

# autó **3** motor

VETERÁN

## CHEVROLET CORVETTE

AMERIKA BÜSZKESÉGE VOLT



ALAPÍTVÁ: 1948. • 1994. FEBRUÁR 1. • ÁRA: 97 FT

# OPEL OMEGA

ÚJDONSÁG

MÁJUSI  
MEGLEPETÉS



SUZUKI '94

KIRAKAT

NEM A  
MI MOTORUNK,  
DE  
KAPHATÓ



ÖSSZEHASONLÍTÁS

FORD MONDEO TURNIER –  
AUDI 80 AVANT

PIAC

AUTÓ- ÉS  
MOTORÁRAK

ELŐFIZETŐINKNEK  
87 FT



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

# GARANTÁLT! MINŐSÉG

A MOL RT. (ÁFOR)  
töltőállomásokon

állandóan  
megbízható  
minőségű  
üzemanyagot  
tankolhat.



gázolaj

**G**

szuper

**98**

ólmozatlan

**95**

normál

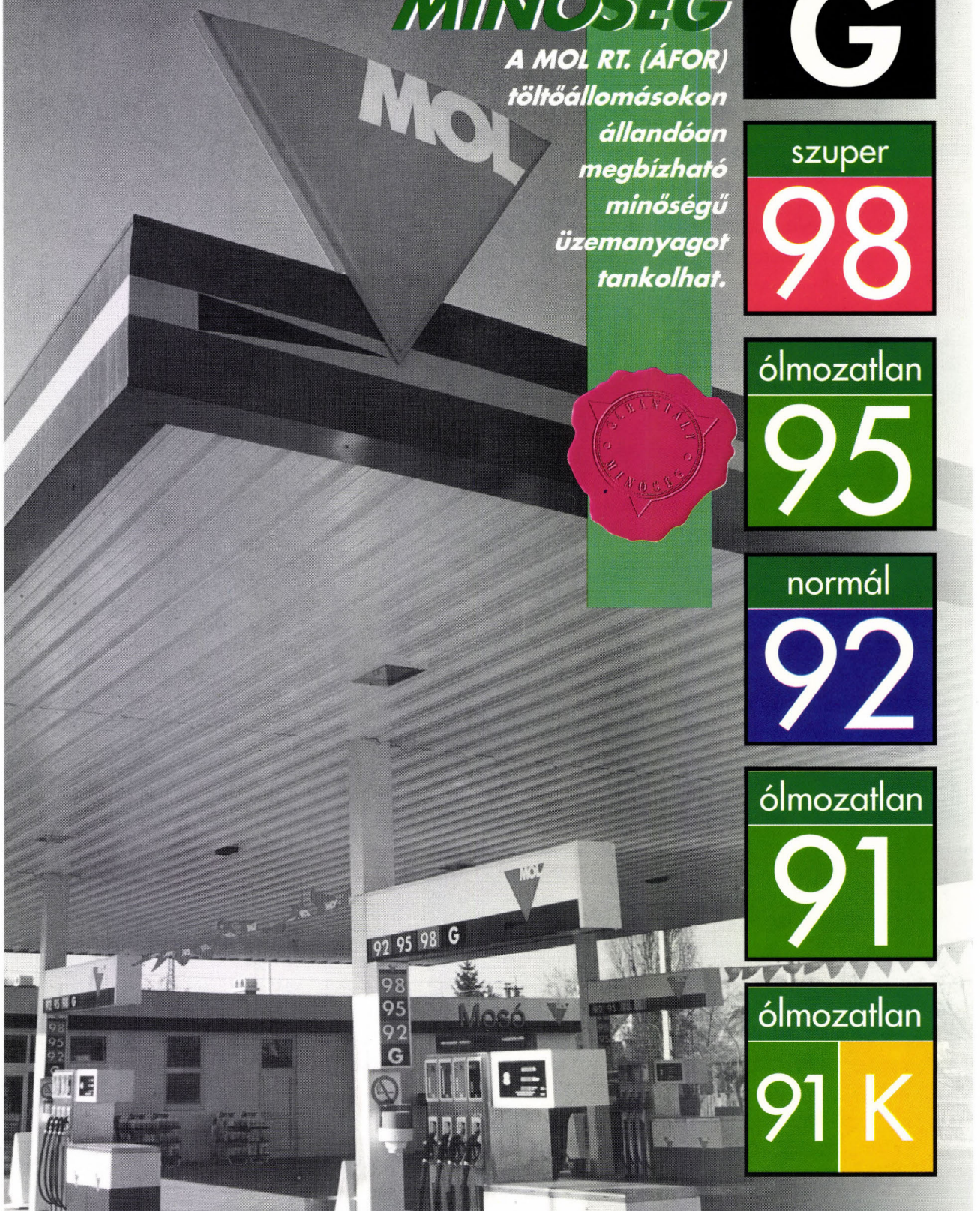
**92**

ólmozatlan

**91**

ólmozatlan

**91 K**



# TARTALOM



Literek próbája: az Adival 5 liter körüli fogyasztást is mérhetünk – a Ford többet iszik, csomagtartója viszont jóval nagyobb (28. oldal)



Véget ért a Suzuki Sedan előadása, tartós tesztkünk végén tapsot és kifütyülést is kapott (22. oldal)



Ellátogattunk a Ford versenyautók születési helyére, ahol próbán is részt vettünk (61. oldal)



Mit kínálnak a motorosboltok a tél hidege ellen? (43. oldal)

Mozaik	2
<b>KIRAKAT</b>	
Opel Omega Új véget kezdenek	4
<b>FÓKUSZ</b>	
Újdonságok érkezése Előrejelzés	10
<b>PIAC</b>	
Új autók	13
Új haszonnjarművek	19
<b>TARTÓS TESZT</b>	
Suzuki Swift 1.3 GL Sedan Hótaposónak is jó	22
<b>FÓKUSZ</b>	
Iskola a jövő határán Csonka János örökében	26
<b>ÖSSZEHASONLÍTÁS</b>	
Audi 80 Avant 1.9 TDI és Ford Mondeo CLX 1.8 TDI Turnier Literre játszanak	28
<b>PANORÁMA</b>	
Eladások Németországban Számháború négy keréken	33
<b>TECHNIKA</b>	
Övfeszítők és -szorítók Időben berántani!	34
<b>VETERÁN</b>	
Chevrolet Corvette Egy szívdobbanásnyi Amerika	36
<b>KIRAKAT</b>	
Suzuki motorújdonságok 1994 Vérfrissítés	40
<b>FÓKUSZ</b>	
Hidegtűrő motorosruhák Fagyállók	43
<b>TÖRVÉNYOLDAL</b>	
Kártérítés	46
<b>VISSZAPILLANTÓ</b>	
Ezt írta az Autó-Motor	47
Motoros mozaik	48
Sporttótó	49
<b>SOROZAT</b>	
Szurovy Géza: A kőolaj regénye 1.	50
<b>PIAC</b>	
Keres, kínál	53
Használt autók	56
Használt motorok	59
<b>TUDÓSÍTÁS</b>	
Ford Motorsport Egy kör félelem	61
<b>SPORTEREDMÉNYEK</b>	
Bajnokok tablója	66
<b>SPORT</b>	
Tereprali Hóállók	69
Postabontás	70
Keresztrejtvény	71



## HANGOSREJTVÉNY

Az 1993. november 30-án elhangzott rejtvény megfejtései:

1. Aachenben volt a Transputer Világkongresszus
2. A gömbölyded formák jellemzik a pillanatnyi karosszériadiivatot
3. A Saturn volt az az első GM-modell, ahol már nem lehetett alkudozni a kocsii eladási árán az Egyesült Államokban.

A Fővárosi Közlekedésbiztonsági Társaság ajándékutalványait nyerték:

Balázs Gábor, 7563 Somogyaszob, Széchenyi u. 2.; Sterczek Ödön, 2800 Tatabánya V., Mártírok u. 87. V/1.; Kiss Ildikó, 5430 Tiszaföldvár, Övirághegy II. u. 32. A nyereményeket postán küldjük meg.



## 1995-TŐL OLDALLÉGZSÁK A VOLVÓBAN

A 800-as sorozatba szánja a Volvo azt a 12 literes oldallégzsákot, amelyet 1995 közepén vezetne be. A szerkezetet az ülés oldalába rejtik, így kevésbé van kitéve az ajtó deformálódásából származó veszélyeknek. A kis méretet az indokolja, hogy oldalt nagyon kicsi a gyűrődési zóna, a légzsák-  
nak igen gyorsan fel kell fújódnia.



## FELJÖVŐBEN A RÁBA

Az EK finanszírozza Bernard Krief, francia tanácsadó csoport 1 millió ECU értékű programját, amelynek alapján a Rába lekerült a nagy adósok listájáról, pontosan teljesíti fizetési kötelezettségeit, s a jövő

megalapozó terveket készít elő. Új, környezetkímélő motorsorozat gyártását kezdték meg, világszabadalmakat tartalmazó futóművet s szintén új, katonai és polgári teherautó-családot mutattak be.

## LONDONBÓL NEW YORKBA FORD MONDEÓVAL

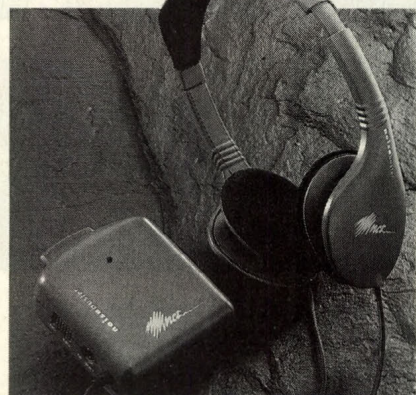
December 27-én indultak útnak hatan két Mondeóval, hogy három hónap alatt szárazföldön jussanak el Nagy-Britanniából az Egyesült Államokba. A szigetországból a Csatorna-alagúton jöttek át a kontinensre, majd a tervek szerint Moszkva és Novoszibirszk érintésével a befagyott Bering-szoroson átkelve jutnak Alaszkába. A két személyautót tucatnyi Ford Maverick terepjáró kíséri, ezek hordják a 90 pótkereket meg a 2 tonnányi pótkatrészt. Az utat angol és orosz médiacégek támogatják.

## SEBESSÉG- KORLÁTOZÁS

Itt az ideje Franciaország felé tekinteni, már ami a közlekedésbiztonságot illeti. Közel három éve vezették be Franciaországban az 50 kilométeres sebességkorlátozást lakott területen. Meghúzva ennek mérlegét, figyelemre méltó számok adódnak. A korlátozás bevezetése óta 17,2%-kal csökkent a halálesetek száma a lakott területeken, 18,2%-kal kevesebb a személyi sérülésekkel járó baleset, továbbá 20,4%-kal kevesebb súlyos sérülés történt. A látványos eredmények csak a rendőrség megfelelő ellenőrzése mellett jöhettek létre.

## ZAJ ELLEN ANTIZAJ

A német Quadral GmbH olyan apró készüléket fejlesztett ki, amellyel hatásosan csökkenthető az utasokat terhelő zaj. A fejhallgatóba beépített mikrofon alapján a berendezés a kinti zajjal ellentétes fázisú hangot állít elő, így 50-95 százalékban kioltja azt. Az elektronikát és az elemeket tartalmazó dobozka gyufaskatulyányi, a berendezés ára kissé nagyobb: közel 25 ezer forint.



### AZ ÉV JELNTŐS AUTÓKIÁLLÍTÁSAI

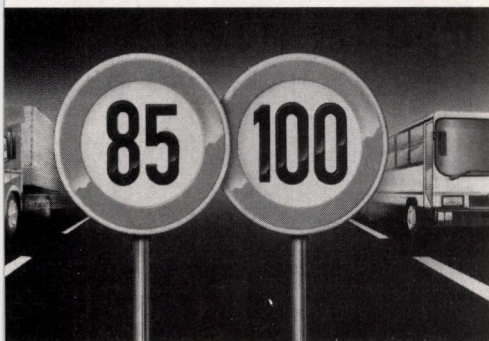
Genf	március 10-20.
Torino	április 22-május 1.
Párizs	szeptember 29-október 9.
Birmingham	október 22-30.



## LONDONI TAXIK GÁZTURBINÁVAL

A jellegzetes, immár fél évszázada futó mai taxikat az ezredfordulón újabbakkal szeretnék lecserélni Londonban. A Hermész formáját Roy Axe, a Rover volt vezető tervezője rajzolta, a szerkezeti részeket Jim Randle, a Jaguar egykori fejlesztési főmér-

nöke határozta meg. A hibridautó kerekeibe szerelt villanymotorokkal és generátort hajtó, a Volvo EEC-ből származó gázturbinával fut. A felépítmény részben alumínium, részben üvegszállal erősített műanyag.



## KÖTELEZŐ A SEBESSÉGKORLÁTOZÓ

Európa befekszik nehéz teherautóit és autóbuszait: az év eleje óta minden új járművet el kell látni sebességkorlátozóval, hogy a 12 tonnánál nehezebb teherautók 85-nél, a 10 tonnánál nehezebb buszok 100 km/h-nál gyorsabban ne futhassanak. Az 1988 után gyártottakat az év végéig el kell látni a megfelelő berendezéssel. A Bosch utólag beszerelhető korlátozója kereken ezer márka.

## AUDI A8 MÁJUSTÓL

Közzétették az alumíniumkarosszériás Audi rajtjának hivatalos időpontját: a német kereskedők május 2-án kapják meg az első darabokat. Az ár egyelőre titkos. A piacon

ugyanakkor érezhetővé vált, hogy a 80-as sorozat is hamarosan utódot kap, a kereslet visszaesését az ingolstadti gyár máris kampanymodellekkel próbálja élnékíteni.



## AUTÓPASSZUS

Várható az autók törzskönyvezésének bevezetése: A tervek szerint ez az újabb járműokmány egyaránt igazolja a járművet és a tulajdonosokat is. Az iratot a rendőrség fogja hitelesíteni, de az importőrök állítják ki az új autók esetében. A távlati elképzelések szerint az egyes márkaimportőrök minden, a típushoz tartozó kocsiroló törzslapot állítanak ki. Az okmány kiállításának várható helyszíne és időpontja – régi autók esetében – a vizsgáztatás helyszíne és időpontja. A törzskönyv kiállítása nem díjtalan szolgáltatás lesz.

## HANGOSREJTVÉNY

Az 1993. december 14-én elhangzott rejtvény megfejtése:

1. 200 autó szállítására alkalmasak egyenként a hajók.

2. 73 óra alatt tették meg a nevezett villanyautóval a Bécs-Nápoly-Bécs 2500 km hosszúságú útvonalat.

3. 3 liter/100 km-re kellett volna szorítani a „tisza autó” programban eredetileg elképzelt 100 km-enkénti üzemanyag-fogyasztást.

A Fővárosi Közlekedésbiztonsági Társaság ajándékutalványait nyerték:

– Herman Gyuláné, 1144 Budapest, Csertőpark 4. XII. 126.

– Tóvári Erzsébet, 1173 Budapest, Egészségház u. 14. IV. 9.

– Kéri Mária, 2543 Süttő, Dózsa Gy. u. 41.

A negyedéves ajándéksorolás nyertesei:

– Szabó Zsuzsanna, 1214 Bp., Krizantém u. 2. I. 4. Rendszámgravírozást a gépkocsi valamennyi ablakára az Ariton Kft.-től

– Nagyné Tóth Klára, 5085 Rákóczi-falva, Arany J. u. 36. 24 nyelvű elektronikus zsebszótárt a TKD-től

– Kovács Györgyné, 1031 Bp., Nánási út 37-39. Kormánybilincset a Kópányi Werkétől

– Donkó Györgyné, 5000 Szolnok, József A. útja 31. fsz. 4. Skorpio autórásztót a T + T Kft.-től

– Dr. Patrus Ágnes, 1033 Bp., Bajtárs u. 55. Piranha autórásztót a GLOB Alarm Kft.-től

– Soós Károlyné, 3052 Újszász, Tánacsics M. u. 1. Fűthető autópárnát a Poliform BT-től

– Szőke László, 2461 Tárnok, Tisza u. 14. Felújított gumiabroncs-garnitúrát a Comfort Kft.-től

– Búza Lajos, 1045 Bp., Berda József u. 32. Good Year gumiabroncs-garnitúrát a Bácska Gumi Kft.-től

– Tóth László, 1211 Bp., Aranyfácán u. 11. Fulda gumiabroncs-garnitúrát a F 2000 Kft.-től

– Mátés Zsuzsanna, 1185 Bp., Duna u. 62. Sztereo autórádió-magnetofon az Autó-Gelka Kft.-től

A nyereményeket postán küldjük meg.

# ÚJ VÉGET KEZDENEK

## OPEL OMEGA

**Az új Omegát a márciusi Genfi Autószalonon mutatják be, a magyar piacon május közepén jelenik meg. A vezérfélekelet sejtette, ára a többlétszolgáltatások ellenére sem nő jelentősen.**

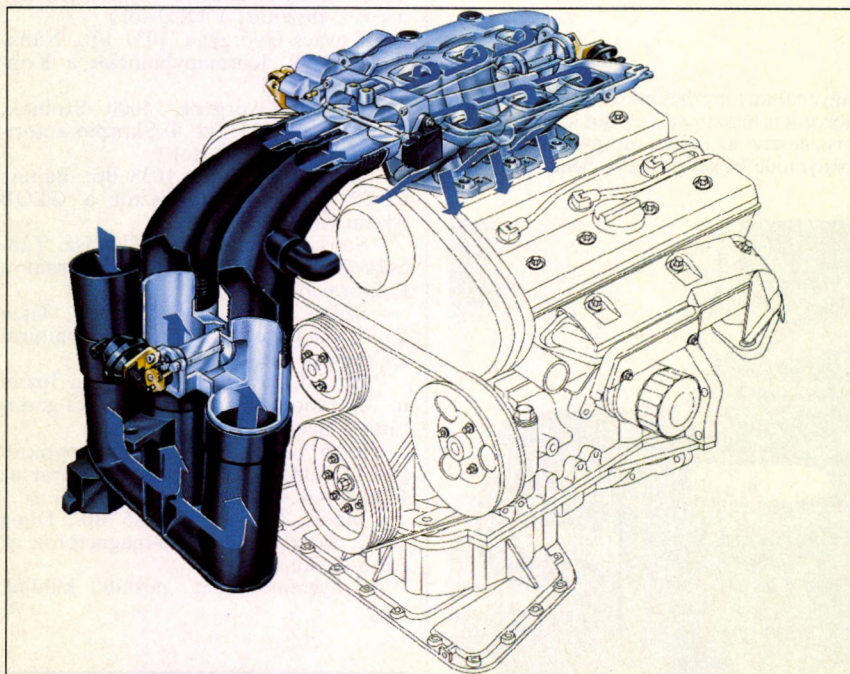
Az Opelnek Alfája ugyan nincs, ezt a Cor-sa helyettesíti, Omegája viszont van, s a jövőben valóban ez a sorozat áll a gyár palettájának túlsó végén – az új széria nemcsak a régi Omegát pótolja, hanem a kevésbé sikeres Senatort is.

Ahogy az ma már lenni szokott, az autók egyre nőnek és híznak, egyre nagyobb biztonságot és kényelmet nyújtanak, megjelenésüket pedig szinte teljes mértékben a pillanatnyi divat határozza meg. A jellemző irányzatokat követi az Omega is, tervezőinek a korábbinál tágasabb utasterű, komfortosabb, jobban vezethető, biztonságosabb és környezetkímélőbb autót kellett alkotniuk.

### TÉRJÁTÉK

A kedvezőbb térhatás elérésének Amerikában már bevált módját vették át az Opel-

**Az új V6-os Ecotec-motorok szívórendszere a nagy motornyomaték érdekében három fokozatban hangolt**



nál, előre tolták a szélvédőt 186 milliméterrel. Ezzel persze még nem elégedtek meg, az autó külső méreteit is megnövelték: a hossz 5 centivel nyúlt meg, a szélesség 26 millivel bővült, a magasság 1 centivel lett nagyobb. A tengelytáv nem változott. Mivel az új Omegát már nem a felső-középkategóriában, hanem a felső- és a luxusosztályban indítja az Opel, különös tekintettel voltak a hátul ülők kényelmére. A térdhely bőséges, a négyajtósban még öt centivel nagyobb, mint a kombiban, ahol inkább a raktérnek ajánlották ezt a részt. A limuzin csomagtartója 530 literes, a kombié alaphelyzetben 540, a hátsó ülések előredöntésével 1800 literre bővíthető. A Caravan érdekessége, hogy a 850-es Volvo mintájára a jobb első ülés támlája teljesen előredönthető, s így például 290 centi hosszú szőrf zárt kocsi-ban szállítható.

### RINGATÓ

A kényelmet több oldalról is lehet fokozni. Egyrészt választhatunk rendkívül csöndes, jól kiegyensúlyozott motorokat, javíthat-

juk a karosszéria merevségét, hogy zörgések kevésbé léphessenek fel, teletömhetjük az autót extrákkal, no és alakíthatunk a futómű meg az ülések rugózásán. Az Omegánál mindezt elkövették.

A már bevált, de rendbe szedett – nagyobb sűrűséssel és új motorvezérléssel nagyobb nyomatkú és kisebb fogyasztású,



Kutyaharapást szörivel: az Opel japán dívarfegyverekkel védekezik a távol-keleti invázió ellen. A Corsa esetében a választás sikert hozott, most a túlsó végén kell az Omegának hódítania



A csúcsmodell műszerfala. A vastag középső konzol és a faberakások érzékeltetik, a felső kategóriába kerültünk

2,0 literes motor (115 LE) mellett három új négyselepest kínálnak az Ecotec-sorozatból: 2,0 literes négyhengerest (136 LE), 2,5 literes V6-ost (170 LE, a Vectrában és a Calibrában már fut) és 3,0 literes V6-ost (211 LE). A két nagyobbhoz szériatartozék a kipörgésgátló, bár a hátsókékhajtás maradt. Az új Omega átlagos fogyasztása 8 százalékkal csökkent a na-



**OPEL OMEGA**

gyobb külső méretek és tömeg ellenére. Az autók átlagosan 70 kilóval lettek ugyanis nehezebbek a karosszériamerevítések és az extrák miatt.

Lesz az Omegához dízel is, de nem a régi, még csak nem is annak továbbfejlesztett változata. Sutba dobták a saját 2,3 literesüket, s vettek helyette egyet a BMW-től. A 2,5 literes, soros hathengeres (130 LE) új motorvezérlést kapott, hogy akár némi teljesítménycsökkenés árán is kisebb legyen a fogyasztása és károsanyag-kibocsátása, mert ezek a paraméterek az Opel-nál ma központi szerepet játszanak.

A kényelmet és a biztonságot fokozó extrák seregét már a legolcsóbb GL kivitel is szemléltethetjük: megtaláljuk ebben a távirányítós központi zárat és a riasztót, a blokkolásgátlót és a légszákos szervokormányt; elektromosan állíthatók tükrök, ablakai és a napfénytető. Az utastér két oldalán külön szabályozható a fűtés, magától értetődő a pollenzűrő.

A CD-ben már faberakásokat látunk, a vezetőülést villanymotorok mozgatják, a rádiós magnó nyolc hangszórón át szólal meg, s hírekkel a fedélzeti számítógép is szolgálhat.

Az MV6 csúcsmoddellben (lehet limuzin és kombi is), amelyet csak a legnagyobb benzinmotorral dobnak piacra, szériatartozék a négyfokozatú automata váltó, a kormány szervója a sebességtől függően

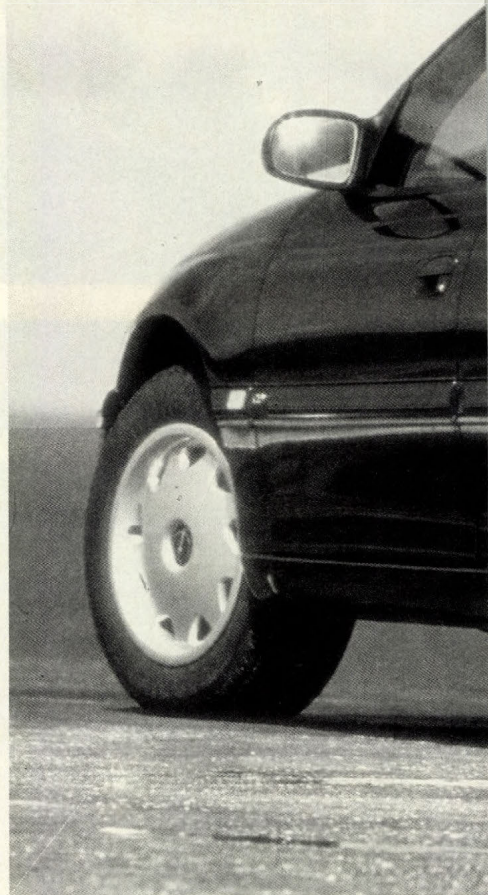
segít, van benne légkondicionáló, tempomat, két légszák, elektromos ablakredőny hátul, s szellőztető ventilátorok kerültek a hátsó ajtókba is, hisz jól kinéznénk, ha ott, épp a főnöknél párásak maradnának az ablakok. Azon már nem is csodálkozunk, hogy fűthetővé tehető a hátsó ülése is. Az új Omega beltére sötétszürke vagy ébenfekete kárpitot kap, a bőrkötés valamennyi modellnél feláras.

**TUTIRA MEGY**

Az Opel nem pusztán csinosabb és tágasabb, kényelmesebb autót ígér, jelentős előrelépést szeretne elérni a minőségben is. A tervezés során külön programot indítottak a jó gyárthatóság és szerelhetőség megoldása érdekében. Igazság szerint olyan természetesnek tűnik ez, hogy valójában nem is értjük, korábban miért nem törődtek ezzel. Mindenesetre az új Omega összeszerelésekor 40 százalékkal kevesebb alkatrészrel kell bánni, mint korábban, aminek fő oka, hogy 13 nagyobb egységet (hűtőt, üléseket, lökhárítókat stb.) előszerelnek, s egyben tesznek fel a kocsi. Korábban csak az ajtókat és a műszerfalat rakták össze modulrendszerben. Ma az egész vezetőfülkét előre összeállítják a műszerfallal, a kormányval és a pedálokkal, sőt a torpedólemezzel együtt. A kész egységeket ellenőrzik, s csak azután teszik helyükre a robotok. Az új gyártási eljárás eredményeként az 1994-es Omega 20 százalékkal rövidebb idő alatt készül el, évente 180 ezer hagyhatja el a rüsselsheimi gyárat.

„Meggyőződésünk, hogy az új Omega intelligens választás a nagy- és luxusautók piacán. Az Opel szándéka az volt, hogy felmutassa a csúcstechnika, a gazdag alapszolgáltatások és az elfogadható ár egyensúlyát – s mindezt finoman megnyerő körvonalú karosszériában. Csúcsmoddellünk

A Caravan csomagterre 1800 literes lehet, előredönthető benne a jobb első ülés támlája is



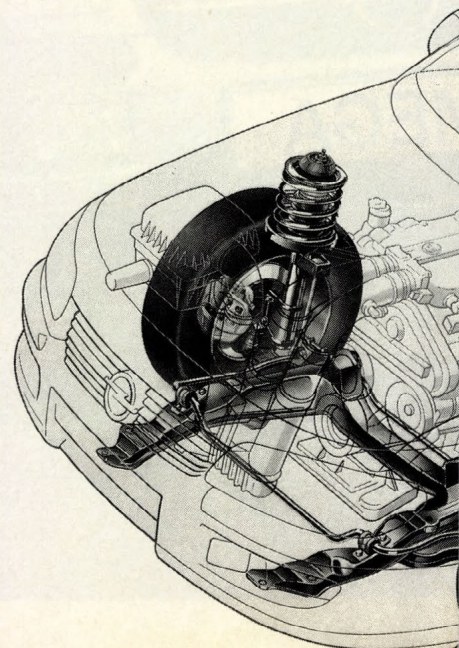
**MŰSZAKI ADATOK**

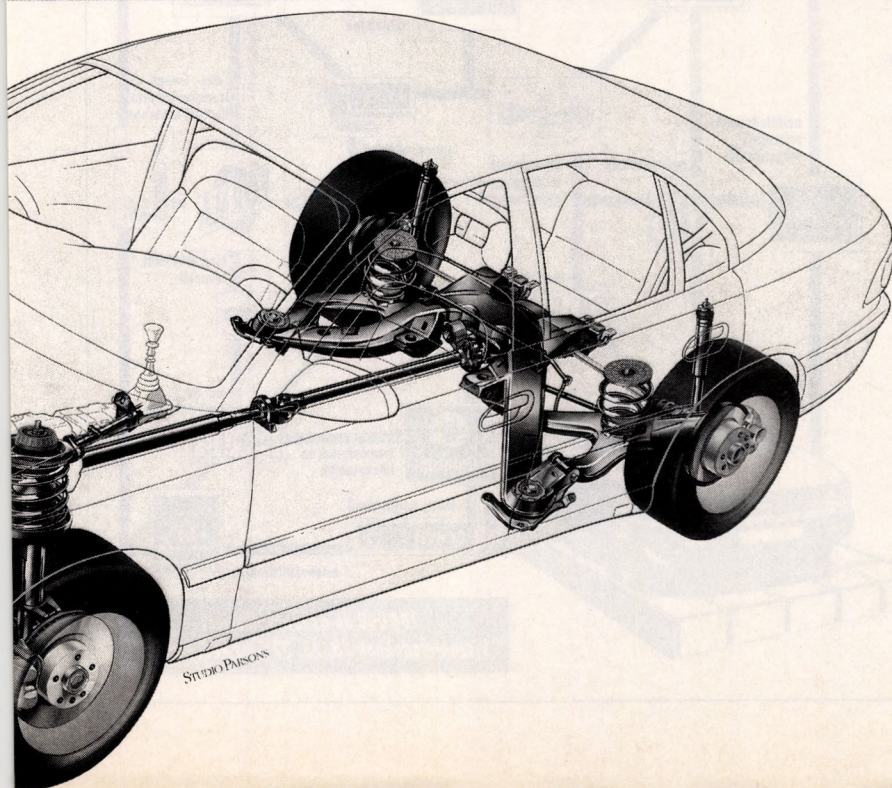
	2.0i	2.0 16V	2.5 TD	2.5 V6	3.0 V6
Lökettérfogat [cm <sup>3</sup> ]	1998	1998	2497	2498	2962
Sűrítés	10	10,8	22	10,8	10,8
Legnagyobb teljesítmény [kW (LE), 1/min]	85 (115), 5400	100 (136), 5600	96 (130), 4500	125 (170), 6000	155 (211), 6200
Legnagyobb nyomaték [Nm, 1/min]	178, 2800	185, 4000	250, 2200	227, 3200	270, 3600
Saját tömeg [kg]	1410	1425	1525	1510	1575
Végsebesség [km/h]	195	210	200	223	240
Gyorsulás 0-100 km/h [s]	13,0	11,0	12,0	9,5	8,8
Fogyasztás [l/100 km]					
90 km/h	6,6	6,6	5,6	7,0	7,2
120 km/h	8,3	8,0	7,6	8,6	8,8
Város	11,8	10,8	9,1	11,6	12,8

**További adatok\***

Hossz: 4788 (4820) mm, szélesség: 1786 mm, magasság: 1455 (1505) mm. Tengelytáv: 2730 mm. Nyomtáv elől/hátul: 1514/1526 (1514/1528) mm. Csomagtér: 530 (540-1800) l. Golyósoros szervokormány, a fordulókör nyomatémerője: 10,2 m. Vontatható utánfutó: 750/1600 (1500) kg.

\* Zárójelben a Caravan

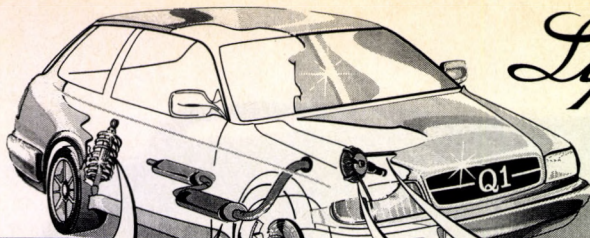




A nagy motorok miatt maradtak a hátsókerék-hajtásnál. Elöl segédkeret tartja a McPherson-felfüggesztés keresztlengőkarjait, hátul komplikált, több lengőkaros felfüggesztést látunk. A blokkolásgátlós fékrendszerhez elől-hátul tárcsafékek tartoznak

mértékadó kiforrottsága, valamint az, hogy a négyajtós és kombiváltozatok széles skáláját ajánljuk, megerősít bennünket abban a hitünkben, hogy az Omega sokak tetszését elnyeri” – nyilatkozta *Louis R. Hughes*, a General Motors Europe elnöke. Hamarosan kiderül, hoz-e áttörést a felső kategória erősen pangó piacán az új modell.

D. F.



# Lippai-Hajnal Kft.

Közvetlen  
gyári  
importőr

**Q1** A legjobb minőség

## TERÜLETI NAGYKERESKEDŐK:

BUDAPEST:	Auto-Delko - XX. Nagykörösi u.98.	(60)324-022
	Autópont Gmk. - X. Gergelyi u.83.	127-4055
	Autópont Gmk. - XIII. Váci út 102.	270-3089
	Index Kft. - XI. Budaörsi u.86.	186-0303
	Lukács Autósbolt - XV. Szerencs u.134.	163-2596
BÉKÉSCSABA:	Inter-Flott Bt. - Arpád sor 2/4.	(66)449-626
DEBRECEN:	Szabó és társa Q1. - Füredi út 72-74.	(52)315-677
EGER:	Wilker Kft. - Nagyváradí út 15.	(36)313-160
ESZTERGOM:	Autótrend. - Kiss János u.34.	(33)315-203
GYŐR:	Autópont-Knausz. - 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. - Budai József u. 1.	(46)342-493
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
SZEKESZÁRD:	West-Autó Bt. - Sárvíz utca 4.	(74)319-518
SZÉKESFEHÉRVÁR:	Stop & Roll Gmk. - Piros alma u.6.	(22)320-011
SZOMBATHELY:	Magyar Autósbolt - Hunyadi út 30.	(94)323-075
VÁC:	Wilker Kft. - Csányi krt. 52.	(27)312-940
ZALAEGERSZEG:	Autópont-Szántó - Zala u.10 / a.	(92)314-729

<b>MONROE</b> lengéscsillapítók	<b>KWP</b> vízpumpák	<b>Sales</b> ékszíjak, bordásszíjak, vízcsövek
<b>bosal</b> kipufogók	<b>Lockheed</b> fékbetétek, féktárcsák, fékcsövek	<b>OKFP</b> gömbcsuklók,lengőkarok, kormányösszekötők
<b>Bendix</b> fékhidraulikák, fékbetétek	<b>SKF</b> kerékcspagyak	<b>Nissens</b> hűtők
<b>facom</b> szerszámok	<b>MOTO RAD</b> termosztátok	<b>BORG &amp; BECK</b> kuplungok
<b>prestolite</b> akkumulátorok	<b>Littelfuse</b> biztosítékok	<b>FRAM</b> szűrők
	<b>TOBO</b> vonóhorgok	<b>AC Delco</b> szűrők,gyújtógyertyák

## A LEGJOBB, IDŐBEN!

A legjobb kocsik sem nyújthat tökéletes teljesímenyt,  
ha silány alkatrészekkel javítják.

**Q1** Jól jár, időt és fáradságot takarít meg, ha a  
-hálózatban vásárolja meg a szükséges alkatrészeket.

1225 Budapest, Bányalég u. 96.

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

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

150 000  
db-os  
raktárkészlet

A területi  
nagykereskedők  
közvetlen  
működés  
kapcsolatban  
állnak központi  
raktárunkkal.

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

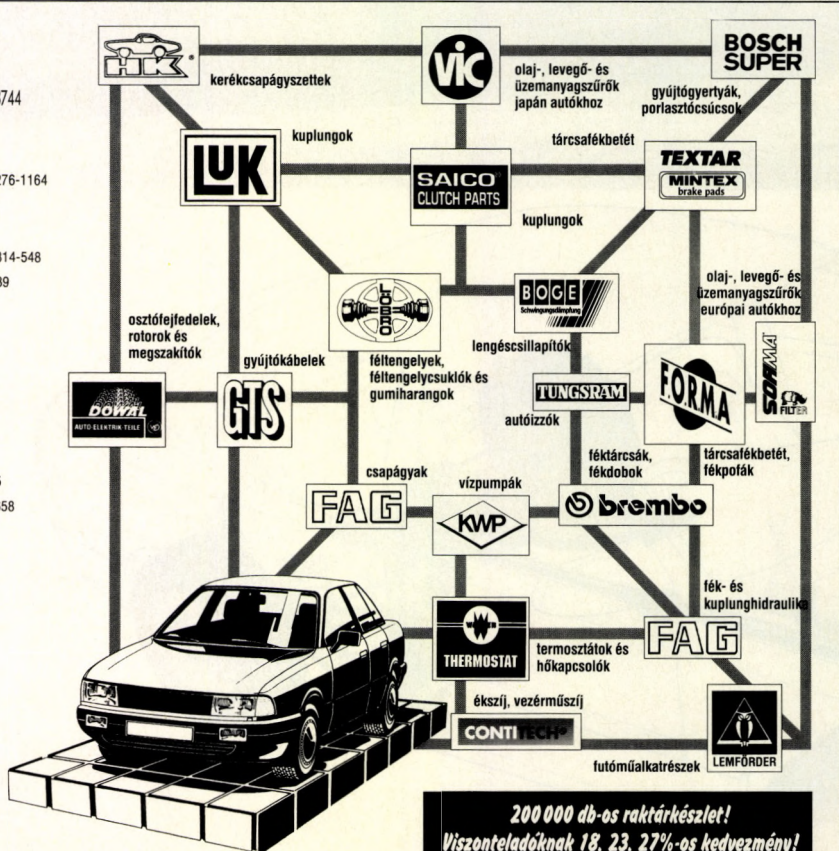
ReArt-ATTAMO



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

### Területi nagykereskedők

1211	Budapest.	Breco Autósbolt, II. Rákóczi F. út 133. - T.: 276-0978, 276-1164
1039	Budapest.	Miskey Autósbolt, Mátyás király u. 2. - Tel.: 250-0826
5600	Békéscsaba,	P+A Bt., Bartók B. u. 66/1. - T.: 06-66 328-984
2040	Budaörs,	Budaörsi Sztráda Bt., Károly király u. 44. - Tel.: 06-60 314-548
4025	Debrecen,	Nagy és Társai Kft., Széchenyi u. 22. - T.: 06-52 346-539
2131	Göd,	Dalnoki György, Jávorka u. 1. - T.: 06-27 345-238
9021	Győr,	Kicsi Kocsi Bt., Jókai u. 13-17. - T.: 06-96 318-296
6000	Kecskemét,	Vrabély Imre, Madár u. 8. - T.: 06-76 494-227
8800	Nagykanizsa,	Novák Vince, Telek u. 1. - T.: 06-93 311-599
7630	Pécs,	Király Ker. Bt., Zsolnay V. u. 54. - T.: 06-72 324-986
8600	Siófok,	Horváth Autócentrum, Fő út 162. - T.: 06-84 310-759
6722	Szeged,	Minimax Kft., Mérey u. 6/C - T.: 06-62 323-843
7900	Szigetvár,	Szervó Profit Kft., József A. u. 83/2 - T.: 06-73 311-555
5000	Szolnok,	Szathmáry Car. Kft., Móricz Zs. u. 16. - T.: 06-56 420-658
9700	Szombathely,	Magyar Bt., Hunyadi u. 30. - T.: 06-94 323-075
2890	Tala,	Gelle Ker. Kft., Bezerédi u. 5/A - T.: 06-34 383-461
2600	Vác,	Lavina Szerviz, Dr. Csányi krt. 54. - T.: 06-27 317-096



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

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

# OLCSÓN JÓT

## EGY RENDKÍVÜLI TÖRTÉNET

Egyes megfigyelők szerint Magyarországon virágzik egyfajta drágaságkultusz. Nem arról van szó, hogy feldobódunk a gondolattól, hogy valamire sokat költhetünk, inkább arról, hogy csak akkor vagyunk hajlandók valamiről elhinni, hogy az jó, ha drága. Olcsó húsnak híg a leve, szól a közmondás, ezért néha a szemünknek sem akarunk hinni. Olykor-olykor pedig érdemes lenne, hiszen nem az a művészet, ha sok pénzből vásárolunk jól, hanem ha kevésből. Igaz ez a pult túloldalára is, vagyis az az igazi kereskedő, aki kedvező áron tud jó, megbízható minőségű árut kínálni. Ily módon mindkét fél jól jár, a kereskedőnek forog az árukészlete, a vevő pedig pénzt takarít meg.

Hogyan lehetséges ilyen üzletet létrehozni és üzemeltetni? Ezt tudtuk meg Balatoni Gábortól, a Bamaga Kft. ügyvezető igazgatójától. A mindössze három főt foglalkoztató családi vállalkozás azzal kezdte meg tevékenységét, hogy sikerült megszereznie a MonarkDiesel és a Guarnitautó cégek kizárólagos képviselőit. A hamburgi székhelyű Monark a Bosch után talán Európa második legjelentősebb vállalatát dízeladagoló alkatrészek tekintetében. Gyártanak ezenkívül porlasztócsúcsot, izzítógyertyát és még számtalan apróságot. A MonarkDiesel névből természetesen adódna a következtetés, hogy ez a cég csak dízelekhez állít elő különböző egységeket. Ez nem egészen így van, a kínálatban ékszíjak, elektromos alkatrészek, indítómotor-alkatrészek, bronz- és szénkefék is szerepelnek. Ezen alkatrészek legtöbbször egy év garanciát adnak, ezen belül bármikor vissza lehet vinni a meghibásodott alkatrészt. Erre egyébként ez ideig nem sok példa akadt, például a tízezer eladott izzítógyertyából mindössze egyetlen bizonyult gyári hibásnak. A jó minőség egyik oka a MonarkDiesel egyedi és nagyon szigorú minőségbiztosító rendszere. Porlasztócsúcsoknál például azt az eljárást követik, hogy minden száz darabból kiemelnek húszat, alaposan megvizsgálják őket, s ha csak egyet is hibásnak találnak, mind a százat átvizsgálják. Ha ezek között találnak még egy nem megfelelő darabot, az

egész szállítmányt visszairányítják a gyártónak. Ezen a szűrőn hibás áruknak alig van esélye átjutni. A nagyszerű minőséghez meglepő módon nem társul magas ár. Elektronikus feszültség szabályozóval egybeépített szénkefetartó például mindössze ezer forintot kóstál, míg kiskereskedelmi forgalomban egy ennek megfelelő alkatrész körülbelül három és fél ezer forintért kapható.

