autó motor

2

ALAPÍTVA: 1948. • 1995. JANUÁR 17. • ÁRA: 97 FT

KIRAKAT

HONDA CBR 600 F

PIAC

ÚJ ÉS HASZNÁLT AUTÓK, MOTOROK ÉS HASZONJÁRMŰVEK ÁRAI, APRÓHIRDETÉS 24 OLDALON



ÖSSZEHASONLÍTÁS

RENAULT TWINGO, FIAT PUNTO, OPEL CORSA, VOLKSWAGEN POLO



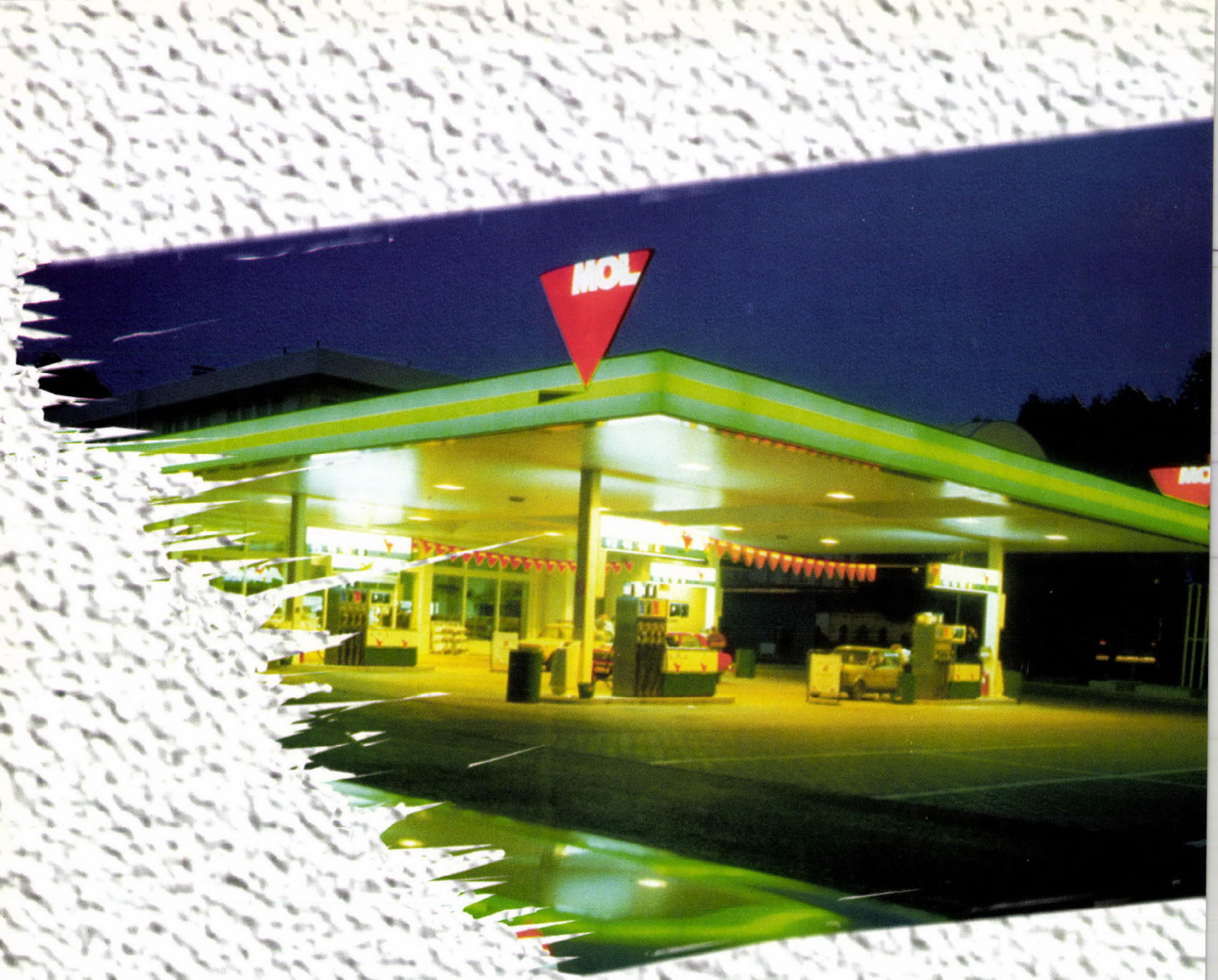
PRÓBAÚT

LADA NIVA 2121



TECHNIKATÖRTÉNET

BUICK ROADMASTER 72



Télen is
számíthat ránk

MOL MAGYAR OLAJ- és GÁZIPARI Rt.

TARTALOM



Kicsiben nagyok (6. oldal)

PRÓBAÚT

Kicsit öregecske, de még jól használható (35. oldal)



KIRAKAT

Felfrissített telitalálat (46. oldal)



SPORT

Fiatalok szezonja az Indycarban (69. oldal)



MOZAIK 2

PRÓBAÚT
Renault Twingo Easy
Egyszerűen Easy 4

ÖSSZEHASONLÍTÁS
FIAT Punto, Opel Corsa, Renault Twingo, Volkswagen Polo
Törpetánc 6

PIAC
Új autók, motorok, haszonjárművek ára 13

PRÓBAÚT
Lada Niva 1.7
Földúton harasó 26

Tárgymutató 1994 30

TÖRVÉNYOLDAL
Megint a szavatosság 34

HASZNÁLTAUTÓTESZT
Peugeot 305 SR
Korosodó francia 35

INFORMÁCIÓ
Kényelmesen, sportosan, melegen 38

TECHNIKATÖRTÉNET
Buick Roadmaster 72
Ötvenhatos amerikás 40

KIRAKAT
Peugeot-robogók
Robogó oroszlánok 44

KIRAKAT
Honda CBR 600F
Légkalapács 46

MODELL
Klasszikusok és újdonságok 50

MOZAIK 51

REXLEXIO
A csupa szem 200-as 52

VISSZAPILLANTÓ
Ezt írta az AM 55

PIAC
Keres, kínál, használt autók, motorok árai, sporthírek 57

SPORT
1994-es Indycar-összefoglaló
Al' a bajnok 69

Hatnapos, 1994
Amerikai módi 72

Rali-vb-futam Nagy-Britanniában
Idegháború 74

Skoda-offenzíva 77

Keresztrejtvény 78

REFLEKTOR
Csillagháború a raliban 79



SIKERES SUZUKI

Jó évet zárt 1994-ben a Magyar Suzuki Rt., sikerült a termelés felfuttatása, a típusok bővítése, az 50 százalékos magyar beszállítói hányad elérése, a teljes dealerhálózat kialakítása, a hazai értékesítés növelése, valamint az export beindítása. Egyedül a forint folyamatos leértékelése és a jen ezzel párhuzamos felértékelődése nehezítette a cég fejlődését. Az igazgatótanács a jenben felvett hitelek gyors visszafizetése mellett döntött, aminek következtében csökkent a magyar tulajdonosi arány. A terv 16–18 ezer hazai és japán kocsi értékesítése volt, november végéig közel 17 ezer darabot sikerült eladni. A töretlen és tervszerű fejlődés tette lehetővé, hogy szeptembertől a gyár átálljon a kétműszakos termelésre. Jelenleg napi 100-120 kocsi készül, fokozatos felfutással éri el majd a gyár a maximális 200-as kapacitást. A szalagok mellett 550-en dolgoznak, újdonság, hogy 41 hölgy is részt vesz már a termelésben. A gyárban jelenleg 10 alaptípus készül, 8 fajta színben. Az egyre jobban belelendülő nyugat-európai export is jótékonyan hat a hazai kínálatra, hiszen várható, hogy hamarosan elkészül egy új, módosított kivitel, amit majd egy sportos, háromajtós változat követ. Az esztergomi gyár karácsonyi meglepetésként megkezdte az új 1,6 literes 16 szelepes Swift Sedan forgalmazását.

Váratlan fejlemény, hogy december közepén lemondott *Lepsényi István*, a Magyar Suzuki Rt. vezérigazgatóhelyettese. Mint ismeretes, ő korábban első számú vezető volt a társaságban, s az elmúlt év derekán szorult egy beosztással lejjebb.

FKBT

FŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI TÁRSASÁG

HANGOSREJTVÉNY

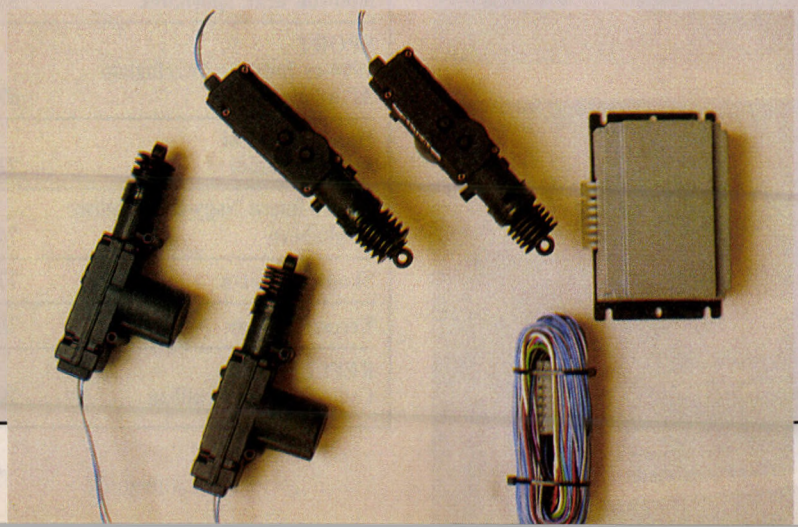
Az Autó-Motor 23. számából feladott rejtvények megfejtése:
1. Papa
2. 20 Ft, 1954
3. Paolo Cantarella

A Fővárosi Közlekedésbiztonsági Társaság ajándékutalványait nyerték:
– *Farkas Dezsőné*, 5231 Fegyvernek, Rezeda u. 1/C.
– *Király Dominika*, 7800 Siklós, Kálvin u. 4.
– *Gyulai Ferenc*, 1184 Budapest, Pálma u. 11/B.

A nyereményeket postán küldjük meg.

LEHET PÁR MÉTERREL KEVESEBB?

A közelmúltban fejeződött be Németországban a TÜV-vizsgálata annak a kétvezetékes központi zárrendszernek, amelyet az Autron Kft. gyárt saját szabadalma alapján. Az új konstrukció legnagyobb előnye a vezetékrendszer hosszának (típustól függően 25–40%-os) és az elektromos csatlakozások számának csökkenéséből adódó gyorsabb beszerelhetőség és a kisebb meghibásodási lehetőség. A rendszer lelke az új központi elektronika, amelynek jóvoltából a motor minden motort vezérel. A körkörös vezérlés lehetővé teszi például, hogy a riasztót az ajtógomb helyett valamelyik zár mechanikájára kössük, így az illetéktelen behatolást még inkább megnehezítsük. A gyártó (Autron Kft. 1037 Bp., Laborc u. 1. Tel.: 250-2974) tervei szerint az új rendszerű zárgarnitúra bevezető ára néhány hónapig azonos lesz a már ismert hagyományos egységcsomagéval, később azonban a központi elektronika magasabb költségigénye miatt mintegy 1500 forinttal emelkedik majd az ár.



BÚCSÚZIK A CONTREX

Az elmúlt hét évben a Mitsubishi magyarországi kizárólagos importőre a Contrex Kft. volt. Az eltelt idő alatt a cég megtízszerezte a Mitsubishik hazai eladását. A Contrex Kft.-ben 1992 óta többségi tulajdonnal rendelkező ausztriai importőr, a Denzel AG tavaly augusztus óta 100 százalékos tulajdonossá vált. Az új helyzet miatt a cég neve megváltozott, mostantól Denzel Auto Hungária Kft. a hazai importőr hivatalos neve.

HIBAIGAZÍTÁS

Lapunk 1. számában Családmodell című cikkünkbe hiba csúszott. A Mercedes kínai gyártásra szánt prototípusaiba szerelt 1,3 literes erőforrás nem dízel, hanem benzinmotor. A tévedésért elnézést kérünk.

VÁMVÁLTÁS

A Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnokság illetékesének közlése szerint várhatólag 1995. február 1-jétől, de az első negyedév során mindenképpen, bevezetik a magánforgalomban azt a gyakorlatot, hogy a behozott áru vámját a határon állapítják meg, és azt a járulékos költségekkel együtt (áfa, fogyasztási adó stb.) a helyszínen kell kifizetni. Amennyiben a kiszabott összeg nem áll rendelkezésre, az áru csak vámbiztosíték ellenében vihető tovább. Ebben az esetben a további eljárást a megyeszékhelyi vámhivatalok végzik. Az új szabály a személygépkocsik és a motorkerékpárok behozatalára is vonatkozik, azzal a kiegészítéssel, hogy ezek nagy értékére való tekintettel elsősorban a vámbiztosítékos megoldás jöhet szóba. A vámbiztosíték nagyságát egyedileg határozzák meg, ennek kifizetése lehetséges készpénzzel, Postabank-csekkel (jelenleg a VPOP-nek csak a Postabankkal van érvényes szerződése), vagy egy pénzintézet kezességvállalása révén.

A használt autók behozatalát érintő változás, hogy az Országgyűlés tavaly november 16-án elfogadott rendelete a kft.-k részére apportként behozott autókra is kiterjesztette a külkereskedelmi áruforgalomra vonatkozó szabályzókat, így hatévesnél idősebb személygépkocsikat ezentúl ilyen úton sem lehet importálni.

NYEREMÉNY-CITROËN

A Citroën Hungária Kft. azok között, akik szeptember 30. és október 10. között Citroënt vásároltak, egy AX Ten típusú nyereményautót sorsolt ki, az egyik viszonteladó, a Citroën Nagy újonnan megnyílt bemutatótermében. A nyertes *Boda László*, aki Szombathelyen él, és az autót épp 26. házassági évfordulójának napján vehette át.

EGYÜTT FEJLESZTENEK

A Rolls-Royce szerződést írt alá a BMW-vel arról, hogy a jövőben együttműködnek új motortípusok kifejlesztésében. A két cég a kutatási munkában kooperál majd, mégpedig úgy, hogy műszaki teamek dolgoznak egymás fejlesztési központjában, Münchenben, illetve Crew-ban. Ez nem jelenti azt, hogy a felek résztulajdont kapnának a másik vállalatában, pusztán a jövő évszázad elején várható környezetvédelmi és műszaki előírásoknak megfelelő motorok kifejlesztéséről van szó. Ezzel a bejelentéssel a Rolls-Royce cáfolni igyekszik a sajtóban korábban napvilágot látott olyan találgatásokat, melyek szerint autóikba idegen motorokat (pl. a Mercedes V12-esét) építene be, illetve változtatna a jelenlegi típusokon.



MINI 35

A legendás Mini Morris 1994-ben ünnepelte 35. születésnapját, amiről a gyár méltó keretek között emlékezett meg. A jelenlegi modellt homologizálta, így a versenypályákra is visszatérhetett a Mini, valamint „Mini 35" címmel egy hivatalos képeskönyvet is megjelentetett a sokak szívét megdobogtató kisautóról. Az emlékkönyv 116 oldalas, s információkon, klubok címein kívül egyedileg átalakított Minik is szerepelnek benne.

LOK, AMI ZÁR

Elég sok alapigazság megdőlt már az utóbbi esztendőkben, így szinte nem is szokatlan egy friss statisztikai adat: Európában nem Olaszország a vezető nagyhatalom a gépkocsilopásban, hanem Anglia. Az ottani szakemberek azonban nem tétlenkednek tolvajelhárítás ügyben. Egyik friss produktumuk az Autolok nevű berendezés, amely megjelenésekor a szigetországban elnyerte a „legjobb termék" címet. Az Autolok igen egyszerű elven működik. Egy acélcsőből és egy karból álló szerkezetről van szó. A cső kerül a behúzott kézifékre, a csuklós kar pedig reteszel, rögzíti a sebességváltót. Ez utóbbit harmadik vagy ötödik sebességfokozatban kérik hagyni a készülék kitalálói. Próbáltak már így elindulni? A kézifék behúzott állapota csak hab a tortán: végképp lehetetlenné teszi a kocsi meglovasítását. Az Autolok jóféle brit acélból készül, a zár cilinderes megoldású.

Az eredeti lopásgátlónak még egy fontos tulajdonsága van: a Magyar Biztosítók Szövetsége az Autolok eredeti változatát elfogadja A kategóriás passzív védelmi berendezésnek. Az Autolok hazai importőre, a Barta Trading Kft. partnereket keres az ügyes berendezés elterjesztéséhez. Autókereskedők, autósboltok jelentkezését várják a 06-20-342-849-es telefonon.



MEGÚJULÓ TÉRKÉPEK

A Cartographia Kft. az elmúlt néhány hónapban jelentős számú új térképpel lepte meg mind a belföldi, mind a külföldi turizmus szerelmeseit. Amint azt a Cartographia kiadványainál már megszoktuk, a térképek könnyen kezelhetők, jól áttekinthetők. Tartalmazzák a feldolgozott terület közlekedési útvonalait, természeti és kulturális nevezetességeit, a szálláshelyeket, valamint a postahivatalokat és egészségügyi intézményeket, vagyis mindent, amire az odavetődő idegennek szüksége lehet.

Íme egy kis ízelítő a közelmúltban megjelent térképekből a teljesség igénye nélkül: Európa, Izland, Isztambul, Ráckeve, Zalaegerszeg, Sopron, Balatonalmádi, Bratislava, Dublin, Szeged, Miskolc, Debrecen, Mezőkövesd, Budapest, Jászberény, Kiskunhalas, Románia, Lengyelország, Ausztrália, Mozambik, Kambodzsa.

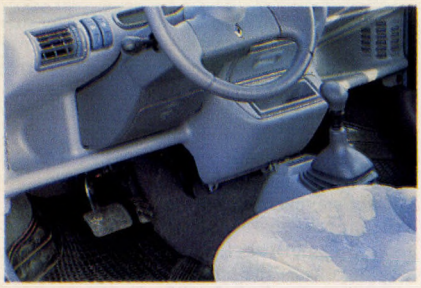


EGYSZERŰEN EASY

RENAULT TWINGO EASY

Az Autó-Motor 1994/22-es számában a Renault Twingo „félautomatikus" változatának működési elvéről már beszámoltunk. Az új rendszer előnyeiről most egy hosszabb próbaúton is alkalmunk volt meggyőződni.

Az Easyt a többi Twingo-modelltől két dolog különbözteti meg, a csomagtér ajtaján elhelyezett egészen apró Easy felirat, valamint hogy nem három, hanem csak két



Két pedál és más semmi



Kívülről csak egy apró Easy-felirat jelzi, hogy egy „könnyű" Twingóval van dolgunk
Fotó: BALOGH RÓBERT

pedál áll (hiányzik a kuplungpedál) a vezető rendelkezésére. A tengelykapcsoló kiemelését ugyanis nem a vezető, hanem egy központi számítógép vezérli, amely folyamatosan gyűjt adatokat a motor fordulatszámáról, az autó sebességéről, a gázpedál helyzetéről, valamint a választókar pozíciójáról, s ennek függvényében szabályozza az erőátviteli rendszert.

Az Easy indítása a választókar „üresbe"

Meglepően dinamikus a félautomata Twingo



tételével kezdődik, majd az indítókulcs elfordításával életre kel a motor. Elinduláskor a választókart 1-es fokozatba toljuk, majd rálépünk a gázpedálra. Ezután a váltásokkor csak lelépünk a gázpedálról és eggyel nagyobb fokozatba váltunk, a gázpedál újbóli megnyomásával már a magasabb sebességi fokozatban haladhatunk. A visszaváltás mechanizmusa természetesen ugyanez. A sebességfokozatok kiválasztásakor ki is hagyhatunk fokozatokat, például egy jobban kihúzatott 2. után akár az 5. sebességet is kapcsolhatjuk.

MŰSZAKI ADATOK

RENAULT TWINGO EASY

MOTOR. Négyhengeres, négyütemű, soros, folyadékhűtésű benzinmotor. Furat/löket 74/72 mm, összlökettérfogat 1239 cm³. Sűrítés 9,2. Legnagyobb teljesítmény 40 kW (55 LE) 5300/min.
ERŐÁTVITEL. Elektronikusan vezérelt, automatikus tengelykapcsoló, ötfokozatú, kézi kapcsolású váltómű. Áttételek: I. 3,727; II. 2,048; III. 1,321; IV. 0,967; V. 0,756. Hátramenet: 3,545. A tengelyhajtás áttétele 3,73.
MENETTELJESÍTMÉNYEK. Legnagyobb sebesség 150 km/h. Felgyorsulás 0–100 km/h 14 s. Fogyasztás (ECE) városi ciklus/90/120 km/h: 7,4/5,1/7,0 l/100 km (gyári adatok).

Az Easy menetteljesítményei teljesen azonosak a normál változattal, sőt méréseink szerint 0-ról 100 km/h-ra kedvezőbb a gyorsulása, kézi méréssel a „kuplungos" modell 14 másodpercével szemben 13,2 másodpercet regisztráltunk.

Sokakban felmerülhet a kérdés, az Easy tulajdonképpen mire is való, miért jó? Nos méreteinél fogva az Easy városi autó, így a sűrűbb forgalomban lényegesen kényelmesebb a többi Twingónál, de ezzel a megoldással nem veszett el a vezetés „igazi" öröme sem. Az autó továbbá semmilyen körülmények között nem fullad le, még olyan szélsőséges esetekben sem, ha például 5. fokozatban akarunk elindulni álló helyzetből, behúzott rögzítőfékkel. A kevésbé rutinos, gyakorlatlanabb vezetőknek ez mindennél többet jelent. S nem szabad elfeledkezni arról sem, hogy a megoldás a mozgássérültek számára is kedvező és biztonságos.

Az Easy 1 227 000 forint alapárával is igyekszik csábító maradni, hiszen csak közel nyolcvanezer forinttal drágább, mint a Pack modell, és ezért a különbségért egy olyan automatikus kuplungú autót kapunk, amely a gyári tesztek alapján egymillió váltás után is hibátlanul működik majd.

K. R.

AUTÓALKATRÉSZ ÁRUHÁZ

BÁRDI AUTÓ

1083 BP. ORCZY ÚT 39.
TEL.: 1343-572, 1143-393
2153-857, 2101-027
NYITVA: H.-P.:7-19-ig, SZ: 9-13-ig.
ORSZÁGOS HÁZHOZSZÁLLÍTÁS !
BUDAPESTEN MOTOROS FUTÁR !



LENGÉSCSILLAPÍTÓK

GOLF, JETTA I.(első).....2840Ft
KADETT, ASCONA(hátsó).....2390Ft
ESCORT, ORION(első).....4713Ft
MERCEDES W123(hátsó).....3840Ft
DATSUN CHERRY(hátsó).....2945Ft
MAZDA 626(első) gázos.....8920Ft
AJTÓEMELŐ TELESZKÓPOK:
A LEGTÖBB TÍPUSHOZ 1990Ft-tól

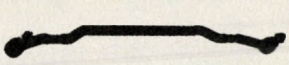
GMS SPIRÁL-RUGÓK

GOLF, JETTA I.(első).....3818Ft
RENAULT 9, 11(első).....3907Ft
ESCORT(hátsó).....2990Ft
ERŐSÍTETT:
MERCEDES W123.....5734Ft
PASSAT(hátsó).....3790Ft



TORONY-CSAPÁGYAK

VOLKSWAGEN, AUDI.....1129Ft
REGATTA.....1446Ft
RENAULT 9, 11.....2823Ft
KOMPLETT TORONY SZILENT:
KADETT.....7800Ft



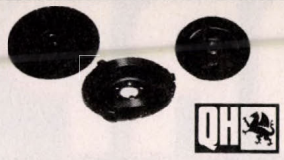
FRAP

GÖMBFEJEK,LENGŐKAROK

MAZDA 323 támasztógömbfej 2587Ft
CITROËN BX alsó gömbfej.....2336Ft
GOLF, JETTA I. szélső gömbfej 1350Ft
KOMPLETT LENGŐKAR:
ESCORT, ORION 8173Ft
BMW 316 .....7500Ft
KORMÁNYGUMI-HARMONIKA:
GOLF, JETTA I. 312Ft



RENAULT 9, 11stab. gumi 959Ft
GOLF, JETTA II. szilentblokk ...1240Ft



KUPLUNGOK:

GOLF, JETTA I. tárcsa 3992Ft
REGATTA tárcsa 4568Ft
PEUGEOT 305 tárcsa 4460Ft
ESCORT kuplungszett 13786Ft
KADETT kuplungszett 12952Ft



FÉLTENGELYCSUKLÓK, GUMIHARANGSZETTEK:

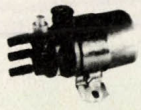
REGATTA félt. csukló készlet 8726Ft
HONDA CIVIC csukló készlet ...14803Ft
KADETT félt. csukló készlet 11847Ft
PASSAT félt. csukló készlet 8656Ft
VW félt. gumikészlet (külső) 792Ft
FIAT félt. gumikészlet (külső) 784Ft
MAZDA 626 félt. gumikészlet 1452Ft



KERÉKAGYCSAPÁGYAK

SZIMMERINGGEL, TARTOZÉKOKKAL

VW kerékcsapágy (hátsó) 2064Ft
FIAT kerékcsapágy (első) 3012Ft
MAZDA 323 kerékcsapágy e. 2806Ft
FORD kerékcsapágy e. 3800Ft



BENZIN-PUMPÁK

DATSUN CHERRY 3157Ft
GOLF, JETTA I. 3080Ft
MAZDA 323 .....3334Ft
BMW 316 .....3157Ft



SZÍJAK, GYERTYÁK

VW DIESEL vezérműszíj 783Ft
KADETT BENZINES vez.szíj 690Ft
NISSAN SUNNY vez. szíj 920Ft
ÉKSZÍJAK 530Ft-tól
GYÚJTÓGYERTYÁK 188Ft
ICAT IZZÍTÓGYERTYÁK 714Ft



KIPUFOGÓK:

GOLF, JETTA I. hátsó dob 4900Ft
ESCORT, ORION hátsó dob 3436Ft
SIERRA középső rendszer 7364Ft
REGATTA hátsó dob 5108Ft
RENAULT 9, 11 hátsó dob 5738Ft
FIAT beakasztó gumi 144Ft
ÁLTALÁNOS bilincs 96Ft



FÉKBETÉTEK-POFÁK, FÉKTÁRCSÁK-DOBOK

ESCORT, ORION betét (első) 2203Ft
HONDA ACCORD betét (hátsó)....2110Ft
KADETT,ASCONA betét e. 1797Ft
GOLF, JETTA I. tárcsa e. 1646Ft
FIAT tárcsa (első) 1314Ft
CITROËN BX tárcsa e. 2547Ft



FÉKHIDRAULIKÁK

FÉKMUNKAHENGEREK 540-1320Ft

VÍZPUMPÁK, TERMOSZTÁTOK:

VW DIESEL termosztát 552Ft
OPEL BENZINES termosztát 552Ft
MERCEDES W123 termosztát ...1483Ft
KADETT DIESEL vízpumpa 3907Ft
BMW 316 vízpumpa 8113Ft
GOLF, JETTA I. vízpumpa 3719Ft
HŐGOMBÁK 590Ft-tól



FIAMM AKKUMULÁTOROK

1. sz. bolt-szerviz
MINTABOLT+BÁRDI-PROFI GYORSSZERVIZ
1089 BP. REZSŐ TÉR 1.
TEL.: 1340-278, 2101-026
Nyitva: H-P: 8-17-ig, Szo. zárva.

2. sz. bolt:
BÁRDI AUTÓ SZOMBATHELY
9700 Sport tér 4.
Tel.: (94) 329-401

3. sz. bolt:
BÁRDI AUTÓ SZÉKESFEHÉRVÁR
8000 Pozsonyi út 1.
Tel.:(22) 302-478

A BÁRDI CSAPAT

•**BAJA:**AUTÓ PANKOVICS, Kálvária u. 1.T:(79)324-757•**BÉKÉSCSABA:**AUTÓ-BRILL, Bartók B. u. 46.T:(66)324-788 **BUDAPEST:**GYURSI XIII. Fáy u. 62/a. T:120-9965•SASKÓ XIV.Nagy Lajos király u. 179.T:252-1734•IXORN KFT. XV. Aporháza u. 1.T:(60) 339-750. •KOZIK ÉS T., XXI. Rákóczi F. u. 194. T: 277-8222•**DEBRECEN:**ER-SZI KER. KFT. Erzsébet u. 21.T:(52)411-144 •**ÉRD:**VARGA Botond u. 1. (Riminyáki sarok)T:(23)365-777•**GYŐR:**MINALKÓ, Damjanich u. 7.T:(96)322-266 •**KOMÁROM:**AUTÓ-ÁSZ, Vásár tér, pavilon sor.T:(60)374-818•**MISKOLC:** LI&RA BT. Alföldi u. 1.T:(46)380-203 •**NYÍREGYHÁZA:**GYEKIS ÉS T. KFT. Ősszőlő u. 6.T:(42)318-350.•**PÉCS:** AUTÓ-PRINZ Siklósi u. 33.T:(72)313-996•**SALGÓTARJÁN:**SEDAN BT. Zagyvapálfalvi felüljáró,P6-os pavilon T:(32)317-984•**SIÓFOK:**TRAGACS KFT.Kossuth u. 3.T:(84)317-568 •**SZEGED:**KISS BÉLA Szt. István tér 11. T:(62)315-034•**TATABÁNYA:**AUTÓ-ÁSZ Március 15. u. 7.T:(34)331-360 •**VESZPRÉM:**RING AUTÓ Ady Endre u. 5. T:(88)329-644, 60-391-329 •**ZALAEGERSZEG:**MR BT. Petőfi u. 33.T: (92)311-935

ÉS TÖBB MINT 3400 VISZONTELADÓ

ÁRPÉLDÁINK ÁFA NÉLKÜL ÉRTENDŐEK ! KÉRJE PONTOS ÁRTÁJÉKOZTATÓNKAT !

AKI SZÁMOL, BÁRDINÁL VÁSÁROL!

BÁRDI PROFI GYORSSZERVIZEK: •**ÁBRAHÁMHEGY:**Kápolmavölgyi u. 2.T: (87)331-576•**BAJA:**Kálvária u. 1.T:(79)324-757•**BÉKÉSCSABA:**Bartók Béla u. 46-50.T:(66)324-788•**BUDAPEST:VIII.** Rezső tér 1.T:210-1026•**XI.** Ugron G. u. 10.T:165-1692•**XIV.** Nagy Lajos kir. u. 179.T: 252-1734•**XV.** Aporháza u. 1. T: (06-20)340-731•**XVII.** Zrínyi u. 5/b.T:257-9356• Hártya u.T:(06-30)424-417•**XIX.**Báthory u. 24.T:282-0034•**XX.** Béke u. 31. T:(06-20)344148•Boronau.32. •**DUNAHARASZTI:** Fő út 57. T: (06-24) 370-372•**EGER:** Maklári u. 82. T: (06-36) 316-194 •**ÉRD:**Botond u. 1. T:(23)365-777•**FÓT:** Nyírfa u. 7. T: (06-20) 344-317 •**SZÉKESFEHÉRVÁR:** Álmos Vezér u. 67. T:(22)325-534 • Budai út 336. •**SZOMBATHELY:**Hunyadi út 35. •**TATABÁNYA:**Dankóu.3. T:(34)338-153•**VESZPRÉM:**Budapesti u. 72.T:(88)425-684

TÖRPETÁN

FIAT PUNTO, OPEL CORSA, RENAULT TWINGO, VOLKSWAGEN POLO



Kevés autó érkezését előzte meg olyan felfokozott várakozás, mint a Volkswagen Polóét. Az 1975-ben bemutatott modellből eddig világszerte csaknem 4 millió darabot adtak el, ennek ellenére már elérkezett az idő, hogy a wolfsburgi gyár előlépjen az újjászületett modellel. Összehasonlító tesztünkben a Polót a kategória három legkedveltebb típusával, az év autójává választott FIAT Puntóval, a Renault Twingóval és az Opel Corsával mértük össze.

A teszt előkészítéséhez elsődleges szempontként a karosszéria azonosságára törekedtünk, így valamennyi modell háromajtós kivitel. A Polo 1,6 literes, 75 lóerős motorjához is igyekeztünk megfelelő erőforrásokkal felszerelt modelleket párosítani, ez azonban márkától függően nem sikerült tökéletesen. A FIAT-nak van ugyan 75 lóerős motorja, ez a modell azonban csak ötajtós kivitelben létezik, háromajtósban a GT-t leszámítva csak 1,1 literes motor kapható. A Renault Twingójánál nincs választási lehetőség, a háromajtós karosszéria mellé a gyár 1,2 literes, 55 lóerős motort rendelt. Az Opel 1,4 literes Si jelzésű motorjának a teljesítménye közelíti meg leginkább a választott Polóét, ugyanis 82 lóerőt tud.

KAROSSZÉRIA

A karosszéria minősítésekor figyelembe vettük a belső tér nagyságát, a csomagteret, a variálhatóságot, az átláthatóságot, a kidolgozás minőségét, valamint a tervezést is. A Twingo a hátsó üléssor állíthatóságával kiemelkedik a sorból, hiszen így lehetőség van arra, hogy kevés poggyász esetén az üléseket hátratolva kényelmesen elférjen négy felnőtt, míg a csomagok számának emelkedésével az üléssor előbbre állítható; igaz, ilyenkor a csomagtér térfogatának növelése a kényelem rovására megy. Szintén egyedül a Twingónál hajtható le osztottan a hátsó üléssor. A másik három modell mind a belső tér, mind a csomagtér nagyságát tekintve azonos szinten áll, valamennyi autóban lehajtható a hátsó üléssor, de csak egyben. A kidolgozás minősége a Polóban a legjobb, de a Puntónak és a Corsának sincs szégyenkeznivalója. A Twingo a sok műanyag elemmel, valamint a borítatlan ajtóbelsőkkel elmarad vetélytársaitól. Valamennyi modell meglehetősen sajátos tervezésű, a Punto egyedi színkombinációjával viszi el a pálmát.

FIAT Punto	★★★★
Opel Corsa	★★★★
Renault Twingo	★★★★
Volkswagen Polo	★★★★


P-2037 4
DTS-031
POL-094

FIAT PUNTO, OPEL CORSA, RENAULT TWINGO, VOLKSWAGEN POLO



Egyedi színkombinációjával emelkedik ki a sorból az év autójának választott Punto

ERGONÓMIA/KOMFORT

A főbb szempontok: a kezelőszervek elhelyezése, a műszerek áttekinthetősége, a kényelmi berendezések, utazási komfort. A Twingo alaposan lemaradt, hiszen a középen a szélvédő alá helyezett műszerfal a sebesség- és az üzemanyagszint-jelző digitális mutatóit leszámítva egyéb információt nem ad. A Polóban nagyon hiányzott a benzintank üresedő állapotára figyelmeztető jelzőfény, hiszen ennek hiányában csak a mutatóra támaszkodhatunk: tapasztalataink szerint, ha a piros zónába ér, akkor még közel öt liter üzemanyag van a tankban. A Polónál nem tetszett a világítóberendezés kapcsolójának elhelyezése. Annak ellenére, hogy a kormánykerék függőlegesen állítható, holt térben található. Hasonlóan rossz a Corsánál a ködlámpa, illetve a ködzáró fény kapcsolójának elhelyezése, és talán jobb lett volna, ha ezek visszajelzőit nem a kapcsolókon, hanem a műszerfalon helyezik el. A Punto egyszerű megoldásai ellenére nagyszerű, a műszerfal jól áttekinthető, a kezelőszervek kézre esnek.

FIAT Punto	★★★★★
Opel Corsa	★★★★★
Renault Twingo	★★★★
Volkswagen Polo	★★★★★

BIZTONSÁG

Valamennyi modellt ellátták a ma már nélkülözhetetlen oldalütközés elleni merevítőkkel, a Twingo a légzsák hiányával marad le, de ez a másik három autóban sem szériatartozék, hanem külön rendelhető, akárcsak a blokkolásgátló berendezés. A Polo, a Punto és Corsa kategóriájához mérten tökéletesen biztonságos.

FIAT Punto	★★★★★
Opel Corsa	★★★★★
Renault Twingo	★★★★
Volkswagen Polo	★★★★★

MENETTULAJDONSÁGOK

A motor teljesítményénél fogva az Opel, valamint a Volkswagen rugózása, futóműve és kanyarstabilitása a legjobb, még teljes terhelésnél is igen kedvező. A Punto hangolása kisebb motorja miatt kevésbé sportos, de szintén hibátlan. A Twingo kanyarstabilitása, annak ellenére, hogy a kereket szinte a karosszéria négy „sarkára" helyezték, nagyobb sebességnél kicsit bizonytalan. A fékek mind a négy autónál tökéletesen működtek.

FIAT Punto	★★★★★
Opel Corsa	★★★★★
Renault Twingo	★★★★
Volkswagen Polo	★★★★★



Hagyományosan opeles a Corsa, egyedi keréktár csa és bohókás felirat színesíti a Joy-változatot

MENETTELJESÍTMÉNYEK

Valamennyi modell szinte a maximális „csillagot" érdemli, hiszen a még teljes terhelés mellett sem jelent gondot a megengedett sebességhatáron belül dinamikusan autózni. Gyorsulása és végsebessége a Corsának és a Polónak a legnagyobb, de meglepetésre nagyon fürge a kis Twingo is. A nagyobb lökettérfogat miatt szintén a Corsa és a Polo rugalmassága a legjobb, a Punto kisebb teljesítményrugalmatlanságát a hatfokozatú sebességváltó jól elosztott fokozataival hidalja át.

FIAT Punto	★★★★
Opel Corsa	★★★★
Renault Twingo	★★★★
Volkswagen Polo	★★★★



Formabontó, egyedi a karosszériája a Renault mininek, a Twingónak

FOGYASZTÁS

A jobb és gyorsabb menetteljesítmények természetesen nagyobb fogyasztást eredményeznek a két erősebb autónál, de hát aki sportosan akar autózni, annak mélyebben kell nyúlnia a pénztárcájába. A Punto fogyasztása a legkedvezőbb, amihez az 1,1 literes legkisebb hengerűrtartalmú motor mellett a hatfokozatú sebességváltó is pozitívan járul hozzá.

