FIZETŐINKNEK A RÉGI ÁRON

autó motor 1

ALAPÍTVA: 1948. • 1994. JANUÁR 4. • ÁRA: 97 FT

PIAC

AUTÓÁRAK, MOTORÁRAK

PÁRBESZÉD

SZÜRKEIMPORTŐRÖK EGYESÜLETE



UDÓSÍTÁS

OSCH KUTATÓ-ÖZPONT

IERCEDES EREPJÁRÓGYÁR

ECHNIKA

J MOTORGUMIK

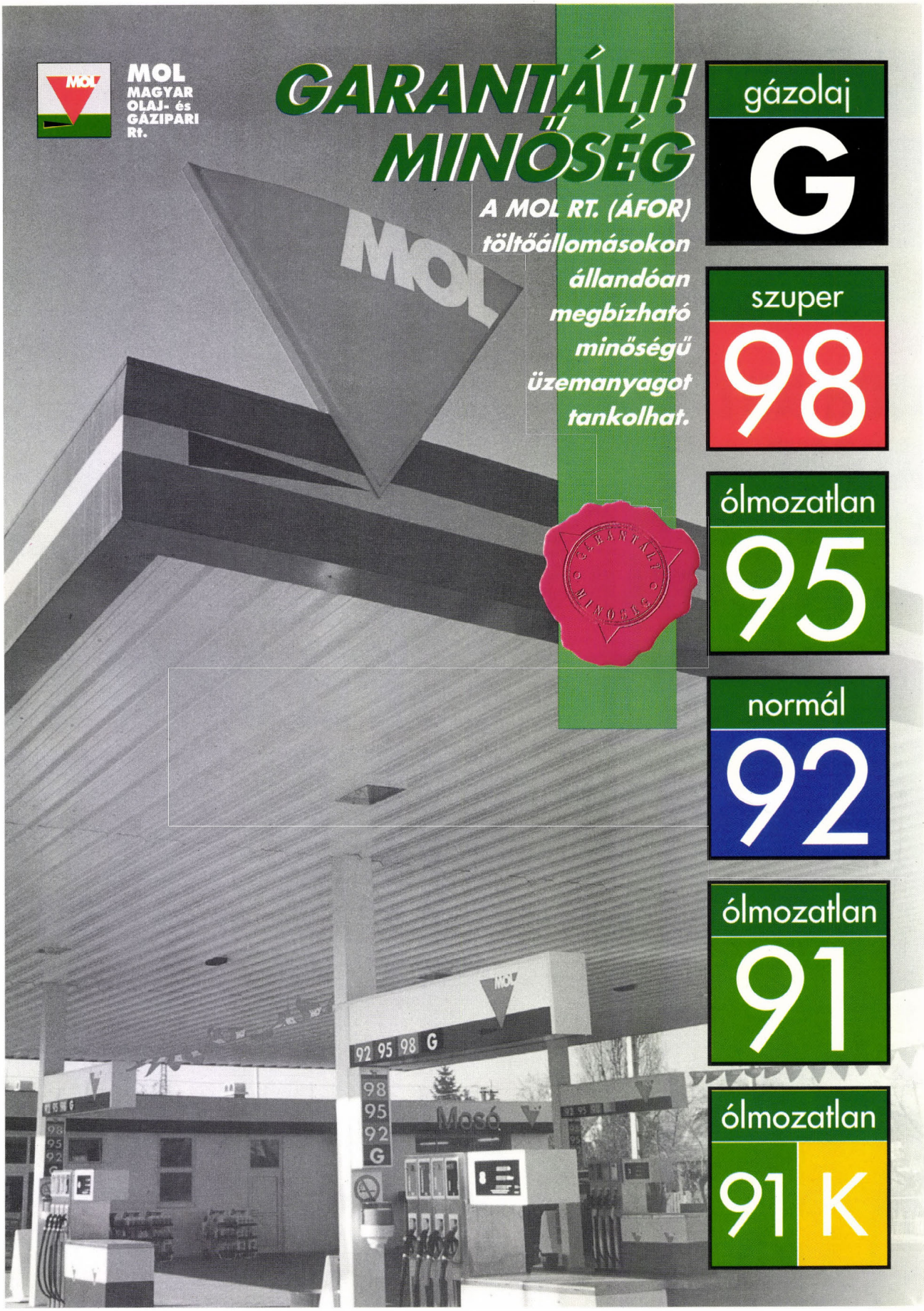
OPEL CORSA 1.5 D



MAGASLESEN

TERepjáróteszt

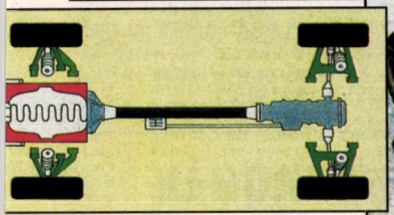
MITSUBISHI PAJERO, NISSAN TERRANO II


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

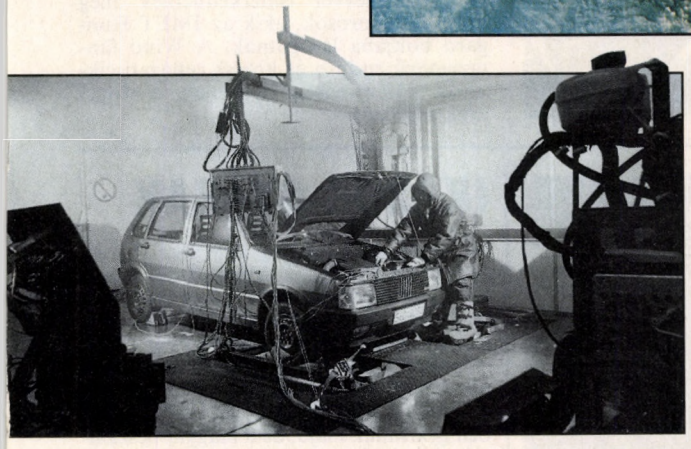


A terepjárók világában kalandoztunk: kipróbáltuk a bevált Mitsubishi Pajerót és az új Nissan Terrano II-t (32. oldal)





Jártunk a Mercedes terepjárógyárában (36. oldal). Összeállításunkat műszaki ábécével egészítettük ki (30. oldal)



Bejutottunk a Bosch titkos kutatólaborjaiba és tesztpályájára (22. oldal)

Kipróbáltuk a tavalyi gyorsasági bajnok motorját (42. oldal)



Bruno Thiry az abszolút 7. helyre hozta az Opel Astrát a Katalán Ralin (68. oldal)



Mozaik 2

PRÓBAÚT – Opel Corsa 1.5 D
Csinos városi dízel 4

PÁRBESZÉD – Autókereskedők Egyesülete
Ügynök helyett egyesület 8

FÓKUSZ – Autóelszállítások
Több a kár, mint a haszon 10

PIAC
Szervizlista 13

PANORÁMA – Bosch-látogatás
Az autóipar szürke eminenciása 22

FÓKUSZ – Közlekedéslélektan
Gyermekeink az úton 26

INFORMÁCIÓ
Terepjáró-ábécé 30

PRÓBAÚT – Mitsubishi Pajero, Nissan Terrano II
Kaland a felsőházban 32

TUDÓSÍTÁS – Mercedes-gyár Ausztriában
Civil pályán is 38

PRÓBAÚT – Honda RS 125 R
Repülő sámli 42

TECHNIKA – Radiálok motoron
Acélosodó gumiabroncsok 46

MŰHELY – Gumiszerelés
Szuperpajszer 49

TÖRVÉNYOLDAL
„Nagymértékben” 50

VISSZAPILLANTÓ
Ezt írta az AM 51

PIAC
Keres-kínál 53

Használtmotor-árak 56

Használtautó-árak 58

SPORT
A ballábas fékezés királya
Stig Blomqvist 62

Mozaik 66

Katalán vb 68

Keresztrejtvény 70

Jegyzetek a Csúcsforgalomból 71



CSAK 2000 DARAB

A Citroën XM Onyx limitált széria, a modellek elsősorban kivitelükben különböznek más XM-ektől. Kívülről az ötküllős, könnyűfém felnikről ismerhető fel az Onyx, továbbá arról a speciális metálfényezésről, amelyet csak ez a széria kap; a vásárló öt szín közül választhat. A belső kiképzés különösen nagyvonalú, az utasteret a műszerfal egyes helyein elhelyezett faberakás teszi még elegánsabbá. A más XM modellekben megismert kényelmi berendezések természetesen itt szériafelszerelések, ilyen például az elektromos ablakemelő, az elektromosan mozgatható és fűthető külső tükrök, a két irányban mozgatható kormányoszlop és az első-hátsó fejtámlák. Az Onyx-sorozat árlistája 147 300 francia franknál kezdődik.

FKBT
FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TÁRSASÁG

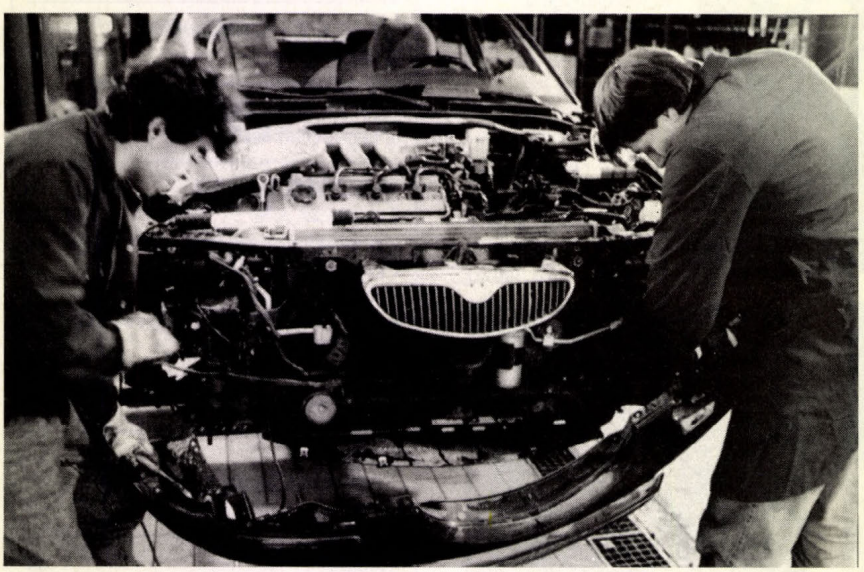
HANGOS REJTVÉNY

Az 1993. november 2-án elhangzott rejtvény megfejtése:
1. Azok a feledékenyek, akik rendszeresen égve hagynak valamilyen fényforrást a kikapcsolt motorú járművön
2. Karnazöld a Cabrio Escortnál, imperiálkék és citromsárga a Mondeónál
3. Budapesten, az V. Arany János u. 16-ban nyílt meg az Országos Baleset-megelőzési Bizottság közönségszolgálati irodája
A **Fővárosi Közlekedésbiztonsági Társaság** ajándékutalványait nyerte: *Mede Venczel,* 1213 Budapest, Hollandi út 33., *Lengyel Erzsébet,* 1053 Budapest, Kecskeméti u. 2. II. 12/b, *Tóthné Horváth Hedvig,* 9700 Szombathely, Öntő u. 5. A nyereményeket postán küldjük.



ENDURORUHÁK VERSENYRE ÉS MINDENNAPRA

Új márkanévvel ismerkedhetnek meg azok a motorosok, akik az IMET Hungaro boltjába látogatnak. A Wind fantázianevű enduro és krossz ruházati cikkeket jó minőségük mellett kedvező árak jellemzik.



KÉNYSZERSZÜNET A MAZDÁNÁL

November végén a japán autóiparban eddig ismeretlen intézkedésre szánta el magát a Mazda: egynapos kényszerszabadságra küldte szinte mind a 25 ezer alkalmazottját, s egyúttal kérte dolgozóit, hogy a következő hétfőn is menjenek szabadságra. A termelés visszafogása érinti a beszállítókat is.

IKARUS-GYÁRAK

Az épülő öt Moszkva környéki Ikarus-gyár közül az első, a novgorodi már meg is kezdte működését, mivel a kereskedelemben mutatkozó nehézségek miatt az oroszoknak egyszerűbb volt megnyitni a gyárat, mint továbbra is a magyar összeszerelésre hagyatkozni. Következő lépésként valószínű, hogy egyes alkatrészeket helyben gyártanak majd, de a magyar beszállítók részesedése mindvégig jelentős marad. A látszat ellenére az Ikarusnak kedvező ez a konstrukció, mert ezáltal hosszú távú együttműködésre számíthat, s biztosnak tudhatja jelenlétét az óriáspiacon.

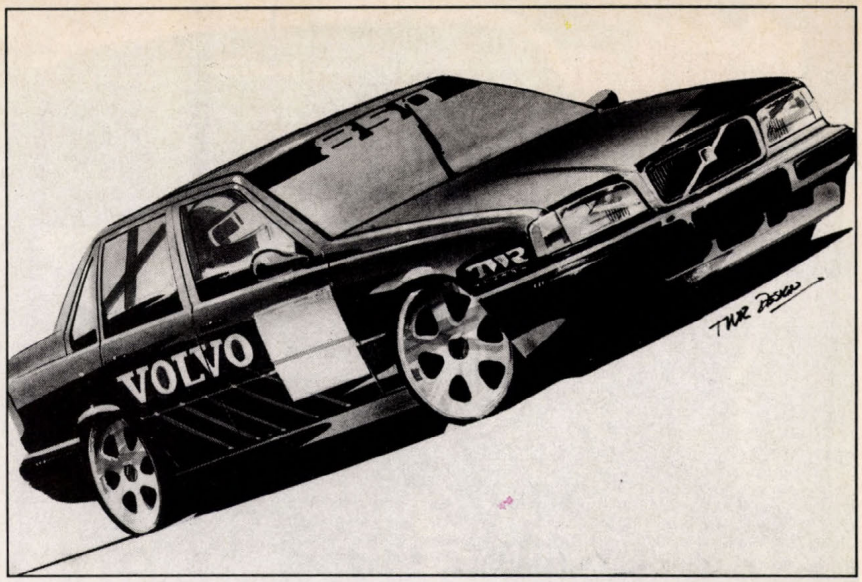
FELHÍVÁS

Továbbképző tanfolyamot indít 1994-től kezdődően az FKBT azon járművezető szakoktatók részére, akik vagy kisebb létszámú közösségekben dolgoznak, vagy oktatói bizonyítványuk ellenére nem foglalkoznak jelenleg szervezett oktatással. A tanfolyamon való részvételt a Fővárosi Közlekedési Felügyelet bélyegzőjével hitelesíti az oktatói igazolványban. A foglalkozásokat Budapesten, az V. ker. Curia utca 3. szám alatti FKBT tanácsteremben tartják. Ugyanitt fogadják az érdeklődőket személyesen 9 és 12 óra között vagy a 118-2085-ös telefonszámon.



KÉZIKÖNYV

Szinte minden gépkocsi- és motorkerékpár-típushoz már készül javítási kézikönyv. A műszaki fejlődést követve számos, speciális ismereteket tartalmazó szakirodalom is megjelent, mint például a benzinbefecskendezőkről szóló mű. Eddig az egész világon csak angol nyelven forgalmazták a népszerű Haynes könyveket. Az ESG Kft. gondozásában most magyarul is tanulmányozható, elsőnek a karburátorról készült összeállítás. Az Auditól a Volvóig számtalan típusnál alkalmazzák a Solex és a Pierburg karburátorokat. A szerző 1972 óta foglalkozik porlasztók beállításával, számtalan szakmai továbbképzést tartott, s jó néhány éve egy ismert szakműhely tulajdonosa. Így a könyv gyakorlati tapasztalatokra támaszkodik, és több száz illusztrációval, fényképpel segíti az olvasót a karburátorok működésének, szabályozásának, szerelésének és javításának rejtelmei között. Az 1978 és 1992 között legelterjedtebb karburátortípusok iránt érdeklődők a Maróti Autóműszaki Könyvkereskedésben vásárolhatják meg. Cím: 1205 Budapest XX., Nagykőrösi út 47. Telefon: 163-3762/311.



VERSENYBE SZÁLL A VOLVO

A Volvo 1994-ben visszatér a versenysportba, méghozzá 850-es modelljével a brit túrakocsi-bajnokságra nevez be. A limuzint Tom Walkinshaw vezetésével a TWR tuningcég építi át. Kiindulási alap a nemrég bemutatott 850 T5, amelynek turbófeltöltött motorja 300 Nm nyomatékú, legnagyobb teljesítménye 220 lóerő.

18 SZÁZALÉKKAL DRÁGÁBB BIZTOSÍTÁS

Az autótulajdonosoknak 1994-ben átlagosan 18 százalékkal magasabb díjat kell majd fizetniük kötelező felelősségbiztosításként. A buszok és a teherautók díjtétele az átlagosnál nagyobb mértékben nő, míg a motoroké csökken. A biztosítók kármegelőzési alapot hoznak létre, amely a díjbevétel 0,7 százalékával gazdálkodhat, s feladata elsősorban a balesetmentes közlekedéshez kapcsolódó megoldások támogatása.



A NISSAN EREDMÉNYEI

Jelentősen szűkült a japán piac, így lehetséges, hogy a Nissan 13,1 százalékos belföldi termeléscsökkenés mellett is 0,4 százalékkal, 26,4 százalékra növelte részesedését. A Japánon kívüli gyártás (az Egyesült Államokban és Nagy-Britanniában) ugyanakkor 22,3 százalékkal bővült. 1993. április 1. és szeptember 30. között 1 millió 400 ezer Nissant adtak el világszerte.

KELL-E A ROVER A BMW-NEK?

Angol sajtókörökben elterjedt a hír, hogy a BMW megvásárolja a szinte utolsó brit tulajdonban levő autógyárat, a Rovert, amelynek adóssága lassanként eléri a félmilliárd fontot. A müncheni cég azonban cáfolta a feltételezéseket.

SKODA-GYÁR VIETNAMBAN

A VW vezérkara a belföldi piacon tapasztalható nehézségek miatt talán a világ más részein keresi a boldoguláshoz vezető ösvényt, legalábbis erre következtethetünk abból a hírből, miszerint a csoport Skoda-gyár létesítését tervezi a távol-keleti országban. A vietnami beruházásról még nem született érdemi döntés, november végén a VW vezetői és a német kormány gazdasági minisztere még tárgyalásait folytatta Hanoiban.

INDONÉZEKÉ A LAMBORGHINI

A luxus sportautókat gyártó vállalatot 1963-ban alapította Ferruccio Lamborghini, s 1987-ben a svájci Mimran családtól került a Chrysler tulajdonába. Az amerikai márka megválik periferikus tevékenységeitől, ezért adták el a Lamborghinit indonéz üzletembereknek, a Bermudákon bejegyzett MegaTech Ltd.-nek, amelynek egyik tulajdonosa állítólag az indonéz elnök fia. Az olasz autógyár forgalma 1991-ről 1992-re egyébként harmadára esett vissza, a 325 km/h sebességre képes Diablóból bemutatása óta mindössze hétszázat adtak el.



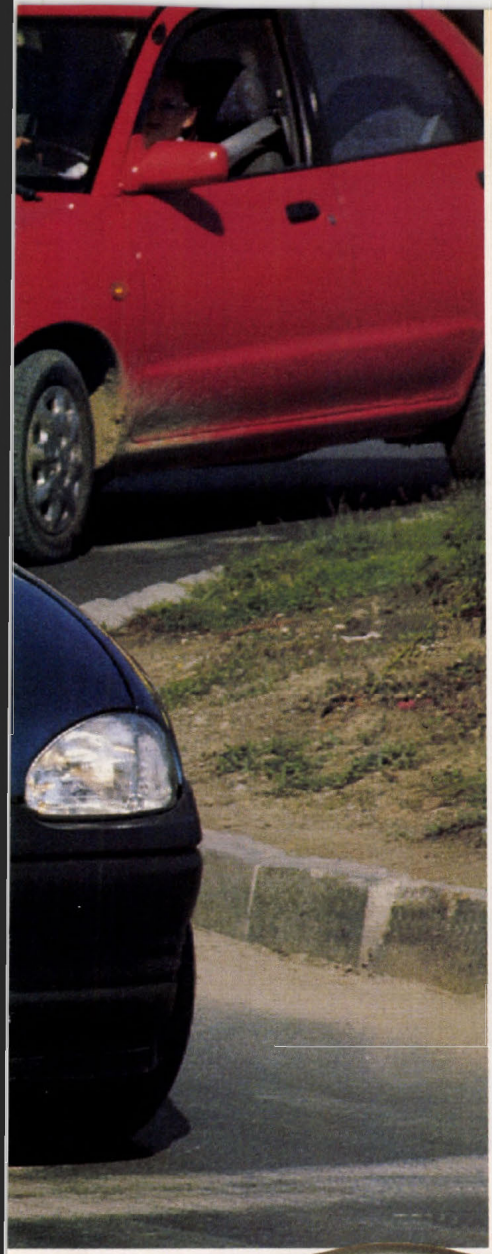
PRÓBAÚT

CSINOS VÁROSI DÍZEL

OPEL CORSA SWING 1.5 D

Jó ütemben lépett színre az Opel a teljesen átformált Corsával a kilencvenes évek elején indult nagy nemzetközi kisautó-parádén. A német technika iránti bizalom plusz a japán divatot tükröző csábvonalak együtt hozták a várt piaci sikert, az értékesítés megkezdése óta eltelt bő fél év alatt Magyarországon háromezer Corsa kelt el. A népszerűségi listát az AM 1993/20. számában részletesen bemutatott City 1.2i vezeti, s nem a vevők értékítélete, hanem pénztárcája miatt került a Corsa-lista hátsó traktusába az ötajtós Swing dízelváltozata.

Ha valaki napjaink autógyártásának tendenciáit vizsgálja, előbb-utóbb meg kell állapítania, hogy a dízelmotorok egyre lejjebb költöznek. Mármint az autókategóriák sorában, mert míg egy évtizede jobbára csak a közép- és a nagykategória modelljei között bukkantak fel „olajkályhás" változatok, ma már teljesen megszokottak a dízelmotoros kisautók is. Az Opel 1987-ben állt be a sorba, akkor mutatták be a Corsát 1,5 literes, 50 lóerős szívódízel-motorral, amit egy évvel később



követett az erőművész 67 lóerős turbódízel.

A japán Isuzu-gyár fejlesztőmérnökeit dicsérő motorok azóta sem sokat változtak, maga az autó viszont annál többet.

S ha már itt tartunk, ejtsünk szót a Swingről, ami a Corsa család egyik gazdagabb felszereltségű változata. Míg például az AM-ban korábban bemutatott 1,2i motoros Cityben csak rakodópolcot találtunk, a Swingben zárható kesztyűtartó van, a szerelvényfal közepén lévő minidisplay naptár óra és hőfokjelző egyben. Ha a motor leállítása után bekapcsolva marad a fényszóró, hangjelzés figyelmeztet mulasztásunkra, a vezetőülés magassága állítható, központi zár és elektromos ablakemelők (elöl) fokozzák a komfortot.

A Swing többet nyújt kárpitban is, az ülések textilbevonata köszön vissza az ajtók belső borításáról, barátságosabbá téve az utasteret (és boldogtalanná a tulajdonost, amikor egy-két év elteltével a könyöklő kikopását kénytelen tudomásul venni). Minél egyszerűbb egy autó, annál kevesebb a hibalehetőség – tudjuk ezt régen, s így volt ez a Swinggel is, aminek további kényelmi kelléke a magnós rádió. Egyetlen apró szépséghiba, a bal oldali hangszóró ki nem állhatta a magas hangokat, folyton berezonált, amin a basszus kiemelésével lehetett segíteni – mire jó a hangszínszabályozás –, de az sem az igazi megoldás.

Valamivel több mint 30 ezer forinttal

Vonzó vonalaival az év egyik slágere lett a Corsa a hazai újautó-piacon





növeli a számlát, ha a háromajtós helyett ötajtós Swinget választunk, ezt a többletet azonban a hátsó ülésre invitált utasok nagyon tudják értékelni, hiszen mentesülnek a háromajtós modelleknél elkerülhetetlen „behajtogatástól". A pluszajtók talán megbontják a karosszéria oldalnézeti vonalegyensúlyát, de a sok ív és hajlat között egy-két többletcsík igazán nem számít.

A Swing alapvető jellemzői nem különböznek a Corsa-sorozat többi átlagos tagjától. Azonosak az elöl és hátul független kerékfelfüggesztésű futóművek, amelyek hangolása a kényelem és a stabilitás követelményeit ideális közelségbe hozza. A kocsi enyhén alulkormányzott viselkedésű, de a durva kormánymozdulatokra is kiszámíthatóan reagál, biztosan íven tartva lehet vele fordulni, s mindez nem megy a komfort rovására, vagyis nem lett „fapados".

Rádiós magnó, zárható kesztyűtartó és hőfokjelző is része a Swing-csomagnak

MŰSZAKI ADATOK

MOTOR. Négyhengeres, négyütemű, soros, folyadékhűtéses dízelmotor. Furat 76 mm, löket 82 mm, összlökettérfogat 1487 cm^3.
Sűrítés 23. Legnagyobb teljesítmény 37 kW (50 LE), 4800/min, legnagyobb forgatónyomaték 90 Nm, 2400/min. Öt helyen csapágyazott főtengely, könnyűfém hengerfej, felülfekvő vezértengely (OHC), hajtása fogazott szíjjal. Bosch VE adagoló, kettős katalizátor. Elektromos berendezés 12 V, akkumulátor 60 Ah.
ERŐÁTVITEL. Egylemezes, száraz tengelykapcsoló, ötfokozatú, kézi kapcsolású váltómű. Áttételek: I. 3,55; II. 1,96; III. 1,3; IV. 0,89; V. 0,71; hátramenet 3,31. A tengelyhajtás áttétele 3,94.
FELÉPÍTÉS. Önhordó, ötajtós, ötszemélyes fémkarosszéria. A motor elöl, keresztben beépítve. Elsőkerék-hajtás.
Első futómű: független kerékfelfüggesztés alsó keresztlengőkarral (McPherson), keresztstabilizátor.
Hátsó futómű: összekötött lengőkarok, csavarrugók, hidraulikus lengéscsillapítás.
Fékrendszer: kétkörös, hidraulikus, depressziós rásegítővel.
Elöl tárcsa-, hátul dobfékek. Mechanikus rögzítőfék a hátsó kerekekre.
Kormánymű: fogasléces kormánygép.
A gumiabroncsok méretjelzése: 145/80 R 13.
MÉRETEK, TÖMEGEK. Hosszúság 3729 mm, szélesség 1608 mm, magasság 1420 mm. Tengelytáv 2443 mm, nyomtáv elöl/hátul 1387/1388 mm. A fordulókör átmérője 10,1 m. Saját tömeg 905 kg, megengedett össztömeg 1380 kg. A benzintartály befogadóképessége 46 l.
MENETTELJESÍTMÉNYEK. Legnagyobb sebesség 150 km/h. Felgyorsulás 0–100 km/h 19,5 s. Gázolajfogyasztás (ECE) városi ciklus/90/120 km/h 6/4/5,7 l/100 km. (Gyári adatok.)

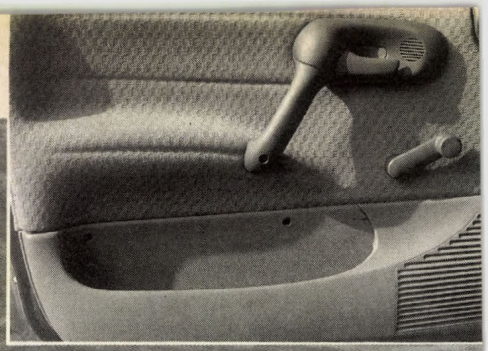
PRÓBANAPLÓ

A kocsi szállítója: General Motors Hungary, 1027 Budapest, Kapás u. 11–15.
Alapár: 1 191 400 forint.
Üzemanyag-ellátás: BP Oil Magyarország Kft.
A kilométer-számláló állása a próbaút kezdetén: 11 621
a próbaút végén: 14 330.

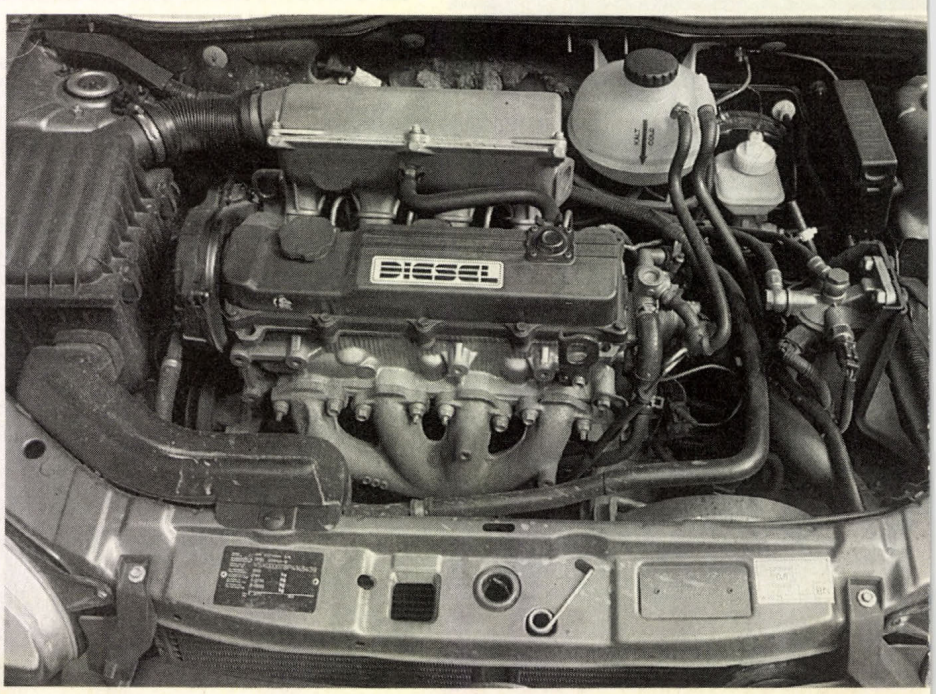
Gázolajfogyasztás:	liter/100 km
városi forgalom	5,5
80-90 km/h	4,5
110-120 km/h	4,9
A próbaút átlagfogyasztása	5,1.

Motorolaj-fogyasztás: nem volt mérhető.





Corsások vigyázat! Mindössze 17 cm az első spoiler szabad magassága





Az ajtók jó szélesre nyílnak, a hátsó pedig oly magasra, hogy kissé előrenyomja az antennát

A fékezés lábmunkájának javát szervo vállalja át, ezen az autón tökéletesen fogtak a fékek, amit azért említünk, mert a 21. számunkban közölt összehasonlító tesztben szerepelt Corsán a féket kifogásolnunk kellett. Kormányszervo ugyan nincs a Swingekben, de nem éreztük hiányát a legvadabb parkolási „tornamutatványok" során sem. S ha már a kormányforgatásnál tartunk, az igazán kellemes ebben a Corsában is. A jó ívű kerék kényelmes, kellemesen sportos fogást biztosít, átlagos méretű vezetőnek nincs baja a kormány-ülés-pedál távolságokkal, minden kézre(lábra)esik.

A bal láb elhelyezése már egy másik dolog, hosszú úton tapasztaltuk, amit tudtunk, ezt az autót nem a végtelen autópálya-távolságok legyőzésére tervezték, hanem városi és közeli városok közötti közlekedésre. A bal első kerékjárati dob mélyen benyúlik az utastérbe, s így a vezető bal lába kinyújthatatlan, ami egy-két óra után nagyon idegesítő érzés. Be lehet ugyan préselni a lábfejet a kuplungpedál alá, az viszont életveszélyes. Máskülönben a másfél literes, 60 lóerős dízelmotorral vidáman lehet repeszteni autópályán is, a 120-as tempó meg se kottyan neki, s még bőven marad tartalék. Németországban autóztunk a végsebesség – 150 km/h – közelében is, a motorhang nem lett kellemetlenül erős, az autó nem vált bizonytalanná, csak a fogyasztás nőtt meg érezhetően – öt liter fölé.

Kitérőként megemlítjük, a (nyugat)német autópályán a kis Corsa ugyanazt a hatást keltette, mint a Trabantok egykor az M7-esen. Ha valamely nagyobb autó elmélázó vezetője észrevette, hogy leelőztük, azonnal célba vette a belső sávot, és a sértést megtorolva elvágtatott mellettünk.

Mindezzel viszont már a sokak számára legfontosabb pont környékén járunk, s most azokra gondolunk, akik a „dízelt vagy benzinest?" kérdésen rágódnak. A Corsa 1,5 literes szívódízelmotorja alapjáraton bizony kellemetlenül rezonál, a zaj és a rezgés a motorkonstrukció összes hátrányát eszünkbe juttatja. Menet közben már kisimul a dolog, persze nem válik villanymotorszerűvé a hang, de megszűnik kellemetlen uralkodása. A kocsi fürgesége elfogadható, álló helyzetből 19,5 másodperc alatt gyorsul fel 100 km/h sebességre, pontosan annyi időre van szüksége, mint az 1,2i motorral szerelt változatnak.

Benzinkúthoz kanyarodva azután megbocsátjuk az összes alapjárati zörejt és vibrációt, mert kíméletes vezetéssel városban 5 liter alatt tartható a fogyasztás, országúton pedig hozni lehet a gyár által ígért 4 literes átlagot. Aki lendületesen autózik, egy literrel többel számoljon, de az még mindig barátságos dolog a lapzártakor éppen 63 forint körüli gázolajár mellett.

OCSKAY ZOLTÁN

OPEL CORSA SWING VÁLTOZATOK
(Ötajtós modellek)

Összehasonlító táblázat

	1,2i	1,4i	1,5D	1,5TD
Összlökettérfogat (cm^3)	1195	1388	1487	1487
Legnagyobb teljesítmény kW (LE)	33 (45)	44 (60)	37 (50)	49 (67)
Legnagyobb sebesség (km/h)	145	155	150	165
Felgyorsulás 0–100 km/h (s)	19,5	15	19,5	14
Fogyasztás (város/90/120/ l/100 km)	7,9/5,1/6,8	8,6/5,2/6,9	6/4/5,7	6/4/5,7
Alapár (Ft)	998 000	1 063 900	1 191 400	1 274 000

Meglehetősen szűk a tér, ehhez képest a motor jól hozzáférhető

Fotó: BRANSTETTER SÁNDOR

ÜGYNÖK HELYETT EGYESÜLET

AUTÓKERESKEDŐK EGYESÜLETE



Sándor András: – A feketekereskedelmet nem vállaljuk

Az Autó-Motor olvasói ez idáig inkább csak egyfajta szakmai szövetséggel találkozhattak a lap hasábjain, a generálimportőrök egyesületével. Most egy másik szakmai társulást mutatunk be, amely az Országos Kereskedelmi Szövetség kebelén belül működik. Az Autókereskedők Egyesületét *Sándor András*, a Merkur irodaigazgatója mutatja be.

– Mikor alakult az egyesület?

– 1992-ben, a járműiparban dolgozók egyik tanácskozásán szóba került, hogy nincs még egy olyan lista sem, amely az összes autókereskedést felsorolná. Szót követett, és végül *Horváth Árpád* – aki közvetlenül az előtt lett a Merkur vezérigazgatója – javasolta, hogy szerveződjenek az autókereskedők szakmai szövetségbe. A keret adott volt, ez pedig az Országos Kereskedelmi Szövetség.

– Honnan toborzódott a tagság?

– Magyarországon legalább háromféle, kereskedelem szóval illethető adásvételtípus van. Az úgynevezett feketekereskedelem, miután nélkülözi a legális elemeket, nem jöhet szóba. A generálimportőrök úgy kívánnak részt venni a magyarországi autókereskedelemben, hogy itthon is birtokukban van az összes szükséges jog és megfelelő védelem – ami egyébként világszerte megilleti őket. A kettő között van az úgynevezett szürkekereskedelem. Nem elmarasztaló értelemben említem ezt az elnevezést, a köztes legális kereskedői körre egyszerűen nincs jobb szó. A kereskedő ugyanis különbözik attól, amit mi Magyarországon kereskedőnek ismerünk. A hazai autókereskedők nagy része ugyanis ügynök.

– De szerencsére csak az autók érdekében ügynökösködik…

– Az ügynök egyfajta igényt elégít ki,



Nem mindig a körülmények teszik szalonképessé az autókereskedést



Egy kereskedőnek gyökere kell hogy legyen

vagy éppen egy igény érdekében dolgozik. Sokszor katalógusból – nincs igazán kereskedőjellege tevékenységének. Az ilyesfajta munka ugyanis meglehetősen rendezetlen jogi háttérrel is elkezdhető. Míg a kereskedő igencsak körbe van írva jogszabályokkal, rendeletekkel, az igényközvetítő meglehetős szabadon értelmezheti kötelezettségeit, ha egyáltalában figyelemmel van rá.



– Mitől nem kereskedő a kereskedő: attól, hogy murva van a „placcon"?

– Én inkább úgy fogalmazok, hogy a kereskedőnek gyökere van. Merthogy egy-egy autó eladása még nem kereskedelem. A kereskedés sokkal szélesebb körű a kulturált eladási körülményeknél. Ma Magyarországon még minősítés, ha valaki helytáll a termékéért. Ez azt jelenti, hogy van árukészlete, vissza lehet menni hozzá, fogadja az ügyfelet, vagyis teljes mértékben vállalja a kötelező felelősséget.

– Csupa ilyen angyalarcú kereskedő található az egyesületben?

– A feketekereskedelmet nem vállaljuk. A szürkeimportőrök közül nem kívánjuk tagjaink közé azokat, akik félévente cserélik a cégtáblát. Nem mintha neonfényes, harsány reklámokkal megtámogatott autókereskedés lenne a tökély. A reklámok mögé a tisztességet is oda akarjuk képzelni. Miután az egyesületnek nem titkolt célja, hogy védelmet is kíván nyújtani tagjainak, a tisztességtelen magatartást megvalósító kereskedő nem való közénk. Nálunk a tagok elfogadják és tiszteletben tartják az összes előírásokat, vállalják a műszaki kötelezettséget. Egyesületünk például tevékenyen közreműködött annak a jogszabálynak a megfogalmazásában, amelynek eredményeként ma Magyarországon egyáltalán szabályozva van, hogy milyen gépkocsikat szabad importálni.

– Ezek szerint az érdekvédelem mellett lehetőségünk van a jogszabályok alakítására is?

– Lehetőségünk van elmondani véleményünket. Ez pedig nem kevés. Egy példával hadd illusztráljam, hogy nézi ki Magyarországon az a szabályzatdzsungel, amelyben dolgozunk. Egy civil ember számára meglehetősen könnyen meghatározható egy új autó fogalma. Egy kereskedő számára ez a kérdés nem olyan egyszerű. Merthogy: az egyik főhatóság azt mondja, hogy minden autó új, ami nem volt még forgalomba helyezve. A másiknak az az álláspontja, hogy minden kocsi új, aminek még nem volt tulajdonosa a gyártóművön kívül. A harmadik vélemény az, hogy mindaddig új egy autó, amíg az a vevőhöz nem kerül, függetlenül attól, hogy közben több kereskedő adta-vette egymás között. A Kermi álláspontja nagyon szimpatikus, hiszen azt mondja, hogy új az az autó, amely minden szempontból teljesíti az új gépkocsival szemben támasztott követelményeket. Merthogy a helyzet manapság az, hogy egy autó állhat félévig a tűző napon, mert aki megveszi, az bizony új autóként vásárolja meg. Viszont ha ön a gyárból frissen kikerült autót megveszi, másnap az órában 14 kilométerrel tovább adja, ez bizony használt autó. Túl a dolgok humoros oldalán, az új illetéktörvény életbelépésével ez a rendezetlenség sok-sok pénzbe is kerülhet. Van tehát dolga egyesületünknek.

K. GY.

TÖBB A KÁR, MINT A HASZON

AUTÓELSZÁLLÍTÁSOK

A kormány által meghirdetett Nemzeti Közlekedésbiztonsági Programot olvasva eltűnődtem, hogy a rendőrhatóság miért helyez aránytalanul nagy súlyt a szabálytalan parkolás visszaszorítására – kétes értékű módszer alkalmazásával –, amikor a baleset-megelőzés területén annyi sokkal fontosabb közérdekű feladat vár megoldásra.

Tévedés ne essék, magam is a közlekedési fegyelem javítása mellett vagyok, mert súlyosan elítélem azt a közlekedési morált, amely a hazai utakon uralkodóvá vált. Igenis el kell szállítani azokat a járműveket, amelyek nagymértékben akadályozzák a forgalmat – ideértve a gyalogosforgalmat is. Nem megengedhető, hogy ilyen esetek miatt a 4-es autóbusz az Ugocsa utcába ne tudjon befordulni, vagy a 15-ös ne tudjon haladni az útvonalán. Szomorú látvány, amikor anyák gyermekeikkel (gyerekkocsival), vagy idős emberek nem tudnak leszállni a troliról, buszról, mert fegyelmezetlen autóstársaink – másokkal nem törődve – járművükkel a megállóban a járdán álltak meg.

Azt azonban enyhén szólva furcsának tartom, hogy egy üzleti vállalkozást a tilosban parkoló járművek elszállítására alapozzanak. S különösen szokatlannak tartom, hogy ez a vállalkozás egy hatóság kezdeményezésével, illetve közreműködésével – bármilyen jó szándékkal is – jön létre. A szabálytalankodó állampolgárok megregulázásának e módja az üzleti érdek miatt magában hordozza annak a veszélyét, hogy a tevékenység az eredeti céltól időről időre eltávolodik, és ettől kezdve megkérdőjelezhető a működés tisztasága. Válogatás nélkül nem szállítható el minden gépkocsi, ami a tilosban áll. Érthető, hogy üzleti szempontból egy vállalkozás akkor sikeres, ha az eszközök kihasználása maximális, de akkor sem szabad figyelmen kívül hagyni az erre vonatkozó szabályzást, sőt példamutató betartásáról kell gondoskodni. De sajnos a valóság más, ki látott olyan fuvarost, aki a biztos haszon reményében könnyű szívvel lemond a fuvarról, inkább keres magának. Ilyen az üzlet!

A népi mondások mindig alapvető igazságot tartalmaznak, ezért nem véletlen, hogy a köznyelv a szállító kocsikat „lopókocsinak" nevezi. Sokan tudjuk, mások érzik, hogy az elszállítások körül nincs minden rendben. Számos esetben az eljárás igazságtalan vagy netán jogtalan. Sokat mondó adat, hogy ez évben 453 észrevétel futott be az illetékesekhez, de csak azért annyi, mert a legtöbb tulajdonos annak örül a legjobban, hogy gépkocsija megkerült.