A másik képviselt cég, a milánói Guarnitautó elsősorban tömitéseket, tömitéskészletet gyárt a legtöbb európai autótípushoz.

Miután e két vállalat, a Guarnitautó és a MonarkDiesel képviselőit sikerült megszerezni, következhet az újabb feladat, kialakítani a viszonteladói hálózatot. Ez fotelben ülve és várakozva természetesen nem sikerülhetett volna. megbízható, korrekt partnerkapcsolatot csak személyes megismerés alapján lehet kialakítani. Hónapokig tartó országjárás következett tehát, amelynek eredményeképpen ma már szinte az egész ország területén rendelkeznek viszonteladói kapcsolatokkal. Kivételt képez még Baranya, Békés, Győr-Sopron és Vas megye, ahol még fejleszteni kell a hálózatot.

Az ily módon felépített rendszer előnye a rendkívüli megbízhatóság mellett a hihetetlen gyorsaság. Ha egy viszonteladónak áruja van szűkése, elég délután hat óráig felemelnie a telefont, és felhívni a Bamaga Kft.-t. ott azonnal összeállítják a csomagot, s másnap megérkezik a boltba az áru. Rendkívüli esetekben elképzelhető kicsit hosszabb, legfeljebb egyhetes várakozási idő is, de erre csak különlegesen nagy tételnél vagy olyan ritkaságnál lehet példa, amit nem tartanak raktáron.

Az általános tapasztalattól eltérő módon a Bamaga Kft.-nél nem kérnek előleget a megrendelt alkatrészeire. Csak akkor kell fizetni, ha azt a vevő már átvette. Ez teljesül egyedi vevő esetére éppúgy, mint viszonteladókra vagy éppen a legnagyobb vevőre, az Armafilre, a Volánbuszra, a Hungarocomionra, vagy az egész Észak-Magyarországot ellátó Vilker Kft.-re egyaránt. Ezen partnerek közül egy bizonyos szempontból kiemelkedik az

Armafil. Ők nem egyszerűen csak vásárolnak a Bamaga Kft.-től nyugati típusokhoz levegő-, olaj- és gázolajszűrőket, hanem a két cég együttműködik. A tervek szerint a Bamaga Kft. Nyugat-Európába szállít majd Armafil szűrőket. Ebből is kiderül, hogy a Bamaga Kft. nemcsak importál, hanem exportál is. Legutóbb nagy mennyiségű Ikarus-alkatrészt sikerült elhelyeznie – egy nyugat-európai közvetítő cég segítségével – Bulgáriában. Az export mellett az importban is terveznek bővítést, a közeljövőben japán gyártmányú dugattyúgyűrűket, szelepeket és szelepvezetőket kívánna forgalomba hozni, amelyek az európai és japán autókba alkalmasak.

A kft. harmadik működési területe csak távolabbról kapcsolódik a gépkocsikhoz, és egy rendkívül fontos környezetvédelmi problémára kínál megoldást. Autóparkunk nagy része, haszongépjárműparkunk pedig kizárólagosan négyütemű motorral hajtott járművekből áll, amelyekben időnként le kell cserélni az olajat. Ez a hulladék ma Magyarországon a veszélyes jelzöt viseli magán, annak ellenére, hogy viszonylag egyszerű módon meg lehet szabadulni tőle. Sőt, pénz takarítható meg oly módon, hogy megfelelő berendezésben elégetve a keletkezett hővel fűteni lehet, vagy meleg víz állítható elő. Különösen szervizekben hasznos egy ilyen speciális kazán, hiszen ott hordószám „keletkezik” ez a veszélyes hulladék. A megoldás adott, a Bamaga Kft. forgalmaz ilyen kazánokat és speciális égőfejeket, amelyek alkalmasak az erősen szennyezett fűrészt olaj elégetésére úgy, hogy az égéstermék semmilyen, az egészségre káros összetevőt nem tartalmaznak! Bár e berendezések nem tartoznak az olcsó kategóriába, áruk viszonylag gyorsan megtérül. Gondoljunk csak arra, hogy a 60 forintos fűtőolaj helyett vele közel azonos fűtőértékű, de ingyen rendelkezésre álló anyagot égetünk el. Arról nem beszélve, hogy tárolási, szállítási gondoktól is sikerül ily módon megmenekülni. A különleges égőfejek és kazánok elterjedését sajnos egyes hivatalok adminisztratív úton gátolják. Reméljük, hamarosan ők is jobb belátásra térnek, és nem állítanak akadályt eme környezetbarát technológia elterjedése, elterjesztése elé, hiszen például az Egyesült Államokban 80 000 ilyen berendezés működik, és a fűrészt olajat már másfél éve levették a veszélyes hulladékok listájáról. Ezen talán nem ártana itthon is elgondolkozni.

(X)



Ősszel már megrendelhető az Opel Tigra

# ELŐREJELZÉS

## ÚJDONSÁGOK ÉRKEZÉSE

**Bár az európai autópiacon ege még meglehetősen borult, a gyárak óriási lendületet vesznek, hogy a jó idő felkészülten találja őket – legalábbis a rengeteg újdonság erre utal. Majd kiderül.**

### ALFA ROMEO

Az olasz cégnek az 1994-es igen fontos esztendő. Genfben bemutatják az Alfa 33 utódját, a háromajtós, meredek hátú 133-ast, amely a jövőben is a bevált bokszermotorokat hordja orrában. Egy évre rá jöhet piacra négyajtós változata, a 144-es. A Spider újabb kiadását 2,0 literes motorral a nyáron jelentetik meg, majd 165 és 200 lóerős V6-osokat küldenek utána.

### AUDI

Április végén dobnak piacra 800 darabot az alumíniumkarosszériás A8-asból. A 280 lóerős V8-as változatot februárban kezdik, egy hónappal később indul a V6-os gyártósora. Júniusban kis mértékben módosítják a 100-asok, új nevükön A6-osok orr-részét, októberben pedig, nyilván Párizsban, kirukkolnak a 80-as utódjával, az A4-gyel. Ebbe ötszelepes motort és négy lengőkaros első futóművet is terveznek az ingolstadt-i mérnökök.

### BMW

Brüsszelben mutatják be az új 3-as kabriórt, Genfben a kompakt háromajtós kelt majd feltűnést. Az új 7-es sorozat csak szeptemberben jelenik

meg, főként négyszelepes V8-asokkal, de lesz benne dízel is: a 2,5 literes hathengeres 150 lóerős. A csúcsmoделl a 754i, 350 lóerős.

### CHRYSLER

Januárban Európába érkeznek a Vision, szeptemberben pedig megjön a Neon.

### CITROËN

Március elején megtekinthetjük a ZX kombit, a hazai piacon azonban csak késő nyáron jelenik meg a tágas (csomagtartó: 488–1580 l), de drága autó. Júliusban mutatják be az átdolgozott XM-et, amely új orrkiképzést és a korábbinál mutatósabb műszerfalat kap. Újdonság a 2,5 literes turbódízel (135 LE) és a 16 szelepes 2,0 literes (132 LE). A Xantiába 2,1 literes dízelt és 200 lóerős, 3 literes V6-ost terveznek. A Peugeot-val és a FIAT-tal közösen tervezett Familia minibusz Genfben mutatkozik be.

**Bár a hazai képviselő a Lantis árusítását még cáfolja, az új 323-as éppen így néz majd ki**

### DAIHATSU

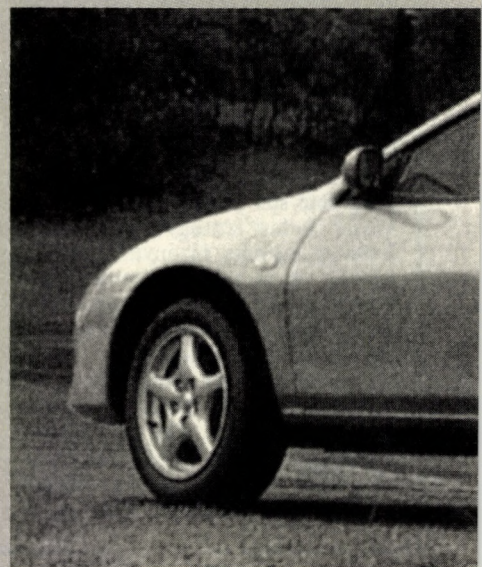
Az egyetlen várható újdonság a tavaly bemutatott Charade hazai megjelenése, az Applause utódját csak az év végén mutatják be Japánban. Európába 1995 előtt nem érkezik.

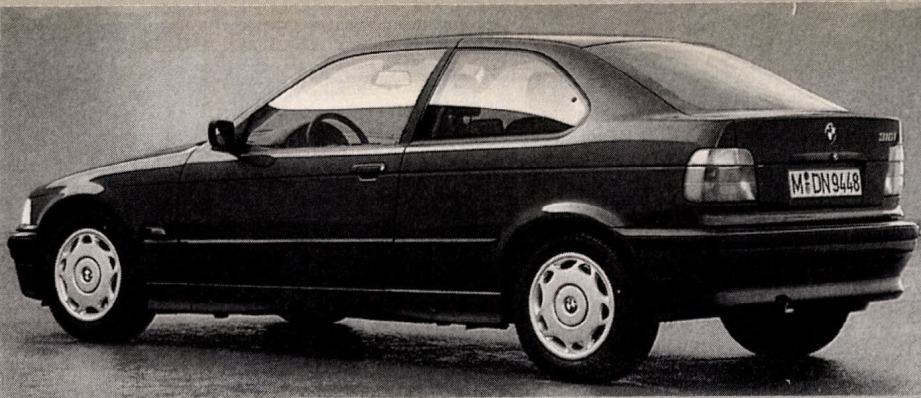
### FERRARI

Kihozzák az F40-es utódját, a kétülékes F130-ast. 4,5 literes 12 hengere 550 lóerős, végsebessége 320 km/h.

### FIAT

A legfontosabb, hogy jön a Punto, a hazai kép-





**A versenytársakhoz hasonlóan lefelé próbál kitérni a BMW: jön a 3-as sorozat 3 ajtóval**

#### **MERCEDES**

Szeptemberben átdolgozott S osztály kerül le a szalagról, emellett a gyári lopásvédelem és a szériában szerelt két légszák számít újdonságnak.

#### **MITSUBISHI**

Egy-egy motorváltozattól eltekintve nem várható lényeges újdonság.

#### **NISSAN**

Japánban lecserélik a 200 SX-et.

#### **OPEL**

A hazai piacon május közepén megjelenik az új Omega (I. 4. old.). Szintén késő tavasszal hozzák ki a levehető tetejű Calibrát, ősszel pedig ráncba szedett Astrát láthatunk az utakon. Módosítják a hűtőrácsot, az indexeket, az utasteret. Szeptemberben kihozzák a Corsa-alapokra épülő Tigrá kupét.

#### **PEUGEOT**

Háromajtós 306-ossal indítanak az év elején, amit kora tavasszal követ a kabrió. A 306 limuzin az új minibuszal együtt mutatkozik be a Párizsi Szalonon. Módosítják a 106-os és 605-ös sorozatot.

#### **RENAULT**

Kora tavasszal az európai piacon az első között érkezik hozzánk az R19-es utódja, az ötajtós Laguna. Legkisebb motorja 1,8 literes lesz (90 LE), a legerősebb 3,0 literes V6-os (170 LE). A szívós és a turbódízel egyaránt 2,2 literes (90 és 115 LE). 1 literes motort is kap a Twingo, felújítják a Cliót.

#### **ROVER**

Felújítják a 200-as sorozatot, bevezetik a 400-as kombit.

#### **SAAB**

Detroitban és Los Angelesben bemutatják a 900-as háromajtós kupéváltozatát, valamint a kabriót.

#### **SEAT**

Gyártásba vették a Cordobát, az Ibiza nyújtott, ötajtós változatát, hazai megjelenése tavaszra várható.

#### **SKODA**

Az év végére várható a Favorit-utód új karosszériával és motorral.

#### **SUBARU**

A tavasz során új Legacynak kell érkeznie. Már tavaly kapható volt az Impreza, késlekedik viszont a kis Vivio rendes árusítása.

#### **SUZUKI**

Újdonságról nincs hír.

#### **TOYOTA**

Több motorral s kabrióváltozatban is kihozzák az új Celicát. A Corolla és Carina sorozatot csak apróbb módosítások érintik.

#### **VOLKSWAGEN**

Minden az új Polo körül forog, amely három- és ötajtósként mutatkozik be az ősz elején. Eleinte csak 1,2 (50 LE), 1,4 (60 LE) és 1,6 (75 LE) literes benzinmotorokkal kapható, az 1,4-es dízel később érkezik.

#### **VOLVO**

Turbódízel is kínálnak a 400-ashoz, a nyár végén kis mértékben módosítják a 900-asok megjelenését.

viselet ígérete szerint még húsvét előtt megérkeznek. Olaszországban és több fontos piacon megkezdik a négyülékes kupé árusítását, a nyárra megjöhet a nyitható tetejű Punto. Párizsban megcsodálhatjuk a Spidert. A FIAT is bemutatja a Citroënnel már említett minibuszt, amelybe a Croma egységei, többek közt motorjai kerülnek.

#### **FORD**

A Fiesta körül februárban széles körű biztonsági intézkedéseket foganatosítanak, légszákot, övfeszítőt és oldalvédelmet kap a kisautó. A nyár során megjön a V6-os Mondeo, amelynek elejét máris módosítják. Így jár – nem először – az Escort is, amelynek műszerfalát is látványosabbá teszik. Ősszel alaposan átdolgozott Scorpio kerül piacra, a ferde hátút törlik a programból.

#### **HONDA**

Három, Amerikában már futtatott modell kerül az Óvilágba: a Civic kupé meg az Accord Aero-deck és Coupé. Az év végére vagy 1995 elejére jelzik a Super Shuttle minibusz érkezését. Ősszel bemutatják az ismét Rover-kooperációban készülő Concerto következő generációját.

#### **HYUNDAI**

A Mitsubishihöz elszakadva tervezték meg a Pony utódját, amelyet ősszel mutatnak be. A piacon megelőzheti ezt a H100 minibusz.

#### **KIA**

Magyarországon pillanatnyilag még nem képviselteti magát a márka, de több vállalkozó is készül a megdöbbenően olcsó, középkategóriájú kocsik behozatalára. Kínálatukban szerepel a négy- és ötajtós Sephia, ami mellett újdonság a Sportage terepjáró.

#### **JAGUAR**

Módosítanak az XJ sorozat karosszériáján, erősebb és takarékosabb motorokat vezetnek be a negyedik negyedévben.

#### **LADA**

Áprilisra módosított Nivát, az év végére pedig a Porscheval közösen kifejlesztett, meglepően gömbölyű Szamara-utód bemutatását ígérik.

#### **LANCIA**

Turbódízel kap tavasszal a Delta, szeptemberben pedig kijön a Dedra kombi. Négyszélepes öthengeresekkel mutatkozik be decemberben a tágasabbá és kényelmesebbé tett Thema. A FIAT minibusz luxusváltozata Lancia-márkajelvénnel jelenik meg.

#### **MAZDA**

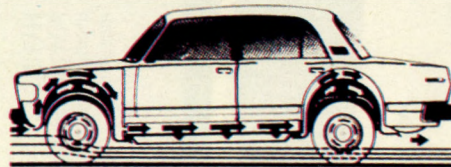
Lépcsőzetesen vezetnek be a 323-as utódjának változatait: először jön az ötajtós, majd a háromajtós és a limuzin. Megjelenik a piacon a tavaly bemutatott Xedos-9.





## Hat év után fenékpannellel együtt is! ALAPELJÁRÁSKÉNT FELHASZNÁLÁSRA FELKÍNÁLJUK ÖNÖKNEK

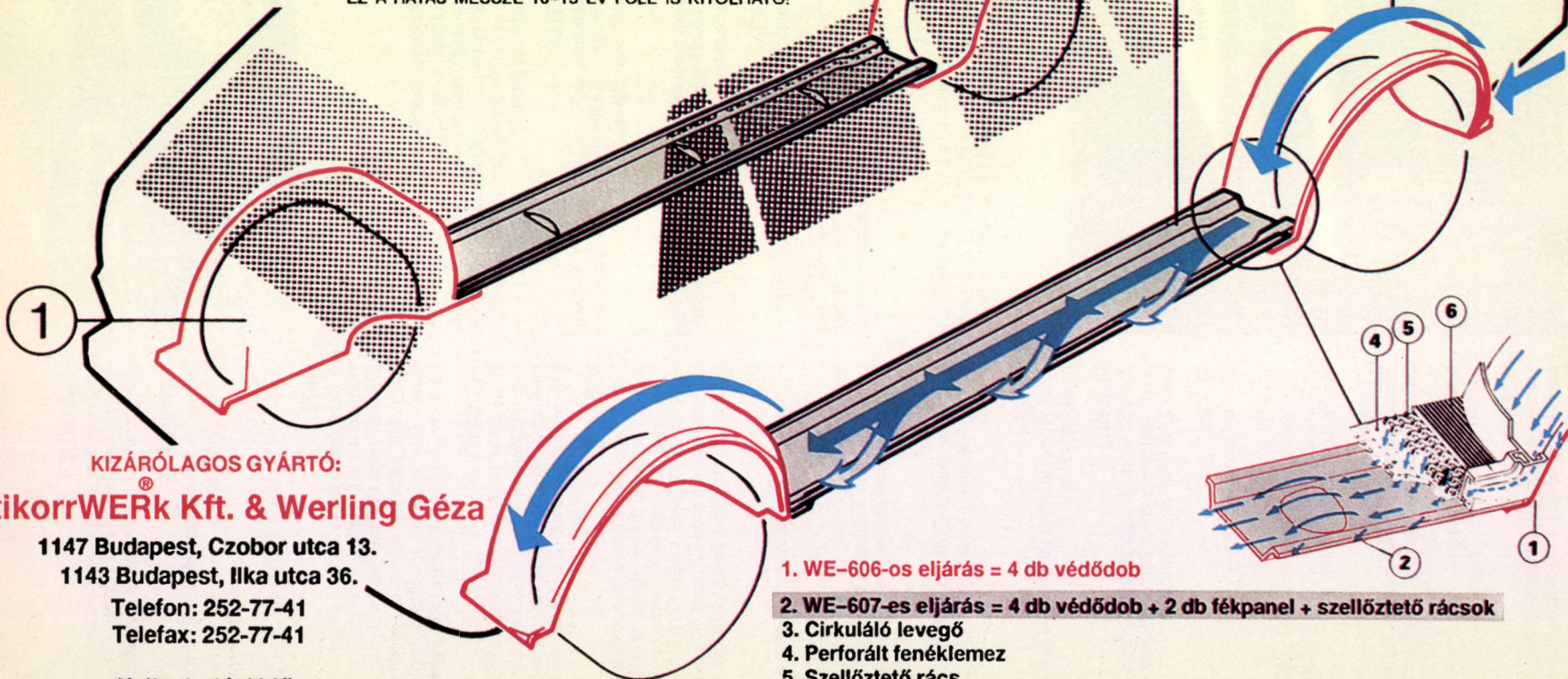
1989-ben Budapesti „B.N.V.” Nagydíjas  
1989-ben Nürnberg „I.E.N.A.” Aranyérmes  
1990-ben Pittsburg (USA) „INPEX” Ezüstérmes  
KIÁLLÍTÁSOK



### ELEKTROKÉMIAI KORROZÍÓ ELLENI VÉDŐRENDSZERÉT

ALKALMAZHATÓ BÁRMELY TÍPUSÚ SZEMÉLYGÉPKOCSINÁL, AUTÓBUSZNÁL, HASZONJÁRMÜNÉL STB.!

ÚJ VAGY NEM ÖREG GÉPKOCSIBA ÉPÍTVE  
A VÉDETT RÉSZEKEN A LEGSZÉLSŐSÉGESEBB ÜZEMKÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT  
MINDEN EGYÉB KEZELÉS ÉS KARBANTARTÁS NÉLKÜL IS LEGALÁBB 10,  
DE MINIMUM 6 ÉV ÁTHATÓ ÁLTALÁNOS KORROZIÓMENTESÉGET BIZTOSÍT!  
EZ A HATÁS MESSZE 10-15 ÉV FÖLÉ IS KITOLTHATÓ!



KIZÁRÓLAGOS GYÁRTÓ:

**AntikorrWERk Kft. & Werling Géza**

1147 Budapest, Czobor utca 13.

1143 Budapest, Ilka utca 36.

Telefon: 252-77-41

Telefax: 252-77-41

Nyitvatartási idő:

H-P 8.00-16.00 óráig

1. WE-606-os eljárás = 4 db védődob

2. WE-607-es eljárás = 4 db védődob + 2 db fékpanel + szellőztető rácsok

3. Cirkuláló levegő

4. Perforált fenéklemez

5. Szellőztető rács

6. Hangszigetelő gumiszőnyeg

Zsák és tartozék nélküli HAMISÍTVÁNYT NE VÁSÁROLJON!

### ÚJ AUTÓK ÁRAI

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

#### ALEKO

Bertinus Kft., Budapest V., Báthory u. 20.

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

#### ARO

Ceglédi Autójavító Kft.,  
Cegléd, Kosárhelyi út 2.

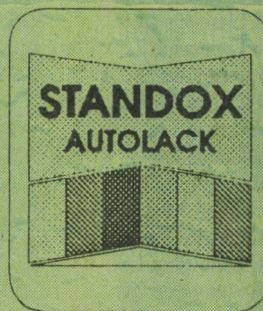
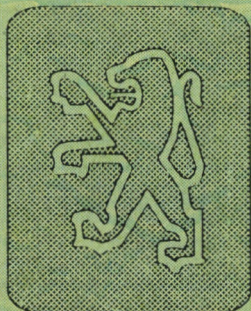
ARO 243 4 x 4	874
---------------	-----

#### AUDI

Porsche Hungária Kft.,  
Budapest XIII., Váci út 110.

80 1.6 Limited 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 16 V 2.0 kat.	4206
100 16 V 2.0 quattro kat.	4901
100 V6 2.6 kat.	4751
100 V6 2.6 quattro kat.	5493
100 V6 2.8 kat.	5622
100 V6 2.8 quattro kat.	6305
100 S4 2.2 quattro kat.	7859
100 TDI 2.5 kat.	4195
100 TDI 2.5 aut. kat.	4465
100 S4 4.2 quattro kat.	9338
100 Avant 2.0 kat.	3935
100 Avant 2.3 kat.	4366
100 Avant 2.3 quattro kat.	5325
100 Avant 16V 2.0 kat.	4505



1039. Bp. Szentendrei út 255.  
1039 Bp. Czetz János u. 96.  
1039 Bp. Árpád u. 29.  
Tel./Fax.: 188-5447

Adás-vétel



Fényezés



Javítás



Szállítás



PEUGEOT márkaszerviz  
Új PEUGEOT gépkocsik értékesítése,  
Alkatrész és festékárusítás  
Biztosítások ügyintézése  
Import nyugati autók adásvétele  
Cseré, lízing  
Fényezés a világhírű STANDEX  
festékekkel



## B&F

## KATALIZÁTOR

a tiszta levegőért

Brukner & Fodor  
International Discount Muffler  
Parts & Equipment Co.

ORSZÁGOS SZERVIZHÁLÓZATÁVAL ÁLL  
A KÖRNYEZETÜNKÉRT TENNI AKARÓ AUTÓSOK RENDELKEZÉSÉRE

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



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

Az árak 30 %-os kedvezményt tartalmaznak.

## PIAC

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.	4495

## BENTLEY

Valent British Motors,  
Budapest XII., Jagelló u. 24.

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

## BMW

Neményi Rt., Budapest  
IX., Könyves Kálmán körút 24/A

316i Limousine 1.6	2575
318i Limousine 1.8	3345
320i Limousine 2.0	3720
325i Limousine 2.5	4070
325td Limousine 2.5	3755
325tds Limousine 2.5	3960
316i Coupé 1.6	2685
320i Coupé 2.0	3950
325i Coupé 2.5	5225
M3 Coupé 3.0	8100
325i Cabrio 2.5	6110
518i Limousine 1.8	3500
520i Limousine 2.0	4025
525i Limousine 2.5	5430
530i Limousine 3.0	6550
M5 Limousine 3.8	11310
525td Limousine 2.5	3940
525tds Limousine 2.5	4265
518i Touring 1.8	3815
520i Touring 2.0	4320
525i Touring 2.5	5870
530i Touring 3.0	7005
M5 Touring 3.8	12005
525td Touring 2.5	4255
525tds Touring 2.5	4570
730i Limousine 3.0	6795
740iA Limousine 4.0	9410
750iA Limousine 5.0	12210
840CiA Coupé 4.0	11935
850CiA Coupé 5.0	14930
850CSi Coupé 5.6	18350

## CITROËN

Lézer Automobil Kft.,  
Budapest XIII., Dózsa Gy. út 61.

AX Ten	1181
AX First 1.1	1248
AX First D	1335
AX 14 TRS	1446

AX 14 TRD	1426
ZX Coupé 1.4i Reflex	1531
ZX 16V	2627
ZX Avantgarde	1625
ZX Volcane	2221
ZX Aura TD	2044
Xantia X 1.8	2304
Xantia SX 2.0	2726
Xantia VSX 2.0	2871
Xantia X D	2332
XM Presence 2.0	2593
XM Sensation 2.0	2847
XM Turbo Ambiance	3414
XM V6 24V	6005
XM TD 12 Ambiance	3486

## CHRYSLER

Chrysler Jeep Hungary Kft.,  
Budapest XIV., Mogyoródi út 32.

Vision 3.5	5930
Saratoga 3.0	3890
Voyager 2.5 SE	3450
Voyager 2.5 TD	4500
Voyager 3.3 SE	4600
Grand Voyager 2.5 TD	5800
Grand Voyager 3.3	5660
Jeep Cherokee 2.5	3450
Jeep Cherokee 4.0	4120
Jeep Grand Cherokee (Laredo)	6080
Jeep Wrangler 2.5	3370

## DAIHATSU

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

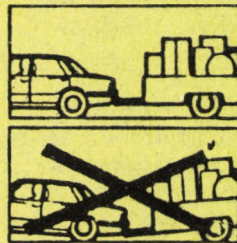
Cuore Standard 3 DR	799
Cuore De-Luxe 5 DR	870
Charade 1.0 CS	1000
Charade 1.0 TD	1150
Charade 1.3i CX	1170
Charade 1.3i Sedan	1270
Applause 1.6 Li	1450
Applause 1.6 Xi	1600
Feroza 1.6 EL-II EFi 4 x 4	2150

## FIAT

FIAT Auto Magyarország Kft.,  
Budapest XIII., Gogol u. 13.

Cinquecento 900	750
Panda 1.0 L kat.	799
Uno 1.0 ie kat.	869
Uno 1.0 ie kat.	935
Uno 1.1 ie S kat.	1036
Uno 1.4 ie S kat.	1096
Uno 1.7d S	1199
Tipo 1.4 ie kat.	1191
Tipo 1.6 S kat.	1316
Tipo 1.7 D	1377
Tempra 1.6 ie kat.	1407
Tempra 2.0 ie SX kat.	1927
Tempra 1.9 D	1540
Tempra 1.9 TD SX	1947
Tempra SW 1.6 ie kat.	1519
Tempra SW 2.0 ie SX kat.	2029
Tempra SW 1.9 D	1652
Tempra SW 1.9 TD SX	2059
Croma 2.0 ie kat.	2099
Croma 2.0 ie 16V kat.	2749
Croma 2.0 ie turbó kat.	3095
Croma 2.0 tdl	2229
Croma 2.5 td kat.	2679

LADA, VOLVO  
gépkocsijának hátsó  
tekericsrugóiba szereltesen  
segédrugóként légrugót



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

Vidékre utánvétellel is szállítunk.

A légrugók beszerelését  
a Közlekedési Főfelügyelet  
engedélyezte.

Ugyanitt személygépkocsi-  
gumiabroncs szerelése, javí-  
tása, értékesítése.

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



## FLEXABO KERESKEDELMI KFT.

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



Fiorella gömbcsuklók

Doduco autóvillamosság



Fifft lámpatestek



Rhíbo karosszéria elemek

E. Techno 1. izzítógyertyák

Schmitter porlasztócsúcsok



Löbro féltengelyek

Victory tömítések



Gates vezérműszíjak, ékszíjak

E.T.F. fékbetétek



Spica LODGE gyújtógyertyák

Cromodora visszapillantó tükrök



Savara levegő és olajsűrűk

Prandini vízpumpák



ATE fékalkatrészek

Kolbenschmidt motoralkatrészek

AUTÓALKATRÉSZNAGY- ÉS KISKERESKEDELE

A KNAUS lakókocsigyárral közös kooperációban készített KNAUS Country típusú lakókocsik teljes választékával, szervizével állunk vásárlóink rendelkezésére.

#### KNAUS Lakókocsigyár

kizárólagos magyar képviselője:

1046 Budapest  
IV., Vécsey u. 109.  
Telefon/fax: 169-4428

KNAUS lakókocsik,  
lakóautók, elárúsítókocsik  
kizárólagos eladása,  
lízingelése.

#### Lakókocsigyár:

Nagyoroszi,  
Felszabadulás út 112.

## 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

#### AUTÓMOSÓK:

kompresszor,  
gőzborotva,  
magasnyomású nyírózó,  
magasnyomású mosó  
nagyjavítása, javítása  
és karbantartása.

#### AUTÓSZERELŐK:

krokodilemelők  
és levegőgépek javítása.

#### GUMISZERELŐK:

centrírozógép és gumi-  
szerelő gép javítása.

## Chromacél Kft.

2085 Pilisvörösvár,  
Ady u. 1.

Tel.: 26/330-155/13 (üzem)

60/332-345 (igazgató)

Fax: 26/330-309

Ügyintéző: Csőke József



## BENDIX

ÉRTÉKESÍTÉSI AKCIÓ

Mercedes - Benz

3 446 Ft → 2 770 Ft

WV

2 021 Ft → 1 830 Ft

Ford

2 134 Ft → 1 930 Ft

Fiat

2 361 Ft → 1 820 Ft

A garancia 12 hónap  
km-korlátozás nélkül.

AUTÓVILLAMOSSÁGI  
ÁRUHÁZ

ZEUS INTERNATIONAL KFT.

Budapest, XIV., Zalaán u. 23.

Telefon: 252-4892

### FORD

Ford Hungária,  
Székesfehérvár, Aszalvölgyi út 3.

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 2.00 kombi	2970
Scorpio CLX 2.5 D	3303
Scorpio CLX 2.5 D kombi	3485
Scorpio Ghia 2.0	4000
Scorpio Ghia 2.0 aut.	4849

### HONDA

Royal Motor Kft.,  
Budapest XIII., Fáy u. 46.

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

### HYUNDAI

Hungaroserviz ISZ.  
Budapest XIV., Egressy út 17-21.

Pony LS 1.5	1165
Pony LS 1.5 aut.	1245
Scoupe LS 1.5i 12V	1520
Lantra GLS 1.6i 16V	1720
Sonata GLSi 2.0i	2365
Sonata Gold V6 3.0i aut.	2975

### JAGUAR

Jaguar Hungary Kft.,  
Budapest V., József A. u. 2.

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

### KORANDO

Nemzeti Sport-Autopress Kft.,  
Balatonfüred, Móricz Zs. u. 9.

Kallista ACM 2.0i	3949
Kallista AL 2.0i	4549

### LADA

HungaroLada Kft.,  
Budapest VIII., Könyves Kálmán krt. 76.

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

### LANCIA

Autoelit Kft.,  
Budapest XIII., Róbert Károly krt. 61-65.

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

## LAND ROVER

Landimex Kft.,

Budapest VIII., Baross u. 110.

Defender 90 Pick-Up 2.5 Tdi	2428
Defender 90 Hard Top 2.5 Tdi	2518
Defender 90 Station Wagon 2.5 Tdi	2729
Defender 110 Hard Top 2.5 Tdi	2783
Defender 110 Station Wagon 2.5 Tdi	3539
Defender 110 Station Wagon 3.5 V8	3300
Discovery Tdi	4086
Discovery Mpi	4225
Discovery 3.9 kat.	4765
Range Rover Vouge Tdi	6109
Range Rover Vouge 3.9 kat. aut.	6959
Range Rover Vouge LSE 4.2i kat.	10044

## MAZDA

Mazda Motor Hungary Kft.,

Budapest XIX., Hofher A. u. 38-40.

121 SV	1190
323 1.3i	1390
323 1.3i (4 ajtós)	1585
323 1.6i	1865
323F 1.6i	1945
323 1.6i kombi	1770
323 1.6i kombi 4 x 4	2085
626 1.8i	2400
626 2.0i	2790
626 2.0D	2625
626 2.0i 4 x 4	3505
626 2.0i kombi	2795
MX-3 1.6i	2380
MX-6 2.0i	3540
Xedos-6 16V	2790

## MERCEDES

MB-Auto Magyarország Kft.,

Budapest XIII., Kárpát u. 21.



**GT**  
AUTO ALARM

**CSÉPÁNY**  
ÉS TÁRSAI

**GEMINI**



Olasz távirányítású autóriasztók 11.500 Ft-tól

Központi ajtózárs 8.750 Ft-tól

Elektromos ablakemelők 16.000 Ft-tól

Magyarországi forgalmazó: Mahitron—Házi Kft.

Telefon: (06) 22/314-690

1104 Bp. Lavotta u. 30. ☎ 262-83-65

C 200 D	3509	Colt 1.3 ELI	1396
C 220 D	4020	Colt 1.6 GLXi	1723
C 250 D	4484	Lancer 1.3 GLI	1637
C 180	3619	Lancer 1.6 GLXi	1929
C 200	4199	Lancer 2.0 GLD	2048
C 220	5153	Lancer Combi 1.6 GLI	1756
C 280	5908	Lancer Combi 1.6 GLXi	1989
E 200 D	3896	Lancer Combi 2.0 GLD	2108
E 250 D	4768	Galant 1.8 GLI	2308
E 250 TD	5161	Galant 2.0 V6-24V	3426
E 300 D	5880	Galant 2.0 V6-24V 4WD 4WS	4896
E 200	4532	Galant 2.0 GL TD	2406
E 220	5523	Eclipse 2.0 GTi	3668
E 320	7086	Space Runner 1.8 GLXi	2507
E 500	14625	Space Runner 1.8 GLXi 4WD	3019
E 250 T D	5384	Sigma 3.0 V6	4572
E 300 T D	6587	Pajero MT 2.5 TD GL	3242
E 200 T	5185	Pajero Wagon 2.5 TD GL	3753
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	13362		
SL 280	12634		
SL 500	17594		

## NISSAN

Nissan Hungária,

Budapest III., Zay u. 24.

Micra 1.0 L	998
Micra 1.3 LX	1311
Micra 1.3 SLX	1521
Sunny 1.4 LX	1436
Sunny 1.6 SR	1676
Sunny 2.0 DLX	1753
Sunny Wagon 1.6 LX	1548
Sunny Wagon 2.0 DLX	1998
Primera 1.6 LX	1754
Primera 2.0 SLX	2623
100 NX 1.6 T	2023

## MITSUBISHI

Mitsubishi Motors Corporation,

Budapest I., Mészáros u. 48-54.



**AUTONETT KFT.**

**FŐKERESKEDŐ ÉS SZERVIZ**

**Bp. XXI., Védgát u. 45.**

**Tel.: 277-3755, 277-3761**

Környezetvédelmi felülvizsgálat, karosszéria javítás, fényezés.

Motorcraft-alkatrészek értékesítése, utánrendelése.

Minden kedves új gépkocsivásárlónknak:

— lízing, hitel: 30% előleg, négy év futamidővel

— bármilyen típusú használt gépkocsiját beszámítjuk

Személygépkocsik és kisáruszállítók  
értékesítése.

Időszakos műszaki vizsgáztatás  
vizsgára előkészítéssel,  
rendszercserével is.

Garanciális és garancián túli  
javítások.

Ha ezt a  
KUPONT  
is elhossa

**3,1%**

kedvezményt  
nyújtunk  
az új gépkocsi  
bruttó árából



**AUTONETT Kft.**

**Bp. XXI., Védgát u. 45.**

**Tel.: 277-3756**

**277-3761**

200 SX 1.8 Turbo	3594
Maxima 3.0 M/T	4315
Serena 1.6 SLX	2595
Serena 2.0 SLX	3285
Terrano II 2.4 LX H/T	3588
Terrano II 2.7 D LX H/T	3893
Patrol GR 2.8 TD LX H/T	4454
Patrol GR 2.8 TD LX Wagon	4909

### OLTCIT

Cél Motors Kft.,  
Budapest XII., Eötvös u. 13–15.

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

### OPEL

Opel General Motors Hungary,  
Budapest II., Kapás u. 11–15.

Corsa City 1.2i	917
Corsa Swing 1.2i	968
Corsa Swing 1.5 D	1160
Corsa Swing 1.5 TD	1243
Corsa Swing 1.4i	1033
Astra GL 1.4i	1175
Astra GL 1.6i	1240
Astra GL 1.7 D	1268
Astra GL 1.7 TD	1554
Astra GL 1.4i Caravan	1282
Astra GL 1.6i Caravan	1347
Astra GL 1.7 D Caravan	1375
Astra GL 1.7 TD Caravan	1661
Astra GSI 2.0i	2341
Astra GSI 2.0i 16V	2844
Astra Cabrio 1.4i SE	2387
Astra Cabrio 2.0i	2907
Vectra 1.6i	1645
Vectra GL 1.7 D	1704
Vectra GL 1.7 TD	1911
Vectra GL 1.8i	2070
Vectra GL 2.0i	2343
Vectra GL 2.0i 16V	3043
Vectra GT 2.0i	2646
Vectra 2.0i turbó	3977
Calibra 2.0i	3073
Calibra 2.0i 16V	3373
Calibra 2.0i turbó	4343
Omega GL 2.0i	2406
Omega GL 2.3 D	2696
Omega GL 2.3 TD	2881
Omega GL 2.4i	2844
Omega GL 2.6i	3379
Omega GL 3.0i 24V	3506
Omega GL 2.0i Caravan	2564
Omega GL 2.3 D Caravan	2899
Omega GL 2.3 TD Caravan	3039
Omega GL 2.6i Caravan	3537
Omega GL 3.0i Caravan	4022
Omega GL 3.0i 24V Caravan	4233

Frontera Sport 2.0i 4 × 4	2594
Frontera 2.4i 4 × 4	3239
Monterey 3.1 TD 4 × 4	4256
Monterey 3.2i V6 4 × 4	4335

### PEUGEOT

Peugeot Hungária Kft.,  
Budapest I., Hegyalja út 7–13.

106 XN 1.0 kat.	1124
106 XN 1.2 kat.	1237
106 XSI 1.4 kat.	1845
106 XND 1.4 D	1335
205 Junior 1.0	910
205 GL 1.2 kat.	1358
205 GLD 1.8 D	1629
306 XND 1.9 D	1699
306 XN 1.2 kat.	1368
306 XN 1.4 kat.	1459
306 XR 1.6 kat.	1634
306 XR 1.8 kat.	2184
405 GL 1.6 kat.	1817
405 GLD 1.9 D	2081
405 GR 1.8 kat.	2473
405 SRI 2.0 kat.	2774
405 MI 16 2.0 kat.	3814
605 SLI 2.0	3152
605 SLDT 2.1 D	3668
605 SRI 2.0 kat.	3473
605 SV3 M 3.0 kat.	5798

### RENAULT

Renault Hungária Kft.,  
Budapest XI., Hegyalja u. 7–13.

Twingo	1086
Clio RL 1.2 kat.	1229
Clio RL 1.9 D kat.	1443
Clio RN 1.2 kat.	1313
Clio RN 1.4 kat.	1337
Clio RN 1.9 D kat.	1562
Clio 1.7 16V kat.	2235
R 19 RL 1.4 kat.	1400
R 19 RL 1.9 D kat.	1658
R 19 RN 1.4 kat.	1575
R 19 RN 1.9 D kat.	1822
R 19 1.8 16V kat.	2802
R 19 Cabrio RT 1.8 kat.	3088
R 21 GTS 1.7 kat.	2178
R 21 GTX 2.0 kat.	2339
R 21 GTD 2.1 kat.	2283
R 21 2.1 turbódízel kat.	2629
Nevada RTD 2.1 kat.	2474
Nevada RT 17 1.7 kat.	2411
Nevada RTdT 2.1 kat.	2870
Safrane RN 2.0 8S	3200
Safrane RT 3.0 V6	5064
Espace RN DT 2.1 kat.	3530

# BOVI

## Sportmarketing RACING

1994-ben először  
Magyarországon

### OPEL ASTRA KUPA

Ehhez keresünk:

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

### FORMULA—3-hoz

magyar és nemzetközi  
futamokra:

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

### FORMULA FORD 2000-hez

- versenyzőket,
- támogatókat.

Jelentkezési határidő  
1994. március 15.

Felvilágosítás:

Budapest VI., Teréz krt. 55.  
Tel.: 269-5239  
Fax: 269-5238

Rádiótelefon: 06-60-329-881

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

Tréning lehetőséget  
biztosítunk hazai és  
külföldi pályákon,  
komplett ellátással.

Vállaljuk megrendelés alapján  
versenyaútók behozatalát.