FIAT Punto	★★★★
Opel Corsa	★★★
Renault Twingo	★★★★
Volkswagen Polo	★★★



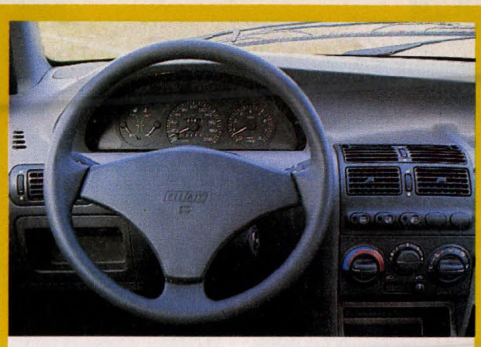
A Polo új színfolt a kisautó-palettán, golfszerűségével mégis ismerős



yszerű, de elegáns a FIAT belső tere, kezelőszervek jól kézre esnek



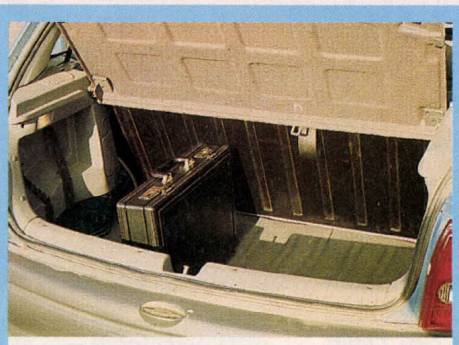
A csomagtér a kategóriához mérten tágas, belmagassága is meglehetősen magas



A három kerek visszajelző mellett kontroll-lámpák is kerültek a műszerfalra



idám színek és a színezett kapcsolók még asabbá varázsolják a Corsát



A Corsa keskenyebb csomagtere a mélyebb kiképzés miatt mégis tágas



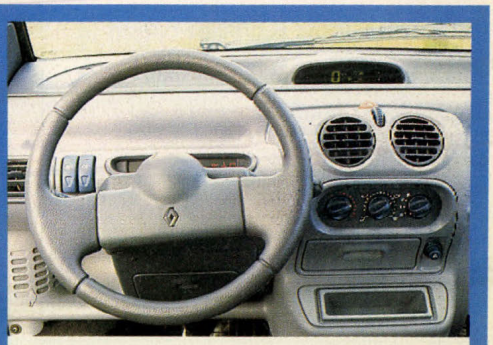
A Corsában két nagyobb és két kisebb kerek visszajelzőt helyeztek el



Twingo meglehetősen puritán belső teljesen egyedi



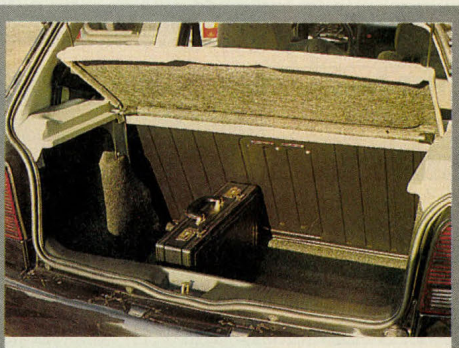
Az állítható hátsó üléssorral tág határok között változtatható a csomagtér nagysága



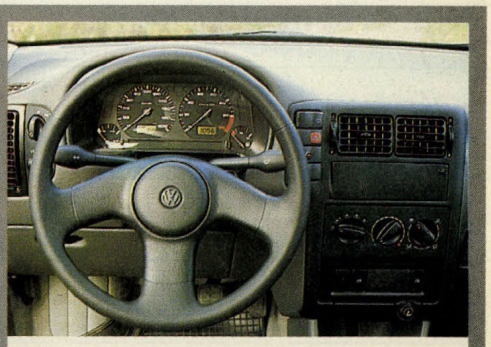
Messze elmarad a többi modelltől a Twingo felszereltsége, a műszerfal szegényes



zafogottan elegáns a Polo belső tere, lyben apróbb zsebek segítik a pakolást



A Polo csomagterében külön tartókat képeztek ki a kötelező felszereléseknek



Az analóg műszerek mellett digitális az óra, valamint a kilométerállás visszajelzője



FIAT PUNTO, OPEL CORSA, RENAULT TWINGO, VOLKSWAGEN POLO

Műszaki adatok:	FIAT Punto 6 Speed	Opel Corsa 1.4i Joy	Renault Twingo Pack	Volkswagen Pol 75 Servo
Összlökettérfogat (cm³):	1108	1389	1239	1598
Sűrítés:	9,6	9,8	9,2	10
Max. teljesítmény (LE/min):	55/5500	82/5800	55/5300	75/5200
Max. forgatónyomaték (Nm/min):	85/3500	114/3400	90/2800	128/2800
Teljes hossz (mm):	3760	3730	3435	3715
Szélesség (mm):	1625	1610	1630	1656
Magasság (mm):	1450	1435	1425	1420
Tengelytáv (mm):	2450	2445	2345	2400
Csomagtér (l):	275–1080	260–1050	170–1095	280–1007
Saját tömeg (kg):	840	865	790	890
Tank (l):	47	46	40	46
Gyorsulás, 0–100 km/h (s):	16	12,5	14	12,6
Végsebesség (km/h):	150	173	150	172
Fogyasztás 90/120/város (l/100 km):	5/6,9/7	5,4/7,2/9,1	5,1/7/7,4	5,3/7,2/8,6

Ártáblázat	FIAT Punto 6 Speed	Opel Corsa 1.4i Joy	Renault Twingo Pack	Volkswagen Pol 75 Servo
Alapár:	1 200 600	1 413 000	1 187 300	1 393 000
Szervokormány:	60 000	65 200	–	széria
Blokkolásgátló berendezés:	152 900	166 900	157 300	111 889
Légzsák a vezető oldalán:	73 700	77 000	–	55 898
Légzsák a vezető és az utas oldalán:	107 000	141 000	–	111 889
Légkondicionáló berendezés:	191 100	203 200	171 700	–
Metálfényezés:	27 300	45 200	33 900	48 946

Négy autó, négy arculat. Renault Twingo, FIAT Punto, Opel Corsa, Volkswagen Polo azonos kategóriájú kisautók, mégis mennyire násak

Fotó: BALOGH RÓBERT

ÁR/ÉRTÉK

Alapárakat tekintve az Opel Corsa a legdrágább 1 413 000 forintos vételárával, míg a Twingo a legolcsóbb 1 187 000 forintos árával, igaz, mindkét modellnél ezért számos extra tartozék jár. A Punto hatsebességes változata 1,2 millió, míg a Polo 75 szervós kivitele 1 393 000 forint. A konkurens márkák árát is alapul véve valamennyi modell ára megfelelő. Az értéktartás leginkább a Corsánál állapítható meg reálisan, a többi modell meglehetősen friss még a piacon, értéktartásukat csak becsülni lehet, de a jelenlegi piaci viszonyokat alapul véve valószínűleg a Polo őrzi majd leginkább árát. Ha figyelembe vesszük az üzemeltetés költségeit is, akkor a Punto újabb „jó pontokat" szerez, hiszen a motor hengerűrtartalma miatt lényegesen kedvezőbb a legnagyobb terhet jelentő kötelező felelősségbiztosítása.

FIAT Punto	★★★★
Opel Corsa	★★★★
Renault Twingo	★★★★
Volkswagen Polo	★★★★

ÖSSZEGZÉS

Ha végső győztest hirdetnénk, akkor orrhossznyi előnnyel a Punto nyerné a versenyt, de igazából valamennyi modellnek megvan a maga saját előnye, hátrányával együtt. Valamennyi márkánál a kiskategória lehetőségeit igyekeztek maradéktalanul kihasználni, az igazi győztes kiléte majd az eladási statisztikák elemzése után állapítható meg, amikor kiderül, a vásárlók melyik gyártó „valamit valamiért" stratégiájával egyeztek ki a leginkább.

FIAT Punto	★★★★½
Opel Corsa	★★★★
Renault Twingo	★★★★
Volkswagen Polo	★★★★

KÖKÉNY ROLAND



Láng
AUTÓALKATRÉSZEK

Szűrők ▲ ékszíjak ▲ vezérműszíjak ▲ fékbetétek ▲ fékpofák ▲ féktárcsák ▲ fékdobok ▲ fékhidraulika- és javítókészletek ▲ kerékcsapágy készletek ▲ csapágyak ▲ féltengelycsuklók ▲ féltengelyek ▲ gumiharangok ▲ gömbfejek ▲ lengőkarok ▲ lengéscsillapítók ▲ kuplungok ▲ kardánkeresztek ▲ gyújtáselektromos alkatrészek ▲ gyertyák ▲ porlasztócsúcsok ▲ gyújtókábelek ▲ kipufogók ▲ izzók ▲ tömítések ▲ karosszériaelemek ▲

Területi nagykereskedők:

Budapest	**Breco Autósbolt** 1211 Bp. II., Rákóczi F. út 133. 276-0978, 276-6835	**Kecskemét**	**Vrabély Imre** 6000 Kecskemét, Madár u. 8. 06-76-494-227
Budapest	**Miskey Autósbolt** 1039 Bp., Mátyás király u. 2. 250-0826	**Nagykanizsa**	**Sztráda Autósbolt** 8800 Nagykanizsa, Teleki u. 1. 06-93-311-599
Budapest	**Autó-Mobilux Alkatrész Nagyáruház** 1188 Bp. Nagykőrösi út 25. 06-60-339-882	**Pécs**	**Király Autós Ker. Bt.** 7630 Pécs, Zsolnay V. u. 54. 06-72-324-986
Békéscsaba	**P+A Bt.** 5600 Békéscsaba, Bartók B. u. 66/1. 06-66-328-984	**Székesfehérvár**	**A.G.A. CAR Ker. Kft.** 8000 Székesfehérvár Móri út 154. 06-22-340-314
Csorna	**Molnár Tibor** 9300 Csorna, Erzsébet királyné útja 42. Csorna 472	**Szigetvár**	**Szervó Profit Kft.** 7900 Szigetvár, József A. u. 83/2. 06-73-311-555
Debrecen	**Nagy és Társai Kft.** 4025 Debrecen, Széchenyi u. 22. 06-52-346-539	**Szolnok**	**Szathmáry Car Kft.** 5000 Szolnok, Móricz Zs. u. 16 06-56-422-446
Göd	**Dalnoki György** 2131 Göd, Jávorka u. 1. 06-27-345-238	**Tata**	**Auto 5 Bt.** 2890 Tata, Somogyi B. út 24. 06-34-382-014
Győr	**Kicsi Kocsi Bt.** 9021 Győr, Jókai u. 13-17. 06-96-318-296	**Vác**	**Lavina Szerviz** 2600 Vác, Szilassy u. 1/B 06-27-317-096

LÁNG KERESKEDELMI KFT.
1138 BP., VÁCI ÚT 156.
TEL.: 120-14-60, 120-14-69, FAX: 269-87-44

T.MARK STÚDIÓ

rallye RTT-1

ROTATION

elviszi szárazon



AGRO GUMI kft.

8618 Kereki, Petőfi S. u.
Tel.: (84) 365-017, (84) 365-173
1032 Budapest, Bécsi út 170.
Tel.: 250-1439
Rádiótelefon: (06-60) 329-557

UNIROYAL

AZ ESŐGUMI

autó motor PIAC

Az Autó-Motor kereskedelmi és információs rovata

ÚJ AUTÓK ÁRAI

a vezérképviseleteknél (az egyes márkakereskedők árai ettől eltérők lehetnek)

ALEKO

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

Aleko kat.	**650**
Aleko D	**900**

ARO

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

ARO 243 D 4x4 zárt	931

AUDI

Porsche Hungária Kft.,
Budapest XIII., Fáy u. 27.
Tel.: 267-1990

80 Limited 1.6 kat.	2265
80 1.6 kat.	2966
80 2.0 kat.	3868
80 2.0 kat. aut.	4095
80 2.0 quattro kat.	4486
80 16V 2.0 kat.	4258
80 16V 2.0 quattro kat.	4929
80 V6 2.6 kat.	4425
80 S2 2.2 kat.	8820
80 1.9 TD kat.	3313
80 1.9 TDI kat.	3666
80 1.9 TDI kat. aut.	3883
80 Avant 1.6 kat.	3266
80 Avant 2.0 kat.	4208
80 Avant 2.0 kat. aut.	4435
80 Avant S2 2.2 kat.	9166
80 Avant 1.9 TDI kat.	3986
80 Avant 1.9 TDI kat. aut.	4208
A6 20V 1.8 kat.	4122
A6 20V 1.8 kat. aut.	4875
A6 20V 1.8 quattro kat.	4427
A6 2.0 kat.	4254
A6 2.0 kat. aut.	4560
A6 16V 2.0 kat.	4897
A6 16V 2.0 quattro kat.	5650
A6 V6 2.6 kat.	5630
A6 V6 2.6 quattro kat.	6471
A6 V6 2.6 kat. aut.	5972
A6 V6 2.6 quattro kat. aut.	6812
A6 V6 2.8 kat.	6461
A6 V6 2.8 quattro kat.	7302
A6 V6 2.8 kat aut.	6802
A6 V6 2.8 quattro kat. aut.	7643
A6 S6 2.2 quattro kat.	9046
A6 S6 2.2 quattro kat. aut.	9361
A6 S6 4.2 quattro kat.	10612
A6 S6 4.2 quattro kat. aut.	10927
A6 1.9 TDI kat.	3799
A6 1.9 TDI kat. aut.	4086
A6 2.5 TDI kat.	4969
A6 2.5 TDI kat. aut.	5251

BENTLEY

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

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

BMW

Wallis Motor Kft.,
Budapest XIII., Váci út 45.
Tel.: 129-5293, 140-9340.

316i Compact	2790
318i Compact	3759
316i	2990
318i	3879
318is	4084
318 tds	3490
320i	4475
325 td	4378
325 tds	4616
328i	5910
M 3/4	8848
316i Coupé	3313
318is Coupé	4424
320i Coupé	4806
328i Coupé	6094
M 3 Coupé	8848
318i Cabrio	5035
320i Cabrio	5598
325i Cabrio	6963
M 3 Cabrio	9595
518i	4261
520i	4759
525i	6326
525ix	7195
530i	7675
540i	8554
M5	13141
525td	4638
525tds	4982
518i Touring	4634
520i Touring	5132
525i Touring	6829
525ix Touring	7698
530i Touring	8177
540i Touring	9057
M5 Touring	13875
525td Touring	5010
525tds Touring	5356
730i	9552
730i A	9990
730i L	11680
730i AL	10605
740i	10048
740i A	11448
740iAL	12435
750i A	15303
750i AL	17359
840 Ci Coupé	12607
840 CiA Coupé	13341

UGYE TUDJA?

HA EGY HIDEG REGGELEN NEM INDUL DÍZELAUTÓJA, akkor **BAMAGA!**
Porlasztócsúcsok, izzítógyertyák, behúzómágnesek, bendixek, feszültségszabályzók
és még sok más cikk raktárról.

EGYÉNI VEVŐKET IS KISZOLGÁLUNK, TAXISOKNAK 10% ÁRENGEDMÉNYT ADUNK ÁRLISTA SZERINTI ÁRAINKBÓL.

A BAMAGA KFT., **A MONARK DIESEL HAMBURGI CÉG MAGYARORSZÁGI VEZÉRKÉPVISELETE VÁRJA KIS- ÉS NAGYKERESKEDELMI PARTNEREINEK JELENTKEZÉSÉT ORSZÁGOS ÉRTÉKESÍTÉSI HÁLÓZATÁNAK KISZÉLESÍTÉSÉHEZ.**
Viszonteladóknak jelentős árengedmények!

BAMAGA

Cím: 1161 Budapest, Batthyány utca 81.
Telefon/fax: 271-5783 vagy (06-60) 319-534

Ugyanitt még: nyugati teherautó-alkatrészek, ékszíjak, tömítések, dugattyúgyűrűk. ÁEÉF által minősített autós szervizekben ideális „mindenevő" égőfejek.

CSAK MINŐSÉGI TERMÉKEKET ÉRTÉKESÍTÜNK GARANCIÁVAL, KEDVEZŐ ÁRAKON.

850 CiA Coupé	15918
850CSi Coupé	19081

CITROËN

Citroën Hungaria Kft.,
Budapest I., Logodi u. 34/A.
Tel.: 212-0021, 212-0022, 212-0023

AX First 1.2 5 a.	1070
AX Caban 1.2 3 a.	1150
AX Caban 1.2 5 a.	1222
AX 14 TRS 5 a.	1450
AX First 1.4 D 5 a.	1299
AX TRD 1.4 5 a.	1440
ZX Reflex 1.4 3 a.	1500
ZX Reflex 1.4 5 a.	1527
ZX Avantage 1.4 5 a.	1719
ZX Volcane 2.0 5 a.	2800
ZX 16V 2.0 3 a.	3060
ZX Reflex 1.9 D 5 a.	1746
ZX Avantage 1.9 D 5 a.	1950
ZX Aura 1.9 TD 5 a.	2190
ZX Reflex Break 1.4 5 a.	1626
ZX Aura Break 1.9 TD 5 a.	2336
Xantia X 1.6 5 a.	2050
Xantia SX 1.8 5 a.	2600
Xantia SX 2.0 5 a.	2827
Xantia SX 2.0 5 a. aut.	2990
Xantia VSX 2.0 5 a.	3536
Xantia VSX 16V 2.0 5 a.	4200
Xantia X 1.9 D 5 a.	2467
Xantia SX 1.9 D 5 a.	2600
Xantia SX 1.9 TD 5 a.	2838
Xantia VSX 1.9 TD 5 a.	3100
XM 16V SX 2.0 5 a.	3558
XM TCT VSX 2.0 5 a.	4000
XM V6 Exclusive 3.0 5 a.	5228
XM V6 Exclusive 3.0 5 a. aut.	5446
XM V6 24 S Exclusive 3.0 5 a.	7200
XM VSX 2.5 TD 5 a.	4355
Evasion SX 2.0 5 a.	3800
Evasion VSX TCT 2.0 5 a.	4400

CHRYSLER

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

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

FIAT

FIAT Magyarország Kft.,
Budapest VII.,
Rumbach S u. 19-21.
Tel.:268-0969, 268-0970, 268-0971

Cinquecento 900 kat.	846
Panda 1.1 L 4x4 kat.	1354
1.0 ie kat. 3 a.	955
1.0 ie kat. 5 a.	982
1.7 D 5 a.	1119
Punto 55 S 1.1 3 a.	1030
Punto 55 S 1.1 5 a.	1086
Punto 1.1 6 speed 3 a.	1201
Punto 60 SX 1.3 5 a.	1223
Punto 75 ELX 1.3 5 a.	1360
Punto GT 1.4 turbó 3 a.	1799
Punto SX 1.7 TD kat. 5 a.	1591
Tipo 1.4 ie S kat. 5 a.	1364
Tipo 1.6 ie SX kat. 5 a.	1535
Tipo 1.7 D S 5 a.	1558
Tipo 1.9 TD SX kat. 5 a.	1887
Tempra 1.4.ie L kat.	1530
Tempra 1.6 ie S kat.	1662
Tempra 1.9 D S	1792
Tempra 1.9 TD S kat.	2082
Tempra SW 1.4 ie L kat.	1552
Tempra SW 1.6 ie S kat.	1803
Tempra SW 1.9 D S	1965
Tempra SW 1.9 TD S kat.	2324
Croma 2.0 ie kat.	2395
Croma 2.0 ie 16v kat.	3136
Croma 2.0 TDI	2656
Croma 2.5 TD kat.	3141

FORD

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

Fiesta Alba 1.1 3 a.	1202
Fiesta Alba 1.1 5 a.	1237
Fiesta Club 1.1 3 a.	1096
Fiesta C 1.8 D 3 a.	1391
Fiesta CLX 1.1 5 a.	1346
Fiesta CLX 1.3 5 a.	1401
Fiesta CLX 1.8 D 5 a.	1625
Escort Alba 1.3 4 a.	1535
Escort Alba 1.3 5 a.	1462
Escort Alba 1.3 kombi	1611
Escort Alba Plusz 1.6i 4 a.	1903
Escort Alba Plusz 1.6i 5 a.	1813
Escort Alba Plusz 1.6i kombi	1999
Escort CLX 1.4 4 a.	1694
Escort CLX 1.4 5 a.	1613
Escort CLX 1.4 kombi	1779
Escort CLX 1.6i 4 a.	1813
Escort CLX 1.6i 5 a.	1726
Escort CLX 1.6i kombi	1903
Escort Club 1.3 4 a.	1348
Escort Club 1.3 5 a.	1284
Escort Club 1.3 kombi	1415
Escort Club 1.4 4 a.	1456
Escort Club 1.4 5 a.	1387
Escort Club 1.4 kombi	1529
Escort Club 1.8 D 4 a.	1674
Escort Club 1.8 D 5 a.	1594
Escort Club 1.8 D kombi	1758
Mondeo Alba 1.6i Zeta 4 a.	2084
Mondeo Alba 1.6i Zeta 5 a.	2136
Mondeo Alba 1.6i Zeta kombi	2230
Mondeo Alba 1.8i Zeta 4 a.	2537
Mondeo Alba 1.8i Zeta 5 a.	2601
Mondeo Alba 1.8i Zeta kombi	2715
Mondeo GLX 1.6i Zeta 4 a.	2727
Mondeo GLX 1.6i Zeta 5 a.	2795
Mondeo GLX 1.8i Zeta 4 a.	3218
Mondeo GLX 1.8i Zeta 5 a.	3298
Mondeo GLX 1.8i Zeta kombi	3443
Mondeo GLX 2.0i Zeta 4 a.	3443
Mondeo GLX 2.0i Zeta 5 a.	3529
Mondeo GLX 2.0i Zeta kombi	3684
Mondeo Club 1.6i Zeta 4 a.	1974
Mondeo Club 1.6i Zeta 5 a.	2024
Mondeo Club 1.6i Zeta kombi	2113
Mondeo Club 1.8i Zeta 4 a.	2410
Mondeo Club 1.8i Zeta 5 a.	2470
Mondeo Club 1.8i Zeta kombi	2577
Mondeo Club 1.8 TD 4 a.	2555
Mondeo Club 1.8 TD 5 a.	2619
Mondeo Club 1.8 TD kombi	2734
Mondeo Si 2.0i Zeta 5 a.	3685
Mondeo Ghia 2.0i 4 a.	4049
Mondeo Ghia 2.0i 5 a.	4104
Mondeo Ghia 2.0i kombi	4220

HONDA

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

Civic 1.3 DX 3 a.	1690
Civic 1.3 EX 3 a.	1849
Civic 1.5 LSi 3 a.	1940
Civic 1.5 LSi SRS 3 a.	2040
Civic 1.5 LSi 3 a. aut.	2040

PIRELLI - Pásztóy

A Pirelli tejes választéka! 300 féle gumiabroncs raktárról azonnal kapható. Téligumi árajánlatunkból: (áfás áron)

145/80 R 13 W160 P	6490 Ft
155/80 R 13 W160 P	7350 Ft
165/80 R 13 W160 P	8210 Ft
175 R 14 Q W 160—2	9480 Ft
185 R 14 Q WS—2	10660 Ft
155/70 R 13 W180 P	7270 Ft
165/70 R 13 Q W160—2	7930 Ft
165/70 R 13 W180 P Reinf.	8450 Ft
165/70 R 13 W180 P	8060 Ft
175/70 R 13 Q W. S. P.	9100 Ft
175/70 R 13 W180 P	9100 Ft
185/70 R 13 W190 P	11560 Ft
175/70 R 14 W180 P	9800 Ft
185/70 R 14 Q W. S. P.	10820 Ft
185/70 R 14 T W190P	12410 Ft
195/70 R 14 T W190P	13899 Ft
195/70 R 15 S WS75 Reinforce	13800 Ft
195/70 R 15C WS75	14444 Ft
165/65 R 14 W180 P	8690 Ft
175/65 R 14 Q WS—2	9700 Ft
175/65 R 14 W180 P	9800 Ft
185/65 R 14 W190 P	13530 Ft
195/65 R 14 T W190P	14760 Ft
185/65 R 14 Q W. S. P.	11290 Ft
185/65 R 15 Q WS—2	11100 Ft
185/65 R 15 Q W160—2	11100 Ft
185/65 R 15 T W190P	14030 Ft
185/65 R 15 H W210P	15380 Ft
185/65 R 15 Q W. S. P.	11290 Ft
195/65 R 15 Q WS—2	12270 Ft
195/65 R 15 Q W. S. P.	12330 Ft
195/65 R 15 TW190P	15860 Ft
195/65 R 15 H W210P	16480Ft
205/65 R 15 T W190P	17220 Ft
205/65 R 15 H W210P	20419 Ft
215/65 R 15 H W210P	24339 Ft
215/65 R 16 H W210P	26635 Ft
185/60 R 14 T W190P	12300 Ft
195/60 R 14 T W190P	13650 Ft
195/60 R 15 H W210P	16600 Ft
205/60 R 15 T W190P	15630 Ft
205/60 R 15 H W210P	17960 Ft
215/60 R 15 H W210P	20419 Ft
225/60 R 15 W 210P	22629 Ft
225/60 R 16 H W210P	24480 Ft
235/60 R 16 S W. S. P.	23839 Ft
235/60 R 16 H W210P	26319 Ft
185/55 R 15 W190P Reinforce	16480 Ft
185/55 R 15 H W210P	16480 Ft
195/55 R 15 H W210P	16500 Ft
205/55 R 15 T W190P	18080 Ft
205/55 R 15 H W210P	20790 Ft
205/55 R 16 H W210P	24499 Ft
185/75 R 14C WS75	13108 Ft
195 R 14C WS45	13279 Ft
175/75 R 16C WS75	14405 Ft
195/75 R 16C WS75	15780 Ft
225/70 R 15C WS75	17560 Ft





Winter 160 P, 180P **Winter 190P, 210P**

— Gumiszerelés
— Kerék-kiegyensúlyozás
— Számítógépes futómű-beállítás
— Goodyear, Michelin, Barum, Uniroyal, Bridgestone stb. gumiabroncsok is.

Budapest XI., Budafoki út 113/B.
XXII. Erdőhegy u. 1.
(70 sz. főút 10,5 km, benzinkút mellett)

Tel./fax: 226-2598, 226-2589
(csak munkaidőben)
Nyitva tartás: 8—12.30, 13.30—17-ig.
Szombat, vasárnap zárva.

PIRELLI gumival a legjobb nyomon jár!

Civic 1.6 ESi 3 a.	2090
Civic 1.5 LSi 4 a.	1949
Civic 1,5 LSi SRS 4 a.	2090
Accord 2.0i	2599
Accord 2.0i LS	2840
Accord 2.0i LS SRS	3090
Accord 2.0i ES	3490
Accord 2.0i ES aut.	3590
Accord Aerobeck 2.0i LS	3290
Legend 3.2	6490

HYUNDAI

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

Pony LS 1.5	1100
Pony LS 1.5 aut.	1200
Scoupe LS 1.5i	1845
Lantra GLS 1.6i 16V	1595
Sonata GLS 2.0i	2379
Sonata GLS V6 3.0i aut.	3239

JAGUAR

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

XJ6 3.2	7711
XJ6 3.2 S	8483
XJ6 4.0 S	9480
Sovereign 4.0	10510
Daimler 4.0	11945
XJ12 6.0	12863
Daimler Double Six	13934
XJS 4.0 Coupé	11228
XJS 4.0 Convertible	13268
XJS 6.0 Coupé	13669
XJS 6.0 Convertible	15709

KORANDO

Nemzeti Sport-Autopress Kft.,
Balatonfüred, Móricz Zs. u. 9.
Tel.:86/340-443,342-870

Kallista 2.0i	4500

LADA

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

Lada 1.5	597
Lada 1.5 L	630
Lada 1.5 S	580
Lada 1.5 kombi	625
Szamara 1.1 3 a.	675
Szamara 1.3 3 a.	725
Szamara Ring 1.3 3 a.	825
Szamara 1.5 3 a.	750
Szamara Ring 1.5 3 a.	850
Szamara 1.1 5 a.	725
Szamara 1.3 5 a.	755
Szamara Ring 1.3 5 a.	855
Szamara 1.5 5 a.	780
Szamara Ring 1.5 5 a.	880
Szamara 1.3 4 a.	830
Szamara Boss 1.5 4 a.	980
Szamara Boss 1.5 L 4 a.	995
Niva 1.7 3 a.	1050

LAND ROVER

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

Discovery Tdi 3 a.	4753
Discovery V8i 3.9 kat. 3 a.	5233
Discovery MPi 3 a.	4593
Discovery TDi 5 a.	4988
Discovery V8i 3.9 kat. 5 a.	5551

NORMA

JÁRMŰIPAR, IPARÁGAK FIGYELEM!

Tömlő- és csőbilincsek ötféle anyagminőség, négyféle szalagszélesség, méretválaszték Ø 190 mm-ig

NORMA

fékcsőbilincs,
benzincsőbilincs
Mindez azonnal 20 millió Ft értékű raktárkészletünkből.

NORMA-KER BT.

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

Discovery MPi 3 a.	4870
Range Rover Vogue Tdi man.	6758
Range Rover Vogue 3.9 kat. man.	7363
Range Rover Vogue 3.9 kat. aut.	7738
Range Rover Vogue SE 3.9 kat. man.	9626
Range Rover Vogue LSE 4.2 kat. aut.	11120

MAHINDRA

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

CJ 340	1200
CJ 540	1300

MAZDA

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

323 1.3i 4 a.	2090
323 1.5i 4 a.	2290
323 1.5i SE 4 a.	2590
323 1.5i aut. 4 a.	2490
323F 1.5i 5 a.	2390
323F 1.5i SE 5 a.	2590
323F 1.8i 5 a.	3290
323F 2.0i V6 5 a.	3790
323 1.6i S kombi	1905
626 1.8i 4 a.	3030
626 2.0i 4 a.	3525
626 2.0 D CX SE 4 a.	3815
626 1.8i 5 a.	3130
626 2.0i 5 a.	3625
626 2.0i aut. 5 a.	3870
626 2.0 D CX 5 a.	3710
626 2.0i kombi	3175
626 2.0 D CX kombi	3505
MX-3 1.6i	2925
Xedos-6 16V	3135
Xedos-9 2.0i V6	4990
Xedos-9 2.5i V6	6650

MERCEDES

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

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

MITSUBISHI

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

Colt 1.3 ELi Mirage	1380
Colt 1.3 GLi Mirage	1469
Colt 1.3 GLi Mirage KZ NT	1574
Colt 1.3 GLXi AB	1746
Colt 1.3 GLXi NT AB	1853
Colt 1.6 GLXi	1902
Colt 1.6 GLXi ABS AB	2139
Colt 1.6 GLXi ABS AB aut.	2302
Colt 1.8 GTI	2752
Lancer 1.3 GLi 4 a,	1758
Lancer 1.3 GLi NT 4 a.	1885
Lancer 1.3 GLXi AB 4 a.	1807
Lancer 1.3 GLXi NT AB 4 a.	1914
Lancer 1.6 GLXi 4 a.	2080
Lancer 1.6 GLXi ABS AB 4 a.	2317
Lancer 1.6 GLXi aut. ABS AB 4 a.	2480
Lancer 2.0 GLD 4 a.	2211
Lancer 2.0 GLXD 4 a.	2473
Lancer 2.0 GLXD ABS AB 4 a.	2723
Lancer 1.3 GLi 5 a.	1806
Lancer 1.3 GLi NT 5 a.	1913
Lancer 1.6 GLXi 5 a.	2128
Lancer 1.6 GLXi ABS 5 a.	2290
Lancer 1.6 GLXi aut. ABS 5 a.	2453
Lancer 2.0 GLD 5 a.	2259
Lancer 2.0 GLXD 5 a.	2521
Lancer 1.6 GLi kombi	1937
Lancer 1.6 GLXi kombi	2193
Lancer 1.6 GLXi ABS AB kombi	2430
Lancer 1.6 GLi 4WD kombi	2397
Lancer 1.6 GLXi 4WD kombi	2854
Lancer 1.6 GLXi 4WD ABS AB kombi	2891
Lancer 2.0 GLD kombi	2324
Lancer 2.0 GLXD kombi	2586
Lancer 2.0 GLXD ABS AB kombi	2836
Galant 1.8 GLi 4 a.	2546
Galant 1.8 GLSi 4 a.	2773
Galant 1.8 GLSi ABS DAB 4 a.	3126
Galant 2.0 GLSi 4 a.	3262
Galant 2.0 GLSi aut. 4 a.	3467
Galant 2.0 V6-24 4 a.	3780
Galant 2.0 V6-24 ACC Leder 4 a.	4388
Galant 2.0 V6-24 aut. 4 a.	3985
Galant 2.0 V6-24 aut. ACC Leder 4 a.	4593
Galant 2.5 V6-24 4WD 4WS AB 4 a.	5844
Galant 2.5 V6-24 4WD 4WS DAB 4 a.	5747

Galant 2.5 V6-24 4WD 4WS Leder 4 a.	8022
Galant 2.0 GL TD 4 a.	2654
Galant 2.0 GLS TD 4 a.	2894
Galant 2.0 GLS TD ABS AB 4 a.	3157
Galant 2.0 GLS TD ABS DAB 4 a.	3247
Galant 1.8 GLi 5 a.	2617
Galant 1.8 GLSi 5 a.	2844
Galant 1.8 GLSi ABS DAB 5 a.	3197
Galant 2.0 GLSi 5 a.	3243
Galant 2.0 GLSi aut. 5 a.	3538
Galant 2.0 V6-24 5 a.	3851
Galant 2.0 V6-24 ACC Leder 5 a.	4459
Galant 2.0 V6-24 aut. 5 a.	4058
Galant 2.0 V6-24 aut. ACC Leder 5 a.	4664
Galant 2.5 V6-24 4WD 4WS AB 5 a.	5715
Galant 2.5 V6-24 4WD 4WS DAB 5 a.	5816
Galant 2.5 V6-24 4WD 4WS Leder 5 a.	5990
Galant 2.0 GL TD 5 a.	2725
Galant 2.0 GLS TD 5 a.	2985
Galant 2.0 GLS TD ABS AB 5 a.	3228
Galant 2.0 GLS TD ABS DAB 5 a.	3318
Sigma 3.0 V6 EXE AB	5481
Sigma 3.0 V6 EXE aut. AB Leder	5941
Sigma 3.0 V6-24 AB	5881
Sigma 3.0 V6-24 AB Leder	6137
Sigma 3.0 V6-24 aut. AB	6341
Sigma 3.0 V6-24 aut. AB Leder	6617
Sigma 3.0 V6-24 aut. 4WS AB Leder	7097
Sigma Combi 3.0 V6	5319
Sigma Combi 3.0 V6 aut. AC	5847
3000 GT	10480
Pajero MT 2.5 TD GL	3576
Pajero MT 2.5 TD GLX	4515
Pajero MT 2.5 TD GLX NT ABS	4778
Pajero MT 2.5 TD GLS AB	5438
Pajero MT 2.8 TD GLS AB	6622
Pajero MT 3.0 V6 GLS AB	6051
Pajero MT 3.0 V6 GLS aut. AB	6383
Pajero MT 3.5 V6-24 GLS AB AC	6910
Pajero 3.0 V6 aut. vászontetős	6296
Pajero Wagon 2.5 TD GL	4140
Pajero Wagon 2.5 TD GLX	5079
Pajero Wagon 2.5 TD GLX NT ABS	5340
Pajero Wagon 2.8 TD GLX NT ABS	6625
Pajero Wagon 2.8 TD GLS AB	7186
Pajero Wagon 2.8 TD GLS AB Leder	7495
Pajero Wagon 2.8 TD GLS aut. AB	7516
Pajero Wagon 2.8 TD GLS aut. AB Leder	7828
Pajero Wagon 3.0 V6 GLS AB leder	6925
Pajero Wagon 3.0 V6 GLS aut.	6842
Pajero Wagon 3.0 V6 GLS aut. AB	6947
Pajero Wagon 3.0 V6 GLS aut. AB L	7257
Pajero Wagon 3.5 V6-24 GLS aut. AB AC L	8094

NISSAN

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

Micra 1.0 LX	1502
Micra 1.3 LX	1633
Micra 1.3 SLX	1719
Sunny 1.4 LX	1584
Sunny 1.4 SLX	1782
Sunny 1.6 SR	1877
Sunny 1.6 SLX	1933
Sunny 2.0 DLX	1990
Sunny Wagon 1.6 LX	1811
Sunny Wagon 1.6 SLX	1980
Sunny Wagon 2.0 DLX	2243
Primera 1.6 LX	1999
Primera 1.6 SLX	2373
Primera 2.0 SLX	2950
Primera Wagon 1.6 LX	2379
Primera Wagon 2.0 SLX	3028
100 NX 1.6 T-BAR SLX	2367
200 SX 1.8 Turbo	4206
Maxima 3.0 M/T	5048
Maxima 3.0 A/T	5101
Serena 1.6 SLX	3036
Serena 2.0 SLX	4053
Patrol GR 2.8 TD LX H/T	5211

OLTCIT

Cél Motors Kft.,
Budapest XI., Keveháza u.1.
Tel.: 186-9455

Oltcit Club 11	398

OPEL

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

Corsa City 1.2i 3 a.	1108
Corsa City 1.2i 5 a.	1145
Corsa Swing 1.2i 3 a.	1169
Corsa Swing 1.4i 3 a.	1248
Corsa Swing 1.5 D 3 a.	1402
Corsa Swing 1.5DT 3 a.	1502
Corsa Swing 1.2i 5 a.	1206
Corsa Swing 1.4i 5 a.	1285
Corsa Swing 1.5D 5 a.	1439
Corsa Swing 1.5DT 5 a.	1539
Corsa Joy 1.2SZ 3 a.	1265
Corsa Joy 1.4XE 3 a.	1413
Corsa Joy 1.2SZ 5 a.	1302
Corsa Joy 1.4XE 5 a.	1450
Corsa Sport 1.4XE 3 a.	1388
Corsa Sport 1.6XE 3 a.	1788
Corsa GSI 1.6XE 3 a.	1846
Astra GL 1.4i 5 a.	1430
Astra GL 1.4i SE 5 a.	1508
Astra GL 1.6i 5 a.	1506
Astra GL 1.6i XEL 5 a.	1660
Astra GL 1.7DTL 5 a.	1626
Astra GL 1.7DT 5 a.	1874
Astra GL 1.4i Caravan	1560
Astra GL 1.4i SE Caravan	1637
Astra GL 1.6i Caravan	1635
Astra GL 1.6i XEL Caravan	1801
Astra GL 1.7DTL Caravan	1756
Astra GL 1.7DT Caravan	2004
Astra GL 1.4i Caravan Club	1635
Astra GL 1.4i SE Caravan Club	1713
Astra GL 1.6i Caravan Club	1711
Astra GL 1.6i XEL Caravan Club	1865
Astra GL 1.4i 4 a.	1633
Astra GL 1.4i SE 4 a.	1711
Astra GL 1.6i 4 a.	1700
Astra GL 1.6i XEL 4 a.	1864
Astra GL 1.7DTL 4 a.	1829
Astra GL 1.7DT 4 a.	2078
Astra Sport 1.6XE	2788
Astra Sport 1.7DT	2933
Astra GSI 2.0XE	3622
Astra Cabrio 1.4i SE	2933
Astra Cabrio 1.8XE	3544
Frontera Sport 2.0i 3 a. 4x4	3042
Frontera 2.4i 5 a. 4x4	3800
Frontera 2.3DT 5 a. 4x4	3973
Montarey 3.1DT 5 a. 4x4	6301
Monterey 3.2i V6 5 a. 4x4	6159
Vectra GL 1.6SZ 4 a.	1932
Vectra GL 1.7D 4 a.	2054
Vectra GL 1.6SZ 5 a.	1982
Vectra GL 1.7D 5 a.	2104
Vectra 1.6SZ 4 a.	2045
Vectra 1.7DT 4 a.	2291
Vectra 2.0i 4 a.	2814
Vectra 2.5XE 4 a.	4138
Vectra 1.6SZ 5 a.	2095
Vectra 1.7DT 5a.	2341
Vectra 2.0i 5 a.	2863
Vectra 2.5XE 5 a.	4187
Vectra Sport 2.0i 4 a.	3186
Vectra Sport X2.0XEV 4 a.	3550
Vectra Sport 2.0 5 a.	3235
Vectra Sport X2.0XEV 5 a.	3599
Vectra CDX 1.6SZ 4 a.	2352
Vectra CDX 1.7DT 4 a.	2652
Vectra CDX 1.8i 4 a.	2851
Vectra CDX 2.0i 4 a.	3057
Vectra CDX 1.6SZ 5 a.	2402
Vectra CDX 1.7DT 5 a.	2701
Vectra CDX 1.8i 5 a.	2901
Vectra CDX 2.0i 5 a.	3106
Calibra 2.0i	3708
Calibra 2.0XEV	3979
Calibra 2.0i turbó	5199
Calibra V6 2.5 XE	4280
Omega GL X2.0SE Sedan	3589
Omega GL X2.0XE Sedan	3767
Omega GL X2.5XE Sedan	4776

KÁRÁSZY CÉG
alapítva: 1872

BOGE BILSTEIN KONI
Lengéscsillapítók

Ajtókitámasztó gázrugók, spirálrugók és egyéb gk-alkatrészek.

