ELŐFIZETŐINKNEK A RÉGI ÁRON

autó motor

5

ALAPÍTVA: 1948. • 1994. MÁRCIUS 1. • ÁRA: 97 FT



FÓKUSZ

KATALIZÁTOR KÉTÜTEMŰEKNEK

TUDÓSÍTÁS

RENAULT LAGUNA

TESZTÚTON AFRIKÁBAN



PRÓBAÚT

HONDA NSR 125

AZ NR NYOMDOKAIN



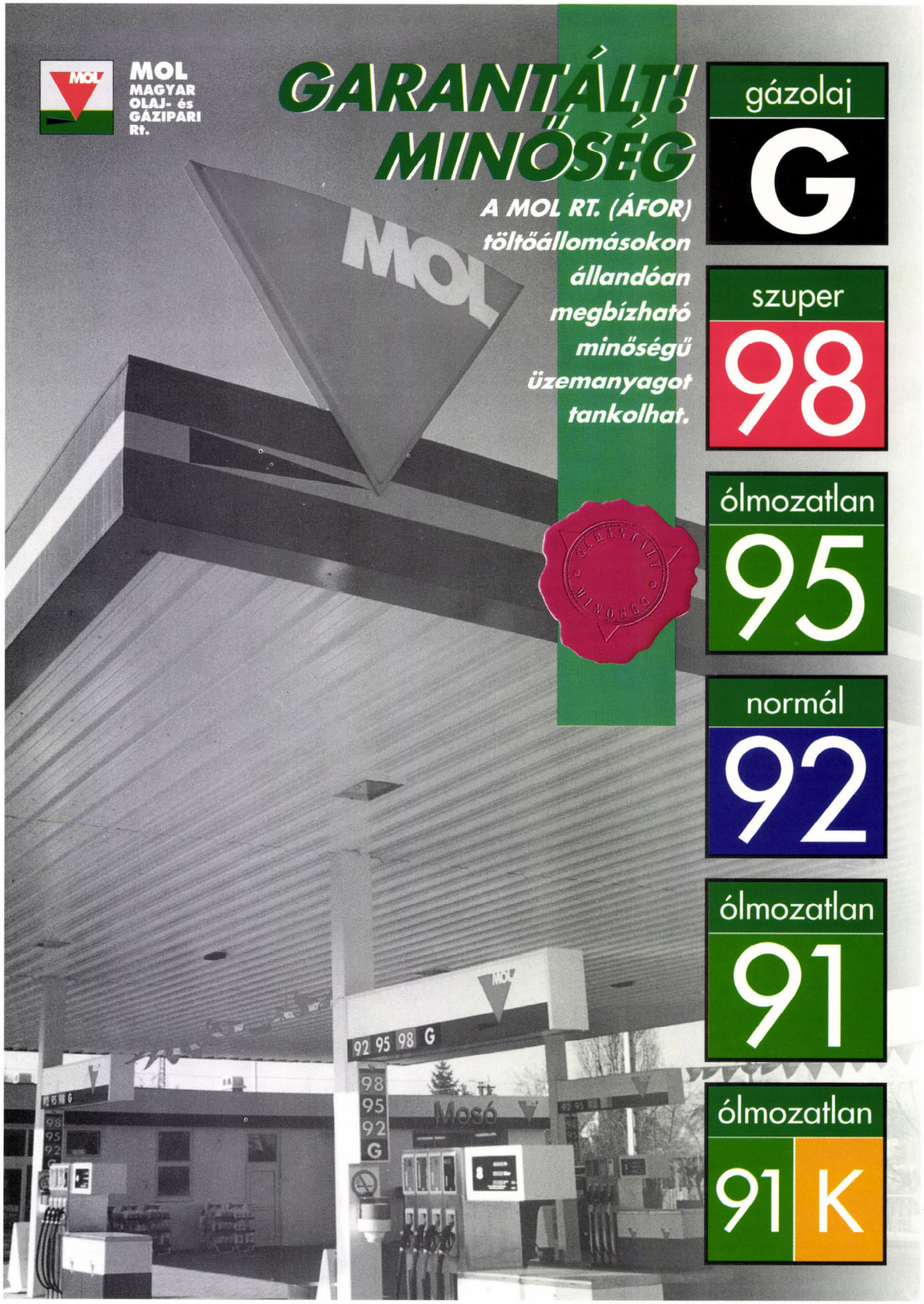
SPORT

MONTE-CARLO RALI



PIAC

AUTÓ- ÉS MOTORÁRAK


MOL
MAGYAR
OLAJ- és
GÁZIPARI
Rt.
GARANTÁLT!
MINŐSÉG
A MOL RT. (ÁFOR)
töltőállomásokon
állandóan
megbízható
minőségű
üzemanyagot
tankolhat.
GARANTÁLT MINŐSÉG
gázolaj
G
szuper
98
ólmozatlan
95
normál
92
ólmozatlan
91
ólmozatlan
91 K
92 95 98 G
98
95
92
G
Mosó

TARTALOM



A Volkswagenekben is megjelentek a közvetlen befecskendezésű dízelek (30. oldal)





Különös egyéniség az összkerékhajtású Subaru Impreza a középkategóriában (4. oldal)

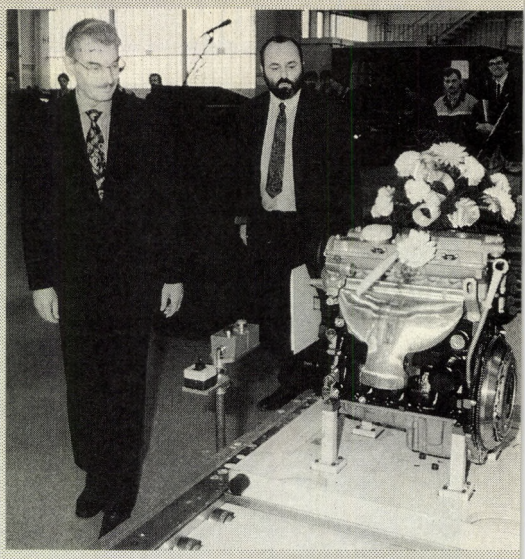
Katalizátor kétüteműbe: használ-e, s mennyiért? (8. oldal)

A Monte-Carlo Ralin két francia csatázott az elsőségért (66. oldal)



Mozaik	2
PRÓBAÚT **Subaru Impreza 1.8** Árát érő másság	4
FÓKUSZ **Katalizátor kétüteműeknek** Füst nélkül kellemes	8
PIAC **Új autók**	13
Új haszonjárművek	18
JÁRMŰTECHNIKA **Az üzemanyag minősége** Füstcsökkentés	22
FÓKUSZ **Közlekedésfejlesztés** Utak, hidak, milliárdok	28
JÁRMŰTECHNIKA **Közvetlen befecskendezésű dízelek** Direkt a népautókba	30
TUDÓSÍTÁS **Renault Laguna** Teszt a trópusokon	32
INFORMÁCIÓ **Motoreladások '93** Choppercsúcs	38
PRÓBAÚT **Honda NSR 125 R** Vágott szemű olasz	40
PÁRBESZÉD **Motorosszezon-kezdet** Harmadik éve Yamaha	44
Sporttotó	45
TÖRVÉNYOLDAL **Amerikai szabvány**	46
VISSZAPILLANTÓ **Ezt írta az Autó-Motor**	47
Mozaik	48
SOROZAT **Szurovy Géza: A kőolaj regénye 3.**	50
PIAC **Keres, kínál**	53
Használt motorok	59
Használt haszonjárművek	60
PANORÁMA **Szezon előtti hírek** Mi újság, motorosok?	62
TUDÓSÍTÁS **Monte-Carlo Rali** Delecour, a király	66
Sportmozaik	68
Versenynaptár	69
Keresztrejtvény	70
Postabontás	71

ELKÉSZÜLT A 100 000. MAGYAR OPEL-MOTOR



A GM szentgotthárdi üzemében 1992. július 24-én indultak a szalagok, a gyártás az 1,6-os motorokkal kezdődött. Azóta programba vették az újabb 1600-as, 16 szelepest is, amely a Corsa GSi-be kerül. Az idén már 140 ezer motort gyárt Szentgotthárd, az év második felében bevezetik a második műszakot.

FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TÁRSASÁG FKBT

HANGOSREJTVÉNY

Az 1994. január 11-én elhangzott rejtvény megfejtése:

1 A 850-es modelljével nevezett be a Volvo 1994-ben a versenysportba.
2. 325 km/h végsebességre volt képes a Lamborghini Diablo modellje.
3. A hatodik évben, 1902-ben (a megnyitást követően) vezette be Robert Bosch a nagyfeszültségű mágnesgyújtást.

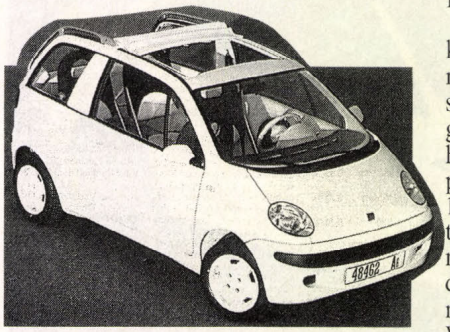
A Fővárosi Közlekedésbiztonsági Társaság ajándékutalványait nyerték:
– Antal Jánosné, 5143 Jánoshida, Berek u. 16.
– Kővári Andorné, 6080 Szabadszállás, Rozsnyai tér 3/7.
– Hajdú Péter, 7441 Magyaregres, József A. u. 53.

A nyereményeket postán küldjük meg.

JAPÁN AUTÓGYÁRAK SZÖVETSÉGE

Piacelemzők szerint Európában néhány éven belül a nagyobb autógyáraknak össze kell fogniuk, ha versenyképesek akarnak maradni a japánokkal szemben. Ezen gazdasági csoportosulások kialakulása – részben a nemzeti érzület előtérbe kerülése miatt – jelentősen lelassult, egyelőre csak egy-egy típusra korlátozódik (például minibuszra: Citroën–FIAT–Peugeot–Lancia). Hat japán cég (a Daihatsu, a Honda, a Mazda, a Mitsubishi, a Subaru és a Suzuki) azonban máris döntött arról, hogy költségcsökkentés érdekében autóikba azonos részegységeket építenek majd be. Az együttműködés irányelveit 1994 első félévében dolgozzák ki.

FIAT- ÉS OPEL-MINITANULMÁNYOK



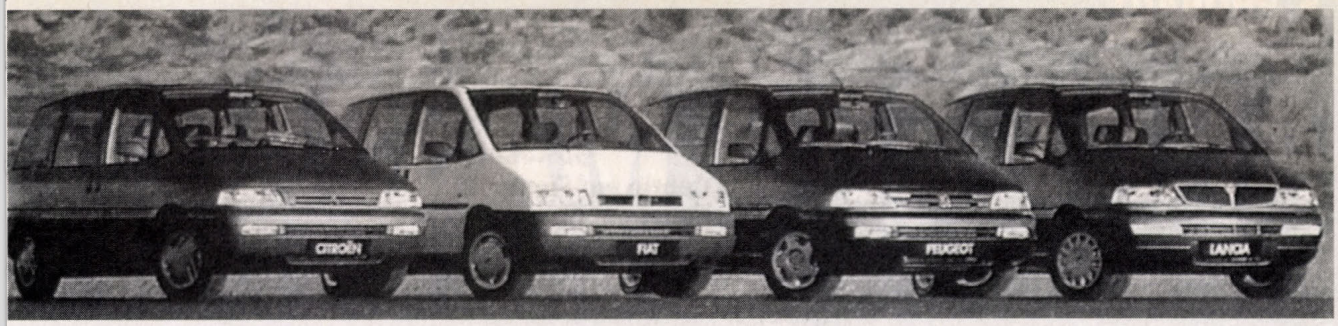
Akár a Renault Twingo olasz párjának tekinthetjük az Italdesign tanulmányautóját, a Lucciolát, amely a franciánál még harsányabb színekben pompázik. A Cinquecento elemeire épülő négyajtós mini néhány mozdulattal kabrióvá alakítható. Motorja az a villamos aggregát, amelyet 1993-ban a Downtown nevű kísérleti autóban mutatott be a FIAT.

Hasonló felépítésű az Opel tervezett kisautója: ha kell, tágas utasteret nyújt négy felnőttnek, rolós teteje könnyen szabaddá tehető, meredek háta megengedi, hogy alkalmanként teherautónak használják. Ennek már gyártási időpontját is kitűzték: Spanyolországban 1997 őszén indulnának a szalagok. Motorja a tervek szerint 1,0 és 1,2 literes négyhengeres lesz. A Twingóval megindult új kisautóhullám azt az igényt szeretné kielégíteni, amit annak idején a VW Bogár, a Citroën 2CV és a Renault 4-es. Mivel ezek leszármazottai időközben lényegesen megnőttek és megdrágultak, új szériát kell indítani alulról, ezért rukkol most elő számos gyár miniálmaival.

JÖN A FAVORIT-UTÓD

Magáról a Skoda-gyárról azt lehet tudni, hogy a VW 1991 áprilisában 31 százalékos részesedést szerzett benne, s 1995-ig 70 százalékban szeretne tulajdonosává válni. A tervezett beruházásokat azonban, amelyeket annak idején a versenytárgyalás során a németek ígértek, jelentős részben visszavonták, illetve arra hivatkoznak, hogy a kitűzött célokat sokkal olcsóbban is meg lehet valósítani: 9 milliárd márka helyett elegendő lesz 3,7-et elkölteni. Az új motorgyárból például minden bizonnyal VW-motorok beszerelése lesz, akár a Seatnál. Mindenesetre jelenleg a Skoda a VW-csoport legsikeresebb részlege, hiszen termelését 1993-ba 220 ezerre, 10 százalékkal bővíteni tu ta. A következő ötéves terv: a Favori sorozat módosítása, a Favorit utódjá nak kifejlesztése a Polo felhasználás val, középkategóriájú sorozat piacr dobása, az ázsiai piac meghódítása, termelés felfuttatása 450 ezerre.

Az ősszel megjelenő Favorit hírein szerint nem kap új benzinmotort, le feljebb a VW 1,9-es dízeljét, a karos széria elejét és hátulját, valamint felsz reltségét módosítják (extraként leh ABS-t és légzsákot kérni). Teljesen Favorit leghamarabb 1997-ben érkezi piacra.



EGY MINIBUSZ NÉGY MÁRKÁTÓL

Közösen fejlesztette ki a Citroën, a FIAT, a Peugeot és a Lancia azt a minibuszt, amelyet mind a négy cég a Genfi Autószalonon mutat be. A piacon az egyszerűbb FIAT- és Peugeot-modellek az ősszel jelennek meg, a nemesebb társak fél évvel később következnek. A négy autó között a hűtőrácstól eltekintve a felszereltségben és a motorokban van különbség: a FIAT a Cromából, a Peugeot a 405-ösből veszi át 2,0 literes benzinesét. Közösen használják viszont a dízeleket, a FIAT 2,5 literes turbóját és a francia cég 1,9 literes szívómotorját. A Citroën és a Lancia várhatóan hathengerest is kap. A kvartett minden tagja 4+1 ajtós, 6–8 személyes.

KÓRHÁZAT AJÁNDÉKOZOTT MEG A BMW

A németországi fejlett technológia kelet-közép-európai terjesztésével foglalkozó HOPE szervezeten keresztül 10 millió forint értékű számítógéprendszert kapott a BMW fejlesztési részlegétől a fővárosi Szent István Kórház. Ami a bajor cégnek egy fillér, a mi kórházainknak teljes információs hálózat kiépítését teszi lehetővé.

MODELL

A Kelenvölgyi Közösségi Házban (Bp. XI., Kardhegy u. 2.) április 1–10. között autómodell-kiállítást rendeznek.

DAEWOO–OLTCIT

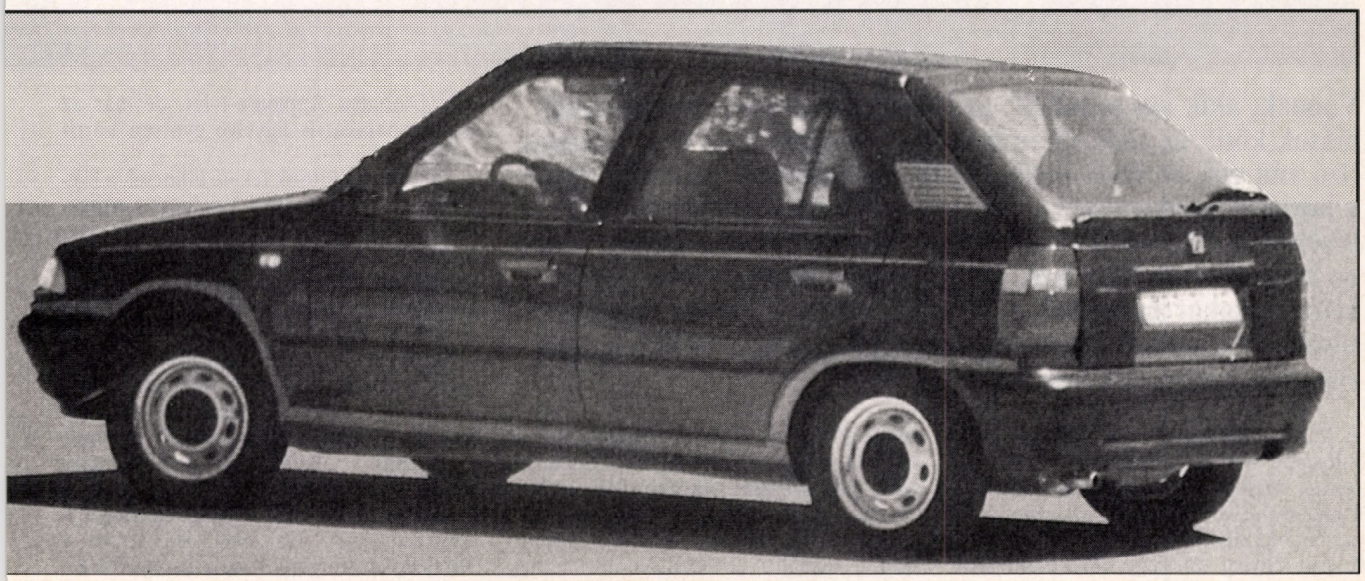
Német lapértesülés szerint a romániai Oltcit-autógyárban többségi részesedést szerzett a dél-koreai Daewoo. Miután 1990-ben a korábban Citroën-kapcsolatokra építő gyárból a franciák kivonultak, s a termelés katasztrofális feltételek között, gyakori megszakításokkal folyt, az Oltcit vezetői újabb partnert kerestek. A Daewoo 51 százalékos részesedést vásárolt 156 millió dollárért, s a tervek szerint a Le Mans, az Opel Kadett E licencének alapján kezdenének újabb típus sorozatgyártásába még 1994 végén. Négy év alatt évi 200 ezerre kívánják felfuttatni a termelést.

ISMÉT AMERIKA

Nem elég a japánoknak, hogy készleteiktől nehezen szabadulnak, s hogy olyan magas a jen árfolyama, még a világelsőséget is elveszíthetik. 1993-ban 7 százalékkal esett vissza a hét óriásgyár együttes kapacitása, ugyanakkor az amerikai cégek 11-12 százalékkal több autón adtak túl, mint egy évvel korábban. A Toyota viszonylag jól tartja magát, a Hondánál és a Mazdánál a legsúlyosabb a helyzet, ezeknél 20 százalék körüli a termeléscsökkenés. A kényszerű leépítésekben egyeseket már 45 éves korukban nyugdíjaznak.

VOLVO-CSÚCS A TÉLI OLIMPIÁN

A norvégiai Lillehammerben a sportolókat, a szervezőket és a vendégeket szállító autók ötmillió kilométert tesznek meg a rendezvény ideje alatt. 1200 személyautót és 300 buszt vetnek be – kizárólag Volvókat.



PRÓBAÚT

ÁRÁT ÉRŐ MÁSSÁG

SUBARU IMPREZA 1.8



Vannak, akik azt mondják: az Impreza nem jelent semmit, míg mások kötik az ebet a karóhoz, hogy impresszióíze van a szónak. Szó ami szó, az olasz autógyártók panaszkodtak már arra, hogy a japánok minden olaszos hangzású szót előre eloroztak, vagy lekötöttek maguknak. Ha pedig az impresszióknál tartunk, akkor az Imprezáról le lehet írni, hogy kellemes impressziókat vagyis benyomásokat szereztünk róla. A Legacyból kurtított Subaru-süvölvény a szemet mindenképpen megfogja, és a vezetőt is több elismerő csettintésre készteti.

A Subaru Imprezára nem találtunk jobb kifejezést, mint azt, hogy megnyerően agresszív vonalakat és vonásokat tartalmaz. Pedig ami kívülről látszik, az igencsak az agyongömbölyítő korszakot idézi. Ezen a kocsin tényleg nincs egy sima, mondhatni nyugodt vonal, annyi a domborodás, a hajlítás. Mégis az összbenyomás egy kellemes, sportos érzetet tükröző autó, ami formailag „ki van találva". Valaki ugyan, aki csak a csomagtartóvonalakat figyeli a kocsin, „letapsolta" az autót, azt hivén, hogy egy Daihatsu Appleuse-t lát, de már az oldalvonalakat is figyelve gyorsan korrigált.

Fehér tesztautónk fekete kilincsei, a lökhárító sötét betétcsíkjai, egy kicsit a gigerli, vagyis a ficsúr kamásniját idézték számomra. Rafinált a hűtő „dizájnja" is. A Subaru emblémája, a Fiastyúk csillagképe kisméretű beszívónyílást takar, a hűtőre a levegő alulról, a rendszámtábla alól áramlik úgy igazából. A lámpák önálló mosóberendezést kaptak, ami bizony megtéveszti a vezetőt. Tudniillik abban a hitben tartja, hogy a lámpamosóval eleget tud tenni a „látni és látszani" elvnek. A víz – ami derék sugárban fröcsköl a keskeny lámpára és a motorháztetőre – ugyanis kevés. Ha kicsit is száradt a sárréteg az üvegen, a törlő elengedhetet-



A domború kormányközép nem légzsákot rejt, ez a kürt





Az enyhén kagyló formájú ülések hátránya a puhaság

len lenne az oldhatatlannak tűnő bevonat ellen.

Az ajtók eleganciája akkor derül ki igazán, ha kinyitjuk valamelyiket. A felső keret nélküli megoldás csak erősíti a sportos jelleget. Azt már némi rosszindulattal lehet hozzáfűzni, hogy a sport továbbra sem marad el, mert olyan szélesre nyílik az ajtó, hogy a vezetőülésből kihajolva, először többnyire a semmibe nyulkálva-kaparászva-tornászva lehet becsukni.

A műszerfal eleget tesz a „még szükséges és éppen elegendő" takarékossági elvnek. Igaz viszont, hogy fordulatszámmérő ural-

PÁRATLAN VÉDELEM

PIRANHA CAR ALARMS by ORVEL

GLOB alarm Ltd

Üzletek: 1136 Budapest, Csanády u. 14.
Telefon és fax: 120-8181
1136 Budapest, Visegrádi u. 33/B
Szerviz: az M3-as autópálya bp.-i kivezető szakaszán,
Bp. XV. kerület, Vasutasház u. 2.
Telefon: 272-2400, 272-2817

SUBARU IMPREZZA 1.8

Érdekes formájú, szűkülő, majd bővülő szájú csomagtér

ja a fő helyet, amint egy sportosságot sugárzó autóhoz illik. A piktogramok egyértelműek, a kapcsolókról nem kell találgatni, hogy húzni vagy tolni kell őket, mind szép kerek fajta. Kedves figyelmessége a fényt élesztő bajuszkapcsolónak, hogy a gyújtáskulcs kihúzásával egy időben mindent le is kapcsol. Nem fütyül, nem visít, nem marad parkolófény, egyszerűen minden fény kialszik.

A négyhengeres különlegesség, a bokszermotor gyorsan és megbízhatóan indult mínusz hét-nyolc fok körüli hőmérsékleteken is. Jellegzetes, halk sivítással adja hírül, hogy dolgozik, s ez a hang igazából később sem csap fortissimóba. A Magyarországon engedélyezett sebességhatárokon belül közlekedve inkább kis villanymotorra hasonlít a bokszer hangja nagy fordulatszámokon is.

Menni kimondottan élvezet a kocsival. Biztosan van valami placebohatása is az összkerékhajtásnak, mert jó néhány egyéb kellemes autótulajdonságot is neki gondolnak az utasok. Tény: a benn ülők szerint sínautóérzésük volt az Imprezában, a jól kitalált futómű még a hazai útegyenetlenségeket is viszonylag jól bírta.

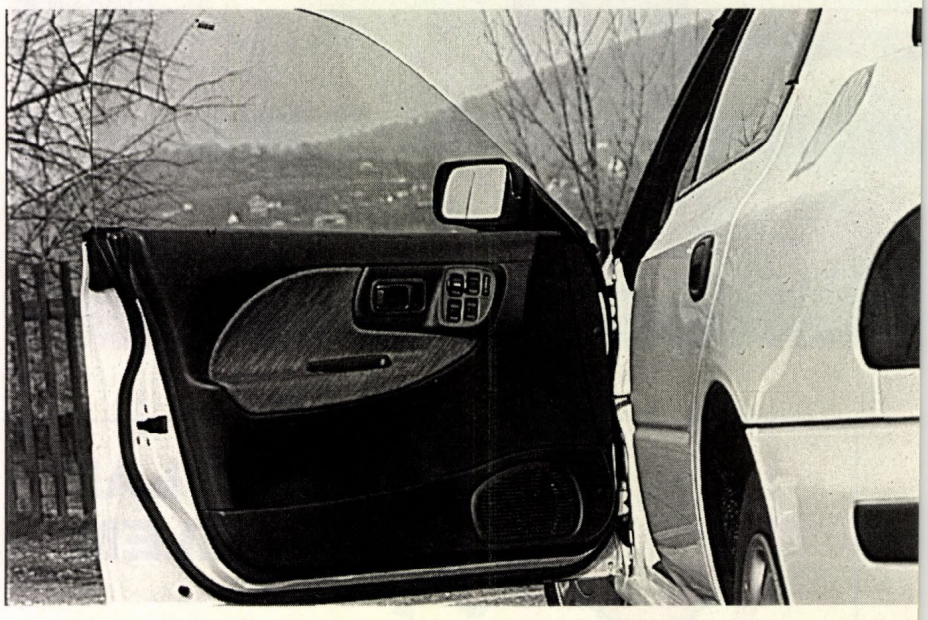
A kormányberendezés szervója is minden dicséretet megérdemel. Autópályatempónál egyformán pontosan érezhető volt a kapcsolat az úttesttel, vagyis egyszerűen jól szolgált a rásegítő. A váltóval már akadtak gondok. Mintha kissé darabos lenne a váltókar mozgása, különösen visszaváltáskor kellett megkerestetni vele a fokozatot. A kitűnően eltalált fokozatelosztás valósággal csábítja a vezetőt – feleljen meg a kocsi küllemének-atmoszférájának a vezetési stílussal, tempóval is. Ez pedig nem éppen az öreguras döcögés, vasárnapias bóklászás.

Kicsit – inkább a tudat alatt – a motor jellegzetes görbéje is a sportautóra kacsingatónak érezteti a kocsit. Úgy a két és fél ezres fordulatig van az, hogy nem történik semmi rendkívüli, a motor viszonylag tisztességesen működik. Aztán, mint amikor a motorosok ráhúzzák a gázt – megváltosodik. Tart ez a kellemes állapot a hatezer-ötszázas fordulatig – itt kúszik a fordulatszámmérő a pirosba. Hétezer körül aztán vége a dalnak – az automatika leszabályoz. Ez a tartomány igazán kellemesen használható – az országúton is dinamikusan és igen jó tempóban lehet vele közlekedni.

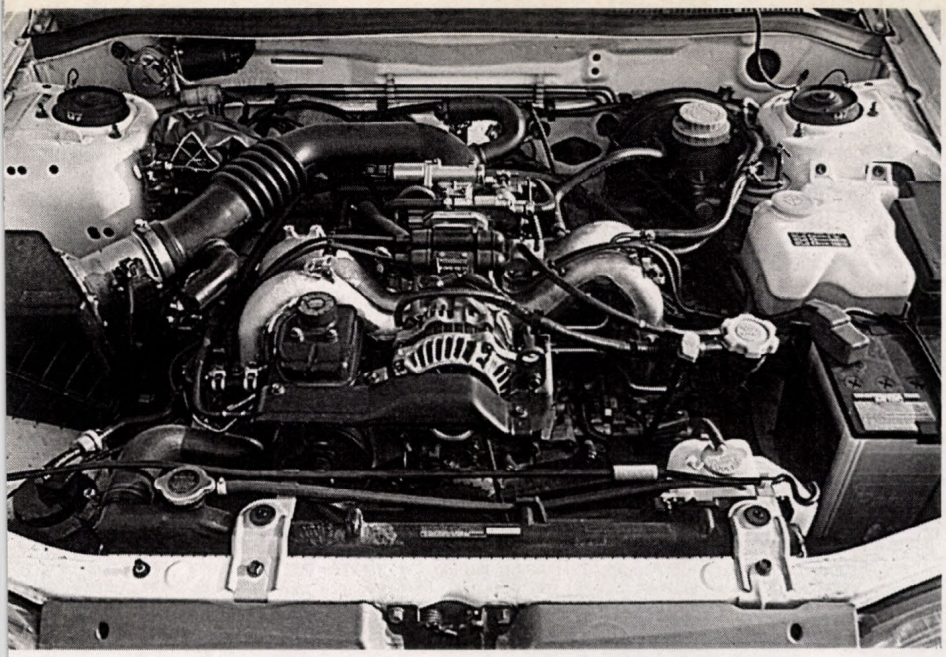
Az ötvenliteres tank nem kicsi, de nem is nagy, mondjuk a téli, városi átlagfogyasztást figyelembe véve. Ha az ember nem túl sűrűn kergeti a piros mező felé a fordulatszámmérő mutatóját – beérheti 9,8 literes átlagfogyasztással. Mi ennyit mértünk a normában megadott 10,7 helyett. Országúton, autópályán 9,3 litert fogyasztott a kocsi, ez viszont mindenképpen több a megadott értéknél.

Kellemes meglepetés volt a fűtőberendezés a hideg téli napokon. Igazán gyorsan, szinte percek alatt bemelegítette az utasteret, a hátsó fűtőszál pedig leolvasztotta a meglehetősen vastagra hí-

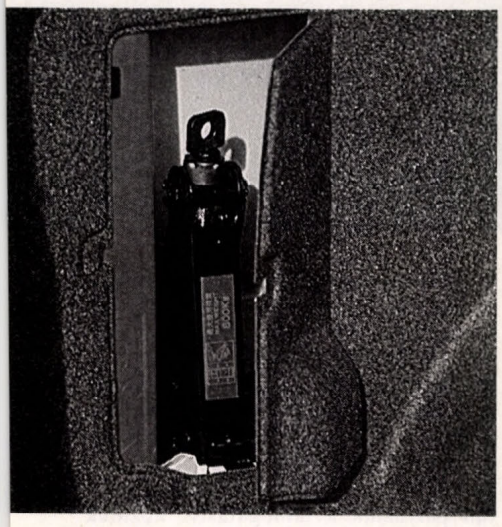




A keret nélküli ajtók szélesre nyílnak, borításuk inkább műanyag, mint szövet



Jellegzetes építésű motor: ez az, amitől exkluzív a jármű



A csomagtérben kis ajtó mögé rejtették az emelőt
Fotó: BRANSTETTER SÁNDOR

PRÓBANAPLÓ

A kocsi szállítója: Autóker Autókereskedelmi Kft. 1194 Budapest, Hofher A. u. 38–40.
Alapár: 2 millió 448 forint
Üzemanyag-ellátás: Shell Hungary Kft.
A kilométer-számláló állása a próbaút kezdetén: 5737 km, a próbaút végén: 7117 km

Üzemanyag-fogyasztás:	liter/100 km
városi forgalom	9,8
80–90 km/h	8,8
110–120 km/h	9,3
A próbaút átlagfogyasztása:	9,3

Motorolaj-fogyasztás: nem volt mérhető.

MŰSZAKI ADATOK

MOTOR. Négyhengeres, négyütemű, bokszer elrendezésű, folyadékhűtéses Otto-motor. Furat 85 mm, löket 65,8 mm. Összlökettérfogat 1820 cm^3. Sűrítés 9.5. Legnagyobb teljesítmény 76 kW (103 LE), 5600/min, legnagyobb forgatónyomaték 147 Nm, 4400/min. Öt helyen csapágyazott főtengely, könnyűfém hengerfej, felülfekvő vezértengely hajtása bordás szíjjal, hármas katalizátor. Elektromos berendezés 12 V, akkumulátor 52 Ah.
ERŐÁTVITEL. Egylemezes, száraz tengelykapcsoló, ötfokozatú kézi kapcsolású váltómű. Állandó összkerékhajtás, nyomatékmegoszlás 50-50%. Áttételek: I. 3.54; II. 2.11; III. 1.45; IV. 1.09; V. 0.82; hátramenet 3.41. A tengelyhajtás áttétele 3.9.
FELÉPÍTÉS. Önhordó, ötajtós, ötszemélyes fémkarosszéria. A motor elöl, a jármű hossztengelyében elhelyezve. Első futómű: rugóstag alsó háromszöglengőkarral.
Hátsó futómű: rugóstag két alsó keresztlengőkarral, hosszlengőkarral. Elöl-hátul stabilizátorok.
Fékrendszer: kétkörös, hidraulikus, depressziós rásegítővel. Elöl tárcsa-, hátul dobfékek. A mechanikus rögzítőfék a hátsó kerekekre hat.
Kormánymű: fogasléces kormánygép. A gumiabroncsok méretjelzése: 175/10 R 14.
MÉRETEK, TÖMEGEK. Hosszúság 4350 mm, szélesség 1690 mm, magasság 1410 mm. A fordulókör átmérője 11 m. Saját tömeg 1130 kg. Megengedett össztömeg 1680 kg. A benzintartály befogadóképessége 50 l.
MENETTELJESÍTMÉNYEK. Legnagyobb sebesség 180 km/h. Felgyorsulás 0–100 km/h 13,4 s. Fogyasztás (ECE) városi ciklus/90/120 km/h: 10,7/5,8/8,9 l/100 km. (Gyári adatok.)

zott jeget. Az egyértelmű jelzések segítségével az oldalüvegek párátlanítása is megfelelőnek bizonyult. Pollenszűrő viszont egészen biztosan nincs a kocsiban, hiszen egy szép kis sárga levélkével találkoztam az oldalüveg párátlanító kifújórácsánál – belülről fennakadva.

A vezetőülés állíthatósága megérdemelt volna még egy-két lehetőséget. A háttámla állíthatósága tipikus japáni, nem túl sok variációt enged. Az egész ülés viszont szokatlan finomsággal szabályozható előre-hátra. A hátul ülőknek viszont nemigen szabad 1 méter hatvanötnél magasabbra nőniük, ellenkező esetben ugyanis fejükkel elérik a szép ívben meghajló hátsó szélvédőt. Terjedelmesnek sem illik lenniük, mert térdükkel könnyen elérik az első ülés háttámláját. Első pillantásra fel sem tűnik, de az utastérben a kocsi külső eleganciájához mérten elég sok a műanyag – a szövetkárpit helyett. A csomagtartó viszont teljesen posztóbevonatú – talán ezért érkezik viszonylag kevés zaj a hátsó traktus felől. Meglehetősen sajátos kialakítású lett a csomagtér: szűk száj, kiszélesedő belsőrész, majd a sárvédők miatt megint beszűkülő forma. Magasságból elfogadható osztályzatot kaphat – ennek ára sajnos a virsli pótkerék. A csomagtartó – az üzemanyag-betöltő nyíláshoz hasonlóan – belülről, kallantyúval nyitható. Összefoglalóként talán annyit: jól összerakott, jól kitalált autó az Impreza.

Öröm volt menni a kocsival: pontos az egyenesfutása, rugalmas a motorja, az észrevétlenül és éppen ezért jól működő fékek harmonikus egészet alkottak. Újabban divatba jövő fogalom a menedzserautó. Ha szép forma mellett szempont a másság is, javasolható ezeknek a hölgyeknek és uraknak egyaránt ez az autó. Exkluzivitása, a négykerékhajtás, a bokszermotor, az adott előnyök mellett még arra is lehetőséget biztosít, hogy néhány odavetett szóval sárga színűre változtassa a konkurenciát. Ráadásul mindezt nem is olyan sok pénzért, már ha az autó versenytársait nézzük.

KÉKESI GYÖRGY

KATALIZÁTOR KÉTÜTEMŰEKNEK



FÜST NÉLKÜL KELLEMES

Csípős, átható szagú füstjük miatt ma Magyarországon a kétütemű motorral hajtott járművek töltik be az első számú közellenség szerepét. Ártalmatlanná tételükre már több elképzelés született, amelyek közül a legolcsóbb megoldásnak a katalizátorosítás ígérkezik.

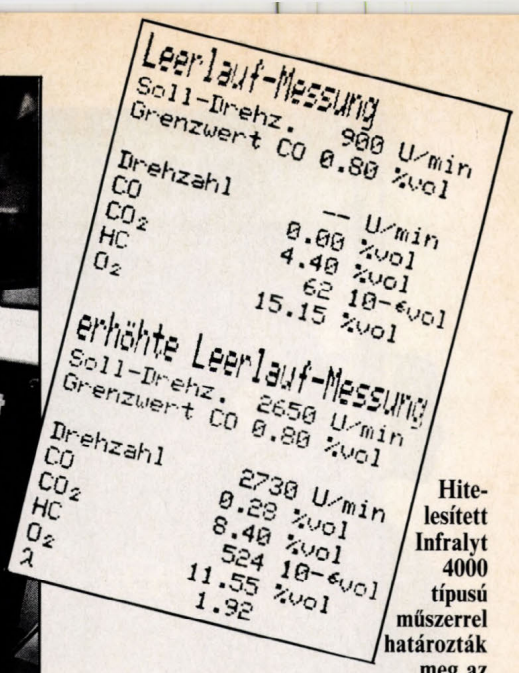
Városaink levegője egyre szennyezettebb, s ennek okát sokan a közúti közlekedésben vélik felfedezni. A résztvevők közül elsősorban egy járműcsoport, a kétüteműek örvendeznek különös figyelemnek, kékes füstjük egyszerre több hivatalnak is csípi a szemét. Néha úgy tűnik, elsősorban a színekkel van probléma, hiszen a teherautók, buszok fekete kormozása mintha kevésbé zavarná őket. Szabályos irtóhadjárat indult a Trabik és a Wartburgok ellen, azzal a céllal, hogy útjainkról egyszer és mindenkorra eltűnjenek ezek az átkos négykerekűek. Olyan energiával indult támadás ellenük, mintha minden rosszért egyedül ők lennének a felelősek. Számomra ez a hadviselésnek azt a formáját juttatja eszembe, amikor a leggyengébb ellenfelet veszik célba, hiszen ott a legnagyobb az esély a győzelemre. Azoktól a kispénzű emberektől próbálják meg ily módon elvenni az egyéni közlekedés lehetőségét, akik nem hobbiból tartanak Trabantot (Wartburgot), hanem mert erre futotta pénztárcájukból, hogy legyen mivel elugrani a hétvégi telekre, vagy meglátogatni a beteg nagymamát.

A kétütemű-társadalom anyagi lehetőségeit jól érzékeltette a Fővárosi Önkormányzat autócsere-akciójának balsikere. „Csupán" háromezer autó cseréjére futotta a keretből, az ezen felüliek sorsát sorsolással kívánták eldönteni. Az eredmény? A pályázat meghosszabítása után is csupán – a hivatalos vélemény szerint – hétszázan éltek a felkínált lehetőséggel. A százhúszezerből. Akinek legalább egy kis pluszpénze volt, az már korábban lecserélte a büdöskét valamilyen korszerűbb, lehetőleg nyugati típusra. A BKV-bérletakció kimenetele szintén kétséges, hiszen erre a kispénzű rétegre éppen az jellemző, hogy már eleve busszal, villamossal jár, s csak hétvégeken használja autóját.

