra beállítható regulátoros készülék egyaránt alkalmazható benzin- és dízelüzemű gépkocsikhoz. Dízelmotoroknál az adagoló fogaslécének helyzetétől függ a korlátozás.

***

A Szovjetunió Begyűjtési Minisztériumához tartozó Autóközlekedési Főigazgatóság autótelepein új erővel bontakozik ki a gépkocsivezetők versenye, amely arra irányul, hogy a kolhozokból a gabonatárolókhoz a terményt az ún. „gyorsszállítási terv" szerint juttassák el. Ennek az a lényege, hogy a megadott súlyú mennyiséget minél kevesebb idő alatt mozgassák meg.

***

Az autószakmában a legjobb gumijavítónak eddig Überhardt Géza bizonyult, a Mávaut főműhely többszörös sztahanovistája, aki immár harmadik ötéves tervén dolgozik. Tevékenysége nyomán általános emelkedés mutatkozik a Mávaut gumiműhelyében. A kongresszus után kibontakozó versenyben például Szabó Gyula gumijavítónak sikerült 1%-kal felülmúlnia Überhardt eddig meg nem döntött csúcsteljesítményét.

***

A guatemalai kormány kérésére a taxik és személyautók tulajdonosai a hadsereg rendelkezésére bocsátották gépjárműveiket csapatszállítás céljára. A gépjárművezetők is tevékenyen bekapcsolódtak tehát az igazságos küzdelembe, amelyet a kis Guatemala népe az amerikai United Fruit Co. Tröszt által pénzelt agressziós zsoldos csapatok ellen folytat.

***

1964

Olaszországban lakott területen belül a járművek sebessége nem haladhatja meg az óránkénti 50 km-t, hacsak nagyobb sebességet bizonyos útvonalakra elő nem írtak. Ezt táblával jelzik. Lakott területen kívül a 8 tonnánál nagyobb összsúlyú gépjárművek és a trolibuszok (ha személyeket szállítanak) sebessége 70 km, ha más célra használják, 60 km, a csoportos személyszállításra használt teherautók sebessége szintén 60 km lehet óránként. A nagy súlyú teherautók, trolibuszok (ott „filobus"-nak hívják) és veszélyes áruk szállítására használt gépjárművek hátulján jól látható módon fel kell festeni az engedélyezett legnagyobb sebességet. Aki a sebességet legfeljebb 5 km-rel lépi túl, azt 4–10 ezer líra bírsággal, aki többel, azt két hónapig terjedő elzárással vagy 10–40 ezer líra pénzbírsággal büntetik Olaszországban.

***

Könnyebb lesz a motoros-bukósisak. A Szegedi Tömegcikkipari Ktsz az általa gyártott sisakok súlyát több mint huszonöt százalékkal csökkenti, azzal, hogy a sisak fémtestéhez az eddiginél vékonyabb, de szilárdabb mangán-szilícium ötvözetes alumíniumlemezt használ. Ebből a nemzetközi szabványoknak is minden tekintetben megfelelő bukósisakból több mint százezret gyártanak az idén.

***

1974

A Moszkvics kedvelt márka Angliában, ahol tavaly több mint 10 ezer darabot vásároltak belőle. Megbízhatósága, gazdaságos működtetése, viszonylag kis benzinfogyasztása miatt a következő években az eladás növekedésére lehet számítani. A Moszkvicsokon kívül az idén már megkezdték a Zsigulik importját, sőt a szovjet motorkerékpárok is megjelentek a brit utakon.

***

A faszesz benzinhez keverve autók üzemanyagaként használható, és ez a gépjárművek üzemköltségeinek lényeges csökkenését eredményezheti. Az új eljárás az USA néhány katonai kutatójának a találmánya. Kecsegtető sikerére mi sem jellemzőbb, mint hogy egy amerikai nagy vegyipari vállalat már foglalkozik a faszesz-benzin keverék nagyüzemi gyártási eljárásának kifejlesztésével.

***

Furcsa rekordot ért el Frank Valverde egy Audi 100 GL típusú autón: felállította a megszakítás nélküli autózás eddigi rekordját. A szokatlan teljesítményt a „Paul Ricard" versenypályán érte el, ahol 336 órát száguldott, mindössze két órai éjszakai pihenőkkel. Állítólag mind a ketten (az ember és a gép is) sikeresen állták a sarat.

Összeállította: KECSKEMÉTI ANDREA

NOLAN N37: EGYET(M)ÉRTÜNK

Tavalyi tizennégyes számunkban készítettünk egy bukósisaktesztet, amelyben tizenhárom, hazai üzleteinkben kapható, különböző árkategóriát képviselő fejfedőt hasonlítottunk össze. A nagyító alá vett, közepes árú darabok között előkelő helyen végzett a Nolan N37, amely az árat és a tulajdonságokat egyaránt figyelembe vevő táblázatban is előre, a harmadik helyre került. A közelmúltban a német autóklub (ADAC) a miénkhez hasonló vizsgálatsorozatot végzett, azzal a különbséggel, hogy jobb felszereltségük lévén alaposabban, több tényezőt elemezve vizsgálódhattak. Éppen ezért szolgált nagy örömünkre, hogy a Nolan N37 esetében a német kollégák is a mienkkel megegyező eredményre jutottak.

Az ADAC szakemberei harminc pontot vizsgáltak, mi pontosan feleannyit, azaz tizenötöt. Az általuk vizsgált tényezők közül több olyan volt, amit mi összevontan kezeltünk. Az eltérések ellenére tíz olyan pontot sikerült találnunk, amelyek többé-kevésbé megfelelnek egymásnak. Táblázatunkban ezeket foglaljuk össze. Az érthetőség kedvéért megjegyezzük, hogy mi – az iskolai értékeléséhez hasonlóan – egytől ötig terjedően csak egész számokat használva értékeltünk. Az ADAC szakemberei is ezt a skálát alkalmazták azzal az eltéréssel, hogy ők tört számokat is használtak, és a legjobb osztályzat az egyes (!) volt.



N37 F1

MEGNEVEZÉS	ADAC	AM
1. oldhatóság és zárás (csat)	1,7	4
2. bebújás, fel- és levehetőség	2,5	4
3. kényelem, komfortérzet	2,4	5
4. kilátás	2,5	5
5. párásodásgátlás	3,4	3
6. szellőzés hatásossága	2,3	3
7. szellőzés szabályozhatósága	2,6	3
8. huzatvédelem	2,4	3
9. zajvédelem	3,2	3
10. tömeg	3,0	3

HONDA ROYAL MOTOR AZ ÖN MÁRKAKERESKEDŐJE
MEGISMERTETI A JÖVŐ SZÁZAD AUTÓTECHNIKÁJÁVAL

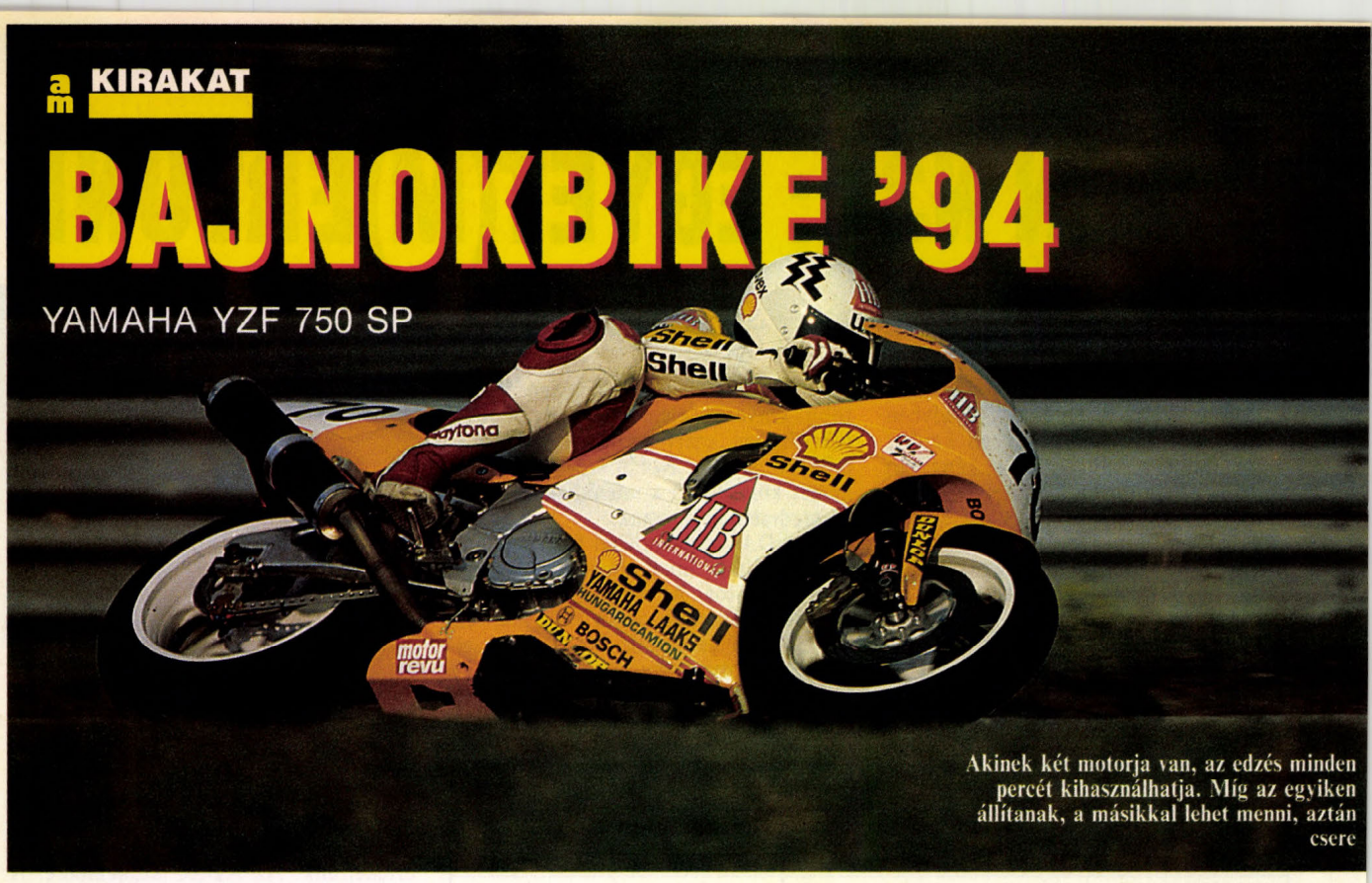


HONDA ROYAL MOTOR KFT.
Autószalon: 1074 Budapest, Rákóczi út 90. (Baross tér)
LIZING, RÉSZLET, CSERE.
Telefon/fax: 142-81-90

a KIRAKAT

BAJNOKBIKE '94

YAMAHA YZF 750 SP



Akinek két motorja van, az edzés minden percét kihasználhatja. Míg az egyiken állítanak, a másikkal lehet menni, aztán csere

Csak emlékeztetőül: a Yamaha az elmúlt szezonra váltotta le a meglehetősen drága s az árához mérten egyáltalán nem ütőképes OW–01-est az YZF 750 SP-vel, ami nagyon közel áll az utcai verzióhoz, az alapgép viszonylag olcsó, a tuning pedig csak pénztárca kérdése. Harmati Árpád tavaly egy A-kites motorral versenyzett, ami azt jelenti, hogy a nem gyári menők számára elérhető legjobb tuningkészletet kapta meg. Idén eggyel feljebb lépett, egyik gépét a gyárban készítették fel. A speciális hengerfej-megmunkáláson kívül titánötvözetű hajtókarok, különleges anyagú dugattyúk, szelepek és szeleprugók hordozzák a többleterő titkát. A szívószelepeket vezérlő tengely, a gyújtáselektronika, az airbox és egyes karburátor-alkatrészek is távol állnak a kiadott tuningkészletekben találhatóktól.

„A motor az alsó fordulatszám-tartományban sokkal erősebb, mint a tavalyi volt, a felső tartományban lévő különbséget nem éreztem annyira egyértelműen, a köridők viszont világosan mutatják" – mondta az elégedett tulajdonos, a bajnoki cím védője.

A fékpad a '93-as modellhez képest plusz öt lóerőről adott számot, s hogy ez a többletteljesítmény érvényesíthető is legyen, ahhoz fontos lépés a White Power céggel kötött gyári szerződés. „Ott vannak minden versenyen, öt versenyzőt támogatnak, egyszerre négy szerelő figyeli a pálya széléről a versenyzőket, ha kell, azonnal tudnak rugót, olajat cserélni. Nekik köszönhetem, hogy Speyerben nem volt futóműgondom. Ez nagyon fura dolog, mész a motorral, próbálsz fordulni, érzed, hogy pattog az eleje. A többiek elmennek melletted, és ilyenkor két lehetőség van, vagy elbizonytalanodsz, hogy ennyivel rosszabb versenyző vagy ezek szerint, vagy próbálsz utánuk menni és elesel. Állítottak az első futóművön és rögtön kisimult a pálya, eltűnt a pattogás. Ennyit számít."

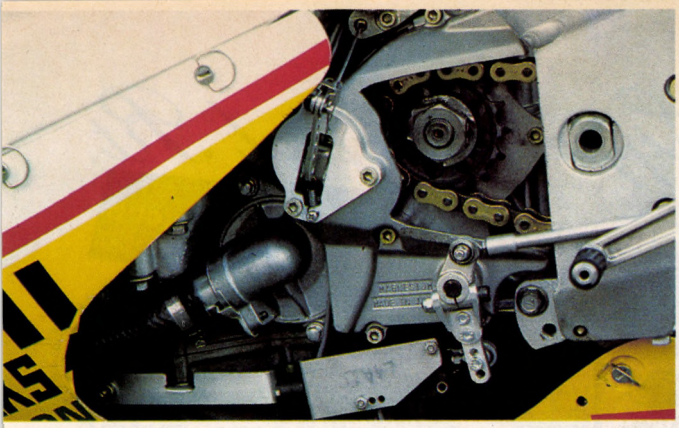
A Skorpion hangtompítót Szlovéniában tették fel, fékpadon mértek előtte-utána, plusz három lóerőt hozott a speciális cső. Karbon benzintank (karbonból készült tanksapkával) került a vázra, a gyári tartály 6 kg-os tömegével szemben ez mindössze 2 kg. Karbonkerekek vannak a villákban, s természetesen karbonból készült a tárcsa is. Utóbbi másfél kilogramm súlymegtakarítást jelent, a kevlár-karbonszálas Marvic kerekek hátul 600 g, elöl 400 g mínuszt hoznak, minthogy azonban forgó elemekről van szó, motorozás közben ez a fogyókúra döbbenetes különbséget okoz. Árpi szerint olyan, mintha egy 250-es gépen menne. Karbonidomokkal válik teljessé a motor fogyókúrája, s a Harmati-bike az előírt 160 kg-os súlyhatár alá került. Ez legutóbb az OW–01-essel sikerült, de akkor még 165 kg volt a súlyhatár, és az eleve jóval könnyebb motor az YZF-nél. Természetesen ólomsúlyok kerülnek tehát a motorra, de aki azt kérdi, akkor minek a sok méregdrága kevlár és karbon, nem sokat ért az egészből. A súly ugyanis nem feltétlenül hátrány, a lényeg, hogy ne forogjon (lásd kerék), és ne legyen magasan (mint egy tank). A felragasztott súlyok helye tehát mélyen a motor alatt van.

High-tech felszerelés még a váltóautomatika, amely felváltásnál feleslegessé teszi a kuplunghasználatot, s így a váltási idő 0,2 másodpercről 0,05-re szorítható le, de az igazi nagy lépés a telemetria, a számítógépes adatátvitel és -értékelés bevezetése. A számítógép figyeli a futómű viselkedését, a motor fordulatát, az olaj és a víz hőfokát, a benzin-levegő keverék összetételét, s mindezek változását a sebesség és a gázállás változásának függvényében. Gyakorlatilag egy mozgó fékpad, amivel pontosan megállapítható, hogy a motor beállításán végzett módosítások milyen eredményt hoztak. „Ha kevés idő van edzésen, gyakran előfordul, hogy egyszerre kell állítani a futóművön és a motoron, s ilyenkor nehéz eldönteni később, hogy melyik módosításnak mi volt az eredménye."

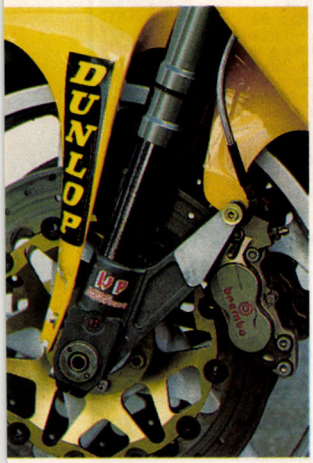
A csúcstechnika bevezetésének paradoxonja, hogy a magyar bajnokság első futamán, a Hungaroringen egy százéves technikai probléma, gumidefekt ütötte el a győze-



Marvic kerék előre és hátra. Mínusz egy kiló száznak tűnik
Fotó: BRANSTETTER SÁNDOR



Kissé különös megoldású a váltókar mechanizmusa – ott kezdődik a kuplungolástól mentesítő automatika



A teleszkópszárak műgyémánt bevonatot kaptak



Karbontank és tanksapka a Carbotech cégtől

Skorpion Szlovéniából. A világ egyik legjobb csöve 3 féklóerőt hozott





lemtől a nagy esélyest. „A Ring leggyorsabb kanyarjában egy drót beakadt a hátsó gumiba, ami egy pillanat alatt leengedett, ennek következtében a mélyen lefektetett motor hátulja kitört. Kissé felállítottam, de muszáj volt fordulni és újra fektetni. Akkor megint megindult, így én is a sóderágy felé. Nagy krosszozással megúsztam a bukást, szerintem ezerből egyszer sikerülhet, és visszajöttem a pályára, de addigra a hátsó gumi már teljesen lefordult a keréktárcsáról. Mire beértem a bokszba és kereket cseréltünk, körhátrány lett a 15 másodperces előnyömből, ezt csak ledolgozni tudtam a hátralévő hat körben.

O. Z.

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!

Nyugati minőség keleti áron!

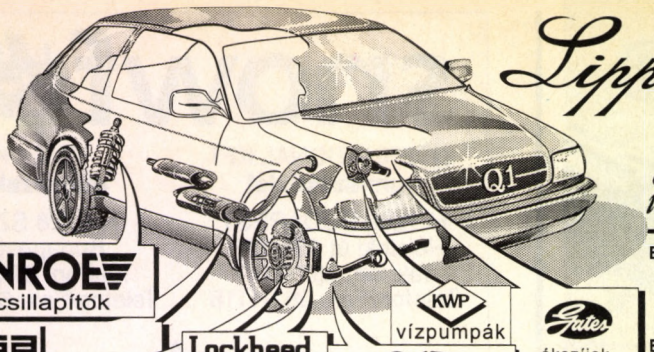
MADE IN SLOVÁKIA
MATADOR®
TYRE FOR YOUR CAR

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

Lippai–Hajnal Kft.

Közvetlen gyári importőr

Q1 A legjobb minőség



ReArt-ATTAMO

MONROE lengéscsillapítók

bosal kipufogók

SKF kerékcsapágyak

Lockheed fékbetétek, féktárcsák, fékcsövek

KWP vízpumpák

OCAP gömbcsuklók,lengőkarok, kormányösszekötők

Gates ékszíjak, bordásszíjak, vízcsövek

Bendix fékhidraulikák, fékbetétek

FACOM szerszámok

MotoRad termosztátok

LÖBRO féltengelycsuklók

Nissens hűtők

BORG & BECK kuplungok

prestolite akkumulátorok

Littelfuse biztosítékok

FRAM szűrők

TOBO vonóhorgok

Intermotor gyújtásalkatrészek

A LEGJOBB, IDŐBEN!

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

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

1225 Budapest, Bányalég u. 96.

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

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

Q1 TERÜLETI NAGYKERESKEDŐK

BUDAPEST:	Auto-Delko - XX. Nagykőrösi út. 98.	(60) 324-022
	Autópont Gmk. - X.Gergely u. 83.	262-0240
	Autós Bevásárló Centrum Kft. - XVIII.Nagykőrösi út. 25.	(60) 339-882
	Index Kft. - XI.Budaörsi út. 86.	186-0303
	Lukács Autósbolt - XV. Szerencs u. 134.	163-2596
BÉKÉSCSABA:	Inter-Flott Bt. Árpád sor 2/4.	(66) 449-626
DEBRECEN:	Szabó és társa Q1.- Füredi út 72-74.	(52) 415-677
EGER:	Wilker Kft. - Nagyváradi út 15.	(36) 313-160
ESZTERGOM:	Autótrend. - Retek u. 3.	(33) 319-180
GYÖR:	Autópont-Knauz. - Galántai u.18.	(96) 310-999
KECEL:	Autogén Kft.- Avar tér 18.	(78) 321-804
KECSKEMÉT:	Autogén Kft. - Izsáki út 44.	(76) 493-946
MISKOLC:	Wilker Kft. - József Attila u. 59.	(46) 355-017
OROSHÁZA:	Horváth Autótechnika - Tompa M. u.14.	(68) 312-927
PÉCS:	Schnell Autósbolt - Alsómalom u. 2.	(72) 312-779
SIÓFOK:	TX Autóalkatrész - Fő u. 260.	(84) 313-436
SOPRON:	Autópont Gmk. - Lackner u. 60.	(99) 311-352/10
SZEGED:	Horváth Autótechnika - Alkony u. 9.	(62) 313-727
SZEKSZÁRD:	West-Autó Bt. - Sárvíz utca 4.	(74) 319-518
SZÉKESFEHÉRVÁR:	Stop & Roll Gmk. - Piros alma u. 6.	(22) 320-011
SZOLNOK:	Wilker Kft. - Tószegi u. 2.	(56) 370-311
SZOMBATHELY:	Magyar Autósbolt - Hunyadi út 30.	(94) 323-075
VÁC:	Wilker Kft. - Honvéd u. 5.	(27) 316-500
ZALAEGERSZEG:	Autópont-Szántó - Zala u.10 / a.	(92) 314-729

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

A területi nagykereskedők közvetlen műholdas kapcsolatban állnak központi raktárunkkal.

és több mint 1500 VISZONTELADÓ, az ország minden pontján.

EURÓPA egyik LEGNAGYOBB ÁRUKÉSZLETE biztosítja az Ön nyugodt autózását.

SZUPER ÉLŐ TELEFON BULI

Beszélj más szellemes emberekkel egész MAGYARORSZÁGROL

* szórakozás
* randevúzás
* találkozás



No.1 Party-Telefon Magyarországon

Buli van a telefonban

SZEREZZ ÚJ BARÁTOKAT 24 ÓRÁN KERESZTÜL

VALAKI MINDIG VÁR RÁD!