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

Gyári minőség olcsó áron!

Lengéscsillapító-felújítás gyári alkatrészekkel, "H" engedéllyel.

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

Lengéscsillapítók ki és beszerelése.

Viszonteladóknak magas kedvezmény!

EXKLUZÍV SVÉD ZÁSZLÓRUDAK

(6–8–10–12 méter)
10 év garancia!
Szállítást, telepítést, zászlókészítést is vállalunk.

FŰTHETŐ ÜLÉSTAKARÓ

12 volt, 55 watt
Szivargyújtós vagy steckcsatlakozással.

1950 Ft/db + postaköltség.



Egészségvédelem, üzemanyag-megtakarítás.

Mindkét termék megrendelhető.

POLIFORM

2243 Kóka, Pesti út 48.
Budapest XVI., Nádor u. 26.
Tel./Fax: (06-60) 342-070, 271-4588

Omega GL 2.5DT Sedan	4797
Omega GL X2.5XE Caravan	4971
Omega GL 2.5DT Caravan	4378
Omega CD X2.0XE Sedan	4239
Omega CD X2.5XE Sedan	5310
Omega CD 2.5DT Sedan	4669
Omega CD X2.0XE Caravan	4476
Omega CD X2.5XE Caravan	5578
Omega CD 2.5DT Caravan	4906
Omega MV6 2.5DT Sedan	6119
Omega MV6 X3.0XE Sedan	6337
Omega MV6 2.5DT Caravan	6418
Omega MV6 X3.0XE Caravan	6636
Pontiac Trans Sport 2.3i 16V	3988
Pontiac Trans Sport 3.8i V6 aut.	4633

PEUGEOT

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

106 KID 1.0 kat. 3 a.	1040
106 XR 1.2 kat. 3 a.	1391
106 XSI 1.4 kat. 3 a.	2110
106 KID 1.0 kat. 5 a.	1099
106 XN 1.2 kat. 5 a.	1475
106 XND 1.4 kat. 5 a.	1504
106 XR 1.4 kat. 5 a.	1549
306 XN 1.2 kat. 3 a.	1480
306 XN 1.4 kat. 3 a.	1525
306 XND 1.9 kat. 3 a.	1899
306 XSI 2.0 kat. 3 a.	3015
306 SL 1.4 kat. 4 a.	1610
306 SLD 1.9 kat. 4 a.	1995
306 SR 1.4 kat. 4 a.	1852
306 SR 1.6 kat. 4 a.	2019
306 SRD 1.9 kat. 4 a.	2252
306 SRDT 1.9 kat. 4 a.	2424
306 ST 1.8 kat. 4 a.	2728
306 XN 1.2 kat. 5 a.	1500
306 XN 1.4 kat. 5 a.	1540
306 XND 1.9 kat. 5 a.	1925
306 XR 1.4 kat. 5 a.	1760
306 XRD 1.9 kat. 5 a.	2050
306 XRDT 1.9 kat. 5 a.	2265
306 XT 1.8 kat. 5 a.	2537
405 GL 1.6 kat. 4 a.	2075
405 GLD 1.9 kat. 4 a.	2256
405 GRI 1.8 kat. 4 a.	2781
405 GRD 1.9 kat. 4 a.	2513
405 GRDT 1.9 kat. 4 a.	2730
405 SRI 1.8 kat. 4 a.	3178
405 SRDT 1.9 kat. 4 a.	2946
405 MI 16 2.0 kat. 4 a.	4339
405 GLD Break 1.9 kat.	2340
405 GRI Break 1.8 kat.	2430
405 GRDT Break 1.9 kat.	2874
605 SRI 2.0 kat. 4 a.	4255
605 SRTI 2.0 kat. 4 a.	4350
605 SRTI 2.0 kat. aut. 4 a.	4680
605 SRDT 2.1 kat. 4 a.	4500
605 SV3 3.0 kat. 4 a.	6800
605 SV3 3.0 kat. aut. 4 a.	7250
605 SV24 3.0 kat. 4 a.	8590
605 SVDT 2.5 kat. 4 a.	5680

PORSCHE

Porsche Hungária Kft., Budapest XIII., Fáy u. 27. Tel.: 267-1990

968 Coupé Club Sport 3.0	9199
968 Coupé 3.0	10790
968 Coupé 3.0 Tiptr.	11418
968 Cabriolet 3.0	12183
968 Cabriolet 3.0 Tiptr.	12812
911 Carrera 2 Cabrio 3.6	15345
911 Carrera 2 Cabrio 3.6 Tiptr.	16037
911 Car. 4 "TL" Coupé 3.6	15686
911 Carrera Turbo 3.6	20866
911 Speedster 3.6	14448
911 Speedster 3.6 Tiptr.	15140
911 Carrera Coupé 3.6	13592
911 Carrera Coupé 3.6 Tiptr.	14284
911 Carrera Cabrio 3.6	15345
911 Carrera Cabrio 3.6 Tiptr.	16037
928 GTS Coupé 5.4 Aut./6	17631

RENAULT

Renault Hungária Kft., Budapest XIII., Dévai u. 26-28. Tel.: 270-0133

Twingo 1.2 kat. 3 a.	995
Twingo új konstrukció	995
Twingo Pack	1153
Twingo Easy	1227
Clio II RL 1.2 kat. 3 a.	1150
Clio II RL 1.2 kat. 5 a.	1195
Clio II RL 1.9 D kat. 3 a.	1601
Clio II Be Bop 1.2 kat. 5 a.	1358
Clio II RN 1.4 kat. 3 a.	1562
Clio II RN 1.2 kat. 5 a.	1478
Clio II RN 1.4 kat. 5 a.	1611
Clio II RN 1.9 D kat. 5 a.	1763
Clio II RT 1.4 kat. 5 a.	1741
Clio II 16V 1.7 kat. 3 a.	2941
R19 RL 1.4 kat. 3 a.	1330
R19 RL 1.4 kat. 5 a.	1375
R19 RL 1.4 kat. 4 a.	1375
R19 RL 1.9 D kat. 3 a.	1906
R19 RL 1.9 D kat. 4/5 a.	1964
R19 RN 1.4 kat. 4/5 a.	1810
R19 RN 1.9 D kat. 4/5 a.	2094
R19 RT 1.9 TD kat. 4/5 a.	2481
R19 RT 1.4 kat. 4/5 a.	1969
R19 RT 1.9 D kat. 4/5 a.	2210
R19 16V 1.8 kat. 4/5 a.	3220
R19 Cabrio RT 1.8 kat.	3549

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

AUTÓSZŐNYEG
Bármilyen típusú személygépkocsiba, kisbuszba, autóbuszba, csomagterekbe, belga alapanyagból, nyolcféle színben 2800 Ft/garnitúra áfás áron.
Viszonteladóknak kedvezmény!
1134 Budapest
Csángó u. 11.
Tel./fax: 149-7794

AMEGA Studio
TETŐCSOMAGTARTÓ
személyautóra, furgonra, mikrobuszra
közvetlen importőrtől
1089 Budapest, Vajda Péter u. 13.
T./f.: 210-2896

B&F **KATALIZÁTOR**
a tiszta levegőért
Bruckner & Fodor International Discount Muffler Parts & Equipment Co.

ORSZÁGOS SZERVIZHÁLÓZATÁVAL ÁLL A KÖRNYEZETÜNKÉRT TENNI AKARÓ AUTÓSOK RENDELKEZÉSÉRE

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

Telefon: 62/329-815, 135-7250, 30/424-139

A Környezetvédelmi Minisztérium és a B & F által adott kedvezménnyel csökkent árak.

ART EXPO Kft.: 274-4174 AUTÓKER ALFA Kft.: 127-2440

Nevada RT17 1.7 kat. 5 a.	2771
Nevada RTD 2.1 kat. 5 a.	2843
Nevada RTdT 2.1 kat. 5 a.	3299
Laguna RN 1.8 kat. 5 a.	2292
Laguna RT 2.0 kat. 5 a.	2697
Laguna RXE 2.0 kat. 5 a.	2804
Safrane RN 2.0 8S	3679
Safrane RN 2.0 12S	4261
Safrane RT 2.5 turbo D	5074
Safrane RT 3.0 V6	6062
Safrane RXE 3.0 V6	6794
Espace RN DT 2.1 kat.	4058
Espace RT DT 2.1 kat.	4433
Express kombi 1.2 kat.	1555
Express kombi 1.9 D kat.	1885
Express (break) 1.9 D kat.	2029
Trafic T7 BB hosszú kombi	3837
Trafic V5BB 4x4 kombi	4124

ROLLS-ROYCE

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

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

ROVER

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

Mini Mayfair 1.3 kat. 2 a.	1388
Mini Cooper 1.3i kat 2 a.	1650
214 SLi 1.4i 16V kat. 5 a.	2240
216 SLi 1.6i 16V kat. 5 a.	2495
214 Cabriolet 1.4i 16V kat. 2 a.	2950
216 Cabriolet 1.6i 16V kat. 2 a.	3320
216 Coupé 1.6i 16V kat. 2 a.	3180
220 Turbo Coupé 2.0i 16V 2 a.	4690
414 SLi 1.4i 16V kat. 4 a.	2340
416 SLi 1.6i 16V kat. 4 a.	2595
620 Si 2.0i 16V kat. 4 a.	3925
620 Si Lux 2.0i 16V kat. 4 a.	4140
623 Si Lux auto 2.3i 16V kat. 4 a.	4950
820 Si 2.0i 16V kat. 4 a.	4995
820 Si Luxory Pack 1. 2.0i 16V kat. 4 a.	5175
820 Si Luxory Pack 2. 2.0i 16V kat. 4 a.	5430
820 Vitesse 2.0i 16V kat. 4 a.	5395
825 SD 2.5 TD 4 a.	5490
827 Si 2.7i 24V kat. 4 a.	7750
827 Coupé 2.7i 2 a.	8390

SAAB

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

900 S 2.0i 3 a.	3560
900 S 2.0i 5 a.	3670
900 S 2.0 T 3 a.	4600
900 S 2.0 T 5 a.	4720
900 S 2.3i 3 a.	4720
900 S 2.3i 5 a.	4820
900 SE 2.0 T 3 a.	5030
900 SE 2.0 T 5 a.	5140
900 SE 2.5 V6 3 a.	5800
900 SE 2.5 V6 5 a.	5900
900 S Cabriolet 2.0i	5780
900 SE Cabriolet 2.3i	7140
900 SE Cabriolet 2.0 T	6400
900 SE Cabriolet 2.5 V6	7670
9000 CD 2.0i	4400
9000 CDE 2.0i	4900
9000 CS 2.0i	4400
9000 CSE 2.0i	4900
9000 CD 2.0 ECO	4900
9000 CDE 2.0 ECO	5500
9000 CS 2.0 ECO	4900
9000 CSE 2.0 ECO	5500
9000 CD 2.0 T	5500
9000 CDE 2.0 T	6300
9000 CS 2.0 T	5500
9000 CSE 2.0 T	6300
9000 CD 2.3 T	6900
9000 CDE 2.3 T	7870
9000 CS 2.3 T	6900
9000 CSE 2.3 T	7870
9000 CD 3.0 V6	7000
9000 CDE 3.0 V6	7990
9000 CS 3.0 V6	7000
9000 CSE 3.0 V6	7990
9000 Griffin 3.0 V6	8900
9000 AERO 2.0 T	7990
9000 AERO 2.3 T	8900

SEAT

Porsche Hungária Kft.,
Budapest XIII., Fáy u. 27.
Tel.: 267-1990

Ibiza CL 1.4 3 a.	1353
Ibiza CL 1.4 5 a.	1405
Ibiza CLX 1.4 3 a.	1389
Ibiza CLX 1.4 5 a.	1442
Ibiza GLX 1.4 3 a.	1551
Ibiza GLX 1.4 5 a.	1606
Ibiza CLX 1.6 3 a.	1566
Ibiza CLX 1.6 5 a.	1620
Ibiza GLX 1.6 3 a.	1666
Ibiza GLX 1.6 5 a.	1720
Ibiza CLX 1.8 3 a.	1920
Ibiza CLX 1.8 5 a.	1985
Ibiza GLX 1.8 3 a.	2039
Ibiza GLX 1.8 5 a.	2103
Ibiza GLX 1.8 aut. 3 a.	2319
Ibiza GLX 1.8 aut. 5 a.	2383
Ibiza GT 16V 1.8 3 a.	2464
Ibiza GT 16V 1.8 5 a.	2528
Ibiza GT 2.0 3 a.	2314
Ibiza GT 2.0 5 a.	2378
Ibiza CL 1.9D 3 a.	1883
Ibiza CL 1.9D 5 a.	1946

Garancia autólámpabolt

AUTÓALKATRÉSZ KIS- ÉS NAGYKERESKEDÉS



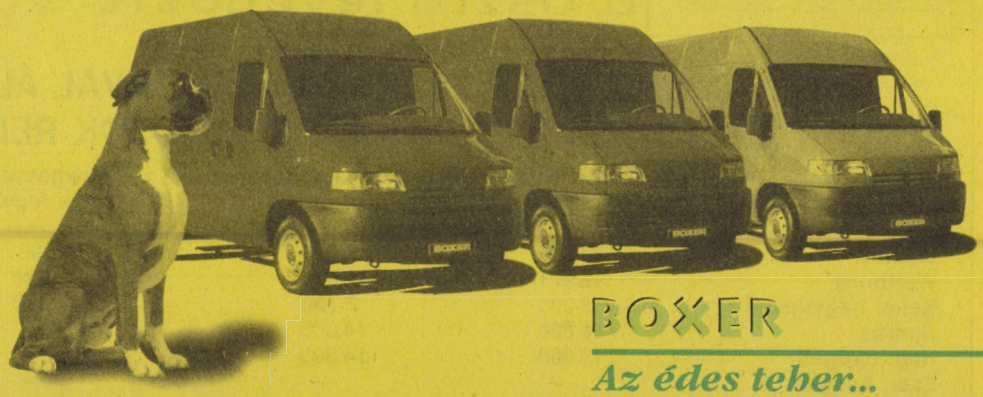
Új és bontott
NYUGATI AUTÓLÁMPÁK
vétele és eladása
KAROSSZÉRIAELEMEK
SZÉLVÉDŐK FORGALMAZÁSA,
FÉNYSZÓRÓK FONCSOROZÁSA

CÍM: 1182 BUDAPEST, ÜLLŐI U. 561. TELEFON/FAX: 2-910-925
TELEFON: 2-910-290

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

Minden ami PEUGEOT- **PEUGEOT** GABLINI

PEUGEOT
Gablini



BOXER
Az édes teher...

1162 Budapest, Mezősas u. 6. Tel/fax: **272 2210**, Tel: 164 4983, Mobil: 06*60 315 227

Ibiza CLX 1.9D 3 a.	1927
Ibiza CLX 1.9D 5 a.	1990
Ibiza GLX 1.9TD 3 a.	2073
Ibiza GLX 1.9TD 5 a.	2134
Ibiza GT 1.9TD 3 a.	2176
Ibiza GT 1.9TD 5 a.	2237
Toledo CL 1.6	1790
Toledo GL 1.6	1933
Toledo GLX 1.6	2172
Toledo GLX 2.0	3074
Toledo GT 2.0	3360
Toledo GL 1.9 TD	2191
Toledo GLX 1.9 TD	2646
Cordoba CLX 1.4	1565
Cordoba GLX 1.4	1682
Cordoba CLX 1.6	1724
Cordoba GLX 1.6	1827
Cordoba GLX 1.8	2139
Cordoba GLX 1.8 aut.	2420
Cordoba GT 16V 1.8	2527
Cordoba GT 2.0	2418
Cordoba CLX 1.9D	2166
Cordoba GLX 1.9D	2288
Cordoba GLX 1.9 TD	2177
Cordoba GT 1.9 TD	2275

SKODA

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

Favorit 135 LX	917
Favorit 135 GLX	987
Forman 135 LX	1029
Forman 135 GLX	1120
Favorit 135 LXi	966
Favorit 135 GLXi	1043
Forman 135 LXi	1078
Forman 135 GLXi	1169
Favorit Special Line	931
Favorit Comfort Line	1015
Forman Special Line	1050
Forman Comfort Line	1141

SUBARU

Autoker Autókereskedelmi Kft.,
Subaru Autószalon
Budapest, VI., Liszt Ferenc tér 11.
Tel.: 142-1931, 142-2732.

Vivio GLI 0.7 4WD 3 a.	1350
Vivio GLI 0.7 4WD 5 a.	1612
Justy SII 1.2 4WD 3 a.	1850
Justy SII 1.2 4WD DX 3 a.	1915
Justy SII 1.2 4WD (ECVT) 3 a.	2001
Justy SII 1.2 4WD DX (ECVT) 3 a.	2066
Justy GLII 1.2 4WD 5 a.	1856
Justy GLII 1.2 4WD DX 5 a.	1921
Justy GLII 1.2 4WD (ECVT) 5 a.	2008
Justy GLII 1.2 4WD DX (ECVT) 5 a.	2072
Libero Wagon SDX 1.2 4WD	2115
Libero WagonSDX 1.2 4WD SR(93)	1778
Libero WagonSDX 1.2 4WD SR	2281
Libero Wagon SDX 1.2 4WD SB	2347

DÍZELESEK!

BOSCH
személy- és kisteherautó
dízeladagoló-szerviz:
Adagolójavítás,
dízelmotorállapot-vizsgálat,
adagolók értékesítése és cseréje.

15 000 Ft-tól

Bosch-alkatrészbolt.

Nyiry Dízel Javító Kft.
1021 Bp., Budenz út 4/B.
Tel.: 176-0217
Nyitva: h-p: 8.30—17 óráig.



HÉFAL KFT.
GUMICSŐ- ÉS FÉMFÉKCSŐ-KÉSZÍTÉS KELETI ÉS NYUGATI SZEMÉLY- ÉS TEHERAUTÓKHOZ KATALÓGUSBÓL VAGY MINTA UTÁN AZONNAL!
POSTAI UTÁNVÉTTEL IS.
Légfék- és hidraulika-tömlők gyártása és értékesítése tehergépkocsikhoz.
Szervo- és klímaberendezések gumicsöveinek javítása rövid határidővel.
Dunakeszi, Esze Tamás u. 7.
Tel./fax: 06-(27)-341-442.



PEUGEOT TURÁN

Gyári márkaszerviz

1118 Budapest, Szurdok u. 4.

Nyitva tartás: H—P: 8—17-ig

Tel./fax: 186-2830

Legacy GL 2.0 4WD PX 4 a.	3064
Legacy GL 2.0 4WD AX 4 a.	3288
Legacy GL 2.0 4WD AT 4 a.	3445
Legacy GL 2.0 4WD AS 4 a.	3708
Legacy GL 2.0 4WD SW HX	3099
Legacy GL 2.0 4WD SW PX	3203
Legacy GL 2.0 4WD SW JX	3252
Legacy GL 2.0 4WD SW KX	3475
Legacy GL 2.0 4WD SW KT	3672
Legacy GL 2.0 4WD SW KM	3733
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) PX 4 a.	3272
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) AX 4 a.	3496
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) AT4 a.	3653
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) AS 4 a.	3916
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) SW PX	3388
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) SW KX	3660
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) SW KT	3857
Legacy GL 2.0 4WD (ACT 4) SW KM	3918
Legacy GX 2.2 4WD AX 4 a.	3939
Legacy GX 2.2 4WD AT 4 a.	4371
Legacy GX 2.2 4WD AS 4 a.	4668
Legacy GX 2.2 4WD SW LX	4096
Legacy GX 2.2 4WD SW KT	4623
Legacy GX 2.2 4WD SW KM	4697
Legacy GX 2.2 4WD SW LS	4991
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4) AX 4 a.	4175
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4) AT 4 a.	4607
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4) AS 4 a.	4904
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4) SW LX	4306
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4) SW KT	4832
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4) SW KM	4907
Legacy GX 2.2 4WD (ACT 4) SW LS	5201
Impreza LX 1.6 4WD 4 a.	2373
Impreza GL 1.6 4WD BX 4 a.	2494
Impreza GI 1.6 4WD EM 4 a.	2904
Impreza LX 1.6 4WD 5 a.	2463
Impreza GL 1.6 4WD BX 5 a.	2583
Impreza GL 1.6 4WD EM 5 a.	2993
Impreza GL 1.8 4WD BX 4 a.	2891
Impreza GL 1.8 4WD BT 4 a.	2996
Impreza GL 1.8 4WD EX 4 a.	3101
Impreza GL 1.8 4WD EM 4 a.	3363
Impreza GL 1.8 4WD BX 5 a.	2993
Impreza GL 1.8 4WD BT 5 a.	3098
Impreza GL 1.8 4WD EX 5 a.	3203
Impreza GL 1.8 4WD EM 5 a.	3466

Impreza GL 1.8 4WD (4 AT) BX 4 a.	3118
Impreza GL 1.8 4WD (4 AT) EX 4 a.	3327
Impreza GL 1.8 4WD (4 AT) EM 4 a.	3590
Impreza GL 1.8 4WD (4 AT) BX 5 a.	3195
Impreza GL 1.8 4WD (4 AT) EX 5 a.	3405
Impreza GL 1.8 4WD (4 AT) EM 5 a.	3667
Impreza GT 2.0 4WD turbó 4 a.	3939
Impreza GT 2.0 4WD turbó 4 a. ER	4517
Impreza GT 2.0 4WD turbó 5 a.	4046

SUZUKI

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

Swift 1.0 S	937
Swift 1.0 GP	958
Swift 1.0 GA	999
Swift 1.0 GA aut.	1127
Swift 1.0 GL	1049
Swift 1.3 GL	1089
Swift 1.3 GLX	1119
Swift Sedan 1.3 GLX	1324
Swift 1.3 GL Sport	1128
Super Carry Van Blind	1340
Super Carry Van Blind kat.	1480
Super Carry Van Glass	1560
Vitara JLX 1.6 3 a.	2490
Vitara JLX 1.6 5 a.	2790
Samurai Short 3 a.	1945
Maruti 800 DX	748

TAVRIA

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

Tavria kat.	500
Tavria Lux	530

TOYOTA

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

Corolla Sedan XLi 1.4 4 a.	1835
Corolla Liftback XLi 1.4 5 a.	1959
Corolla Hatchback XLi 1.4 3 a.	1736
Corolla Hatchback XLi 1.4 5 a.	1792
Corolla Wagon XLi 1.4 5 a.	1880
Carina-E Sedan XLi 1.6 4 a.	2300
Carina-E Sedan XLi 1.6 4 a. ABS	2425
Carina-E Wagon XLi 1.6 5 a.	2570
Carina-E Liftback XLi 1.6 5 a.	2335
Carina-E Liftback XLi 1.6 5 a. ABS	2460

TOYOTA

Márkakereskedés és Márkaszerviz

Kedvező áron vásárolhat nálunk új személy és kisteherautókat. Alkatrészeladás, lízing, részlet, tartós bérlet, garanciális és ezen túli szerviz, karosszériamunkák és festés.

Tromf Kft.

Kecskemét, Ladánybenei u. 1. Telefon/Fax: 76/320-627

Carina-E Sedan GLi 2.0 4 a.	3330
Camry Sedan GL 2.2i 4 a.	4499
Camry Sedan GX 3.0i V6 4 a.	4999
Camry Sedan GX 3.0i V6 aut. 4 a.	5150
Celica Liftback GTi 1.8 3 a.	3260
Hiace Combi 2.4 D 4 a. 6-9 szem.	2916
RAV-4 2.0i 4x4 4 a.	3280

UAZ

Autoker Autokereskedelmi Kft., 1194 Budapest, Hoffer A.u. 38-40. Tel.: 147-3999, 157-1455

UAZ 31512 Jeep	1375

VOLKSWAGEN

Porsche Hungária Kft, Budapest XIII., Fáy u. 27. Tel.: 267-1990

Polo 45 1.0 2 a.	1129
Polo 45 Servo 1.0 2 a.	1209
Polo 55 1.3 2 a.	1224
Polo 55 Servo 1.3 2 a.	1307
Polo 75 Servo 1.6 2 a.	1353
Polo 64 Diesel 1.9 2 a.	1500
Polo 45 1.0 4 a.	1202
Polo 45 Servo 1.0 4 a.	1282
Polo 55 1.3 4 a.	1300
Polo 55 Servo 1.3 4 a.	1383
Polo 75 Servo 1.6 4 a.	1429
Polo 64 Diesel 1.9 4 a.	1582
Golf CL 1.4 kat.	1448
Golf New Orleans 1.4 kat.	1532
Golf Pink Floyd 1.4 kat.	1696
Golf CL 1.6 kat.	1770
Golf Pink Floyd 1.6 kat.	1975
Golf CL 1.8 kat.	2141
Golf CL 1.8 kat. aut.	2324
Golf GL 1.4 kat.	2009
Golf GL 1.6 kat.	2066
Golf GL 1.8 kat.	2386
Golf GL 1.8 kat. aut.	2569
Golf Syncro 1.8 kat.	3090
Golf GTI 2.0 kat.	3277
Golf GTI 16V 2.0 kat.	3430
Golf VR6 2.8 kat.	4161
Golf VR6 2.8 kat. aut.	4611
Golf VR6 Syncro 2.9 kat.	6057
Golf CL 1.9 TD kat.	2045
Golf GL 1.9 TD kat.	2394
Golf CL 1.9 TDI kat.	2566
Golf GL 1.9 TDI kat. aut.	2401
Golf GL 1.9 TDI kat.	2669
Golf GL 1.9 TDI kat. aut.	2841
Golf GTD 1.9 TDI kat.	2817
Golf Variant CL 1.4 kat.	1582
Golf Variant CL 1.8 kat.	2098
Golf Variant CL 1.8 kat. aut.	2579
Golf Variant GL 1.8 kat.	2590
Golf Variant GL 1.8 kat. aut.	2832
Golf Variant GL 2.0 kat.	2778
Golf Variant CL 1.9 D kat.	2353
Golf Variant CL 1.9 TD kat.	2275
Golf Variant GL 1.9 TD kat.	2624
Golf Variant CL 1.9 TDI kat.	2639
Golf Variant GL 1.9 TDI kat.	2907
Golf Cabrio 1.8 kat.	3780
Golf Cabrio 1.8 kat. aut.	3972
Golf Cabrio Avantgarde 1.8 kat.	4037
Golf Cabrio Avantgarde 1.8 kat. aut	4229
Golf Cabrio Avantgarde 2.0 kat.	4217
Golf Cabrio Avantgarde 2.0 kat. aut.	4408
Corrado 16V 2.0 kat.	3831
Corrado 16 V 2.0 kat. aut.	4040
Corrado VR6 2.9 kat.	5196
Corrado VR6 2.9 kat. aut.	5430
Vento CL 1.4 kat.	1799
Vento CL 1.6 kat.	1945
Vento CL 1.8 kat.	2229
Vento CL 1.8 kat. aut.	2414
Vento CL 2.0 kat.	2487
Vento CL 2.0 kat. aut.	2672
Vento GL 1.6 kat.	2135
Vento GL 1.8 kat.	2465
Vento GL 1.8 kat. aut.	2650
Vento GL 2.0 kat.	2710
Vento GL 2.0 kat. aut.	2895
Vento GT 2.0 kat.	2956
Vento VR6 2.8 kat.	4572
Vento VR6 2.8 kat. aut.	4779
Vento CL 1.9 D kat.	2303
Vento CL 1.9 TD kat.	2157
Vento GL 1.9 TD kat.	2426
Vento CL 1.9 TDI kat.	2572
Vento GL 1.9 TDI kat.	2841
Vento GTD 1.9 TDI kat.	3010
Passat Limousine CL 1.8 kat.	3194
Passat Limousine CL 1.8 kat. aut.	3434
Passat Limousine CL 2.0 kat.	3414
Passat Limousine CL 2.0 kat. aut.	3637
Passat Limousine GL 1.8 kat.	3451
Passat Limousine GL 1.8 kat.aut.	3691
Passat Limousine GL 2.0 kat.	3671
Passat Limousine GL 2.0 kat. aut.	3894
Passat Limousine GT 16V 2.0 kat.	4073
Passat Limousine VR6 2.8 kat.	5512
Passat Limousine VR6 2.8 kat.aut.	5761
Passat Limousine CL 1.9 TD kat.	3106
Passat Limousine GL 1.9 TD kat.	3347
Passat Limousine CL 1.9 TDI kat.	3374
Passat Limousine GL 1.9 TDI kat.	3616
Passat Variant CL 1.8 kat.	3383
Passat Variant CL 1.8 kat. aut.	3623
Passat Variant CL 2.0 kat.	3603
Passat Variant CL 2.0 kat. aut.	3826
Passat Variant Syncro CL 2.0 kat.	4251
Passat Variant GL 1.8 kat.	3658
Passat Variant GL 1.8 kat. aut.	3898
Passat Variant GL 2.0 kat.	3878
Passat Variant GL 2.0 kat. aut.	4101
Passat Variant GT 16V 2.0 kat.	4280
Passat Variant VR6 2.8 kat.	5737
Passat Variant VR6 2.8 kat. aut.	5986
Passat Variant CL 1.9 TD kat.	3284
Passat Variant GL 1.9 TD kat.	3543
Passat Variant CL 1.9 TDI kat.	3552
Passat Variant GL 1.9 TDI kat.	3811

VOLVO

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

440 1.6i	2621
440 1.8i	3213
440 1.9 TDIC	3274
440 2.0i	3427
440 1.7 turbó	3695
460 1.6i	2621
460 1.8i	3213
460 1.9 TDIC	3274
460 2.0i	3427
460 1.7 turbó	3695
480 2.0 S	3652
480 1.7 turbó	3890
850 2.0 10V	4789
850 2.5 10V	5674
850 2.5 20V	6110
850 T-5 2.3 20V	7288
850 Estate 2.0 10V	5099
850 Estate 2.5 10V	6045
850 Estate 2.5 20V	6469
850 Estate T-5 2.3 20V	7649
940 Estate Classic 2.3	4647
960 2.5 24V	6143
960 3.0 24V	7122
960 Estate 2.5 24V	6352
960 Estate 3.0 24V	7331

Tájékoztató jellegű fogyasztói árak, ezer Ft-ban.

ÚJ HASZONGÉPJÁRMŰVEK

(kisáruszállítók) árai a vezérképviseleteknél.

ALEKO

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

Aleko Pick Up	530*
Aleko Pick Up D	800*

ARO

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

ARO 10.0 4x4 1.4	805*
ARO 10.0 4x4 1.9 D	1270*
ARO 10.3 4x4 1.4	815*
ARO 10.3 4x4 1.9 D	1280*
ARO 10.6 4x4 1.4	820*
ARO 10.6 4x4 1.9 D	1290*
ARO 10.8 4x4 1.4	850*
ARO 10.8 4x4 1.9 D	1280*
ARO 10.9 4x4 1.4 dupla kabin	860*
ARO 10.9 4x4 1.9 D dupla kabin	1330*
ARO 243 4x4 L 27	860*
ARO 243 4x4 XD3P	1200*
ARO 320 4x4 L 27	760*
ARO 320 4x4 XD3P	1110*
ARO 324 4x4 L 27 dupla kabin	1050*
ARO 324 4x4 XD3P dupla kabin	1350*

CITROËN

Citroën Hungaria Kft.,
1012 Budapest Logodi u. 34/A.
Tel.: 212-0021, 212-0022, 212-0023

FELÚJÍTOTT ALKATRÉSZEK

Felújított és új autóalkatrészek amerikai és japán gépkocsikhoz. Szállítás a rendeléstől számított 5-10 napon belül. (A magyar vámot a rendelő fizeti.) Várjuk magyar nyelvű faxrendelését.

AUTO & COMPUTER EXPORT (NIAGARA) INC.

96 Centennial Parkway North
Hamilton, Ontario, CANADA, L8E 1H7
Tel.: 001-905-560-6155
Fax: 001-905-560-6169

AX 10 E Enterprise	856*
C 15 E 1.2	960*
C 15 E 1.4	990*
C 15 1.8D	1120*
Jumper 27 C 1.9D	1784*
Jumper 27 C 1.9TD	1908*
Jumper 31 CH 2.5D	1996*
Jumper 31 M 2.5D	2000*
Jumper 35 LH 2.5TD	2100*
Jumper 35 LH 2.5TD	2158*
Jumper 31 CH Cabin 2.5D	1688*
Jumper Combi Club 1.9TD	2800*

FIAT

FIAT Magyarország Kft.,
Budapest VIII.,
Rumbach S. u. 19-21.
Tel.: 268-0969, 268-0970, 268-0971

Uno van 1.0 kat.	802*
Uno van 1.7 D	1014*
Marengo DS	1315*
Marengo TDS	1463*
Fiorino Furgon 1.3 (új)	983*
Fiorino Furgon 1.6 kat. (új)	1082*
Fiorino Panorama 1.4 kat. (új)	1205*
Fiorino Panorama 1.6 kat. (új)	1254*
Fiorino Furgon 1.7 D (új)	1210*
Fiorino Panorama 1.7 D (új)	1373*
Ducato 10 Furgon 1.9 D	1607*
Ducato 10 Furgon 1.9 TD	1703*
Ducato 10 Supercombi 1.9 D	2014*
Ducato 10 Supercombi 1.9 TD	2129*
Ducato 10 Panorama 2.5 TD	2851*
Ducato 14 Furgon 2.5 D	1667*
Ducato 14 Furgon GV 2.5 D	1818*
Ducato 14 Furgon Vetr. 2.5 D	1702*
Ducato 14 Furgon GV Vetr. 2.5 D	1850*
Ducato 14 Furgon 2.5 TD	1850*
Ducato 14 Furgon GV 2.5 TD	2078*
Ducato 14 Furgon GV Vetr. 2.5 TD	2173*
Ducato 14 Cabinato 2.5 D P.C.	1565*
Ducato 14 Cabinato 2.5 D P.L.	1602*
Ducato 14 Cabinato CD 2.5 D P.L.	1666*
Ducato 14 Combinato 2.5 D	2213*
Ducato 14 Combinato 2.5 TD	2445*
Ducato 14 Minibus 2.5 D	2841*
Ducato 14 Minibus 2.5 TD	3071*
Ducato Maxi Furgon 2.5 D	2221*
Ducato Maxi Furgon 2.5 TD	2334*
Ducato Maxi Cabinato 2.5 D	1888*
Ducato Maxi Cabinato CD 2.5 D	1992*
Ducato Maxi Cabinato 2.5 TD	2116*
Ducato Maxi Cabinato CD 2.5 TD	2230*

FORD

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

Fiesta Furgon 1.1i kat.	1203
Fiesta Furgon 1.8 D	1342
Courier Furgon 1.3i kat.	1323
Courier Furgon 1.8 D	1431
Courier kombi 1.3i kat.	1447
Courier kombi 1.8 D kat.	1716
Escort 60 Furgon 1.3	1303
Escort 60 Furgon 1.4i kat.	1453
Escort 60 Furgon 1.8 D	1535
Transit 100 SWB 2.0 zárt	2027
Transit 100 SWB 2.5 D zárt	2118
Transit 150 SWB 2.5 D zárt	2409
Transit 190 LWB 2.5 D zárt	2774
Transit 120 SWB 2.5 D alváz platóval	223
Transit 190 LWB 2.5 D alváz platóval	2570
Transit 150 LWB 2.5 D d.kabin,alv.,plató	2833
Transit 190 EF LWB 2.5 D d.kabin,alv.,plató	3057
Transit 100 SWB 2.0 kombi	2094
Transit 100 SWB 2.5 D kombi	2292
Transit 150 SWB 2.5 D kombi	2472
Transit 100 SWB 2.0 kombi-furgon	2871
Transit 100 SWB 2.5 D kombi-furgon	3138
Transit 2.5D 9 szem. busz	3637
Transit 2.5 D 12 szem. busz	3637
Transit 2.5 D 15 szem. busz	3940

HYUNDAI

Cél Motors Kft.,
Budapest, XI., Keveháza u. 1.
Tel.: 186-9455

Porter Standard Cab.	1390*
Porter Double Cab.	1560*
Grace Standard Van	1580*
Grace Panorama Van	1650*
Grace Panorama Bus	2290*
Mighty	2390*
Galloper	2190*
Chorus	4290*

KORANDO

SsangYong Vezérképviselet,
8232 Balatonfüred,
Móricz Zs. u. 9.
Tel.: 86/340-443,342-870

4 R	1825*
4 RS	1930*
5 R	1825*
5 RS	1999*
6 R	1825*
6 RS	1999*
9 R	1850*
9 RS	1999*
Family R	1890*
Family RS	1999*

LAND ROVER

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

Defender 90 Pick Up 2.5	1978*
Defender 90 Pick Up 2.5 D	2102*
Defender 90 Pick Up 2.5 TDi	2158*
Defender 90 Hard Top 2.5	2056*
Defender 90 Hard Top 2.5 D	2181*
Defender 90 Hard Top 2.5 TDi	2234*
Defender 90 Hard Top 3.5 V8	2243*
Defender 90 Station Wagon 2.5	2243*
Defender 90 Station Wagon 2.5 D	2367*
Defender 90 Station Wagon 2.5 TDi	2421*
Defender 110 Soft Top 2.5	2179*
Defender 110 Soft Top 2.5 D	2311*
Defender 110 Soft Top 2.5 TDi	2369*
Defender 110 Soft Top 3.5 V8	2563*
Defender 110 Pick Up 2.5	2197*
Defender 110 Pick Up 2.5 D	2330*
Defender 110 Pick Up 2.5 TDi	2389*

AUTÓFÉNYEZŐK!

Az Önök számára kifejlesztett szellőző-szárító egységünk előnyei:

— gyors száradás
— megtöbbszörözhető kapacitás
— minimális energiaigény
— környezetzi ártalmak csökkentése
— egyenletes festékeloszlás
— meglévő műhelybe is beépíthető
— gyors megtérülés

ÉP–COOP LÉGTECHNIKA KFT.
1023 Bp., Ürömi u. 15.
Tel./fax: 1-686-679 06-30-400-702

Defender 110 Pick Up 3.5 V8	2584*
Defender 110 Hard Top 2.5	2278*
Defender 110 Hard Top 2.5 D	2410*
Defender 110 Hard Top 2.5 TDi	2468*
Defender 110 Hard Top 3.5 V8	2672*
Defender 110 Station Wagon 2.5	2735*
Defender 110 Station Wagon 2.5 D	3071*
Defender 110 Station Wagon 2.5 TDi	3139*
Defender 110 Station Wagon 3.5 V8	2928*
Defender 110 County SW 2.5	2833*
Defender 110 County SW 2.5 D	3144*
Defender 110 County SW 2.5 TDi	3212*
Defender 110 County SW 3.5 V8	2994*
Defender 110 HCPU 2.5	2307*
Defender 110 HCPU 2.5 D	2439*
Defender 110 HCPU 2.5 TDi	2497*

LUBLIN

Texpert Kft.,
1118 Budapest, Rahó u. 10.
Tel.: 181-3168, 181-3182

FS 3352 járóképes alváz	1350*
FS 3352 platós belf. ponyvával	1366*
FS 3352 platós vámponyvával	1379*
FS 3372 dobozos	1530*
FS 3372 dobozos hőszigetelt	1580*
FS 3392 furgon	1650*

MAZDA

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

323 1.3i Van 3 a.	1424*
323 1.6i Combi Van	1632*
626 2.0i Combi Van	2336*
626 2.0 D CX Combi Van	2636*
B 2200 D Cab Plus	1420*
B 2200 D Cab Plus Hard Top	1585*
E 2200 D zárt	1670*
E 2200 D Glass van	1770*
E 2200 D zárt 4x4	2220*
E 2200 D platós	1510*

MERCEDES

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

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

MITSUBISHI

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

L 200 Pick Up TD 4WD	2510
L 300 Combi Servo	2519
L 300 Bus	2618
L 300 Bus de Luxe	2951
L 300 Bus "Crystal" panoramatetővel	3806
L 300 Bus D	2880
L 300 Bus TD 4WD	3912
L 300 Bus TD 4WD de Luxe	4245
L 300 Transporter	1992
L 300 Transporter D Servo	2329
L 300 Transporter TD 4WD	3381
L 300 Kastenwagen	1914
L 300 Kastenwagen Lang	1997
L 300 Kastenwagen D Servo	2251
L 300 Kastenwagen D Lang Servo	2324
L 300 Kastenwagen TD 4WD	3283
Space Runner 1.8 GLXi	2766
Space Runner 1.8 GLXi NT	2902
Space Runner 1.8 GLXi NT ABS AB	3212
Space Runner 1.8 GLXi aut. NT ABS AB	3461
Space Runner 1.8 GLXi 4 WD	3332
Space Runner 1.8 GLXi 4 WD NT	3468
Space Runner 1.8 GLXi 4 WD NT ABS AB	3778
Space Wagon 2.0 GLXi	3396
Space Wagon 2.0 GLXi NT	3532
Space Wagon 2.0 GLXi 4 WD	3957
Space Wagon 2.0 GLXi 4 WD NT	4093

A Magyarországon gyártott **KNAUS Country** lakókocsitípusokon kívül az összes **KNAUS** lakókocsi, lakóautó-tartozék és alkatrész teljes választékával és szervizével állunk kedves vevőink rendelkezésére.