# Europcar

## A világ 84 országában bérelhet autót forintért

Címünk: 1082, Budapest, Üllői út 60–62.  
Telefon: 113-0207, Tel./Fax: 113-1492  
Telex: 22 26 28

Express 1.2 kombi kat.	1409
Express 1.9 D break	1813

## ROLLS-ROYCE

**Valent British Motors,  
Budapest XII., Jagelló u. 24.**

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

## ROVER

**Valent British Motors  
Budapest XII., Jagelló u. 24.**

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

## SAAB

**Wallis Holding,  
Budapest XIII., Klapka utca 9.**

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

## SEAT

**Porsche Hungária Kft.,  
Budapest XII., Váci út 110.**

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

Toledo GT 1.8i 16V kat.	2912
Toledo GLX 2.0i kat.	2399
Toledo GT 2.0i kat.	2576
Toledo GL 1.9 TD kat.	1719
Marbella CLX kat.	903
Marbella Jeans kat.	856
Marbella Street kat.	844
Terra Combi kat.	1189

## SKODA

**Autó Hungária Kft.,  
Budapest V., Régi posta utca 5.**

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

## SUBARU

**Subaru Autószalon,  
Budapest VI., Liszt F. tér 11.**

Vivio 0.7 4WD	1148
Justy 1.0 4WD	1290
Justy 1.2 4WD	1435
Justy 1.2 4WD aut.	1535
Libero 1.2 4WD	1530
Legacy 2.0 4WD Sedan	2398
Legacy 2.0 4WD kombi	2590
Legacy 2.0 4WD kombi aut.	2862
Legacy 2.2 4WD Sedan	3270
Legacy 2.2 4WD Sedan aut.	3440
Legacy 2.2 4WD kombi	3490
Legacy 2.2 4WD kombi aut.	3660
Legacy 2.0 4WD Sedan turbó	3934
Legacy 2.0 4WD kombi turbó	4140
SVX 3.3 4WD	6360

## SUZUKI

**Magyar Suzuki Rt.,  
Esztergom, Schweidel J. u. 52.**

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

## TAVRIA

**Bertinus Kft.,  
Budapest V., Báthory u. 20.**

Tavria	420
Tavria Happy	470

## TOYOTA

**Toyota Motor Hungary Kft.,  
Budapest XXI., Szabadkikötő u. 4.**

Corolla Sedan XLi 1.4	1585
Corolla Sedan XLD 2.0 D	1704
Corolla Liftback XLi 1.4	1694
Corolla Hatchback XLi 1.5	1525
Corolla Hatchback XLD 2.0 D	1600
Corolla Wagon XLi 1.4	1617
Corolla Wagon XLD 2.0 D	1907
Carina-E Sedan XLi 1.6	2003

Carina-E Sedan XLD 2.0 D	2216
Camry Sedan GXL 2.2	3598
Camry Sedan GX 3.0 V6	4097
Hiace Combi 2.0	2206
Hiace Combi D 2.4	2570

## VOLKSWAGEN

**Porsche Hungária,  
Budapest XII., Váci út 110.**

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

## VOLVO

**Denzel Hungária,  
Bp. VI., Andrassy út 8.**

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

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

# ÚJ HASZONJÁRMŰVEK

(kisáruszállítók) árai a vezérképveleleteknél



## ARO

Ceglédi Autójavító Kft., 2700 Cegléd, Kosárhegyi út 2.

ARO 320 4 × 2	610
ARO 320 4 × 4	660
ARO 243 4 × 4 zárt	699

## CITROËN

Lézer Autómobil Kft., Budapest XIII., Dózsa Gy. út 61.

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

## DAIHATSU

Daihatsu Vezérképvelet, Budapest XIV., Dózsa Gy. út 19.

Hijet PickUp	696*
--------------	------

## FIAT

FIAT Autó Magyarország Kft., Budapest XIII., Gogol u. 13.

Uno Van	850
Uno Van 1.7 D	1095
Marango D	1420
Marango TD	1580
Fiorino Furgon	936
Fiorino Panorama D	1394
Talento Furgon D	1704
Talento Supercombi D	2075
Ducato 1.0 Furgon 1.9 D	2778
Ducato 1.0 Supercombi 1.9 D	2175
Ducato 1.0 Panorama 2.5 TD	3080
Ducato 1.4 Furgon 2.5 D	1784
Ducato 1.4 Minibusz 2.5 D	3069
Ducato 4 × 4 Furgon 2.5 D	2615
Ducato 4 × 4 Supercombi 2.5 D	3022
Ducato Maxi Furgon 2.5 D	2399
Ducato Maxi Combinato 2.5 TD	2286

## FORD

Ford Hungária, Székesfehérvár, Aszalvölgyi út 3.

Fiesta Furgon 1.1i kat.	1203
Fiesta Furgon 1.8 D	13.42
Courier Furgon 1.3i kat.	1323
Courier Furgon 1.8 D	1431
Courier Combi 1.3i kat	1447
Courier Combi 1.8 D kat.	1716
Escort 60 Furgon 1.3	1303
Escort 60 Furgon 1.8 D	1535
Transit 100 SWB 2.0 zárt	2027
Transit 100 SWB 2.5 D zárt	2118
Transit 150 SWB 2.5 D zárt	2409
Transit 190 LWB 2.5 D zárt	2774
Transit 120 SWB 2.5 D alváz platóval	2223
Transit 190 LWB 2.5 D alváz platóval	2570
Transit 150 LWB 2.5 D d. kabin, alv., plató	2833
Transit 190 EF LWB 2.5 D d. kabin, alv., plató	3057

Transit 100 SWB 2.0 kombi	2094
Transit 100 SWB 2.5 D kombi	2292
Transit 150 SWB 2.5 D kombi	2472
Transit 100 SWB 2.0 kombi-furgon	2871
Transit 9 szem. busz 2.5 D	3637
Transit 12 szem. busz 2.5 D	3637
Transit 15 szem. busz 2.5 D	3940

## HYUNDAI

Cél Motors Kft., Budapest XII., Eötvös u. 13–15.

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.

4 R	1549*
4 RS	1629*
5 R	1599*
5 RS	1749*
6 R	1599*
6 RS	1749*
9 R	1599*
9 RS	1749*
Ambulance	1749*
Family R	1699*
Family RS	1799*

## LAND ROVER

Landimex Kft., 1082 Budapest, Baross u. 110.

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 VB	2684*

## MAZDA

Mazda Motor Hungary, Budapest VI., Andrassy út 14.

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

## MERCEDES

MB Auto Magyarország, Budapest XIII., Kárpát u. 21.

MB 100 D platós	2047*
MB 100 D dobozos	2044*
MB 100 D zárt, félig üvegezett	2125*
MB 100 D körbe üvegezett	2938*
MB 208 D 2,55t zárt	2223*
MB 208 D 2,8t zárt	2301*
MB 210 D 2,55t zárt	2345*
MB 210 D 2,8t zárt	2422*
MB 308 D 3,2t zárt	2369*
MB 308 D 3,5t zárt	2338*
MB 308 D 3,5t zárt, magasított tetővel	2808*

MB 310 D 3,2t zárt  
 MB 310 D 3,5t zárt  
 MB 310 D 3,5t zárt, magasított tetővel  
 MB 210 2,55t platós  
 MB 210 2,8t platós  
 MB 310 3,2t platós  
 MB 310 3,5t platós  
 MB 208 D 2,55t platós  
 MB 208 D 2,8t platós  
 MB 210 D 2,55t platós  
 MB 210 D 2,8t platós  
 MB 210 2,8t körbeüvegezett  
 MB 310 3,5t körbeüvegezett  
 MB 208 D 2,8t körbeüvegezett  
 MB 308 D 3,5t körbeüvegezett  
 MB 310 D 3,5t körbeüvegezett  
 MB 308 D 3,5t platós

## MITSUBISHI

Mitsubishi Motors Corporation, Budapest I., Mészáros u. 48—54.

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.

Urvan 2.0 Panel Van 1324\*  
 Urvan 2.5 D Panel Van 1424\*  
 Urvan 2.5 D Window Van 1699\*  
 Sunny Van 1.6 1200\*  
 Sunny Van 1.7 D 1250\*  
 Pick Up 2.5 D King Cab 4WD 1595\*  
 Pick Up 2.5 D Double Cab 4WD 1970\*  
 Trade 2.0 D Van 1554\*  
 Vanette 1.5 Van Practic 1241\*  
 Vanette 2.0 D Van Practic 1436\*

## OLTCIT

Cél Motors Kft., Budapest XII., Eötvös u. 13—15.

Tranzit 359

## OPEL

General Motors Hungary, Budapest II., Kapás u. 11—15.

Astra Del Van 1.4i 1018\*  
 Astra Del Van 1.6i 1072\*  
 Astra Del Van 1.7 D 1168\*  
 Midi Panel Van 2.0 1381\*  
 Midi Panel Van 2.2 D 1451\*  
 Midi Window Van 2.0 1473\*  
 Campo 2.5 D 4 × 2 1282\*  
 Campo 2.5 D 4 × 4 1556\*  
 Campo 2.5 D Sport 4 × 2 1360\*  
 Combo 1.2i 872\*  
 Combo 1.4i 924\*  
 Combo 1.7 D 1036\*

## PEUGEOT

Peugeot Hungaria Kft., Budapest I., Hegyalja út 7—13.

J5 zárt ksz 1.9 D 1807  
 J5 zárt ksz 2.0 1795  
 J5 busz sup 2.0 2781  
 J5 busz sup 2.5 D 2982  
 J5 busz sup 4 × 4 2.5 D 3630  
 J5 busz lux 2.0 2904

2490\*  
 2584\*  
 2931\*  
 2005\*  
 2083\*  
 2131\*  
 2244\*  
 2130\*  
 2207\*  
 2251\*  
 2328\*  
 3018\*  
 3234\*  
 3124\*  
 3400\*  
 3616\*  
 2368\*  
 J5 busz lux 2.5 D 3101  
 J5 zárt ksz 2.0 1922  
 J5 zárt ksz 2.5 D 2078  
 J5 zárt ksz 4 × 4 2.5 D 2628  
 J5 alváz-kabin R 2.0 1740  
 J5 alváz-kabin R 2.5 D 1903  
 J5 alváz-kabin R 2.0 D 2375  
 J5 alváz-akbin H 2.5 D 1939  
 J5 plató-kabin R 2.0 1641  
 J5 plató-kabin R 2.5 D 1810  
 J5 plató-kabin H 2.0 1681  
 J5 plató-kabin H 2.0 D 1847

## RENAULT

Renault Hungária Kft., Budapest I., Hegyalja u. 7—13.

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

## SEAT

Porsche Hungária, Budapest XIII., Váci út 110.

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

## SKODA

Auto Hungária Kft., Budapest V., Régi posta u. 6.

Forman Praktik 797  
 Forman Plus 808  
 Pick Up (felép. nélk.) 770  
 Pick Up (mű. felép.) 856  
 Pick Up (fém felép.) 861

## TOYOTA

Toyota Motor Hungary Kft., Budapest XXI., Szabadkikötő út 4.

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\*

## VOLKSWAGEN

Porsche Hungária, Budapest XIII., Váci út 110.

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

A csillaggal jelölt árak az áfát nem tartalmazzák.

# ALAPÍTVÁ: 1948

JANUÁR

H	3	10	17	24	31
K	4	11	18	25	
Sz	5	12	19	26	
Cs	6	13	20	27	
P	7	14	21	28	
Sz	1	8	15	22	29
V	2	9	16	23	30

FEBRUÁR

	7	14	21	28
1	8	15	22	
2	9	16	23	
3	10	17	24	
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	

MÁRCIUS

	7	14	21	28
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	

ÁPRILIS

	4	11	18	25
1	5	12	19	26
2	6	13	20	27
3	7	14	21	28
4	8	15	22	29
5	9	16	23	30
6	10	17	24	

MÁJUS

	2	9	16	23	30
1	3	10	17	24	31
2	4	11	18	25	
3	5	12	19	26	
4	6	13	20	27	
5	7	14	21	28	
6	8	15	22	29	

JÚNIUS

	6	13	20	27
1	7	14	21	28
2	8	15	22	29
3	9	16	23	30
4	10	17	24	
5	11	18	25	
6	12	19	26	

JÚLIUS

	4	11	18	25
1	5	12	19	26
2	6	13	20	27
3	7	14	21	28
4	8	15	22	29
5	9	16	23	30
6	10	17	24	31

AUGUSZTUS

	1	8	15	22	29
1	2	9	16	23	30
2	3	10	17	24	31
3	4	11	18	25	
4	5	12	19	26	
5	6	13	20	27	
6	7	14	21	28	

SZEPTEMBER

	5	12	19	26
1	6	13	20	27
2	7	14	21	28
3	8	15	22	29
4	9	16	23	30
5	10	17	24	
6	11	18	25	

OKTÓBER

	3	10	17	24	31
1	4	11	18	25	
2	5	12	19	26	
3	6	13	20	27	
4	7	14	21	28	
5	8	15	22	29	
6	9	16	23	30	

NOVEMBER

	7	14	21	28
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	

DECEMBER

	5	12	19	26
1	6	13	20	27
2	7	14	21	28
3	8	15	22	29
4	9	16	23	30
5	10	17	24	31
6	11	18	25	

**MINDEN MÁSODIK  
SZERDÁN:**

**autó  
motor**

**AZ ORSZÁG LEGNAGYOBB  
PÉLDÁNSZÁMÚ  
AUTÓS-MOTOROS KÉTHETILAPJA**

SUZUKI SWIFT 1.3 GL SEDAN



# HÓTAPOSÓNAK IS JÓ

**Legutóbb lapunk 1993/25-ös számában foglalkoztunk a Suzuki Swift Sedannal. A tartós tesztre hozzánk érkezett kocsit akkor az őszi időjárásban próbáltuk, tapasztalatainkat megírtuk. Most a téli hetek során szerzett észrevételek kerülnek sorra, mert igaz, hogy „hol van már a tavalyi hó?” – viszont erre az évre is jutott bőven az eleddig oly kurta évszaktól az autósoknak.**

A Suzuki Sedan „bírt” a telet. A frissen leesett hóban – Michelin abroncsainak is köszönhetően – jól eleveckélt, néha egészen mélynek tűnő buckákból is kimászott. A csillaggarázból indulva valóban első kulcsmozdulatra reagált, vagyis duruzsolni kezdett a motor. A fogyasztás a városi használatnak megfelelően alakult, legalábbis nem volt nagyobb a vártnál. Vegyük sorjában a tapasztalatokat.

A fűtőberendezés nem kényeztette el az orosz autók kályháihoz szokott utasokat. Teljes terhelésnél az ablakok párasodását igen nehéz volt megakadályozni. Amíg a hátsó fűtőszál gyorsan és tartósan tisztán tartotta a hátsó szélvédőt, az oldalablakok folyamatosan megkivánták a törölgetést – már ha igény volt a nézegetésre.

Az elektromos berendezés, a világítás egyformán megbízhatóan működött. Miután nem sikerült teljesen meggyógyulnia a rakoncátlanul működő, bekapcsolt lámpákra figyelmeztető sípnak, igazából nem tudjuk megmondani, hogy miként reagál normális helyzetben. Nálunk ugyanis szinte mindegyik állapotában sívított, így biztosan sosem felejtettük el viharsebesen kihúzni az indítókulcsot, még mielőtt a távozásra gondolni mertünk volna.

Egy kellemetlen hiányossággal szembesültünk téli vezetésünk során – ez pedig a belső tükör állíthatósága. Sajnos a berendezés nélküli a mindenhol máshol megszokott, vakítás elleni védekező állást. Miután Magyarországon ma még a nemzeti sport kategóriába tartozik az összevissza

világítás, nagyon hiányzott a kis kapcsoló, amellyel a hátulról az egekbe (és a tükrön keresztül a szemünkbe) verő fényszóróval közlekedő jármű vakító hatását csökkenteni lehet. Az már megszokott, hogy az autók egy része „kanalásra” (fordítva) kötött lámpával közlekedik. Szörnyűbb ennél, amikor nem halogénfényszórókat szolgáló fényszóróházba bekötnek, átforsztanak halogénizzókat. Valami túlvilági fényárban úszik így a táj, vakul rendesen a környék összes autója – és állítom, hogy a vezető se lát sokat, legalábbis abból, ami előtte történik. Még e fényességtémakörhöz tartozik, hogy a csomagter-megvilágítást igazán lehet értékelni abban az évszakban, amikor az autós sötétben indul és érkezik, és nem kell állandóan rákász módra kotorászni, mi hol van a csomagterben.

Általános, vagyis az időjárástól független viszont az a gond, hogy a csomagtartó-

**A csomagteret fő  
figyelmet ig**

## MŰSZAKI ADATOK

### SUZUKI SWIFT 1.3 GL SEDAN

**MOTOR.** Négyhengeres, soros Otto-motor, elől keresztben elhelyezve (G13BA). Könnyűfém blokk és hengerfej. OHC vezérlés fogasszíjhajtással. Elektronikus befecskendező, lambda-szondás katalizátor. Összlökettérfogat: 1298 cm<sup>3</sup>, furat: 74 mm, löket 75,5 mm. Sűrítési viszony: 9,5. Legnagyobb teljesítmény (ECE): 50 kW (68 LE), 6000/min. Legnagyobb nyomaték (ECE): 99 Nm, 3500/min.

**ERŐÁTVITEL:** Egytárcsás, száraz kuplung, öt fokozatú, mechanikus sebességváltó.

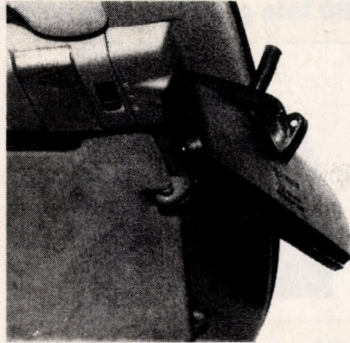
**FUTÓMŰ:** Elöl-hátul független kerékfelfüggesztés; elől rugós tag háromszög keresztlengőkarral, stabilizátorral; hátul egy ferde és egy keresztlengőkar, tekercsrugó, teleszkópos lengéscsillapító. Kétkörös, hidraulikus szervofék, elől szellőztetett tárcsafék, hátul dobfék. Fogasléc kormányozható: a legkisebb fordulási kör nyomátmérője: 9,6 m.

**KAROSSZÉRIA:** Saját tömeg: 825 kg. Megengedett ösztömeg: 1260 kg. Teherbírás: 435 kg. Üzemanyag-tartály: 40 liter.

**MÉNTELTJESÍTMÉNYEK:** Gyorsulás 0-100 km/h (s) 13,0. Végsebesség (km/h) 165 (saját mérés: 157).

**FOGYASZTÁS:** (95-ös ölmozatlan, l/100 km) 90 km/h 4,2, 120 km/h 5,8, város 6,3 (gyári adatok). Tesztátlag: 6,3 (vegyes forgalom).

Komoly gond a belső tükörnél a vakítás elleni kapcsoló hiánya



A tükröt – zimankóban is – kézzel kell kívülről állítani

fedél nyitására nem sikerült valami európai megoldást találni. Mi is a probléma? Ha nem kellő lendülettel nyomja fel a csomagterfedelt az ember, gyorsan visszazuhan, s kellemetlen kézsérüléseket is okozhat. Nem érződik az sem, hogy valamiféle csillapító-rögzítő segédberendezés szolgálna a fedélpántok civilizált munkáját. Így aztán két kezet és fokozott figyelmet kíván a hátsó „traktus” fedelének használata.

A mindennapi használat során a karosszérián csak ez az egy fájdalmas pont akadt. A mélyen ülő, a gokarthoz hasonló felépítményű jármű sosem sározta össze be- és kiszálláskor a hosszú téliabátokat, ami sok drágább típusról nem mondható el.

A zárok mindegyike megbízhatóan működött. Volt persze reggel, amikor az ajtóborító gumiszigetelés csak némi nógatásra volt hajlandó elválni az ajtókerettől, de erről a kocsizárából nem tehet. Ha a hirtelen betörő tél előtt még megkentük volna egy kis glicerinnel, nincs ez a nemkívánatosan tartós kapcsolat.

A hagyományosan működő ablakmozgató mechanizmusok közül a vezető oldalon lévő makrancoskodott néha. Egészen pontosan egy pillanatra mintha befeszült volna az emelő, majd halk pattanással en-

gedett, csak így lehetett további munkára fogni.

Tapasztalatainkat összefoglalva: a kocsi télen is megállta a helyét. Nem vesztett kellemes tulajdonságaiból: a fűgéségéből és alacsony fogyasztásából a nagyobb igénybevétel jelentő téli időszakban sem. A teljes tesztidőt tekintve kimondható, hogy megbízható partnere lehet azoknak a magyar autósoknak, akik nem középkategóriás nyugati kocsiból ülnek át a kis Suzukiba. S ha már szóba került a nemzeti érzület: nem lehetne például egy apróság, emblémával, stilizált jelképpel kifejezni a hovatartozást? Ezek a kocsik már elkerülnek Európába. Szégyellik?

KÉKESI GYÖRGY

# PIRELLI - Pásztóy

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



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

**P-Pásztóy Kft.**

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

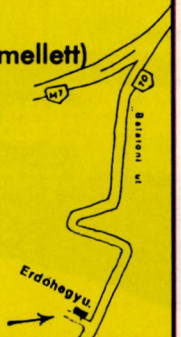
Kapható továbbá:

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

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



**gumival a legjobb nyomon jár!**



## CARIMP

Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.



**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.

# 120-szal a belvárosban?!

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

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

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

**Saldo**

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

**Amit tudni akarsz a KRESZ-ről**



# Nyugati minőség keleti áron!

MADE IN SLOVÁKIA

**MATADOR**<sup>®</sup>  
TYRE FOR YOUR CAR



Gyári képviselő:

MARUZS PRINT Magyar-Kanadai Kft.

3100 SALGÓTARJÁN, Füleki út 68.

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

Kérjen katalógust • árlistát

Viszonteladókhoz hához szállítás!

**EXPORT KONSZIGNÁCIÓRÓL**



**Kényelmes és biztonságos vezetés minden évszakban**

Személygépkocsik és egyéb járművek klimatizálása (Diavia)  
Járműfűtő berendezések (Eberspächer)  
Szállítójárművek raktérhűtése (Thermo King, EUROFRIGO)  
Riasztók  
Beépítés, forgalmazás, szervíz



**Eberspächer**

**Teremtsen megfelelő hőmérsékletet járművében, mielőtt elindul**

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

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

**GÁZAUTÓVAL  
a tisztább levegőért**



**a települések levegőszennyezettsége  
egyötödére-egytizedére csökkenthető, sőt  
a költségmegtakarítás 25-50%!**

Benzinüzemű személygépkocsik átállítása vegyes-földgáz-benzin; p.b. gáz-benzin üzemre.  
Diesel autóbuszok, haszongépjárművek átállítása vegyes-földgáz-dieseltölaj- és tisztta földgázüzemre.  
GÁZAUTÓHÍD KFT.  
Debrecen, Szoboszlói u. 4-6.  
Tel.: 52-310-989  
Debrecen, Vámospércsi út 1.  
Tel.: 52-310-721  
Földgáz és p.b. gáz töltőállomások kulcsrakész telepítése  
AUTÓ-HÍD RT.  
Budapest XI., Thán Károly u. 3-5.  
Tel.: 166-6990  
Telefax: 166-7076



**KÖRNYEZETBARÁT, OLCSÓ, BIZTONSÁGOS, KORSZERŰ!**

# ISKOLA A JÖVŐ HATÁRÁN

CSONKA JÁNOS ÖRÖKÉBEN

Csonka János nevének említésekor legtöbbünknek a *Bánki Donáttal* együtt kifejlesztett karburátor jut az eszünkbe. Csonka János hosszú élete során azonban nemcsak ezt tette le az asztalra, ő tekinthető a magyar autógyártás egyik megteremtőjének is. Ezenkívül jelentős szerepet vállalt a mérnökképzésben, amelyben több, akkor forradalmi újítást vezetett be. Ilyen volt például az a gondolat, hogy a hallgatók a műhelygyakorlatok során ne értelmetlen, csak bizonyos műveleteket gyakorló, hanem valódi, értéket előállító munkát végezzenek.

Csonka János ismerhette a mondást: az élet a legjobb tanítómester, valószínűleg ezért is vezette be műhelyeiben azt a rendszert, amely szakértő mérnökök egész sorát küldte az iparba. A kiváló szakember munkásságát ismerve nem csodálkozhatunk azon, hogy a főváros egyik autóiipari műszaki és szakközépiszkolája az ő nevét vette fel.

A Csonka János Műszaki Szakközépiszkolában minden, az autókkal kapcsolatos szakmában képeznek szakembereket. Az iskolapadból ifjú autószerelők, karosszerialakatosok, autóvillamossági szerelők és fénnyezők kerülnek ki az életbe, ahol minden valószínűség szerint nagyszerűen megállják a helyüket. Mondhatjuk ezt bizton azért, mert amellet, hogy az iskola felszerelése rendkívül korszerű, átvették a névadó szellemét is. A tanműhelyben a diákok valódi autókön valódi munkát végeznek, és nem próbadarabokat készítenek. A lakatosműhelyben Ikarus-kipufogódobokat gyártanak, a karosszerialakatosműhelyben autókat állítanak helyre, amelyeket azután a saját fénnyezókamrában festenek le. Természetesen szerelést is végeznek, sőt beállításokat is, felhatalmazták őket zöldkártya kiadására.

Így a tanulók már az iskolában találkozhatnak azzal, hogyan kell a munkát felvenni, hogyan kell a megrendelővel tárgyalni, aki esetleg észrevételeit is közli. Nem egyszerűen egy osztályzattal bírálódik el – laboratóriumi elzártságban – az elvégzett munka, hanem a megbízó véleménye adja meg a döntést.

A képzést, mint már említettük, nagymértékben segíti a nagyszerű felszerelt-

ség. A karosszerialakatos-műhelyben lézeres húzatópád, különböző típusú hegesztőberendezések állnak rendelkezésre, egyrészt a gépek sokféleségének, másrészt alkalmazhatóságuk bemutatására. A fénnyezőműhelyben fénnyező- és szárítókamra segíti az oktatást és a jó minőségű munkavégzést.

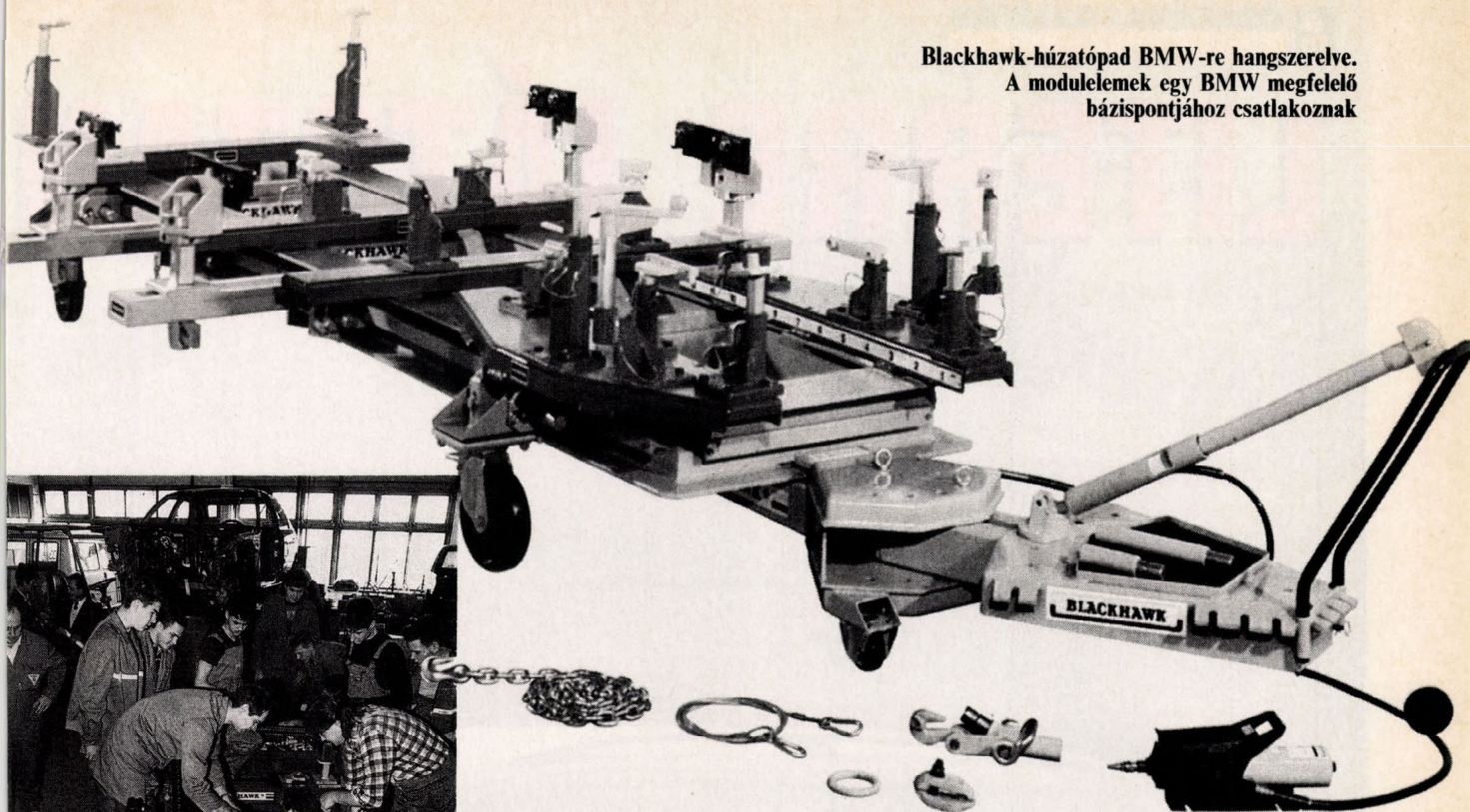
A legkorszerűbb, mondhatni naprakész felszerelése azonban az autóvillamossági szerelők oktatótermének van. Ennek magyarázata természetesen az, hogy manapság az autók elektronikai berendezései fejlődnek a leginkább. A félvezetőtechnika, majd a számítógépek megjelenése kötelezővé tette a szakma reformját. Erre a fejlődésre rendkívül gyorsan reagált a Csonka János Ipari Szakmunkás- és Szakközépiszkola. Olyan korszerűen berendezett oktatókabinetet hoztak létre, amelyben a legmagasabb szinten folyhat a tanítás. Minden munkahelyhez tartozik egy számítógép és egy műszeres mérőtáska, amit oszcilloszkóp egészít ki. A számítógépen – oktatócsomagok segítségével – model-

lezhetők és bemutatathatók az elektronikai áramkörök és kapcsolások. A mérőtáskákhoz olyan panelek tartoznak, amelyeken a gépkocsik elektromos berendezéseit egyszerűsített formában valószínűsítják meg, s így gyakorolhatóvá válik a hibakeresés. A műhelyhez három preparált autó is tartozik, ezek állatorvosi lóhoz hasonlítanak. Hatvanféle hibát lehet előidézni bennük, ezeket a hallgatóknak az utastérben ülve, a hibakereső számítógépet használva kell behatárolniuk. A magas szintű képzést biztosító osztályba csak gimnáziumot végzett, legalább egy idegen nyelvet beszélő diákokat vesznek fel. Hiába, alapok nélkül nincs mire építkezni!

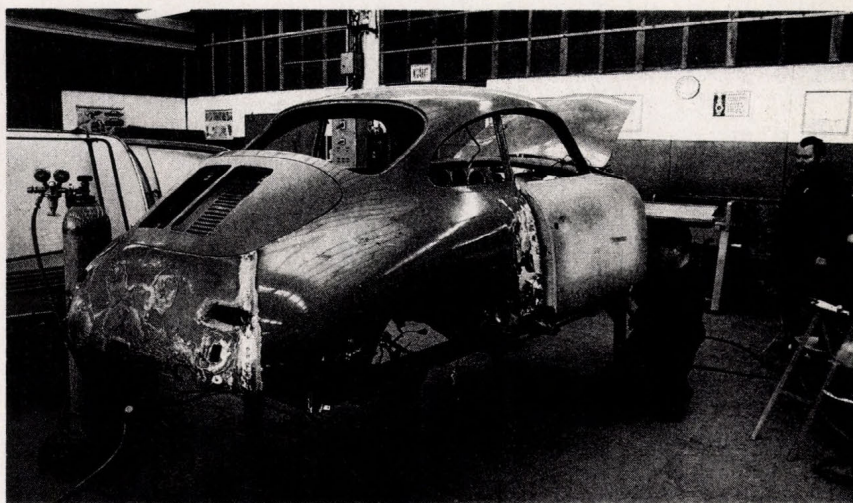
Az iskola nagyszerű adottságait ismerve döntött úgy a Rohé Hungária Kft., hogy az általa forgalmazott Blackhawk márkájú húzatópádokat az intézmény tanműhelyében mutatja be. Összehasonlításra adott lehetőséget az a tény, hogy az iskola már rendelkezett egy lézeres bemérővel felszerelt húzatópáddal. A Blackhawk rendszere más, ennél



**Blackhawk-húzópad BMW-re hangszerelve.  
A modulelemek egy BMW megfelelő  
bázispontjához csatlakoznak**



**Példül a Blackhawk-húzópad. A Csonka János  
Műszaki Szakközép- és Szakmunkásképző  
iskola diákjai a német testvériskola hallgatóival  
karöltve állítják össze a berendezést**



**Egy Porsche 356-os talpraállításán  
fáradoznak a karosszerialakatos-  
műhelyben**

ugyanis nem mérni kell, mint sok más húzópadnál. A legtöbb berendezésnél megadnak bizonyos mérési pontokat, s ezekhez kell a sérült karosszériát hozzáhúztatni. Az eltérések mérésére szolgálnak a különböző kapus vagy lézeres mérőrendszerek. A Blackhawk-pad alapelve ettől egy kicsit eltér. Minden autótípushoz készítenek egy modulcsomagot, amelynek elemeit a mérőpad meghatározott helyeire kell beszerezni. Ezek jó karosszériájú autó esetén pontosan csatlakoznak bizonyos bázispontokhoz. Amennyiben a kocsit sérült, több pont nem fedi egymást. Ezek után a karosszerialakatos feladata mindössze annyi, hogy a deformálódott elemeket az adott ponthoz húzassa a hidraulikus húzóelemek segítségével. Mivel egyetlen műhelytulajdonostól nem lehet elvárni,

hogy minden létező autótípushoz rendelkezzen modulcsomaggal, ezért ezeket kedvező áron a Rohé Hungária Kft. kölcsönbe adja. A rendelést követő héten a modulcsomag átvehető, s elkezdhető a munka. A Blackhawk-pad egyik előnye, hogy mivel a gyári pontokon – és nem csupán a küszöbnél – van megfogva az autó, ezért a húzóerő oda koncentrálódik, ahol a sérülés van. (Például a sárvédő és a doblemez elejének defor-

mációja esetén rögzítési pont a rugóstag felső horgonyzási pontja. Helyrehúzásakor így nem az egész doblemezt húzzák meg, csupán a sérült részt.) További előnyeként könnyelhető el, hogy a küszöbfelfogókat – ha kellenek – és a hidraulikus húzóelemeket nem előre meghatározott pontokra kell felhelyezni, hanem a pad teljes hosszában és szélességében áthelyezhetőek. A Blackhawk egyébként nem kevesebb, mint hat évtizede foglalkozik karosszéria-helyreállító gépek gyártásával. Termékei között még autóbusz-, illetve teherautó-egyengető pad is található.

**GAJDÁN**

# LITERRE JÁTSZAN

AUDI 80 AVANT 1.9 TDI – FORD MONDEO CLX 1.8 TD TURNIER



**Az Audi gyártja az egyik legtakarékosabb motort a középkategóriában, a Ford Mondeo rengeteg helyet és mértékadó kényelmet ígér. Vajon hogyan birkózik meg egymással e két elegáns kombi?**

A dízelmenet még nagy jövő előtt áll, ehhez semmi kétség nem férhet, s különösen jól illenek ezek a motorok az amúgy is kissé teherautósabb kombikba. A gyárak egyébként azt követelik, még ilyen visszafogott stílusban se szóljuk le a dízeleket, mert a maiak teljesítményben, rezgésben és hangerősségben felveszik a versenyt a benzinesekkel – a fogyasztási csatát pedig már rég meg is nyerték.

Mindjárt kiderül az igazság: összehasonlításunkban az Audi nagyon jó hírnévnek örvendő, közvetlen befecskenkezéses TDI-jét vetjük össze a Ford éppen felújított dízeljével. Mindkét motor csinos és tágas kombikarosszériába bújtt.

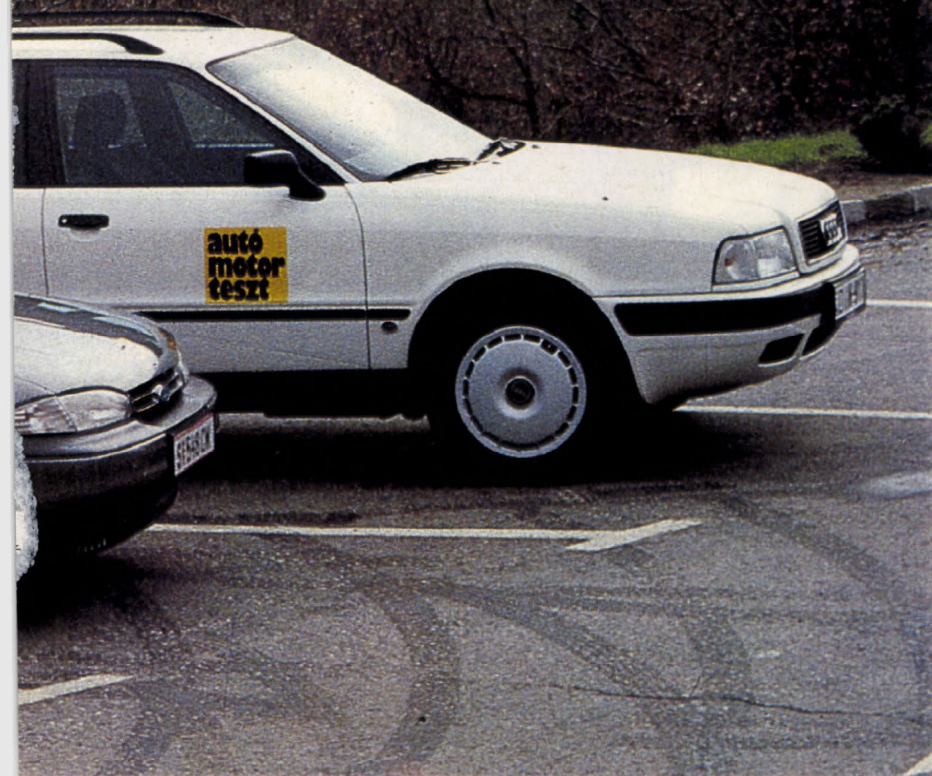
Mindkét autó roppant elegáns, de szembevetően más korszakban élő divatdiktátorok rajzolták meg vonalaikat: a magas orrú Audi 80-as nyolcadik évébe lépett,

'91-ben kapott kozmetikai kezelést, a Mondeo tavaly került a világpiacra. A formai frissesség azonban önmagában nem minden, sokan jellegzetesebbnek tartják az ingolstadti autót, a Mondeóról pedig több japán márkatárs jut eszükbe.

## KAROSSZÉRIA

A mai kombiknál a megjelenés korántsem másodrendű szempont, de talán még mindig nagyobb a hangsúly a térkínálaton. Talán, ugyanis az 1992-ben kihozott Avant csomagtartójának alapállásban 370 liter térfogata bizonytalanná tesz. Igaz, ha nemcsak a rolóig rakodunk, a szabad tér

# K



650 literesre nő – a Mondeo viszont ennyi helyet kínál az alsó szinten, csomagtere a plafonig mérve 900 literes. Még nagyobb a két autó és a két irányzat közötti különbség előredöntött hátsó üléseknél: az Audi 1200 literesre, a Ford 1650 literesre bővíthető. A magyarázat: az Audi 80 kombivá alakítása során nem növelték meg a kocsizsák hosszát, a Ford viszont a Mondeóhoz hoztattott 15 centit. A limuzinok hossza között a különbség csak néhány milliméter.

Mindkét tesztautónkban aszimmetrikusan osztott hátsó padokat találtunk, ezek kialakítása azonban eltérő. Az Audi hagyományosan osztja az ülőfelületet is, amelyet előre lehet buktatni, a Fordban

viszont csak a háttámlát kell lehajtani, így nagyobb alapterületet, viszont kisebb belmagasságot nyerünk. Mégis a Fordba fér nagyobb doboz, az Audi küszöbje magasabb, ajtónyílása sokkal szűkebb.

Az utastérben egyik esetben sem beszélhetünk helyszűkérol, hátul három utasnak azonban csak a Ford nyújt többé-kevésbé elfogadható helyet, az Audi ülésalakítása még kedvezőtlenebb. A plafon mindkettőben jó magas; az ülések tág határok közt, a vezetőké magasságban is állítható. Minden ajtó kellően szélesre nyílik, az Audié szinte merőlegesre; kár hogy olyan erős kitámasztó-, illetve behúzórugó tartozik hozzá, amely akár balesetet is okozhat.

**Az Audiból hiányzik a fordulatszámérő. A kissé magas, nem állítható kormányval rendkívül precízen irányítható a stabil útfekvésű kocsi**



**A Ford műszerfala kellemes vonalú, jól áttekinthető, a két irányban is állítható szervokormány közepén ott a légszák**

A csomagtartók fedele közel egyforma magasra emelkedik, mindkettőben talá-lunk belül kapaszkodót, amelynél fogva lehúzhatók.

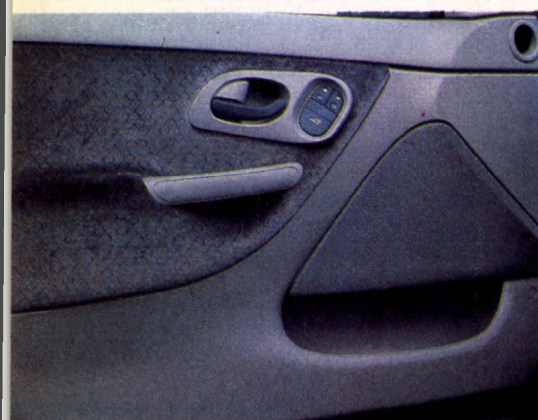
A karosszériakialakításban persze néhány bosszantó apróság is előjött. Az Audiban például a volántól nagyon távoli az indexkar, mert a kormányoszlopra került a lámpakapcsoló is; a gázhoz képest nagyon magas a fékpedál, s teljesen elhibá-zottnak tartjuk a műszerfal-világítás szabályozókerekének központi órán való elhelyezését, mert könnyen összekeverhető az időjelző vagy a napi útszámláló teljesen hasonló pöckével. A pedálkialakítás a Mondeóban sem tökéletes, ebben sincs egy szinten a fék és a gáz, de ennél jobban zavart a lenyomott kuplung és az alaphely-zetben levő fékpedál közti nagy szintkülönb-ség – az ember alig tudja jól beállítani az ülést. Ebben a két irányban is mozgatható volán segít valamelyest, az Audiból a kormányállítás lehetősége teljesen hiány-zik.