Figyelmeztető tábla a Kecskeméti utcában. Ha a mai gyakorlatból indulunk ki, minden Megállni tilos jelzés alá kirakhatnák

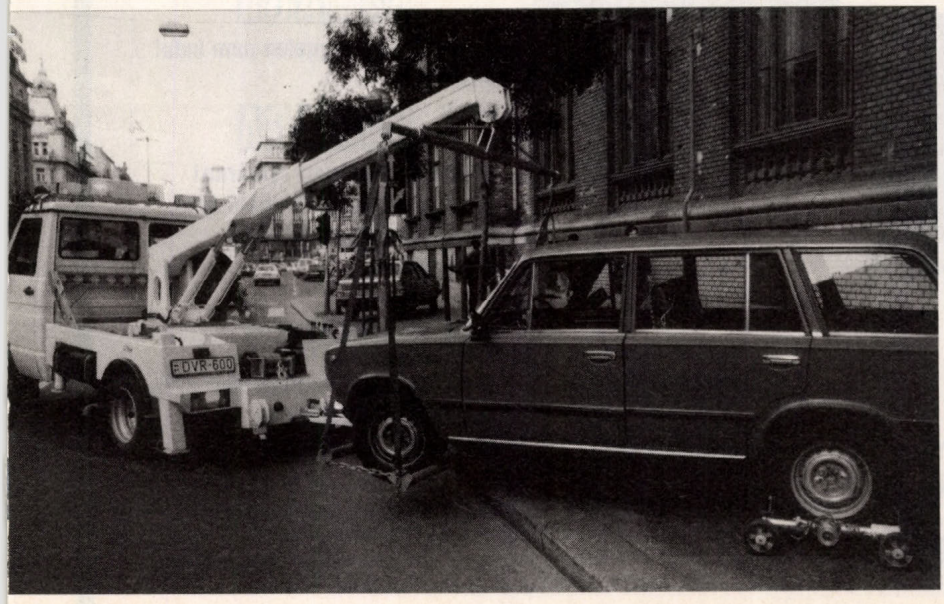
A gépkocsik elszállítását szabályozó, többször módosított 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 59. § (1.) bekezdés a következőképpen rendelkezik:

„A baleset folytán megsérült és elhagyott, valamint a szabálytalan elhelyezése folytán baleseti veszélyt jelentő vagy a forgalmat nagymértékben akadályozó járművet a rendőrhatóság – az üzembentartó értesítése mellett és költségére – az útról eltávolíttathatja. Autópályán és autóúton a járművek eltávolíttatására az útügyi hatóság is jogosult; erről azonban a rendőrhatóságot is értesítenie kell."

A „baleseti veszélyt jelentő" vagy a „forgalmat nagymértékben akadályozó" jármű ez esetben nem pontos fogalom, mert adott helyzetben másként ítéli meg a rendőr és a szállító ember, és másként a tulajdo-







Egy indokolt elszállítás három mozzanata. A Lada szabálytalanul parkol, s valóban nagymértékben akadályozza a gyalogosforgalmat. A bekapcsolt kormányzár miatt gördülőzsámoly került a hátsó kerekek alá, kizárva a sérülésveszélyt

nos. Arra nem lehet alapozni, hogy minden esetben szakértők vagy netán bíróság dönt a kérdésben.

A „menetrendszerű, szorgalmas" tevékenység még egy hátrányát látom. A vijjogó riasztójú járművek szállítása annyira megszokottá vált, hogy ma már senkinek nem tűnik fel, hogy ki lopja az autót, vagy ki az, aki „szabályosan" elszállítja. Ettől aztán a tolvajok annyira elszemtelenedtek, hogy trieszti barátomat megérkezése után pár órával a Szilágyi Erzsébet fasor sarkán leállított egyéves Lanciájától szabadították meg, míg másik ismerősöm egy hónapos Szamaráját a lakótelepi parkolóban a lakótársak szeme láttára csörlőzték fel.

Budapesten ez évben október közepéig 35 ezer gépkocsit szállítottak el. Ez 35 ezer családot és kb. 100-150 ezer embert érintett, de lehet, hogy közvetve még ennél is többet. KRESZ-módosítás előtt állunk, ezért javaslom fontolóra venni, hogy a szabályzásainkat hassa át az az emelkedett gondolkodásmód, amely a civil társadalmakban már gyakorlat, miszerint a hatóságnak mindent el kell követnie annak érdekében, hogy az állampolgár (az autós) a helyes és helytelen cselekedeteire a pontos, megfelelő tájékoztatást megkapja, és annak minden következményeire a felvilágosítás, a figyelmeztetés minden esetben megtörténjen.

Indítványozom, hogy az 59. § módosításánál a jogalkotók vegyék figyelembe azt az európai gyakorlatot, amely szerint a jelzőtáblák közlendőjét kiegészítő táblákkal egyértelművé teszik, és ezzel az autóst pontosabban informálják. Amikor az autós tiltott helyen hagyja a gépkocsiját, értesüljön arról, hogy a szabálytalanságért járó büntetésen túl járműve hatósági elszállításával is számolnia kell! Reményeim szerint ez a külföldieknek is sokkal méltányosabb lenne – hiszen ehhez vannak szokva –, és kevesebb lenne azok száma, akik keserű szájízzel gondolnának vissza budapesti élményeikre. Nagy örömmel üdvözlöm az első ilyen – gondolom kísérletként – kihelyezett kiegészítő táblát, amelyet a Kecskeméti utca elején, a Korona Szállodával szemben, a menetirány szerinti bal oldalra tettek ki.

A KRESZ módosításáig egy kis idő még eltelik, de a rendőrhatóságnak addig is el kellene meditálnia e ténykedés hasznosságán és tisztaságán, hogy további áldozat ne essék. Az eljárás vállalkozóját pedig önmérsékletre és a közúti közlekedési szabályok betartására kellene intenie.

KOVÁTS LÁSZLÓ



BÁCSKA GUMI KFT

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

GUMIBOLT PÉCS
7601 Pécs, Rácvárosi u. 26.
Tel.: 72/312-402
Tel./fax: 72/333-263

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

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

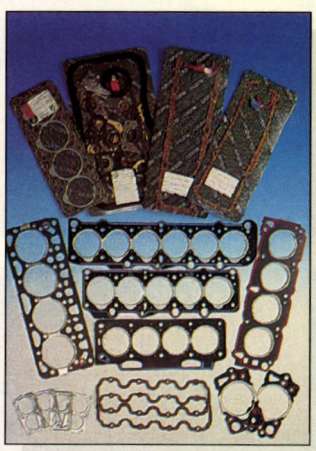
Megbízható helyről a legmegfelelőbb gumit? Akkor keressen minket!

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

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.

autó motor PIAC

Az Autó-Motor kereskedelmi és információs rovata

ÁRTREND

	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983
ALFA ROMEO											
33 1.3 (83–89)				580	500	400	330	280	241	200	
33 1.5 (83–86)								350	310	250	220
33 1.7 IE kat.(88–	1870 (16V)	1150	90	750	630	550					
33 1.8 TD (87-	1599	1100	900	800	640	570	480				
75 2.0 Twin Spark (88-92)		1300	1000	900	690	640					
75 2.0 TD (86–92)		1250	900	800	660	490	450				
AUDI											
80 1.6 (81– 86)								420	350	310	240
80 1.6 (81–86)								450	380	320	260
80 1.6 TD (82–86)								500	450	400	340
80 1.8 S Kat. (86–91)			1150	1050	900	810	750	620			
80 1.6 TD (88–91)			1250	1100	950	860					
80 1.9 TD (91–	2522	1700	1500								
80 2.0 (91–	2614	1800	1500								
100 1.8 (83–88)						700	600	500	400	360	300
100 2.0 (84–88)						750	600	550	500	400	
100 2.3 (90–	3965	2500	1800	1400							
100 2.0 D (82–88)						800	675	600	500	400	320
100 2.0 TD (83–88)						1000	800	700	550	450	380
100 2.5 TDi (91–	4265	2700	2000								
BMW											
318i (83–87)							650	500	450	400	290
320i (85–87)							670	600	500	420	330
320i Kat. (86–91)			1300	1200	1000	900	750				
320i Kat. (90–	3350	2500	220	1800							
325i (85–87)							700	650	500		
325i (87–91)			1500	1300	1200	1000	900				
325i (90–	4560	3400	3000	2500							
324 D (85–91)			1150	1000	900	850	750	650	550		
325 TD (91–	3430	2500	220								
518i (84–87)							650	550	450	350	
518i (90–	3150	2200	1900	1600							
520i (81–85)									450	400	300
520i Kat. (85–87)							700	600	550		
520i (88–90)				1400	1300	1100					
520i (24 V) (90–	3620	2500	2200	1800							
525i (81–87)							700	620	490	390	300
525i (88–90)				1700	1530	1400					
525i (24 V) (90–	4885	3300	2700	2300							
524 TD (83–87)							800	700	550	450	400
524 TD (88–91)			200	1700	1600	1300					
525 TDS (91–							800	700	550	450	400
CITROËN											
2 CV (85–90)				330	270	230	200	180	150		
VISA 11 RE (85–87)							300	280	230		
AX MONPTI (11 E) (87– 90)				500	510	440	390				
AX 11 FIRST (91–	1131	770	680								
AX 14 TGD (89–91)			700	650	550						
AX TEEND (90–	1170	8650	750								
BX 14 (83–88)						500	400	300	250	200	170
BX 14 TGE (89–	1469	1000	800	700	590						
BX 17 D (86–90)				700	550	480	450	400			
BX 17 TGD (90–	1699	1100	850	790							
BX 19 TGS (90–92)	1706	1200	1100	900							
ZX 1.4 REFLEX Kat. (91–	1369	900	800								
ZX 1.9 REFLEX (92–	1799	1200									
DACIA											
1310 (83–91)			150	135	120	100	90	80	70	50	45
DAIHATSU											
Cuore 60 (81–85)									250	200	150
Cuore 44 TS (85–90)				450	400	351	300	280	250		
Cuore Kat. (90–	929	650	500	450							
Charade 1.0 (83–92)	1039	700	600	500	450	400	360	300	240	200	170
Charade Turbo CS (85–87)								410	350	290	
Charade TD (87–	1329	1100	750	650	575	500	450				
Applause 1.6 LI (89–	1479	750	650								
FIAT											
Panda 750 L		550	520	480	440	411	350	300			
Panda 1000		650	600	500	450	400	350				
Uno 45	890	650	600	550	450	400	350	300	250	200	200
Uno 1.7 D	1150	850	700	600	500	450	400	350			
Ritmo 75							330	300	250	210	180
Ritmo 1.7 D						450	370	330	300	250	200
Tipo .14	1200	900	800	700	600	550					
Tipo 1.7 D	1350	1000	850	750	650	600					
Tempra 1.6 IE	1380	1000	850	750							
Tempra 1.6 IE	1890	1350	1200	1100							
Tempra 1.9 D	1510	1050	950								
FORD											
Fiesta 1.1						320	290	270	250	210	180
Fiesta C 1.1 i	1039	750	650	550	500						
Fiesta 1.3							350	310	280	230	
Feista C 1.4i		900	700	600	500	450	400				
Fiesta 1.3i	1201										
Fiesta Diesel 1.6					500	450	400	340	300	270	
Fiesta Diesel 1.8	1390	900	750	650	550						
Escort 1.3		950	900	750	650	550					



	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983
Escort 1.4i	1289										
Escort 1.6 D	1430	1100	1000	800	650	550	480	370	320	280	250
Escort 1.6 D					650	550	480	400	330	300	
Escort 1.8 D	1701	1200	1050	850							
Orion 1.4	1330	800	700	650	600	550	470	430			
Orion 1.6 D				750	700	620	550	450	380	330	
Orion 1.8 D	1709	1250	1150	950							
Sierra 2.0		1350	1250	1100	900	800	700	550	450	350	280
Sierra 2.3 D				950	800	700	600	500	400	300	250
Sierra 1.9 TD		1250	1200	1050							
Mondeo 1.8i 16V	1753										
Mondeo 1.8 TD	2295										
Scorpio 2.0	2396	1500	1350	1200	950	750	600	540	450		
HONDA											
Civic 1.3			750	650	600		400	360	320	280	220
Civic 1.5 LSi	1620	1200	1050								
Civic 2.0	2700	1800	1400	1200	900	600	550	500	400		
HYUNDAI											
Pony 1.5	1063	900	750								
LADA											
1200 S 21011						130	115	100	90	70	60
1300 S 2105		300	250	210	200	180	150	120	110	100	90
2104					200	180	160	130	110		
2107		360	300	270	240	210	180	150	130		
21053	495	370									
SZAMARA											
2108	620	420	350	300	250	220	200				
2109	645	450	400	350	300	250					
LANCIA											
Prisma 1.6				800	650	530	450	350	280	240	200
Prisma 2.0 TD				850	700	600	500	420	370		
Dedra 1.6	1638	1100	1000	900							
Dedra 2.0 TD	2178	1400	1250								
Thema 2.0 IE	2368	1500	1200	1000	950						
MAZDA											
8121	1155	900	800								
323 1.3							400	350	280	240	200
323 1.4i	1540	1200	1000	850	600	500	450				
323 1.6i	1810	1250	1050	850	750	600	450				
626 2.0				750	670	550	400	350	300	270	230
626 2.0i	2710	1900	1200								
626 2.0 D				770	650	550	470	420	350	300	
626 2.0 D	2550	1500	1200								
MARUTI											
800	598	450	380	330	280						
MERCEDES											
190 E 1.8	3064	2000	1700	1550	1300	1050	870	750	700	600	550
190 D	2901	2100	1750	1600	1450	1280	1050	950	800	700	620

	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983
200 (123)									500	400	300
200 (124)		2100	1800	1550	1400	1100	940	880	750		
200 E (124)	4308										
200 D (123)									550	450	350
200 D (124)			1800	1550	1420	1150	970	890	750		
200D Kat (124)	3794	2300	1950								
MITSUBISHI											
8Colt 1.5		100	850	700	600	500	400	300	250	220	
Colt 1.6	1581	1200									
Lancer 1.5		1050	850	750	650	550	420	350	300	250	
Lancer 1.6	1705										
Lancer 1800 D		1050	900	800	750	700					
Lancer 2000 D	1831										
Galant 1.6							450	350	300	250	200
Galant 1.8	2140	1300	980	840	790	620					
Galant 1.8 TD		1450	1100	1000	900	790	650	490	370	300	
Galant 2.0 TD	2233										
NISSAN											
Micra 1.0	1165	800	650	570	480	430	370	300	270	220	190
Sunny 1.5							400	340	300	250	220
Sunny 1.4	1310	900	800		600						
Sunny 2.0 D	1622	1200	1020								
Primera 1.6	1638	1200	1000	900							
Primera 2.0 D	1950	1350	1200								
OLTCIT											
Club 11R	350	220	190	170	150	120					
OPEL											
8Corsa 1.2		650	600	550	510	460	410	370	320	280	240
Corsa 1.2 City	899										
Kadett E 1.3				670	610	550	470	390	340	300	
Kadett E 1.4 i			750	700	640						
Kadett 1.6 D				620	560	490	430	370	330		
Kadett 1.7 D			820	740	680						
Astra 1.4 i	1152	950	820								
Astra 1.7 D	1216	980	900								
Ascona C 1.6						500	430	380	320	270	220
Ascona 1.6 D						530	450	390	340	290	240
Vectra 1.6i	1476	1050	920	820	710	650					
Vectra 1.7 D	1670	1150	970	850	750	680					
Rekord E 2.0								370	320	270	220
Rekord E 2.3 D							400	370	310	240	
Omega 2.0				880	760	700	630	550			
Omega 2.0	2359	1400	1250	1050							
Omega 2.3 D				850	780	700	650	570			
Omega 2.3 D	2643	1600	1350	1100							
PEUGEOT											
205 1.4		850	770	680	610	520	440	370	320	280	240
205 1.2 kat	1250	900	750	650	570						
205 1.8 D	1499	980	800	720	610	530	470	400	350	320	260
309 1.9 D	1630	1100	980	870	670	570	470	400			
405 1.6	1660	1100	990	880	700	650	590				
405 1.9 D	1895	1250	1050	950	790	690					
POLSKI FIAT											
126 P			200	150	120	100	85	70	55	50	45
1500			170	140	110	95	75	60	50	45	40

	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983
RENAULT											
R 5 1.1		790	700	600	530	460	400	350	290	200	160
Clio 1.2	1125	850	780								
R 5 1.6 D					560	480	420	370			
Clio 1.9 D	1322	940	850								
R 19 1.4	1282	890	820	720	640						
R 19 1.9 D		960	870	780							
R 19 1.9 D kat.	1761										
R 21 1.7					650	550	460	390			
R 21 1.7	1995	1200	1050	900	820						
R 21 2.1 TD					800	690	600	500			
R 21 2.1 TD	2091	1350	1100	950	850						
SEAT											
Marbella 900	789	600	550	450	390	320	280				
Ibiza 1.2					500	420	350	300	260		
Ibiza 1.2 kat	981	720	650								
Ibiza 1.7 D			750	650	540	460	390	310	240		
Toledo 1.6 i	1411	1050	920								
Toledo 1. TD	1723	1250	1100								
SKODA											
120 L						140	110	95	85	75	65
Favorit 135 L	708	490	400	350	300						
SUZUKI											
Swift 1.0					510	440	390	320	250	200	
Swift 1.0	775	560									
Swift 1.3					550	490	420	360	300	260	
Swift 1.3	848	620	570								
TOYOTA											
Corolla 1.3		950	780	680	600	520	450	370	300		
Corolla 1.3	1603	1050									
Corolla 1.8 D			870	750	670	580	510	420			
Corolla 2.0 D	1894	1200									
Carina 1.6				800	720	600	500	420	350	270	
Carina 1.6	1989	1400									

	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983
TRABANT											
601 S				70	60	55	50	40	35	30	25
601 S kombi				80	70	60	55	45	40	35	30
1.1			150	130							
1.1 kombi			170	145							
VOLVO											
340 1.4				750	640	540	440	370	300	240	200
440 1.6	1900	1300	1100								
VOLGA											
			250	220	210	200	160	140	120	100	90
VOLKSWAGEN											
Polo 1.1	1209	790	710	620	560	410	370	310	280	230	200
Polo 1.3 D					650	500	470				
Polo 1.4 D	1532	1150	850	780							
Golf II. 1.6			910	810	720	650	570	480	400	320	
Golf II. 1.8			1000	910	820	730	630	530			
Golf III. 1.8	1878	1300	1150								
Golf 1.6 D			890	800	730	670	570	490	390	340	300
Golf 1.9 D	1790	1400	1200								
Jetta 1.6			850	740	670	600	520	400	330	280	
Jetta 1.6 D			900	800	730	630	520	460	400	330	
Vento 1.8	1975	1450	1150								
Vento 1.9 D	1829	1400	1200								
Passat 1.6						580	490	400	340	300	240
Passat 1.6 kat					780	670					
Passat 1.8 kat	2139	1400	1150	1000	940	850					
Passat 1.6 D						600	510	420	360	310	250
Passat 1.9 D			1050	950	820						
Passat 1.9 D kat.	2092	1500	1250								
WARTBURG											
353						85	75	60	55	45	40
353 kombi						100	85	70	60	50	45
1.3			240	180	160						
13 kombi			250	200	180						
ZASTAVA											
1100						140	115	100	90	80	70

Elsősorban autót vásárolni szándékozó olvasóink számára készítettük el a táblázatunkat, amelynek célja a használtautók áraink a bemutatása. Listánk nem teljes körű, egyáltalán nem tér ki például a nagy és drága kocsikra. Elsősorban azokat a közép- és kis kategóriájú járműveket próbáltuk befoglalni, amelyek a legnagyobb darabszámon futnak útjainkon. Az árak összeállításánál figyelembe vettük a hazai igényeket, vagyis a jelzett összegek átlagos futásteljesítményű és ezzel arányos állapotú autókra vonatkoznak. Az árakat elsősorban irányadónak szántuk, hiszen az extrák és az átlagos állapottól való eltérés jelentősen befolyásolhatják őket akár felfelé, akár lefelé. Információinkat a használtautó-piaci tapasztalatainkra alapoztuk, amelyeket egyeztettünk új- és használtautó-kereskedőkkel is. Elsősorban az ő javaslatuk alapján vettük figyelembe a népszerűséget, pontosabban a keresettséget is, ami például felfelé téríti el egy német gyártmányú és lefelé a korosabb olasz gyártmányú típusok árait.

Tapasztalataink szerint egyébként az extrák általában nem érik meg a pénzüket, vagyis jóval kevesebbel növelik a használt jármű árát, mint amennyibe kerültek. Szintén nem ismeri el a piac a felújításokat, alkatrészcseréket sem, vagyis hiába cseréltük le újra a négy abroncsot, az csak az eladás tényét teszi valószínűbbé, de nem növeli meg jelentősen az autó értékét.

Időszakonként ismételten megjelenő árkatalógusunkat, reméljük, hasznosnak találják majd az autójukat eladni szándékozók is. Talán segítségükre leszünk abban, hogy négykerekűjüket állapotuknak megfelelő áron kínálják, így gyorsabban és korrekt áron történjen meg az üzletkötés.

NÉMET HASZNÁLTAUTÓ-ÁRAK

MÜNCHENI MUSTRA

A két német állam 1990 októberi történelmi újraegyesítése óta már sokat változott a világ Németországban. 1994-re közel 4 millió munkanélkülit prognosztizálnak, a VW-nél bevezették a négynapos munkahetet, s az Opel, a Mercedes, a BMW is megsínyli a gazdasági válságot.



Akik most fürkészik a hat évnél fiatalabb modellek tarifáját, azoknak kis szerencsével pompás járgány akadhat horgukra. Az NSZK-ban eladásra kínált bő egymillió használt autó közül mi Münchenben csemegéztünk. 1991-es Volkswagen Jetta Diesel 17 500 márkáért, a kortárs benzines típus, automata változatban, szervokormánnyal, 26 ezer kilométerrel 16 400 márkáért lehetett volna a miénk. 1990-es Golfot és 1989-es Jettát egyaránt ajánlottak 10 300 márkáért is. A négyéves Passat Variant még 17 000 márkán tartja az árát Münchenben, ami a rengeteg extra ellenére túlzás. Amióta 1982-ben Az év autója választáson bronzérmet szerzett a VW Polo bizony nem sokat változott. A legkisebb wolfsburgi kedvenc kétévesen 11 300-ért, négyesztendősen 7 300 márkáért került elénk. Egy szerviz udvarán, valószínűleg karambolosból újjápofozott Polo Fox 1993 februári papírokkal, 22 ezer kilométer után 11 900 márkát kóstált. A konkurens Opel Corsa 1990-ből 9900 márka. Elgondolkodtató, hogy ugyanennyi pénzért 1991-es Opel Kadett Caravan is kapható. Az 1985-ös év autója, a Kadett, 1,3-as verzióban, hatévesen 6900 márkáért akadt utunkba, s a kereskedőnél alkudni is lehetett volna. 1991-es Vectra GL 1.6-ost 15 900 márkáért fedeztünk fel, míg az 1987-ben Az év autójává választott Omega ötévesen már csak 11 500 márka, 120 ezer kilométerrel. Hároméves BMW 320i Cabriót hazájában, Bajorországban 29 900 márkáért ajánlottak. Ötesztendős, kényelmesebb BMW 524 TD 21 800 márkáért lehetett volna a miénk. Ennyit kóstál a BMW 7-es szériájának 3,0 literes, automata változata is, 1988-as okmányokkal. 1990-es Ford Scorpiót 13 000 márkáért, ugyanennyi idős Sierra 2.3 dizelt 10 600 márkáért láttunk az Export-Auto Löblein telephelyén. Jó ötéves, ezüstkék Sierra Turnier D-t már 7900 márkáért vehettünk volna, ami talán a Mondeo bemutatkozásával is összefügg . . .

FIAT Tipóból az az 1990-es dízelmodell volt a legjutányosabb, amelyet 8900 márkáért próbált ránk sózni egy bajor atyafi. Jómagam sohasem fogom elfelejteni, hogy ezen itáliai táltos (mely Az 1989-es év autója címet nyerte el) annál a berlini autókölcsönzőnél, ahol e sorok írója több ezer kocsit kipróbálva tapasztalatokat gyűjthetett, nem állta ki a megmérettetést. Összesen nyolc darab — az első és utolsó nyolc kocsi — került bevetésre, aztán maradtak a jó öreg Golfok, Kadettek, illetve Astrák. Ötesztendős Tipo 1.4-esre bukkantunk 6800 márkáért is, ami azért már pokoli — ha nem is igazságtalan — áresés ezen picit szögletes, bumfordi modell esetében, amelynek stílusa — szerintem — kétajtós verzióban sokkal kiforrottabb, elegánsabb, sportosabb.

MOGYORÓSI GÉZA

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

KNAUS Lakókocsigyár

kizárólagos magyar képviselete:

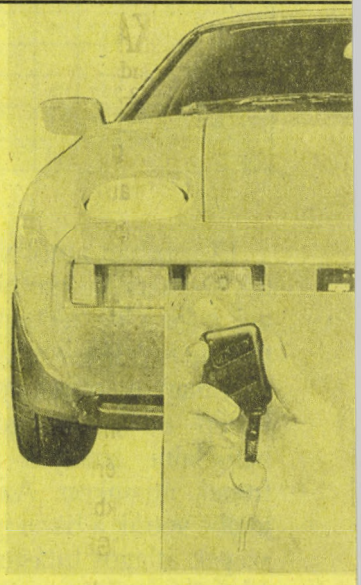
1046 Budapest
IV., Vécsey u. 109.
Telefon/fax: 169-4428

KNAUS lakókocsik, lakóautók, elárusítókocsik kizárólagos eladása, lízingelése.

Lakókocsigyár:

Nagyoroszi,
Felszabadulás út 112.

Rhino
AUTO ALARMS



Nem csak a drága luxusautókat lopják!
A megoldás
RHINO
ausztrál autóriasztók elérhető árakon.
Viszonteladókat keresünk az ország egész területén.
DOVER Kft.

Budapest, 1106 Jászberényi út 24—36.
Tel./fax.: 157-4189

ÚJ AUTÓK ÁRAI

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

AUTÓ-MOTOR SZOLGÁLTATÁS

ALEKO

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

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

AUDI

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

80 kat. 1.6 limited	2108
80 kat. 1.6	2528
80 kat. 2.0	2995
80 kat. 2.3 aut.	3972
80 16V kat. 2.0	3788
80 16V quattro kat. 2.0	4305
80 V6 kat. 2.6	3786
80 V6 quattro kat. 2.6	4753
80 V6 kat. 2.8	4705
80 V6 quattro kat. 2.8	5276
80 TDI kat 1.9	3054
80 Avant kat. 1.6	2749
80 Avant kat. 2.0	3298
80 Avant V6 kat. 2.6	4211
80 Avant V6 quattro kat. 2.6	5088
80 Avant V6 kat. 2.8	5640
80 Avant V6 quattro kat. 2.8	5611
80 Avant TDI kat. 1.9	3339
100 kat. 2.0	3635
100 kat. 2.3	4031
100 quattro kat. 2.3	4990
100 16 V kat. 2.0	4206
100 16 V quattro kat. 2.0	4901
100 V6 kat. 2.6	4751
100 V6 quattro kat. 2.6	5493
100 V6 kat. 1.8	5622
100 V6 quattro kat. 2.8	6305
100 S4 quattro kat. 2.2	7859
100 TDI kat. 2.5	4195
100 TDI kat. 2.5 aut.	4465
100 Avant kat. 2.0	3935
100 Avant kat. 2.0	3935
100 Avant kat. 2.3	4366
100 Avant quattro kat. 2.3	5325
100 Avant 16V kat. 2.0	4505
100 Avant 16V quattro kat. 2.0	5201
100 Avant V6 kat. 2.6	5086
100 Avant V6 quattro kat. 2.6	5827
100 Avant V6 kat. 2.8	5957
100 Avant V6 quattro kat. 2.8	6430
100 Avant S4 quattro kat. 2.2	8194
100 Avant TDI kat. 2.5	4495

BENTLEY

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

Brookland	26018
Brooklands LWB	30265
Turbo R	35687
Turbo RL	40644
Continental	19564
Continental R Coupé	47760

BMW

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

316i Limousine 1.6	2575
318i Limousine 1.8	3345
320i Limousine 2.0	3720
325i Limousine 2.5	4070
325 td Limousine 2.5	3755
325 tds Limousine 2.5	3960
318i Coupé 1.8	3685
320i Coupé 2.0	3950
325i Coupé 2.5	5225
M3 Coupé 3.0	8100
325i Cabrio 2.5	6110
518i Limousine 1.8	3500
520i Limousine 2.0	4025
525i Limousine 2.5	5430
530i Limousine 3.0	6550
M5 Limousine 3.8	11310
525td Limousine 2.5	3940
525tds Limousine 2.5	4265
518i Touring 1.8	3815
520i Touring 2.0	4320
525i Touring 2.5	5870
530i Touring 3.0	7005
M5 Touring 3.8	12005
525td Touring 2.5	4255
525tds Touring 2.5	4570
730i Limousine 3.0	6795
740iA Limousine 4.0	9410
750iA Limousine 5.0	12210
840CiA Coupé 4.0	11935
850CiA Coupé 5.0	14930
850CSi Coupé 5.6	18350

CITROËN

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

AX Ten	1181
AX First 1.1	1248
AX First D	1335
AX 14 TRS	1446
AX 14 TRD	1426
ZX Coupé 1.4i Reflex	1531

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

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.

AUTÓ-MOTOR SZOLGÁLTATÁS

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.

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

DAIHATSU

Daihatsu Vezérképviselet Budapest XIV., Dózsa György út 19.

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

FIAT

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

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

FORD

Ford Hungária, Székesfehérvár, Aszalvölgyi út 3.

Fiesta Alba 1.1	1102
Fiesta C 1.1	1102
Fiesta CLX 1.3	1273
Fiesta C 1.8 D	1390
Escort Alba 1.3	1399
Escort Alba 1.3 kombi	1512
Escort Alba Plusz 1.6 16V	1684
Escort CL 1.4	1458
Escort CL 1.8 D	1661
Escort CL 1.8 D kombi	1774
Escort RS 2000	2905
Mondeo CLX 1.6	1935
Mondeo CLX 1.6 kombi	2087
Mondeo CLX 1.8	2377
Mondeo CLX 1.8 kombi	2528
Mondeo CLX 1.8 TD	2529
Mondeo Ghia 2.0	3582
Mondeo Ghia 2.0 kombi	3734
Scorpio CLX 2.0	2788
Scorpio CLX 2.0 kombi	2970
Scorpio CLX 2.5 D	3303
Scorpio CLX 2.5 D kombi	3485
Scorpio Ghia 2.0	4000
Scorpio Ghia 2.0 aut.	4849

HONDA

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

Civic 1.3 DX	1450
Civic 1.5 VEi	1650
Civic 1.6 ESi	1769
Civic 1.5 LSi aut.	1850
CRX 1.6 ESi	1990
Accord 2.0i	2729
Accord 2.0i	2990
Prelude 2.0i	2990
Legend 3.2	3992

HYUNDAI

Hungaroszerviz ISZ. Budapest XIV., Egressy út 17—21.

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

JAGUAR

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

XJ6 3.2	6628
XJ6 3.2 S	7292
XJ6 4.0 S	8133
Sovereign 4.0	9035
Daimler 4.0	10268
XJ12 6.00	11057
Daimler Double Six	11978
XJS 4.0 Coupé	9652
XJS 5.0 Convertible	11406
XJS 6.0 Coupé	11751
XJS 6.0 Convertible	13504

KORANDO

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

Kallista ACM 2.0i	3949
Kallista AI 2.0i	4549

LADA

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

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

LANCIA

Lancia Autoelit Kft. Budapest XIII., Róbert Károly krt. 61—65.

Y10 Fire 1100	1051
Delta 1.6 ie.	1389
Delta 1.8 ie.	1814
Delta 2.0 ie. 16V	2000
Dedra 1.6 ie.	1658
Dedra 1.8 ie.	2094
Dedra 2.0 ie.	2135
Dedra HF Turbo ie.	2703
Thema 2.0 16V	2770
Thema 2.0 16V Turbo ie.	2703
Thema 2.5 Turbo Ds	2874

LAND ROVER

Landimex Kft., Budapest VIII., Baross U. 110.

Defender 90 Pick Up 2.5 Tdi	2428
Defender 90 Hard Top 2.5 Tdi	2518
Defender 90 Station Wagon 2.5 Tdi	2729
Defender 110 Hard Top 2.5 Tdi	2783
Defender 110 Station Wagon 2.5 Tdi	3539
Defender 110 Station Wagon 3.5 V8	3300
Discovery Tdi	4086

Discovery Mpi	4225
Discovery 3.9 kat.	4765
Range Rover Vouge Tdi	6109
Range Rover Vouge 3.9 kat. aut.	6959
Range Rover Vouge LSE 4.2i kat.	10044

MAZDA

Mazda Mazda Motor Hungary Kft. Budapest XIX., Hofher A. u. 38—40.

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

MERCEDES

Mercedes MB-Auto Magyarország Kft. Budapest XIII., Kárpát u. 21.

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 T D	5384
E 300 T D	6587
E 280 T	6897
E 220 Coupé	6603
E 320 Coupé	8474
E 220 Cabrio	7950
E 320 Cabrio	10166
S 280	9034
S 320	10358
S 500	13362
SL 280	12634
SL 500	17594

MITSUBISHI

Mitsubishi Corporation, Budapest I., Hegyalja u. 7—13.

Colt 1.3 ELi	1396
Colt 1.6 GLXi	1723
Lancer 1.3 GLi	1637
Lancer 1.6 GLXi	1929
Lancer 2.0 GL D	2048
Lancer Combi 1.6 GLi	1756
Lancer Combi 1.6 GLXi	1989
Lancer Combi 2.0 GL D	2108
Galant 1.8 GLi	2308
Galant 2.0 V6—24V	3426
Galant 2.5 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.

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.

Oltcit Club 11	315

OPEL

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

Corsa City 1.2i	917
Corsa Swing 1.2i	968
Corsa Swing 1.5 D	1160
Corsa Swing 1.5 TD	1243
Corsa Swing 1.4 i	1033
Astra GL 1.4i	1175
Astra GL 1.6i	1240
Astra GL 1.7 D	1268
Astra GL 1.7 TD	1554
Astra GL 1.4i Caravan	1282
Astra GL 1.6i Caravan	1347
Astra GL 1.7 D Caravan	1375
Astra GL 1.7 TD Caravan	1661
Astra GSI 2.0i	2341
Astra GSI 2.0i 16V	2844
Astra Cabrio 1.4i SE	2387
Astra Cabrio 2.0i	2907
Vectra 1.6i	1645
Vectra GL 1.7 D	1704
Vectra GL 1.7 TD	1911
Vectra GL 1.8i	2070
Vectra GL 2.0i	2343
Vectra GL 2.0i 16V	3043
Vectra GT 2.0i	2646
Vectra 2.0i turbó	3977
Calibra 2.0i	3073
Calibra 2.0i 16V	3373
Calibra 2.0i turbó	4343
Omega GL 2.0i	2406
Omega GL 2.3 D	2696
Omega GL 2.3 TD	2881
Omega GL 2.4i	2844
Omega GL 2.6i	3379
Omega GL 3.0i 24V	3506
Omega GL 2.0i Caravan	2564
Omega GL 2.3 D Caravan	2899
Omega GL 2.3 TD Caravan	3039
Omega GL 2.6i Caravan	3537
Omega GL 3.0i Caravan	4022
Omega GL 3.0i 24V Caravan	4233
Frontera Sport 2.0i 4 × 4	2594
Frontera 2.4i 4 × 4	3239
Monterey 2.4i 4 × 4	4256
Monterey 3.2i V6 4 × 4	4335

PEUGEOT

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

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

RENAULT

Renault Hungári Kft. Budapest XI., Hegyalja u. 7—13.

Twingo	1086
Clio RL 1.2 kat.	1229
Clio RL 1.9 D kat.	1443
Clio RN 1.2 kat.	1313
Clio RN 1.4 kat.	1337
Clio RN 1.9 D kat.	1562
Clio 1.7 16V kat.	2335
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 1.9 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 turbódízel 2.1 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 (kombi) 1.2 kat.	1409
Express (break) 1.9 D	1813

ROLLS—ROYCE

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

Silver Spirit III	32837
Silver Spur III	37339



Corniche IV	50503
Touring Limousine	61213

ROVER

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

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

SAAB

Wallis Holding
Budapest XIII., Klapka utca 9.

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

SEAT

Seat Porsche Hungária Kft.
Budapest V., Deák tér 3.

Ibiza CL 1.05i kat.	1019
Ibiza CL 1.3i kat.	1053
Ibiza GLX 1.3i kat.	1201
Ibiza CLX 1.6i kat.	1271
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.	1606
Toledo CL 1.6i kat.	1391
Toledo GLX 1.6i kat.	1678
Toledo CL 1.8i kat.	1943
Toledo GLX 1.8i kat.	1171
Toledo GT 1.8i 16V kat.	2912
Tolexo GLX 2.0i kat.	2576
Toledo GT 2.0i kat.	2399
Toledo GT 2.0i kat.	2576
Toledo GL 1.9 TD kat.	1719
Marbella CLX kat.	903
marbella Jeans kat.	856
Marbella Street kat.	844
Terra kombi kat.	1189

SKODA

Skoda Autó Hungária Kft.
Budapest V., Régiposta utca 5.

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

SUBARU

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

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

SUZUKI

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

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

TAVRIA

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

Tavria	420
Tavria Happy	470

TOYOTA

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

Corolla Sedan XLi 1.4	1585
Corolla Sedan XLD 2.0 D	1704
Corolla Liftback XLi 1.4	1694
Corolla Hatchback XLi 1.5	1525
Corolla Hatchback XLd 2.0 D	1600
Corolla Wagon XLi 1.4	1617
Corolla Wagon XLD 2.0 D	1907
Carina-E Sedan XLi 1.6	2003
Carina-E Sedan XLD 2.0 D	2216
Camry Sedan XL 2.2	3598
Camry Sedan GX 3.0 V6	4097
Hiace Combi 2.0	2206
Hiace Combi D 2.4	2570

VOLKSWAGEN

Porsche Hungária
Budapest XII., Váci út 110.

Polo Coupé 1.05 kat.	1261
Polo Coupé 1.3 kat.	1291
Polo Coupé 1.4 D kat.	1606
Polo Combi 1.05 kat.	1295
Polo Combi 1.3 kat.	1368
Polo Combi 1.41 D	1335
Golf 1.4 kat.	1270
Golf 1.6 kat.	1553
Golf 1.8 kat.	1879
Golf 1.8 kat. aut.	1879
Golf 1.8 kat. aut.	2040
Golf 1.9 D kat.	2044
Golf 1.9 TD kat.	1794
Golf GTI 2.0 kat.	2847
Golf GTI 16V 2.0 kat.	3148
Golf VR6 2.8 kat.	3887
Vento 1.4 kat.	1576
Vento 1.6 kat.	1704
Vento 1.8 kat.	1953
Vento 1.8 kat. aut.	2115
Vento 1.9 D kat.	2163
Vento VR6 2.8 kat.	4030
Passat Limousine 1.8 kat.	2620
Passat Limousine 1.8 kat. aut.	2831
Passat Limousine 2.0 kat.	2991
Passat Limousine 1.9 TD kat.	2553
Passat Limousine 2.0 kat. aut.	3187
Passat Limousine VR6 2.8 kat.	4832
Passat Variant 1.8 kat.	2742
Passat Variant 1.9 TD kat.	2668
Passat Variant 2.0 kat.	3113

VOLVO

Denzel Hungária
Budapest VI., Andrássy út 8.

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

Az árak ezer forintban megadott tájékoztató jellegű fogyasztói árak.

ALAPÍTVA: 1948

1994

JANUÁR

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

FEBRUÁR

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

MÁRCIUS

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

ÁPRILIS

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

MÁJUS

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

JÚNIUS

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

JÚLIUS

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

AUGUSZTUS

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

SZEPTEMBER

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

OKTÓBER

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

NOVEMBER

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

DECEMBER

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

MINDEN MÁSODIK SZERDÁN:

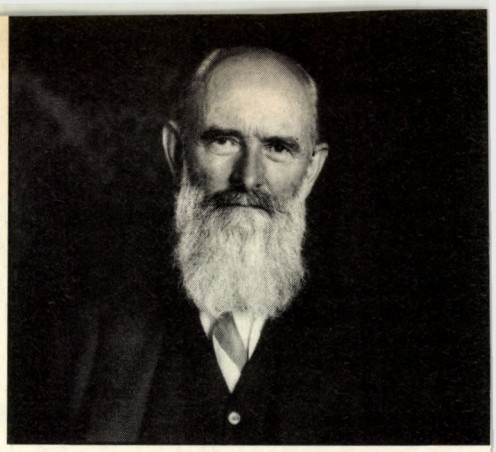
auto motor

AZ ORSZÁG LEGNAGYOBB PÉLDÁNYSZÁMÚ AUTÓS-MOTOROS KÉTHETILAPJA

LÁTOGATÁS A BOSCHNÁL

AZ AUTÓIPAR SZÜRKE EMINENCIÁSA

Ki tud olyan autótípust mondani, amelyben egyetlen Bosch- vagy Bosch-licenc alapján készülő alkatrész sincs? Stuttgart közelében a schwieberdingeni főhadiszálláson a világvállalat vezetői sem tudtak, viszont megismertük tőlük a cég szerteágazó tevékenységét, s bemutatták titkos kutatólaborjaikat is.

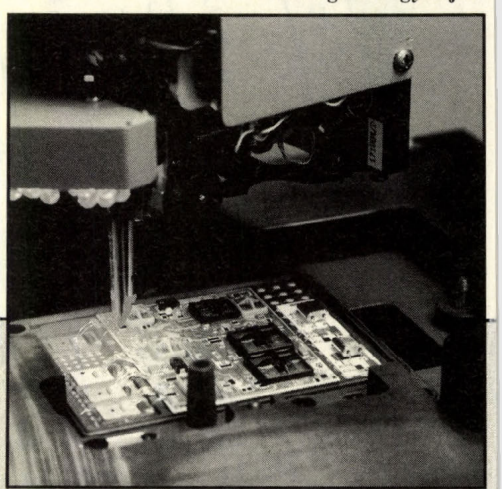


Robert Bosch (1861–1942). Kétfős személyzettel 1886. november 15-én nyitotta meg finommechanikai műhelyét, 1897-ben bevezette az alacsonyfeszültségű mágneses gyújtást, majd 1902-ben a nagyfeszültségűt – ma a Bosch-birodalom négy fő területen 160 ezernél több embernek ad munkát, Németország tíz legnagyobb iparvállalata közé tartozik

A Boscht jól ismerjük befecskendezőiről, gyertyáiról, ablaktörlőiről és milliónyi más autósberendezéséről. A fejlesztési központba tett látogatásunk érdekességei közül az első az volt, hogy a hajdani finommechanikai üzemből kifejlődött vállalatbirodalom ma már négy fő tevékenységi ágat is magáénak mondhat: a 34,4 milliárd márkás forgalom mintegy 50 százalékát még mindig a gépjármű-felszerelések hozzák, közel 25 százalék esik a telekommunikációra, 20 az elektromos kéziszerszámokra, háztartási gépekre és a Junkers hőtechnikára, s 5 százalékkal részesednek az eladásokból a termelőeszközök, például csomagológépek. Forgalma alapján a Bosch a tíz legnagyobb német iparvállalat közé tartozik, világszerte 160 ezernél több embert foglalkoztat, s hozzájuk jön még körülbelül százezer, akik önálló vállalkozásoknál szervizekben, vevőszolgálati munkájuk kapcsán élnek meg a márkából.