EGYSZERRE 14 MÁSIK TELEFONÁLÓVAL CSEVEGHETSZ

Az első és legsikeresebb MAGYAR-ÉLŐ-TELEFON-PARTI

Tárcsázz most

Ez nem rögzített üzenet. Élő vonal felnőtteknek. Csak 75 Ft. 1/2 p

00.1809.537.0694

FELNYÍLT MOTORHÁZTETŐ

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

Legutóbbi cikkemet is azzal kezdtem, hogy a biztosítások és a szavatossági ügyek adják a legtöbb témát. Bizonyság erre, hogy most újra biztosítási üggyel kell foglalkoznom.

N. Z. miskolci olvasónk fordult hozzánk esetével. Az elmúlt év végén esedékessé vált gépkocsiján az olajcsere elvégzése. Az olajcserét egy nemrég Magyarországra települt, nagy hírű üzemanyag-forgalmazó cég kútjánál végeztette el, az olajcsere költsége nem tett ki jelentős összeget. Ezt kifizette, majd elindult hazafelé. Indulás után kb. 200-300 métert tett meg, amikor nagy csattanással gépkocsijának motorházfedele felvágódott, összetört a motorházfedél és az első szélvédő is. Szerencse, hogy sem olvasónknak nem történt baja, sem nagyobb baleset nem keletkezett.

Olvasónk azonnal visszafordult a kúthoz, és reklamálta a kút vezetőjénél, hogy rosszul zárták le a motorházfedelet, mert csak így fordulhatott elő, hogy a motorházfedél felvágódott.

A kút vezetője saját kezűleg vett fel jegyzőkönyvet, amely olvasónk szerint azonban pontatlan, mert a jegyzőkönyv úgy rögzíti, hogy a szerelő olvasónk utasítása alapján végezte el a motorháztető lezárását, és ezért a munkát végző szerelő csak részben ismeri el felelősségét.

Ennek olvasónk nem tulajdonított különösebb jelentőséget, és megtette a kárbejelentést a Generali Biztosítónál.

A biztosító felmérte a kárt, a kár mértékét kb. 130 000 forintban állapította meg. Ekkor történt azonban olvasónk meglepetése, ugyanis a biztosító, hivatkozva a Ptk. 392. és 396. paragrafusaira, elutasította 50 százalékos mértékben olvasónk kárigényét, vagyis csak a felmerült kár felét térítette meg.

Olvasónk többször is levelet váltott a biztosítóval, a biztosító azonban elzárkózott attól, hogy a kártérítés mértékét megnövelje. A biztosító a levelezés során hivatkozott még a Ptk. 340. paragrafusára is.

Az említett jogszabályhelyek alapján nem tartom indokoltnak, hogy a biztosító elutasította olvasónk kárigényét.

A Ptk. 392. § (1) bekezdése alapján a vállalkozó köteles a megrendelő utasítása alapján eljárni, és jelen esetben olvasónk egyértelmű utasítást adott arra, hogy milyen módon történjen meg a motorház tetejének lezárása, azonban a vállalkozó a szakember, aki pontosan tudja és látja, hogy ha az utasítás alapján jár el, akkor abból eredményes munkavégzés lesz-e vagy sem, és a téves utasításra ugyanezen jogszabályhely (3) bekezdése alapján köteles tájékoztatni a megbízót arról, hogy utasítása hibás. Vagyis jelen esetben a szerelőnek látnia kellett azt, hogy az olvasónk által adott utasítás szerint lecsukott motorházfedél valóban lezáródott-e.

A 396. § (1) bekezdése alapján a felek a szolgáltatás átadásakor közösen elvégzik azokat a szakmailag szokásos és indokolt próbákat, amelyek a teljesítés megfelelő minőségének megállapításához szükségesek.

Véleményem szerint egy motorházfedél lezárása olyan egyszerű művelet, amelyet egy szakember el kell hogy tudjon végezni, és alapvető kötelezettsége, hogy a lezárást követően el is végezze azt a próbát, hogy nyílik-e a motorháztető. Ez olyannyira természetes és különösebb szaktudást nem igénylő művelet, hogy abszolút életszerűtlennek minősül, hogy azt a megrendelő külön ellenőrizze. Ezért nem osztom a biztosító véleményét.

A biztosító hivatkozik még a Ptk. 340. §-ának (1) bekezdésére, amely azt mondja ki, hogy a károsult a kár elhárítása, illetőleg csökkentése érdekében úgy köteles eljárni, ahogy az adott helyzetben általában elvárható.

A károkozónak nem kell megtérítenie a kárnak azt a részét, amely abból származott, hogy a károsult e kötelezettségének nem tett eleget.

Itt hivatkoznék a biztosító által nem idézett (2) bekezdésre is, mely szerint a károsult terhére esik mindazok mulasztása, akiknek magatartásáért felelős.

Úgy vélem, hogy jelen esetben olvasónk úgy járt el, ahogy az adott helyzetben általában elvárható. Teljes mértékben a szerviz felelősségét látom abban, hogy képes-e egy ilyen rendkívüli módon egyszerű műveletet tökéletesen elvégezni, mint egy motorházfedél lezárása. Ez olyannyira kis feladat, és olyannyira nem kíván mély szakértelemet, hogy egy szerelőtől a legteljesebb mértékben elvárható, hogy ilyet végre tudjon hajtani. Éppen ezért közömbös marad az, hogy olvasónk milyen utasítást adott a motorházfedél lezárására, és nem is volt szükség arra, hogy azt olvasónk ellenőrizze.

Ezek alapján én teljes mértékben a munkát elvégző szerelőt, pontosabban annak munkáltatóját, a töltőállomást teszem felelőssé az eset bekövetkeztéért, és így a kárt is egészében a töltőállomásnak kell viselnie. (A kárviselő valójában a töltőállomás, csak a kár megfizetése alól mentesíti a biztosító a közöttük létrejött felelősségbiztosítás alapján.)

Sajnos azonban olvasónk leveléhez nem mellékelte azt a jegyzőkönyvet, amit a kútnál a káresemény bekövetkeztekor felvettek. E jegyzőkönyvet úgy minősíti olvasónk, hogy a kút vezetője saját érdekei szerint szövegezte meg azt, és ezért annak tartalma hátrányos olvasónk részére. A jegyzőkönyvet olvasónk aláírta, ez tehát írásbeli dokumentuma az ügynek. Egészen pontosan okirati bizonyíték. Ezért a bíróság ennek az okiratnak a tartalmát fogja valóságként elfogadni mindaddig, amíg olvasónk tanúkkal vagy más módon nem tudja annak tartalmát megcáfolni. Ezért lehetséges, hogy egy esetlegesen olvasónk által indítandó polgári perben a jelen cikkem elején részletezett körülmények mellette szólnak, sőt a biztosító által hivatkozott jogszabályok sem adnak alapot arra, hogy kétségbe vonják olvasónk igazát, mégis, ha olvasónk szabad akarattal, kényszer nélkül aláírt egy olyan jegyzőkönyvet, amely nem pontosan – netán valótlanul – tartalmazza az események menetét, úgy olvasónknak kell viselnie annak hátrányát, hogy nem gondolta át, nem olvasta el, ami a jegyzőkönyvbe került.

Így tehát az eset összegzéseként azt a véleményem, hogy amikor egy átlagember, nevezzük talán laikusnak, egy szakszervizhez fordul annak érdekében, hogy ott elvégezzék azt a munkát, amivel kapcsolatban ennek az embernek rendkívül csekélyek az ismeretei, akkor igenis a szakember, a szakszerviz felel az általa elvégzett munkáért, annak minőségéért, és még az olyan részletért is, mint egy motorháztető lezárása. Egy motorháztető lezárása olyan egyszerű művelet, aminél nem várható el, hogy azt az átlagember még külön ellenőrizze is. Ezért mindenképpen igazat adok olvasónknak abban, hogy teljes mértékben megilletné a kártérítés összes felmerült kára vonatkozásában – mindegy, hogy a szakszerviztől vagy a biztosítótól, hiszen a biztosító a biztosítási szerződés alapján veszi át a szerviz vagy a szakember felelősségét –, azonban ha egy olyan jegyzőkönyvet aláírt olvasónk, amelynek tartalma nem felel meg a valóságnak, akkor a jegyzőkönyv tartalmát csak akkor tudja vitatni, hogyha bizonyítani tudja, hogy nem úgy adott utasítást a motorháztető lezárására, nem azt mondta, nem azt kérte, nem úgy hangzott el; tanúk vagy más bizonyítékok hiányában azonban olvasónk saját kezű aláírása a bizonyíték, ami a hozzám eljutott dokumentumokból azt mutatja, hogy az hátrányos olvasónkra.

DR. POLGÁR ISTVÁN
jogtanácsos

BÁCSKA GUMI KFT

Megbízható helyről a legmegfelelőbb gumit? Akkor keressen minket!

GOODYEAR Taurus®

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

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

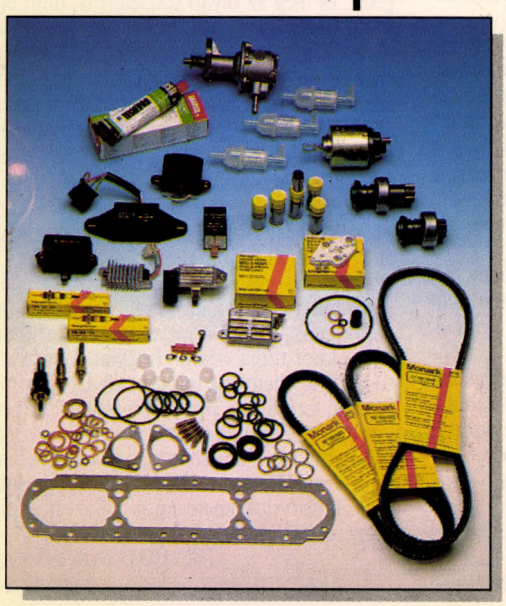
GUMIBOLT PÉCS
7601 Pécs, Rácvárosi u. 26.
Tel.: 72/312-402
Tel./fax: 72/333-264

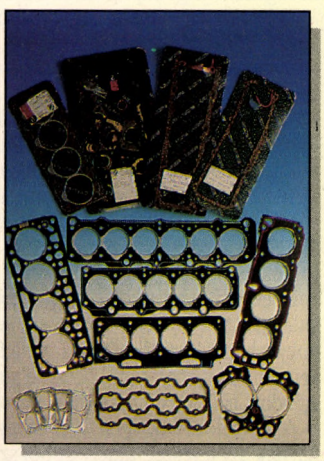
AGROBOLT BÁCSALMÁS
6430 Bácsalmás, Rákóczi u. 37.
Tel./fax: 79/341-572

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

BAMAGA

MonarkDiesel és Guarnitauto vezérképviselet





Monark Diesel W.-GERMANY

GUARNITAUTO

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

akkor BAMAGA

Ha nem indul dízelautója, akkor BAMAGA

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

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

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

autó motor PIAC

Az Autó-Motor kereskedelmi és információs rovata

KERES, KÍNÁL

E rovatunkban olvasóink hirdetéseit díjmentesen közöljük, kérésükre képpel együtt.

KERES

AUTÓ

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

LADA N 2-es, kerek lámpás raliautót vennék olcsón. Bojtár Balázs, 9022 Győr, Liszt F. u. 27. Tel.: 96/312-653 vagy 34/317-199.

MERCEDES-t, állólámpás, fecskefarkas típusút (pl. 22 Sb), műszakival. Bartha, 9023 Győr, Bulcsú u. 16. Tel.: 96/428-166.

MITSUBISHI PAJERO terepjárórót, 3-4 évest, erősen törött állapotban, esetleg totálkáros is érdekel. Tel.: 78/362-809, az esti órákban.

SKODA 120-as motort vennék kevés kilométerrel, kifogástalan állapotban, komletten, háromeves korig. Csak konkrét árajánlattal megjelölt levélre válaszolok. Varga Csaba, 9300 Csorna, Táncsics M. u. 50.

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

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

MOTORKERÉKPÁR

BMW bokszerhez 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.

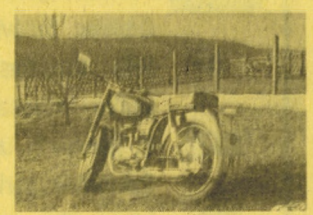
CZETKA 125 cm³-es léghűtéses blokkot, esetleg blokkalkatrészeket keresek. Gergely Áron, 1141 Bp., Vazul u. 12/A. Tel./fax: 271-4467.

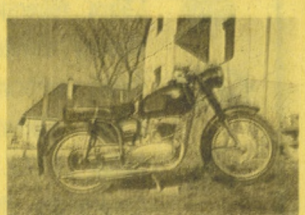
CSEPEL 250-es lengőnyerges motorkerékpárt, alkatrészeket és műszaki leírást. Nagy József, 4026 Debrecen, Jókai Mór u. 39.

CSEPELHEZ 1 pár kipufogócsövet, még krómozható állapotút. Valamint Komár mopedhez motorblokkot, üzemképtelenül is. Továbbá Simson 250-hez kezelőkarokat, kormánymarkolatokat, első lábtartó gumikat. Szabó Mihály, 5121 Jászjákóhalma, Bethlen G. 20.

FN SAHARA SV 350-es hátsó kereket (gumifalcos), Sarolea M25 SV motorkerékpárhoz márkatársakat, irodalmat, NSU Maxhoz gyújtáskapcsolót, Victoria KR 35 (1928) irodalmat és márkatársakat, Csepel 100 nikkeltankoshoz ülést, láncvédőt, D-RAD R 04-hez kerekeket, tankot, kormányt, ülést, valamint NSU 601 OSL-hez márkatársakat. Zilahi Zoltán, 5900 Orosháza, Móra F. u. 57/F. Tel.: 68/312-334.

HONDA CBX 550-es, kitűnő állapotú motort 140 ezer Ft-ért, illetve egy igényesen felújított 1961-es Pannónia T1-est 50 ezer Ft-ért. Mindkét motor eredeti állapotú és műszakival rendelkezik. Kontér László, 8945 Bak, Fenyősalja 26.





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

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

ROMETET kicsit, jó állapotút keresek. Tel.: 116-8557, délután.

TREFF-X SCOOTER

6 HÓNAP SZAVATOSSÁGGAL ÉS KÉT HÉT CSEREGARANCIÁVAL

ROBOGÓK

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

VISZONTELADÓKNAK:
(06-60) 336-866.

SZERVIZ-ALKATRÉSZ, ORSZÁGOS ÉRTÉKESÍTÉSI HÁLÓZAT

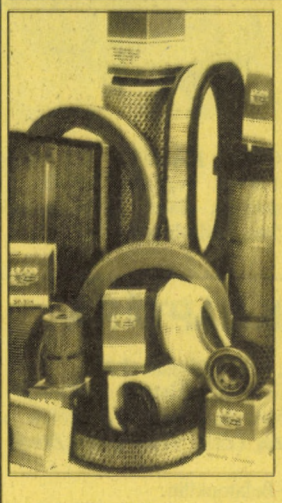
SUZUKI GT 350-est motorhibásan keresek. Bedő Csilla. Tel.: 117-8276 vagy a 266-4411/176, 8—16 h-ig.

URAL M 63 típusú motorkerékpárhoz bármilyen alkatrészt, szupportot, kardántengelyt és -keresztet, kerekeket vagy küllőket, kúp- és tányérfogaskereket, esetleg hiányos komplett motorkerékpárt. Hiba József, 3711 Szirmabesnyő, Erkel F. u. 14/A. Tel.: 46/347-708.

VEGYES

AUTOMOBILE REVUE kata-

ALCO®
OIL
AIR
FUEL
HYDRAULIC
Filters
MADE IN GERMANY



Garantáltan EREDETI német minőség!
Több, mint kedvező árak!

Több, mint 200-féle olajszűrő, 400-féle levegőszűrő, valamint 150-féle üzemanyagszűrő közül válogathat, személyautókhoz, teherautókhoz és munkagépekhez.

Ügyeljen az ALCO szűrők rendszeres cseréjére!
ALCO = MATUZSÁLEMI KOR!

Országos hálózathoz nagykereskedőket, forgalmazókat, szervízeket, viszonteladókat keresünk. Extra kedvezmények! Bevezetési árak! Kérje katalógusunkat! Vidékre postaszolgálat.

Kizárólagos magyarországi forgalmazó:

AUTÓ-MOTOR centrum
8600 SIÓFOK, Fő u. 162-166.
Tel./Fax: 84 316-105
310-759

lógus 1990 előtti kiadásait. Tel.: 280-1608.

KÍNÁL

AUTÓ

CITROËN 2 CV (Kacsa) furgon felújítva eladó. Tel.: 251-8821, este 17—19 h között.

DAIHATSU CHARADE, fehér, garázsban tartott, 11 ezer km-t futott, 900 ezer Ft-ért eladó. 2451 Ercsi, Híd u. 34.

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

FORD ESCORT de Luxe, 1100 cm^3-es, 1969-es kiadású, 45 LE-s (1984-ben lett a forgalomból kivonva), jelenleg félig felújított, üzemképes állapotban eladó. Irányár: 45 ezer Ft. Lévai Csaba, 5085 Rákóczifalva, Bartók B. út 59.

FORD TORINO Station Vagon amerikai típusú, magyar rendszámmal, a 70-es évekből V8-as, 5,7 LE-s, 6 m hosszú, 6 személyes (ritkaság Magyarországon) olcsón és sürgősen eladó. Rátkai Lajos, 7101 Szekszárd 1. Pf. 317.

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

LADA 21013 N (1200 S) rali II. versenyautó Juhász-motorral, érvényes gépkönyvvel, rajtkész állapotban, olcsón eladó. Török Lajos, munkanapokon 15 h-ig a 46/369-564, 15 h után és hétvégeken a 46/360-897 telefonszámon.

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



LLOYD 600-as veterán autóritkaság, 1958-as kiadású, restaurált, üzemképes állapotban 150 ezer Ft-ért. Lloyd 600-hoz szétszedett komplett motor, önindító, kardáncsukló stb., Danuvia komplett motor és üres váz (forgalmival) 5 ezer Ft-ért eladó. Ugyancsak kínálok Jomi 450-es típusú NSZK-beli lakókocsit friss műszakival, 4 plusz 1 fekvőhelyes, mosdófülkés 160 ezer Ft-ért. Szentkereszty Károly, 2145 Kerepestarcsa (Szilasliget), József A. út 92.

MERCEDES 220-as veterán (ritka széria!) restaurálás előtt hiánytalanul eladó, vagy nagyobb veterán motorra cserélhető. Medvey Gábor, Baja. Tel.: 79/324-444.



OPEL KADETT GSi N-es, 1989-es évjáratú, 2000-es, 16 szelepes eladó. Tel.: 60/323-590, Rádli József.

OPEL OLYMPIA 1949-es, kétéves műszakival, felújítva eladó. Tel.: 76/321-513.

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

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

FIAT UNO 903 cm^3-es, új vezérműtengely és FIAT 127-es fényszóró, szeleprugókészlet, használt vezérműtengely eladó. Dékán Ernő, Hódmezővásárhely, Bajcsy-Zs. u. 46.

P 126-OS komplett motor eladó, egy év garanciával. Telefon: 135-5297.

P FIAT 126-os dinamós autóhoz 1 db elektronikus feszültségszabályzót eredeti, gyári csomagolásban. Ára: 2000 Ft. Tel.: 283-2564.

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

RENAULT R 10-es, 26 éves, felújítva, műszakival, zöldkártyával, igényesnek. Ugyanitt kínálok Renault R 18-ast, műszakira felkészítve, 1400 cm^3-es, és vonóhoroggal felszerelve. Szikszay László, 7130 Tolna, Mester u. 56.

SKODA 110 R kupé frissen felújított, 1500 km-t futott motorral, sportos külsővel (széles felnik és gumik, 4 pontos biztonsági öv stb.), sportkocsira vágyó fiataloknak eladó. Irányár: 65 ezer Ft. Érdeklődni hétköznap 15 h után, Németh Zoltán, Celldömölk, Pápai u. 15.

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

Június 25.: Debrecen, Pécs, Sarkad, Siófok—Balatonkiliti.
Június 26.: Békéscsaba, Csorna, Debrecen, Hatvan, Hódmezővásárhely, Kisújszállás, Miskolc, Pásztó, Pécs, Siófok—Balatonkiliti, Zalaegerszeg (Zala Volán-telep, Zrínyi u. 99.), Zalaszentgrót.
Július 2.: Debrecen, Pécs, Siófok—Balatonkiliti.
Július 3.: Baja, Békéscsaba, Debrecen, Hatvan, Heves, Hódmezővásárhely, Jászárokszállás, Kunhegyes, Miskolc, Pécs, Siófok—Balatonkiliti, Szombathely, Tiszafüred, Zalaegerszeg (Zala Volán-telep, Zrínyi u. 99.).

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

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

AUTÓALKATRÉSZ NAGY- ÉS KISKERESKEDELEM

SKODA 445 Spartakot kínálok. Géczy Lajos, 7143 Öcsény, Kazinczi u. 6.

S—100-as hüvelygarnitúrát, valamint autóba szerelhető olasz „Kar-gas" gázberendezést gáztank nélkül. Dr. Hajós János, 9900 Körmend, IV. Béla k. u. 11. 2/5.

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.

VOLKSWAGEN Bogárhoz karburátor és légszűrőház (sivatagi), Daciához új alkatrészek: komplett osztófej, AC-pumpa, vízpumpa, kuplungbowden, trafó, kábelköteg, valamint 2 db 175/14-es gumi (Continental), 2 db 165/13-as gumi és a 1 db 155/13-as Victoria felni. Tel.: 226-6657.

VW Bogár 1300 cm^3-es, 71-es kiadású, 94. szeptemberig vizsgáztatva. Érdeklődni: 111-1541 telefonon 17—20 h között.

VW 1200-as, 1941-es kiadású (madzagfékes) parancsnoki kocsit üzemképesen, valamint ugyancsak üzemképesen egy 1958-as nyitott VW 1200-ast. Zellmann István, 6791 Kiskundorozsma, Táncsics u. 5.

VW 1200-as bogárhátúhoz sok alkatrész jelképes összegért elvihető: ablakok, váltó, ablaktörlőmotor, lámpák, dinamók, felnik stb., csak egyben. Szarvas Imre, 4200 Hajdúszoboszló, Dankó u. 10/A.

VW Bogárhoz váltót féltengelyekkel együtt. Ár megegyezés szerint. Tel.: 37/342-579.

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

VOLVO 164, 1971-es kiadású, Nissan dízelmotorral és egy eredeti motor, műszaki nélkül eladó. Tel.: 78/362-783, délután.

WARTBURG és Barkas gépkocsihoz új katalizátor eladó. Ár: megegyezés szerint. Szabó Norbert, 2459 Rácalmás, Kiss Ernő u. 6.