A kombikarosszériák a limuzinoknál jobban áttekinthetőek, tolatásnál pontosan érzékeljük, hol a kocsizsák vége, egyikben sem túl vastagok a tetőoszlopok. A kilátás a Fordból – jobb képet mutató tükreinek köszönhetően – valamivel kedvezőbb, az Audi jobb külső tükre igen nagy holterű, s a kékes bevonat sem nyerte el tetszésünket.

**Szomorú szürke az Audi beltere, az ülések és a rugózás egyaránt sportosan kemények**

Arra számítottunk, hogy az utastérben a Ford sokkal olcsóbb anyagokat vonultat fel, az Audi pedig hozza a márkára jellemző eleganciát, s ehhez képest nagyot csalódtunk. A műszerfalon valóban több a kemény műanyag a Mondeóban, az ülések és a kárpitozás azonban finomabb és elegánsabb. Biztonsági szempontból már nem jár előrébb a Ford, bár szériában hozza a légszékos kormányt (az Audihoz körülbelül 120 ezer forintért rendelhető), ugyanis a 80-asban ott a procon-ten, amely frontális ütközéskor behúzza a volánt és egyidejűleg megfeszíti az első öveket, s nem kérnek felárat a blokkolásgátlóért.

**A Mondeo ülései és rugózása kifejezetten kényelmes, finom a kárpitozás**



**Az Audi (fent) stílusa szögletesebb, a Ford sokkal barátságosabb**

### MÁS VERSENYTÁRSAK\*

Típus	Audi 80 Avant 1.9 TDI	FIAT Tempra SX 1.9
Lökettérfogat (cm <sup>3</sup> )	1896	1929
Teljesítmény [kW (LE), 1/min]	66 (90), 4000	66 (90), 4200
Nyomaték (Nm, 1/min)	182, 2300	186, 2800
Saját tömeg (kg)	1310	1242
Csomagtartó (l)	370-1200	500-1550
Végsebesség (km/h)	170	177
Gyorsulás 0-100 km/h (s)	14,6	14,3
Átlagfogyasztás (l/100 km)	5,4	6,1
Írányár (Ft)	3 513 000	2 059 000

## MŰSZAKI ADATOK

### Audi 80 Avant 1.9 TDI

**MOTOR.** Soros, négyhengeres, közvetlen befecskendezéses dízelmotor turbófeltöltéssel és töltőlevegő-hűtővel, elől hosszában beépítve. Bosch VE adagoló elektronikus vezérléssel. Furat: 79,5 mm, löket: 95,5 mm, lökettérfogat: 1896 cm. Sűrítés: 19,5. Legnagyobb teljesítmény: 66 kW (90 LE), 4000/min. Legnagyobb nyomaték: 182 Nm, 2300/min.

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

**KAROSSZÉRIA.** 4+1 ajtós, ötszemélyes, önhordó acélkarosszéria. Hossz: 4482 mm, szélesség: 1695 mm, magasság: 1406 mm. Tengelytáv: 2612 mm. Nyomtáv elől/hátul: 1448/1471 mm. Csomagtér: 370-1200 l. Saját tömeg: 1310 kg, teherbírás: 550 kg, megengedett össztömeg: 1860 kg. Tank: 66 l.

**FUTÓMŰ.** Elöl McPherson-felfüggesztés alsó háromszöglengőkarral, hátul csatlót hosszszöglengőkarok, csavarrugók. Elöl-hátul stabilizátor. Fogasléces szervokormány, a legkisebb fordulókör átmérője: 11,2 m. Szervofék, elől-hátul tárcsafékek. Abroncsok: 195/65 R 15 T.

**MENETTELJESÍTMÉNYEK.** Legnagyobb sebesség: 170 km/h. Gyorsulás 0-100 km/h: 14,6 s. Fogyasztás (ECE) 90/120/város: 4,1/5,6/6,4 l/100 km. (Gyári adatok.)

### Ford Mondeo CLX 1.8 TD Turnier

**MOTOR.** Soros, négyhengeres, örvénykamrás dízelmotor turbófeltöltéssel és töltőlevegő-hűtővel, elől keresztben beépítve. Furat: 82,5 mm, löket: 82,0 mm, lökettérfogat: 1753 cm. Sűrítés: 21,5. Legnagyobb teljesítmény: 65 kW (88 LE), 4500/min. Legnagyobb nyomaték: 178 Nm, 2200/min.

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

**KAROSSZÉRIA.** 4+1 ajtós, ötszemélyes, önhordó acélkarosszéria. Hossz: 4631 mm, szélesség: 1749 mm, magasság: 1442 mm. Tengelytáv: 2704 mm. Nyomtáv elől/hátul: 1503/1504 mm. Csomagtér: 650-1650 l. Saját tömeg: 1330 kg, teherbírás: 670 kg, megengedett össztömeg: 2000 kg. Tank: 61,5 l.

**FUTÓMŰ.** Elöl McPherson-felfüggesztés alsó háromszöglengőkarral, hátul csavarrugók. Elöl-hátul stabilizátor. Fogasléces szervokormány, a legkisebb fordulókör átmérője: 10,9 m. Szervofék, elől-hátul tárcsafékek. Abroncsok: 195/65 R 15 T.

**MENETTELJESÍTMÉNYEK.** Legnagyobb sebesség: 176 km/h. Gyorsulás 0-100 km/h: 14,1 s. Fogyasztás (ECE) 90/120/város: 5,0/7,1/7,6 l/100 km. (Gyári adatok.)

A Mondeo motorja (lent) pörgősebb, de kis fordulaton nagyon gyöngé. Az Audi kis dinamikai hátrányát az utolérhetetlen fogyasztás ellensúlyozza

Fotó: BRANSTETTER SÁNDOR

Karosszéria	Audi	Ford
Térkinálat (10)	8	10
Kezelőelemek (10)	8	9
Kilátás (10)	8	9
Biztonság (10)	9	9
Mínőség (10)	10	10
Összesen (50)	43	47

### KÉNYELEM

Az Audi és a Ford rugózása és ülésalkakítása között óriási a különbség. A 80-as szinte sportosan feszes, kemény lábakon áll, s ülései is viszonylag vékonyan párnáztak. Persze az Audinak is van rugóútja, de ezt inkább hosszabb hullámokon veszszük észre, a rövid utések lényeges ellenállás leküzdése nélkül eljutnak az utasokig.

## PRÓBANAPLÓ

A tesztautó szállítója: Porsche Hungaria

A kilométer-számláló állása  
- a próbaút elején: 2964,  
- a próbaút végén: 4358.

A próbaút átlagfogyasztása:  
6,3 l/100 km

Irányár: 3 513 000 Ft

A tesztautó szállítója: Ford Austria

KG  
A kilométer-számláló állása  
- a próbaút elején: 6906,  
- a próbaút végén: 8653.

A próbaút átlagfogyasztása:  
6,8 l/100 km

Irányár: 2 653 500 Ft

d Mondeo CLX 1.8 TD	Mazda 626 Complex	Nissan Primera 2.0 SLX Traveller D	Peugeot 405 Break GRDT	VW Passat GL TDI
1753	1998	1974	1905	1896
65 (88), 4500	55 (75), 4000	55 (75), 4800	66 (90), 4000	66 (90), 4000
178, 2200	169, 2000	132, 2800	196, 2250	202, 1900
1330	1265	1260	1210	1285
650-1650	n.a.-1414	460-1700	425-1640	465-1500
176	160	155	175	173
14,1	14,7	16,9	13,2	14,4
6,6	6,8	7,3	7,2	5,4
2 653 500	2 830 000	2 350 000	2 481 000	3 341 000

A Ford csomagtere alapállapotban jóval nagyobb felületű, az Audié magasabb



Ezzel szemben a Mondeo minden tekintetben puhább, ami nem jelent egyúttal rosszabb támasztást az üléseken. A Ford vastagabban bevont ülései kedvezőek rezgéselnyelés szempontjából is, az Audiiban rendszerint jobban érezni a dízel remegését. A hátsó ülések kényelme alig összevethető, az Audi padja kemény és meredek támlájú, zavarók az erősen tetőbe hajló oldalfalak is, a kapaszkodó jószerivel a fejünk fölött van.

Nem tudtuk egyértelműen megítélni a benzinesekénél hangosabb motorok zaját, ugyanis kint az Audi motorhangja, bent – nagyobb sebességnél – a Fordé tűnik erősebbnek. Ebben szerepet játszhat az is, hogy a Ford áttételezése rövidebb, s motorja jobban kipörög. Jellegzetes módon mindkét autóban a 80–120 km/h közötti tartomány a legkellemesebb, ekkor már kismúl a dízelmotorok egyenetlen járása, de még eléggé csöndesek, s alig hallható a szél meg az abroncsok zaja. A kiváló minőségre utal, hogy karosszériazörgést egyikben sem tapasztaltunk.

Mivel a Mondeo motorja gyorsabban bemelegszik, a fűtés is hamarabb válik hatásossá. Meglepően rövid idő alatt eltűnik a pára a szélvédőről, s a szellőzőrendszer külön előnye, hogy belső keringetésre állítható, még hozzá több fokozatban. Az Audiiban legfeljebb lezárni tudjuk a bejövő levegő útját, nincs benne pollenszűrő sem, s hiába a szellőzőrostélyok nagy száma, az oldalablakokat nem páratlanítják elég erősen.

Az autók áráról majd az utolsó fejezetben lesz szó, de annyit máris előrebocsátunk, hogy az Audi jóval drágább, viszont ez felszereltségében és az utastérben felhasznált anyagok minőségében egyáltalán nem tükröződik. Mondeo tesztautóiban volt légkondicionáló és villanymotoros ablakemelés, ára ezzel együtt bő félmillióval elmarad az Audié mögött. Az Audiiban van ABS, a Mondeoiban helyette légszák, mindegyiknek színezett az üvege, szépen kárpitozott a teljes utas- és csomagtere, s természetesen van hátsó ablaktörlője.

Kényelem	Audi	Ford
Ülések (10)	8	10
Rugózás/csillapítás (10)	7	10
Zaj (10)	7	7
Klíma (10)	8	9
Felszereltség (10)	8	9
<b>Összesen (50)</b>	<b>38</b>	<b>45</b>

### HAJTÁS

Amennyi hátrányt jelentett a kényelemben az Audi futóműve, legalább annyi előnyt hoz neki a hajtás értékelésekor. A 80 Avant ritka stabil, oldaldőlése a legvadabb kanyarokban is minimális, precíz szervokormányával nagyon jól irányítható, élmenyszámba megy a manőverezése. Iránytartására és szélérzékenységre sem szólhatunk egyetlen rossz szót sem.

A Mondeo kissé tunyább, jól elvan a maga lágy rugóin. Kanyarban sokkal erősebben alulkormányzott, mint az Audi, s a kormánymű precizitása sem éri el azt a színvonalat. Hasonló mondható a váltókora: az Audié határozott kapcsolású, de könnyed, a Fordé ehhez képest olyan, mintha bottal egy csupor mézben kavarnánk.

A Mondeo motorja valamelyest könnyedebb pörgésű, készségesebb, mint az Audié, ennek nagyobb a tehetetlensége, ami az alsóbb fokozatokat kapcsolva tűnik ki, városban vezetve a kombit teherautósabbnak érezzük. A Ford hajtása a négyhengeres jellegzetesen turbós teljesítménygörbéje miatt válik nehézkesé: 2000-es fordulattal annyira erőtlen, hogy egy-egy kihajtáskor a szívbjajt hozhatja az emberre, aki kezdetben arra gyanakodhat, egyes helyett harmadikban indult. A Mondeo meg közben csak füstölög magában, meglehetősen csúnyán, de az Audi kipufogója is jól ismeri a kormot.

Végül a Ford mégsem marad annyira le, mert jobban gyorsul, és nagyobb sebességet képes elérni, mint az Audi, s motorja a „turbólyuk” fölött szélesebb tartományban használható, rugalmassága is nagyobb.

Hajtás	Audi	Ford
Motorjelleg (10)	9	7
Végsebesség, gyorsulás (10)	7	8
Fékek (10)	9	8
Kanyarvétel (10)	10	8
Iránytartás, szélérzékenység (10)	10	9
<b>Összesen (50)</b>	<b>45</b>	<b>40</b>

### GAZDASÁGOSSÁG

Az autók megvásárlása tulajdonképpen teljesen eldőlt a kérdést: a két autó alapára közti különbség 850 ezer forint, ráadásul az olcsóbb Ford a nagyobb és a valamelyest jobban felszerelt. Az Audi 80-as pechje, hogy jövőre módosítják, és újabb modellt hoznak ki, emiatt értéktartása sem alakul majd az új Fordnál előnyösebben.

Amiben viszont az Audi zseniális, az a fogyasztás, bár ekkora árkülönbséget képtelenség leautózni. Mindenesetre a Fordnál akár másfél literrel is kevesebbet fogyaszt, pedig a Mondeo étvágyát is sikerült a fordosoknak visszafogni a Sierra motorjához képest. A Ford kombi autópályán (130–140 km/h), országúton (80–100 km/h) és városban (karácsony előtti tumultus) vegyesen, átlagosan csak 6,8 liter gázolajat pusztított nálunk, amivel teljesen elégedettek voltunk. Ehhez képest az Audi rendszeresen 5-6 liter közötti értékeket produkál, s igencsak hajtani kell ahhoz, hogy 6,5 fölé menjen a fogyasztása, 7 litert belegyűrni szinte lehetetlen.

Gazdaságosság	Audi	Ford
Alapár (20)	12	18
Értéktartás (10)	8	8
Fogyasztás (10)	10	7
Szerviz (10)	8	7
<b>Összesen (50)</b>	<b>38</b>	<b>40</b>

### VÉGEREDMÉNY

A Ford tágas kombijában kényelmes az utazás. Nem rosszak a Mondeo metteljesítményei sem, kár, hogy a motor kis fordulaton gyöngé. Az Audi nagyobb teljesítménye elveszik a hosszú áttételeken, futóműve stabil, de kemény, fogyasztása elképesztően jó, de a drága vétel ettől még nem válik gazdaságossá.

	Audi	Ford
Karosszéria (50)	43	47
Kényelem (50)	38	45
Hajtás (50)	45	40
Gazdaságosság (50)	38	40
<b>Összesen (200)</b>	<b>164</b>	<b>172</b>

DABÓCZI FERENC

# SZÁMHÁBORÚ NÉGYKERÉKEN

ELADÁSOK NÉMETORSZÁGBAN

Az egykori brit miniszterelnöknek, Sir Winston Churchillnek tulajdonítják a mondást: „Csak azoknak a statisztikáknak hiszek, amelyeket magam hamisítottam.” Derék dolog, de azért az NSZK-ban meg lehet bízni a Münchener Gazdaságkutató Intézet jelentéseiben is.

A Szövetségi Közlekedési Minisztérium megbízásából végzett friss felmérésből kiderül, hogy az NSZK-t sújtó gazdasági válság ellenére idén jó 2 százalékkal nőtt a 80 milliós állam autóparkja. Az aktuális előrejelzések szerint 1994-ben a jelenlegi 39,4 millióról 40 millió fölé emelkedik a gépkocsialomány, pedig a kormány már bejelentette, hogy januártól az üzemanyagadó növelése a dízelt tankolók zsebéből literenként 7 pfenniggel többet vesz ki, míg a benzin tarifája 16 pfenniggel nő!

A két német állam három esztendővel ezelőtti újraegyesítése bombaüzenetet hozott az autógyáraknak. A nyugati „rokonok” hirtelen mesés összegekért szabadulhattak meg nyútt négykerekeiktől, s ülhettek át vadonatúj típusokba. Ugyanakkor a keletnémetek százezeire a használtkocsivásárlás gyakorta keserű kitérője nélkül rögtön új modellt választottak. A kereske-



**Biztos második a Golf mögött az Astra**

dők konjunktúrája már tavaly is lecsengőben volt, 1993-ban pedig 20 százalékkal csökkent a múlt évhez viszonyítva az eladott személyautók száma. Ez a bajor kutatók szerint év végéig abszolút számokban a nyugati országárszben 2,4 millió, a keleti tartományokban 600 ezer járművet jelent. Jövőre – így a hitelt érdemlő prognózisok – további 5 százalékkal csökken Németországban az értékesített új autók kvótája, s maximum 2,8–2,9 millió csillogó modell talál gazdára.

A német autóvásárlók „hazafias érzelmeivel” gyártók, kereskedők és politikusok egyaránt elégedettek lehetnek. A tíz leggyakrabban választott típus közül csupán egyetlen a külföldi, a Renault 19-es! A Volkswagen Bogár utódja immáron harmadik generációs változatban is szupersztár az NSZK-ban. Az 1991 őszen bemutatkozott VW Golf III mögött – akárcsak a kadettes időkben – második az Opel Astra. A bronzérem – az első nyolc hónap eladási statisztikái alapján – a BMW 3-as sorozatáé. Szeptember küszöbéig közel 90 ezer bajor táltos talált gazdára Németországban, ami akkor is tiszteletre méltó eredmény, ha tudjuk, hogy Golfból bő negyedmillió darabra volt kereslet.

A toplisták negyedik helyezetteje az Audi 80-as, azt követi a VW Passat. Ez utóbbi kedvencet egyébként négyötöd részben kombi kivitelben választják a polgárok. Kérdés, hogy mennyire jelent majd hazán és házon belüli konkurenciát a Frankfurtban debütált Golf Variant! Az ugyancsak „testápoláson” átesett Mercedes E osztálya az előkelő hatodik pozíció birtokosa. Sikeres a C osztálybeli, „bébi” Mercit utód is, de ez a limuzin még annyira új, hogy komoly mennyiséget nem értékesíthettek belőle. Persze ígéretes, hogy augusztusban Németország tizedik, leggyakrabban vásárolt típusa volt a 41 ezer márkától kapható kis Mercedes.

Az 1993 őszi eladott kocsik mezőnyében hetedik a Ford Escort/Orion, megelőzve az Opel Vectrát és a Ford Fiestát. A tízes toplista előkelő sereghajtója a francia kedvenc, a Renault 19-es.

**MOGYORÓSI GÉZA**  
(Berlin)

## NÉMETORSZÁG IDEI 20 LEGNÉPSZERŰBB TÍPUSA

1. VW Golf
2. Opel Astra
3. BMW 3-as
4. Audi 80
5. VW Passat
6. Mercedes E
7. Ford Escort/Orion
8. Opel Vectra
9. Ford Fiesta
10. Renault 19
11. Opel Corsa
12. BMW 5-ös
13. VW Polo
14. Renault Clio
15. VW Vento
16. Ford Mondeo
17. Audi 100



18. Opel Omega
19. Toyota Corolla

20. Honda Civic/Shuttle  
(Forrás: Kraftfahrt-Bundesamt)

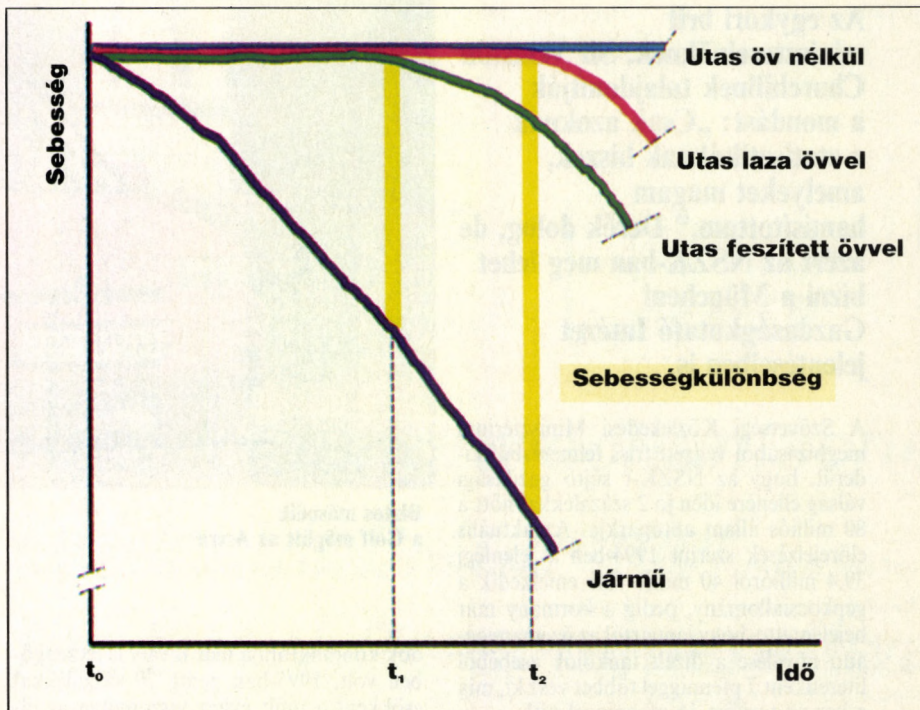
# IDŐBEN BERÁNTANI!

## ÖVFESZÍTŐK ÉS -SZORÍTÓK

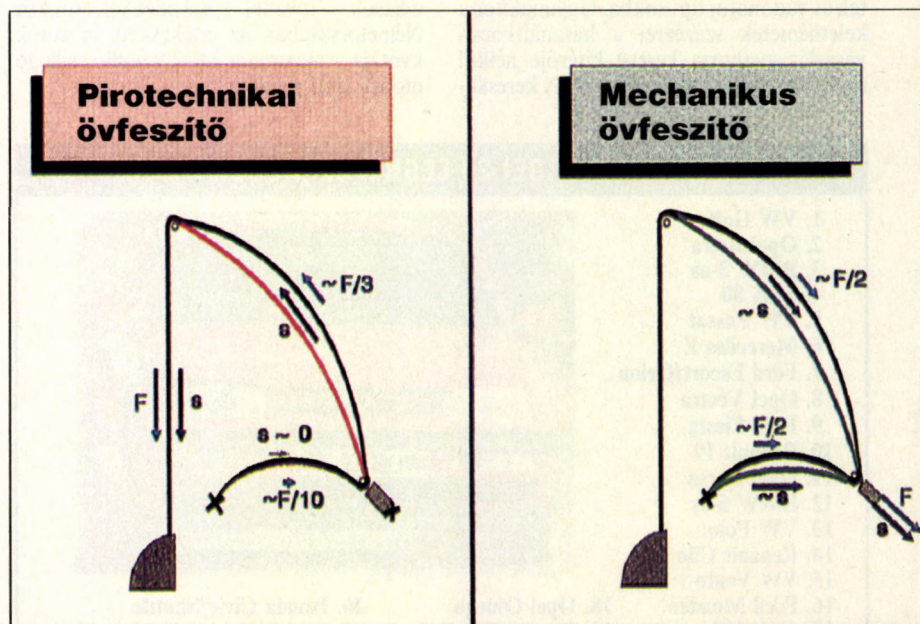
**A bevált hárompontos automata öv hatásosságának növelésére elterjedtek az övszorítók és övfeszítők, amelyek feladata, hogy ütközéskor minél hamarabb fékezni kezdjék az előreuhanó testet.**

A biztonsági öv bevezetése jó három évtizeddel ezelőtt műszakilag azért vált szükségessé, mert az autók utascelláját merevre alakították, köré pedig gyűrődési zónákat terveztek, s az utasokat valami módon a helyükön, a nem deformálódó térrészben kellett tartani. Ez a hagyományos övekkel csak részben sikerül, amit jól mutatnak azok a videofelvételek, amelyeket ütközési teszteken készítenek: a bekötött vezető feje előreecsapódik a kormányig, lába a műszerfalnak térdel, a mellette ülő utas feje szintén elérheti a többé-kevésbé párnázott kesztyűtartót.

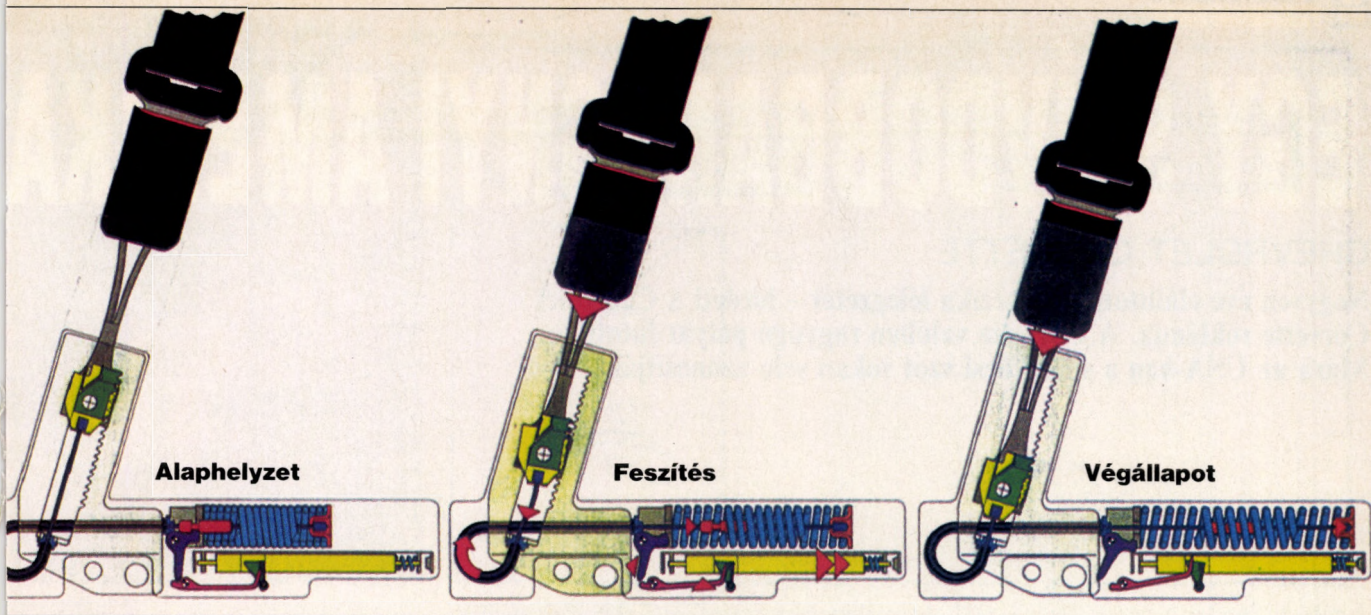
Legjobban a régi, jól beállított mechanikus övek tartanak, nem véletlen, hogy a versenyzők továbbra is ilyeneket használnak. Ezek azonban annyira kényelmetlenek és mozgáskorlátozók, hogy az utcai autókban hamar kiszorították őket az automaták. Ezekben az övet dobra csévélik fel, amelyet gyenge rugó tart viszonylag feszesen. A probléma abból adódik, hogy egyrészt az öv sokat nyúlik, másrészt a dobon lévő rész utánereszt (spulnieffektus), a feltekert hosszú feszesre kell húzni. Ezek a jelenségek azért károsak, mert az öv akkor hatásos, ha minél hamarabb elkezd fékezni a testet, hiszen adott sebegről hosszabb idő alatt kisebb átlagos lassulással lehet megállni, kisebbek a folyamatot kísérő erők. Az öv nyúlását ezért ütközéskori megfeszítéssel próbálják ellensúlyozni, az utáneresztést övfékekkel korlátozzák, amelyek adott pillanatban megragadják a kimenő szárat. Az övfék elhelyezése egyértelmű, az övön feszíteni ugyanakkor elvben a három, azaz négy pont bármelyikén (a dobnál, a ma már állítható felsőnél, a csatnál és lent) lehetne. Kétféle megoldás terjedt el. Az egyik szerint az öv dobjára acélhuzalt tekernek, s szükség esetén ezt rántja meg valamilyen mechanizmus, ami rendszerint pirotechnikai elven működik (Mercedes, Saab); illetve kihasználhatjuk például a motor benyomódását, ahogy azt az Audi teszi procon-ten rendszerével. Egyszerűbb kivitelű, főként ami a



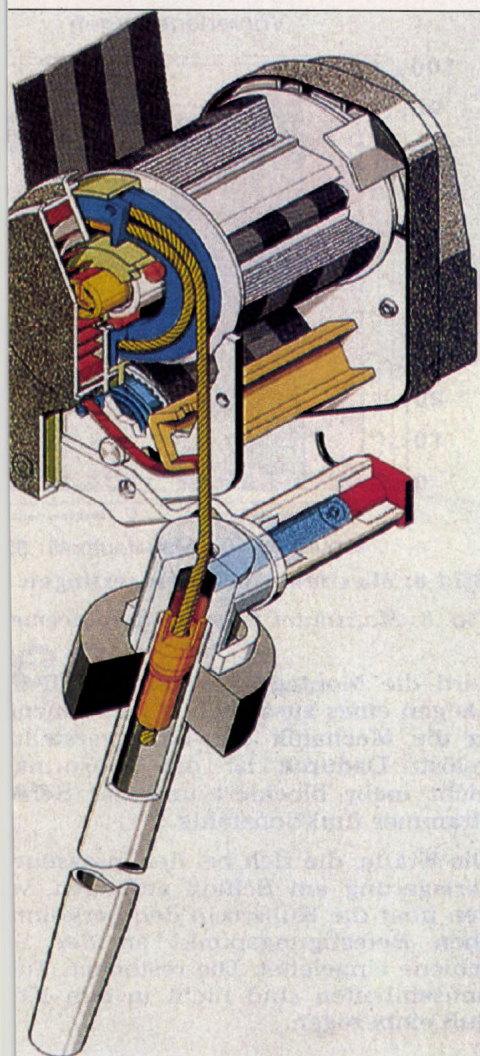
Az autó és az utas sebességének alakulása falnak ütközéskor. Az ütközés  $t_0$  időpontban kezdődik,  $t_1$ -nél kezd tartani a feszített öv,  $t_2$ -ben a laza. A függőleges sárga sávok a sebességkülönbséget érzékeltetik



A kétféle övfeszítő rendszer működése



pirotechnikai övfeszítő működése. Perobbanó gáz letaszítja ugattyút, amely magával rántja ob oldalára tekert zsinórt



vezérlését illeti, a mechanikusan előfeszített rugó erejét kihasználó rendszer, amely az öv csatját húzza lejjebb. Ilyet vezetett be például az Opel és a VW. Az olcsóbb szerkezet ugyanakkor fizikai előnyöket is felmutat, ugyanis a medencén átfutó és a mellkasi rész egyaránt jól megfeszül. A hatásos működés megkívánja a túloldali övszorítót.

A BMW kísérletei szerint a csatnál történő övfeszítés a mellkasi erők szempontjából egyenértékű a dobos megoldással, a fejet érő terhelésben viszont közel tíz százalékkal jobb. További előnye, hogy a medencesíj erősebb megfeszítésével jobban gátolja az utas öv alatti kicsúszását. Elter-

**A mechanikus övfeszítő működése**

jedésének igazi oka azonban viszonylag olcsó kivitelezhetősége. Mindkét fajta övfeszítő ugyanis lényegesen csökkenti a test előrezuhanását, s a fejre ható terhelést közel felére csökkenti.

Az öv használata során a berendezésről nem szerzünk tudomást, csak az ülés alá pillantva vehetjük észre, illetve a csat nyelének jellegzetesen harmonikaszerű kialakítása utalhat jelenlétére, ez azonban nincs mindig így.

**D. F.**

**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:**

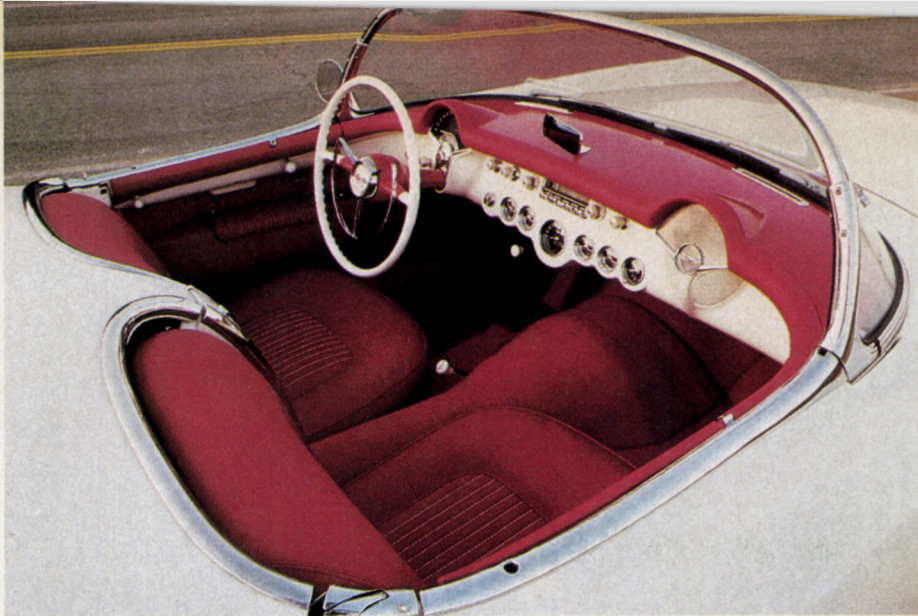
Juventus Rádió Kereskedelmi Igazgatóság Hotel Normafa  
1121 Budapest, Eötvös u. 52-54.  
Tel./fax: 156-5373, telefon: 156-3444/640, 634.

# EGY SZÍVDOBBANÁSNYI AMERIKA

## CHEVROLET CORVETTE

Negyven éve elállítottuk Amerika lélegzetét – hirdeti a Chevrolet Corvette reklámja. A Corvette valóban ragyogó pályát futott be. Mára az USA-ban a sportkocsi szót sokan vele azonosítják.





Szigorúan kétüléses kivétel, a műszerfalon a kerek formák dominálnak

**1953** januárjában az esedékes New York-i Motorama Autóshow-n mutatta be a General Motors új jövőautóját, a Corvettet. A Motorama Show mindig is alkalmas volt arra, hogy az emberek véleményét lemérhessék egy-egy prototípuson keresztül, és ahhoz igazíthassák a sorozatgyártású autó formáját. A Corvette frenetikus sikert aratott. Volt olyan ember, aki háromnegyed órát állt sorba azért, hogy a kocsit megsodálja.

A General Motors tervezési igazgatója, *Harley Earl* 1951-ben azon tűnődött, hogy ideje lenne egy igazi amerikai sportkocsival kiegészíteni valamelyik GM konzern-tag palettáját. Hallotta, hogy a Chevroletnek szüksége lenne egy csodás kísérleti autóra az 1953-as Motorama Show-ra, és ekkor ceruzát ragadott. Csak néhány közeli munkatársát vonta be terveibe. A korai vázlatok egy Jaguar és egy Jeep szerencsétlen keverékére emlékeztettek. Ekkor csatlakozott hozzájuk az ifjú *Bob McClean*. Ő új tervezési módszerrel dolgozott. Nem általános vázlatokat rajzolt,

hanem elindult a hátsó tengelytől és az első lökhárítógig lerajzolt mindent. *Earl* hozzátette divatos körkörös szélvédőjét, és 1952 áprilisára készen állt egy gipszmodell, amelyet bemutattak a Chevrolet-főnökségnek. *Ed Cole*, a Chevy főmérnöke valószínűleg eksztázisba esett, és júniusban hasonlóan viselkedett *Harlow Curtice*, a GM elnöke is, és közölte, hogy hat hónap múlva, azaz a Motorama Show-ra kész autót akar látni. Az idő rövidsége miatt választották a karosszéria anyagául az üvegszálerősítésű műanyagot. Így a Corvette lett az első sorozatban gyártott műanyagkarosszériás autó.

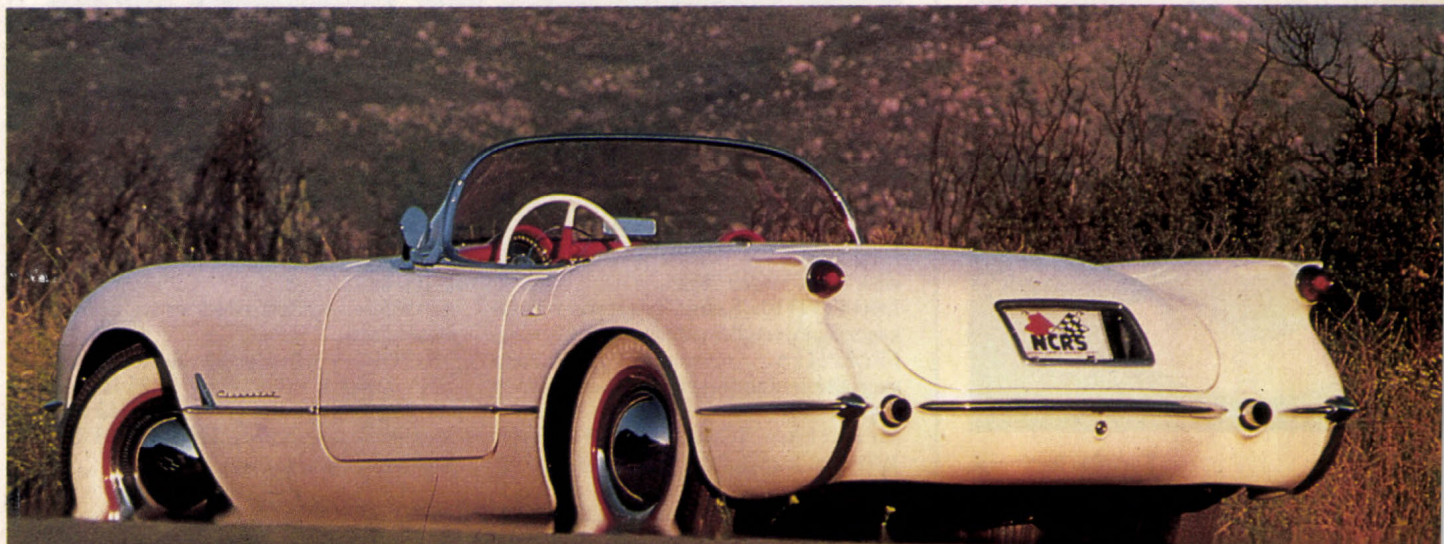
A kirobbanó siker arra ösztönözte a Chevrolet-gurukat, hogy a kocsit azonnal elkezdjék sorozatban gyártani. Így a Corvette egyike azoknak a Motorama Show-autóknak, amelyeket szériában gyártottak. Azon ifjú felnőttek, akiknek a Corvettet szánták, igencsak meg voltak lepődve. Az ötvenes években a Chevrolet márka nem álomsportkocsijairól volt híres, éppen ellenkezőleg: a Chevrolet jelképezte a tipikus családi autót. A Corvette kritikusan is

éppen ezt rótták fel a kocsinak, tudniillik a Corvette egy ilyen családi autó részeit kapta, csak szebb karosszériával. Ez azzal járt, hogy teljesítménye nem volt valami eget verő.

A kiállított prototípus alapján *Maurice Olley* megszerkesztett egy 2591 mm tengelytávú alvázat június 12-re. *Cole* pedig felszólította motorokkal foglalkozó beosztottját, hogy építsen egy hathengeres erőforrást, amely az akkori hathengeres Chevrolet-motorokon alapult. A V8-as motor ekkor még fejlesztés alatt volt. A hathengeres motor 115 lóerőt teljesített, a Corvette-nél 150-et az új porlasztónak és a sűrítés megváltoztatásának köszönhetően.

1953. június 30-án a Flintben, egy miniszalagon megkezdődött a Corvette gyártása. Az első napon két Corvette készült el, amelyeket tartóssági teszteknek vetettek alá, majd összetörték őket. A másnap elkészült harmadik Corvette-nek szerencséje volt és megmaradt. Ma egy gyűjtő tulajdonát képezi.

A Corvette a Chevrolet óriási húzása volt. Megelőzte vele a nagy vetélytársat, a Fordot, hiszen az a Thunderbirdöt csak egy évvel később mutatta be. A Corvette-nek előnyei mellett súlyos hibái is voltak. Ezek között legjelentősebb a Powerglide automata váltó, amely családi kocsihoz volt való, nem sportkocsihoz: nehézkes és lassú volt a váltás. De az összes (pontosan 315) 1953-ban gyártott Corvette elkelt, és ma körülbelül száz van meg közülük. A Corvette az első évben egyetlen színben

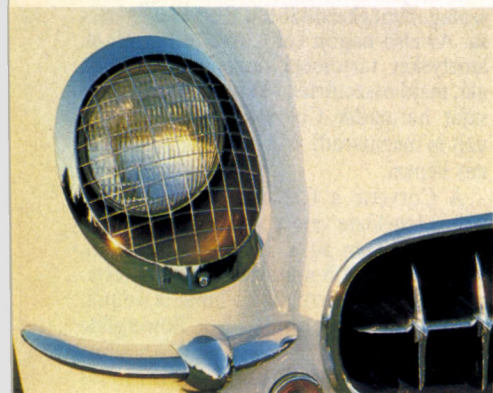


## CHEVROLET CORVETTE

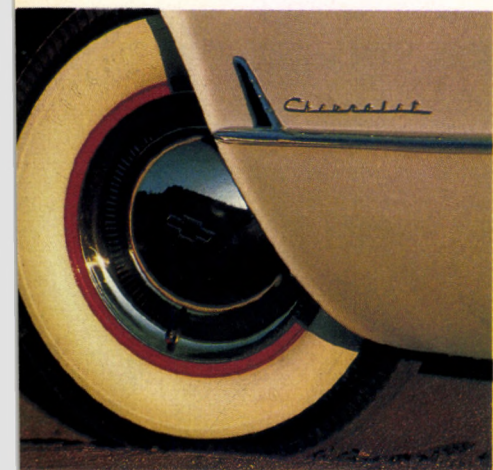
Sprintel a hármas. Ki hinné,  
hogy egyszer már elásták?