Sokkal inkább ráérzett a jó irányra a Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium, amikor úgy döntött, hogy a katalizátorbeépítést támogatja. A felkínált, egyenként ötezer forintos hozzájárulás azt jelenti, hogy a tulajdonos öt-hétezer forintos beruházással környezetbaráttá teheti járművét. A KTM a pályázati utat választotta, hogy a Központi Környezetvédelmi Alapból erre a célra elkülönített 122 milliót elossza. Az előírt határidőig hatan pályáztak a támogatásra, közülük négyen nyertek: a Bruckner és Fodor Kft., a Főkert Kft., a Spirál és a Rákoskeresztúri Autófenntartó Kft. A helyzet az elbírálást követően nem javult látványosan, ugyanis cikkünk írása idején a Főkert már visszalépett, a RAF-nak viszont még nem volt katalizátora – annak ellenére, hogy hatezer beépítéshez ítéltek meg neki hozzájárulást. A Bruckner és Fodor Kft., valamint a Spirál készen áll az átalakításokra, ám adminisztratív okokból még nem juthatott hozzá a pénzéhez, ily módon még mindent eredeti áron kínál. A táblázatban is ezeket tüntettük fel. A támogatott összegeket azonban nem úgy kapjuk meg, hogy az ötezer forintot levonjuk ezekből, ugyanis például a B & F Kft. már eddig is bizonyos mértékű kedvezménnyel kínálta berendezéseit. Az látszik biztosnak, hogy a beszerelés költségével együtt sem éri majd el a tízezer forintos határt, a mozgássé-



Nem csalás, nem ámítás. A FluidKat katalizátorral felszerelt Wartburgon némi karburátorbeállítást követően ezeket az értékeket mérték



Hitelesített Infralyt 4000 típusú műszerrel határozták meg az alapjárati és az emelt fordulati károsanyag-kibocsátást. A második esetben a szénhidrogének értéke jóval magasabb, de még így is csak tizede a katalizátor nélküli járművekének

TRABANT-KATALIZÁTOROK

Forgalmazó	Bruckner & Fodor Kft.	AndTech Mérnöki Iroda
Gyártmány	Perfection (USA)	FluidKat
A minősítés száma	H 10–03–05	H 10–03–1720
A katalizátor típusa	Kettős hatású, motorszabályozás nélkül	Hármas hatású, motorszabályozás nélkül
A betét anyaga	Fém, monolit	Saját szabadalon
A károsanyag-kibocsátás csökkentésének a hatásfoka	CO 75–80% HC 70–80%	CO 62–99% HC 35–98% NO_x 25–42%
Az üzemi hőmérséklet eléréséhez szükséges úthossz	1-2 km	1-2 km
Várható élettartam	min. 50 000 km	80–100 000 km
Menetdinamikai jellemzők	nem változik	2-3% javul
Fogyasztás	nem változik	2-3% csökken
A felszerelés helye	első kipufogódob után	első kipufogódob helyett, azzal egybeépítve
Garancia	12 hónap	12 hónap
A garancia feltétele	szakszervizben való felszerelés, csökkentett hamutartalmú olaj használata (Aral 2T nem alkalmas)	szakszervizben való felszerelés
A felszereléskor elvégzendő egyéb munkák	Keverékképző és gyújtásrendszer beállítása	Keverékképző és gyújtórendszer beállítása
Bruttó fogyasztói ár (áfatartalom 10%)	8756 forint	10 990 forint

rülteknek pedig a – B & F Kft. által felkínált kedvezménnyel együtt – csupán a beszerelést kell megtéríteniük. A teljes árat kell azonban megfizetni az Andtech Mérnöki Iroda FluidKat katalizátora esetében, mert ők lekésték a pályázati határidőt, és így nem nyerhettek el támogatást.

Hány útja van a katalizátornak?

Minden ellenkező híreszteléssel szemben csupán egy. A katalizátor elején bemegy a füst, a végén pedig kijön.

FONTOS!

A katalizátorral felszerelt kétütemű autók némiképp eltérő kezelést igényelnek a füstgáz-átalakító nélküliekhez képest. Nem szabad hosszan dúsítani és hosszú ideig alapjáraton járatni a motort, mert ez a katalizátor elégéséhez, tönkremeneteléhez vezet. Hasonló gondot okozhat a rosszul beállított – kimaradozó – gyújtás, az eltömődött légszűrő. Ezért a felszerelést megelőzően mindig átnézik a keverékképző és gyújtórendszert. Ennek ára minden esetben benne foglaltatik a felszerelés – általában – 2000–3000 forintos díjában. Természetesen, ha alkatrészt is kell cserélni, azt külön meg kell fizetni. Wartburgok esetében mindenképpen lecserélendő az első dob, ennek árát azonban szintén tartalmazza a táblázatban közölt ár.

Az óvatossági rendszabályok a hagyományos felépítésű berendezésekre igazak, a FluidKat ettől eltérő kialakítása miatt kevésbé érzékeny. Nem zavarja az órákig tartó helyben járatás, a túlzásba vitt dúsítás, de még az sem, ha az egyik henger nem működik. Vörösen izzani kezd a berendezés, de nem megy tönkre.

A legfontosabb szabály maradt a legvégére, talán azért, mert ezt már mindenki úgyis tudja. Katalizátoros autóba csak ólmozatlan benzin tankolható. Ezen előírás be nem tartása esetén a garanciát a forgalmazók azonnal visszavonják.

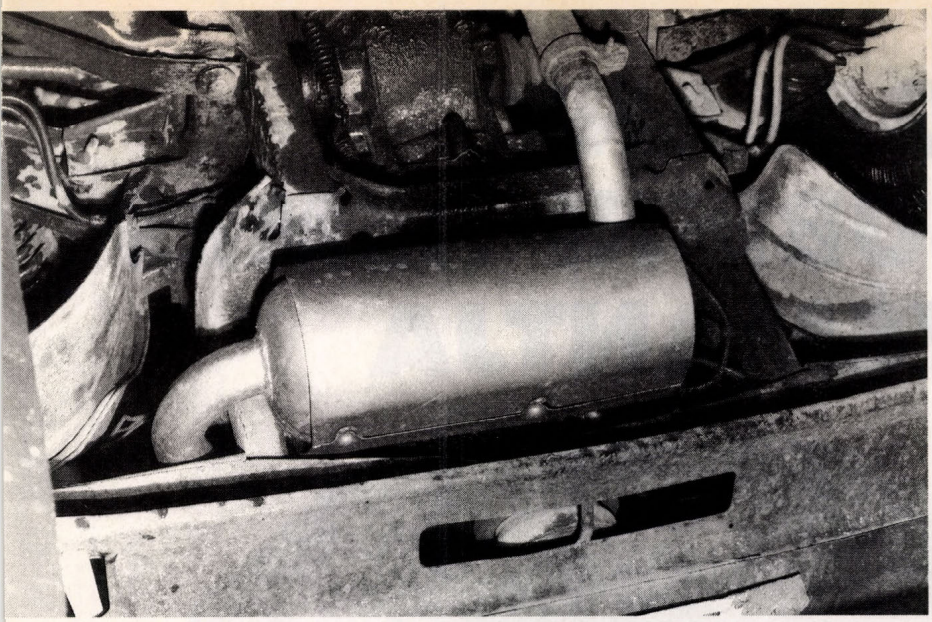


Barkasok esetében komolyabb átalakítást, a csőrendszer cseréjét igényli a katalizátor beépítése

WARTBURG-(BARKAS-) KATALIZÁTOROK

Forgalmazó	Bruckner & Fodor Kft.	AndTech M. I.	Spirál Autó Vállalat
Gyártmány	Perfection (USA)	FluidKat	Kemira
A minősítés száma	H 10–03–06	H 10–03–1720	H 10–03–07 (H 10–03–13)
A katalizátor típusa	hármas hatású, motorszabályozás nélkül	hármas hatású, motorszabályozás nélkül	hármas hatású, motorszabályozás nélkül
A betét anyaga			
A károsanyag-kibocsátás csökkentésének a hatásfoka	CO 70–80% HC 70–80% NO_x 50–55%	CO 62–99% HC 35–98% NO_x 25–42%	CO 60–70% HC 75–85% NO_x 65–70%
Az üzemi hőmérséklet eléréséhez szükséges úthossz	1-2 km	1-2 km	2-2,5 (1-2) km
Várható élettartam	min. 50 000 km	80–100 000 km	min. 40 000 km
Menetdinamikai jellemzők	nem változik	2-3%-kal javul	nem változik
Fogyasztás	nem változik	2-3 százalékkal csökken	nem változik
A felszerelés helye	első dob után	első dob helyett, azzal egybeépítve	első dob után
Garancia	12 hónap	12 hónap	10 000 km vagy 6 hó
A garancia feltétele	szakszervizben való felszerelés csökkentett hamutartalmú olaj használata (Aral 2T nem alkalmas)	szakszervizben való felszerelés	szakszervizben való felszerelés
A felszereléskor elvégzendő egyéb munkák	Keverékképző és gyújtórendszer beállítása, első dob cseréje	Keverékképző és gyújtórendszer beállítása	Keverékképző és gyújtórendszer beállítása, első dob cseréje
Bruttó fogyasztói ár	11 880 forint (16 632 forint)	13 500 forint (14 200 forint)	12 600 forint (12 800 forint)

Jelenleg a kereskedelmi forgalomban kapható kétütemű katalizátorok adatai. Az adatokat a forgalmazók közlései alapján állítottuk ös



Közben nem tér ki sem balra, sem jobbra, nem ágazik sem két, sem három út felé, hanem áthalad a dobon, orrmotoros gépkocsik esetében – és ma ez a többség – elölről hátrafelé. Ezen áthaladás közben zajlanak le azok a kémiai folyamatok, amelyek során az ártalmas összetevők nem mérgező vegyületekké – szén-dioxiddá (CO_2) és vízgőzzé (H_2O) – alakulnak át.

Katalizátorra azért van szükség, mert ezek a folyamatok rásegítés nélkül nem történnének meg. A vegyészetben mindennaposnak számító katalizátoranyagoknak éppen az a szerepük, hogy az önmaguktól nem, vagy csak nehezen lezajló folyamatokat elősegítsék anélkül, hogy önmaguk is átalakulnának. Gépjárművek esetében az említett folyamatokat platina, ródium vagy palládium jelenléte segíti elő. A fémeket sok elemi (1 mm² keresztmetszetű) csövecskékből álló (fém-oxidokból létrehozott kerámiatestre gőzölik fel. A sok kis csatornára a felület növelése érdekében van szükség.

Működésmódjukat tekintve megkülönböztetünk kettős és hármas katalizátorokat. Kettős hatásúnak nevezzük azokat a berendezéseket, amelyek két összetevőre, a szén-monoxidra (CO) és a szénhidrogénekre (HC) hatnak. Ezek egyszerűbb, úgynevezett oxidációs katalizátorok, amelyek oxigén (O_2) hozzáadásával a szén-monoxidot (CO) szén-dioxiddá (CO_2), a szénhidrogéneket (HC) szén-dioxiddá és vízgőzzé égetik el (oxidálják). ($2\ CO + O_2 \rightarrow 2\ CO_2$, $2\ C_2H_6 + 7\ O_2 \rightarrow 4\ CO_2 + 6\ H_2O$)

A hármas hatású katalizátorok annyival tudnak többet egyszerűbb társaiknál, hogy az oxidációs folyamat előtt elvégeznek egy redukciót, amelynek során a rendkívül veszélyes nitrogén-oxidokat oxigéntelenítik, így a levegőben amúgy is jelen lévő nitrogén távozik csak a rendszerből. A redukáló közeg egy másik káros összetevő, maga a szén-monoxid ($2\ NO_2 + 4\ CO \rightarrow N_2 + 4\ CO_2$).

A kétütemű motorok károsanyag-kibocsátásában sem a szén-monoxid, sem a nitrogén-oxidok jelenléte nem jelentős. A szén-monoxid-tartalom például alacsonyabb a legtöbb nem katalizátoros négyütemű autóénál, a maximális határérték is csupán 3,5 százalék. A nitrogén-oxidok a kis sűrítési végnyomás és a kis lambda – vagyis a dús keverék (üzemanyag-levegő arány) – miatt nem jellemzők. Veszélyes mértékű azonban az elégetlen szénhidrogének aránya, amely akár 4000–5000 ppm is lehet. Összehasonlításul: egy jól beszabályozott négyütemű száznál kisebb értéket produkál. A kétüteműek esetében elsősorban emiatt vált szükségessé katalizátor felszerelése.

INFORMÁCIÓ

További információk iránt a következő telefonszámokon érdeklődhetnek:
Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium, Központi Környezetvédelmi Alap Titkársága: 201-4133, 201-2580, 201-4572
Bruckner & Fodor Kft. Budapesti Irodája:
122-4527, 06-60-380-255, 06-60-331-552
Spirál Autóvállalat: 140-2150, 149-8771
AndTech Mérnöki Iroda: 165-4734
A kétütemű katalizátorprogram még több részletében módosulhat. Olvasóinkat továbbra is rendszeresen tájékoztatjuk a Mozaik rovatunkban megjelenő írásokkal.

Az első kipufogódob helyére kerül és annak szerepét is átveszi a katalizátor

Nemcsak Trabanthoz, Wartburghoz, hanem minden autótípushoz kínál katalizátorokat a B & F Kft. A támogatás az ő esetükben nemcsak kétüteműekre, hanem a többi típusra is vonatkozik



Ez a rendkívül nagymértékű elégetlen szénhidrogén-tartalom technikai problémákat is okozott, ugyanis a kisebb négyütemű motorok számára kifejlesztett berendezések egyszerűen nem voltak képesek feldolgozni ezt a mennyiséget. A betétek túlmelegedtek és elégtek. A gondot végül úgy sikerült megoldani, hogy erősen túlméretezett katalizátorokat alkalmaztak erre a célra. Így tett a B & F, a Perfection és a Spirál a Kemira katalizátorok esetében.

További probléma a benzin olajtartalma. Az elégett olaj nyomán hamu keletkezik, s ez eltömi a vékony járatokat. Ezért a legtöbb cég hamumentes olaj használatát írja elő 1:50 vagy 1:60 keverési arányban.

Kivételt képez a FluidKat, amely eltérő felépítéséből eredően nem érzékeny az olaj minőségére. Ezt az eltérő elvet azonban nem áll módunkban ismertetni, mert jelenleg nemzetközi szabadalmaztatás alatt áll.

GAJDÁN MIKLÓS

GALANT.
A MITSUBISHI NEMES GYÉMÁNTJA



Schretter & Comp Austria

A Galant reprezentatív, sportos megjelenésű 5 üléses limuzin. Hatchback és sedan változatban is megrendelhető, 90 LE-s turbodízel vagy 126, 150, 170 LE-s benzinmotorral, ABS blokkolásgátlóval, automata sebességváltóval, légzsákkal (airbag), négykerék kormányzással, összkerékhajtással is. Látogasson el hozzánk, ismerkedjen meg a Galanttal: Szervókormány, központi zár, állítható magasságú kormány és vezetőülés, első-hátsó fejtámlák, oldalirányú ütközésvédelem, motoros fényszóróállító. 1.8 GLSi: motoros ablakemelők, motoros napfénytető, motoros és fűthető külső tükrök. 75 éves gyártási tapasztalat eredménye az alacsony meghibásodási arány és az ezzel szorosan összefüggő hosszú garanciális idő: 3 év az általános, és 8 év a korrózióvédelmi garancia.

A Mitsubishi jelentése: 3 gyémánt.

MITSUBISHI MOTORS

CARS OF 3 DIAMONDS

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

autó motor PIAC

Az Autó-Motor kereskedelmi és információs rovata

ÚJ AUTÓK ÁRAI

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

ALEKO

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

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

ARO

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

ARO 243 4 × 4 zárt	931

AUDI

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

80 1.6 Limited kat.	2108
80 1.6 kat.	2528
80 2.0 kat.	2995
80 2.3 kat. aut.	3972
80 16V 2.0 kat.	3788
80 16V 2.0 quattro kat.	4305
80 V6 2.6 kat.	3876
80 V6 2.6 quattro kat.	4753
80 V6 2.8 kat.	4705
80 V6 2.8 quattro kat.	5276
80 TDI 1.9 kat	3054
80 Avant 1.6 kat.	2749
80 Avant 2.0 kat.	3298
80 Avant V6 2.6 kat.	4211
80 Avant V6 2.6 quattro kat.	5088
80 Avant V6 2.8 kat.	5640
80 Avant TDI 1.9 kat.	3339
100 2.0 kat.	3635
100 2.3 kat.	4031
100 2.3 quattro kat.	4990
100 16V 2.0 kat.	4206
100 16V 2.0 quattro kat.	4901
100 V6 2.6 kat.	4751
100 V6 2.6 quattro kat.	5493
100 V6 2.8 kat.	5622
100 S4 2.2 quattro kat.	7859
100 TDI 2.5 kat.	4195
100 TDI 2.5 kat. aut.	4465
100 S4 4.2 quattro kat.	9338
100 Avant 2.0 kat.	3935
100 Avant 2.3 kat.	4366
100 Avant 2.3 quattro kat.	5325
100 Avant 16V 2.0 kat.	4505
100 Avant 16V 2.0 quattro kat.	5201
100 Avant V6 2.6 kat.	5086
100 Avant V6 2.8 kat.	5957
100 Avant V6 2.8 quattro kat.	6430
100 Avant S4 2.2 quattro kat.	8194
100 Avant TDI 2.5 kat.	4495

BENTLEY

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

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

BMW

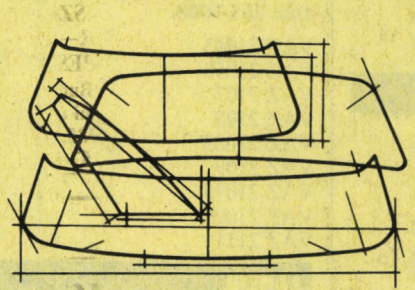
Neményi Rt., Budapest IX., Könyves Kálmán körút 24/A Tel.: 215-0040.

316i Limousine 1.6	2575
318i Limousine 1.8	3345
320i Limousine 2.0	3720
325i Limousine 2.5	4070
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
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

AUTOGLAS

AUTÓÜVEG GYORSSZOLGÁLAT NYUGATI ÉS JAPÁN TÍPUSOKHOZ

AUTOGLAS Kft.



Márkás üvegek:
— Securit
— Saint-Gobain
— Lamino OY
— Elvex
— Arva
— Sigla

SZÉLVÉDŐK RAKTÁRRÓL
KELLÉKEK, RAGASZTÓK
KAVICSFELVERŐDÉSEK
JAVÍTÁSA

AUTÓÜVEGEZÉS: 1031 Budapest, Monostori u. 47.
Telefon/fax: 168-9181.
Nyitva: hétfőtől péntekig 8—17 óráig, szombat, vasárnap zárva.

AUTÓÜVEG-ÁRUSÍTÁS:
1031 Budapest, Szentendrei út 137.
Telefon: 250-0689.

CITROËN

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

AX Ten	1181
AX First 1.1	1248
AX First D	1335
AX 14 TRS	1446
AX 14 TRD	1426
ZX Coupé 1.4i Reflex	1531
ZX 16V	2627
ZX Avantage	1625
ZX Volcane	2221
ZX Aura TD	2044
Xantia X 1.8	2304
Xantia SX 2.0	2726
Xantia VSX 2.0	2871
Xantia X D	2332
XM Presence 2.0	2593
XM Sensation 2.0	2847
XM Turbo Ambiance	3414
XM V6 24V	6005
XM TD 12 Ambiance	3486

CHRYSLER

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

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

DAIHATSU

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

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

FIAT

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

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



FORD

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

Fiesta Alba 1.1	1102
Fiesta C 1.1	1102
Fiesta CLX 1.3	1273
Fiesta C 1.8 D	1390
Escort Alba 1.3	1399
Escort Alba 1.3 kombi	1512
Escort Alba Plusz 1.6 16V	1684
Escort CL 1.4	1458
Escort CL 1.8 D	1661
Escort CL 1.8 D kombi	1774
Escort RS 2000	2905
Mondeo CLX 1.6	1935
Mondeo CLX 1.6 kombi	2087
Mondeo CLX 1.8 kombi	2528
Mondeo CLX 1.8	2377
Mondeo CLX 1.8 TD	2529
Mondeo Ghia 2.0	3582
Mondeo Ghia 2.0 kombi	3734
Scorpio CLX 2.0	2788
Scorpio CLX 2.5 D	3303
Scorpio CLX 2.5 D kombi	3485
Scorpio Ghia 2.0	4000
Scorpio Ghia 2.0 aut.	4849

HONDA

Royal Motor Kft.,
Budapest XIII., Fáy u. 46.
Tel.: 129-7455, 129-6628.

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

HYUNDAI

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

Pony LS 1.5	1295
Pony LS 1.5 aut.	1395
Scoupe LS 1.5i	1642
Lantra GLS 1.6i 16V	1595
Sonata GLS 2.0i	2379
Sonata Gold V6 3.0i aut.	3239

JAGUAR

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

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

KORANDO

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

Kallista ACM 2.0i	3949
Kallista AL 2.0i	4549

LADA

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

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

LANCIA

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

Y10 Fire 1100	1051

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

LAND ROVER

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

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

MAHINDRA

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

CJ 340	1200
CJ 540	1300

MAZDA

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

121 SV	1230
323 1.3i	1390
323 1.3i (4 ajtós)	1585
323 1.6i	1865
323F 1.6i	1945
323 1.6i kombi	1715
626 1.8i	2400
626 2.0i	2790
626 2.0D	2625
MX-3 1.6i	2129
Xedos-6 16V	2840
Xedos-9 1.0i V6	4395

MERCEDES

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

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

MITSUBISHI

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

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

NISSAN

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

Micra 1.0 L	998
Micra 1.3 LX	1311
Micra 1.3 SLX	1521
Sunny 1.4 LX	1436
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
200 SX 1.8 Turbo	3594
Maxima 3.0 M/T	4315
Serena 1.6 SLX	2595
Serena 2.0 SLX	3285
Terrano II 2.4 LX H/T	3588
Terrano II 2.7 D LX H/T	3893
Patrol GR 2.8 TD LX H/T	4454
Patrol GR 2.8 TD LX Wagon	4909

OLTCIT

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

Oltcit Club 11	315

OPEL

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

Corsa City 1.2i	917
Corsa Swing 1.2i	968

NE FELEDJE, EZEK NÉLKÜL NEM MEGY!

Kiváló minőségű alkatrészek a közvetlen gyári importőrtől:

BERU — gyújtó-, izzítógyertyák
LUK — kuplungok
MAHLE Filter — szűrők
MAHLE — dugattyúk, hüvelyek
TRW — szelepek, gyűrűk
WEHRLE — relék
Allied Signal — fékbetétek
ORIGINAL de Carbon — lengéscsillapítók
— ablaktörlő lapátok

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

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 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
Omega GL 2.0i	2406
Omega GL 2.3 D	2696
Omega GL 2.3 TD	2881
Omega GL 2.4i	2844
Omega GL 2.6i	3379
Omega GL 3.0i 24V	3506
Omega GL 2.0i Caravan	2564
Omega GL 2.3 D Caravan	2899
Omega GL 2.3 TD Caravan	3039
Omega GL 2.6i Caravan	3537
Omega GL 3.0i Caravan	4022
Frontera Sport 2.0i 4 × 4	2594
Frontera 2.4i 4 × 4	3239
Monterey 3.1 TD 4 × 4	4256
Monterey 3.2i V6 4 × 4	4335

PEUGEOT

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

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

RENAULT

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

Twingo	1086
Clio RL 1.2 kat.	1229
Clio RL 1.9 D kat.	1443
Clio RN 1.2 kat.	1313
Clio RN 1.4 kat.	1337
Clio RN 1.9 D kat.	1562
Clio 1.7 16V kat.	2235
R 19 RL 1.4 kat.	1400
R 19 RL 1.9 D kat.	1658
R 19 RN 1.4 kat.	1575
R 19 RN 1.9 D kat.	1822
R 19 1.8 16V kat.	2802
R 19 Cabrio RT 1.8 kat.	3088
R 21 GTS 1.7 kat.	2178
R 21 GTX 2.0 kat.	2339
R 21 GTD 2.1 kat.	2283
R 21 2.1 turbódízel kat.	2629
Nevada RTD 2.1 kat.	2474
Nevada RT 17 1.7 kat.	2411
Nevada RTdT 2.1 kat.	2870
Safrane RN 2.0 8S	3200
Safrane RT 3.0 V6	5064
Espace RN DT 2.1 kat.	3530
Express 1.2 kombi kat.	1409
Express 1.9 D break	1813

ROLLS-ROYCE

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

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

ROVER

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

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

SAAB

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

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

SEAT

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

Ibiza CL 1.05i kat.	1019
Ibiza CL 1.3i kat.	1053
Ibiza GLX 1.3i kat.	1201
Ibiza CLX 1.6i kat.	1272
Ibiza GLX 1.6i kat.	1348
Ibiza CLX 1.8i kat.	1493
Ibiza GLX 1.8i kat.	1579
Ibiza GLX 2.0i kat.	1708
Ibiza GT 2.0i kat.	1785
Ibiza CLX 1.9D kat.	1343
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 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., Régiposta utca 5.
Tel.: 118-6016.

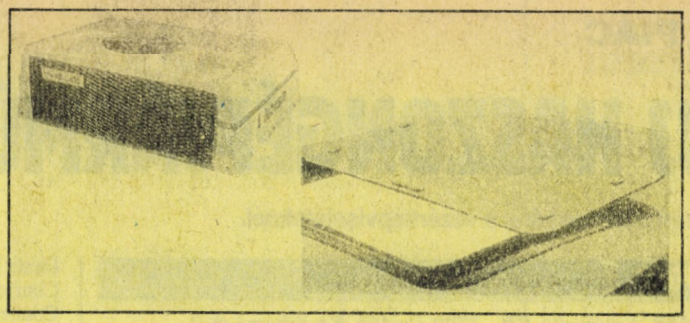
Favorit 135 LX	776
Favorit 135 GLX	841
Favorit Black Line	926
Favorit Silver Line	933
Forman 135 LX	874
Forman 135 GLX	948
Forman Black Line	995
Forman Silver Line	998

SUBARU

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

Vivio 0.7 4WD	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

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 tudunk valamilyen Webasto terméket ajánlani. Keressen meg bennünket bemutatótermünkben.

WEBASTO HUNGÁRIA KFT.
1134 Budapest, Kassák L. u. 58—60.
Tel./fax: 270-2337, 270-2338, 270-2339

SUZUKI

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

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

TAVRIA

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

Tavria	420
Tavria Happy	470

TOYOTA

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

Corolla Sedan XLi 1.4	1610
Corolla Liftback XLi 1.4	1720
Corolla Wagon XLi 1.4	1640
Carina-E Sedan XLi 1.6	2040
Carina-E Sedan XLD 2.0	2000
Carina-E Liftback XLi 1.6	2090
Camry Sedan GXL 2.2	3450
Camry Sedan GX 3.0 V6	3850
Hiace Combi 2.4 D	2570

VOLKSWAGEN

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

Polo Coupé 1.05 kat.	1261
Polo Coupé 1.3 kat.	1291
Polo Coupé 1.4 D	1606
Polo Combi 1.3 kat.	1368
Polo Combi 1.4 D	1335
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 VR6 2.8 kat.	3887
Vento 1.4 kat.	1576
Vento 1.6 kat.	1704
Vento 1.8 kat.	1953
Vento 1.8 kat. ant.	2115
Vento 1.9 D kat.	2163
Vento VR6 2.8 kat.	4030
Passat Limousine 1.8 kat.	2620
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 1.9 TD kat.	2668
Passat Variant 2.0 kat.	3113

VOLVO

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

440 1.6i	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 Turbo 1.7	3419
850 GLE 2.0	4499
850 GLE 2.5	4937
850 GLT 2.5	5465
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 Turbo Combi 2.0	4118
940 GL TIC Turbo Combi 2.4	4981
960 3.0	7145
960 E 3.0	6196
960 E kombi	6380

Tájékoztató jellegű fogyasztói árak ezer Ft-ban

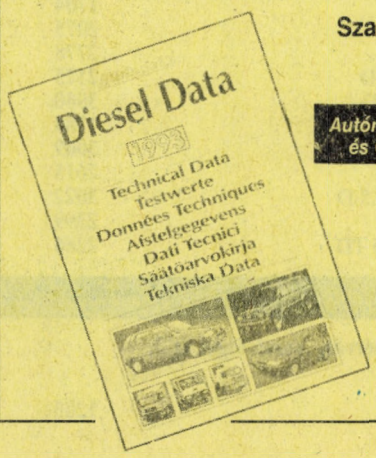
ÚJ

Most
60 000 Ft-tal OLCSÓBB!

BARKAS-MOTORCSERE

gyári új RENAULT motorral,
a Környezetvédelmi Minisztérium támogatásával.

WESTO Kft.
186-8857



Szakkönyvek profiknak

maróti

Autóműszaki Könyvkereskedés és Csomagküldő Szolgálat

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

Nyitva: hétfőtől péntekig 10—18 óráig
Kérje ingyenes könyvkatalógusunkat!

ÚJ HASZONGÉPJÁRMŰVEK

(kisáruszállítók) árai a vezérképviseleteknél.

ARO

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

ARO 320 D 4 × 4 platós	625*
ARo 320 D 4 × 4 platós	680*
ARO 243 D 4 × 4 zárt	699*

CITROËN

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

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 Plateau D ridelle	2078
C 25 1400 Chassis D cabine	2015
C 25 1400 Chassia D long	2066
C 25 Combi D	2926
C 25 Luxusbus D	3217

DAIHATSU

Daihatsu Vezérképviselet, Budapest XIV., Dózsa Gy. út 19.
Tel.: 142-6595

Hijet Pick Up	696*

FIAT

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

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 1.5 D	1784
Ducato 1.4 2.5 D minibusz	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.
Tel.: 22/328-600

Fiesta Furgon 1.1i kat.	1203
Fiesta Furgon 1.8 D	1342
Courier Furgon 1.3i kat.	1323
Courier Furgon 1.8 D	1431
Courier Combi 1.3i kat.	1447
Courier Combi 1.8 D kat.	1716
Escort 60 Furgon 1.3	1303
Escort 60 Furgon 1.4i kat.	1453
Escort 60 Furgon 1.8 D	1535
Transit 100 SWB 2.0 zárt	2027
Transit 100 SWB 2.5 D zárt	2118
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, alváz, plató	2833
Transit 190 EF LWB 2.5 D d.kabin, alváz, plató	3057
Transit 150 SWB 2.5 D kombi	2472
Transit 100 SWB 2.0 kombi-furgon	2094
Transit 100 SWB 2.5 D kombi-furgon	2292
Transit 100 SWB 2.0 kombi-furgon	2871
Transit 100 SWB 2.5 D kombi-furgon	3138
Transit 2.5 D 9. szem. busz	3637
Transit 2.5 D 12. szem. busz	3637
Transit 2.5 D 15. szem. busz	3940

HYUNDAI

Cél Motoros Kft., Budapest XII., Eötvös u. 13–15.
Tel.: 156-1978

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

KORANDO

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

4 R	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.
Tel.: 133-5906, 133-6112

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

MAZDA

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

323 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 Kft., Budapest XIII., Kárpát u. 21.
Tel.: 270-1357

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

MITSUBISHI

Mitsubishi Corporation, Budapest I., Hegyalja u. 7—13.
Tel.: 175-3764

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

NISSAN

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

Urvan 2.0 Panel Van	1324*
Urvan 2.5 D Panel Van	1424*
Urvan 2.5 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*
Trade 2.8 D Van	1894*
Vanette 1.5 Van Practic	1241*
Vanette 2.0 D Van Practic	1436*

OLTCIT

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

Tranzit	359

OPEL

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

Astra Del Van 1.4i	1018*
Astra Del Van 1.6i	1072*
Astra Del Van 1.7 D	1168*
Midi Panel Van 2.0	1389*
Midi Panel Van 2.2 D	1451*
Midi Window Van 2.0	1473*
Midi Window Van 2.2 D	1485*
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.
Tel.: 202-7176

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

RENAULT

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

Clio Transport 1.9 D kat.	1550
Expressz 1.1 (dobozos)	1221
Expressz 1.6 D (dobozos)	1502
Expressz 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
Master (alváz)	2793

SEAT

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

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

SKODA

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

Forman Praktik	797
Forman Plus	808
Pick Up (felép. nélk.)	770
Pick Up (műa. felép.)	856
Pick Up (fémű felép.)	861

TOYOTA

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

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

VOLKSWAGEN

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

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

A csillaggal jelölt árak az áfát nem tartalmazzák.

AUTÓ-MOTOR SZOLGÁLTATÁS

EURÓPAI ÉS JAPÁN AUTÓKHOZ RAKTÁRRÓL!

Lipmesa

BÁRDI AUTÓ

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.

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 Pl:

VÍZPUMPÁK:

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

KUPLUNGOK:

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

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 ELŐNYÖS ÁR, ÉS AZ ÓRIÁSI KÖZPONTI RAKTÁR!

A CSAPAT

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

VISZONTELADÓKNAK, SZERVIZEKNEK KEDVEZMÉNY!

ALAPÍTVA: 1948

1994

JANUÁR

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

FEBRUÁR

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

MÁRCIUS

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

ÁPRILIS

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

MÁJUS

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

JÚNIUS

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

JÚLIUS

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

AUGUSZTUS

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

SZEPTEMBER

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

OKTÓBER

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

NOVEMBER

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

DECEMBER

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

MINDEN MÁSODIK SZERDÁN:

auto motor

AZ ORSZÁG LEGNAGYOBB PÉLDÁNYSZÁMÚ AUTÓS-MOTOROS KÉTHETILAPJA

FÜSTCSÖKKENTÉS

AZ ÜZEMANYAG MINŐSÉGE

Ideális esetben a dízel- és benzinmotorokban az égés végtermékeként kizárólag szén-dioxid (CO_2) és vízgőz keletkezik. Az égés tökéletlensége miatt azonban a motor egyéb anyagokat is emittál: el nem égett szénhidrogéneket (HC), szén-monoxidot (CO) és nitrogén-oxidokat (NO_x) – ezek a rendszeresen megjelenő szennyezőanyagok, amelyek mennyisége szabályozható. A NO_x a motorban zajló nagy hőmérsékletű égés közben a levegőt alkotó nitrogén megkötéséből származik. További, a benzinmotorokból kisebb mennyiségben kikerülő káros anyagok a légzést bénító mérgek: a benzol, az 1,3 butadién és a formaldehid. A dízelmotorok esetében a kéndioxid (SO_2) és a szilárd részecskék – főként szénkorom és kén keveréke – okozhatnak környezeti ártalmat. A kén-dioxid megjelenése a gázolaj kéntartalmának közvetlen következménye. A fentiekből világossá válik, hogy az autók emissziója vagy magától az üzemanyagtól függ, vagy az üzemanyag és a járó motor közötti kapcsolat eredménye.

A motorfejlesztés és a kipufogógázok utókezelése az emissziót sokkal nagyobb mértékben javította, mint az üzemanyag minőségének javítása. Egy amerikai olajvállalat és egy motorgyár közös kutatási programjának eredményei szerint a benzin néhány minőségi mutatójának lényeges javítása a szabályozható emissziót csak kevesebb, mint 22 százalékkal csökkentette (1. ábra); ugyanakkor pusztán a katalizátorok bevetésével 50–60 százalékos előrelépést értek el.

Észak-Amerikában az ólmozatlan benzin bevezetése a hetvenes évekre tehető. Erre nem elsősorban azért került sor, mert a benzinben levő ólom is káros, hanem azért, mert a katalizátorok működését a lágy fém nagyon rövid időn belül lehetetlenné teszi. Az emissziót közvetve csökkentő benzinfajta elterjedése azért volt nagy jelentőségű, mert a katalizátor az egyidejűleg bevezetett elektronikus motorvezérléssel együtt a mai napig a leghatékonyabb és legpraktikusabb módszer az emisszió csökkentésére. A hármas hatású katalizátorok a platina, a ródium vagy a palladium azon képességét használják ki, hogy a szén-monoxidot szén-dioxiddá, a szénhidrogéneket szén-dioxiddá és vízzé, a nitrogén-oxidokat nitrogénné képesek alakítani. Ez a megoldás az égési emissziót 90 százalékban csökkentheti e három méreg esetében. A párolgási emissziót illetően hasonlóan hatásosnak bizonyult a benzingőzök megkötése aktív szénnel töltött tartályokban, majd innen a benzin visszanyerése és újbóli felhasználása. További javulás az autók felülvizsgálati rendjének szigorításától, illetve a gyengébben szereplő típusok fokozatos lecserélésétől várható.

A mai dízelmotoros autók gáznemű emissziója, pontosabban szénhidrogén- és szén-monoxid-kibocsátása kedvezőbb, mint a benzineseké. Szerkezeti újításokkal (például turbófeltöltéssel és a töltőlevegő visszahűtésével) sikerült csökkenteni a kipufogógáz nitrogén-oxid- és a koromtartalmát. Kisebb fogyasztásuknak köszönhetően a dízelautók a kilométerre vetített szén-dioxid-emissziót illetően más, hagyományos üzemanyaggal hajtott autóknál sokkal előkelőbb helyen állnak.

A GÁZOLAJ MINŐSÉGE

A hajtóanyag minősége jelentős szerepet játszhat az égési emisszió alakulásában. A szakirodalomban számos adatot találunk arra, miképpen hat a gázolaj összetétele az égési emisszióra. Az autókban használt dízelolaj fontosabb tulajdonságai a következők:

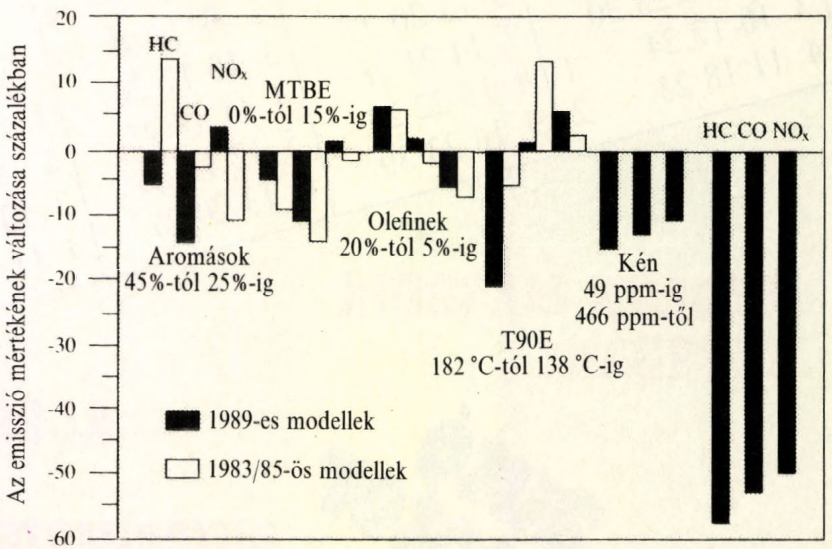
- sűrűség;
- cetánszám – a gyúlékonyságra jellemző adat;
- kéntartalom;
- illékonyság;
- aromások mennyisége.

A Shell vállalatok a hajtóanyagok minőségének emisszióra gyakorolt hatását intenzív kutatóprogramokban tárják fel, amelyeket gyakran a motorgyártókkal közösen végeznek. A 2. ábra bemutatja, hogyan hat az egyes jellemzők változtatása az emissziós összetevőkre. Az általánosan elterjedt nézettel szemben a Shell kutatásai azt támasztják alá, hogy az aromások mennyisége a részecskeemissziót közvetlenül nem befolyásolja, annál nagyobb hatású a gázolaj sűrűsége. A gyakorlati problémát az jelentheti, hogy a piacra kerülő üzemanyagok esetében az aromások mennyisége és a sűrűség egymással kapcsolatban áll.

A gázolaj kéntartalmának csökkentése kedvezően hat a részecskekibocsátásra, de a kéntartalom leszorítása csak alacsony emissziószintű motorok esetében hoz kézzel fogható előnyt, s itt sem látszik ésszerűnek a 0,05 tömegszázalék alatti értékek erőltetése.