MOTORKERÉKPÁR

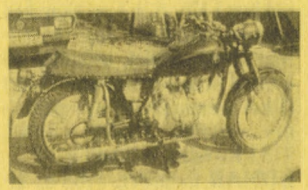
BERLIN SR 59, 1961-es, évjáratú veterán robogót, 1 db Shoei, 1 db Boeri, 1 db Levior bukósisakot, motoroskesztyűket és motoroscsizmát. ETZ-alkatrészeket: első komplett teleszkópot, tárcsaféknyerget, 2 db 16-os gumit, valamint 1 db Suzuki 350-es motorblokkot javítószettel együtt. Bedő Csilla. Tel.: 117-8276 vagy 266-4411/176, 8—16 h-ig.

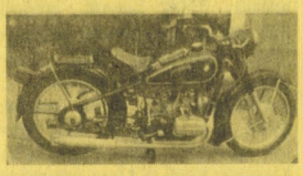
BMW motorkerékpárhoz R 12, R 51, R 71, M 72-es motor és váltó stb. alkatrésznek eladók, egy tételben is, a volt javítótól. Pannónia 250 TLF 1961-es, jó állapotban eladó. Gazsó Sándor, 1119 Bp., Bornemissza u. 27. Tel.: 181-3075.

BMW R 12-es váz, hátsó hajtás kardántengellyel, tank, csomagtartó, kerekek és M 72-es hátsó ülés, első sárvédő, első teleszkópok, kormány, valamint jó állapotban lévő komplett Junak-motorblokk eladó. Tel.: 227-2496, 16 h után.

BMW R 12-es oldalkocsis veterán és Gnome-Rhone (500 cm^3-es francia bokszer) szóló motorkerékpárok eladók, valamint Harley-D.-váltó, karburátor, dinamó, Indian-dinamó, R 75-ös BMW-mágnes. Fodor Péter Alfréd, 1201 Bp., Akácfa u. 87.

BMW R 75 Speciált, 1944-es kiadású 750-est, amely bowdenezés és elektromos javítás után üzemképes állapotú. Ugyancsak kínálok 1936-os kiadású 500-as R 5-öst üzemképes állapotban, valamint 60 lóerős, négyszelepes, 500-as Jawa salakmotort 250-es Jawa vázba építve 30 ezer Ft-ért. Zellmann István, 6791 Kiskundorozsma, Táncsics u. 5.





CEZET 175-ös, 2 db, az egyik 1969-es kiadású, üzemképtelen, a másik hiányos, csak együtt. Sport Cezet-blokk dugattyú nélkül, Komar megkímélt állapotban, Verhovina sok pótalkatrésszel. Eladók még jobb-bal Barkas bontott első ajtók, lengőkarok, torziós rugóval, hibás váltó és hengerfej nélküli hibás motorblokk alkatrésznek. Érdeklődni 15 óra után. Tóth Ferenc

EURÓPAI ÉS JAPÁN AUTÓKHOZ RAKTÁRRÓL!

Lipmesa

LENGÉSCSILLAPÍTÓK

TORONYCSAPÁGYAK

Garantált minőség akcióáron!

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

Quinton Hazell-termékek 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

VÍZPUMPÁK:

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

TERMOSZTÁTOK 464 Ft + áfától

IZZÍTÓGYERTYÁK 580 Ft + áfától

ZARA KIPUFOGÓDOBOK pl.:

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

Q. H. KERÉKCSAPÁGYAK BEVEZETŐ ÁRAKON!

BÁRDI AUTÓ

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.

Beszerelést vállalunk!

Nyitva: H-P. 8—17 óráig.

GLO FÉLTENGELY-CSUKLÓ

Készletek (gumival együtt) pl.:

OPEL KADETT 85	9980 Ft + áfa
GOLF 82 1,6 I	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

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

VISZONTELADÓKNAK, SZERVIZEKNEK KEDVEZMÉNY!

AUTÓ-MOTOR SZOLGÁLTATÁS

Csaba, 7523 Kaposfő, Kossuth u. 220.

CZ JAWA 250 cm³-es, keveset használt, kitűnő állapotban, 2 év műszakival. Irányár: 40 ezer Ft. Bíró József, 6727 Szeged, Bakonyi u. 2/A.

CSEPEL 125 lemezvillás motorkerékpár gyűjtőnek eladó. Telefon: 129-9192.

CSEPEL-PANNÓNIA gyári export típusváltozatokat, narancs-fekete T13/1963-ast (a T—5 elődjét) Duna olddalkocsival és gyorsjáratú kék-fehér P10/1968-ast szólóban, kevés összfutásuk után új értékűvé tett (múzeumi igényeket is kielégítő) állapotban, friss forgalomba helyezésekkel, bejáratásukkor már kis fogyasztással és üzembiztosan 85, illetve 70 ezer Ft-ért. (Megtekinthetők páros számú napokon.) Príma robogót beszámítok. Bognár, 6070 Izsák, Kossuth út 95., (Főút).

CSEPEL 250-est, a fékalkatrészei hiányoznak. Irányár: 16 ezer Ft (szétszedett állapotban). DKW 125-öst szétszedett állapotban, újra krómozva 16 ezer Ft-ért. 2 db Tatran szétszedett motorblokk és komplett kormány 2500 Ft-ért. Továbbá 1 db hibátlan Ural-ülés 2000 Ft-ért. Juhász Béla, 3221 Kékestető, Szanatórium. Tel.: 37/367-031, vagy 367-032.

DANUVIA 125-öst eredeti állapotban, Norton-Dominátor olajszivattyút kínálok. Géczy Lajos, 7143 Öcsény, Kazinczy u. 6.

HONDA CBX 550-es motorkerékpár kitűnő, gyári állapotban 140 ezer Ft-ért. Tel.: 92/361-152. Bak, Ady u. 70.

HONDA MBX 125 F, 87-es, kitűnő állapotban eladó. Racskó Gyula, 3300 Eger, Rajner Károly u. 43. Tel.: 36/321-396.

JAWA 350-hez (kockatankos) mindenféle alkatrészt — váz, blokk, forgalmi — kínálok. Bedi Antal, 8073 Csákberény, Vértes u. 7.

JAWA CZETKA 175-ös, 25 éves, 37 ezer km-t futott, 1 éves műszaki vizsgával eladó. Angyal József, 3022 Lőrinci, Mátravidéki Erőmű 33/21.

KAWASAKI GPZ 400 R típusú motorkerékpárt, 1986-os, piros-ezüst-fekete, 16 szelepest, 60 LE-st, kitűnő állapotban. Irányár: 235 ezer Ft. Valamint egy motorszínű Bieffe Kevlar típusú bukósisakot. Andor József, 8997 Zalaháshágy, Petőfi u. 118.

KAWASAKI Z 400-as, 1976-os évjáratú motorkerékpárt műszaki nélkül (6-7 éve áll), 65 ezer Ft-ért. Továbbá 250-es Simsont másfél éves műszakival 55 ezer Ft-ért, 250-es Simson-alkatrészek, Isuzu 2000 cm³-es, 45 LE-s dízel, 850 kg teherbírású, 3 személyes, 230 cm platóhosszúságú kistehergépkocsi, originál, 73 ezer km-rel, vonóhoroggal, decemberig érvényes műszakival eladó. (Hasonló a Wartburg, illetve a Dacia furgonokhoz.) Kb. 2 × 1 m nagyságú gépkocsi-utánfutót vagy bármilyen kisebb értékű, lehetőleg 30 évesnél öregebb motorkerékpárt (lehet üzemképtelen is) beszámítok cserébe. Fazekas József, 7183 Kisvejke, Rákóczi u. 93.

KOMAR mopedet, 1968-as kiadású, 5500 km-rel, eredeti kék-szürke fényezéssel, kifogástalan állapotban. Tel.: 251-8821, este 17—19 h között.

LAVERDA LZ 125-ös motor, 1983-as évjáratú, 17 ezer km-rel, megkímélt állapotban eladó. Ugyanitt kínálok Uvex jetsisakot és motoroskesztyűt. Császár Árpád, 5662 Csanádapáca, Rákóczi u. 78. Tel.: 60/388-092.

MZ TS 125 de Luxe jó állapotban és egy ugyancsak jó állapotban lévő MZ TS 250/1 de Luxe motorkerékpár eladó, mindkét motor műszakival, érvényes felelősségbiztosítással. Eladók továbbá MZ-hez különféle alkatrészek. Ifj. Földes Károly, 8154 Polgárdi, Bartók B. u. 11.

NSU 351—501 OSL-vezérműkerekeket, nyomórudakat, hengert, hengerfejeket, váltóházat és alkatrészeit, tankot, FN Sahara SV 350-es motort, CZ 175 lemezvázashoz motort, Puch 250 S4 hengert, váltót, karburátort, dinamót, D-RAD R 04, SV blokkot, Csepel 100 Turánhoz hengert, DKW NZ 350 katonai motorkerékpárt, DKW RT 125 katonai motorkerékpárt, DKW RT 175 S és Puch S4 motorkerékpárt, valamint Triumph (TWN) 125 cm³-es vázat. Zilahi Zoltán, 5900 Orosháza, Móra F. u. 57/F. Tel.: 68/312-334.

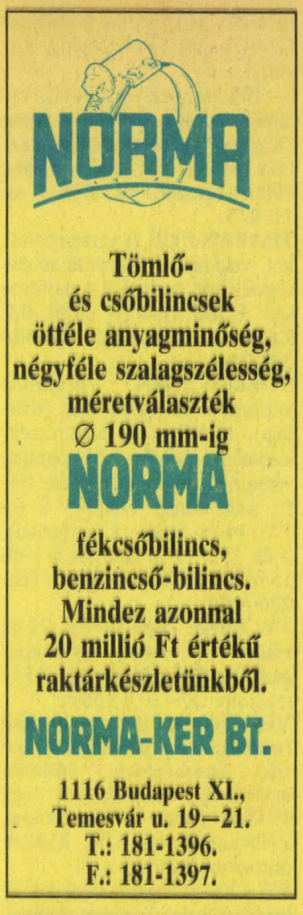
PANNÓNIA P10-est, 1968-as évjáratút, szépen felújított motorkerékpárt 16 ezer km-rel, rendszámmal és forgalmival, de műszaki nélkül. Irányár: 17 ezer Ft. Mezőfi Tamás, 8500 Pápa, Erkel F. u. 83. Tel.: 89/316-864.

PILLE veterán motorkerékpár-utánfutót, 1972-est, gyűjtőnek, igényesnek. Tel.: 135-6667.

ROMET PONY kismotort kínálok. Tel.: 53/312-914, 18 h után.

SHB SACHS üzemképesen, 98 cm³-es, 1947-es évjáratú, eredeti állapotban, felújítás előtt 20 ezer Ft-ért, és 1967-es, 350 cm³-es Velorex felújítva, sok krómozással, metálzöld sárvédőkkel, zöld





ponyvával, üzemképesen 120 ezer Ft-ért eladó. Koszów István. Tel.: 62/318-164.

SIMSON SR 2E 31 éves, veterán kismotor, eredeti gyári fényezéssel, krómozással eladó, ára: 20 ezer Ft. Megtekinthető hétvégeken: Prohászka András, 2131 Göd, József A. u. 38. Tel.: 27/343-927, mindennap 16 h után.

STEYR-PUCH 500-as, 64-es évjáratú, motorhibásan, lejárt műszakival eladó. Tel.: 96/324-023.

SUZUKI GR A-s raliautót pótalkatrészekkel. Marlboro Rallye Team. Tel.: 72/450-381.

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

URAL 650-es (2 db) felújítottan, összeszerelés előtt 50 ezer Ft-ért eladó. Zelmann István, 6791 Kiskundorozsma, Táncsics 5.

URAL oldalkocsit és váltót kínálok. Tel.: 46/337-771.

URAL M72-eshez motorblokk és váltó felújítva, kompletten, 2 db alumínium fékdobos kerék 3,75 × 19 colos gumikkal, oldalkocsi a meghajtással együtt, 1 db hátsó meghajtás, 1 db hátsó nyereg. Ár megegyezés szerint. Tel.: 37/342-579.

YAMAHA FZR 1000-es, 88-as kiadású, friss műszakival eladó, vagy autócsere érdekel. Magyar Péter, 9798 Ják, Petőfi S. út 19.

YAMAHA RD 350 cm^3-est, 20 ezer km-rel és vizsgával, 130 ezer forintos irányáron. Tel.: 181-3274 (este).

YAMAHA FZR 600-as, 90-es, 20 ezer km-rel eladó. Racskó Gyula, 3300 Eger, Patakpart 3. Tel.: 36/321-219.

YAMAHA XZ 550-es, 1983-as évjáratú, 64 LE-s, vízhűtéses, V—2-es, kardános motorkerékpárt 170 ezer Ft-ért. Bajkán Barnabás, 4700 Mátészalka, Baross L. u. 12—14. Tel.: 44/310-276.

MOSS SECURITY
Távirányítós Autóriasztók
Távirányítós angol autóriasztók 5960-32000 Ft között. Rádiók, központi zárak, extrák beszerelése.
GRAVÍROZÁS
Viszonteladókat is kiszolgálunk.
Budapest, XV., Cservenka M. u. 42. Tel.: 271-9564, du.: 188-5212.

VEGYES

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

TÍZEZER db M 16 × 1.5-es hollandi anyát 45 fokos zárási kúppal, 10 mm-es furattal. Tel.: 280-3748, este.

FUTÓMŰ-BEÁLLÍTÓ műszer, HPA Uni-Lux 4003 HL típus, összes tartozékával, kedvező áron eladó. Tel.: 277-2337.

AUTÓ-MOTOR régebbi évfolyamai eladók. Tel.: 66/341-161, vagy levélben: Izsó Hunor, 5630 Békés, Babylon sor 21.

F—1 színes fotókat kis és nagy méretben, valamint A4—A3-as méretű fekete-fehér plakátokat. Herczegh János, 1055 Budapest, Falk M. u. 5.

RAPIDO GOLF 375 típusú, négyszemélyes lakókocsi eladó. Kiemelhető tetejű, parkoláskor csak 1,98 m magas. Kitűnő állapotú, hűtőszekrény, gáztűzhely, elősátor stb. és tartozékai. Érdeklődni a 202-6009-es üzenetrögzítőn.

MARHABŐR motorosöltöny eladó, vagy 200 cm^3-es veterán motorra cserélhető. Juhász Béla, 3221 Kékestető, Szanatórium. Tel.: 37/367-031 vagy 367-032.

TUNINGKATALÓGUSOK (Eggenberger, FVD, Elia, Luxmaul stb.), valamint autósújságok eladók. Babka Szabolcs, 3100 Salgótarján, Ybl Miklós út 47.

AUTOMOBIL REVUE katalógus 12 db példányát 1974—1986-ig 3000 Ft-ért kínálom. Pinczehelyi Csaba, 2900 Komárom, József A. u. 1. IV/9.

MICHELIN 205/50—15-ös (2 utcai — 2 vágott pályagumi), 195/50—15 6000 Year (2 db) használt gumiabroncsot. Ladasportvezérműtengelyt (270—328 fok), Lada, Skoda, Trabant, Kreidler, Bönsch (kétütemű), Skoda 120 L S/A, 130 L/A gyári cseh tuningleírást, gokartépítési leírást kínálok. Herczegh János, 1055 Bp., Falk M. u. 5.

SONAR
AUTO ALARMS
Az elmúlt nyolc évben a világ harminc-öt országában több mint három millió ember bízta gépjárműve védelmét SONAR® riasztó rendszerekre.
3 év garanciával
Bemutatóterem: 1154 Budapest, Árvavár (Gőgös Ignác) u. 42.
Tel./Fax: 272-3287

CSERE

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

FOGTECHNIKAI 380 V-os öntőgép eladó, vagy négyütemű motorkerékpárra cserélhető. Tel.: 115-7519, Valdent, munkaidőben.

D-CSEPEL jó állapotban, lejárt műszaki vizsgával eladó, vagy használt 50 cm^3-es motorkerékpárra cserélhető. Tel.: 66/341-161, vagy levélben: Izsó Hunor, 5630 Békés, Babylon sor 21.

YAMAHA XJ 750/D (injektoros, LCD műszerfal, teljes idomozás) motorkerékpáromat eladnám, vagy nagyobb négyütemű enduróra cserélném. Irányár: 230 ezer Ft. Varga László, 4400 Nyíregyháza, Virág u. 6.

MZ OLDALKOCSIS 250/1-es eladó vagy Simsonra cserélhető. Tel.: 74/315-352 vagy 75/343-522, hét közben.

formenta
EXLUZIV SVÉD
ZÁSZLÓRUDAK
(6-8-10-12 m)
A rudak szállítását és telepítését vállaljuk, egyedi zászlók is megrendelhetők.
ER
ENERGY RELEASE ®
Új generációs súrlódás-, III. kopáscsökkentő fémkezelő minden kenőanyaghoz! Mindkét termék megrendelhető telefonon, faxon, levélben.
Ipari és Kereskedelmi Betéti Társaság
POLIFORM
2243 Kóka, Pesti út 48.
Budapest, XVI., Nádor u. 26.
T./f: 271-4588.

THE AMERLING COMPANY
WHOLESALE DISTRIBUTORS
SINCE 1946
AMERIKAI
autóalkatrész-kereskedőház magyarországi nagy- és kiskereskedelmi képviselete:
ATLAS BT.
1164 Budapest, Cinke u. 2-4.
Szállítási határidő 14—21 nap
Tel./fax: 183-3305



BERLINI BARANGOLÁS

Az októbertől megszigorodott autóbehozatali szabályozás kapcsán nyakunkba vettük a német fővárost. Vajh' 900 kilométernyire Pesttől milyen fiatal használt kocsit, s főleg mennyiért kaphat a Berlinbe tévedt magyar vándor? Noteszünkbe csupán az 1988-as évjárattól jegyeztük le az autók tarifáit, s főleg a 10 ezer márkánál jutányosabb négykerekűeket fürkésztük.

Az Autohaus Berolina Cicero Strasse-i telephelyén a teljes VW-paletta szervizelésével, új és használt típusok értékesítésével foglalkoznak. A Berlin nyugati felében lévő cég portáján kétéves Polót 25 ezer kilométerrel 10 900 márkáért, 1989-es, hasonló Volkswagen törpét 102 ezer kilométerrel 7300 márkáért fedeztünk fel. Golf Manhattan második gazdái, frissen vizsgáztatva, 60 ezer kilométert futottan, tornádóvörös színben 9500 márkányi készpénzért lehettünk volna. Szintén 1988-as Golf Turbo Diesel, 150 ezer kilométernyi nyűvés után, 9950 márka. Ennyit kóstál a „fapados" Golf CL (40 kW) 1990-ből is. Izmosabb (66 kW) VW Jettát 1989 januárjából 10 500 márkáért láttunk. Passatból egyetlen elfogadható árfekvésű kocsit találtunk csupán: 1991-es évjárattal, 15 900 márkáért, magyarán féláron.

Lengyelül beszélő, jól öltözött trió mustrálgatta azt az 1988-as Audi 90-est, amely 13 000 márkáért reálisnak tűnt. Mellette egy spanyol „rokon", a Seat Ibiza Special, 1990 januárjától ötajtós verzióban, 8300 márkáért kellette magát. A cseh VW-„öcs", a Skoda Favorit 136 L, 1989-ből, napfénytetővel 5500 márka.

A Cicero Strasse közelében Opel-, Land Rover-, Nissan-, Mazda-telephelyek is vannak. A körbe zárt villám emblémájú Volkswagen-konkurencia legkisebb típusa, a Corsa 1.4i, régi köntösben, 38 ezer kilométerrel, 1990-ből 9900 márka. Négyéves Kadett 1.6i-t 9200 márkás felirattal leltünk. Hamar gazdára fog találni az az 1989-es Vectra GL (55 kW), mely szervokormánnyal, 55 ezer kilométernyi szaladás után, szép állapotban csupán 12 500 márka. Ennyi pénzért persze kortárs Opel Omega Caravan 2.0i is eladó. 1988-as, ilyen óriás kombit találtunk 9500 márkáért is, ami igen csábító ár!

BMW 316i-ből 1990 áprilisi, négyajtós típust 14 600-ért, míg 1989-est 12 500-ért ajánlottak. A Mercedes 190-esek a C-széria megjelenésével már nem elérhetetlenek, igaz 10—12 ezer márkáért, még csak az 1984/85-ös évjáratú modellek kaphatók a Spree partján. Négyéves, telefonos „bébi Mercit" 18 200 márkáért, míg szintén benzines, 1988-as, tágasabb Mercedes Benz 200 E-t, 113 ezer kilométerrel, 16 900 márkáért írathattunk volna a nevünkre.

Ford Sierrát, 1989-ből, 6200 márkáért nem botorság megvenni, hiszen ötéves, takarékos, ámbár rút Citroën AX 1.4-es 8000 márkáért akadt az utunkba. Peugeot 309 XSi, 1.9 literes motorral, négyesztendősen, 9300 márkáért porosodik az egyik kereskedőnél, ahol Renault 19 GTR 1990 decemberéből, 1.4 literes verzióban, 55 ezer kilométerrel potom 10 880 márka. 1991-es R5 Campus 8200-ért lehetett volna a miénk.

A német és a francia típusok után néhány itáliai négykerekűt vettünk nagyító alá. Ötéves Alfa 33 1.7 QV, 114 lóerős változatban 8000 márka. Ennyi idős FIAT Uno 75 S is még 7400 márkán tartja az árát, kétajtós kivitelben, 47 ezer kilométerrel. Több Tipót is láttunk 1990-es évjárattal, tarifájuk 9—11 ezer DM között mozog. Egyesztendős Panda 750-est 8700 márkáért kaptunk volna. A fürgébb olasz kocsik szerelmeseinek az Autohaus Marschner GmbH kínál 14 ezer kilométert nyűtt, 11 hónapos, tűzpiros Ferrari 512 TR típust. A bökkenő e bőrüléses, mahagónival otthonossá varázsolt sportautóval, hogy 23 8000 márkát kóstál. Öröm az ürömben, hogy ebben az árban a 15 százalékos MwsT is benne van . . .

A realitásoknál maradva: Volvo 740-es gigantikus kombit 1988-ból 13 500 márkáért láttunk extrákkal telezsúfolva. Négyéves Daihatsu Cuore 7500 márka a parkolóhely-ínséges német fővárosban. Ennyi idős Mazda 323-asra, szervokormánnyal 9800-ért, 626-os Coupéra 1988-ból 8650 márkáért bukkantunk.

16 szelepes Honda Civic 1.6i, 1989-es forgalmival megér 9950 márkát. Pfennigre ennyibe került a Brandenburgi Kapu közelében egy háromesztendős, 28 ezer kilométert futott Nissan Micra is. A kortárs Sunny 1.6 SLX 80 ezer kilométerrel még egy ezressel drágább.