A Bosch-csoportot nemcsak rendkívül sokszínű termékkínálata különbözteti meg más gyártóktól, a csoport felépítése is egyedülálló. *Robert Bosch* végakarata nyomán 1964-ben hozták létre a nevét viselő alapítványt, amely a vállalat 1,2 milliárd márkás törzstőkéjének mintegy 92 százalékát mondhatja magáénak, s ennek

A blokkolásgátlók alkatrészeinek száma a kezdetek óta közel tizedére csökkent, ezzel nőtt a megbízhatóság, és csökkent az ár. A Bosch ABS-ek vezérlőegységét Reutlingenben gyártják

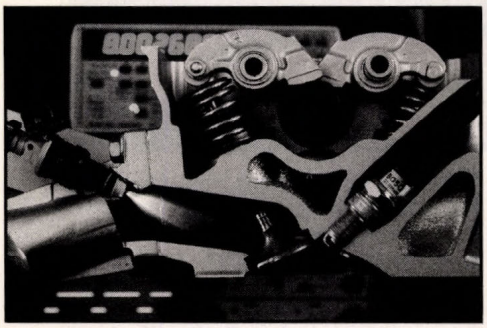


Bosch kipörgés- és blokkolásgátló próbája Észak-Svédországban egy befagyott tavon

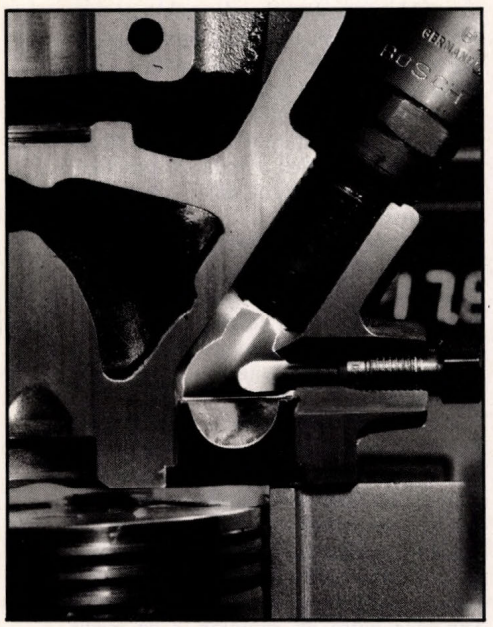




Bosch első hirdetése egy stuttgarti napilapban 1887 februárjában



Az Otto-motorok háromnegyede napjainkban befecskendezővel fut. A hengerfej metszetén látható, hogy a fúvóka a porlasztott benzint a meleg szívószelepre fújja, ahol könnyen elpárolog



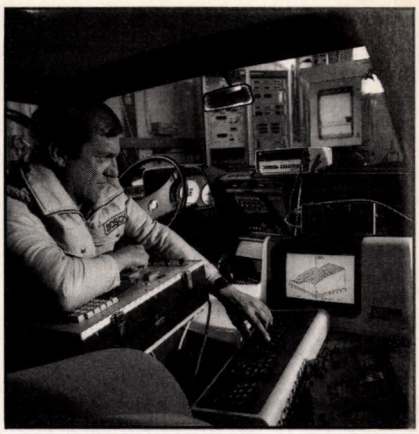
Az előkamrába szerelt izzítógyertyák ma már néhány másodperc alatt befűtik az égésteret

alapján a nyereségnek arányos része is ide kerül. Az alapítvány a vagyon hozadékát közcélokra fordítja, ebből finanszíroznak ösztöndíjakat, ebből épült fel a stuttgarti Bosch-kórház, az „aktív", gyerekek számára tervezett múzeum és még sorolhatnánk. Évente 15 millió márkát adnak ki. Az alapítvány ugyanakkor a vállalat szakmai vezetésébe nem szól bele, az igazgatótanácsban nincs szavazati joga, hanem a törzstőke 0,01 százalékának tulajdonosaként létrehozott vagyonkezelő társaság rendelkezik a voksok 92 százalékával. Körülbelül 8 százalék maradt a család kezében, ennek megfelelő a vállalat ügyeibe való beleszólási joga is.

Mi leginkább az autósholmikra voltunk kíváncsiak. Ma a világ legnagyobb független autógyári beszállítója a Bosch – ha az összes 1992-ben gyártott autót (47,4 millió) tekintjük, átlagosan mindegyikben 20 ezer forintnál nagyobb értékben találunk a cégtől származó alkatrészt. Ezeket további négy alcsoportra oszthatjuk: a benzin- és dízelbefecskendezők, a villamos gépek (indítómotorok, generátorok, akkumulátorok stb.), az aktív és passzív biztonsági berendezések (ABS, légzsák, világítástechnika) és a mobil kommunikáció (autórádiók, navigációs és tájékoztató rendszerek) tartozik ide.

Az autóipart sújtó pillanatnyi általános válság értelemszerűen nehezebb helyzetbe hozza a beszállítókat is, a Boschnak ugyanakkor – szerencsés profilja miatt – nincs mitől félnie. Benzinbefecskendezők terén például az autógyárak igénye lényegesen növekedett: míg 1989-ben az autók 46 százalékába került ilyen berendezés, a többi karburátoros volt, 1992-ben a befecskendezők részesedése már elérte a 77 százalékot, sőt egyes piacokon, Amerikában már 99 százaléknál tart. A Bosch Jetronic (elektronikus befecskendező) és Motronic (kombinált elektronikus befecskendező és gyújtás) családjából 1992-ben 5,6 milliót gyártottak.

A benzinmotorok jövőjében nem kételkednek a Boschnál, egyértelműnek látják, hogy a dízel- és az Otto-motor egyaránt meghatározó lesz még hosszú időn keresztül. A lambda-szondával szabályozott, katalizátoros motorok vezérlésének tökéletesítése mellett két fő irányba folytatnak maguk is kutatásokat. Kiaknázható lehetőséget látnak a szegénykeverékes motorokban, amelyek a lambda-szondásoktól eltérően nem $\lambda = 1$ értéken, hanem jelentős légfelesleggel üzemelnek, s ebből adódóan 5-20 százalékkal takarékosabbak, jobb a szén-monoxid- és szénhidrogén-emissziójuk

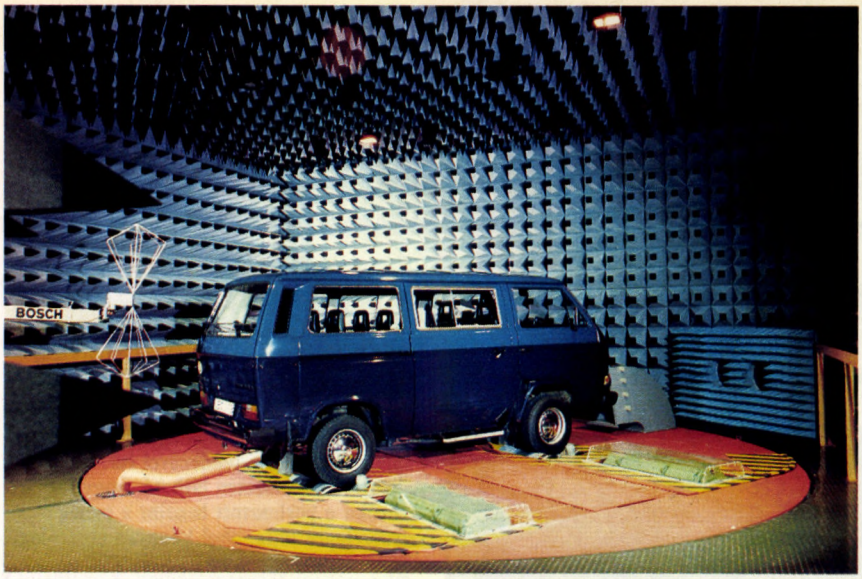


A Motronic egyszerre szabályozza az elektronikus gyújtást és befecskendezést. A fejlesztés során az utasok helyére adattárolók, jelfeldolgozók, monitorok kerülnek

is. Gond van viszont a nitrogén-oxiddal, miatta a hármas hatású, ma már hagyományosnak mondható katalizátor mellett redukciós katalizátort is be kell vetni. Ezen folyik most intenzív munka, illetve a megelőzésen: hogyan lehetne már az égéstérben csökkenteni a keletkező nitrogén-oxid arányát.

Az alternatív motorok terén a kétüteműekkel érdemes behatóbban foglalkozni – állítják a Boschnál. Ezek hasonló teljesítmény és nyomaték mellett a négyüteműnél 40 százalékkal kisebbek, 30 százalékkal könnyebbek és kisebb fogyasztásúak lehetnek, ugyanakkor emissziós és kiegyensúlyozottsági problémáik korszerű szabályozástechnikával jól kezelhetők. A dízelek terén a szigorodó koromkibocsátási normák határozzák meg a fejlesztőmunka irányát. Az egyik megoldás a klasszikus adagoló és a fúvóka összeépítése lehet, ami által elmaradhat a valamennyire mindig rugalmas nagynyomású vezeték, s akár 1500 barig növelhető a befecskendezési nyomás. A motor hengerfejébe épített egyelemes befecskendező szivattyúkat a motor bütyköstengelyéről lehet hajtani, a befecskendezés kezdetét és az adagot elektronikusan vezérelt, rendkívül gyors kapcsolású mágnesszelep határozza meg.

A motorirányításnál is látványosabbak a Bosch biztonságtechnikai berendezései, például a kipörgés- és blokkolásgátlók, amelyek működését a schwieberdingeni fejlesztőközponthoz tartozó próbapályán



Az elektromágneses tűrés mérése forgatható, görgős fékpadon

élőben is bemutatták. A blokkolásgátlók terén a lényeges előrelépés az árak drasztikus csökkenése, 10 év alatt harmadukra mérséklődtek a költségek anélkül, hogy megbízhatóságban vagy minőségben megalkuvás történt volna. Ezért hamarosan az egészen kis autókba is bekerülhet az ABS. A kipörgésgátló ezzel szemben még jó ideig a nagyoké marad, hiszen elsősorban ezeknél kell attól tartani, hogy a fölösleges erejüket nem képesek átvinni az útra. Erre a berendezésre nem pusztán azért van szükség, hogy síkos úton is biztonsággal mozgásba lendüljön, s ne bénuljon le a kocsi, hanem az irányíthatóság megtartása miatt is. Egy megoldás szerint a hajtott kerekek közül a kipörgőt lefékezik (a hatás a differenciálzáréhoz hasonló), illetve ha ez nem lenne elegendő, mindkét kerék fékszerkezetét működtetik. Ez meglehetősen nagy pazarlás, hiszen a motorteljesítményt a fékeken elfűtjük. Ennél értelmesebb eleve a motorteljesítményt visszafogni, ami számítógépes motorirányítással nem lehetetlen. A Bosch a befecskendezés és a gyújtás szabályozásával operál (így kiküszöböli az elektromos gázpedált), s ezt kombinálja a fékrendszerrel – a berendezés 1993 végén kerül sorozatgyártásba.

Részben kényelmi, részben biztonsági célokat szolgálnak a futóműfejlesztések. A hagyományos passzív futómű évtizedek óta ugyanazokból az alapelemekből épül fel, ennyi idő után érdemi változás, javulás e téren nem várható, a továbblépés egyetlen útja a rugózás és csillapítás paramétereinek megfelelő, menet közbeni módosítása. Ezeket a rendszereket nevezzük aktív futóműnek, s emiatt olyan nagy a tömegük (50-80 kg) s az autó többletfogyasztása (+2 l/100 km), hogy ezek normál személyautókban belátható időn belül nem terjednek el.

Vannak azonban szerkezetek, amelyek legalább félmegoldást kínálnak: ezek az adaptív, követő szabályozások, amelyek a rendszerint két jelleggörbéből a szenzorok jelei alapján kiválasztják a puhábbat vagy a sportosabbat. Valamennyi keréknél egyszerre történik a módosítás. A Bosch rendszere a csillapítási mozgásokból nyeri az energiát, ezért félaktívnak mondható, viszont minden kereket külön-külön szabályoz, a csillapító egységek fokozatmentesen állíthatók. Aktív futómű teherautóknál is szóba jöhet, ide azonban a személyautókétól eltérő követelmények miatt más rendszer kell: az oldaldőlés korlátozásával érdemes foglalkozni. A probléma ebben az esetben nem annyira műszaki jellegű, a meglehetősen kis sorozat miatt a költségek elviselhetetlenül nagyok lennének.

Látogatásunk legizgalmasabb része a bunkerszerű kísérleti laborok bejárása volt. Fényképeznünk természetesen nem volt szabad, hiszen olyan autókkal is találkozhattunk itt, amelyek csak évek múlva kerülnek először a nyilvánosság elé. Több, már bemutatott típuson (például FIAT Puntókon) kívül láttuk az alaposan álcázott, új Alfa 133-ast és meglehetősen sok távol-keleti kocsit, főleg koreai Kiákat. A műhelyek közül bemutatták a klímakamrákat, ahol sós vízpárában áztatják például a generátorokat, s trópusi körülmények közt vizsgálják a vezérlőegységek tűrőképességét. Láttunk motorfékpadokat, ahol a világ valamennyi emissziós szabványa szerint be tudják lőni a motorszabályozást, s azt a termet is, ahol azt vizsgálják, az elektromágneses, például rádióhullámok nem zavarják-e az autóba épített számítógépeket. Említették, hogy ez utóbbi vizsgálatnál embernek nem szabad az árnyékolt teremben tartózkodnia. Vajon miért? Eddig egyetlen hatást ismerünk, ami nyilvánvalóan nem lenne egészséges, s ez a mikrohullámok kiváltotta hőhatás, de egyes csirketojásokon végzett kísérletek szerint ezek a hatások genetikai változásokat is okozhatnak – mondta a Bosch-mérnök.

Lenyűgöző volt a boszorkánykonyha, ahogy a fejlesztés méretei is elképesztőek. Csak ebben a schwieberdingeni központban 4000-nél többen dolgoznak, a Boschnál világszerte 12 500-an foglalkoznak a meglevő termékek javításával és újabbak kieszelésével.

Utazásunk utolsó Bosch-élménye a repülőtérre való taxizás volt, a 750-es BMW-ben ugyanis egy eddig csak legendákból ismert elektronikus segédpilóta működött. A CD-lemezen tárolt térképet a műszerfal kijelzőjén különbözőképpen lehetett kinagyítani, előre szólt a berendezés a sávváltásokért, a kanyarodásért, jelezte mennyi van még hátra úti célunkig, s ha mégis elkeveredtünk volna, máris mutatja az újabb megoldást. Az autó helyzetét műhold segítségével határozza meg. Egyetlen, nem elhanyagolható hátránya: ára 15 ezer márka körüli. Mindig is tudtuk, hogy a Bosch nem foglalkozik bóvlival.

D. F.

A BOSCH MAGYARORSZÁGON

A Bosch a közelmúltban, 1991 végén alapította meg Bécsből irányított, de hamarosan önállóságot kiérdemlő magyarországi forgalmazó és vevőszolgálati vállalatát Budapesten, amely negyven munkatársat foglalkoztat. A cég azonban nem most jelentkezik először nálunk, az első külképviseletet 1899-ben hozta létre, majd 1918 és 1945 között a Bosch saját vállalatot működtetett. Később a magyar piacot Stuttgartból, majd Bécsből látták el. Ma az autófelszereléseken kívül jelen van a Junkers (hőtechnika), a Blaupunkt (autórádiók) és a Telenorma (kommunikációs rendszerek) termékcsaládja is.

TÉLBEN-NYÁRBAN, TAVASZI KLÍMÁBAN

Diavia auto air conditioners

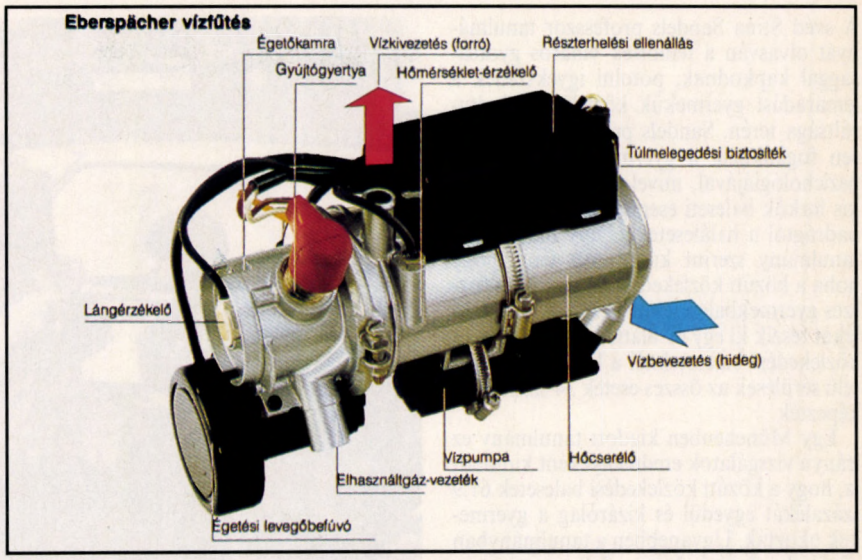
Kisméretű, a motor hűtővízköréhez csatlakoztatható Eberspächer kályha.

A hőmérsékleti szélsőségek az autós embert nem érintik kellemesen. Hiába öltözik szellősen, napon felhevült járművébe ülve szinte azonnal megizzad. S hogyan fogadnak egy tárgyaláson egy izzadságszagú üzletembert? Ezt inkább hagyjuk. Télvíz idején az autójukat nem garázsban tárolók néznek szembe kemény megpróbáltatásokkal. Hóesés, reggeli fagyok után percekig lehet vakargatni az ablakokat, majd tetőtől talpig beöltözve helyet foglalni a belül továbbra is jégszekrényre emlékeztető járműben. Ami egy idő után azért csak elkezd fűteni, s akkor túlzottá válik a hideg ellen felöltött sok-sok ruha. Az eredmény körülbelül ugyanaz, mint ami nyáron a szaunává vált autóban tapasztalható.

Mindkét végletre szerencsére van ma már megoldás, sőt ezek Magyarországon egyetlen helyen is elérhetők. A mezőtúri Klíma Ipari Centrum Rt. a hideg ellen különleges járműfűtő kályhákat, a meleg ellen színvonalas gépkocsi légkondicionáló berendezéseket kínál.

A Diavia berendezések előnye a hosszú élettartam, a megbízhatóság és a kiterjedt szervizhálózat (Európában több mint 3000) mellett legfőképpen az, hogy közel hatszázféle gépkocsiba nyom nélkül építhető be. A készletek ugyanis olyan konzolokat tartalmaznak, amelyek kívülről ránézve azonosak a gyárival. Belülről természetesen nem, hiszen az eredeti berendezések mellett helyet kellett biztosítani a légkondicionáló részeinek is. Így, ha valaki helyet foglal egy átépített autóban, ránézésre csupán a hópihés gombból vagy a számítógépvezérelt berendezés kijelzőjéből jöhet rá, hogy légkondicionált autóban ül. A kijelző esetében még arra is gondosan ügyel a gyár, hogy annak színezése tökéletesen illeszkedjen a műszerfalvilágítás színéhez. Tehát piros világítás mellett pirosban játszik a kis jelző, ami alatt egy gombsor található. Ezzel akár kézzel is beállítható a hőmérséklet, a ventilátorsebesség vagy a fúvási irány, automatikára átkapcsolva azonban a számítógép mindezt a gondot leveszi a vállunkról. Pontosan tudja, hogy először az ablakra kell fújni intenzíven a levegőt, majd elosztja azt a lábtér és a középen elhelyezett fúvók között. Nekünk csupán a kívánt hőmérsékletet kell beállítani, s a slusszkulcsot elfordítani. A többi a klímaberendezés dolga.

A nyári hőségtől már megmenekültünk, de mit tegyünk télen? A klímások (Klíma Ipari Centrum Rt.) országos hálózata 23 helyen erre is szolgál megoldással. A név





Szépen mutat az Opel Vectrában az elektronikus számítógép vezérelte Diavia légkondicionáló berendezés irányítópultja

Eberspächer, a megnevezés járműkályha. Az alig kávéfőzőnyi méretű fűtők több változatban kaphatók, amelyek között mindenki találhat igényeinek megfelelőt. A kamionosok például olyan, a vízkörbe csatlakoztatható berendezést, amely a gyári radiátorhoz csatlakoztatva melegen tartja a fülkét, míg a sofőr békésen alszik. Kisebb kályhákat árusítanak személygépkocsikba, ezek előnye, hogy nemcsak az utasteret, hanem a motor vízkörét is felfűtik. Képzeljük el azt a dízelautó-tulajdonost, aki – mondjuk borotválkozás közben – rádiótávirányítóval beindítja utcán álló autója kályháját, majd mire kilép a lakásból, az autó üvegeiről leolvadt a hó, üzemmeleg – azonnal s könnyen indítható – a motor, és az utastérben is kellemes klíma vár rá. Energiát (könnyű, gyors indítást), időt, munkát (nem kell letakarítani az ablakokat) takarít meg, és a környezetet is kíméli (nem kell szívatózni) egy ilyen kis kályha alkalmazása. S a fogyasztás? Személygépkocsik esetében csupán két és fél deci (!) benzin vagy gázolaj óránként (!). Ennyi ideig azonban ritkán üzemel, hiszen negyed- vagy félóra alatt üzemmeleg az autó.

A Klíma Ipari Centrum mezőtúri telepén (5400 Mezőtúr, Szolnoki út 5. telefon: 59/361-911), a budapesti kirendeltségen (1119 Budapest, Fehérvári út 44, telefon: 161-3927, 166-7644/203 m) szeretettel várják az érdeklődőket és a kedves vásárlókat.

(X)

GYERMEKEINK AZ ÚTON

STINA SANDELS PSZICHOLÓGIÁJA

A svéd Stina Sandels professzor tanulmányát olvasván a felnőttek viharos gyorsasággal kapkodnak, pótolni igyekszenek a lemaradást gyermekük közlekedési kulturáltsága terén. Sandels professzor részletesen foglalkozik a gyermekek közlekedési pszichológiájával, mivel észbontóan sok a kis lurkók baleseti eseménye a leporolható nadrágtól a halálesetekig. Egy másik svéd tanulmány szerint kimutatott tény, hogy noha a közúti közlekedési balesetek az összes gyermekbaleseteknek csupán tíz százalékát teszik ki egy év alatt, ennek ellenére a közlekedési baleseteknél a halálos kimenetelű sérülések az összes esetek 34 százalékát képezték.

Egy Münchenben kiadott tanulmány ez irányú vizsgálatok eredményeként kimondja, hogy a közúti közlekedési balesetek 61,9 százalékát egyedül és kizárólag a gyermekek okozták. Ugyanebben a tanulmányban végül olvashatjuk, hogy a 3–8 éves gyermekek a körülményekhez viszonyítva gyakrabban hibásak, mint más korú gyermekek.

Az a tény, hogy a gyermekeknek nyújtandó kártérítés közúti közlekedési baleseteknél elmarad, vagy annak összegét lecsökkentik, ha a bíróság úgy véli, hogy a gyerek a balesetet maga okozta, illetve ahhoz hozzájárult, az anyagi megrázkódtatáson túl egyéb szenvedéseket is okoz. Hiszen a megsérült gyermek a kártérítés elmaradásán, a testi szenvedéseken kívül lelki szenvedést is átél, amit „az én hibám volt!" gondolat okoz.

Egy másik kiindulási pont szerint a gyermekek sohasem hibásak a közlekedési balesetekben – csak baleset éri őket. A felnőttek nem tudják magukat az ő helyzetükbe beleélni, és olyan intézkedéseket tenni, amelyek lehetetlenné tennék ezeket a baleseteket. Ebből kiindulva a gyerekek közlekedési oktatása a leglényegesebb eszköz baleseteik megelőzésére. Vegyük figyelembe, hogy a gyerekeknek több időre van szükségük, hogy tapasztalataikat rendezzék, mint a felnőtteknek, hiszen kevesebbet tudnak, kevesebb módszer áll rendelkezésükre a tudnivalók szellemi feldolgozására.

A mozgásban lévő testek sebességét helyesen megítélni olyan valami, ami a felnőtteknél is gyakorlatot kíván. Mozgást felfogó képességünk problémakörébe tartozik az is, hogy gyakran inkább a mozgás formája, mint maga a mozgás segít a közeledő tárgy sebességének megállapításában. Ha egy vonat vagy egy autó sík úton közeledik felénk, nem vesszük észre a mozgásformát, csak úgy látjuk, mintha növekedne. Ha például ló vagy szarvas tart felénk, mozgásukról – akár lassú, akár gyors – azonnal észrevesszük őket.



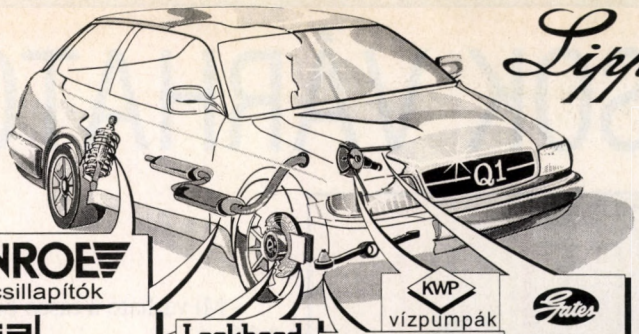
Ami a gyermekek oktatását illeti, az is nehézség, hogy intéseinket – a közlekedésben jól figyeljenek stb. – egészen másként értelmezhetik, mint ahogy mi, felnőttek gondoltuk. Vegyünk egy példát: az óvónő az óvoda ablakából egy négyéves gyermeket látott a szemben levő járdán ácsorogni, aki nyilvánvalóan nem szándékozott átmenni az úton. Átkiáltott a gyermekhez: „Ma nem jössz oviba?" A felelet meghökkentő volt: „Anyuka azt mondta, várjak, amíg minden autó elmegy, de nem jön egy sem!"

Ami a hallást illeti, hasonló nehézségekkel kell számolnunk. Arról sem tudunk bizonyosat, hogy a gyermekek a közeledő forgalmat főleg hallással vagy főleg látással veszik-e észre. Másik példa: egy anya a kisfiát először akarta egyedül elengedni otthonról az óvodába. Így figyelmeztette: „Ha a kertkapuhoz érsz, nem szabad az úton átmenned, ha autót látsz vagy hallasz." Aztán az ablakból utána nézett. A fiú megállt a kapunál, és amint mondták neki, ott maradt. Végül az anya utána ment és megkérdezte: „Miért nem mész át az úton? Hiszen nem jön autó!" Erre a fiú: „De egész idő alatt hallom őket." Az anya figyelt, és valóban, a távolból hallani lehetett a fővárosi közlekedés morajját – a kisfiú tehát valóban hallotta az autókat.

Végül egy utolsó szemléltető példa arra, hogy mennyire hiába a tökéletes tanítás, a film, a szemléltető oktatás, a közlekedési játékok, ha a gyermekek minden további nélkül engednek hirtelen indítékaiknak… Egy reggel jön az apa az óvodával szemközti járdán, kézenfogva kisleányát. A kislány meglátja az óvónőjét, és annyira megörül neki, hogy kiszakítja magát az apja kezéből és az úttestre rohan, hogy átfusson. Az apának az utolsó pillanatban sikerült elkapnia és megakadályoznia, hogy egy autó alá kerüljön. A tény, hogy egy olyan személy látásának öröme, akivel úgyszólván mindennap találkozott, a gyermekkel minden óvatosságot elfeledtetett, egy felnőtt számára teljesen érthetetlennek tűnik.

K. KUCSMA MÁRIA

Lippai–Hajnal Kft.



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
AC Delco szűrők,gyujtógyertyák

A L E G J O B B, *I D Ő B E N!*

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

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

1225 Budapest, Bányalég u. 96.

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

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

Közvetlen gyári importőr

Q1® A legjobb minőség

TERÜLETI NAGYKERESKEDŐK:

BUDAPEST:	**Autópont Gmk.** X.Gergely u.83.	127-4055
	AutópontGmk. XIII. Váci út 102.	129-6450
	Index Kft. XI.Budaörsi u.86.	186-0303
BÉKÉSCSABA:	**Inter-Flott Bt.** Árpád sor 2/4.	(66)449-626
DEBRECEN:	**Szabó és társa Q1.** Füredi út 72-74.	(52)315-677
EGER:	**Wilker Kft.** Nagyvárady út 15.	(36)313-160
ESZTERGOM:	**Autótrend.** Kiss János u.34.	(33)315-203
GYŐR:	**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 Autotechnika** 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
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.** Csányi krt.52.	(27)312-940
ZALAEGERSZEG:	**Autópont-Szántó** Zala u.10/a.	(92)314-729

és több mint 1400 VISZONTELADÓ, az ország minden pontján.

150 000 db-os raktárkészlet

A területi nagykereskedők közvetlen műhöldas kapcsolatban állnak központi raktárunkkal.

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

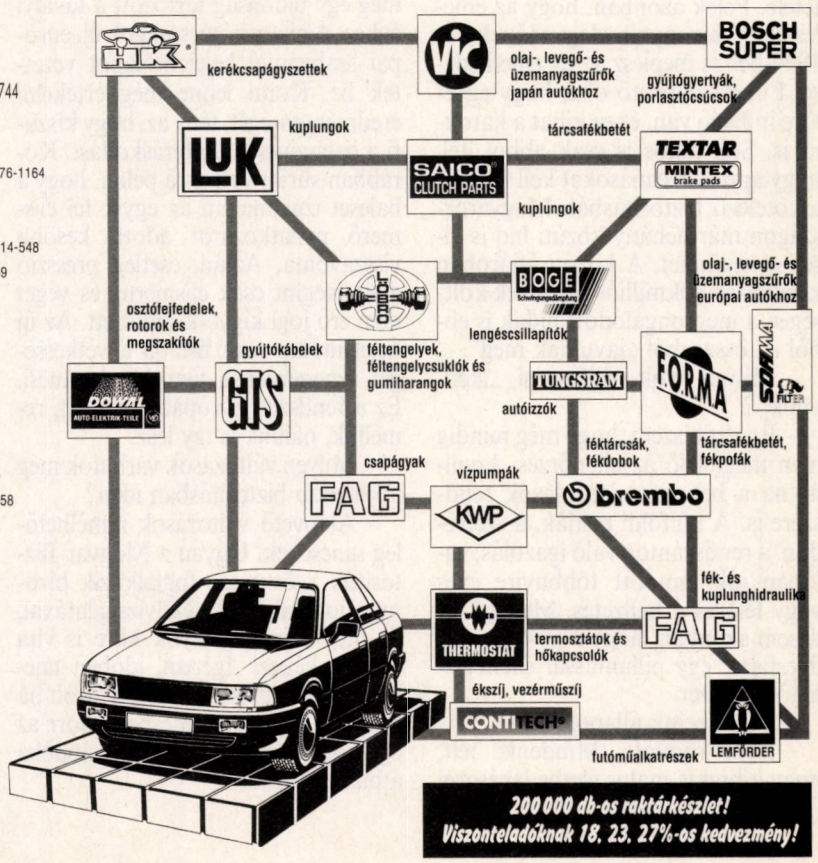
ReArt-ATTAMO

LÁNG kft. auto

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!

VÁLTOZÁSOK VÁRHATÓK

BIZTOSÍTÓMÉRLEG

Az új év kezdete mindig számvetés is. Visszatekintés az elmúlt év eseményeire, és óvatos becslése annak, mi várható az új esztendőben. A Hungária Biztosító elnök-vezérigazgatója, Uzonyi Tamás az Autó-Motor olvasói számára az alábbiakban foglalta össze a tavalyi év eseményeit.



– Ha 1993-ban az autósokat érintő nagyobb eseményeket soroljuk, akkor kikerülhetetlen a kötelező felelősségbiztosítás és a cascodíjak kérdése. Autós és biztosító számára jelentős változást hozott a tavalyi év – ilyen szépen fogalmaztam meg, hogy emelkedett a kötelező biztosítás díjtétele. Félek azonban, hogy az emelés nem bizonyult elegendőnek, és 1994-ben is meglesz az év emelkedése. Ennek alapvető oka, hogy egyelőre infláció van, és ez kihat a károkra is. Sok autós is csak abból ítél, hogy apró koccanásokat kell fedezni e kötelező biztosításból. Magyarországon már néhány közúti híd is viseli a nevünket. A közúti átjáróban keletkezett sokmilliós balesetek költségei, a megrongálódott hidak is ebből az összegből „javulnak meg".

– Milyen volt díjfizetési „kedvünk"?

– Én azt hiszem, hogy még mindig nem megfelelő az ellenőrzés. Javulhatna a befizetési igazolások rendszere is. A külföldi példák, a szélvédőn, a rendszámon való igazolás, valóban jók, ám ott többnyire éves vagy féléves a befizetés. Meggyőződésem azonban, hogy a jövő útja az ilyesfajta, egy pillantással ellenőrizhető rendszer.

– Erkölcseink állapota?

– Nem romlott. Mindenki félt, hogy a bonus-malus életbe lépésével megnövekszik a „cédula-cserbenhagyásos" esetek száma. Bizony van még minek javulnia, mert az a tény, hogy nem romlott az arány, még nem ad okot az elégedettségre. Egyébként még egy újdonság tartozott a tavalyi évhez. A biztosítótársaságok új, európai szabványú bejelentőlapot vezettek be. Korai lenne még értékelni eredményességét, tény az, hogy kiszűri a helyszínen való bíráskodást. Korábban sűrűn volt arra példa, hogy a baleset izgalmában az egyik fél elismerő nyilatkozatot adott, később visszavonta. Aztán, esetleg presszió alatt megint csak elismerte, és véget nem érő jogi kígyó keletkezett. Az új bejelentőlap nem firtatja a vétkességet, egyszerűen a tényekre kíváncsi. Ez a rendszer Európában bevált, reméljük, nálunk is így lesz.

– Milyen változások várhatók még a kötelező biztosításban idén?

– Alapvető változások remélhetőleg nincsenek. Ugyan a Magyar Biztosítók Szövetsége foglalkozik bizonyos jogszabályok felülvizsgálatával, de még a jogszabályok köre is vita tárgyát képezi. Ígérem, időben tájékoztatjuk az Autó-Motor olvasóit ha az adott szakmai kérdésben kiforr az egységes álláspont – mi is a szándéka a biztosítónak.

– Mi várható a casco biztosításoknál?

– A tavalyi évre kell visszatérnem, hiszen 1993-ban ez a biztosítási forma továbbra veszteséges volt. Emberileg – és üzletileg is – fáj a szívem, hogy sok esetben olyanok biztosítását is fel kellett mondanunk, akiknek éveken át semmilyen saját káruk nem volt. Az igazságtalannak tűnő lépés mellett azonban számba kell venni, hogy a biztosító nem egy-egy ügyfélre kalkulál, hanem – csúnya szakmai szóval – egy veszélyközösségre. Ez a veszélyközösség pedig az autóstársadalom, amelynek káreseményei meglehetősen heterogén képet mutatnak. Mint köztudott, ugrásszerűen megnövekedett és a vidéki városokban a lopások száma, míg vidéken ez a kárforma csekélyebb. Ennek megfelelően változnak a különféle díjtételek is. A biztosítónak felül kell vizsgálnia tarifarendszerét, hiszen az átlagosan húszszázalékosnak hirdetett változásból nagyon sok félreértés született. A mi rendszerünket Németországból vettük át, ahol a miénktől alaposan eltérő a járműpark összetétele. Remélem, hogy a mostani változással helyrebillennek az arányok, megszűnnek a torz díjfizetési tételek.

– Mit várhatunk még az idei évtől?

– Ebben az évben a kárszámítás alapja egy Audatex nevű rendszer lesz. Ez a szisztéma Európában már bevált. Alapja, hogy a gyári normákra épül a rezsióradíj és az alkatrészár is. Nagyon bízom abban, hogy a javítók nagy többsége elfogadja majd ezt a rendszert. A közelmúltban egy 400 ezres kárértékű eseményt a régi és a jövőbeli rendszerrel egyaránt felmértünk. Az összetört Opel Vectra esetében a kétféle számítás között csak 10 ezer forint volt a különbség. A rendszer szakmai alapjairól, a tapasztalatokról beszámolunk majd a lap olvasóinak.

CARIMP
Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.

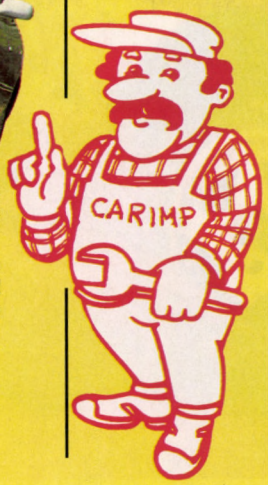
TOYOTA

MINDENT EGY HELYEN!



HIVATALOS
MÁRKAKERESKEDŐ

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



**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.

PIRELLI - Pásztóy

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

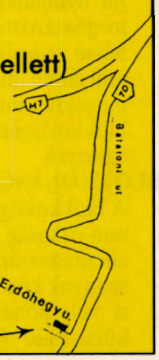






Nagy- és kiskereskedelmi értékesítés, szereléssel, centírozással együtt a helyszínen.

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



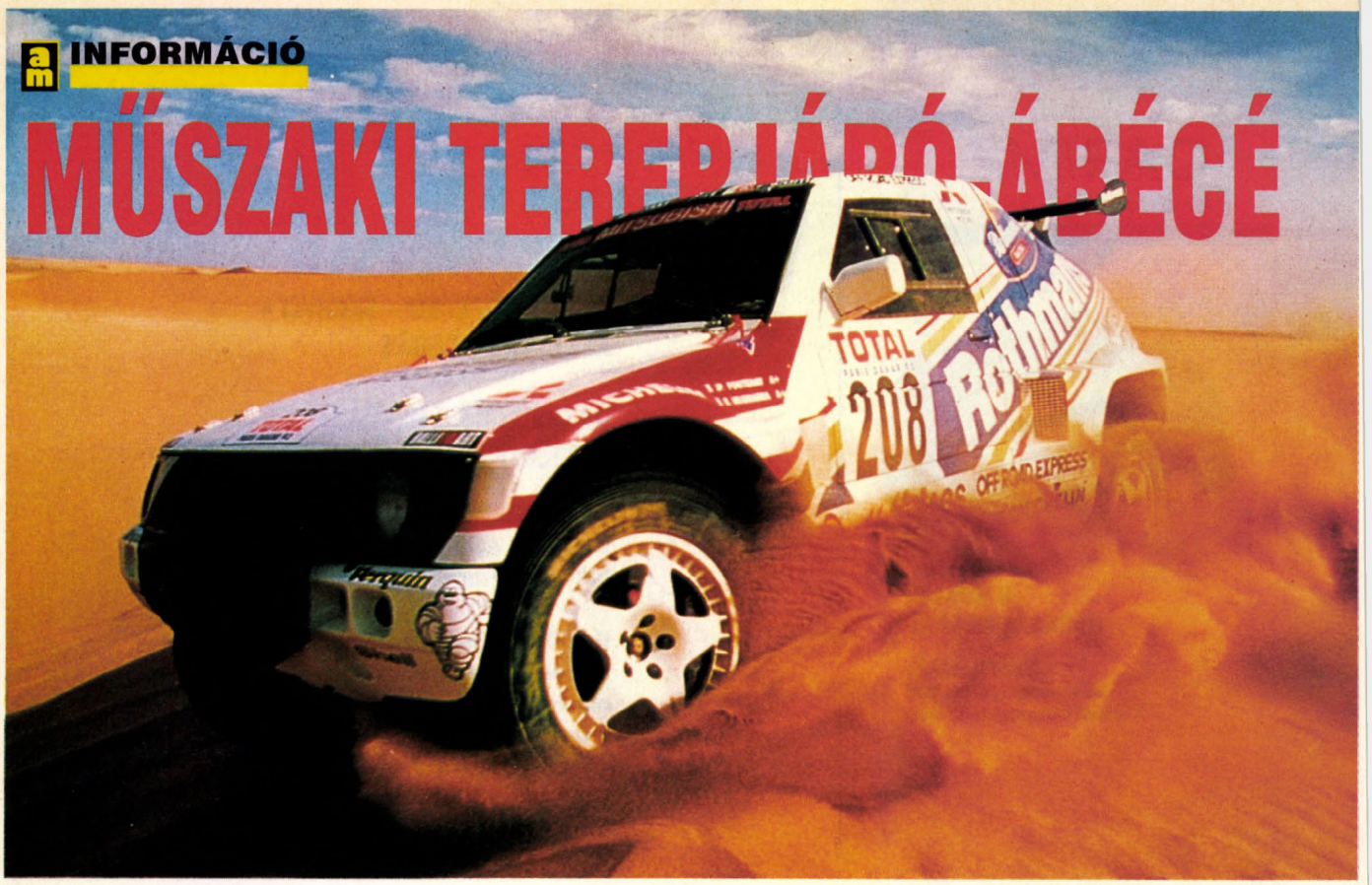
Kapható továbbá:

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

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

PIRELLI gumival a legjobb nyomon jár!

MŰSZAKI TEREPJÁRÓ ÁBÉCÉ



ALVÁZ

A terepjárók karosszériája rendszerint nem önhordó, hanem a lehető legnagyobb merevség érdekében alvázas. Az is szempont, hogy a karosszéria vékonyabb (0,8–1,0 mm) lemezeire a terepezés dinamikus hatásaiból ne juthasson túl sok. Az alváz többnyire létraszerkezetű, tartóit 2-3 mm falvastagságú zárt szelvényből alakítják ki.

AUTOMATA SEBESSÉGVÁLTÓ

Terepjárókhoz feltétlenül ajánlható, hiszen gyakorlatilag fokozatváltás közben sem szakad meg a nyomatékátadás, sokkal finomabban, biztosabban lehet elindulni, s az is előny, hogy terepezés közben nem kell a váltókarral bíbelődni. Hátránya, hogy a fogyasztást növeli, s a hagyományos homlokfogaskerekes váltóknál jóval drágább.

ÁLLANDÓ ÖSSZKERÉKHAJTÁS

Alaphelyzetben is valamennyi kerékre jut nyomaték, a központi differenciál meghatározta eloszlásban az első és a hátsó tengelyek között. A több differenciálmű miatt igényesebb, drágább megoldás, mint a kapcsolható kivitel, a blokkolásgátló bevezetése viszonylag egyszerű.

BLOKKOLÁSGÁTLÓ (ABS)

A blokkolásgátló ma már terepjárókon sem ritkaság, azonban tudni kell, hogy alkalmazásának elsősorban jobb útviszonyok között van jelentősége, ugyanis mély hóban vagy sárban a tapadást kihasználó fékerőnél sokkal jelentősebb lehet az, ami a talaj kerék előtt tolásából származik. A terepjárókon a jó ABS (német: Antiblockiersystem) vagy maga fölismeri a körülményeket, vagy kikapcsolható.