A Shellnél készült tanulmányok megerősítették azt a véleményt, miszerint a HC-, CO- és NO_x- emissziót nagy teljesítményű dízelmotoroknál (teherautók, buszok) mindenekelőtt a cetánszám befolyásolja. A cetánszám jelentős hatású kisebb teljesítménytartományban (személyautók, furgonok) is, de itt dominanciája más tényezőkkel szemben nem érvényesül annyira.

1. ÁBRA AZ ÜZEMANYAG ÖSSZETÉTELÉNEK HATÁSA A FŐBB EMISSZIÓS TÉNYEZŐKRE



1989-es és 1983/85-ös modellek

T90E = az a hőmérséklet, amelyen az üzemanyag 90 százaléka elpárolog
MTBE = metil-tercier-butil-éter

2. ÁBRA A GÁZOLAJ ÖSSZETÉTELÉNEK HATÁSA AZ EMISSZIÓRA
(normál üzemi körülmények között)

Módosítás	CO	NO_x	HC	Részecskék (korom...)	Összes CO_2	Költségek
Kéntartalom csökkentése	0	0	0	↓↓	↑	↑
Aromások csökkentése	0	0	0	0	↑↑	↑↑
Sűrűség csökkentése	0	0	0	↓	↑	↑
Cetánszám növelése	↓↓	↓0	↓↓	↓0	↑	↑
T90E csökkentése	?	0	?	?	↑	↑

↓ Csökkenés 0 Nincs hatás

↓0 Csekély vagy semmi hatás ↑ Növekedés

T90E = az a hőmérséklet, amelyen a gázolaj 90 százaléka elpárolog

3. ÁBRA A BENZIN ÖSSZETÉTELÉNEK HATÁSA AZ EMISSZIÓRA
(normál üzemi körülmények között)

	CO	NO	HC	Légmérgek			Összes CO_2	Költségek
				Benzén	Butadién	Aldehidek		
Éter- és alkohol-adalékolás	↓↓	↑0	↓	↓	0	↑	↑↑↑	↑↑↑
Benzin csökkentése	0	0	0	↓↓	0	0	↑	↑
Aromások csökkentése	↓	0?	0	↓	↑	↑	↑↑↑	↑↑↑
Olefinek csökkentése	0	↓	↑	0	↓	0	↑↑	↑↑
Kén csökkentése**	↓	↓	↓↓	↓	↓	↑	↑↑	↑↑
T90E csökkentése	0	0	↓	↓	↓	↓	↑	↑↑
RVP csökkentése	0	0	↑	0	0	0	↑	↑
Oktánszám növelése	0	0	0	0	0	0	↑*	↑

↓ Csökkenés ↓0 Csekély vagy semmi hatás 0 Nincs hatás ↑ Növekedés

* Az optimális érték fölött ** Katalizátor nélküli autón nincs hatás

T90E = az a hőmérséklet, amelyen a benzin 90 százaléka elpárolog

RVP = a benzin meghatározott körülmények közt mért gőznyomása

A BENZIN MINŐSÉGE

A minőségi jellemzők változtatása az emissziót 10–30 százalékkal befolyásolhatja. Természetesen azon autók esetében, amelyekben nincs katalizátor és aktívszéntartály, a javító hatás abszolút mértékben jelentősebb. Az emissziót a benzin esetében is hasonló tényezők módosíthatják, mint a gázolajnál, de a sort ki kell egészítenünk a következőkkel:

- oxigéntartalmú vegyületek (nagy oktánszámú éterek és alkoholok);
- olefintartalom.

A benzinösszetétel változtatásának hatását, beleértve a szén-dioxid-mennyiség alakulását is, a 3. ábra mutatja be. A publikált adatokból és saját kísérletek alapján összeállított táblázat egyik figyelemre méltó tanulsága, hogy általában nem található optimális megoldás. Az új összetételű amerikai benzinben szigorították az oxigéntartalmú vegyületek, például a metil-tercier-éter adagolását. Ezek részarányának csökkenésével ugyanis kevesebb szén-monoxid keletkezik, javul a szénhidrogén- és a benzolemisszió is. Viszont több aldehid (légméreg) kerül a levegőbe, s egyes motoroknál romlik a NO_x kibocsátás is.

Ma a korábbinál mindenképpen kedvezőbb a helyzet annyiban, hogy az egyes összetevők hatását sokkal pontosabban nyomon lehet követni a gázolajban ugyanúgy, mint a benzinben. Nagyon szigorú egyensúlyt kell tartani az összetevők közt ahhoz, hogy az emisszió a lehető legkisebb legyen.

EREDMÉNYEK

A korszerű gépjárművek esetében az emisszió csökkentésének leghatékonyabb módja a motor szerkezetének fejlesztése, a katalizátor és az aktívszén-tartály bevezetése, valamint a motor gondos karbantartása lehet. Az üzemanyag minősége is szerephez jut: ahogy egyre tisztábbá válik magának a motornak az üzeme, úgy növekszik annak jelentősége, hogy hatnak akár csak korlátozott mértékben is a hajtóanyag egyes tulajdonságai az emisszióra.

A Shell vállalatok kormányszervekkel és motorgyárakkal is együttműködnek, hogy megtalálják a gázolaj és a benzin hajtóanyagként elégetésekor keletkező káros anyagok mennyiségének csökkentéséhez vezető utat, s arra is törekszenek, hogy a kapcsolatok ésszerűek, informatívak legyenek. Az ipar alapvető tájékoztatást adhat arról, hogyan lehet megvalósítani bizonyos elgondolásokat, s mekkora költségek várhatók. A kormányszervek felelőssége, hogy a szakmai viták után nemzeti és nemzetközi viszonyok között is a kérdésre legjobban felelő megoldást kiválasszák. Kívánatos lenne az emissziós normák eddiginél egységesebb meghatározása, hogy ne váljon szükségessé minden egyes piacra külön fejlesztéseket végezni.

Az olajvállalatok sikeresen vezették be az ólmozatlan benzint, ami lehetővé tette a hármas katalizátor elterjedését. Mielőtt meghatároznánk az emissziós határértékeket, egyértelműen, számszerűen is rögzíteni kell a tisztának tekintett levegő paramétereit, s ebből kiindulva lehet majd meghatározni a megfelelő motor- és üzemanyag-jellemzőket.

Bármilyen lesz is a hajtóanyagok, a motorok és a katalizátor fejlődése, az emissziót csak kis lépésekben, fokozatosan lehet csökkenteni.



A TERMÉSZET ILLATA

Kleenair

● Közvetlenül – külön vezeték nélkül – csatlakoztatható a gépkocsi szivargyújtójához. ● Vegyi anyagok nélkül működik. ● Eredményesen eltávolítja a kellemetlen szagokat, a port, cigarettafüstöt, virágport és a levegőben lévő baktériumokat. ● Folyamatosan a kívánt szinten tartja a gépjárművezető koncentrálóképességét. ● Segít megőrizni a megbetegedéseket, és javítja az egészségi állapotot. ● Teljesen biztonságosan, zajtalanul és korlátlan ideig működik.

Keresse az autósboltokban és az autóalkatrész-kereskedőknél!

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

PIRELLI

Pásztóy

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


P 1000, P 2000


P 600


P 700-Z


P ZERO

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

P-Pásztóy Kft.

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

Kapható továbbá:

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

PIRELLI **gumival a legjobb nyomon jár!**

BILUX AUTÓSHÁZ **1086 Budapest, Dankó u. 15.**

SZOLGÁLTATÁSAINK:

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

BILUX AUTÓMENTES SEGÉLYSZOLGÁLAT ☎:113-7607 0-24-IG

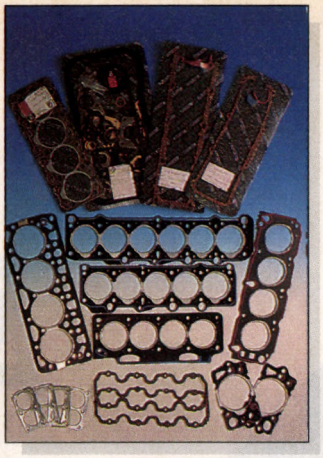
- Gumiszerelés
- Biztosítás ügyintézés
- Kézi mosás
- Karosszériajavítás
- Autófényezés

Telefon: 114-0808, 114-0807, 114-0800 **Nyitva tartás: 6-22-ig**

BAMAGA

MonarkDiesel és Guarnitauto vezérképviselet





Monark Diesel W.-GERMANY

GUARNITAUTO

Hirdetésünk azokhoz szól, akik még nem tudják, hogy

- **ha porlasztócsúcsok,**
- **izzítógyertyák,**
- **ékszíjak,**
- **autóelektromossági cikkek,**
- **tömítések, tömítésgarnitúrák**

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 Siófok, Kabai Lajos Debrecen, Vareha Anita Nyíregyháza, Carshop Szeged, Agromobil Kemendollár, Spidan-Autó 5 Budapest, EuroAutó Kft. Kiskunlacháza, Szolnok.

TELJES KÖRŰ SZOLGÁLTATÁSSAL KIZÁRÓLAG VOLVÓSOKNAK

IVANICS
VOLVO
Top-Service
HIVATALOS MÁRKAKÉPVISELET

Új és használt gépkocsik – a Volvo teljes palettája – eladása cseréje
Új és használt Volvók bérlése tartós használatra, nagy kedvezménnyel, alkatrész-kereskedés
Szerkezeti és karosszériajavítás (karambolos, korrodált)
Fényezés
Gumiszerelés, centrírozás, futómű-beállítás, motordiagnosztika beszabályozás, környezetvédelmi vizsgáztatás
Szerviz, külső mosás, belső takarítás, olajcsere



Cím: 1221 Budapest, Kártya u. 1–3.
Telefon: 226-2232, 138-5095
Fax: 226-1869
Nyitva tartás hétfőtől péntekig:
6.30-tól 17 óráig
8000 Székesfehérvár, Honvéd u. 8.
Telefon és fax: (22) 329-949
Tel.: (22) 316-520/281 mellék
Nyitva tartás hétfőtől péntekig: 8–16.30-ig

McCANN-ERICKSON



MIELŐTT ÁTMENNE ÖN ELŐTT

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

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

BIZTOS KÖTÉS. HUNGÁRIA CASCO

SNAP-ON szerszámok Magyarországon

A világ egyik csúcsminőségű szerszámainak bemutatását és forgalmazását kezdte meg a tatabányai Trans-Mobil Kft.

Megjelenésében és alapanyagában is lényeges különbségeket találunk a **Snap-on** szerszámoknál.

Az 1920-ban alakult gyár találta fel a cserélhető, csatlakozással kapcsolódó szerszámfejeket. Ezeket a szerszámokat folyamatosan fejleszti, egészíti ki olyan speciális kivitelű és formájú szerszámokkal és eszközökkel, amelyekkel a szerelők munkáját lényegesen megkönnyíti.

Alapvetően különbözik a szerszám alapanyaga. A hagyományos Cr-V (króm-vanádium) ötvözet helyett Cr-Ni-Mo (króm-nikkel-molibdén) ötvözetet használnak. Ezáltal a szerszám kemény, ugyanakkor rugalmas lesz. Élettartama lényegesen hosszabb, mint más szerszámoké. Formájának kialakítását egy hatfázisú, kézi kovácsolású technológia biztosítja. Végül egy speciális Cr-Ni bevonattal védik a szerszámot.

Az új rendszerű **Flank Drive Plus** kiképzéssel olyan technikai megoldást valósítottak meg, amellyel 40 százalékkal nagyobb erőt tudunk kifejteni. Ennek az a lényege, hogy a szerszámon kialakított bemarások biztosítják, hogy a hagyományos szerszámokkal ellentétben nem a sarkokon fogja meg a csavart, hanem a lapján. Így még a lesarkított fejű, berozsdásodott csavart is könnyen kivehetjük a helyéről.

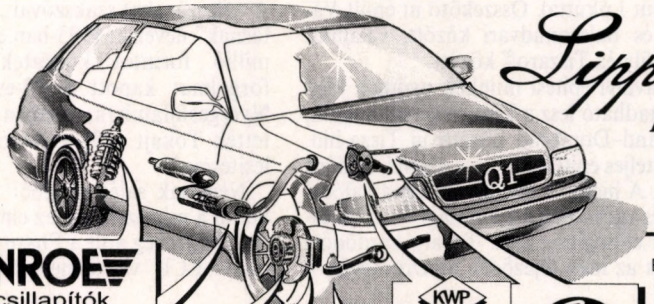
A **Snap-on** cég katalógusában ma már 10 000-féle szerszám és különböző speciális eszköz található a javítást végzők részére. Aki valaha egy darabot vásárol, saját maga is meggyőződik arról, hogy milyen minőségű és technikai színvonalú egy **Snap-on** szerszám.

SNAP-ON = egy életre szóló kapcsolat.

A katalógusukban szereplő minden darab egyenként megvásárolható.

Magyarországi képviselet:
TRANS-MOBIL
KERESKEDELMI ÉS SZOLGÁLTATÓ KFT.:
H–2803 Tatabánya Pf. 360., Tatabánya I., Táncsics M. u. 62.
Tel.: (34) 336-358, Tel./fax: (34) 336-392.

(X)



Lippai–Hajnal Rt.
Közvetlen gyári importőr
Q1 A legjobb minőség

ReArt-ATTAMO
MONROE lengéscsillapítók
bosal kipufogók
SKF kerékcsapágyak
Lockheed fékbetétek, féktárcsák, fékcsövek
KWP vízpumpák
OCAP gömbcsuklók,lengőkarok, kormányösszekötők
Gates ékszíjak, bordásszíjak, vízcsövek
Bendix fékhidraulikák, fékbetétek
FACOM szerszámok
MotoRad termosztátok
LÖBRO féltengelycsuklók
Nissens hűtők
BORG & BECK kuplungok
prestolite akkumulátorok
Littelfuse biztosítékok
FRAM szűrők
TOBO vonóhorgok
Intermotor gyújtásalkatrészek

A LEGJOBB, IDŐBEN!

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

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

1225 Budapest, Bányalég u. 96.
Tel.:226-2277; 226-4282; 226-6548; 227-3640
Nyitva: hétfő-péntek 7-19 óráig, szombat 8-14 óráig.

Q1 TERÜLETI NAGYKERESKEDŐK

BUDAPEST:	Auto-Delko - XX. Nagykőrösi u.98.	(60) 324-022
	Autópont Gmk. - X.Gergely u.83.	127-4055
	Index Kft. - XI.Budaörsi u.86.	186-0303
	Lukács Autósbolt - XV. Szerencs u.134.	163-2596
BÉKÉSCSABA:	Inter-Flott Bt. Árpád sor 2/4.	(66) 449-626
DEBRECEN:	Szabó és társa Q1.- Füredi út 72-74.	(52) 415-677
EGER:	Wilker Kft. - Nagyvárad út 15.	(36) 313-160
ESZTERGOM:	Autótrend. - Kiss János u.34.	(33) 319-180
GYÖR:	Autópont-Knauz. - Galántai u.18.	(96) 310-999
KECEL:	Autogén Kft.- Avar tér 18.	(78) 321-804
KECSKEMÉT:	Autogén Kft. - Izsáki út 44.	(76) 493-946
MISKOLC:	Wilker Kft. - 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
SZEKSZÁRD:	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. - Honvéd u.5.	(27) 316-500
ZALAEGERSZEG:	Autópont-Szántó - Zala u.10 / a.	(92) 314-729

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

A területi nagykereskedők közvetlen műholdas kapcsolatban állnak központi raktárunkkal.

és több mint 1500 VISZONTELADÓ, az ország minden pontján.

EURÓPA egyik LEGNAGYOBB ÁRUKÉSZLETE biztosítja az Ön nyugodt autózását.

UTAK, HIDAK, MILLIÁRDOK

KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS

1993 is az útépítések éve volt. Tovább épült az M0-s autóút, tovább fejlődött az M1-es autópálya Győr várost elkerülő szakasza. Az M0-s autóút a tavalyi építésnek köszönhetően idén áprilisban már az M1-es autópályáig lesz járható. Igaz, a legfelső, úgynevezett kopóréteg hiányozni fog a burkolatról, így 60 km-es sebességkorlátozó táblákat helyeznek ki az átadással egy időben. Nagyot lélegzik azonban Érd, hiszen a tavaly megépült 6-os út elkerülő szakaszával most már tehermentesül az átmenőforgalom alól. Néhány éve még valószínűleg nem gondolták az érdiek, hogy a sokféle, rajtuk átvezető út közül végül csak a 70-es marad meg nekik.

Az M0-s autóút az M1-es autópályáig nyújtózó szakasza tavaly 3,4 milliárd forintot igényelt. A teljes költség várhatóan 9,9 milliárd forint lesz. Az M1-es autópálya Győrt elkerülő szakasza idén áprilisban lép szolgálatba. A terveknek megfelelően két szakaszban épül a kerülőút, de már az első, 17 km-es rész is segít abban, hogy megszűnjön a városközpontban az állandósult torlódás, az elviselhetetlen zaj és a nagyfokú légszennyezés. A második szakasz a tervek szerint októberre készül el. A teljes elkerülő út beruházási költsége 11,7 milliárd forint.

A tavalyi év talán legjellemzőbb útépítési híre az elkerülő és a tehermentesítő útvonalak átadása volt. Az e célra létrehozott útalap tavaly 1,8 milliárd forintot fordított ezekre a munkálatokra. Összesen kilenc helyszínen folyt az építkezés: közülük többet tavaly be is fejeztek. Az érdieknek volt jelentős a 6-os számú főút elkerülő szakaszának kiépítése. Siófok nyert tisztább levegőt a 70/A számú út kiépülésével. Tállya mellett a 3713-as számú út segít tisztábbá tenni a nagyközség levegőjét. Az átadott utak hossza 8,2 km volt. Idén tovább épül a 4-es számú főút Szolnokot elkerülő szakasza – immár befejeződve. Ez az út 7,4 km hosszú lesz. A 6-os számú út kerülőutat kap Szigetvárnál. A 83-as, 84-es és 86-os utak segítenek elkerülni a jövőben Ménfőcsanakot, Sopront és Szombathelyt.

A KHVM változatlanul fontos feladatának tartja a különféle bekötő és összekötő utak építését. Ez sok községnek köldökzsinórt jelent a nagyobb településekhez. Tavaly nyolc összekötő utat adtak át a forgalomnak, ezzel 41,3 km-rel növelve meg a közúthálózat hosszát. Az útalap az építkezéseket 63 millió forinttal támogatta. Így kapott összekötő utat Zabar Ózddal, Hárskút Lókúttal. Összekötő út épült Vászoly és Balatonudvari között, valamint Tiszasüly és Tiszaroff között.

A tavalyi építési munkák nyomán idén már átadható lesz a Tisza felső szakaszán, a Cigánd–Dombrád közötti új Tisza-híd. A híd teljes építési költsége másfél milliárd forint. A híddal a térség régi álma valósul meg, és várhatóan a gazdasági fellendülésnek is elősegítője lesz. Tavaly kezdődött meg és az idén fejeződik be Orosházán a Szőlő körúti felüljáró és híd építése. Használatba vételével a vasútvonal fölött gyorsabb és biztonságosabb lesz a közlekedés. E két létesítmény építésére tavaly 676 millió forintot fordítottak. Tovább korszerűsödtek útjaink az átbocsátóképesség és a forgalombiztonság növekedése érdekében. A változásokat szakszóval „négynyomúsításnak" nevezik. 1993-ban erre a célra 340 millió forintot költöttek. Csillapított forgalmat kapott a 10-es számú főút Nyergesújfaluban, részben tehermentesítették Tokajt a 38-as számú főút kiszélesítésével.

Nemcsak saját pénzből tudott gazdálkodni a minisztérium az elmúlt évben, hanem lehetőség volt a Phare programban 5 millió ECU vissza nem térítendő összeg



Az M1-es Győrt elkerülő szakaszának felüljárója már készen várja az átadást

Az M0-s idén már az M1-es autópályáig készül el





A 10-es út nyergesújfalui szakasza csillapított forgalmú lett 1993-ban

felhasználására is. Az 550 millió forintnak megfelelő támogatásból négy határátkelőhelyet korszerűsítettek, és ezen belül két települést elkerülő szakaszt is megépítettek Rábafüzesen, illetve Tompán, itt az átkelőhelyhez vezető 53-as számú főút kettészeli a községet. A településen évente közel kétmillió gépjármű halad át. A két forgalmi sávos, 7,5 méter széles burkolatú úton most már korszerű csomópontok is segítik a biztonságosabb közlekedést.

Harmincnégy közlekedési csomópontot építettek át az elmúlt évben. Az önkormányzatokkal közös program keretében 224 millió forint volt a felhasznált összeg. Néhány fontosabb csomópont: az 5-ös számú úton Kecskeméten, a 7-es számú főúton Holládon, az 5-ös számú főút Szeged külső körúti csomópontja.

Hídjaink közül jó néhányat kellett korszerűsíteni az elmúlt évben. Vámosszabadiban az átépítés közös szlovák–magyar beruházás. Korszerűsödött a ráckevei Duna-híd, a vásárosnaményi Tisza-híd. Magyarországon – a felsoroltak mellett – további 28 hidat korszerűsítettek központi költségvetésből. A „hídrehabilitáció" értéke 800 millió forint volt.

Az elmúlt évben több mint 400 önkormányzat adott be valamilyen pályázatot, hogy az útalapból kapott pénzhez a sajátját hozzátéve építhessen, korszerűsíthessen. A pályázatok elbírálása során a tárcaközi bizottságok nagy figyelmet fordítottak az elmaradott térségekben lévő kis jövedelmű községek elsődlegességére. Ennek eredményeképp például a Heves megyei Kál községben, a Szabolcs megyei Nyírcsászáriban minden önkormányzati út már burkolt. A támogatásokkal megvalósult utak közül a kerékpárút-építésekre 370 millió forintot biztosított az útalap. Az út-, járda-, csomópont- és hídépítésekre 353 millió foritot költöttek, az összekötő és bekötőút pályázatokra pedig 198 millió forint támogatást adott az útalap.

Az idei év a koncessziós építések éve lesz. Ilyen formában készítik elő és kezdik el építeni idén a szekszárdi Duna-hidat, az Első Magyar Koncessziós Autópálya Társaság pedig megkezdte a Győr–Hegyeshalom közötti autópálya építését. A 43 km hosszú útszakasz elkészülte 1995 végére várható. Ugyancsak e társaság építi majd az utat Mosonmagyaróvár és Rajka között, várhatóan 1997-ben fejezve be az építkezést. A szekszárdi Duna-híd is 1997-ben készül el, a 6-os és 51-es számú főutak közötti 20 km-es csatlakozó utakkal együtt. A híd átadásával már nagyobb kerülőutak nélkül áramolhat a forgalom az ország keleti-nyugati középső része között.

Előrehaladott stádiumban van az M3-as, M5-ös, M7-es autópályák koncessziós építésének előkészítése. Az állam feladata itt a területbiztosítás, ez a munka 9 milliárd forintot igényel. Amennyiben sikerül a szükséges állami támogatást megszerezni, a koncessziós szerződéseket a versenytárgyalások győzteseivel megkötni, az M5-ös, és M3-as autópálya továbbépítése rövidesen megkezdődhet. Kedvező esetben az M5-ös Kecskemétig ér két év múlva, Kiskunfélegyházára 1997-re. Az M3-as első szakasza Miskolcig feltehetően 1998-ra épül meg. Az M7-es autópálya korszerűsítésére, bővítésére idén nyárig kell az ajánlatokat benyújtani, s még 1994-ben megkötik a szerződéseket.

Az útalap az idén várhatóan 46,3 milliárd forinttal gazdálkodhat. Ez az összeg – a külföldi hiteleken túl – magában foglalja egy hazai, 15 milliárd forintos hitelfelvétel lehetőségét is. Idén megkezdik a 21-es számú főút salgótarjáni átkelési szakaszának építését, a 67-es számú főút korszerűsítését Kaposváron, a 44-es főút korszerűsítését Békéscsaba és Gyula között. A rövid távú fejlesztési program részeként folytatódik a 2-es számú gyorsforgalmi út Budapest–Vác közötti szakaszának építése, a 4-es számú főút és az M5-ös autópálya összekötésének megkezdése Pilis és Újhartyán között.

K. GY.

RED SCORPIO

RS 950

az intelligens autóriasztó
...AZ ÖN RIASZTÓJA?

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

AZ ALAPRENDSZER TARTALMA:

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

ÉS MINDEZ CSAK 16 000,– Ft

Kiegészítő egységek:

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

EZ AZ ÉN RIASZTÓM!

Magyarországon kizárólagos forgalmazója:

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

Kívánságra szakműhelyünkben beszereljük.

DIREKT A NÉPAUTÓKBA

KÖZVETLEN BEFECSKENDEZÉSŰ DÍZELEK

A korábban csak teherautókban felhasznált közvetlen befecskendezésű dízelmotorok az Audi kísérletei után megjelentek a VW népautóiban is.

Az ember nagyon sok mindenhez alkalmazkodik, türőképessége időnként csodálatra méltó, azt azonban sehogy sem tudja elviselni, ha folytonosan egyre nagyobb összegeket húznak ki a zsebéből. A dízelautók terjedése legalábbis ezt a megfigyelést támasztja alá, hiszen bármennyit is finomodjanak a gázolajos motorok, járásuk kiegyensúlyozottsága és rezgésmentessége, hangjuk és pörgésük könnyedsége rendszerint messze elmarad az átlagos Otto-motorokétól. A gázolaj is egyre drágul (nálunk), s a dízelautók többnyire annyival drágábbak a benzineseknél, hogy gazdasági alapon ma már csak egészen ritka esetben érdemes mellettük dönteni. Ami vonzó: hosszabb élettartamuk és kisebb fogyasztásuk – s az olcsóbb tankolások érdekében egyre többen képesek elviselni viszonylagos hátrányaikat.

A hosszabb élettartam és a takarékosság fokozottabban jelentkezik a közvetlen befecskendezésűeknél. Alapvetően kétféle elven működnek ugyanis a dízelek. A sokkal elterjedtebb örvénykamrásban az égés a hengerfejben kialakított kis üregben kezdődik meg, s innen terjed a lángfront tovább a főégéstérbe. A közvetlen befecskendezésűeknél nincs így kétfelé osztva az égéstér, a fúvóka egyenesen a dugattyútetőbe mart teknő irányába spriccel. Az örvénykamrások jól indulnak, járásuk kevésbé kemény, a DI-motorok (DI: Direct Injection = közvetlen befecskendezés) viszont jobb hatásfokúak, tehát kevesebbet fogyasztanak. Teherautókban kevésbé fontos szempont a kulturált járás, ezért az utóbbiak ott széles körben elterjedtek, személyautókba viszont csak kevesen merik beépíteni, eddig az Audi (80 és 100), a FIAT (Croma) s legutóbb a VW tett erre kísérletet.

A VW motorja tulajdonképpen nem vadonatúj műalkotás, hiszen ez a TDI már évek óta fut az Audi 80-asban, mindössze keresztbe kellett fordítani. Persze nem hagyták érintetlenül a gépet, ami kiderül a katalógusadatokból is: bár az 1,9 literes négyhengeres legnagyobb teljesítménye mindkét márkánál 90 LE (66 kW) 4000/min-en, az Audi legnagyobb nyomatéka 182 Nm 2300-as fordulaton, a VW-motoroké viszont 202 Nm 1900-on. Kisebb turbófeltöltő került a motorra, főképp emiatt módosult a nyomatéki görbe, s nyilván egyik típusban sem ugyanaz a program vezérli a befecskendezést és a feltöltőt. Az adaptáció során a fő problémát a megfelelő zaj- és rezgéscsillapítás megoldása jelentette, hiszen a Golfban erre lényegesen kevesebb hely állt rendelkezésre, mint az Audiban.

Bécsi próbánk során, ahol a Porsche Austria vendégeként kipróbáltuk a Golfba, a Ventóba és a Passatba beépített új TDI-ket, a fogyasztáson kívül sok mindenre fény derült. Az biztos, hogy alapjáraton senki ember fia nem téveszti össze az autókat egy benzinessel, hangjuk ilyenkor nem különbözik lényegesen a korábbi turbódízelekétől. Az ülésen és padlón érezhető erős remegés talán még kellemetlenebb, öt perc dugóban való várakozás során szinte elzsibbad az ember lába.

1500-as fordulat fölött lényegesen nyugodtabb és csöndesebb a TDI, menni vele egészen más érzés – rendkívül jól húz. Különösen mozgékony a kis tömegű Golf, ami félterheléssel 12,8 másodperc alatt eléri a 100 km/h-t, de nem is gyorsulóképessége, hanem rugalmassága dicsérhető igazán. Végsebessége 178 km/h. A Passat inkább autópályára, túraautónak való, negyedikben és ötödikben a sebességet növelni türelemjáték. Pedig ennek sem rosszak a gyári adatai (0–100 km/h: 14,1, Variant: 14,4 s), a mázsányival nagyobb önsúly azonban nagyon érezhető.

A motorok kisebb feltöltőjének és mérsékelt nyomásának köszönhetően a turbó munkába lépése alig észrevehető. A Golf már 1000-1100-as fordulatról képes húzni, felpörgése során 2000 táján érezni egy kis lépcsőt (felfelé), onnan egyenletesen szalad 4000-ig. Nagy fordulaton válik egyértelművé, hogy a VW sokkal kisebb erőfeszítéseket tett (vagy szűkebbek voltak lehetőségei) a zaj csillapítására, mint az Audi. Emiatt, no és a már kis fordulaton igen erős motorok miatt a Volkswagenekben hamarabb fölkapcsol az ember, aminek eredménye az elképesztően jó fogyasztás. A Golf 90-nél csak 3,8 litert kíván 100 kilométerre, de ami egyenesen elképesztő, hogy nyugodt vérmérsékletű családapa kezében a hatalmas Passat kombi sem kér 4,2-nél többet. S ráadásul 70 literes tartályból szürcsöl a TDI, ami azt jelenti, Hegyeshalomnál tankolva akár Párizsig eljuthatunk a hazai gázolajjal.

MŰSZAKI ADATOK

Típus	
Saját tömeg	kg
Gyorsulás 0–100 km/h	s
Végsebesség	km/h
Fogyasztás	l/100 km
90 km/h	
120 km/h	
Város	5,6
Tank	l



Autópályán persze nem 90 körül utazunk, de korábbi tapasztalataink alapján 7 liternél sokkal nagyobb fogyasztásra még a végsebesség táján hajtva sem kell számítanunk.

Érthető, mégis kár, hogy ez a műszakilag igényes motor a közvetlen befecskendezéssel, elektronikus motorvezérléssel, katalizátorral és feltöltővel rendesen 2 millió forintos áron kerül nálunk piacra, a legolcsóbb

A VW TDI MOTORJA

Négyhengeres, soros dízel, elöl keresztben beépítve. Közvetlen befecskendezés elektronikus vezérléssel, turbófeltöltő levegő-visszahűtővel. Kipufogógáz-visszavezetés és katalizátor, az emisszió megfelel az 1996-ra tervezett EK-szabványnak. Lökettérfogat 1896 cm^3, furat 79,5 mm, löket 95,5 mm. Sűrítés 19,5. Legnagyobb teljesítmény 66 kW (90 LE), 4000/min. Legnagyobb nyomaték 202 Nm, 1900/min. Generátor 120 A. Akkumulátor 61 Ah.

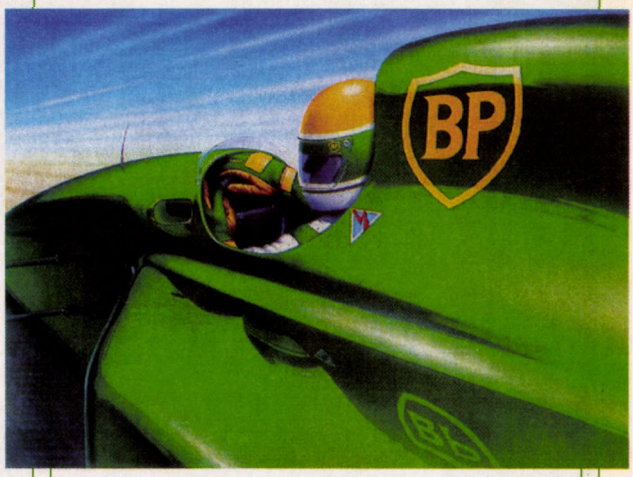
Golf	Vento	Passat	Passat Variant
1175	1205	1265	1285
12,8	13,2	14,1	14,4
178	178	178	174
3,8	3,9	4,1	4,2
5,4	5,5	5,6	5,8
5,8	6,1	6,1	
55	55	70	70



Golf CL ennyibe kerül. A Vento ára 2095000 forint, a Passaté 2 millió 920 ezer. Pusztán a fogyasztásban ez a magas ár gyakorlatilag sohasem jön vissza, a ritka szervizelésben (olajcsere 15 ezrenként), a hosszabb élettartamban, illetve az ennek köszönhető jobb értéktartásban reménykedhetünk.

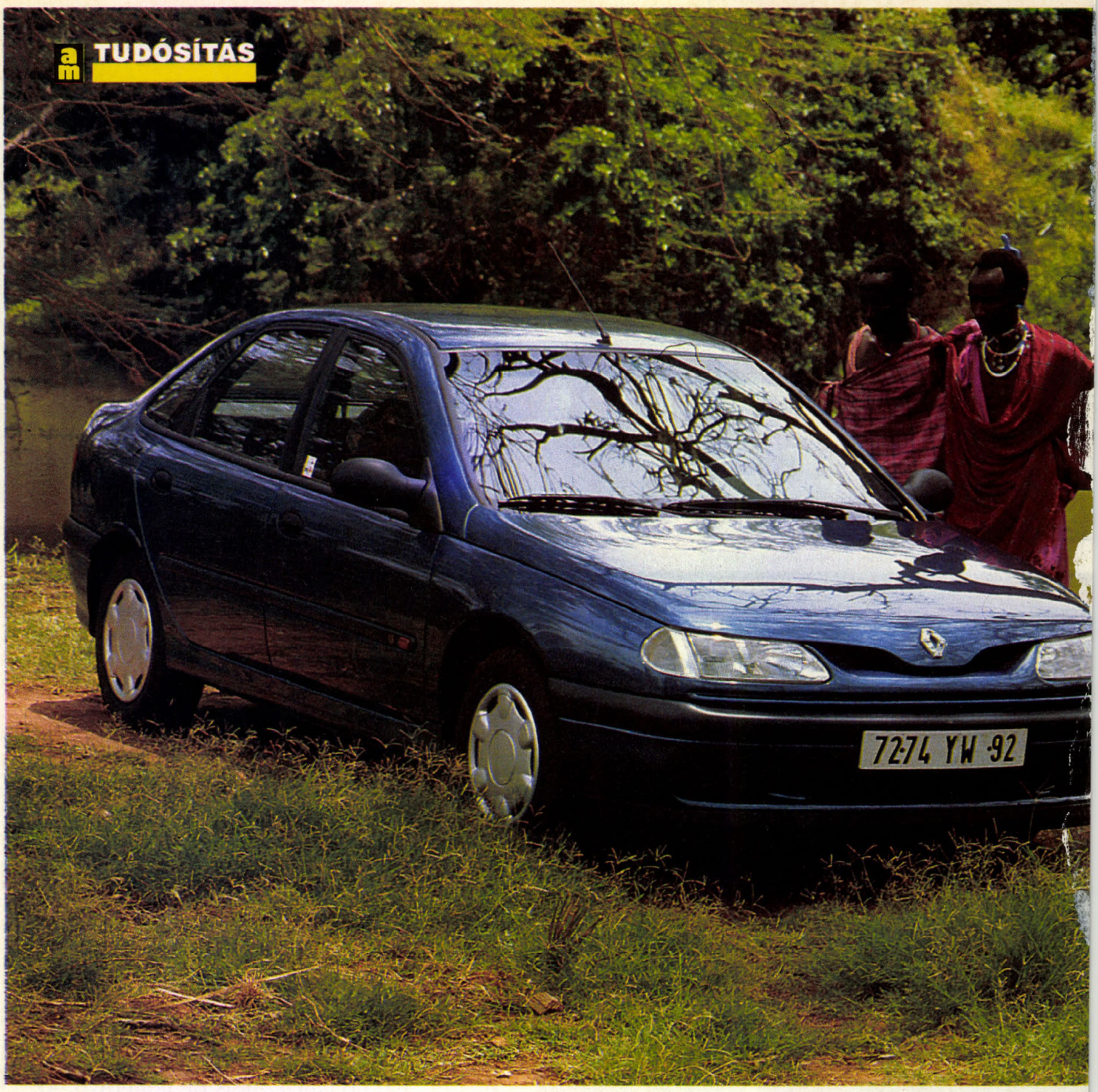
DABÓCZI FERENC

Számoljon a BP-vel : 4 x 1000 = 50000



Többszörösen is megéri februárban és márciusban a BP-nél tankolni. Ha 4 alkalommal 1 000 forint felett vásárol üzemanyagot február 10. és március 22. között, a BP apró ajándékkal - egy autóillatosítóval - és egy matricával kedveskedik Önnek. Ragassza fel a matricát az autójára, és ha fotósaink lefényképezik, megnyerheti akár féléves benzinszükségletét is ! Sorsolás március 25-én. A nyertes rendszámokat a Népszabadság április 1-i számában, valamint a BP benzinkutaknál tesszük közzé. A nyeremények : 5 db 50 000 Ft és 50 db 10 000 Ft értékű BP utalvány, 100 db fantasztikus BP golfernyő. Az utalvány a BP bármely termékére vagy szolgáltatására beváltható. További információk a BP kutaknál található szórólapokon. A játékhoz sok szerencsét kíván a BP !

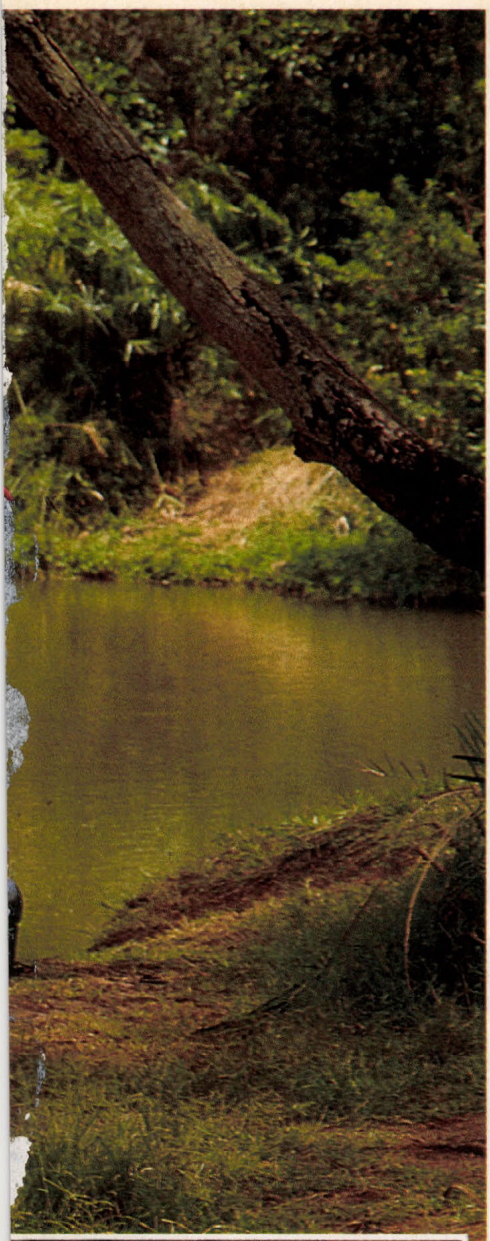
BP

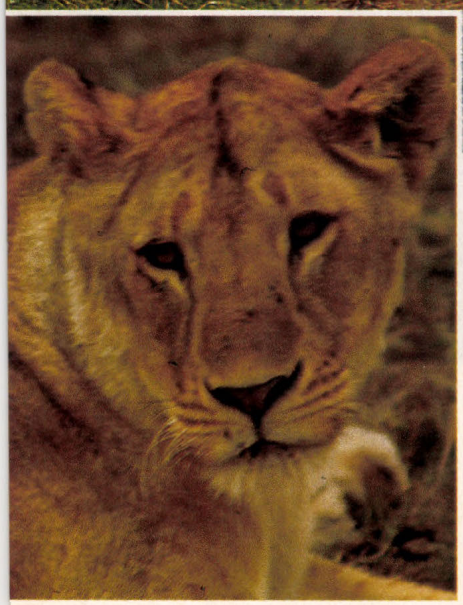


TESZTÚTON AFRIKÁBAN

RENAULT LAGUNA

Az Egyenlítőtől délre, még a Kilimandzsárótól is délre, Tanzánia fennsíkjain és hegyeiben jártunk a Renault Laguna bemutatója során. Az új középkategóriájú autók megbízhatóságában nem kételkedtünk, a hajtást jól bírták,a maszáj harcosok viszont időnként félelmet ébresztettek bennünk.