Budapesti Képviselet:
1046 Vécsey K. u. 109.
Tel./fax: 169-4428.

Lakókocsigyár:
2645 Nagyoroszi,
Felszabadulás u. 112.
Tel./fax: 35/374-300.

NISSAN

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

Urvan 2.0 Panel Van	1486*
Urvan 2.5 D Panel Van	1568*
Urvan 2.5 D Window Van	1971*
Sunny Van 1.6	1359*
Sunny Van 1.7 D	1513*
Trade 2.0 D Van	1733*
Trade 2.8 D Van	1894*

OLTCIT

Cél Motors Kft.,
Budapest XI., Kevehàza u. 1.
Tel.: 186-9455

Oltcit Club 11 R1	390

AUTO ALARM A MEGNYUGTATÓ AUTÓVÉDELEM

— gépjárműriasztók 9400 Ft-tól 37 000 ft-ig
— a '94-es év slágere, az inditásgátló (inmobiliser) önállóan és riasztóval egybeépítve 8880 Ft-tól 28 200 Ft-ig.
— kulcsfejre épített speciális rádió távirányítók
— elektrommos ablakemelők
— autóhifi

A AUTO ALARM magyarországi importőre
PILLÉR-N BT.
06-60-351-595

Budapesti képviselet és szerviz:
CSÉPÁNY ÉS TÁRSAI
1104 Lavotta u. 30.
Tel./Fax: 260-3605

KIPUFOGÓ

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

LOPÁSGÁTLÓ

a Koppány-kormánybilincs, vághatlan és látható védelem

FELSZERELÉS

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

NAGYKER. RAKTÁR
KISKER. ÜZLET

KOPPÁNY

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

ELŐNYÖS,
vásárlóknak
JUTÁNYOS

OPEL

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

Corsa Del Van 1.2i	910*
Corsa Del Van 1.4i	931*
Corsa Del Van 1.5D	1096*
Corsa Combo 1.2i	1053*
Corsa Combo 1.4i	1116*
Corsa Combo 1.7D	1252*
Astra Del Van 1.4i	1235*
Astra Del Van 1.6i	1299*
Astra Del Van 1.7DTL	1481*
Midi Panel Van 2.0i	1451*
Midi Panel Van 2.2D	1637*
Midi Window Van 2.0i	1547*
Midi Window Van 2.2D	1675*
Campo 2.5DT 4x2 2 a.	1531*
Campo 2.5DT 4x4 2 a.	1839*
Campo 2.5 DT Sport 4x2 2 a.	1624*
Campo 2.5 DT Sport 4x4 2 a.	1907*
Campo 2.5 DT 4x2 4 a.	1796*
Campo 2.5 DT 4x4 4 a.	2078*

PEUGEOT

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

Boxer 2.0 zárt 7.5m3 1t	1978*
Boxer 1.9D zárt 7.5m3 1t	1818*
Boxer 1.9TD zárt 7.5m3 1t	1935*
Boxer 2.0 zárt 7.5m3 1.4t	1964*
Boxer 2.5D zárt 7.5m3 1.4t	2019*
Boxer 2.0 zárt 9m3 1.4t	1983*
Boxer 2.5D zárt 9m3 1.4t	2036*
Boxer 2.0 zárt 10m3 1.4t	2000*
Boxer 2.5D zárt 10m3 1.4t	2056*
Boxer 2.5TD zárt 10m3 1.4t	2182*
Boxer 2.0 zárt 12m3 1.4t	2032*
Boxer 2.5D zárt 12m3 1.4t	2083*
Boxer 2.5TD zárt 12m3 1.4t	2209*
Boxer 2.0 zárt 10m3 1.8t	2116*
Boxer 2.5D zárt 10m3 1.8t	2155*
Boxer 2.5TD zárt 10m3 1.8t	2258*
Boxer 2.0 zárt 12m3 1.8t	2145*
Boxer 2.5D zárt 12m3 1.8t	2182*
Boxer 2.5TD zárt 12m3 1.8t	2285*
Boxer 2.0 alváz-kabin 1.4t	1811*
Boxer 2.5D alváz-kabin 1.4t	1872*
Boxer 2.5D alváz-kabin 1.4t hosszú	1877*
Boxer 2.5TD alváz-kabin 1.4t hosszú	2073*
Boxer 2.0 alváz-kabin 1.8t	1931*
Boxer 2.5D alváz-kabin 1.8t	1977*
Boxer 2.5D alváz-kabin 1.8t hosszú	1984*
Boxer 2.5TD alváz-kabin 1.8t hosszú	2086*
Boxer 2.0 platóskabin 1.4t	1970*
Boxer 2.5D platóskabin 1.4t	2022*
Boxer 2.5TD platóskabin 1.4t	2218*
Boxer 2.0 platóskabin 1.8t	2090*
Boxer 2.5D platóskabin 1.8t	2128*
Boxer 2.5TD platóskabin 1.8t	2232*
Boxer Minibusz 2.0	3612
Boxer Minibusz 1.9TD	3481
Boxer Minibusz 2.5TD	4107

PIAGGIO

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

Piaggio Pick Up	940*
Piaggio Blind Van	960*
Piaggio Glass Van	1000*
Piaggio Porter	1165*
Piaggio Porter Lux	1200*

RENAULT

Renault Hungária Kft., Budapest XIII., Dévai u. 26-28. Tel.: 270-0136

Clio Transport 1.9 D kat.	1425*
Express 1.1 dobozos	1044*
Express 1.6 D dobozos	1279*
Express 1.9 D dobozos	1333*
Trafic T313 dobozos	1801*
Trafic T 413 dobozos	1890*
Trafic TB1B dobozos	2198*
Trafic T42B dobozos	2242*
Trafic V313 dobozos 4x4	2129*
Trafic V31B dobozos 4x4	2346*
Trafic V42B dobozos 4x4	2592*
Trafic PC83 platós	2019*
Trafic TC94 alváz	1856*
Trafic V49B alváz 4x4	2348*
Master RJ16 dobozos	2677*
Master RJ17 dobozos	2917*
Master RJ2C dobozos	3260*
Master R8D6 minibusz	4312*
Master RL96 alváz	2568*

SEAT

Porsche Hungária Kft, Budapest XIII., Fáy u. 27. Tel.: 267-1990

Marbella Commercial 0.9	888
Terra (szekrényes) 0.9	1191
Terra (szekrényes) 1.4 D	1382

SKODA

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

Forman Plus	767*
Pick Up alapkivitel	728*
Pick Up fémfelépítménnyel	818*
Pick Up müanyag felépítménnyel	812*

TATA

Swisscar RT., Budapest XXII., Háros út 121. Tel.: 227-4445

Tata Pick Up 2.0 D	1035*
Tata Pick Up 2.0 D szervos	1117*

TAVRIA

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

Tavria-van	420*

TOYOTA

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

Hiace Glass Van 2.4 D	1732*
Hiace Panel Van 2.4 D	1672*
Hiace Panel Van 2.4 D 4x4	1936*
Hiace Glass Van 2.4 4x4	2096*
Hilux 4x4 2.4 D 2 a.	1772*
Hilux 4x4 2.4 D 4 a.	1948*
Dyna 100 2.4 D platós	1488*
Dyna 150 2.8 D platós	1660*
Dyna 150 2.8 D alváz	1572*
Dyna 300 3.0 D alváz	3232*

UAZ

Autoker Autokereskedelmi Kft., Budapest, XIX., Hoffer A.u.38-40. Tel.:147-3999, 157-1455

UAZ 3741 2.5 zárt	740*
UAZ 3303 2.5 platós	653*

VOLKSWAGEN

Porsche Hungária Kft, Budapest XIII., Fáy u. 27. Tel.: 267-1990

Caravelle 2.0 kat. 8 üléses	3883
Caravelle 2.5 kat. 8 üléses	4714
Caravelle 2.5 kat. aut. 8 üléses	5042
Caravelle Syncro 2.5 kat. 8 üléses	5569
Caravelle 1.9 D 8 üléses	3647
Caravelle 1.9 TD kat. 8 üléses	3616
Caravelle 2.4 D 8 üléses	4208
Caravelle 2.4 D aut. 8 üléses	4514
Caravelle Syncro 2.4 D 8 üléses	5005
Caravelle GL2.0 kat. 8 üléses	4380
Caravelle GL2.5 kat. 8 üléses	5165
Caravelle GL2.5 kat. aut. 8 üléses	5472
Caravelle GL Syncro 2.5 kat. 8 üléses	6020
Caravelle GL1.9 D 8 üléses	4136
Caravelle GL1.9 TD kat. 8 üléses	4084
Caravelle GL2.4 D 8 üléses	4629
Caravelle GL2.4 D aut. 8 üléses	4914
Caravelle GL Syncro 2.4 D 8 üléses	5426
Transporter 2.0 kat. alváz+fülke	2062*
Transporter 2.5 kat. alváz+fülke	2118*
Transporter 2.5 kat. aut. alváz+fülke	2310*
Transporter Syncro 2.5 kat. alváz+fülke	2620*
Transporter 1.9 D alváz+fülke	2054*
Transporter 1.9 TD kat. alváz+fülke	2148*
Transporter 2.4 D alváz+fülke	1993*
Transporter 2.4 D aut. alváz+fülke	2185*
Transporter 2.4 Syncro alváz+fülke	2494*
Transporter 2.0 kat. platós	2126*
Transporter 2.5 kat. platós	2178*
Transporter 2.5 kat. aut. platós	2370*
Transporter Syncro 2.5 kat. platós	2679*
Transporter 1.9 D platós	2122*
Transporter 1.9 TD kat. platós	2216*

Transporter 2.4 D platós	2053*
Transporter 2.4 D aut. platós	2245*
Transporter Syncro 2.4 D platós	2554*
Transporter 2.0 kat. dupla kabin+alváz	2224*
Transporter 2.5 kat. dupla kabin+alváz	2420*
Transporter 2.5 kat. aut. dupla kabin+alváz	2611*
Transporter Syncro 2.5 kat. dupla kabin+alváz	2921*
Transporter 1.9 D dupla kabin+alváz	2395*
Transporter 1.9 TD kat. dupla kabin+alváz	2489*
Transporter 2.4 D dupla kabin+alváz	2294*
Transporter 2.4 D aut. dupla kabin+alváz	2486*
Transporter Syncro 2.4 D dupla kabin+alváz	2795*
Transporter 2.0 kat. dupla kabin+plató	2284*
Transporter 2.5 kat. dupla kabin+plató	2479*
Transporter 2.5 kat. aut. dupla kabin+plató	2671*
Transporter Syncro 2.5 kat. dupla kabin+plató	2981*
Transporter 1.9 D dupla kabin+plató	2463*
Transporter 1.9 TD kat. dupla kabin+plató	2557*
Transporter 2.4 D dupla kabin+plató	2354*
Transporter 2.4 D aut. dupla kabin+plató	2546*
Transporter Syncro 2.4 D dupla kabin+plató	2855*
Transporter 2.0 kat. dobozos	2079*
Transporter 2.5 kat. dobozos	2275*
Transporter 2.5 kat. aut. dobozos	2467*
Transporter Syncro 2.5 kat. dobozos	2776*
Transporter 1.9 D dobozos	2231*
Transporter 1.9 TD kat. dobozos	2325*
Transporter 2.4 D dobozos	2150*
Transporter 2.4 D aut. dobozos	2342*
Transporter Syncro 2.4 D dobozos	2651*
Transporter Mixto 2.0 kat. 6 üléses	3553
Transporter Mixto 2.5 kat. 6 üléses	4308
Transporter Mixto 2.5 kat. aut. 6 üléses	4643
Transporter Mixto Syncro 2.5 kat. 6 üléses	5182
Transporter Mixto 1.9 D 6 üléses	3330
Transporter Mixto 1.9 TD kat. 6 üléses	3109
Transporter Mixto 2.4 D 6 üléses	3812
Transporter Mixto 2.4 D aut. 6 üléses	4124
Transporter Mixto Syncro 2.4 D 6 üléses	4627
Transporter Combi 2.0 kat. 9 üléses	3747
Transporter Combi 2.5 kat. 9 üléses	4524
Transporter Combi 2.5 kat. aut. 9 üléses	4859
Transporter Combi Syncro 2.5 kat. 9 üléses	5398
Transporter Combi 1.9 D 9 üléses	3520
Transporter Combi 1.9 TD kat. 9 üléses	3280
Transporter Combi 2.4 D 9 üléses	4014
Transporter Combi 2.4 D aut. 9 üléses	4325
Transporter Combi Syncro 2.4 D 9 üléses	4828
LT 35 2.4 D alváz	2386*
LT 45 2.4 D alváz	2908*
LT 55 2.4 D alváz	3201*
LT 35 2.4 TD alváz	2625*
LT 45 2.4 TD alváz	3155*
LT 55 2.4 TD alváz	3436*
LT 35 2.4 D platós	2437*
LT 45 2.4 D platós	3114*
LT 55 2.4 D platós	3489*
LT 35 2.4 TD platós	2676*
LT 45 2.4 TD platós	3361*
LT 55 2.4 TD platós	3724*
LT 28 2.4 D dobozos	2411*
LT 35 2.4 D dobozos	2556*
LT 45 2.4 D dobozos	3430*
LT 28 2.4 TD dobozos	2649*
LT 35 2.4 TD dobozos	2794*
LT 45 2.4 TD dobozos	3678*
LT 35 2.4 D dupla kabin+alváz	2708*
LT 45 2.4 D dupla kabin+alváz	3272*
LT 55 2.4 D dupla kabin+alváz	3593*
LT 35 2.4 TD dupla kabin+alváz	2947*
LT 45 2.4 TD dupla kabin+alváz	3519*
LT 55 2.4 TD dupla kabin+alváz	3828*
LT 35 2.4 D dupla kabin+plató	2759*
LT 45 2.4 D dupla kabin+plató	3478*
LT 55 2.4 D dupla kabin+plató	3732*
LT 35 2.4 TD dupla kabin+plató	2998*
LT 45 2.4 TD dupla kabin+plató	3726*
LT 55 2.4 TD dupla kabin+plató	3967*
LT 40 2.4 TD 4x4 dobozos	5570*
LT 45 2.4 TD 4x4 platós	5278*
LT 45 2.4 TD 4x4 alváz	5071*
LT 45 2.4 TD 4x4 dupla kabin+plató	5642*
LT 45 2.4 TD 4x4 dupla kabin+alváz	5435*

VOLVO

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

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

A csillaggal jelölt árak az áfát nem tartalmazzák.

armafilt **IPARI ÉS KERESKEDELMI RT.**

A-tól Z-ig

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

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

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

VISZONTELADÓINKNAK NAGY ÁRENGEDMÉNYT BIZTOSÍTUNK!

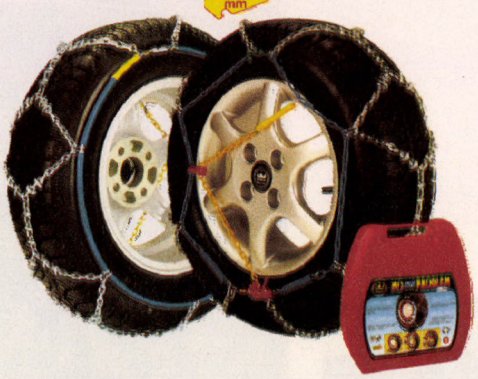
KÖNIG

hóláncok magyarországi forgalmazója

HOMASITA CO. LTD. AUTO ACCESSORIES

12 mm

NO PROBLEM®



Háromtípusú hólánc minden méretben személy- és haszongépjárművekhez.
Érdeklődni lehet 209-2811-es telefonon.

HOMASITA KFT.
AUTÓFELSZERELÉSI CIKKEK

a legnagyobb választékban, a legolcsóbb árakon. Áruházunkban 2500-féle autófelszerelési cikkel várjuk vásárlóinkat.

JANUÁRI AJÁNLATUNK

hóláncok személy- és haszongépjárművekre
indítókábelek 80–400 A-ig
akkutöltők 4–50 A-ig
vontatókötelek 1,5–5 tonnáig
mechanikus csörlő
összecsukható hólapát
ablaktörlők 28–60 cm-ig
jégoldók, zárjégoldók, jégvakarók
páramentesítők
hidegindítók
üzemanyag-adalékok
fagyállók
fagyállómérők, akkusavmérők
ködlámpák
síléctartók 2–3–6 páras
mágneses síléctartók
gumiszőnyegek
gumi hótálcák

NAGYKERESKEDÉSÜNKBEN

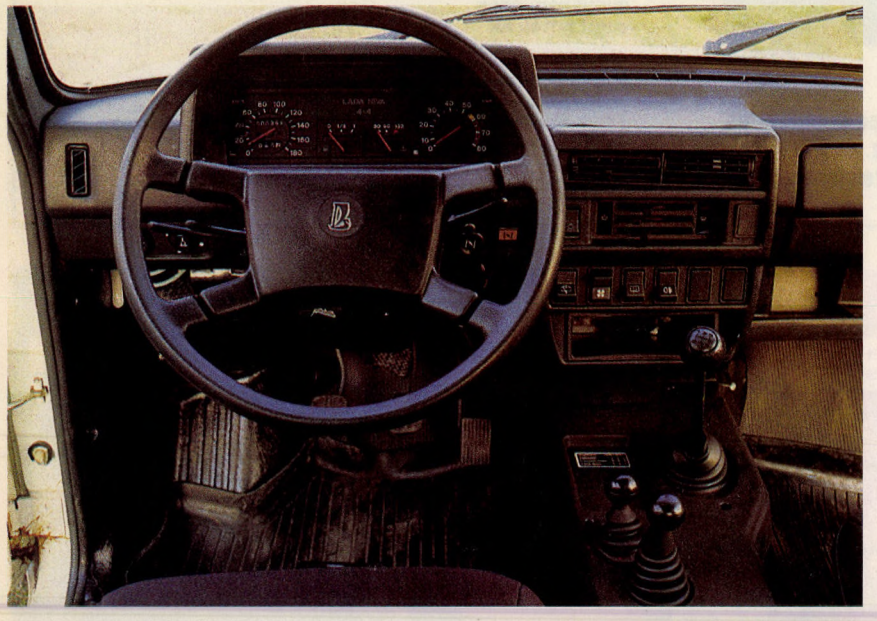
viszonteladókat, benzinkutakat, autószalonokat és szervizeket szolgálunk ki.
1119 Budapest, Fehérvári út 161. (Andor utca sarok)
Telefon: 166-6714, 209-2816, 209-2814. Fax: 166-6714
Nyitva tartás: hétfő–péntek: 9–18 óráig, szombat: 9–12 óráig



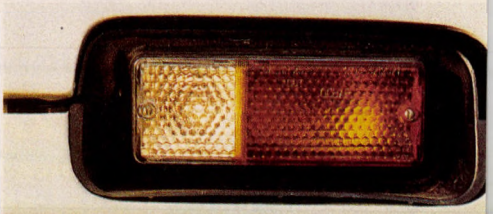
FÖLDÚTON HARASÓ

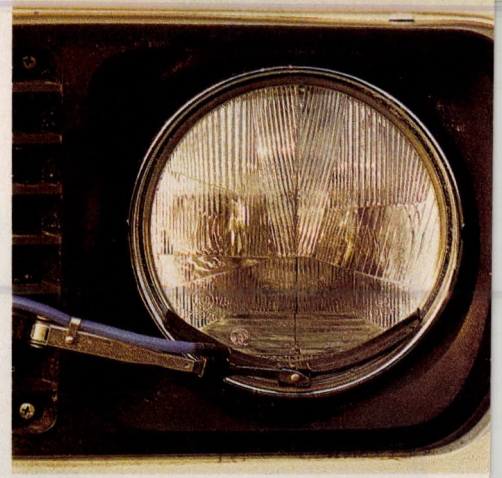
LADA NIVA 1.7

Amikor legutóbb, úgy másfél évvel ezelőtt Lada Niva járt próbaúton szerkesztőségünkben, még hétszázezer forintért adták. Azóta az ár meglehetősen sokat változott, az autó kevesebbet, de feltétlenül előnyére.









Praktikus felszerelés a fényszórótörlő

– Ez valóban egyhetes? – hangzik el a kérdés nap mint nap, másik autóból átszólva, parkolóban, benzinkútnál, hol gúnyos, hol pedig lelkes, netán szakértő tekintetekkel kísérve. A kíváncsiskodás alapja két szám, a Lada Niva hátsó ajtaján szerényen megbújó 1,7 felirat, ami arra utal, ilyen még nem volt, itt valami történt. Ami azt illeti, valóban, méghozzá 3 milliméterrel bővebb lett a hengertömb négy nagy furata, ezzel 1569 cm^3-ről 1690 cm^3-re nőtt az összlökettérfogat. Mellé 8,5-ről 9,3-ra módosult a sűrítés, s végül is 73-ról 80 lóerőre emelkedett a legnagyobb teljesítmény, 118 Nm-ről 138 Nm-re a legnagyobb nyomaték. A lényeg tehát: a motor a régi, csak megint belenyúltak az ősöreg FIAT-konstrukcióba, a felfúráson kívül azzal, hogy elektronikus gyújtás szolgáltatja a szikrát, és hármas katalizátor tisztítja az elégett benzinből felszabaduló gázokat, jóllehet, ez a motor üzemét közvetlenül nem befolyásolja.

Szebb és korszerűbb a Szamarától örökölt szerelvényfal

Szembeötlő újdonság a Niván a hátsó ajtó és környéke, s a módosulások feltétlenül praktikusak. Az ajtó immár a csomagtér padlószintjéig nyílik egyben, így könnyű behelyezni vagy kivenni a csomagokat (lőtt vadat, muníciót). Ennek megfelelően újak lettek a hátsó lámpák, amelyek most a sárvédő végére kerültek (a megoldás esztétikumán lehet vitatkozni). Eltűnt a csomagtértető zárja, helyette van egy kilincs belül, a bal oldali kárpiton a hátsó ülés mellett és egy jókora műanyag kapaszko-



Elemében a felizmosított Lada Niva. Terepjáró képességével minden egyéb hibájáért kárpótolja tulajdonosát

dó az ajtón. Egyéb külső változás nincs, a belső tér viszont bőséggel tartogat meglepetést a Niva-szakértőknek.

A 2107-es négyküllős műanyag kormánya váltotta fel a népi motívumokkal díszített régit, a műszerfal a luxus-Szamaráról érkezett, szolgáltatásait tekintve semmiben sem múlja felül elődjét, sőt, eggyel kevesebb műszer van benne. Megváltozott az egész szerelvényfal az egységesítés nemes szándékával, jóllehet a minőség semmit sem javult, és a kapcsolók rendje sem tökéletes. A vékonyka kesztyűtartó alá rakodópolc került, a csomagtér fölé pedig műanyagból készült kalaptartószerű fedél. Mindezek tulajdonképpen csak az összképet befolyásoló tényezők, a háromajtós Szamarából importált ülés viszont már érinti a vezetési komfortot is. Tény, hogy nem túl szerencsés kényes, könnyen sérülő és koszolódó anyagból készült ülést tenni egy terepjáróba, de ezen segíthet egy utólag készíttetett huzat, viszont a kényelmes, jó oldaltartást biztosító fotel sokat lendített a Niva belső kényelmén. A ravasz csuklószerkezetnek köszönhetően előrehajtáskor elcsúszó ülés miatt a hátrajutás is könnyebbé vált, ott viszont a régi padok várják az utast.

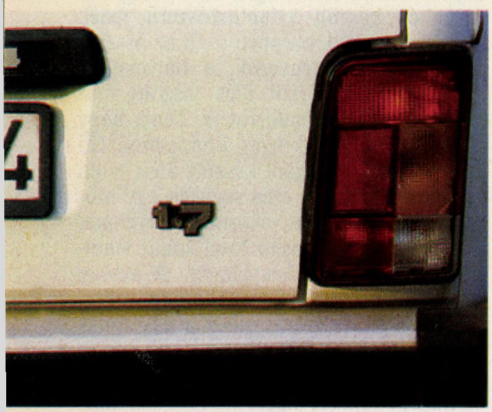
Amikor az előre megbeszélt időben megjelentünk a tesztautó átvételére a Védgát utcai Lada-bázison, a kijelölt Niva motorterében éppen derékig benne volt egy szerelő, aki tudomásunkra hozta, egy darabig még ne számítsunk a járműre, mert van vele dolog elég. Félreértés ne essék, a kilométeróra teli volt nullákkal, a hosszadalmas munka a gyári végszerelésről hiányzó hibajavító állomást pótolta. Mindezt csak azért említjük, senkinek ne legyenek illúziói, a Volga partján minden a régi, már ami a pontosságot és a minőséget illeti. A Lada-vásárlók a hazai átadóhelyek munkája ellenére bőven kapnak házi feladatot, mi például a műszerfal igazítását, néhány csavar behajtását végeztük el társadalmi munkában. Látnunk kellett a kárpitok pontatlan varrását, a műanyag al-



A szépség árán végre a lökhárítóig nyílik a hátsó ajtó

katrészek gyenge minőségét és helyenként rossz illesztését. Száz kilométer megtétele után a kuplungpedál elkezdett zsírért sikoltani, ugyanennyi futás után jobbra forduláskor mindig felvillant a benzin fogytára utaló lámpa. Motorféküzemben a motor meglehetősen gyakran leállt, a hajtáslánc fogaskerekeinek rendíthetetlen zenéjét csak a gyári terepgumik robaja tudta elnyomni, a differenciálzárat pedig a karral vívott közelharc után lehetett ki- vagy bekapcsolni.

Az elődhöz képest visszalépésnek tűnik a fűtés-szellőzés, mert a szabályzásra szinte semmi finom módszer nincs, vagy szaharai



Teljesen új a hátsó lámpa. Az 1.7-es szám az új motorra utal

forróság ömlik az utastérbe, vagy hideg, átmenetet nem sikerült találni. Ebben bűnös a ventilátor is, amely bekapcsolva két dolgot tud, nagyon erősen fújni és borzasztó erősen fújni.

Az Autó-Motor tesztjárműveinek üzemanyag-ellátásáról a Shell gondoskodik

Szintén a Szamarából származnak a kényelmes, ámde kényes ülések





Kissé igénytelenek a műanyagok, a difizár birkózógépnek is beillik



A ventilátor, a hátsóablak-törlő és -mosó berendezés, a világítás és a hátsó zárófény billenőkapcsolókkal helyezhető üzembe, mind megvilágítást is kapott, apró szépséghiba, hogy nem egységes működésűek, van, amelyiket fenn kell megnyomni bekapcsoláskor, van, amelyiket lenn. A műszerfal-világítás erőssége és az első lámpák világítási magassága forgókapcsolókkal állítható.

Menet közben az 1,7-es Niva nem hökkenti meg vezetőjét a plusz hét lóerőből származó rendkívüli dinamizmussal, hogy pontosak legyünk, eltérés városi, országúti forgalomban nem érezhető. A szuperkemény terepgumik miatt a vezető jobb, ha

A Lada Niva vetélytársai: 3 ajtós terepjáró személygépkocsik

Típus	Aro 10.4	Jeep Wrangler	Korando 5R	Land Rover Discovery	Mitsubishi Pajero	Opel Frontera Sport	Suzuki Samurai	Suzuki Vitara	Toyota RAV4	UAZ 31512
Motor	1,4 b.	2,5 b.	2,2 d.	2,5 tdi.	2,5 td.	2,0 b.	1,3 b.	1,6 b.	2,0 b.	2,4
Max. teljesítmény (Le/ford.)	62/5000	125/5250	72/4300	113/4000	125/4000	115/5200	63/6000	75/5250	133/5800	72/4000
Max. nyomaték (Nm/ford.)	100/3500	188/3250	138/2200	265/1800	292/2000	170/2600	103/3500	138/2200	183/4000	169/2000
Sebességfokozatok száma	4×2	5	5×2	5×2	5×2	5×2	5	5	5	5×2
Végsebesség (km/h)	120	150	130	148	150	157	130	140	170	115
Irányár áfával (ezer forint)	1020	3370	2280	4753	3573	3042	1945	2490	3280	1375

PRÓBANAPLÓ

A kocsi szállítója: HungaroLada Kft., 1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 76. Telefon: 269-9048.
Benzinellátás: Shell Hungary Rt., Budapest III., Csillaghegyi út 19–21.
A kilométer-számláló állása a próbaút kezdetén: 0015.
A próbaút végén: 916
A próbaút során mért átlagfogyasztás 12,2 l/100 km.
Irányár a szállítónál: 1050000 forint.



Nem lett tágasabb a csomagtér, de könnyebb rakodni bele

Fotó: BRANSTETTER SÁNDOR

MŰSZAKI ADATOK

LADA NIVA 2121

MOTOR. Négyütemű, négyhengeres, soros, folyadékhűtéses benzinmotor. Furat 82 mm, löket 80 mm, összlökettérfogat 1690 cm³. Sűrítés 9,3. Legnagyobb teljesítmény 59 kW (80 LE) 5200/min. Legnagyobb nyomaték 118 Nm 3250/min. Felülfekvő vezértengely (OHC), hajtása lánccal, hengerenként két szelep. Hármas katalizátor (Car Sound 200 W), szabályozatlan motorüzem. Elektromos berendezés 12 V, akkumulátor 55 Aó, generátor 45 A.
ERŐÁTVITEL. Egylemezes, száraz tengelykapcsoló, ötfokozatú, kézi kapcsolású váltómű, kétfokozatú terepváltóművel kiegészítve. A sebességváltómű áttételei: I. 3,67; II. 2,1; III. 1,36; IV. 1; V. 0,82, hátramenet 3,53. A terepváltómű áttételei: I. 1,2; II. 2,135. A tengelyhajtás áttétele 4,3. Mechanikus, kézi kapcsolású differenciálzár.
FELÉPÍTÉS. Motor elöl, hosszában beépítve, állandó négykerék-hajtás. Háromajtós, ötszemélyes, önhordó acélkarosszéria.
Első futómű: alsó, felső háromszög keresztlengőkarok, csavarrugók, hidraulikus lengéscsillapítók, torziós keresztstabilizátor.
Hátsó futómű: merev hátsóhíd, hossz- és keresztirányú lengőkarok, csavarrugók, hidraulikus lengéscsillapítók.
Fékrendszer: hidraulikus, kétkörös, depressziós rásegítővel. Elöl tárcsa-, hátul dobfékek. Rögzítőfék a hátsó kerekekre.
Kormánymű: csigás-görgős kormánygép.
A gumiabroncs méretjelzése: 175/82 R 16.
MÉRETEK, TÖMEGEK. Hosszúság 3720 mm, szélesség 1680 mm, magasság 1640 mm. Tengelytáv 2200 mm, nyomtáv elöl/hátul 1430/1400 mm. Szabad magasság 220 mm. A legkisebb fordulási kör átmérője 11,6 m. Saját tömeg 1150 kg, megengedett össztömeg 1640 kg. Megengedett tengelyterhelés elöl 800, hátul 840 kg. A vontatható vontatmány össztömege fék nélkül 300 kg, ráfutófékkel 1155 kg.
MENETTELJESÍTMÉNYEK. Legnagyobb sebességről, felgyorsulásról nincs új adat, a régi modellnél 130 km/h, illetve 23 mp. Benzinfogyasztás (ECE) városi ciklus/90/120 km/h 9,7/8,3/12,3 l/100 km, műszaki norma 11,5, alapnorma 12 l/100 km. Üzemanyag: ólmozatlan 92 oktánszámú benzin. (Gyári adatok.)

kerüli a sportos produkciókat, nedves úton az állandó összkerékhajtás ellenére csodát tud tenni a Niva egy-egy kanyarban, ha valamilyen útegyenetlenség kerül a kerekek alá. Itt kell megemlíteni, remélhetőleg a következő evolúciós változatba már jut majd kormányszervo, mert a jelenlegi testépítő szerkezet szorossága miatt egyszerűen balesetveszélyes.

A Niva közismerten nem tartozik a kávéházi terepjárók ama mind bővebb csoportjába, amelyek krómozott hágcsókkal, kengururácsokkal és széles könnyűfém felnikre szerelt bütykös gumikkal hajtanak az autópályán 150 körül. Nem mintha ez a sebesség olyan nagyon távoli lenne a Niva gyári végsebességétől, hanem mert jellemétől idegen. Ez az autó szenved az országúton, viszont elemében van terepen és földúton. A gödrök és huppanók felett olyan hihetetlen eleganciával képes átsiklani, mint *Mike Larocco* szokott az amerikai szuperkrosszarénák dombjai felett (jellemző rá, hogy ha a többiek két dombon két ugrással mennek át, ő elintézi eggyel), ha megcsúszik, tökéletesen kontrollálható, a legritkább esetben akad fenn az alja, és nehéz helyzetekből, mint például, erdőirtás, mélyszántás, hihetetlen vehemenciával képes kivágni magát, hála a 80 lóerőnek, a bekapcsolható osztóműnek és a differenciálzárnak. Minderről a továbbiakban részletesen beszámolunk, mert terveink szerint az „egyhetes" még jó pár hónapot eltölt velünk.

OCSKAY ZOLTÁN

TÁRGYMUTATÓ 1994

A szerkesztőségünkbe érkező levelek, olvasói vélemények bizonyítják, sokan szeretnék lapunk régebbi számaiból egy-egy írásunkat kikeresni. Az 1994. év fontosabb témáiról készült alábbi tartalmi mutatóval kívánunk ehhez segítséget nyújtani.