DIFFERENCIÁLZÁR

Vannak differenciálművek, amelyek a két kimenő tengely közötti fordulatszám-, illetve nyomatékkülönbséget automatikusan érzékelik, s adott esetben a két tengelyt egymáshoz fékezik. Az igazi differenciálzár mereven összekapcsolja a két tengelyt (ez lehet az előre- és hátramenő vagy a jobb és bal oldali kerékhez tartó féltengely), semmiféle elfordulást és nyomatékelszökést nem enged, éppen ezért nehéz terepen hatásosabb eszköz. Lehet kézi, esetleg elektromos működtetésű. A belső feszültségek miatt csak laza talajon kapcsolható.

GÁZLÓMÉLYSÉG

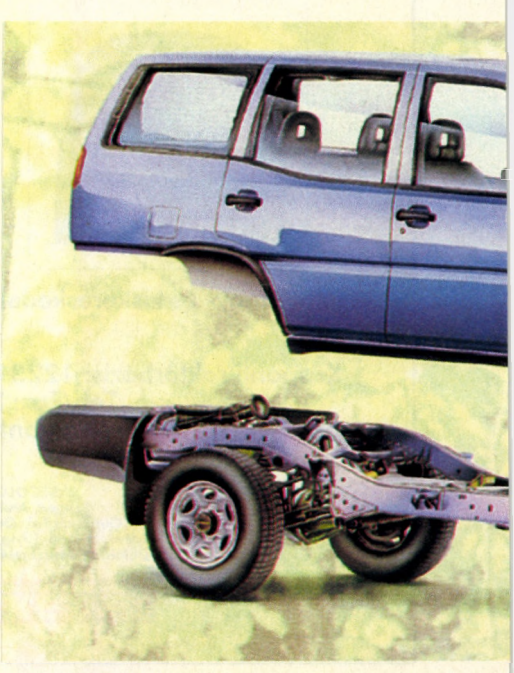
Az a legnagyobb vízmélység, amit a lassan hajtott terepjáró elvisel anélkül, hogy motorja leállna vagy víz törne be az utastérbe.

HASMAGASSÁG

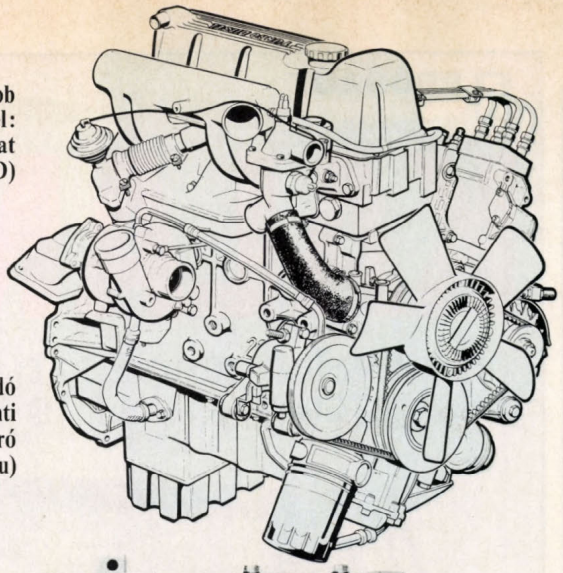
A terepjárók jellemző adata, a felépítmény legalsó pontja (rendszerint valamelyik differenciálház) és a talaj közti távolság, közmegegyezés szerint teljes terhelés esetén.

KAPASZKODÓKÉPESSÉG

Szilárd talajon, jó tapadási viszonyok között mérik, mekkora emelkedőn képes teljes terheléssel felkúszni a terepjáró. Az érték 50 fokot, 110 százalékot is elérhet. A gyakorlatban a tapadás, a füves, köves, sáros talaj határozza meg a kapaszkodóképességet.

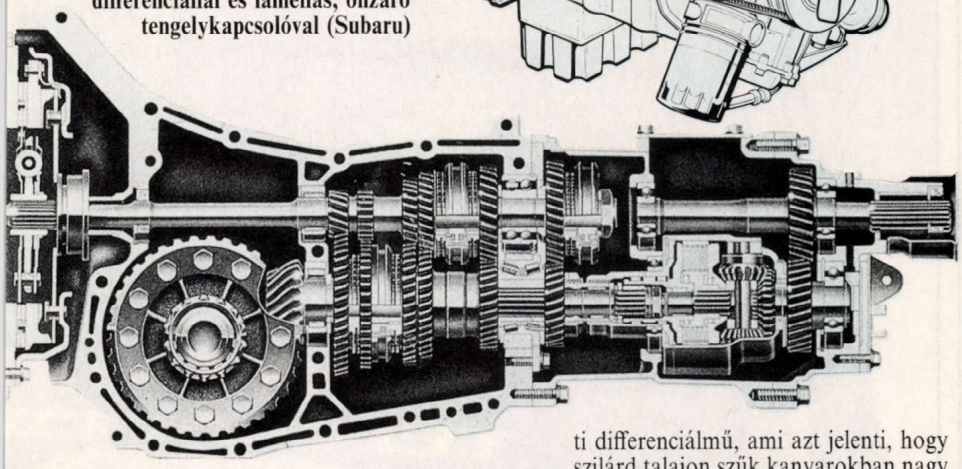


Alvázat kapnak a terepjárók, hogy a karosszériát ne érhesse túl nagy terhelés, és nagyobb legyen a felépítmény merevsége (Nissan Terrano)



Terepjáróban a legésszerűbb megoldás a turbódízel: erős, de nem fogyaszt túl sokat (Opel 2.3 TD)

Ötfokozatú sebességváltó állandó összekerékhajtással, központi differenciállal és lamellás, önzáró tengelykapcsolóval (Subaru)



KAPCSOLHATÓ ÖSSZKERÉKHAJTÁS

Sok terepjáró hajtásláncát úgy alakítják ki, hogy normál esetben csak a hátsó kerekeket hajtják. Ezáltal kímélik a berendezést, és csökkentik a fogyasztást. Szükség esetén a hagyományos váltó melletti karral kapcsolhatjuk a hajtásba az első kerekeket is. Ezekben az autókban rendszerint nincs központi differenciálmű, ami azt jelenti, hogy szilárd talajon szűk kanyarokban nagy belső feszültségek keletkeznek, a gumik csúsznak. Ebben az esetben a blokkolásgátló kivitelezése is nagy nehézséget jelent.



KORMÁNYMŰ

Terepjárókon általános és elengedhetetlen a szervo, a kormánymű azonban nem a személyautóknál elterjedt fogasléces, hanem golyósoros.

MOTOR

A leggazdaságosabb megoldás a turbódízelek bevetése, ezek nem fogyasztanak túl sokat, nagy nyomatékúak, teljesítményük rendszerint megközelíti a 100 lóerőt. Találkozhatunk nagyobb teljesítményű, 6-8 hengeres benzinmotorokkal is, ezek országúton gyorsabbak, fogyasztásuk azonban akár az előzőek kétszerese is lehet.

NAVIGÁCIÓ

Pusztai, sivatagi utazáshoz lehet hasznos a giroszkópos tájoló, amit drágább berendezésekben (200-300 ezer forinttól) műholdas helyzetmeghatározó egészíthet ki.

OSZTÓMŰ

Terepváltónak vagy felezőnek is mondják. Lényege, hogy a motor nyomatékát – a belső áttételétől függően – nagyjából megkétszerezi, ugyanakkor a kocsi sebessége a felére csökken.

RÁMPASZÖG

A terepjáró hasmagassága és tengelytávja által meghatározott szög azt mutatja, milyen meredek rámpán, garázslehajtón tud az autó lemenni anélkül, hogy a hasa felütne.

TEREPJÁRÓÁRAK A HAZAI VEZÉRKÉPVISELETEKNÉL

CHRYSLER	
Jeep Cherokee 2.5	3450
Jeep Cherokee 4.0	4120
Jeep Grand Cherokee 4.0	6080
Jeep Wrangler	3370
DAIHATSU	
Feroza 1.6 EL–II EFI 4×4	2150
KORANDO	
Korando–4 R	1549+áfa
Korando–4 RS	1629+áfa
Korando–5 R	1599+áfa
Korando–5 RS	1749+áfa
Korando–6 R	1599+áfa
Korando–6 RS	1749+áfa
Korando–9 R	1599+áfa
Korando–9 RS	1749+áfa
Korando–Family R	1699+áfa
Korando–Family RS	1799+áfa
Kallista ACM 2.0i	3949+áfa
Kallista AL 2.0i	4549+áfa
LADA	
Niva 1.6	660
LAND ROVER	
Defender 90 Pick UP 2.5 Tdi	2428
Defender 90 Hard TOP 2.5 Tdi	2518
Defender 90 Station Wagon 2.5 Tdi	2729
Defender 110 Hard TOP 2.5 Tdi	2783
Defender 110 Station Wagon 2.5 Tdi	3539
Defender 110 Station Wagon 3.5 V8	3300
Discovery Tdi 3 ajtós	4086
Discovery Mpi 5 ajtós	4225
Discovery Tdi 5 ajtós	4335
Discovery 3.9 kat. 5 ajtós	4765
Range Rover Vogue Tdi	6109
Range Rover Vogue 3.9 kat. aut.	6959
Range Rover Vogue LSE 4.2i kat.	10044
MAHINDRA	
CJ 340 2.1 D	1200
CJ 540 2.1 D	1300
MERCEDES	
MB Autó Magyarország Kft., Bp. XIII., Kárpát u. 21.	
230 GE Kastenwagen	60 750*
230 GE Station-Wagen	59 050*
290 GD Kastenwagen	59 750*
290 GD Station-Wagen	58 050*
300 GE Cabriolet	71 450*
300 GE Station-Wagen	71 350*
350 GDTu Cabriolet	75 900*
350 GDTu Station-Wagen	75 800*

* Az árak német márkában, illetékek nélkül.

MITSUBISHI	
Pajero MT 2.5 TD GL	3242
MT 2.5 TD GLX	4093
MT 2.5 TD GLS	4839
MT 3.0 V6 GLS	5390
MT 3.0 V6 GLS aut.	5691
Vászontetős 3.0 V6 GLX aut.	5707
Wagon 2.5 TD GL	3753
Wagon 2.5 TD GLX	4604
Wagon 2.5 TD GLS	5350
Wagon 2.5 TD GLS L	5568
Wagon 3.0 V6 GLS	5901
Wagon 3.0 V6 GLS L	6182
Wagon 3.0 V6 GLS aut.	6202
Wagon 3.0 V6 GLS aut. L	6453
NISSAN	
Terrano II 2.4 LX HJT	3588
Terrano II 2.7 D LX HJT	3993
Terrano II 2.7 D SGX HJT	4341
Terrano II 2.4 LX Wagon	3994
Terrano II 2.7 D LX Wagon	4369
Terrano II 2.7 D SGX Wagon	4611
Patrol GR 2.8 TD LX HJT	4454
Patrol GR 2.8 TD LX Wagon	4909
OPEL	
Frontera Sport 2.0i 4×4	2594
Frontera 2.4i 4×4	3240
Frontera 2.4 TD 4×4	3388
Monterey 3.1 TD 4×4	4256
Monterey 3.2i V6 4×4	4335

TEREPJÁRÓ-ÁBÉCÉ

SZABADONFUTÓ
Kapcsolható összkerékhajtású autóknál találkozunk vele. Egyszerűbb változatánál hátsókerék-hajtáskor szabadra (FREE) kell állítani, illetve a négykerék-hajtásra kapcsoláskor a kocsiból kiszállva a kerékagynál zárni (LOCK) kell. Vannak automata szabadonfutók, ezekkel nem kell külön foglalkoznunk.

TEREPGUMI
Nagy profilmélységű, durva mintázatú abroncs, amely előnyös laza talajon, de vizes aszfalton rideg, könnyen megcsúszik. Éppen ezért a megengedett sebesség ezekkel kisebb. Terepen a még jobb tapadás érdekében ezekre is felszerelhetünk hóláncot.

TEREPSZÖGEK
Képzeljünk el vízszintes utat, amelyre éles szögben érkezik a domboldal. A terepszög az a legnagyobb szög, amilyen meredek dombnak a vízszintesen érkező kocsi orrának (első terepszög), illetve farának (hátsó terepszög) földhöz érintése nélkül neki tud indulni.



Minden mai dzsip legendás őse az amerikai Willys Jeep

KALAND A

MITSUBISHI PAJERO 2.5 TD GLS
NISSAN TERRANO II 2.7 TD SLX



Tesztünk ezúttal nem kifejezetten vásárlási tanácsadó, hiszen a tömegautóktól messze eső terepre merészkedtünk. E kettős próbával inkább kíváncsiságunknak engedünk: mit is tud a híres Párizs–Dakar versenyek Mitsubishi Pajerójának utcai kivitele, s mire képes a divathullám meglovaglója, az új Nissan Terrano II?

A tél a lehető legjobbkor köszöntött be, legalábbis ami tesztünket illeti, mert meglehetősen zord körülmények között tehettük próbába a két terepjárót. Mindkét tesztautót aznap vehettük át, amikor Pesten először kezdett szállingózni a hó, de estig még gyakorlatilag száraz úton élvezhettük a szokásosnál 10 collal magasabb ülést és a magas felépítésű, nagy dízelmotoros kocsik mégis fürge mozgását.

Azután jött az igazi tél, összkerékhajtásunkkal magabiztosan jártuk az utakat, s őszintén csodáltuk az átlagautókat, amelyek minden különlegesség nélkül is több-

FELSŐHÁZBAN



Két hangulat: a Nissan csinos szabadidő-autó jó terepjáró képességgel, a Mitsubishi a maga robusztusságával expedíciós luxusautó

nyire eljutottak céljukig. Ez némiképp bosszantott is minket, ideiglenes terepjárósokat, ezért egy nap olyan vidékre mentünk ki, ahol a 20 centinél kisebb hasmagasságúaknak esélye sem volt, s olyan havas domboldalakon kapaszkodtunk fel, ahol még gyalog is nehezünkre esett az előbbre jutás. Itt aztán meggyőződhettünk arról, mit ér az összekerékhajtás és a differenciálzár.

Nem volt ennyire játékos az a helyzet, amikor a Mitsubishivel a havas-jeges utcán félrehúzódva úgy csúsztunk be az árokba, hogy a kocsi két jobb oldali kereke éppen közrefogta a kapubejáró hidat, s gyakorlatilag nem fogta a talajt, a bal oldaliak meg fönt voltak még az úton; az oldaldőlés 35 fok körüli lehetett. Más autóval eszünkbe sem jutott volna a kiállással kísérletezni, kénytelenek lettünk volna összetrombitálni az utca férfi lakosságát. A Pajeróban azonban – a sivalkodó gyerekek kiszállítása után – kapcsoltuk a terepváltót, zártuk mind a két diffit, majd két hintáztatás után szinte könnyedén kimásztunk a csapdából.

TEREPES TALENTUMOK

A fenti kaland után rögtön áttanulmányoztuk, milyen jellegzetes értékekben különböznek ezek a terepjárók a szokásos autóktól. Legfeltűnőbb magas építésük: a Nissan hasmagassága teljes terhelésnél is legalább 21 cm, a Mitsubishié 20 cm. A keréktárcsák a szokásosnál nem sokkal nagyobbak, mindkét tesztautón 15 colos volt, a 215-ös (Nissan) meg a 235-ös (Mitsubishi) abroncsok miatt tűnnek a kerekek olyan robusztusnak.

Terepen a felépítésből származó adottságoknál talán még fontosabb a hajtáslánc kialakítása. Itt mutatkozik meg, hogy a Mitsubishi sokkal alkalmasabb profi felhasználóknak, mint a Nissan, amely bár nagyon jó terepjárónak bizonyult, inkább

MŰSZAKI ADATOK

Mivel tesztautóink karosszériája egymástól jellegében eltérő, a táblázatban a megfelelő 3, illetve 5 ajtós típuspárokat is felsoroltuk.

MITSUBISHI PAJERO 2.5 TD

MOTOR. Soros, négyhengeres, örvénykamrás dízelmotor turbófeltöltővel, levegő-visszahűtővel, elöl hosszában beépítve (4D 56T). Hengerenként 2 szelep, OHC-vezérlés fogasszíjhajtással. Két kiegyensúlyozó tengely. Furat: 91,1 mm, löket: 95 mm, lökettérfogat: 2477 cm^3. Sűrítés: 21,0. Legnagyobb teljesítmény: 73 kW (99 LE), 4200/min. Legnagyobb nyomaték: 240 Nm, 2000/min.

ERŐÁTVITEL. Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, ötfokozatú, kézi kapcsolású sebességváltó. Terepváltó. Hátsókerék-hajtás, kapcsolható összkerékhajtás. Áttételek: I. 3,918; II. 2,261; III. 1,395; IV. 1; V. 0,829; H. 3,925. Diff. 4,875. Osztómű: I. 1; II. 1,925. Hátul és középen differenciálzár.

KAROSSZÉRIA.

Háromajtós, ötszemélyes, alvázas acélkarosszéria. Hossz: 4145 mm, szélesség: 1785 mm, magasság: 1815 mm. Tengelytáv: 2420 mm. Nyomtáv elöl/hátul: 1465/1480 mm. Saját tömeg: 1755 kg, teherbírás: 545 kg, megengedett össztömeg: 2300 kg. Vontatható fékezett utánfutó tömege: 2300 kg. Tank: 75 l.

Ötajtós, hétszemélyes, alvázas acélkarosszéria. Hossz: 4725 mm, szélesség: 1785 mm, magasság: 1865 mm. Tengelytáv: 2725 mm. Nyomtáv elöl/hátul: 1465/1480 mm. Saját tömeg: 1945 kg, teherbírás: 578 kg, megengedett össztömeg: 2650 kg. Vontatható fékezett utánfutó tömege: 2650 kg. Tank: 92 l.

FUTÓMŰ. Elöl független felfüggesztés két háromszög-keresztlengőkarral, stabilizátorral; hátul merev tengely hosszlengőkarokkal, panhard rúddal; elöl-hátul tekercsrugók. Golyósoros szervokormány, a legkisebb fordulókör átmérője: 11,3/12,5 m (3/5 ajt.). Szervofék, elöl-hátul tárcsafékek, blokkolásgátló. Abroncsok: 235/75 R 15.

MENETTELJESÍTMÉNYEK.

Kapaszkodóképesség 35° (70%)

Legnagyobb sebesség

3 ajt.	145 km/h
5 ajt.	140 km/h

Gyorsulás 0–100 km/h:

3 ajt.	16,2 s
5 ajt.	21,5 s

Fogyasztás (ECE) 90/120/város:

3 ajt.	8,8/13,5/10,4 l/100 km
5 ajt.	9,3/13,8/11,2 l/100 km

(Gyári adatok.)

NISSAN TERRANO II 2.7 TD

MOTOR. Soros, négyhengeres, örvénykamrás dízelmotor turbófeltöltővel, elöl hosszában beépítve (TD 27T). Hengerenként 2 szelep, OHV-vezérlés fogasszíjhajtással. Furat: 96 mm, löket: 92 mm, lökettérfogat: 2663 cm. Sűrítés: 21,9. Legnagyobb teljesítmény: 73 kW (100 LE), 4000/min. Legnagyobb nyomaték: 220 Nm, 2200/min.

ERŐÁTVITEL. Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló, ötfokozatú, kézi kapcsolású sebességváltó. Terepváltó. Hátsókerék-hajtás, kapcsolható összkerékhajtás. Áttételek: I. 3,59; II. 2,25; III. 1,415; IV. 1; V. 0,82; H. 3,66. Diff. 4,625. Osztómű: I. 1; II. 2,02. Differenciálfék vagy -zár nincs.

KAROSSZÉRIA. Háromajtós, ötszemélyes, alvázas acélkarosszéria. Hossz: 4105 mm, szélesség: 1735 mm, magasság: 1805 mm. Tengelytáv: 2450 mm. Nyomtáv elöl/hátul: 1455/1430 mm. Saját tömeg: 1730 kg, teherbírás: 570 kg, megengedett össztömeg: 2300 kg. Vontatható fékezett utánfutó tömege: 2300 kg. Tank: 72 l.

Ötajtós, hétszemélyes, alvázas acélkarosszéria. Hossz: 4585 mm, szélesség: 1735 mm, magasság: 1810 mm. Tengelytáv: 2650 mm. Nyomtáv elöl/hátul: 1455/1430 mm. Saját tömeg: 1850 kg, teherbírás: 578 kg, megengedett össztömeg: 2580 kg. Vontatható fékezett utánfutó tömege: 2580 kg. Tank: 80 l.

FUTÓMŰ. Elöl független felfüggesztés két háromszög-keresztlengőkarral, hosszirányú torziós rugókkal, stabilizátorral; hátul merev tengely tekercsrugókkal, hosszlengőkarokkal, panhard rúddal, stabilizátorral. Golyósoros szervokormány, a legkisebb fordulókör átmérője: 10,8/11,4 m (3/5 ajt.). Szervofék, elöl tárcsa-, hátul dobfékek. Abroncsok: 215 R 15.

MENETTELJESÍTMÉNYEK.

Kapaszkodóképesség 39° (81%)

Legnagyobb sebesség

3 ajt.	145 km/h
5 ajt.	145 km/h

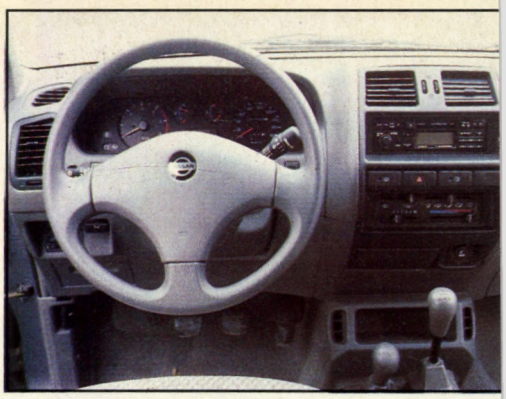
Gyorsulás 0–100 km/h:

3 ajt.	19,0 s
5 ajt.	19,9 s

Fogyasztás (ECE) 90/120/város:

3 ajt.	7,5/11,8/10,3 l/100 km
5 ajt.	7,5/12,1/10,6 l/100 km

(Gyári adatok.)





Mindkét terepjárót nagyon könnyű szervokormánnyal irányíthatjuk. A Mitsubishiben (lent) a kapcsolókat a kormány körzetében szanaszé találjuk, de ha kitanuljuk helyüket, jól kézhez állnal





A Nissanban (fent) a belteret rideg műanyagok uralják. A Mitsubishiben a polcok, fülek jobban használhatók, az első ülések sokkal kényelmesebbek ráadásul fűthetők is

összkerékhajtású hobbiautónak mondható, csinos formája és utasterének látványos kialakítása is e kategóriába sorolja. A két kocsi hasonló abban, hogy alapjában hátsókerékhajtásúak, ehhez kapcsolhatók az elsők, s mindkettőben van felező, amellyel miközben feleakkora sebességgel mehetünk, kétszer akkora a vonóerő a kerekeken. A különbség: a Pajeróban a hátsó kerekek közötti és a két tengelyt összekötő differenciálmű is zárható. Ezek a lehetőségek a Nissanból teljesen hiányzanak, ami nehezebb terepen egyértelmű lépéshátrányt jelent.

A Mitsubishi expedíciós jellegét és luxusabb kivitelét már az utastérbe pillantva is jól érzékeljük. A műszerfal közepére helyezett külső-belső hőmérő, tájoló, magasságjelző és dőlésmérő nemcsak hasznos segítség, nagy szerepe van a hangulatkeltésben is. Az ülések huzata ugyanabból a finom anyagból készül, mint a márka középkategóriájú limuzinjaié. Az első fotelok kényelmét nagy méretük, kedvező helyzetük eleve meghatározza, a lehajtható kartámasz (ami a nagy belső szélesség miatt nem akadályozza a váltókezelést) és a kétfokozatú



A pótkereküket hátukon hordó tesztautókkal sokat mozogtunk terepen, szinte állandóan használtuk az összkerékhajtást – ehhez képest a két autó 11 liter körüli gázolajfogyasztásával elégedettek voltunk





„Mitsubishis", vagyis kissé akadós természetű a Pajero (jobbra) váltója. A Nissan áttételezése hosszabb, ennek köszönhetően országúton valamelyest kisebb a motorzaj





A Terrano II csomagtartója az ablakig mérve 415 literes, a hosszú Pajeróban két felhajtható ülés foglalja el a raktér jelentős részét

nekik is készítettek automata biztonsági övet, a hátramászás azonban csak gyerekeknek szerez örömöt.

KEZELÉS ALATT

A két autó vezetője közül kezdetben a Nissané van egyszerűbb helyzetben, ennek műszerfala és szerelvényei szinte teljes egészében megfelelnek a földön kúszó márkatestvérekének. A kapcsolók rendkívül finoman működnek, terepjáróhoz viszonyítva talán túlságosan is. Hasonló okokból a pedálok elrendezését ide kissé sűrűnek találtuk, bakancsban vagy csizmában ezt a kocsit nem kellemes vezetni. Bosszantóan közel került az ablakmosó kar a volánhoz, könnyen beleakad a kezünk.

A váltó nincs túlságosan közel, de ez nem különösebben zavaró, a sportosan rövid kapcsolási utakra viszont figyelni kell, nemegyszer előfordult, hogy harmadik helyett rögtön ötödikbe váltottunk. A műszerek csak a legfontosabbakról tájékoz-

ülésfűtés már-már elkényeztet. S még ehhez jönnek olyan apróságok, hogy villanymotoros valamennyi ablak, hasonló gombnyomogatással állíthatjuk a külső tükröket, s állítható a kormánykerék helyzete. A hátsó ülés fölött négyzetméternyi, szintén elektromos tolótető teheti levegőssé az utazást.

A Nissanban sokkal több kompromisszumot éreztünk, ami persze a két kocsi közötti árkülönbségben (nagyjából egymillió forint) is tükröződik. Az utastérben felhasznált anyagok kifejezetten olcsók,-nagyon kevés a párnázás, karcolódnak a kapaszkodók. Az extrák is kisebb csapatban vonulnak fel, de azért az első ablakok és a külső tükrök villamosítása belefért a keretbe, itt is állítható a kormány helyzete. Az ülések viszont korántsem olyan kényelmesek, s még azzal is bosszantanak, hogy előretolás után – amikor a háromajtósban hátra szállnak be – nem eredetileg beállított helyzetükbe állnak vissza.

A hátsó ülések kényelme egyik autóban sem mérhető az elsőkéhez, a Mitsubishi háttámlája meredek, két személynek talán még a Nissané a jobb, mert ez legalább állítható. A hosszú kivitel (ilyen a Nissanból is rendelhető) előnye, hogy hátul még két utas kaphat helyet. A Mitsubishiben

autó motor

TESZT-JÁRMŰVEINK ÜZEMANYAG-ELLÁTÁSÁRÓL A BP OIL MAGYARORSZÁG KFT. GONDOSKODIK

BP

MITSUBISHI PAJERO 2.5 TD GLS NISSAN TERRANO II 2.7 TD SLX

tatnak, szerencsére a motor fordulatszámát ezek közé sorolták a Terrano II tervezői.

A Pajero pilótájának lenni egészen más. Ebben az autóban érzi az ember, hogy nem egy jópofa, gólyalábra állított limuzinnal van dolga, hanem valami számára egészen új kategóriában kísérletezik. A pedálzat ebben sem nehezebb, de emberes távolságra vannak egymástól a taposófelületek, minden valahogy robusztusabb, masszívabb. Pilótának érezheti magát a vezető azért is, mert a legkülönbözőbb helyeken talál kapcsolókat és tekerentyűket, s persze ezek visszajelzői sem kerültek mind a nagy órák mellé. Az ülésfűtés kapcsolói a beépített fényekkel például alig látható helyre, közvetlenül az ülés mellé kerültek, a hátsó ablak törlő- és mosókapcsolója a jobb térdünk előtt található. Az érdekes azonban az, hogy ha kitanuljuk a Pajerót, könnyű kezelni, semmibe nem akadunk bele, s az egymástól távol elhelyezett gombokat terepen is biztonsággal eltaláljuk.

A váltó szintén külön tanulmányokat igényel, jellegzetesen mitsubishis, ami annyit tesz, pontosan el kell találni a kapcsolási síkot, különben akad, ha meg nem kuplungozunk elég mélyre, recsegésre hajlamos.

ESZEM-ISZOM, DÍZELIZOM

A két autó váltójának összáttételezése sem egyforma, országúton 100 km/h-nál a Mitsubishi motorja körülbelül 3000-et forog, a Nissan fordulatszámmérője 2800 körüli értéket mutat. Ennek megfelelően valamelyest kisebb a motorzaj a Terranóban, a Pajero alapjáraton beállított rádióját 100 fölött fokozatosan erősíteni kell. Az áttételezés és a kisebb felépítmény is okozza, hogy a Nissannal gyorsabb tempót érzünk még kellemesnek. A rövidebb karosszéria sokkal merevebb, s mivel a Nissanban a díszlet is sokkal kevesebb, ezek kevésbé is szólalnak meg. A Mitsubishi egyrészt már nem volt vadonatúj, másrészt a hosszabb karosszéria jobban elcsavarodik, s mozgásait rendre csöndes zörgések kísérik. A minőséget mégis ebben találtuk jobbnak, mert a spanyol szerelésű Terranóban az ajtót keretező gumiszalag nem mindenütt ült a helyén, a két középső szellőzőrostély pedig a rajta átfúvó szélben szétesett és teljesen összekócolódott.

Motorjaikat tekintve a két autó szinte egyforma. Autópályán mindegyik könnyűszerrel gyorsít 130–140 km/h-ig, a 100 lóerő teljesítményű, nyomatékos turbódízelek megfelelő dinamizmust képesek kölcsönözni a közel kéttonnás, nagy szekrényeknek. A négyhengereseket kiegyensúlyozottságuk tekintetében is csak dicsérhetjük, különösen a Mitsubishit. Mindkettő –10 fokban is készségesen indult, s további előnyük, hogy az élvezetes autózást nem mérik drágán. Országúton normál körülmények között 10 litert sem fogyasztanak, télen az összkerék-





Átlagos vezetőt bőven kielégít a Terrano II 20 centinél nagyobb hasmagassága és mászóképessége, a Pajero azonban két zárható diffijével ennél még többet tud



A mély hóban mindkét kocsi egyformán jól szaladt, a 100 lóerős turbódízeleknek a hideg meg sem kottyant

hajtást és némi terepezést is beszámítva sem kell 100 kilométerenként 12 liter gázolajnál többet tankolnunk. A motorok további előnye könnyed pörgésük, egyik terepjárót sem kell teherautósan vezetnünk, bár ebben a könnyű kormányoknak és pedálzatoknak is jelentős a szerepe.

A Terrano II és a Pajero is igen jó hatásfokú fékeket kapott, s e téren ismét jelentkezik a Mitsubishi műszakilag igényesebb kivitelezése. Hátra is tárcsaféket tettek, s ami összkerékhajtású autókon nem egyszerű megoldás, blokkolásgátlója is van.

PRÓBANAPLÓ

A tesztautó szállítója: Contrex (Mitsubishi), Nissan Hungaria
Üzemanyag-ellátás: BP Oil Magyarország
A kilométer-számláló állása
Mitsubishi: 31 005–31 642 km
Nissan: 952–1854 km
A próbaút átlagfogyasztása
Mitusbishi: 10,5 l/100 km
Nissan: 11,3 l/100 km
Irányár:
Mitsubishi 3/5 ajt.: 4839000/5350000 Ft
Nissan 3/5 ajt.: 4 341 000/4 811 000 Ft

A mérnökök tobzódásának köszönhetjük azt a rugózási kényelmet is, amit ebben az expedíciós luxusautóban élvezhetünk. Olyan úton, ahol más autókkal alapjáraton kocogunk végig, a Pajero 60–70 km/h körüli tempónál még kényelemben tart minket. A kifejezetten lágy rugózású felfüggesztést három fokozatban állítható keménységű csillapítással tették terepre is kifogástalanul alkalmassá, ezzel igazodhatunk a terheléshez és az esetleges sportos kanyarvételekhez is. A kényelmes rugózás velejárója a nem elhanyagolható karosszériadülöngélés.

A Nissan költségkeretébe ez a játék nem fért bele, a tervezők számára – végül egyértelműnek tűnik – a személyautószerű vezethetőség és a jó terepjáró képesség párosítása volt a feladat, s ez egyszerű módon csak jó feszes, már-már kemény futóművel oldható meg.

A Terrano II a maga kategóriájában kemény lábaival is prímán megállja helyét, eladási sikereit (Nyugat-Európában és Amerikában) legfeljebb az veszélyeztetheti, hogy ugyanez az autó Ford Maverick néven is piacra került. A jó öreg Pajero mindkettőnél igényesebb műszaki megoldásokat, több hangulatot és nagyobb kényelmet nyújt – s ezért többet is kér.

DABÓCZI FERENC

MERCEDES-GYÁR AUSZTRIÁBAN

CIVIL PÁLYÁN IS



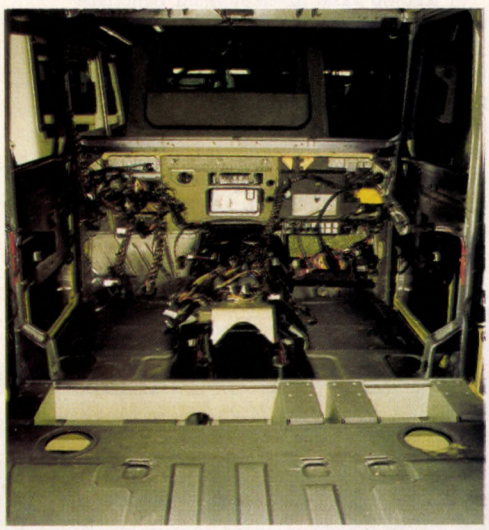
Bár a Mercedes terepjárókat immár 14 éve vásárolhatja a nagyközönség, a profi felhasználóknak szánt G sorozat legtöbb tagja Európa katonai csapatainál szolgál.

A hajdani keleti blokkban a Mercedes márkáról nyilván igen szűk rétegnek jut csak eszébe a terepjáró, holott a stuttgartiak már 1979-ben kihozták a G sorozatot, amely lassanként négy éve már két ágon is fut: a 461-esek alkotják az alapszériát, idetartoznak a katonai járművek is, a 463-asok pedig a luxusterepjárók. A két változat között műszakilag mindössze





A fényezésre előkészített karosszéria még orr nélküli



Mielőtt a karosszéria üregeit korrózióvédelemmel látnák el, be kell vezetni valamennyi kábelt

annyi a különbség, hogy a 463-asok állandó összkerékhajtást kapnak, a három differenciál mindegyike gombnyomásra záródik, míg az olcsóbbakban a diffiket kézi karral kell beállítani, s mehetnek a kocsik tisztán hátsókerékhajtással is.

Az elmúlt másfél évtizedben a Mercedes terepjárókból mintegy 120 ezer darab készült, ezek nagy része azonban nem jómódú kirándulókhoz és expedíciós csapatokhoz, hanem Európa különböző honvédségeihez került. Érdekes, hogy valamennyi katonaság Norvégiától Görögországig a 250-es dízelt választotta, illetve amikor megjelent a 290 GD, akkor arra állt rá, Svájc 5000 darab 2,3 literes, benzinmotoros Mercedest rendelt, befecskendezőst, katalizátorost, ráadásul automata váltóval.

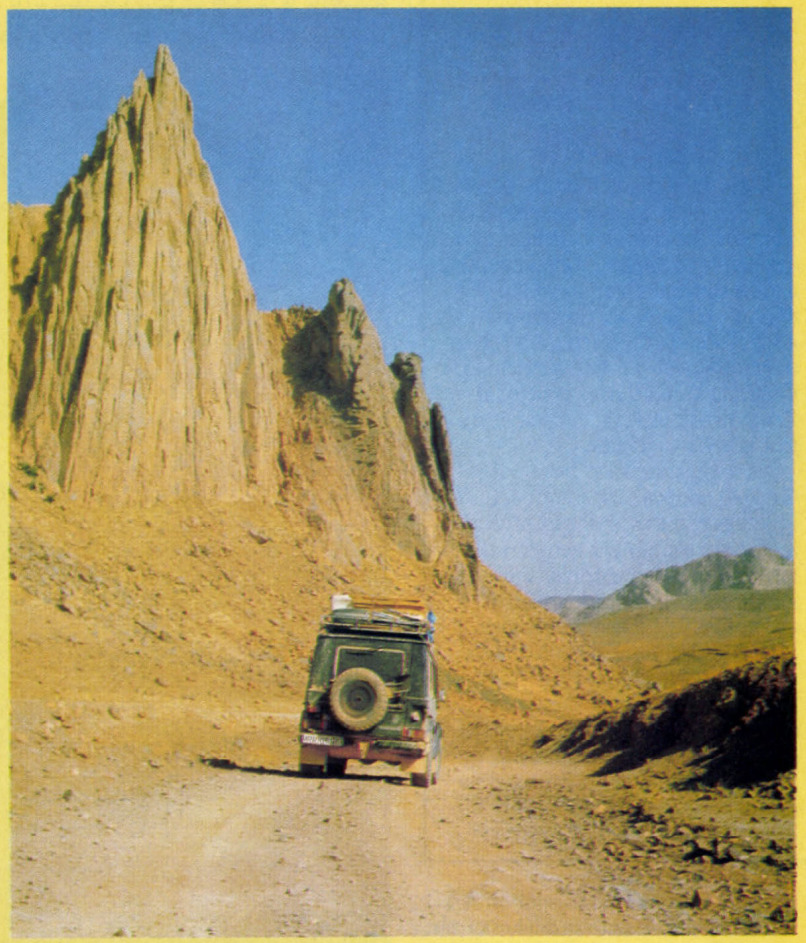
Utazásunk alkalmával magukkal az autók-

MERCEDES HOBBIAUTÓ AMERIKÁBÓL

Miért nem száll versenybe a Mercedes olyan sikeres kategóriákban, amelyekre szinte valamennyi nagyobb gyár manapság rászállt? Miért nem gyártanak például olyan divatos, viszonylag olcsó, könnyű terepjárót, amilyen az Opel Frontera vagy a Nissan Terrano II? Hiszen ezeket a gazdagabb országokban most viszik, mint a cukrot!

Amikor feltettük a kérdést *Gunnar Titze* úrnak, a terepjárógyár műszaki tanácsadójának, először is nem értette, hogyan várhatunk olcsó kocsit a Mercedestől. A márka autói sohasem lesznek olcsók, legfeljebb kedvező árfekvésűnek találhatjuk őket, ha tudunk globálisan gondolkodni. Sokan ugyanis csak az autók vételárát veszik figyelembe, s e tekintetben a Mercedes valóban vastag ceruzával ír. Ha azonban a költségeket az egész élettartamra elosztjuk, ami jelen esetben nem 4-5 év, hanem inkább annak 3-4-szerese (emiatt a gyár 20 évre garantálja az alkatrészellátást), s tudjuk, hogy az autók karbantartása mennyire kis összegeket emészt fel, már nem is látjuk olyan drágának a csillagot. Ezeket az élettartamköltség-számításokat Európa több hadseregénél elvégezték, s egyrészt emiatt, másrészt a hihetetlen strapabírásról meggyőződve egyre többen rendelnek a G sorozatból.

Visszatérve az eredeti kérdésre: a Mercedes kaliforniai gyárából 1996-ban éppen olyan szabadidő-autó gördül ki, amilyet követelünk. Tereptechnikában kevésbé lesz igényes, mint a mai G sorozat, megjelenése könnyebb, csinosabb lesz, s természetesen ára is ennek megfelelően alakul majd. Előreláthatólag 1997-ben vagy 1998-ban kerülhet át Európába. Hogy miért késlekedik ennyit a Mercedes? A márka sosem szaladt a legújabb divatirányzatok után, ha valamibe belefog, azt alaposan meggondolja, színre lépését előkészíti, s ha később is, de a lehető legjobbat hozza ki – állította a grazi gyár műszaki tanácsadója.



MERCEDES-GYÁR AUSZTRIÁBAN

kal először a gyárban ismerkedhettünk meg. Egy autó gyártása a kezdetektől 5 nap, mintegy 3000 alkatrészt kell összegyúrni. A raktárban 14 ezer cikket tartanak nyilván – a nagy számot a rengeteg típusváltozat okozza. Az alapváltozatok száma 19, a motorok és a váltók kombinációjával 140-féle, az extrákat is beszámítva 5000 különböző Mercedest gyártanak Grazban.

Mivel az autó alvázas, külön szerelik össze a 750–870 elemből álló karosszériát, és az alvázra a futóműveket, a motort és a hajtásláncot. Az autóipari viszonyokban kis sorozat miatt a munkák túlnyomó részét kézzel végzik, csak az orr-rész, a hátsó padlólemez, az ajtók alsó része és az oldalfalak hegesztésénél vetnek be robotokat, tehát a hegesztések nagy része, az alvázé például teljes egészében készülékben, kézzel történik. Erre azt mondják, azért is jó, mert a maga munkájáért mindenki felelősséget vállal. S valóban, az autót kísérő lapon minden munkafázis után pecsételnek. Az 1 milliméteres lemezből préselt karosszéria összesen 5200-6400 hegesztési pontot tesznek föl, a varratok hossza eléri az 5 métert.

A 3 milliméter falvastagságú alvázat külön korrózióvédő és fényező részlegben kezelik; zsírtalanítják, foszfátozzák, aztán jön a pirosas alapozó, erre kerül rá a fekete védőfesték. Végül forró, folyékony viasszal töltik fel alulról a ferdén megtámasztott alváz hossztartóit, s amikor a massza felül kibuggyan, a maradékot visszaengedik, majd az egész tartót bedobozolják. A csőből szabott kereszttartók viszont „lyukasak" maradnak, ezeket a gyár útmutatása szerint például slaggal lehet tisztítani a sártól, hólétől.