MOGYORÓSI GÉZA — *Berlin*

LUXUSLESEN MÜNCHENBEN

Bajorországban barangolva, a hatévesnél fiatalabb luxusmodellek piacát vettük nagyító alá. Udvariatlanság lenne nem a „hazai" álomtípusok tarifájának ismertetésével kezdeni a beszámolót. Karosszériájához képest gyengén motorizált, 1990-es BMW 520i második gazdái 20 900 márkáért válhattunk volna. Ennél a 130 ezer kilométert nyűtt, lomha bajor táltosnál izgalmasabb az az újonnan mintegy 80 000 márkás BMW 525i Automatic 24 V Touring, amely a légkondicionáló berendezésen kívül minden elképzelhető gyári extrát tartalmaz. Az elegáns, másfél éves kombi, 19 ezer kilométer után 45 000 márkáért — reális. Ennyi pénzért persze már 1990-es évjáratú BMW 750i Automaticot is ajánlottak Münchenben.

A bajor fővárosban hatéves, 173 ezer kilométert használt Mercedes 190 D-t 13 600 márkáért írathattunk volna a nevünkre. A fürgébb és elegánsabb Mercedes 300 E automata váltóval és seregnyi praktikus extrával 1990-ből 35 000 márkát kóstál — alku előtt. Az 1988-as Mercedes 300 SE — más világ, s csupán 24 000 márka. Felejthetetlen marad e típus 1969-es őse. A fa-bőr kombinációjú belsővel büszkélkedő veterán S osztálybeli csillagos modell új motorral 6500 márkáért nem rossz vétel egy gyűjtőnek!

A sportos stílus szerelmeseinek Opel Irmscher C 40-es, tuning Omega nyolc hónaposan 76 500 márkáért eladó. Új(abb) korában még 110 000 márka volt ez a 272 lóerős modell.

Porsche 944 Cabrio a jó idő beköszönte előtt, 1991-es okmányokkal, már 39 000



DM-ért a miénk lehet. A kortárs Ford Scorpio 2.0i GL 14 950 márka, míg az 1989-es, 2,4 literes motorral gyártott kölni limuzin 3 ezer márkával olcsóbb.

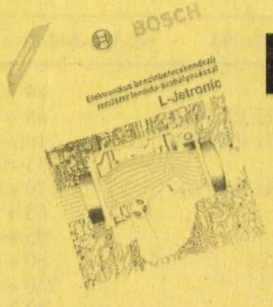
Aki nem ragaszkodik a Made in Germany típusokhoz, azoknak hatéves Jaguar XJ-S Coupé 29 900 márkáért eladó, gyönyörű állapotban, bézsszínű bőrülésekkel. Bő ötesztendős Rover 827 Vitesse 9900 márkáért szintén meggondolandó. A brit típusok szerelmeseinek akad persze 1989-es Rolls-Royce Silver Spirit II-es is 170 000 márkáért. Ennél a 6,8 literes limuzinnál sokkal szolidabb Chrysler Le Baron Cabrio, 55 ezer kilométerrel, négyévesen 16 900 márka. A francia autók híveinek Peugeot 605 SV 3.0 1991 tavaszáról, 17 ezer kilométerrel, automata verzióban 29 000 márka.

MOGYORÓSI GÉZA
Fotó: Mogyorósi Ferenc

Szakkönyvek profiknak

maróti

Autóműszaki Könyvkereskedés és Csomagküldő Szolgálat

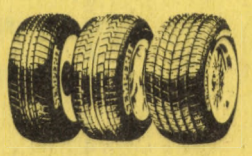


1205 Budapest,
Nagykőrösi út 47.
Telefon: 280-1608

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

Válassza a SEMPERIT -et, és repüljön velünk New Yorkba!

Reifen Gumis Bt.



Budapest XI.,
Villányi út 46.
Nyitva tartás:
8 h-tól 18 h-ig
szombaton:
9 h-tól 12 h-ig

Tel.: 06-30-420-028

HASZNÁLT AUTÓK, MOTOROK

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:		Irsz.	Város	Utca			telefon:	rádiótelefon:	fax:
Gyártmány	Típus	Kw	Évjárat	Szín	Metál	Forgalmi	E km	Extrák	E Ft + áfa%
INTERBOGLÁRKA KFT.		**8530**	**BALATONFÖLDVÁR**	**Alkotás u. 5.**				**(85)-351-964**	**(85)-351-964**
HONDA	EVE PAX			KÉK	M	..		ÖNINDÍTÓS	57 + 0
HONDA	EVE PAX			FEKETE		..		ÖNINDÍTÓS	57 + 0
HONDA	EVE PAX			PIROS		..		ÖNINDÍTÓS	54 + 0
HONDA	EVE PAX			PIROS		..		ÖNINDÍTÓS	54 + 0
HONDA	EVE PAX			PIROS	M	..		ÖNINDÍTÓS	57 + 0
HONDA	EVE PAX			FEHÉR		..		ÖNINDÍTÓS	57 + 0
HONDA	EVE PAX			ZÖLD	M	..		ÖNINDÍTÓS	57 + 0
HONDA	EVE PAX			SÁRGA		..		ÖNINDÍTÓS	54 + 0
HONDA	LEAD SOSS			EZÜST	M	..		ÖNINDÍTÓS	79 + 0
HONDA	LEAD SOSS			FEHÉR		..		ÖNINDÍTÓS	79 + 0
YAMAHA	CHAMP			PIROS	M	..		ÖNINDÍTÓS	59 + 0
YAMAHA	CHAMP			FEHÉR		..		ÖNINDÍTÓS	59 + 0
YAMAHA	CHAMP			PIROS	M	..		ÖNINDÍTÓS	59 + 0
YAMAHA	CHAMP			KÉK	M	..		ÖNINDÍTÓS	59 + 0
YAMAHA	CHAMP			FEKETE		..		ÖNINDÍTÓS	59 + 0
YAMAHA	CHAMP			ZÖLD	M	..		ÖNINDÍTÓS	59 + 0
YAMAHA	CHAMP			KÉK		..		ÖNINDÍTÓS	59 + 0
YAMAHA	CUTE			RÓZSASZÍN	M	..		ÖNINDÍTÓS	54 + 0
YAMAHA	CUTE			ZÖLD	M	..		ÖNINDÍTÓS	57 + 0
YAMAHA	CUTE			FEHÉR		..		ÖNINDÍTÓS	54 + 0
YAMAHA	CUTE			V.KÉK	M	..		ÖNINDÍTÓS	57 + 0
YAMAHA	CUTE			S.KÉK		..		ÖNINDÍTÓS	57 + 0
YAMAHA	CUTE			FEHÉR		..		ÖNINDÍTÓS	54 + 0
YAMAHA	CUTE			SÁRGA		..		ÖNINDÍTÓS	54 + 0
YAMAHA	CUTE			PIROS	M	..		ÖNINDÍTÓS	57 + 0
YAMAHA	CUTE			BORDÓ	M	..		ÖNINDÍTÓS	57 + 0
YAMAHA	CUTE			ZÖLD	M	..		ÖNINDÍTÓS	57 + 0
YAMAHA	JOG			PIROS	M	..		ÖNINDÍTÓS	57 + 0
YAMAHA	JOG			BORDÓ	M	..		ÖNINDÍTÓS	57 + 0
YAMAHA	JOG			KÉK	M	..		ÖNINDÍTÓS	57 + 0
YAMAHA	JOG			S.KÉK		..		ÖNINDÍTÓS	54 + 0
YAMAHA	JOG			FEHÉR	M	..		ÖNINDÍTÓS	57 + 0
YAMAHA	JOG			ZÖLD	M	..		ÖNINDÍTÓS	57 + 0
YAMAHA	JOG			FEKETE		..		ÖNINDÍTÓS	54 + 0
YAMAHA	JOG			SÁRGA		..		ÖNINDÍTÓS	54 + 0
YAMAHA	JOG			PIROS	M	..		ÖNINDÍTÓS	57 + 0
KALMÁR JÓZSEF		**6723**	**SZEGED**	**Csaba u. 38.**				**62-329-109**	**62 329-109**
YAMAHA	FZR600	66	93	PIROS		96.08.01	1		520 + 0
YAMAHA	TZR125	9	93	PIROS-FEHÉR		96.08.01	1	TELJES SPOILER	380 + 0
YAMAHA	XV250	15	93	FEKETE	M	96.05.01	35	KM	440 + 0
KASEI TRADE JAPÁN KFT.		**6724**	**SZEGED**	**Textilgyári út 6.**				**62-322-394**	**62-322-394**
HONDA	DIO	6	90	KÉK-FEHÉR		..	12		84 + 0
HONDA	DJ—1	6				..	5	GYÁRI EXTRA	68 + 0
HONDA	NSR250	35	90	PIROS-FEHÉR		..	11	GYÁRI EXTRA	210 + 0
HONDA	TAKT	6				..	9		57 + 0
KAWASAKI	KRZ250	34	89	PIROS-FEKETE		..	12	GYÁRI EXTRA	170 + 0
SUZUKI	LOVE	4				..	13		55 + 0
SUZUKI	UP	5				..	11		85 + 0
YAMAHA	BELUGA	4				..	14		60 + 0
YAMAHA	FZR400	44	89			..	11		260 + 0
YAMAHA	SARIENT	4	88	ZÖLD		..	13		50 + 0

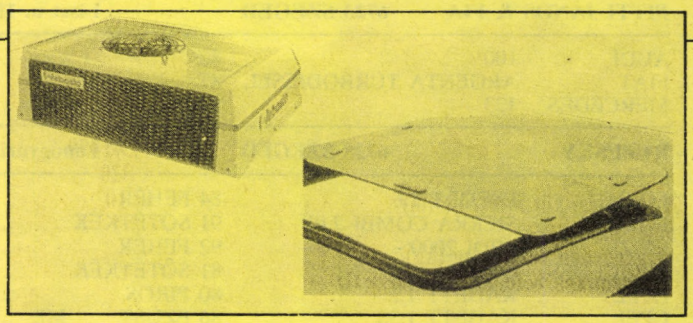
Kereskedő adatai:		Írsz.	Város	Utca		telefon:	rádiótelefon:	fax:
Gyártmány	**Típus**	**Kw**	**Évjárat**	**Szín**	**Metál**	**Forgalmi**	**E km**	**Extrák**	**E Ft+áfa%**
AUTÓ NÉRO KFT.		**1016**	**BUDAPEST**		**Krisztina krt. 81.**		**1 212-1037**	**1 156-9857**	
BMW	325I CUP.		93	SÖTÉTLILA	..		24	FULL EXTRA	3390 + 0
CHRYSLER	CHEROKEE		94	ZÖLD	M ..			FULL EXTRA	4290 + 0
DAIHATSU	APPLANSE 1.6X		92	KÉK	M ..		49	EL. AB., EL. KÜK., CENT., HIFI	950 + 0
FIAT	TEMPRA		91	T.ZÖLD	..		32	R.MAGNÓ, RIASZTÓ	790 + 0
FORD	SIERRA 1.6CLX		93	EZÜST	M ..		44		1150 + 0
FORD	TRANSIT 2.5		93	FEHÉR	..		39		1550 +25
LANCIA	THEMA 2.0I		86	K.SZÜRKE	..		112	EL. AB., CENTRÁLZÁR	460 + 0
MAZDA	323F		93	É.PIROS	..		43	EL. TETŐ, CENT.ZÁR, MAGN.	1290 + 0
MAZDA	626 2.0		93	BORDÓ	M ..		53	EL. AB., CENTRÁLZÁR	1850 + 0
MERCEDES	500 SEL		91	K.ZÖLD	..		57	FULL EXTRA	7990 + 0
MITSUBISHI	PAJERO 3.0		89	K.IBOLYA	..		95	TETŐ, RIASZT., AUTOMATA	1490 + 0
MITSUBISHI	SPACERUNNER 1.8		92	TÜRKIZ	..		52	KLÍMA, AUTOMATA, CD	1500 + 0
NISSAN	PRIMERA 2.0D		92	E.PIROS	..		133		1060 + 0
OPEL	ASTRA 1.4I		93	PIROS	..		28	RÁDIÓS MAGNÓ	850 + 0
OPEL	OMEGA 3.0 24V		92	V.SZÜRKE	M ..		20	FULL EXTRA	1990 + 0
OPEL	VECTRA 1.7D		90	MÉLYKÉK	..		100	RIASZTÓ	899 + 0
PEUGEOT	205 1.1		90	E.PIROS	..		76	RÁDIÓS MAGNÓ	690 + 0
RENAULT	CLIO 1.9D		92	K.SZÜRKE	..		33	RIASZTÓ	840 + 0
SAAB	900 CD		91	S.SZÜRKE	..		104	FULL EXTRA	2999 + 0
VOLVO	440 1.9TD		94	BORDÓ	M ..			FULL EXTRA, KLÍMA	2890 + 0
VW	PASSAT CL		89	KIRÁLYKÉK	..		98	RÁDIÓS MAGNÓ	899 + 0
VW	TRANSPORTER 2D		92	FEHÉR	..		37	SZERVOKORMÁNY	1390 + 0
AUTÓCENTRUM BT.		**6724**	**SZEGED**		**Kossuth Lajos sgt. 74.**			**60-381-369**	
AUDI	100 2.3E	102	91	DIPLOMATAKÉK	..		67	EL. ABL., EL. TETŐ, ABS	1850 + 0
BMW	520I	97	88	MEGGYPIROS	..		120	TOLÓTETŐ, CENTRÁLZÁR	1160 + 0
BMW	520I 24V	113	91	PIROS	..		101	SZERVIZKÖNYVVEL	1870 + 0
FIAT	TIPO 1.7 DIESEL	45	94	GRAFIT	ME ..			0 KM	1130 + 0
FORD	ESCORT COMBI 1.3I	45	92	KÉK	..		80	CENTRÁLZÁR, RM	1050 + 0
GEO	METRO XFI 1.0	38	91	FEHÉR	..		60	SZÍNES ÜVEG, RM	680 + 0
MAZDA	626 COUPE	68	88	PIROS	..		90	EL. ABL., EL. TETŐ, CENTRÁL	790 + 0
MERCEDES	250D	68	88	FAHÉJBARNA	ME ..		98	SOK EXTRA	1490 + 0
OPEL	ASCONA SR 1.6	64	82	EZÜST	ME ..		126	SZERVIZKÖNYVVEL	270 + 0
OPEL	SENATOR 3.0I	120	87	GRAFIT	ME ..		120	SOK EXTRA	920 + 0
PEUGEOT	605 SRI 2.0	91	90	MÉREGZÖLD	ME ..		65	TOLÓTETŐ, ALUFELNI	1480 + 0
PONTIAC	LE MANS 1.6	50	92	PIROS	..			SZÍNES ÜVEG, KLÍMA	840 + 0
PORSCHE	911 TURBO	226	86	LILA	ME ..		115	SOK EXTRA	3850 + 0
PORSCHE	944 2.5	123	85	MAHAGÓNI	ME ..		160	SZERVIZKÖNYVVEL	1150 + 0
RENAULT	5 GTL	38	82	SÖTÉTZÖLD	M ..		120	SPORTÜLÉS, PLÜSSBELS.	210 + 0
RENAULT	5 TL	38	86	PIROS	..		130	NAPFÉNYTETŐ, 5 SEB	330 + 0
RENAULT	5 TURBO	75	84	EZÜST	M ..		110	EL. ABL., ALUFELNI, 5. ÜLÉS	280 + 0
TALBOT	FURGON 1.1	38	83	SÖTÉTKÉK	..		130		180 + 0
VW	GOLF 1.8I GL	68	90	MEGGYPIROS	..		85	TOLÓTETŐ, SZERVO	780 + 0
VW	TRANSPORTER	45	84	BORDÓ	..		150		440 + 0
AUTÓFER-KURZ KFT.		**6725**	**SZEGED**		**Vásárhelyi Pál u. 6.**			**62-322-327**	**62-322-327**
FIAT	REGATTA 1.9D		88	FEHÉR	..		85		458 + 0
LISZ	LAKÓKOCSI		87	FEHÉR	..				220 + 0
MERCEDES	100D		89	KÉK	..		85	PLATÓS	1345 +25
MERCEDES	100D		90	KÉK	..		40	PLATÓS	1452 +25
MERCEDES	208D		91	FEHÉR	..		56		1856 +25
MERCEDES	817D		92	PIROS	..			HÁLÓFÜLKÉS, PLATÓS	4850 +25
MERCEDES	E200		94	FÜSTEZÜST	M ..			3 KM	4843 + 0
MERCEDES	E250 DIESEL		94	ALMANDINVÖRÖS	M ..			3 KM	6259 + 0
MERCEDES	E300 DIESEL		94	EZÜST	..		1		5500 + 0
SUZUKI	LJ80		80	BARNA	..		145		325 + 0
WARTBURG	1.3 SPTT		89	SZÜRKE	..		46		245 + 0
ZUK	A11		90	KÉK	..		110		220 +25
CABRIO KFT.		**6725**	**SZEGED**		**Petőfi Sándor stg. 85/B**			**62-311-024**	**62-311-024**
AUDI	100 2.0E		92		..				2060 + 0
AUDI	100 2.3e		90		..			KLÍMA	990 + 0

Kereskedő adatai:		Irsz.	Város	Utca		telefon:	rádiótelefon:	fax:
Gyártmány	**Típus**	**Kw**	**Évjárat**	**Szín**	**Metál**	**Forgalmi E**	**km**	**Extrák**	**E Ft + áfa%**
AUDI	100 TD	89			..				755 + 0
BMW	324TD INTERCOOLER	89			..				885 + 0
BMW	525I	90			..			KLÍMA	1430 + 0
CITROEN	BX 1.4	85			..				325 + 0
FIAT	RITMO 85S	86			..				345 + 0
FIAT	TIPO 1.7D	92			..				650 + 0
FIAT	UNO SX 1.4	88			..				365 + 0
FORD	ESCORT 1.3	87		PIROS	..				475 + 0
FORD	ESCORT 1.6 COMBI	85			..				345 + 0
LADA	1200S	87			..				160 + 0
MERCEDES	260E	90			..				1680 + 0
MERCEDES	300E	88			..				1395 + 0
NISSAN	BLUEBIRD 2.0I	89			..				825 + 0
OPEL	OMEGA 2.0I SPORT	91			..				1045 + 0
RENAULT	25 2.0I	88			..				645 + 0
VW	PASSAT VARIANT	91			..				1120 + 0
CAR-FORCE KFT.	**6723 SZEGED**			**Etelka sor**			**62-325-944**	**62-325-944**	
ALFA	33 QV	87			..	71	5 AJTÓS		320 + 0
BMW	318I	86			..		5 AJTÓS		550 + 0
DAIHATSU	FEROZA 1.6I	90			..		PONYVA + KEMÉNYTETŐ		1200 + 0
FIAT	CROMA 2.0IE	88			..	90			599 + 0
FORD	ESCORT	83			..				260 + 0
RENAULT	R11	84			..		5 AJTÓS		310 + 0
RENAULT	R25 GTS	85			..				410 + 0
SEAT	RONDA 1.5I	86			..	80			310 + 0
SUZUKI	CARRIER	87			..				350 + 0
CSŐSZ AUTÓCENTRUM							**42-360-384**	**42-360-384**	
FIAT	UNO 1.4D	89		SZÜRKE	M	96.03.11.	100		400 + 0
FORD	FIESTA 1.6 D	86		KÉK	M	94.06.16.	143		355 + 0
OPEL	KADETT D	83		FEHÉR		94.07.14.	108		250 + 0
OPEL	RECORD 2.0E	83		BEIGE	M	96.05.24.	145	KÖZPONTI ZÁR	320 + 0
SKODA	FAVORIT 136L	90		DRAPP		96.01.16.	13		350 + 0
VAZ	21013	85		HOMOK		95.11.03.	133		120 + 0
VAZ	2105	90		S.BARNA		95.05.10.	150		300 + 0
VAZ	2106	87		S.BARNA		95.10.08.	103		160 + 0
VAZ	2107	90		TÖRTFEHÉR		96.12.17.	43		320 + 0
VAZ	21083	93		FEHÉR		96.09.10.	9		600 + 0
VAZ	21093	92		SZÜRKE	M	95.11.27.	13	RIASZTÓ	590 + 0
FORD CAPITOL	**6728 SZEGED**			**Dorozsmai út 12.**			**62-314-178**	**62-325-587**	
FORD	SIERRA 2.0	75	87	VILÁGOSKÉK		95.06.01.	15	RÁDIÓS MAGNÓ	360 + 0
FORD JAPAS KFT.	**2483 GÁRDONY**			**Szabadság u. 1.**			**22-355-500**	**22-355-556**	
FORD	COSWORTH	200	93	KÉK	M	..	11	4X4, ABS, NAPFÉNYTET.	5999 + 0
FORD	ESCORT COMBI 1.8 D	44	91	FEHÉR		..	46	SZERVOKORMÁNY	1090 + 0
FORD	MAVERICK 4X4	74	94	KÉK	M	..		NAPFÉNYTETŐ	2800 +25
FORD	MONDEO	85	93	KÉK	M	..		ABS, AUT. VÁLTÓ, KLÍM.	2990 + 0
FORD	MONDEO KOMBI	66	93	SZÜRKE	M	..		KÖZPONTI ZÁR	2100 + 0
FORD	RS2000	110	92	FEHÉR		..	2	ABS, NAPFÉNYTETŐ	1590 + 0
KONVOJ	**6723 SZEGED**			**Etelka sor 3.**			**62-313-270**		
BMW	316		86	FEHÉR		..	120		529 + 0
FIAT	131 2.5D		79	KÉK		..	150		169 + 0
FORD	ESCORT 1.6D		86	FEHÉR		..	100		429 + 0
MERCEDES	250 TD		91	ANTRACIT	ME	..	70		2700 + 0
OPEL	CALIBRA 2.0I		91	PIROS		..	90		1490 + 0
LEIER-MÁRTON	**9002 GYŐR**			**Pápai út**			**96-323-732**	**96-316-566**	
FIAT	RITMO 1.8D		86	ZÖLD		..	123		300 + 0
LADA	2107		88	V.BARNA		..	50		280 + 0
OPEL	ASCONA		79	ZÖLD		..	115		120 + 0
VW	POLO 1.3GT		92	V.SZÜRKE		..	35		800 + 0