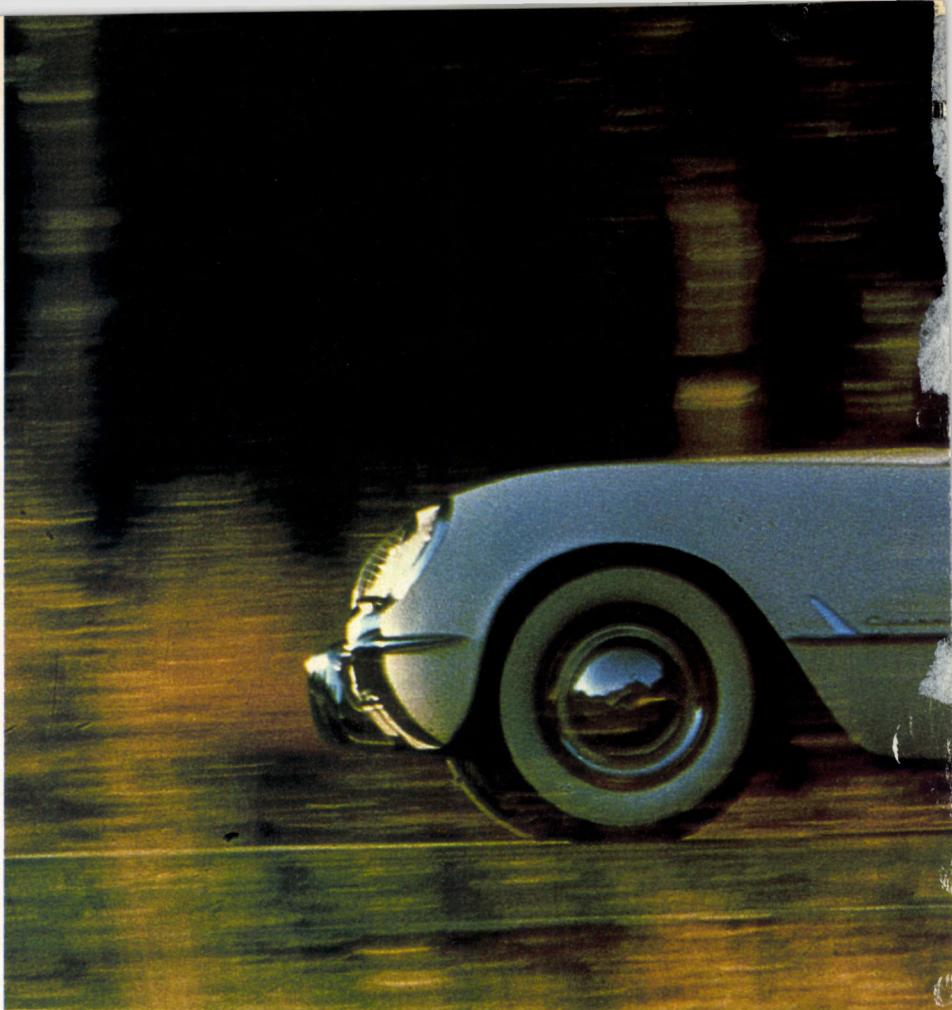
Minden króm  
régi fényében csillog



Kövédőrács Nevada végtelen  
(és kavicsos) útjaira  
Fotó: JOHN LAMM



Korstílus hordozója  
a fehér betétes gumi



### MŰSZAKI ADATOK



**MOTOR.** Hathengeres, soros, négyütemű. Furat 90,42 mm, löket 100,08 mm, összlökettérfogat 3861 cm<sup>3</sup>. Legnagyobb teljesítmény 110,4 kW (150 LE) 4200/min, legnagyobb forgatónyomaték 301 Nm 2400 1/min. Sűrítés 8,0. Három egytorkú Carter YH karburátor a korai modelleken, Modell 2066S, a későbbi modelleken Modell 2055S.

**ERŐÁTVITEL.** Száraz, egytárcsás tengelykapcsoló, Powerglide automata sebességváltó. **FELÉPÍTÉS.** Orrmotoros, hátsókerék-meghajtású konstrukció. Dobfék mind a négy kerékre.

**MÉRETEK, TÖMEGEK.** Tengelytáv 2591 mm, keréktávolság elől 1448 mm, há-

tul 1498 mm. Hosszúság 4242 mm, szélesség 1834 mm, magasság 1323 mm. A convertible tömege 1293 kg. A benzintartály térfogata 68 liter. A keréktárcsák mérete 5 × 15; gumiabroncsok 6.70 × 15.

**MENETTELJESÍTMÉNYEK.** Legnagyobb sebesség kb. 172 km/h. Felgyorsulás 0–100 km/h 11 sec.

Az 1955-ben gyártott nyolchengeres Corvette motoradatai:

**MOTOR.** V elrendezésű, nyolchengeres, OHV szelepezérlésű. Furat 95.25 mm, löket 76.2 mm, összlökettérfogat 4342 cm<sup>3</sup>. Maximális teljesítmény 144 kW (195 LE) 5000/min. Sűrítési arány 8.



volt kapható, fehérben, belül vörös színű ülésborítással.

Az 1954-es modellévben apróbb változtatásokat hajtottak végre a kocsin. Így például kibővült a színválaszték: fehér mellett Pennant-kék, Sportsman-vörös és fekete szerepelt a kínálatban. 1954-ben gyártották először nagyobb számban a Corvette-et, 3640 darabot.

A Corvette nagy előnye volt kis tömege. Huszonnégy főbb rész készült műanyagból, így a karosszéria, a fenéklemez egy része, a motorháztető, a csomagtartó-ajtó stb. Ezeknek a gyártásához külön gyáregységet építettek. Szintén erre az évre esett a keménytető mint választható felszerelés kínálatba iktatása. Természetesen a tető levehető volt. Ekkoriban a tervezők kacérkodtak egy Corvette kombi gondolatával, az érdekes ötlet azonban csupán prototípus maradt.

1955-ben ismét nagyon kevés Corvette készült, mivel a vásárlók nem voltak elégedettek a váltóval, s a kocsi akkori formájával nem versenyezhetett az új Ford Thunderbirddel. Még az új nyolchengeres motor sem tudta felszítani a vásárlókedvet. Erre a V8-as erőforrásra utalt a nagy aranyszínű V betű az első lökhárítókra írt Chevrolet szóban. Ha már színekről esett szó: bemutatnak egy aranyszínű külsőt a vörös és a rézszínhez kiegészítésül. A vászontető lehetően sötétzöld vagy beige színű. A belső

vörösben, sárgában vagy beige-ben pompázhatott.

1956-ban a karosszéria jelentős változásokon ment át. Ez azzal is járt, hogy eltűntek a Corvette egyedi sajátosságai. És ezzel végére is értünk az első széria történetének.

Mint az előbbieken már szó esett róla, a harmadiknak elkészült Corvette ma egy gyűjtő tulajdonát képezi. *John Amgwertnek* hívják, az Egyesült Államokban él, a Nemzeti Corvette Restaurálók Szövetségének (NCRS) keretében egy magazin szerkesztője. Ővé a Corvette No 3. A kocsiról a fotókat *John Lamm* készítette.

A Corvette No 3., csakúgy mint a No 1. és 2. először egy csomó tesztnek lett alávetve. Jegelték, melegítették, rázták, maratoni utazást tettek vele stb. Később eladták, így 1958-ban egy Los Angeles-i használtautó-kereskedő kezébe került, aki öt évig járt vele. Ekkor a sebességváltó eltört. Évekig ilyen állapotban porosodott nála, majd eladta *Ed Thiebaud-nak*, akinek akkor már 26 Corvette-je volt. Thiebaud-nak szándékában állt a kocsit restaurálni, de családi viszályok akadályozták. Valaki célzott arra, hogy Thiebaud-nak el kellene temetnie a hármast ügyét, amíg a vihar elvonul, mert így egy időre elvonná a feleség figyelmét. Thiebaud azonban szó szerint vette a mondottakat, és egy bulldózerrel hatalmas lyukat vájt egy félreeső domboldalban, belelőkte a Corvette-et és visz-

szatette a földet. A cselet azonban felfedezték, ki kellett ásni a nagy értékű autót, és a váláskor ez is szerepelt, mint értéktárgy.

Végül 1987-ben elárverezték. 24 évig használaton kívül hevert, kilométeróraja 117 ezer kilométeren állt. Az autót az Amgwert, *Kirsch*, *Bieri* trió vette meg.

És megkezdődött a nagy aprólékossággal végzett munka Kirsch műhelyében. A koci minden négyzetcentiméterét megvizsgálták, több mint 2000 fotót készítettek a részletekről. Amgwert 18 évi NCRS tagság alatt igen sok fotót, kezelési útmutatót szedett össze a Corvette-ekről, ami nagy segítséget nyújtott a restauráláshoz.

A Corvette 003 elkészültekor még nem volt egészen kész az összeszerelő üzem, így a később autókhoz képest némi eltéréseket tapasztaltak a restaurálók, például a szélvédőmosó-tartály teljesen máshol volt, mint a későbbi modelleken. A koci, a sebességváltó vacakságától eltekintve meglepően ép volt. A kárpitozás tönkrement, de mintának még jó volt. Összefoglalva, a 003-at összesen kb. 4000 órán keresztül restaurálták két és fél év alatt, és 80 ezer dollárt költöttek rá, hogy eredeti fényében pompázzék.

NÉGYESI PÁL

# VÉRFRISSÍTÉS

SUZUKI ÚJDONSÁGOK '94

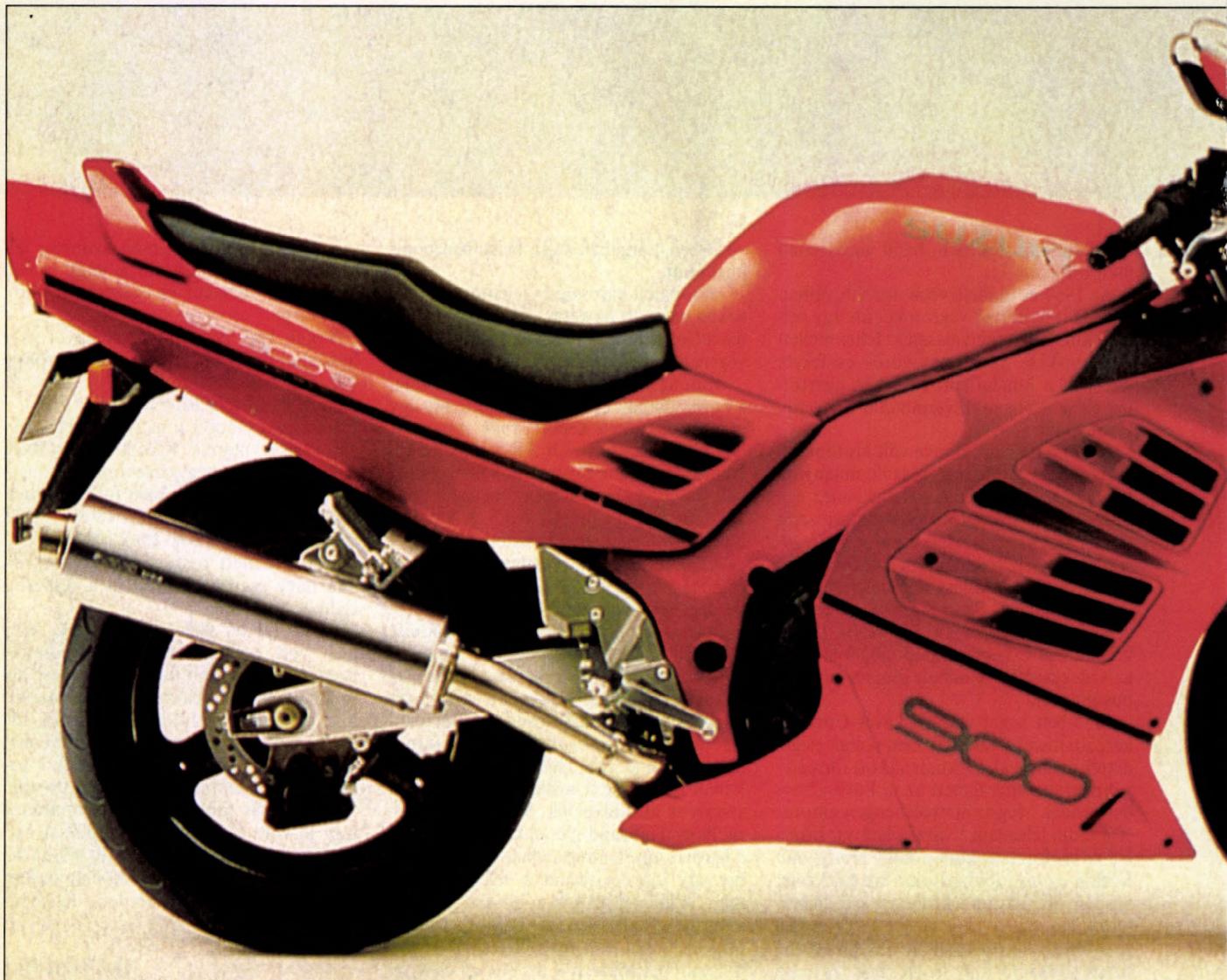
**1994-re a Suzuki mindössze egyetlen meglepetést tartogatott, az RF 900 R sport-túra modellt. A régi darabok sem úszták meg azonban kisebb-nagyobb átfésülés nélkül. Megújult a kétéves vízhűtéses GSX-R 750, és indítómotort kapott a DR sorozat.**

A Suzukival valami baj lehetett az utóbbi időben, mert kissé lemaradt. A nagy vetélytársak, a Honda, a Yamaha és a Kawasaki sorban jelentettek meg újabb, majd még újabb típusokat, míg a hamamatsui cég csak csendben üldögélt babérajain. Már mindegyikük régen forgalmazta száz ló-

erős hatszázás gépét, mire a Suzi 1992-ben piacra dobta az RF 600 R-t. Ugyanilyen lépéshátrányt hozott a Honda szupersport fegyverének, a CBR 900 RR-nek az 1991-es bemutatása, azzal a különbséggel, hogy ez alkalommal egyszerre hárman késtek el. A Kawasaki és a Suzuki 1993 őszén lépett,

a Yamaha azonban még adós egy kilencszázás modellel.

Az új gép megjelenésével egyben egy új család is született, az RF. Amíg a hatszázás modell egyedül árválkodott a Suzuki palettáján, addig nem nagyon lehetett családról beszélni, de mióta már van egy nagyobb testvére, az RF 900 R, azóta talán ezt is ki lehet mondani. Az új családtag egyébként megszólalásig hasonlít a régire. Valóban csak megszólalásig, mert ha meghalljuk a kicsit mélyebb, dorombolóbb hangját, egyből kiderül a turpisság. Az első pillantásra teljesen egyformának tűnő külső jóval nagyobb – másfélszer akkora – motort rejt. Egyébként a





**Csodaszép és szuperkönnyű az 1994-es GSX-R 750. Érdekes az újfajta fényszórómegoldás és a két különböző színű nyereg alkalmazása**

külső nem teljesen azonos, egy apró eltérés alapján könnyű megkülönböztetni őket. Az RF 900 R esetében a tank és az ülés találkozási pontja alatt is kiképeztek egy ritka rácsos szellőzőt. Ilyen a hatszázason nincs.

A két gép megtévesztő hasonlósága nem a véletlen műve, hanem annak köszönhető, hogy egy töről fakadnak. Az acélból öntött vázszerkezetet az RF 600 számára fejlesztették ki, de most egy kis változtatással lehetővé tették a nagyobb blokk beszerelését. A változtatás nem lehet nagymértékű, mert a futóműadatok (villaszög, utánfutás stb.) szinte teljesen megegyeznek. A tengelytávban van egy kis különbség, de ennek oka lehet például a hátsó villa is, amely más a két gépen. Az RF 600 R acéllemezekből sajtolt és hegesztett lengővilláját a kilencszázás modellen alumíniumból készült váltotta fel. Ha ez egy kicsit hosszabb, mint az RF 600-asé, akkor máris megtaláltuk az 1430 milliméterről 1440 milliméterre növekedett tengelytáv magyarázatát. Ettől azonban a váz még lehet azonos.

Némileg szétszerelve a két motort, egy különbséget mindenesetre észrevehetünk a vázon. A tank felfogatása más és más, míg a hatszázason csak egy fül van, a kilencszázason kettő. Természetesen a benzintartályok már nem egyformák, nagyobb erőműhöz több hajtóanyag dukál, a hatszázás 17 literes tartálya helyett a kilencszázason 21 literesbe tankolhatunk.

A kisebb testvérhez való hasonlatosságot fokozza az azonosnak tűnő idomozás is. Ezzel azonban vége az egyezéseknek, az RF 900 R többi eleme nem a hatszázastól származik, hanem a GSX-R sorozatból került át. Furcsa módon nem a hétötvenesből, hanem a

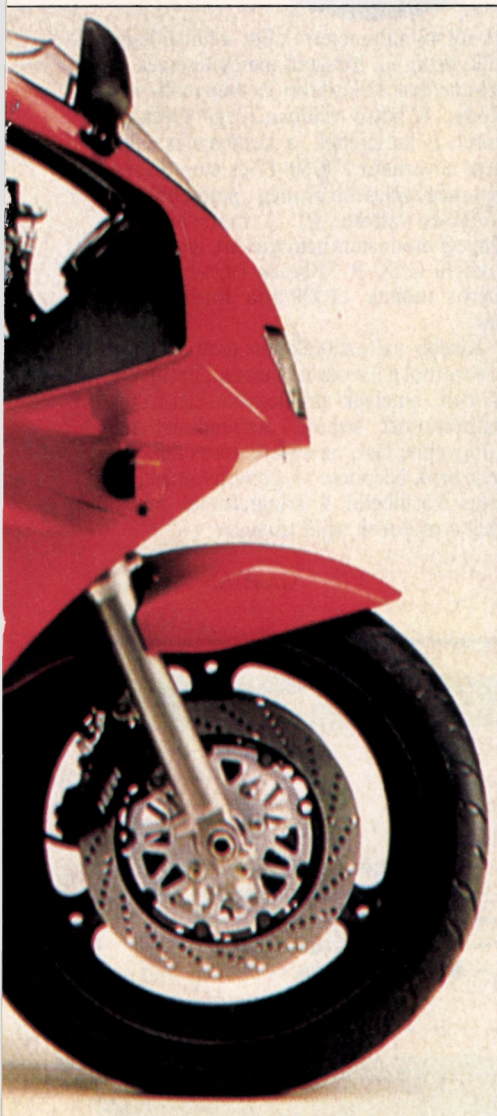
legnagyobb, a GSX-R 1100-ból. Ez kissé szokatlan lépés, hiszen a tömegminimumra való törekvés a kisebb blokk megnagyobbítását indokolta volna, mint tette azt például a Kawasaki a ZX-9-R esetében. A GSX-R 750-es blokkja valószínűleg a végtelenségig kihasználta, így a nagyobb furatú hengerek és a nagyobb löketet biztosító főtengely beszerelése nem volt lehetséges. Maradt tehát a másik út, a GSX-R 1100 motorjából visszavenni egy kicsit. Ez úgy történt, hogy a furatot 73 milliméterre, a löketet 56 milliméterre csökkentették, és ezzel máris előállt a 937 cm<sup>3</sup>-es lökettérfogat.

Ezzel nem ért véget a munka, itt-ott azért belepiskáltak a tervezők, hogy azt a két decivel kisebb lökettérfogatot ne nagyon lehessen észrevenni. Ezért egyenesebbre alakították a szívócsatornákat és jobban illeszkedő, 36 mm torokátmérőjű Mikuni karburátorokat szereltek fel a GSX-R 1100-as negyenesei helyett.

A teljesítményt sajnos titkolja a gyár, az azonban valószínűnek látszik, hogy nem egy gyenge váltós az RF 900. A német változat 9500/min fordulatszámánál 98 lóerőt ad le, az olasz verzió viszont jóval többet. A GSX-R 1100 155 lóerős, ezt nem érheti el a kisebb gép. A GSX-R 750 128 lóerős, ezt viszont felülről ütheti az új kilencszázás, tippünk szerint úgy 130 lóerő körül tudhat majd.

A motorblokkal nem szakadnak meg a GSX-R-es kapcsolatok, ugyanis a futómű elemei és a fékek egyaránt a szupersportos rokontól érkeztek. Az első villa hagyományos megoldású, a száraz átmérője 43 mm. A hátsó lengővilla – mint már említettük – könnyűfém, öntéssel készült, és olyan

**Megszólalásig hű mása az új RF 900 R az 1992-ben bemutatott RF 600 R-nek. Természetesen azért vannak különbségek**



Ezentúl nem kell rugdosni a Suzuki endurosorozatának legkisebb tagjait sem. Indítómotort kapott a DR 350 és 650 is



központi rugóstagra támaszkodik, ami mindent tud. Húzó- és nyomóirányban is csillapít, ráadásul kívülről állítható, nem kell a gép alá mászni, mint az RF 600-as esetében. A fékrendszer eléggé erőteljes, talán egy kissé túlméretezett is, hiszen eredetileg a 231 kg saját tömegű s húsz lóerővel erősebb GSX-R 1100 számára készült. Annyit azért csökkentettek a hatásosságán, hogy a két darab első, 310 mm átmérőjű féktárcsát nem hatdugattyús, hanem négydugattyús nyergek fogják satuba. Hátral viszont teljesen azonos a két berendezés: 240 mm átmérőjű, szembedugattyús tárcsafék lassítja a kereket. A fékerő csökkentése nemcsak a kisebb teljesítmény miatt volt lehetséges, hanem azért is, mert az RF 900 R egészen könnyedre sikerült. Saját tömege csupán 203 kg. Ezzel ugyan lemarad az egyik lehetséges rivális, a Honda CBR 900 RR mögött (189 kg), de nem sokkal, s ráadásul azt is figyelembe kell

venni, hogy a két gép rendeltetése eltérő. Míg a CBR hangsúlyozottan sportgép, addig az RF 900 R inkább sportos túrazásra való. Ezt igazolja az üléspozíció, amely viszonylag kényelmes, hosszabb távon is elviselhető ülésmodot tesz lehetővé.

A Suzuki másik 1994-es újdonsága a vizes GSX-R 750 átfésült modellje. A két évvel ezelőtti alapos átdolgozás után most egy könnyítő szellőzősöpört végig a gépen, ami tíz kilót sodort magával. Az 1994-es superbike így már nem nyom két mázsát sem, saját tömege csupán 199 kg. Ezt az eredményt szigorú fogyókúrával sikerült elérni. A szelepfedél és a generátorház ezentúl magnéziumötvözetből készül, könnyebbek lettek a kerekek, karcsúbbak a féktárcsák, kicserélték a hátsó rugóstagot, és feleakkora akkumulátort szereltek be. A súlyfelesleg leadása nem járt együtt a biztonságot jelentő szilárdság csökkenésével. A teleszkópvilla szárainak átmérője

41-ről 43 milliméterre nőtt, a hátsó lengővilla pedig új, hidszerű merevítéseinek köszönhetően szilárdabb és könnyebb, mint elődje. A hátsó villában forgó keréken a gumit is kicserélték, a keskenynek éppen nem nevezhető 170/60-17-es méretjelzésűt egy még szélesebb és még „peresebb” 180/55-17-es váltotta fel. A motorblokkban lényegi módosítás nem történt, így az olasz kivitelű GSX-R 750-csek 1994-ben is 128 lóerőt tudnak 11500/min fordulatszám-nál.

Kiseb változtatásokon esett át a DR sorozatból a háromtvenes és a hatötvenes modell, amelyek mindegyike elektromos indítómotort kapott. Az indítást még könnyebbé teszi az automatikus dekompreszorok beépítése. A gombnyomásos indítás körülbelül 4 kilogrammal növelte meg a motorok saját tömegét.

GAJDÁN MIKLÓS

**BILUX AUTÓSHÁZ**

**1086 Budapest, Dankó u. 15.**

**SZOLGÁLTATÁSAINK:**

- Autójavítás
- Autóvillamosság
- Dízelautó-javítás
- Motordiagnosztika
- Futóműállítás



- Gumiszerelés
- Biztosítás ügyintézés
- Kézi mosás
- Karosszéria javítás
- Autófényezés

Telefon: 114-0808, 114-0807, 114-0800

Nyitva tartás: 6-22-ig

# FAGYÁLLÓK

## HIDEGTŰRŐ MOTOROSRUHÁK

**Bizony, már jócskán bent járunk a télben, hűvös szelek járnak, a hóesés pedig csak attól függ, hogy éppen párás vagy száraz légtömegek érkeznek az ország fölé. Az autók ilyenkor bekapcsolják járművükben a fűtést. De mit tehet a motoros? Hogyan védekezhet a hideg és a hó ellen?**

Ha szóba kerül a motorozás mint közlekedési forma, mindig akad valaki, aki azt kezdi el feszegetni, hogy mi akkor a teendő, ha esik az eső, vagy hideg van. Az autóknak tetejük, fűtésük van, a motoros meg reumát kap – mondják. Ez előtt az érv előtt sokan meghajolnak, s a hideg hónapokra elteszik pihenni kétkerékűjüket. Pedig volt is, és van is megoldás.

Motorkerékpáron közlekedve három problémát kell megoldani. Ki kell zárni a szelet, a vizet és bent kell tartani a meleget. A szélzárás megvalósítására nagyszerű példa a bőrruha. Még több száz kilométeres óránkénti sebesség mellett sem járja át a szél (nem csoda, hogy a repülősök is ilyet hordtak), de annyit mégis lélegzik, hogy a test a szükséges mértékben szellőzzön. A bőrruhák hibája, hogy nem állják a vi-

zet, s hogy – éppen a szellőzőképesség miatt – nem tartják jól a meleget, így elsősorban tavaszi, nyári motorozáshoz válhatnak be. Amelyiket megfelelő térdvédelemmel és béléssel látták el, azok akár a fagypontig is alkalmasak lehetnek, azonban alatta már nem használhatók. A bőrruháknak sajnos nemcsak ez a hátrányuk, hanem az áruk is, ami miatt nagyon sokan nem tudják megvenni őket.

A másik – olcsóbb – megoldás a viaszvaszonzón öltözet volt, amely azzal az előnnyel is rendelkezett, hogy nemcsak a szelet, hanem a vizet is kizárta. A bélelt viaszvaszonzón öltözetek ma is kiválóan megfelelnek a motoros céljainak, hátrányuk, hogy időnként karban kell tartani, újra kell kenni őket. Az egyik legismertebb gyártó, a Belstaff termékei nálunk is beszerezhetők, egy teljes öltözet ára húsz-huszonöt ezer forint körül van.

A műanyagok megjelenése és elterjedése teremtette meg az újabb lehetőséget arra, hogy a motorosokat megfelelő védőöltözettel lássák el. Ezek legegyszerűbb és legolcsóbb megoldása az esőruha, amely legtöbbször kezelésközpontú, de lehet kétrészes is. Két funkciót képes betölteni: szélzáró és vízálló. Ezért egyszerre több célra is alkalmas. Használható például nyáron eredeti feladatkörében, tehát bőrruhára felhúzva esőruhaként. Télen sem kell azonban félretenni, mert megfelelően aláöltözve a legolcsóbb hideg elleni öltözetként is alkalmazható. Két hátránya van csupán. Az egyik, hogy viszonylag könnyen szakad, és ha azonnal nem ragasztják meg, a repedés tovább szakadhat. A másik, hogy nem szellőzik, így jól átgondoltan kell aláöltözni, mert megtörténhet, hogy megizzad az ember, és ezért fázik meg.

Ha az esőruhát kicsit bővebbre mérete-

**Esőtől és szélről is véd az esőruha. Ez a legolcsóbb megoldás. Hátránya, hogy alapos aláöltözést igényel. Ára 2200 forinttól kezdődik**



**Egy póló és egy fűrdőnadrág is elég termoruha alá. Külső borítása szél- és vízálló, a bélése pedig rendkívül meleg. Ára: 21 800 forint**

zik és béléssel látják el, a neve is megváltozik. Termoruhának nevezik, ami találoán mutat rá arra, hogy ebben aztán van hőmérséklet! Ez igaz is, ezek a ruhák különösebb aláöltözés nélkül nulla fokig, komolyabb aláöltözéssel mínusz tíz, tizenöt fokig is alkalmasak a víz, a hideg és a szél elleni védelemre. Előnyük, hogy viszonylag kedvező, tízezer forint körüli áron elérhető, hátrányuk ugyanaz, mint az esőruháké, vagyis a szakadáshajlam és a szellőzetlenség.

Termoruhát azonban nemcsak kezelésként készítene, hanem úgy is, hogy megosztják a nadrágot és a dzsekit. Ezek már igényesebb kivitelűek, drágábbak is. Előnyük, hogy bélésük kigombolható vagy kicipzárható, így nyáron esőruhaként, hidegebb időben termoruhaként használhatók. A sokoldalúságnak ára van,



## HIDEGTŰRŐ MOTORCSODÁK

Kevesbé sérülékeny, szél- és vízálló a gyöngyvászon ruhaanyag. Mindig célszerű feltűnő színösszeállítást választani. Ára 6976 forinttól kezdődik



Hagyományosan jó megoldás a Belstaff viaszosvászon öltözet. Ára 11 800 forinttól kezdődik



Nyakban is zárt Kushitani gyártmányú gyöngyvászon kabát. A fejevédő nulla fok alatt jó szolgálatot tehet. A dzseki ára 4990 forintról indul



a víz- és szélálló, hőtartó ruházat húsz-huszonötezer forintból hozható ki.

A legsokoldalúbb felhasználhatóságot a gyöngyvászonból készült enduroruhák biztosítják. Ezek minden esetben kétrészesek, kivételük ezen túlmenően azonban rendkívül sokféle lehet. Már a legolcsóbbak is szél- és vízállók, valamint hőtartók. Hibájuk, hogy a bélést nem lehet eltávolítani, így nyáron kevésbé használhatók. A drágább modelleknél a bélés kiemelhető, és beépített protektorok védik a vállat, a könyököt és a térdet. Ezen ruhák előnye a

PVC esőruhákkal szemben, hogy a sérülésre kevésbé érzékenyek, egy kisebb bukás alig hagy nyomot rajtuk. Egyetlen hátrányuk van ezeknek a csodálatos öltözeteknek: az áruk. A legegyszerűbb, nem kiszemelhető bélésű dzseki ára is ötezer forint felett van, de komolyabb, protektorokkal is felszerelt kabát ára meghaladhatja a huszonötezer forintot is.

A felsőruházat mellett minden alkalommal fordítsunk gondot az aláöltözésre is. Előnyös viselet a garbó, amelyre bolyhos pulóvert húzva benttartható a meleg. Fo-



Nyitott sisakhoz feltétlenül viseljük szemüveget és a sisak alatt fejdédőt. A vastag kesztyű is fontos kellék. A szemüveg ára 3500 forint, a fejdédő 775 forintba kerül

Fotó: BALOGH RÓBERT

Univerzális kesztyű, amely nemcsak a hideg és a szél ellen véd, hanem a belerejtett védőhuzat révén a vizet is távoltartja. Ára: 5100 forint



kozottan ügyeljünk a térdék és a kéz védelmére, hiszen ezeket éri leginkább a hideg és a szél támadása. Ha valaki nem bízik a hagyományos megoldásokban, nagyon jó kiegészítőket találhat a motorosboltokban. Az angora alapanyagú térd-, váll-, nyak- és könyökvédők biztos védelmet nyújtanak a reuma ellen, ám ezért komoly árat kell fizetni: a térdvédő ára például 2500-3500 forint közötti.

Télidőben fokozottan ügyeljünk a sisakválasztásra is. A legjobban a szabályozható szellőzésű integrál sisakok váltak be, ezeknél csupán a nyak védelmére kell ügyelni, s ha negatívba száll a hőmérő higanyszála, egy arcvédőt húzzunk a fejünkre. Ezek csupán néhány száz forintba kerülnek, de megakadályozzák, hogy a párasodásgátlás miatti légáramlat meghűtse a fejünket. A pára ellen egyébként érdemes valamilyen vegyi anyaggal védekezni. Hasznos lehet a párasodás elleni spray, de olcsó és jó megoldás lehet a plexi beszapozása is.

G. M.



RS 950

az intelligens autóriasztó  
...AZ ÖN RIASZTÓJA?

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

### AZ ALAP- RENDSZER TARTALMA:

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

**ÉS MINDEZ  
CSAK  
16 000,- Ft**

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

### EZ AZ ÉN RIASZTÓMI!

**Magyarországon  
kizárólagos  
forgalmazója:**

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



Kivánságra  
szakmühelyünkben  
beszereljük.

# KÁRTÉRÍTÉS

Sajnálatos módon országútjainkon rendkívül sok baleset történik. Minden baleset önmagában szörnyű, de számomra és, gondolom, olvasóim számára is az a baleset a legmegdöbbentőbb, amikor vértlen, a közlekedési szabályokat betartó személyek válnak közúti baleset sérültjeivé vagy áldozataivá.

Kecskeméti olvasónk is egy baleset vértlen elszenvetője, aki a vele történtek leírása mellett várja válaszomat kérdéseire.

1993 januárjában Szeged felől haladt az 5. számú főútvonalon, amely egyébként a közlekedési statisztikák szerint az egyik legveszélyesebb útszakasz. Az egyik útkanyarban egy angol állampolgár által vezetett, Németországban bérelt autó megcsúszott, és frontálisan ütközött olvasónk gépkocsijával. Olvasónk az ütközés következtében súlyos sérüléseket szenvedett, boka-, medence- és bordatorései keletkeztek. Több mint 8 hetet töltött a balesetet követően kórházban, de a mai napig táppénzes állományban van, bokáját még most is fémpótlások, csavarok tartják össze. Hamarosan felülvizsgálatra megy, ezen a felülvizsgálaton döntenek az orvosok arról, hogy szükséges-e leszázalékolása.

A baleset körülményeit a Szegedi Rendőrkapitányság vizsgálta, és egyértelműen megállapította, hogy a balesetet az angol állampolgár okozta, a KRESZ 25. §-ának megszegésével. A KRESZ-ben foglaltak megszegése miatt a külföldi állampolgár ellen büntetőeljárás indult, amelyet a rendőrkapitányság kénytelen volt felfüggeszteni, mivel a baleset okozója ismeretlen helyre távozott. Olvasónk első kérdése: mit jelent a nyomozási eljárás felfüggesztése?

A büntetőeljárásról szóló 1973. évi I. tv. 137. §-a írja elő, hogy a nyomozást fel kell függeszteni többek között akkor, ha a gyanúsított ismeretlen helyen tartózkodik, és a felkutatására tett intézkedések nem vezettek eredményre. Ez azt jelenti, hogy a büntetőeljárás lefolytatásának akadálya van, pontosan az, hogy nincs meg a gyanúsított, nem lehet az eljárást lefolytatni vele szemben. Azonban a nyomozást folytatni kell, ha a felfüggesztés oka megszűnik, vagyis ha a gyanúsítottat a rendőrség megtalálja.

Általában károkozás megállapításá-

nál feltétel az, hogy ha a kárt bűncselekmény elkövetésével okozták, a bűnösséget jogerős határozatban állapítják meg. A felfüggesztés, pontosabban ennek oka a bűnösség megállapítását megakadályozza, de a biztosítási jogviszonyból eredő kártérítést egyébként tisztázott tényállás mellett ez nem gátolja. Tehát függetlenül attól, hogy a külföldi állampolgárral szemben befejeződik-e az eljárás, a biztosító kártérítési kötelezettsége fennáll.

Olvasónk második kérdése: korábban hivatásos gépkocsivezető volt, és attól tart, hogy ha leszázalékolják, bevonják jogosítványát. A leszázalékolásnak nem feltétlenül következménye az, hogy járművezetői engedélyét egészségügyi okokból nem hosszabbítják meg, abban az esetben történik ez meg, ha a leszázalékolás okául szolgáló tartós egészségkárosodás gátolja abban, hogy teljesértékűen vegyen részt a közlekedésben.

Olvasónk harmadik kérdése, hogy megbízhat-e a biztosítási jogviszony alapján eljáró biztosítóintézet ügyintézőjében, tehát a biztosító korrekten, minden körülményre tekintettel fog-e részére kártérítést nyújtani. Erre a kérdésre csak azt lehet válaszolni, hogy olvasónk már bizonyára találkozott a biztosító ügyintézőjével, személyes tapasztalatai vannak az illető eljárásáról, és ha úgy találja, hogy az ügyintéző eljárása inkább szolgálja a biztosító érdekeit, mint azt, hogy olvasónk megfelelő kárpótlást kapjon, indokolt lehet jogi képviselő megbízása.

Levélírónk további két kérdése arra vonatkozik, hogy leszázalékolása vagy ennek elmaradása esetén milyen kártérítésekre tarthat igényt. Először is igényelheti gépkocsijában és egyéb dolgaiban bekövetkezett kárainak megtérítését. Levelében csak arra utal, hogy a gépkocsiban bekövetkezett kárt a biztosító megtérítette. Ha azonban a baleset kapcsán például a ruhája tönkrement, e kárainak a megtérítését is kérheti. Igényelheti továbbá azon kárát, amely abból ered, hogy hosszan tartó, folyamatos táppénzes állományban volt, és így nyilvánvalóan jövedelme kevesebb volt, mint ha dolgozott volna. Ezért azon jövedelme, amelyet rendes munkavégzés során elért volna, és a táppénzként kapott bevétele különbö-



zetét igényelheti addig az időpontig, amíg leszázalékolásáról döntés nem születik. Leszázalékolásának bekövetkezése esetén, de ennek elmaradásakor is igényelheti minden konkrétan bekövetkezett kára vagy elmaradt haszná megterítését. Amennyiben az elszenvetett baleset következtében – a Polgári Törvénykönyvet idézve – a károsultnak a társadalmi életben való részvételét, vagy egyébként életét tartósan vagy súlyosan megnehezíti a károkozás, úgy igényelheti nem vagyoni kárainak megtérítését is. Hangsúlyozom, hogy a leszázalékolás elmaradásától függetlenül is a sérülés okozhat olyan maradandó hátrányt olvasónknak, amely kártérítési alapot szolgáltathat. Még inkább indokolt azonban a kártérítés akkor, ha a leszázalékolás bekövetkezik. Amennyiben, most általában a kártérítésről szólván, a kár konkrét összegben kifejezhető, e konkrét összeget igényelheti. Az összegszerűen ki nem fejezhető károk bekövetkeztekor a kárpótlás mértékét általában becsléssel lehet megállapítani, és az nyújtható általánosságban, továbbá járadékszerűen is.

Sajnos a kártérítés kérdéseibe terjedelmi okok miatt nem tudok mélyebben belemenni, az itt írtak általános jellegűek, és az egész témakörnek csak a felszínét érintik. Minden egyes eset, amikor vagyoni vagy nem vagyoni kár következik be, rendkívül bonyolult, és mindegyik teljesen egyedi kezelést igényel. Remélem azonban, hogy olvasónknak kellő alapot ad arra vonatkozóan, hogy milyen jellegű igényeket támasszon. A konkrétan nyújtott kárpótlás már olvasónk és a biztosító megállapodásától függ, illetve ennek hiányában olvasónk bíróságtól kérheti kárainak megállapítását és az ezzel arányban lévő kártérítés és kárpótlás megítélését.

**DR. POLGÁR ISTVÁN**  
jogtanácsos

# EZT ÍRTA AZ

# AutoMOTOR

1954. II. 1.

Az ÉM Szállítási Igazgatósága és az Építőanyag-fuvarozási Tröszt vezetősége december 20-án ünnepi sztahanovista ankétot tartott. Az igazgató és a főmérnök beszámolója, illetőleg műszaki előadása után Ritser Zoltán gépkocsivezető, A gépjármű-közlekedés kiváló dolgozója a brigádszervezésről, Zoltán Ferenc gépkocsivezető pedig a sztahanovista módszerekről mondotta el tapasztalatait. A teljes napig tartó vita után a jelen lévő több mint 100 sztahanovista – többek között – az alábbi határozatokat hozta:

1. Minden egyes sztahanovista egy-egy 100% alatt teljesítő dolgozót patronál, és vállalja, hogy írásban meghatározott időn belül 100% fölé hozza.

2. A sztahanovista gépkocsivezetők vállalják, hogy 1954. évi tervüket egyenként 110% felett teljesítik.

3. A sztahanovisták vállalják, hogy átadják gépkocsivezető-társaiknak az üzemanyag-takarékossággal kapcsolatos munkamódszereiket, és ez által ebben az évben 100000 liter üzemanyagot takarítanak meg.

4. A sztahanovisták vállalják, hogy a Nazarova-mozgalom keretében a gépkocsik műszaki hibából történő állási idejét a megengedethez viszonyítva 10%-kal csökkentik.

5. Az üzemanyagszűrők és a levegőszűrők karbantartására megszigorítják az ellenőrzést, és berendezkednek a szűrőcserére, hogy az átszereléssel a kocsik azonnal munkába állhassanak.

6. A Sztahanov-kör vezetősége vállalja, hogy a sztahanovisták részére kéthavonként az időszéri kérdésekről műszaki előadást rendez.

1964. II. 6.

„Az év autója” címet a Rover 2000 típusú kocsinak ítélte egy autós-újságírókból álló nemzetközi bírálóbizottság. A versenyt az Auto Visie holland folyóirat rendezte; a zsűri a döntést a bírálótra kerülő kocsiknál csupán az esztétikai kivételre és a műszaki megoldásokra alapozhatta. A maximálisan adható 125 pontból a Rover 2000 típus 76-ot kapott. A kocsirol alkotott záróvéleményben ez a meghatározás is szerepelt: „Csodálatosan jó vezetni ezt az autót!”. A Rover 2000-nek 1978 cm<sup>3</sup>-es motorja van, 99 SAE lóerőt teljesít, és 160 km/h sebességre képes. A hagyományos építési mód mellett a mellső lengőkaros felfüggesztés és a vízszintes csavarugók külön figyelmet érdemelnek.

\*\*\*

A Blaha Lujza téren folytatják a földalatti



vasút építését, ezért elzárják az átmenő forgalom elől a Rókus Kórház körüli Márkus Emília utcát és Stáhly utcát. A téren megszüntetik az átmenetileg létesített parkolóhelyet, és úttestet alakítanak ki, amely lehetővé teszi továbbra is, hogy a járművek a Rákóczi útról a Nagykörútra a Corvin Áruház előtt kanyarodhassanak.