A legtöbb vasat az elkülönített páncélautó-részlegben építik be a kocsikba. A védelmet 39 mm vastag ablakokkal érik el, az egész utasfülkét egyfajta szendvicsszerkezetű fémműanyag lappal veszik körbe. A sok szigetelés miatt a kinti zaj alig szüremlik be, ezért a külvilággal való kapcsolattartás érdekében a külső tükrökbe mikrofont építenek be. A páncélautónak 268 különböző kényes helyre leadott lövést kell kibírnia, meg kell gátolnia



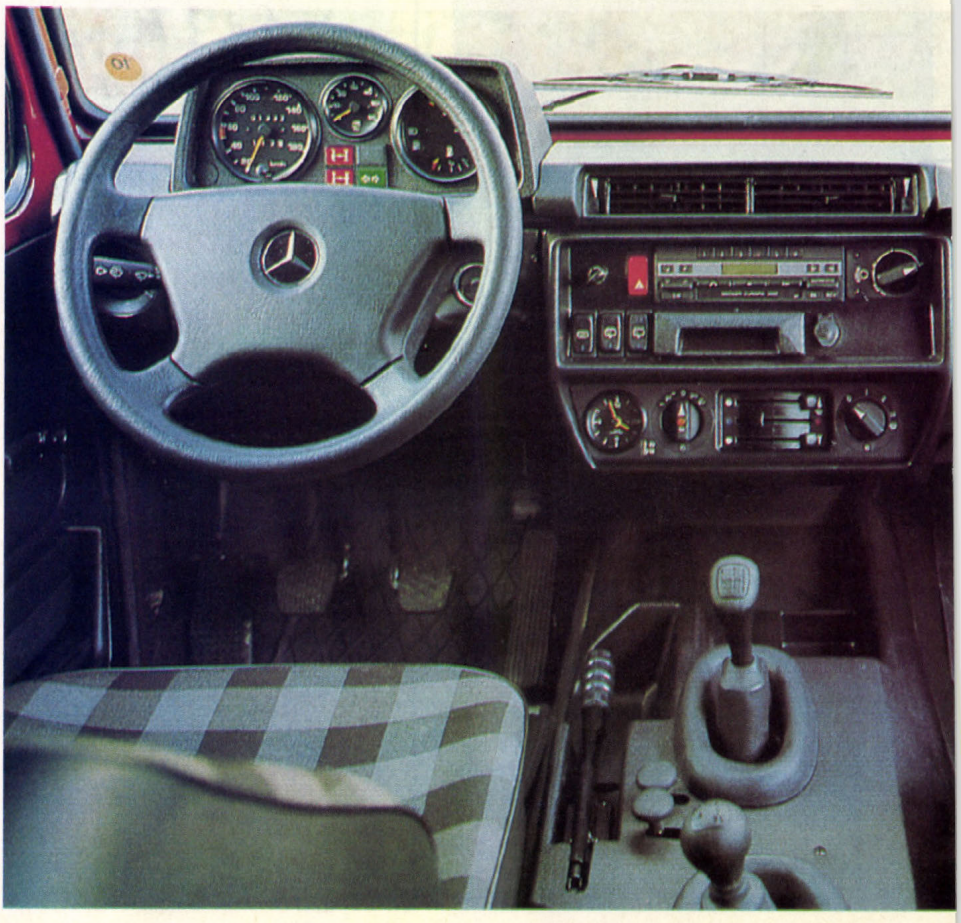
BOTTAL ÜTHETJÜK A NYOMÁT

Csak hogy mindenki lássa, a Mercedes ilyet is tud: 1993 elején piacra dobták az 500 GE-t, 231 lóerős V8-assal és minden elképzelhető extrával felszerelve – nagyjából 180 ezer márkáért (nálunk szűk 20 millió forint lenne). A 265/70-es abroncsokon guruló terepjáró országúton 180-nal is képes robogni, 2,5 tonnás üres tömege ellenére 11,4 másodperc alatt felgyorsulhat 100 km/h-ra. Sajnos a 450 darabos sorozatból mind elkelt már, néhány héttel ezelőtt az utolsót is legyártották és átadták.

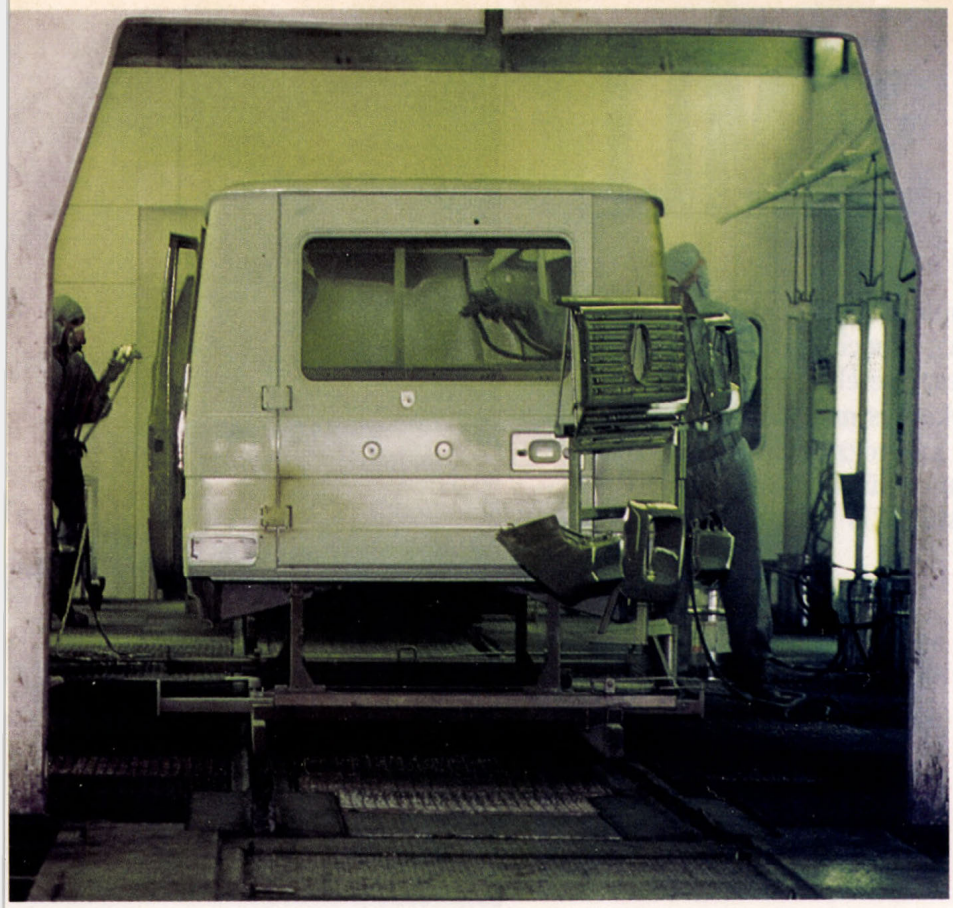
CHRYSLER A MERCEDES-GYÁRBAN

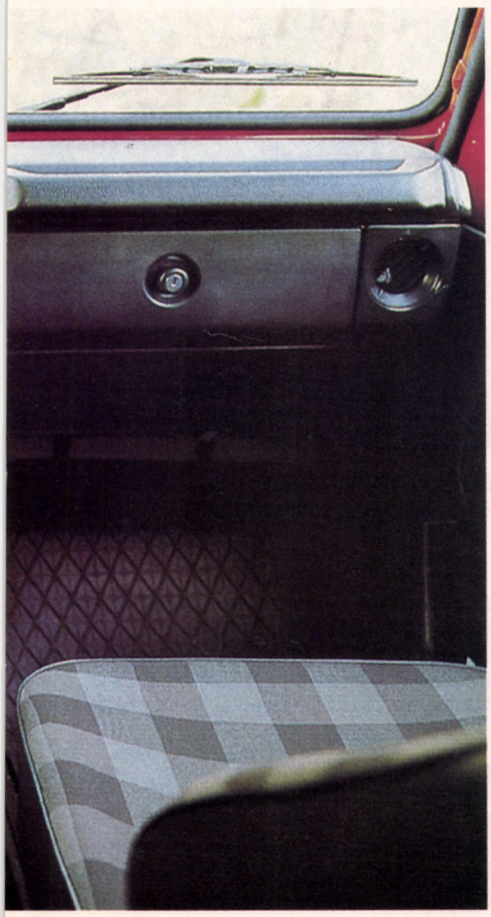
A Graz határában felépült Steyr–Daimler–Puch üzemekben nemcsak Mercedes terepjárókat, hanem más autókat is készítenek. Találkoztunk az üzemcsarnokban az Audi V8 nyújtott tengelytávú változatával, s a FIAT Panda 4 × 4-essel, amelyhez a hajtásláncot itt fejlesztették ki. Gyártanak alkatrészeket például a Peugeot-nak és más, összkerékhajtást igénylő cégeknek.

Nemrég Amerika is betette lábát Grazba. Éppen 10 évvel ezelőtt kezdte meg működését az Eurostar, a Chrysler és a Steyr vegyes vállalat, amelyben az európai Voyager minibuszok készülnek. Abban a csarnokban pedig, ahol jelenleg a Mercedesek uralják a képet, hamarosan, a tervek szerint 1994 októberétől a Jeep Cherokee szerelésére is ráállnak. A festőcsarnok egy részét éppen ottjártunkkor alakították át. Az amerikai terepjáró összeszerelő sorának várható kapacitása évi 30-35 ezer autó.



Az egyszerűbb változat belülről. A két differenciálmű százszázalékosan zár, a váltón az egyest balra lent találjuk





A viszonylag kis széria magyarázza, hogy robotok alig vannak, kézzel fújják színre az alapozott kocsiszekrényt

MERCEDES KONTRA PUCH

A szögletes vonalú, markáns metszésű terepjárók egyes országokban Puch, másutt Mercedes néven futnak. Mi ebben a logika? A Steyr-gyár a Mercedesnek fizetett licencdíj ellenében Ausztriában, Svájcban, s korábban a hajdani Jugoszláviában saját nevén árulja a némiképp módosított autókat. A módosítás kiviteltől függően 7-8 pontot érint: ennyi helyen cserélik a csillagot a zöld-fehér emblémára.

az esetleg mégis bejutó lövedékek repeszhatását, s kisebb bombarobbanásokat is szétnyílás nélkül el kell viselnie.

Meglepő volt, hogy az utasfülkét az orr nélkül, de az ajtókkal együtt fényezik, a motort körülvevő részeket csak később csavarozzák föl. Azt még érdekesebbnek találtuk, hogy a dolgozóknak minden hónapban vacsorát, illetve repülőutat sorsolnak ki, aki pedig a legjobb újítási ötletet hozza, Fiat Panda 4×4-et kaphat.

D. F.

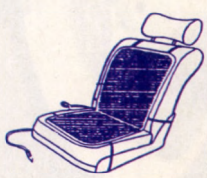


Új generációs súrlódás-, ill. kopáscsökkentő fémkezelő minden kenőanyaghoz!
(3–6%-ban)
Motorokba, hajtóművekbe, hidraulika-rendszerekbe! Szerszámgépekbe és forgácsoláshoz is!

0,12 lit 1100 Ft
0,2 lit 1800 Ft
0,5 lit 4200 Ft
1,0 lit 8000 Ft
Viszonteladóknak kedvezmény
Megrendelhető:
Telefonon, faxon, levélben.
Postai utánvéttel 1 héten belül szállítjuk!
Importálja és forgalmazza:

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

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



Egészségvédelem.
Üzemanyag megtakarítás.

REPÜLŐ SÁMLI

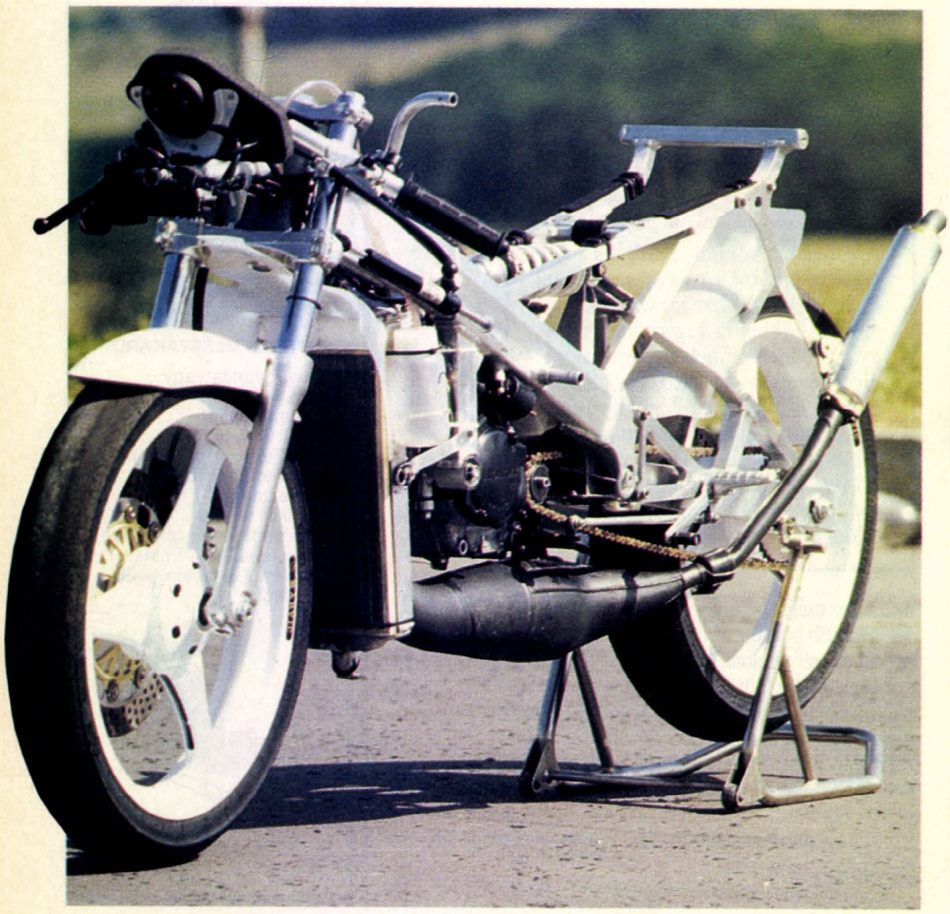
HONDA RS 125 R

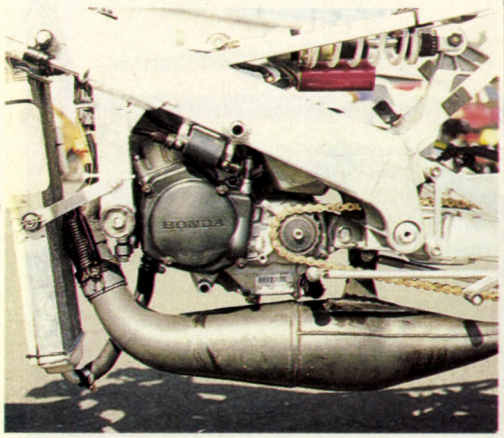
Állítólag nincs nagyobb élmény, mint a repülés. A repülésen belül is van azonban egy speciális ágazat, ami a legizgalmasabb és talán a legszeszélyesebb mind között: a mélyrepülés. A közelmúltban nekem is megadatott, hogy megismerkedjek ezzel az érzéssel, méghozzá nem is egy kétszárnyú hanem kétkerekű járművön ülve. A végsebességét tekintve némely repülő alkalmatosságot is felülmúló gép neve: Honda RS 125 R.



Akit egy kicsit is érdekel a gyorsasági motorsport, annak nem lehet ismeretlen ez a típus. Az RS 125 R a nagydíjak egyik uralkodója, egy ilyen nyergében nyert kétszer – 1990-ben és 1991-ben – világbajnokságot a fiatal olasz fenegyerek, *Loris Capirossi*. A tavalyi versenysorozat szintén sokáig a Hondának állt, a német *Ralf Waldmann* vitte sorozatban győzelemre piros-fehérre fényezett gépét. Az 1993-as márka-világbajnoki címet ismét egy Honda nyerte, amelyet *Dirk Raudies* vitt győzelemre úgy, hogy kilenc futamon robogott át elsőként a célvonalon.

Természetesen a mi történetünk is a versenypályán kezdődött, név szerint egyetlen igazi, erre a célra készült hazai versenypályánkon, a Hungaroringen. Ott tűnt fel egy társaság, amely olyan megjelenést keltett, mint egy igazi csapat, amellyel akár egy világbajnoki futamon is találkozhatnánk. Egyenruhába öltözött versenyzők, egyenruhát viselő motorok, amelyeken Biró Racing Team Kiskunhalas felirat hirdette hovatartozásukat. Egy verseny alkalmával ismerkedtünk meg e csapat vezetőjével, *Biró Mihállyal*, aki felajánlotta, ha van ked-





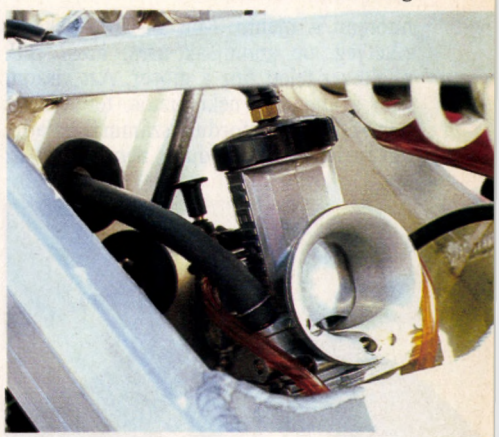
Ráillik az erőmű kifejezés a negyedliteres blokkra. A lánckerék alatt látható az a rudazat, amely a váltót mozgatja

Így fest ruha nélkül a repülő sámli. A filigrán váz teljesen alumíniumból készült, bár törékenynek tűnik, erős, strapabíró szerkezet. A fordulatszámmérő alatt található a motor agya, a gyújtást vezérlő elektronika



Kék-fehér sisakban a kék-fehér motoron. Nagy élmény egy versenygép meglovaglása, még akkor is, ha a tempó nem éppen versenyszerű

Polgári használat esetén valószínűleg jóval nagyobb motort etetne a 38 mm torokátmérőjű Mikuni karburátor. A síktolattyús megoldás miatt késedelem nélkül reagál a gázadásra a kis Honda motorja. Persze csak akkor, ha már a húzózónában forog



vünk, próbáljuk ki az egyik gépet. Kedvünk már hogyne lett volna, így egy hungaroringi edzés idején éltünk a felkínált lehetőséggel. A két motor közül *Győrfi Zoltán* RS-ét választottuk, lévén ez újabb, '93-as típus.

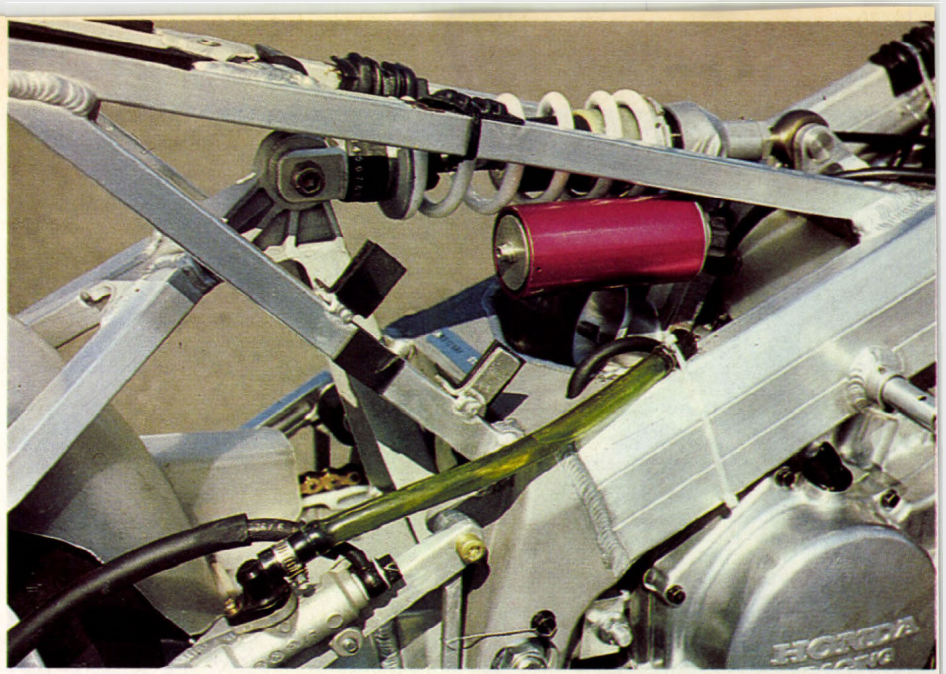
A '93-as RS 125 R külsőleg nem sokban különbözik egy évvel korábbi testvérétől. Belsőleg már más a helyzet, az évről évre történő módosítások meghozták gyümölcsüket, ami két többletlóerőben nyilvánul meg. 1993-ra átdolgozták a beömlőcsatornát, a kipufogócsatornát, az égésteret, változtattak a gyújtás vezérlésén, így az RS 125 R már 41 lóerőt teljesít az üveghangot jelentő 12 000/min fordulatszámon. (Ez pontosan kétszáz fordulat minden egyes másodpercben!) A megnövekedett teljesítmény miatt erősebbre méretezték az egyetlen dugattyúgyűrűt, és a főtengely jobb oldali csapágyazását. Az alkatrészek többségét újra megvizsgálták, és ahol lehetett, lefaragtak egy-két grammot. Így például új, kisebb és könnyebb gyújtótekercs adja a szikraenergiát, mint a régebbi modellen.

A kis RS Honda (azért kicsi, mert van negyedliteres és félliteres is) motorjának teljesítménye fogaskerék-áttételen, majd többtárcsás, olajban futó tengelykapcsolón jut a hatfokozatú váltóba, azután láncon keresztül a hátsó kerekekhez. A versenymotorokat mindig az adott pályához kell hangolni, sok egyenessel ellátott pályán általában hosszú, sok kanyarral telitűzdelt pályán pedig rövid áttételt szoktak alkalmazni. Ez persze csak a két véglet, ezek között sok variáció létezik. Tudják ezt a gyárak, tudják a Hondánál is, ezért a gyári versenymotort nem egy végáttétellel adják át (benne van az árban), hanem többel. A végáttételen kívül azonban változtathatók még a váltóáttételek is, így a variációk száma olyan sok, hogy ezt a szervizkönyv külön táblázatban ismerteti. Az áttételválasztás fontosságával versenyzők és szerelőik egyaránt tisztában vannak, hiszen egy túl rövidre – vagy hosszúra – választott áttétel miatt az egész verseny elúszhat. A biztonság kedvéért ezért mindenki annyi áttételt szerez be, amennyit csak tud, illetve ahány pályán indulni szándékozik. Nálunk csupán egy van, amire tulajdonképpen egy áttételsor is elegendő lehet.

A gyári összeállítás egy jó középértéket próbál eltalálni, ami univerzálisnak tekinthető. Ezzel – a szervizkönyvbeli táblázat szerint – első fokozatban 108, másodikban 131, harmadikban 144, negyedikben 170, ötödikben 180, hatodikban 196 km/h-t „szól" (12 000/min fordulatszámnál) az RS 125. Ha semmi mást nem teszünk, csupán a hátsó kerék 36 fogú lánckerekét (hajtott lánckerék) 32 fogúra cseréljük, természetszerűleg egészen más sebességhatárokat kapunk: első fokozatban 121, másodikban 147, harmadikban 171, negyedikben 191, ötödikben 205, hatodikban 221 km/h a vége 12 000/min fordulatszámnál. Ez utóbbi esetben a nagyobb sebességekért kisebb gyorsítóképességgel kell azonban fizetnünk, ami nem mindig bizonyul jó üzletnek. Valószínűsíthető például, hogy gyári – tuningolatlan – kivitelben az RS 125 R az utóbbi (17/32) áttételt alkalmazva csak lejtőn képes elérni azt a bizonyos 221 km/h sebességet – ha a pályán van erre elég hosszú lejtő.

Az igazat megvallva, korábban még sohasem ültem gyorsasági versenymotoron, így fenntartásaim voltak. Az mindenesetre megnyugtatott, hogy ezzel a „földszintes" repülőgéppel lezuhanni nem lehet, legfeljebb elrepülni. Az egyik előítéletem arra volt visszavezethető, hogy korábban már kipróbáltam a típus „polgári" változatát, az NSR 125 R-t. Ez egy kicsit gyengébb, kicsit súlyosabb és talán kicsit kulturáltabb viselkedésű – már amennyire egy kétütemű kulturált tud lenni –, mint versenyre való őse. Az NSR mégiscsak kulturáltnak volt tekinthető, annak ellenére, hogy percenkénti ötezres fordulatszámig eléggé betegesen ment – csak tartotta az elért sebességet – ötezer felett kezdett éledezni, míg hétezernél megvadult. Ehhez képest teljesen neveletlen viselkedésnek tűnt, amit az RS ígért. Kezdődött ez azzal, hogy az alapjárati fordulatszám 3-4000/min, majd folytatódott azzal, hogy a gyári ismertetőn közölt teljesítménygörbe 8000/min fordulatszámtól indult és 13 000/min fordulatszámnál ért véget! Ráadásul ennél a 8000/min fordulatnál „egyből" húsz lóerő áll rendelkezésre! (Vagyis nyolcezerig döglött szamáron ül az ember, amely határt átlépve minden átmenet nélkül tüzes táltossá változik a gép!) Az RS hivatalos lovasa megnyugtatott: nem kell aggódni, lehet

HONDA RS 125 R



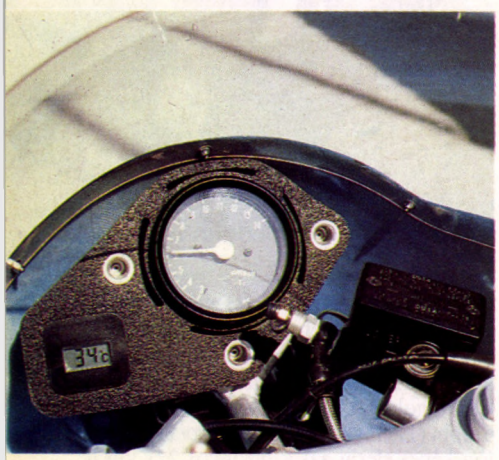
Szinte világít a White-Power rugóstag gáztartálya. Egyszerű, de tökéletesen bevált a háromszög alakú lengőkar Fotó: BALOGH RÓBERT

finoman is menni. Már öt-hatezer körül elketyeg, de számítsak arra, hogy csak nyolcezer felett húz a motor. Azt viszont nem árulta el – neki biztos, természetes volt –, hogy kis fordulatszámmal haladni ugyan lehet, de elindulni nem! Ezért az első próbálkozás majdnem lefulladással végződött, s csak egy gyors kuplungkar és gázhúzás mentette meg a helyzetet. Tanulva a leckéből – no meg a nagydíjakon látottakból – másodszorra már nem kíméltem a gázt, és üvöltő, közel kilencezret forgó motorral rontottam ki a pályára.

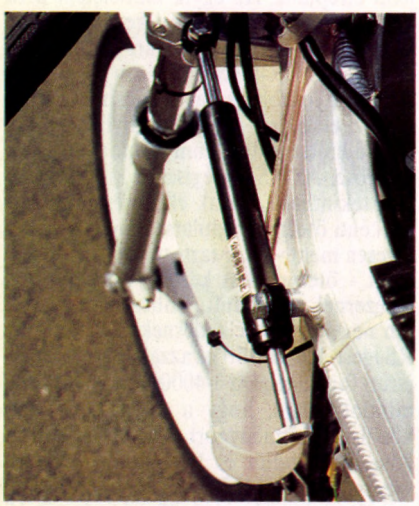
Elindulás előtt a lelkemre kötötték, hogy figyeljem a gép kettes számú műszerét, a hőmérőt – az egyes a fordulatszámmérő –, s ha nem éri el az 55-60 fokot, jöjjek vissza ragasztásra. (A meglehetősen nagy hűtő felületét hűvös időben ragasztószalagok felhelyezésével csökkentik, így jobban melegszik a motor.) Figyeltem a műszert, de egyben figyeltem a motor minden porcikáját. Győrfi Zoltán RS 125-ösén is, mint minden versenymotoron állítható a kormány és a lábtartó helyzete, igaz, ez utóbbi csak úgy, hogy a lábtartót tartó háromszög alakú öntvényt kell cserélgetni. Ez a gép természetesen Zoltánra volt beállítva, ennek ellenére – talán hasonló méreteink miatt, már az elején egészen jól éreztem magam a nyeregben. Kicsit furcsa volt a lábtartó hátratolt helyzete, viszont az alsó lábszárat és a térdet remekül támasztotta a váz és az áramvonalidom széle.

Az ülés háttámláján kicsit mulattam: ugyan miért kell megtámasztani egy 41 lóerős gép pilótáját, hiszen ennyit – sőt többet – minden második utcai gép is tud. A választ hamarosan megkaptam, amikor egyszer jól rátekertem a gázt. Ha nincs hátul kipárnázva a támaszték, bizony koppant volna a hátsó felem, mert kézzel már alig-alig lehetett megtartani a megvadult paripát. Mindenesetre jó lecke volt, a későbbiekben jobban figyeltem a váltásokra.

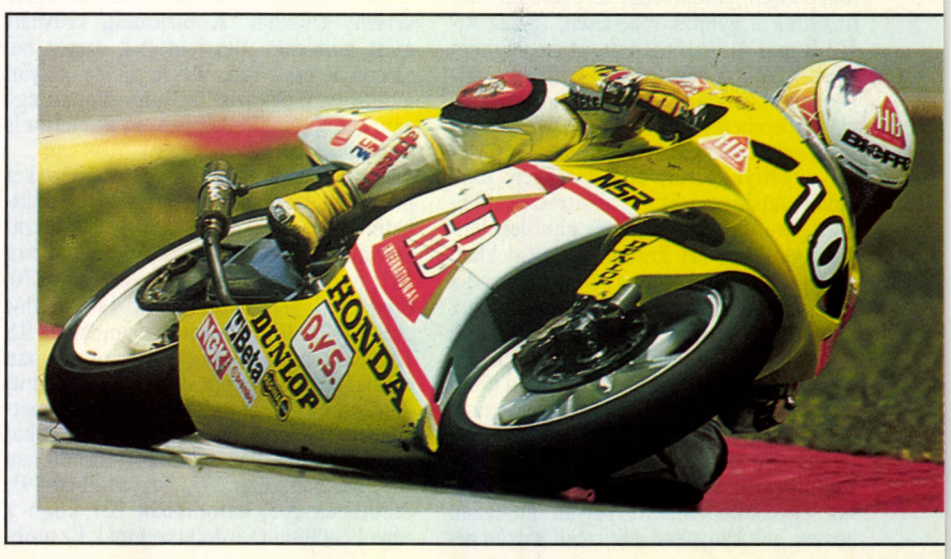
A váltó egyébként még egy érdekes tulajdonsággal rendelkezett: nem bánta, ha váltáskor nem kuplungolt az ember. Erre szintén a tulajdonos hívta fel a figyelmemet, miután úgy húztam el a célegyenesben, hogy minden váltáskor megbicsaklott a motor hangja. Ekkor 8000/min fordulatszám alá esett a fordulatszám, ez okozta azt a kis kihagyást. A szokásos versenytechnikát bevetve a hiba megszűnt, a kis RS visítva rohant a célegyenes vége felé.

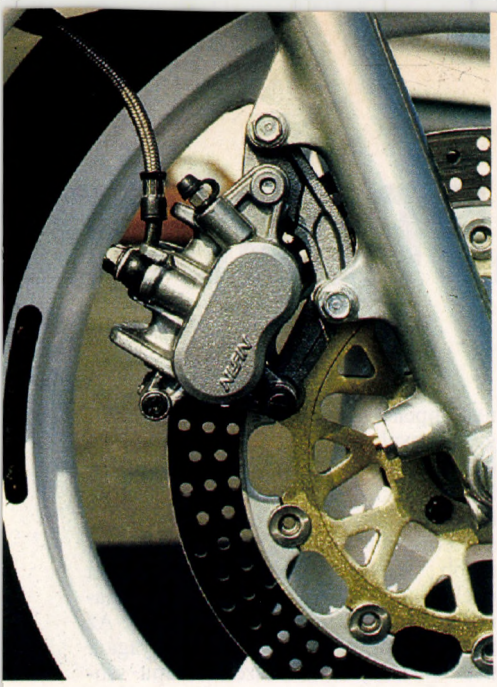


Kissé szegényes a teljes műszerezettség, a versenyhez azonban ez éppen elég. A hőmérő digitális, a fordulatszámmérő háromezertől tizennégyezerig mutat. Ha haladni akarunk, akkor a nyolctól tizenháromig terjedő zóna jöhet számításba

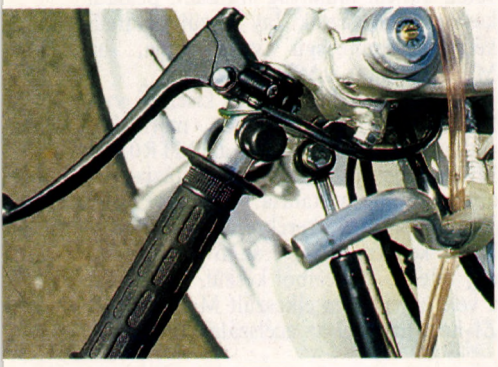


Kormánystabilizátor segíti egyenesben tartani a gépet. Az RS futási tulajdonságai nem kis mértékben ennek is köszönhetően kiválóak. Alatta a benzintartály túlfolyóját helyezték el





Hatásos és nagyszerűen adagolható a Nissin gyártmányú első fék. Bizton számíthatunk rá minden körülmények között



Egyetlen kezelőelemként a slusszgombot találjuk a bal markolaton. A kormányon minden állítható, a szélesség és a magasság is

A célegyenesben száguldva belapultam az áramvonalidom mögé, csak húztam a gázt, miközben a sebességről semmit nem tudtam. Egyrészt azért, mert sebességmérő műszer nincs, másrészt azért, mert az idom mögött semmit sem lehetett sejteni a menetszélből. Arra, hogy mégis van, akkor jöttem rá, amikor egy ilyen becsületes húzatást követően elkezdtem fékezni, majd „kiültem". Most tűnt értelmesnek az üléstámasztó, ugyanis, ha nem szedem össze minden erőm, és nem támaszt meg az ülés, hát a motor mögött találom magam. Utólag, a sebességtáblázatot böngészve jöttem rá arra, amit a kitűnő idom miatt nem észleltem: 150 km/h feletti tempónál ültem fel, s a teljes szélcsendet követő hirtelen (150 km/h sebességű) szélvihar volt az, ami ki akart vetni a nyeregből.

Ekkor vált világossá előttem: ez a motor csal! Ezen nem lehet érzékelni a sebességet! Ez persze nemcsak az áramvonalidom számlájára írható, hanem a hihetetlen stabilitására is. A kis gép száz százalékig azt csinálta, amit vezetője akart. Ha egyenesen kellett futnia, azt úgy tette, mintha zsinóron húzták volna. Ha kanyarodni kellett, akkor addig és úgy dőlt, ahogy a vezető irányította, és még az sem hozta ki a sodrából, ha eközben fékezett vagy gyorsított. A kanyarodási tulajdonságok jósága várható volt a váz geometriai adatai alapján, azonban az egyenesfutás tökéletessége egy kis meglepetést okozott. Igaz, nem nagyot, mert az mégiscsak elvárható, hogy egy versenymotor számára valahogy fedésbe hozzák a két ellentmondó követelményt.

Az utcai forgalomban elsőrendűnek írják elő a fékek kiváló állapotát, hiszen ezen emberéletek múlhatnak. A versenyzők tudják, hogy bár a fékerőt a versenyek előtt nem ellenőrzik, a kiváló fékberendezés a győzelem egyik biztosítéka. Nemcsak az győzhet, aki előbb vagy jobban gyorsít, hanem az is, aki később fékez! Az RS 125 R-t elöl-hátul tárcsafékkel szerelték fel, amelyek közül az elsővel akár egykerékre lehet állni, a hátsó viszont meglepően gyengécske. Annyira, hogy a motorfék majdnem hatásosabbnak tűnt nála. Ezzel szemben hihetetlen biztonságot nyújt az első tárcsa, nagyszerű adagolhatósága révén éppúgy lehetett finoman lassítani, mint egy ilyen finomkodást követően erőteljes fékezéssel megelőzni egy pályaelhagyást.

Amikor leszálltam erről a kis mérges motorról, az motoszkált a fejemben: bárcsak minden motoros ilyen stabil, könnyen kezelhető, jól fékezhető, kiváló kanyarodási tulajdonságokkal rendelkező és megbocsátó gépen ülhetne! Csupán a hirtelenkedő motor helyett kellene egy kiegyensúlyozottabb erőművet beépíteni, s akkor olyan gépeken közlekedhetnénk, amelyeken valóban önfeledten lehet élvezni a kétkeréken robogást.

GAJDÁN MIKLÓS

MŰSZAKI ADATOK

HONDA RS 125 R

MOTOR. Egyhengeres, vízhűtéses kétütemű. Szívásvezérlés membránnal. Furat/löket 54/54,5 mm, lökettérfogat 124 cm^3. Sűrítés 8,5. Legnagyobb teljesítmény 30 kW (41 LE) 12 000/min. Legnagyobb forgatónyomaték 23,6 Nm 11 500/min. Egy darab Mikuni PJ 38 típusú karburátor (rövid változat). Gyújtás digitális, elektronikus.

ERŐÁTVITEL. Többtárcsás, olajban futó tengelykapcsoló, hatfokozatú, lábkapcsolású váltómű. Áttételek: primer 3,15; I. 1,823; II. 1,5; III. 1,292; IV. 1,153; V. 1,074; VI. 1,000. Végáttétel lánccal, áttétel: 2,12.

FELÉPÍTÉS. Alumínium hídváz, hegesztett kiegészítő tartókkal.

Első futómű: hidraulikus csillapítású teleszkópvilla, rugóút 90 mm. Villaszög 65 fok, utánfutás 90 mm.

Hátsó futómű: gázos-olajos központi rugóstagra támaszkodó lengővilla, rugózási úthossz 110 mm.

Fékrendszer: elöl egy darab, 296 mm átmérőjű kétdugattyús, úszónyerges tárcsafék, hátul 186 mm átmérőjű egydugattyús, úszónyerges tárcsafék.

Keréktárcsák mérete: első 2,50 × 17, hátsó 3,00 × 17.

MÉRETEK, TÖMEGEK. Hossz/szélesség/magasság 1830/560/985 mm. Tengelytáv 1260 mm. Szabad magasság 110 mm. Saját tömeg 71 kg. A benzintartály térfogata 12 liter.

MOTORSPORT-TOTÓ

AZ AUTÓ-MOTOR 2. SZÁMÁTÓL!

Fel a bukósisakot és pattanjon velünk nyeregbe! Az Autó-Motor következő számától startol a HB Racing Team és az AM közös játéka, a hatfordulós Motorsport-totó.
Jól ismeri a motorsport elmúlt 25 évének történetét? Ha igen, akkor lehet, hogy megnyeri fődíjunkat, a két személyre szóló meghívást az 1994-es versenyévad egyik Grand Prix-futamára.
A nyerteseket a legtöbb helyes megfejtést beküldő olvasóink közül sorsoljuk ki.
Legyen ön a HB Racing Team vendége a depóban erre az izgalmas hétvégére!
Ne feledje, két hét múlva feldübörögnek a motorok!

CÉL A GRAND PRIX!

HB INTERNATIONAL HB RACING TEAM

autó motor

ACÉLOSODÓ GUMIABRONCSOK

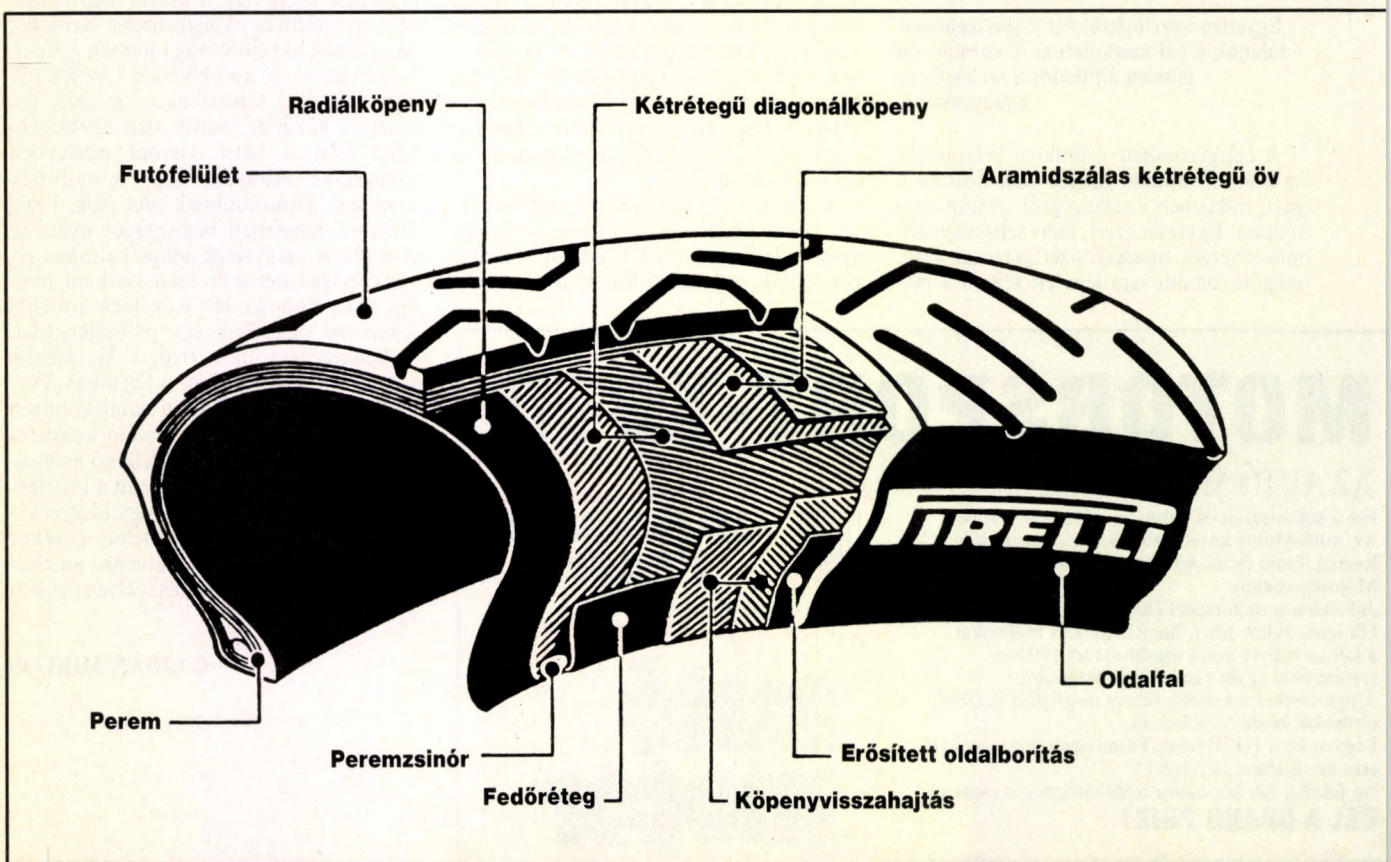
Jó másfél évvel ezelőtt (AM 92/4.) foglalkoztunk utoljára lapunk hasábjain motorkerékpár-gumikkal. Ez az idő nem tűnik túl soknak, ahhoz mégis elélg volt, hogy egy új építésmód honosodjon meg a gumiabroncsgyártásban, több új típus lásson napvilágot, és javuljon a gumiabroncsok terhelhetősége.