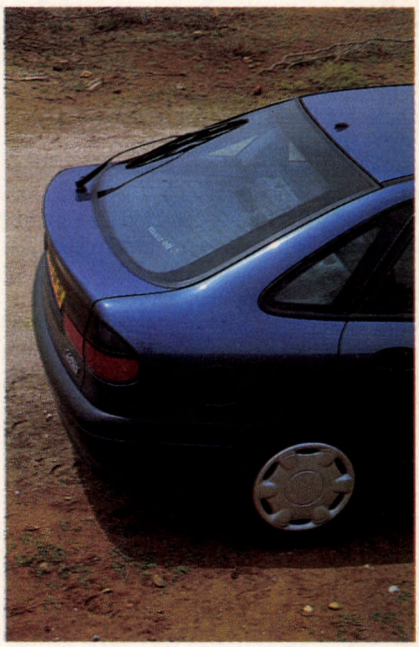


Tesztautók sora a samei repülőtéren. A hátsó légterelőt szépen egybeépítették a csomagtérfedéllel



Éjjel utaztunk Párizsból Nairobiba, Kenya fővárosába, hogy minél több időt tölthessünk ébren Afrikában. A nyolcórás út kissé összetörte a 7 fős magyar csapatot, üveges tekintettel szálltunk át a kis Cessnába, amely átrepített minket Tanzániába, a Serengeti Nemzeti Park egyik vadleső tanyájába, Lobóba. Az égbolt szerencsénkre nem volt egészen felhőtlen, így az 1200 méter átlagmagasságú fennsíkon csak 25–30 fokos meleg volt délben, amikor Land Roverekbe szálltunk. Ezek a jellegzetes terepjárók évtizedek óta ugyanúgy hozzátartoznak a szavannák képéhez, mint a zebrák és a zsiráfok. Sajnálatos módon a japánok nem értékelik ezt a romantikát, s egyre hozzák a Nissan Patrolokat meg a Mitsubishi Pajerókat.

Elmondhatatlan élmény lassan poroszkálni az évek során kitaposott úton, s a nyitott tetőn fejünket kidugva kémlelni az akáciák és baobabfák közt a vadakat. Eleinte azt gondoltuk, hogy a motorzúgásra az összes állat fejvesztve menekül – de ezek, úgy látszik, már pontosan tudják, itt nem kell vadászra számítaniuk. A kocsival akár 7–10 méterre meg lehet közelíteni a jóllakott oroszláncsaládokat, az elefánttal azonban vigyázni kell, mert nagyon gyors, és ha felbosszantják, alapos munkát



Óriási a hátsó ablak, a légkondicionáló nemcsak Afrikában fontos kelléke az autónak

szokott végezni. Önfeledten szívtuk magunkba az ittfelejtett paradicsom friss levegőjét, s teljes gőzzel fényképeztünk.

Szálláshelyünkön vacsora előtt már majd elaludtunk, amikor a sajtótájékoztatón (ez persze nem olyan zakós-nyakkendős volt) számítógép vezérelte videóval bemutatták a Lagunát, főbb vonásait, piacra dobásának menetét. Elmondták, hogy 7,7 milliárd frankot költöttek az autó kifejlesztésére és a gyártás előkészítésére, s hogy a 21 Nevada, a kombi még jó ideig tovább fut az ötajtós Laguna mellett. A Renault Hungaria velünk tartó sajtófőnöke megerősítette, hogy nálunk minden Lagunába kerül légzsák, viszont csak a jobban felszereltek kapnak ABS-t. Ebben kénytelenek a VW, az Opel, a Ford politikájához igazodni, mert Magyarországon továbbra is él a német autók kultusza, s csak így tudják velük felvenni a versenyt. No és az ár? A legolcsóbb Laguna 1,8 literes, 95 lóerős motorral körülbelül 2,1 millió forintba kerül – majd áprilistól.

Éppen a fenti modellt próbáltuk ki elsőként. Tesztutunk Same falu repülőterétől (ezt úgy kell elképzelni, hogy van egy hosszú, fűmentes egyenes mellett egy kis sárga kuckó) Mombón át Lushotóba vezetett. Az első néhány kilométert lépésben kellett megtennünk a maszáj falvakon át, amelyek házszerű épületeit a sötétvörös földdel tapasztják. A főút már kiváló minőségű volt, a hosszú, 170-nel szedett kanyarokban csodáltuk a Laguna rendkívül nyugodt útfekvését (Pirelli P4000-es gumik voltak rajta), s mindvégig csöndes utasterét. Nagyon rossz úton egyedül az egyik hátsó fejtámla kotyogott a helyén, egyébként föltűnően csöndes a motor, szélzaj is alig hallatszik, a futóművek szintén jól szigeteltek.

Bár az ülőfelület nem túl hosszú, a puha, mégis jól tartó első és a hasonlóan kialakított hátsó üléseket is nagyon kényelmesnek találtuk. Hátul annyi hátránnyal kell számolnunk, hogy a fejmagasság a lejtős tető miatt nem túl nagy, s a hatalmas hátsó ablakon át nyakunkba süt a nap, bár ezen a roló segít. A Laguna négyszemélyes, hátul középen ülni roppant kínos. Pedig hely az bőségesen van benne, jó nagy a csomagtartó is (452 l).

A Lushoto előtti hegyi szerpentinen is bizonyított a Renault. A kanyarokban enyhén alulkormányzott Laguna nagyon könnyen irányítható, a fékek jól lassítanak. Ritka az az autó, amelyben egy pillanat alatt otthon érzi magát az ember, a tükrök jó képet mutatnak, nem kell betanulni a holttereket, a pedálok és a kapcsolók ott vannak, ahová csukott szemmel is nyúlnánk. Két – lényegtelen – kivétel: az ajtó kartámlája alacsony, a vezető inkább a párkányon pihenteti karját, s a műszerfal világításának erősségét a jobb térdünknél szabályozhatjuk.





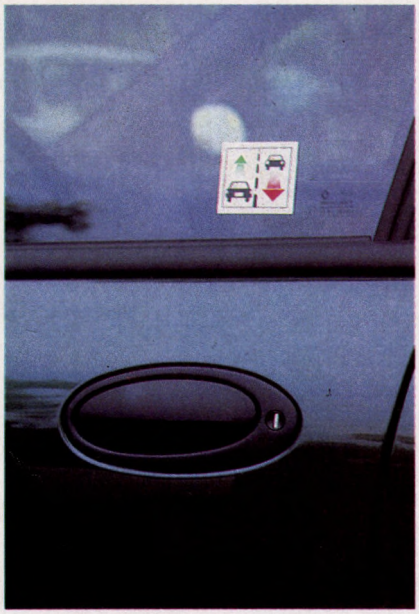
Az ülések jellegzetesen puhák és kényelmesek, ráadásul a V6-osét villanymotorok mozgatják

Visszafelé autót cseréltünk, s 2,0 literessel jöttünk föl Saméba. Ennek motorja élénkebbnek bizonyult, az 1,8-assal ötödikben már nagy gyorsulást nem remélhettünk, ez



Tankolás Arushában. A Lagunák jóval 10 liter fölötti átlagfogyasztása ezúttal nem annyira az autóról, mint inkább az igénybevételről árulkodik. A tank 66 literes

A kilincs fölötti kis matrica beszálláskor figyelmeztetett, hogy Tanzániában az út bal oldalán kell hajtani



viszont éreztette 20 lóerős fölényét, ugyanakkor hangja is kissé harciasabb volt. Természetesen sokat nézelődtünk, aminek az lett a vége, hogy jól lemaradtunk a csapattól, s igencsak sietnünk kellett. A Laguna a legnagyobb nyugalommal vette a lapot, s úgy húzott közel egy órán át 190 körüli célsebességgel, hogy közben nem volt benn túlságosan nagy zaj, semmi (és senki) nem remegett – az úttartás kapott tőlünk még egy ötös osztályzatot. A száguldás közben tulajdonképpen csak arra kellett nagyon figyelni, nehogy belerongyoljunk egy elkóborolt kecskecsoportba. Kiszálláskor meglepődve tapasztaltuk, hogy potyautasunk is volt: barátságos, francia női hang szólalt meg ajtónyitáskor, hogy a lámpát ne felejtsük bekapcsolva. A beszédszintetizátor.

Harmadik napunkat Arushában, a 200 ezres nagyvárosban kezdtük, amely a 4567 méter magas, vulkanikus Meru hegy lábánál fekszik. Utunk a V6-os Lagunákkal a Tarangire Nemzeti Parkhoz vezetett, szintén nagyon jó minőségű, rendkívül gyors pályán. Talán jobb is, hogy ezzel a típussal rossz úton

A légzsákos volán, sajnos, az órák fölött ívben elhelyezett visszajelzők egy részét takarja, s nincs rajta duda. Az 1,8-as és 2,0 literes változatok kormányszervója nagyon kellemes, a V6-osé szerintünk túlságosan könnyű




7274 YW 92

upa dinamizmus a Laguna orra, szinte
l. Az autó képes a száguldásra, igazi
e azonban a luxus családi autóhoz áll
zelebb

Esti karbantartás, ami kizárólag a takarításra, tankolásra és a napi útszámláló nullázására korlátozódott. A renault-sok állítása szerint a tesztek során egyetlen kocsival volt gond, az is terepen sérült meg





A Laguna RXE praktikus tartozéka a vezető feje mellé szerelt szemüvegtartó doboz

nem kellett mennünk, mert a 170 lóerős motor miatt a futóművek jóval keményebbek, mint a két kisebbnél, persze még így is messze vannak sok japán és német autóétól. A kormány talán túlságosan is könnyű, olyan érzés vezetni az autót, mintha az első kereket véletlenül túl keményre fújták volna. A kuplung ellenállásán szintén érezni a nagyobb motort, no de az autó indulásakor is. A 8,6 másodperces gyorsulás százra elismerésre méltó, a 220 km/h végsebesség – legalábbis nekünk – bőségesen elegendő. A 200-at egészen lazán viszi a Safrane-motoros Renault Laguna.

Utunk végére alaposan kifáradtunk, de nagyon megérte. Megismertünk egy különleges országot, Tanzániát és egy rendkívül kellemes, nyugodt, jó megjelenésű, teljesítőképes autót, amelyben három napon keresztül nem találtunk lényeges hibát. Lehet, hogy a Renault Lagunában tényleg alig van – vagy csak az oroszlánoktól nem vettük észre? Ebben a kategóriában ma már egyébként nem nagyon nyúlhat mellé az ember, s a Laguna nyilván megállja majd helyét a piaci csatákban is. A közvélemény-kutatásokhoz igazított tervek kivitelezésében az esztétikus, robusztus megjelenésre, a családias, kényelmes kialakításra és berendezésre, valamint a könnyű vezethetőségre helyeztek nagy súlyt. Nem hanyagolták el a biztonsági szempontokat, és megfelelő a minőség. Ez a kék Laguna minket nagyon szíven talált.

DABÓCZI FERENC

CHOPPERCSÚCS

MOTORELADÁSOK '93

Ellentmondásos képet mutat az 1993. évi motorkerékpár-statisztika. Örvendetes tényként kell elkönyvelnünk, hogy növekedtek az újmotorkerékpár-eladások. Az 1992-ben értékesített 461-gyel szemben tavaly 530 darabot adtak el. A biztosítótársaságok kimutatásai szerint viszont az összállomány csökkent. Ezen ellentmondás magyarázatára két lehetőség adódik, amelyek azonban közös alapokra vezethetők vissza.

Elképzelhető, hogy a motorkerékpár-állomány nem csökkent, sőt az új gépek forgalomba helyezésével nőtt is, csakhogy kevesebben kötöttek felelősségbiztosítást – anyagi okokból –, mint korábban. A másik magyarázat az lehet, hogy az MZ-k, Jawák kezdenek kiöregedni. Javításuk költséges, új motor vásárlására pedig – a nyugatihoz közel álló árszínvonal miatt – sokan gondolni sem mernek.

Az 1993-ban eladott 530 motorkerékpár oroszlánrészét a Yamaha Motor Hungária értékesítette, szám szerint 343 darabot. Ez a szám önmagában imponáló, ám meg kell jegyezni, hogy a Yamaha csupán kilenc darabbal adott el többet, mint egy évvel korábban. Dinamikusabb fejlődést mutatnak a kisebb cégek, a Honda és a Harley–Davidson megkétszerezte eladásait, és a Kawasaki is közel másfélszeres forgalmat bonyolított le.

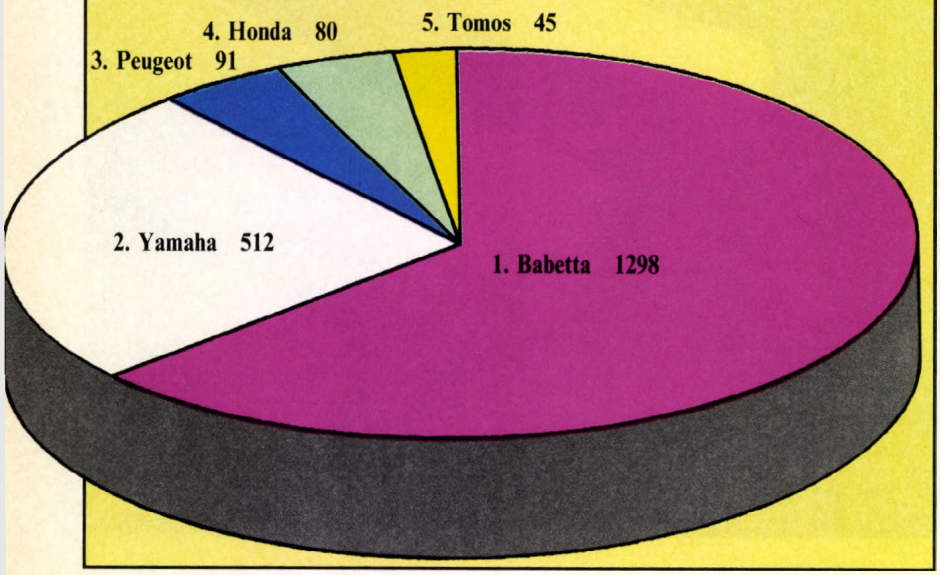
MOTORKERÉKPÁROK 50 CM³ FELETT

1.	Yamaha	343
2.	Honda	90
3.	Kawasaki	51
4.	Harley–Davidson	38
5.	KTM	8

MOTORKERÉKPÁR-ELADÁSOK TÍPUSONKÉNT:

1.	Yamaha	XV 250	36
2.	Yamaha	XV 535	18
3–4.	Yamaha	FZR 1000	16
	Yamaha	DT 125	16
5.	Kawasaki	EN 500	17
6.	Honda	CBR 900 RR	14
7–8.	Honda	CBR 600 F	13
	Yamaha	FZR 600	13
9.	Yamaha	XT 600 E	12
10–12.	Honda	NX 650	9
	Yamaha	XV 1100	9
	Yamaha	SR 125	9

MOTORKERÉKPÁROK 50 CM³ ALATT



Közületi vevőknek nagy tételben eladott motorkerékpárok:

1.	Yamaha DT 50 MX	(Posta)	150
2.	Yamaha SR 125	(Posta)	140
3.	Yamaha SR 250 P	(rendőrség)	20

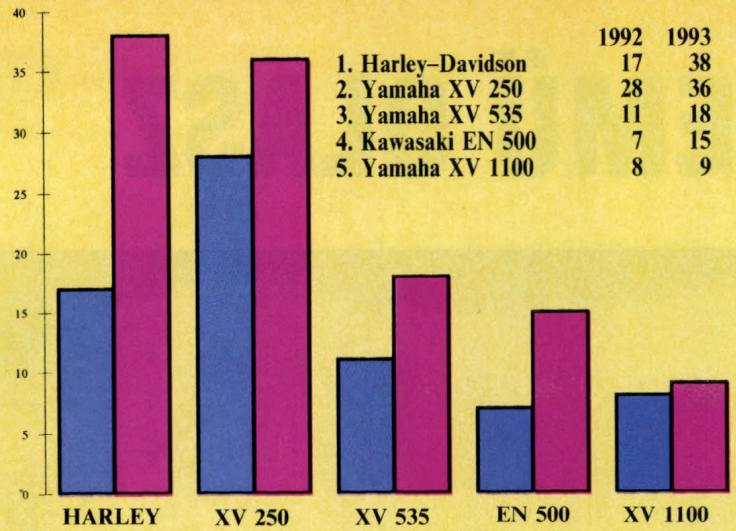
A járműfajtánkénti bontást vizsgálva szembetűnő a chopperek fölénye. A fajtánkénti első öt helyezettek eladási darabszámait összegezve azt látjuk, hogy 116 chopper áll szemben 62 darab utcai-sport géppel és 47 enduróval. A két másik motorkerékpár-fajta együttes eladási darabszáma sem éri el a chopperekét.

A chopperek a növekedési ütemet tekintve is kivívták az elsőséget. Tavaly 116 darab talált gazdára, ezt az 1992-es 71-gyel összevetve 63 százalékos gyarapodást mutat. Az utcai-sport gépek esetében 40-ről 62-re nőtt a darabszám, ez 55 százalékos fejlődés. Legkevésbé az endurók iránt nőtt a kereslet, a tavalyi 47-tel az 1992-ben értékesített 39

Segédmotor-kerékpárokra és motorkerékpárokra kötött felelősségbiztosítások (Hungária Biztosító, ÁB-Aegon, Providencia, Colonia, Garancia):

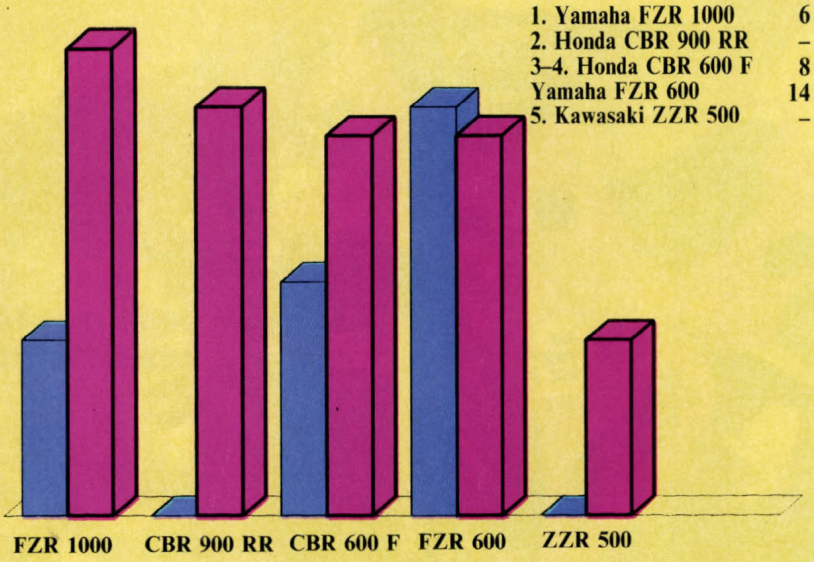
	1992 (db)	1993 (db)	Változás (db)	(%)
Segédmotor-kerékpár	288 215	256 771	–31 444	–10,9
Motorkerékpár				
51–150 cm³	57 946	54 671	–3 275	– 5,6
151–350 cm³	45 288	43 935	–1 353	– 3
350 cm³ felett	3 908	4 351	+ 443	+11,3
Motorkerékpár összesen	107 142	102 957	–4 185	– 3,9

CHOPPER-MOTORKERÉKPÁROK



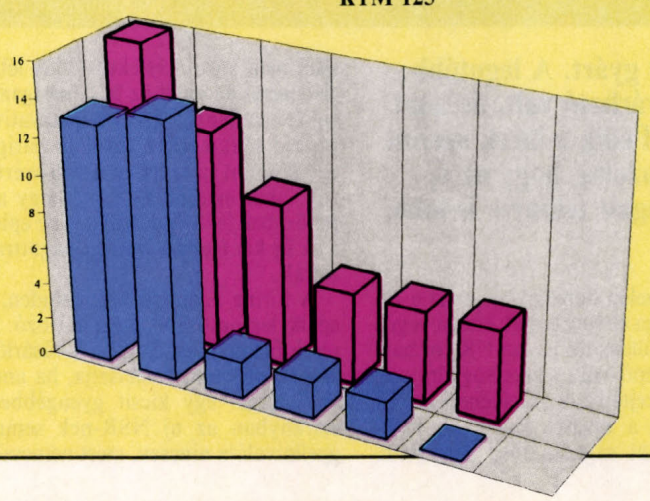
	1992	1993
1. Harley–Davidson	17	38
2. Yamaha XV 250	28	36
3. Yamaha XV 535	11	18
4. Kawasaki EN 500	7	15
5. Yamaha XV 1100	8	9

UTCAI-SPORT MOTORKERÉKPÁROK



	1992	1993
1. Yamaha FZR 1000	6	16
2. Honda CBR 900 RR	–	14
3–4. Honda CBR 600 F	8	13
Yamaha FZR 600	14	13
5. Kawasaki ZZR 500	–	6

ENDURO-MOTORKERÉKPÁROK



	1992	1993
1. Yamaha DR 125	13	16
2. Yamaha XT 600 E	14	12
3. Honda NX 650	2	9
4–6. Honda XR 600	2	5
Honda XR 250	2	5
KTM 125	–	5

darab áll szemben: ez csupán 20 százalékos növekedés.

Ha a típusonkénti bontást nézzük, ugyanerre az eredményre jutunk. A Harley–Davidson 1992. évi 17 darabjával szemben 38-at értékesített. (A Harley–Davidson gyártmányokat műszaki paramétereik megegyezése miatt egy típusnak tekintettük.) A Yamaha chopperei igen kelendőnek bizonyultak, a sláger továbbra is a legolcsóbb „kis" chopper, az XV 250, amelyet az 1992-es 28-cal szemben most 36 vevő választott motorjául. (A növekedés 28 százalék.) Nagyon nagyot lépett előre a Kawasaki EN 500, 7 helyett már 15-öt adtak el belőle. (A növekedés 114 (!) százalék.)

Az utcai-sport gépek esetében egyes típusoknál rendkívül látványos a fejlődés. A CBR 900 RR új típusként robbant be a hazai piacra, és egyből második helyre tornázta fel magát 14 darabos értékesítéssel. Csak a Yamaha FZR ezrese tudta megelőzni 16 darabos eladással. A nagy FZR tavaly jóval keresettebb volt, mint 1992-ben, amikor csupán 6 darabot értékesítettek belőle. (A növekedés – nem tévedés – 166 (!) százalék.). Említésre méltó eredményt könyvelhet el a CBR 600 F is, amelyből 8 helyett már 13 fogyott. (A növekedés 62 százalék.)

Az enduróknál csupán a Honda NX 650 Dominator ugrott látványosat, az 1992-es két darabbal szemben tavaly már 9 talált vevőre.

A közületi eladásokat tekintve továbbra is a Yamaha Motor Hungária a listavezető, sőt tulajdonképpen ő az egyedüli listás. Az 1993-ban értékesített 343 motorkerékpár közül 160 darabot vett át közület, a legnagyobb vevő továbbra is a Posta (140 db SR 125), a második a rendőrség (20 db SR 250 P).

Szépen fejlődik, kezd magához térni az 50 cm^3 alatti motorkerékpárok piaca. Az 1992-ben eladott 1049-cel szemben a tavalyi adatok összegzése 2026 darabot mutat, ami majdnem az eladások megkétszereződését jelenti. A legnagyobb forgalmat továbbra is a Babetta adja, egyedül ezekből a kis mopedekből 1298 darab talált vevőre. Ebből 625 darabot a Mobilitás Rt. értékesített, 673 járműre pedig a Motorelektronika Kft. talált vevőt. Ez utóbbi cég a Babetta-gyártól elektronikai egységekért (gyújtás, világítás) cserébe kapja a motorokat, amelyeknek egy részét saját maga értékesíti. 200 darabot pedig a Mobilitáson keresztül adott el, amit a Mobilitásnál számítottunk be. Nagyot ugrott a Yamaha is, 236-ról 512-re. Esetében nem hagyható figyelmen kívül a Posta, mint közületi vevő megjelenése, amely önmagában 150 darab DT 50 MX-et vett át. Sajnos a többieknél – a Tomos kivételével, amely eddig nem szerepelt a listánkban – visszaesés tapasztalható. A kétkerekű Peugeot-kból 128 helyett 91, a Hondákból 175 helyett csak 80 fogyott.

GAJDÁN

VÁGOTT SZEMŰ OLASZ

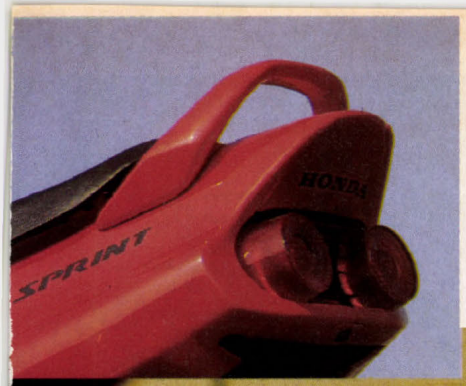
HONDA NSR 125R



Úgy tűnik, a Honda csupa meglepetésmotort gyárt. A legutóbb kipróbált MT 5-ös is jobbat mutatott, mint várható volt, de amit az 1993-as NSR tud, az előtt le a kalappal. Pedig a hírek szerint csak a ruhája változott meg. Próbánk azt igazolta, hogy az új NSR nemcsak küllemében, hanem tulajdonságait tekintve is jobb, mint elődje.

Az 1992-es év legnagyobb szenzációja az NR 750-es Honda megjelenése volt. Mindenki tudta, hogy a távol-keleti óriás valami nagy durranáson töri a fejét, de amikor a piros motor feltűnt a vitrinekben, mindenkinek elállt a lélegzete. Nemcsak azért, mert tudták, ebben négy oválduggattyú és harminckét szelep dolgozik, és mert a tuningolhatósága az égig terjed, hanem a gép kiállásától, küllemétől is. Az NR formája egészen meglepő volt, szinte sugallta azt, amit belül is rejtett: az óriási energiát. Ez természetesen a divatra leginkább fogékony olaszokat ragadta meg legjobban, akik nem sokat késlekedtek. A lehetséges első gépet azonnal az NR-hez igazították. Így lett az NSR a kicsit konzervatív sportgépből ultramodern formájú paripa. Sőt, egy lapáttal rá is tettek a forróvérű tervezők, akik nem állták meg, hogy a másik feltörőben lévő divattrükköt ne építsék be, s az új kis Honda szemeit vágottra alakították.

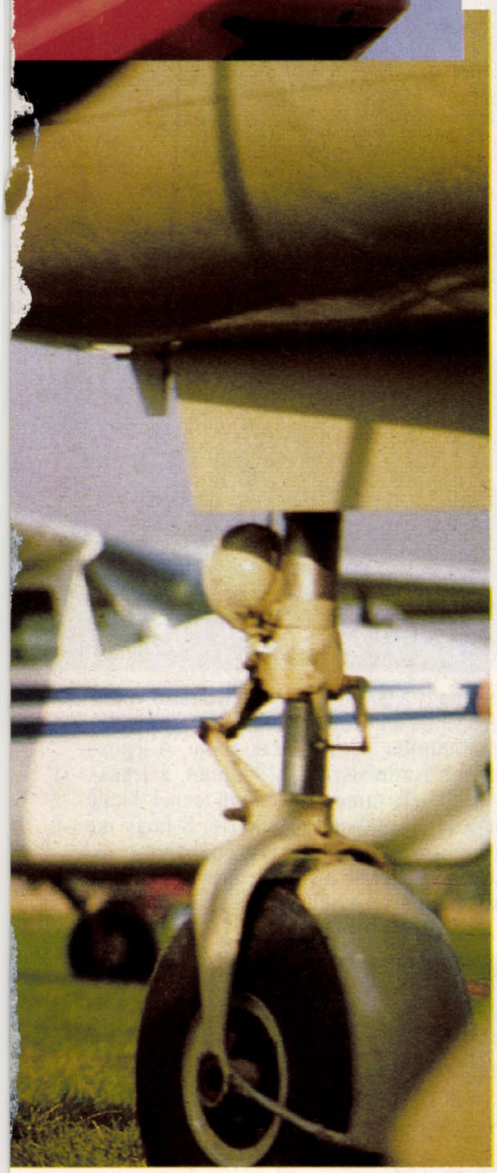
A forma azonban nem minden, bár az egyik legfontosabb meghatározó. Felmérések bizonyítják, hogy sok vásárló akkor is a szebb motort választja, ha annak tulajdonságai egy kicsit gyengébbek. Hát ezirányban az új NSR-nek semmi szégyellnivalója nincsen, mert nemcsak a leg-



Mintha valami komoly gép közeledne. Ráülve derül ki, hogy a látszat ezúttal nem csal



Feladatának megfelelően is használható az ülés mögötti szárnykapaszkodó



Kissé filigrán az első villa. Talán megérdemelne egy fordított szerkezetet a szépséges NSR

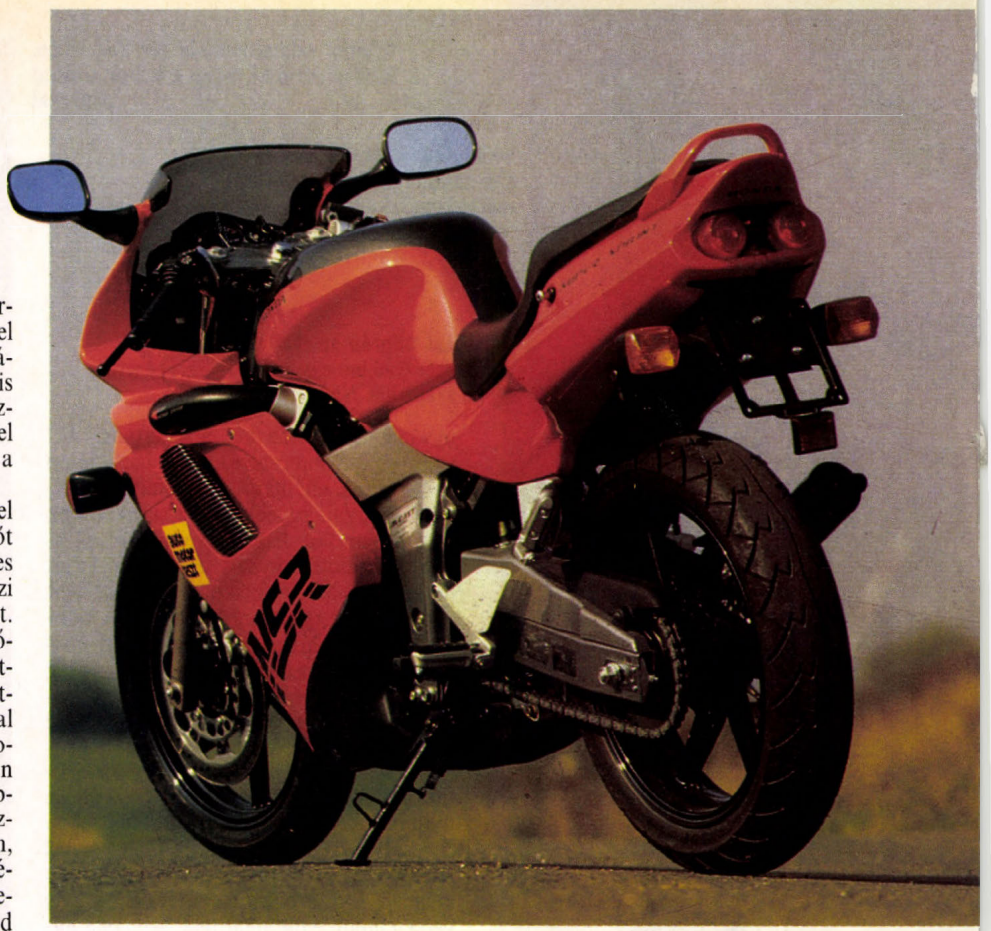
ugyanis mindössze két állású (vagy be, vagy ki van kapcsolva), és a benzincsap mellett, alul található. Már amikor találjuk... Azzal egyébként tapasztalataink szerint nem volt baj, hogy csak két állásban működött, ugyanis félmelegen is jól indult a gép dúsítás nélkül, ha viszont csak éppenhogy langyos vagy hideg volt a hűtővíz, akkor mindenképpen ki kellett húznunk. Az indítás ennek megfelelően a világ legegyszerűbb dolga volt. Próbautunk idején éppen hűvös szelek jártak, reggelente 0–5 fok között volt a hőmérséklet. A benzincsap kinyitása, a dúsító kihúzása után talán csak egy másodpercig köszörült az indítómotor, és máris bepöccent a kis gép. A gázt nem volt szabad ráhúzni, mert azonnal leállt. Egy kis helybenjárás után meg lehetett nézni újra a gázreakciót, s ha vette a lapot, elindulhattunk. Abban a hűvös időben is elég volt csupán néhány száz métert magunk mögött hagyni, s a dúsítót vissza lehetett tolni. Az alapjárat ilyenkor szebb nyolcadliteres, de egyben az egyik legjobb is. Motorján, futóművén és kényelmi berendezésein több olyan módosítás született, ami előnyére vált.

Tavaly kifogásoltuk például, hogy a benzincsap egy körülbástyázott lyukban kapott helyet, így tekergetése – kesztyűben – nehézségekbe ütközik. Az új gépen nem úgy helyezkednek el az áramvonalidomok, mint tavaly, így a benzincsap is külön áll. Különböző helyzetei jól felismerhetők, kezelése sokkalta egyszerűbb lett. A hidegindító viszont talán hátrányára változott,



Szép és bizalomkeltő a belépőcső. Kár, hogy semmi szerepe

HONDA NSR 125R



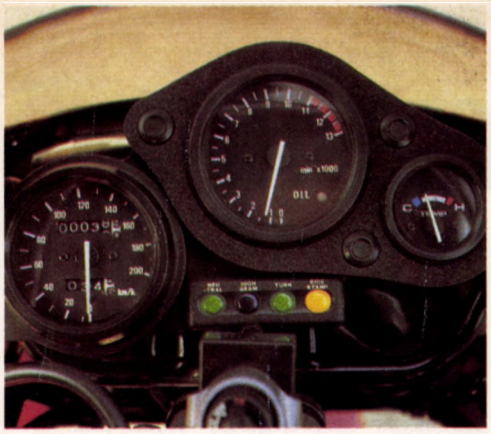
Vadászgépek fúvócsövére emlékeztet a végspoiler formája. Ezt csak tovább hangsúlyozza a két kis kör alakú hátsó lámpa

még kicsi volt – úgy 1000/min körül forgott a főtengely –, de egy perc elteltével beáll a normális (1300–1400/min) alapjárati fordulatszám. Ekkor már a hőmérő is megmozdult, így akár ezt figyelve volt visszatolható a dúsító. A nagy terheléssel azonban még várni kellett addig, amíg a hőmérő az üzemi hőfokot jelezte.

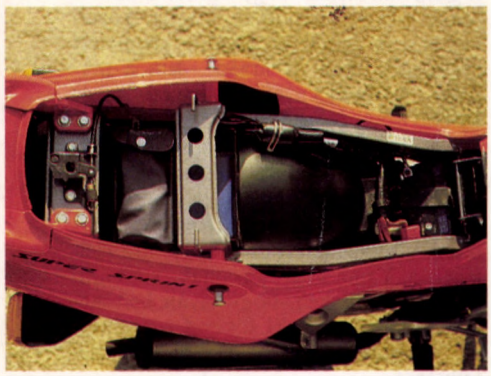
A nagy terhelést könnyű figyelemmel kísérni, elég csak a fordulatszámmérőt nem téveszteni szem elől. A nyolcadliteres erőművet ugyan áthangolták, de az igazi erőzóna maradt, ahol volt, 7000/min felett. A kipufogószelep két lépésben nyit, először 3000/min, majd 7000/min fordulatszámnál. Az első, kisebb nyitási fordulatszámnak köszönhetően az új NSR sokkal jobban motorozható kis fordulatszámokon, mint elődje. Elegendő 2500–3000/min közé felemelni a fordulatszámot, s a kuplungkart finoman kiengedve a kis gép mozgásba lendül. Persze nem túl vehemensen, de már gurul. A minimumpróba eredményeképpen azt kaptuk, hogy a kis kétütemű motor 2000/min felett már nem fullad le, gázadással, ha nem is vérforraló módon, de gyorsítható a 130 kilogrammot nyomó szerkezet. 3000/min felett már több benne az élet, s a városi közlekedéshez bőven elég a 7000/min fordulatszámig nyújtott teljesítmény.

A nóta szerint az ember 220 felett elhagyja a valóságot. Ez az NSR esetében hétezernél van, természetesen főtengelyfordulatban értve. E felett stílust vált a gép, és az addigi röfögős-pöfögős, kicsit MZ-re emlékeztető hangot igazi versenyhang és egy nagy létszámú ménest feltételező vonóerő váltja fel. Röviden, az NSR úgy meglódul, mintha alágyújtottak volna. A legnagyobb fordulatszám 12 000/min, a legnagyobb teljesítmény azonban ennél kicsit lejjebb, 11 500-nál jelentkezik. S hogy mi történik, ha mindig az erőzónában tartjuk a gépet? Akkor történhet meg az, hogy a sokak által lebecsült „csupán" nyolcadlite-

Gyártmány, típus	Aprilia RS	Gilera GFR	Honda NSR	Suzuki RG	Yamaha TZR
Motor	Egyhengeres kétütemű	Egyhengeres kétütemű	Egyhengeres kétütemű	Egyhengeres kétütemű	Egyhengeres kétütemű
Lökettérfogat (cm^3)	124,7	124,5	124,7	124,5	124,5
Furat/löket (mm/mm)	54/54,5	56/50,6	54/54,5	56/50,6	56/50,6
Legnagyobb teljesítmény (LE/min)	37,5	32	36	32	36
Legnagyobb forgatónyomaték (Nm/min)	22,1	19,8	21,5	20,8	21,5
Első teleszkóp (mm)	fordított Ø 40 mm	fordított Ø 40 mm	hagyományos Ø 35 mm	fordított Ø 39 mm	fordított Ø 41 mm
Gumiméret elöl	110/70–17	110/70–17	100/80–17	100/80–17	110/70/17
Gumiméret hátul	150/60–17	150/60–17	130/70–17	130/70–17	150/60–17
Saját tömeg (kg)	115	118	127	125	112



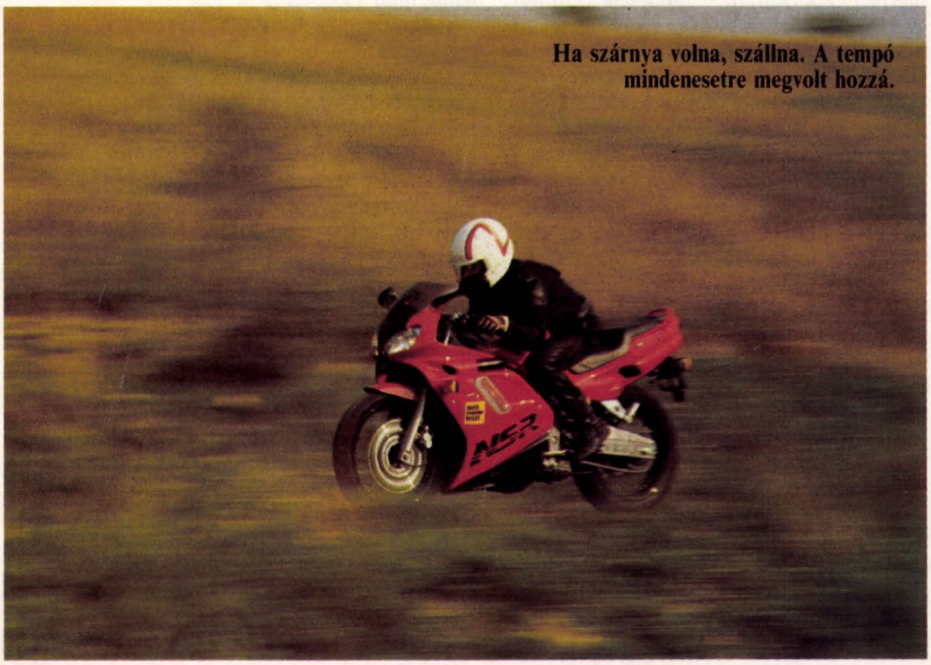
1993-ra rendes helyükre kerültek a visszajelzők. A többi műszer, főhelyen a fordulatszámmérővel, maradt
Fotó: BALOGH RÓBERT



Kis irattartó rekesz kapott helyet az ülés alatti tér hátsó részében

res gép alig több, mint 14 másodperc alatt maga mögött hagyja a 400 méteres (negyedmérföldes) távot, s a kifutási sebesség meghaladja a 140 km/h-t. A végsebesség ennél már nem sokkal nagyobb, saját műszer szerint mérve 160 km óránként. Nagyon tetszett, hogy a tulajdonképpen kis gép nem erőtlenedett el még 130–140 km/h-nál sem, hanem a gáz további tekerésére még ott is erőteljes gyorsulás volt a válasz. Összefoglalván a tapasztalatainkat azt kell mondanunk, hogy a motor kis fordulatszámon is motorozhatóvá vált, felül pedig erősebb, mint az egy évnél korábbi modell. Ezt a megállapításunkat egyébként a számok is alátámasztják, hiszen míg a korábbi gép ménese 28,5, addig a kilencvenhármasé 36 lovat számlált.