1974. II. 6.

Az AM olvasói, a lapunkban megjelent tudósítások alapján nyomon követhették a Drapál-Benelli tárgyalásokat, amelyek végül is zsákutcába jutottak. (Benelliék állítólag az idén nem is indulnak a vb-n.) Ugyanakkor azonban Drapál meghívást kapott Zschopauba. Szakosztály-előadójával, Csizmadia Imrével együtt el is utazott, és az MZ

versenyosztályának főnökeivel, Walter Kaaden mérnökkel, valamint a gyár igazgatójával folytatott beszélgetés alapján megállapodtak abban, hogy az idei vb-futamokon egyedül Drapál János képviseli az MZ-gyárat. (Tavaly az olasz Silvio Grasetti volt a gyár vezetője.) Mindazokon a versenyeken, ahol 250-es kategóriát indítanak, ott lesz az MZ műhelykocsi több, rajtkész állapotú versenymotorral. Ezenkívül felkészítenek számára egy 350-est is, és ha az megfelelőbb lesz, mint Drapál tavalyi Yamahája, akkor abban a géposztályban is rajthoz fog állni MZ-vel. Küldenek még számára egy „járó” motort, hogy hétköznapiakon se feledkezzék meg az MZ-ről.

A szerződés csak a hivatalos aláírások után lép életbe.



Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung Köln

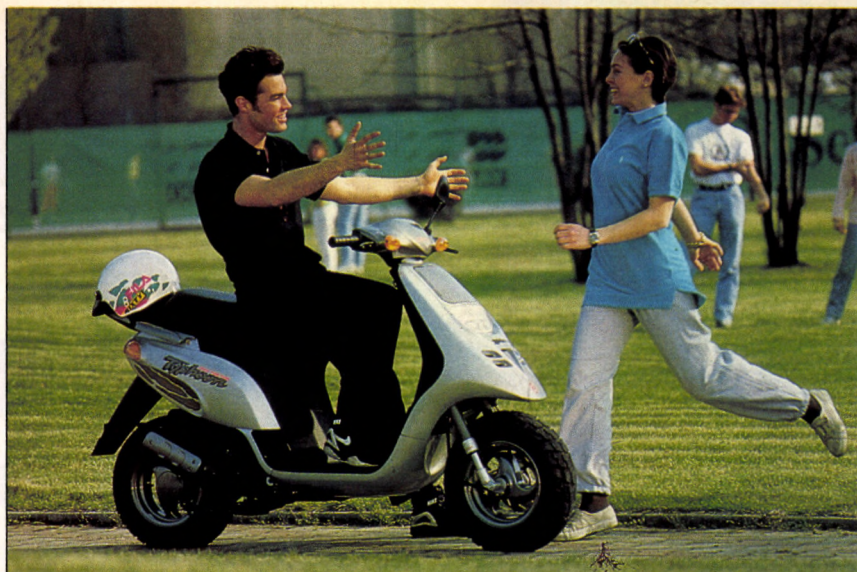
## 1994: ISMÉT IFMA

Mint minden páros évben, így 1994-ben is megrendezik Kölnben a világ legnagyobb motorkerékpár- és kerékpár-kiállítását, az IFMA-t. Az idei bemutató október 5-től 9-ig tart majd nyitva, az első két napon (5-én és 6-án) azonban csak a szakmai látogatókat és a sajtó munkatársait várják. A több mint 170 000 négyzetméteres területen 40 ország kétezere kiállítója mutatja be termékeit a komplett járművektől kezdve az alkatrészeken, kiegészítőkön át a ruházati cikkekig. Az éppen harmincadik születésnapját ünneplő rendezvényen külön területen mutatják majd be az IFMA történetét 1964-től napjainkig.



## ÁRCSÖKKENTÉS A HONDÁNÁL

A motorosidény kezdetéhez közeledve jelentős árcsökkenéssel várja vásárlóit a Honda hazai importőre, a Motorpedo Kft. A robogóktól kezdve a legnagyobb löketfogatú sportgépekig a legtöbb modelljüket kedvezőbb áron kínálják, mint az elmúlt évben. A Honda Lead 209 ezer helyett 177 ezer forintba, az MT50 213 ezer helyett 181 ezer forintba kerül. A legjelentősebb kedvezményt a CBR 600 F kapta, amely 918 ezer forint helyett 777 ezret kóstál. Néhány példa még az árákról, zárójelben a korábbi összegek: NSR 125 R 395 ezer (449), NSR 125 Raiden 351 ezer (399), VT 600 Shadow 722 ezer (780), XL 600 V Transalp 659 ezer (736), NX 650 Dominator 654 ezer (759), NTV 650 Revere 617 ezer (727), CBR 900 RR 1057 ezer (1206).



## ROBOGÓK RÉSZLETRE!

Ezentúl részletfizetéssel is vásárolhatók Honda, Yamaha, Suzuki gyártmányú robogók a Treff-X Kft.-től. A felújított járművekre hat hónap garanciát vállalnak, és a szavatossági idő lejártá után is teljes körű alkatrészellátással és szervizelhetőséggel állnak vevőik szolgálatára. A részletfizetési lehetőség mellett újdonság

vevőkártyarendszer, amelyhez csatlakozva újabb robogó vásárlásakor és szervizeléskor kedvezményekben részesül a kártya tulajdonosa. A budapesti Scooter-házon kívül az ország majd minden nagyvárosában (Debrecen, Eger, Győr, Nyíregyháza, Szeged, Szolnok stb.) várják vásárlóikat a Treff-X márkakereskedői.

## LETÜNT A GILERA

Sajnos valóra vált az, amitől a Milánói Motorszalonn idején csak tartottunk. 1993 november elején az olaszországi Arcoréban bezárta kapuit a Gilera-gyár. Az 1908-ban Milánóban alapított cég az ötvenes évek során hozta csúcsmomját, ekkor Umberto Masetti két világbajnoki címet szerzett a márkának. A viharfelhők a hatvanas évek második felében kezdtek első

ízben gyülekezni a gyár felett, ezt azonban sikerült kivédeni a Piaggioval között házasság révén. Am a nyolcvanas évek során oly mértékben kezdett süllyedni a Gilera csillaga, hogy a gyár megszüntetését ezúttal már nem lehetett elkerülni. A gyárról és történetéről egy Pontederában létrehozandó múzeumban nyílik 1994 végén kiállítás.

## ELKÉSZÜLT AZ EZREDIK!

A Yamaha Motor Hungária Kft. Váci úti műhelyében összeszerelték az ezredik motorkerékpárt. A zöldre fényezett DT 50 típusú járművet *Bercel László, Lackner*

*Pál* műhelyfőnök és *Nemoda László* a Magyar Posta rendelésére állította össze, előreláthatólag a Pécsi Postai igazgatóságon teljesít majd szolgálatot.



# am MOTORSPORT-TOTÓ

A HB Racing Team és az Autó-Motor közös játéka

## Fődíj

### II. díj

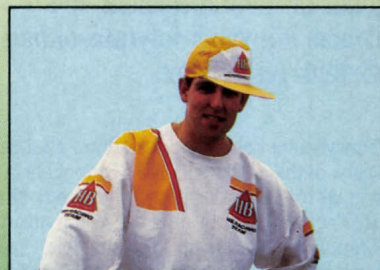


6 darab HB Pop szabadidőruha, sapkával és utazótáskával.



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

### III. díj



12 darab HB Racing Team pulóver és sapka.

## 2. FORDULÓ



Mikor és hol állt világbajnoki futam dobogóján egyszerre két magyar versenyző?

1. 1969. Nürnbergring, Német Nagydíj
2. 1971. Brno, Csehszlovák Nagydíj
- x. 1973. Assen, Holland Nagydíj

Ki volt ez a két versenyző?

1. Drapál János-Szabó II. László
2. Reisz János-Szabó II. László
- x. Drapál János-Juhász Károly

Milyen motorral indultak?

1. Pannónia P20
2. Yamaha TZ 250
- x. MZ 250

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

Beküldési határidő: 1994. április 12.

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

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

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

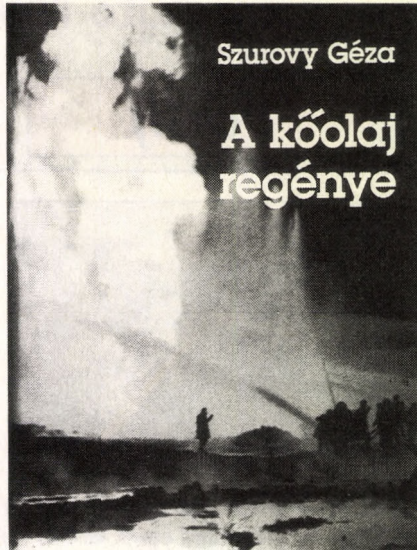
# A KŐOLAJ REGÉNYE (1.)

**A közelmúltban jelent meg dr. Szurovy Géza professzor könyve, amelyben a szénhidrogénbányászat történetét foglalja össze a kezdetektől a legutóbbi időkig. A kötet valóban regény, a legjobb tudományos ismeretterjesztés, hiszen úgy közöl ezernyi adatot és információt, hogy észre sem vesszük, miközben az izgalmas történeteket olvassuk. A Hírlapkiadó Vállalat gondozásában megjelent 464 oldalas könyvből folytatásokban közlünk részleteket.**

Pennsylvania délnyugati sarkában, ahol egy- másba ömlik a dél felől jövő Monongahela és az északról jövő Allegheny folyó, hogy Ohio folyó néven folytassa útját a távoli nyugaton hömpölygő Mississippi folyam felé, épült Pittsburgh városa, az egykori Duquesne francia erőd helyén. A 19. század elején már virágzó város volt. A várostól északra – légvonalban 112 kilométerre – ömlik az Alleghenybe az Oil Creek. Nevét onnan kapta, hogy medre mentén számos helyen fordulnak elő kőolajszivárgások, amelyekből a kőolaj a folyóba csurog, és szélesre terülő szivárványszínű hártját alkotva nagy foltokban úszik az Allegheny felé. Különösen sok olajos mocsár található az Oil Creek torkolatától fölfelé húsz kilométerre, Titusville környékén Crawford megyében. A település neve az egykori francia uralomra emlékeztet.

Titusville-nek 1857-ben 150 lakosa volt, és mindössze 35 épületből állt. Lakosai a gazdag őserdők fájának kitermelésével foglalkoztak. A legjobb minőségűből 300 méter 5–10 dollárba került. A favágókat egy fakitermelő vállalat foglalkoztatta.

A vállalat egyik vezetőjének a fia, dr. Francis Beattie Brewer orvosi diplomájának megszerzése után több éven át a keleti parti államokban dolgozott, de apja hívására 1851-ben Titusville-be költözött. Megérkezése után érdeklődni kezdett a vállalat Oil Creek-i területén előforduló olajforrások iránt. Vizsgálódásainak eredményeként arra a következtetésre jutott, hogy a kőolaj kitermelése jó üzletet jelentene. Meggyőzte a fakitermelő vállalat vezetőit. Az Egyesült Államokban elsőül kőolaj-kutatási engedélyt szereztek J. O. Agier



titusville-i farmer földjére. Az Amerikai Egyesült Államokban a föld tulajdonosai a terület alatt a föld mélyében rejlő ásványkincs, tehát, ha valaki valahol kutatni akar, akkor vagy megveszi a területet a tulajdonostól – ha az hajlandó eladni –, vagy határozott időre bérlő, és az esetleges eredményből részesedést biztosít a tulajdonos számára. Ha a vállalkozásból részvénytársaság alakulna, akkor a tulajdonos kap bizonyos számú részvényt, illetve ha még többet akar, akkor arra elővásárlási joga van.

Dr. Brewer az iskoláit a Dartmouth főiskolán végezte, ahol tanára volt dr. Dixi Crosby és iskolatársai voltak George Henry Bissel, valamint Albert Harrison Crosby. Dr. Brewer 1853-ban elvitt egy üveg kőolajat dr. D. Crosby-nak, hogy a vegyészeti tanszék vezetőjével, Hubbard professzorral vizsgálják meg. A professzorok a kőolajat „valóban értékesnek” nyilvánították. Dr. Brewer a palack kőolajat dr. Corsbynál hagyta.

George Bissel magas termetű, széles homlokú, éles eszű, intellektuális erőt sugárzó ember volt. Mivel 12 éves korától magára volt utalva, megtanulta, hogy ha érdekei úgy kívánják, hideg fejlel, erős akarattal megragadjon minden alkalmat célja elérésének érdekében. Diákként gyengébb társainak korrepetálásából és cikkek írásából tartotta el magát. Diplomájának megszerzése után Dartmouthban latint és görögöt tanított, majd Washington városába ment. Ott újságíróként dolgozott. Végül is New Orleansban telepedett le, ahol kinevezték egy középiskola igazgatójává, később pedig az állami iskolák tanfelügyelője lett. Szabad idejében jogot és nyelveket tanult. Folyékonyan beszélt az angolon kívül franciául, spa-

nyolul, portugálul, tudott olvasni és írni héberül, szanszkritül, latinul, ó- és újjörögül, valamint németül. Egészsége megromlása miatt kénytelen volt 1853-ban visszatérni északra. Útban hazafelé Dartmouthban benézett régi főiskolájára. Professzora asztalán megpillantotta a dr. Brewer által otthagytott kőolajmintát.

Bissel tudta, hogy a környéken gyűjtött kőolajat „szeneka olaj” néven, mindent gyógyító balsamként árulták. A titkot a szeneka indiánok főnöke, Red Jacket (Vörös Zubony) árulta el – jó pénzért – a fehéreknek. Bissel tudta azt is, hogy az anyag könnyen lángra lobbant, és átvillant agyán a fölismerés, hogy lámpaolajként sokkal több hasznot hozna, mint kétes hírű orvosságként. A fentebb említett tanárokkal és iskolatársakkal, valamint az egyik New Haven-i bank elnökével, James Townsennel megvitaták a dolgot. Kutatási engedélyt szereztek további területekre is, köztük a Titusville melletti Hibbard-farmra. Végül is 1954. december 30-án megalapították a New York-i Pennsylvania Kőolaj Társaságot (Pennsylvania Rock Oil Company of New York) 250 000 dollár alaptőkével.

A társaság megalakulása után felkérték ifjabb Benjamin Sillimant, a Yale Egyetem híres vegyész- és fizikaprofesszorát, hogy vizsgálja meg a pennsylvaniai kőolajat. Silliman Jr. noha kitűnő tanár volt és fizika-, valamint vegytantankönyvét évtizedeken át használták az amerikai egyetemeken, viszonylag szerény fizetést kapott – mint a tanárok általában –, és kénytelen volt azt ipari szaktanácsadások révén kiegészíteni. Elkészítette a kívánt tanulmányt, és benyújtotta érte a számlát 526 dollár 8 centről. Közölte, hogy tanulmánya nem remél nagyszerű eredményeket tartalmaz, és azonnal meg is kaphatják, mihielyt befizetnek 100 dollár előleget a bankszámlájára. A megbízók nem számítottak ilyen nagy összegre, és vonakodtak kifizetni. Silliman erre titokban átadta a jelentést egyik barátjának, hogy biztonságban őrizze meg, ő maga pedig előadó körútra utazott a déli államokba, ahol nem tudták utolérni. Az üzlettársak végül is nagy dohogva összeszedték a pénzt, és megkapták az 1855. április 16-án keltezett jelentést.

Kiderült, hogy Silliman jelentése fordulópont a kőolajipar létrehozásában. Sillimann megállapította, hogy az anyag elemi szén és hidrogén igen sokféle vegyületéből áll, amelyeknek a forráspontja különböző, ezért forralás révén az egyes frakciók jól elkülöníthetők. Az így kinyerhető lámpaolaj kiváló minőségű. „Uraim – írta Silliman –, úgy látszik, sok biztató jel utal arra, hogy önök birtokában vannak egy olyan anyagnak, amelyből vi-

szonylag egyszerű és nem költséges eljárással igen értékes anyagok állíthatók elő."

Ezután másfél év huzavona következett. Közben konkurens vállalként megalakult a Pennsylvania Rock Oil Company of Connecticut. A meddő szőcsépléssel elégedetlen Townsend néhány fő részvényessel együtt megalapította 1857-ben a Seneca Oil Companyt, és átvette a Hibbard-koncessziót. Elhatározták, hogy a koncesszió minél előbb fúrást telepítenek, hogy megtudják, biztosítható-e fűrt kutatkon át elegendő kőolajmennyiség vállalkozásuk sikere érdekében. Világos volt előttük, hogy ipari mennyiségű kőolajat nem lehet rongyokkal „lefölözni” a források pocsolójának vizéről.

A munkálatok vezetésére megfelelő embert kellett találni.

Townsend, a New Haven-i bankár, a Tontine Szállodában lakott. Történetesen ugyanott lakott lányával a 38 éves *Edwin L. Drake*, betegsége miatt lézálalkolt vonatkísérő. Amolyan minden lében kanál, sokat próbált, jóvialis ember volt. Bőbeszédű, mesélő kedvű, nagyotmondó, mindenkihez kedves fickó. Esténként a szálloda társalkodójában amúgy Hány János módra részben igaz, részben kitálatl történeteivel szórakoztatta a vendégeket, akik viszonzásul megkínálták egy-egy itallal. A történetek vejele többnyire az volt, hogy ő a fantasztikusabbnál fantasztikusabb nehézségeken is határozottan, hidegvérűen, elszánt bátorsággal úrrá tudott lenni.

Townsend ajánlására őt bízták meg a munka megszervezésével és irányításával a Seneka Olajvállalat ügynökeként. A tartós szabadságon lévő vonatkísérőnek szabadjegye volt a vasútra: ez is nyomott a latba. A bankár úgy

**Edwin Drake „ezredes” (kürtőkalapban)  
Peter Wilson gyógyszerésszel  
a titusville-i kútnál 1861-ben**



akart tekintélyt szerezni választottjának az isten háta mögött élő favágók előtt, hogy előreküldött néhány „postán maradó” levelet Edwin L. Drake ezredesnek címezve. A hatás nem is maradt el. Amikor 1857 decemerében a hetente kétszer közlekedő postakocsin terdig erő sártengerben megérkezett Titusville-be, a helybeliek kitörő örömmel fogadták. Úgy gondolták, ha a vállalkozása sikeres lesz, talán nem kell továbbállniuk a fakitermelés megszűnése után, mert a kőolaj-kitermelés biztos munkalehetőség lesz számukra. Az „ezredes” néhány hét alatt felmérte a helyzetet, és véglegesítette a koncessziót. Azután visszatért New Havenbe. Ott elmondta: „Elhatároztam magam. A kőolajat nagy mennyiségben olyan fúrások által termelhetjük ki, amelyeket sós-víz-feltárás céljából mélyítenek. Meggyőződésem, hogy én vagyok az, akinek ezt meg kell csinálnia. De bárkivel beszélgettem a kérdérről, senki sem értett velem egyet. Mindenki azt állította, hogy a kőolajat kiterjedt köszérétegek izzadják ki.”

Drake-nek kiemelkedő jellemvonása volt a makacs szívósság, amivel feladatát meg akarta oldani. 1858 tavaszán visszatért Titusville-be. Hozzálatott, hogy fúráshoz értő szakembereket toborozzon. Nem sok sikerrel. A néhány részeges fickó, aki jelentkezett, nem felelt meg. Kitzúzte a fúrás helyét Titusville-től délre három kilométerre az Oil Creek partján egy farmon, ahol a feltörő kőolajforrás által táplált pocsolójáról naponta 23 liter kőolajat főlöztek le.

Nem sok pénzzel engedhették útjára, mert több levelet is írt sürgetve, hogy küldjenek pénzt. A vállalkozók nagy nehezen összeszedtek ezer dollárt. Ebből megrendelt egy kazánt és egy gőzgépet az Eire városkában levő Liddel és Társa gépgyártól.

Drake még mindig nem talált megfelelő szakembereket. Ebben az is közrejátszott, hogy csak olyan emberek akart felvenni, akik hajlandók teljesítménybérben dolgozni. Egy dollárt ígért minden lefűrt lábért (1 láb = 0,3048 m). Ez persze az időbérhez szokott iszákos naplopóknak nem tetszett, és kezdték elterjeszteni, hogy az ezredes talán hős katona volt a harctéren, bár ezt is nehéz bizonyítani, mindenesetre úgy látszik, hogy megszállott örült. A tervezett fúrásról pedig úgy beszéltek, hogy „Drake bolondériája”.

Végül 1859 tavaszán Drake szerződést kötött *William A. Smith* kovácmesterrel, aki szárszámokat kovácsolt a szintén pennsylvaniai Tarentum környékén folytatott sós-víz-kutató fúrásokhoz, és közben megismerkedett a Kanawha-völgyben kialakított fúrás technikával is. Magával hozta két fiát, így együtt volt a csapat. Drake fúróberendezése sok tekintetben különbözött a sós-víz-feltáráshoz használtaktól. A fúrót nem rúdra, hanem kötéltre függesztette. A kötelet egy hat lóerős gőzgéppel mozgatott himba rántotta fölfelé, és lefelé menetkor a fúró szabadon zuhant a közetre. Érdekes, hogy sem a gyakorlott „Billi bácsinak”, sem Drake-nek nem jutott eszébe, hogy a fúrókötelet, illetve a kanalazó kötelet felcsévlő dobót is gőzgéppel hajtsa. A dobót a dobtárcsából kétoldalt kiálló fapecekre ta-

posva lábbal forgatták. Billi bácsi fia, *Samuel* szerint ez igencsak kemény munka volt.

Drake a szokásos három láb helyett szabályos, néglábú fatornyot ácsoltatott, ennek a tetején volt a koronacsiga és a kanalazócsiga a kötelek számára. A tornyot és gépházat az időjárás viszontagságai ellen becskázta, mivel úgy gondolták, hogy 300-400 láb (91-122 m) mélységre kell lefúrniuk, és a munka akár másfél évig is eltarthat. Fúróberendezése előhírnöke volt a szabványos pennsylvaniai kötélfúró berendezésnek, amely a kanadai merevrudazatos fúróberendezéssel együtt évtizedeken át a legfontosabb fúrás rendszer maradt.

A munka nagyon lassan haladt. A részvényesek egyre türelmetlenebbek lettek, és nem akartak több pénzt adni. Végül Townsend, aki leginkább hitt a munka sikerében, már egyedül finanszírozta a műveletet. De 1859 végén a pénz végleg elfogyott, és Townsend levelet írt Drake-nek, hogy az utolsó átutalásból fizesse ki a függő számlákat, a munkát fejezze be, és térjen vissza New Havenbe.

Drake még nem kapta meg a levelet, amikor 1859. augusztus 27-én, szombaton délután a 21 méter mély lyukban a fúró egy kőzetpedésbe jutott, amelyben 15 centimétert szabadon esett. Hét vége lévén a munkát abbahagyták. Billi bácsi vasárnap kiballagott a kúthoz, hogy körülnézzen. A lyukba kémelve fekete folyadékot látott csillogni. Egy ereszcatorna-darabból merítőedényt görbített, és örömmel látta, hogy a kiemelt minta szintiszta kőolaj.

Futótüzként terjedt el a hír, hogy „az ezredes bolondériája megütötte az olajat!” (A „megüt” bányász kifejezés, jelezve, hogy a csákányütés nyomán feltárul az érc.)

Drake hanyatt-homlok a kúthoz lovagolt. Felszerelték egy kézi szivattyút. A kút napi 20-25 hordó (3-4 m<sup>3</sup>) kőolajat adott. Ez az akkori hordónkénti 20 dollár áron napi 400-500 dollárt jelentett. Egy nap alatt megtérítette a gőzgép árát. Hétfőn megérkezett az elvonulást elrendelő levél. Szerencsére már nem volt időserű.

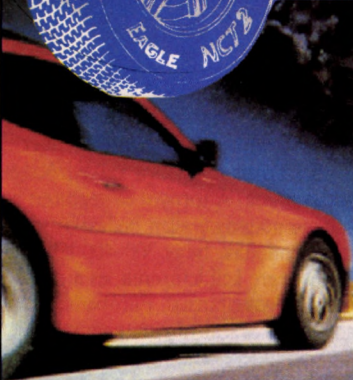
Hányszor, de hányszor ismétlődött azóta is, hogy a munkát a pénz hiánya miatt abba akarták hagyni a siker küszöbén, és csak a véletlen múlt, hogy az eredmény mégsem maradt el.

Sebtében összeszedtek minden whiskysfordót, amire csak rá tudták tenni a kezüket. Közben fakadatok ácsolták össze, hogy legyen elég tárolóhelyük. Egyik éjszaka azonban egy lámpától belobbant a kőolajból felszabaduló gáz és az egész tárolótér leégett. A fúróberendezés is súlyosan megsérült, de senki sem sebesült meg.

(Folytatjuk.)



# BÁCSKA GUMI KFT



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



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

## BÁCSKA GUMI KFT.

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

## GUMIBOLT PÉCS

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

## AGROBOLT BÁCSALMÁS

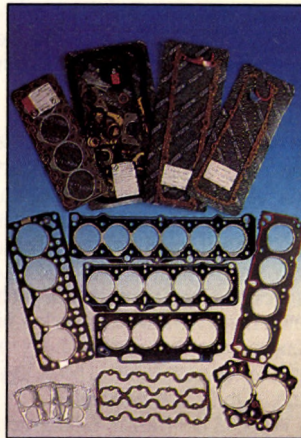
6430 Bácsalmás, Rákóczi u. 37.  
Tel./fax: 79/341-572

## GUMIBOLT NAGYBARACSKA

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



## MonarkDiesel és Guarnitauto vezérképviselő



Hirdetésünk azokhoz szól, akik még nem tudják, hogy

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

akkor **BAMAGA**

Ha egy hideg reggelen nem indul dízelautója,

akkor **BAMAGA**

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

## BAMAGA KFT.

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



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

### **KERES, KÍNÁL**

E rovatunkban olvasóink hirdetésait díjmentesen közöljük, kérésükre képpel együtt.

#### KERES

#### AUTÓ

**CITROËN** DS-t, ID-t, továbbá Skoda 440-et (Sportokat), Octaviát, Feliciát s bármilyen állapotú Warsawát. Ajánlatokat levélben: ifj. Hrusovszki István, 3877 Tornyosnémeti, Fő út 73.

**HONDA CRX**-et totálkárosan vagy nagyon sérülten 1990-es évjáráttól. Telefon: 22/322-680.  
**LADA** 2101-es raliautót versenykész vagy motor nélküli állapotban, ármegjelöléssel. Varga József, 3214 Nagyréde, Árpád út 28.

**LADA** 2104- és 2107-hez eredeti gyári, belső állítású, jobbos visszapiillantó tükröt. Továbbá Steyr-Puch Haflinger 650 és UAZ 969, 969 M terepjáró gépkocsikhoz kezelési gépkönyvet és alkatrész-katalógust. Máté Kálmán, 5310 Kisújszállás, Hátár u. 10.

**LADA** 2105-öshöz A csoportos, 4 fokozatú (R4) váltót. Ágó Béla, telefon: 166-7305/310 m., h—cs. 16—20 h-ig.

**LADA** 2107-eshez műszerfalat (üresen is), Lada könnyűfém felnigarnitúrát. Lada 1500—1600-hoz díszleceket és Ladára 5 sebességű váltót. Pétervári

Zsolt, 3170 Szécsény, Ságvári u. 11.

**MARUTI SUZUKI** forgalmi totálkáros autóval. Ifj. Tóth István, 5510 Dévaványa, Madách Imre u. 13.

**MOSZKVIC** régi típusúra 155 × 15-ös, jó állapotban lévő gumit. Ármegjelölést kérek. Székely László, 1135 Budapest, Szent László u. 26. IV. 21.

**RALI** 2-ben indítható N-es vagy A-s autó: Skoda Favorit, Daihatsu Charade GTi, Suzuki Swift GTi érdekelne, versenykész állapotban. Takács Géza, 9200 Mosonmagyaróvár, Móra F. u. A/10.

**TRABANT** 601-hez új típusú első-hátsó krómozott lökhárítókat és régi 601-es hűtőrácsot, amelyen még rajta van a fém Trabant-jel. Cserébe kerékpárt vagy 3,5 éves fekete hűtőrácsot és ugyanennyi idős széria-lökhárítókat és értékkülönbözetet — állapot szerint — adok. Papp Zsolt, 1032 Budapest, Ágoston u. 6. 8/46.

#### MOTORKERÉKPÁR

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

**BMW R 51/2**-eshez komplett hátsó lámpát, komplett hátsó ülést, dudát, tanksapkát, a légszűrőre légtérelő fedelet (kacsacsőr alakú), mindkét markola-

tot, pumpát. Csere is érdekel, ugyanehhez a típushoz vannak alkatrészek is. Antal Viktor, 1115 Budapest, Etele út 48/A. IX. 58. Telefon: 175-3121 (hétköznap 17 h-ig), 74/371-270 (hétvégén).

**D—CSEPEL** 125-öshöz kipufogókönnyököt dobbal, hátsó fékdobot, első fékfedelet fékdobbal, fékkulccsal kompletten. Továbbá tankmatricát, mindkét oldalit. Kövesdi István, 2737 Ceglédbercel, Ifjúság u. 7.

**DKW N 2 250—350**-eshez hátsó sárvédőt, 300 × 19-es gumit, gyújtásrészt, gyújtótekerceket bakelitdobozokkal együtt, láncvédő felső részét. Továbbá NSU 250 OSL kipufogódobot, csomagtartót, szerszámdobozt, Drillastic nyergét. Szegi Ferenc, 2310 Szigetszentmiklós, Szentmiklósi u. 14/A. fsz. 3. Telefon: 24/365-861, 19 h után.

**ETZ** 251-es motorkerékpárt megvételre maximum 5 éves korig, újszerű állapotban, 40 ezer forintig, pontos ár-, év-, állapotleírást kérek. Hajdú Róbert, 3461 Egerlövő, Lenin út 11.

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

**INDIAN** egyhengereshez mindenféle alkatrészt keresek. Erm Róbert, telefon: 215-1780, 9—15 óra között.

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

#### VEGYES

**WARTBURG** 1000-eshez, 1966-os évjáráatához bármilyen műszaki leírást, javítási és karbantartási útmutatót, valamint Déván István: Autótípusok és Botond-Bolics György: Így gondozd a Volkswagenedet című könyvét. Pödör Péter, 9362 Himod, Kossuth u. 76. Telefon: 97/341-808.

**SKODA** helyreállításához márkatársakat keresek, eredeti alkatrészek is érdekelnek. Császár Imre, 8151 Szabadbattyán, Dobó István u. 1. Telefonüzenet esti órákban.: 84/313-850.

#### KÍNÁL

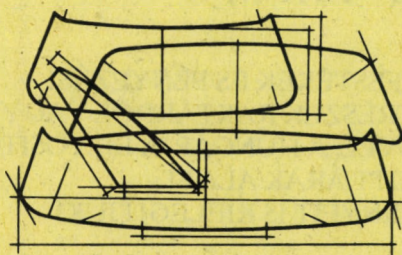
#### AUTÓ

**AERO** 30-ast, 1936-os évjáratút, teljes restaurálás után, eredeti műszaki és esztétikai állapotban. Rigó Endre, 6000 Kecskemét, Munkácsy u. 17.

**ALFA Romeo** 33 1.5 4 × 4 típusú raliautót rajtkészen, 20 db komplett kerékkel, tartalék motorral. Az autóról II. osztály N/3-as kategóriában versenyzett. Tel.: 147-8327, napközben.

**ALFA Romeo** 2.0, turbódízel, metálszürke, 1984-es kiadásút, 2 év műszakival, zöldkártyával, elektromos ablakkal, centrálzárral, légkondicionálóval, könnyűfém felnikkel, ködlámpákkal, ál-

### AUTÓÜVEG GYORSSZOLGÁLAT NYUGATI ÉS JAPÁN TÍPUSOKHOZ



#### AUTÓÜVEGEZÉS!

Nyitva: Hétfőtől péntekig 8—17 óráig, szombat, vasárnap zárva

#### **AUTOGLAS Kft.**

SZÉLVÉDŐK  
OLDALÜVEGEK  
KISTEHERAUTÓK  
ÜVEGEZÉSE  
KAVICSFELVERŐDÉSEK  
JAVÍTÁSA

1031 Budapest, Monostori u. 47.  
Telefon + Fax: 168-9181



lítható fakormánnyal, jó állapotban. Irányár: 300 ezer forint. Réz Csaba, 6400 Kiskunhalas, Kárpát u. 24. Telefon: 77/322-641.

**BMW** 518-as, 1977-81 közötti típushoz az alábbi, bontásból származó alkatrészeket: jobb oldali komplett ajtókat, hátsó szélvédőt, komplett belső utastér-kárpitozást, műszerfalat, kormányszerkezetet, hátsó futóművet és sok apró alkatrészt, összesen 15 ezer Ft-ért. Czibor Ottó, 8318 Lesencetomaj, Szőlőhegy u. 12. (17 h után vagy hétfőgén).

**DKW** Junior 1960-as évfjártút, restaurált állapotban. Telefon: 72/490-324.

**FIAT** Regata DS dízelt (1984-est), a váltó teljesen, a motor részben felújítva. Friss alvázvédelem, a fékrendszer elől és hátul teljesen felújítva. Indulás hidegen, melegen kiváló. Szervofék, állítható kormánymagasság, fűthető szélvédő, színezett ablakok, digitális rádiós magnó. Elöl új gumik, hátul is jók, Semperitek. Vizsga 1995. szeptemberig zöldkártyával együtt. Új akkumulátor: 88 Ah. Fogyasztása 5-5,2, 1900 cm<sup>3</sup>. A futóművön gömbfejcsere volt. Esetleg elcserélném dízel Audi 80-ra, hasonló jó állapotúra. Pintér Gábor, 2166 Püspökszilágy, Ady Endre út 2.

**FORD** Escort 1100 cm<sup>3</sup>-es, 1969-es évfjártú gépkocsit, műszaki vizsgára előkészített állapotban, de motorhibával (hengergejes). Pődör Péter, 9362 Himod, Kossuth u. 76. Telefon: 97/341-808.

**IKARUS** versenyautó-szállító lakóbuszt hűtőszekrényvel, gázrezsóval, hideg-meleg vizes mosogatóval, zuhanyzóval és egyéb extrákkal felszerelve, lejárt műszakival. Teherjogosítvánnyal vezethető. Felújításra szorul. Szíjj Csaba. Fax: 34/384-412.

**LADA** VFTS megkímélt állapotban, reális áron eladó. Érdeklődni lehet: Pécs 72/446-921, minden nap 8-11 h-ig.

**LADA** 1300 cm<sup>3</sup> Gr A csoportos versenyautó eladó. Rali I-ben vett részt versenyeken. Danyikó Károly, 9023 Győr, Szigethy A. u. 103. Telefon: 96/417-903.

**OPEL** Olympia 1.1 kupé, 1969-es évfjártú, 1994. augusztusig érvényes műszakival, kisebb hibákkal eladó. Érdeklődni lehet: péntek 18-21 h-ig, szombat 10-14 h-ig a 22/320-982 telefonszámon.

**PORSCHE** 911 Carrera 2, 1984-es, blackmetál színű, 240 LE-s sportautó eladó. Ár megegyezés szerint. Kérésre fényképes levelet küldök. Szép Imre,

## KIPUFOGÓ

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

## LOPÁSGÁTLÓ

a Koppány-kormánybilincs, vághatlan és látható védelem

## FELSZERELÉS

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

## NAGYKER. RAKTÁR KISKER. ÜZLET

## KOPPÁNY

1087 Kőbányai út 37.  
(Könyves K. krt. sarok)  
Kereskedőknek és szerelőknek

**ELŐNYÖS,**  
vásárlóknak  
**JUTÁNYOS**



KFT.

**GUMIFÉKCSŐ- ÉS  
FÉMFEKCSŐ-  
KÉSZÍTÉS  
NYUGATI  
KOCSIKHOZ IS  
MINTA UTÁN AZONNAL!  
POSTAI UTÁNVÉTEL IS.**

Légéktömítő gyártása,  
értékesítése  
tehergépkocsikhoz.  
Szervo- és  
klímaberendezések  
gumicsöveinek javítása  
rövid határidővel.

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

6400 Kiskunhalas, Árpád u. 3.  
Telefon: 77/321-267, 18 h után.

**SKODA** Coloniál 1953-ast üzempékesen. Császár Imre, 8151 Szabadttján, Dobó István u. 1. Telefonüzenet esti órákban: 84/313-850.

**SKODA** Octavia Super eladó, motor, futóművek, karosszéria

felújítva, fényezve, komplettírozás előtt. Továbbá eladó R50-es, lengővillás BMW, 1959-es gyártású. Sárosi Károly, 6200 Kiskőrös, Kossuth L. u. 64. Telefon: 78/312-030.

**VW** Bogár 1300-ast, teljesen felújított ólommentes motorral, és egy 1200 VW-motor eladó. Vagy 500-as és annál nagyobb BMW (R50, R51... R69), illetve Zündapp motorkerékpárra értékegyeztetéssel cserélném. Nyíregyháza-Sóstó, Fürdő u. 22. Telefon: 42/317-971.

**VW** Bogárba jó állapotú, komplett motort, nagyon olcsón. Telefon: 22/322-680.

**VW GOLF** LGTD turbódízel, 92-es évfjártú, 5 ajtós, tornádópiros, zöldkártyával, szervizkönyvvel, extrákkal eladó. Telefon: 34/380-998.

**WARTBURG** 353 de Luxe-ot, beépíthető 1310-es Dacia-motorral (vagy külön-külön), rengeteg tartalék alkatrészszel: karosszériaelemek, kuplungszerkezet stb. Rádiós magnóval, vonóhoroggal kitérő állapotban. A gépkocsi 1983-as kiadású, a Dacia-motor 40 ezer km-t futott, generátorral, önindítóval, hűtővel stb. Barna János, 3177 Rimóc, Széchenyi út 30.

# WOLF-ART BT

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



**ikkens**

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

MÁS TÍPUSOK EGYEDI IGÉNYEIT IS KIELÉGÍTJÜK!

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

## MOTORKERÉKPÁR

**BMW R 35**-öst jó állapotban, apróbb hiányosságokkal (nem eredeti lámpával és kipufogóval), **BMW R 25/2**-est restaurálás alatt, forgalmival, továbbá 1952-es **Csepel 125**-öst, jó állapotban műszakival 43 ezer forintért. Simon János, 7150 Bonyhád, Wesselényi u. 17. Tel.: 74/311-622/23 m.

**CROSS CZ 250**-es kitűnő motorral, jó gumikkal eladó, vagy nagy benzines láncfűrésze elcserélhető (Husqvarna). Irányár: 35 ezer Ft. Megtekinthető: Vencle, Kő u. 9., este 17 h után.

**CSEPEL 125**-ös motorkerékpárt, 1952-est, műszaki vizsgával, rendszámmal, jó állapotban 45 ezer Ft-ért. Simon János, 7150 Bonyhád, Wesselényi u. 17. Tel. napközben: 74/311-622.

**ETZ 250**-est és **Jawa 350**-est olcsón. Hézsó Imre, 6800 Hódmezővásárhely, Klauzál u. 53.

**ETZ 250**-est, 1984-es tárcsafékest felújítva; motorikusan jó, fényezés és műszaki nincs, alkatrésznek, egyben 15 ezer Ft-ért. Továbbá egyéb apró ETZ-alkatrészek. Potharszki Ferenc, 8500 Pápa, Bethlen G. u. 5.

**FORMULA-A** gokart rajtkész állapotban, pótkatrészekkel eladó. Irányár: 186 ezer Ft. Czimre Attila, 8800 Nagykánizsa, Zemplén Gy. u. 4. D lh. 4/14.

**HARLEY-DAVIDSON 750** cm<sup>3</sup>-es motorkerékpárokat (1929-es, 1932-es és 1942-es típusok), komplett oldalkocsit, alkatrészeket, szerszámokat. Érdeklődni lehet kedden és szerdán 16–19 óra között. Bp. XII., Mártonlak, Kakukk u. 42.

**HONDA CB 900 F2 1985**-ös kiadású, 4–1 csővel, kifogástalan állapotban. Irányár: 195 ezer Ft. Továbbá veterán Tornax 250-est, 1935-ös, restaurálva, oldalkocsival. NSU OSL 350-est, 1936-os, szép állapotban (nyitott szeleplemechanizmus), valamint egy NSU 251 OSL blokkot váltóval együtt, teljesen komplett, 19 ezer Ft-ért. Turi István, 9023 Győr, Szigethy u. 88. Telefon: 96/416-517.

**IZS PLANETA 1962**-est, felújított állapotban (oldalkocsi-



val), továbbá **ETZ 250**-est kevés km-rel, új akkumulátorral, friss műszakival, ugyanitt **M 72**-est felújított, félkész állapotban lévő motorkerékpár tartalék alkatrészekkel. Juhász Norbert, 2532 Tokodaltáró, Rajk L. u. 10.

**KAWASAKI GPX 750 R** motorkerékpárt 4–1 (Cobra 3) kipufogóval, 1988-as évjárat, kitűnő, újszerű állapotban. 6500 Baja, Kinizsi Pál u. 35. Telefon: 79/321-662, esti órákban, vagy a 79/321-744, 8 h-tól 16 h-ig.

**KIS ROMET**-hez 2 db original külső gumi és Romet-hoz alaptermétes, original dugattyú gyűrűkkel eladó, Romet-blokk (komplett) üzemképesen. Ferenczy Róbert, 8103 Várpalota, Aradi Vértanúk u. 30.

**PANNÓNIA TLB** restaurálás előtt, tartalék blokkal és három év alatt összegyűlt alkatrészekkel, 10 ezer forintért. Lovas László, 1188 Budapest, Kisfaludy u. 48.

**SHB-SACHS 98** cm<sup>3</sup>-es motorkerékpárt 60 százalékban felújítva. Erm Róbert, telefon: 215-1780, 9–15 óra között.

**SUZUKI Eco** segédmotor-kerékpárhoz gyújtótörizstort, original, új alkatrészt. Máté Kálmán, 5310 Kisújszállás, Határ u. 10.

**SUZUKI Gs 650 G** típusú, 82-es kiadású motorkerékpárt, teljesen felújítva, újrafestve (fekete), friss műszakival. Telefon: 68/312-018, Tóth.

**YAMAHA 50** cm<sup>3</sup>-es robotgót, 3 éves, 4000 km-rel, újszerű állapotban. Érdeklődni lehet hétvégén telefonon: 83/314-532.