AUTÓ

Astra-váltás 18/4
Audi A4 26/4
Audi A8 12/40
Audi RS2 Avant 15/11
Az Év Autója 1994 2/10
Bentley Java 11/40
Bertone Carisma 17/8
BMW 316i Compact 21/26
FIAT Cinquecento 9/30
FIAT Coupé 2/36
FIAT Punto 10/4
Ford Courrier 18/8
Ford Fiesta 1,8d 15/26
Ford KA 26/8
Ford Mondeo 24v 17/6
Ford Scorpio 23/9
Gázüzemű Opel Astra 6/4
Geiger Corvette LT1 26/42
Jaguar XJ-sorozat 21/8
Lancia K 23/10
Lancia K 2,4 25/36
Lancia Z 22/10
Lotus Super Seven replika 16/40
Lucciola-tanulmány 15/6
Mazda 121 PRO 14/32
Mazda 323 19/4
Mazda 323 F 24/26
Mazda 626 1,8 18/36
Mazda Xedos 9 6/24
Mazda Xedos 9 22/26
Mercedes SLK 23/40
Mitsubishi 3000 GT 21/40
Mitsubishi Sigma kombi 11/31
Mitsubishi Space Wagon 18/40
MTM Audi-tuning 9/22
Nagy utasterű limuzinok 12/4
Nissan 200 SX 22/40
Opel Astra 1,6i 16v 26/26
Opel Corsa Swing 1,5d 1/4
Opel Omega 3/4
Opel Omega 7/36
Opel Tigra 23/5
Opel Tigra 24/6
Opel-újdonságok 21/7
Összehasonlító teszt (Audi 80 Avant Tdi, Ford Mondeo 1,8 td Turner) 3/28
Összehasonlító teszt (FIAT Fiorino, Opel Combo) 2/28
Összehasonlító teszt (Ford Courrier, IZS, Opel Combo, Renault Express, Skoda Pick Up) 7/26
Összehasonlító teszt (Mazda B2200, Opel Campo) 21/34
Összehasonlító teszt (Mitsubishi Pajero, Nissan Terrano II.) 1/32
Összehasonlító teszt (Opel Astra 1,6i, Seat Ibiza 1,6i) 2/4
Összehasonlító teszt (Opel Corsa, FIAT Punto, Skoda Favorit, Suzuki Swift) 15/34
Összehasonlító teszt (Renault Laguna, Ford Mondeo) 13/34
Összehasonlító teszt: fűtésmérés 8/30
Peugeot 106 Kid 23/6
Peugeot 306 Saloon 21/4
Peugeot 306 XND 4/28
Peugeot 605 18/6
Peugeot 806 16/32
Peugeot Ion 24/5
Pontiac Trans Sport 2,3 16v 6/36
Range Rover 23/36
Renault Clio II. 1,2 RN 17/26
Renault Laguna 4/36
Renault Laguna 5/32
Renault Twingo 8/4
Renault Twingo Easy 22/25
Renault Twingo Pack 26/9
Rolls-Royce Silver Cloud III. 19/40
Saab 900 2,0i 8/36
Seat Cordoba 9/4
Seat Cordoba 1,9d 11/4
Skoda Felicia 25/4
Solon 2000 20/40
Subaru Impreza 5/4
Subaru Legacy Combi 2,0 GL 20/26
Subaru Libero 1200 4WD 16/26
Suzuki Swift 1,0 GA automata 25/38
Suzuki Swift 1,3 GL Sedan 3/22
Tavria Happy Lux 20/4
Toyota RAV4 14/40
Új Punto-változatok 13/4
Volvo 460 GLE 14/4
VW Buggy 17/40
VW Polo 20/8

MOTORKERÉKPÁR

Aprilia RS 125 16/44
Bajaj Sunny/Bonnie 17/48
BMW R1100 R és R850 R 26/46
Cagiva Mito 125 Sport Pro 25/44
Honda CB 500 21/44
Honda CB 500 és Suzuki GS 500E 12/46
Honda krosszmotorok 20/48
Honda NSR 125R 5/40
Honda NSR 125R 6/40
Honda RS 125R 1/42
Honda RVF 750 8/40
Honda VFR 750F 13/44
KTM Duke 12/48
Pegasus Norton Drag Bike 24/40
Suzuki DR 350 SE 19/46
Suzuki krosszmotorok 22/52
Suzuki-újdonságok 3/40
VW Trike 7/40
Yamaha BW's 10/38
Yamaha BW's 20/44
Yamaha FZR 600R 2/40
Yamaha krosszpaletta 21/48
Yamaha XJ 900S 22/46
Yamaha XJ 900S Diversion 18/52
Yamaha XTZ 660 24/46
Yamaha XV 750 15/44
Yamaha YZF 750 SP 13/52

TECHNIKATÖRTÉNET

40 éves az AMC 18/50
Botkormányos Oldsmobil 15/52
Chevrolet Corvette '53 3/36
CRS és társai 26/50
Csoda-Skoda 18/44
Feltámadott a Bözsibusz 22/45
Ford és a T modell 4/48
Hazai ritkaságok (Pannónia RB250 és TW 001) 2/48
Hazatért a világjáró Puli 18/44
Mátrai veteránjármű-találkozó 23/52
Motormúzeum Gyomaendrődön 14/44
Sunbeam-sztori 8/48
Velorex 25/50
Veteránjármű-találkozó, Orosháza 21/50

JÁRMŰTECHNIKA

Carminat navigációs rendszer 18/30
Éjjel látó Omega 12/10
Füstcsökkentés 5/22
Gumiszerelés 1/48
Közvetlen befecskendezésű dízelek 5/30
Légkondicionált Favorit 12/36
Motorkerékpár-gumiabroncsok 1/46
Övfeszítők és -szorítók 3/34
Pirelli P Zero 14/38
Tisztán jó 24/32
Wartburg-négyüteműsítés 15/28

TEHERAUTÓ
KISBUSZ
LAKÓKOCSI
MOTORCSÓNAK

Avia turbo 13/28
DAF 95/500 SPACE CAB 10/32
Ford Transit 24/10
Ikarus 417 18/36
Jetsível a Dunán 14/50
Mazda E 2200D 12/32
Peugeot Boxer/Citroën Jumper 25/26
Új Ducato család 11/34
Yamaha Whitbread 60 6/44

PÁRBESZÉD
FÓKUSZ
INFORMÁCIÓ

A gépkocsihasználat költségelszámolása 12/30
A Jaguar ugrani készül 2/32
A kőolaj regénye 1. 3/50
A kőolaj regénye 2. 4/50
A kőolaj regénye 3. 5/50
A kőolaj regénye 4. 6/50
A kőolaj regénye 5. 7/50
A nők és az autó 11/39
Adatok a főfelügyelettől 7/23
ÁFA–000 19/10
Ahol motorozni lehetett, mindenütt ott voltam 25/49
Alkatrészpiac 10/9
Amíg a vasból motor lesz 16/4
Angyalos szmog Budapesten 20/37
Árverés amerikásan 2/27
Astra-gyár Varsóban 25/11
Ausztria autóbarát 20/30
Autóelszállítások 1/10
Autókereskedelem 26/35
Autókereskedők egyesülete 1/8
Autómobil '94 22/4
Autópályán Győr körül 14/8
Autópiac alulnézetben 10/25
Autópiaci tájkép 20/10
Autósszemmel Tunéziában 6/43
Autóvám-szabályok 14/26
Az Audi Magyarországon 23/4
Az Év Autója 1995 FIAT Punto 25/10
Belgrádi autószalon 10/22
Berlini autószalon 25/8
Biztosítómérleg 1/28
Blokád után 22/39
Bobra, magyar! 12/26
Bogarasok napja 11/32
Borús jövő 23/31
Bővít a Kawasaki 7/49
Cél Motors 15/30
Continental-újdonságok 26/30
Csónakmotor-statisztika 6/50
Daytona-week '94 9/42
Daytona-week '94 (2.) 10/42
Daytona-week '94 (3.) 11/52
Eladási statisztika '93 4/6
Eladások Németországban 3/33
Euroshell-kártya 13/10
Feltámadt forgószél 4/40
Fólia az ablakban 22/30
Ford '94 17/24
Franciásan sikeres 14/10
Frankfurtban láttuk 26/32
Frankfurti mustra 22/36
Fuldokló fővárosunk 15/8
Genfi autószalon 7/4
Gépesített parkolás 6/30
Gyalogáldozat 17/12
Gyermekeink az úton 1/26
Ha elindul a csomag 18/36
Ha elmehetek 1,6-ig 19/26
Halmozott igények 23/38
Harmadik éve Yamaha 5/44
Használtból újat 8/44
Hazai Kamaz-összeszerelő üzem 26/31
Hevederes rögzítés 13/32
Híd a Dunán 4/22
Hidegen sütve 24/31
Hidegtűrő motorosruhák 3/43
Hullám után piros pont 12/28
Husaberg-teríték 11/48
IFMA Köln 23/44
Ígéretes évkezdet 12/27
Ikarus-jubileum 24/52
Interstate-történet 7/35
Interwheel '94 11/44
Iskola a jövő határán 3/26
Jó üzlet a visszahívás 8/27
Jön az OKA 16/10
Kabriókóstoló 15/63
Kábulat a kormánynál 22/33
Katalizátor kétüteműeknek 5/8
Kényszercsere 15/32
Kormányzó királynő 23/31
Könnyűfém keréktárcsák 17/42
Környezetbarát festékrendszerek 23/32
Közlekedésfejlesztés 5/28
Köztéri roncstemető 11/9
KRESZ-módosítások 14/36
KRESZ-újdonságok 2/9
Lada – minden a régi 14/30
Lassuló abroncsok 12/38
Látogatás a Boschnál 1/22
Látogatás a Pirellinél 9/10
Látogatóban a Babettánál 14/52
Látogatóban a Sisunál 17/36
Lendülni készül a FIAT 18/32
LÓerőshow 19/9
Lollobrigida tarifája 24/42
Lop-toplista 9/27
Made in Ászár 23/26
Márkás sztrádagondok 24/39
Mercedes-gyár Ausztriában 1/38
Megy a gumi vándorútra 17/10
Miért kell beszíjazni 8/10
Minitől a Royce-ig 17/34
Mit ér a neved 4/33
Mobil veszély 26/10
MON-X 18/30
Motoreladások '93 5/38
Motorfényezés felsőfokon 12/44
Motorkerékpárok 19/50
Motorshow, Essen 26/36
Műszaki terepjáró ábécé 1/30

AUTÓ-MOTOR SZOLGÁLTATÁS

Nagy tér, nagy üzlet 22/12
Nolan N37 13/51
Nosztalgiafutam 20/52
Olcsó mulatság? 18/18
Parkolási tervek 6/28
Pontoz a rendőrség 13/8
Pörögve, csúszkálva 24/36
RAI nemzetközi haszongépjármű-kiállítás 6/8
Régi Trabi környezetbarát motorral 10/28
Régi versenyek nyomában 22/54
Reményi-Gyenes István 85 éves 11/30
Rendszám-azonosító radar 16/8
Riszájkling 16/36
Robogóvilág 24/48
Robogózűr 16/48
Roncsderbi 18/10
RSD az autósoknak 6/32
Show hátán show 9/38
Spoilerklinika 20/42
Számítógépesített sorok 25/31
Szép, roncsos Budapest 9/8
Szezonkezdet 4/44
Szivárvány 25/42
Tajvani lángmentesítő 13/48
Taxiháború Londonban 15/43
Taxisbarát taxisok 8/22
Térfogat 20/38
Tisztán, korrekten, de kőkeményen 19/53
Torinói autószalon 11/26
Tovább épül a körgyűrű 9/24
Toyota-megamaraton 24/37
Trabant-akció 6/26
Túlélő matuzsálemek 17/39
Tüzes autók Európában 13/27
Új M0-szakasz 12/8
Újdonságok érkezése 3/10
Újdonságok Frankfurtból 25/32
Vallások, szekták, autózás 24/34
Váltás előtt a Honda 10/49
Veterántalálkozó 17/54
Viacolorral csöndesítve 7/30
Vibráció az autóban 6/22

AUTÓSPORT

Autókrossz-ob, Dömsöd 21/72
City-rali, Budapest 13/76
City-rali, Pécs és Budapest 23/72
Ferjáncz jubileuma 8/68
Formula–1, előzetes 7/64
Formula–1, Brazília 11/69
Formula–1, Magyar Nagydíj, előzetes 16/52
Formula–1, Magyar Nagydíj 17/74
Formula–1, Portugália 23/77
Gokart-ob, Győr 14/74
Gokart-ob, Győr 21/70
Gokart-ob, Győr 23/76
Gyorsasági-ob, Hungaroring 23/70

Hegyi-ob, Pécs 16/69
Hegyi-ob, Parádsasvár 19/73
Hírek, információk szezon előtt 6/62
Indycar, előzetes 10/66
Indycar, Indianapolis 500 14/76
Jégrali, 24 órás verseny 7/62
Látogatóban a Ford Motorsportnál 3/61
Le Mans, 24 órás 16/73
Opel Astra Kupa, Hungaroring 14/69
Opelbemutató a Nürburgringen 9/66
Rali-ob, Salgótarján 12/69
Rali-ob, Esztergom 15/69
Rali-ob, Veszprém 18/69
Rali-ob, Miskolc 19/77
Rali-ob, Budapest 20/74
Rali-ob, Miskolc 22/76
Rali-vb, Spanyol 1/68
Rali-vb, Nagy-Britannia 2/68
Rali-vb, Monte-Carlo 5/66
Rali-vb, Svéd 7/63
Rali-vb, Portugália 9/68
Rali-vb, Afrika 12/77
Rali-vb, Korzika 13/74
Rali-vb, Akropolisz 17/72
Rali-vb, Argentína 19/74
Rali-vb, Új-Zéland 21/76
Rali-vb, Finnország 22/70
Rali-vb, Ausztrália 24/74
Rali-vb, San Remo 25/74
Ralikrossz-ob, Szombathely 11/74
Ralikrossz-ob, Nyirád 18/76
Ralikrossz-ob, Nyirád 25/74
Stig Blomqvist Magyarországon 1/62
Tereprali, Párizs–Dakar–Párizs 4/61
Tereprali-világkupa, Tunézia 13/77
Tereprali-világkupa, Spanyolország 22/73
Tereprali-ob, Etyek 3/69
Tereprali-ob, Nyirád 8/66
Tereprali-ob, Miskolc 12/75
Tereprali-ob, Etyek 14/77
Tereprali-ob, Szanda 20/76
Tereprali-ob, Budapest 21/75
Trabanttal San Marinóban 26/75
Tragédiák az autósportban 15/77
Toyota Celica GT–4 bemutató 10/69
Versenynaptár, hazai 6/69
Versenynaptár, nemzetközi 5/69

MOTORSPORT

Daytona 200 9/61
Enduro-ob, Hungaroring 11/76
Enduro-ob, Esztergom 22/77
Enduro-ob, Solt 26/70
Enduro-Eb és vb, Cserénfa 19/70
Gyorsasági-ob, Hungaroring 13/69
Gyorsasági-ob és zóna, Hungaroring 16/71
Gyorsasági-ob, Pöstyén 20/72
Gyorsasági-ob, Hungaroring 25/70
Gyorsasági-vb, Ausztrália 10/61
Gyorsasági-vb, Hollandia 18/74
Gyorsasági-vb, összefoglaló 24/70
Hírek, információk szezon előtt 5/62
Minimotor, összefoglaló 26/74
Motokrossz-ob, Piliscsév 12/76
Motokrossz-vb, Finnország 11/75
Motokrossz-vb, Cserénfa 17/69
Motokrossz-vb, összefoglaló 23/74
Pro Superbike 22/69
Salak-vb, Miskolc 16/75
Salak-ob, szuperdöntő 24/76
Szuperkrossz-kupa 21/73
Teremkrossz, Nyíregyháza 2/62
Versenynaptár, hazai 6/68
Versenynaptár, nemzetközi 5/62

EGYÉB SPORT

Bajnokok tablója, autósport 2/66
Bajnokok tablója, motorsport 3/66
Bajnokok tablója, gokart 3/68
Bajnokok tablója, motorcsónak 4/66
Edzőtábor, autós 6/65
Edzőtábor, motoros 7/69
Formula–1 és Formula–3 vb, motorcsónak 15/74
F–850 Eb, motorcsónak 17/76
Játék az autókiállításon 26/76
OSY–400 vb, motorcsónak 20/70
Versenyautó és motorkiállítás, Hódmezővásárhely 7/66
Versenynaptár, motorcsónak 8/69

Ne rohangáljon az újságoshoz, szerezze be kényelmesen az Autó-Motort! Hogy biztosan megkapja, hogy mindet megkapja, fizesse elő!

MEGRENDELŐLAP

Megrendelem az Autó-Motor szaklapot .... példányban.
Kérem, az alábbi címre kézbesíteni:
Név: .....
Pontos cím (irányítószám, helység): .....
.....
utca, házszám, emelet, ajtó: .....

Az előfizetési díjat (egy évre **2520**,– Ft, fél évre **1260**,– Ft, negyedévre **630**,– Ft, egy hónapra **210**,– Ft) a fenti címen nyugtával jelentkező kézbesítőnek fizetem.

dátum: ....
aláírás

Előfizethető a Posta hírlapüzleteiben és a Hírlap-előfizetési és Lapellátási Irodában, (HELIR 1900 Budapest XIII., Lehel u. 10/a. címen) a megrendelőlap elküldésével, vagy átutalással a 219-98636-02102799 pénzforgalmi jelzőszámra, illetve személyesen, valamennyi postahivatalban.

Amennyiben Ön OTP átutalási-betétszámlával rendelkezik, számlavezető fiókjánál is megrendelheti az Autó-Motort.

HONDA ROYAL MOTOR AZ ÖN MÁRKAKERESKEDŐJE MEGISMERTETI A JÖVŐ SZÁZAD AUTÓTECHNIKÁJÁVAL



HONDA ROYAL MOTOR KFT.
Autószalon: 1074 Budapest, Rákóczi út 90. (Baross tér)
LIZING, RÉSZLET, CSERE.
Telefon/fax: 142-81-09

FLEXABO KERESKEDELMI KFT.
1149 Budapest, Egressy út 15.
Telefon/fax: 252-2279, 251-2226

Fiorella gömbcsuklók
Doduco autóvillamosság

Fifft lámpatestek
Rhibo karosszériaelemek

E. Techno 1. izzítógyertyák
Schmitter porlasztócsúcsok

Löbro féltengelyek
Victory tömítések

Gates vezérműszíjak, ékszíjak
E. T. F. fékbetétek

Shell kenőanyagok
Cromodora visszapillantó tükrök

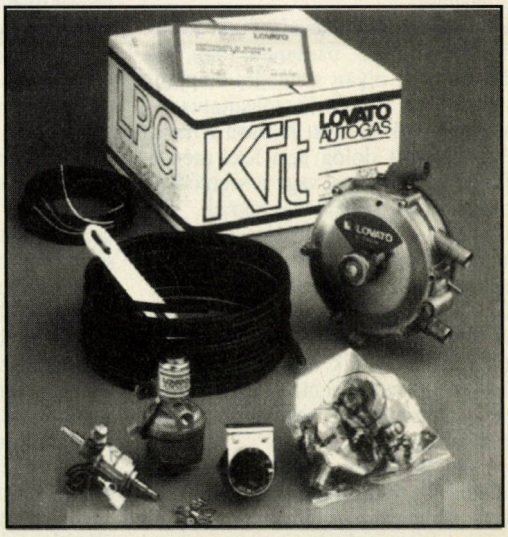
Savara levegő- és olajszűrők
Prandini vízpumpák

ATE fékalkatrészek
Kolbenschmidt motoralkatrészek

AUTÓALKATRÉSZ NAGY- ÉS KISKERESKEDELEM

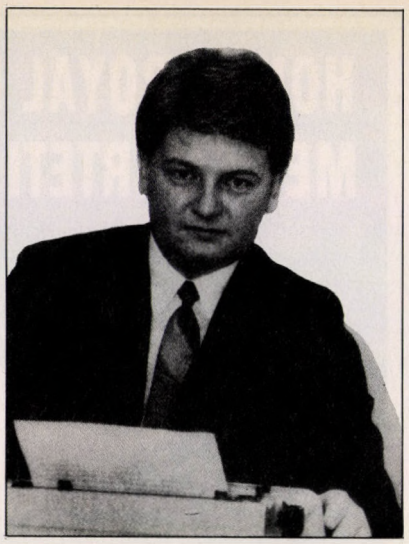
FLEXABO KERESKEDELMI KFT.
1149 Budapest, Egressy út 15.
Telefon/fax: 252-2279, 251-2226

AUTOGAS



Teljes körű alkatrészellátás
Kitek, mixerek, multiszelepek, tartályok
Gázautó-szerelőknek árkedvezmény

MEGINT A SZAVATOSSÁG



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

Szavatosság! Újra? – kérdezhetnék a kedves olvasók. Igen, újra szavatosság, ugyanis a kérdéssel nem lehet eleget foglalkozni.

A Polgári törvénykönyvnek is az egyik legérdekesebb részét képezik a szavatosságra vonatkozó paragrafusok. Ezúttal B. J. pécsváradi olvasónk levelében foglalt jogi probléma alapján vetődött fel a szavatosság.

Olvasónk 1994 augusztusában vásárolt egy 5 éves gépkocsit. A vásárlást követően 3 hét múlva a járművet szakszervizbe vitték, olajat és vezérműszíjat cseréltek rajta. Ezután a gépkocsi 2 hétig hiba nélkül üzemelt, amikor is a 3. henger felmondta a szolgálatot. Az ismételten igénybe vett szakszerviz porlasztócsúcscserét végzett, és a gépkocsi ettől kezdve huzamosabb ideig jól működött, mígnem 1994. november elején újra meghibásodott. A hiba az volt, hogy a 3. henger bizonyos fordulatszámon nem működött.

Az autó újra szakszervizbe került, ahol leszedték a hengerfejet, és megállapították, hogy az a 3-as hengernél, az úgynevezett előkamra és a szívószelep között megrepedt, javítása bonyolult és drága. A jogeset nem kevésbé bonyolult, mint a 3-as számú henger javítása.

A Ptk., a korábbi cikkeimben már többször hivatkozott 305. paragrafusában, kimondja, hogy az olyan szerződés alapján, amelyben a felek kölcsönös szolgáltatásokkal tartoznak, a kötelezett hibásan teljesít, ha a szolgáltatott dolog nem felel meg a teljesítéskor a törvényes vagy a szerződésben meghatározott tulajdonságoknak.

A kötelezett – tehát az eladó – felel (szavatol) azért, hogy a szolgáltatott dologban a teljesítéskor megvannak a törvényben és a szerződésben meghatározott tulajdonságok. A fentiekből kitűnik, hogy a teljesítés akkor minősül hibásnak, ha a szolgáltatás a teljesítés idején nem felel meg a törvényben előírt és a szerződésben meghatározott tulajdonságoknak.

A törvényes kellék mindenekelőtt az, hogy a szolgáltatás alkalmas legyen a jogosult szerződésben biztosított érdekének kielégítésére, tehát a szolgáltatás tárgya a rendeltetésszerű használatra alkalmas legyen.

Ez nemcsak új dolog esetében áll fenn, hanem használt dolog vételénél is. Használt dolog vételénél ugyanakkor számítani kell arra, hogy az áruban természetes elhasználódásból származó hibák lehetnek. Ezért az ilyen szerződések alapján támasztott szavatossági igények elbírálásánál különös gonddal kell vizsgálni azt, hogy az adásvétel tárgyának van-e olyan hibája, amely alapot ad a hibás teljesítés jogkövetkezményeinek alkalmazására.

A szerződés tárgyául szolgáló használt dolog állapota a hibás teljesítésen alapuló igények érvényesítését önmagában nem zárja ki. A használhatóságot, illetve az ezt biztosító kellékeket azonban nem úgy kell elbírálni, mintha új dolgokkal szembeni követelményeket bírálnánk el. Használt dolog vétele esetén a lehető legalaposabban kell vizsgálni, hogy milyen szolgáltatásra irányult a felek akarata, és a dolog átadáskor ennek megfelelő állapotban volt-e.

Jelen esetben egy használt, többéves, de működőképes gépjármű adásvételére irányult a felek szándéka. Ezért az olajcsere és vezérműszíjcsere, valamint a porlasztócsúcs cseréje joggal minősíthető a rendeltetésszerű használat során előállott természetes kopás következményének, amelyek miatt a vevő szavatossági igényt nem támaszthat.

Más a helyzet azonban akkor, amikor a henger megrepedése okozza a működésképtelenséget. Műszaki ismereteim korlátozottak, hogy meg tudjam ítélni, miként keletkezik egy hengerrepedés, keletkezhet-e az egyik pillanatról a másikra, lehet-e ennek oka eredeti gyári hiba, lehet-e ennek oka egy helytelen javítás, vagy hosszabb használat során kialakult-e például egy hajszálrepedés akkor, amikor még az eladó használta a gépkocsit, és ez a repedés vált az olvasónk által folytatott használat során olyan mértékűvé, amely a gépkocsi működésképtelenségét okozta.

Amennyiben eredeti gyártási hibáról van szó, úgy olvasónknak nincs lehetősége szavatossági igényt érvényesítenie a gyártóval szemben. Ráadásul a gyártóval szemben csak közvetett jogi kapcsolata van.

Hogy az előbb felvetettekből melyik igaz, azt úgy gondolom, csak igazságügyi műszaki szakértő tudja az általa lefolytatott vizsgálatok során meghatározni.

Ha a hiba a rendeltetésszerű használat mellett olvasónk által történő használat során merült fel, olvasónk nem támaszthat szavatossági igényt.

Ha azonban az eladáskor meglévő, csak később kiteljesedő, de menet közben fel nem ismert hibáról van szó, úgy olvasónk joggal érvényesítheti szavatossági igényét az eladóval szemben.

Amennyiben pedig esetlegesen a szakszerviz hibás beavatkozása lenne a motor működésképtelenségének oka, abban az esetben a szakszerviztől igényelhető szavatossági címen kárpótlás.

Olvasónknak tehát azt javaslom, hogy amikor a gépjármű javításába fog, már kérjen fel igazságügyi szakértőt, aki jelen van a hibás alkatrész feltárásánál és kibontásánál, meg tudja vizsgálni magát az alkatrészt, és ebből levonja azokat a következtetéseket, amelyek alapján eldönthető, hogy levélírónk tud-e igényt érvényesíteni valakivel szemben.

Annál is inkább fontos műszaki szakértő igénybevétele már a bontásnál, mert nyilvánvaló, hogy olvasónk minél előbb használni kívánja az autóját.

Úgy tudom – de műszaki emberek cáfoljanak meg, ha rosszul tudom –, hogy egy repedt hengerfej javítása nem cserével történik, hanem hegesztéssel, így tehát nem feltétlenül marad meg olyan értelemben a hibás alkatrész, mint, mondjuk, egy eltört vezérműtengely esetében. Ezért később, a hiba javítását követően, szakértői vélemény kimondása nehézségbe ütközne. Márpedig olvasónk a bizonyító fél, tehát érdekében áll, hogy a javítás megkezdése előtt pontos információja legyen jogi lehetőségeiről.

A hiba kijavítása pedig nem zárja ki olvasónkat szavatossági jogainak érvényesítéséből, mindenesetre az elméleti síkon szóba jöhető két, szavatosi felelősséggel tartozó, személyt fel kell hívnia esetlegesen bekövetkező helytállási kötelezettségére.

DR. POLGÁR ISTVÁN
jogtanácsos

KOROSODÓ FRANCIA

PEUGEOT 305 SR

A Peugeot 305 formavilága nem lóg ki a jelenlegi divatirányzatból



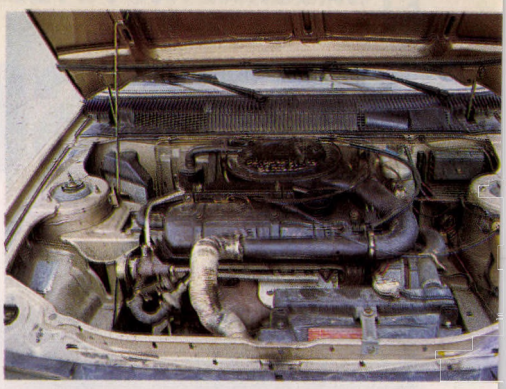
Annak ellenére, hogy egyre kedvezőbb részletfizetési feltételek mellett juthat az ember új autóhoz, a vásárlók zöme az 5 és 10 év közötti, lehetőség szerint német járműveket keresi, félmillió forintos összeghatárig. Használtautó-vizsgálatunkhoz éppen ezért egy, a felső életkorhatár közelében lévő francia autót választottunk, amelyet 200 ezer forintos áron kínáltak.

A kialakult vélemény szerint meglehetősen hamar elhasználódnak a francia autók, és nem csak a hazai „kíméletlen" útviszonyok miatt. Közel 10 évi használat után került Svájcból Magyarországra a próbált Peugeot 305 SR, s azóta egy használtautó-kölcsönzőben tesz szolgálatot.

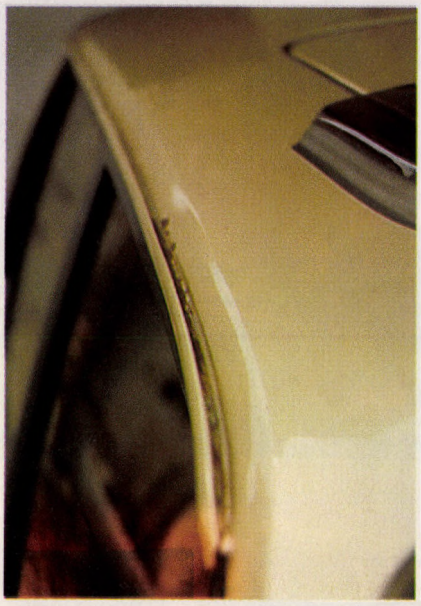
A 305-ös karosszériája a hiedelemmel ellentétben (miszerint a francia autók hajlamosak az átrozsdásodásra) néhány apróbb ütközés nyomát leszámítva mentes volt a korrozióstól. Az utasteret a sűrű bérlőcserék ellenére esztétikus állapotban találtuk, egyedül a vezetőülés kárpitja volt szakadt. Valamennyi kezelőszerv megfelelően működött, köztük az extrák, a ködzáró fény, a hátsóablak-fűtés és az analóg óra is. Az ablaktörlőt egyedi módon a jobb oldali bajuszkapcsolóra szerelt gomb kihúzásával, majd elfordításával működtethettük. Ezen felül az SR modell felszereltségéhez tartozott a központi zár, az elektromos tolótető, a gyárilag beépített rádiós magnó, valamint az elektromos ablakemelő is. Az ablakemelők kapcsolóit a műszerfalra helyezték, így csak előrehajolva érhetők el, menet közben ez néha zavarólag hatott. Annak ellenére, hogy a műszerfal világításának fényerőssége külön kapcsolóval szabályozható, a legerősebb állásban is meglehetősen halványan pislákolt, a teljes sötétedés beálltáig átmenetileg így nehézkes a visszajelzők leolvasása.

PEUGEOT 305 SR

A hasonlóan tiszta motortér nem minden régi jármű sajátja



Tizenegy éves autóknál már előfordul, hogy korrodált az esőcsatorna



A „pörgős”, 1,5 literes, 74 lóerős, karburátoros motorral nemcsak a városban, hanem az autópályán is tempósan haladhatunk, öt személlyel sem okoz gondot a 120 km/h-s sebesség tartása. A közel kétezer kilométeres próba során egyetlen műszaki probléma merült fel, az önindító meghibásodott. Kollégáim segítségével, kézi betolással hidaltuk át a felmerült indítási nehézségeket. Attól függetlenül, hogy milyen burkolatú úton haladtunk, a műanyag alkatrészek csendes koncertbe kezdtek, de még a legrosszabb minőségű kockaköves szakaszokon is elviselhető határ alatt maradt a zaj.

Az autó tényleges műszaki állapotának felmérésére szakszervizhez, a Peugeot Gablini műhelyhez fordultunk. Az emelőre került Peugeot-n első lépésben a fékeket vizsgálták át. A hátsó dobfékeknél nem adódott probléma, azonban az első tárcsafék, valamint a betétek is eléggé használtak voltak, cseréjük lassan szükséges lesz, míg



Az utastér nincs nagyon lelakva, a kárpit hibája egy üléshuzattal korrigálható

Minden télre-Michelin



A havak királya az új Y-lamellával

Tökéletes jégen és esőben

XM+S ALPIN

XM+S 130

snowfox gumi snowfox gumi

Minden márkájú autóra akciós árak!

Ez mind benne van!
GUMIABRONCS
+ KERÉKTÁRCSA
+ SZERELÉS
+ CENTRIROZÁS

BMW 3/C	22.355 Ft
Fiat Punto	14.065 Ft
Ford Mondeo	19.435 Ft
Mercedes W202	21.435 Ft
Suzuki Swift	15.545 Ft
Renault Laguna	20.935 Ft
VW Golf III	15.565 Ft
VW Passat	21.545 Ft
Opel Astra	15.215 Ft
Opel Omega	24.045 Ft

Az árak tartalmazzák az Áfa-t!

SNOWFOX INTERNATIONAL KFT.
H-1208 BUDAPEST, Helsinki út 124-126.
Tel.: 283-1118, Tel./Fax : 283-0147

SNOWFOX GUMI KFT.
6728 SZEGED, Budapesti út 1.
Tel.:(62)324-295, Tel./Fax: (62) 324-284

MICHELIN®

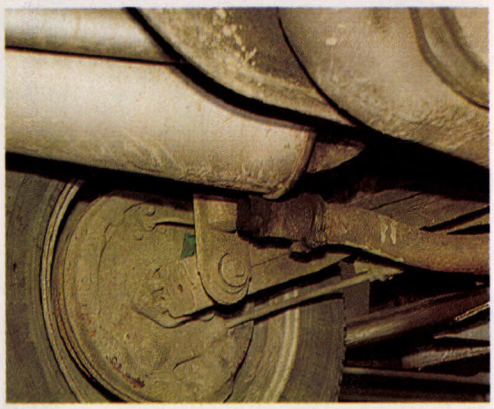


Az indítómotor sem pótolhatatlan...



Műszeres vizsgálat
a Peugeot Gablini márkaszervizben

Fotó: BALOGH RÓBERT



Fény derült
a kipufogódob hibájára



A francia szerkezet jól bírta
a tartós használatot
a magyar utakon

TÍPUSISMERTETŐ

A Peugeot 305-öst az 1977-es Genfi Autószalonon mutatták be a 304-es utódjaként. Első lépésben 1,3 és 1,5 literes erőforrással készült. 1980-ban jelentkezett a francia gyár az új kombiváltozattal. 1982-ben debütált az új, 1,6 literes benzines és az 1,9 literes dízelmotor, míg az automatikus sebességváltós verziót 1984-ben dobták piacra. 1985 szeptemberében mutatták be utódját, a 309-est, amelyet 1993 januárjában már a 306-os is felváltott.

PRÓBANAPLÓ

A tesztautó szállítója: Automobil Kft. Szentendre, Bükkös köz 1/B. Tel.: (26) 311-719
Üzemanyag-ellátás:
Shell Hungary Rt. Budapest III., Csillaghegyi út 19–21.
A kilométeróra állása a próbaút kezdetén: 113 287
A kilométeróra állása a próbaút végén: 114 896
Átlagfogyasztás:
– városban: 10 l/100 km
– autópályán: 8,3 l/100 km
Üzemzavar: az önindító meghibásodott.
Irányár a szállítónál: 195 000 Ft

MŰSZAKI ADATOK

PEUGEOT 305 SR

MOTOR. Négyhengeres, soros, vízhűtéses, négyütemű. Egy darab, felülfekvő vezérműtengely, hengerenként két szelep. Furat 78 mm, löket 77 mm, összlökettérfogat 1472 cm³. Sűrítés 9,2. Legnagyobb teljesítmény 54,5 kW (74 LE) 6000/min. Legnagyobb forgatónyomaték 116 Nm 3000/min. Egy darab esőáramlású Solex 34 PBI-SA 14 típusú karburátor. Elektromos berendezés 12 V, az akkumulátor kapacitása 45 Aó, a generátor teljesítménye 5000 W.
ERŐÁTVITEL. Egylemezes, száraz tengelykapcsoló, négyfokozatú váltómű. Áttételek: I. 3,33; II. 1,93; III. 1,272; IV. 0,859; hátramenet 4,2. A tengelyhajtás áttétele 4,067.
FELÉPÍTÉS. Önhordó, ötszemélyes, négyajtós karosszéria. Motor elöl keresztben beépítve. Első futómű: független kerékfelfüggesztés, alsó keresztlengőkarok, csavarrugók, teleszkóp-lengéscsillapítók, keresztstabilizátor.
Hátsó futómű: független kerékfelfüggesztés, hosszlengőkarok, torziós rugók, lengéscsillapítók.
Kerekek: keréktárcsa 4,5 J × 14, gumiabroncsok 155/70 R14.
Kormánymű: fogasléces kormánygép.
Fékrendszer: hidraulikus, fékerőrásegítővel. Elöl tárcsa-, hátul dobfék. Mechanikus rögzítőfék a hátsó kerekekre.
MÉRETEK, TÖMEGEK. Legnagyobb hosszúság 4265 mm, szélesség 1630 mm, magasság 1410 mm. Tengelytáv 2620 mm, nyomtáv elöl/hátul: 1410 mm/1320 mm. Saját tömeg 930 kg, megengedett össztömeg 1410 kg.
MENETTELJESÍTMÉNYEK. Legnagyobb sebesség 156 km/h. Üzemanyag-fogyasztás (ECE): 5,9/7,9/8,1 l/100 km (gyári adatok).

JAVÍTÁSI KÖLTSÉGEK:	ALKATRÉSZ	MUNKADÍJ
Kipufogó-hátsódob	8000 forint	4000 forint
2 db légtelenítő csavar	4000 forint	2000 forint
Féktárcsák + betét	25 000 forint	7000 forint
Kipufogó-sortömítés	2000 forint	500 forint
Felső motortartó bak	8000 forint	4000 forint

az első légtelenítő csavarok beszakadtak. A kipufogórendszer két helyen volt rossz, a hátsó kipufogódobból kiszakadt a cső, míg a leömlőnél egy csavaranya elvesztése miatt kifordult a tömítés. Az autót alulról megvizsgálva némi olajszivárgásra is fény derült. A hiba a főtengely zárófedelének elrepedéséből ered. Az olajszint ellenőrzésekor figyeltek fel arra, hogy a felső motortartó bak törött. A motordiagnosztikai vizsgálat során a cserére ítélt gyertyákat leszámítva megfelelőre vizsgázott a Peugeot. A féltengelyek (az „igényes" magyar utakon meglehetősen hamar elhasználódnak), a gumiharangok és az ékszíjak állapota megfelelő volt.

A tapasztaltakat összegezve: az autó életkorának megfelelő műszaki állapotban van, és a jelenlegi piaci viszonyok ismeretében az ára is elfogadható. Méreteinél fogva ideális lehet egy négy- vagy akár egy öttagú család számára is. A kényelmes belső tér mellett a 340 liter térfogatú csomagtérben elegendő hely jut az úti holmiknak, akár egy hosszabb utazásra összecsomagolva is.

KÖKÉNY

KÉNYELMESEN, SPORTOSAN, MELEGEN

Ha ilyen dzsekibe öltözünk, télen sem hiányzik tető a fejünk fölül



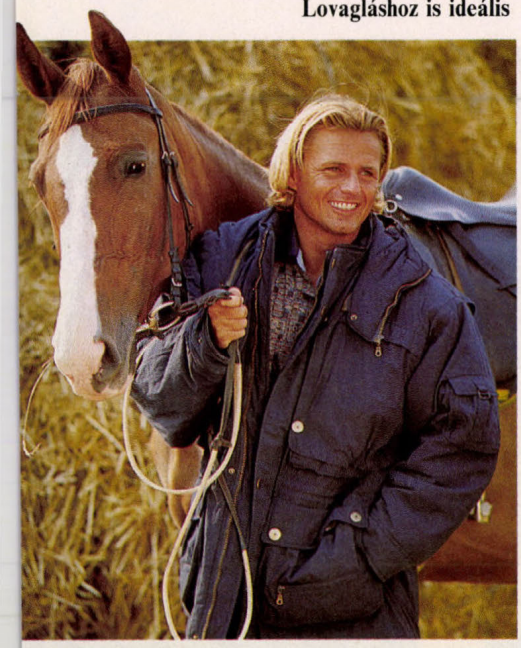
Mindannyiuknak problémát okoz az örök kérdés: Mit vegyek fel!? Kinek lenne kedve felöltözni egy nehéz télikabátba, amikor kéznél van egy olyan viselet, amely pillekönnyű, meleg, véd az esőtől, hótól, széltől és nem akadályoz a mozgásban. Elérkezett a klasszikus dzsekik szezonja. Ezeket rengeteg variációban lehet hordani, vékonyabb-vastagabb kiegészítőkkel. Alkalmas normál utcai viseletként, autózni, kirándulni, motorozni, lovagolni vagy éppen nyitott dzsipen száguldozni a metsző szélben. Ezen nem is lehet csodálkozni, hiszen nincs még egy olyan hagyományos kabát, ami ennyit kibírna, mint az anorák. Rengeteg zsebében minden elfér, nem zavar a vezetésben, könnyű az autóban helyet találni neki, ha utazáskor levetjük. Ebből a rendkívül praktikus ruhadarabból szeretnénk egy kis ízelítőt adni, hátha sikerül képeinkkel a dzsekit viselő autósok táborát bővíteni!

Kép és szöveg: NOVOTTA FERENC

ZEUS Kft.
PARTS&SERVICE
INDÍTÓMOTOR, GENERÁTOR ÉS ELEKTRONIKUS GYÚJTÁS ALKATRÉSZEK.
VISZONTELADÓKNAK ÁRENGEDMÉNY,
BUDAPESTEN HÁZHOZ SZÁLLÍTÁS,
VIDÉKRE NAPI POSTÁZÁS!
HÍVD ELŐSZÖR A ZEUS-T!
CARGO
Budapest, XIV. ker. Zalán u. 23.
Tel.: 252-48-92 Fax: 220-49-55
Nyitva: hétfő - péntek 08.00 - 16.00



Lovaglóshoz is ideális

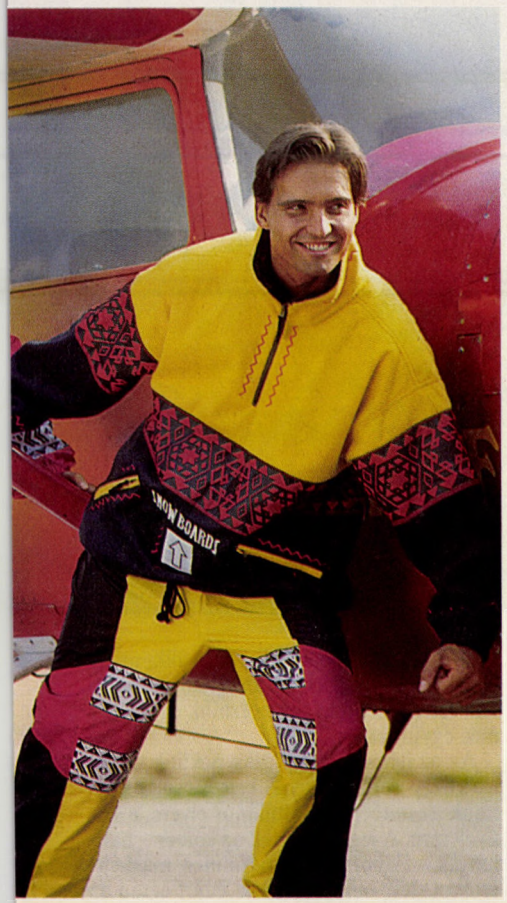


Motorozáskor fontos, hogy öltözékünk megvédjen a széltől



Az ilyen kabátok még a fára mászásban sem akadályoznak







Nem a kabáton múlik, hogy télen nem tartanak szabadtéri előadásokat



A csuklya nemcsak melegít, dekoratív is

Ezekhez a vidám összeállításokhoz könnyű megtalálni a megfelelő színű repülőgépet

ÖTVENHATOS AME

BUICK ROADMASTER 72

A cím ne tévesszen meg senkit, ugyanis pontosan fedi a lényeget. Az autó, amelyet az AM-nak bemutatásra ajánlottak, 1956-ban készült Amerikában. Tulajdonosa Ernszt László azzal a kimondott céllal vásárolta meg egy történelmi autókat árusító telepen ezt a kocsit, hogy itthon majd különbözzék azoktól, akik holmi Jaguarokban üldögélnek. A jármű jó állapotban volt, hiszen az amerikai autóeladásoknál nem az a típusszöveg, hogy egy szegény nyugdíjasé volt, aki esőben nem ment vele. Ez az autó egy farmon, a csűrben vészelt át majd 15 évet. A kocsi márkája Buick, típusneve Roadmaster 72.