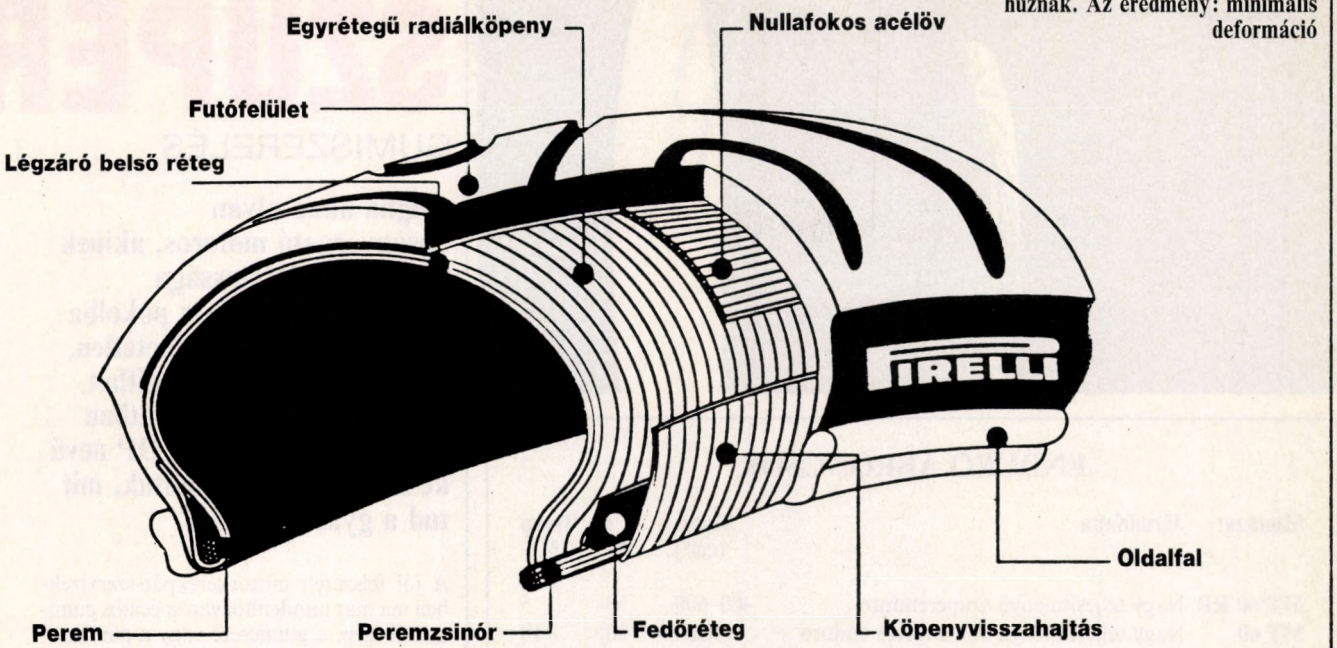
A személygépkocsik gumiabroncsgyártásában már legalább egy évtizede szőnek acélszálakat a gumik merevítő vázanyagába, hogy javítsák tulajdonságait. A motorkerékpárosoknak erre a régi-új szerkezeti anyagra várniuk kellett egy kicsit, az első, kétkerekűre való acélradiálokat ugyanis tavaly dobták piacra.

A gumiabroncsok felépítése tulajdonképpen nagyon egyszerű. Általában szövetrétegekből készítenek egy vázat – köpenyváz –, majd erre a merevítésre vulkanizálják rá a speciális gumikeveréket. A vázkészítés elve sokáig nem változott, több, egymással szöget bezáró szálirányú szövetet fektettek egymásra, s egyszerűen ez adta a merevítést. Ezt nevezték diagonál abroncsnak, amely évtizedekig kizárólagosan uralta a gumipiacot. Motorkerékpároknál – a nagy átmérő és a viszonylag kis szélesség miatt – ez az idő jóval kitolódott, és csupán a nyolcvanas években kezdték meg diadalútjukat a radiálok. Ezeknél az abroncsoknál a legbelső köpenyszövet szálirányna éppen kilencven fokot zár be a forgásiránnyal. Ez azt jelenti, hogy a szálak sugárirányban, vagyis radiálisan helyezkednek el, innen származik az ilyen felépítésű abroncsok elnevezése. A belső szövetréteget kívül, a futófelület alatt újabb szövetréteggekkel, úgynevezett övekkel borították – általában két darabbal –, hogy merevségét növeljék. Az újabb abroncsokon az övek anyagául nem valamilyen természetes alapú szövetet, hanem műanyag szálakat, például kevlárt alkalmaztak. Így készült a Pirelli két csúcsminőségű sportgumija, az MP7, valamint a MT08 Match.

Még ki sem hűlhetett a kísérleti vulkanizálógép az MT08 után, máris következett az újabb lépés, az MTR01 és MTR02 jelzésű, Dragon fantázianevű abroncsok bemutatása. Ezeknél – az MTR 1 az első kerékre, az MTR 2 a hátsó kerékre való – az öv mindössze egy rétegű, de acélból készül, hasonlóan a vele egy időben elkészült Metzeler ME Z1-hez. Ezeknél az acélszálak futási irá-

A radiálabroncs felépítése. A legbelső – radiál – köpeny száliránya 90 fokos szöget zár be a forgási iránnyal, vagyis a szálak éppen sugárirányúak





Acélradiál gumiabroncs: a legújabb fejlesztés. A radiális szálirányú köpenyre acélszálakból font övet húznak. Az eredmény: minimális deformáció

nya megegyezik a kerék forgási irányával, ezért a nullafokos acélöv elnevezést kapta. Az acélövvel a Dragon gumiabroncs átmérője sokkal kevésbé nő a sebesség függényvében és kevésbé defor-

GUMIABRONCS-SZÉLESSÉGI MÉRETSOR:

2.75, 3.00, 3.25, 90, 3.50, 4.00, 4.10, 100, 110, 120, 130, 140, 150, 160, 170, 180

TERHELHETŐSÉGI INDEXEK

LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg
0	45	15	69	30	106	45	165	60	250	75	387
1	46,2	16	71	31	109	46	170	61	257	76	400
2	47,5	17	73	32	112	47	175	62	265	77	412
3	48,7	18	75	33	115	48	180	63	272	78	425
4	50	19	77,5	34	118	49	185	64	280	79	437
5	51,5	20	80	35	121	50	190	65	290	80	450
6	53	21	82,5	36	125	51	195	66	300	81	462
7	54,5	22	85	37	128	52	200	67	307	82	475
8	56	23	87,5	38	132	53	206	68	315	83	487
9	58	24	90	39	136	54	212	69	325	84	500
10	60	25	92,5	40	140	55	218	70	335	85	515
11	61,5	26	95	41	145	56	224	71	345	86	530
12	63	27	97,5	42	150	57	230	72	355	87	545
13	65	28	100	43	155	58	236	73	365	88	560
14	67	29	103	44	160	59	243	74	375	89	580

KERÉKABRONCS-SZÉLESSÉG

1.40	1.60	1.85	2.15	2.50	2.75	3.00	3.50	3.75	4.00	4.50	5.00	5.50
2.75	2.75	+2.75	3.00	3.25	90	4.00	110	130	130	140	160	+170
	3.00	+3.00	3.25	90	100	100	+120	140	+140	150	170	+180
		3.25	+90	3.50	110	110	+130	150	+150	+160	180	
		90	+3.50	+4.00	+120	120	+140	160	160	160	170	
		3.50	4.00	+4.10	130	+130	150		170			
		4.00	4.10	+100								
		4.10	100	+110								
		(100)	(110)	120								
			(120)	130								

A különböző méretű kerékabroncsokra szerelhető gumiabroncsok szélessége. Kereszttel jelöltük az adott abroncshoz leginkább ajánlható szélességet

Index	J	K	L	M	N	P	Q
km/h	100	110	120	130	140	150	160

Index	R	S	T	U	H	V	VR	ZR
km/h	170	180	190	200	210	240	>210	>240

A legnagyobb megengedett sebességet jelző indexek és a hozzájuk tartozó sebességértékek

málódik, mint más megoldású társai. Ezért a sebességi jelzése nem is lehet más, mint ZR, vagyis nyugodtan haladhatunk vele akár 240 km/h sebességet meghaladó tempóval is. Az új felépítési módnak és a hagyományosan jó gumikeveréknek köszönhetően az acélradiál gumiabroncsok úttartása, tapadása kiváló, ami hozzájárul a viselő motorkerékpár jó dönthetőségéhez és kezelhetőségéhez.

Az enduroabroncsok terén is született két újdonság, az egyik az MT 70, a másik az MT 81 jelzést viseli. Az MT 70 kifejlesztéséhez az a felismerés vezetett, hogy a hobbiendurósok – bár szeretnek terepezni – a megtett kilométerek túlnyomó részét aszfalton teljesítik. Ezért egy olyan univerzális mintázatot hoztak létre, amely elég ritka ahhoz, hogy kapaszkodni tudjon, mégis maradt rajta akkora futófelület, hogy aszfalton minden körülmények között jól tapadjon. Az MT 81 a FIM



ENDURO ABRONCSOK

Mintázat	Járműfajta	Motor (cm²)	Út %	Terep %
MT 60 RR	Nagy teljesítményű szuperenduro	400–600	95	5
MT 60	Nagy teljesítményű kéthengeres enduro	650–	90	10
MT 50	Egy- vagy kéthengeres túraenduro	–650	80	20
MT 70	Hagyományos egyhengeres enduro	–600	70	30
MT 40	Hagyományos egyhengeres enduro	–600	60	40
MT 17	Hagyományos egyhengeres enduro elsősorban terephasználatban	–600	40	60
MT 21	Egyhengeres terep-rali enduro	–600	30	70
MT 81	Egyhengeres versenyenduro	–500	20	80

által is elfogadott M 70 A jelzésű versenyendurogumi új generációja, amely minden körülmények között megállja a helyét, műúton például 170 km/h sebességgel is száguldhatunk vele, és a tengelyig érő sár sem jelenthet akadályt.

Végezetül egy példán keresztül bemutatjuk a gumiabroncsok méretjelzését és a jelek értelmezését. Vegyük például a 130/70–18 63 T jelzést. Az első szám a gumiabroncs szélességét mutatja, a második pedig azt, hogy az oldalfal magassága hány százaléka a szélességnek. (Jelen esetben 70 százaléka, tehát 91 mm). A harmadik szám a kerékabroncs átmérőjét határozza meg, colban mérve. A negyedik szám egy terhelési index, amelyhez táblázatból kereshető ki a tényleges terhelés. Az utolsó betű a megengedhető legnagyobb sebességre utal, a hozzá tartozó érték megint csak táblázatból tudható meg.

GAJDÁN MIKLÓS

am MŰHELY

SZUPER

GUMISZERELÉS

Aligha akad olyan önsanyargató motoros, akinek kedvenc foglalatossága a gumiszerelés. Ha a pokolba kívánt munka elkerülhetetlen, már csak egy dolog segíthet, a jó szerszám. A kirakatban ilyennek tűnt a KI-STOP nevű készlet, ezért kipróbáltuk, mit tud a gyakorlatban.

A jól felszerelt motorkerékpár-szervizekben ma már mindenhol van speciális gumiszerelő gép, a gumicsere vagy a gumijavítás azonban nem mindig várhat addig, míg végre akad egy kis időnk elvinni a kereket a műhelybe. Ha országúton vagy valahol terepen ér utól bennünket a nemezis egy defekt formájában, különösen nagy a baj, hiszen komoly szerelővasakat nem nagyon lehet elhelyezni egy motorkerékpár szerszámkészletében. Ezt a problémát igyekszik orvosolni egy svájci cég, amely egyszerű és praktikus szerszámot dobott piacra KI-STOP néven.

A készlet két szokványosnak tűnő, azonban az átlagosnál könnyebb szerelővasból és egy kombinált kiegészítőkarból áll. A gumi levételéhez a kiegészítő horogtám egységet használhatjuk, a horog a keréktárcsa hátsó peremébe akasztandó, a megfelelő támrészt pedig a gumiköpeny felénk eső peremhez kell illeszteni. A készletben kétféle tám található a gumi méretének megfelelően. Keskeny köpenyhez a hosszabb, széles köpenyhez a rövidebb ív való. A karon lévő furatok segítsé-

BILUX AUTÓSHÁZ 1086 Budapest, Dankó u. 15.

SZOLGÁLTATÁSAINK:

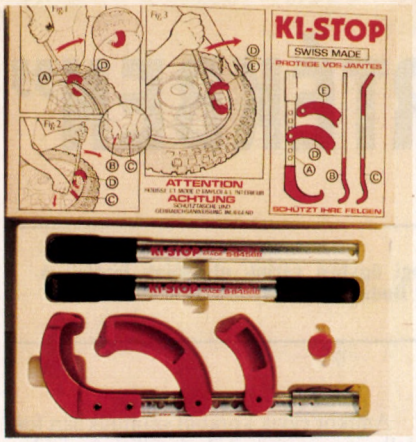
- Autójavítás
- Autóvillamosság
- Dízelautó-javítás
- Motordiagnosztika
- Futóműállítás

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

PAJSZER



Gyári csomagolásban a készlet. A doboztetőn ott a használati utasítás

Első feladat a köpenyperem befeszítése. Az ív épp elfér a küllők között





Kiemeléshez a szerelővasak használhatók

gével az íveknek a karral bezárt szöge változtatható. Minthogy a gumiköpeny gyakran rátapad a keréktárcsára, és csak nehezen pattintható le a peremről, az íves kar végén levő toldatba becsúsztatható az egyik szerelővas szára, s így elegendő erőt tudunk kifejteni.

Ha a gumiköpeny már a keréktárcsa középső árkában van, a két szerelővassal a hagyományos módszer szerint tudjuk kiemelni a gumiperemet. Sajnos a próbált szerelővasak végén lévő műanyag bevonat tesztünk során több helyen megrepedt, sőt néhol le is pattant, elvesztve ezzel a fontos védőburkolatot, ami a tárcsa karcolását, illetve a belső gumi kicsípését hivatott megakadályozni.

A gumi visszaszerelésénél a köpenyt a szokásos módon helyezzük fel a tárcsára, majd a perem beugratásához megint jó segítőtárs az íves kar, amellyel némi gyakorlat birtokában néhány perc alatt befejezhető a művelet. A KI-STOP készlet része egy műanyag táska, amelybe minden elem belefér, a könnyen szétszerelhető szerszám így mindig ott lehet a motorkerékpár ülése alatt. Ha az említett bevonattörést nem tapasztaljuk, erősen ajánlottuk volna ezt a szerszámot minden motorosnak, de így sem beszélünk le róla senkit, hiszen az ára értékarányos, az IMET Hungaro Kft. üzletében 1473 forintba kerül.

O. Z.

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.

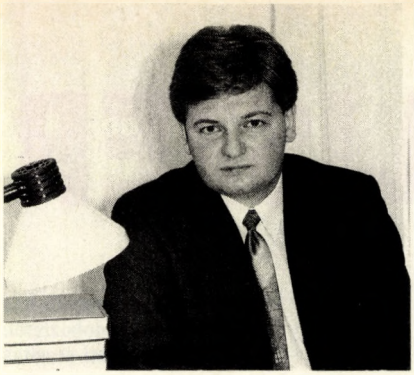
EZ AZ ÉN RIASZTÓM!

Magyarországon kizárólagos forgalmazója:

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

Kívánságra szakműhelyünkben beszereljük.

„NAGYMÉRTÉKBEN"



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

Egyik déli megyénk székvárosából írt levelet szerkesztőségünknek *W. Á.* Múlt év nyarán lakóhelyén járdán parkolt, gépkocsiját elszállították a helyi közterület-felügyelet munkatársai, és csak 3400 Ft szállítási költség megfizetése ellenében kapta vissza. Álláspontja szerint egyrészt a közelben olyan parkolóhely volt, amely táblával és útburkolati jellel jelzi, hogy a gépkocsi teljes terjedelmével a járdán lehet parkolni, bár az útburkolati jel felfestése megszűnt, utána virágtartó volt elhelyezve, majd zebra következett és ismételten virágtartó, és véleménye szerint az ott lévő útkereszteződés jellege olyan, hogy az nem szakítja meg a járda folyamatosságát. Ezért álláspontja szerint sem a KRESZ-nek a várakozásra vonatkozó szabályai, sem pedig a gépjárművek elszállítására vonatkozó szabályai nem adtak lehetőséget arra, hogy gépkocsiját elszállítsák. Levelében ezt a problémát veti fel először, így én is erre válaszolok előbb.

Az 1988. évi I. törvény (a közúti közlekedésről) 5. § (1) bekezdés c. pontja alapján *„aki a közúti közlekedésben részt vesz, köteles úgy közlekedni, hogy a személy- és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse, másokat közlekedésükben indokolatlanul ne akadályozzon és ne zavarjon."*

Ez olyan generális rendelkezés, amelyre mindenki köteles figyelemmel lenni, és az e jogszabály mögött álló részletes szabályozást tartalmazó KRESZ-rendelkezéseket betartani. Az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 40. §-ának (8) bekezdése szerint pedig *„a járdán részben vagy teljes terjedelemben csak akkor szabad megállni, ha azt jelzőtábla vagy útburkolati jel megengedi, a megállás a gyalogosközlekedést nem akadályozza..."*

Olvasónk esetében az első fordulat szerinti általános szabály az, amit figyelembe kell venni, vagyis a leírt helyen tábla és útburkolati jel együttesen szabályozta a megállási lehetőséget, így tehát ahol véget ér a felfestés, ott már véget ér a megállásra kijelölt hely is. Ezért, függetlenül attól, hogy zavarta-e a gyalogos közlekedést a parkolás (8 méter széles járdából 4 métert foglalt el a gépkocsi), olyan helyen állt meg gépkocsijával, ahol erre nem volt lehetősége. Ezzel tényként kijelenthetjük, hogy megszegte olvasónk a KRESZ szabályait.

Amikor egyik korábbi számunkban foglalkoztam a gépkocsik elszállításával, idéztem a KRESZ 59. §-ának (1) bekezdését, amely kimondja, hogy elszállítani azt a gépjárművet lehet, amely baleset folytán megsérült, és elhagyott, valamint szabálytalan elhelyezése folytán baleseti veszélyt jelent, vagy a forgalmat nagymértékben akadályozza.

A forgalom akadályozása természetesen a gyalogosközlekedésre is vonatkozik. E jogszabályhelyben a problémás kifejezés az, hogy mikor akadályozza egy jármű nagymértékben a forgalmat. Mivel a jogszabály pontosan nem határozza meg, mi az a „nagy mérték", azért azt mindig az eljáró szerv dönti el mérlegelési jogkörben. Nyilvánvaló az is, hogy az eljáró szervek szűkebbre vonják a mérlegelés határait akkor, amikor nő a jogszabálysértések gyakorisága.

Így olvasónk, amennyiben úgy látja, a mérlegelés túlzott szigora miatt támadhatja meg az elszállításról intézkedő szerv határozatát. Ezt olvasónknak kell eldöntenie, hogy mennyiben érzi úgy, hogy vele szemben egyedileg túlzott szigorral jártak el.

Olvasónk második problémája az esettel kapcsolatban az volt, hogy nem kapott az elszállításról államigazgatási határozatot, és azt az önkormányzathoz és előtte az elszállító közterület-felügyelethez intézett panaszlevele alapján sem kapta meg, ráadásul az önkormányzat arról tájékoztatta, hogy a városi önkormányzatnak az elszállításról szóló rendelete nem teszi lehetővé az elszállítás tárgyában államigazgatási eljárás keretében a jogorvoslatot. Itt valójában olvasónk téves tájékoztatást kapott, ugyanis a város önkormányzatának rendelete nem zárja ki a jogorvoslat lehetőségét, csak nem rendelkezik róla. Így az államigazgatási eljárás szabályairól szóló, többször módosított 1957. évi IV. törvény rendelkezései az irányadók.

A gépjármű elszállításakor az eljáró szerv jegyzőkönyvet vett fel. Lehetőséget biztosít arra az Államigazgatási eljárási törvény (Áe.), hogy az eljáró szerv határozatát a határozatra vonatkozó alakszerűségi előírások betartása nélkül jegyzőkönyvbe foglalja, és elrendelje a határozat azonnali végrehajtását. Minden elszállítási eljárásnak ez a jogi lényege. Így az elszállítás tárgyában hozott határozat ellen is van helye jogorvoslatnak. A gépkocsija átvételekor olvasónk minden bizonnyal kapott az elszállítási jegyzőkönyvből, így azt úgy lehet tekinteni, mint ami a határozatot tartalmazza, és akkor járna el helyesen az önkormányzat, ha olvasónk panaszleveleit, azok tartalma szerint elbírálva, fellebbezésnek tekintené.

Az elszállítással kapcsolatos eljárások felvetik még azt a problémát, hogy az elszállítás tárgyában meghozott határozat már csak akkor közölhető az ügyféllel, amikor a gépkocsiját „kiváltja", de ez magyarázható azzal, hogy az elszállításra kerülő gépkocsik tulajdonosai szabályt szegnek, balesetveszélyt okoznak, vagy a forgalmat akadályozzák. Így indokolt az azonnali intézkedés.

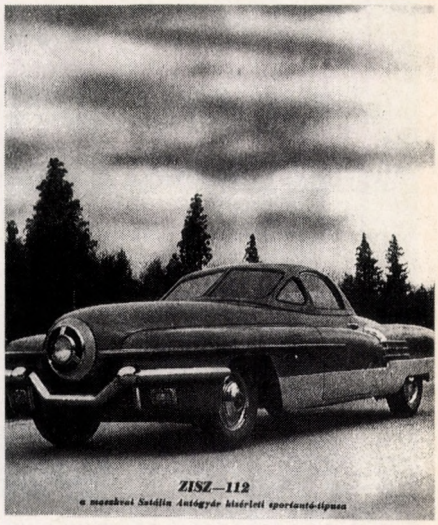
Az eset általános konklúziójaként véleményem szerint olvasónk a KRESZ szabályait megszegve helyezte el gépkocsiját, amelyet az önkormányzati rendelet alapján eljáró közterület-felügyelet szigorú mérlegelést alkalmazva elszállított, és bár nem törvénysértő, de felületes módon járt el a közterület-felügyelet és az önkormányzat is, amikor nem adott megfelelő határozatot olvasónknak és tévesen tájékoztatta a jogorvoslat lehetőségéről.

Az általam fejtegetettek alapján úgy vélem, olvasónknak kell azt mérlegelnie, hogy folytatja-e harcát annak érdekében, hogy egy elszállítási eljárás során a jogi helyzetet tisztán átláthassa az elszállítást elszenvedő járművezető, és alkotmányos jogai csorbulásának még a látszata is elkerülhető legyen, hogy látszólag se történjen meg a jogorvoslatból való kizárás, és ne állhasson elő jogbizonytalanság, amely végső soron a demokratikus államberendezkedésbe vetett bizalmat áshatja alá.

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.



ZISZ–112
a moszkvai Sztálin Autógyár kísérleti sportautó-típusa

1954. I. 1.

Megállt a forgalom a Sztálin-út kellős közepén, türelmetlenül kürtölnek az autók, csilingelnek a villamosok... Mindez azért, mert egy csomagokkal megrakott ember diadalittasan emel fel a sínek közül egy elhagyott lópatkót. – Így kezdődik a „Péntek 13" című új magyar rövidfilm, amely a jóslatok és babonák ostobaságairól rántja le a leplet.

***

Épül az új híd a csehszlovákiai és a magyarországi Komárom között. Csehszlovák és magyar mérnökök és munkások együtt fáradoznak, hogy a két nép barátságának ez a jelképe minél hamarabb, minél tökéletesebben elkészüljön.

***

A Csepel Autógyár dolgozói számára két évvel ezelőtt kezdték meg Szigetszentmiklós mellett az „Autóváros" építését. Novemberben újabb 58 lakást adtak át a felépült nyolcadik háromemeletes épülettömbben. Tavaszra két újabb hasonló háztömb készül el.

1964. I. 6.

Külföldi utazások alkalmával eddig mindenkor ki kellett váltani a nemzetközi vezetői engedélyt, mert ez volt az az okmány, amelyet a különböző nemzetközi egyezmények alapján minden országban érvényesnek ismernek el.

A Magyar Autóklub már évek óta azon fáradozik, hogy az utazási okmányok közül ki lehessen kapcsolni a nemzetközi vezetői engedélyt. Ezzel is megkönnyíteni kívánja az autósok számára a külföldi utazással kapcsolatos formalitásokat. A Magyar Autóklub jó nemzetközi kapcsolatai segítségével a közeljövőben a legtöbb európai ország viszonylatában megszűnik a nemzetközi engedély szükségessége. Ilyen megállapodást sikerült létrehozni eddig a következő országokkal: Anglia, Belgium, Bulgária, Csehszlovákia, Dánia, Finnország, Franciaország, Hollandia, Írország, Jugoszlávia, Luxemburg, Német Demokratikus Köztársaság, Norvégia, Olaszország és Svájc. Ezekbe az országokba a jelenlegi magyar gépjárművezetői igazolvánnyal lehet majd utazni, minden kiegészítés vagy bármiféle formalitás nélkül. Néhány ország ragaszkodik ahhoz, hogy a magyar vezetői engedélyt idegen nyelvű betétlappal lássak el. Ezek: Ausztria, Német Szövetségi Köztársaság, Spanyolország, Svédország, Szovjetunió. A kiadásra kerülő betétlapok azonban egyszer s mindenkorra szólnak majd, tehát nem kell ezeket – mint eddig – évről évre megújítani.

1974. I. 6.

Már csak néhány hét választ el az 1974-es Forma–1 világbajnokság első futamától. Sok ugyan még a kérdőjel, vagy például olyan pálya, ahol még messze nincsenek készen, a versenyzők nagy része azonban már tudja: lesz-e Forma–1 kocsija és ha igen, kié.

A három „nagy" csapat – Tyrrell, JPS-Lotus és McLaren – már nagyjából együtt van. Tyrrellnek teljesen elölről kell kezdenie. Mint ismeretes, Stewart visszavonult és Cevert, aki átvette volna a csapat vezetését, az év utolsó versenyének edzésén életét vesztette. Így a bajnokcsapat két új versenyzővel kénytelen indulni. A két névből az egyik ismert: Jody Scheckter, aki az elmúlt idényben néhányszor McLarenéknek vezetett. Az AM címlapján is szerepelt, ha nem is kedvezően: ő volt az, aki az Angol GP balesetét okozta. Fiatal, hihetetlenül tehetséges, s ha Tyrrell le tudja szoktatni a karambolozásról anélkül, hogy lelassítana, akkor már 1974-ben nyerhet Forma–1 versenyt. Ellene szól, hogy több pályát nem ismer, mellette viszont, hogy Tyrrellnél jobb menedzser és a Tyrrell versenyautónál jobban előkészített kocsi nincs. A másik versenyző, a francia Dapailler csak azért került a csapatba, mert Tyrrell pénzének java az Elf nevű francia benzintársaságtól jön...

Chapman, a Lotus-főnök megint ragyogó húzást csinált. Miután Fittipaldi úgy döntött, hogy elmegy, Chapman leszerződtette a belga Jackie Ickxet! Ickx egyike azoknak, akik még Stewart ellen is egyenlő eséllyel tudták felvenni a harcot, sőt ha minden jól ment, Ickx néhaféha meg is tudta verni a skót bajnokot. A Nürburgring az ő különlegessége: 1969-ben ott győzte le Stewartot óriási csata után. Az utóbbi két évben nem ment neki jól, a Ferrari egyre rosszabb és lassabb lett. Nem olyan kiegyensúlyozott, higgadt versenyző, mint Stewart, de amikor összeszedi magát, szinte verhetetlen. Eddig jó barátok voltak Ronnie Petersonnal, de most kérdés: mi lesz a csapaton belül. Nem kétséges, hogy Peterson a leggyorsabb Forma–1 versenyző a világon, e pillanatban papíron övé az 1974-es világbajnoki cím. De hát ebben a sportban keveset jelent az elmélet és a papírforma.

Fittipaldi háromszor ígérte meg Chapmannek, hogy marad, és végül mégis átnyergelt McLarenékhez. Az új idényben Denny Hulme társaként fogja az eddig oly sikeres M23-at vezetni. Nem tudni, helyes volt-e ez a lépés, hiszen a Lotusnál gyorsabb versenyautó nincs, ő pedig jól megvolt Petersonnal. Nem kétséges, hogy a pénz csábította. Az új esztendőre ugyanis cigarettagyárat is változtatott a brazil bajnok: 1973-ban John Player volt, s most Marlboro lesz.

AUTÓ-HÍD®

a
tisztább levegőért

Világszínvonalú, környezetbarát,
európai normáknak is megfelelő amerikai
autókkal

Exkluzív ajánlatunk:
Amerikában is sikerautó a **SATURN!**
- 1,9 l-es motor benzin és gázüzemben
- 86 és 125 LE teljesítmény
- átlagfogyasztás 7,3-8,3 l/100 km
- könnyű, nem rozsdásodó, rugalmas, nagy-szilárdságú karosszéria elemek
- amerikai alapfelszereltséggel (klímaberendezés, elektromos biztonsági övek stb.)

Garancia, részletfizetés, lízing, teljes szervizelés.
Limuzin, kombi és sportkupé változatokban.
További ajánlat: Chevrolet Lumina APV 5-7 személyes mikrobuszok.



Címe: 1119 Budapest, Than Károly u. 3–5. Tel.: 185-0311, 166-6990 Tel./fax: 166-7076 Telex: 22-64-43

PERION III

ÚJ TÍPUSSOROZATÚ
AKKUMULÁTOR

TASAKSZEPARÁTOR

ABSZOLÚT GONDOZÁSMENTES

NÖVELT INDÍTÓÁRAM



VARÁZSSZEM

18 HÓNAP GARANCIA

PERION Akkumulátorgyár RT.
1138 Budapest, XIII. Váci út 135-139.
Értékesítés: Tel.:129-0282 Fax:129-0263

EXTRA MINŐSÉG!



NÉMET CSÚCSTECHNOLÓGIÁVAL KÉSZÜLT AUTÓÁPOLÁSI TERMÉKEK MAGYARORSZÁGON

A TURBO autóápolási termékcsalád kizárólagos forgalmazója a Primavera-hálózat. A termékek megvásárolhatók a Primavera raktáraiban.

PRIMAVERA
KÖZPONTI RAKTÁRAI

- DUNAHARASZTI, Fő u. 98.
- BUDAPEST
  III., Szentendrei u. 101. Tel.: 188-9930/188
  XI., Prielle K. u. 4. Tel.: 166-7644/379
  XV., Sípos D. u. 11. Tel.: 169-5722/171
  XVIII., Ady u. 75. Tel.: 148-8674
- DOMBÓVÁR, Arany János tér 25. Tel.: 06/74/366-516
- DOROG, Árpád u. 21.
- GYŐR, Bajcsy-Zs. u. 3/a.
- KAPOSVÁR, Kisfaludy u. 60. Tel.: 06/82/311-723
- PÉCS, Tüskésréti u. 2.
- SZÉKESFEHÉRVÁR, Zámai u. 3.
- SZOMBATHELY, Zanati u. 4. Tel.: 06/94/311-341/17
- TATABÁNYA, Ifjúmunkás u. 29.
- VESZPRÉM, Ady u. 7. Tel.: 06/88/320-699/15
- ZALAEGERSZEG, Jókai u. 27. Tel.: 06/92/313-407
- BALASSAGYARMAT, Madách u. 4. Tel.: 06/35/310-648
- EGER, Telekessy u. 2. Tel.: 06/36/310-898
- KALOCSA, Veres P. u. 18.
- KECSKEMÉT, Búzakalász u. 20. Tel.: 06/76/329-822/35
- MISKOLC, Testvérvárosok u. 16. Tel.: 06/46/311-194
- PAKS, Petőfi u. 9.
- SZEGED, Cserzi u. 30. Tel.: 06/62/322-944
- SZOLNOK, Bálvány u. 2. Tel.: 06/56/343-052
- BÉKÉSCSABA, Szabadság tér 11–17. Tel.: 06/66/444-130
- DEBRECEN, Epreskert u. 12/a
- NYÍREGYHÁZA, Rákóczi u. 98.

Nagykereskedelmi árainkból a vásárlások függvényében visszatérítést biztosítunk.

autó motor PIAC

Az Autó-Motor kereskedelmi és információs rovata

KERES, KÍNÁL

E rovatunkban olvasóink hirdetéseit díjmentesen közöljük, kérésükre képpel együtt.

KERES

AUTÓ

JAGUAR Limousine-t keresek, korosabbat. Karosszériahibás vagy kisebb motorhibás is érdekel. Ajánlatokat ármegjelöléssel és lehetőleg fényképpel kérek. Ledmiczky Ferenc, 5003 Szolnok, Pf.1.

LADA 2104 és 2107-hez eredeti gyári, belsőállítású jobbos visszapillantó tükröt. Továbbá Steyr-Puch Haflinger 650 és Luaz 969 M terepjáró gépkocsikhoz kezelési gépkönyvet és alkatrész-katalógust. Máté Kálmán, 5310 Kisújszállás, Határ u. 10.

RENAULT FUEGO benzines (turbós) üzemképtelen vagy totálkárosra összetört autót forgalmival. Lyubovics Csaba, 7773 Villány, Hunyadi J. u. 48.

RENAULT 16-ost, szép, eredeti állapotban lévőt. Továbbá e típusról prospektusokat, folyóiratokat, képeket, kezelési, üzemelési és üzemeltetési útmutatót, ármegjelöléssel. Székely László, 1135 Budapest, Szent László u. 26. IV. 21.

OPEL ASCONA B 1300-ast vagy Opel Manta 1300-ast megkímélt állapotban. Matastik Pál, 1028 Budapest, Sóvirág u. 7/A.

WARTBURG 1.3-hoz olajbetöltőnyílás-zárósapkát (szelepfedelen levőt). Bieber Ferenc, 8420 Zirc, Köves J. u. 48.

VELOREX rokkantautót, üzemképtelent is. Hozzá bármilyen leírást, használati utasítást. Esetleg fénymásolás után visszaküldöm. Németh Zoltán, 9084 Győrság, Rákóczi út 29.

VOLVO 122-est és alkatrészeit keresem, bármilyen állapotút. Zahuczki Zsolt, 3916 Bodrogkeresztúr, Szabadság út 4. Telefon: 41/361-641.

MOTORKERÉKPÁR

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

CZ 250-es egyhengeres gyári, túlméretes dugattyút, továbbá 250-es kéthengeres CZ-blokkot, bármilyen állapotút. Simányi József, 1145 Budapest, Kolumbus u. 65/C. Tel.: 163-6723.

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

MZ 125-ös vízhűtéseshez keresek vázat, hűtőt, kormányt, első kereket, áramvonalidomot, alkatrészjegyzéket, fényképeket. Burányi Gyula, 1039 Budapest, Losonc u. 5.

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

ROMET PONI jó állapotban lévő, kiskerekű motorkerékpárt. Vasas István, Tatabánya, Mikes u. 7. Tel.: 34/338-250.

ROMET nagyhoz komplett kuplungot és szerelési könyvet, vagy bármilyen, Romettel foglalkozó irodalmat. Márton András, 1025 Törökvész u. 27.

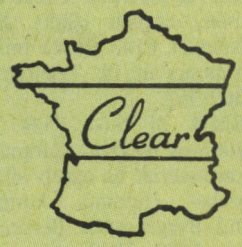
URAL, Dnyeper motorkerékpárokat bármilyen állapotban, alkatrésznek is. Uhlik Krisztián, 1122 Budapest, Csaba u. 9. Telefon: 155-2792.

VEGYES

AUTÓ-MOTOR 1970/12-es számát és 1965 előtti teljes évfolyamait. Poller Imre, 1077 Budapest, Király u. 87. I/10. Tel.: 141-0889.

RÓZSA GYÖRGY: Utazás a bukósisak körül, Liener György: Autótípusok 1958 és Déván: Autótípuskönyv 1938—1939 című kiadványokat. Andrew I. Kennedy 1 Capella Starway, Willowdale, Ontario, Canada, M2J 1N3.

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

Garancia autólámpabolt
AUTÓALKATRÉSZ KIS- ÉS NAGYKERESKEDÉS



Új és bontott
NYUGATI AUTÓLÁMPÁK
vétele és eladása
KAROSSZÉRIAELEMEK
SZÉLVÉDŐK FORGALMAZÁSA,
FÉNYSZÓRÓK FONCSOROZÁSA
Cím: 1182 BUDAPEST, ÜLLŐI u. 65. TELEFON/FAX: 291-0925
TELEFON: 178-7747
NYITVA: 9—17 ÓRÁIG, SZOMBATON 9—12 ÓRÁIG

AUTÓ-MOTOR SZOLGÁLTATÁS

KÍNÁL

AUTÓ

ALFA GTV-hez 1 db fordulatszámlálós komplett műszerfalat. Ónodi Imre, 9023 Győr, Katona J. u. 21.

AUSTIN METRO 1000 cm^3-es személygépkocsit 2 év műszakival, zöldkártyával, rádiós magnóval, metálkék színben. Ára: 150 ezer Ft. Porsche-csere is érdekel. Ferencsik, 1191 Budapest, Eötvös u. 16. II/6.

AUSTIN PRINCESS 1800 cm^3-es benzines érvényes forgalmival és zöldkártyával, újszerű állapotban eladó. Tel.: 160-6587.

AUTÓBIANCHI A112-es gyári Abarth 70 LE-s, 5 sebességes, piros színben olcsón eladó. Telefon: 82/321-121.

BMW 1992-es évjáratúból belső ajtókárpitok, új állapotban, Girling fékrásegítő pedálokkal, fűtőberendezés, ablaktörlő kompletten rendkívül olcsón, egyben eladó. Szabó Kálmán, 8143 Sárszentmihály, Táncsics út 14. Telefon: 22/362-362.

BMW M 5-öst (524 TD), 1985-ös évjáratú, karambolos karosszériát és egyéb alkatrészeket (futómű, kormánymű, üvegek stb.). Becske Imre, 4080 Hajdúnánás, Ady Endre u. 7. 1/3. Telefon: 52/381-497.

BMW 3-hoz, 1962. 11. hónaptól gyártott 4 ajtóshoz 1 db új jobboldali küszöb, továbbá 4 db Ford Escort keréktárcsa téli mintázatú M+S gumival szerelve eladó. Hágen István, 7700 Mohács, Eötvös u. 22. Tel.: 69/322-293.

CITROËN 2 CV 6 jó motorral, súlyos alvázhibával, autónak levámolva eladó. Irányár: 32 ezer Ft. Tel.: 26/312-562.

CITROËN 2 CV 6, üzemképes alkatrészautóval, együtt vagy külön eladó. Berta László, 3529 Miskolc, Klapka u. 36. Tel.: 46/360-342.

FIAT 127-es 903 cm^3-est műszakival, zöldkártyával, teljes felújításon esett át, majd új fényezést kapott. Belül új kárpitozást kapott szőrméből. Fogyasztása: 5,5—6 l 100 km-re. Irányár: 78 ezer Ft. Petrovics István, 3000 Hatvan, Botond út 7.

FIAT REGATA DS dízel üzemű, 1984. novemberi kiadású gépkocsit, 95 novemberéig érvényes műszakival, 93 novemberében felújított váltóval és megújított zöldkártyával, elöl új gumikkal. Extrái: digitális rádiósmagnó, fűthető hátsó szélvédő, hétélű ablaktörlő. Hidegen is és melegen is nagyon jól indul. Fogyasztása: 5—5,5 l/100 km. Esetleg elcserélném hasonló jó állapotú dízel Audi 80-ra. Csak dízelcsere érdekel. Irányár: 260 ezer Ft. Pintér Gábor, 2166 Püspökszilágy, Ady Endre út 2.

LADA 2105-ös, N csoportos versenyautót, Juhász motorral, versenykész állapotban, sok tartalék alkatrésszel. Ugyanitt színre fújt 2107-es motorháztetőt és A—8-as Juhász motort. Jurácsik, telefon: 76/356-951.

LADA 2105-ös, A csoportos versenyautót, versenykész állapotban, sok tartalék alkatrészszel eladó. Tel.: 271-5107. Mészáros.

MITSUBISHI LANCER 80—81-es típushoz 1 db duplator-

HÉFAL KFT.
GUMIFÉKCSŐ- ÉS FÉMFÉKCSŐ-KÉSZÍTÉS NYUGATI KOCSIKHOZ IS MINTA UTÁN AZONNAL! POSTAI UTÁNVÉTTEL IS.
Légéktömlők gyártása, értékesítése tehergépkocsikhoz. Szervo- és klímaberendezések gumicsöveinek javítása rövid határidővel.
Cím: HORVÁTH 2120 Dunakeszi, Esze Tamás u. 7.
Tel./fax: 06 (27) 341-442

BAREN BATTERIE
AKKUMULÁTOR
kis- és nagykereskedés
XIII. VÁCI ÚT 8.
Tel./fax: 132-0258
PERION

WESUMAT HUNGARIA
AUTÓ-MOSÓ BERENDEZÉSEK
- Szimpla és dupla portál, mosóutca, nagynyomású kézi- (hobby-mosók), busz- és teherautómosók, vízvisszaforgatók
- Árusítás, lízing, szervizelés, alkatrész-, mosó- és vegyszerértékesítés
- Felújított berendezések már 800 000 Ft-tól

1139 Budapest XIII., Rőppentyű utca 23-25. Telefon: 129-7047. Telefon/fax: 149-8740.

AUTÓMOSÓK: kompresszor, gőzborotva, magasnyomású nyírzó, 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

KÁRÁSZY CÉG
alapítva: 1872
BOGE
KONI
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!

Europcar Inter rent

A világ 84 országában bérelhet autót forintért

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

kú esőáramlású karburátort, 1 db komplett vízpumpát. Ónodi Imre, 9023 Győr, Katona J. u. 21.

LADA-sebességváltó 4000 Ft/db (1 db), Lada könnyűfém keréktárcsa (olasz) 3000 Ft/db (3 db), Halon oltó versenyrögzítések együtt (5 kg) 4000 Ft (1 db), Halogén (H 4) szórólámpa 2000 Ft/db (2 db), 175/13 Michelin PB 15 versenygumi 60% 3000 Ft/db (2 db), jobb első ajtó komplett 5000 Ft/db (1 db), jobb hátsó ajtó, komplett 5000 Ft/db (1 db) eladó. Lekner László, Kazincbarcika, Radnóti tér 3. 2/4. Tel.: 48/316-653.

LANCIA DELTA 16V GR N Sartori építésű raliautót tartalék futóművekkel, gumival, keréktárcsákkal. Tel.: 183-4156, 9—17 h-ig. Takács Attila, Szabó Gergely.

OPEL KADETT B 1968-ast működőképesen, kisebb karosszériamunkával. Cserébe esetleg veterán motorkerékpár érdekel. Irányár: 30 ezer Ft. Hümpfner Miklós, 1163 Budapest, Thököly út 35.

OPEL OLYMPIA 1.1 Coupé 1969-es évjárat, 1994 augusztusáig érvényes műszakival, kisebb hibákkal eladó. Telefon: 22/320-982 péntek: 18—21 h-ig, szombat: 10—14 h-ig.