**YAMAHA XT 600 Z** Ténéré 1936-os, 37 ezer km-es, kéksárga színezésű enduro-motorkerékpárt és Yamaha SR 125-ös, négyütemű, 125 cm<sup>3</sup>-es, 1936-os metáلكék motorkerékpárt. Érdeklődni lehet: hétvégén délután és este a 46/391-190-es telefonszámon.

**YAMAHA RD 350** típusú, kétütemű, vízhűtéses, 50 lóerős, 6 sebességű utcai sportmotor kitűnő esztétikai és műszaki állapotban 108 ezer forintért eladó. Pémer Tamás, 8360 Keszthely, Stromfeld u. 8/C.

## VEGYES

VW Bogárhoz használt (dinamó, karburátor) és új alkatrész

## AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

**Február 5.:** Balatonkiliti, Debrecen, Pécs.

**Február 6.:** Békéscsaba, Debrecen, Gyöngyös, Győr, Hódmezővásárhely, Kapuvár, Komló, Lajosmizse, Miskolc, Nagykőrös, Pécs, Szentes, Tiszakécske, Törökszentmiklós.

**Február 12.:** Balatonkiliti, Debrecen, Pécs.

**Február 13.:** Baja, Békéscsaba, Debrecen, Hatvan, Hódmezővásárhely, Kunhegyes, Miskolc, Mosonmagyaróvár, Pécs, Szombathely, Tiszafüred.

szek eladók. Nyíregyháza-Sóstó, Fürdő u. 22. Telefon: 42/317-971.

**SHB**-hoz villát, turbót, **DKW NZ 250–350**-hez alkatrész-katalógust (másolat), **BMW-EMW 340**-hez alkatrész-katalógust (másolat), Citroën 4 hengereshez szerelési könyvet (másolat), Tatrapiplához kezelési könyvet (másolat). Szegi Ferenc, 3210 Szigetszentmiklós, Szentmiklósi u. 14/A, fszt. 3. Tel.: 24/365-861. 19–20 óra között.

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

**AUTÓ MAGAZIN** 1992. 11. és 12. számát, 120 Ft/db, Autó 1991. 6-os, 1992. 1–11. számát 40 Ft/db. Máté Kálmán, 5310 Kisújszállás, Határ u. 10.

**ÜZEMANYAG**-megtakarító eszköz eladó. Antalné, telefon: 165-1777.

**DÍZELADAGOLÓ**-beállító próbapadot, jó állapotban. Érdeklődni lehet: 85/310-452 telefonon.

## CSERE

**APRILIA AF1 125** Replica 88/7-es, 33 LE-s közötti sportmotorkerékpár eladó vagy **NSR, TZR, RGV 250**-re cserélném értékegyeztetéssel. Más megoldás is érdekel, pl: **CBR, FZR, ZXR 250** vagy 400 stb. Paksy Zoltán, tel.: 96/321-183.

**FIAT 127**-es, 903 cm<sup>3</sup>-es (Trabantba beépíthető) komplett motorblokkot, önindítóval, generátorral és kuplungszerkezettel együtt, valamint ugyanehhez a típushoz hűtőt, fűtőradiátort, ventilátorokkal, esetleg az összes dolog ötsebességű Lada-váltóra cserélhető. Ledvina Tibor, 7800 Siklós, Rákóczi u. 54. Telefon: 72/352-619, 18 óra után.

**MATCHLESS G3L (1943)**, 90 százalékig komplett modellt régebbi, hiányosabb angol motorra. Braun János, 1055 Budapest, Kossuth tér 16–17.

**PROFI** versenykerékpáromat (országúti) elcserélném motorkerékpárra. Ajánlatokat levélben kérek. Buszlai Dinók Lajos, 4110 Biharkeresztes, Arany János u. 48.

ÚJ

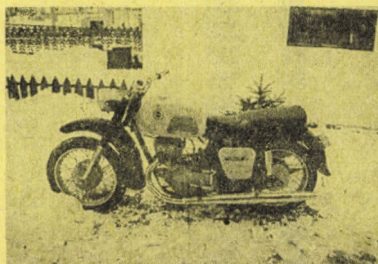
Most

60 000 Ft-tal OLCSÓBB!

## BARKAS-MOTORCSERE

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

**WESTO** Kft.  
186-8857



# HASZNÁLT SZEMÉLYGÉPKOCSIK

## Kínálati árak a fővárosi autópiacról

### 150 EZER FORINT ALATT

Lada 1200	80	35
Trabant 601	83	38
Lada 1200	79	50
Skoda 105	80	50
Polski 126	80	53
Lada 1200	78	55
Polski 126	80	58
Polski 126	81	60
Lada 1300	79	60
Trabant 601	87	65
Polski 126	63	80
Polski 126	86	80
Lada 1200	81	80
Polski 126	83	90
VW Derby	79	95
VW Bogár 1.3	71	105
Lada 1200	82	110
Lada 1300	84	110
Skoda 120 L	86	110
Audi 2000	77	120
Lada 1200 S	86	130
Renault 14	79	130
Mitsubishi Colt	82	135
Dacia TX	87	140
VW Golf 1.6 D	79	140
Lada 1300 S	84	140
Opel Rekord	78	145
Volvo 244 DLS	79	145

### 150 EZER ÉS 300 EZER FORINT KÖZÖTT

FIAT Ritmo	80	150
Ford Fiesta	81	150
Mazda 323	82	155
Dacia TX	87	160
VW Golf GTI	79	165
Audi 80 1.6	79	165
FIAT 127	83	165
Opel Kadett 1.6	81	170
Opel Kadett 1.3	82	170
Renault 20	82	175
VW Passat	78	175
Dacia TLX	89	180
Audi 80	79	180
Alfa Alfetta	84	180
VW Passat 1.6 D	81	180
Ford Escort 1.3	89	185
Lada 2107	86	185
Mazda 323	82	195
FIAT Ritmo D	84	210
Opel Ascona 1.6 S	82	210
Wartburg 1.3	89	210
Opel Kadett kombi	83	225
VW Golf 1.5 D	80	230
Renault 5	83	230
VW Scirocco 1.6 GTI	83	235
Volvo 245 kombi	80	235

**NIKKO**

teljes körű  
alkatrészellátást  
biztosít

*Alfa Romeo*

**GOAT** LANCIA

minden típusához,  
*Fiat Lubrificanti*  
gyári olajok  
forgalmazása.

**Nikko Kft.**  
cím:  
**Bp. X.,  
Kőér u. 3/a.**  
tel./fax:  
**157-2976**  
nyitvatartás:  
**hétköznap  
8-16 óráig**

Datsun	82	235
Lancia Delta	82	235
BMW 323i	86	240
FIAT Regata 100 S	84	240
Opel Rekord kombi	83	240
VW Golf D	82	240
Opel Kadett 1.6 D	82	245
VW Jetta	81	245
VW Gold 1.6 D	83	245

### 250 EZER ÉS 350 EZER FORINT KÖZÖTT

Alfa Romeo 1.6	82	250
Lada 2105	89	250
Renault 5 TL	84	250
VW Golf 1.6 D	81	255
FIAT Uno D	84	255
FIAT Ritmo	86	260
Mercedes 300 D	78	260
VW Polo GTI	83	260
Volvo 244 D	80	260
Alfetta 2.0 TD	82	270
FIAT Ritmo	86	280
Ford Sierra kombi	84	280



**KÁRÁSZY  
CÉG**

alapítva: 1872

**BOGE**



**BILSTEIN**

Lengéscsillapítók

Spirálrugók, gáz-  
rugók, és egyéb  
gk. alkatrészek.

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

Lengéscsillapító  
felújítás gyári  
alkatrészekkel,  
"H" engedéllyel.

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

Lengéscsillapítók ki és beszerelése.

Viszonteladatoknak 10-20% kedvezmény!

Lada 2106	90	280
Mercedes 300 D	81	280
Peugeot 2.0	83	280
VW Golf .16 D	82	280
VW Golf D	83	285
FIAT Uno D	86	299
Citroën BX 14 RE	85	300
Ford Fiesta	86	300
Lada Szamara 1.3	88	300
VW Jetta	82	305
Audi 80 Quattro	82	310
Audi 80 CD	83	310
FIAT Uno	86	310
Audi 80	82	310
Ford Granada	86	310
Volvo 345 GLS	82	315
Ford Sierra	83	315
Opel Kadett 1.6 D	84	320
BMW 318i	84	330
Opel Ascona 1.6 S	84	330
VW Passat kombi	83	340
FIAT Uno 1.3	85	340
Opel Rekord	84	340
Mitsubishi Colt	85	345
Skoda Favorit	89	345

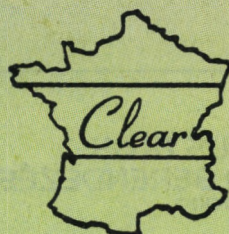
### 350 EZER ÉS 500 EZER FORINT KÖZÖTT

Ford Escort 1.6	85	350
Opel Rekord	83	350
Renault 11 TSE	85	355
Renault 11	86	355
Nissan Sunny 1.5	85	360
Renault 11 GTL	86	360
Opel Kadett 1.6 D	85	360
Mazda 626	83	370
Peugeot 205 D	86	375
Seat Ibiza 1.7	88	375
Lancia Prisma	85	380
Lancia Delta TD	86	380
Suzuki Swift	86	385
Audi 80 TD	83	400
Mercedes 240 D	82	400
Alfa Giulietta 2.0	86	410
Lancia 1.9 TD	87	410
Ford Orion 1.6	85	420
Mercedes 240 D	82	420
Peugeot 305 D	88	420
Citroën BX 19 TRD	86	440
Audi 80 1.6	86	440
Audi 80 86	86	450
Lada Nova	92	450
Nissan Micra	88	450
VW Jetta	85	450
Lada Szamara 1.3	90	450
Alfa 33 1.8 Td	88	470
Ford Escort 1.6 D	86	475
Audi 100 D	84	480
Maruti 800	91	480
FIAT Uno D	89	480
Ford Escort 1.6 D	86	480
Alfa 33 TD	88	480
Maruti 800	92	485
Alfa 75 TD	87	490

### 500 EZER ÉS 700 EZER FORINT KÖZÖTT

Audi 80 Coupé	86	500
BMW 318	86	510
Audi 100 D	85	520

Gyártó: E.I.C. Franciaország  
Importőr: PRIMA Kft., Pécs



a  
biztonságos  
látás

# prima

Szinte hihetetlen, de igaz, ha Ön autója szélvédőjét és lámpáját termékünkkel kezeli, nagyban megnő az Ön biztonsága. A folyadék olyan felületet képez az üvegen, amin nincs esélye a víznek. A lefagyott ablak másé, és Ön a szakadó esőben azon tőri a fejét, hogy a többiek miért használják az ablaktörőt.

## AZ ESŐ CSAK ÖNNEK NEM ESIK.

A többi autós csak törölgesse a sáros vizet a lámpákról, míg Ön nyugodtan halad célja felé, mert ugye, nem mindegy, hogy mit és hogy látunk.

Gyártó: E. I. C. France

Kapható: ÖMV, BP, ARAL, AUTÓKER, AUTÓKLUB, Autósholtok

Importőr: PRIMA Kft. Pécs, Tel.:06 (72) 327-056

Citroën CX 1D	86	540
Lada 1500	92	550
VW Golf 1.6 TD	87	550
FIAT Croma	88	560
Ford Orion	87	560
VW Jetta 1.6 D	88	570
Nissan Sunny 1.7 D	89	570
Ford Fiesta 1.1	89	580
Lancia Prisma	87	580
BMW 524 TD	85	590
Alfa 75 2.0 TD	87	600
Lancia Delta	91	610
Honda Accord	86	620
VW Jetta 1.7 D	88	620
FIAT Tipo 1.7 D	90	630
Ford Sierra 2.0	88	640
Opel Kadett 1.4	91	650
Opel Kadett 1.3	83	650
Opel Kadett	89	660
Ford Fiesta	91	670
Ford Fiesta 1.1	91	670
Lada Szamara 1.5	92	690
Peugeot 309 D	89	690

### 700 EZER ÉS EGYMILLIÓ FORINT KÖZÖTT

FIAT Tipo 1.7 D	89	700
FIAT Tempra	90	710
Mazda 323	89	710
Ford Fiesta 2.3 D	88	740
Audi 80 1.6	88	740
Peugeot 505 TD	87	765
Ford Scorpio 2.0	89	770
Opel Omega TD	88	770
BMW 324i	89	800
Mazda 626 2.2i	89	810

**BERU** AUTOMATIKUS DÍZEL  
LÁNGINDÍTÓ BERENDEZÉS  
HASZONGÉPJÁRMŰVEKBE

**AZ ÖN TÁRSA A HIDEG NAPOKON!**

- 1 perc alatt üzemelő motor
- egyenletes motorműködés
- nő a motor futásteljesítménye
- csökken a károsanyag-kibocsátás
- csökken az üzemanyag-felhasználás az indulási fázisban

**GYORS, BIZTOS INDÍTÁS -30°C-IG!**

További kínálatunk:

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



**INDIT-TRADE**

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

Peugeot 405	90	810
Citroën AX 1.1 i	93	820
FIAT Tipo 1.7 D	92	820
Alfa 33 TD	89	820
Alfa 75 1.6i	98	850
Mercedes 190 D	86	850
BMW 324 TD	89	860
Audi 80 1.6 D	88	870
Mazda 323 1.7 D	90	880
Ford Sierra 2.0 D	90	980
Alfa 164 2.5 TD	98	990

**EURÓPAI ÉS JAPÁN AUTÓKHOZ RAKTÁRRÓLI!**

**Lipmesa**



**LENGÉSCSILLAPÍTÓK**

Garantált minőség akcióáron!  
Beszerelést vállalunk!

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

**Quinton Hazell-termékek PI:**

**VÍZPUMPÁK:**

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

**KUPLUNGOK:**

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

**TERMOZTÁTOK** 464 Ft + áfa

**BREDA KERÉKCSAPÁGYAK  
TORONYCSAPÁGYAK  
BEVEZETŐ ÁRAKON!**

**GMS spirálrugók  
szereléssel is pl.:**

GOLF 82 hátsó rugók	1925 Ft + áfa
MERCEDES W 123 h.	3600 Ft + áfa
ESCORT hátsó	1892 Ft + áfa
KADETT hátsó	3200 Ft + áfa

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

KÖZPONTI RAKTÁR ÉS ÉRTÉKESÍTÉS:

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

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

**GLO FÉLTENGELY-  
CSUKLÓ**

**Készletek (gumival együtt) pl.:**

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

**FRAP gömbfejek, lengőkarok,  
kormányrudazatok.**

Példák kedvező árainkból:

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

**Holland fékbetétek:**

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

**VIDÉKRE DÍJTALAN POSTÁZÁS!**

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

A CSAPAT

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

**VISZONTELADÓKNAK, SZERVIZEKNEK KEDVEZMÉNY!**



# HASZNÁLT MOTORKERÉKPÁROK



## 150 EZER FORINT ALATT

Simson 50	89	25	Motorbolt
Jawa Mofa	93	35	Motorbolt
Piaggio Mofa	85	35	Motorbolt
Suzuki Bara	88	38	Treffpunkt
Babetta (berúgós)	93	42	Motorbolt
Suzuki Run	89	45	Treffpunkt
Yamaha Cute	89	45	Treffpunkt
Yamaha YB 90	86	49	Treffpunkt
Yamaha Yog robogó	88	50	Motorbolt
Yamaha Mint	90	52	Treffpunkt
Malaguti Roller	91	55	Motorbolt
Yamaha VB 125	86	59	Treffpunkt
Suzuki Carna	90	59	Treffpunkt
Honda Vucal	89	59	Treffpunkt
Honda Tact robogó	88	60	Motorbolt
Yamaha Jog	90	62	Treffpunkt
MZ 250 (katonai)	87	65	Motorbolt
Cagiva 125 Custom	85	72	Motorbolt
Italjet mini	93	75	Motorbolt
Yamaha DT 125 R	85	78	Treffpunkt
Italjet krossz	93	85	Motorbolt
Honda Dio robogó	90	85	Motorbolt
Suzuki RG 250 Gamma	88	89	Treffpunkt
Yamaha Jog	91	95	Treffpunkt
Gilera Bullit	90	95	Motorbolt
Honda XL 125 Enduro	84	95	Motorbolt
Honda Tact	91	98	Treffpunkt
Honda Dio	91	98	Treffpunkt
Gilera Arizona 125	87	98	Bono Motor
Cagiva Elephant 125	85	110	Motorbolt
Peugeot (új)	93	117	Treffpunkt
Honda XL 250 S	87	119	Treffpunkt
Cagiva Aletta Rosa 125	87	120	Bono Motor
Honda CB 400 Four	79	120	Motorbolt
Honda CBX 550	83	120	Bono Motor
Yamaha Dt 250 R	87	129	Treffpunkt
Aprilia Tuareg 50	88	130	Motorbolt
Gilera 125 Enduro	87	140	Motorbolt
Honda Spesi 125	89	149	Treffpunkt

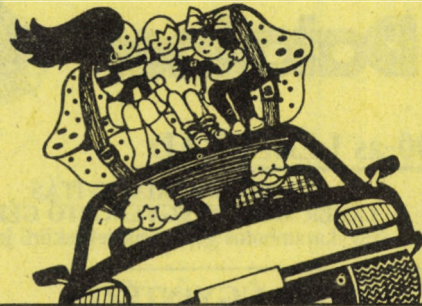
## 150 EZER ÉS 300 EZER FORINT KÖZÖTT

Aprilia RX 50	91	150	Motorbolt
Fantic Coala 50	91	150	Motorbolt
Gilera 125 Sport			
Enduro	89	150	Motorbolt
Honda VF 400 R	87	159	Treffpunkt
Honda CBR	87	159	Treffpunkt
Honda MTX 125 R	88	160	Motorbolt
Kawasaki Z 500	86	165	Motorbolt
Yamaha XT 550	85	165	Motorbolt
Honda VFR 400 R	88	169	Treffpunkt
Suzuki GS 500 R	85	170	Motorbolt
Cagiva Enduro Fun	89	170	Motorbolt
Aprilia Tuareg 125	87	175	Motorbolt
Aprilia Replica 50	89	179	Motorbolt

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

Rögzítőhevederek, kitámasztó és polcrudak áruszállításhoz elengedhetetlenek.

**ADR előírásoknak megfelelő rögzítéstechnika = EMPACK**



**EMPACK KFT.**

1115 Budapest, Tétényi út 15–17.

Telefon: 185-3500

Telefax: 185-0059

Szakkönyvek profiknak

**maróti**

Autóműszaki Könyvkereskedés  
és Csomagküldő Szolgálat

1205 Budapest,

Nagykőrosi út 47.

Tel.: 163-3762/311

Fax: 127-3522

Nyitva:

hétfőtől péntekig

10–18 óráig

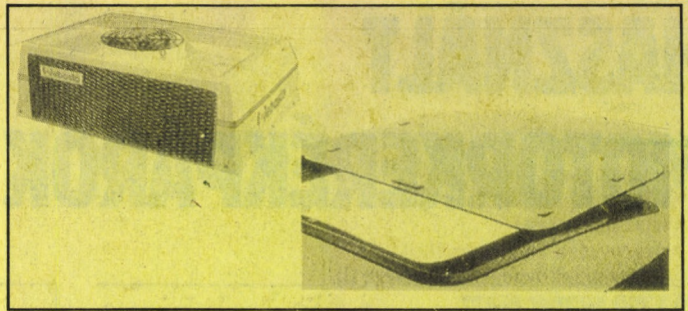
Kérje ingyenes  
könyvkatalógusunkat!



Yamaha XV 750	81	180	Bono Motor
Gilera Super			
Enduro 125	89	180	Motorbolt
Honda NSF 125	89	180	Motorbolt
Yamaha XS 400	85	180	Motorbolt

# Webasto

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



dunk valamilyen Webasto terméket ajánlani. Keressen meg bennünket bemutatótermünkben.

**WEBASTO HUNGÁRIA KFT.**

**1134 Budapest, Kassák L. u. 58-60.**

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

## Dataliner®



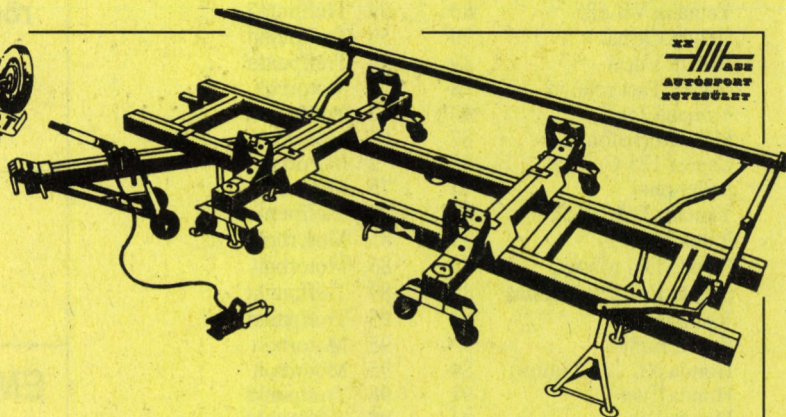
### 800-as LÉZERPAD

**KAROSSZÉRIAJAVÍTÁS  
LÉZER MÉRÉSŰ EGYENGETŐ GÉPPEL**  
Nagykarambolos gépkocsik teljeskörű javítása

### BIZTOSÍTÓI ÜGYINTÉZÉS ALKATRÉSZBESZERZÉS

**JAVÍTOTT AUTÓK UTÓMÉRÉSE  
DATALINER 800-as LÉZERPADON**  
Autójavítóknak csak húzási és méretbe állítási részmunka elvégzése

**A VILÁGON GYÁRTOTT BÁRMELY  
AUTÓTÍPUS JAVÍTÁSA ÉS  
ALKATRÉSZELLÁTÁSA MEGOLDHATÓ.**



**Autosport  
KFT.**

**Kipufogó, szélvédő beszerzése és beszerelése.**

**Autósbolt a Shell-kút után a parkolóban.**

**Daimler-, Jaguar- gyártmányok javítása és restaurálása.**

**MUNKAFELVÉTEL ÉS MŰHELY: Csepel, Rákóczi F. u. 277.**

**Tel.: 276-8833/24 – Autosport**

**(üzenetrögzítő) Fax: 276-5944.**

Suzuki 125 r.krossz	88	190	Treffpunkt
Honda VF 750 Sever	88	190	Treffpunkt
Honda 750 Four	77	190	Motorbolt
Aprilia Wind			
Tuareg 125	90	200	Motorbolt
Aprilia Tuareg 125	91	210	Bono Motor
Aprilia AF 1 125	91	220	Bono Motor
Yamaha YSR 50	93	240	Motorbolt
Aprilia Replica 125	89	270	Motorbolt
Gilera NX 1 Sport	88	280	Motorbolt
Honda VF 750 F	89	290	Treffpunkt
Aprilia 125			
Super Sport	90	290	Motorbolt
Yamaha DT 125 R	93	298	Bono Motor

### 300 EZER FORINT FELETT

Honda XLV 750 R	86	300	Motorbolt
Kawasaki 900 dragster	88	300	Motorbolt
Aprilia Futura 125	91	300	Motorbolt

Kawasaki GPX 750 R	87	310	Bono Motor
Kawasaki ZX 10	88	370	Motorbolt
Kawasaki ZZR 1100	89	550	Motorbolt
Yamaha XJ 600 S (új)	93	560	Bono Motor
Suzuki GSX-R 750 W	92	580	Motorbolt
Harley-Davidson 1200	93	1200	Motorbolt

**Az összeállításban szereplő kereskedések címe:**

**Bono Motor:** 8000 Székesfehérvár, Móricz Zs. u. 66.

**Motorbolt:** Budapest XVI., Legenda u. 4.

**Treffpunkt Kft.:** Szigetszentmiklós, Csepeli u. 4/A.





# EGY KÖR FÉLELEM

Nem kis meglepetést okozott 1993-ban a Ford a rali-világbajnokságban, hiszen az új Escort Cosworth szinte az utolsó pillanatilag esélyes volt a győzelemre. Végül be kellett érniük a második helyre, de az ezüst egyáltalán nem törte le őket – tapasztaltuk a Ford Motorsport borehami főhadiszállásán tett látogatásunk során.

Az angolok mindig erősen kötődtek a tradíciókhoz, s talán ezért is történt, hogy éppen negyedszázaddal a Ford Escort legendás első színre lépése után váltották le a jó öreg Sierrát az új Escort Cosworth-

szal a vb-sorozatban. Bizony, már negyedszázada, hogy *Andersson* és *Davenport* az első győzelmet összehozták a hollandiai Tulipán Ralin az 1,6-os, két vezértengelyes, orrmotoros, hátsókerék-hajtású Escorttal.



A mai utóddal a néven kívül annyi a hasonlóság, hogy ebben is elől van a motor.

A néhány napja befejeződött Monte Carlo Ralin sikerrel szerepelt Escort Cosworth megszületéséről hat évvel ezelőtt döntöttek a Ford-főnökök. *John Wheeler*, a Ford Motorsport főkonstruktőrének rajzasztalán az 1990-ben bemutatott négyajtós Escort karosszériájából kiindulva kezdődött a munka. Az összes előzmény el lett felejtve, tehát ez a kocsi nem egy „átöltöztetett” Sierra. A homologizációs problémák megoldását segítette, hogy a FISA 2500 darabra csökkentette a sorozatgyártásban szükséges minimumot, s mellesleg ez segítette a kölni Karmann cég által készített széria-Cosworthok eladásának is – a ritkaság varázsa mindig emeli az értéket.

Bár az Escort 16 mm-rel magasabb, mint a Sierra, tömegközéppontja mégis alacsonyabban van. A magyarázat a motor és a hajtáslánc előnyösebb elhelyezésében, valamint a „hizlalás” során hozott döntésekben van. 1993-ra a FISA emelte a súlyminimumot, s az 1200 kg-os új határ jellemzéséhez elég megemlíteni, hogy a Sierra 1150 kg-ot nyomott. Az Escort Cosworth így ma már cipel magával egy tartalék turbót a vezető karbon-kevlár Sparco ülése mögött rögzített alumíniumdoboz-

Gwyndaf Evans pontosan ezzel az ártatlan tekintettel fordult be százzal a derékszögkanyarokba

## FORD MOTORSPORT BOREHAM

**Röntgenrajz az Escort Cosworthról. Az orrban hűtő hűtő hátán**

ban. (– A turbót a versenyzők maguk is ki tudják cserélni, ha kell – mondta John Wheeler.) A kis láda hővédő betétet kapott, hogy a kiszereelt forró alkatrész ne okozhasson bajt. Az ülések mögé került a lengéscsillapítók és a fékek hűtésére szolgáló folyadék két tartálya és a pótkerék is, így a kocsi saját tömege meghaladja az előírt ezerkétszáz kilogrammot.

### SZTÁRAUTÓK TESTKÖZELBEN

– Egy csomó turbósűkítővel próbálkoztunk, s végül rájöttünk, hogy a 38 mm-es a legjobb a motorjainkhoz – magyarázta Robin Vokins műhelyfőnök a Ford Motorsport borehami központjának szerelőcsarnokában. Miki Biasion egyik éppen munkában lévő kocsiján meg is mutatta a motordopping eme fontos eszközét, hozzátevé, a sűkítő nélküli turbóval hajtott motorok – ilyeneket használnak például a ralikrosszban – 650 lóerősek (2000 cm<sup>3</sup>!), míg a betét miatt a raliautók e teljesítmény felét érik el. A hatfokozatú váltó három éve volt nagy esemény, a szabályozható központi differenciál most lenne az, ha a „várározáson felüli eredményt hozó” tesztelés után nem mutattak volna piros jelzést az új hi-tech elemnek. – Iszonyúan drága, ezért egyelőre nem a van-, hanem a szeretnénk-kategóriába tartozik – említette ezzel kapcsolatban John Wheeler. Ha központi differenciál nincs is, van viszkokup-



lung, amely a tengelyek közötti nyomaték-eloszlást szabályozva 40–60 százaléktól 50–50 százalékig enged változtatást a vezetőnek.

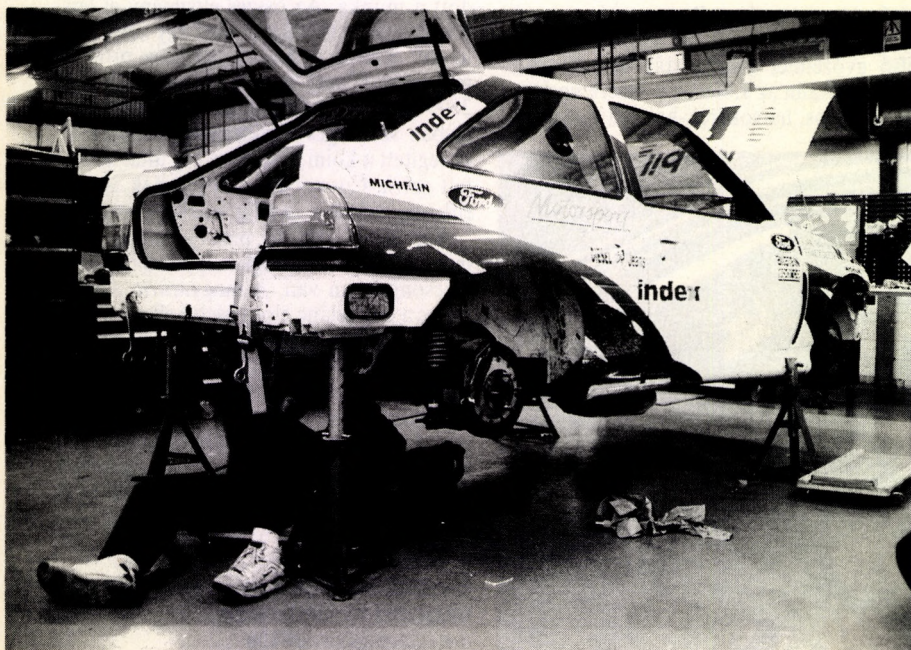
Előre tudni lehetett, hogy ha vendégeket engednek a világ egyik legkomolyabb raliműhelyébe, akkor előbb alaposan elpakol-

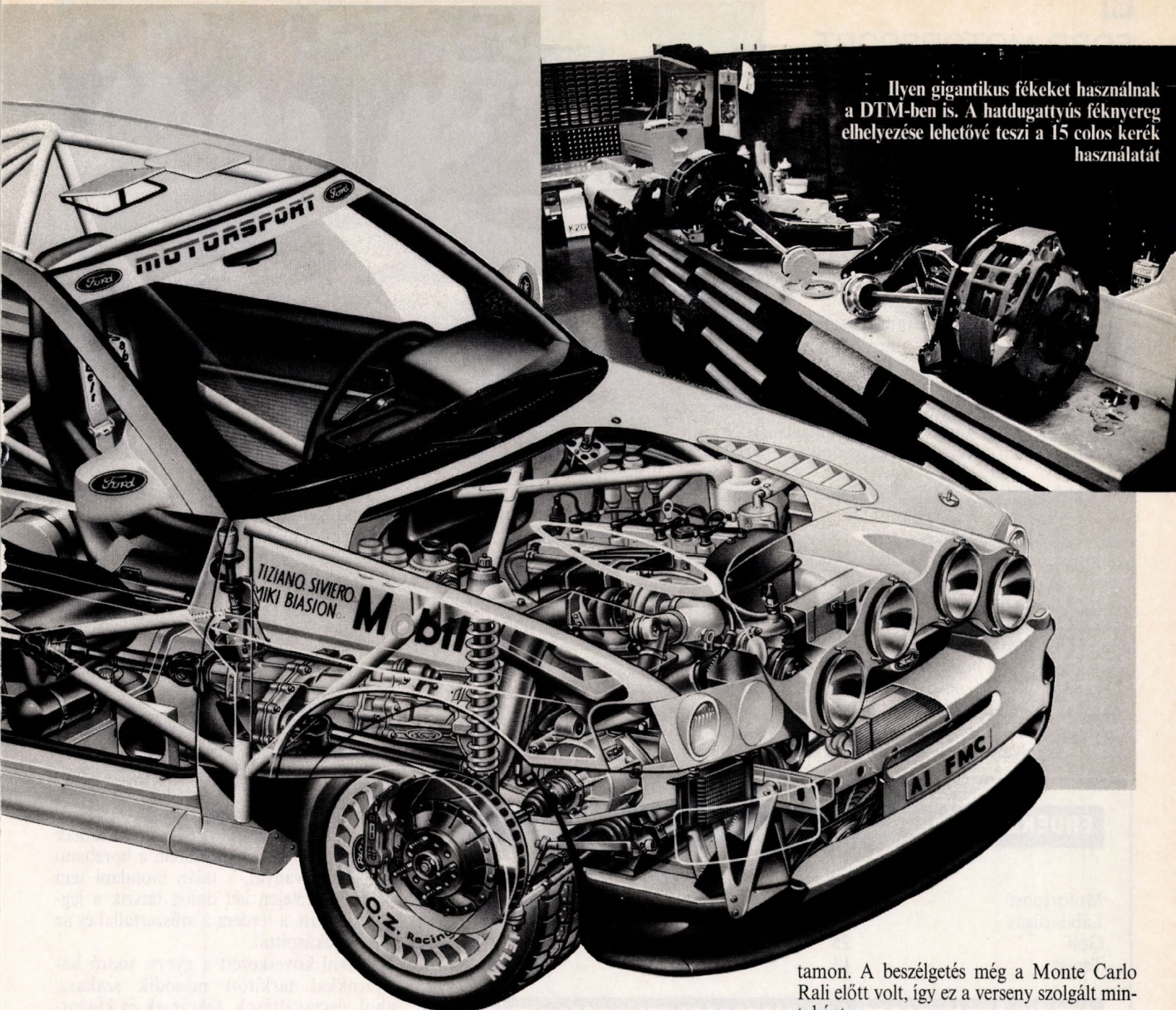
nak minden titkolnivalót, érdekesség azonban így is akadt. Túl azon, hogy egymás mellett sorakoztak Miki Biasion, François Delecour és az angol bajnokságban hajtó Malcolm Wilson kocsijai (utóbbi hátfalán a Vigyázz! Balkormányos autó! felirat volt olvasható), nem hétköznapi látvány egy Cosworth első futómű, amelynek speciális konstrukciója és beépítése lehetővé teszi, hogy a kerékdőlést és az utánfutást a jármű felemelése nélkül végezzék. A motorokat nem Borehamben tuningolják, egy „bedolgozó” műhely készíti őket, tulajdonképpen személyre szóló kivitelben.

### REPTÉRBŐL VERSENYPÁLYA

Boreham a második világháború éveiben született, amikor katonai repülőteret építettek itt az amerikai 861. repülőműszaki ezred katonái. Az egység hazatelepülése után a felszállópálya és a gurulóutak felhasználásával autó-versenypályát alakítottak ki, majd a hatvanas években a Ford társaság tulajdonába ment át a terület. Tulajdonképpen három kis épület – az egykori barakkok utódai – szolgál a Ford Motorsport otthonául. Az elsőkben az irodák, a másodikban a műhely, a harmadikban pedig a raktárak találhatók.

**Hátsófutómű-szerelés Delecour kocsiján. Már az új szezonra készült**





Ilyen gigantikus fékeket használnak a DTM-ben is. A hatdugattyús féknyereg elhelyezése lehetővé teszi a 15 colos kerék használatát

Utóbbi kapcsán megjegyezzük, a rali a cég számára nemcsak kísérleti terep, hanem üzlet is. A Ford Motorsport éppolyan viszonteladói hálózattal rendelkezik, mint az anyavállalat. Angliában például húsz, Franciaországban és Olaszországban öt-öt ilyen speciális képviselet foglalkozik a Ford autókkal versenyzők kiszolgálásával. – Nem adunk el bármely Ford-képviseletnek, csak a saját hálózatunkon keresztül forgalmazzunk – említette az egyik raktárban sorakozó Zeta motorok kapcsán *Charlie Meade*, a Ford Motorsport kereskedelmi igazgatója, hozzátéve, úgy tudja, az utóbbi időben mind több szállítmány úti célja Magyarország.

### MOBIL – AZ ELSŐ SZÁMÚ

Ebből az üzletből nyilván tekintélyes summa kerül a központi kasszába, mégis csak csepp a tengerben, ha azokhoz a kiadásokhoz hasonlítunk, amelyek ma a ralisport élvonalában elkerülhetetlenek. A Ford Motorsport

fő támogatója a Mobil Oil Company Ltd., a világ egyik legnagyobb olajtársasága, amelynek Nagy-Britanniában is komoly érdekeltiségei vannak. Borehamtól alig egyórányi autóra, Essex keleti felében található például a corytoni finomító, amely napi 200 ezer hordó (kb. 37 millió liter) nyersolaj feldolgozására képes. Lehetőségünk volt néhány órát tölteni a nagyüzem kutató és fejlesztő központjában, ahol már a jövő század kenőanyagait vizsgálják. A realitás persze az, hogy állításuk szerint a Mobil 1 jelzésű szintetikus olaj minősége még akkor is elegendő lesz.

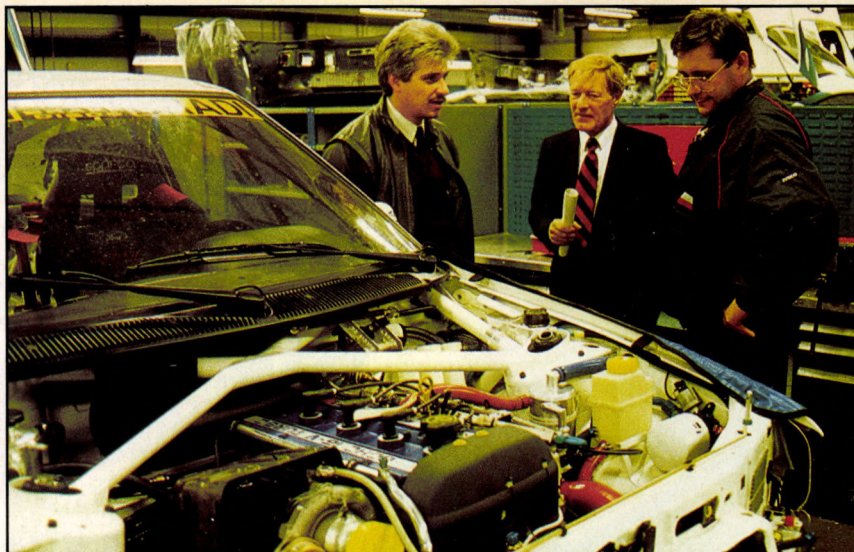
Visszatérve Borehamhez és a ralisport költségeihez, *Melvyn Hodgson* szervezési igazgató néhány példán keresztül megpróbálta érzékeltetni, milyen összetett munkát igényel egy-egy ralifutamra való felkészülés a világbajnoki sorozatban. Ismertetőjében nem érintette a költségvonzatokat, amelyek persze kikövetkeztethetők, s egyúttal magyarázatként szolgálnak arra, miért nem állt rajthoz a gyári Escort-csapat valamennyi fu-

tamon. A beszélgetés még a Monte Carlo Rali előtt volt, így ez a verseny szolgált mintaként.

– Amikor megkapjuk a kiírást, első dolgunk tisztázni, hol lesznek az állomások, s azután hozzákezdünk a hotelszobák lefoglalásához. Nyilván furán hangzik, hogy pont a szállásügyek intézésével kezdünk, de a versenytársak is ezt teszik, s hamar elfognak a közeli jó helyek. A következő lépés a szervizpontok kialakítása. Megkülönböztetünk fő szervizpontokat és úgynevezett vészszervezeteket, utóbbiak a gyorsasági szakaszok végén találhatóak. Feljegyzéseket készítünk az útvonalról, a korábbi évek versenyein szerzett tapasztalatok alapján, s egyenlegesen népes tesztelőcsapat két hetet tölt a helyszínen a verseny előtt, hogy pontosítsa az információkat. Mindezek alapján hozzálátunk a versenylexikon kidolgozásához. Ez a mi bibliánk, megtalálható benne minden adat és információ, ami a futam során fontos lehet, egyebek között például rögzíti annak a repülőgépnak az időbeosztását, amely a verseny alatti rádió-összeköttetés átjáróállomása, a rendelkezésre álló gumifajtákat, s azt is, hogy

## FORD MOTORSPORT, BOREHAM

Rögtönzött sajtótájékoztató Bision egyik kocsija mellett. Előtérben, sárga borítással a turbó beömlőnyílása



az elmúlt években melyik csapat milyen gumit használt az adott szakaszon, és mi volt utána a versenyző véleménye.

A szervizpontokon zajló munka színvonalát néhány „normaidő” meglehetősen pontosan jelzi. A váltócsere időtartama 10 perc, az első futóművet 16, a hátsót 12 perc alatt illik kicserélni. A korábbiakban már utaltunk rá, hogy a turbócsere végrehajtása adott esetben a versenyzőpáros dolga.

### SZABADESÉS ELŐRE, HÁTRA

Aki – hozzám hasonlóan – nem ült még komoly raliautóban, úgy gondolja, jó kis balhé az egész, nyomják a gázt, mint a bolond, időnként nagyokat csúsznak hosszában-keresztben, aztán aki kevesebb hibát csinál, az győz. A valóság ehhez képest drámaian más. A borehami tesztpálya simának ugyan nem nevezhető, hiszen az ötven éve épült repülőtéri beton repedezett, toldozott-foldozott maradványain jelölték ki, olyan keménygumicsíkokkal,

mint amilyenek a körüti villamossíneket védtek tavaly néhány hónapon át. Szóval, simaságról szó sincs, de legalább vízszintes, és sehol egy fa vagy szakadék. Beszéljünk az év navigátorának választott *Daniel Grataloup* ülésébe – ebből kiderülhet, hogy a kocsija egy A csoportos Escort Cosworth, Delecour körülbelül tíz autójának egyike – a volánhoz pedig az angol N csoportos bajnokságban több első helyet szerző *Gwynndaf Evans* ült. A történet a továbbiakban szinte leírhatatlan, mert egyfelől a gyorsítások katapultszerű lökéseit válto-

gatta a fékezések betonfalnak ütköztünk-stílusú ellentéte, másrészt pedig egyszerűen nem volt világos előttem, hogy a nagyjából 2,5 méter széles csíkon hogy lehet befordulni az egymást váltó derekszögkanyarok sokaságába közel 100 kilométeres sebességgel. Az egész műsor alá a kétségbeesetten sikoltozó turbó adta meg a lelkivilágomhoz illő zenei aláfestést, pedig még hátra volt a pálya második fele, ahol a gyors sodró kanyarokban való viselkedést mutatta be az ártatlan mosolyú és kimondhatatlan keresztnevű Ewans, aki a hétköznapokon iskolabuszt vezet, remélhetőleg lassabban. Tájékozatlanságomat jelzi, hogy öntudatosan magammal vittem egy videokamerát, amivel munkatársaimnak szerettem volna megörökíteni a borehami autózás látványát, s talán mondani sem kell, a felvételen két dolog látszik a leggyakrabban, a térdem a műszerfallal és az ég a tetőkárpittal.