Ki is a névadó? Bármilyen hihetetlenül hangzik, egy egykori fürdőkádgyáros. *David Dunbar Buick* ugyanis a század elején még ezzel kereste kenyerét, amíg meg nem kereste őt *William C. Durant,* aki akkor kézikocsikat gyártott évente félszáz ezres szériában. S mit tehet két ilyen közel eső szakma képviselője? Autógyárat alapítottak.

A név – Buick – nagy lett. Amerika az autógyártás vezetője, benne a General Motor. (1908-ban a Buick a Cadillac és az Oldsmobil egyesült ezen a néven). A cégen belül a márkanév márkássá, mondhatni kissé előkelő hangzásúvá vált. Divatcsináló funkciója is volt: jól mutatja ezt a Roadmaster 72.

A repülés az ötvenes években mitikus erővel hatott, bármi, ami a szárnyalással volt kapcsolatos, „benne volt a levegőben". Jól mintázza ezt az 1956-os Buick.

Oldalán a nyílások, mint a kipufogócsövek, esztétikai célt szolgálnak, elöl a lökhárítók, mint a sugárhajtású gép orrkúpja. Hogy minden amerikai is megértse a szimbólumrendszert, azért az orrára még odabiggyesztettek egy felszállni készülő repülőt is.

Belül minden földönjáró, pontosabban a lehető legkényelmesebb, méghozzá amerikai mérce szerint. Az utastér tágas, annyira hogy nem öt-, de az akkori négygyerekes amerikai családideált figyelembe véve hat személy foglalhat benne helyet. A mai normák szerint hihetetlenül széles hátsó ülésen hárman, az ugyanolyan széles első egybeülésen szintúgy hárman ülhettek. Ma kissé csodálkoznának nálunk a rend éber őrei, ha egy ilyen autóval teljes kihasználás mellett találkoznának. A hátsó ülés méretét látva érthetővé válik, miért nem volt szükségük az amerikai fiataloknak feltétlenül lakást szerezniük egy kellemes együttléthez.

Az az igazság, hogy csak nekünk, a kelet-közép-európaiaknak kell rácsodálkoznunk az autóépítők általános elvére, a kényelemre. A legfőbb érték az ember – hallhatták valahol, de valószínűleg másként értelmezték, mint mifelénk. Ezért aztán az

RIKÁS

Méltóságteljesen gördül az öreg amerikai. Ha a fogyasztása nem volna olyan nagy, szolgáltatásai révén ma is megfelelne



automatikus váltó a természetes, hiszen felesleges kapcsolgatni, pedálozni. Talán meglepő, de a gyújtáskapcsolónak külön állása a kulcsos: egyébként elég volt rátaposni a gázpedálra. Csak semmi felesleges kapcsolgatás, tekergetés – ez lehetett a vezérelv. Meg aztán minek is annyira csukogatni a kocsit, bár a pillangóablakra – jókora példány – komoly reteszt szereltek.

Kényelem a rádió is. Abban az időben nálunk (Moldova György írása szerint) a kultúrház rádiójának keresőjébe egy jókora szöget vertek hivatalosan, hogy egy bizonyos adót ne lehessen fogni, ott pedig csak a csövek bemelegedését kellett kivárni, hogy megszólaljon a Platters vagy netán egyenesen Little Richard sikítsa fülükbe, hogy vap-pap-a-dubap...

Persze rádiót hallgatni csak akkor lehet igazán, ha a motor dörömbölése nem nyomja el a fülnek kellemes taktusokat, s az sem baj, ha az ember feje nem rázkódik meg minden bukkanótól. Ezek egyikétől sem kell tartani a ma veteránnak, de nem korszerűtlennek tekintendő Buickban. A tengerentúli mérnökök ugyanis nemcsak az utastér kényelmessé tételére fordítottak különös figyelmet, hanem arra is, hogy magát az utasteret a lehető legkevesebb inzultus érje. Ezért a tengelytávot mai értelemben véve maratonira méretezték, 3226 milliméterben határozták meg, ami majd másfélszerese egy mai európai középkocsi tengelytávolságának.

Ez azonban még nem elég a paradicsomi viszonyokhoz. Ehhez még szükséges a hatalmas átmérőjű ballonos kerekek (oldalfalmagasság 6 col, azaz 15 centiméter!) felszerelése, s egy olyan nehézsúlyú karosszéria megalkotása, amit az útegyenetlenségek képtelenek egyensúlyából kizökkenteni. A csaknem kéttonnás tömeg egyébként nemcsak az öt és fél méteres karosszéria, hanem az azt merevítő, teherautóhoz méltó alváz érdeme is. Akkoriban nem spóroltak az anyaggal, az alvázat a szokásos hossz- és keresztmerevítők mellett András-kereszttel is megerősítették: biztos, ami biztos. A futómű hasonlóan maszszív, de mégis finom abban az értelemben, hogy a strapabírás nem mehet a kényelem rovására. Ezért a Roadmaster első darabjaiba beépített laprugókat hamarosan csavarrugók váltották fel. Elöl már akkor is természetes volt odaát a dupla háromszöges, csavarrugós felfüggesztés, ami a kényelem mellett a biztos úttartás záloga is.

A kerekek és az alváz között az akkor lehetséges módokon csökkentették az út által gerjesztett lengések, ütések továbbjutását. Teljesen azonban nem tudták megszüntetni, de nem is lehet.

Viszont azt sem engedték meg, hogy az alvázon megjelenő, a vezető és az utasok kifáradását nagymértékben elősegítő rezgés átterjedjen a karosszériára. A két szerkezeti rész közé gumibakokat építettek, így sem a futóműből, sem a motorból származó rezgéseknek nem sok esélye maradt a túlélésre.

A motorból szerkezeti megoldásából adódóan nem sok zavaró rezgés származhatott, nyolchengeres, V elrendezésű erőműről lévén szó. Ennek alkalmazása szinte természetes egy ötvenes évekbeli amerikai autónál. Akkoriban, a nagy autóvásárlási láz idején, nem azt kérdezte egymástól két újsütetű autótulajdonos – amit itt Európá-

BUICK ROADMASTER 72

A lökhárítóba épített sugárhajtómű-szívócsövek, az oldalt elhelyezett (ál) kipufogónyílások jól mutatják, hogy a tengerentúlon 1956-ban a repülés volt a sztár

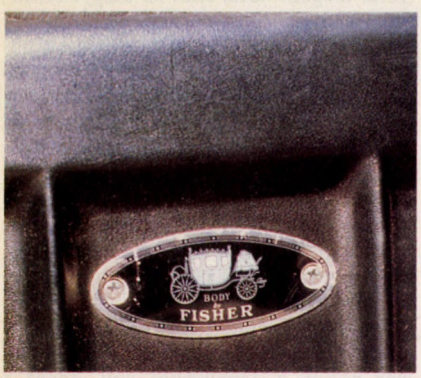


ban szokás –, hogy hány lóerős a géped, hanem elsősorban a hengerek száma felől kérdezték ki egymást. Az szintén természetes, hogy egy V8-as erőforrás lökettérfogata nem lehet kisebb öt liternél (a Roadmaster egészen pontosan 5276 cm^3-es), teljesítményének pedig meg kell haladnia a kétszáz lóerőt (251 LE).

Szükség is van a hatalmas ménesre. Egyrészt a kocsi jelentős tömege, másrészt az automatikus váltó alkalmazása tette ezt szükségessé. És még valami. Amerikában irdatlan távolságra van minden egymástól, ezért, aki sokat autózik, hihetetlen sok kilométert (stílszerűen mérföldet) hagy maga mögött viszonylag rövid idő alatt. Egy kis lökettérfogatú motort nagyon meg kellett volna pörgetni a megfelelő teljesítmény eléréséhez, aminek viszont kicsi az élettartama. Valószínűleg az az autógyár hamar a tönk szélére jutott volna, amelyik nem tudott volna olyan hosszú élettartamot biztosítani, mint például a Buick ezen modell esetében: negyedmillió mérföldet, vagyis körülbelül 400 000 kilométert.

Ernszt László autója ilyen értelemben hajlott kora ellenére alig használtnak számít, hiszen a vásárláskor ötvenkétezer mérföldet mutatott a számlálója.

Hogyan is lehet érezni mindezt benne ülve? Mindenképpen „tiszteletet parancsoló" az érzés. Ekkora méret és mégsem harckocsi – mozgását tekintve sem. A kényelem vagy a lustaság non plusz ultrája, hogy indítózni, kulcsot eltekerni nem kell,

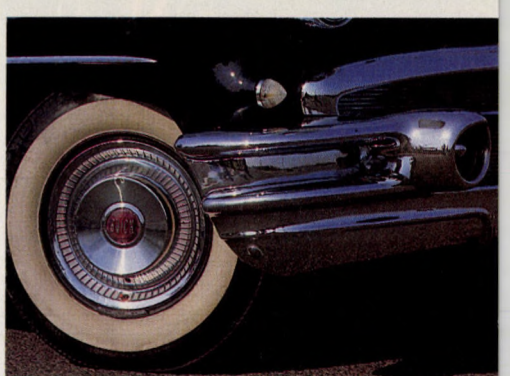


Akkoriban egyes karosszériák nem az anyacégeknél, hanem kis műhelyekben készültek. Ezen Roadmastert – a címke tanúsága szerint – a Fisher cégnél állították elő



Alul a tolatólámpa helyén működik az irányjelző. Így a kocsi külleme sem szenvedett csorbát, s a szabálynak is megfelel

Fotó: BALOGH RÓBERT

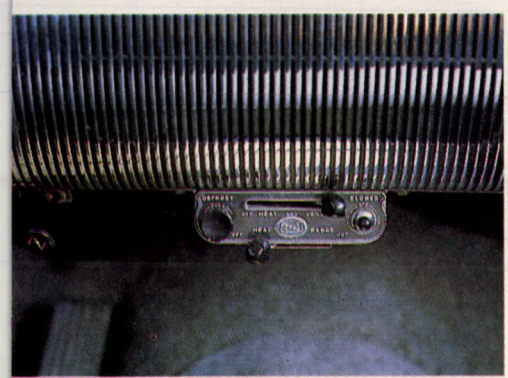


Króm és króm mindenütt. A dísztárcsák is eredetiek, mint maga az egész autó

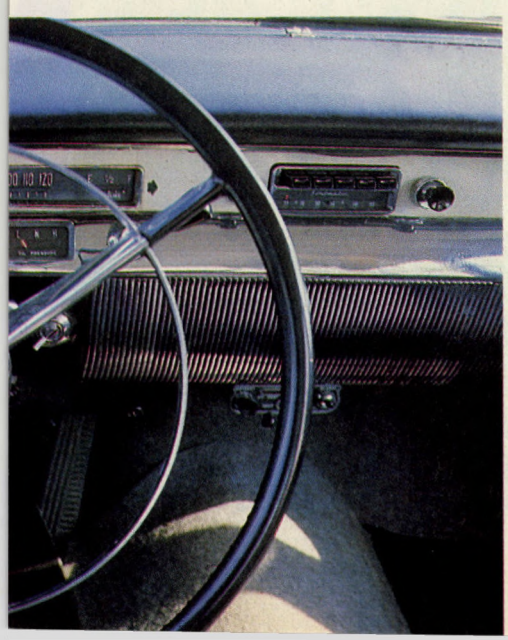


Régimódi a műszerfal, de mindenről tudósít, amire a vezetőnek szüksége lehet





Működőképes a csöves rádió. Egy kicsit várni kell, míg bemelegszik...



MŰSZAKI ADATOK

BUICK ROADMASTER 72 (1956)

MOTOR. Vízhűtéses, négyütemű, nyolchengeres V. OHV vezérlés, hidraulikus szelephézag-kiegyenlítés. Furat 101,6 mm, löket 81,28 mm, összlökettérfogat 5276 cm^3. Sűrítés 8,4. Legnagyobb teljesítmény 186 kW (251 LE) 4400/min. Legnagyobb forgatónyomaték 450 Nm 2800/min. Egy darab négytorkú, esőáramú Carter WCFB típusú karburátor. Elektromos rendszer 12 V.

Erőátvitel. Automatikus, Dynaflow típusú kétturbinás hidrodinamikus nyomatékváltóval és kétfokozatú bolygóműves mechanikus áttétellel.

FELÉPÍTÉS. Megerősített alvázkeret, hatszemélyes, négyajtós karosszéria. Motor elöl, hosszában beépítve, hátsókerék-hajtás.

Elsőkerék-felfüggesztés két háromszöglengőkarral, csavarrugóval, hidraulikus, teleszkópos lengéscsillapítóval.

Hátsókerék-felfüggesztés merev hátsóhíddal, csavarrugóval, hidraulikus, teleszkópos lengéscsillapítóval. Elöl-hátul torziós keresztstabilizátor. Kormányműː Saginaw golyócirkulációs rendszerű, folyadékos kormányrásegítővel.

Fékrendszer: kétkörös, hidraulikus, depressziós rásegítővel. Elöl-hátul dobfékek, fékdobok átmérője 305,31 mm.

Gumiabroncsok méretjelzése 8,00–15.

MÉRETEK, TÖMEGEK. Tengelytáv 3226 mm. Nyomtáv elöl/hátul 1498/1580 mm. Hossz/szélesség/magasság 5490/2030/1520 mm. Saját tömeg 2070 kg, megengedett legnagyobb össztömeg 2560 kg. A benzintartály térfogata 72 liter.

MENETTELJESÍTMÉNYEK. Legnagyobb sebesség 173 km/h. Fogyasztás 16–32 liter 100 kilométerenként.

elég rátaposni a gázpedálra. Jellegzetes dörmögő, brummogó hang adja tudtul: életre kelt az erőmű. A kézifék a lábnak való, hiszen taposni kell, hogy fogjon. Kis piros jelző adja tudtunkra, hogy az automata váltó milyen fokozatban van. Aztán elég lelépni a fékről és odafigyelni a nem kicsi, mégis könnyen járó kormánykerékre. A rásegítés mellett fontos tudni, hogy golyócirkulációs rendszerű, vagyis sokkalta könnyedébben jár, mint gondolná az ember. A kéttonnás tömeg igen jó ütemben kezd gyorsulni, ha az ember nem gondol közben arra, hogy most harminc-harmincöt liter körül lehet a fogyasztás. Igaz, az ember főnöknek, bocsánat, bossnak érzi magát a hajóhíd méretű műszerfal előtt. Más a mozgás: most kívül reked sok minden az autózással együtt járó információkból, ezzel az autóval halad az ember, a táj meg csak úgy elúszik mellette. Az illetékes tapasztalata szerint nincs gond a kocsival, hiszen kellemesen bírja a tempót. Valahogy másként kell venni az ívet egy egyszerű kanyarodáskor is, közben erősen figyelni a méltóságteljes mozgást: elfér-e a máskor nem szűk utcában?

Egy bosszúság azért van vele: majd mindenki Csajkának nézi. Hiába, olyan ez, mint régente volt a filmekkel: hozzánk előbb érkezett el a paródia, mint az eredetije.

Ha már az eredetiségről szó esett: a Buick alig-alig változott korábbi állapotához képest. Tehát: ki kellett cserélni a fényszórókat, lévén más a szabvány az öreg kontinensen. Az üzemanyagtartály – korrodáltsága miatt – átszabatott az eredeti minta alapján. Az automatikus váltó fékszalagjai sem bírták a kiképzést, szerencsére lehetett rendelni a gyárból eredetiket. A fék állapota tökéletes, hiszen az ottani vizsgáztatók szinte csak azt nézték.

A motortérben némi alkatrészek fényesen villognak: a tulajdonos magánkezdeményezése – de nem stílustörés, hiszen a csillogó krómozás nem idegen az amerikai néplélektől.

Ami eltűnt, az az ablakmosó tartálya. Csak a motortérben maradt tartóról lehetett következtetni, milyen is lehetett. Egy különlegesség: az ablaktörlő sűrített levegővel működik. A gyorsítófokozatot úgy oldották meg, hogy akkor kisebb területet törölnek a lapátok, igaz szaporázva.

Az eredetiséggel ezen túlmenően csupán egy-két helyen van egy kis baj. Nem hozzáértőnek fel sem tűnik, de a hidegindító mozgatószerkezete és bovdenje csak olyan, mintha abból a korból származna. Az igazi sajnos már korábban eltűnt. A fényszórókhoz hasonlóan az eltérő szabályozás szólt bele a hátsó fények életébe. Odaát elfogadott az egy lámpatestbe épített helyzet- és irányjelző, valamint féklámpa, amelyek mindegyike piros fényben játszik. Nálunk azonban az indexelésre a borostyánsárga dukál. Ezért sárga izzók költöztek a tolatólámpa helyére, s az elektromos átkötést követően már vígan villogtak az itteni módinak megfelelően. Nem hűségi, inkább szépséghiba, hogy bár a hazai mesterek mindent megtettek a Buick újjávarázslása érdekében, a spiátert újrakrómozni azonban nem sikerült. Így a kocsi oldalnézetét meghatározó „kipufogónyílások" kicsit kopottas benyomást keltenek.

Az autó összességében mégis szép. A fekete-gyöngyház színű kompozíció több mint mutatós. Tulajdonosa mégis meg kíván válni tőle. A válóok nagyon is emberi: beleszeretett egy másikba. Az is régi, az is amerikai, csak éppen kabrió.

GAJDÁN–KÉKESI

ROBOGÓ OROSZLÁNOK

PEUGEOT ROBOGÓK

A Peugeot-gyár a közhiedelemmel ellentétben nemcsak autókat, hanem kerékpárokat és robogókat is gyárt. Ez utóbbiak igazi franciás egyéniségek, több megoldásuk eltér a megszokottól.



Robogót gyártani és fejleszteni egyaránt érdemes – legalábbis Európa nyugati felén. A német motorkerékpár-eladási statisztikák 1994-ben kismértékű növekedést regisztráltak, ami a nagy motorkerékpárok értékesítésének csökkenését figyelembe véve egyértelműen a robogók számlájára írható. A térnyerés gyártói oldalról is figyelemmel kísérhető. A Peugeot Motocycles 1994-ben 100000 robogót állított elő, és júniusban elérte a napi 800 (!) darabos gyártási mennyiséget.

A robogók népszerűségének okait nem kell sokáig kutatnunk. Elég csupán rápillantani egy mai példányra. Már a formája is kellemes a szemnek, egyfajta bájt áraszt, amit a divatos, gyakran szándékosan túl harsány színek csak fokoznak. S csak a megnyerő külső után következik a hihetetlen praktikusság és a rendkívül egyszerű kezelhetőség. Egy robogót megtanulni vezetni csupán percek műve. Aki ült már kerékpáron, az egyensúlyozni is tud, és onnan már csak egy lépés a gázkar kezelésének elsajátítása. S ha ez a kettő már megvan, a többi részletkérdés. Az már kevésbé az, hogy robogón járva töredékére csökken a benzinszámla, már csak azért is, mert elmarad a parkolóhely utáni körözés. A kosztól és a portól is védve van az ember, a kis szoknya, illetve a legtöbb járműhöz kapható szélvédők még esőben is megfelelő védelmet nyújtanak.

A franciák ebben a műfajban is – mint például a konyhaművészetben – külön utat járnak, robogóik könnyedén megkülönböztethetők a konkurencia hasonló kaliberű járműveitől. Elsősorban nem műszaki különbségekről van szó, hanem megjelenésbeli eltérésekről. A francia masinák – és köztük a Peugeot robogói – egyéni formavilágot tükröznek, aminek részeként meg-megcsillan egy-egy technikai újdonság.

Nagy mintás, széles kerekeivel masszív járgány benyomását kelti a Buxy, ami jó időben akár versenygéppé is átminősíthető

Takarékosságban a legkisebb Peuge a Zenith a bajn





Régi vonalú az SV sorozat legnagyobb tagja, a 125 Executive

A Peugeot legkisebb robogója a Zenith, melyet egy 49 cm³ lökettérfogatú, csupán egyetlen kilowattos (1,36 LE) kétütemű motor hajt. Teljesítményéből adódóan a kis járgány versenyzésre alkalmatlan, ám azért előnyei is vannak. A kis teljesítmény miatt nem mopednek, hanem mofának számít, így mindenféle jogosítvány nélkül vezethető az egyesült Európa országaiban. Ezen túlmenően nem lebecsülendő előny az sem, hogy az 5,4 literes benzintartály tartalma 250 kilométeres táv megtételéhez elegendő. A szemnek is kellemes Zenith kicsisége ellenére rendelkezik egy igazi Peugeot-specialitással. Ez a Jet-in rendszer, aminél a csomagtartót – minden más gyártmánnyal ellentétben – nem az ülés alatt, hanem az első kerék felett helyezték el.



A Buxy sportváltozata a közelmúltban bemutatott Speedake





Jet-in, azaz jet sisakot be, a Peugeot speciális csomagtér-kialakítási rendszerének a neve

A rendelkezésre álló űr nem túl nagy, de nem is kicsi. Egy Jet sisak mindenképpen elfér benne, ahogy azt a rendszer neve is sugallja.

Akit nem elégít ki a Zenith szerény teljesítménye és kissé fapados futóműve, választhatja a legalább annyira divatos megjelenésű Buxy elnevezésű modellt. Ennek kétütemű, léghűtéses, 49 cm³-es motorja már másfél kilowattos (2,2 LE), miért is a komolyabb mokick név illeti meg, s így vezetéséhez már kismotor-vezetői engedély szükséges. A Buxy különlegessége a Jet-in rendszer mellett az igényes futómű. Elöl, az egyszerű teleszkópok helyett Showa gyártmányú fordított villát találunk, hátul pedig egy hidraulikus csillapítású központi rugóstag emészti fel az útegyenetlenségek hatásait. Az első fék méltó párja a sportos felfüggesztésnek, ugyanis tárcsás megoldású és Brembo gyártmányú.

S ha már a sportosságnál tartunk, meg kell említeni a Peugeot motoros részlegének legújabb gyermekét, a Speedake nevű robogót. A rendeltetést ezúttal a névbe rejtették, hiszen az angol speed szó sebességet jelent, ami az újdonság sportkapcsolatára utal. Ezt a tervezők sem titkolják, szerintük a Speedake vásárlói egy csapással két legyet ütnek: egyszerre lesznek egy nagyszerű városi közlekedésre szolgáló, és egy sportolásra is alkalmas eszköz bitrokosaivá. A sportkapcsolat felismeréséhez elegendő egyetlen pillanat. A fényezés és az ülés alatt látható egyes rajtszám azonnal árulkodik. A fordított első villa, a tárcsafék, a szokásosnál nagyobb, 12 colos kerekek tovább egyértelműsítik a hovatartozást. És ekkor még nem szóltunk a legfontosabbról, a motorról, amely a többiekhez képest egy egész ménest vonultat fel: 4 kilowattot (5,5 LE) teljesít.

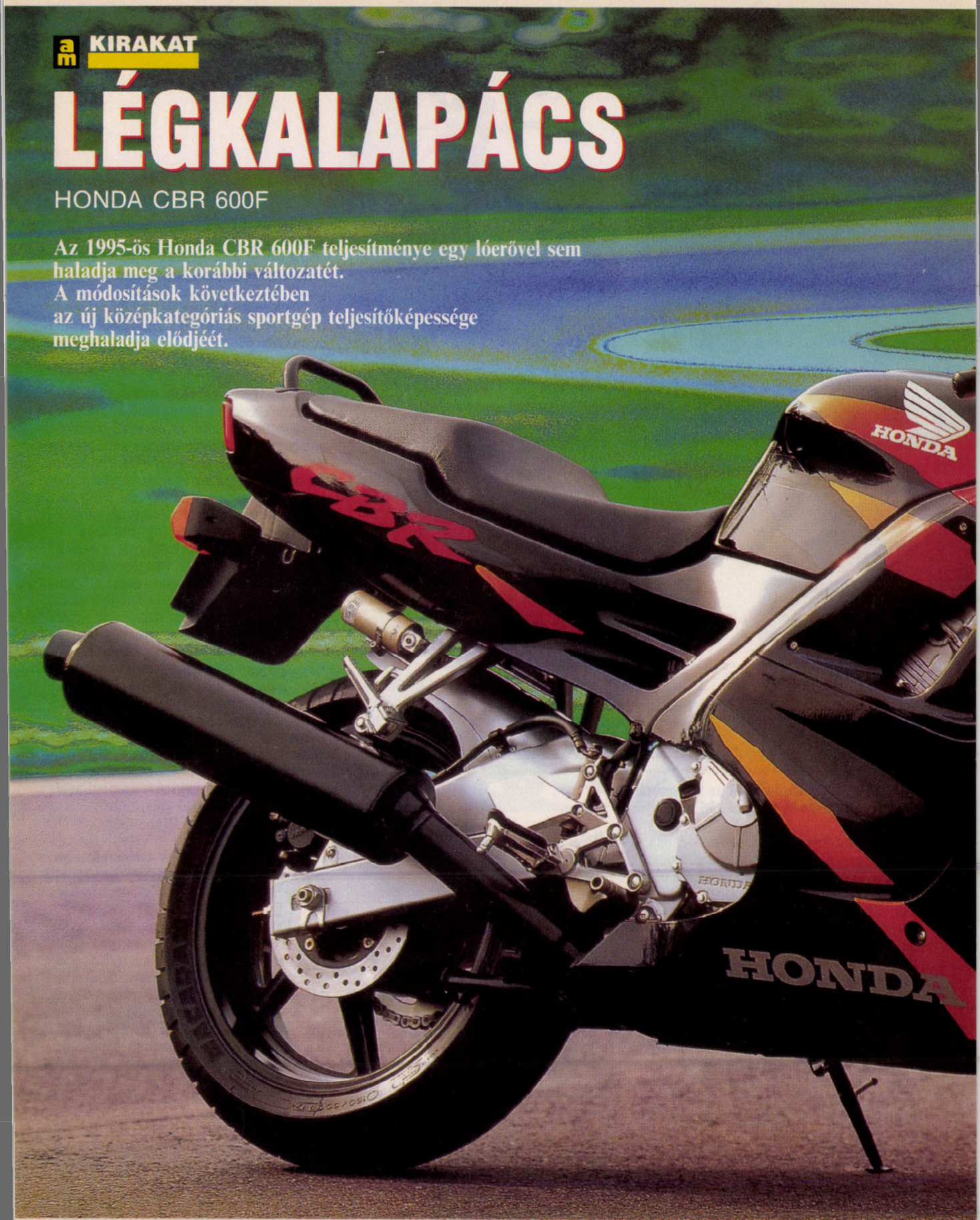
A Peugeot hagyományos – régen gyártott – robogócsaládja az SV sorozat. Ebbe még nem szereltek Jet-in rendszert, csomagok szállítására csupán a lábvédő hátoldalába szerelt kis kesztyűtartó szolgál. Cserébe viszont tág a motorválaszték, melynek minden darabja léghűtéses és kétütemű, de a lökettérfogatok és a teljesítmények széles skálán mozognak. A legkisebb erőforrás 49 cm³-es és 3 kilowattos (4,1 LE), az egygyel nagyobb 80 cm³-es és 5 kilowattos (6,8 LE), a legnagyobb 125 cm³-es és 7 kilowattos (9,6 LE). A két nagyobb teljesítményű robogó – amelyek mindegyike az Executive névre hallgat – első kereke természetesen tárcsafékkel lassítható.

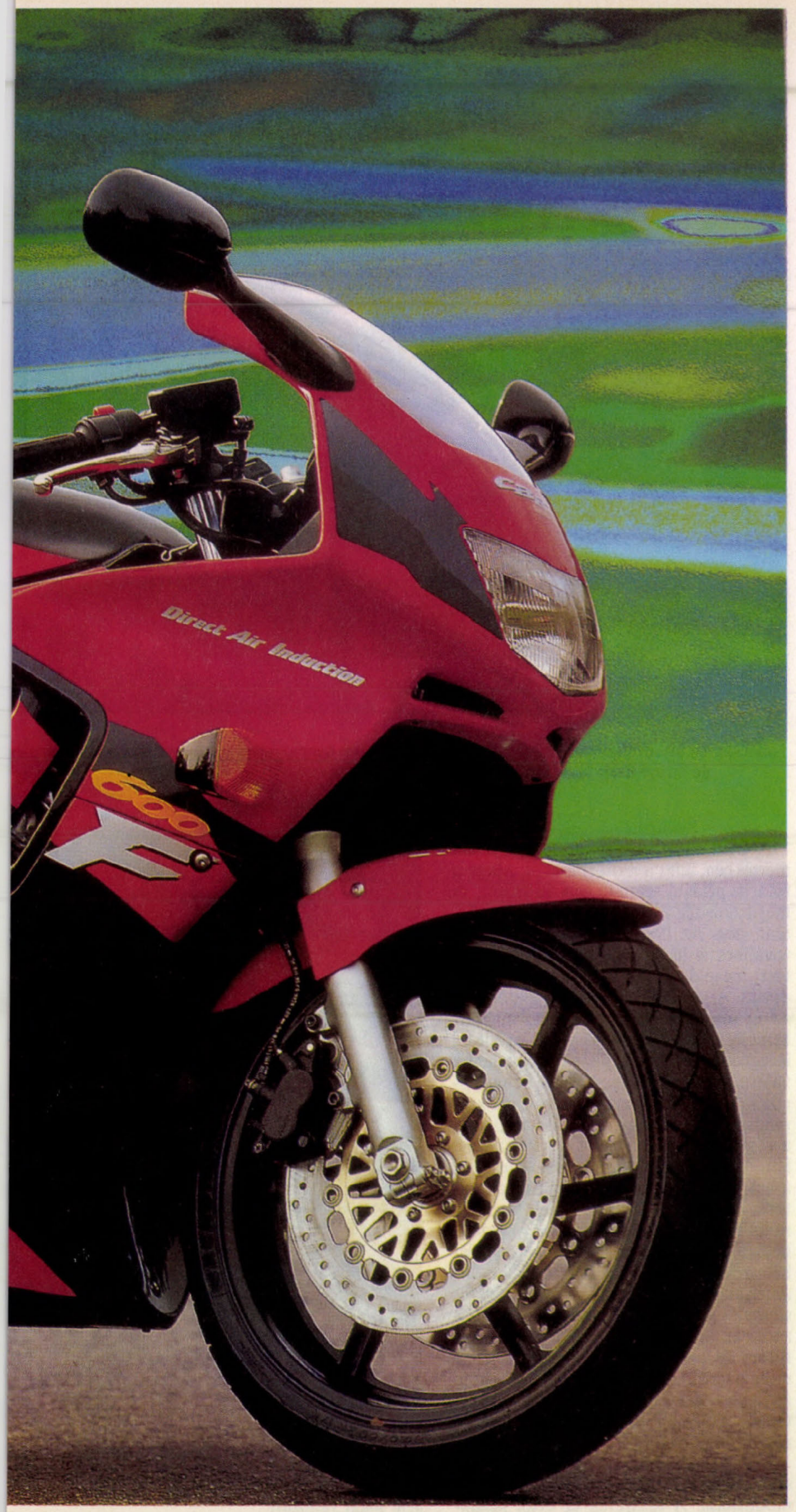
GAJDÁN

LÉGKALAPÁCS

HONDA CBR 600F

Az 1995-ös Honda CBR 600F teljesítménye egy lóerővel sem haladja meg a korábbi változatét. A módosítások következtében az új középkategóriás sportgép teljesítőképessége meghaladja elődjéét.





Továbbra is a középkategória legkeresettebb motorjának címére pályázik az új Honda CBR 600-as

A Honda nyolc évvel ezelőtt dobta piacra a CBR 600 első változatát. Már ez is telitalálat volt, a könnyű, formás és gyors motort vitték, mint a cukrot. Csak tetézte a sikereket az az 1991-ben történt módosítás, amelynek során a közepes lökettérfogatú gép teljesítménye elérte, sőt, ahol azt az előírások lehetővé tették, meghaladta a száz lóerőt. Ez a lépés újabb lökést adott a keresletnek. Így történhetett meg, hogy a Honda az eddigi egyik legnagyobb sikerét könyvelhette el. A CBR 600-ból mintegy 100 000 darabot értékesítettek a típus létezése óta.

Ahhoz azonban, hogy ez a sikerszéria folytatódjon, további fejlesztésekre volt és van szükség. A konkurencia nem alszik, tavaly a Yamaha jelent meg egy teljesen átfésült FZR 600-zal, idén pedig a Kawasaki lendült támadásba a ZX 6-tal. A teljesítmény növelése már nem lehetett szempont, hiszen a sok országban rögzített 100 lóerős keretet már kimerítették. Ezért a munka inkább az olyan fejlesztésekre összpontosult, amelyek révén ez az adott nagyságú teljesítmény jobban kihasználható.

Az ma már köztudott, hogy a legnagyobb teljesítmény nem minden. Erre a tényre a közelmúlt Superbike-bajnokságai világítottak rá leginkább, amelyek során a jóval gyengébb (125 lóerős) Ducatik rendre győzedelmeskedtek az erősebb (160-170 lóerős) japán négyhengeresek felett. A titok a kisebb tömegben, az eltérő vázmegoldásban és a motorok teljesítményleadási módjában volt megtalálható.

A Honda ezúttal hasonló trükköket vetett be az új CBR versenyképességének növelésére. Ahol csak tehették, lefaragtak a tömegből, csökkentették a légellenállást, és javítottak a motor felpörgési hajlamán, valamint a teljesítményleadásán.

Az erőmű környékén történt változásokat joggal nevezhetjük alapvetőeknek is, hiszen a régi CBR-ek szinte egyetlen alkatrészét sem örökölte az új. A teljes fordulatszám-tartományban növelni kívánt forgatónyomaték érdekében a kompresszióviszonyt a korábbi 11,6-ról 12-re növelték úgy, hogy átdolgozták a hengerfejben az égésteret és a dugattyút.

A forgatónyomaték növelésének egy másik lehetséges útja, ha javítják a hengerben a töltést. Ennek érdekében a Honda mérnökei a korábbi szívórendszert karburátorostól légszűrőstől eldobták, és egy teljesen újat szereltek fel. A régi karburátorokat 36 mm torokátmérőjű síktolattyús Keihin CV-k váltották fel, amelyek 5 milli-

HONDA CBR 600F

Jobb az új CBR kanyarstabilitása a módosított futóműnek és a szélesebb, jobb tapadású hátsó gumiabroncsnak köszönhetően

méterrel közelebb is kerültek a hengerekhez, mint elődeik. A legnagyobb jelentőségű változás mégsem az, hanem ami még a karburátorok előtt történt. Az eddigi szívócső helyére egy közvetlen levegőbevezető rendszer (Direct Air Induction System) került, amely eltér minden eddigi, hasonló célt szolgáló berendezéstől. Az újdonság lényege, hogy az egyenletesebb keverékképzés érdekében az úszóház és a karburátor vákuumkamrájának kiegyenlítőnyomását is szabályozzák. Ezért egy viszonylag bonyolult csőrendszert hoztak létre, amiben az úszóházak levegőellátását egy elektromágneses szelep szabályozza. A sebességtől függő vezérlésű szelep 20 km/h alatt azt a csövet teszi szabaddá, amely a motor elején közvetlenül a környezeti légnyomással áll kapcsolatban. E határsebesség felett a szelep átkapcsol, s ezután az úszóház légtere az egyesített szívócső nyomásával kerül kapcsolatba. Az új rendszer bevezetésével a motor szinte az alapjárati fordulatszámtól kezdve egyenletesen húz, könnyítve az elindulást és a sebességváltások utáni gyorsítást.

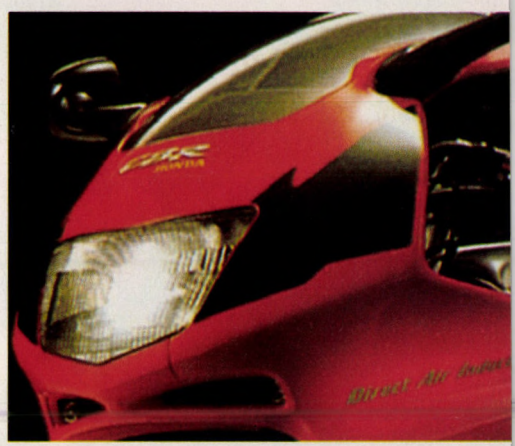
Szintén gyorsításkor kerül előtérbe egy másik nagyon fontos tulajdonság, a felpörgési hajlam. Ennek javítása érdekében egyfajta fogyókúrán esett át minden mozgó alkatrész, és a lehetséges legnagyobb mértékben csökkentették a súrlódást. Az előbbire jó példa a korábbinál könnyebb hajtókar, és a 33 milliméterről 31,5 milliméter átmérőjűre soványodott dugattyúcsapszeg, az utóbbira pedig a 10 százalékkal kisebb erővel a hengerfalnak szoruló dugattyúgyűrűk. Szintén ez az ok vezetett a gyújtáselektronika módosításához, ami a fojtószelepállás és a fordulatszám függvényében más jellegfelületnek megfelelően vezérli a gyújtást, mint elődje.

Az erőmű környékén is alaposan megváltozott a kép. Az első villa felől az áramvonal alá pillantva hamar szembeötlik, hogy kicserélték a hűtőt. Az alumíniumból készült íves hűtő a korábbinál sokkal hatékonyabb hőcserét tesz lehetővé, aminek elsősorban azok vehetik hasznát – például a versenyzők –, akik a CBR-t forszírozott üzemben használják.

A sebességváltó működtető mechanizmusa kívül-belül megváltozott. Kívül a rudazat eltérő vezetése tűnik fel, ami a blokkon belül új kapcsolóhengerben, hengerrögzítőben, erősebb visszatérítő rugóban és a kapcsolótengely tűgörgős csapágyazásában folytatódik. A módosítások együttesen a könnyebb, de pontosabb és jobban érezhető sebességváltást segítik elő.