Azonban nemcsak maga a motorblokk lett más, hanem a környezete is. Az új idomok alatt egy új vázat fedezhettünk fel, amely teljesen azért nem volt ismeretlen. A Honda Raiden számára fejlesztették ki a korábbihoz hasonlóan öntéssel készült szerkezetet, melyet alakja után Zeta vázaknak neveztek el. S ha már lúd, legyen kövér, az első villát is kicserélték. A tavalyi gépben még Marzocchi gyártmányú villaszárak dolgoztak, az ideiben azonban megnőtt a japán befolyás: Showa teleszkópok között fut az első kerék. Az újítás nem tökéletes, ugyanis a messziről érkezett szárak – a régihez hasonlóan – hagyományos megoldásúak, míg a konkurencia már kizárólag fordított teleszkópokkal oldja meg a feladatot. Tulajdonképpen a régi rendszer sem rossz, az NSR Showái is jól tartják az utat, csak a szárak merevsége nem kielégítő. Míg ma egy ilyen tempóra képes nyolcadliterest 40–42 mm szárátmérőjű fordított teleszkópokkal szerelnek fel, addig az NSR-é csupán 35 milliméteres. És éppen ott ilyen vékony, ahol a legerősebbnek kellene lennie, vagyis a kifliknél. Ebből adódóan nem képes a 316 mm átmérőjű tárcsafék erőteljes használatakor fellépő erő deformációmentes felvételére. Átlagos menetben semmi nem érezhető, kemény fékezésnél azonban erősen tartani kell a gépet.



Ha szárnya volna, szállna. A tempó mindenesetre megvolt hozzá.

Az NSR szépségét meghatározza az NR-től örökölt áramvonalidom, ami osztálya kiemelkedő darabjává emeli a kis vágott szemű motort. Az áramvonal egyetlen apró „szépséghibája", hogy komoly védelmet nem nyújt, még a kezeket sem védi a széltől. Az idom elejében az új NSR-en nem két körlámpát helyeztek el, hanem a szemből-nézetet alapjaiban meghatározó két szögletes fényszórót. Ezek mindegyike tud mindent, vagyis teljesen párhuzamosan működnek, nem egymás kiegészítőjeként. Sajnos a szép forma ellenére sem cseréltek izzókat bennük, így éjszakai utunkat nem előzi meg fényár. Igaz, hogy Olaszországban ekkora motorral nem lehet autópályára felhajtani, de a tempó, amit ez a kis gép tud, mégis erősebb, jobb világítóberendezések felszerelését indokolná.

Az új NSR még egy nagy meglepetést tartogatott próbautunk végére, még pedig tankoláskor. A betöltött benzinmennyiséget a kilométerekkel elosztva azt a meglepő eredményt kaptuk, hogy az elsősorban városban (Budapesten) használt jármű alig fogyasztott 4,5 liter ólmozatlan benzint száz kilométerenként. Az általában 5,5–6,5 litert is megivó kétüteműekhez képest ez mindenképpen említésre méltó.

GAJDÁN MIKLÓS

MŰSZAKI ADATOK

HONDA NSR 125 R

Motor. Egyhengeres, vízhűtéses, kétütemű. Szívásvezérlés membránnal, kipufogásvezérlés szeleppel. Furat 54 mm, löket 54,5 mm, lökettérfogat 124,7 cm^3. Sűrítés 7. Legnagyobb teljesítmény 36 LE (26,5 kW) 11 500/min. Legnagyobb forgatónyomaték 21,5 Nm 11 500/min. Egy darab Dellorto PHBH 28 típusú, 28 mm torokátmérőjű karburátor. Elektromos rendszer 12 V. Indítás elektromos indítómotorral.
Erőátvitel. Többtárcsás, olajban futó tengelykapcsoló, hatfokozatú, lábkapcsolású váltómű.
Felépítés. Alumíniumötvözetből öntött Zeta váz, hegesztett kiegészítő elemekkel.
Elsőkerék-felfüggesztés: hagyományos teleszkópvilla, szárátmérő 35 mm, rugózási úthossz 135 mm.
Hátsókerék-felfüggesztés: kétkarú lengővilla központi rugóstaggal.
Fékrendszer: elöl 316 mm átmérőjű, kétdugattyús, úszónyerges tárcsafék, hátul 210 mm átmérőjű, szembedugattyús tárcsafék.
Gumiabroncsok méretjelzése: elöl 100/80–17, hátul 130/70–17.
Méretek, tömegek. Tengelytáv 1345 mm. Ülésmagasság 745 mm. A benzintartály térfogata 13 liter. Saját tömeg 127 kg.

HARMADIK ÉVE YAMAHA

MOTOROSSZEZON-KEZDET

Előző számunkban a Suzuki motorkerékpárok hazai értékesítésének megkezdésére vonatkozó elképzelésekről számoltunk be a cég magyarországi képviseletének vezetőjétől kapott tájékoztatás alapján. Körképünk folytatásaként a legnagyobb és legeredményesebb motorkerékpáros-vállalkozáshoz látogattunk el, hogy az elmúlt év értékesítési eredményeiről és a idei tervekről kérdezősködjünk *Bödös Istvántól,* a Yamaha Motor Hungária Kft. ügyvezető igazgatójától.

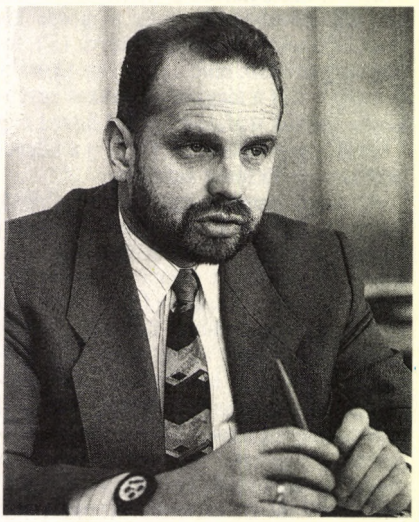
– Nagyjából az elvárásoknak megfelelően alakult az értékesítés és a forgalom. A magyar piac továbbra is teljesen kialakulatlan, ennek ellenére az 1992-ben forgalmazott 412 motorkerékpárral szemben tavaly 570 darabot tudtunk értékesíteni. Kedvezően alakultak a közületi eladásaink is, a Posta 1992-ben 175, tavaly pedig 290 motorkerékpárt vásárolt tőlünk. Új tevékenységi körként tavaly kezdtünk igazán komolyan foglalkozni a vízi járművekkel, s ennek eredményeként 1993-ban mintegy 140 Yamaha csónakmotor és jetski talált vevőre hálózatunkban.

– Az elmúlt évben több alkalommal is felértékelődött a japán valuta. Mennyire érintette ez a motorkerékpáros-üzletet, s hogyan befolyásolja az idei évben követendő piaci stratégiát?

– A Yamaha Europa által érvényesített árakban némi késleltetéssel jelenik meg a yen árfolyamváltozása, azonban a kurzusmódosulásból bekövetkező veszteségek oly jelentősek lettek volna, hogy ennek „lenyelésére" a cég nem vállalkozhatott. Az áremelések ennek ellenére jobbára csak akkor következtek be, ha egy új, magasabb technikai színvonalat képviselő modell jelent meg, illetve ha a régebbi típusokon valamit korszerűsítettek. Tavaly közel 50 százalékkal erősödött a yen, s ebből körülbelül 15 százalék érvényesült az árakban.

– A magyar vásárló számára még így is sokkot jelent, ha az idei árakat összeveti a tavalyiakkal, és rájön, hogy abból a pénzből, amiből 1993-ban ezres Yamahát vett, 1994-ben csak hatszázast kap.

– Az viszont egy teljesen új hatszázas modell, új fejlesztés minden részletében, és nem a régi átfésülése. És arról sem szabad megfeledkezni, hogy az áremelésekben nemcsak a yen felértékelése, hanem a forint leértékelése is szerepet játszik. Ha ezt a két tényezőt szem előtt tartjuk, kiderül, nem is olyan rosszak az



áraink. Egyébként, még ha lenne rá lehetőségünk, hogy ne kövessük az árfolyammozgásokat, akkor sem tehetnénk meg, hogy jelentősen eltérjünk az európai átlagáraktól.

– Milyen Yamaha-újdonságok várhatók az új szezon hazai kínálatában?

– Az ötvenesek között a BW 50-es ikerlámpás modell először kerül nálunk forgalomba. Ebből a típusból tavaly Európában több mint százezer darabot adtak el. A középkategória lényegében változatlan, csak színezésben, megjelenésben módosultak a modellek. Újdonság viszont az XJ 600 N, a Diversion idom nélküli, azaz „naked" kivitele és az FZR 600 R, amelyről már szó esett, mint tökéletesen új fejlesztésről. Megjelenése az YZF-et idézi, teljesítménye száz lóerő. A 750-es kategóriában kínálunk egy choppert is, az XV sorozatból eddig hiányzott ez a típus, és kapható az FZR 1000 felújított kivitele, új első fékkel és futóművel, szintén az YZF-re hasonlító külsővel.

– Az áremelések nemcsak az importőrt, a viszonteladókat is érintik. Érdemes ma Yamaha-értékesítéssel foglalkozni?

– Saját elhatározásából eddig egyetlen Yamaha-kereskedő sem mondta, hogy nem kíván tovább foglalkozni a márkával. Azt hiszem, elég korrekt a kapcsolat közöttünk, igyekszünk segíteni a viszonteladókat. Az ideális az lenne, ha az állami szabályozás méltányolná a mi közös igyekezetünket, és egyenlő feltételeket biztosítana a motorkerékpár-kereskedelemben. Elsősorban arra a szemhunyásra gondolok, amit a hivatalos szervek a használt motorok importjával kapcsolatban gyakorolnak. Ma bárki, bármilyen használt motort behozhat Japánból, Svájcból vagy Dél-Afrikából tetszőleges mennyiségben, senki nem foglalkozik azzal, hogy ezeket a motorokat milyen állapotban, milyen körülmények és feltételek között, mennyiért értékesítik. Sem az árakat, sem a műszaki követelményeket illetően nincs szabályozás, és ez nemcsak bennünket, hanem minden hivatalos importőrt hátrányos helyzetbe hoz. Ha valamiért nehéz helyzetben vannak a viszonteladóink, akkor ezért. Nem kevés pénzt fektettek a vállalkozásukba, hogy megfeleljenek a Yamaha előírásainak, s ugyanakkor látniuk kell, hogy olyan kereskedők, akik töredéknyi tőkével rendelkeznek, sokkal kedvezőbb helyzetben üzletelhetnek.

– Európa jó néhány országában a motorszalonokban egymás mellett állnak az új Hondák, Yamahák, Suzukik és Kawasakik ...

– Mi a szerződéskötésekkor kizárólagosságra törekszünk, s tudni kell, hogy amennyiben Nyugaton valaki több márkát képvisel, más üzleti feltételekkel teheti ezt, mint azok, akik elkötelezték magukat egy márka mellett.

– Az üzlet nehezen viseli el a jóslást, mégsem kerülhetjük meg a dolgot, mit gondol, 1994-ben több motort adnak el majd, mint 1993-ban?

– Reményeim szerint a kiskereskedelmi hálózatban növekszik majd az értékesítés, annak ellenére, hogy a Chappy nevű ötvenesünk, amiből tavaly közel száz darabot adtunk el, idén már hiányozni fog a sorozatból. Igyekszünk akciókkal is segíteni az eladást. Egyik ilyen kezdeményezésünk a Yamaha Marine részleghez kapcsolódik, ez a vízi járművek értékesítési hálózata. A március 1-je és július 31-e között a Yamaha Motor Hungáriától vásárolt első húsz ülős jetsi vásárlói között egy több mint 600 ezer forint értékű állós jetsit sorsolunk ki. Az esély tehát egy a húszhoz. Másik akciónk a 125-ös motorok vevőit érinti. Az imént említett időszakban DT, TZR, SR, illetve XC 125-ös Yamahát vásárlók között 8 darab mountain bike-ot sorsolunk majd ki. Nem akármilyen kerékpárokról van szó, a legolcsóbb is közel negyvenezer forintba kerül, a drágábbak pedig nyolcvanezer forintba.

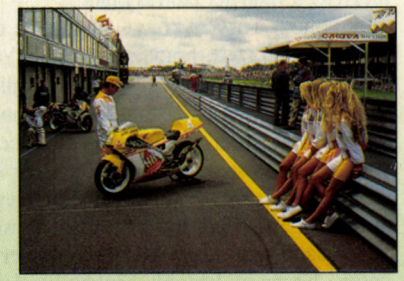
O. Z.

HB RACING TEAM HB RACING TEAM

AM MOTORSPORT-TOTÓ

A **HB Racing Team** és az **Autó-Motor** közös játéka

Fődíj



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

II. díj



6 darab **HB** Pop szabadidőruha, sapkával és utazótáskával.

III. díj



12 darab **HB Racing Team** pulóver és sapka.

4. forduló



Ki volt az a magyar versenyző, aki Európa-bajnoki sorozaton ezüstérmet nyert?
1. Drapál János
2. Juhász Károly
x. Szabó János

Melyik motorkerékpár-márka büszkélkedhet a legtöbb superbike-világbajnoki címmel?
1. Honda
2. Bimota
x. Ducati

Körülbelül hány lóerős egy 500 cm³-es Grand Prix-versenygép?
1. 120
2. 150
x. 180

Kérjük, hogy a megfejtéseket a 6. fordulót követően összegyűjtve, levelezőlapon vagy levélben a következő címre küldjék
Autó-Motor Szerkesztőség, Motorsport-totó 1400 Budapest, Pf. 1.
Beküldési határidő: 1994. április 12.
A nyerteseket a legtöbb helyes megfejtést beküldő olvasóink közül sorsoljuk ki.
A Motorsport-totó nyerteseinek nevét és a megfejtéseket az AM 1994/9. számában közöljük.
A HB Racing Team és az AM munkatársai nem vehetnek részt a játékban!

AMERIKAI SZABVÁNY

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



Amikor arra vállalkoztam, hogy e lap hasábjain válaszolok az olvasók s így egyúttal a közlekedésben részt vevők leveleire, azt gondoltam, a legtöbb problémát, gondot a gépjárművek elszállítása, esetlegesen a gyorshajtás, netán közlekedési bűncselekmények vagy éppen a biztosítási ügyek fogják jelenteni. Úgy tűnik azonban, hogy tévedtem – legalábbis eddig –, mert most immár harmadszor térek vissza szavatossági problémára. Egy hölgy fordult hozzám levelével. 1993. július 11-én vásárolt használtautó-kereskedésben egy Ford Festiva LX típusú gépkocsit. Ez a típus Amerikában készül az ottani szabványok szerint. Az európaitól eltérő amerikai szabvány egyebek mellett elfogadja, hogy a személygépkocsik fényszórója szimmetrikus legyen, s megengedi a helyzetjelző lámpák esetében, hogy azok borostyánsárga színűek legyenek.

Olvasónk előbb úgy gondolta, hogy a világítótesteket átszerelteti, mert úgy tájékoztatták, elegendő csak azokat cserélni, később azonban kiderült, nem oldja meg problémáját ez a művelet, mivel a jelenlegi karosszériaelemek ezt nem teszik lehetővé. Csak az első sárvédők cseréje után lehetséges az európai szabványok szerint fényszórók beépítése, természetesen tetemes költséggel.

Olvasónknak később még egy megoldás a tudomására jutott. Egy vidéki kft. a Ford Fiesta fényszóróját be tudja építeni a gépkocsiba. A fényszórók ára áfával, valamint a szerelés költségei majdnem hatvanezer forintot tesznek ki.

Mielőtt hozzákezdenék olvasónk kérdésének megválaszolásához, még egy, az ügy szempontjából jelentős tényt kell megemlítenem. Amikor kiderült, hogy a személygépkocsi fényszórói nem felelnek meg az európai szabványoknak, és ily módon a magyar előírásoknak sem, olvasónk felkereste a gépkocsit értékesítő autókereskedőt, és kérte tőle a személygépkocsi szabványoknak megfelelő módon való átalakítását. A járműkereskedő ettől elzárkózott.

A 6/1990. számú Köhém-rendelet pontosan meghatározza a gépjárművek forgalomba helyezésének feltételeit. E rendelet a fényszórókkal kapcsolatban az európai szabványt követi, így olvasónk csak abban az esetben vehet részt gépjárművével, ha az megfelel a rendelet előírásainak.

A Polgári Törvénykönyv alapján az eladó szavatol azért, hogy az általa eladott dolog megfelel a jogszabályok előírásainak és a szerződésben meghatározottaknak. Az eladó mentesül a felelősség alól, ha a vevő a hibát a szerződés megkötésekor ismerte. Önmagában az a tény, hogy a vevő megtekinti az eladásra kínált gépkocsit, nem jelenti azt, hogy a hibát felismerte volna, hiszen a legtöbb gépkocsivásárló laikus, és csak az eladóval szembeni bizalom alapján vásárolja meg a neki megtetsző gépkocsit. Ilyen alapon tehát a kereskedő nem jogosult elutasítani olvasónk szavatossági igényét. Olvasónk szavatossági jogai alapján kérheti a gépkocsiban meglevő hiba kijavítását, vagy megfelelő árleszállítást. A szavatossági jogosítványok alapján levélírónk kérhetné a gépkocsi kicserélését is, amennyiben pedig a szavatossági jog jogosultjának a teljesítéshez fűződő érdeke megszűnt, például ha a hiba nem javítható, vagy a kötelezett a hiba kijavítását nem vállalja, továbbá ha a hiba kijavítása rövid időn belül vagy értékcsökkenés nélkül nem lehetséges, a jogosult elállhat a szerződéstől. Ez a lehetőség azonban csak végső esetben illeti meg a jogosultat, tehát olvasónkat. Ha olvasónk a vásárlást követően igazolható módon a hiba javítására felszólította a kereskedőt, és az a kijavítást megfelelő határidőre nem vállalta, a jogosult a hibát saját maga is kijavíttathatja a kereskedő költségére.

Itt két feltételnek kell teljesülnie, egyik a kereskedő igazolható módon történt felszólítása (pl. ajánlott levélben vagy tanúk előtt), másik, hogy a kereskedő elzárkózzon a javíttatástól.

Amennyiben ezek a feltételek megvannak, olvasónk hozzáfoghat a hiba javíttatásához, de figyelnie kell arra, hogy minden költségét, ráfordítását igazolni tudja, mert így legalább azt nem tudja vitatni a kötelezett, hogy olvasónknak ezek a költségei felmerültek.

Szavatossági jogok érvényesítésekor rendkívül fontos, hogy figyelemmel legyünk a határidőkre. Szavatossági igényt érvényesíteni ugyanis csak a hiba tudomásunkra jutásától számított hat hónapon belül lehet. Nem veszítjük el azonban minden lehetőségünket akkor sem, ha e határidőből kicsúszunk, ugyanis igényünket kártérítési igényként még mindig érvényesíthetjük. (L. erről korábbi cikkeimet.) Olvasónk tehát ilyen módon keresheti igazát.

A mostani cikkem alapjául szolgáló levélből nem derül ki, hogy a kereskedő mint tulajdonos adta-e el olvasónknak a személygépkocsit vagy bizományosként. Ezt csak azért vetem fel, mert a károsult vevők gyakran nem érvényesítik szavatossági jogaikat, mivel úgy hiszik, nem találhatják meg a tulajdonost, sokszor pedig a kereskedők hárítják el a szavatossági felelősséget azzal, hogy azt mondják, ők csak használt dolognak a bizományosai, ilyenkor pedig nincs szavatossági felelősség. A bizományos éppen úgy szavatossági felelősséggel tartozik az általa értékesített dolgok vonatkozásában, mintha a vevő a tulajdonostól vette volna azt. Más kérdés, hogy a bizományos aztán kérheti a megbízótól, hogy mentesítse az általa vállalt kötelezettségek alól.

DR. POLGÁR ISTVÁN
jogtanácsos

EZT ÍRTA AZ Autó motor

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

1954. III. 1.

Vállalatunk a sztálinvárosi Vaskohászati Kemenceépítő Vállalat részére naponta két darab 4 tonnás tehergépkocsit biztosít anyagszállításokra. De a vállalat ezen felül is gyakran kér gépkocsit azzal az indokkal, hogy a Nagykohó beindításával kapcsolatban sürgős szállításaik vannak. Megértjük a kérdés fontosságát, és a szabad kapacitásból biztosítunk kötbéren felüli gépkocsikat is.

De nézzük csak meg közelebbről, miért is van több gépkocsira szüksége a Vaskohászati Kemenceépítő Vállalatnak.

Február 2-án ellenőriztük Sztálinvárosban az YT–465 rendszámú gépkocsinkat. Ez a 4 tonnás teherautó a Kokszolótól a Sztálin úti szálláshelyre munkásokat szállított, noha ezen az útvonalon menetrend szerinti autóbuszjárat közlekedik. A gépkocsivezető tiltakozására a szállítást intéző szaktársak azt mondták: „Nem számít szaktárs, írjon be 40 q téglát."



Ugyanezt a kocsinkat aznap este Perkátán találta az ellenőrzés. Két személyt vitt, akik onnan kis idő múlva vissza is jöttek, tehát valószínűleg vacsorázni mentek haza, Perkátára. A menetlevél teljesítményrovatában itt sem volt hiba. A szállított áruhoz odaírták: darabáru, a súlyrovatban olvashattuk: 40 q...

Szeretnénk felhívni mindazok figyelmét, akiket illet, hogy a személyszállításra Sztálinvárosban is a Mávaut és a Taxi Vállalat gépkocsijai szolgálnak, s hogy a 4 tonnás tehergépkocsit „taxinak" használni igen drága mulatság a népgazdaság számára.

Kérjük, ne bírják rá gépkocsivezetőinket a menetokmányok meghamisítására. És a jövőben ne hivatkozzanak arra, hogy: „Ha a Tefu nem ad gépkocsit, akkor a Tefu lesz felelős, ha a Nagykohó nem indul be határidőre."

Inkább arra törekedjenek a Vaskohászati Kemenceépítőnél, hogy a részükre kötbérrel biztosított két gépkocsit valóban anyagmozgatásra használják. Éspedig jól használják ki.

1964. III. 6.

Az NDK motorkerékpár-ipara, nevezetesen a suhli Simson gyár „Fecské"-je igenis tavaszt fog csinálni annak, aki majd birtokába veheti. Azért írjuk egyelőre jövő időben, mert ezeknek a motoroknak a most megnyílt Lipcsei Vásáron van a premierjük.

Annyit máris megállapíthatunk, hogy az új Simson moped, mokick és a törperobogó sok meleg percet fog szerezni hasonszőrű ellenfeleinek. Masszivitásában, vonalvezetésében, célszerűségében nagyot lépett ez a gyár a legújabb modelljeivel.

A „Star", azaz a mokick (MOtor KICKstarterrel, azaz berúgóval) erőforrása egy turbóhűtéses, 50 cm³-es, 3,4 lóerős motor, egybeépített 3 fokozatú sebességváltó lábkapcsolással. Ugyanezzel a motorral van szerelve a „Schwalbe", magyarul Fecske nevű törperobogó is. Mindkettőnél az MZ-motorokról ismert lánctokozást alkalmazták.

A „Spatz" (Veréb) azonos az SR 4–1 jelzésű mopeddel, amelynek 50 cm³-es, 2 lóerős motorját a hazai mopedesek már jól ismerik és becsülik. A Veréb nyerge habgumival bélelt, a kormány – akár másik két társáé – sajtolt, üzemanyagtartálya 8,5 literes, láncburája csukott, gumimérete, hasonlóan a többi Simsonéhoz, 20 × 2,75 colos, egymás között cserélhető kerekei telefékkel rendelkeznek és féklámpája is van.

1974. II. 6.

A hosszú lejáratú államközi megállapodás alapján a Csepeli Motorkerékpárgyár (amelynek évi termelése 38-40 ezer darab) évente mintegy 26 ezer T5 típusú Pannóniát szállított a Szovjetuniónak – régi kötött áron. (Miként a magyar ipar is hasonló áron kapja a Szovjetunióból a többek között a Pannóniához is szükséges nyersanyagokat.)

Miután 1975 végén lejár a T5-re kötött államközi szerződés, és a csepeliek képtelenek az új modellt is a szovjet üzletfél számára kedvező áron szállítani, a motorkerékpárgyár irányító szervei – figyelembe véve a hazai piac szerény igényeit – számolnak azzal, hogy 1975 végén megszüntetik a motorkerékpár-gyártást, és úgy tervezik, hogy további három évig pótalkatrészeket gyártatnak, amivel a törvényben rögzített tízéves kötelezettségnek eleget tesznek, azaz 1985-ig biztosítják a Pannóniák zavartalan üzemét. Tehát ez a jelenlegi helyzet, amint ezt a műszaki igazgató, *Kondor István* elmondta. Valóban úgy tűnik, hogy a hazai szükséglet kielégítését szolgáló 10-12 ezer Pannóniáért nem fizetődik ki a gyár üzemben tartása, és az alábbiakban nem a bizonyítványukat próbáljuk megmagyarázni, sokkal inkább a tényeket sorakoztatjuk fel. Szerintünk mindennek azért kellett így történnie, mert:

1. a gyár későn kezdett típusmódosításokkal foglalkozni;

2. a legnagyobb kereskedelmi partner, a szovjet üzletfél nem támasztott semmiféle műszaki igényt a csepeliekkel szemben;

3. a gazdasági reform bevezetése után megszűnt az állami dotáció.

Ha pedig ezek után felmerül a kérdés, hogy jó motorkerékpár-e a P20, akkor határozott igennel kell felelni.

SCORPION ÚJ BLOKKAL

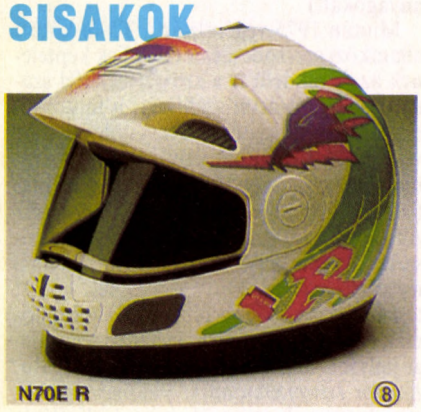


Még szinte első köreit futja a MuZ gyár tavaly bemutatott új modellje, a Yamaha XTZ 660-as blokkal szerelt Scorpion, a tervezők máris a továbbfejlesztésén gondolkodnak. A tervek szerint egy nyolcadliteres, vízhűtéses, kétütemű blokk kerülne az újvonalú vázba. Az új erőforrás kifejlesztésében szintén a japán kapcsolat segítené a német gyárat.

VISSZA AZ ÖRÖK VADÁSZMEZŐKRŐL

Lehet, hogy búcsút int az örök vadászmezőknek a legendás amerikai motorkerékpár-márka, az Indian. A negyvenes évek végén megszűnt gyár termékei iránt nem csökken a kereslet, a régi motorosokon kívül mindmáig sok fiatalabb motorbarátot is megigéz a vörösre fényezett csoda. Ez indította az amerikai Wayne A. Baughmant arra, hogy feltámassza halottaiból a márkát, s hogy még az idén új modellt jelentessen meg. Az Indian Century Chief nemcsak nevében, hanem küllemében is az elődöket idézi, motorja V kéthengeres, 1675 cm^3-es. A modern technikát a fogasszíjas végáttétel, a tárcsafékek és a benzinbefecskendezés képviseli az őszre bemutatásra érő régi-újdonságon.

GOMBABIZTOS SISAKOK



Ritkán gondolunk rá, a bukósisak mégis szabályos melegágya bizonyos élősködőknek, gombáknak, baktériumoknak. A bergamói (Olaszország) Nolan védősisakgyárban az idén bevezették, hogy minden sisak bélését különleges vegyszerrel kezelik, amely megakadályozza, hogy a gombák, a baktériumok megtalálják életfeltételeiket. Ez évtől kezdve a bélések is más anyagokból készülnek, ezeken kis címkék figyelmeztetnek arra, hogy a bélés anyaga vegyszerrel kezelt. Az újdonságot először az új, '94-es modelleken vezették be, így az N70-esen és az N40-esen. Mire írásunk megjelenik, már minden Nolan sisak kezelten kerül a vásárlókhoz.



JETSI-REKORD

Beírta nevét a Guinness Rekordok Könyvébe a spanyol Alvaro Marichalar, aki megjavította a jetsivel megtett legnagyobb távolság csúcsát. A régi rekordot egy szintén spanyol nemzetiségű sportember, Oscar Torrejon tartotta 1400 kilométerrel. Ezt a jelentős távolságot az új csúcstartó 1200 kilométerrel fejelte meg, egyhuzamban teljesítve a Sevillából (Spanyolország) Genovába (Olaszország) vezető vízi utat. Járműve – elődjéhez hasonlóan – egy póttartályokkal kiegészített Yamaha 650 TL típusú jetsi volt.

SZUPER-ROBOGÁNY

Nálunk még ismeretlen, Nyugat-Európa útjain azonban egyre gyakoribb vendég a robogók és a mopedek ötvözéséből sikerült új járműtípus, a robogány. Ezek egyik legszebb és legszínvonalasabb példányát jelentette meg Centro SL néven a kismotorspecialista Malaguti. Minden Centrót kétütemű léghűtéses motor hajt fokozatmentes, ékszíjas váltón keresztül. Szériatartozék a hagyományos kivitelű teleszkópvilla és a 14 colos, öntött könnyűfém keréktárcsa. Az SL modell kiemelkedik társai közül, ugyanis első kerekét Brembo tárcsafék lassítja, az első villaszárakat pedig kevlárerősítéses műanyag lemezek védik. A technikai finomságok mellett a kényelemre is figyelmet fordítottak a tervezők. A nagyméretű ülés alatt óriási raktér rejtezik, amelybe nemcsak egy sisak, de még több apróság is befér. Érdekesség, hogy a benzin- és az olajtartály a lábvédőben kapott helyet, feltöltésük egy kulccsal zárható ajtó kinyitása után lehetséges.

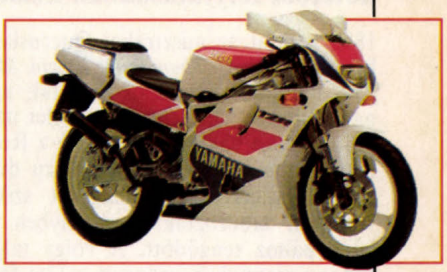


YAMAHA MOTOR HUNGARIA









A YAMAHA MOTOR HUNGARIA azon vásárlói között, akik 1994. március 1. és július 31. között új XC 125 Beluga, DT 125 R, SR 125 R és TZR 125 típusú motorkerékpárt vásárolnak, 1994. augusztus 5-én 8 db egyenként 30 000 Ft-nál magasabb értékű mountain bike kerékpárt sorsol ki. A motor mellé egy kerékpár. Ugye nem is rossz!



Yamaha Motor Hungária KFT.
Budapest 1134. Váci út 45.
Telefon: 270-1333/107. Telefax: 270-3441

MINDEN YAMAHA RÉSZLETRE IS!

YAMAHA MOTOR HUNGARIA

Marine



A YAMAHA MOTOR HUNGARIA az első húsz olyan vásárlója között, akik 1994. március 1. és június 30. között MJ 650T, MJ 650TX vagy Wave Blaster típusú ülős vízirobogót vásárol, 1994. július 6-án 1 db Superjet 650 típusú állós vízirobogót sorsol ki.

Számoljon: a nyerési esély 1 : 20.
Ez azért valami!

Yamaha Motor Hungária KFT.
Budapest 1134. Váci út 45.
Telefon: 270-1333/107. Telefax: 270-3441

SZUROVY GÉZA

A KŐOLAJ TÖRTÉNETE (3.)

A közelmúltban jelent meg dr. Szurovy Géza professzor könyve, amely a szénhidrogén-bányászat történetét foglalja össze. A Hírlapkiadó Vállalat gondozásában megjelent 464 oldalas kötetből folytatásokban közlünk részleteket.

1882 nyarán az ausztráliai Queenslandben két testvér, *Thomas* és *Edwin Morgan,* miután hasztalanul kutattak négy napon át egy nem létező ezüsttelér után, holtfáradtan baktattak hazafelé a Rockhamptonba vezető 48 km hosszú dűlőúton. Éjszakára egy elhagyott sziklás völgyben táboroztak le, amelyben néhány pálma tengődött. A völgy talpán vékony csermely csordogált a Dee folyó felé. Amíg Thomas a sátor felállításával vesződött, Edwin fel-alá bóklászott a völgyben, és csákányával ütögette az útjába kerülő kőgörgetegeket. Egy széttört fekete kődarabban valami fénylőt látott megcsillanni. Kiderült, hogy színarany. Mintákat gyűjtöttek és jól megrakodva érkeztek haza. A queenslandi Nemzeti Bank szakemberei megállapították, hogy a kőzet tonnája 105 kg aranyat tartalmaz. Azokban az időkben tonnánként 20-30 gramm arany már igen dús lelőhelynek számított. A Morgan testvérek szerint a völgyben több volt az arany, mint a kő. Az előfordulás mindmáig a világ legnagyobb aranylelete. A Morgan testvérek társultak a helyi ügyvéd fiával, *William Knox D'Arcyval,* aki megfelelő bankkölcsönt tudott szerezni. Egymillió font sterling tőkével Edwin, Thomas és *Frederik Morgan,* valamint W. K. D'Arcy megalapították a ma is virágzó Mount Morgan Gold Mining Companyt. A század végén D'Arcy hatalmas vagyonnal visszatért Angliába.

***

A századfordulón Perzsia 1,6 millió négyzetkilométernyi területén mintegy kilencmillió ember élt. Bár az ország nagy része magashegység, kietlen pusztaságokból álló fennsík és csak kevés a termőföld, mégis a lakosság 90 százalékának földművelés és állattenyésztés adta a kenyerét. Csak Teherán, Tebriz és Iszfahán lakossága haladta meg a 100 ezer főt. Az emberek zöme apró falvakban élt. A természeti viszonyok igen szélsőségesek, változatosak, a csapadék az ország nagyobb részén kevés. Az egyetlen vasútvonal 13 km hosszú, a minden időszakban járművel járható út 1280 km volt. A dicső múlt emlékét csak Persepolis, Susa és Pasargada romjai, néhány sziklába vésett dombormű és az iszlám építészet remekei közé tartozó mecsetek őrzik.

1889-ben a perzsa kormány kérésére a francia kormány tudományos kutatási feladattal Perzsiába küldte *Jacques de Morgan* geológus-archeológust, aki két év alatt hatalmas tudományos ismeretanyagot gyűjtött össze. Hazatérve 1892-ben előzetes földtani jelentést tett közzé az Annales des Mines tudományos lapban. Ebben behatóan foglalkozott a kőolajkutatás lehetőségeivel, kifejtve, hogy Perzsiában jók az eredményes kőolajkutatás kilátásai. 1897-ben ismét visszatért Perzsiába, ahol Susában megszervezte a francia archeológiai kutatást, amely hosszú éveken át számos felbecsülhetetlen kinccsel gazdagította a Louvre múzeumot.

Teheránban megismerkedett az angol nagykövettel: *Sir Henry Drummond Wolffal.* Wolf jó kapcsolatban volt *Antoine Kitabgi* tábornokkal, a vámhivatal főigazgatójával, aki viszont közeli barátja volt *Amin al Szultan* miniszterelnöknek. A miniszterelnök gyakran panaszkodott, hogy képtelen elegendő pénzt előteremteni a sah tékozló életmódjának fedezésére. A sah már minden pénzintézetnél elvesztette a hitelét szószegés és a tartozások visszafizetésének elmaradása miatt. Megemlítette, hogy jó lenne valakit találni, aki hajlandó kőolajkutatásra vállalkozni Perzsiában.

A grúz származású Kitabgi tábornok karcsú, magas, őszülő hajú, elegáns, sokat utazott, európai stílusú úriember volt. Katolikus vallású, felesége örmény. A teheráni társadalmi élet kiemelkedő személyisége, széles körű összeköttetésekkel. Kitabgi 1900-ban Párizsban egy perzsa kiállítást szervezett. 1900. október 27-én megkérte Sir Wolfot, hogy mutassa be egy angol tőkésnek, akit érdekelne egy kőolaj-kutatási koncesszió Perzsiában. Egy hónap múlva Wolf értesítette, hogy szeretné bemutatni egy „legmagasabb rendű angol tőkésnek". Ez pedig William Knox D'Arcy volt.

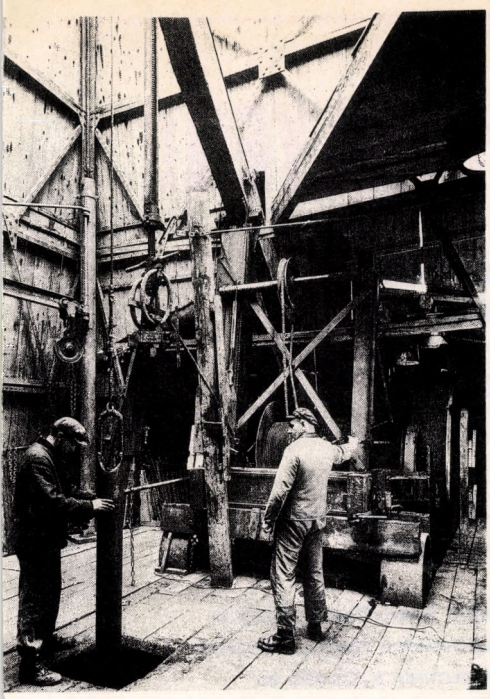
D'Arcy bízva barátainak a tanácsaiban és talán abban is, hogy a második Morgan is szerencsét hoz, beleegyezett a perzsiai kőolajkutatásba. Bár a kutatási engedélyt a perzsák kínálták fel, a koncesszió megszerzése mégsem volt egyszerű.

D'Arcy 1901. január nyolcadikán első ízben találkozott Kitabgival. Ezután még tízszer találkoztak, felváltva Párizsban vagy Londonban. A tanácskozásokon D'Arcy jogtanácsosai, valamint földtani tanácsadója, *dr. Boverton Redwood* is részt vett. 1901. március elsején kemény alkudozás után megegyeztek. Kitabgi 4000 font sterlinget kapott költségtérítés címén és hétszázadnyi részesedésérdekeltséget a megszerzendő koncesszióban. Wolf a koncesszióból származó összes profit egytizedét kötötte ki magának.