Kereskedő adatai:		Írsz.	Város	Utca			telefon:	rádiótelefon:	fax:
Gyártmány	**Típus**	**Kw**	**Évjárat**	**Szín**	**Metál**	**Forgalmi**	**E km**	**Extrák**	**E Ft + áfa%**
LŐDI & TSA		**6772**	**DESZK**		**43-as főút mellett**			**62-371-488**	**62-371-488**
AUDI	100 AVANT 2.4D		88	KÉK		96.03.31.	86		1290 + 0
BARKAS	B1000		87	SZÜRKE		95.05.31.	93		185 + 0
IFA	W50L		84	ZÖLD		95.05.31.	140		160 +25
IKARUS	543		80	BORDÓ		95.04.30.	80	21 SZEMÉLYES	1100 +25
LADA	2107		89	FEHÉR		95.05.31.	92		295 + 0
MERCEDES	307D		88	KRÉM		95.08.31.	167	HŰTŐS	1144 +25
ROBUR	LD3000		87	KÉK		95.04.30.	160		160 +25
VW	LT31		89	FEHÉR		96.05.31.	89		880 +25
WARTBURG	1.3 TOURIST		90	BEIGE		95.04.30.	63		285 + 0
MAZ-DU		**6726**	**SZEGED**		**Közép fasor 41—43.**			**62-433-626**	**62-433-626**
MAZDA	323 1.7D	40	93			94.11.14.	75		1100 + 0
MAZDA	626 2.0	72				95.10.15.	110	AUTOMATA V.	650 + 0
MAZDA	626 2.0D	46	86			95.09.27.	90		500 + 0
MAZDA	626 2.0GLX	72	89			96.02.14.	130		650 + 0
MAZDA	626 COMPREX	52				96.07.28.	20	KLÍMA, RÁDIÓ, RIASZTÓ	2500 + 0
MAZDA	B 2200D	46	93				20	ZÁRT	1100 + 0
MAZDA	B4000 V6	140				97.03.10.	8		3000 + 0
MAZDA	E2200	46				96.05.12.	30	ZÁRT	1300 + 0
MAZDA	XEDOS—6 2.0 V6	100				95.07.15.	30		3000 + 0
PITTI JÁNOS & FIA		**6723**	**SZEGED**		**Liszt u. 15/B**			**62-327-427**	**62-327-427**
AUDI	100		82		..		120		100 + 0
FIAT	ARGENTA TURBODIESEL		87		..		68	CENTRÁLZÁR	300 + 0
MERCEDES	123		82		..		110	INJEKTOR	400 + 0
RUPESKY		**6728**	**SZEGED**		**Fonógyári út 2—6.**			**62-324-070**	**62-324-070**
FORD	ESCORT 1.6		84	FEHÉR	..		105	5 AJTÓ, RIASZTÓ	295 + 0
FORD	SIERRA COMBI 2.0I		91	SÖTÉTKÉK	..			TETŐCSOMAGTARTÓ	890 + 0
ISUZU	MIDI 2000		92	FEHÉR	..		50		800 +25
MERCEDES	200		81	SÖTÉTKÉK	..			SZEMÉLYHÍVÓS RIASZT.	420 + 0
OPEL	KADETT 1.2		80	PIROS	..			AUTOMATA VÁLTÓ	150 + 0
OPEL	KADETT 1.3S		86	EZÜST	ME ..		120	5 AJTÓS	460 + 0
VOLVO	340 1.4		86	FEHÉR	..		68	AUTOMATA VÁLTÓ	390 + 0
SUZUKI SZENTGYÖRGYI		**6728**	**SZEGED**		**Fonógyári út 9.**			**62-313-111**	**62-321-444**
FIAT	RITMO	39	81	SÖTÉTKÉK			92		160 + 0
FORD	ESCORT 1.4RS	51	88				69	EXTRÁKKAL	620 + 0
MAZDA	MX—6 V6	117	92	PIROS			32	SOK EXTRA	2700 + 0
MERCEDES	100D	50	90				142	CSUKOTT	960 +25
MERCEDES	307D	50	80				135		600 +25
MERCEDES	307D	50	81				156	16 M3 ZÁRT DOBOZ	650 +25
MERCEDES	307D	50	82					ÚJ MOTOR, ALUPLATÓ	600 +25
VW	POLO	29	78	BEIGE			108		160 + 0
ÚJHÍD AUTÓKERESKEDÉS		**6722**	**SZEGED**		**Sajka u. 12.**			**62-325-087**	
AUDI	100LS	66	82	KÉK		95.12.27.	135		168 + 0
FORD	ESCORT	51	87	FEHÉR		95.03.30.	136		465 + 0
HONDA	ACCORD	65	78	SZÜRKE	ME	95.06.18.	160		145 + 0
PEUGEOT	104	33	74	SÁRGA		95.09.22	165		95 + 0
VW	SCHIROCCO	53	79	SZÜRKE	ME	95.12.17.	207		145 + 0
VÉGH AUTÓHÁZ		**9700**	**SZOMBATHELY**		**Rumi u. 157.**			**94-325-456**	**94-325-456**
SKODA	S105L		89	OLAJBARNA		95.07.01.	97	NAPFÉNYTETŐ, RM	170 + 0
VOLVO VESZPRÉMI		**6723**	**SZEGED**		**Algyői út 65.**			**62-473-000**	**62-473-000**
MERCEDES	240D	54	80	OKKER		95.03.10.	251	SZERVÓK., EL. TETŐ, C.ZÁR	360 + 0
VOLVO	244 DIESEL	62	82	SZÜRKE	ME	95.03.16.	191	EL. ABLAK, EL. TETŐ, BŐRÜL.	365 + 0
VOLVO	244 TURBO		83	SZÜRKE	ME	..	107	ALUFELNI, TOLÓTETŐ	595 + 0
VOLVO	760 TURBODIESEL	81	89	OLÍVZÖLD	ME	95.01.20.	160	RIASZTÓ, RÁDIÓ	760 + 0
VOLVO	850 GTL		94	BORDÓ	ME	..			5900 + 0

Kereskedő adatai:		Írsz.	Város		Utca		telefon:	rádiótelefon:	fax:
Gyártmány	Típus		Kw	Évjárat	Szín	Metál	Forgalmi	E km	Extrák	E Ft + áfa%
WANKEL KFT.		6723	SZEGED		Gáz u. 6.			62-486-769	62-323-349	
AUDI	100 2.2I			85		..				450 + 0
AUDI	100 2.3			88		..				880 + 0
AUDI	80 1.6 TD-CD			86		..				560 + 0
CITROEN	XM 2.0			90		..				1150 + 0
FORD	ESCORT 1.6			83		..				280 + 0
FORD	FIESTA 1.6D			84		..				280 + 0
FORD	SIERRA 2.0			86		..				420 + 0
LADA	1200			89		..				135 + 0
OPEL	KADETT 1.6D			86		..				550 + 0
PEUGEOT	309 1.8D			87		..				570 + 0
PEUGEOT	309 1.9D			87		..				570 + 0
SKODA	120			84		..				90 + 0
VW	GOLF 1.6D			84		..				480 + 0
VW	TRANSPORTER 1.6TD			88		..				700 + 0

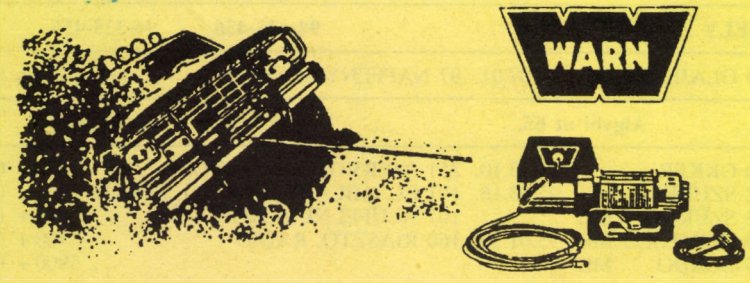
Webasto



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

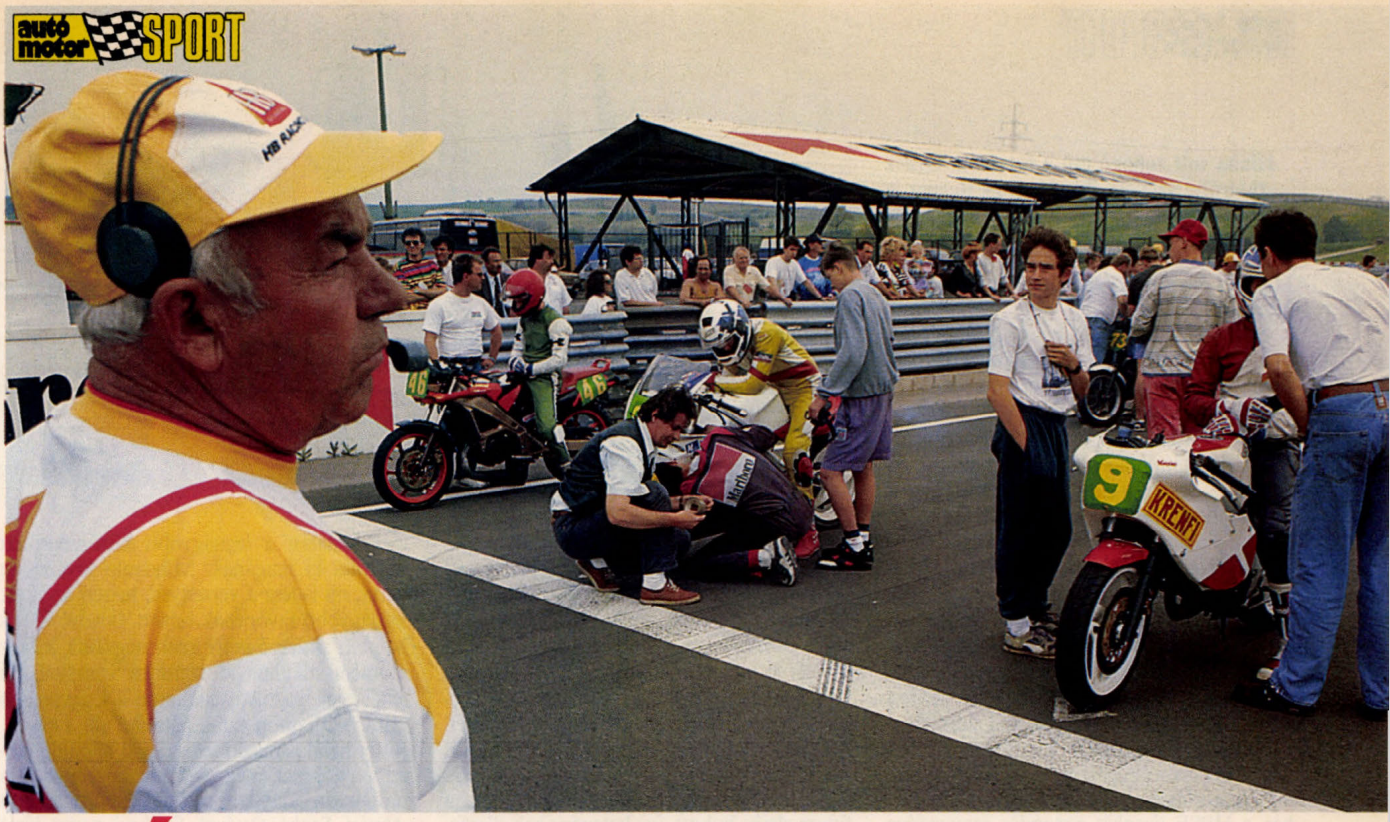
WEBASTO HUNGÁRIA KFT.
1134 Budapest, Kassák L. u. 58—60.
Tel./fax: 270-2337, 270-2238, 270-2339.

TAUBENREUTHER Offroad-Technik. Industrie-Technik.



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

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



ESÉLYESEK FEKETE NAPJA

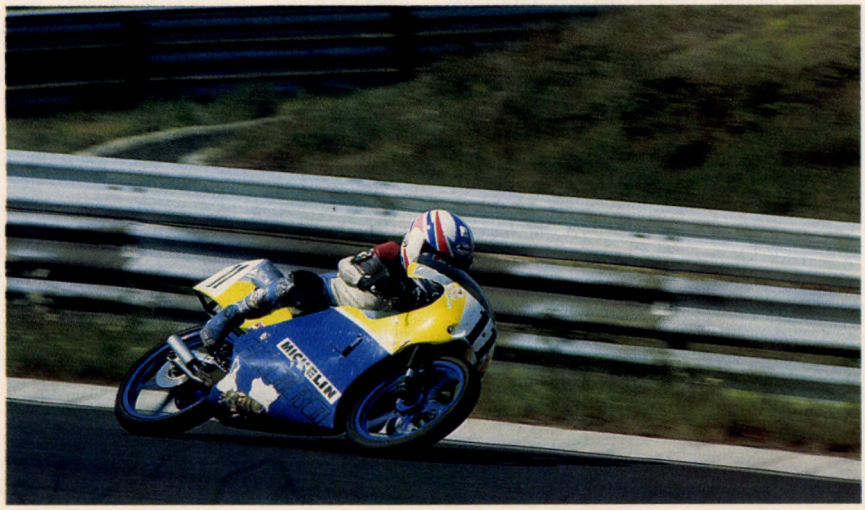
MAGYAR BAJNOKSÁG – SZLOVÁK VENDÉGSZEREPLÉSSEL

A hazai gyorsasági motoros bajnokságban rég tapasztalt módon idén majd kétszáz (!) nevezés érkezett a szervezőkhöz. No persze kellett ehhez a szlovákok részvétele, akikkel egy vadonatúj kezdeményezésnek köszönhetően közös bajnokságban versenyezhetnek fiaink. A hat forduló során, négyszer a Hungaroringen, két ízben pedig Szlovákiában, Hricovban és Pöstyénben találkoznak a résztvevők.

A népszerűség növekedése elsősorban a szupersport 600-as kategória „beindulásának" köszönhető. Ideje volt már nálunk is életre hívni ezen kategória bajnoki küzdelmét, hiszen a superbike és a speciál gépek versenyei mellett a világon mindenütt ez az attrakció a mindenkori harmadik főszereplő. Hogy ez milyen remekül sikerült, azt elsősorban a superbike-mezőny „kongása" jelzi, ugyanis az igazi nagyok közül csupán *Harmati Árpád, Mohai András, Végh János* és *Stefka Gábor* maradt ebben az osztályban. A tavalyi év meghatározó szereplői közül *Szabó Attila* és *Szilágyi Zoltán* is a 600-ba nyergelt át, míg *Lovasi István* motorkerékpár nélkül vendégeskedett a depóban. A hétköznapi tréninget még javában végighajtotta, ám jelentkezett egy mindenre elszánt vevő, és megvásárolta Kawasakiját. Lovasit gyalogosan látni szokatlanul furcsa dolog, ezért mindenki ugyanazzal a sürgető kérdéssel bombázta:



Bitter: – Edzésen elszakadt a lánc, és tönkretette a kuplung egyes alkatrészeit, ezért a verseny előtt még én voltam az egyik legbánatosabb



Mint a legnagyobbak. Rizmayer szokatlanul nagy fölénnyel diadalmaskodott



Hiába volt zuhogó eső a futamon, Orosz (balról), Székely (középen) és Benner is vidáman integetett a dobogóról

Mikor és mivel fogsz végre rajthoz állni? A válasz még meglepőbb volt.

„Elképzelhető, hogy a speciál 250-ben folytatom. Ebben a kategóriában értem el pályafutásom legnagyobb sikereit, ezért itt szívesen próbálkoznék ismét."

Szinte valamennyi sportág vesszőparipája a megfelelő utánpótlás hiánya, a tehetségek elkallódása, ám jelen esetben örvendetes tény a lelkes, meglepően ügyes srácok feltűnése. Ezek a fiúk már másodszor találkoztak az idén, ugyanis az ő premierjüket április elején tartották egy remek futam keretében. A 80-asok és a közúti 250-esek számára ideális helyszín a kecskeméti pálya, hiszen itt igazából a pilóták és nem a motorok vetélkednek egymással. A legkisebbeknél profi módon mutatkozik a versenyszellem, ami elsősorban a hozzáállásukon látszik. A motorok, a ruházat, no és persze az egész ceremónia teljesen hű másolata a nagyok világának. *Rizmayer Gábor*, a HPSE tizenkét esztendős reménysége alaposan elbánt a többiekkel, sőt a Hungaroringen is hasonlóképpen cselekedett. Ment, hajtott keményen, s a többiek nem is tudták követni, pedig *Talmácsi Gábor* mindent megpróbált, de hiába. A másik nagy vetélytárs, *Molnár Tamás* sajnos el sem tudott indulni, öregecske Casalja közvetlenül a rajt előtt mondta fel a szolgálatot. A közúti negyedliteres géposztályban óriási adok-kapok megy, hihetetlen presztízscsata zajlik az ETZ-sek és az új hullámot képviselő cagivás és hondás pilóták közt. Kecskeméten *Tolnai István* egy ETZ-vel, míg a Hungaroringen a tavalyi bajnok, *Dudás Péter* Cagivával győzött, ám neki mindenféleképp szomorú emlékű marad a kecskeméti viadal. Súlyos bukásakor kulcscsontját törte, majd a versenyt is az akkori állásnak megfelelően szakították félbe. A ringi futamra már többé kevésbé felépült, s hogy ne maradjon le a bajnoki címért folyó küzdelemben, megnyerte a második forduló versenyét.

A speciál 125 és 250-ben gyökeres változás nem történt, szinte minden és mindenki maradt a régiben, csupán néhány új motorcsoda jelent meg a porondon. A nyolcadliteresek tavalyi második helyezettje, *Csősz Attila* méregdrága Apriliát vásárolt, de a címvédő *Győrfi Zoltán* sem adta alább egy új Hondánál. A negyedliteresek egyedül *Orosz Róbert* büszkélkedhet friss szerzeményével, de a többiek sem állnak rosszul, alig van kétévesnél öregebb gép a mezőnyben. Az edzéseken kialakult a már jól megszokott taktikai sorrend, mindenki igyekezett valaki mögött maradni, és nem felfedni a féltve őrzött titkokat, no és hibákat. Csősz már a szabadedzés elején bukott, emiatt kihagyta ezt a harmincperces tréninget, de a dolog azért érdekes, mert épp ő volt az, aki a hétközi edzésen is elcsúszott, így valóban szerencsétlenül kezdődött az új motor beavatási „szertartása". Győrfi ott folytatta, ahol tavaly abbahagyta, vagyis ellenállhatatlanul haladt előre, aminek eredménye első soros edzésidő lett.

Ami jó volt az edzésnapon, az elromlott a versenynapra. Egy kiadós zápor miatt a „specesek" vízen teljesítették idei első versenyüket. A startot *Vida Tibor* csípte el legjobban, ő is fordult elsőként a célegyenes végi kanyarban. Egyik legjobb vízspecialistánk, Győrfi már a futam elején bukott, így kategóriabeli ellenfelei némileg meglepődtek a dolgon, hát még akkor, amikor Csősz egy jó célegyenesnyi távolsággal faképnél hagyott mindenkit. Az edzéseken csupán keresgette régi formáját, ám a versenyen akadálytalanul száguldott, amihez persze nagyon kellett kényes motorjának jó beállítása.

„Juhász Karcsi segített megfelelő állapotba hozni gépemet, s a kiváló beállítást is elsősorban neki köszönhetem" – mondta később Csősz boldogan, ám ekkor már érezni sem lehetett rajta azt az elkeseredettséget, amelyet újabb bukása okozott. Jó húsz másodperccel vezetett a mezőny előtt, mikor még egy picivel gyorsabb akart lenni – bukás lett a vége. Csősz mögött Orosz, *Székely Zsolt*, *Benner Zsolt* volt a sorrend, a futam derekán aztán Székely megelőzte Oroszt, és teljesen megérdemelten nyerte az összecsapást. Székely dolga azért nem volt ilyen egyszerű, eleinte Orosz, majd a tavalyi bajnok, Benner okozott problémát gyors köreivel. Benner aprócskát bukott a futam hajrájában, ennek ellenére harmadikként fejezte be a versenyt. Érdekes volt *Sinkó György* „indokolatlan" hiányzása a rajtrácsról, ő a lezúduló eső láttán jobbnak látta összecsomagolni, pedig második legjobb edzésidejével igazán nagy esélyese lehetett volna a futamnak. A nyolcadliteresnél Győrfi és Csősz kiválása után a német *Torsten Illgen* és a szlovák *Vladimir Castka* vette át az irányítást, de a bajnoki összesítés miatt kettejük eredménye nem számított a dobogós értékeléskor. A pontok tekintetében *Mészáros Viktor* nyerte a versenyt, *Tajti György* előtt, míg egy elméleti esélyes, *Zsilják Lajos* a technika kiszámíthatatlan tréfájával birkózott.

A két szupersport kategória (400 és 600 cm^3) összevont futamban vívta a maga különkülön versenyét, s az osztrák Honda Kupa mellett talán a legnagyobb közönségsikert harcolta ki magának. Mindenki kíváncsian várta, mi is lesz a versenyen, hiszen az egyik legnagyobb favoritnak tartott, tavalyi 400-as bajnok, *Bitter Sándor* csak negyedik lett az időmérés alkalmával, szemben Szabóval, aki tehetségét igazolva teljesítette a leggyorsabb kört. A futamon aztán fejtetőre állt a képlet, Bitter halálos magabiztossággal nyomult előre, s a többiek még csak megközelíteni sem tudták őt. Szabó az ötödik helyért harcolt *Almási Szabó Ottóval*, Szilágyi pedig kissé előrébb az ebben a kategóriában is próbálkozó Bennerrel. Ami a 400-asokat illeti, itt kialakult a *Borsos József–Élő Zoltán* duó, sőt később a dobogón is ilyen elosztásban találkoztak. A verseny sikere egyértelműen igazolta a szervezők remek döntését, amely egy merőben új, viszonylag olcsó kategória bajnoki küzdelmét tette lehetővé.

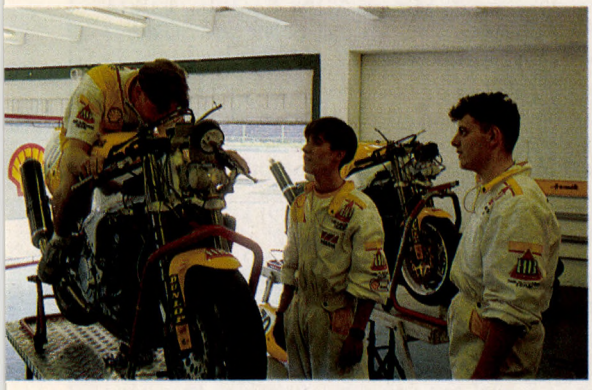
A napi program méltó befejezése az igazi „nagy vasak" színrelépése, azaz a superbike géposztály tizenhat körös száguldása. A futamot megelőző edzéseken csupán egyetlen kérdés maradt nyitott, mégpedig, hogy milyen sorrend alakul majd ki Harmati mögött, hiszen Mohai, Végh és Stefka végig óriási harcban volt a stopperrel. Harmatiról mindenki tudja, hogy jelenleg ő az egyetlen igazán profi szellemben versenyző gyorsasági motorosunk, persze a többiekkel ellentétben neki minden technikai feltétel adott a magas szintű teljesítményhez. Keveseknek adatik meg, hogy a motorsportban a legjobbat, vagyis gyári támogatást kapjanak, így büszkék lehetünk arra, hogy Harmati ez évtől ilyen felkészítésű motort kap a Yamahától. A magyar bajnoki futam előtt Speyerben állt rajthoz a Pro Superbike viadalon, amelynek idei összes futamán ott szeretne lenni.