Nemcsak az áramvonalidomot dolgozták át, de a régi üveg fényszóró helyére is műanyag került

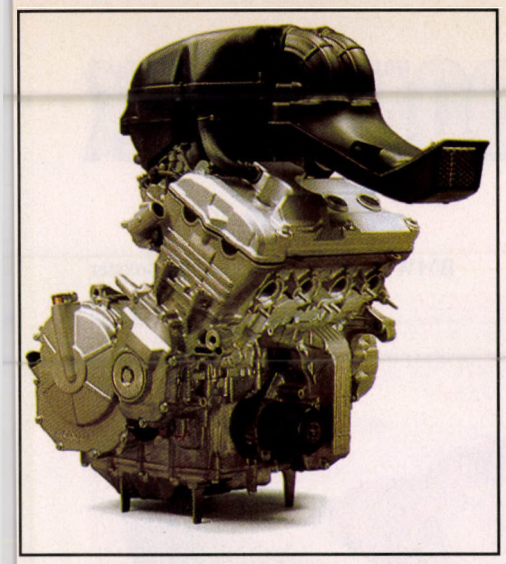


A CBR vázát nem módosították olyan mértékben, mint a motorblokkot. Maga a főtartó például semmit nem változott, és még az oly rég várt elsővilla-csere sem történt meg. Az 1995-ös modell első villája továbbra is hagyományos (nem felfordított) megoldású, ám belül némiképp módosult. A kirugózási csillapítás állító része az új modellen bemerül az olajba, ezért kemény igénybevétel esetén sem léphet fel levegősödés és a csillapítás bizonytalanná válása. A hátsó felfüggesztésben a rugóstagot változatlanul hagyták, a Pro-Link karrendszert viszont úgy módosították, hogy a rugózási karakterisztika progresszívebb lett. A kanyarstabilitás növelése érdekében a hátsó 4,5 colos keréktárcsát 5 colos váltotta fel, amire 160 mm széles Michelin radiált szereltek. A változtatásnak köszönhetően nemcsak az utcai gumiabroncs lehet szélesebb, hanem a versenyslickek is, amelyek a korábbinál jobb tapadást biztosítanak. A szélesebb gumik alkalmazása azonban fokozottabb terhelést ró a hátsó futóműre. Ezért a villatengely átmérőjét 15 milliméterről 17-re növelték. A jobb anyagválasztásnak köszönhetően az új tengely nagyobb átmérője ellenére könnyebb, mint elődje.

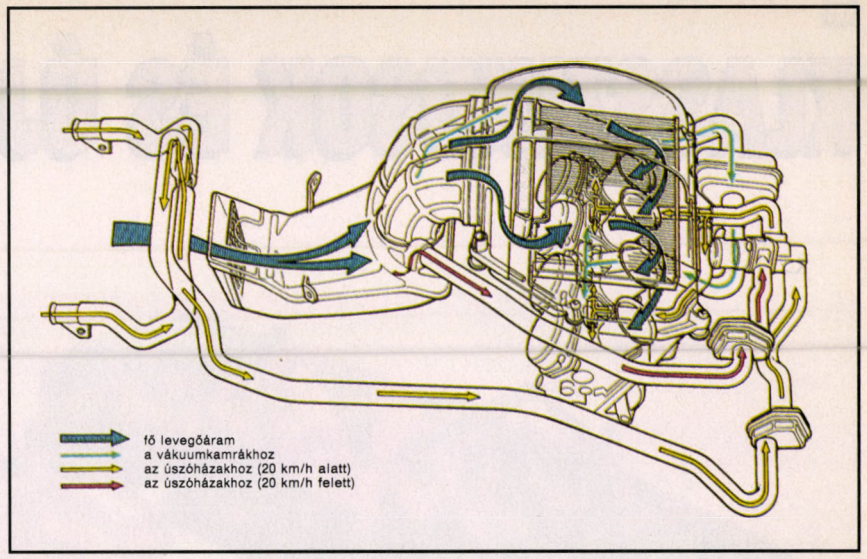
Szintén a kisebb tömeget és az egyszerűséget célozta a műszerfal és a fényszóró módosítása. A műszerek ez évtől kezdő-



A műszerfal a vezető szemszögéből nem sokat változott



Mint egy filmbéli szörny, úgy néz ki az új blokk a felszerelt levegőgyűjtő csővel



Így működik a CBR új közvetlen levegőbevezető rendszere

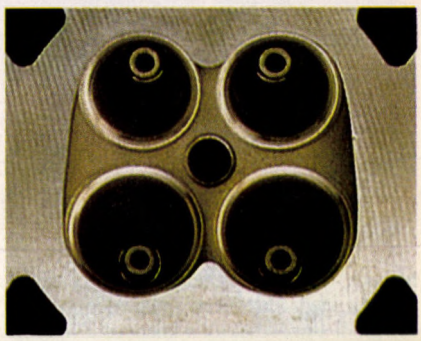
MŰSZAKI ADATOK

HONDA CBR 600F

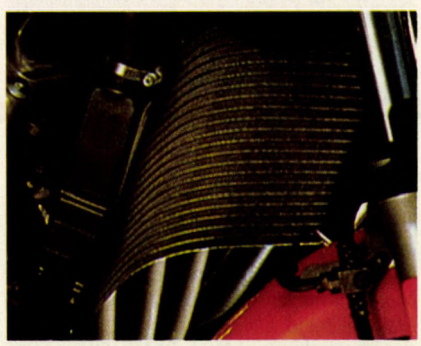
MOTOR. Soros, négyhengeres, vízhűtéses, négyütemű. Két, felülfekvő vezérműtengely, hengerenként négy szelep. Furat 65 mm, löket 45,2 mm. Összlökettérfogat 599 cm^3. Sűrítés 12. Legnagyobb teljesítmény 73,6 kW (100 LE) 12 000/min, legnagyobb forgatónyomaték 65 Nm 10 500/min. Négy darab, 36 mm torokátmérőjű Keihin CV karburátor. Elektromos rendszer 12 V, gyújtás digitális, elektronikus.
ERŐÁTVITEL. Többtárcsás, olajban futó tengelykapcsoló, hatfokozatú váltómű.
FELÉPÍTÉS. Hídváz. Elsőkerék-felfüggesztés hagyományos teleszkópvillával, rugóút 130 mm. Hátsókerék-felfüggesztés Pro-Link központi rugós karrendszerrel, a kerék útja 110 mm. Elöl két darab, 296 mm átmérőjű kétdugattyús, hátul egy darab, 220 mm átmérőjű egydugattyús úszónyerges tárcsafék. Az első gumiabroncs mérete 120/60 ZR 17, a hátsóé 160/60 ZR17.
MÉRETEK, TÖMEGEK. Tengelytáv 1405 mm. Hossz/szélesség/magasság 2055/685/1135 mm. Ülésmagasság 810 mm. A benzintartály térfogata 17 liter. Saját tömeg 185 kg.



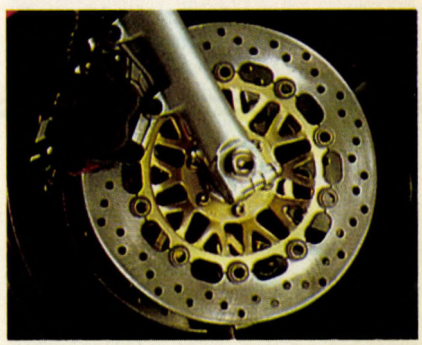
Kisebb erővel szorulnak a gyűrűk a hengerfalhoz, így kisebb a súrlódás



Új formájú és kisebb az égéstér. A kompresszió 12-re nőtt



Íves kialakítású az új alumíniumhűtő. Könnyebb és nagyobb a hatékonysága



Nagyobb átmérőjűek az első féktárcsák

dően elektronikusak, s egyetlen nyomtatott áramköri lapra szerelték fel őket. Ily módon nagymértékben csökkent a csatlakozók száma, hiszen egy aljzatot összeillesztve minden műszerhez eljutnak a szükséges adatok. Nagy előny, hogy az első kerék tengelye mellől is eltűnt a sebességmérő hajtása (120 gramm tömegmegtakarítás), helyette egy vékony vezeték viszi a jelet a sebességváltótól.

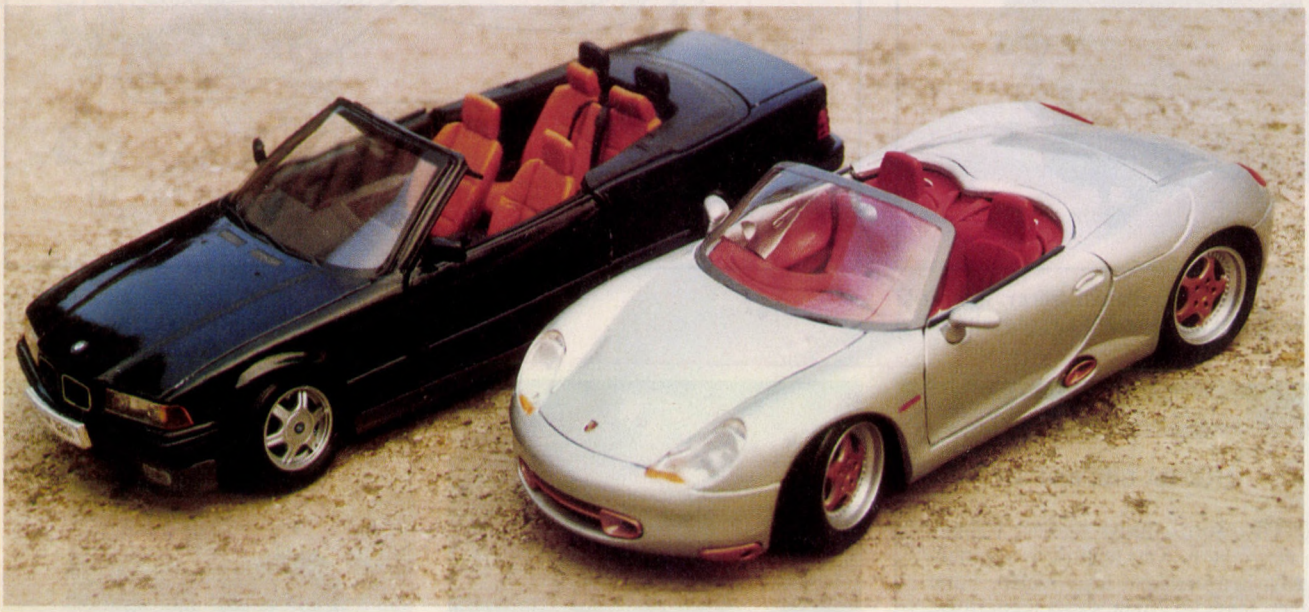
Az első fényszóró 35 százalékkal könnyebb elődjénél, ami elsősorban annak tudható be, hogy az üveget és a fémet egyaránt műanyag helyettesíti. A módosított fényszóró e mellett jobban megvilágítja az útfelületet, mint a régi, nehezebb szerkezet.

Minden motorkerékpárgyár esetében szokásos eljárás, hogy az új évre átdolgozzák az egyes modellek fényezését, ezzel is hangsúlyozva az újdonságot. Az új CBR 600-nál azonban nemcsak a színek változtak, hanem a ruhát is átszabták. Felül egy kicsit laposabb, a blokknál kicsit rövidebb lett az öltözet, s a különböző nyílások mérete sem maradt a régi. A csupán jelentéktelennek ható változtatások hatása azonban a gyár ígérete szerint nem kicsi, ugyanis a kisebb légellenállás miatt nagyobb végsebességet, a módosított forma miatt viszont könnyebb kezelhetőséget ígérnek.

GAJDÁN

KLASSZIKUSOK ÉS ÚJDONSÁGOK

BMW 325 Cabrio és Porsche Boxster



Minden eddiginél vadabbul tombol az új járvány, szedi áldozatait a népesség minden rétegéből a tízévesektől a kilencvenévesekig. A kór egyik titokzatos ismérve, hogy főleg a társadalom hímnemű tagjait támadja meg, bár azért hébe-hóba a gyengébbik nem sem tud ellenállni a bacillusnak. A határokat nem ismerő betegség másik jellemzője, hogy valamilyen kideríthetetlen okból az autók, a járművek szerelmesei válnak elsősorban áldozattá. Ami nem is csoda, hiszen szerencsére ezúttal nem egy igazi, életet veszélyeztető betegségről van szó, hanem korunk egyik legújabb, igen divatos, ám egyúttal érdekes hobbijáról: az élethűen kicsinyített autómodellek gyűjtéséről.

A járvány feltartóztathatatlan terjedéséhez hozzájárul, hogy az ebben a műfajban tevékenykedő fertőző gócok, azaz a modellgyártó cégek folyamatosan, egyre gyorsuló tempóban ontják a piacra az újdonságokat. Pedig olykor hatalmas összegekbe kerülnek egy-egy újabb modell gyártásának előkészületei. Viszont az idő múltával szinte minden gyár emeli a minőséget, a modellek élethűségét, a kidolgozottságot, és így egyre csábítóbban pompáznak aztán a szaküzletek vitrinjeiben, polcain.

Mint ismeretes, a modelleket több, nemzetközileg elfogadott norma szerinti méretarányban készítik. A leglátványosabbak persze a szinte legnagyobb, 1:18 kicsinyítésű modellek, ahol már a legapróbb részletek kidolgozására, bemutatására is lehetőség nyílik. A közvélemény előtt már jól ismert olasz Burago mellett azonban több más gyártó is hangyaszorgalommal tüsténkedik ebben a kategóriában. A legtöbb újdonságot vitathatatlanul a távol-keleti Maisto cég zúdította a piacra, ami érthető, hiszen a modellgyártó ipar közös jellemvonása, hogy lassacskán ugyanúgy ebbe a térségbe koncentrálódik a gyártás, mint sok más fogyasztási cikk esetében.

A Maisto két irányban is kedveskedik az autók szerelmeseinek: részben a legmeghökkentőbb szuper- és megasportkocsikat mintázza meg, másrészt viszont a legklasszikusabb oldtimerekről sem feledkezik meg. Ez utóbbi műfajban a Mercedes 300 S után kihozta a stuttgartiak 280 SE kabrióváltozatát, aztán a legendás, „szárnyas" Cadillac Eldorado kabriót, méghozzá olyan babarózsaszínben is, amilyenben annak idején *Marilyn Monroe* majd *Elvis Presley* furikázott. Legfrissebb csodájuk pedig a BMW 502-es, ami egészen egyedülálló témaválasztást sejtet.

A másik oldalról is feszesen sorakoznak a Maisto-érdekességek. Itt van például a McLaren F–1 szuper sportkocsi, ami nem csupán arról nevezetes, hogy a háromüléses pilótafülkében a vezető középen ülve próbálja dirigálni a jelenleg közúti forgalomban használható leggyorsabb, akár 400 km/h-s végsebességre képes szörnyeteget, amely ráadásul a maga 1 millió márkát is meghaladó árával a jelenleg kapható (vagy inkább megrendelhető) legdrágább szériagyártású gépkocsi. Hasonlóan pikáns a Porsche Boxster kicsinyítése, hiszen ezt az autót „igaziban" majd csak 1996-ban kezdi gyártani a Porsche, de a jelenlegi modellhez szinte kísértetiesen hasonlító formában. A Jaguar XJ 220-as modelljük szinte már „lefutott" lemez, mind a modellpiacon, mind a valós kereskedelmi életben, viszont feltétlenül érdekességnek számít a Ford Mustang 1994-es változatának megformálása, ami azért éppen aktuális, mivel éppen ebben az évben ünnepelte 30 éves születésnapját a szédületes eladási statisztikákkal büszkélkedő amerikai sportkocsi.

És ha már a Mustangnál tartunk, természetesen a legendás elődöt is megmintázták, ebben a királyi kategóriában is. A Revell után a kevésbé ismert spanyol és még kissé újonc Mira cég hozta ki különféle nyitott és csukott változatait. A maxi méret talán legpikánsabb példánya is szintén a Revellnél látta meg (nem is olyan könnyen) a napvilágot. Az Audi Avus quattro valósággal sokkolta formájával, műszaki elképzeléseivel az autós világot. Revellék elhatározták, hogy mindenképpen emléket állítanak ennek a különleges monstrumnak, de a legnagyobb gondot a polírozott alumíniumkarosszéria utánzása jelentette. Ilyen nagy felület fényesen csillogó bevonatával közel egy évig kísérleteztek, a speciális eljárás a modell árán is meglátszik, nem két fillérbe kerül – ha lehet néha kapni... (Az Audi Avus egyébként a legkisebb „géposztály", az 1:87-es mezőny egyik német specialistáját, a Rietze céget is megihlette és ők is kihozták az eredetire megszólalásig hasonlító apróságot.)

FEKETE ANDRÁS

SIMSONOS HÍREK

Az 1994. december 1-jén aláírt szerződés értelmében a Capitol Kft. a Suhler Fahrzeugwerk GmbH. (Simson) Magyarországi képviselete. Az első kismotorkerékpár-szállítmány már megérkezett az országba, az árusítás februárban kezdődik. A kínálatban a tervek szerint nemcsak a nálunk már ré-



gebbről ismert típusok mai leszármazottai (S53) szerepelnek, hanem elektromos robogó és háromkerekű kisáruszállító járművek is. Az árak cikkünk írásakor még nem voltak ismertek, az előzetes becslések azonban százezer forint feletti összeget sejtetnek.

Az említett elektromos robogó a gyár teljesen új fejlesztése, amelyet először az őszi IFMA-n láthatott a nagyközönség. A hagyományos küllemű jármű hátsó kerekét 24 voltos, 1,7 kilowattos elektromotor hajtja fogasszíj közbeiktatásával. A két darab, sorba kapcsolt, 12 voltos, egyenként 115 amperórás akkumulátorból álló telepben tárolt energia körülbelül 50 kilométeres út megtételéhez elegendő. A legnagyobb sebességet elektronikusan korlátozták 40 km/h-ra. Ekkora tempóhoz az első tárcsafék kissé túlzásnak tűnhet, de a 290 kilogrammos megengedett legnagyobb együttes tömeget figyelembe véve alkalmazása mégis indokolt lehet.



VÁLTOZÁSOK A SUZUKINÁL

A Magyar Suzuki Rt. motorkerékpáros üzletága idén átalakított modellpalettával áll vásárlói elé. Várhatólag a DR 350 jelzésű endurót a 650-es váltja fel, de úgy, hogy a kisebb modell továbbra is megrendelhető marad. Szintén csak rendelésre lehet ezentúl GS 500 E-hez jutni, raktárkészletet nem tartanak belőle. Két, itthon eddig még nem forgalmazott típus bővíti a kínálatot. Az egyik az 1993 őszén bemutatott RF 900, amely 1,2-1,3 millió forintos várható árával elsősorban a nagy túra-sport motorok kedvelői számára lehet kedvező ajánlat. A másik egy robogó, az Adress nem a gyár legújabb modellje, de modern kialakítása és főleg 200 000 forint körüli ára miatt érdemes számolni vele.

DIFI-LISTA

Magyarországon korábban nem forgalmazott katalógussal ismerkedhetnek meg a motorosok a Motex motorosboltban. A Difi névre hallgató vaskos kötet felszerelési cikkeken kívül alkatrészjegyzéket is tartalmaz, amelyben csaknem minden ma futó motorkerékpár fogyó-kopó alkatrészei megtalálhatók. A katalógus a Motex motorosboltban megvásárolható, a benne szereplő cikkek ugyanott megrendelhetők.

ÚJ KEZEKBEN A HONDA

Az év elejétől a Honda motorkerékpárok importőri feladatait a Motorpedo Kft. helyett a Honda gépkocsik képviseletét már egy éve ellátó Honda Hungary vette át. A Motorpedo Kft. a tervek szerint ezentúl csak Honda kisgépek, szivattyúk forgalmazásával foglalkozik. A Motorpedónál készleten lévő motorkerékpárokat előreláthatólag a Honda gépkocsik márkakereskedőjeként ismertté vált Royal Motor Kft. – újonnan alakuló – motorkerékpáros részlege veszi át.

LUCKY STRIKE-JÁTÉK

NÉGY KÉRDÉS KEVIN SCHWANTZ ARAI SISAKJÁÉRT

A Lucky Strike és az Autó-Motor közös játékában a kérdéseinkre helyesen válaszoló olvasók közül a legszerencsésebb egy „Schwantz-replika" Arai bukósisakot nyerhet. A fődíjon kívül Lucky Strike-farmerdzsekit és Lucky Strike-pólókat sorsolunk ki a pontos választ beküldők között. Ezekért a díjakért nem kell mást tenni, mint az alábbi négy, Team Lucky Strike Suzukival kapcsolatos kérdésre válaszolni.

1. Melyik Kevin Schwantz kabalaszáma?



2. Mióta versenyez a Team Lucky Strike Suzuki színeiben?

3. Mikor szerzett Schwantz világbajnoki címet az 500-as géposztályban?

4. Ki volt a csapattársa az 1994-es versenyszezonban?

Beküldési határidő: 1995. január 31.

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

A borítékra, kérjük, írják rá: Lucky Strike-játék

A CSUPA SZEM 200-AS

Kettős minőségben, mint egy riport alanya és mint amatőr magyarautó-történész szeretnék hozzászólni az Autó-Motor 1994. évi 24. számának 52–53. oldalán megjelent íráshoz

Wolf Géza és *Kemény Gábor* a velem folytatott többórás beszélgetés tartalmát kérdés-felelet formájában dolgozták fel, azaz a „számba adott" mondatok az újságírók összefoglalói a hosszabb beszélgetésen általam elmondottakból. E módszer előnye, hogy a nyilatkozatok rövidebbek, hátránya, hogy a közölt szöveg jobbára nem a nyilatkozó szóhasználata szerinti mondatokból áll.

Az újságírók eredetileg csak információs beszélgetésre kértek fel az Ikarus idén esedékes centenáriumával kapcsolatban, ezért nem kértem a cikk előzetes elolvasásának lehetőségét. Pedig arra szükség lett volna, ugyanis a nekem tulajdonított válaszok több vonatkozásban nem pontosak.

A beszélgetés során részletesen kifejtettem, hogy az Ikarus 200-as autóbuszcsaládot azért fejlesztettük ki 1966–67-ben, mert addigra a gyár korábbi típusai vagy elavultakká váltak (így a 311-es, az 55–66-os, a 620–630-as családok), vagy gyártásuk gazdaságtalan volt (pl. az 55–557–180-as). Ezt megelőzően is készültünk típusváltásra, de feladni kényszerültünk az addig követett fejlesztési irányzatot, azaz a forgalmi funkciók szerint elkülönülő típussort szándékoztunk kialakítani. Az említett Ikarus autóbusztípusok nem különültek el funkciók szerint, hanem az úgynevezett egységes családelven alapultak.

A hatvanas évek Autó-Motorjában közölt cikkeimben ismertettem az egységes típussorozatként készülő autóbuszok funkcionális hátrányait, hogy a városi és a távolsági forgalom már oly mértékben eltérő igényeket és követelményeket támaszt az autóbuszokkal szemben, amiket nem lehet egy típussorba tartozó felépítménnyel kielégíteni.

E felismerést követve kezdtünk hozzá az Ikarus akkori, *Oszetzky Károly* (és nem György) vezette fejlesztési osztályán a csak távolsági forgalomra szánt 550-es (és nem 557-es) típus kifejlesztéséhez 1964–65-ben. A csak két példányban megépült távolsági autóbuszt még a szakközönség sem nagyon ismeri már, hiszen a közutakon nem hivalkodó küllemmel futtattuk, és kiállításokon sehol sem jelent meg.

A beszélgetéskor elmondottam, hogy e típus igen sikeresnek mutatkozott, és sok, akkor újdonságnak számító formai és szerkezeti megoldást tartalmazott, kezdve a karakteres formával. A sávos, összefüggő ablakozást, az „alagút" rendszerű utasajtót, a vázszerkezet statikai rendszerét, a vázszerkezet megoldásait említhetem meg.

Ezzel párhuzamosan – kis fáziseltolódással – készítettem *Árva István* főkonstruktőrsége alatt a csak városi forgalomra szánt autóbusz-sorozat tervcélját, amely nemcsak a 180-as és 556-os családunknál megismert padló alatti motoros változatokat tartalmazta, de a mai 415–435-ös farmotoros, alacsonyabb utastérpadlójú változatot is. Mindkét sorozat kifejlesztéséről le kellett mondanunk, mert a piacon a vezetőség által nem várt gyorsasággal csökkent vevőink érdeklődése, vásárlási hajlandósága az előzőekben említett Ikarus-típusok iránt. Még a gyártásba alig bevezetett 180–556–557-es autóbuszcsalád iránt sem úgy nőtt az igény, amiként azt reméltük, ugyanakkor e típusok vázszerkezeti kialakításuk miatt csak jelentős ráfizetéssel voltak gyárthatók.

Egyrészt a piac módosuló és növekvő igénye, másrészt típusaink kiöregedése miatt volt szükség az Ikarus 200-as autóbuszcsalád kialakítására. Amihez hozzájárult az is, hogy ekkor sem az ország, sem a gyár nem rendelkezett annyi tőkével, hogy a piac által követelt ütemben és egyidejűleg fejlesszük ki, és kezdjük el gyártani a funkcionálisan elhatárolt, tehát eltérő szerszámozású autóbuszcsaládunkat, a már említett 550-est és a még megjelölés nélkülieket.

Az említett kényszer hatására el kellett vetni korábbi meggondolásainkat, és ismét egységes típussort kellett kialakítani. Tevékenységünk érdemeként tudható be, hogy a 200-as autóbuszcsalád formáját és szerkezetét úgy sikerült kialakítanunk, hogy mind a városi, mind a távolsági- és turistaváltozatokat a funkciókövetelményeket kielégítően lehetett megépíteni.

Az Ikarus 200-as autóbuszcsalád nemcsak arról nevezetes, hogy változataiból készült a legtöbb, hogy e típus került a legtöbb országban forgalomba és összeszerelésre. Ez a világ első autóbusztípusa, amelynek változatai a legszélsőségesebb igényű országokban közlekednek. A Guinness Rekordok könyvébe illő eredményesség egyaránt köszönhető a hosszú erkölcsi élettartamú formának, a variabilitásnak és a gyártástechnológiának.

A típuscsalád eredményessége utólag bizonyítja, hogy a hajdani Állami Díj-bizottság előrelátóan tartotta első díjra érdemesnek a típus konstrukcióját 1973-ban és technológiai megoldásait 1974-ben. A bizottság csak akkor hibázott, amikor „az új egységes 200-as autóbuszcsalád tervezésében, fejlesztésében és gyártásában végzett munkásságukért" indoklású első fokozatú Állami Díjban olyan személyeket részesített, akiknek semmi közük sem volt a 200-as autóbuszcsaládhoz, nemhogy annak alkotói lettek volna.

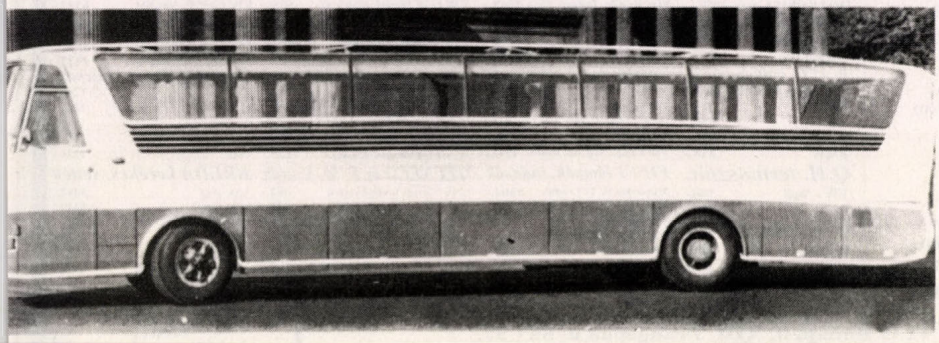
Természetesen fölvetődik a kérdés, hogyan történhetett ez?

Annak idején azzal magyarázták, hogy a díjazási szokás szerint egy-egy iparágra, mintegy két évtizedenként jut a díj odaítélésének lehetősége, a járműiparra az 1949–50-ben kiosztott első Kossuth-díjak után éppen abban az időben került ismét sor. Az iparág miniszteriális vezetői akkor dilemmával kerültek szembe, a járműiparban Állami Díjban részesíthetnek egy terméket és annak alkotóit, de az erre egyedül érdemes Ikarus 200-as autóbuszcsaládot az akkori káderértékelés szerint nem „elfogadható" személyek alkották meg, akiknek felterjesztése bizonnyal nem volt politikus.

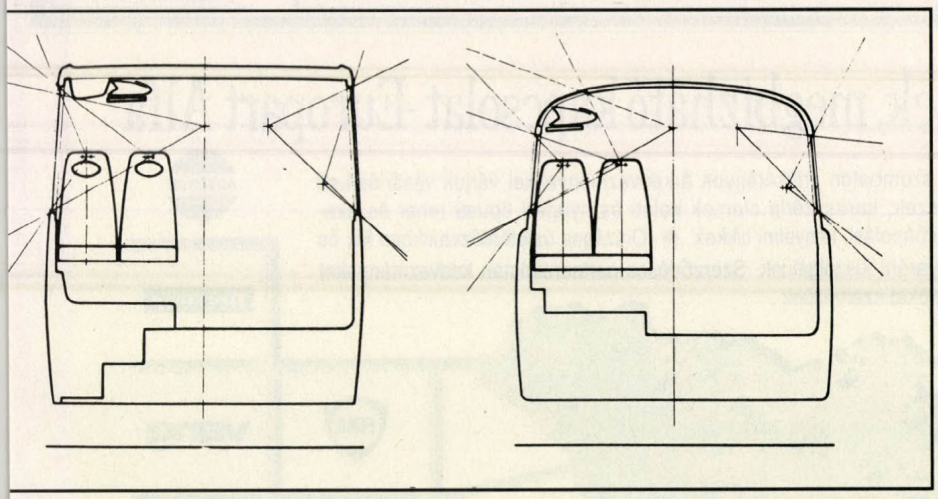
A még ma is meglévő dokumentumokból kiderül, hogy a 200-as család alkotóvá „kinevezett egyik fejlesztője" az 1966. de-



A hasábtest meghatározza az autóbusz alapformáját



A formai kiképzést a célszerűség és a divat befolyásolja (középen)



Az Ikarus 200 városi-távolsági autóbuszcsalád, az Ikarus 55 távolsági és Ikarus 66 városi autóbuszok egységes keresztmetszete

cember 27-én megtartott tervcélzsűrin bírálóként olyan kérdéseket tett fel, amelyekből egyértelműen kiderül, hogy az alkotó munkában semmiképpen nem vehetett részt. Egy másik díjazott az 1967. április 28-án megtartott műszaki tervtárgyaláson egy külső cég delegáltjaként oly módon dicsérte az Ikarus fejlesztéseit, amely szintén rávilágított, hogy ehhez a munkához semmi köze sem volt.

Mindezek ismeretében megdöbbenve hallottuk, hogy ugyanezek az emberek a díj átadása után a típuscsalád kifejlesztésében szerzett érdemeikről nyilatkoztak a sajtóban. Számomra az a méltatás volt különösen felháborító, amely szerint: „E hat embernek köszönhető, hogy olyan – gyakorlatilag »csupa szem« külsejű autóbuszcsaládunk van, amely Moszkvától, Berlinig, a nizzai és a monacói autóbusz-kiállításig kivívta a szakemberek nemzetközi elismerését."

Ez azért fájt nagyon, mert a „csupa szem" karosszériaforma teljesen egyéni törekvésem volt, azzal még tényleges alkotótársaim is csak nehezen barátkoztak meg. E formai és esztétikai szempont egységes márkajelleget adott az összes típusnak. A maximálisan alkalmazott sík felületek erősen szögletes jelleget kölcsönző irányzatának hanyatlásával számolva, lágyabb vonalvezetést alkalmaztunk, vigyázva arra, hogy megtarthassuk a szögletes térhatárolás összes gyártási, térkihasználási és esztétikai előnyeit.

Ez az elv összecseng az Autó-Motor 1962. július 6-i számában megjelent írásommal:

„Az utasok kényelmét azonban nem elég az ismert mechanizmusokkal kielégíteni. (...) Rossz hatással van az utasokra, ha például egy autóbusz ablakfelülete túlzottan kicsi... Ezek is gátolják, hogy az utas a folyton változó, új látnivalót adó tájban pihentetően elmerüljön. Tekintete az ilyen konstrukcióknál mindig fennakad az autóbusz elemein. (...)"

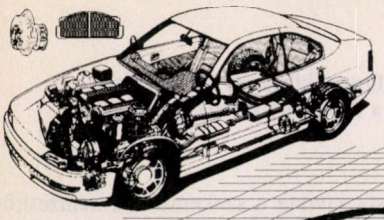
Az idézett meggondolásokat az „Autóbusz a holnap útjaira" címmel megjelent cikkemben fejtettem ki, aminek tervvázlatain megjelent formai jegyek utóbb megvalósultak a már említett Ikarus 550-es autóbusznál, aminek sok részletét átvettük a 200-as család tervezésekor. Ez is segített abban, hogy rendkívül rövid idő alatt készítsük el a 200-as család első típusainak főterveit, és az első prototípusok kiviteli terveit. Fenti tények ismeretében írtam *Szűrös Mátyás* államelnöknek írt beadványomban: „A »Hat ember összedugja a fejét« címmel és tartalommal megjelent méltatások és elmondások a tény ismeretében kivétel nélkül kitalációk, amelyek az okokat és a célokat figyelembe véve minősített valótlanságok. (...) ...szükségesnek tartom annak hangsúlyozását, hogy számomra nem az a sértő, hogy nem kaptam díjat, hanem az, hogy a díjazottaknak semmi érdemük nem volt a díjuk alapját és indokát képező Ikarus 200-as egységes autóbuszcsaládban."

FINTA LÁSZLÓ

KÖZVETLEN GYÁRI IMPORTŐR:

UNIX - TRADE KFT

NYUGATI AUTÓALKATRÉSZ import és nagykereskedés
Wartburg - Trabant gyári alkatrészek
CON - CAR ÉKSZÍJAK VEZÉRKÉPVISELETE





Saját katalógus rendszer

UCP UNIX CAR PARTS

Egyéni vásárlókat is kiszolgálunk

UNIX CAR PARTS

Viszonteladók, szervízek részére nagy kedvezmények!!! (23%-tól) / 24 - 48 órás ingyenes országos házhozszállítás és postai csomagküldés

Állandóan bővülő áruválaszték

Minőségi alkatrészek a legkedvezőbb árakon

Számítógépes támogatás partnereknek

ALKATRÉSZEK GYÁRTÓCÉGEINEK NEVEI

BREDA	- KERÉKCSAPÁGY
CAR	- VÍZPUMPA, FÉKTÁRCSA
DS	- ÖNINDÍTÓGENERÁTOR
EPS - FACET	- GYÚJTÁSELEKTRONIKA
ETF - EAGLE	- FÉKBETÉT
FIFFT	- VILÁGÍTÓTESTEK
FILTER MONZA	- SZŰRŐK
GIEFFE	- SZELEPEK
ICAT	- IZZÍTÓGYERTYA (Olasz)
ISKRA	- IZZÍTÓGYERTYA (Szlovén)
QUINTON H.	- TERMOSZTÁT
RPM	- AC PUMPA
STAMAT	- FÉLTENGELYCSUKLÓ
SUPERDIESEL	- PORLASZTÓCSŰCSOK
TECNECO	- SZŰRŐK
TECNOPRIMA	- ABLAKTÖRLŐK

ÚJDONSÁG!!!: cégünk KEDVEZŐ áron forgalmaz normál 2 éves és duplex 4 éves garanciával ellátott HOPPECKE minőségi indítóakkumulátorokat.
PL.: 32 Ah akkumulátorok 3300 Ft-tól

ÁRLISTA KIVONAT

CAR vízpumpák

VW Golf	2486,-
Opel Kadett, Corsa	2590,-
BMW 3 széria	3090,-
Mercedes 200D	3578,-
Citroen BX	2929,-

ICAT D. izzítógyertyák

Fiat - Lancia - Opel	519,-
Ford	481,-
VW	519,-
Nissan	832,-
BMW	519,-

Q.H. termosztát.

VW - Audi	508,-
Opel	429,-
Honda, Daihatsu	429,-
Citroen, Renault	438,-

CAR féktárcsák

VW Golf	1190,-
Fiat Panda, Ritmo, Uno	1069,-
Opel Kadett, Corsa	1424,-
Mercedes W 123	1985,-
Citroen BX	1860,-

EAGLE és ETF Fékbetét

VW Golf I.	866,-
VW Golf II.	1713,-
Opel Kadett, Vectra	944,-
Citroen BX	1556,-
Fiat Panda, Regatta, Ritmo	1132,-

FIFFT lámpák, indexek

Mercedes W 123 index	1604,-
Mercedes W 123 lámpab.	3055,-
VW Golf index	555,-
Opel Kadett D index	1281,-
Fiat Uno lámpabúra	848,-

GIEFFE szelepek

VW Golf Diesel szívó	430,-
VW Golf Diesel kipufogó	603,-
Opel Kadett szívó	430,-
Opel Kadett kipufogó	690,-
Daihatsu 900 szívó	404,-

EPS - FACET gyújtáselektronika.

Opel, Ford rotor	156,-
VW Golf, Polo osztófej-fedél	362,-
Ford Escort elektr.gyujt.mod.	4523,-
VW olajgomba	286,-
Opel ventillátor-kapcs.	572,-
Audi féklámpa-kapcs.	429,-

TECNECO és F. M. Szűrők

VW - Audi levegőszűrő	452,-
VW - Audi olajszűrő	415,-
VW - Audi Diesel olajszűrő	616,-
Suzuki Swift levegőszűrő	551,-
Mercedes üzemanyagszűrő	603,-

STAMAT féltengelycsuklók

Fiat/Zastava készlet	5664,-
VW Golf II. készlet	6724,-
Opel Kadett készlet	8809,-
Ford Escort készlet	8091,-
Marutti 800 készlet	9439,-

Superdiesel porl.csúcsok

VW	1258,-
Fiat	1258,-
Ford	1258,-
Opel	1258,-
Volvo	1258,-

BREDA kerékcs. settek

VW első	3082,-
VW hátsó	2249,-
Mercedes 200-300	2531,-
Ford hátsó	2038,-
Fiat első	2698,-

Porlasztócsúcsok már 990 Ft-tól

Feltüntetett áraink fogyasztói árak, ÁFA-t nem tartalmaznak!

Minden alkatrészre 1 év garanciát adunk!

Folyamatos beszállítás

1139 Budapest, XIII. Frangepán u. 55 - 57.
Telefon: 120-1801, 120-1802, 140-3326, 140-3327, 140-3328 Fax: 129-1612

Nyitva:
H-P : 7 - 19
Szombat : 8 - 13

Minőségi alkatrészek, megbízható kapcsolat -Europart Alfa

AUTÓKER

Minden pénteken és szombaton értékarányos árkedvezményekkel várjuk vásárlóinkat! Eredeti gyári alkatrészek, karosszéria elemek keleti és nyugati tipusú teher és személygépkocsikhoz. Autóápolási, kényelmi cikkek ◆ Országos üzlethálózatunkban kis és nagykereskedőket egyaránt kiszolgálunk. Szerződéses partnereinknek kedvezményeket adunk. Fogyasztói akciókat szervezünk.

AUTÓKER

Motorcraft

Firestone

cofap

Koyo

FINA

veng



PERION VARTA

BOSCH

USAG

TUNGSRAM

Hella

PANG

FIAT

IFA IKARUS

Holts ARMOR ALL

SACHS

RIK

EURO PART ALFA

5600 BÉKÉSCSABA, SZABOLCS U. 38. TEL.: 66 / 323-394 ◆ 4031 DEBRECEN, ISTVÁN ÚT 85-87. TEL.: 52 / 328-035 ◆ 9023 GYŐR, SZŐVŐ U. 12. TEL.: 96 / 315-109 ◆ 3300 EGER, SZÁLLODA U. 2. TEL.: 36 / 317-080 ◆ 7400 KAPOSVÁR, BERZSENYI U. 10. TEL.: 82 / 313-457 ◆ 6000 KECSKEMÉT, SZEGEDI ÚT 18/A. TEL.:78 / 483-740 ◆ 3527 MISKOLC, JÓZSEF A. U. 72. TEL.: 46 / 343-400 ◆ 7100 SZEKSZÁRD, SZÉCHENYI ÚT 60. TEL.: 74 / 312-493 ◆ 9700 SZOMBATHELY, KÖTŐ U. 12. TEL.: 93 / 311-293 ◆ 8000 SZÉKESFEHÉRVÁR, BALATONI U. 8. TEL.: 22 / 316-070 ◆ 8360 KESZTHELY, GEORGIKON ÚT 23. TEL.: 83 / 314-305 ◆ 8000 NAGYKANIZSA, EÖTVÖS TÉR 27. TEL.: 93 / 314-076 ◆ 4400 NYÍREGYHÁZA, KOSSUTH TÉR 4. TEL.: 42 / 311-946 ◆ 7630 PÉCS, HENGERMALOM U. 1. TEL.: 72 / 315-732 ◆ 1097 BUDAPEST, ECSERI ÚT 14-16.TEL.: 157 2544

EZT ÍRTA AZ Autó motor

Hajlamosak vagyunk megfeledkezni múltunkról, ezért 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.