Szóval következett a gyors, sodró kanyarokkal tarkított második szakasz, ahol visszaváltások, fékezések és kigyorsítások folytak olyan félelmetes dinamizmussal, hogy teljesen biztos voltam benne, ennek a nagy őrzöngésnek csak esés lehet a vége. Amikor végül mégis épségben visszatértünk a rajthely sima betonjára, pontosan úgy éreztem magam, mintha egy dugóhúzóba került utasszállító repülőgépen sikerült volna megérnem a biztonságos landolást. Mindehhez tegyük hozzá, az egész program csak izelítő volt a raliversenyek világából, ahol általában rossz minőségű, bogárhátú, ugratókkal tarkított, erdőekkel, szakadékokkal szegélyezett utakon hajtának lényegesen gyorsabban a pilóták, a mellettük ülő navigátor pedig nem az az foglalkozik, hogy cipőtalpnyomatot erőltessen a motorteret az utastértől elválasztó lemezbe, mint én tettem, hanem nézi a saját műszereit, figyeli az utat és az útvonalra vonatkozó összes információt tartalmazó itinert.

**OCSKAY ZOLTÁN**

### ÉRDEKLŐDÉSMEGOSZLÁS A SPORTÁGAK KÖZÖTT\*

	Anglia	Németország	Olaszország
Motorsport	28	20	32
Labdarúgás	36	49	61
Golf	25	3	12
Tenisz	13	33	23

### ÉRDEKLŐDÉSMEGOSZLÁS A MOTORSPORTOK ÁGAI KÖZÖTT\*

	Anglia	Németország	Olaszország
F-1	34	13	46
Rali	17	9	21
Túrakocsi	6	8	2
Ralikrossz	8	7	2
Sportautó	5	7	4

### HASZNOSSÁGI SORREND A MOTORSPORTOK ÁGAI KÖZÖTT\*\*

	Anglia	Németország	Olaszország
Rali	39	24	43
Túrakocsi	27	26	16
F-1	12	10	18
Sportkocsi	6	12	8
Ralikrossz	11	11	5

\* A jelzett országokban 18–54 éves férfiak körében végzett felmérés alapján. A számok azt jelzik, hogy a megkérdezettek hány százaléka helyezte első helyre az adott sportágat.

\*\* A felvétel módszere hasonló, mint az előző két táblázatnál, a kérdés az volt, melyik sportágat tartja leghasznosabbnak a gyártmányfejlesztés szempontjából.

## FORMULA-1-ES HÍREK

Az év autóversenyzője cím büszke tulajdonosa 1993-ban az ex-Formula-1-es pilóta, Nigel Mansell. A megítéltető címet a brit szakújságíró-társadalom szavazta meg Nigelnek, mivel újoncként öt győzelmet szerzett az Indycar-bajnokságban.

\*\*\*

Bye, bye Adelaide. A melbourne-iek elirigyelték a Formula-1-es futamok rendezésének minden dicsőségét és ügyét-bajját. A város teljes mellszélességgel és politikai támogatással készül a hatalomátvételre. Az új pálya Melbourne déli részén épül, 5,1 km hosszú lesz, várhatóan 1997-ben készül el.

\*\*\*

Luigi Mazzola múlt évben még a Sauber pályamérnöke volt, júliusi távozása óta a Ferrarinal tevékenykedik, hogy a tiroli pilóta, Gerhard Berger autóját formába hozza.

\*\*\*

Paul Stewart, a háromszoros ex-Formula-1-es bajnok fia befejezte sportpályafutását. A Formula 3000-es versenyző, eredetileg a Formula-1-ben szeretett volna indulni. A 28 éves pilóta azonban bejelentette, ez évtől a Paul Stewart Racing Team csapatfőnökeként kíván szerepelni.

## MEGFEJTÉS

A lapunk 1. számában megjelent ralikrossz témájú keresztrejtvény megfejtése:

**A ralikrossz válogatója, a döntőkbe kerülést határozta meg:**

Selejtező futamok

**A szériaautók idei ralikrosszbajnoka:**

Dudás Gyula

**Többszörös ralikrosszbajnok, idén valamennyi csoportban indult: Ifj. Tóth János**

**A ralikrossz csoportjainak hivatalos elnevezése:** Divízió

**A vízszintes 15. idén bemutatott bajnoki autója:** Nissan

**A függőleges 61. autója:** Skoda

**Ralikrosszpályánk:** Ádánd

**Csoportonként a legvégső futam a ralikrosszban:** A döntő

**A H csoport idei győztese:** Kotán Péter

**A H csoport 1600 cm<sup>3</sup>-ig kategória idei győztese:** Határ István

**Nyertesek:** Méri Imre, Kisújszállás; Pintér Zsolt, Szolnok; Bózsóné dr. Pravda Erzsébet, Nagykőrű; Schrammer Adél, Vasvár; Szabó Norbert, Padragkút; Gyurmánczi György, Tatabánya; Horváth József, Szeged; Arendás Hajnalka, Tardos; Kada István, Eger; Varga Eszter, Budapest; Papp László, Derekegyháza; Gocsó Józsefné, Apátfalva; Császár Menyhért, Alattyan; Maráczai József, Solt; Terenyey János, Nagykőrű.

Gratulálunk, a nyereményeket postán küldjük el.

## A HOSSZÚPÁLYÁS

Kocsó Antalt, a Debrecen Speedway Club 31 éves salakmotorosát választotta a MAMSZ 1993-ban az év motorversenyzőjének. Kocsó a holtszegonban Szegeden készül a következő idényre.

– Peches embernek tartom magam, de örülök, hogy végre nekem is kijött a lépés – kezdte beszélgetésünkkor. – Először 1979-ben ültem motorra, és sikerült gyorsan eljutnom bizonyos szintre. Aztán három év alatt háromszor szenvedtem lábtörést, és 1985-ben kezdhettem mindent előlről. Bejutottam az egyéni világbajnoki döntőbe, és akkor, 1988-ban tizedik lettem, mint a legjobb magyar.

– Minek tulajdonítja a MAMSZ által odaítélt megítéltető címet?

– A hosszúpályán elért sikereimnek. Sajnos, a hosszú pályáról a régi rendszerben nem voltak tapasztalataim, legfeljebb meséltek róla olyanok, akik láttak ilyen versenyeket. Aztán amikor lehetőségem nyílt rá, odaálltam a rajthoz egy szedett-vedett géppel. Rá kellett azonban jönnöm, hogy a hosszúpályán igen fontos az, hogy milyen minőségű motoron ül valaki. A technika ott az első, úgyhogy én is azt szeretném, ha a legjobb fekvőblokkot tudnám megszerezni. Most sikerült bejutnom a hosszúpályás vb-döntőbe, amelyet a München melletti Mühldorfban rendeztek meg. Erre az alkalomra Klaus Lauschtól béreltem egy, mint később kiderült, szuperszonikus gépet. Rajtam kívül még négyen ültek Lausch motorjain, ám a legjobb eredményt én értem el. A harmadik helyért indítottak különfutamot, ebben sajnos vesztem, így lettem negyedik. Klaus Lausch jó barátom, jövőre újra együtt fogunk dolgozni.

– Elképzelhetőnek tartja-e, hogy a hosszúpályára specializálódnak?

– A salakosok 95 százaléka mindkét versenyen elindul. A salakmotorozással nem akarok szakítani, de hosszúpályán nagyobb lehetőségeket látok. Salakmotorban a világ legjobb 16-20 versenyzőjeként tartanak szá-



mon, a hosszúpályán viszont ennél magasabb az ázsium.

– Ön 1993-ban Bradford színeiben versenyzett az angol ligában. Lesz-e folytatás?

– Négy hónapot töltöttem Angliában 1992-ben, 1993-ban pedig kettőt. Kényszerből ligázom, és az az igazság, minden magyar versenyzőnek, de a sportágnak is az lenne a legjobb, ha itthon megkereshetnénk a salakmotorozáshoz, a megélhetéshez szükséges pénzt. Egyáltalán nem mindegy, hogy én például mennyi időt töltök kényszerűségből távol a családtól.

– Szegedi versenyző letéte a Debrecen Speedway tagja. Hogyan tovább 1994-ben?

– A debreceni klub december végén megszűnt. Tárgyalok a miskolci Borsodi Építők Volán SC-vel, és talán velük kötöm meg a szerződést. Amennyiben meg tudunk egyezni, oda megyek.

SZIKRA PÁL



## AUTÓKROSSZ KICSIBEN

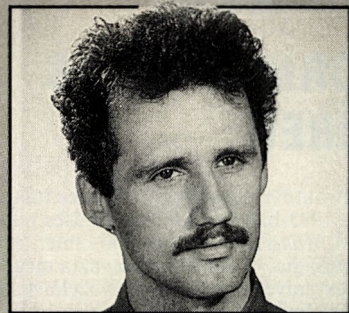
Keresztes László, a dömsödi Autocross SC tagja fejébe vette, hogy az utánpótlás nevelésének megszervezésével újraéleszti ezt a sportágot. Széria-Trabantok alkatrészeinek felhasználásával (motor, váltó stb.) épít gyermekek részére – már 10 éves kortól – krosszautókat, amelyeknek a biztonsági előírásai teljes mértékig megfelelnek a profi-

kének. Ezek a gépek megvásárolhatók (kb. 80-100 ezer forint közötti áron), illetve bérelhetők, kipróbálhatók az országos bajnokság két dömsödi fordulóján. A versenyautókról további információk kaphatók: Autocross SC Dömsöd, 2344 Kossuth L. u. 34, vagy Keresztes László, XVIII. Kossuth L. u. 94/a, Tel.: 290-4861.

# BAJNOKOK TABLÓJA

A MAGYAR AUTÓ- ÉS MOTORSPORT SZÖVETSÉG  
MOTOROS BAJNOKAI 1993.

A Magyar Köztársaság salakmotoros  
bajnoka I. osztályban



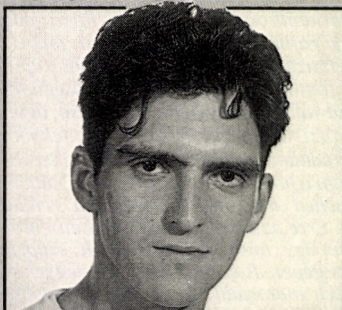
Nagy Róbert

Magyar Köztársaság gyorsasági  
motoros bajnoka I. osztály 125 cm<sup>3</sup>  
speciál kategóriában



Györfi Zoltán

A Magyar Köztársaság gyorsasági  
motoros bajnoka I. osztály  
szupersport kategóriában



Bitter Sándor

A Magyar Köztársaság salakmotoros  
bajnoka II. osztályban



Kovács Zsolt

A Magyar Köztársaság gyorsasági  
motoros bajnoka I. osztály 250 cm<sup>3</sup>  
speciál kategóriában



Benner Zsolt

A Magyar Köztársaság gyorsasági  
motoros bajnoka II. osztály 250 cm<sup>3</sup>  
közúti kategóriában



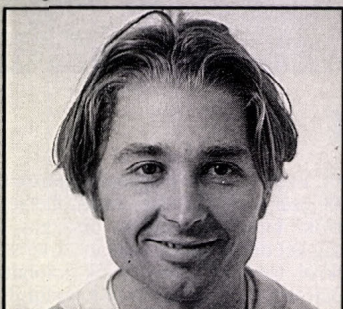
Dudás Péter

A Magyar Köztársaság junior  
salakmotoros bajnoka



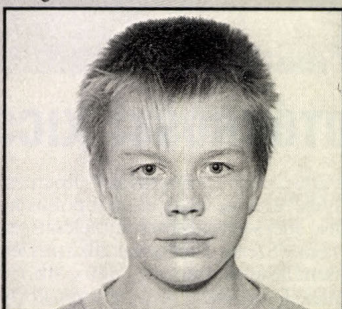
Kovács Zsolt

A Magyar Köztársaság gyorsasági  
motoros bajnoka I. osztály superbike  
kategóriában



Harmati Árpád

A Magyar Köztársaság gyorsasági  
motoros bajnoka II. osztály 80 cm<sup>3</sup>  
kategóriában



Molnár Tamás

A Magyar Köztársaság  
endurobajnoka I. osztály 125 cm<sup>3</sup>  
kategóriában



Korponai Péter

A Magyar Köztársaság  
endurobajnoka II. osztály 80 cm<sup>3</sup>  
kategóriában



Nagy Zoltán

A Magyar Köztársaság  
motokrosszbajnoka I. osztály 250 cm<sup>3</sup>  
kategóriában



Balogi Zoltán

A Magyar Köztársaság  
motokrosszbajnoka serdülő 80 cm<sup>3</sup>  
kategóriában



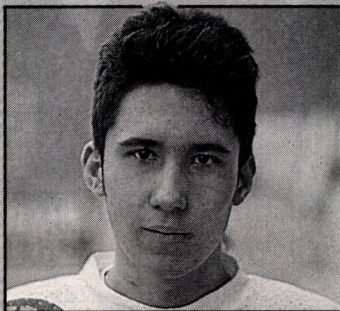
Ifj. Németh Kornél

A Magyar Köztársaság  
endurobajnoka II. osztály 150 cm<sup>3</sup>  
kategóriában



Rapp Csaba

A Magyar Köztársaság  
motokrosszbajnoka junior 80 cm<sup>3</sup>  
kategóriában



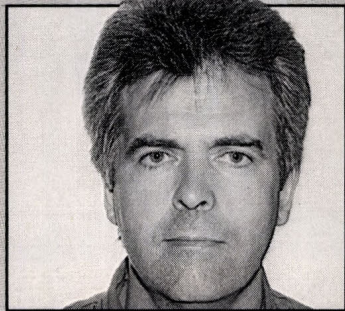
Ifj. Kökényesi György

A Magyar Köztársaság  
szuperkrosszbajnoka I. osztály  
125-250 cm<sup>3</sup> kategóriában



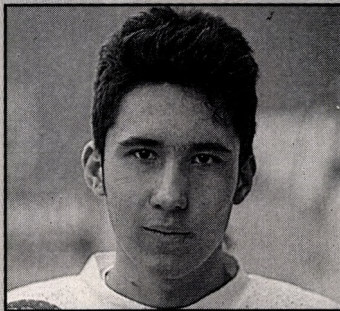
Balogi Zoltán

A Magyar Köztársaság  
endurobajnoka II. osztály 150 cm<sup>3</sup>  
feletti kategóriában



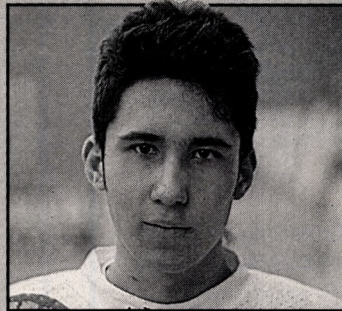
Nádor Lajos

A Magyar Köztársaság  
motokrosszbajnoka junior 125 cm<sup>3</sup>  
kategóriában



Ifj. Kökényesi György

A Magyar Köztársaság  
szuperkrosszbajnoka junior  
125-250 cm<sup>3</sup> kategóriában



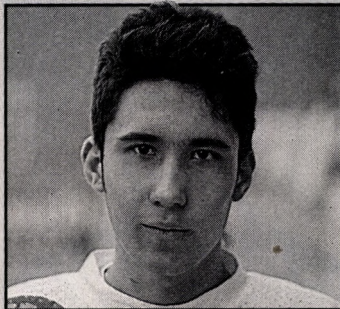
Ifj. Kökényesi György

A Magyar Köztársaság  
motokrosszbajnoka I. osztály 125 cm<sup>3</sup>  
kategóriában



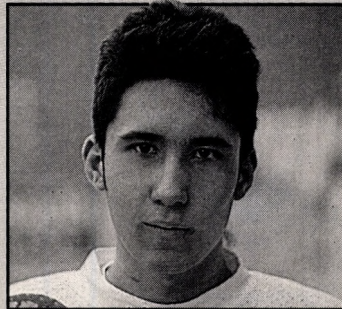
Kamrás Károly

A Magyar Köztársaság  
motokrosszbajnoka junior 250 cm<sup>3</sup>  
kategóriában



Ifj. Kökényesi György

A Magyar Köztársaság  
szuperkrosszbajnoka junior 80 cm<sup>3</sup>  
kategóriában



Ifj. Kökényesi György

# BAJNOKOK TABLÓJA

A MAGYAR AUTÓ- ÉS MOTORSPORT SZÖVETSÉG  
GOKARTBAJNOKAI 1993.



Új generációs sűrűlódás-,  
ill. kopáscsökkentő  
fémkezelő minden  
kenőanyaghoz!  
(3-6%-ban)  
Motorokba,  
hajtóművekbe,  
hidraulika-  
rendszerekbe!  
Szerszámgépekbe és  
forgácsoláshoz is!

0,12 lit: 1100 Ft  
0,2 lit: 1800 Ft  
0,5 lit: 4200 Ft  
1,0 lit: 8000 Ft

Viszonteladónak  
kedvezmény

Megrendelhető:  
Telefonon, faxon,  
levélben.

Postai utánnvétellel  
1 héten  
belül szállítjuk!  
Importálja  
és forgalmazza:



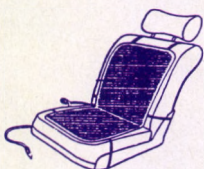
**BETÉTI TÁRSASÁG**

2243 KÓKA, Pesti u. 48.  
1161 BUDAPEST, Nádor u. 26.  
Tel./Fax: 271-4588

Ugyanitt megrendelhető:

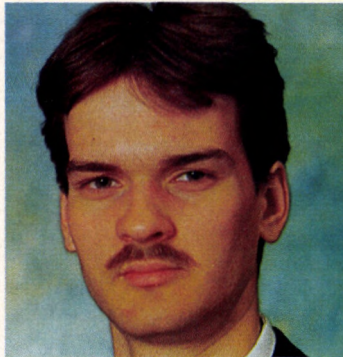
## FÜTHETŐ ÜLÉSTAKARÓ

Szivargyújtós vagy  
steckdugaszos  
csatlakozással  
(6, 12 Volt, 55 Watt)  
1800 Ft/db + postaköltség  
Viszonteladónak  
kedvezmény!  
Mindkét termék  
megrendelhető: telefonon,  
faxon, levélben. Postai  
utánnvétellel, 1 héten belül  
szállítjuk!



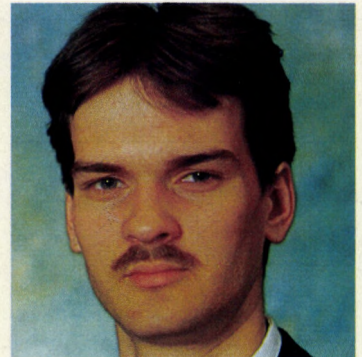
Égés- és egészségvédelem.  
Üzemanyag megtakarítás.

A Magyar Köztársaság  
Formula A kategória bajnoka



Bakos András

A Magyar Köztársaság  
Formula C kategória bajnoka



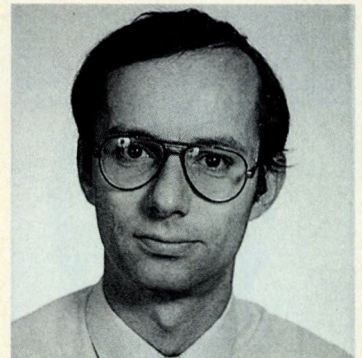
Bakos András

A Magyar Köztársaság  
Junior A kategória bajnoka



Locsai Lajos

A Magyar Köztársaság  
Nemzeti C kategória bajnoka



Vági Zoltán

A Magyar Köztársaság  
Kadét A kategória bajnoka



Rác István

A Magyar Köztársaság  
Kadét C kategória bajnoka



Vingler Attila



Franciaországból érkezett a Balázs/Jóhárt páros Renault Buggyja, amely a Párizs–Dakar homoktengere után a hóban is bizonyított

# HÓÁLLÓK

December első hétvégéjén többszöri helyszínváltás után végül Étyek adott otthont a MAMSZ tereprali zárófutamának, az 1. Wynn's Kupának. Az ötödik verseny érdekessége volt, hogy a korán beköszönő téli időjárás miatt helyenként félméteres hóval is meg kellett küzdeniük a résztvevőknek. A korábbi erőpróbákhoz képest nehezebb körülmények megijesztették a versenyzőket, akik kisebb létszámban jelentek meg a gépátvételen. A licencces autósoknál azonban teljes volt a mezőny, az abszolút éves sorrend ugyanis eldöntésre várt.

Az utolsó futam előtt vezető *Selmecki/Jutassy* páros az első Hungária Biztosító Rt. szelektív szakaszon már nem jutott túl, „tuti” társuk, a Daihatsu Feroza vízpumpája ugyanis felmondta a szolgálatot. A kiesettek listáját gyarapította a *Gál/Oroszlán* duó is, ők a nagy sietségben egy mély árokba csúsztak, ahonnan a verseny befejezéséig már nem volt kiút.

Egy mély árok fogságában várta ezúttal a verseny végét a *Gál/Oroszlán/Mitsubishi* trió

Fotó: BALOGH RÓBERT



Kerekes György az utolsó három futamon zsinórban győzedelmeskedett

Az elsőségért hatalmas csata folyt a még talpon maradt *Balázs/Jóhárt* és a *Benyó/Hujber* kettős között. Az első helyet végül Balászsék szereztek meg, akik így a kupasorozatban is győzedelmeskedtek. Benyóék mögött a harmadik helyen a szezon közben autót váltó *Fülöp/Tüskés* páros érkezett célba.



## EREDMÉNYEK

A MAMSZ Tereprali Kupa végeredménye

Licencces versenyzők abszolút sorrendje:  
Motorosok: 1. Kerekes György (Husqvarna TE 350) 75 pont – 2. Prommer József (Honda XR 600R) 62 – 3. Nádor Attila (KTM 600 4T) 32

Autósok: 1. Balázs/Jóhárt (Renault Buggy) 65 pont – 2. Benyó/Hujber (Range Rover) 62 – 3. Selmecki/Jutassy (Daihatsu Feroza) 59 – 4. Gál/Oroszlán (Mitsubishi Pajero) 53 – 5. Hittmann/Preszner (Lada Niva) 38 – 6. Fülöp/Tüskés (Daihatsu Feroza) 28

T1 csoport: 1. Selmecki/Jutassy 80 pont

T2 csoport: 1. Gál/Oroszlán 70 pont

T3 csoport: 1. Benyó/Hujber 70 pont

Amatőr versenyzők abszolút sorrendje:  
Motorosok: 1. Petró Lajos (Honda XR 600R) 80 pont

Autósok: 1. Herr/Óri (Lada Niva) 53 pont – 2. Varga/Fenyvesi (Lada Niva) 45 – 3. Nagy/Kopplányi (Lada Niva) 44

A motorosoknál szintén az etyeki győztesé, *Kerekes György* lett a kupadiadal. Az amatőrök között a leggyorsabb kétkerekes *Petró Lajos* volt, aki a kisbéri Pásztóy–Pirelli Kupát leszámítva valamennyi futamot megnyerte.

Az amatőr autósoknál a *Greff/Szaksz* duó győzedelmeskedett a *Varga/Fenyvesi* és a *Nagy/Kopplányi* kettős előtt, az éves abszolút első helyet azonban a *Herr/Óri* páros szerezte meg, úgyhogy Ettyeken már nem is indultak.

A Wynn's Garia Kft., a Tüvati, az Economos Hungary, a Petrogas és a Hungária Biztosító Rt. jóvoltából az érmes helyekért járó kupák mellett különdíjakat is kioszthattak a rendezők. A díjkiosztón a szakág vezetői bejelentették, hogy a sikeres és eredményes kupasorozat után 1994-ben országos bajnokságként rendezhetik meg a terepraliversenyeket.

K. R.

1993. december 26-i, 26. számban megjelent „Esőgumik” teszttel kapcsolatban szeretném leszögezni, hogy a teszt szempontjai a valószínűleg kivitelezése is – összehasonlítva más, főleg nyugat-európai hasonlókkal – nagyon szakszerűek, tudományos igényűek. Ugyanakkor kellemes meglepetés volt élversenyzőinknek szubjektív tesztje is, az értékelésekkel egyet lehet érteni. Kifogásaim a következők:

1. A tesztben szereplő gumik kiválasztása illogikus, nélküli az esélyegyenlőség elvét. A Vredestein Snowstar – ahogy a nevében is szerepel –, nem eső-, hanem egyértelműen téli, hógumi. „Ez a legrosszabb, mintha hógumival mennék” – mondta Dudás Gyula. A téli gumik között is jelenleg már inkább olcsóbb árúval, mint jó minőségével tűnik ki (lásd Autobild 45/1993.)

2. A Michelin MXT újabb konstrukció, mint versenytársai, a mintázat – mely az aquaplaning-tűrési sebesség és egyéb, a viasz úton elsőrendű tulajdonságok szempontjából fontos – csak az Uniroynál mutat vele rokonságot.

3. Kifejezetten alapos és komoly kivitelezésű tesztjük az objektív tájékoztatást szem előtt tartva megkövetelte volna például a következő márkák és gumifajták részvételét is: Goodyear NCT 2, Bridgestone SF 373 vagy 215, Firestone F-630 vagy F-570, Dunlop, Continental, Yokohama, Fulda stb.

Folytathatnám a sort, de természetesen irreális elvárás lenne idő híján és egyéb okok miatt egy – legalább megközelítőleg – komplett és áttekinthető teszt kivitelezése.

4. Hiányosság még a pontos gumiméret, a 13 colon kívül a többi méretet nem adták meg. Feltételezem, hogy ez a szám 175/70-13.

A fentiek figyelembevételével a továbbiakban nagy örömmel várom – s ebben talán nem vagyok egyedül – hasonló tesztek megjelenését, melyek nem az üzleti-reklám szempontokat, hanem az autósok valós érdekeit, objektív tájékoztatását tekintik fő céljuknak.

Dr. Schwillinger Ferenc, Keszthely

Észrevételeiben igaza van. Tesztünk érdekesebb lett volna, ha több abroncsot is meg tudunk mérni, első alkalommal azonban ennél nagyobb akcióra nem mertünk vállalkozni. Abban is igaza van, hogy a cikkből sajnos kimaradt az abroncsok pontos jelzése, amit helyesen tippelt meg. A gumitesztben az adott típust nem mi, hanem a márkák képviselői választották ki, azt a fajtát hozták, amelyet készletükből a vásárlóknak mint esőgumit leginkább ajánlanak, a Snowstar felvonultatását magunk sem értettük, a Vredestein vezetője azonban ragaszkodott e sorozathoz – szereplése tanulságos.

\*\*\*

A férjem hosszú évek óta gyűjti az Autó-Motort. Ilyenkor, év végén mindig szépen

sorba rakja őket. Így derült ki, hogy az idei év 20. száma hiányzik, ezért szeretnénk, ha a „keres-kínál” rovatban közzétennék, hogy akinek már nem kell, utánvétellel elküldené nekünk.

Walfischerné Bordás Magdolna, Békéscsaba

Köszönjük kedves sorait. Az egyszerűbb megoldást választottuk, a hiányzó lapszámot elküldjük férjének, reméljük, továbbra is hűséges olvasóink maradnak.

\*\*\*

Szeretném a tájékoztatásukat kérni, hogy a Seaz Ibiza típusú autóban milyen motorok vannak.

Amiről én tudok, spanyol gyártmány, valamikor FIAT, újabban Volkswagen motor van benne. Kérem, tájékoztassanak, hogy Porsche-motortal gyártják-e?

Matecs József, Pécs

A motorok történetét a Seat történelméből érthetjük meg. Kezdetben, 1953-tól FIAT-licen alapján gyártott autót a cég, 1986 óta a Volkswagenhez fűzik szoros szálak. A spanyolok első többé-kevésbé önálló lépése az Ibiza volt, amely 1984-ben jelent meg. Ez a magyarázza, hogy például az 1989-es évfjárt 1,2 és 1,5 literes motorjai a fejlesztés során valóban jártak a Porsché-nál, amint erre e hengerfeje irt jelzés utal. A 900-as, és a dízelmotor viszont még FIAT-származék. A mai Ibizák szinte módosítás nélküli VW Golf motorokkal futnak.

# SZUPER ÉLŐ TELEFON BULI

Beszélj más szellemes emberekkel egézs  
MAGYARORSZÁGRÓL

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

No.1  
Party-Telefon  
Magyarországon



VALAKI MINDIG VÁR RÁD!

Buli van a  
telefonban

SZEREZZ  
ÚJ  
BARÁTOKAT  
24 ÓRÁN  
KERESZTÜL

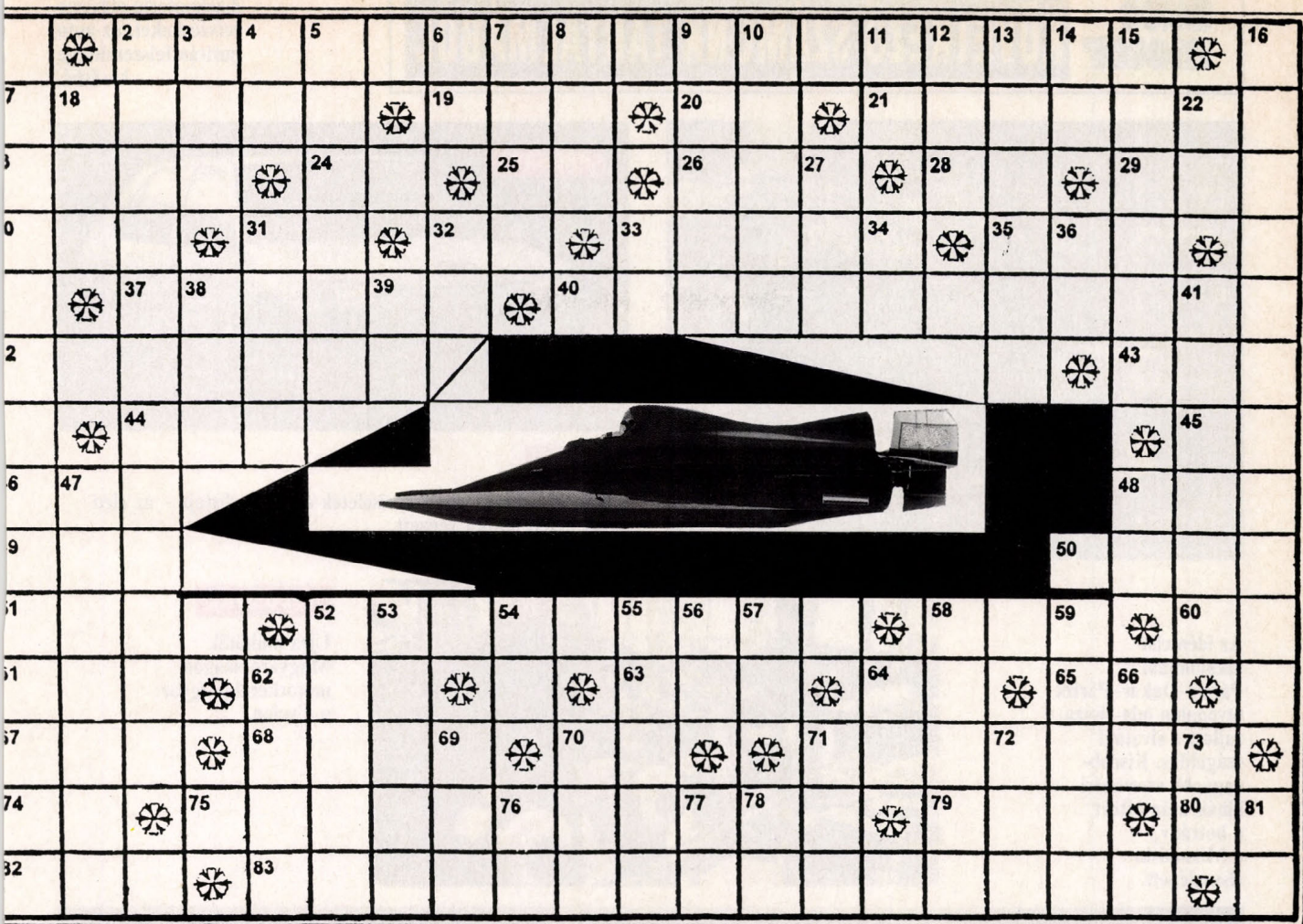
EGYSZERRE 14 MÁSIK TELEFONÁLOVAL CSEVEGHEZS

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

Tárcsázz most

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

**00.1809.537.0694**



# MOTORCSÓNAK

Rejtvényünk megfejtései a motorcsónaksporttal kapcsolatosak.

A helyes választ beküldők között motorcsónak-versenyzők dedikált fényképeit és Autó-Motor feliratú pólókat sorsolunk ki.

**Beküldendő:** a vízszintes 2., 17., 40., 52., 75., 82., 83. és a függőleges 1., 16. sz. sorok.

**Beküldési határidő:** 1994. január 19.

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

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

**VÍZSZINTES:**

2. 1993-ban az O 850 cm<sup>3</sup> Európa-bajnoka  
17. Városunk 1993-ban az Ifjúsági Európa-bajnokság helyszíne volt 19. Országos Rendező Iroda 20. EÜ 21. Mikroszkopikus egysejtű élőlény 23. Hullana 24. Vagy an-

golul 25. Idegen tagadás 26. ZRO 28. Idegen tagadás 29. Debreceni Közlekedési Vállalat 30. Nitrogénművéről ismert település 31. Móg párja 32. Morzejel 33. Hozzávarr 35. Személyek vagy tárgyak egymás melletti elhelyezkedése 37. Eredeti lakó 40. 1993 ifjúsági Európa-bajnoka, aki hazánkban szerzett címet 42. Elszámította 43. Tenger angolul 44. EFA 45. KT 46. ILL 48. Magot hint 49. Labdarúgásban az eredményesség 50. A fémét faragja 51. Recept fordítva 52. Kettős törzsű hajótípus 58. Segélyjel 60. ZL 61. ÖCN 62. Magasra 63. Hím juh 64. Félénk vad 65. Duplázva édesesség 67. RSY 68. Indián birodalom volt Dél-Amerikában 70. Keresztül 71. Bána-tos 74. Megy angolul 75. Formula-1 és Formula-3 versenyhelyszín volt már többször 79. LTR 80. Tiltószó 82. Az ifjúsági

400-as kategória betűjele fordítva 83. Az ifjúsági Európa-bajnokságon a legjobb magyarként negyedik lett

**FÜGGŐLEGES:**

1. Formula-1-es versenyzőnk 2. Biztonsági felszerelés a hajósokon 3. Szófavaj 4. HE 5. Szervál 6. Szolmizációs hang 7. Papírra vetné 8. ION betűi keverve 9. Egyeduralkodói, diktátori cím, egy ókori római uralkodóról kapta nevét 10. Bonyolult 11. UM 12. Fényérzékenységi mérték 13. Egy a hupikék törpikék közül 14. LR 15. Ruha és víz is lehet ilyen 16. 1993-ban az év motorcsónak-versenyzője 18. Kiejtett betű 27. Bogoz 31. Állati lakhelyre 32. Állóvíz 33. Határozórag 34. Személyes névmás 35. Angol birtokos névmás 38. Főszakács 39. Kicsinyítő képző 41. Üvegek tárolóhelye 47. Rendezetlen, mocskos 48. Kiejtett betű 52. Simítana 53. Mellső végtagrés 54. Rangjelzés 55. Iratok 56. Ír 57. Földet forgat 58. Beszélt 59. Hinté 62. Hímnemű gyerekek 64. Szelíd vad 66. Papírra vet 69. Hosszú adogatás 70. SÁV betűi keverve 71. Azonos betűk 72. Magyar Távirati Iroda 73. Elege van belőle 76. JE 77. Azonos betűk 78. OI 81. Európa-bajnokság rövid.

A 306-os Peugeot dízelmotorja elnyerte tetszésünket, az autó puritán felszereltsége kevésbé.



**PRÓBAÚT**

**FÓKUSZ**

Elkészült a hazai vezérképviseltek eredménylistája – az élen ismét keleti márka végzett.

Az idén első alkalommal Párizs–Dakar–Párizs útvonalon oda-vissza, zajlott a sivatagi száguldás. Kisebbségi szervezési hibák után kitért a botrány, a Mitsubishi visszalépett.



**TUDÓSÍTÁS**

Újra működik Magyarországon motorkerékpárgár: a Cyclon.



**SPORT**

47. évfolyam, 3. szám  
Megjelenik kéthetenként

FŐSZERKESZTŐ: OCSKAY ZOLTÁN • FŐSZERKESZTŐ-HELYETTES: Dabóczy Ferenc •

TERVEZŐSZERKESZTŐK: Kelényi Katalin, Major-Maróthy Szabolcs, Várhelyi László •

ROVATVEZETŐK: Besseney Krisztina (sport) • Gajdán Miklós (motorkerékpár)

Kékesi György (autó, közlekedés) • FOTÓ: Branstetter Sándor •

KÖZÖNSÉGSZOLGÁLAT ÉS MARKETING: Bánki Gyula (vezető) • Mándoki József, Sármádi Pál

TITKÁRSÁG: Keeskeméti Andrea (vezető) • Fekete Katalin, Kész Józsefné

Szerkesztőség, közönségszolgálat, hirdetésfelvétel, marketing: 1085 Budapest VIII., Somogyi Béla u. 6.

Levél cím: 1400 Budapest, Pf. 1.

Szerkesztőségi telefon: 138-4300\*, 138-2953. Fax: 138-4254. Hirdetésfelvétel-telefon: 138-4282, telefax: 138-4282

Kiadja a Hírlapkiadó Vállalat, 1959 Budapest VIII., Blaha Lujza tér 3. Telefon: 138-2399, 138-4306

FELELŐS KIADÓ: DR. LISZKAY GÁBOR vezérigazgató

Kossuth Nyomda Rt., Budapest • FELELŐS VEZETŐ: SZÉKELY KÁROLY vezérigazgató

Eldőfizetésben terjeszti a Magyar Posta, árusításban megvásárolható az alábbi terjesztők hírlapúrszámainál: Magyar Posta, Extra-Hír Kft., Budapest-Press Kft., R-Press

Hírlap- és Könyvterjesztő Kft., Új Passz Kft., Medve és Társa Kft., Bohus Kálmán magánvállalkozó, Zuna László magánvállalkozó.

Eldőfizethető a hírlapkiadás postahivatalokban, a Posta hírlapüzleteiben és a Hírlap-elfizetési és Lapellátási Irodában (HELIR),

Budapest XIII., Lehel u. 10/A 1900, közvetlenül vagy postautóval, valamint átutalással a HELIR 215-96162 pénzforgalmi jelzőszámmal.

Egy szám ára: 97 Ft. Eldőfizetés díj: egy hónap 188 Ft, negyedévre 564 Ft, fél évre 1128 Ft, egész évre 2256 Ft. Különlön terjeszti a Kultúra Kültérkedelmi Vállalat

(H-1389 Budapest, Pf. 149.) Kéziratokat, képeket és rajzokat nem őrizzük meg és nem küldünk vissza. INDEX: 25 180, HU ISSN 0005-0792

**„Úgy látszik, ő csak nagyban utazik!”**



**N**agy terveik vannak: sikerre vinni Önt, és teret adni a vezetéshez. Ezért testestül-lelkestül az Ön szolgálatába áll, és felkínálja mindazt a luxust, ami csak a nagy autók sajátja. És ez nem kerül el az emberek figyelmét!  
Renault Clio - Elemében az élet

**RÉSZLETFIZETÉS ÉS LÍZING!**



**RENAULT CLIO**

A Renault Clio háromféle komfortfokozatban (RL, RN, RT), 3- és 5-ajtós változatban kapható. Extrafelszerelésként többek között távirányítós rádió, elektromos ablakemelő vagy infratávírányítós központi zár is megrendelhető. Környezetkímélő 1,1; 1,2 és 1,4 literes benzines, valamint 1,9 l dízel motorjainak teljesítménye 49-től 75 LE-ig terjed. A 16V motorváltozat 137 lóerős, végsebessége 209 km/h. Mindegyik változat kedvezményes részletfizetési feltételekkel is megvásárolható az ország összes Renault partnerénél.



**RENAULT**  
ÉLMÉNY VELE ÉLNI

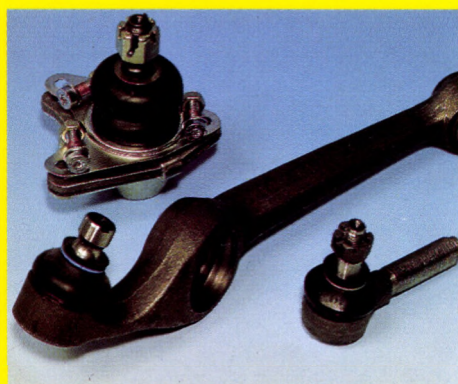


Akkumulátorok

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



Fékbetétek, féktárcsák



Gömbcsuklók

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

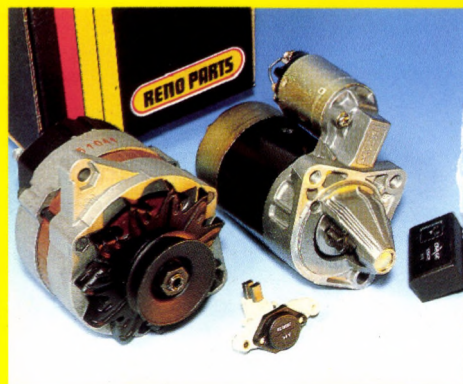


Kerékcsapágykészletek



Féltengely- és kormánygumiharangok

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



Indítómotorok, generátorok



Tüzelőanyag- és vákuumszivattyúk

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



Gyújtásalkatrészek, kapcsolók

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