„Azt hiszem, a fő hangsúly a német bajnoki futamokra esik majd. Idén már ugyanúgy engem is illetnek a pontok, így a végső sorrend alakulásába is beleszólhatok" – mondta Harmati, de rajta kívül még vagy tizenöten szeretnének dobogóközelbe kerülni, így a Pro Superbike Bajnokság valóban méltó utódja lett az egykori Eb-futamoknak. A speyeri bemutatkozás sajnos nem úgy sikerült ahogy a Harmateam tervezte. Az edzéseken fékproblémákkal küzdött, így nem is tudott igazán jó starthelyet kiharcolni magának, ezért az első



A bajnokság első fordulójának legizgalmasabb csatáját Mohai (2) és Végh vívta. Különösen Harmati kényszerű kiválása után lett érdekes a dolog

Fotó: BALOGH RÓBERT



A balszerencse nem válogat. Harmati, csakúgy mint tavaly, az idén sem állhatott a dobogóra az első futamon

EREDMÉNYEK

Gyorsasági motoros országos bajnokság, 1994. május 1., Hungaroring

I. osztály, 125 cm³: 1. Mészáros Viktor (DRC) – 2. Tajti György (Superbike MSZO) – 3. Dobos Róbert (Superbike MSZO), mind Honda

250 cm³: 1. Székely Zsolt (Hunor MSC), Honda – 2. Orosz Róbert (HPSE–CONTEXPO), Honda – 3. Benner Zsolt (HPSE), Yamaha

Supersport 400 cm³: 1. Borsos József (Superbike MSZO) – 2. Élő Zoltán (Imet MC) – 3. Porkoláb Gyula (Drapál János MC), mind Kawasaki

Supersport 600 cm³: 1. Bitter Sándor (Imet MC), Bimota – 2. Benner Zsolt (HPSE), Honda – 3. Szilágyi Zoltán (Motor City Racing), Honda

Superbike: 1. Mohai András (Superbike MSZO) – 2. Végh János (Speed MK) – 3. Stefka Gábor (Speed Club), mint Yamaha

II. osztály, 80 cm³: 1. Rizmayer Gábor (HPSE), Casal – 2. Talmácsi Gábor (Talma MSE), Yamaha – 3. Magda Sándor (Hungária Biztosító Rt. Kinizsi), Yamaha

Közúti 250 cm³: 1. Dudás Péter (Poliprint ME), Cagiva – 2. Gyutai Attila (Hunor MSC), Honda – 3. Kovács László (Speedway Szolnok), Aprilia

futamban csak tizennegyedikként ért célba. A második futam kezdésekor jókora eső zúdult az amúgy is „kamikaze" pályára, és sajnos egy szerencsétlen gumiválasztás miatt idő előtt ki kellett szállnia a küzdelemből.

Itt, a Hungaroringen aztán jól folytatódtak a dolgok, Harmati első edzésidejét szinte mindenki kötelezőnek vélte. A rajt ugyan Mohainak sikerült a legjobban, de Harmati már a második kanyar után átvette a vezetést. Ahogy sokan megjósolták, Mohai iszonyatosan kemény partnert kapott maga mellé Végh személyében, aki a futam alatt többször is kellemetlen helyzetbe hozta vetélytársát. A történethez hozzátartozik Mohai aggodalma, hiszen alig pár nappal a ringi verseny előtt ment tönkre motorkerékpárja.

„A szerdai edzésen elszakadt a vezérműlánc, és összekócolta a szelepeket, ráadásul a dugattyúk és a hengerfej is megsérült. Lóhalálában kivittük Németországba, ahol Theo Laaks Yamaha-specialista segített olyan állapotba hozni, hogy indulhassak ezen a versenyen."

Alig telt el néhány kör, jött az első meglepetés, Harmati lassan gurulva ment a depóba, jól látszott, hogy hátsó defekt miatt volt kénytelen kiállni. Ügyeskezű szerelői pillanatok alatt kicserélték a szétrongyolódott hátsó kereket, és Harmati már folytathatta is a száguldást. Dicséretes dolog, hogy visszaállt a versenybe, bár ekkor már az egész mezőnyhöz képest egy kör hátrányban volt. Elöl Mohai és Végh nyúzta egymást a már felcsillant első helyért, Stefka valamivel hátrább figyelte az eseményeket. Mohai az utolsó három körben lélegzetvételnyi előnyre tett szert, és megnyerte a bajnoki pontok szempontjából nagyon fontos szezonnyitót. Harmati ugyan káprázatosan gyors köröket produkált, de mindez csak a hatodik hely eléréséhez volt elegendő.

A hazai gyorsasági motoros bajnokság külföldi helyszínen, a szlovákiai Hricovban folytatódik.

SZABÓ RÓBERT

RED SCORPIO

RS 950

az intelligens autóriasztó
...AZ ÖN RIASZTÓJA?

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

AZ ALAPRENDSZER TARTALMA:

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

ÉS MINDEZ CSAK 16 000,- Ft

Kiegészítő egységek:

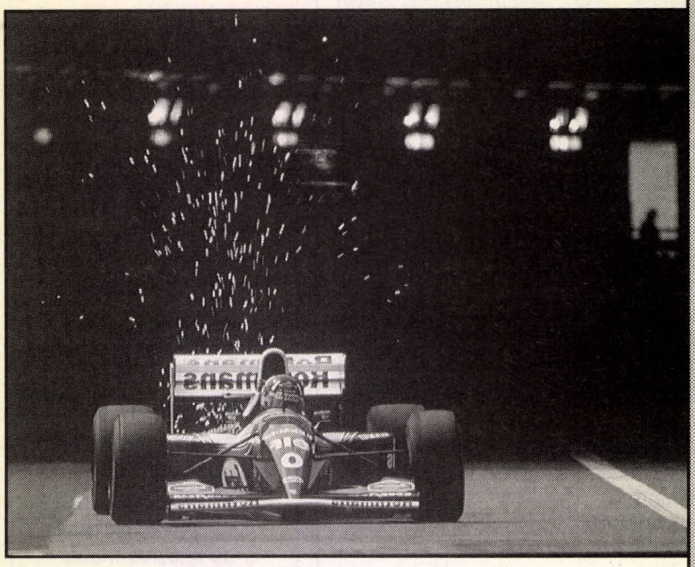
* ultrahangos érzékelő
* akkumulátoros sziréna
* pager (távcsipogó)
* további ajtózáró motorral az összes ajtót egyszerre nyithatja, zárhatja.

EZ AZ ÉN RIASZTÓM!

Magyarországon kizárólagosan forgalmazza és szervizeli:

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

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

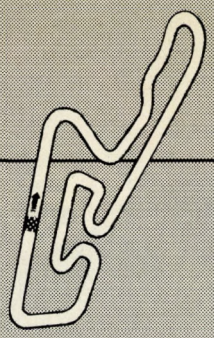


VERSENYNAPTÁR

1994. JÚNIUS 25–26.
DTM: Norisring (D)
Indycar: vb-futam: Portland (USA)
Rali: Eb-futam: Ina Delta Rali (CRO), szorzó: 5
Hebros Rali (BG), szorzó: 10
Ralikrossz: ob-futam: Nagydobos
Gyorsasági motor: vb-futam: Assen (NL)
Eb-futam: Pan-Arnos (F)
ob-futam: Kecskemét
Triál: vb-futam: Donner Pass (USA)
Motokrossz: vb-futam: Holice (CS), 250 cm³
Biargies (F), 500 cm³
ob- + zónafutam: I–II. osztály, Gyál
Salak: vb-futam: Scheessell (D), hosszú pályás középdöntő
Herxheim (D), hosszú pályás középdöntő
ob-futam: II. osztály, Nyíregyháza
Enduro: ob- + zónafutam: Szanda
Motorcsónak: vb-futam: Chalons (F), Formula–1
Eb-futam: Budapest, F–850
Rosolina (I), T–550
Chalons (F), F–500
nk-futam: Lorch (D), S–850
Pisek (CZ), 0–350, 0–500, 0–700

JÚLIUS 2–3.
Formula–1: vb-futam: Magny-Cours (F)
Rali: vb-futam: Argentin Rali (RA)
Eb-futam: Acores Rali (P), szorzó: 5
ob-futam: I–II. osztály, Veszprém
Tereprali: világkupa: Baja Portugália (P)
Hegyi: Eb-futam: Potenza (I)
Autokrossz: Eb-futam: Nova Paka (CZ)
Superbike: vb-futam: Spa-Francorchamps (B)
Triál: Eb-futam: Stryszow (PL)
Motokrossz: vb-futam: Manjimup (AUS), 125 cm³
Eb-futam: Iffendic (F), 250 cm³
ob-futam: II. osztály, Kányavár
Salak: vb-futam: Pfarrkirchen (D), hosszú pályás középdöntő
ob-futam: II. osztály, Debrecen
Motorcsónak: vb-futam: Sarnico (I), Formula–3
nk-futam: Znin (PL), 0–350, 0–500, S–550

FORMULA–1 NAPLÓ



MONACÓI NAGYDÍJ

VÉGEREDMÉNY
1994. május 15., negyedik világbajnoki futam. Monaco. A pálya hossza: 3,328 km. Versenytáv: 78 kör, 259,584 km. 50 000 néző, napos idő.
1. Schumacher (D) Benetton B194–Ford V8, 1 ó 49′55,372″ (141,690 km/h) – 2. Brundle (GB) McLaren MP4/9–Peugeot V10, +37,278″ – 3. Berger (A) Ferrari 412T–V12, +1′16,824″ – 4. De Cesaris (I) Jordan 194–Hart V10, +1 kör – 5. Alesi (F) Ferrari 412T–V12, +1 kör – 6. Alboreto (I) Minardi M194–Ford V8, +1 kör
Leggyorsabb versenykör– Michael Schumacher (D) Benetton B194–Ford V8, 1′21,076″ (147,772 km/h)

RAJTFELÁLLÁS
1. Schumacher (Benetton B194–Ford V8) 1′18,560″ (152,505 km/h)
Hakkinen (McLaren MP4/9–Peugeot V10) 1′19,488″
2. Berger (Ferrari 412T–V12) 1′19,958″
Hill (Williams FW16–Renault V10) 1′20,079″
3. Alesi (Ferrari 412T–V12) 1′20,452″
Fittipaldi (Arrows A15–Ford V8) 1′21,053″
4. Morbidelli (Arrows A15–Ford V8) 1′21,189″
Brundle (McLaren MP4/9–Peugeot V10) 1′21,222″
5. Martini (Minardi M194–Ford V8) 1′21,288″
Blundell (Tyrrell 022–Yamaha V12) 1′21,614″
6. Katayama (Tyrell 022–Yamaha V12) 1′21,731″
Alboreto (Minardi M194–Ford V8) 1′21,793″
7. Comas (Larrousse LH94–Ford V8) 1′22,211″
De Cesaris (Jordan 194–Hart V10) 1″22,265″
8. Barrichello (Jordan 194–Hart V10) 1″22,359″
Herbert (Lotus 107C–Mugen V10) 1′22,375″″
9. Lehto (Benetton B194–Ford V8) 1′22,679″
Beretta (Larrousse LH94–Ford V8) 1′23,025″
10. Lamy (Lotus 107C–Mugen V10) 1′23,858″
Panis (Ligier JS39B–Renault V10) 1′24,131″
11. Bernard (Ligier JS39B–Renault V10) 1′24,377″
Brabham (Simtek S941–Ford V8) 1′24,656″
12. Gachot (Pacific PR01–Ilmor V10) 1′26,082″
Belmondo (Pacific PR01–Ilmor V10) 1′29,984″

A VILÁGBAJNOKSÁG ÁLLÁSA
VERSENYZŐK
1. Schumacher (D) 40 pont – 2. Berger (A) 10 – 3. Hill (GB), Barrichello (BR) 7-7 – 5. Larini (I), Brundle (GB), Alesi (F) 6-6 – 8. Hakkinen (SF), Katayama (J), Wendlinger (A) 4-4 – 11. Fittipaldi (BR), De Cesaris (I) 3-3 – 13. Frentzen (D) 2 – 14. Comas (F), Alboreto (I) 1-1

KONSTRUKTŐRÖK
1. Benetton 40 pont – 2. Ferrari 22 – 3. McLaren, Jordan 10-10 – 5. Williams 7 – 6. Sauber 6 – 7. Tyrrell 4 – 8. Arrows 3 – 9. Larrousse, Minardi 1-1

BOJKOTT UTÁN MEGEGYEZÉS

A tragikus imolai, valamint a súlyos sérüléssel zárult monacói futam után az FIA vezetői számos új műszaki szigorítást léptettek életbe a Spanyol Nagydíjra. Többek között az istállóknak 15 százalékkal csökkenteniük kellett a versenyautók légterelő szárnyainak méretét, ami az amúgy is rossz aerodinamikai hatást tovább ronthatta volna. Azért csak feltételesen, mert a csapatok tiltakozása, fenyegetések és versenyzői bojkott után, amelyet a Benetton-csapat vezetője, *Flavio Briatore* indított el Barcelonában, végül győzött a józan ész. Az FIA az idei esztendőben már nem változtat az autók karosszériájának a kialakításán, csak jövőre módosítják a szabályokat, akkor azonban radikálisan. Továbbá sikerült azt is elélrni, hogy a szabálymódosításokhoz ezentúl kikérik a mérnökök, valamint a versenyzők véleményét is. Nem sokkal a katalán viadal után Genfben 78 képviselő részvételével – végre a biztonságot előtérbe helyezve – néhány változtatásról döntött az FIA. A Kanadai Nagydíjig kötelező fejvédő elhelyezése a kocsiszekrényen, valamint növelni kell a pilótafülke „nyílását", bejáratát is az Indycarban szereplő versenygépekhez hasonlóan, míg kizárólag kereskedelemben forgalmazott üzemanyag használata engedélyezett. Mindezek mellett az FIA előírta a versenypályák folyamatos ellenőrzését, illetve az autók passzív biztonságának növelését. Megváltoztatták az 1994-es versenynaptárt is az argentinok visszalépése után, október 16-án Jerezben rendeznek futamot az Európa Nagydíjért.

MANSELL MINDENÜTT

Egyre biztosabb, hogy a nemrég elhunyt *Aytron Senna* helyét *Nigel Mansell* foglalja el a Williams–Renault-csapatnál. Hivatalosan még nem jelentették be, de gyakorlatilag sikerült megegyezniük a Newmann–Haas-istállóval abban, hogy azokon a Formula–1 futamokon, amelyek nem esnek egybe az Indycar versenyeivel, a brit pilóta a Williams színeiben ismét a Renault volánja mögé ül.

Szinte biztos, hogy július 3-án a franciák köszönthetik elsőként a tavalyi Indycar-bajnokot a magny-cours-i versenyen. Azokon a futamokon – így valószínűleg a Hungaroringen is – ahonnan kötelezettségei elszólítják, Mansell helyett a már debütált tesztpilóta, *David Coulthard* kap lehetőséget.

EURÓPA-BAJNOKSÁG A MARTINI KUPÁÉRT

A motorcsónakosok nem pihennek, nagy sikerű dunaújvárosi F–1, F–3 versenyük után a fővárosba költöztetik a Formula 850 cm^3-es hajók nemzetközi élmezőnyét. Június 25–26-án, a teljes hazai bajnoksággal fűszerezett versenyt, a Lánchíd és Margit híd közötti Duna-szakaszon, mindkét partról díjtalanul lehet megtekinteni.

IDŐTERV

Szombat (június 25.)
10.30 – OSY 400 edzés
11.00 – F 850 edzés
12.00 – O 350, O 500, O 700 edzés
13.00 – S 550, S 750 edzés
14.00 – T 550 edzés
14.35 – F 850 edzés
15.35 – OSY 400 első versenyfutam
16.05 – T 550 első versenyfutam
16.35 – F 850 edzés
17.40 – O 350, O 500, O 700 első versenyfutam
18.25 – OSY 400 második versenyfutam

Vasárnap (június 26.)
8.00 – T 550, OSY 400 edzés
8.50 – S 550, S 750 edzés
9.25 – O 350, O 500, O 700 edzés
10.10 – F 850 edzés
11.30 – O 350, O 500, O 700 második versenyfutam
12.10 – S 550, S 750 második versenyfutam
12.45 – T 550 második versenyfutam
13.20 – OSY 400 harmadik versenyfutam
14.00 – F 850 Európa-bajnoki futam (32 kör)
15.15 – O 350, O 500, O 700 harmadik versenyfutam
15.50 – S 550, S 750 harmadik futam
16.25 – T 550 harmadik futam



APRÓ EMBERKÉK NAGY NAPJA

A minimotoros országos bajnokság idei ötödik futama nem csupán egy verseny volt. A mezőny apraja-nagyja együtt ünnepelhette a nemzetközi gyermeknapot.

Ilyenkor nemzetközi versenyt illik rendezni, ezért néhány külföldi versenyzőt is meghívtak, hogy összemérhessék tudásukat a magyar gyerekekkel.

Életkortól, a versenyjármű típusától függően több kategóriában versenyzett a 36 résztvevő. A legfiatalabbak, a 4–10 évesek automata sebességváltós miniatűr járműveiken rótták a szlalom köreit, a 10–14 évesek már többsebességes motorokra is „jogosultak". Aki pedig már 10 is elmúlt, és 2 éve egyesületben motorozik, vagy segédvezetői engedélye van, robogózhat. A verseny távja két kör szlalom, a helyezéseket a jobb időeredmény dönti el.

Az első kategóriában *Czuni László* bizonyult a leggyorsabbnak. A második kategória győzelme egy percig sem volt kétséges, szokás szerint *Kovács Nikolett* magánügye volt. Niki „öreg motorosnak" számít már a mezőnyben, szinte egy időben tanult járni és motorozni. Bármilyen derekasan húzta is a gázt Czuni László, a harmadik kategóriában is Kovács Nikolett aratta le a győztesnek kijáró tapsot. A nagy fiúk küzdelmét a negyedik kategóriában *Paitz Miklós* nyerte, hiába szorongatta őt *Magda Attila* és *Lipták Tamás*.

Paitz Miklós robogós győzelmét a szó legszorosabb értelmében teszi még értékesebbé, hogy a kategória éves bajnoka egy FIAT Panda boldog tulajdonosa lesz. Ezúttal Miklós került egy lépéssel közelebb az autóhoz, de a bajnokság vége még messze van.

K. A.

EREDMÉNYEK

MMSZ szlalom- és robogóbajnokság, V. futam

1994. május 29. Budapest

I. kategória: 1. Czuni László (Hungária Biztosító Kinizsi SE), 2. Vékony Norbert (Hungária Biztosító Kinizsi SE), 3. Laky Andrea (Moto-Lab)

II. kategória: 1. Kovács Nikolett, 2. Balogh Csaba, 3. Karalyos Sándor, valamennyien a Hungária Biztosító Kinizsi SE versenyzői

III. kategória: 1. Kovács Nikolett, 2. Czuni László, a Hungária Biztosító Kinizsi SE versenyzői

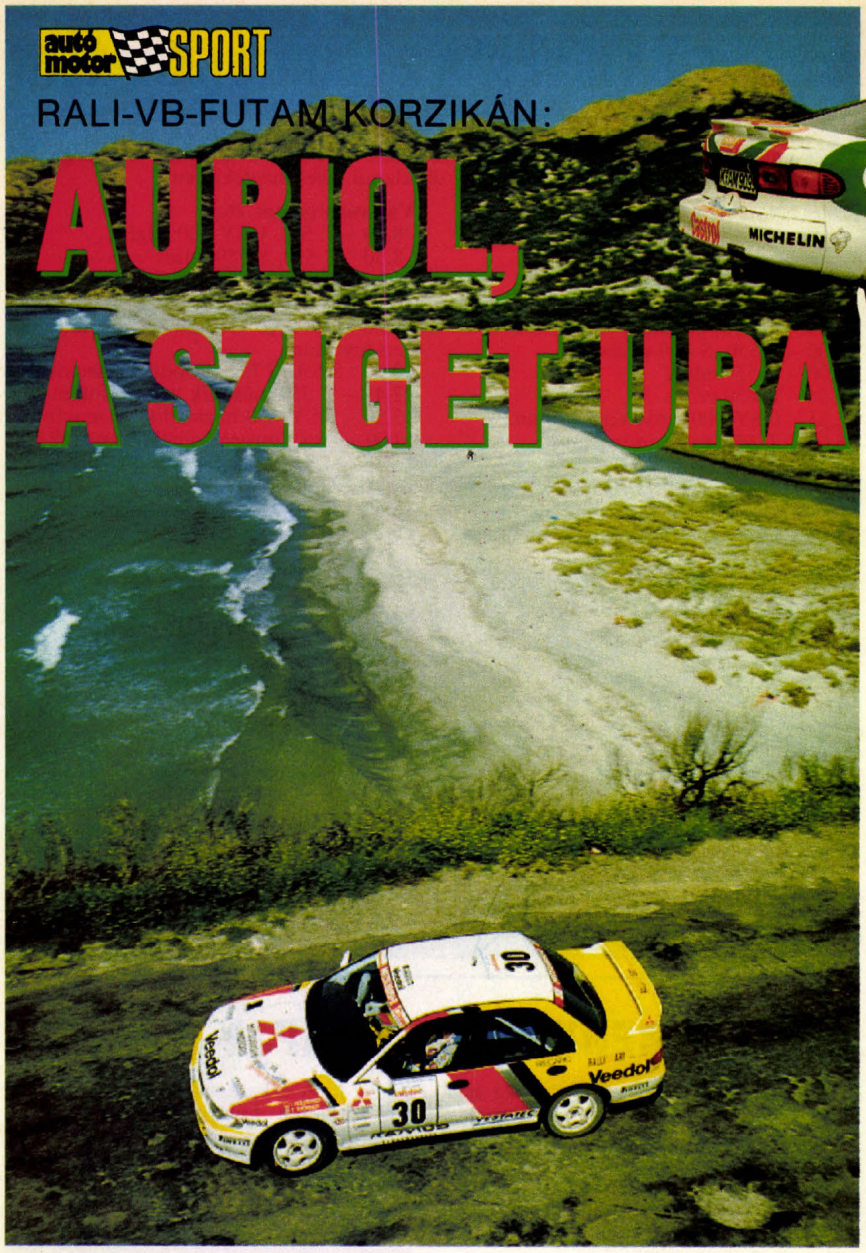
IV. kategória: 1. Paitz Miklós, 2. Magda Atttila, 3. Lipták Tamás, a Hungária Biztosító Kinizsi SE versenyzői

Robogóverseny: 1. Paitz Miklós, 2. Magda Attila, a Hungária Biztosító Kinizsi SE versenyzői, 3. Laky Balázs (Moto-Lab)

autó motor SPORT

RALI-VB-FUTAM KORZIKÁN:

AURIOL, A SZIGET URA





Didier Auriol idei első győzelmével átvette összesítésben a vezeté

Nem volt nehéz szinte százszázalékos pontossággal megtippelni, ki fogja nyerni a rali-vb 4. fordulóját Korzika szigetén. A francia *Didier Auriol* már négyszer győzött itt, olyan pilóta alig akad a világon, aki nála gyorsabb, és jobban ismerné a sziget ezernyi rejtelmét. Igaz, Didier az utóbbi hónapokban nem volt csúcsformában.