OPEL REKORD 2.0 S automataváltós, 1981-es, jó állapotú, kijavított karosszériájú, 1 éves műszakival, sürgősen eladó. Ára: 140 ezer Ft. Asztalos Árpád, 4033 Debrecen, Kender u. 15. Tel.: 52/340-859, este.

OPEL REKORD 1970-es évjáratút kisebb motorhibákkal, bontásra alkatrésznek is. Esetleg csere is lehetséges, ki mit ajánl érte, minden megoldás érdekel. Tokaji Gyula, 3915 Tarcal, Jókai út 32.

PEUGEOT 205 XLD 1.9 dízel 1991-es évjáratú, 3 ajtós, hófehér, zöldkártyával eladó. Telefon: 34/380-998.

PORSCHE 4 × 4 motoros krosszversenyautót egy N csoportos Lancia és két Toyota Celica raliautót. Nagy Sándor, Hódmezővásárhely, Tuhutum u. 12. Tel.: 62/342-569.

SKODA COLONIÁL 1953-as üzemképesen eladó, vagy keresek márkatársakat helyreállításához. Eredeti alkatrészek is érdekelnek. Császár Imre, 8151 Szabadbattyán, Dobó István u. 1. Telefon: 84/313-850, esti órákban.

TALBOT típusokhoz való tranzisztoros gyújtásdobozt, Ónodi Imre, 9023 Győr, Katona J. u. 21.

TRABANT kategóriagyőztes, 93-as ralibajnok, Bilstein gátlókkal, pótmotorokkal, teljesen új fényezéssel versenykészen, friss vizsgával, rengeteg pótalkatrésszel eladó. Tel.: 160-4505, este.

TRABANT 1991-es Gr. A-s 5 és 4 sebességes váltóval, sok alkatrésszel, edzőautóval rajtkész állapotban eladó. Irányár: 110 ezer Ft. Pálfy Zsolt, 2800 Tatabánya II., Vadász u. 31. 3/1.

VW AC-pumpát, új 2500 Ft-ért. Wartburg szabadonfutót házzal együtt, új 1000 Ft-ért, és új Wartburg keréktárcsát 2 db 800 Ft-ért. Továbbá 1200-as Lada komplett hátsó hídat 2000 Ft-ért. Facsar Zsolt, 6800 Hódmezővásárhely, Rudnay Gy. u. 14/A. Telefon: 62/345-068, este 19—20 h-ig.

VW 1600-as mikrobuszt üzemképes, de rendszám nélküli (alkatrésznek is), ZIL teherautót (billencs) és alkatrészeket. Bogár Róbert, 2049 Diósd, Zöldfa u. 1., egész nap.

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



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

MAN

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

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

VOLKSWAGEN 1200 cm^3-es 1941-es kiadású, parancsnoki kocsi volt, jeep lett belőle. Továbbá Volkswagen 1200 cm^3-es nyitott 1958-as kiadású, a kocsik üzemképesek. Zelman István, 6791 Kiskundorozsma, Táncsics u. 5.

VW BUGGY 1300-ast műanyag elemekkel, átalakítási engedéllyel, friss műszakival 300 ezer Ft-ért. Nyitott, ponyvatetős kabriolét, kitűnő esztétikai és műszaki állapotban. Esetleg elcserélhető Harley—Davidson Sportsterre, értékegyeztetéssel. Csató Péter, 6500 Baja, Csendes u. 22.



VW Golf I-est, totálkárosat, nagyon töröttet, forgalmival. Telefon: 28/370-065, egész nap.

VW Golf GTD turbódízel 92-es évjáratú, 5 ajtós, tornádópiros, zöldkártyával, szervizkönyvvel, extrákkal eladó. Telefon: 34/380-998.

WARTBURG 1000-est (pupos) és Skoda Octaviát jó állapotban, műszakival, rendszámmal. Irányár: 80, illetve 130 ezer Ft. Németh Attila, 8900 Zalaegerszeg, Batthyány út 31.

MOTORKERÉKPÁR

BMW R 51/2-eshez komplett hátsó lámpát, komplett hátsó ülést, dudát, tanksapkát, a légszűrőre légterelő fedelet (kacsacsőr alakú), mindkét markolatot, pumpát. Csere is érdekel, ugyanehhez a típushoz vannak alkatrészek is. Antal Viktor, 1115 Budapest, Etele út 48/A IX. 58. Telefon: 175-3121 (hétköznap, 17 h-ig), 74/371-270 (hétvégén).

BMW R 35 340 cm^3-es szólót, restaurálás előtti állapotban, BMW R 12-est szétszedett állapotban oldalkocsival, NSU Superlux 1956-os 200 cm^3-est restaurálás előtti állapotban és Puch 248 cm^3-es oldalkocsis, originál állapotban, első üzembe állítás 1959-ben. Telefon: 227-0439.

BMW-felnit és -tanksapkát, Jawa Villiers-benzintankot, új Tatran-hengert, -dugattyút gyűrűvel, P-10-vázat forgalmival, kerekeket, stb. Továbbá Pannónia hátsó lámpát, Csepel 125-ös vázat forgalmival, Danuvia-kormánybilincsekkel, gáz- és fékkarral, Jawa-gyújtáskapcsolót, MZ-tanksapkát (zárható). Árvai Zoltán, 3400 Mezőkövesd, István u. 8.

BMW R 60/5-ös 600-as önindítós, BMW R 69-es és S 600-as oldalkocsikkal, mindkettő üzemképes, BMW R 75 750-es oldalkocsival üzemképes 1939-es kiadású, Junak 350-es üzemképes, új rendszámmal eladó. Zelman István, 6791 Kiskundorozsma, Táncsics u. 5.

CZ 175-ös, 1961-es kiadású, szép, eredeti (változtatás nélkül) állapotban. Irányár: 50 ezer Ft. Fekete Sándor, Polgárdi, Fáy-ltp. 13.

CSEPEL – T1/1963-ast és Pannónia P12/1975-öst Duna oldalkocsikkal (kevés futás km-nél új értékűre, üzembiztosra, eredeti narancs-fekete színre restauráltakat) vizsgakészen, illetve friss vizsgával bejáratásuk kezdetén igényeseknek. Felújításra alkalmas, szétszedett, fekete P10/1970-est, forgalmival, pótalkatrészekkel, hozzáértőknek. Bognár, 6070 Izsák, Kossuth út 95., hétvégeken.

CSEPEL D–125-öshöz mindenféle alkatrészt olcsón, P–10-es Pannóniához sok új és használt alkatrészt, valamint egy MZ TS 150-es blokkot 5000 Ft-ért és MZ TS nagyon jó állapotú kerekeket gumival 1200 Ft/db. 1162 Bp., Szentkorona u. 155. Tel.: 271-4529, Krúdy, 20 óra után.

DANUVIA 125 cm^3-es motorblokkot egészben. Szabó Mihály, 1194 Hofher A. u. 10. fszt. 3.

FANTIC 220 típusú 50 cm^3-es enduro-motorkerékpárt. A motor 6 sebességes, 10–12 ezer f/p, 4 felömlős, kb. 8 LE teljesítményű. Irányár: 45 ezer Ft. Ónodi Imre, 9023 Győr, Katona J. u. 21.

HARLEY–DAVIDSON WLA–750 félkész chopper, 180 ezer Ft-ért. Csató Péter, 6500 Baja, Csendes u. 22.

HONDA CBR 1000 F, 1991-es motorkerékpárt 650 ezer Ft-ért, vagy nyugati autóra cserélhető értékegyeztetéssel 5 éves korig. Csetneki, tel.: 60/310-998.

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

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

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

JAWA 350-eshez 6V-s blokkot, krómozott, homokfúvott, eredeti gyári alkatrészekkel felújított, 0 kilométerest. Simányi József, 1145 Budapest, Kolumbus u. 65/C. Tel.: 163-6723.

SUZUKI ECO segédmotorkerékpárhoz gyújtótirisztort (originál, új alkatrészt). Máté Kálmán, 5310 Kisújszállás, Határ u. 10.

Tisztelt Autóstársak, Kereskedők!

Értesítjük Önöket, hogy megnyitottuk mintaboltunkat a XIII., Jász u. 75. szám alatt (tel.: 120-1981). Nyitva tartás: 8—16-ig. Gömbfejek — kormányösszekötők — vízpumpák. Termékeink „H" jellel ellátottak.

Termelőtől a legolcsóbban!

DOBOS BT.

SUZUKI GSXR 1992-es évjáratú utcai motorkerékpárt. Nagy Sándor, Hódmezővásárhely, Tuhutum u. 12. Tel.: 62/342-569.

VEGYES

AUTÓ MAGAZIN 1992. 11. és 12. számait 120 Ft/db. Autó 1991. 6. számát, 1992. 1-től 1992. 11. számáig 40 Ft/db áron. Máté Kálmán, 5310 Kisújszállás, Határ u. 10.

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

GOKARTOK 125-ös ETZ-motorral, továbbá gokartvázak és egyéb eszközök (gumik, ETZ-motorblokkok, kipufogók, hengerek, stb.) eladók. Miklós Szabolcs, Nagykanizsa, Kazánlak 12/C. Telefon: 93/310-441.

SOLEX 40 DDH-hoz 1 db dupla torkú horizontál karburátort. Ónodi Imre, 9023 Győr, Katona J. u. 21.

AUTÓPROSPEKTUST 1500 db-t egyben vagy több részletben, esetleg csere. Telefon: 131-4817.

AUTÓ-MOTOR 1959—1992 között megjelent összes számait egyben 1000 Ft-ért. Lehoczki István, 6900 Makó, Sírkert u. 6.

CSERE

25 EZER km-t futott, fűzött Wartburg-motort kuplungszerkezettel, váltóval, továbbá hűtőt, dinamót, homlokfalat, féltengelyt, szélvédőt adok. Kérek: 2 db PB-gázpalackot vagy Szieszta gázkályhát palackkal. Szerszámkészletcsere is érdekel. Érdemleges csere esetén ajándékképpen még 1 db fűzött motort adok és több új alkatrészt. Kiss István, 5440 Kunszentmárton, Vécsey u. 29.

SUZUKI GSX 400 X típusú motorkerékpár kitűnő állapotban sürgősen eladó. Metálbordó színű, 50 LE-s, 6 sebességes fokozatkijelzős, hengerenként 4 szelepes, 1995. októberig műszakival, új akkuval és lánccal. Ára: 150 ezer Ft. Csere esetén maximum 750 cm-ig 50 ezer Ft ráfizetéssel érdekel elsősorban V-típus, illetve négyhengeres sorosmotor. Molnár János, 2600 Vác, Rigó u. 8. II/6. Telefon: 27/314-411/144, 6—14 h-ig.

RENAULT R/4-est felújítva friss fényezéssel, műszakival, zöldkártyával. FIAT 500—850-es bontott és új alkatrészek eladók. Csere is érdekel. Telefon: 44/310-723.

TRABANT 601 limuzint (1972-est) fődarabjaiban felújítottan, kompletten (forgalomból kivontan), továbbá 601-es új részegységeket (motor, váltó, kuplung, főtengely, fékrészek, első rugóköteg, hengerek, dugók, diagonálgumis kerekek stb.) eladók vagy cserélek jó Simsonra, Babettára, kempingkerékpárra, esetleg fűnyíró gépre, mélyhűtőre. Bognár, 6070 Izsák, Kossuth út 95., hétvégeken.

AUTÓ-MOTOR SZOLGÁLTATÁS

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.
Minden kedves új gépkocsivásárlónknak:
— lizing, hitel: 30% előleg, négy év futamidővel
— bármilyen típusú használt gépkocsiját beszámítjuk

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

HASZNÁLT MOTORKERÉKPÁROK

AUTÓ-MOTOR SZOLGÁLTATÁS

100 EZER FORINT ALATT

Honda Eve 50	86	45	Enduro Motorosbolt
Yamaha Jog 50	87	45	Enduro Motorosbolt
Suzuki Ran 50	87	45	Enduro Motorosbolt
Yamaha Cute	89	45	Treffpunkt
Yamaha YB 90	86	49	Treffpunkt
Suzuki TS 80	84	49	Motorsport Zsembery
Yamaha Mint	90	52	Treffpunkt
Yamaha Jog	90	55	Treffpunkt
Suzuki Run	91	55	Treffpunkt
Yamaha YB 125	86	59	Treffpunkt
Suzuki Carna	90	59	Treffpunkt
Honda QR 50	92	60	Motorsport Zsembery
Honda CJ 250	77	70	Motorsport Zsembery
Suzuki GT 125	81	70	Motorsport Zsembery
Suzuki HI—UP R(T. fék,)	89	72	Enduro Motorosbolt
Honda Lead 50SS(T. fék.)	89	72	Enduro Motorosbolt
Yamaha DT 125 R	85	78	Treffpunkt
Suzuki RG 250 Gamma	88	89	Treffpunkt
Gilera RX 125	84	90	Motorsport Zsembery
Yamaha Jog	91	95	Treffpunkt
Honda Dio	91	95	Treffpunkt
Gitera Arizona 125	87	98	Bono Motor
Honda Tact	91	98	Treffpunkt

100 EZER ÉS 200 EZER FORINT KÖZÖTT

Kawasaki KX 125	88	110	Motorsport Zsembery
Honda XL 250 S	87	119	Treffpunkt
Honda CBX 550	84	120	Bono Motor
Cagiva Aletta Rosa 125	87	120	Bono Motor
Yamaha YZ 250 krossz	88	120	Motex
Kawasaki KX 500	88	120	Motorsport Zsembery
Honda XL 250	84	125	Motorsport Zsembery
Yamaha DT 250 R	87	129	Treffpunkt
Kawasaki KX 125	89	130	Motex
Honda Spesi 125	89	149	Treffpunkt
Honda VF 400 R	87	159	Treffpunkt
Honda CBR 250	87	159	Treffpunkt
Aprilia Tuareg 125	89	160	Motex
Kawasaki GPZ 750	84	160	Motorsport Zsembery
Suzuki RG 250 Gamma	88	161	Enduro Motorosbolt
Honda XL 500 R	87	165	Motex
Suzuki GF 250	88	165	Motex
Honda VFR 400 R	88	169	Treffpunkt
Honda XLR 250 R	88	180	Enduro Motorosbolt
Suzuki 125 r. krossz	88	190	Treffpunkt
Honda VF 750 Sever	88	190	Treffpunkt
Yamaha FZ 400 R	87	193	Enduro Motorosbolt
Honda XL 600 R	86	195	Motex

200 EZER ÉS 400 EZER FORINT KÖZÖTT

Aprilia Tuareg 125	91	210	Bono Motor
Yamaha XT 600	89	210	Bono Motor
Honda VF 750 S	86	210	Motorsport Zsembery
Yamaha FZ 400 R	88	214	Enduro Motorosbolt
Aprilia AF 1 125	91	220	Bono Motor
Husquarna 250 WR	92	220	Motex
Yamaha RD 500 YPVS	85	225	Motex
Suzuki GSX R—400	87	259	Enduro Motorosbolt
Yamaha FZR 400	88	272	Enduro Motorosbolt
Kawasaki GPZ 400 R	86	273	Enduro Motorosbolt
Suzuki GSX R—400	88	273	Enduro Motorosbolt
Honda VFR 400 R	89	280	Motex
Honda V 45 Sabre	89	288	Motex
Honda VFR 400 R	87	289	Enduro Motorosbolt
Kawasaki GPZ 400 R	87	289	Enduro Motorosbolt
Yamaha TDR 125 R	93	290	Enduro Motorosbolt
Honda VF 750 F	89	290	Treffpunkt
Kawasaki KX 125	93	299	Motorsport Zsembery
Yamaha XV 535	89	300	Bono Motor
Yamaha FZR 400 Exup	89	311	Enduro Motorosbolt
Suzuki GSX R—750	88	315	Enduro Motorosbolt
Kawasaki ZX—4	89	321	Enduro Motorosbolt
Honda CBR 400 R	89	322	Enduro Motorosbolt
Honda VFR 400 R	89	337	Enduro Motorosbolt
Honda VFR 400 R	89	354	Enduro Motorosbolt
Kawasaki ZXR 750	89	385	Motorsport Zsembery

400 EZER FORINT FELETT

Kawasaki ZXR 750	90	440	Motex
Suzuki GSX R—750	90	460	Enduro Motorosbolt
Kawasaki 22 R 1100	91	630	Bono Motor

Az összeállításban szereplő kereskedések címe:
Bono Motor: 8000 Székesfehérvár, Móricz Zsigmond u. 66.
Enduro Motorosbolt: 7624 Pécs, Tiborc u. 38.
Motex: 1095 Budapest, Mester u. 37.
Motorsport Zsembery: 2045 Törökbálint, Bajcsy-Zs. u. 25.
Treffpunkt Kft.: Szigetszentmiklós, Csepeli u. 4/A.



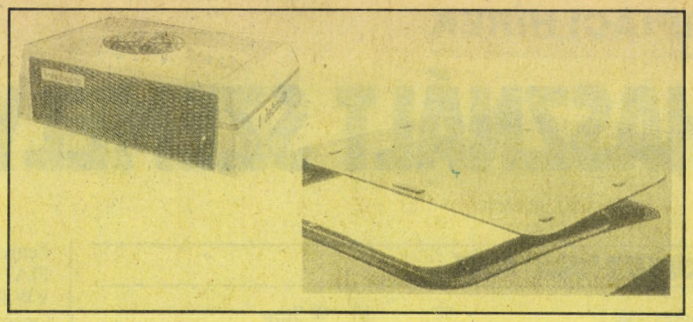
Szakkönyvek profiknak

maróti

Autómuszaki Könyvkereskedés és Csomagküldő Szolgálat

1205 Budapest,
Nagykőrösi út 47.
Tel.: 163-3762/311
Fax: 127-3522
Nyitva:
hétfőtől péntekig, 10—18 óráig
Kérje ingyenes könyvkatalótusunkat!

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: 270-1333/155.

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

STANDOX AUTOLACK

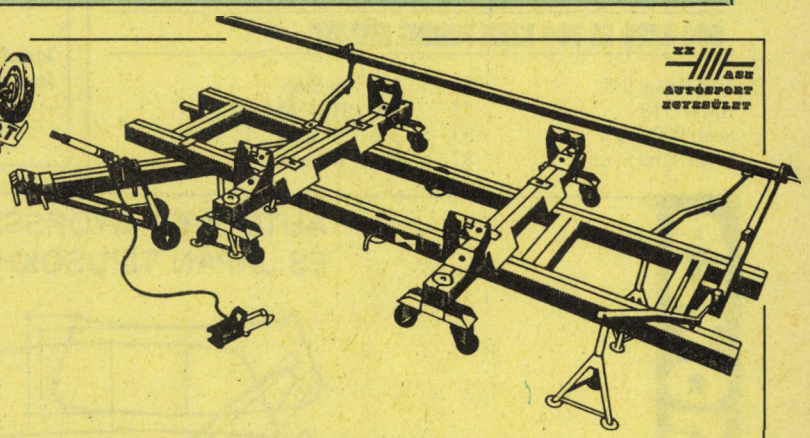
Adás-vétel
Fényezés
Javítás
Szállítás

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

HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ Rt.
Kárfelvételi hely

Dataliner®

AUTÓSPORT KFT



800-as LÉZERPAD

KAROSSZÉRIAJAVÍTÁS
LÉZER MÉRÉSŰ EGYENGETŐ GÉPPEL
Nagykarambolos gépkocsik teljeskörű javítása

BIZTOSÍTÓI ÜGYINTÉZÉS
ALKATRÉSZBESZERZÉS

JAVÍTOTT AUTÓK UTÓMÉRÉSE
DATALINER 800-as LÉZERPADON
Autójavítóknak csak húzási és méretbe állítási részmunka elvégzése
A VILÁGON GYÁRTOTT BÁRMELY AUTÓTÍPUS JAVÍTÁSA ÉS ALKATRÉSZELLÁTÁSA MEGOLDHATÓ.

Kipufogó, szélvédő beszerzése és beszerelése.
Autósbolt a Shell-kút után a parkolóban.
Daimler-, Jaguár- gyártmányok javítása és restaurálása.
MUNKAFELVÉTEL ÉS MŰHELY: Csepel, Rákóczi F. u. 277.
Tel.: 276-8833/24 — Autósport
(üzenetrögzítő) Fax: 276-5944.

HASZNÁLT SZEMÉLYGÉPKOCSIK

150 EZER FORINT ALATT

Zaporozsec	77	13	W Stop
Lada 1200	71	28	HO—MA MIX
Lada 1200 kombi	74	42	W Stop
Skoda	81	48	W Stop
Zsiguli 1300	77	58	W Stop
Trabant 601	85	62	W Stop
Lada 1300	79	62	W Stop
Polski FIAT 126	85	69	W Stop
Renault 20	80	85	HO—MA MIX
Peugeot 505	80	86	W Stop
VAZ 21013	82	90	HO—MA MIX
Polski FIAT 126	86	92	W Stop
VW 1300	71	103	W Stop
Citroën 1.3 GSA	83	106	W Stop
Lada 2105	83	106	W Stop
Datson Sunny 1.4	80	122	W Stop
VW Sirocco 1.6	80	129	W Stop
Volvo 242	77	130	HO—MA MIX
Renault 5 1.1	81	136	W Stop
Renault 5	80	140	HO—MA MIX

150 EZER ÉS 300 EZER FORINT KÖZÖTT

Zastava	87	155	HO—MA MIX
FIAT Ritmo	83	175	HO—MA MIX
Citroën Visa	82	175	HO—MA MIX
Renault 5 Alpin 1.4	81	182	W Stop
Opel Kadett	80	185	HO—MA MIX
Peugeot 305	80	185	HO—MA MIX
VW Golf GTI	79	195	HO—MA MIX
Mitsubishi Galant 2.3 TD	81	226	W Stop
Mitsubishi Lancer 1.5	84	229	W Stop
Mitsubishi Cordia	83	230	HO—MA MIX
Nissan Bluebird	80	245	HO—MA MIX
BMW 316	80	250	HO—MA MIX
Opel Rekord	82	255	HO—MA MIX
Audi 80 GLD	81	260	HO—MA MIX
Opel Rekord D	82	270	HO—MA MIX
Opel Ascona D	85	288	W Stop

300 EZER ÉS 700 EZER FORINT KÖZÖTT

VW Passat 1.8	85	339	W Stop
BMW 518	83	380	HO—MA MIX
Saab 900 2.0	83	386	W Stop
FIAT Uno i. 1.5	87	406	W Stop
Peugeot 305	86	410	HO—MA MIX
FIAT Regata D	85	420	HO—MA MIX
VW Polo 1.3 D	86	426	W Stop
Opel Kadett 1.3 LS	86	452	W Stop
Lancia Delta TDS	87	465	HO—MA MIX
VW Golf 1.6 D	88	650	Amicar

700 EZER FORINT FELETT

Ford Skorpio 2.5 D	87	716	W Stop
VW Golf 1.6 TD	90	806	W Stop
Mitsubishi Lancer 1.3 GL	91	836	W Stop
Mazda 323	89	880	HO—MA MIX
Ford Escort Combi 1.8 D	91	1170	Amicar
BMW 324 TD	90	1270	Amicar
Mercedes 200 D	89	1480	Amicar
Mercedes 200 E	89	1590	W Stop
Mercedes 230 E	90	1895	W Stop
BMW 730 i	89	1980	Amicar
Audi 100 2000 E	91	1980	Amicar
Jaguar XJ 40	89	2250	Amicar
Mercedes 260 E	90	2380	Amicar
Mercedes 300 E	91	2800	Amicar
Mercedes 220 E 16V	93	3850	Amicar
Mercedes 300 E 2HV	92	3970	Amicar
Mercedes 300 TD	92	4700	HO—MA MIX
Mercedes 300 SE	91	5580	Amicar

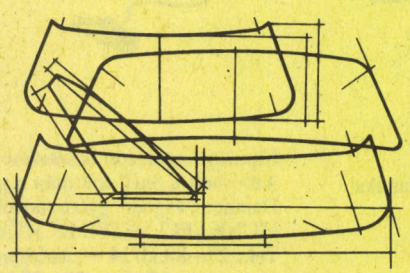
Az összeállításban szereplő kereskedések cime:
Amicar Kft.: Budapest III., Flórián tér (postaparkoló)
HO—MA MIX: Budapest IV., Anonymus u. 1—5.
W Stop: Budapest III., Szentendrei u. — Ladik u. sarok

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

Január 8.: Füzesabony.
Január 9.: Baja, Békéscsaba, Debrecen, Hatvan, Hódmezővásárhely, Kunhegyes, Miskolc, Mosonmagyaróvár, Pécs, Szombathely, Tiszafüred.
Január 15.: Sarkad.
Január 16.: Békéscsaba, Debrecen, Dunaújváros, Hódmezővásárhely, Jászapáti, Miskolc, Monor, Orosháza, Pécs, Sopron, Szászvár.

AUTOGLAS

AUTÓÜVEG GYORSSZOLGÁLAT NYUGATI ÉS JAPÁN TÍPUSOKHOZ



AUTÓÜVEGEZÉS!

AUTOGLAS Kft.

SZÉLVÉDŐK
OLDALÜVEGEK
KISTEHERAUTÓK ÜVEGEZÉSE
KAVICSFELVERŐDÉSEK JAVÍTÁSA

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

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

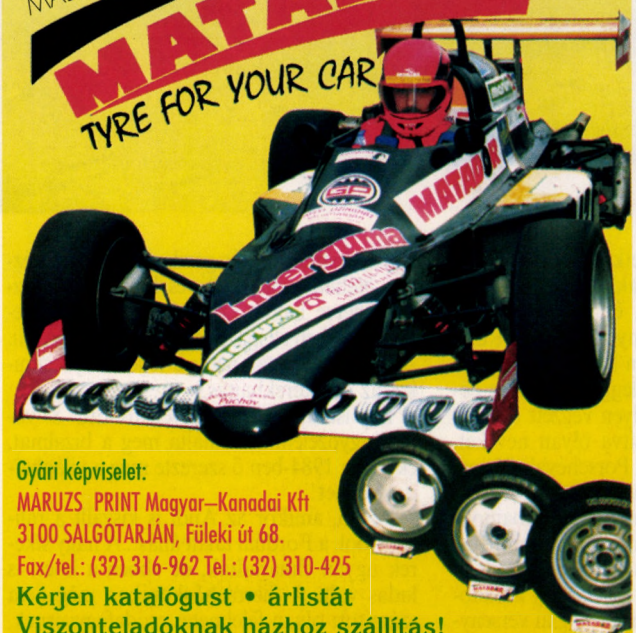
Személyautó-, autóbusz-, kamionmosás, belső takarítás, kárpittisztítás, polírozás, zsírzás, olajcsere.
Alváz- és üregvédelem TKD Dinol svéd technológiával, 5 év garanciával.



NONSTOP nyitva tartás!
Bitburger söröző – Autó-adásvétel!
Budapest XV., (Újpalota) Felszabadulás útja, Erdőkerülő út sarok

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

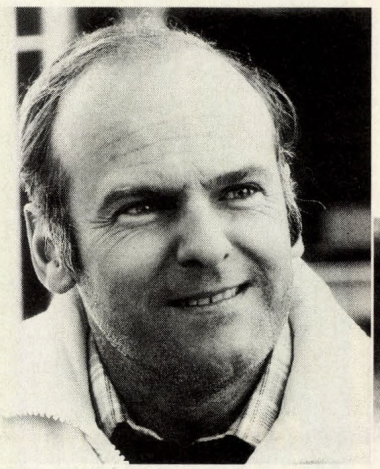
FLEXABO KERESKEDELMI KFT.
1149 Budapest, Egressy út 15.
Tel.: 252-2279, 251-2226 Fax: 252-2321

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

AUTÓALKATRÉSZ NAGY- ÉS KISKERESKEDELEM

A BALLÁBAS FÉKEZÉS KIRÁLYA

STIG BLOMQVIST



Stig Blomqvist valóra váltotta gyermekkori álmát, autóversenyző vált belőle

Stig Blomqvist 1946. július 29-én született a svédországi Örebro városkában, és csak rövid néhány esztendő kellett, hogy kikössön az autósportnál. Édesapja ugyanis szenvedélyes raliversenyző volt, ami ott fenn, északon nem is olyan nagy csoda. Már 12 éves korában maga mellé ültette a gyereket a mitfárerszékbe, négy év múlva pedig már korengedéllyel és friss jogsival a zsebében az ifjú Blomqvist maga is benevezett élete első rálijára. Természetesen egy gömbölyded Saab nyergében.

Ez a svéd gyártmányú gépkocsi akkoriban igencsak csúfot űzött a sportág krémjéből. Amidőn még csak egy 764 cm³-es, kéthengeres, kétütemű motorocska vijjogott az első kerekeket meghajtva a Saab nózijában, ezzel a viccjárgánnyal *Erik Carlsson* háromszor nyerte meg a már akkoriban sem piskóta RAC Ralit (1960, 1961, 1962).

Igaz, a gyár időközben néhány óriási léptékű technológiai fejlesztést is kiizzadt magából, így például egy harmadik hengert is kapott a blokk, amitől fénykorában már a 84 lóerősnek számító álomhatárt is elérte a Saab, sőt, 1966-ban egyenesen forradalmi változást hajtottak végre. Hallgattak a modern idők szavára, a kétütemű, háromhengeres „csúcstechnikát" kicserélték egy immár egészen normális, mondhatni kispolgárian dögunalmas négyütemű, négyhengeres V-motorra.

Nos, ennek a második nagy Saab-korszaknak lett a vezéregyénisége a siheder-korú Blomqvist, aki annyira bolondja lett az autózásnak, hogy még a pénzkereső foglalkozását is ebből a körből választotta: gépjárművezető-oktatóként éldegélt, amíg a Saab-gyár szerződtette, és ezzel páratlanul színes és eredményes raliversenyzői karrier vehette kezdetét.

Stigből valamit is kiszedni nagyon nehéz vállalkozás. Rosszmájú kollégák szerint Blomqvist nagyon szép örebrói dialektusban tud hallgatni, akár órákon keresztül, és csak a legszükségesebb dolgokra válaszol, ha kérdezik. Szóval egyszerűbb volt utánanézni, mit is művelt az elmúlt közel két évtized során, bár a végén kiderült, hogy Stig nem csupán a volánforgatás igazi művésze, hanem titokban egy két lábon járó komputer, s elképesztő pontossággal dobja ki magából a közeli és régebbi múlt eredményeit, sikereit vagy éppen kudarcait...

Eredményes hazai szereplés után először 1971-ben került a nemzetközi reflektorfénybe, midőn jó néhány, akkoriban igencsak neves skandináv sztárt, és persze erősebb autókat megelőzve megnyerte a Svéd Ralit. Ami ugyebár még szintén hazai esemény, de már erős nemzetközi jelleggel bírt. Még ebben az évben az első helyen végzett a RAC Ralin, maga mögé utasítva olyan neveket, mint *Björn Waldegaard* Porschéval, *Hannu Mikkola* és *Timo Maekinen* Ford Escorttal.

Az 1973-ban kezdődő világbajnoki sorozaton is Saabbal indult a svéd versenyző

Az első ízben 1973-ban kiírt világbajnokságon a Svéd Ralit már mint profi sztár nyerte meg, bár a folytatás nem alakult ilyen szépen. Egészen 1980-ig hű maradt a Saabhoz, de a kibontakozó technológiai versenyben a svéd márka végérvényesen lemaradt, illetve nem kívánt a csatában részt venni, így Blomqvistnak is más gazda után kellett néznie. Néhány villámfellépés Lancia Stratoszszal, illetve Talbot Lotusszal, majd következett 1981-ben az igazi nagy állomás, az Audi. A fronthajtás után pedig a teljesen új technika, az összkerékhajtás.

Ingolstadtban négy évet töltött, 8 vb-futamgyőzelemmel hálálta meg a bizalmat, eközben 1984-ben ő szerezte meg a világbajnoki címet!

Aztán, amikor az Audi is kiszállt a rali-sportból, a Fordnál talált állást. A nagy sikerek ugyan elmaradtak, de ebben a kocsi is ludas volt. A Sierra hőskorában még nem számított olyan félelmetes csodafegyvernek, mint manapság az új Escort Cosworth... De a gyárak versenyosztályai nem is azért tartot-



Stig Blomqvist versenyzői pályafutását egy Saab volánja mögött kezdte

indult, persze elsősorban odahaza, Svédországban, aztán jó néhányszor kiruccant a ralikrossz irányába, sőt, még a kamionversenyzésbe is belekóstolt – valamennyi diszciplínában komoly sikereket aratva.

EGY VILÁGSZTÁR VOLT A VENDÉGÜNK

Pontosabban nem vendégségbe érkezett a svéd Stig Blomqvist Magyarországra, hanem – dolgozni. A Nissan Motorsport Europe megbízásából ruccant Budapestre, illetve Pécsre, hogy a *Dudás–Gábor* páros által hajtott Nissan raliautót tesztelje, és felkészítse a magyar bajnokság döntő futamára.

Dolgozni jött hát, egyszerű utasként szállt ki a repülőgépből egy szál sportszatyorral a kezében. De azért mégiscsak világsztár, bámulták is sokan, akik hírét vették – titokban ugyan nem tartott, de nagydobra sem vert – érkezésének.

Szóval Dudás Kokóék kedvéért jött, segíteni, tökéletesíteni azt a meglehetősen bonyolult, kissé ellentmondásos harci technikát, amiről a kitűnő versenyzőpáros pontosan egy évvel ezelőtt még álmodni sem nagyon merészelt. Elevenítsük fel hát a résztvevők elmondásaiból, mi is történt az elmúlt



táknak számon Stig Blomqvistet, mert ilyen vagy olyan eredményt ért el ekkor vagy akkor, hanem elsősorban azért, mert kiváló műszaki érzékkel megáldott tesztpilóta. Sokat dolgozott az Audi fejlesztésén, sokat segített a Fordnak, és éppen ezért hívták 1990-ben a Nissanhoz. A mokány kis Pulsar GTI–R kifejlesztésében oroszlánrészt vállalt, és ismét nem rajta múlt, hogy a kocsival nem születtek világraszóló sikerek csak bizalmat gerjesztő részeredmények, noha ez a Nissan jóval közelebb volt az élvonalhoz, mint a korábbi Ford Sierra.

De Stig Blomqvist nem csupán kiváló raliversenyző, briliáns tesztpilóta, hanem valóságos mindenevő is az autósportban! A ralin kívül temérdek pályagyorsasági versenyen

tások várhatóan ugyancsak horribilis költségei. Tehát csakis egy bérleti megoldás jöhetett szóba!"

Dudás Gyula: *„Teljesen véletlenül csöppentünk bele a Nissanba, egészen másokon spekuláltunk akkoriban. Amint felbukkant ez a megoldás, nyomban megtetszett az autó. Elsősorban az fogott meg benne, hogy ez más, nem olyan, mint az unalomig ismert Lancia vagy Toyota. Ezzel komoly kihívás lenne a favoritokat megszorongatni. Ráadásul Nissanék ajánlata igen korrekt és nagyon kedvező volt. Hat versenyre szerződtünk, és a versenykész kocsin kívül egy tökéletesen felszerelt hatalmas szervizbusz és két angol szerelő is benne foglaltatott az árban. Az év közbeni esetleges javítások, alkatrészcserék esetében is csak akkor kellett volna fizetnünk, ha már a szervizbuszból kivett alkatrész után újabb csere vált volna szükségessé, így például az esztergomi motorexitus se került egy fillérünkbe sem. Ráadásul a norvég John Haugland, a Skoda egykori kiváló versenyzőjének személyében egy igen tapasztalt tanácsadót is kaptunk, aki a Nissan megbízásából felügyelt a komplett technikára, tanácsokat adott a beállításokhoz. Cserkúti József az egyéb műszaki kérdések-*

Az igazi nagy állomás az Audi, amelynek színeiben 1984-ben világbajnokságot is nyert Blomqvist



hónapokban a nagyközönség számára még ma is meglehetősen sejtelmes Nissan körül…

Gábor János: *„1992-ben a BMW-vel és némi szerencsével végeztünk a bajnokság összesített harmadik helyén. Mindannyiunk és szponzoraink számára is világos volt, hogy ezzel az autóval 1993-ban képtelenség lenne akár csak megismételni is ezt az eredményt, nem is beszélve egy jogosan várt előrelépésről, ezért mindenképpen összkerékhajtásos, turbós autó után kellett nézni. A mai magyar élmezőnyben pillanatnyilag csak ilyen géppel van keresnivalónk. Józan számítások szerint egy ilyen élvonalbeli jármű megvásárlása azonban elképesztő anyagi terheket jelentett volna, és akkor még hol vannak a későbbi fenntartás, üzemeltetés, szervizelés és a szükségszerű javí-*

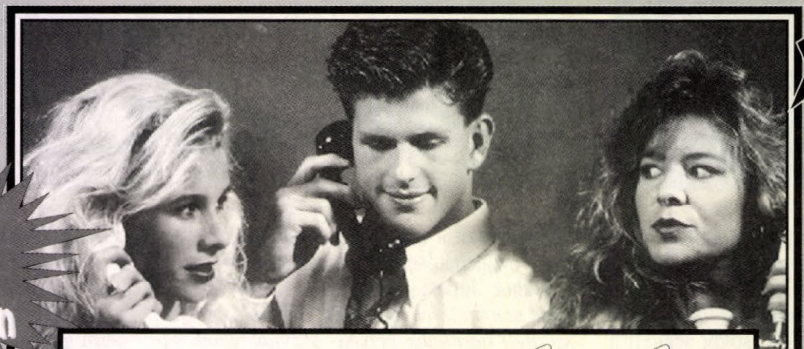
ben, elsősorban a Yokohama gumik optimális kiválasztásában vállalt szerepet."

A Nissan a nyolcvanas évek végén határozta el, hogy egy teljesen új fejlesztésű, korszerű géppel tér vissza a rali-világbajnokság porondjára. A VW Golf méretű Sunny típust választották alapnak, és abból homologizálták rekordidő alatt az összkerékhajtásos, turbós sportváltozatot, amelyből aztán ismét csak szenzációsan rövid idő alatt állították kerékre az A csoportos raliautót. Sajnos a fejlesztés első fázisát Japánban végezték, és az ottani mérnökök elsősorban a megbízhatóságra, a strapabírásra törekedtek, mindent túlméreteztek. Így az első példányok kissé nehézre és ugyanakkor gyengécskére sikeredtek. Ekkor került a további fejlesztés az

Dudás Gyula első alkalommal ült versenyautóban egy világbajnok mellett



angliai Nissan sportbázishoz, ahol megint csak rekordidő alatt fogyókúráztatták és izmosították a mokány kis méregzsákot. A berepülőpilóta fontos szerepét Stig Blomqvist kapta, versenyzőként előbb a friss brit bajnokot, *David Llewelint* szerződtették, majd a forszírozott vb-szereplésre jött a finn Timo Maekinen és a francia *François Chatriot*. A kis Nissan fokozatosan javult, egyre közelebb kerültek a Lancia és Toyota időeredményeihez. Az igazi nagy áttörés, urambocsá!, a hőn áhított győzelem azonban váratott magára. Ennek két oka volt. Egyrészt a két pilóta néhány buta és felesleges hibát követett el, többek között nem fogadták meg Blomqvist tanácsait és beállításait. A másik gond az alapos mérések, tesztek alapján a gumi volt. A Nissant szerződés kötötte egy világhírű gumimárkához, amely korábban igen kiváló gumikat készített sportcélokra is, de a ralisport legújabb fejleményeiből teljesen kimaradt. 1992 őszén a Nissan-központ derült égből villámcsapásként nagy hirtelen lefújta az egyébként egyre ígéretesebb vb-programot. Az igazi okot senki nem tudja, de minden bizonnyal szerepet játszott a kedvezőtlen döntés meghozatalában az általános világpiaci recesszió, a nehéz gazdasági helyzet, és feltehetően a szerencsétlen és megoldhatatlan gumiprobléma is. A sportközpontban dolgozó 150 munkatárs többségét elbocsátották, és a megmaradt tucatnyi emberrel elhatározták, hogy a világszínvonal közvetlen közelébe jutott csúcstechnika bérbeadásával mentik a menthetőt. Nos, ebben a furcsa lélektani pillanatban bukkant fel a láthatáron Nissanéknál a magyar érdeklődés.