A D'Arcy által kiküldött geológus, *H. T. Burls* két kutatásra alkalmas területet ajánlott. Egyet Khanaqintól északra, Chiya Surkh környékén, egy másikat pedig az ország délnyugati részében, Ahwaztól mintegy 90 km-re kelet felé, a Zagrosz előhegyei között. D'Arcy a munkák műszaki kivitelével *George Bernard Reynoldsot* bízta meg, évi 1500 font fizetéssel.

Az akkor ötvenéves férfi azelőtt szumátrai olajfúrásokon dolgozott, majd pedig az indiai közmunkatanács alkalmazottja volt. Kemény élethez, nélkülözésekhez szokott, igénytelen, vasegészségű ember, aki minden erejét, minden gondolatát a feladat elvégzésére összpontosította. Kiváló általános mérnöknek és geológusnak ismerték.

1901-ben Bászrába, onnan pedig Bagdadba utazott. A fúrási felszerelés Angliából lassan érkezett, és szállítása a Bagdad–Báquba–Khanagin útvonalon eléggé nehézkesen ment. A törökök megtiltották neki az erős téglahíd használatát, pedig az könnyen elbírta volna a szállítandó terheket, ugyanakkor azonban következetesen előírták, hogy csak a hídon áthaladó útvonalat veheti igénybe. Némi baksis – hiszen az akadékoskodásnak ez volt a célja – megoldotta a problémát. Az iráni oldalon a helyi törzsfőnökök félreérthetetlenül értésére adták, hogy Teherán és a sah messze vannak. Itt ők az urak, és ha nem fizet, tapodtat sem mozdulhat, sőt ha nem veszi igénybe fizetett „védelmüket", akkor az útonállók mindenéből kifosztják. Mit lehetett mást tenni, ha gyéren is, de fizetett.



A húszas-harmincas években korszerűnek tartott pennsylvaniai típusú fúróberendezés kanalazáshoz készülődik

Az öszvérek hatalmas serege nehéz vasvázakat, gépalkatrészeket, csöveket cipelt, széles, vaskerekű, ládákkal, alkatrészekkel megrakott szekereket vontatott. Egy-egy szekér elé 8-10 pár öszvért is befogtak, hogy sikeresen megbirkózzanak a hatalmas teherrel és az úttalan úttal. A patakhoz érve csöveket fektettek egymás mellé a mederbe, és ezen a mesterséges gázlón hajtottak keresztül. Még egy utolsó rugaszkodás a durva kaviccsal borított domboldalon pattanásig feszülő hámokkal – és megérkeztek. Néhány hét múlva állt az acél fúrótorony, két hullámbádog bódé (az egyik raktár, a másik iroda), néhány sátor és konyha. A toronytól kissé távolabb a „Pöfékelő Vilinek" becézett apró gőzkazán állt (alig nagyobb, mint egy cséplőkazán – de a fiatalabbak talán már ezt sem ismerik). A patakot egy durva kőgáttal kis tóvá duzzasztották, hogy legyen a fúráshoz elég víz. A kazán mellett nagy mennyiségű tűzifát halmoztak fel, mert a kazánt fával fűtötték.

Az úttörők kis csapatának alig néhány külföldi tagja volt: Reynolds helyettese, egy *Rosenplaenter* nevű amerikai mérnök, két kanadai főfúrómester: *MacNaughton* és *Buchanen,* néhány amerikai és lengyel fúrómester, illetve fúrómunkás és egy alig képzett hindu „orvos" Kalkuttából. A segédmunkások, szakácsok, szolgák a helyi lakosságból kerültek ki.

A külföldiek jelleme és felkészültsége sem volt egyöntetű. A lengyelek olyan gyakran tették le a szerszámot „ünnepnap" címén, hogy Rosenplaenter kénytelen volt egy katolikus naptárt kérni hazulról az ünnepnapok ellenőrzése céljából. Később még több kanadai érkezett. Róluk Reynolds hazaírt leveleiben úgy emlékezett meg, hogy életében nem látott még ilyen elanyátlanodott társaságot. Egyikük azzal fenyegetőzött, hogy ha nem hoznak neki málnadzsemet, akkor hazamegy, mert képtelen az egresdzsemet megenni.

A hőmérő már reggel 7 órakor 42 °C-ot mutatott árnyékban. A déli hőmérsékletet nem is tudták mérni, mert hőmérőjük csak 49 °C-ig mért. Egy napon sáskák árasztották el a tábort. A tömegesen elpusztult állatok bűzös tetemei vastagon borították a talajt és a víz felszínét. A környéken himlőjárvány pusztított.

A kazán részére keservesen összegyűjtött tűzifájukat éjszakánként a bennszülöttek megdézsmálták. Hiába állítottak melléje őrt, kiderült, hogy az őr volt a legnagyobb tolvaj.

A fúrást a kanadai ütveműködő módszerrel kezdték. Ennek kiváló szakembere volt a két kanadai fúrómester.

A kazán által termelt gőz hajtotta az apró, 14 lóerős gőzgépet. A gőzgép mozgatta a fel-alá járó himbát, valamint a kazánt tápláló vízszivattyút. A himba végéhez erősítették a fúrórudazatot, amelynek a végén függött a súlyos acélfúró. A rudazatot 6-8 m hosszú acélrudakból csavarták össze. Ha lefúrtak egy rúdhosszat, akkor a rudazatot egy másik rúddal megtoldották. A fúrózagy kikanalazása előtt (tudjuk – ez egy acélsodronyra függesztett talpszelepes csővel történik) vagy fúrócsere alkalmával (ha a fúróél már eltompult) a rudazatot ki kell húzni a lyukból. Ezt a fúrótorony csúcsán elhelyezett koronacsigán átvetett fúrókötéllel végzik, amit a bikadobra csévélnek fel. (Ezt is gőzgép hajtja.) Lassú munka, mert minden második menetet szét kell csavarni, a kihúzott szálat a toronyban fel kell függeszteni, és beépítéskor ismétlődhet az egész elölről. Ráadásul a merev rudazat gyakran eltörött, és napokig „halászhattak", míg végre sikerült kiemelni a lyukban maradt részt. Az eséstől néha úgy elgörbölt, mint egy dugóhúzó.

Később Rosenplaenter áttért a pennsylvaniai fúrásmódra, amelynél a fúróvéső a fúrósodronyon függ. Fúrás alkalmával az acélsodronyt egy egyszerű szerkezettel adagolják a fúrás haladásának megfelelően a himba végéhez. Kihúzáskor az adagolószerkezetet kiiktatják, és a sodrony egyfolytában felcsévélhető, illetve beépítéskor ugyanígy visszaengedhető. Az acélsodrony sokkal rugalmasabb és nem törik. Egy és a bennük lévő szulfátos, sós víz elmarta az amúgy is vékony, a célnak nem egészen megfelelő sodronykötelet. Az erősebb sodrony megérkezéséig vissza kellett térniük a kanadai fúrásmódhoz.

A kénes víz nemcsak a fúrósodronyt marta el, de a kazán tűzcsöveit is tönkretette. A meggyengült alkotmány egy szép napon összedőlt. Reynolds és Rosenplaenter minden találékonyságára szükség volt a nehézségek áthidalására.

Már egy hónapja nem kaptak hazulról levelet, mert a postás és tevéje elpusztult az úton. Ráadásul egy ügyetlen munkás a lyukba ejtette a nagykalapácsot, aminek a kiemelése napokig hátráltatta a munkát. Nem csoda, ha néha dührohamot kaptak, és kemény szavak hangzottak el.

Sok bajuk volt a helybeli lakossággal is. A törzsek között állandóak voltak az összetűzések. Egy alkalommal a megtámadott törzs asszonyai és gyermekei napokig a fúrótelepen kerestek menedéket. A törzsek vezetői népes kísérettel meg-meglátogatták Reynoldsékat. Ilyenkor persze elvárták, hogy illően megvendégeljék őket. A látogatások oly gyakran ismétlődtek, hogy külön konyhát kellett felállítani, ahol az ételeket a muzulmán előírásoknak megfelelően készítették el. Sokan vették igénybe az orvos segítségét is – alig győzték a gyógyszerutánpótlást.

Rövidesen egy második fúróberendezés is érkezett, így párhuzamosan két fúrást mélyíthettek. 1904. január 14-én a második fúrásból 230,5 m mélységből napi 95 m^3 kőolaj tört a felszínre, sós víz kíséretében. D'Arcy boldogan értesült a „nagyszerű újságról Perzsiából", de öröme korainak bizonyult. A kőolaj csak időszakosan, lökésszerűen jelentkezett, végül már csak sós víz folyt a lyukból.

Az első számú fúrást 1904. május 6-án, 705,6 m mélységben befejezték. A második fúrást pedig június 23-án 410,8 m mélységben hagyták abba. Időközben D'Arcy 1902 tavaszán egy másik geológust is Perzsiába küldött, *W. H. Daltont,* hogy jelöljön ki további nyolc fúrópontot az ország délnyugati részén. Ennek a területnek a megkutatását Kitabgi kezdettől fogva szorgalmazta, tekintettel az ott ismert nagyszámú kőolajforrásra. Dalton csak általános véleményt adott – fúrópontok nélkül.

Reynolds 1904. február végén érkezett Shushtárba, és onnan járta be a környéket. Március 31-én kelt táviratában említi először Masjed-i-Solejmant, megjegyezve, hogy szerinte a terület elsőrendű fontosságú. Dalton azonban Shardin környékét tekintette elsőrendű fontosságúnak. Masjed-i-Solejmant a második helyre tette.

(Folytatjuk.)

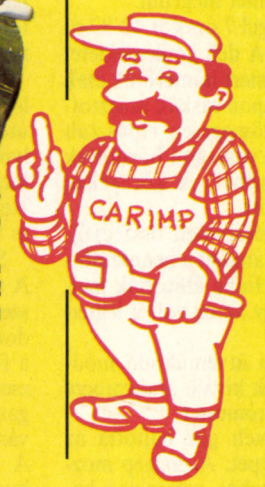
CARIMP
Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.

TOYOTA



HIVATALOS
MÁRKAKERESKEDŐ

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



MINDENT EGY HELYEN!

BEMUTATÓTEREM – SZERVIZ –
ALKATRÉSZELADÁS

ÚJ GÉPKOCSIK ELADÁSA
RÉSZLETFIZETÉS – LÍZING

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

Corolla, Carina, Camry, Hilux, Hiace. (Csak új
modellek.) Környezetvédelmi vizsga, időszakos
műszaki vizsga a helyszínen a Corolla és
a Carina típusoknál.
Járműdiagnosztika, javítás, ápolási munkák
Címünk: 1026 Budapest, Pasaréti út 2–4.
Tel.: 156-1928, 156-6573.



autó motor PIAC

Az Autó-Motor kereskedelmi és információs rovata

KERES, KÍNÁL

E rovatunkban olvasóink hirdetéseit díjmentesen közöljük, kérésükre képpel együtt.

KERES

AUTÓ

AUDI 80-ast vagy Volkswagent vennék törötten, 8 évesig. Tel.: 47-362-782.

FELÚJÍTÁSRA szoruló vagy motorhibás, karambolos nyitott kocsiszekrényű személygépkocsikat keresek. Pl.: FIAT Spider. Galambos Attila, 9700 Szombathely, Mártírok tere 5/B. Telefon: 94/326-176.

MAZDA 323-ast, 89 után gyártottat, 4 ajtóst, lépcsős hátút, karambolosan vagy motorhibásan. Tel.: 72/485-407.

SKODA OCTAVIÁT vagy 407-es Moszkvicsot, ár- és állapotmegjelöléssel. Dauda József, 5900 Orosháza, Péter Pál u. 18.

VETERÁN sportkocsit az 50-es, 60-as évekből, felújítottan, illetve üzemképtelenül, lehetőleg típustisztán megvennék. Mesterházy Péter, 1056 Bp. Váci u. 55. Tel.: 118-0940.

MOTORKERÉKPÁR

BMW R 12-es és R 75-ös oldalkocsis katonai motorkerékpárokat gyűjtök. Tel.: 96/314-155/108-as mellék. Ladosné.

CSONKA kéthengeres, benzines motorhoz mágnesgyújtást és karburátort. Bármilyen alkatrészre szükségem van. Gortra Imre, 5462 Cibakháza, Rozgonyi u. 15.

DKW 125-ös lemezvilláshoz tankot keresek. Juhász Béla, Kékestető, M. Á. Gy. Tel.: 37/367-031, 367-032.

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

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

MZ versenymotorhoz BVF (Berliner Vergaser Fabrik) 32-35M3 típusú porlasztót. (Lásd a rajzon.) Pannónia MC (motokrossz) 67-hez 18˝-os komplett hátsó kerék, erősített kormány, ülés, sárhányók, hosszú löketű blokk. Márkatársakat, fényképeket keresek! Pannónia TLF-hez (—58) hátsó lámpát és térdgumikat, emblémákat a tankra. Burányi Gyula, 1039 Bp., Losonc u. 5.

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

OLDALKOCSIT, 50-es évekből, Steib vagy más német márka is érdekel. Tel.: 277-7025.

PANNÓNIA Kuli utánfutót vennék megkímélt állapotban és hiánytalanul. Nagy vonóhoroggal. Tel.: 134-8436.

PANNÓNIA P 20-ashoz légszűrőket, gyújtótrafókat, szénkefeszorító rugókat és első lámpakereteket, új láncot. Németh Lajos, 8073 Csákberény, Hősök tere 31.

STEIB 501 oldalkocsihoz főfékhengert, munkahengert, fékpofákat, szakirodalmat. Horváth István, 2330 Dunaharaszti, Király u. 76.

STEIB vagy ms német márkájú oldalkocsit az 50-es évekből keresek. Tel.: 277-7025.

VEGYES

GENFI AUTÓSZALONRA útitársakat keresek. Tel.: 131-4817.

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

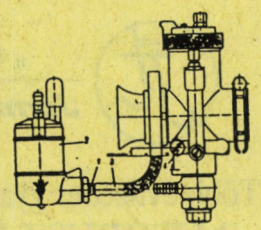
SVÁJCI AUTOMOBIL REVUE autókatalógus 77 előtti és a 79, 81-es kiadványait. Nagy Sándor, 9024 Győr, Szigethy A. út 43. Telefon: 96/427-751.

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

VERSENYAUTÓT bérelnék a ralikrossz OB 2—3 futamárra. Levélcím: 8601 Siófok, Pf. 173.

AUTÓ-MOTOR 1989. 13., 21., 22., 1992. 7. és az 1993. 14. számát. Papp Gábor, 4100 Berettyóújfalu, Árpád u. 1/B. II. 7/A.

MÁTRA 100—125-ös kezelési utasítást, Motorbach Híradót



Ford

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

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

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

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

Ha ezt a KUPONT is elhozza

3,1%

kedvezményt nyújtunk az új gépkocsi **bruttó árából**

Ford
AUTONETT Kft.
Bp. XXI., Védgát u. 45.
Tel.: 277-3756
277-3761

ket. Bármelyik CÉL motor nyomravezetőjének felajánlom az Autó-Motor 1931-9132-es évfolyamait. Burányi Gyula, 1039 Bp., Losonc u. 5.

KEMPING-lakóautót 2-3 évesig, megkímélt állapotban vennék. Tel.: 226-1513, este.

KÍNÁL

AUTÓ

ADLER személygépkocsihoz blokkot és futóműalkatrészeket és Fordhoz blokkot. Pulai Sándor, 6065 Lakitelek, Szikra u. 67.

ALFA ROMEO ALFETTA 150 LE-s, bordó, megkímélt, igen sok extrával, igényeseknek, reális áron eladó. Hegyi Péter, Szigetszentmiklós, Nap u. 38.

CITROËN 2CV6, alkatrészautóval, együtt vagy külön eladó. Bertha László, 3529 Miskolc, Klapka 36. Tel.: 46/360-342.

DKW Meisterklasse F8-as típusú 1938-as kiadású vászontetős, küllős kerekű, restaurálható állapotú veterán autót. Tihanyi Zoltán, 1038 Budapest, Bebó Károly u. 9. II/8.

FIAT TOPOLINÓT 1938-as üzemképes, jó állapotban, irányár: 290 ezer Ft, vagy elcserélhető autóra, motorra, műszaki dolgokra értékegyeztetéssel. Futó Levente, 6725 Szeged, Dobó u. 29. Tel.: 62/327-322.

FIAT COUPÉ SPORT 850/903 cm^3-es, 2 év műszakival, zöldkártyával, új rendszámmal, égszínkék metál, felújított, motorcserélt, megkímélt állapotban, fa sportkormánnyal, rádiós magnóval, extrákkal, eredeti olasz exkluziv 4 személyes „Bertone" karosszériás sportautó eladó, vagy cserélhető autóra, vagy készpénzre is. A kocsi elöl-hátul gyárilag 4 lámpás, elől nagyreflektoros, igen ritka változat. Igényesnek, gyűjtőnek is. 5 l/100 km-es kis fogyasztású. Színes fotót és leírást tudok küldeni. Malom Attila, 4700 Mátészalka, Hajdu u. 17.

FORD CAPRI I 1,5 literes, V4 sportkocsiritkaság eladó, vagy cserélhető: FIAT Spieder, FIAT Bertone (kétüléses, targa), Ford Cortina 35 éves veteránautó 25 ezer forintért eladó. Pompos Gyula, Vác, Árpád u. 61.

HONDA PRELUDE (kétajtós, kockalámpás, mechanikus váltós) Glolf (kétajtós, benzines), Renault 5 (kétajtós, benzines), VW Scirocco (kétajtós kupé) típusok valamelyikére. A cserék előnyben részesülnek, ehhez max. 1500 cm^3, min. 1 év műszaki és jó állapot szükséges. Ajánlatokat 7—17 h-ig: a 122-9097 vagy 18—20 h-ig a 271-8046-os telefonszámon. Farkas László.

FIAT 127-eshez motorháztetőt, generátort, indítómotort, gyújtáselosztót, rövid féltengelyt, gólyalábat, új szilentblokkot (trapézhoz) egyben, 800 Ft-ért. Hisz György, 1202 Budapest, Bácska u. 50.

LADA 2103 N/3-as versenyautó tartalék alkatrészekkel 150 ezer forintért eladó. Érdeklődni lehet hétvégeken: az 53/311-159-es telefonon.

LADA 2105 GR-N versenyautót sok alkatrésszel és VW Diesel Transporter mikrobuszt reális áron. Tel.: 84/340-582.

LADA első erősített komplett futómű féknyereggel, -tárcsával, kerékaggyal, hátsó erősített komplett híd sperrdiffivel, 130 LE-s 1600-as motor, Weber karburátor és egyéb Lada-alkatrészek eladók. Milus Zoltán, 1157 Bp., Erdőkerülő u. 2. Tel.: 271-9063.

MARUTI-hoz motort, váltót, első-hátsó futóművet és bontott alkatrészeit. Opel Kadett 1.3d első fényszórókat, bal hátsó lámpatestet, 4 sebességes váltót, első féltengelyeket, lengéscsillapítókat, kuplungszerkezetet, kuplungtárcsát, Ford Fiesta bontott

VOLÁNBUSZ
Járműtechnika Kft.

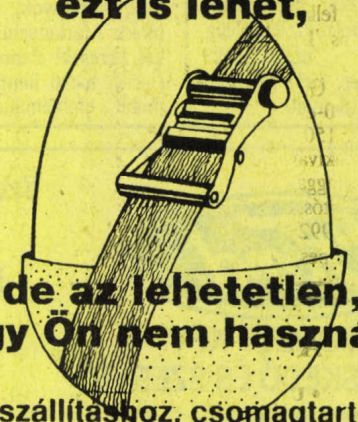
Több évtizedes gyakorlatunkkal állunk az
AUTÓBUSZ ÜZEMELTETŐK
rendelkezésére.

1139, Budapest, Béke tér 11. Levélcím: 1395 Budapest, Pf. 407.
Tel.: (36-1) 140-1930, Fax: (36-1) 140-1385, Telex: 22-7778.

Vállalunk:
— új karosszériagyártást, vezetőfülke-gyártást,
— karosszériafelújítást, -átalakítást,
— új (különleges) felépítmények egyedi tervezését és kivitelezését hazai és külföldi alvázra,
— kisáruszállító átalakítást utasszállításra,
— légkondicionáló, tachograf, retarder és ABS beépítését,
— fődarab- és alkatrész-felújítást, javítást, gyártást,
— teherméretű gumiabroncs újrafutózását, részjavítást, kerékszerelést, kiegyensúlyozást,
— vizsgára felkészítést, vizsgáztatást, tanusítást nemzetközi forgalomra is,
— környezetvédelmi vizsgálatot, tanusítást,
— használt és új autóbusz értékesítést.

Kínálunk:
— különböző korú használt autóbuszokat és felújított autóbuszokat lízingeléssel is,
— feújított és új fődarabokat, alkatrészeket,
— futózott és új gumiabroncsokkal.

RÖGZÍTŐHEVEDERREL
még
ezt is lehet,



de az lehetetlen,
hogy Ön nem használja.

Autószállításhoz, csomagtartóhoz, utánfutóhoz, nyitott és zárt felépítményű teherautókhoz rakomány rögzítésére: poliészter rögzítőhevederek.
EMPACK KFT
1117 Budapest, Budafoki út 111–113.
Telefon: 181-2481, 181-2588, 181-2923
Fax: 166-7543

alkatrészeit. Oltcit Clubhoz első fényszórókat, szamarához 3 db új hengerfejet. Továbbá karosszériajavítóknak 10 t hidraulikus nyomatókészülék tartozékaival. Steyr-Puch 500-as veteránhoz motor és váltó bontott alkatreszeit, valamint Dynastarter eladók. Pécsi Béla, 5900 Orosháza, Oláh István u. 50.

MAZDA 323-as, 1983-as 5 ajtóshoz ajtó- és oldalüvegeket, ablakemelő szerkezetet, gumikat, ajtókárpitot. Juhász Béla, Kékestető M. A. GY. Tel.: 37/367-031, 367-032.

MAZDA 626 (tojás) 5 ajtóshoz: 1 db bal hátsó sárvédő (új), 1 db bal hátsó nyúlvány (új), 1 db bal hátsó lámpa (használt), Lada 1200-hoz: 4 db acélfelni (új), 1 db acélfelni (használt), 1 db hűtő (új) és egyéb új és használt apró alakatrészek, Mitsubishi Galanthoz: 1 db használt hűtő, Mitsubishi Lancerhez 1 db generátor, BMW-hez: 4 db használt acélfelni négylyukú 14″, mérete: 5,5 × 14 ET 43 eladó. Faragó Zoltán, 3200 Gyöngyös, Zöldfa út 4. Tel.: 37/312-270/149 mellék, munkaidőben.

OPEL KADETT GSi 16V versenyautót, ralira felkészítve, alkatrészekkel. Kós István, tel.: 165-4680.

OPEL KADETT GSi, 2 ajtós, fehér színű, 1990-es évjáratú, 2.0i 16 szelepes, 150 LE-s motorral, 2 év műszakival, zöldkártyával, vonóhoroggal, illetve Nissan Sunny, 2 ajtós, sötétszürkemetál színű, 1992 évjáratú, 1.4 SLX 16 szelepes, 75 LE-s motorral, 2 év műszakival, zöldkártyával, a motorban 15 ezer km, sürgősen eladók. Tel.: 82/321-121, vagy 06/368-059. egész nap.

OPEL REKORD 1977-es, 1.9-es riasztóval. Műszaki 1994. áprilisig érvényes. Tel.: 218-2523, 17 h után.

PEUGEOT 405-ös csomagtértetőt, Renault 9- vagy 11-esre bal első sárvédőt, VW Passat kombihoz négy ajtót, Ford Sierrához három ajtót, Audi 80-as sebességváltót (5 fokozatú), bódés IZS-re spoilert, Romet Poni kismotort üzemképesen. Kínálok továbbá autóbuszra szerelhető poggyásztartót kompletten (akár felszerelve is). Tel.: 47/362-782.

PORSCHE 911 Carrera 2, 1984-es évjáratút, feketemetál színűt, 240 LE-s sportautót. Ár megegyezés szerint. Kérésre fényképes levelet küldök. Szép Imre, 6400 Kiskunhalas, Árpád u 3. Tel.: 77/321-267, 18 h után.

SKODA 1000 MB 1966-os évjáratút, rendszám és műszaki nélkül, jó motorral, üzemképes állapotban. Kínálok még olcsón 1968-as évjáratú, ugyanilyen típusú gépkocsit forgalmi nélkül, rossz motorral, üzemképtelen. Érdeklődni hétköznap 16 óra után vagy szombat-vasárnap egész nap. Nagy Gábor, 9135 Rábaszentmihály, Kis u. 5.

SKODA FELICIA-t, 1959-es kiadásút, 1995 júliusig érvényes műszakival. Eladó továbbá Skoda Felicia-hengerfej szelepekkel, eredeti 68-as átmérőjű hengerfejtömítés, fényszóró kerettel, új csúcsos hátsó lámpa, dísztárcsák, — kilométeróra — spirál, első irányjelző, egyéb alkatrészek. Kínálok kitűnő állapotú Skoda 1203-as karosszériát, jó állapotú motort sebességváltóval, alkatrészeket, üvegeket. Nagy Attila, 4032 Debrecen, Mikszáth u. 69. IV. 15.

SKODA OCTAVIA-, illetve Felicia- és 1966-os púpos Wartburg-alkatrészek bontásból eladók (Wartburg egyben is 12 ezer Ft-ért), pl.: szélvédők, hengerfej-, karburátor, főtengely, futómu, váltó, generátor stb. utánvéttel is. Tel.: 94/326-176, Galambos Attila.

SKODA OCTAVIA-motor, -váltó, első-hátsó híd, szélvédő üvegek, gumik, tömítések eladók. Tel.: 56/379-978.

VAZ-hoz kínálok jó állapotú motort tartozékaival együtt, 2 db új kardánt (8000 Ft), 4 db fédert (6000 Ft). Továbbá lengéscsillapítókat (újak), az egészet 20 ezer Ft-ért. Dauda József, 5900 Orosháza, Péter Pál u. 18.

VOLVO 122 S, Amazon gépkocsihoz különböző eredeti alkatérszeket. Ugyanitt kínálok két db Michelin gumiabroncsot. Telefon: 156-1916, 8—10 h között, vagy 20 h után.

WARTBURG 312, 1966-os évjáratú, 100 százalékig eredeti, 1995. szeptemberig vizsgázott, 63 ezer km-t futott. Irányár: 120 ezer Ft. Hümpfner Miklós, 1163 Bp., Thököly u. 35. Tel.: 164-7984.

MOTORKERÉKPÁR

ARDIE 500 cm³-es oldalkocsival, 1937-es évjáratú, kompletten, de nem üzemképes (négyütemű), DKW 350 cm³-es évjáratú, komlett, nem üzemképes, Triumph 200 cm³-es üzemképes, 1937-es évjáratú, Sachs, 150 cm³-es, 1951-es, komplett nem üzemképes, Zündapp 200 cm³-es évjáratú komplett, szétszedett állapotban eladó. Továbbá Simson 250 cm³, nem üzemképes, Ariel 500 cm³-es 1927-es, hiányos (kormány, lámpafej hiányzik) motor és váltó komplett, négyütemű, D-Csepel 125 cm³-es, 1955-ös, üzemképes, 1955-ös, üzemképes. Danuvia 125 cm³-es, 1960-as, üzemképes, ezenkívül 500 cm³-es BSA-motorblokk, váltóval, gyújtással és különböző alkatrészek (T5 Pannónia-blokk) eladók. Bencze Zoltán, Dunakeszi, Könyves Kálmán u. 10. Érdeklődni lehet előzetes telefonhívás után. Tel.: 17 óra után, 27/343-909.

BERVA 1938-as évjáratú, nosztalgia besorolású, jó állapotban lévő, működőképes segédmotorkerékpár gyűjtőnek vagy érdeklődőnek eladó. Vadadi Levente, 6723 Szeged, Tarjánszéle u. 2/A. Tel.: 62/479-461.

CZ 175 cm³-es, 1967-es évjáratú motorkerékpár alkatrészeket (váz, tank, henger), MZ- és ETZ-hez sok új alkatrész és tartozékokat, valamint Csepel-, és Danuvia-alkatrészeket jó és használt állapotban. Tel.: 59/322-211. Oros István, 5310 Kisújszállás, Muskátli út 8.

ETZ 150 (89-es, 95-ig műszaki), jó állapotban, Krözer sisak, kipufogó, garanciális akkumulá-

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

W worldwide
V vehicle
S supplies

AUTOMOBILE SUPPLIERS

• USA/EUROPEAN/JAPANESE SPECIFICATION
• NEW/USED/TAX FREE
• SINGLE/BULK ORDERS
• 12 YEARS EXPERIENCE
• FOR CATALOGUE OR REQUIREMENTS CONTACT:

WORLDWIDE VEHICLE SUPPLIES

TEL.: (44) 071 255 2655
FAX: (44) 071 580 4729
SUITE 401, 302 REGENT STREET,
LONDON, WIR



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

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

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

AUTÓALKATRÉSZ NAGY- ÉS KISKERESKEDELEM

MIDISIT KKT.

Mikrobuszokba ülésgyártás, beszerelés!

Három típusú utasülés közül választhat rendkívül kedvező áron. Ford Transit típusú gépkocsikba azonnal, egyéb típusú mikrobuszoka rövid határidőre vállalunk ülésbeszerelést.

Vállalunk továbbá utólagos üvegbevágást, igény szerint belső kárpitozást, szigetelést.

MIDISIT KKT.

Mór, Deák Ferenc üzletsor (Autósbolt)
Műhely: Mór, Major u. 3.
Tel.: 06(60) 390-693.

NIKKO KFT.

teljes körű
alkatrészellátást biztosít

FIAT LANCIA

ALFA ROMEO
minden típusához

FIAT LUBRIFICANTI
gyári olajok forgalmazása

1103 Budapest
Kőér u. 3/a.
Tel./fax:
157-2976
Nyitva tartás:
hétköznap 8-16
óráig

KÁRÁSZY CÉG
alapítva: 1872

BOGE
BILSTEIN
Lengéscsillapítók

Spirálrugók, gázrugók, 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.
Viszonteladóknak 10-20% kedvezmény!

AUTÓMOSÓK:
kompresszor, gőzborotva, magasnyomású zsírzó, magasnyomású mosó nagyjavítása, javítása és karbantartása.
AUTÓSZERELŐK:
krokodilemelők és levegőgépek javítása.
GUMISZERELŐK:
centrírozógép és gumiszerelő 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

OPEL GM

BELVÁROSI AUTÓCENTRUM Kft.
OPEL MÁRKAKERESKEDÉS:

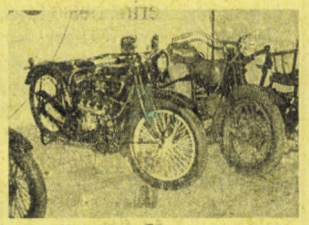
1052 Budapest,
Aranykéz u. 4—8.
Tel./fax: 117-8999

MÁRKASZERVIZ:

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

tor. Ára: 34 ezer Ft. Wargha Balázs, 4032 Debrecen, Böszörményi u. 88.

HENDERSON FOUR 1925-ös, négyhengeres modellt, gyári új alkatrészekkel, százszázalékosan restaurálva. Ára: 42 ezer SFR. Peter Wieg, Peter-Osch-Str. 25. CH-4059. Tel.: 41-61-354-458.



HONDA MTX kifogástalan állapotban, olcsón eladó. Farkas Sándor, 6600 Szentes, Bacsó Béla 19/B. Tel.: 63/311-516.

HONDA CR 250-es, 1992-es évjáratú krosszmotort. 5000 Szolnok, József A. út 27. VI. 35. Tel.: 56/342-756.

HONDA CB 750-es motorkerékpár sürgősen eladó. Gyula, Derkovits köz 1. Tel.: 66/463-439.

HONDA CBR 1000 F típusú, 140 LE-s, 1991-es évjáratú, friss műszakival eladó, vagy kisebb motorra, nyugati autóra cserélném, 5 éves korig, értékegyezte

Minden típusú nyugati autó féltengely- és hengerfej-felújítása— garanciával. Cím: Budapest XVI., Lucernás u. 15.

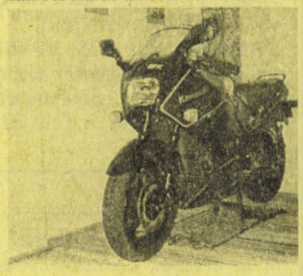
CAR-MEN BT.

Tel.: 252-7700/303 m.

téssel. Tel.: 60/310-998, Csetneki.

JAWA 250-es, 1969-es évjáratú, 100 százalékig eredeti, 1994. szeptemberig vizsgázott, új rendszámmal eladó. Irányár: 15 ezer Ft. Hümpfner Miklós, 1163 Bp., Thököly u. 35. Tel.: 164-7984.

KAWASAKI GPX 750 R, 1988-as évjáratú, fekete-antracitmetál 4—1 (Cobra3) kipufogóval, kifogástalan, újszerű állapotban eladó. Komárcsevics László, 6500 Baja, Kinizsi P. u. 35. Telefon: 73/321-662, Slezák Áronnál az esti órákban.



KAWASAKI KL 250-est, 40 ezer km-rel, jó állapotban, 1979-es évjáratút. Ára: 60 ezer Ft. Továbbá ETZ 250-est, üzemképtelen, alkatrésznek, forgalmival, tartalék hengerrel. Ára: 15 ezer Ft. Csere is érdekel, ETZ 250-es, maximum 30 ezer Ft-ig. Hegedűs Attila, 2030 Érd, IV. ker., Szalonka út 36.

MZ ESI 75/2 1972-es évjáratú motorkerékpár nagyon jó állapotban, 1995. 06. 15-ig érvényes műszakival eladó. Irányár: 20 ezer Ft. Sándor József, Zalaszentgrót, Aranyody út 17.

MZ ETZ 251-es krosszmotor, tárcsafékkel, új akkumulátorral, friss fényezéssel, valamint sok alkatrésszel és 1 db tartalék vázzal. Némedi András, 2133 Sződliget, Nyárfa köz 3. Tel.: 27/352-326.

MZ TS 250 ETZ-blokkos, jó állapotban lévő, műszakival rendelkező motorkerékpárt 20 ezer Ft-ért. Illetve elcserélhető idősebb, de jó állapotban lévő 12V-os Trabant gépkocsira, értékegyeztetéssel. Horváth László, 4138 Komádi, Kiserdő u. 19.

O. Z. ralifelnit 6,5 × 15-ös, 4 lyukas, 100-as körosztóval. Kós István. Tel.: 165-4680.

ROKKANTKOCSI, Komar-motorral ellátott, háromkerekű, jó állapotban eladó. Irányár: 30 ezer Ft. Marosi László, 5000 Szolnok, Kedves sor 3. Tel.: 56/344-666.

SUZUKI GT 380 cm^3-es, 3 hengeres, 2 ütemű blokk alkatrésznek 1000 forintért, Motesa Triál 348 gyári tankülés, sárvédő műanyagból, használt, egyben 6000 forintért, 2,15—17 DID alulkerék XL 250-re, használt, jó állapotban 4000 forintért és küllők eladók. Továbbá

ZEUS INTERNATIONAL LTD.

PARTS & SERVICE

Alkatrészekben gazdag boldog új évet kíván Magyarország első

AUTÓVILLAMOSÁGI ÁRUHÁZA

ZEUS INTERNATIONAL KFT

Budapest, XIV. ker.

Zalán u. 23.

Tel.: 252-4892

krossz CZ 516 új váz 5000 forintért, használt 34-es Jikov 2000 forintért, Stilmotor 54-es krosszhadrág, keveset használt, 4000 forintért, MZ TS 250, MZ TS 250/1 blokk, karbival, dinamóval 5000 forintért, ill. 6000 forintért. MB-8 hűtő, DT-80-125 MTX 125-200 hűtő 4000 forintért, ill. 5000 forintért használtak, jók. Egyeztetés levélben. Czövek, 3261 Abasár, Petőfi 43.

SUZUKI GS 650 G típusú motorkerékpárt, 82-es kiadásút, teljesen felújítva, újrafestve (fekete), friss műszakival. Tel.: 68/312-018, Tóth.

SUZUKI GS 500 E típusú motorkerékpárt kifogástalan állapotban, esetleg személygépkocsit beszámítok. Farkas Sándor, 6600 Szentes, Bacsó Béla u. 19/B. Tel.: 63/311-516.

SUZUKI TS 80-as segédmotort, irányár: 55 ezer Ft. Zündapp 750-eshez újszerű, hibátlan 2 db ülést. Csepel 250-est szétszedett állapotban. DKW 125-ös blokkot. Marhabőrből készült motorosöltönyt. Csepel 125 és Pannónia TS-P10-es alkatrészeket. Juhász Béla, Kékestető M. A. GY. Tel.: 37/367-031, 367-032.

SUZUKI GS 500 E-t, 91-es évjáratút, 20 ezer km-rel, kifogás-

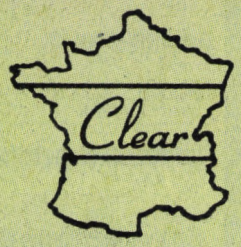
WOLF-ART BT

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

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

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

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



a biztonságos látás

prima

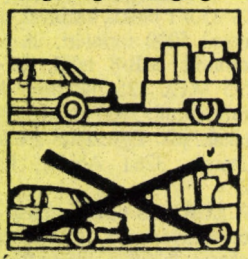
Szinte hihetetlen, de igaz, ha Ön autója szélvédőjét és lámpáját termékünkkel kezeli, nagyban megnő az Ön biztonsága. A folyadék olyan felületet képez az üvegen, amin nincs esélye a víznek. A lefagyott ablak másé, és Ön a szakadó esőben azon töri a fejét, hogy a többiek miért használják az ablaktörlőt.

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

LADA, VOLVO gépkocsijának hátsó tekercsrugóiba szereltessen segédrugóként légrugót



így
— csökken a gépkocsi kisodródási veszélye,
— javul a kanyarstabilitás,
— növekszik a lengéscsillapítók és a tekercsrugók élettartama,
— a sárvédő nem éri a földet.

Vidékre utánvéttel is szállítunk.

A légrugók beszerelését a Közlekedési Főfelügyelet engedélyezte.

Ugyanitt személygépkocsi-gumiabroncs szerelése, javítása, értékesítése.

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

KIPUFOGÓ
szakszerviz A—Z-ig raktárról kerekedőknek és szerelőknek is.

LOPÁSGÁTLÓ
a Koppány-kormánybilincs, vághatatlan és látható védelem

FELSZERELÉS
sportkormányok, kipufogódíszvégek, fa- és bőrgombok, ablaktörlők, teleszkópos vonórúd stb.

NAGYKER. RAKTÁR
KISKER. ÜZLET

KOPPÁNY

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

ELŐNYÖS
vásárlóknak

JUTÁNYOS

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

Március 5.: Békéscsaba, Füzesabony, Jászberény, Komló, Marcali, Siófok-Balatonkiliti.
Március 6: Békéscsaba, Debrecen, Gyöngyös, Győr, Hódmezővásárhely, Kapuvár, Körmend, Miskolc, Lajosmizse, Pécs, Siófok-Balatonkiliti Szentes, Tiszakécske, Törökszentmiklós.
Március 12: Siófok-Balatonkiliti.
Március 13: Baja, Békéscsaba, Békésszentandrás, Debrecen, Hatvan, Hódmezővásárhely Jászárokszállás, Kunhegyes, Miskolc, Mosonmagyaróvár, Nagykőrös, Pécs, Siófok-Balatonkiliti, Szombathely, Tiszafüred, Zalaegerszeg.

talan állapotban. Racskó Gyula, 3300 Eger, Patakpart u. 3. Tel.: 36/321-219.

YAMAHA XV535 chopper igényesnek eladó. ETZ 251, 3 éves, 50 ezerért, vagy choppert beszámítok (sérülten is). Tel.: 66/324-278.