Már csak azért is szinte egyesélyes volt a „Korzika", mivel az egyetlen pilóta, aki befűthetett volna a toyotás fiúnak, az a *François Delecour*, aki pár héttel korábban egy közlekedési balesetben – vétlenül – nem csupán méregdrága Ferrari F–40-esét törte pozdorjává, hanem lábát is, és most hónapokig kényszerpihenőre ítéltetett. Kocsiját az olasz *Franco Cunico* kapta meg, de mint később kiderült, sok szerencséje nem volt ezzel a kitüntetésnek szánt helyettesítéssel…

Auriol és a Toyota újabb elsöprő győzelme elgondolkodtató, mivel rekordidő alatt teljesítette a távot, lényegesen gyorsabbnak bizonyult, mint két évvel korábban, amikor pedig a technikai körülmények elvben jóval kedvezőbbek voltak: szélesebb gumikat szerelhettek a könnyebb kocsikra, és többek között a speciális „dinamit" benzint használhatták. Szóval ennyit ér a technikai szabályok megszorítása…

E tény ismeretében már érthető, hogy miért volt különösen érdekes műszaki szempontból az idei Korzika Rali. Ha úgy vesszük, csak úgy hemzsegtek a sokat ígérő technológiai újítások. A Ford és a Renault első ízben vetette be az ún. „szekvenciális" félautomata sebességváltót; a Subaru a hidraulikával vezérelt központi differenciált avatta fel az Impreza összkerékhajtásánál, és a gumisoknál is meglepő újdonságokat láthattunk a Michelin és a Pirelli részéről, különösen a szokatlanul nagy, 18 colos átmérőben. A Renault ezenkívül egy újfajta kipörgéstátló szisztémával kísérletezett, ami a fronthajtásos autónál más vezérlést igényelt, mint amit korábban az összkerékhajtásos Toyotánál „kitaláltak"…

Az persze más téma, hogy ezek az újdonságok nem váltották be maradéktalanul a hozzájuk fűzött reményeket. *Ragnotti* például nem kért a csodaváltóból, marad a hagyományosan kulisszában lökdösendő váltókarnál, míg *Bugalski* különösen a szűk hajtűkanyaroknál kifejezetten hátrányosnak érezte, hogy a szekvenciális váltónál nem lehet az egyes fokozatokat kihagyva mondjuk ötösből rögtön hármasba visszadugni. Ráadásul végül váltóhiba miatt kellett kiállnia.

És a pirellis Subaru-csapatnak sem volt szerencséje az új defektmentes betéttel szerelt pneukkal, miután Colin McRae már a 4. gyorsaságin éppen egy óriási defekt miatt veszítette el Imprezájának jobb első futóművét, mikor is megtámadott egy árokparti követ, és a defektmentes betét nem állt igazán hivatása magaslatán…

A rajtlistát böngészve egyrészt feltűnt a lassan már jóisten tudja hányszoros világbajnok finn *Juha Kankkunen* neve, akiről eddig köztudott volt, hogy nem igazán rajong az aszfaltos pályákért. Időközben azonban annyira univerzális zsenivé fejlődött, hogy a Toyota egy percig sem habozott a murvás pályák koronázatlan királyát a korzikai aszfalt- és kanyarorgiába „delegálni".

Annál meglepőbbnek találták a szakemberek, hogy ezúttal nagyon foghíjasan képviseltette magáét a francia ralisport élvonala. Ennek persze abszolúte nem politikai okai voltak, közelebbről a szigeten dúló, az anyaországtól függetlenedni akaró szeparatisták olykor fellobbanó harca ebben nem játszhatott szerepet. Az újdonsült francia bajnok, *Bernard Béquin* vagy a bajnokságban aktuálisan vezető, ráadásul korábbi Korzika-győztes *François Chatriot* távolmaradásának sokkal prózaibb oka volt. Nevezetesen a pénzhiány, pontosabban az autósportra oly sokat áldozó dohányipar körüli hercehurcák állítottak sorompót nekik. Az éppen „uralkodó" Európa-bajnok, *Pierre Cesare Baroni* viszont egy másik furcsa ok miatt maradt távol: éppen nincs érvényes jogosítványa, amit egy korábbi balesete miatt vont be a „korrumpálhatatlan" rendőrség tizenöt napra, és ebbe az intervallumba esett a „Korzika"…

Auriol tulajdonképpen a rajttól a célig vezetett, Kankkunen hősiesen tartotta magát a 4. helyen, a Ford-csapat pedig egy pillanatra



Carlos Sainz régi formájában végig szoros csatában volt az elsőségért

sem tudott labdába rúgni. *Miki Biasionnál* érthetően hiányzott a motiváció. Neki egykoron csapattársa volt a szigeten halálos balesetet szenvedett *Attilio Bettega*, majd később *Henri Toivonen* is. Érthető hát, hogy ő nem kedveli a szigetet, és nem lelkesedik az itteni viszonyokért. A belga *Thiry* a szekvenciális váltó gondjaival volt elfoglalva, a 6. helynél többre nem futotta a tudományából. A Delecourt helyettesítő Cunico meg állandóan fékproblémákkal küszködött, amin a csapatvezetés cseppet sem csodálkozott, ismervén Franco jóval keményebb, durvább vezetési stílusát. Valószínűleg a fék lehetett az oka annak a furcsa és fatális balesetnek, midőn öt nézőt súlyos sérülésekkel kellett kórházba szállítani. A 10. gyorsaságin Cunico egy kanyarnál megcsúszott, és az utat szegélyező kőfalnak ütközött. Ennek tetején üldögéltek a nézők. A fal az ütközéstől ledőlt és a szerencsétlen fiatalok 5 méter mélységből zuhantak az úttestre…

A látszólagos unalom ellenére a verseny tulajdonképpen hallatlanul izgalmasan zajlott, és ennek főszereplője a spanyol *Carlos Sainz* volt. A matador szemmel láthatóan kigyógyult abból a lelki traumából, amit a tavalyi totális kudarc okozott a Jolly Club Lanciájával. Carlos most harci elszántságtól duzzadt, és keményen támadta is lépten-nyomon Auriolt. A toyotás az első napon alig 35 mp-cel tudott csak „elhúzni", de a második nap végén is csupán leheletvékony 33 mp választotta el a két csodacsatárt. A harmadik, utolsó napon aztán Sainz totális offenzívát indított. Rögtön az első gyorsaságin hozott 16 mp-et, és Auriol csak kétségbeesetten és idegesen fogta a fejét: *„Szörnyen gyors ez az átkozott Carlos. Gondjaim vannak a kocsival, alig hiszem, hogy tartani tudom a vezető pozíciót, ha így folytatódik."* A következő gyorson ismét Sainz volt gyorsabb, és Didier előnye már 10 mp alá olvadt. Aztán következett a 23-ból a 20. gyorsasági, a maga 43 km-ével a verseny leghosszabb próbája. És kb. 8 km után Sainz Subarujában eltörött az első stabilizátor! Az autó szinte irányíthatatlanul bukdácsolt ezután kanyarról kanyarra, de még nem is ez, hanem egy alattomos defekt pecsételte meg tökéletesen Sainz és persze a verseny végső sorsát.

Auriol győzelmével érdekes módon átvette a vezetést Kankkunen előtt a ranglistán, míg a Toyota szépen elhúzott a Subaru előtt, és a nagy esélyes Ford bizony csúful visszaesett a harmadik helyre a márkák versenyében. Sainz káprázatos hajrája azonban sokat sejtet a jövőt illetően. A Subaru Impreza és volánjánál a spanyol világbajnok megérett az első győzelemre. Ami akár már Görögországban, az Akropolisz Ralin esedékes lehet…

Szöveg és kép:
MARTIN HOLMES

EREDMÉNYEK

Korzika Rali, a világbajnokság negyedik futama
Abszolút sorrend: 1. Auriol–Occeli (F) Toyota Celica GT–4, 5 ó 39′40″ – 2. Sainz–Moya (E) Subaru Impreza WRX, +0′56″ – 3. Aghini–Farnocchia (I) Toyota Celica GT–4, +2′11″ – 4. Kankkunen–Grist (SF/GB) Toyota Celica GT–4, +2′43″ – 5. Biasion–Siviero (I) Ford Escort RS Cosworth, +4′47″ – 6. Thiry–Prevot (B) Ford Escort RS Cosworth, +4′59″ – 7. Bernardini–Demedardi (F) Ford Escort RS Cosworth, +15′47″ – 8. Ragnotti–Thimonier (F) Renault Clio Williams, +19′44″ – 9. Jordan–Boyere (F) Renault Clio Williams, +23′10″ – 10. Massarotto–Gordon (F) BMW M3, +27′20″
A világbajnokság állása (élcsoport)
Pilóták: 1. Didier Auriol (F) – 47 pont – 2. Juha Kankkunen (SF) 45 – 3. Carlos Sainz (E) 37 – 4. Miki Biasion (I) 30 – 5. François Delecour (F) és Ian Duncan (EAK) 20-20
Márkák: 1. Toyota 77 pont – 2. Subaru 58 – 3. Ford 44 – 4. Mitsubishi 10

KLÍMA
IPARI CENTRUM RT.
Diavia
auto air conditioners
Kényelmes és biztonságos vezetés minden évszakban
Személygépkocsik és egyéb járművek klimatizálása (Diavia)
Járműfűtő berendezések (Eberspächer)
Szállítójárművek raktérhűtése (Thermo King, EUROFRIGO)
Riasztók
Beépítés, forgalmazás, szerviz
Eberspächer
Teremtsen megfelelő hőmérsékletet járművében, mielőtt elindul
Központ: 5400 Mezőtúr, Szolnoki út 5.
Tel/fax: 56/361-911
Budapesti iroda: 1119 Budapest, Fehérvári út 44.
Tel: 161-3927, 166-7644/203, 102
Fax: 185-2983

RENAULT LAGUNA KUPA '94

Egy évvel ezelőtt szépreményű versenysorozatot hívott életre a Renault Hungária Kft. Azt tűzték ki célul, hogy szériaautókban ülve neves személyiségek versenghessenek azonos feltételek mellett. Az első próbálkozás szerencsétlenül végződött, ezért az idei futam sikerét a teljes szabályrendszer átdolgozásával kívánták biztosítani. A feladat ezúttal nem az volt, hogy a résztvevők az útvonalat minél gyorsabban teljesítsék, hanem az, hogy az előírt szintidőket mindenki betartsa. A sebesség visszafogását célozták a további intézkedések is, amelyek a késést nem büntették, ám a korai beérkezésért súlyos hibapontok jártak. További hibapontokat lehetett szerezni a közlekedési szabályok be nem tartásáért, de azért is, ha a befutó után a szakértők túlságosan elhasználtnak találták volna az autót. Pluszpontokat lehetett viszont kapni az ügyességi vetélkedőkön, amelyek az állomások szerepét betöltő márkakereskedéseknél várták a versenyzőket. A feladatok – ezek között volt trabantos és kerékpáros ügyességi verseny, célbalövés, kosárra dobás és tesztlapkitöltés – rendkívüli sokoldalúságot kívántak a résztvevőktől.

A kettéosztott, közéletünk illusztris személyiségeivel telitűzdelt, negyvenautós mezőny szombat reggel vágott neki a kétnapos küzdelemnek. A biztonsági okokból két csoportra osztott társaság egyik fele a Dunán innen, a másik fele pedig a Dunántúlon mérte össze erejét, eredményeiket is ilyen megosztásban értékelték. A keleti csoportban a *Somfai Péter–Rooz Péter* páros győzött, a második helyezést a *Darnyi Tamás–Sprok Tibor*, a harmadikat a *Rókusfalvy Pál–Malomsoki Attila* kettős szerezte meg. Nyugaton a *Varju Frigyes–Petrus György* duó győzedelmeskedett, második helyen végzett a *Bögös Sándor–Magyar Tamás* kettős, a harmadik helyezést pedig az *Esztváry Ervin–Kertay Nándor* páros szerezte meg.

G. M.



JÁTÉK A BETŰKKEL

A történet úgy kezdődött, hogy néhány ország térképészeti vállalatának dolgozói eldöntötték, összemérik tájékozódó képességüket magyar kollégáikkal. Így született meg a GEO Rali, amelynek Magyarországon a baranyai főváros, Pécs adott otthont, s szép sorban minden résztvevő ország megrendezte saját futamát. Az ötlet bármilyen jó is volt, egy idő után halványulni kezdett, s a rendezvény talán végleg el is tűnt volna, ha néhány lelkes szakmabéli gondjaiba nem veszi.

A vérátömlesztés sikerült, igaz, a verseny ma már nem nemzetközi, de az elmúlt évek eredményei kétségtelenül bizonyítják, igény van az ilyen jellegű amatőr versenyekre. Az első City Ralit 1991-ben 15 fős mezőnynek rendezték, még támogatók nélkül, mintegy főpróbának szánva. A tapasztalatok alapján a következő években már nagy lelkesedéssel toborozták a résztvevőket és a szponzorokat. Ma már több forduló eredményei döntik el, ki a legjobb tájékozódó s a legszemfülesebb résztvevő. Az érdeklődés pedig egyre komolyabb, idén közel száz autó „játszott".

A verseny neve rali, de szabályai szöges ellentétben állnak az autóversenyzés magasiskolájának ismérveivel. A lényeg nem a gyorsaság, sőt a KRESZ szabályait be kell tartani. A száguldozókat ráadásul nemcsak gyorshajtásért büntethetik meg a közlekedés éber őrei, de egy suhanó autóból nem lehet észrevenni a csalafinta módon lámpaoszlopokon, telefonfülkék oldalán elhelyezett betűket. A gyorsasági szakaszok helyett pedig ügyességi próbákon kell helyt állni. S hogy minden autótípus egyenlő esélyekkel indulhasson, a kategóriákat külön is értékelik.

Szerkesztőségünk kis csapata idén már másodszor vett részt az eseményen. Ez évben jómagam részesültem abban a szerencsében, hogy *Kökény Roland* kollégám és *Bessenyey Zoltán* (kolléganőm fia) mögé beülhettem harmadpilótának. A szombat reggeli gépátvétel után, ami nagyjából megfelelt egy nem túl szigorú műszaki vizsgának, három nappali és egy éjszakai etapot kellett teljesítenünk. Az a reményem, hogy két ilyen kiváló, tapasztalt versenyző mögött nem lesz sok dolgom, már az első percekben szertefoszlott. Alig győztem kapkodni a fejem, hogy a különféle helyeken – szerintem „előre megfontolt gonoszsággal" – elhelyezett mintegy 300 betűt megtaláljam. S ez még nem volt elég, számtalan trafóház, telefonfülke számát, emlékművek adatait kellett begyűjtenünk. Azt hittem, sokkal több betűt találtunk meg, mint amennyit *Dosztojevszkij* a Bűn és bűnhődésben papírra vetett. A szakaszok utáni eredménylista s a büntetőpontok mennyisége erre alaposan rácáfolt. Az utolsó, éjszakai etap előtt a 17. helyen álltunk. Négy autóból álló csapatunk a „bűnhődés" végén a 4. helyen végzett. Noha mindannyian derekasan álltuk a sarat, csapatunk büszkesége mégis *Pribula Adrián* volt, aki a népes mezőnyben az ügyességi próbákon abszolút időt autózott. Bár az éjszakai vezetés izgalmas volt, lemondtunk arról, hogy felülmúljuk a híres orosz írót. Volt is meglepetés, amikor a másnapi díjkiosztón egységünket az abszolút kilencedik és a kategória negyedik helyén szólították.

S ha már létezik egy olyan versenytípus, amelyben mi is minden felkészülés nélkül eredményesek tudunk lenni, lázasan készülünk a következő futamra. Azt hiszem, ráéreztünk a dolog ízére, s szemet vetettünk egy baranyai aranyra. Reszkess, Pécs, júniusban megyünk!

KECSKEMÉTI ANDREA

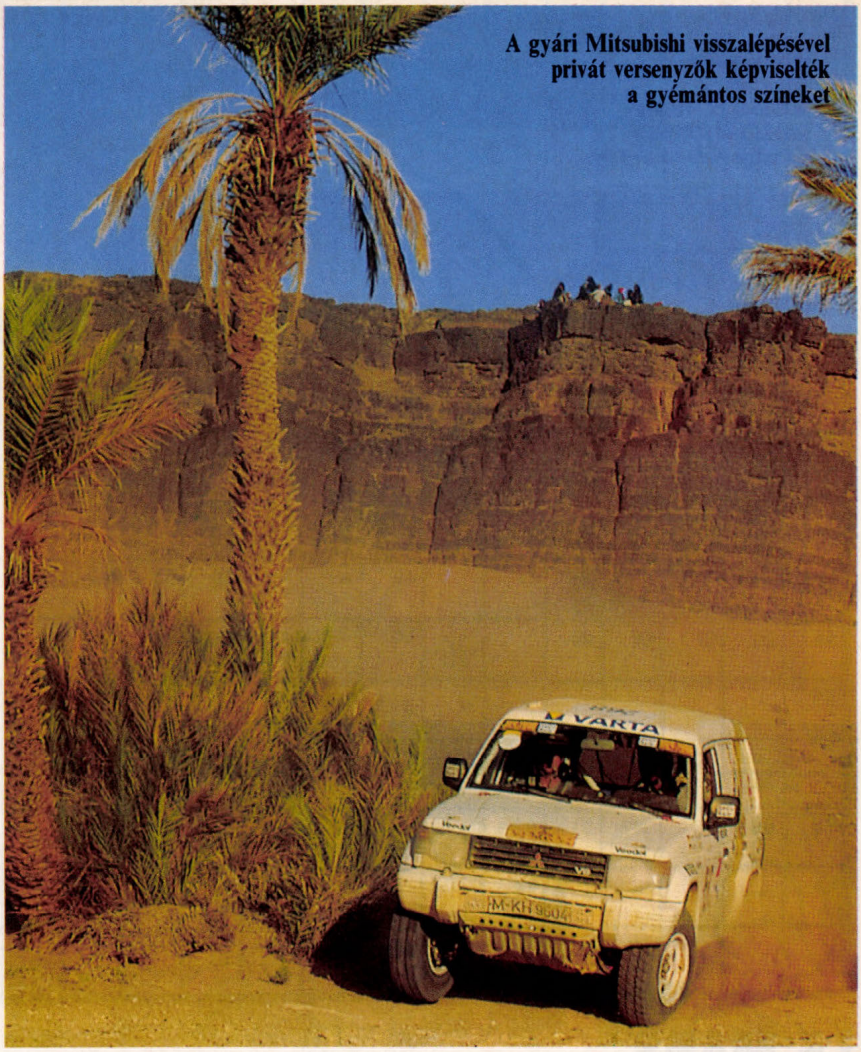
EREDMÉNYEK

CITY RALI I. FUTAM
1994. május 7., Budapest
Abszolút sorrend:
1. Szamos József–Pinkert György – 2. Czinege László–Bárdosi Szilárd – 3. Szegedi Tamás–Szegedi Tamásné – 4. Király Tamás–Liksai Nóra – 5. Rácz Zoltán–Takács Mária – 6. Varga János–Vargáné Kenderesy Dóra – 7. Ifj. Hock Pál–ifj. Lay Ágoston – 8. Bartalfi Győző–Szabó István – 9. Kökény Roland–Bessenyey Zoltán – 10. Parajdi István–Reményi László
A kategória: 1. Lukács István–Kecskés Judit
B kategória: 1. Ifj. Hock Pál–ifj. Lay Ágoston
C kategória: 1. Ács Csaba–Ács Csabáné
D kategória: 1. Czinege László–Bárdosi Szilárd

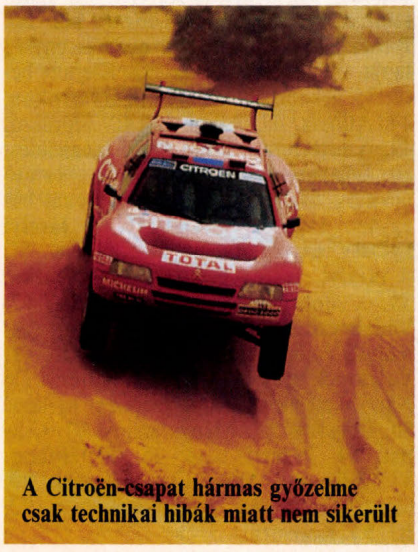
ÁTNYERGELT PILÓTÁK

TEREPRALI VILÁGKUPA

A tereprali világkupa idén a Párizs–Dakar–Párizs maratonnal vette kezdetét, de a rendező súlyos hibáit követően törölték a kupasorozat értékeléséből a nagy sivatagi versenyt. A szezonnyitó szerep így, akárcsak tavaly, az áprilisi Tunézia Ralira maradt. A januári „Dakaron" visszalépett Mitsibushi-csapat továbbra is tartja magát a bojkotthoz, mindösszesze a félgyári színekben induló *Jean-Pierre Fontenayt* küldte csatasorba egy T1-es Pajeróval. A „gyémántosok" távolmaradásával, a háromfős Citroën-csapatnál csak az volt a kérdés, a gallok közül ki nyeri a futamot. Elsőként a motorosból autóssá lett *Hubert Auriol* győzelmi reményei szálltak el, a második szakaszon technikai problémák miatt ugyanis három óra pluszt szerzett. Az 1985-ös ralivilágbajnok, a finn *Timo Salonen* az első etaptól az utolsó előtti, hatodik szakaszig az élen állt. Ezen a résztávon egy csalóka balkanyarban, az útról leszaladva, egy kiszáradt folyómederbe hajtott. A baleset miatt Auriolhoz hasonlóan begyűjtött időtöbblet miatt elúszott az aranyérmes helyezés. Nevető harmadikként, a Citroën-trió fennmaradó tagja, *Pierre Lartigue* állt az élre, és a világkupa tavalyi győztese a befejező szelektív szakaszon már taktikusan csak annyit autózott, amennyi újabb futamgyőzelméhez kellett. A kisebb kategóriákban viszont a Nissan-csapat remekelt. A T2-ben a francia *Housieaux–Cottret* kettős győzött Patrollal, míg a T1-ben a belga–francia vegyes páros, a *Strugo–Anqueli* duó szerzett elsőséget egy Terranóval. A verseny egyik érdekessége volt, hogy a legeredményesebb német motoros hölgy, *Jutta Kleinschmidt* ezúttal egy Schlesser Buggyval próbálkozott a francia *Cotellel* az oldalán. A premier remekül sikerült, hiszen az abszolút hetedik hely mindenképpen figyelemre méltó. Az autó építője, *Jean-Louis Schlesser* eredményesebben szerepelt, harmadikként zárta a versenyt.