SZUPER ÉLŐ TELEFON BULI
Beszélj más szellemes emberekkel egészs MAGYARORSZÁGROL
* szórakozás
* randevúzás
* találkozás


No.1 Party-Telefon Magyarországon
Buli van a telefonban
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. Elő vonal felnőtteknek. Csak 75 Ft. 1/2 pe
00.1809.537.0694



A pécsi versenyt megelőzte egy többnapos futóműpróba

Dudás Gyula: *„Autó tehát már lett volna, csak az anyagiakat kellett előteremteni. Korábbi szponzoraink, a PVL Lizing és Faktorház, valamint a Gravital Kft. siettek a segítségünkre, és amint körvonalazódni kezdett a váratlan lehetőség, felkerestük a magyarországi Nissan-képviseletet is. Őket teljesen váratlanul érte jelentkezésünk, de őszinte csodálattal hangsúlyoznom kell, hogy rugalmasan igyekeztek lehetőséget találni támogatásunkra, hiszen volt és van bőven egyéb más gondjuk. Kaptunk tőlük egy utcai szuper-Nissant, amit Cserkúti irányításával átépítettünk tréningautónak, és a menet közben támadt ötlettől vezérelve a ralikrosszbajnokságon is bevetettük. Ezenkívül a Nissan–Hungária minden raliversenyre rendelkezésünkre bocsátott egy Patrol terepjárót, amit gyorsszervizként használtunk, de még abban is segítségünkre voltak, hogy a Total is némileg részt vállaljon a kedvező ajánlat ellenére sem csekély kiadások fedezésében."*

John Haugland: *„Kezdetben nagyon sok bosszúságot okoztak az érthetetlen magyar műszaki szabályok, elsősorban a benzin kérdése. A magyar szövetség döntése végül is nekünk elég sokba került, miután motorunk közel sem tudta azt a teljesítményt nyújtani, ami papíron várható volt, és gyanítjuk, hogy a későbbi turbógondok is a gyenge benzinből adódtak. De a vártnál komolyabb fejtörést okoztak a magyar pályák. Nem hittük volna, hogy ennyire változatos, egymástól homlokegyenest eltérő jellegű pályákat jelölnek ki. Volt itt a szafári minőségű afrikai csapásoktól kezdve a Hungaroring tükörsima aszfaltjáig minden, ami csak elképzelhető, így meglehetősen nehéz volt az optimális futóműbeállítást a rendelkezésünkre álló rengeteg variációból megtalálni."*

Dudás Gyula: *„Az első versenyen, Salgótarjánban még örültem, hogy egyáltalán úton tudtam maradni a kocsival, elvégre azelőtt soha életemben nem vezettem összkerékhajtásos autót, és a turbófeltöltős motor is egészen más bánásmódot igényelt. Aztán versenyről versenyre egyre jobban összeszoktam a picikével, sőt, bátran állítom, hogy egészen belé szerettem. A motor vártnál kisebb teljesítménye és a futómű zűrzavaros beállítása azonban egyre szembetűnőbbé vált. Sorozatos panaszaink kissé feszült hangulatot eredményeztek köztünk és az angliai Nissan-sportcentrum között. Tény, hogy ez az autó elsősorban a murvás pályákra született, az aszfaltot nem annyira kedveli, és a gondjaink éppen az ilyen utakon domborodtak ki. John Haugland ötlete volt, hogy a további vitákat, súrlódásokat elkerülendő, az idényzáró pécsi verseny előtt, amely közismerten amúgy is teljesen végig aszfaltpálya, Stig Blomqvist tesztelje és állítsa be a futóművet, sőt azt is sikerült elérni, hogy Alan Wilkinson a csapat főmérnöke is iderepüljön és irányítsa a tesztelést."*

Stig Blomqvist: *„Megérkezésem után a kocsit kipróbálva megállapítottam, hogy az esztergomi motorhiba után kicserélt masina körülbelül megegyezett az általam korábban használt erőforrásokkal. A futómű nagyon kemény volt, a magyar aszfalt ugyanis közel sem olyan, mint amit mi például Angliában aszfaltnak ismerünk. Ez itt dimbes-dombos, huplis, a kocsi állandóan idegesen pattogott rajta. Másfél napi kísérletezés után végül a létező legpuhább lengéscsillapítók és rugók kerültek be, és úgy érzem, nem végeztünk felesleges munkát."*

Dudás Gyula: *„Az autó Stig jóvoltából valóban óriásit változott. De nem is ez volt a lényeg, hanem az a jó sok idő, amit mellette tölthettem a mitfárerülésben. Jószerivel mindent el kellett felejtenem, amit eddig a kocsival műveltem. Egészen lenyűgözött, hogy Stig milyen könnyedén, lazán dirigálja a páripát. És milyen keveset kapcsolt közben. Most értettem meg csak igazán, hogy miért magyarázta mindig Haugland, hogy a motort nem kell a végsőkig pörgetni, a fordulatot 4500 és 5500 között kell tartani. A turbó miatt ott a legkedvezőbb a nyomaték, és csak arra kell ügyelni iszonyatosan, hogy a fordulat ne essen alább. Hát igen, az ő ballábas fékezésével ez valóban gyerekjáték… Az az érzésem, hogy a Nissan is és mi is egy jókora taktikai hibát követtünk el, hogy erre a tesztre nem az idény elején, hanem csak most, a végén kerítettünk sort."*

David Whittock, *a Nissan Motorsport Europe főnöke is megtekintette a pécsi versenyt, és persze a Dudás–Gábor páros minden mozdulatát árgus szemekkel figyelte: „Kissé meglepett a magyar mezőny erőssége, őszintén szólva, nem hittük, hogy ilyen jó pilóták és ilyen jó kocsik között kell vívnunk. Kokótól nem vártunk csodákat az első évben, tisztában voltunk vele, hogy eleinte még idegen lesz számára az autó. Nekünk is ismerkednünk kellett a speciális magyar viszonyokkal, sőt, a versenyautó-bérbeadás szisztémájával is, elvégre ilyen szempontból nekünk is ez volt az első évünk. De úgy érzem, ha együttműködésünk 1994-ben is folytatódni fog, akkor komolyabban kell számolni a Nissannal Magyarországon."*

Alan Wilkinson: *„Igaz ugyan, hogy a japán anyacég leállította a vb-programot, és így a fejlesztést is, de a következő hetekben, hónapokban azon fáradozom, hogy megteremtsük az anyagi feltételét a további fejlesztéseknek. Már csak finomítani, apró ötleteket, módosításokat kellene megvalósítani, és ez az autó az A csoportban egyenrangú ellenfele lehetne a többi márkának. Ami a magyar bajnokságban szereplő kocsinkat illeti, valószínűleg más lengéscsillapítókat választanánk, és mindenképpen speciális raligumikat kellene beszerezni. Stig ugyan jól ismeri és nagyra becsüli a Yokohamát, odahaza pályaversenyeken ezeket használta, sőt mostanában a mi túrakocsijaink is ezzel a márkával mennek, de a ralisportban más specifikációk érvényesek, és itt 3-4 év lemaradásuk van. Állítom, hogy Pirellivel vagy Michelin gumikkal ez az autó lényegesen gyorsabb lehetne."*

Dudás Gyula: *„Mint közismert, a pécsi finálé végül nem egészen úgy alakult, ahogy képzeltük, különösen nem ilyen előkészületek után. Én is ludas vagyok, egyszer csúnyán megpörögtünk, a vége felé az egyébként végre-valahára megfelelő motor is rohamosan veszített erejéből, aminek okát egyelőre nem ismerjük. Az év elején kitűzött célt csak részben sikerült teljesíteni: a tavalyi 3. helyezést nem tudtuk megismételni, de azért az abszolút sorrend első ötje között végeztünk. Különösen most, a Stig Blomqvisttal végzett közös munka után állítom, hogy ebben a kocsiban még óriási lehetőségek rejtőznek, és ha egy mód adódna, 1994-ben is a Nissannal szeretnénk folytatni a versenyzést. Ha szponzoraink is bizalmat szavaznak a következő idényre, akkor frontális támadásba lendülünk!"*

Szöveg és kép:
FEKETE ANDRÁS

MAMSZ-KÖZGYŰLÉS KÉT MENETBEN

A Magyar Autó- és Motorsport Szövetség 1993. november 27-re összehívott közgyűlése 10 órás munka után szavazóképtelenség miatt félbeszakadt.

A folytatására december 12-én, a Semmelweis Orvostudományi Egyetem (SOTE) előadó termében gyűltek össze az érintettek. Az előző, sikertelen próbálkozás több, addig érdektelen tag figyelmét felkeltette, mert hamarosan zsúfolásig megtelt a terem, s a nap folyamán láthatólag nem csökkent az érdeklődés.

A második forduló lényegesen nyugodtabb, gördülékenyebb keretek között zajlott. A munka a szövetség elkövetkező négy évét meghatározó alapszabály elfogadásával kezdődött, majd a tisztségviselők megválasztásával zárult.

A közgyűlés a szövetség elnöki pozíciójában *Neményi Bélát* erősítette meg ismét. Az alelnökök továbbra is *Tóth István* és *Zsembery Jenő* maradtak. Az ügyvezető elnökségbe három motoros, két autós s egy közgazdász szakembert, *Baranyó Károlyt, Koroknay Jenőt, Kökényesi Györgyöt, Pánics Zoltánt, Szamos Miklóst* és *dr. Nyírő Andrást* választotta a tagság.

Az elnökség további tagjai *Bendicsek József, Dános András, Dránovics Pál, Haris György, Hiller Árpád, Horányi Ervin, Kisbán Lajos, dr. Lehel László, Murányi Róbert, Szabó András, Szilágyi László* és *Horváth Kálmánné*.

MMVSZ-ÉVADZÁRÓ

1993-ban ismét rendkívül sikeres évet zártak a Magyar Motorcsónak Szövetség sportolói, s több nemzetközi, Európa-, sőt világbajnoki eredményt ünnepeltek az elmúlt év végén megtartott bajnoki díjkiosztójuk alkalmával. Külön köszöntötték *Ordó Györgyöt*, aki hosszú évek odaadó munkájának elismeréséül az OTSH kitüntetését is átvette.

Aranysisak Különdíjat kapott *Mihaldinecz Rudolf*, az 0–850 cm³ kategória Európa-bajnoka, valamint a sportágat segítő támogatók is emléktárgyakat vettek át.

AZ ÉV GOKARTVERSENYZŐJE: BAKOS ANDRÁS



Decemberben csokornyakkendős urak, estélyis hölgyek múlatták az éjszakát Kecskeméten, az Opel bálján. Jelen volt szinte valamennyi fontos személy, aki az Opelban így vagy úgy valamit is számít. Az Opel Tormási Kft. által rendezett bálon a vendégek közül kitűnt *Bakos András* gokartversenyző, aki idén ismét az év versenyzője lett.

– Egy gokartversenyző mit keres egy ilyen elegáns bálon, talán a parketton kívánod megünnepelni kilencedik bajnokságodat?

– *Nem az én pályám a parkett, de azért itt is kellemes.*

– Szinte mindent elértél, amit a gokartsportágban el lehet érni, okod lehet ünnepelni.

– *Egyáltalán nem. Igaz, hogy megnyertem mind a Formula–C, mind a Formula–A kategória bajnokságát, valamint az osztrák nyílt nemzetközi bajnokságot és néhány nemzetközi versenyt, de ezeket az eredményeket tőlem már elvárják. Számomra a megmérettetés a világbajnokság lett volna, de az sajnos nem a legfényesebben sikerült.*

– Te ott mindent megtettél, és egyáltalán nem lettél volna rossz, ha az üzemanyagcsövet véletlenül nem szorítja el az egyik gyári szerelő.

– *Nahát ez az. Ugyanannyi munka, ugyanannyi pénz, még több idegesség s ahelyett, hogy a tizedik helyen versenyzek, csak huszonkilencedikként érek célba.*

– Ez a technikai sportágakban benne van, de úgy tudom, jövőre olyan helyen lesz a verseny, ahol a pálya is neked kedvez.

– *Igen, a lengyelországi Rydgoszcz pályája hasonlít a kecskemétire. Az aszfaltja is az én stílusomnak a legmegfelelőbb. Itt megmutathatom, hogy mire vagyok képes.*

– Mondjuk, a dobogó körül fogsz végezni, és akkor mi van?

– *Az csodálatos lenne, hisz szerényebb anyagi hátteremmel be tudnám bizonyítani, hogy nemcsak szeretek, hanem tudok is versenyezni. De van más is, ami miatt jövőre készülnöm kell.*

– Fogadjunk, hogy el akarsz indulni az Opel Astra Kupában!

– *Talált, de nem az én akaratom győzött elsősorban, hanem az, hogy hívtak. A bálon is azért vagyok itt, mert megalakult az Opel Tormási Sportegyesület, amelytől egy Opel Astrát kapok, amivel elindulhatok a kupán.*

– Úgy tudom, te formulaautóval szeretél volna indulni, mégpedig azon belül is Opel Lotusszal.

– *Igen, de ahhoz, hogy ott értelme legyen versenyezni, tízmilliós nagyságrend az éves költség, és ezt sajnos nem tudtuk előteremteni. Igaz, hogy az Opel Astra Kupa költségvetése jóval szerényebb, és sportértéke is talán szerényebb, de gondolj bele, több mint harminc teljesen egyforma autóval az nyerhet, aki a legjobb. Csábított az is, hogy aki megnyeri jövőre ezt a kupasorozatot, 1995-ben támogatót kap, hogy elindulhasson a Formula Lotus Kupában.*

– Jövőre akkor két különböző technikai sportágban is indulsz?

– *Igen, ha megkapom a megfelelő támogatás a Mozart Motorsport egyesületben mint gokartversenyző, az Opel Tormási SE-ben mint autóversenyző.*

– Akkor jövőre veled ugyanitt?

– *Ha bejönnek a számításaim, akkor jövőre akár a nyitótáncot is eljárom az Opel-bálon.*

KÁRPÁTI JÓZSEF

MEGFEJTÉS

A lapunk 25. számában megjelent autókrossz témájú keresztrejtvény megfejtése:

Az első hazai autókrosszos ma két géposztályban is versenyez: Darázs Antal

Népszerű motortípus az autókrosszban: Porsche

Autókrosszversenyt rendező városunk: Eger

A legtöbb magyar bajnokságot nyert versenyző: Nagy Sándor

Autókrosszversenyt rendező település: Dömsöd

Az autókrossz két kategóriájának köbcentihatára: Ezerhatszáz

A krosszautók hazánkban elterjedt állati neve: Vasszöcske

Autókrosszos „famílía" családneve: Radák

Nyertesek: Pap Éva Magdolna, Esztergom-Kertváros; Mayerhoffer Lászlóné, Sárvár; Csiszai Zsolt, Székesfehérvár; Aranyosi László, Mezőkeresztes; Tóth Károly, Mátraszentlászló; Virág Sándor, Szolnok; Horváth Zoltán, Öcsöd; Bánfi Sándor, Hódmezővásárhely; Gál Árpád, Budaörs; Gyöngyösi Bertalan, Tiszakeszi.

A nyereményeket postán küldjük el.

104 PONT

Eredményes évet zárhatott első számú superbike-versenyzőnk, *Harmati Árpád,* annak ellenére, hogy a szezon utolsó futamait sérülés miatt ki kellett hagynia. Az asseni Pro Superbike verseny edzésén bukott, minek közben bal lába a motor alá szorult, s az aszfalt „legyalulta" néhány lábujját. Ezzel búcsút kellett mondania biztosnak tűnő hatodik helyének, s végül 97 ponttal összesítésben a német bajnokság 9. helyén végzett. Kárpótlás lehet a HB Harmateam számára a magyar bajnoki cím, s az is, hogy a világbajnokság két futamán pontszerző helyen végzett Árpi, hét pontot gyűjtve.

A jövő évi tervekről még nem sokat tudhattunk meg, úgy tűnik, marad a superbike és a Yamaha, a fő cél a magyar bajnokság, minden más azonban nyitott kérdés, mert a hírek szerint 1994-ben kétévi szünet után ismét lesz Superbike Eb-sorozat.



DOLLY MEGSZERETTE

Mármint a gyorsasági motorsportban való részvételt. *Dolly Buster,* a 26 éves német pornócsillag *Andreas Preining* és az ÖKM Team támogatójaként kapcsolódott be a kétkerekűek világába, s remekül érzi magát a csapatfőnöki szerepben. A 33 esztendős Preining a 250-es géposztályban továbbra is Apriliával hajt majd, de az utánpótlásról sem feledkezett meg. Saját maga is belátta, hogy ilyen idősen csupán egy-két szezonra tervezhet még, így honfitársa, a 22 éves *Christian Kortner* személyében máris megnevezte a jövő egyik nagy tehetségét.

Dolly főnökasszony egyébként óriási lehetőséget lát a motorsportban – természetesen a szexiparral együtt –, de a depókban egyelőre csak fürdőruhás „lányai" láthatók.



BELGA BAJNOK

A Portugál Grand Prix keretein belül tartották meg az Opel Lotus Euroszéria sorozat zárófutamát. A búcsúfellépés a belga *Vincent Radermecker* sikerét hozta, aki a tizenhat futamos bajnokságból már hármat korábban megnyert, s így portugál győzelmével a bajnoki cím is a Benelux államokbeli pilótáé lett. A 26 éves hervei fiatalember újoncként indult az Opel–Lotus-sorozaton, és mindjárt az első évben begyűjtötte a királyi koronát.

FORMULA–1 HÍREK

A katari főváros, Doha 30 millió dollárért egy olyan versenypályát szeretne építeni, amelyen már 1996-ban Formula–1-es autóversenyt kívánnak rendezni. A tervet *Mohamed Bin Fahd,* a Katari Autós Szövetség elnöke jelentette be. Elmondta, hogy szóban már megállapodtak *Bernie Ecclestone-nal,* a FOCA elnökével, aki a katari trónörökössel folytat tárgyalásokat.

***

Hatvanhárom éves korában elhunyt *Innes Ireland* brit volt F–1-es pilóta. A kiváló versenyző 1959 és 1966 között 50 Grand Prix-futamon ült a volán mögött, legjobb eredményét 1961-ben érte el, amikor az Amerikai Nagydíjat megnyerte.

***

A Benetton Team, akárcsak idén, jövőre is Ford motorral szerepel majd. 1994-re azonban a Ford szakemberei egy teljesen új V8-as erőforrást készítenek, kizárólag a Benetton számára. Az első számú versenyző a német *Michael Schumacher* marad, míg a távozó főszponzor, a Camel helyét a japán Mild Seven cigarettagyár veszi át.

MINDEN BAJNOKI CÍM GAZDÁRA TALÁLT

RALI-VILÁGBAJNOKI FUTAM SPANYOLORSZÁGBAN

Egy hosszú, izgalmakban, fordulatokban gazdag idény során alakultak úgy dolgok, hogy a finálé előtti utolsó összecsapáson, a spanyol ralin eldőlhetett a még kiadó, vitás bajnoki címek sorsa. Az esélylatolgatók figyelme természetesen elsősorban az egyéni világbajnokságért viaskodók igen szűk táborára, kevésbé finoman fogalmazva kettősére összpontosult. *Kankkunen* vagy *Delecour?* Így szólt a prózai kérdés.

A finn volánművésznek már egy harmadik hely is elegendő pontot hozott volna a konyhára, hogy immár negyedszer koronázzák királlyá, míg a francia fiúnak csak egy tuti győzelem és egyúttal Juha valamilyen előre nem látható malőrje adott volna némi reményt. Amiben a Ford-csapat szinte biztos volt: a kizárólag aszfaltgyorsaságik nem sok jóval kecsegtettek a finn ellenfél számára, ilyen körülmények között Delecour szinte verhetetlen. A vb-n részt vevő gyárak ugyanis azt követelik a FISA-tól, hogy a versenyeket homogén útfelületeken rendezzék: vagy teljesen murva vagy csak aszfaltpályákat jelöljenek ki a költségek némi csökkentése reményében. A spanyolok máris igazodtak ehhez a jogos kívánsághoz, és a korábbi remek murvás pályákat elhagyva, idén csakis aszfaltutakat jelöltek ki a 29 gyorsaságinak az 1750 km-es távon.

Az első gyorsaságin még *Carlos Sainz*, a helybéliek istenként dicsőített szupersztárja érte el a legjobb időt a Lamborghini mérnökeinek segítségével felpiszkált Lanciával, de aztán kőkeményen Delecour kezébe került a kezdeményezés, és vezető pozícióját a célig sikerült megőriznie. Sainz pedig a harmadik gyorson egy óriási defektet kapott, és közel három percet veszített. Ez valószínűleg Isten büntetése volt hűtlenségükért, ugyanis csalódva a Michelin gumikban, Carlos a Lancia búcsúra Pirelli gumikat szereztetett be. A szakértők szerint a defekt biztos ATS betéttel szerelt Michelin gumikkal nem „spájzolt" volna ilyen sok időt, de jószerivel teoretikus volt a hümmögés, mivel egy rejtelmes elektronikus hiba miatt a Lanciát végleg félre kellett állítani.

Nos, ennél dicstelenebbül nem is fejeződhetett volna be Sainz pályafutásának „legtragikusabb" szezonja amely egyben a Lancia végleges kimúlását is jelentette. A Jolly Clubnál elfogyott az összes autó, elfogytak az alkatrészek és az A csoportot egykor olyan magabiztos fölénnyel uraló Integrale



Juha Kankkunen spanyolországi győzelmével negyedik világbajnoki címét ünnepelhette

EREDMÉNYEK

Katalán Rali, a világbajnokság tizenkettedik futama

Abszolút sorrend: 1. Delecour/Grataloup (F) Ford Escort RS Cosworth, 5 ó 36′ 19″ – 2. Auriol/Occelli (F) Toyota Celica GT–4, +1′ 00″ – 3. Kankkunen/Grist (SF/GB) Toyota Celica GT–4, +4′ 09″ – 4. Biasion/Siviero (I) Ford Escort RS Cosworth, +6′ 38″ – 5. Fiorio/Brambilla (I) Lancia Delta HF Integrale, +7′ 48″ – 6. Trelles/Del Buono (ROU/RA) Lancia Delta HF Integrale, +10′ 06″ – 7. Thiry/Prevot (B) Opel Astra GSi, +27′ 28″ – 8. Climent/Munoz (E) Opel Astra GSi, +31′ 18″ – 9. Bardolet/Muntada (E) Opel Astra GSi, +31′ 43″ – 10. Gomez/Marti (E) Peugeot 106 XSi, +42′ 00″

A pilóták világbajnokságának (az élmezőny) állása tizenkét futam után: 1. Juha Kankkunen (SF) 123 pont – 2. François Delecour (F) 102 – 3. Didier Auriol (F) 86 – 4. Massimo Biasion (I) 76 – 5. Colin McRae (GB) 50 – 6. Carlos Sainz (E) 50

A márkák világbajnokságának (az élmezőny) állása tizenkét futam után: 1. Toyota 151 pont – 2. Ford 145 – 3. Subaru 100 – 4. Lancia 92 – 5. Mitsubishi 69



Az olasz Alex Fassina N csoportos Mazdájával nem került a legjobb tíz közé, csoportgyőzelmével azonban elnyerte a szériások világbajnoki címét



A két gyári Ford és Toyota mögött az abszolút sorrend ötödik helyére hozta a Lancia Delfut a Fiorio/Brambilla duó

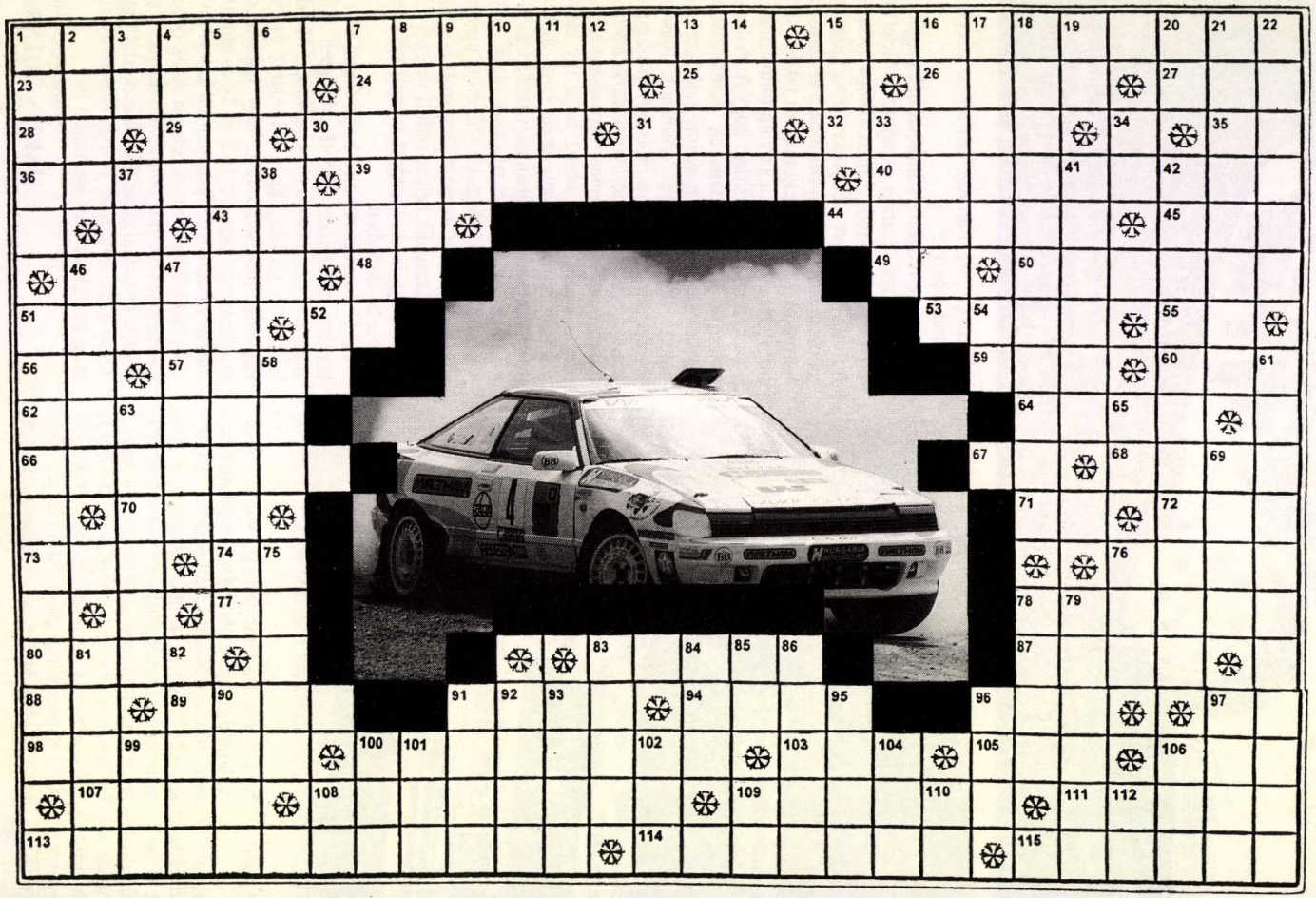
egyszer és mindenkorra eltűnt a süllyesztőben.

A közvéleményt élénken foglalkoztatta Sainz további sorsa, hiszen ezek szerint élete egyik legnagyobb butaságát követte el tavaly, midőn hátat fordított a Toyotának a Repsol szponzorpénzek kedvéért. Sokáig a Fordnál remélt bebocsátást, majd felmerült a Subaru lehetősége is. Mindkét csapatnál fanyalogva fogadták Sainz jelentkezését. Nem is annyira kimagasló tudásával, változatlanul briliáns tehetségével volt bajuk, hanem irdatlan anyagi követeléseivel. Túl sokat kér Sainz a szolgáltatásaiért, és bármennyire is remek pilóta, jóval kisebb gázsiért is lehet a piacon sztárversenyzőt kapni. (A lassan már F–1-es méreteket öltő huzavona után csak hetekkel később, a RAC rali előtti napon került pont. Sainz mégis a Subaru pilótája lesz, *Colin McRae* csapattársaként és *Ari Vatanen* szorult a kisegítő harmadik helyre…)

Delecour mögött a várakozásnak megfelelően a szintén francia és szinte verhetetlen aszfaltspecialistának ismert *Didier Auriol* tartotta a 2. helyet a Toyotával, míg mögötte az olasz *Miki Biasion* betonozta le magát a harmadik helyre. Sokan már azt találgatták, hogy *Ove Andersson,* a Toyota-főnök mikor adja ki a taktikai utasítást, hogy Auriol lassítson, és engedje maga elé Kankkunent, amikor Fortuna Istenasszony saját kezűleg oldotta meg a kényes szituációt. Biasion Fordja a második nap utolsó gyorsaságiján szinte lebénult a turbó nyomószerkezetének hibája miatt. Kankkunen fütyörészve előzte meg a kétségbeesett olaszt és az így ölébe pottyant harmadik hely végül is az újabb, immár negyedik világbajnoki címet jelentette számára. Az N csoportban az olasz *Alessandro Fassina* kis Mazdájával érte el ugyanazt, szintén a turbó csöve lecsúszott és így ő is csak a harmadik helyen tudott végezni. Ez azonban így is az N csoport aranyérmét hozta éves értékelésben.

Az F–2 kategóriában a belga *Bruno Thiry* kemény ellenfeleket kapott a helybéli *Mia Bardolet* és *Luis Climent* személyében. Mindhárman a mokány kis Opel Astrát űzték, hajtották. Kevesen tudják, hogy Spanyolországban már csak az F–2 és N csoportos autók számára írták ki a nemzeti kategóriát, és itt Bardolet a sztár. A belga srácnak óriási szerencséje volt, hogy mindkét spanyol mindenféle technikai gondokkal küszködött, így Thiry nem csupán az F–2 értékelést nyerte meg, hanem az éves összesítést is.

Szöveg és kép:
MARTIN HOLMES



RALIKROSSZ

Rejtvényünk az autósport ralikrosszágával kapcsolatos. A megfejtést beküldők között ralikrosszversenyzők dedikált fényképeit és Autó-Motor feliratú pólókat sorsolunk ki.
Beküldendő: a vízszintes 1., 15., 113., 114., 115. és a függőleges 1., 17., 22., 51., 61. sor.
Beküldési határidő: 1994. január 18.
Cím: Autó-Motor szerkesztősége
1400 Budapest, Pf. 1.

A borítékra, kérjük, írják rá: Ralikrossz

VÍZSZINTES

1. **A ralikrossz válogatója, a döntőkbe kerülést határozza meg** (Zárt betűk: E, M) 15. **A szériaautósok idei ralikrosszbajnoka** (Zárt betűk: U, Y) 23. A kéményseprő is lehet ilyen 24. Osztrák népzene 25. Növények támasztására szolgáló farúd 26. Szájvíz 27. Többszemélyes keskeny ülőke 28. Állati lakás 29. Határozórag 30. A krokodil rokona 31. Rövid szúrófegyver 32. Húros hangszer 35. Kemény ásványi anyag 36. Párbeszéd 39. Hatósági kiutalását kéri 40. Ételek sűrűsítésére használt masszában 43. Babétel 44. A magatartás iskolai osztályzata lehet 45. Ezen a helyen 46. Hindu aszkéta és bűvész 48. Növények közvetlen föld feletti része 49. NÁ 50. Ruhát hordó 51. Szabadtéri ajtót 52. A múlt idő jele 53. Folyónkról elnevezett üdítőt 55. Orosz igen 56. Fordított paripa! 57. Páratlan révésze! 59. Lenti helyre 60. ENH 62. Írásra használt folyadékok 64. A Szovjetunió latin rövidítése 66. Fekvőhelyének 67. Búcsúszó 68. Vonatkozó határozó 70. A gondolkodás szerve 71. Angol megy 72. Éva csehül 73. Egymást kiegészítő tárgy 74. Angol vagy 76. Meghirdet 77. Kicsinyítő képző 78. Könnyű sportkabát 80. A láb alsó felülete 83. Japán teaházak hölgyei 87. Kenyérre is kenhető 88. Kiejtett betű 89. Halfajta 91. Férfinév 94. Ceruza 96. Amerikai Egyesült Államok 97. HT 98. Fókaszerű nagy testű emlős 100. Föld alatti járatokban élő állatok 103. Bálna 105. Évszak 106. Megteendő út 107. Idegen férfinév 108. Bűnbocsánatban részesít 109. ... Szent Ferenc 111. Birtokolá 113. **Többszörös ralikrosszbajnok, idén valamennyi csoportban indult** (Zárt betűk: I, T) 114. **A ralikrossz csoportjainak hivatalos elnevezése** (Zárt betű: I) 115. **A vízszintes 15. idén bemutatott bajnoki autója** (Zárt betű: N)

FÜGGŐLEGES

1. A függőleges 61. autója (Zárt betű: A) 2. EOLI 3. LR 4. Férfinév 5. Vezetői engedélyek 6. Telesport 7. Ünnepélyes férfifelöltő 8. Őrületbe kergető 9. Famíliabecenév 10. Üdülőhely a horvát tengerparton 11. TLNÉ 12. AI 13. OKŐE 14. Idegen férfinév 15. Kutyafajta 16. Honorálás 17. **Ralikrosszpályánk** 18. Ültetési méret, de a ralikrossz döntőinél is fontos lehet 19. GL 20. Angol fel 21. Elhagyatott hely 22. **Csoportonként a legvégső futam a ralikrosszban** 31. Kettős betű 33. Női név 34. Kötőszó 37. Építmény alsó része, amellyel a talajra támaszkodik 38. Dob, hajít 41. Az álmosság egyik jele 42. 19. századbeli művészeti irányzat 46. A szoba széléig 47. ... György, zeneszerző 51. **A H csoport idei győztese** (Zárt betűk: N, É) 52. Személyes névmás 54. IA 58. SKA 61. **A H csoport 1600 cm³-ig kategória idei győztese** (Zárt betűk: A, S) 63. Szabadságát tölti 65. SA 69. A nőstény hal ikrát rak 75. Menettéri 76. Központi Sportiskola 78. Kiejtett dzs 79. Ajtó vagy ablak faborítói 81. Alaktalan 82. Gyapotcserjéből készült fonal 83. ... György ökölvívó 84. Lapos 85. Eladási összeg 86. Négykerekű szállítóeszköz 90. Omló 91. Fára festett szentkép 92. A kikötő hullámtörője 93. RNDS 95. Zörej 96. Költség és napló is lehet ilyen 97. Köszönet 99. Hangoskodás 100. VEJ 101. Vízszintes 59-es 102. Városunk 104. TII 106. A hét vezér egyike 108. FH 109. AV 110. Ízesítő 112. RS

JEGYZETEK A CSÚCSFORGALOMBÓL



VIGYÁZZ, AUTÓ!

Ha csak a megállásra, a várakozásra vonatkozó szabályokat nézzük, manapság sincs semmi baj. Ott, ahol autók behajtását és kihajtását akadályoznánk – nem lehet semmiképpen sem várakozni. Elvileg ezt fontosnak tartja minden autós, hiszen akárki kerülhet olyan helyzetbe, hogy indulna, de nem tud, mert elzárják előle az utat. Érvényes ez mindenféle kihajtásra, nem kell hozzá feltétlenül kapualj vagy nyilvánvalóan kiépített, ferde járdaszegély. Ezek a „Vigyázz, autó!" feliratok csak figyelmeztetésnek számítanak. A KRESZ nem említ „Vigyázz, autó!", „Figyelem, kihajtás!" és más efféle szövegű táblákat. Legfeljebb a kevésbé körültekintő autós számára szolgálnak emlékeztetőül, ha a mai parkolóhelyhiányban valaki egyáltalán ilyesmire emlékezni akar. Őszintén szólva: nem teljesen hatástalan az ilyen tábla, felirat sem, mert tíz kocsi közül általában nyolc továbbgurul, s gazdáik másutt keresnek parkolóhelyet, csupán két vezető használja ki a „szabad" helyet.

A mások iránti figyelem természetesen megkövetelhető, és persze a szabályosság is. Nem is jár el tisztességesen az, aki – bár távolabb van hely! – ezen a területen áll meg, s nem nem törődik azzal, hogy milyen kényelmetlenségeket, sőt károkat okoz másoknak. Hiszen nemcsak bosszúságról, elhanyagolható késedelemről lehet szó, hanem többről: komoly személyes vagy anyagi kárról. Ezt sosem lehet egy autósnak csak önkénnyel megítélni! Akit már valaha is bezártak egy udvarba, vagy akár lezártak egy parkolóhelyen, az tudja, hogy ez a fajta, másokra való tekintet nélküli parkolás mennyi gondot okozhat. Nemigen mondhatunk mást tehát ilyen panaszok hallatán, mint hogy – elítéljük ez az autósmagatartást.



Hozzunk fel azonban még a nemtörődöm autósok számára is egy fontos mentséget! A közúton sokfelé, természetesen elsősorban a lakóházak körül, látunk ilyen táblákat és másféle – kiszámíthatatlanul sok ötlettel megvalósított – burkolati, „egyéni" felfestéseket, láncocskákat, kérelmező avagy erős hangvételű fogalmazásban feliratokat, s a kapukon olyan „Vigyázz, autó!" figyelmeztetéseket, amelyeknek már semmiféle jelentésük nincs, azon felül, hogy az ott lakó autós – vagy a gyakrabban hazatérő? – szabad parkolóhelyet akar magának biztosítani. Az udvarban már régen nem állnak kocsik, mert immár nem nagyon engedélyezik ezt, s az egyénileg felfestett jel is csak arra szolgál, hogy a hazatérő ne legyen kénytelen öt házzal arrébb letenni a kocsiját. Szóval az ügyeskedés a másik oldalról is sokszor könnyen leleplezhető! És persze ami értelmetlen, nyilvánvalóan értelmetlen, azt ugyan hogyan követelhetné meg bárki is, hogy alkalmazkodjanak hozzá! A várakozóhelyek hiánya nem tűri ezeket a kényelmi fondorlatokat, s mivel a közút az közút!, joggal lehet kifogásolni valamennyi ilyen próbálkozást.

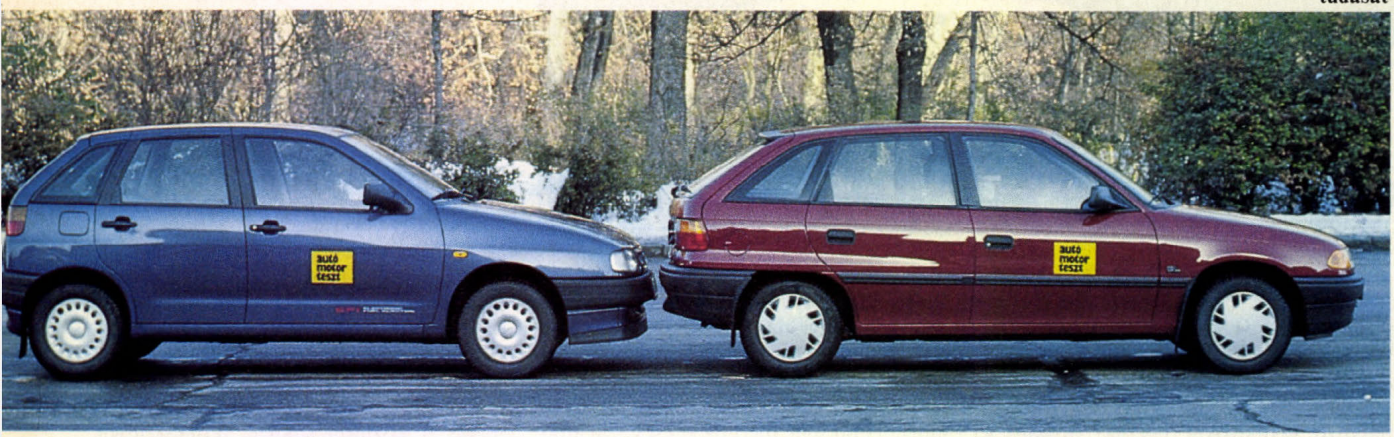
A kint felejtett, avagy éppenséggel szándékkal kitett „Vigyázz, autó!" feliratok különben is elsősorban a járdán közlekedő gyalogosoknak szólnak, s szabályosan akkor vannak elhelyezve, ha járókelő meg is látja őket. A kapukra megerősített ilyen szövegű táblák már eleve gyanúsak, hiszen nem ezt a célt szolgálják, különösen nem, ha láthatóan évek során csak egyszer-kétszer kinyitott kapukra kerülnek. Mert tessék csak ránézni a fotónkra is: a gyalogos itt mire vigyázzon? Ha így be van csukva a kapu fél szárnya, autó úgysem tud kijönni, ha pedig mégis autó lenne odabent, s kitárják a szárnyakat, akkor ki látja a figyelmeztetést? Óhatatlan a gyanú, hogy ez csak azért maradt kint, mert jól jön a ház előtt egy üres hely. Igen ám, de az mindenkinek, s mindenhol jól jönne! A „Vigyázz, autó!" pedig egy másik helyen, ahol tényleg szükség lenne a helyre, ilyen tapasztalatok után nem jelent majd semmit.

PETRESS ISTVÁN

autó motor KÖVETKEZŐ SZÁMUNK TARTALMÁBÓL

PRÓBAÚT

Összemértük az Opel Astra és a Seat Ibiza tudását



INDEX

Összegyűjtve közreadjuk az 1993-ban megjelent cikkek névmutatóját

SPORT

Beszámolunk a RAC Raliról és a nyíregyházi teremkrosszversenyről



TUDÓSÍTÁS

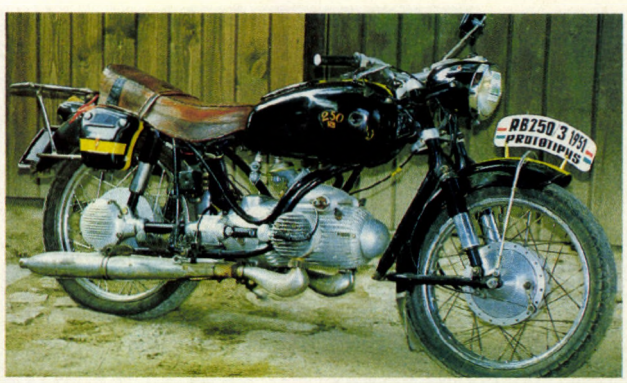
Angliában gyárlátogatással összekötve próbálhattuk ki a Jaguár luxusmodelljeit

TECHNIKATÖRTÉNET

Egy magángyűjteményben érdekes prototípusokra bukkantunk



TESZT



Országúton és versenypályán is megismertük az új Yamaha FZR 600 R-t

autó motor

47. évfolyam, 1. szám
Megjelenik kéthetenként

FŐSZERKESZTŐ: **OCSKAY ZOLTÁN** • OLVASÓSZERKESZTŐ: **Köves István** • MŰVÉSZETI SZERKESZTŐ: **Gremsperger Nándor** • KÉPSZERKESZTŐ: **Várhelyi László** • TERVEZŐSZERKESZTŐ: **Kelényi Katalin**
ROVATVEZETŐK: **Bessenyey Krisztina** (sport) • **Dabóczi Ferenc** (teszt, technika) • **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: **HORTI JÓZSEF** 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

A

PIRELLI

a világ egyik legkeresettebb gumiabroncs márkája, mely tükrözi a legmagasabb szintű kutató-fejlesztő munka eredményeit a legkorszerűbb gyártástechnológiát és a nagyon szigorú minőségi követelményeket.

PIRELLI

a legjobb nyomon jár

A Pirelli gumiabroncsok kiváló minőségét bizonyítja, hogy a legnevesebb autógyártók is ragaszkodnak ahhoz, hogy autóikra első szerelésként Pirelli abroncsokat tegyenek; így pl.:

Alfa Romeo, Audi, BMW, Fiat, Ford, Jaguar, Lancia, Mazda, Mercedes, Peugeot, Porsche, Renault, Volvo, Volkswagen.

Győződjön meg Ön is a Pirelli abroncsok kiváló minőségéről és keresse a Pirelli cég hivatalos magyarországi márkakereskedőjénél

MARSO KFT

MARSO

4400 Nyíregyháza-Rozsrétszőlő, Pf.: 251
Tel./Fax: (42) 312-095, 314-825, 315-216 • Telex: 73-685

Ne feledje:

- kilváló minőség
- 5 év garancia
- nagy méretválaszték
- szakszerű kiszolgálás
- műszaki tanácsadás
- viszonteladóknak ingyenes házhozszállítás és kedvező fizetési feltételek



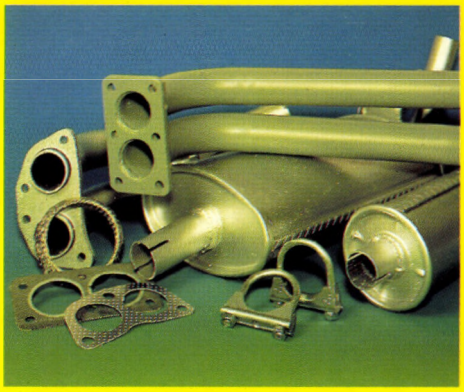
P4000 P600 P700-Z

Gprint

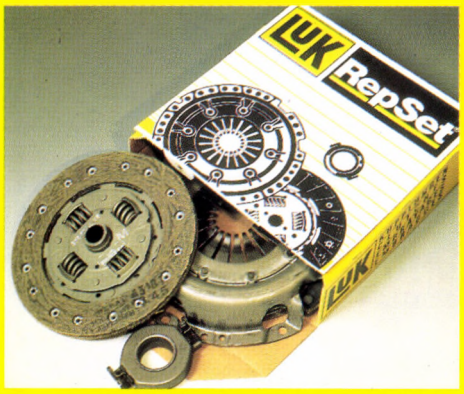


Lengéscsillapítók

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 országból.



Kuplungok

birner
HUNGARIA



Szűrők

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



Gyújtógyertyák, izzítógyertyák



Fékalkatrészek

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



Akkumulátorok

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