YAMAHA 125 cm^3-es országúti, 1981-es évjáratú, kevés kmrel eladó. Irányár: 50 ezer Ft. Berkes Zoltán, 8257 Badacsonyörs, Arborétum út 35.

YAMAHA YZ 250 YVPS kipufogószelepes krosszmotor eladó. 1984-es évjáratú, fekete, vízhűtéses, 5 sebességű 50 LE-s. Versenyen nem ment, hobbiként használták. Motorcsere is érdekel. Ára: 90 ezer Ft. Homoki László, 1134 Bp., Gidófalvy L. u. 21. X/3. Tel.: 120-7651.

YAMAHA RD 125 YPVS-t sérült tankkal és műszaki nélkül. Érdeklődni lehet: Székesfehérvár, Régi Csóri út 5. Tel.: 22/320-026.

VEGYES

SOKFÉLE autóprospektust a 80-as évekből, kedvezményesen és egy 1/18-as, piros Lamborghini Diablo autómodellt, amelyen minden nyitható, működő kormányzás, lengéscsillapítás stb. Kifogástalan állapotban dobozával együtt, ugyanitt egy 1/24-es bordómetál Tamiya Mercedes-Benz 600 SEL modellt. Nagy Sándor, 9024 Győr, Szigethy A. út 43. Tel.: 96/427-751.

MOTOROSRUHÁT valódi bőrből, piros-fekete-fehér színben, (méret kb. 185 cm magas és 80—83 kg-os szemmélyre) és egy Sidi motoroscsizmát, 42-es méretűt kínálok. Horváth Csaba, 7400 Kaposvár, Berzsenyi u. 8. III. 21. Tel.: 82/321-173 (8—16 h-ig).

TUNINGLEÍRÁST darabonként 300 Ft és 100 Ft postaköltségért az alábbi járművekhez: Lada, Trabant, Simson, MZ, ETZ, Jawa. Gyenes György, 4300 Nyírbátor, Vasvári Pál u. 4.

LIENER GYÖRGY: Autótípusok című könyveit (1961, 1964 és 1971-es kiadások). Továbbá sok új alkatrészt: Wartburg 353-hoz (kétütemű), Skoda 120 L-hez, régi fecskefarkú Moszkvicshoz, CZ Jawa 350-hez, Simson SN 50-hez, Volkswagen Bogár 1300-ashoz a bolti árnál sokkal olcsóbban és egy új, 28-as Csepel női kerékpárt. Tel.: 53/352-374.

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

IKARUS versenyautó-szállító lakóbusz hűtőszekrénnyel, gázrezsóval, hideg-meleg vizes mosogatóval, zuhanyozóval és egyéb extrákkal felszerelve, lejárt műszakival eladó. Teherjogosítvánnyal vezethető. Felújításra szorul. Szíjj Csaba. Fax: 34/384-412.

AUTÓPIAC és az Autó Extra összes számát, valamint az Autó Magazin számos példányát. Tel.: 135-9634, Takáts Jenő.

VETERÁN autó-motor felújításához felajánlom segítségemet. Tel.: 47/362-782.

CSERE

NYUGATI AUTÓRA cserélném a biai halastóhoz közel lévő telkemet, víz, villany van, sürgős, minden megoldás érdekel. Pálfi Attila, 2030 Érd, Aranyos út 53.

TOYOTA CELICA 2000 GT, 85-ös évjáratú kocsimat 1995. májusig érvényes műszakival eladnám, vagy elcserélném 2105 N-es Ladára. Érdeklődni munkaidőben, tel.: 96/319-287, Kovács Péter.

OPEL REKORD 1.9, 1977-es évjáratú kocsimat, 1994. áprilisig érvényes műszakival és riasztóval, elcserélném VW Bogárra. Telefon: 218-2523, 17 h után.

HASZNÁLT MOTORKERÉKPÁROK

150 EZER FORINT ALATT

Yamaha Mint	0	25	Motor City
Honda Eve Pax	0	27	Motor City
Malaguti 50	0	49	Motorrad
Kawasaki KE 125	83	60	Szavu
Kawasaki KL 250	83	60	Szavu
Yamaha DT 50 (w)	89	65	Motor City
Yamaha XT 250	85	80	Szavu
Honda CB 250	83	90	Szavu
Kawasaki AR 50	89	90	Motor City
Suzuki TS 50 Hustler	89	100	Motor City
Suzuki TS 50 Hustler	89	108	Motor City
Honda CB 400	83	120	Szavu
Suzuki Address 50	92	120	Motorrad
Honda MTX 50 (w)	90	121	Motor City
Honda CB 250 C	86	130	Szavu
Honda CB 250 N	89	135	Motorrad
Honda CB 650	80	140	Motorrad
Hodna VT 250 F	85	140	Motor City
Kawasaki GPZ 550	84	148	Motorrad

150 EZER ÉS 300 EZER FORINT KÖZÖTT

Honda VF 500	85	150	Szavu
Honda VF 750 F	85	170	Szavu
Honda XL 500 R	85	170	Szavu
Honda XL 250 R	88	170	Szavu
Yamaha XT 550	85	170	Szavu
Kawasaki EL 250	89	170	Motorrad
Suzuki GSX 400 FW	84	180	Motor City
Honda VF 750 F	84	180	Motor City
Honda VF 750	84	190	Szavu
Honda NS 250 R	89	190	Szavu
Honda VF 750 F	83	198	Motorrad
Honda XL 600 R	87	200	Szavu
Kawasaki GPZ 600 R	86	200	Szavu
Kawasaki Eliminator	88	210	Szavu
Suzuki GSXR 250	88	210	Motor City
Aprilia 125	91	220	Szavu
Yamaha XY 600	87	225	Motorrad
Suzuki DR 600	87	230	Motorrad
Honda CBR 250 R	91	250	Motor City
Honda CBR 250	91	260	Motor City
Suzuki GSXR 400	87	260	Motor City
Suzuki GSX 1100	88	280	Szavu
Suzuki GSXR 1100	89	280	Motorrad
Suzuki DR 800 Big	91	280	Motorrad
Yamaha FZR 400	89	280	Motor City
Honda VFR 400 R	86	286	Motor City
Yamaha TT 600	91	290	Motorrad
Kawasaki GPX 750 R	88	290	Motorrad
Suzuki GSXR 750	87	298	Motorrad
Honda VFR 400	90	300	Szavu

300 EZER FORINT FELETT

Honda NTV 400 Bross	90	310	Motor City
Kawasaki ZX 10	89	320	Motorrad
Yamaha Radian 600	90	320	Motor City
Yamaha FJ 1200	86	340	Szavu
Yamaha FJ 1200	87	340	Szavu
Suzuki VFR 750	86	350	Motorrad
Honda VFR 750	86	350	Motorrad
Honda XR 600 R	93	370	Motorrad
Kawasaki ZZR 500	91	380	Szavu
Suzuki GSX 1100 F	91	390	Motorrad
Yamaha FZX 750	91	390	Motorrad
Honda VF 1000 R	84	400	Motor City
Suzuki GSXR 1100	90	460	Motorrad
Kawasaki ZXR 750	92	595	Motorrad
Honda CBR 1000	92	630	Szavu
Vance & Hines FZR 600	92	690	Motorrad
Suzuki GSXR 750 W	93	750	Motorrad
Yamaha YZR 750 R	93	850	Motorrad
Honda CBR 1000 F	93	850	Motorrad
Honda CBR 900 RR	93	860	Motorrad

Az összeállításban szereplő kereskedések címe:
Motor City: Budapest XVII., Pesti út 275.
Motorrad: Budapest XX., Nagykőrösi út 25.
Szavu Motorcenter: 2030 Érd, Bethlen G. u. 37.

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

Az árak 30 %-os kedvezményt tartalmaznak.

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

HASZNÁLT HASZONGÉPJÁRMŰVEK

Izs	86	50*	Uniker West
Barkas (dobozos)	83	75	Két Gólya
Nysa	85	75	Két Gólya
Zuk	85	75	Két Gólya
HL 60—02 fix pókocsi 6t-s	89	100*	Uniker West
Barkas (ponyvás)	83	120	Két Gólya
Avia (dobozos)	77	150	Két Gólya
Barkas (zárt)	89	200	Két Gólya
IFA W 50 LA/K billenő platós	88	220*	Uniker West
GEK Aero lakókocsi	88	220	Két Gólya
IFA W L/SP fix platós	89	250*	Uniker West
VW Golf 1.5 D	80	250*	Berma Profil
VW Busz	81	300	Két Gólya
IFA W 50 L/SP fix platós	90	310*	Uniker West
IFA W 50 2/SP platós, ponyvás	84	480*	Berma Profil
Adria Caraván lakókocsi	85	540	Két Gólya
IFA bútorszállító szerelvény	88	550*	Uniker West
Ford Escort 1.6 D	87	570*	Berma Profil
VW Transporter zárt	83	600*	Berma Profil
IFA L 60 4 × 2 fix platós	90	610*	Uniker West
Renault Express D	88	645*	Berma Profil
IFA bútorszállító szerelvény	89	650*	Uniker West
VW Transporter 1.6 D körbeüvegezett	86	740*	Berma Profil
Mercedes 207 D zárt	81	760*	Berma Profil
Mercedes L 508 DG zárt	81	800*	Berma Profil
Renaut Trafic zárt, magasított	86	890*	Berma Profil
FIAT Ducato 2.5 D dobozos	86	940*	Berma Profil
Mercedes 608 D dobozos	84	970*	Berma Profil
Renault T35 D Master zárt	86	980*	Berma Profil
Mercedes 407 D magasított	88	1150*	Berma Profil
Mercedes 307 zárt, magasított hidraulikus emelőfallal	84	1150*	Berma Profil
Mercedes 608 D dupla kabinos, billenő platós	82	1150*	Berma Profil
Mercedes 100 2.4 D zárt	88	1150*	Berma Profil
Renault Master 35 D	90	1180*	Uniker West
Mercedes 307 D (zárt, magasított)	89	1200*	Uniker West
Iveco 35-8 zárt, 6 személyes	88	1250*	Berma Profil
VW LT 40 2.4 D zárt	90	1439*	Porsche I.
VW Transporter D	91	1440*	Uniker West
DAF 3300 nyergès vontató	85	1500*	Berma Profil
FIAT Ducato Sup dupla kabinos, ponyvás	88	1550*	Berma Profil
Mitsubishi L-300 (új, gar.)	93	1635*	Uniker West
DAF VA 435 EN 2.5 D dobozos, hidraulikus rakodófallal	89	1580*	Berma Profil
DAF VH 435 ET TIR vonóhoroggal	91	1680*	Berma Profil
VW Transporter 1.9 D hosszított platós, ponyvás	92	1750	Porsche I.
Spitzer cementszállító félpót 3,3 m^3	83	1800*	T & H BT.
DAF VHB 435 16 személyes busz	91	1890*	Berma Profil
VW Transporter 2.4 D zárt, dobozos	92	1898	Porsche I.
Robur LD 3004 (Deutz-motorral)	91	1900*	T & H Bt.
Nissan Patrol	92	1900*	Capitol
Liaz 110.551 nyerges vontató	91	2000*	T & H Bt.
Mercedes 310 D zárt	91	2080*	Porsche I.
Kamaz 53212 turbós, fix (új, gar.)	93	2240*	Uniker West
MAN nyerges vontató	86	2300*	T & H Bt.
Mercedes 24 személyes busz	83	2415	Capitol

MAN

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

AmeriCar-Service Kft.
Amerikai Autók Szakszervize

USA-autók javítása
GM
FORD
CHRYSLER
JEEP

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

Autómata váltók
és légkondicionáló berendezések javítása.
EREDETI USA-ALKATRÉSZEK

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

teljes körű javítás szervizmunkák.

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

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

Az összeállításban szereplő kereskedések címe:
Capitol Kft.: 1202 Budapest, Nagykőrösi út 129.
Két Gólya Bt.: Budapest XVI., Csömöri út 158.
Uniker West: 1194 Budapest, Nagykőrösi út 162.
Porsche Interautó: Budapest XIV., Egressy út 35—51.
T & H Bt.: Telefon: 141-3022.
Berma Profil: 1154 Budapest, Gábor Áron u. 142.

A csillaggal jelölt árak áfa nélküli nettó árak.

Nyugati minőség keleti áron!

MADE IN SLOVÁKIA

MATADOR®

TYRE FOR YOUR CAR



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

EXPORT KONSZIGNÁCIÓRÓL

KLÍMA IPARI CENTRUM RT.

Diavia
auto air conditioners

Kényelmes és biztonságos vezetés minden évszakban

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

Eberspächer

Teremtsen megfelelő hőmérsékletet járművében, mielőtt elindul

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

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

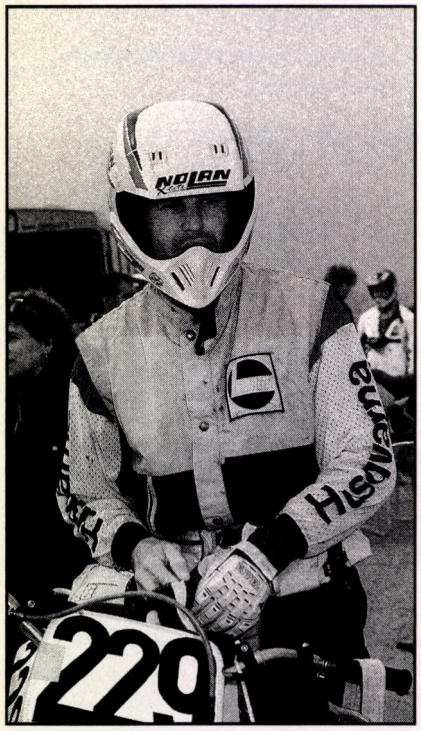


MI ÚJSÁG, MOTOROSOK?

HÍREK, INFORMÁCIÓK ÉS SZTORIK A SZEZON ELŐTT

Körülnéztünk a színfalak mögött, mit csinálnak motorosaink ilyenkor, télvíz idején. A vélemények egybehangzóan azt állítják, hogy ez az időszak, az úgynevezett „uborkaszezon" a legkínosabb. Pihenés, család, munka, majd fárasztó tréningek, egyszóval minden, ami természetes, csak a verseny nem akaródzik közeledni.

– A Széchenyibe vagy a Tabánba járunk erőt gyűjteni – mondja az endurósok közül legkönnyebben elérhető *Nádor Attila*, majd rögtön hozzáteszi, hogy iszonyúan bekeményít az idén.



Nádor Attila: – Vissza kell szereznem Weichenbergertől a bajnoki trófeát

– A tavalyi bajnokságot rettenetesen elkalkuláltuk. Szinte egyik versenyen sem vettük komolyan az osztrákokat, s nekem is ez lett a vesztem. Jól van, jöjjenek csak, nem kell velük foglalkozni, utazzuk a magunk tempóját és kész.

– *Szóval urasra vettétek a figurát?*

– Tulajdonképpen igen. Belülről úgy tűnt, nincs nagy baj, aztán a végén éppen egy osztrák fiú örülhetett a magyar bajnoki címnek.

– *A csorba kiköszörüléséhez csak egy dolog, hogy vasemberként készülsz. Hogy próbálod mindezt elfelejteni, sőt sokkal inkább elfelejtetni?*

– Első lépésként vásároltam egy új 600-as KTM-et, ugyanis ez az egyik legfontosabb feltétele a jó szereplésnek. Aztán meg pénzt kell keresni, mert a szponzorok nagylelkűségére nem várhatok.

– *Ennyire sürgős?*

– Az idő megy, pénzre mindig szükség van, s a motorsportot egyelőre nem tartják fontosnak a reklámpénzek felelősei, tisztelet a kivételnek. Kibéreltünk egy autójavító műhelyt, és most szeretnénk saját igényeink szerint átalakítani.

– *Autószerelésben a jövő?*

– Valami különlegesen jót szeretnék létrehozni. Minden valószínűség szerint VW Golfokkal foglalkozom majd, persze nem ilyen egyszerű a dolog. Jó szakszervizt működtetni óriási munka, de úgy gondolom, ha híre megy a szolgáltatásnak, megtérül a fáradozás. Van tennivaló elég, de az a legfontosabb, hogy visszahódítsam a bajnoki címet, meg aztán a hatnapos. Arra külön készülök.

A képlet nem sokat változik, továbbra sincs pénz a motorozásban, sőt még igazság se nagyon, legalábbis ezt hámozom ki a Borsodi Építők Volán SC reménységének szavaiból. *Bencze Zsolt* huszonegy éves, és még mindig tanuló, mármint az iskolában.

– Érettségi után autószerelő suliba jelentkeztem, most azt nyüstölöm. Ilyenkor télen tulajdonképpen nyaralok. Nincs verseny, nincs utazás – ami persze nem jó –, marad a pihenés, jut elég idő a menyasszonyomra is.

Az élet napos oldala. Bencze verseny után, díjakkal kezében



– *Nem örül neki, hogy a nyári hónapokban úton vagy?*

– Egyáltalán nem. Néha van morgolódás, de most minden rendben. Suli után vagy hétvégén elmegyünk ide-oda, néha nagymamámékhoz, tehát meglehetősen békésen zajlik az élet. Közben már edzegetek is, minden másnap futás, otthon egy kis súlyzózás, sőt már motort is vettem.

– *Akkor, gondolom, nincs ok panaszra.*

– Még mielőtt bárki azt hinné, hogy nagy pénzekkel rendelkezem, elmondom, hogy mindez csak kölcsönből jött össze. Anyu vett fel kétszázezret és ebből tudtam motorhoz jutni. Erre a gépre is ráférne a felújítás, de az meg a másik kétszázezer lenne. Remélem, *Kocsó Anti* majd segít a jó alkatrészek beszerzésében, de még pénzt kell keresni az egészhez.

– *Tavaly tizenegyedik lettél az év végi elszámolásnál. Mi várható idén?*

– De jó lenne, ha erre valaki tudna válaszolni! Ha minden igaz, akkor a junior vb selejtezőkkel kezdem az idényt Németországban. Remélem, ott jól megy majd, és bejutok a gyulai csoportba. Nagy cél az év végi nyolcba kerülni, mert ezekre az emberekre figyelnek a külföldiek, és lehet ügyeskedni a ligaszerződésekért.

– *Ez mit takar?*

– Hát így valamely külföldi bajnokságban lehet szerepelni, jó motorral és persze megfelelő körülmények közt.

– *Szóval itthon nem felel meg az egyesületi háttér?*

– Nem erről van szó! Itt is megteszik a tőlük telhetőt, de nincs pénz ebben az egészben. Azért jó a ligaszerződés, mert lehet vele keresni. Mindenkit érdekel a pénz, hát még ha motorozhat is mellette.

Sok sikert, kéz-lábtörést, tehát a szokásos elköszönési ceremónia. Zsolt búcsúzóul halkan kérdezi:

– Nem tudod, milyen céget lenne érdemes felkeresni szponzor ügyben?

Ötlet nincs, remény van.



Krosszozóéknál egész más a helyzet. A pályák istenadta lehetőségeinek köszönhetően egész évben szabad a vásár.

– Mi nem nagyon pihenünk. Kétnaponta edzés van, de még dolgozni is kell – mondja a tavalyi 250-es bajnokság ezüstérmese, *Soóky Zsolt.*

– *Így könnyű, látom, új motorjaid vannak.*

Hogy az örömtől is lesz e repkedés, az a bajnokságban kiderül

– Hál' istennek összejött. Ebben van családi pénz is, de a támogatást nagyrészt a HPSE adta.

Zsolt repked, porol, majd hirtelen visszajön hozzánk.

– Meghúzódott a derekam az egyik ugratásnál. Nem baj, talán jégkorongozás közben helyrejön.

– *Akkor te a jég hátán is?*

– Szeretek korcsolyázni. Néha elmegyünk a városligeti műjégre a barátnőmmel, de inkább a haverokkal korongozunk itt a gyáli tavon. Szórakozás is, mozgunk is, és a hangulat is jó, csak a térdemre kell vigyázni.

– *Még mindig sérült vagy?*

– Egyfolytában. Mivel nincs térdkeresztszalagom egy korábbi bukásnak köszönhetően, speciális protézist kell hordanom. Amerikában gyártják pontosan erre a tipikus krosszbajra. Szinte mindig a lábamon kell legyen, ha nem akarok tovább sérülni.

Ismét motorra ül, és bekísér a lakásukhoz. Édesapja fogad minket, Zsolt pedig szól, hogy el kell ugrania valahová. Krosszruhában és két csinos lány kíséretében elsöpör egy FIAT Tipóval.

– *Ez az ő autója?*

– Igen. Zsoltnak van egy autójavító műhelye két alkalmazottal, (Megjegyzem, járványszerű az autószerelési hullám a motorosok körében.) Ott kemény munka folyik, és most töri a fejét egy ABC megnyitásán is.

– *Így azért könnyű helyzetben van.*

– Megdolgozik érte, nem sajnálom tőle a jólétet.

Soóky László gyorsan megmutatja a család másik üzletét, majd rögtön a bécsi teremkrosszra terelődik a szó.

– Osztrák színekben indul a fiam *Auner* úr csapatában a Castrol támogatottjaként. Nem nagyon szereti a faborítású pályát, de most rettenetesen elszánt, és az új motor is megérkezett. Aztán majd itthon kell produkálni, hiszen a bajnokság mindennél fontosabb.

A gyorsaságisoknál húzódik leghosszabbra a téli pihenő. Egyetlen igazán erre a célra alkalmas pályánk – a Hungaroring – márciusban nyitja kapuit, de sokan még ekkor sem tudnak kezdeni. Hol motorhiány, hol pedig a munka szól közbe egyeseknek. *Csősz Attila,* a speciál 125 ezüstérmese mindenesetre lelkes, és mindjárt köszöni is a lapunkban megjelent apróhirdetést, ugyanis ennek alapján tudta eladni tréningmotorját.

– Egy alföldi srác jelentkezett, és egyből el is vitte a Hondát.

– *Akkor mivel fogsz menni?*

– Ez nem a pályagép volt, hanem egy használt krosszmotor, még Linninger Patricktól vettem edzegetni, kondizni, de most kellett a pénz.

MI ÚJSÁG, MOTOROSOK?

– *Mi van a másikkal?*

– Egyelőre még megvan, remélem, lesz rá jelentkező. Tárgyalunk az olasz Aprilia-gyárral egy új modellről, de az majdnem ötvenezer márka. Lehet, hogy Yamaha lesz a végén, most még nem tudom. Van egy nagyszerű dolog, tudod, a TSO.

– *Micsoda?*

– Hát a Technikai Sportok Olimpiája Alapítvány segít céljaim elérésében. Új dolog, remélem, sokan megszeretik a gondolatot, és csatlakoznak ehhez az egészhez.

– *Milyen lesz a bajnoki étlap?*

– Magyar bajnokság, no meg a nívósabb külföldi futamok. tavaly hatodik lettem a schleizi versenyen, ott, ahol mindig százezer néző tolong. Meglátjuk, mennyi pénzünk lesz, és akkor eldől, melyik Eb futamra tudunk utazni. Azért mégiscsak az lenne az igazi.

– *Kikapcsolódás?*

– Ágota lányom lassan négyéves lesz. Nagyokat sétálunk, játszunk, sőt a műhelyben még a motorra is felkéredzkedik. A családon kívül aztán a munka marad. Autókat, motorokat javítgatok. (Egyre inkább beigazolódni látszik az előbbi tétel.) Feleségem, Ági nagyon megértő és toleráns a sportot illetően, régebben rengeteg versenyre elkísért. Mostanában itthon marad a gyerekkel, de azért jó, ha a pályán is mellettem van.

Gyors elköszönés, kölcsönös jókívánságok, és Attila már indul is futóedzésére.



Magda Attila: –Valelungában limitet futottam az EB-n, ez adott lendületet



Csősz Attila feleségestül a rajtrácson

Magda Attila csak keresztnevében hasonlít versenyzőtársára, az ő története egészen más. Tizenhat éves és még javában benne van a diákévek sűrűjében. Az Ihász Dániel Közlekedésgépészeti Szakközépiskola másodéves tanulója.

– *Suli is, motorozás is. Hogy fér össze a kettő?*

– Nehezen. Teljes Eb szezont szeretnék végighajtani, ami nagyon sok időt követel.

Móczár László, Attila iskolájának igazgatója veszi át a szót:

– Attila jó versenyző, de nem jó tanuló. Mi mindenesetre elengedjük edzésekre, versenyekre, ahová csak kell, hátha ez is segít a tanulásban. Ha szükséges, külön tanárt biztosítunk mellé.

Ez mindenesetre szép gondolat, de Attila most vadonatúj motorjával van elfoglalva. Remekbe szabott kis ünnepség keretén belül vehette át új Yamaháját, az idei év „fegyverét".

– Elsősorban tehát EB, a hazai bajnokság csupán másodlagos fontosságú marad – folytatja édesapja.

– *Nem lesz ez egy kicsit nagy falat?*

– Lehet, de ha fejlődni akar, akkor azt csak így és hasonló kemény munkával lehet elérni.

– *Ezek szerint a magyar bajnokságban nem lehet fejlődni?*

– De lehet, csak lassan. Ő most még időben van, hiszen nagyon fiatal a többiekhez képest. Remélem, nem jön közbe olyan sérülés, ami visszavetné a munkában.

– A tavalyi szezonzárás igazán frankón sikerült – vág közbe ismét Attila. – Harmadik lettem egy cseh zónafutamon, majd Kecskeméten nyertem meg az MMSZ-versenyt. Külföldön buktam is egyet, és lerongyolódott a sisakom, de most kaptam egy vadi újat a Yamaha Hungáriától. Ez olyan, mint Mick Doohané.

Öröm a köbön Magdáéknál, de gondolom, ezeknek a dolgoknak más is nagyon tudna örülni.

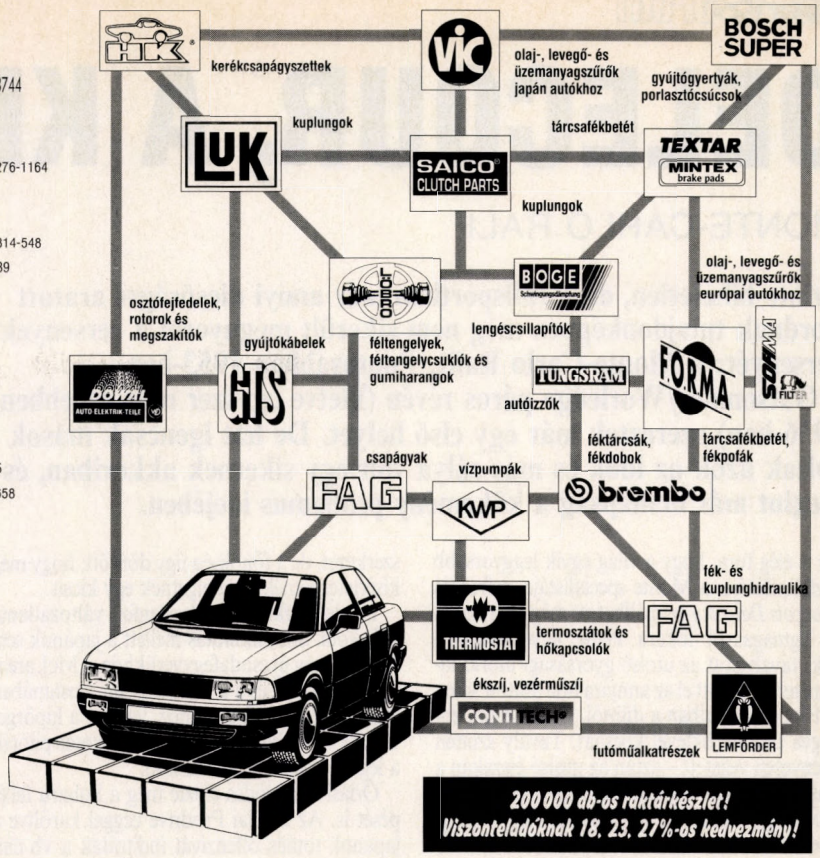
SZABÓ RÓBERT

LÁNG auto Kft.

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

Területi nagykereskedők

1211	**Budapest,**	Breco Autósbolt, II. Rákóczi F. út 133. · T.: 276-0978, 276-1164
1039	**Budapest,**	Miskey Autósbolt, Mátyás király u. 2. · Tel.: 250-0826
5600	**Békéscsaba,**	P+A Bt., Bartók B. u. 66/1. · T.: 06-66 328-984
2040	**Budaörs,**	Budaörsi Sztráda Bt., Károly király u. 44. · Tel.: 06-60 314-548
4025	**Debrecen,**	Nagy és Társai Kft., Széchenyi u. 22. · T.: 06-52 346-539
2131	**Göd,**	Dalnoki György, Jávorka u. 1. · T.: 06-27 345-238
9021	**Győr,**	Kicsi Kocsi Bt., Jókai u. 13–17. · T.: 06-96 318-296
6000	**Kecskemét,**	Vrabély Imre, Madár u. 8. · T.: 06-76 494-227
8800	**Nagykanizsa,**	Novák Vince, Teleki u. 1. · T.: 06-93 311-599
7630	**Pécs,**	Király Ker. Bt., Zsolnay V. u. 54. · T.: 06-72 324-986
8600	**Siófok,**	Horváth Autócentrum, Fő út 162. · T.: 06-84 310-759
6722	**Szeged,**	Minimax Kft., Mérey u. 6/C · T.: 06-62 323-843
7900	**Szigetvár,**	Szervó Profit Kft., József A. u. 83/2 · T.: 06-73 311-555
5000	**Szolnok,**	Szathmáry Car. Kft., Móricz Zs. u. 16. · T.: 06-56 420-658
9700	**Szombathely,**	Magyar Bt., Hunyadi u. 30. · T.: 06-94 323-075
2890	**Tata,**	Gelle Ker. Kft., Bezerédi u. 5/A · T.: 06-34 383-461
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! Viszonteladóknak 18, 23, 27%-os kedvezmény!

SZUPER ÉLŐ TELEFON BULI

Beszélj más szellemes emberekkel egézs MAGYARORSZÁGRÓL

szórakozás
randevúzás
találkozás



Buli van a telefonban

No.1 Party-Telefon Magyarországon

VALAKI MINDIG VÁR RÁD!

SZEREZZ ÚJ BARÁTOKAT 24 ÓRÁN KERESZTÜL

EGYSZERRE 14 MÁSIK TELEFONÁLÓVAL CSEVEGHETSZ

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

Tárcsázz most

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

00.1809.537.0694

DELECOUR, A KIRÁLY

MONTE-CARLO RALI

Szinte hihetetlen, de a ralisportban már annyi dicsőséget aratott Fordnak tulajdonképpen még nem sikerült megnyerni a versenyek versenyét: a Monte-Carlo Ralit. Pontosabban 1953-ban a Gatsonides/Worledge páros révén (illetve egyszer még régebben, 1936-ban) szereztek már egy első helyet. De hát igencsak mások voltak azok az idők és más súlya volt egy sikernek akkoriban, és megint más manapság a kőkemény profizmus idejében.



François Delecournak végre sikerült

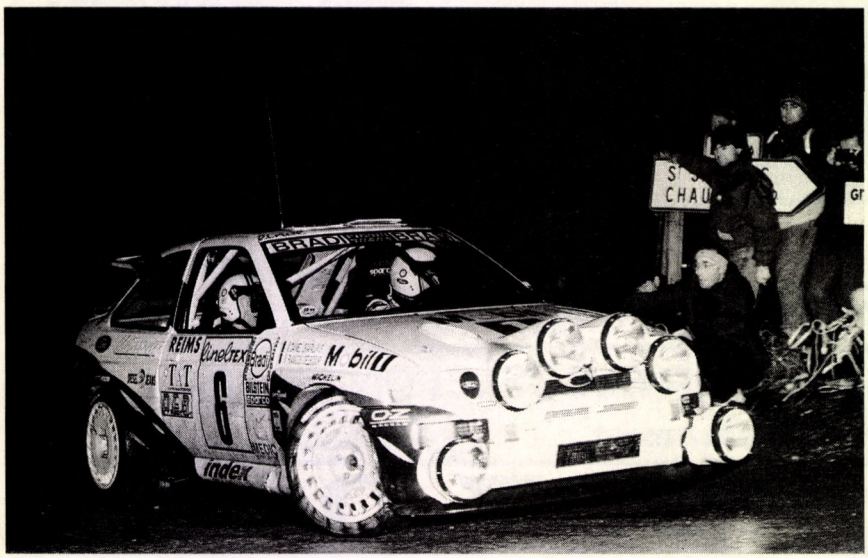
Az is elég fura, hogy a világ egyik leggyorsabb aszfaltpilótája, a Monte specialistája, a francia *François Delecour* sem állhatott még fel a dobogó legmagasabb fokára. Pedig, ugye, emlékeznek: tavalyelőtt az utolsó gyorsasági utolsó kilométerein úszott el az annyira hőn áhított siker, és Francois a célban a dühtől, keserűségtől zokogva püfölte öklével kocsiját. Tavaly szintén fölényesen vezetett – aztán az utolsó éjszakán a másik ördöngös francia aszfaltcowboy, *Didier Auriol* úgy előzte meg Toyotájával, hogy a meglepetéstől szóhoz sem tudott jutni.

Hát ennyi csalódás után az újabb reváns lehetősége nem hagyott kétséget a meccs végső kimenetelét illetően. Ha most sem sikerül a Delecour–Ford duónak, akkor már soha nem fog összejönni az a fránya Monte-diadal... Készült is az angol csapat rendesen. A Fordok, így Delecour, *Miki Biasion* és az Opeltől elcsábított belga *Bruno Thiry* kocsija első ízben kapott 18 colos kerekeket, így minden eddiginél nagyobb, hatásosabb fékeket szerelhettek be. A hatdugattyús féknyergek egyenesen az amerikai Indycar sorozatból érkeztek. A motor elektronikáján is módosítottak. Viszont még nem vetették be a szekvenciális váltót, amikor csak a váltókar előre- vagy hátrapöccintésével választja a pilóta a következő sebességi fokozatot. Már kész a szerkezet, de a főnökség úgy döntött, hogy még kísérletezgetnek, tesztelgetnek egy kicsit...

Fordék legkeményebb ellenfele változatlanul a Toyota. Sok finomítás mellett a japánok sem nyúltak még új csodafegyverükhöz, a McLarennél kifejlesztett és a F–1-ből éppen mostanában száműzött aktív futóműhöz, viszont a kipörgetésgátlót már bekapcsolhatták a toyotás pilóták a legcsúszósabb szakaszokon.

Óriási érdeklődés előzte meg a Subaru fellépését is. Az angliai Prodrive céggel karöltve a japánok totális offenzívát indítottak a vb cím elnyeréséért, és a nagy cél érdekében némi huzavona után ugyan, de megfizették azt a fejedelmi gázsit a spanyol *Carlos Sainznak*, amit kért – és amit a Ford például nem volt hajlandó kiizzadni. Sainz pályafutása legtragikusabb szezonjából menekült az agonizáló Lanciától, és most mindenki joggal várta, hogy a spanyol matador parádés tűzijáték keretében bizonyítja országnak-világnak, hogy a hiba nem benne volt a tavalyi csúfos sikertelenségért.

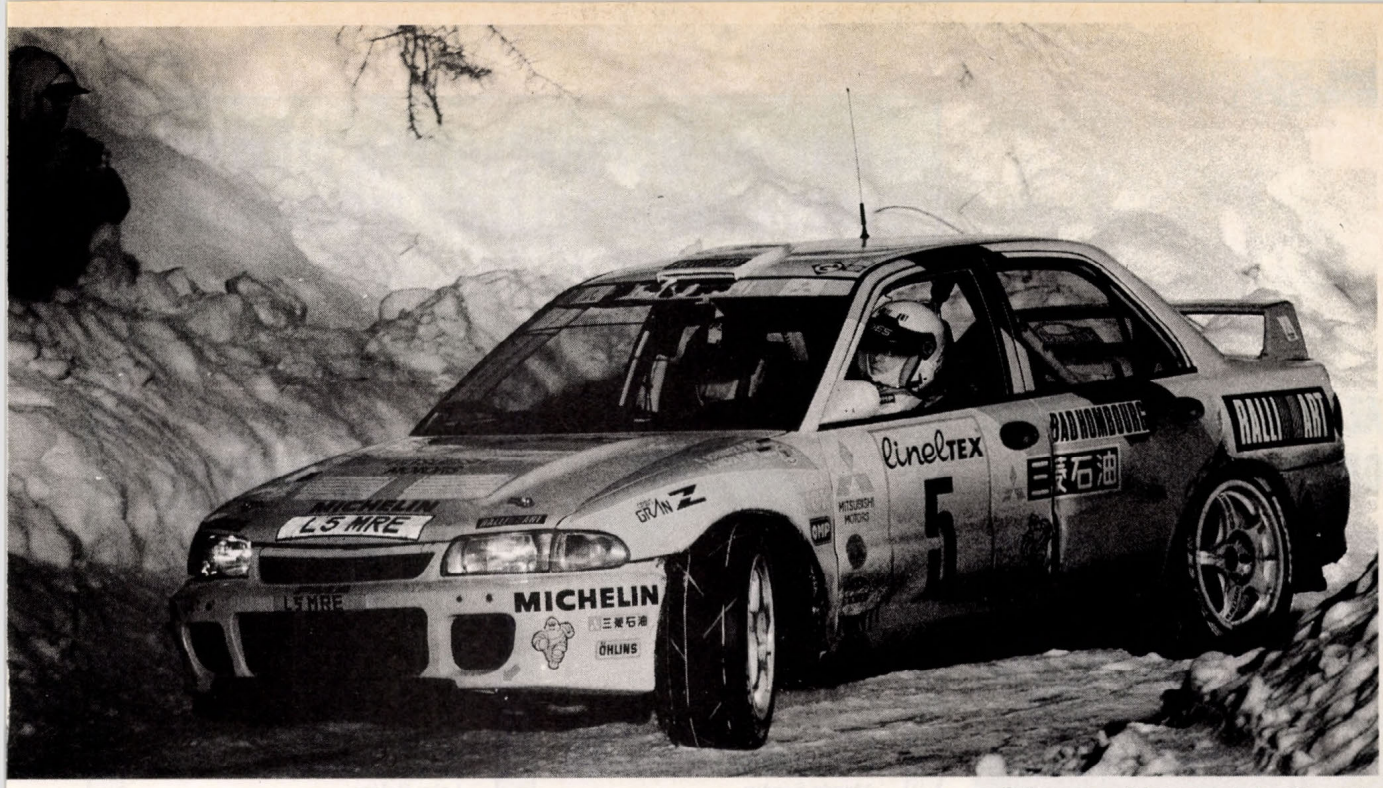
Az igazi „Monte" nehezen képzelhető el hó nélkül. Az elmúlt években ritkán volt hozzá szerencsénk (hiába no, már a hó sem az igazi...), idén viszont különösen a rajt előtti hetekben annyi zúdult le a francia Alpokban és környékén, hogy egyes gyorsaságikat le kellett zárni az edzés során a járhatatlan hóakadályok miatt. A verseny idejére azonban javarészt már fel is száradtak az aszfaltutak, legfeljebb a félretolt, méteres hófalak szolgáltattak elegendő „muníciót" a gonosz lelkű nézőknek, hogy egy kis látványosság érdekében visszalapátolják az úttestre, lehetőleg a legravaszabb kanyarok környékén. Dolgoztak is szorgalmasan a pályák zárása előtti percekben a „jégkémek", hogy a legfrissebb útviszonyokról, alattomosan megbúvó, megfagyott vízátfolyásokról, hópacnikról sztárjaikat tájékoztassák. Delecour barátai egy teljesen új dolgot vezettek be e téren, csoda, hogy ez eddig senkinek nem jutott eszébe. François jégkémei nem csupán az itinert egészítették ki megjegyzéseikkel, hanem videofelvételeken is rögzítették a kritikus pontokat. (Az viszont egyelőre rejtély, hogy a gyorsasági céljából miként juttatták el a kazettát a rajtnál várakozó versenyzőkhöz.)