A gyári Mitsubishi visszalépésével privát versenyzők képviselték a gyémántos színeket



A Citroën-csapat hármas győzelme csak technikai hibák miatt nem sikerült

EREDMÉNYEK

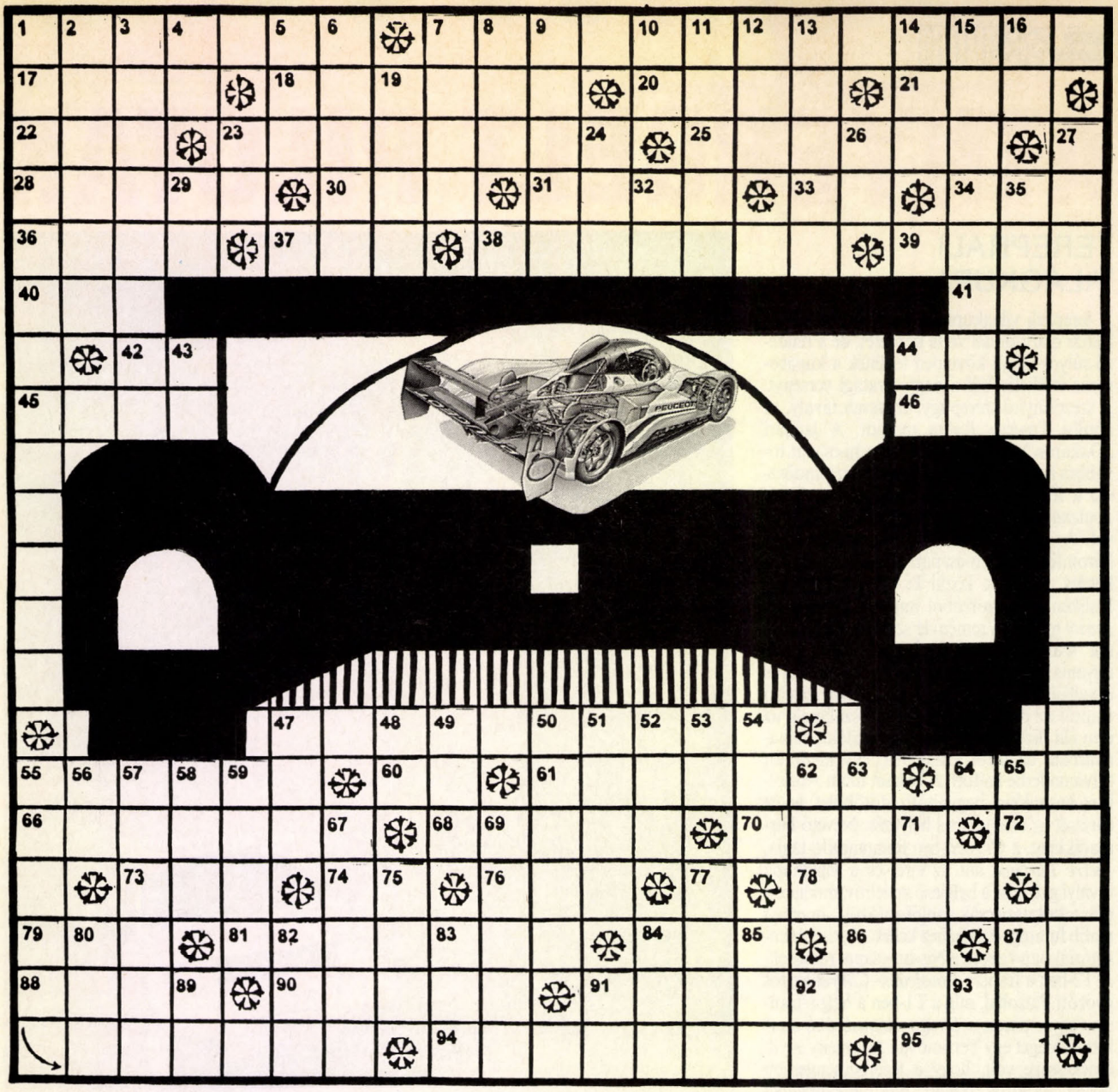
Tunézia Rali, a Világkupa első futama, Tunézia
Autósok: 1. Lartigue–Perin (F) Citroën ZX – 2. Salonen–Galagher (SF/GB) Citroën ZX – 3. Schlesser (F) Schlesser Buggy – 4. Auriol–Picard (F) Citroën ZX – 5. Guides–Dubois (P/F) Nissan Patrol – 6. Housieaux–Cottret (F) Nissan Patrol
Motorosok: 1. Peterhansel (F) Yamaha – 2. Magnaldi (F) KTM 3. Arcarons (E) KTM – 4. Mayer (D) KTM – 5. Quagliano (I) Honda – 6. Pilet (F) Kawasaki

A motorosoknál a hosszú szünet után visszatért *Stephan Peterhansel* szereplése jelentette a szenzációt, aki tavaly az autósok között kamatoztatta tudását, hiszen egy Peugeot 106-sal a francia ralibajnokság több futamán is indult. Peterhansel egy kicsit gyengébb kezdés után magabiztosan haladt az aranyéremig, megelőzve korábbi csapattársát, *Thierry Magnaldit* és a Tunéziában először KTM-mel versenyző spanyol *Jordi Arcaronst*.

Sajnos, ahogy a Párizs–Dakar–Párizs sem múlt el tragikus baleset nélkül, Tunéziában is történt egy halálos baleset. Az olasz *Angelo Cavandoli* vesztette életét, ami után a KTM több versenyzője is visszalépett a további küzdelmektől.

A Tunézia Ralit a jó rendezés és a majdnem tökéletes szervezés jellemezte, így talán előbbutóbb a Mitsubishi Team is visszalép a sorozatba.

K. R.



LE MANS

Rejtvényünk megfejtései Le Mans leghíresebb versenyével kapcsolatosak. A megfejtést beküldők között Autó-Motor feliratú pólókat sorsolunk ki.

Beküldendő: a vízszintes 1., 7., 47., 94. és a függőleges 1., 27., 55., 57. sor.

Beküldési határidő: 1994. július 7.

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

A borítékra, kérjük, írják rá: Le Mans

VÍZSZINTES: 1. **A tavalyi versenyen hármas győzelmet arató C–1-es márka.** 7. **Ennyi ideig tart a verseny.** 17. A hét vezér egyike. 18. A világtól elvonultan élő ember. 20. Favigyázó. 21. Fényérzékenységi egység. 22. Irodalmi művet alkotó személy. 23. Kezelt. 25. Szemtelen. 28. ... és Bolka, rajzfilmfigura. 30. ÉZS. 31. Borszerző eszköz. 33. Tova. 34. Török és magyar autójel. 36. Pikk betűi, keverve. 37. Vonatkozó névmás. 38. A kapitalizmus uralkodói. 39. Öltéseket végez. 40. Apa betűi, keverve. 41. Légiforgalmi irányító röv. 42. Tüzel. 44. Kiejtett betű. 45. Névelős végtag. 46. Kitanít. 47. **A tavalyi győztes egység tagja.** 55. Korlátozás. 60. Téli sport. 61. Varázslók. 64. Portéka. 66. Nagyon önző ember. 68. Autómárka Japánból. 70. Kocsmák. 72. Integrált áramkör, röv. 73. YMI. 74. LV. 76. DEA. 78. Rossz előjel. 79. FTO. 81. Pokrócom. 84. IMB. 86. Brazil autójel. 87. Kiejtett betű. 88. Sakkfigura. 90. Budai gyógyfürdő. 91. Harsonást. 94. **A tavalyi C–4-es győztes típus.** 95. ITH.

FÜGGŐLEGES: 1. **Az edzésidők pályacsúcstartója.** 2. Kontinens. 3. Zöldségfajta nedve. 4. GA. 5. Szaglószerv. 6. Púpos állatok. 7. Madárriogató szó. 8. Valamit követő szó vagy tag. 9. Halfarkú vízitündér. 10. OF. 11. Iskolai osztályfelelős. 12. Nem férfi. 13. Győzelmi jelvények. 14. YAS. 15. Egy részvényre jutó nyereséghányad. 16. Argentin autójel. 19. Filmszínház. 23. OA. 24. Tengeri hal. 26. Rangjelző. 27. **A tavalyi győztes egység tagja.** 29. Azonos betűk. 32. Kiejtett betű. 35. Azonos betűk. 43. Szarvasrokon. 44. Állóvíz. 47. Alkonyat. 48. Kötőszó. 49. A tartalomra utaló rövid megjelölés. 50. Falatozom. 51. Fatartó. 52. Mutató névmás. 53. Határozórag. 54. Fogat beágyazó szájrész, vissza. 55. **A tavalyi győztes egység tagja.** 56. Farész. 57. **A tavalyi verseny C–2-es győztes márka.** 58. ...-lom. 59. Álmosságát jelzi. 62. Védelmező. 63. Hátsó ajtós nyújtott személyautó. 65. Sír. 67. Üzletkötésem. 69. Valakinek tartozó. 71. Szabadtéri. 75. Nem háziasított. 77. A szerelem nyilasa. 80. Folyónk. 82. Menyasszony. 83. Csapat. 84. Papírrá veté. 85. Biciklifajta. 87. Központi Statisztikai Hivatal. 89. Orosz folyó. 91. Repülőgépjelzés. 92. BJ. 93. Keresztül.

Elmúlt már egy éve, hogy megvásároltam néhai álmaim autóját, a Suzuki Swift 1.3 GL-t. Bizonyos körülmények lehetővé teszik, hogy a fogyasztással kapcsolatos tapasztalataimat összegezzem és átnyújtsam Önökön keresztül olvasóiknak:

– gépjármű-szaktechnikus képzettségem;
– a számítógépes gyakorlati ismereteim;
– mindig volt pénzem arra, hogy teletöltsem a tartályt;
– 1965 óta rendszeresen vezettem különféle járműveket.

Az elküldés ötletét az adta, hogy a Suzuki szervizfőnöknél nagy sikere volt a számítógépes anyagomnak, mert sokan olyan beállítást követelnek tőle, ami a tájékoztatóban megadott fogyasztást biztosítja.

További biztatást adott, hogy az új tájékoztatóban az adatok is megváltoztak, az eredeti 4,2 helyett 4,7 a szabványos fogyasztási normája ennek a típusnak max. 90 km/h sebesség mellett, ECE szabvány szerint. (Ezt a normát nem a közúti vezetés adatai alapján készítik!)

Anyagomnak semmi reklámcélja nincs, ezért egyéb adatokat (rendszám, név, település) nem írok, közlés esetén lakcímemet se tüntessék fel! Nem akarok sem dicsekedni, sem csalódottságomnak hangot adni, hiszen erre semmi okom. Mindig őszintén bevallottam baráti körben is, hogy előző kocsijaim (2 Trabant, 2 Dacia, Oltcit) megeszik átlagban a 8–8,5 litert, hiszen technikai adottságaik ezt indokolták.

Az adatok csak tájékoztató jellegűek lehetnek, hiszen:

– pontos a benzinkút által kiadott mennyiség?
– pontos a kilométeróra?

Tételezzük fel, hogy igen!

A kocsit általában 10–30 kilométeres távolságra használtam (nagyobb távolságokat csak az autópálya-feltüntetésnél tettem meg, ott pedig a sebesség jóval meghaladta a 90 km/órát) általában vízszintes területen, 2-3 személlyel és kevés csomaggal!

A vezetésem során általában betartottam a KRESZ sebességnormáit lakott területen kívül és belül.

A diagramra tekintve első pillantásra szembetűnő a nagyobb fogyasztás hűvösebb időben. A fűtési energiát is venni kell valahonnan. Az automata szívatót tovább működteti a fűtés korai bekapcsolása, az ablak pedig párás, kell a meleg!

Néhány megjegyzést beírtam a táblázatba, ami indokolhatja a nagyobb fogyasztást.

A gépkocsivezetők lábán 100 km-ként kb. fél liter benzin múlik, de általában mindig indokolható a további pluszfogyasztás (a teljesség igénye nélkül):

– rövid utak;
– nagy ellenszél, eső, hó, hideg;
– sok utas, terhelés;
– az úton sok kanyar, emelkedő;
– nagy forgalom (előzés, gyorsítás, városi közlekedés);
– helytelen vezetéstechnika;
– sietés (ahogy lehet!), autópálya (időt, km-t megtakarít, de az átlagfogyasztást növeli, ha a megengedett sebességet kihasználjuk).

A Suzukinál is mindenért benzinnel fizetünk, de nem annyit, mint megérdemelnénk, mert benzinellátó rendszere jól javítja a vezető hibáit!

Mivel javítható az átlagfogyasztás?

1. Ne használjuk az autót kerékpár helyett (általános!).

2. Ha lehet, kerüljük a csúcsforgalmat, főként nagyvárosokban, de az utakon is (általános!).

3. Bátran használhatjuk az 5. sebességi fokozatot (már 40–50 km/h sebesség mellett is!) a sebesség megtartására, hiszen nem rángat, de kigyorsításhoz kapcsoljunk vissza!

4. Jó autó tudatában ne előzgessünk, csak indokolt esetben, hiszen rövid úton csak néhány percet nyerhetünk, hideg motornál pedig dolgozik az automata szívató!

5. Álló helyzetben ne melegítsük sokat a motort, szinte azonnal indulhatunk! A legnagyobb hidegben sem tapasztaltam a jólismert hidegüzemi motorkapkodást.

6. Mivel a motor indulása minden körülmények között biztos, rövid várakozás (pl. lámpák, sorompók) esetén is leállítható a motor. Indításkor ne adjunk (nagy) gázt.

7. Ha az ablakok párássága engedi, a belső légforgatásos ventilátoros fűtést használjuk! Minél kevesebben utazunk, annál többet használhatjuk, esetleg besegíthetünk egy kis (ablakos) szellőzéssel is!

8. Megadott időszakonként (vagy elégedetlenségünk esetén) ellenőriztessük a motor és ellátórendszerei beállítását Suzuki-szervizben!

Azt hiszem, hogy az általam tapasztalt adatok várhatók másnál is. Kocsim fogyasztását jónak tartom. Aki ennél sokkal jobb fogyasztást mond kocsijáról, az valamilyen okból téved, vagy tudatosan nem mond igazat.

Aki valóban (néhány decivel) jobb fogyasztást ér el, az takarékos, ügyes vezető, azaz nálam ügyesebb. Ezt azonban mindig a Suzukival kell elhitetni, neki bebizonyítani.

Ha a bizonyítás sikeres, a vezető biztos nem veszélyezteti sem környezetét, sem a környezetet.

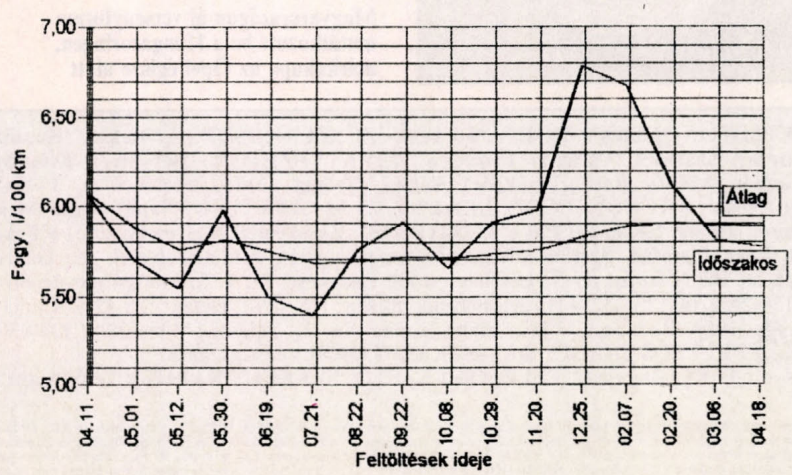
Mesterházi Sándor

SUZUKI 1.3 GL FOGYASZTÁSÁNAK ADATAI

Készítette: Mesterházi Sándor

Fsz.	Feltöltések adatai				Összesen			Megjegyzés
	Idő	Megtett km	Tankolt liter	Fogyaszt. l/100 km	Megtett km	Tankolt liter	Átl.fogy. l/100 km	
1	04.11.	520	31,5	6,06	520	31,5	6,06	3 km-el 1993.03.17.
2	05.01.	570	32,5	5,70	1090	64	5,87	
3	05.12.	590	32,7	5,54	1680	96,7	5,76	
4	05.30.	544	32,5	5,97	2224	129,2	5,81	autópálya (Szfvár-Bp)
5	06.19.	593	32,6	5,50	2817	161,8	5,74	
6	07.21.	602	32,5	5,40	3419	194,3	5,68	
7	08.22.	570	32,8	5,75	3989	227,1	5,69	
8	09.22.	545	32,2	5,91	4534	259,3	5,72	
9	10.08.	566	32	5,65	5100	291,3	5,71	
10	10.29.	550	32,5	5,91	5650	323,8	5,73	
11	11.20.	577	34,5	5,98	6227	358,3	5,75	
12	12.25.	497	33,7	6,78	6724	392	5,83	hófúvásos utak
13	02.07.	496	33,1	6,67	7220	425,1	5,89	
14	02.20.	506	31	6,13	7726	456,1	5,90	gyújtás ell., beállítás
15	03.06.	590	34,3	5,81	8316	490,4	5,90	autópálya (Bp-Győr)
16	04.18.	573	33,1	5,78	8889	523,5	5,89	

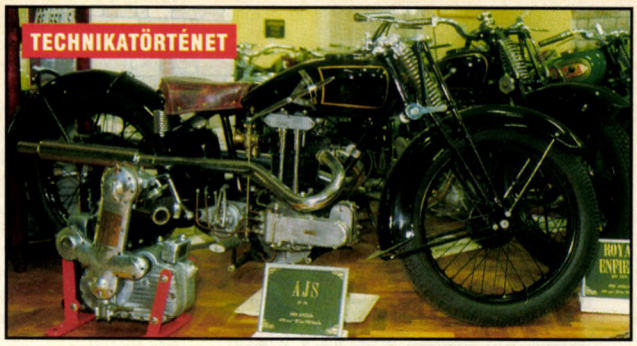
SUZUKI 1.3 GL FOGYASZTÁSA (l/100 km)



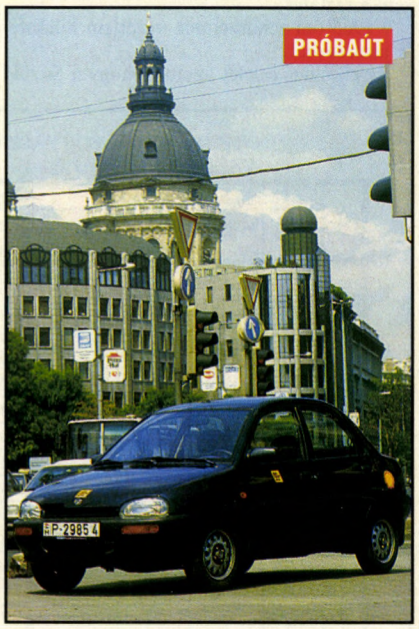
autó motor KÖVETKEZŐ SZÁMUNK TARTALMÁBÓL

Az idősebbeknek nosztalgia, a fiataloknak újdonság. A gyomaendrődi Sóczó-múzeumban merülhettünk el a múltban





A KTM nem elégszik meg a sportban elért sikereivel. Duke-nak keresztelt új modelljétől a piaci részesedés jelentős javulását reméli



A Mazda 121 születése pillanatában belopta magát a kisautó-kedvelők szívébe. Pro nevű új típusát alacsonyabb áron, kevesebb komforttal kínálja a gyár



Magyarországon új versenyforma mutatkozott be a Hungaroringen, márkakupa az Opel égisze alatt

autó motor

47. évfolyam, 13. szám
Megjelenik kéthetenként

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

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

HOMASITA KFT.
Autófelszerelési cikkek

a legnagyobb választékban,
a legolcsóbb árakon.



Áruházunkban
2500-féle autófelszerelési cikkel várjuk
vásárlóinkat.

HOMASITA CO. LTD. AUTO ACCESSOIRES

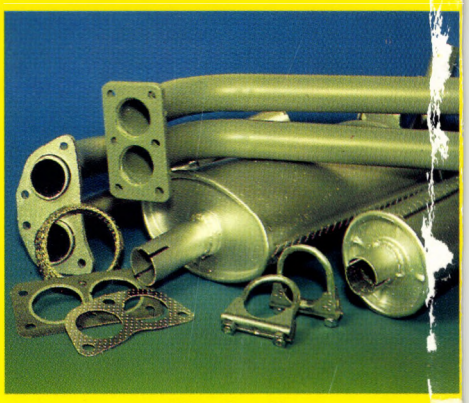
Nagykereskedésünkben

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

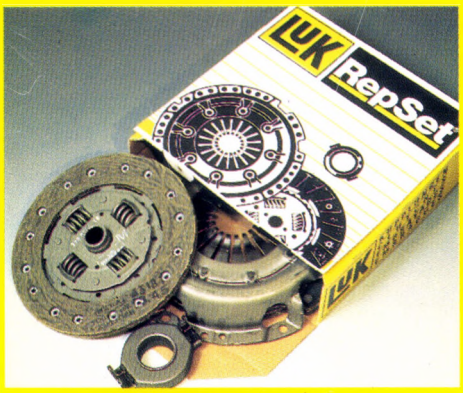


Lengéscsillapítók

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



Kipufogók



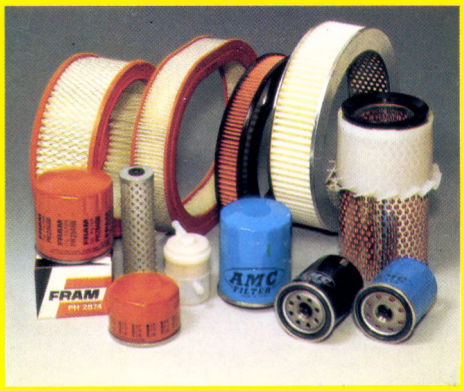
Kuplungok

birner a legjobb beszerzési forrásokkal rendelkezik a világ 16 országából.

birner HUNGARIA

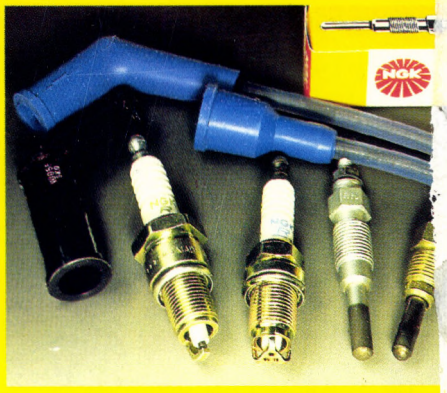


Kuplungok



Szűrők

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



Gyújtógyertyák, izzítógyertyák



Fékalkatrészek

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



Akkumulátorok

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