A tavalyi Auriol–Delecour csata Auriol korai kiesése miatt idén elmaradt. François Delecour magabiztos autózással szerezte meg az idénynyitó futamgyőzelmét

A Michelin természetesen alaposan felkészült minden várható helyzetre. Közel tízféle keveréket hoztak 17 és 18 colos méretekben, legérdekesebb volt az ún. „katamarán" típus, amelynél a két széles váll között egy mély csatorna gondoskodott a tökéletes vízelvezetésről. A Pirelli két év után tért vissza a rali-vb porondjára a Subaruval. Újdonságuk volt az R95-ös pneu, amit a c7-esből fejlesztettek, és jellegzetessége, hogy alig 200 méteres út után elérik tökéletes üzemi hőmérsékletüket.

A verseny nagy meglepetése ezek után a – Mitsubishi volt. Őket valahogy nemigen veszik komolyan, mindenki csak a Fordot, a Toyotát,



Schwarz ott folytatta, ahol a Network-RAC Ralin abbahagyta, remek kezdés után kisebb-nagyobb hibák miatt csak a „vert" mezőnyben végzett

no meg az elképesztő stábbal felvonuló Subarut bámulja. Az első két gyorsaságit viszont mégiscsak *Armin Schwarz* nyerte a Lancerral, s ki tudja, mi lett volna a végeredmény, ha nem jön az az ominózus 3. gyorsasági, amit a nézők kellő igyekezettel „preparáltak". Elsőként Kankkunnen csúszott el, pár perc múlva meg Schwarz robogott a hófalba. Ugyanezen a ponton követte őt *McRae* a Subaruval, míg ismét pár perc múlva a másik mitsubishis legény, a svéd *Eriksson* hagyta el a pályát pár kilométerrel odébb. Schwarz néhány perc időveszteséggel kiszabadult ugyan, de a vezető pozíció ajándékként pottyant Auriol ölébe. McRaet a nézők csak sokára tudták visszahozni a pályára, így a 186 induló között visszaesett a 130. helyre.

A rali puskapora aztán nagyon hamar elfogyott. Az 5. gyorsaságin csúfosan elszállt Auriol, olyannyira, hogy fel is kellett adnia, és ettől a pillanattól kezdve Delecour vezette a viharosan fogyatkozó mezőnyt. Mivel a számításba jöhető ellenfelek bakijaik miatt már tetemes időhátrányba kerültek, a célig az maradt az egyetlen kérdés, hogy Delecour barátunkat végre-valahára kegyeibe fogadja-e Fortuna istenasszony, vagy ismét csúfosan cserbenhagyja-e. Az ugyanis csak keveseket hozott lázba, hogy, mondjuk, Kankkunen szívós hajrával megelőzte Sainz kollégát, és így feljött a 2. helyre, és sovány vigasz volt az is, hogy McRae káprázatos rohammal úgy haladt előre a mezőnyben, mint forró kés a puha vajban, s végül a vb pontot is jelentő 10. helyen ért célba.

A laza unalomban a legizgalmasabb talán a 15. gyorsasági volt, a maga roppant bonyolult útviszonyaival. Ahány team, ahány pilóta, annyiféle gumit választottak a rajtja előtt. 36 km száraz, a végén 4 km jeges, de 3 km-en havat is jeleztek a jégkémek, 1 km pedig teljesen vegyes volt. Na, most légy okos, versenyzőkém, ide milyen gumit válasszál?!

A subarusok a Pirelli „thermo" slickjére szavaztak, Schwarz a Michelin vágott slickjére mutatott. Kankkunen a „Misi" katamaránját húzta, a fordosok pedig bütykös hógumikra szavaztak. Nos, utcahosszal győztek a subarusok és Schwarz, több mint egy percet vertek ezen az egyetlen pályán a fordosokra és a többiekre. Azonban még ekkora felfordulás sem tudta megfordítani az élen a helyzetet, Delecour és a Ford sziklaszilárdan tartotta magát az élen. És az a meglepő és a jövőt illetően, reméljük, sok tanulságot hozó tény sem zavart sok vizet, hogy a verseny leggyorsabbjai a mitsubishis legények voltak: Schwarz és Eriksson 11 gyorsaságit nyert a 22-ből, a Fordnak Delecour révén 8 „pole" jutott, a Subaru, akárcsak a Toyota, kénytelen volt beérni 3-3 abszolút idővel. (Ez így összeadva jóval több, mint a 22, aminek magyarázata a több döntetlen.

A Ford jelenlegi erőfölényét viszont bizonyítja, hogy az abszolút lista (és persze az A csoport) mellett az N csoport értékelését is elvitték a francia *Jenot/„Slo"* páros révén. Ebben az a nagy szó, hogy Jenot teljesen privát alapon indult, barátai, kollégái segítették mindenfelé, akikből persze korlátlan számban akadtak mindenhol, lévén Jenot taxisofőr. A hányatott sorsú és feltétlenül jobb időket, komolyabb elismerést megérdemlő F–2 listát a Renault nyerte a mokány, de ahhoz képest bivalyerős és villámgyors Clio–Williams törpével, volánjánál az örökifjú, elnyűhetetlen *Jean Ragnottival*. És ha már az „old-boyokról" beszélünk, feltétlenül meg kell említeni az olasz *Maurizio Verini*, az 1975-ös Európa-bajnok nevét, aki sokéves kihagyás után egy bérelt Lanciát hozott a 11. helyre.

Az igazi oldtimer show-t azonban nem ő, hanem a Rover-csapat produkálta. Harminc évvel a legendás Mini Cooperek fényes Monte-győzelme után ismét rajthoz állították a szaguldó cipősdobozokat. Vadonatúj homologizációval persze és lényegesen modernebb technikával, noha a laikus szemlélődő bizony nem sok különbséget tudott tenni az 1964-es és az 1994-es Mini között. Ha poén, hát legyen jó kövér, és az egyik kocsit a hajdani győztes, a páros: *Paddy Hopkirk* és *Ron Crellin* vezette, a másikat az 1965-ös Monte-győztes, a finn *Timo Mäkinen* és *Paul Easter*.

Nagy kár, hogy Mäkinen kocsiját négy nappal a rajt előtt szőröstül-bőröstül ellopták, és a sebtiben összerámolt tartalék kocsival nem igazán tudott labdába rúgni. Egyébként irtó aranyosak voltak ezek a Minik, ugyanúgy tűzpirosba és fehérbe bugyolálva, mint annak idején, meg is könnyezték az öreg rókák, visszasírva bohókás fiatalságukat, de summa summarum, nagyon megváltozott a világ 30 év alatt a ralisportban: ami akkor bőven elég volt egy világraszóló Monte-győzelemhez, az most legfeljebb (igaz, sok kisebb-nagyobb műszaki gond mellett) a 96. és a 100. helyre futotta...

Szöveg és kép:
MARTIN HOLMES

EREDMÉNYEK

Monte-Carlo Rali, a világbajnokság első futama
Abszolút sorrend: 1. Delecour/Grataloup (F) Ford Escort RS Cosworth, 6 ó 12'20 – 2. Kankkunen/Grist (SF/GB) Toyota Celica GT–4, +1'05" – 3. Sainz/Moya (E) Subaru Impreza WRX, +1'47" – 4. Biasion/Siviero (I) Ford Escort RS Cosworth, +4'36" – 5. Eriksson/Parmander (S) Mitsubishi Lancer VR–4, +6'57" – 6. Thiry/Prevot (B) Ford Escort RS Cosworth, +6'58" – 7. Schwarz/Wicha (D) Mitsubishi Lancer VR–4, +16'59" – 8. Jenot/Slo (F) Ford Escort RS Cosworth, +36'56" – az N csoport győztese – 9. Puras/Romani (E) Ford Escort RS Cosworth, +41'29" – 10. McRae/Ringer (GB) Subaru Impreza WRX, +46'10"

AZ ÉV NAVIGÁTORA 1993: OROSZLÁN TIBOR



Szerkesztőségünk hagyományteremtési célzattal egy különdíjat alapított az autósok számára. Természetesen a dolgot nem mi találtuk ki, hiszen a nemzetközi Golden Halda díjat már évek óta átadják a világbajnokságon szereplő ralisok legkiemelkedőbb navigátorának. Tavaly ezt a nemzetközi elismerést *Daniel Grataloup*, a fordosok kiválóságának, *François Delecournak* a „diktálója" kapta. Mi ezt a díjat magyarosítottuk, és így született meg *Az év navigátora* díj, amelynek odaítéléséről újságírók és a rali-, a tereprali-szakbizottság tagjai szavaztak. A kiélezett küzdelemben *Oroszlán Tibor* győzött.

– Szerencsésnek mondhatom magam, mert olyan jó pilóták mellett ülhettem, mint Dudás Gyula, Ferjáncz Attila, Gál István, Kiss Dezső, Selmeczi György, Takácsi Pál és nem utolsósorban testvérem, Oroszlán László. Rengeteget tanultam tőlük, és mindannyiuknak köszönettel tartozom.

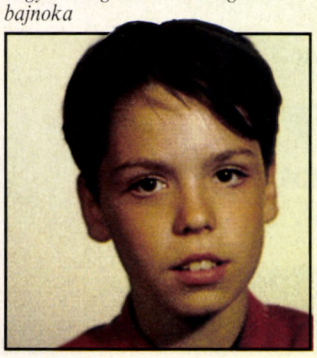
Ezzel a kitüntető címmel nemcsak én, de az egész navigátortársadalom is elismerést kapott, s ezért külön boldog vagyok.

Úgy gondoltuk, a díj átadását egy igazán szakavatott személyre bízzuk, ezért *dr. Tandari Jánost*, a magyar autósport *nagybetűs* navigátorát kértük fel. Külön örömünkre szolgált, hogy súlyos balesetéből épülőfélben kimozdíthattuk magányából, és ismét azok között lehetett, akik őt nagyon tisztelik és szeretik.

– Számomra is felejthetetlen élményt jelent, hogy a díszes itinerlapot Janitól vehettem át, aki mindannyiunk példaképe, és egy éve olyan versenyt nyert meg az életért, amire csak nagyon kevesen képesek.

A MAGYAR MOTORKERÉKPÁR SZÖVETSÉG GYORSASÁGI ÉS SZLALOM MINIMOTOR BAJNOKAI 1993.

A gyorsasági 80 cm³ kategória bajnoka



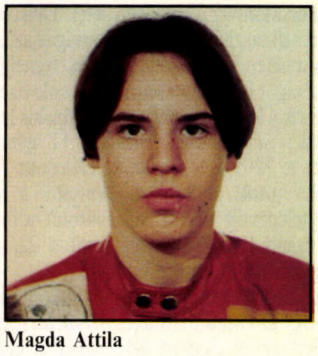
Magda Sándor

A gyorsasági és szlalom 50 cm³ váltós motorok kat. bajnoka



Laky Balázs

A szlalom 80 cm³ kategória és a robogó kategória bajnoka



Magda Attila

A gyorsasági és szlalom 50 cm³ automata motorok kat. bajnoka



Kovács Nikolett

ÚJ RUHÁBAN

Párizsban lépett először porondra *Kevin Schwantz* világbajnok Suzukijának újjávarázsolt változata. A gép nemcsak külsejében újult meg, belül még több változtatást végeztek a mérnökök. Az immár 185 lóerő fölé izmosított gép első próbáján kitűnőre vizsgázott, hiszen Schwantz körrekordot futott vele a Philippe Island-i pályán, A Lucky Strike Suzuki Team szezon eleji tesztprogramjába csak február elején kapcsolódik be a hosszabb szabadságot kapott csapattárs, *Alex Barros*.



NEMZETKÖZI AUTÓSVERSENY-NAPTÁR









FORMULA–1

Március 27.	Sao Paulo (BR)
Április 17.	Aida (J)
Május 1.	Imola (RSM)
Május 15.	Monaco (MC)
Május 29.	Barcelona (E)
Június 12.	Montreal (CDN)
Július 3.	Magny-Cours (F)
Július 10.	Silverstone (GB)
Július 31.	Hockenheim (D)
Augusztus 14.	Hungaroring (H)
Augusztus 28.	Spa-Francorchamps (B)
Szeptember 11.	Monza (I)
Szeptember 25.	Estoril (P)
Október 16.	Buenos Aires (RA)
November 6.	Suzuka (J)
November 13.	Adelaide (AUS)

DTM

Április 3.	Zolder (B)
Április 17.	Hockenheim (D)
Május 8.	Nürnburgring (D)
Június 26.	Norisring (D)
Július 24.	Diepholz (D)
Augusztus 21.	Nürnburgring
Szeptember 4.	Avus (D)
Szeptember 18.	Singen (D)
Október 9.	Hockenheim (D)

F–3000

Május 5.	Mugello (I)
Június 12.	Dijon (F)
Július 10.	Silverstone (GB)
Július 17.	Donington (GB)
Augusztus 28.	Spa (B)

RALI-VB

Január 22–29.	Monte Carlo Rali (MC)
Február 28–március 5.	Portugál Rali (P)
Március 31–április 4.	Safari Rali (EAK)
Május 4–8.	Francia Rali (F)
Május 28–június 1.	Akropolisz Rali (GR)
Június 29–július 3.	Argentin Rali (RA)
Július 30–augusztus 2.	Új-Zéland Rali (NZ)
Augusztus 25–28.	1000 Tó Rali (SF)
Október 9–13.	San Remo Rali (I)
November 19–23.	RAC Rali (GB)

2 LITERES RALI VILÁGKUPA

Február 3–6.	Svéd Rali (S)
Március 31–április 4.	Safari Rali (EAK)
Május 28–június 1.	Akropolisz Rali (GR)
Augusztus 25–28.	1000 Tó Rali (SF)
Szeptember 17–20.	Ausztrália Rali (AUS)
Október 9–13.	San Remo Rali (I)
November 1–4.	Spanyol Rali (E)
November 19–23.	RAC Rali (GB)

TEREPRALI VILÁGKUPA

Április 15–25.	Tunézia (TN)
Május 19–28.	Atlas (MA)
Június 7–15.	Baja Sardinia (I)
Július 2–4.	Baja Portugália (P)
Július 15–18.	Baja Espana (E)
Október 3–13.	Fáraó Rali (EAK)
November 18–21.	Desert Challenge (UAE)

HEGYI EURÓPA-BAJNOKSÁG

Május 1.	Rechberg (A)
Május 15.	Falperra (P)
Május 22.	Jaizkibel (E)
Május 29.	Valls d'Andorra (AND)
Június 12.	Trier (D)
Június 19.	Sternberk (CZ)
Július 3.	Potenza (I)
Július 10.	Italye (I)
Augusztus 7.	Mont Dore (F)
Augusztus 21.	St. Ursanne (CH)
Szeptember 4.	Turckheim Trois Epis (F)
Szeptember 25.	Al Fito (E)

AUTÓKROSSZ-EB

Március 27.	Vittorio Venetto (I)
Április 10.	Lousada (P)
Április 24.	Schtüchtern (D)
Május 1.	Gründautal (D)
Június 12.	Faleyras (F)
Július 3.	Nova Paka (CZ)
Július 17.	Vinaros (E)
Szeptember 18.	Nordring (A)
Szeptember 25.	Maggiora (I)

AUTÓKROSSZ 1600 CM³-ES EURÓPA KUPA

Március 27.	Vittorio Venetto (I)
Június 5.	Seelow (D)
Augusztus 28.	Dobrany (CZ)
Szeptember 18.	Nordring (A)
Szeptember 25.	Maggiora (I)

RALIKROSSZ-EB

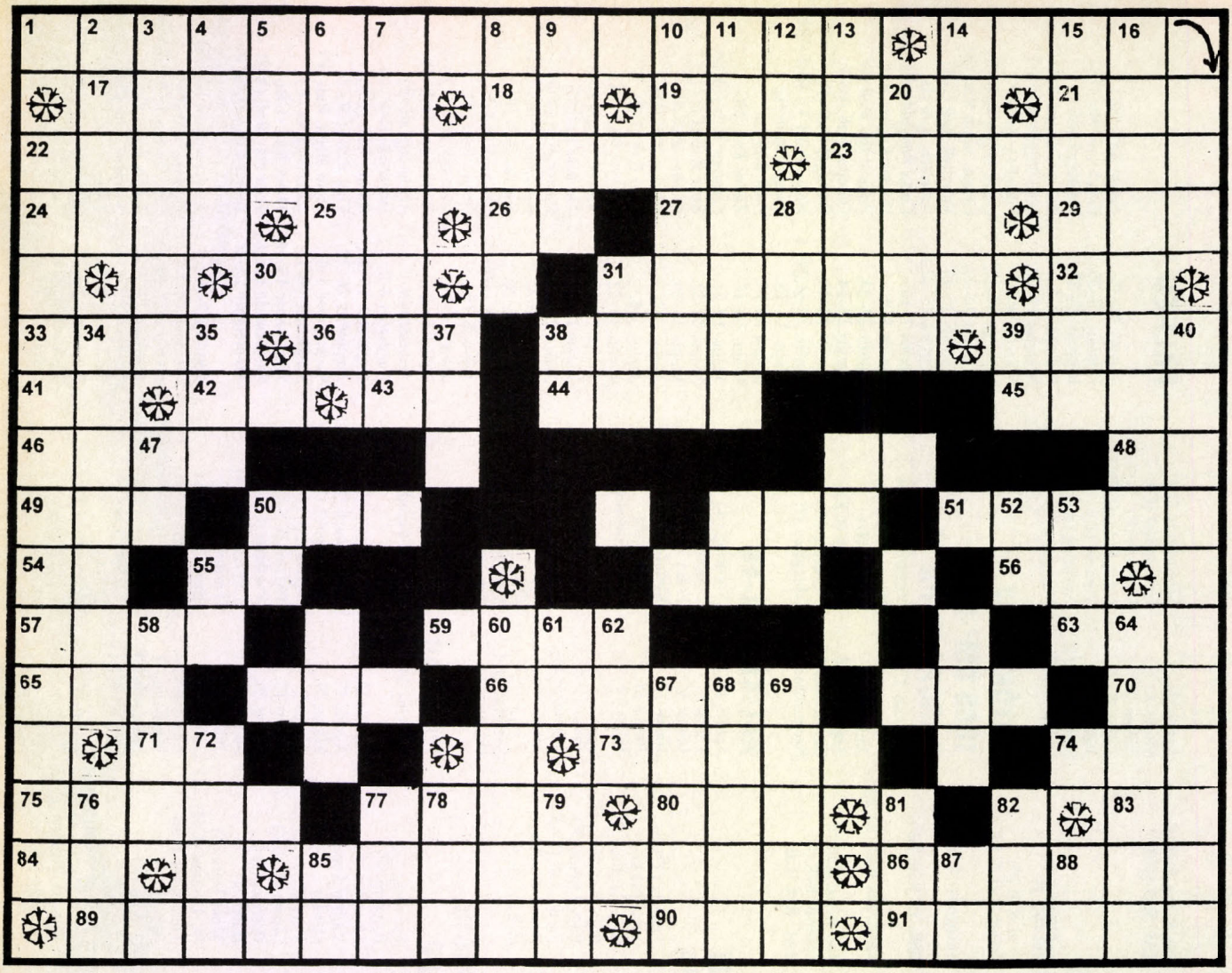
Április 17.	Nordring (A)
Május 8.	Lousada (P)
Június 5.	Essay (F)
Június 12.	Kildare (IRL)
Június 19.	Croft (GB)
Július 10.	Höghedenbanan (S)
Július 17.	Ahvenisto (SF)
Augusztus 14.	Maasmechelen (B)
Augusztus 21.	Valkenswaard (NL)
Szeptember 4.	Lyngas (N)
Október 2.	Estering (D)

INDYCAR

Március 20.	Surfers Paradise (AUS)
Április 10.	Phönix (USA)
Április 17.	Long Beach (USA)
Május 29.	Indianapolis (USA)
Június 5.	Milwaukee (USA)
Június 12.	Detroit (USA)
Június 26.	Portland (USA)
Július 10.	Cleveland (USA)
Július 17.	Toronto (CDN)
Július 31.	Brooklyn (USA)
Augusztus 14.	Lexington (USA)
Augusztus 21.	Loudon (USA)
Szeptember 4.	Vancouver (CDN)
Szeptember 11.	Elkhart Lake (USA)
Szeptember 18.	Nazareth (USA)
Október 2.	Laguna Seca (USA)

RALI-EB

		szorzó
Január 28–30.	Arctic Rali (SF)	5
Február 18–20.	Boucles de Spa (B)	5
Február 25–27.	Hankirali (SF)	5
Március 3–6.	Arany Tulipán Rali (NL)	5
Március 17–20.	1000 Miglia Rali (I)	5
Március 4–6.	Finnskog Rali (N)	10
Március 24–27.	Corte Ingles Rali (E)	10
Március 24–27.	Grasse Alpin Rali (F)	5
Március 25–27.	Vauxhall Rali (GB)	2
Március 25–27.	Ardennes Rali (B)	5
Április 7–10.	Costa Smeralda Rali (I)	10
Április 8–9.	Hautes Fagnes Rali (B)	2
Április 22–24.	Piancavallo Rali (I)	20
Április 22–24.	Olimpia Rali (GR)	5
Április 22–25.	Portugál Rali (P)	10
Április 29–május 1.	Nemzetközi Tó Rali (IRL)	2
Május 12–15.	Targa Florio (I)	5
Május 12–15.	Svéd Rali (S)	5
Május 14–15.	Zlatni Rali (BG)	20
Május 19–21.	Saturnus Rali (SLO)	5
Május 20–22.	Rota Rali (P)	5
Május 26–29.	Antibes Rali (F)	20
Június 2–5.	Hessen Rali (D)	5
Június 3–5.	Skót Rali (GB)	10
Június 10–12.	Lengyel Rali (PL)	20
Június 10–12.	Alsace Vosges Rali (F)	5
Június 16–19.	Abruzzo Rali (I)	5
Június 17–19.	Román Rali (RO)	5
Június 24–26.	Ina Delta Rali (CRO)	5
Június 25–26.	Hebros Rali (BG)	10
Június 30–július 3.	Acores Rali (P)	5
Július 7–10.	Német Rali (D)	20
Július 14–17.	Bohemia Rali (CS)	5
Július 21–24.	Della Lana Rali (I)	5
Augusztus 4–7.	Maderia Rali (P)	20
Augusztus 4–7.	Hünsruck Rali (D)	10
Augusztus 19–21.	Barum Rali (CZ)	10
Augusztus 26–28.	Elpa Rali (GR)	20
Szeptember 1–4.	Mont Blanc Rali (F)	5
Szeptember 9–12.	Asturias Rali (E)	5
Szeptember 13–16.	Manx Rali (GB)	20
Szeptember 16–18.	Jugoszláv Rali (YU)	5
Szeptember 22–25.	Rothmans' Cyprus Rali (CY)	20
Október 7–8.	Niedersachsen Rali (D)	5
Október 14–16.	Hermes Rali (GR)	5
Október 27–30.	San Marino Rali (RSM)	10
Október 29–31.	Valais Rali (P)	5
November 3–5.	Semperit Rali (A)	10
November 4–6.	Cévennes Rali (F)	2
November 11–13.	Condroz Rali (B)	5
November 10–13.	Török Rali (TR)	2
November 25–27.	Var Rali (F)	5



ENDURO

Rejtvényünk a motorsport enduroágával kapcsolatos. A megfejtést beküldők között enduroversenyzők dedikált fényképeit és Autó-Motor feliratú pólókat sorsolunk ki.

Beküldendő: a vízszintes 1., 14., 22., 66., 85., 89. és a függőleges 22., 40. sor.

Beküldési határidő: 1994. március 15.

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

A borítékra, kérjük, írják rá: ENDURO

VÍZSZINTES

1. Rokon bajnokok. (Zárt betűk: M, S, É.) **14. Kimondottan enduro, svéd motormárka.** (Zárt betű: U.) 17. Vegyjele: K. 18. Vércsatorna. 19. Kockázat. 21. Angol létige. **22. Az I. osztály 125 cm³-es kategória bajnoka.** (Zárt betűk: I, T.) 23. A befed ellentéte. 24. Zuhan. 25. Olaszország, Norvégia gépkocsijele. 26. Csokoládé is van ilyen. 27. Miklós becézve. 29. KSG. 30. A szavannák négylábúja. 31. Kikötés. 32. A nagy varázsló. 33. Férfinév. 36. Gat párja. 38. Elém esik. 39. Erő. 41. Kiütés, röv. 42. Kötőszó. 43. Nemes állat. 44. Ételízesítő. 45. Redőny. 46. Vége, németül. 48. Keresztül. 49. Német Szociáldemokrata Párt. 50. Állatkert. 51. Ősi magyar női név. 54. GN. 55. OI. 56. Juttat. 57. Michael ..., angol színész. 59. Mária becézve. 63. Ez. 65. ÖKA. **66. Ennyi napig tart az enduro-világbajnokság hosszú távú versenye.** 70. Indium vegyjele. 71. IF. 73. Esetleg. 74. A hét vezér egyike. 75. Gördül. 77. Kis. 80. GVR. 83. DU. 84. YR. **85. Itt rendezték a bajnokság első és utolsó futamát.** (Zárt betű: T.) 86. Lapot betelít. **89. A függőleges 22. versenygépe.** (Zárt betűk: U, Q.) 90. Románia egyik folyója. 91. Elrejtő.

FÜGGŐLEGES

2. Török eredetű férfinév. 3. Mulatozás. 4. OLKP. 5. ... de Janeiro. 6. Teljesítménynövelés. 7. Férfinév. 8. Szakítás. 9. Vért betűi, keverve. 10. Bemutató előadás. 11. Pirított kenyér. 12. ÁZ. 13. Feltűnő színű. 14. Szálloda. 15. Táblás játékot játszó. 16. Lassú haladás. 20. Megszületik a tojásból. **22. Az egyetlen magyar versenyző, aki 350 cm³-es motorral, négyütemű kategóriában versenyez.** (Zárt betűk: R, R.) 28. Besúgó. 31. KDO. 34. Házfelügyelő. 35. NIE. 37. Lök. 38. Intézőbizottság, röv. 39. Jegyez. **40. Az 1993. évi bajnok egyesület.** (Zárt betű: X) 47. DP. 50. Duplán édesség. 52. A tegnap holnapja. 53. Férfinév. 55. Rendben, OKÉ! 58. ... Peugeot, képviselet. 60. Névelővel, a hegedű hangszálain. 61. Argentína gépkocsijele. 62. Helyben. 64. Állandóan. 67. Nagymama becézve. 68. Karosszéria alsó része. 69. Vánkos. 72. Szaladj! 76. Ultrarövidhullám. 77. Menyasszony. 78. PBR. 79. Amióta. 81. Eta visszafelé. 82. Oldoz. 85. Derékszíj. 87. Tova. 88. EU.

POSTABONTÁS

Rendszeres olvasója vagyok lapjuknak és örömmel tapasztalom, hogy az elmúlt évben színesebb lett a sportrovat. Én ugyanis főleg emiatt vásárolom a lapot.

Annak is nagyon örülök, hogy a ralisportot sem hanyagolják el. Különösen a 93/26. számban lévő tudósítás tetszett meg nagyon, ahol az Esztergom Raliról táblázatban megadták a gyorsaságikon elért időket. Jó lenne, ha az idei tudósításokban is szerepelne ilyen táblázat, ugyanis nemcsak a versenyzők kíváncsiak az időeredményekre, hanem a szurkolókat is érdekli, kedvencük mennyivel volt jobb vagy rosszabb az ellenfeleknél. Végezetül szeretném kérni, ha lehetséges, szíveskedjenek megküldeni nekem a hazai és a rali-világbajnoki futamok időpontjait.

Kovács József,
Kerecsend

Igyekszünk a jövőben is értékes információkkal szolgálni a versenyekről. Ebben az évben bővíteni szeretnénk a háttéranyagokat, ezért valószínűleg több táblázatos feldolgozással találkozhatnak majd.

Az Autó-Motor hagyományosan közli a különböző versenynaptárakat, idén a 4-es számtól kezdődően valamennyi ág sorra kerül. A nemzetközi autós naptárt az AM 5-ös számában találhatja.

***

Hosszú évek óta hűséges olvasója vagyok az Autó-Motornak. Egy észrevételt szeretnék tenni. A korábbi években minden Forma–1-es futamról legalább egy egyoldalas cikket közöltek, a verseny alatti események rövid leírásával.

Ez nagyon jó volt, mert szerintem Magyarországon a Forma–1-es világbajnokság nagy népszerűségnek örvend – hála a rendszeres tévéközvetítésnek és a Magyar Nagydíjnak.

1993-ban több futamnak csak a jegyzőkönyvét közölték (rajtfelállás, végeredmény stb.), a versenyesemények rövid leírása elmaradt.

Több ismerősömmel beszéltem, s egybehangzó a véleményünk: szívesen olvasnánk az 1994. lapszámokban a tavalyinál részletesebben az egyes futamokról, ha erre lehetőség volna.

Hajas Zoltán,
Vác

Sajnos lapunk nyomdai átfutása igen hosszú. A gyors tájékoztatás érdekében választottuk a jegyzőkönyves megoldást. Mivel többen igénylik, igérjük, idén minden futamról bővebb tájékoztatást adunk.

***

Felháborodottan és kétségbeesve ragadtam tollat. Régóta rendszeres olvasója vagyok lapjuknak, de előfizetni sajnos soha nem tudtam. Régebben a zsebpénz és az ösztöndíj nem engedte, most meg a zsold. Ezért csak az érdekesebb lapszámokat vettem meg. Régen, a zsebpénzes időkben a Technikai panoráma vonzott. Tulajdonképpen ezért is lettem autógépész üzemmérnök. Most – a zsold idején – ismét a tudományosabb részek érdekelnek, félek a lemaradástól. Különben is, a katonák mi mást olvashatnának, mint AM-et? Mindegyikben van valami érdekes. Javaslom, hogy mondjuk, minden harmadik lapszám legyen egy kissé langyos. Az előfizetők úgyis megveszik, mi, kispénzűek pedig tudunk egy kicsit spórolni. Azért, azt hiszem, ez sem igazi megoldás, hiszen leszerelés után háromlaponként boszszankodhatnék.

Emlékszem, egy korábbi lapban volt egy hirdetés KIT-ben kapható autókról. Sajnos, nem találom azt a lapot. Ha Önöknek esetleg megvan a cím, megköszönném. Keresném továbbá azt a címet, ahol a Posilow elvén működő, de olcsóbb szerkezetet megvásárolhatnám.

Schuszter Alfréd
okl. autógépész üzemmérnök

A készletben kapható autókat forgalmazó cég neve, címe és telefonszáma a következő: Kit Cars Autóépítő és Építőkészlet-forgalmazó Kft. 7624 Pécs, Asztalos J. út 10/1. Telefon: 72/325-708.

A Posiflow-hoz hasonló elven működő Gasbooster elnevezésű benzinmegtakarító szerkezetet Kovács úr hozza forgalomba Debrecenben, a Budai Nagy Antal u. 177. szám alatt. Telefonszáma: 52/314-121.

***

Kérem, írják meg a régi motorokkal foglalkozó vagy veteránmotoros-szövetség címét. Állandó olvasójuk:

Hank Sándor
Jánoshalma

Működik egy veteránjármű-szakbizottság a Magyar Autóklub szervezetén belül, javasoljuk, vegye fel a kapcsolatot a bizottság titkárával, Eszterváry Ervin kollégánkkal.

Címe: Autósélet Szerkesztősége, 1024 Budapest, Rómer Flóris u. 4/a. Tel.: 115-2040.

Esetleg ajánljuk még az Oldtimer Car Clubot, amelynek elnöke Kincses Andor, címe: 1144 Budapest, Orbó u. 19.

***

Szeretem a sportot, különösen az autóversenyzést. A Forma–1-et nem nehéz megismerni, mivel TV-ben, újságokban egyaránt sokszor találkozni vele. Az alsóbb osztályokról azonban keveset hallani. Legalábbis én nem túl sokat tudok róluk. Amennyiben lehetséges, kérem írjanak a gokartról, Forma–Fordról, Forma–3-ról, Forma–3000-ről néhány dolgot (hogyan zajlanak a versenyek, alapvető tudnivalókat stb.). Ha tudják, kérem, írják meg a Forma–1-es csapatok levélcímét is.

Deme Erika,
Nagykáta

Amennyiben módunkban áll, a jövőben többet fogunk foglalkozni az Önt érdeklő versenyágakkal. A Forma–1-es csapatok címeit lapunk 1993/14. és 15. számában megtalálja.

***

Szeretnék autóversenyzéssel foglalkozni, de nem tudom, kihez forduljak. Az autóversenyzésen belül a rali érdekelne jobban. Amatőr versenyen már szerepeltem, és helyezett is lettem. Úgy gondolom, hogy profi versenyen is megállnám a helyem. Anyagi támogatásra nincs szükségem, számításaim szerint az autót, illetve a felszerelést fedezni tudnám. Egy olyan versenyző, illetve egyesület címére lenne szükségem, akik, illetve amely pályafutásom elején tanácsot adna. Autószerelő vagyok, saját műhelyem van, teljes felszereléssel rendelkezem. Az intenzív versenyzést 1995 tavaszán vagy nyarán tudnám elkezdeni, addig is szeretnék felkészülni.

Nemoda Attila, Solt

Levelét közreadjuk, ennyit tudunk segíteni. Bízunk abban, hogy jelentkezik majd Önnél egy segítőkész egyesület, esetleg versenyzők, akik útbaigazítják pályája kezdetén.

***

Tisztelt Szerkesztőség!

Rendszeres olvasója vagyok az Autó-Motor újságnak. Több évre visszamenőleg megvan minden szám. Őszinte megelégedésemre szolgált, hogy több, mint száz oldalon jelenik meg ez a lap, de mint az utóbbi időben tapasztaltam, lecsökkent az oldalszám. Nagyon jó volt az is, hogy mindig volt az újság közepében egy nagyméretű poszter, de sajnos már ez sincsen. Az újság ára viszont jó pár forinttal emelkedett.

Gyárfás Béla
Borsodnádasd

Lapunk terjedelme elsősorban a benne lévő hirdetésektől függ. Amikor 104 oldalas volt az Autó-Motor, több mint 30 oldal hirdetést talált benne, mostani számunkban viszont körülbelül feleannyit. Úgy gondoljuk, a hirdetések nem mehetnek az olvasnivaló rovására, ezért azok számának megfelelően növeljük vagy csökkentjük az újság terjedelmét. A poszterek nem tűntek el teljesen, mostani számunkban például a Renault Lagunáról közlünk kétoldalas képet.

autó motor KÖVETKEZŐ SZÁMUNK TARTALMÁBÓL

Nem mindennapi motort mutatunk be: a WK Trike-ot. A háromkerekű magyar gyártmány.



PRÓBAÚT

Kiróbáltuk a „gázzal töltött" Opel Astrát, s a sajátos tankolást.

Autósport a tornateremben. Versenyzőink felkészüléséről és elképzeléseiről szól beszámolónk.



SPORT



KIRAKAT

Különleges érzés a Pontiac Trans Sportot birtokolni s vezetni. Egy adag dögös Amerika, mégis európai.



KIRAKAT

FÓKUSZ

Elkészült a fővárosi új parkolási terv s az elképzelések megvalósítását célzó rendelet.

autó motor

47. évfolyam, 5. szám
Megjelenik kéthetenként

FŐSZERKESZTŐ: **OCSKAY ZOLTÁN** • FŐSZERKESZTŐ-HELYETTES: **Dabóczi Ferenc** •
TERVEZŐSZERKESZTŐK: **Kelényi Katalin, Major-Maróthy Szabolcs, Várhelyi László** •
ROVATVEZETŐK: **Bessenyey Krisztina** (sport) • **Gajdán Miklós** (motorkerékpár)
Kékesi György (autó, közlekedés) • FOTÓ: **Branstetter Sándor** •
KÖZÖNSÉGSZOLGÁLAT ÉS MARKETING: **Bánki Gyula** (vezető) • **Mándoki József, Sármándi Pál**
TITKÁRSÁG: **Kecskeméti Andrea** (vezető) • **Fekete Katalin, Kész Józsefné**
Szerkesztőség, közönségszolgálat, hirdetésfelvétel, marketing: 1085 Budapest VIII., Somogyi Béla u. 6.
Levélcím: 1400 Budapest, Pf. 1.
Szerkesztőségi telefon: 138-4300*, 138-2953. Fax: 138-4254. Hirdetésfelvétel-telefon: 138-4282, telefax: 138-4282
Kiadja a Hírlapkiadó Vállalat, 1959 Budapest VIII., Blaha Lujza tér 3. Telefon: 138-2399, 138-4306
FELELŐS KIADÓ: **DR. LISZKAY GÁBOR** vezérigazgató
Kossuth Nyomda Rt., Budapest• FELELŐS VEZETŐ: **SZÉKELY KÁROLY** vezérigazgató
Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta, árusításban megvásárolható az alábbi terjesztők hírlapárusainál: Magyar Posta, Extra—Hír Kft., Budapest—Press Kft., R—Press Hírlap- és Könyvterjesztő Kft., Új Passz Kft., Medvecz és Társa Kft., Bohus Kálmán magánvállalkozó, Zuna László magánvállalkozó.
Előfizethető a hírlapkézbesítő postahivatalokban, a Posta hírlapüzleteiben és a Hírlap-előfizetési és Lapellátási Irodában (HELIR), Budapest XIII., Lehel u. 10/A 1900, közvetlenül vagy postautalványon, valamint átutalással a HELIR 215-96162 pénzforgalmi jelzőszámra.
Egy szám ára: 97 Ft. Előfizetési díj: egy hóra 188 Ft, negyedévre 564 Ft, fél évre 1128 Ft, egész évre 2256 Ft. Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat (H-1389 Budapest, Pf. 149.) Kéziratokat, képeket és rajzokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza. INDEX: 25 180, HU ISSN 0005-0792

KEREK EGÉSZ

HAVI 16.700* FORINTOS

RÉSZLETEKBEN

TWINGO



FEDEZD FEL VELEM MIÉRT KEREK A VILÁG

MINDEN RENAULT PARTNERNÉL!



A Renault Twingo 55 LE-s (40 kW), 1239 cm^3-es motorja 150 km/h végsebességre gyorsítja ezt a formabontó kisautót. Fogyasztása alacsony, országúton 90 km/h sebességnél mindössze 5.1 l, de városban sem több, mint 7,4 liter. Az alapfelszerelés gazdagsága (színezett üveg, hátsó ablaktörlő és fűthető ablak, jobb oldali külső tükör, párnás fejtámla, digitális óra, magasságban állítható biztonsági öv) minden mást fölöslegessé tesz, mégis rendelhető légkondicionáló berendezés és nyitható tető is. *ÁR: 995.000.–48 HAVI TÖRLESZTÉS. ELSŐ RÉSZLET: 398.000FT.

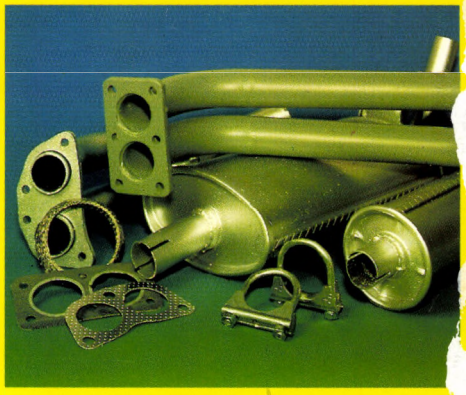
RENAULT

ÉLMÉNY VELE ÉLNI

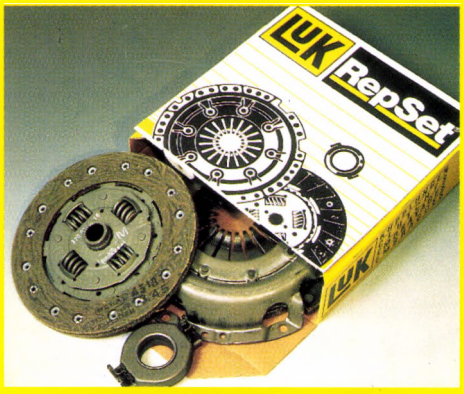


Lengéscsillapítók

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



Kipufogók



Kuplungok

birner a legjobb beszerzési forrásokkal rendelkezik a világ 16 országából.



Kuplungok

birner
HUNGARIA



Szűrők

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



Gyújtógyertyák, izzítógyertyák



Fékalkatrészek

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



Akkumulátorok

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