1955

Az autóipari válság újabb jeleiről érkezett hír Amerikából. Az elmúlt év első nyolc hónapjában kereken félmillióval kevesebb gépkocsit gyártottak, mint az előző esztendő hasonló szakában. Hat kisebb cég, amely még nem tartozik a Ford vagy a General Motors érdekeltségéhez, gyors fúzióval akar megmenekülni a csődbe jutástól.

*

Kínában gyors ütemben folyik az első autógyár építése. Több mint 70 gyár szállít ehhez anyagot. A Szovjetunió nemcsak gépeket, de szakembereket is küld a nagy építkezéshez. Az autógyár eljövendő szakemberei is jórészt a hatalmas baráti szocialista országban szereznek gyakorlatot, többek között a moszkvai Sztálin autógyárban is.

*

Amerikában tovább folyik a lóerőharc: több gépkocsi teljesítménye már elérte a 200 lóerőt! Ennek a hajszának nem a nagyobb végsebesség elérése a célja, hanem a nagyobb gyorsulóképesség, amire a zsúfolt utakon az előzéseknél van szükség. A közlekedés biztonságát rendelik ezzel alá az ilyen, végső fokon illuzórikusnak mondható szempontnak. Jellemzően bizonyítja ezt az ottani lesújtó baleseti statisztika.

*

1965

Meglepetés a Jawa gyárból. A Povazska Bistrica-i gyárban, ahol a kis mopedmotorok készülnek, megszületett az első nagy teljesítményű versenymotor. A CZ gyár sem akart elmaradni a Jawáéktól, Strakonicében elkészült az ugyancsak 50 cm^3-es túraversenymotor. Mint ismeretes, a CZ gyárban eddig nem gyártottak ilyen hengerűrtartalmú motorokat.

*

A sors tréfája, *Jim Clark*, a volt autó-világbajnok, aki számtalan nagy versenyen kockáztatta életét (legutóbb egy Lotus Cortinával tizenkétszer száguldott le az olimpiai bobpályán – sértetlenül!), egy vidám hólabdacsata alkalmával elcsúszott, és annyira megsérült a háta, hogy a Grand GP-n nem indulhatott

*

Kilenc európai városból rajtoltak január 16-án a Monte Carlo Rallye résztvevői. Indulási helyek: Athén, Frankfurt, Lisszabon, London, Minszk, Monte-Carlo, Párizs, Stockholm és Varsó. A legkevesebb hibaponttal célba érkező 120 versenyző között, 20-áról 21-ére forduló éjszakán egy 610 km-es pályán döntik el a végeredményt.

*

Minden évben egyszer akad olyan nap Londonban, amikor a City néhány útvonalán áttekinthető rendben közlekednek az autók. A hagyományos ünnepi felvonulásra 1964-ben is sor került a főpolgármester megválasztása alkalmából. Ezen a szakaszon a legújabb angol sportkocsik „sétálnak" a sorfal előtt.

*

1975

Számítógépes benzinkút szolgálja ki az autósokat Kalifornia legforgalmasabb autóútja mellett. A tizennyolc töltőhely mindegyike készpénz vagy hitelcsekk ellenében gyorsan és pontosan adja a kívánt üzemanyagot.

*

Tekintélyes költségek merülnek fel azzal kapcsolatban, hogy Ausztráliában is bevezetik a méterrendszert. A legnagyobb költségek között emlegetik azt, hogy a korábbi mérföldadatokat feltüntető összes sebességjelző és távolságmutató táblát át kell festeni, az 1609 méterenként elhelyezett mérföldköveket pedig át kell helyezni, és a rajtuk lévő számokat is meg kell változtatni.

*

Az elektromos árammal működő gépjárművekkel egy időben megjelentek Dániában az e járműveket feltöltő állomások is. A Thrige-Titan A/S cég például a telepről táplált modern autók és motorkerékpárok számára a benzinkutak mellett üzemeltet ilyen töltőállomásokat. Az ún. „parkelmeter" a benzinkúthoz legközelebb eső villanyvezetékekre van kapcsol-



va. Az elektromos járművek feltöltése semmivel sem nehezebb a benzinmotorosokénál, csak sokkal tovább tart.

*

Stockholmban bejelentették, hogy a svéd állam 100 millió svéd korona értékben 58 500 Volvo-részvényt vásárol. Ezzel a svéd állam a jó nevű Volvo gyár fő részvényesévé válik.

*

A közúti balesetek áldozatainak egy részéről az Egyesült Államokban kiderült, hogy tulajdonképpen öngyilkosságot követtek el. Erre a megállapításra jutott egy houstoni orvoscsoport. Az általuk vizsgált statisztika szerint a balesetet szenvedő autóvezetők 15 százaléka depressziós lelkiállapotban volt, és „nem látta értelmét az életnek".

Összállította:
KECSKEMÉTI ANDREA

METEOR

IMPORTŐR
KIZÁRÓLAGOS
KÉPVISELET

DAYCO
PIRELLI
Ékszíjak, vezérműszíjak

Gabriel
ALKO KOBER
Lengéscsillapítók

MAGNETI MARELLI
Autóelektronika, fényszórók

BRADI
Féktárcsák

Remsa
Fékbetétek

GMB SIL
Vízpumpák

STP
Adalékok, olajok

A METEOR név színvonalat jelent!

-Elsőosztályú termékek
-Széles márkaválaszték raktárról
-Gyors szállítás
-Kedvező árak

METEOR HUNGÁRIA KFT. 2000 SZENTENDRE, DÓZSA GY. U. 26. TEL.: 26/318-031, 312-333, 315-687 FAX: 26/315-687

autó motor PIAC

Az Autó-Motor kereskedelmi és információs rovata

KERES, KÍNÁL

E rovatban olvasóink hirdetéseit díjmentesen közöljük, kérésükre képpel együtt.

KERES

AUTÓ

AMERIKAI Jeepet (Wrangler-CJ 7 stb.) keresek. Rossz állapotú, karambolos, rendszám nélküli is érdekel. Tóth László, 4220 Hajdúböszörmény, Téglási u. 16/1. Tel.: (52)-372-929.

BMW R-75, KS-750-es Zündapp komplett, hiányos motorokat, ezek alkatrészeit, bármilyen más négyütemű veterán motort alkatrészeivel keresek. Bertalan Zoltán, 5094 Tiszajenő, Vasút út 12. Tel.: (56)-434-262.

MERCEDES fecskefarkút, üzemképtelent vagy felújítás előttit vásárolnék. Tel.: (56)-461-243, este.

OPEL Olympia Rekordhoz, 1955-ben gyártott, a fecskefarkú előtti típushoz keresek komplett hátsó lámpát, első villogót, díszléceket. Papp Renátó. Tel.: (23)-366-351, este 18-20 h között.

SAAB 96 V4 típusú gépkocsihoz alkatrészeket keresek, elsősorban önindítót, időmérő órát, krómozott alkatrészeket és oldalsó ablakokat, de bármilyen alkatrészt szívesen fogadok, és komplett autó is érdekel. Fekete Tibor, 2030 Érd, Dagály u. 19/a. 6.ajtó.

SKODA Octaviát keresek megvételre (üzemképtelen, hiányos is érdekel), ajánlatokat levélben kérek. Csereklye Péter, 2021 Tahitótfalu, Szabadság u. 5.

TRABANTOT FIAT-motorral vagy Gr. A-s rali Trabantot törött, korrodált karosszériájút megvételre keresek. Szabados Tamás. Tel.: 215-9655, 9-21 h-ig.

VEROLEX gyártmányú üzemképes autót keresek, apróbb hiányosságokkal is. Műszaki állapotleírást és ármegjelölést kérek. Keresek továbbá TLB Pannóniát (burkoltat), Csepel 250/50 U, Csepel 250/51, Csepel 125/49 (lemezvillás) motorkerékpárokat, valamint D Csepelre jobb és bal oldali tartálymatricákat. Nagy Sándor, Dunaújváros, Római krt. 49. (kollégium) Tel.: 25?3.

WARTBURG 312-est bármilyen állapotban (kivéve törött) vennék. Hegyi Zsolt, 1104 Budapest, Harmat u. 71/b.

MOTORKERÉKPÁR

DKW 125 RT-hez (lemezvillás) ülést, kormányt, első fékfedelet és motorblokkalkatrészeket (henger, főtengely, karburátor, stb.) keresek. Tel.: 155-6526.

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

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

NULLSZÉRIÁS és prototípus hazai motorokat és bármilyen alkatrészeiket, fotóikat, rajzaikat keresem. Hasonló készletemből csere is lehetséges. Dani Péter, 2030 Érd, I., József A. u. 10. Tel.: (23)-365-439.

PANNÓNIA P-10 típust - esetleg Motorkuli utánfutóval együtt - keresek megvételre. Gyöngyössy András, 1116 Budapest, Sztregova u. 26.

VEGYES

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

AUTÓ-MOTOR 1955 előtti hiánytalan évfolyamát keresem. Berta Gyula, 2629 Márianosztra, Kossuth L. u. 22.

NSU Lambretta 150 cm3-es robogóhoz szakirodalmat, első, hátsó ülést, gumikat keresek. Szarvas Imre, 4200 Hajdúszoboszló, Dankó u. 10/A. Tel.: (52)-364-664.

AUTÓ-MOTOR 1986. évi 11., 1992. évi 26. és 1950-től 1956-ig megjelent számokat. Pesz János. Tel.: 277-3156.

AUTOMOBIL REVUE svájci katalógus 1971, 72, 73, 75, 79 és 1970 előtti kiadványait keresem. Nagy Sándor, 9028 Győr, Pannónia út 5. Tel.: (96)-327-246.

LENGÉSCSILLAPÍTÓK javítása jótállással! Minden típusú keleti és nyugati autóhoz.

HORVÁTH LÓRÁNT
1096 Bp.
IX., Telepy u. 2/C.
Telefon: 215-4513

KÍNÁL

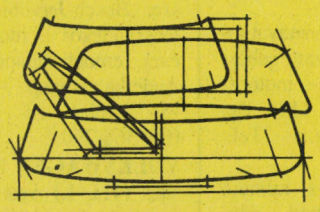
AUTÓ

BMW 316-318-as motoralkatrészek: difi, váltó, fék, munkahenger, 1502-2002 típusig első sárvédők, bal első doblemez, üvegek, motor, váltó, futómű stb. eladók. Szabó Imre, Kecskemét, Belsőnyír 50.

FIAT 850 sport kupé, 1968-as, fehér, friss műszakival, szép állapotban, 90 ezer Ft-ért eladó.

AUTOGLAS

SZÉLVÉDŐÜVEGEK



Személy- és tehergépkocsik, valamint autóbuszok minden típusához raktárról A LEGOLCSÓBBAN!!

Azonnali beépítés a helyszínen! Kavicsfelverődés-javítás!

Viszonteladóknak nagy árengedmény!

HB Casco
helyszíni kárfelvétel!

Üvegeladás és szerviz:
1031 Bp., Szentendrei út 137.
Tel./fax: 260-0689, 168-7402

Kesztyűs Ferenc, 5720 Sarkad, Ady E. u. 72/A.

GR. A-s jó állapotú versenyautó átalakítási engedéllyel, rali- és autógyorsasági gépkönyvvel 400 ezer Ft irányáron eladó. Tel.: napközben 169-6211/121 mellék, este 260-2073, Gyug Béla.

LADA 2105-ös, N/2-es raliautó gépkönyvvel, rajtkész állapotban olcsón eladó. Tel.:72/335-792.

LADA Szamara N 2-es kategóriás versenyautó eladó. Tel.: (52)-321-735.

LADÁHOZ olcsón eladók: Armstrong állítható keménységű sportteleszkópok, 13x6"-os ATS keréktárcsák, bukócső és még sok alkatrész. Szarvas Balázs, 3063 Jobbágyi, Kossuth út 51.

LADÁHOZ O km-es, 130 LE-s Weberes tuningmotor kompletten 90 ezer Ft-ért, zsugorított hajtókarok könnyítve, sportgátlók - cserékkel - 1500 Ft/db, átmérő 50 mm-es kipufogórendszer új 12 ezer Ft-ért eladó. Farkas Gábor, 6724 Szeged, Dr.Boross J.u. 23/B.

LADA Szamara Gr. A 1300-as, Szinkron Labor építésű Havassy-motorral eladó. Réthey Zsolt. Tel.: (26)-310-161, vagy (26)-385-694.

LADA 2105 A 7-es raliautó eladó. Tel.: 46/342-612, 18 h után.

OPEL Astra pályaautó (Opel Astra-kupás), valamint versenygokartok és alkatrészeik eladók. Barta. Tel.: (96)-213-419.

OPEL Astra 1.6 Si, az Opel Astra Kupában résztvett, egyszer sem tört autó tizezer kmrel eladó. Várkonyi Szabolcs, tel.: 284-0105.

OPEL Rekord Olympia 1962-es évjárat, 99%-ig eredeti állapotban, üzemképes, régi rendszámos, Opel Rekord Olympia 1962-es évjárat, 95%-ig eredeti állapotban, nem üzemképes, rendszám leadva és egy panorámaablakos Opel Rekord 1959-es évjárat, 99%-ig eredeti állapotban, nem üzemképes, rendszám leadva, nagyon sok pótalkatrésszel eladó. Dóka Márk, tel.: 290-6282.

OPEL Kadett GSi Gr.N versenyautó tartalék alkatrészekkel eladó. Tel.: (72)-450-381.

PEUGEOT 205 GTI, N 3-as versenyautó Bilstein gátlókkal, bukócsővel és minden versenytartozékkal együtt eladó. Tel.: 153-6437.

PEUGEOT 205 GTi 1.6-os A/8 kategóriás versenyautót kínálok kompletten alkatrészekkel, kerekekkel. Mészáros. Tel.: 271-5107, 8-17 h-ig.

RENAULT 10-hez alkatrészek (motorok, első, hátsó futómű, sebességváltó, ajtók, lökhárítók, sárvédők, hűtő stb.) egyben 10 ezer Ft-ért, ezenkívül egy 1400 cm^3-es, benzines (OHV) Renault motorhoz hengerfej 5000 Ft-ért eladó. Szikszay László, 7130 Tolna, Mester u. 56.

RENAULT 4-es, 1969-es évjáratú, üzemképtelen, egyben, alkatrésznek eladó 40 ezer Ft-ért. Tel.: (23)-367-496, este.

RENAULT Alpine turbósportautó, 1983-as kiadású, kitűnő állapotban eladó. Tel.: (53)-353-245.

SKODA 130 L, Gr. A-s raliautó (fehér, gyári építésű), valamint edzőautó sok alkatrésszel versenykész állapotban eladó. Stréhli József. Tel.: (34)-372-891.

SKODA 445 1958-as, Skoda Octavia 1961-es, Moszkvics 403 1964-es kiállítási állapotban eladó. Felicia-csere érdekel. Továbbá eladók új karosszéria elemek Daciához: kombi hátsó sárvédők, ajtók, taposólemezek stb. Tel.: (76)-483-694.

SKODA 130 RS versenyautóként vizsgáztatva, bukócső, kagylóülés, 4 pontos öv, 4 seb. raliváltó stb. Elsősorban utcai használatra eladó. Csere is érdekel. Tel.: (48)-471-991, este. Krajcsik Zoltán.

PANGUS®

gumiabroncsjavítás



Kerékleszerelők, kerékkiegyensúlyozók, futóműbeállítók, lökésgátló- és kipufogógáz vizsgálók, fényszóró-beállítók, fékpadok, vulkanizáló prések, abroncsszétfeszítők személy és teher méretű abroncsokhoz szerszámok. futómintavágók, gyorscsatlakozók,

javító anyagok

PANGUS®



Gumitermék Rt.
Újhegyi út 25—31.
Telefon/fax:
263-2191
263-1229



Kiváló minőség, szerviz, megbízható kapcsolat!



TOYOTA Celica 4 WD N csoportos versenyautó tartalék alkatrészekkel és kb. 30 db komplett kerékkel eladó. Kínálok egy versenyautó-szállításra átalakított Ikarus autóbuszt érvényes forgalmival. Lajtay. Tel.: (72)-332-263.

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

TRABANT Gr. A-s raliautó versenykész állapotban, gépkönyvezve 90 ezer Ft-ért eladó. Kovács András, tel.: (32)-317-852.

TRABANT, négyütemű jó állapotban eladó. Tel.: 153-6437.

TRABANT-üléshuzat (piros szivacsból), benzimlámpa, Trabant-kuplungnyomólap, légtömlő, gyorscsatlakozó, drótkorong 400-as átm. és oxigén-disszugáz keverőszár eladó. Berta Gyula, 2629 Márianosztra, Kossuth L. u. 22.

TRABANT 601-es kombi egyben, üzemképes állapotban vagy alkatrésznek eladó. Mónó Tamás, 8243 Balatonkiliti, Pántlika u. 45. Tel.: (87)-344-377.

TRABANT 1.1 sebességváltó (17 ezer km futott) eladó. Ára: 18 ezer Ft. Tel.: (29)-410-646.

VOLKSWAGEN 411 LE, 1700 cm^3-es léghűtéses, bokszer Bosch-Jetvonic benzinbefecskendezős motorral, 23 éves, eredeti állapotban eladó. Anderka István, 7400 Kaposvár, Jókai u. 11. Tel.: (60)-368-290.

VOLKSWAGEN 1600 Limousine (411 L) veterán autó, 6 éve lejárt forgalmival, restaurálás előtti állapotban, hibás motorral eladó vagy elcserélhető. Továbbá eladó 6 személyes amerikai lakósátras utánfutó gázzal, mosogatóval, hűtőbokszszal; torziós rugózású, ráfutófé-

kes, nagyméretű alvázzal. Évjárata: 1974, típusa: Puma. Kínálok még BMW 1.8i injektoros komplett motort, váltót, differenciált és egyéb alkatrészeket 140 ezer km-rel, 80-as évjáratút. Bogdán Kálmán, 9233 Lipót, Béke fasor 7/a.

VELOREX 350 cm^3-es 2 db, lejárt műszakival, sok alkatrésszel + motorral eladó. Tóth Ferenc Csaba, 7523 Kaposfő, Kossuth u. 220.

WARTBURG 1000-es nagykerekű, friss műszakival, zöldkártyával, jó esztétikai állapotú 80 ezer Ft-ért, Renault R 10-es alkatrészek: motor, váltó, futómű, stb. 10 ezer Ft-ért, Renaulthoz vagy Daciához hengerfej 5000 Ft-ért eladó. Szikszay László, 7130 Tolna, Mester u. 56.

ZSIGULI 1200-as alkatrészek: hátsó futómű, váltó, gyári keréktárcsák, belső tartozékok, valamint ajtók és csomagtartófedél olcsón eladó. Kollár Bence, tel.: munkanapokon és hétvégén, az esti órákban (26)-316-659.

MOTORKERÉKPÁR

ARDIE Verk 500-as, 1920-as kiadású alkatrészek (romos): váz, ülés, tank, olajtartály, hátsó sárvédő, csomagtartó eladó. Atkári Krisztián, 6622 Nagymágocs, Jókai 75.

BMW R 50-es motorhoz: 2 db alapméretű hengert, 2 db hengerfejet, 2 db szelepdeknit, 1 db felújított főtengelyt; BMW R 60-as motorhoz: 2 db új hajtókart főtengelycsapokkal, 1 db kardántengelyt, sebváltóhoz fogaskerekeket, alkatrészeket; 1 db Cezeta 175 cm^3-es robogót kínálok. Fazekas Sándor, 4031 Debrecen, Kishegyesi u. 46. VI-II/62.

BMW R 35-ös első villa, Honda CB 250/350 balos kipufogódob, 2 db eladó. Bogdán Kálmán, 9233 Lipót, Béke fasor 7/a.

BMW R 65 RT, 1985-ös, 46 ezer km-rel, másfél éves műszakival eladó, esetleg elcserélhető. Eladó továbbá Heinkel Tourist 175 cm^3-es önindítós, négyütemű veterán robogó, Simson 250-es üzemképes jó állapotban sok alkatrésszel, Duna oldalkocsi-alváz, Szentesi típusú oldalkocsi alvázzal, kerékkel, ismeretlen típusú oldalkocsi, M 72-es kerék, Berva-váz + blokkok olcsón, MZ ES/125-ös üzemképtelen állapotban, forgalmival olcsón. Szarvas Imre, 4200 Hajdúszoboszló, Dankó u. 10/A. Tel.: (52)-364-664.

CAGIVA Aletto Rosa vízhűtéses, kétütemű, hatsebességes enduro, 1983-as évjáratú, motorja bejáratós, vizsgával rendelkezik, eladó. Ára: 98 ezer Ft. Motorcsere érdekel. Tel.: 120-7651.

CSEPEL 250-es és 125-ös, Danuvia 125-ös, valamint ezekhez alkatrészek és blokkok; K 55-ös motorkerékpár-alkatrésznek; pedálos Simson segédmotor; nagyfékdobos Pannónia kerekek komplett; 100-as Csepel blokk és külön kuplung tengelyre eladó. Tel.: (66)-352-857, 19 h után.

DANUVIA 125 cm^3-es, 1962-es évjáratú, eredeti fényezéssel, jó műszaki állpotban, típustisztán második tulajdonostól, forgalmi engedéllyel, 2 db D Csepel 125- cm^3-es üzemképes, 50%-ban felújítva, forgalmival, 1963-as Pannónia T 13-as (nagyfékdobos), kifogástalan műszaki állapotban, eredeti gyári kialakításban és fényezéssel, forgalmival igényes gyűjtőnek eladó. Ugyanitt Motorkuli (Pannónia motorutánfutó) vonóhoroggal, tartalék gumikkal, forgalmival, Ural M 63-as 650 cm^3-es bokszer-motorkerékpár teheroldalkocsival, jó műszaki állapotban, eredeti fényezéssel, forgalmival gyűjtőnek eladó. Továbbá DKW 350-es alkatrészek: hátsó kerék, oldalkocsikerék, nyers dugattyú, hátsó nyereg egytételben, Indian 741 A hengerfej, kuplungház-boritófedél és továbbító rudazat egytételben eladó. Nagy Sándor, Dunaújváros, Római krt. 49. (kollégium) Tel.: 25/3.

ETZ 250-es kitűnő állapotban, lejárt műszakival, ETZ 250-es blokk apró hiányossággal és egy váz első-hátsó teleszkóppal, 1 db hátsó doboz Krausser vassal, 1 db teljes áramvonalidom kockalámpával és egy feles felső idom eladó. Irányár: 38 ezer Ft. Mester József, 7515 Somogyudvarhely, Ady E. u. 11., egész nap.

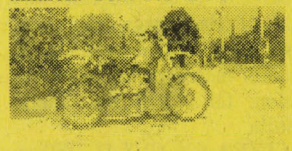
GOKART 150-es 5 sebességes ETZ-motorral eladó. Vajk Gábor. Tel.: 135-7067.

HONDA CBR 1000 F motorkerékpár első tulajdonostól, megkímélt állapotban eladó, vagy autóra, kisebb motorra cserélhető. Csetneki István. Tel.: (20)-345-485.

HONDA 125 XL jó állapotban 40 ezer Ft-ért (enduro mod.), Honda 125 XL Paris-Dakar önindítós 98 ezer Ft-ért (enduro mod.), Cagiva 125 Elefánt vízhűtéses (enduro) 99 ezer Ft-ért, Suzuki 125 TS (enduro) 50 ezer Ft-ért és Jawa 500 cm3-es, 2 hengeres OHC királytengelyes blokk eladó. Mészáros J. 2364 Ócsa, Némedi u. 58/a. Tel.: (30)-447-206.

KTM 600 LC4, 1993-as évjáratú, hobbimotorként, használt állapotban eladó. Tel.: 226-0256 14-17 h-ig, 162-7184, 17 h után.

KAWASAKI KX 125-ös, 1990-es, rendszámos endurót kínálok. Tel.: 277-4361.



OLDTIMER 500-as Kühnemotoros restaurált motorkerékpár az 1920-as évekből eladó. Irányár: 150 ezer Ft. Továbbá restaurált, reklám célokra is megfelelő 1948-as WM 100-as Csepel forgalmi engedéllyel, múzeumi szemlével, valamint restaurált 125-ös lemezvillás Csepel forgalmi engedéllyel eladó. Tel.: (72)-329-604, esti órákban.

PANNÓNIA 1962-es kiadású, kifogástalan állapotban igényesnek eladó. Csere is érdekel. Serfőző Krisztián, 6343 Miske, Fő u. 69.

PUCH T3, S 4, Z-N 500 és Csepel 125-öst kínálok. Turi István, 9023 Győr, Corvin út 5/a. Tel.: (96)-327-534.

SIMSON nagykerekű, pedálos 1957-es, Panni robogó 1958-as, felújítottak, eladók. Velorex-csere érdekel. Tel.: (76)-483-694.

YAMAHA FZR 1000 Exup Stefka Gábor superbike-versenymotorja 750 ezer Ft-ért eladó. Tel.: 280-2521.

YAMAHA XS 750 DOHC négyütemű, 3 hengeres túra-motorkerékpár eladó. 1979-es évjáratú, elöl-hátul tárcsafékes, 3-1 kipufogóval, kardántengelyes. Ára 168 ezer Ft, motorcsere is érdekel. Tel.: 120-7651.

YAMAHA 2 db négyszög alakú, krómozott tükör, 1 db fekete színű 105 db Yamaha-kürt, 1 db krómozott, gömbölyű Yama-

FIAT NIKKO KFT.

Teljes körű alkatrészellátást biztosít

FIAT LANCIA

Alfa Romeo

minden típusához

IVECO

gyári alkatrészek rendelésre. Egyéni vásárlókat, kis- és nagykereskedőket egyaránt vár a

NIKKO Kft.

Budapest X., Kőér u. 3/A. Tel./fax: 262-3336

Nyitva tartás: hétköznap 8-16 óráig.

Járműtechnikai Könyvszaküzlet

Személygépjárművek, tehergépjárművek, motorkerékpárok, egyéb járművek, javítási és karbantartási utasításai

SZERVIZKÖNYVEI

magyar és idegen nyelven, szakfolyóiratok, autóstérképek

A könyvek postai utánvéttel is megrendelhetők!

KORREKT KFT. ☎ 153-3642

Budapest VI., ZICHY JENŐ utca 43.

ha-lámpa, 1 pár XV 500 vagy XV 750 Yamahára való kipufogó, 1 pár krómozott pihentető lábtartó, 1 db jó állapotban lévő 165 cm magas (átlagos testalkatra) női műbőr motorosnadrág, ára: 500 Ft., 1 db kitűnő állapotban lévő 165-170 cm magasságra való fekete bőr motoros ruha, rojtos dzsekivel és 1 db Yamaha-műszerfal eladó. Márton László, Gölle, Kossuth u. 6. Tel.: (82)-374-008.

VEGYES

MAGYAR és külföldi autósújságok eladók. Lukács László, 2600 Vác, Kárász u. 24. Tel.: 27/313-255.

AUTÓ-MOTOR 1962-1994-ig megjelent számai, 32 kötetben, bordó vászonkötésben aranynyomással eladó. Tel.: 215-1440.

60 db autós-motoros prospektust, újságot kedvező áron, egyben való vétel esetén kedvezménnyel, valamint egy pirosmetál Tamya 1/24 Mercedes-Benz 600 SEL autómodellt új árnál jóval olcsóbban kínálok. Nagy Sándor, 9028 Győr, Pannónia út 5. Tel.: (96)-327-246.

FC-kategóriájú Gokart versenyképes állapotban eladó, motor nélkül is. Vér István, 6723 Szeged, Szamos u. 1/B II. 5.

AUTÓ-MOTOR számait: 1988. évi, valamint az 1989, 1990, 1991, 1992 teljes évfolyamát, továbbá Renault 4-hez komplett hátsó ülést, és hátsó ajtókitámasztót kínálok. Ujvári István, 1147 Budapest, Lőcsei u. 106. Tel.: 251-8440.

AUTÓ-MOTOR 1957-1964-ig megjelent számait kissé hiányosan kínálom. Ajzert Sándor, 8636 Balatonöszöd, Szabadság út 79.

HONDA Enkei, 5Jx13" alufelni, 6 csillagküllős, 4 csavaros; átmérő 120 lyukkörön 85 mm csavartávolsággal, 4 db; FIAT 127 Sport 4-es sebességváltó; FIAT 127 (Uno) 5-ös sebességváltó és egyéb alkatrészek eladók. Bogdán Kálmán, 9233 Lipót, Béke fasor 7/A.

SZERELÉSI (robbantott)ábrás katalógusokat kínálok: Pannónia T5, T6, T7, T8, TLT, TLF, TLD, TLB, TLB-M, Danuvia, Tünde, Duna OK-3 oldalkocsi, Horex "Regina" és "Sport", Harley—D. WLA 42, BMW R 51/2, 51/3, R 67/2, R 67/3, R 68, R 5), R 60, R 69, IZS 49, 56, Ural M 72, M 61, Junak 350, Simson 250, Dnyepr M 16. Továbbá kínálok gépkönyvmásolatokat: LSimson 250, Junak 350, kBMW R 69, R 50, R 60, R 35, Harley WLA 42, Puch GS 350, Csepel 125 T, D.Csepel, Jawa 250-350, NSU MAX-Super Max, Dnyepr M 16 és Ural M 72. Turi István, 9023 Győr, Corvin út 5/a. Tel.: (96)-327-534.

CSERE

LANCA Delta Integrale 16V Gr. N eladó vagy gépkocsira cserélhető, alkatrészek, felnik, gumik megegyezés szerint. Telefon: 06 30/426-580, Takács Attila.

MAZDA 626 GLX-D 1991-es, 5 ajtós, ezüstmetál színű, sok extrával, 104 ezer km-rel eladó. Irányár: 900 ezer Ft. Vagy elcserélném hasonló kategóriájú dízelre értékegyeztetéssel. Főleg 190 dízel Mercedes érdekel. Tel.: 88/329-637. Dr. Szalay Attila.

IZS 350-es, 1958-as évjáratú, eredeti állapotban, tartalék komplett blokkal és jó állapotú 1963-as Simson 50 cm3-es motorkerékpárokat elcserélném régi magyar eredeti állapotúra. Tel.: (96)-318-966.

BENELLI 125 Sport 1981-es, 2 hengeres, 2 ütemű; Simson AVO 250 Sport 1959-es 4 ütemű, kardános; Yamaha Cygnus 180 XC 4 ütemű robogó, aranymetál; Yamaha Salient 50-14 T metálkék, 2 ütemű robogó; Honda Spree NQ 5. piros, 1985-ös, 2 ütemű robogó; Romet Pony 50 alukerekes kismotor újszerű állapotban eladó vagy értékegyeztetéssel nagyobb 4 ütemű chopperre, túramotorra cserélném. Bogdán Kálmán, 9233 Lipót, Béke fasor 7/A.

Autóvásárok naptára

Január 21.: Debrecen, Kecskemét, Pécs, Sarkad, Siófok-Kiliti.

Január 22.: Békéscsaba, Debrecen, Hatvan, Hódmezővásárhely, Kaposvár, Kecskemét, Miskolc, Pásztó, Pécs, Siófok-Kiliti, Zalaegerszeg (Zala Volán-telep, Zrínyi u. 99.).

Január 28.: Debrecen, Kecskemét, Pécs, Siófok-Kiliti.

Január 29.: Békéscsaba, Csorna, Debrecen, Hódmezővásárhely, Kecskemét, Kisújszállás, Miskolc, Pécs, Siófok-Kiliti, Tamási, Zalaegerszeg (Zala Volán-telep, Zrínyi u. 99.), Zalaszentgrót.

REMA TIP TOP KISKERESKEDELEM NAGYKERESKEDELEM MINTABOLTI ÉRTÉKESÍTÉS
KÖZVETLENÜL AZ IMPORTŐRTŐL:
GUMIABRONCS- ÉS TÖMLŐJAVÍTÓ ANYAGOK
IPARI GUMIJAVÍTÓ ANYAGOK, RAGASZTÓK
SPEC. SZERSZÁMOK, GÉPEK, BERENDEZÉSEK
METAL CARBON
METAL-CARBON Kereskedelmi Kft.
1097 Budapest, Gubacsi út 8/a.
Tel.: 215-6163, 215-6662, 215-6663
Fax: 216-2710
Nyitva: H-Cs: 8-15:30; P: 8-13:30

AmeriCar-Service Kft.
AMERIKAI AUTÓK SZAKSZERVIZEI
Szervizmunkák, teljes körű javítás, komputeres diagnosztika
H-1194 Budapest, Méta utca 31. Méta Centrum
Tel./fax: 280-4859
AMERICAR—AUTÓHÁZ
USA AUTÓK ADÁSVÉTELE, CSERE
Eredeti USA-Alkatrészek és autófelszerelési cikkek
H-1195 Budapest, Nagykőrösi út 48. Tel.: 282-6509, 06 (30) 423-898

Wartburg
alkatrész
teljes választéka,
2100 Gödöllő,
Méhész köz 6.
Tel.: 06-28-330-381
Fax: 06-28-320-285
Budapest VIII.,
Dohány u. 102.
Budapesten ingyenes
házhozszállítás.

K&K KOVÁCS AUTÓKÖZPONT
1039 Budapest, Szentendrei út 255.
Telefon: 250-4905
HIVATALOS MÁRKASZERVIZ
• Új gépkocsik értékesítése
• karosszéria javítás gyári technológiával
PEUGEOT-AKCIÓ!
PEUGEOT -106-os KID
már 1 040 000 Ft-tól!
Kedvező részlet, lízing-bérlet
Használt gépkocsiját beszámítjuk
Gyári alkatrészek kedvező áron, raktárról
Biztosítások ügyintézése, helyszíni kárfelvétel
Nálunk 25% előleg befizetése után már
egy új autó tulajdonosa lehet.
Peugeot a siker KOVÁCSA

KERES

AUTÓ

FIAT Sport 850 Coupét, speciált vagy limuzint. Ugyancsak keresek 128-as sport coupét, FIAT 127-est és 128-ast, VW bogárt, Skoda 110 és 130 RS sport coupét. Citroën CX Pallast, CX 2000 GTI-t, GSA-t, Ford Caprit, Opel Mantát és Alfa Romeo GTV-t vagy ezekhez hasonló sportos autókat olcsón. Részletes műszaki állapotleírást kérek. Malom Attila, 4700 Mátészalka, Hajdú u. 17.

FORD Caprihoz 5 fokozatú sebességváltót és injektoros motort. Tóth László, 4400 Nyíregyháza, Törzs u. 82. Tel.: (42)453-669.

MOSZKVICS 410, 402, 407, 423 típusú autókat és ezek alkatrészeit, továbbá Peugeot 404-es, Volga, Pobeda, Wartburg 312-es, BMW Isetta 600-as, 700-as és más veteránautókat működőképesen, felújításra, esetleg alkatrésznek keresek. Továbbá veterán autókról keresek képeket, kezelési, szerelési könyveket, leírásokat, modelleket. Tel.: 256-8247, egész nap.

MOTORKERÉKPÁR

BSA G 14-es 1000 cm^3-es, V 2 hengeres motorkerékpár blokkot keresek. Tel.: 176-8760 este, 06-60313-912.

DKW 125 RT-hez (lemezvillás) ülést, kormányt, első fékfedelet és motorblokkalkatrészeket (henger, főtengely, karburátor, stb.) keresek. Tel.: 155-6526.

Alfa Romeo autók szakszervize

- használt és új alkatrészek
- postaszolgálat
- vizsgára előkészítés
- javítás - szerelés

Alfa Kontakt Kft.
2072 Zsámbék, Petőfi u. 108.
Tel./Fax: 23/ 342-275

HONDA 50 Monkeyt keresek, hibás állapotban is. Szebin János, 2030 Érd I., Felső u. 140. Tel.: (23)-365-439.

P—20, P—21-es alkatrészeket, Pannónia feliratú tankemblémákat (alumínium), Pannónia feliratú sárvédő gumit, P—21 első-, hátsó sárvédőket, P—21 kilométerórát, hátsó lámpát, Danúvia hátsó lámpát vagy búrát és P—20, P—21-es kezelési könyveket keresek. Németh Lajos, 8073 Csákberény, Vértes út 21.

SIMSON S—51-est keresek üzemképtelen állapotban is, és ehhez alkatrészeket. Szigeti László, 2422 Mezőfalva, Kinizsi u. 81.

VEGYES

NISSAN 300 ZX-hez 1990-től keresek bármilyen gépkönyvet, gyári karbantartási utasítást fénymásolás céljára vagy megvételre. Szalai Béla, 2100 Gödöllő, Hunyadi u. 11. Tel.: (28)-310-055/107, vagy (20)-417-574.

TRIKE építéséhez keresek rajzot, információt, olyanhoz, amely autófutóműre és -motorra épül. Horváth Árpád, 1223 Budapest, Bibic u. 17/B. Tel.: 227-2496.

M—72-es típushoz keresek műszaki leírást, lehetőleg ábrás, rajzos kivitelben. Ehhez a típushoz sebességváltókapcsoló-villákat és működtető mechanizmust. Ajánlok érte BMW R család típusismertetőjét (1923—1982) fényképes és német szövegű műszaki adatokkal. Szilágyi István, 6900 Makó, Erdélyi püspök u. 73. Tel.: (62)-413-778.

KÍNÁL

AUTÓLÁMPA SZAKÜZLET
AUTÓ Continental BT.
EURÓPAI ÉS JAPÁN
Új és Használt Autólámpák

— Ködlámpák
— Díszrácsok
— Visszapillantó tükrök
— Fényszórók
— Hátsólámpák
— Irányjelzők

KAROSSZÉRIAELEMEK, SZÉLVÉDŐK
ÜZLETEINK:

Cím: 1163 Bp., Veres P. u. 91. Tel./fax: 252-3282 Tel.: 271-1328
Cím: 6721 Szeged Berlini krt. 20. Tel.: 62/310-022.
Cím: 1133 Bp., Kárpát u. 9. Tel.: 129-5089 149-0723

Hétköznap: 8—18-ig, Szombat: 8—12-ig

AUTÓ

ALFA ROMEO Giulietta 1.6-os, 81-es évjáratú, friss vizsgával, zöldkártyával, felújítva, extrákkal eladó. Irányár: 200 ezer Ft. Tel.: 134-5232, este.

AUDI 80 Coupé 1982-es, Quattro-karosszériával, műszaki 1996-ig, eladnám vagy kisebbre cserélném. Tel.: (82)-316-713.

FIAT Coupé Sport 850/903 cm^3-es Bertone-karosszériás sportautót felújított, megkímélt állapotban, egy év műszakival és zöldkártyával. Extrái: fa sportkormány, elölhátul négy kerek lámpa. Csereautót beszámítok, nyugati típusok előnyben. Ugyanitt kínálok még FIAT 850 Limusinet jó állapotban, 2 év műszakival, zöldkártyával, és extrákkal (sztereó rádiós-magnó, 5 db új gumi). Az autó 1967-es évjáratú, karosszériája és motorja felújított. Csere is érdekel. Ajánlatokat levélben kérek az alábbi címre. Malom Attila, 4700 Mátészalka, Hajdú u. 17.

LADA — kockalámpás — 2 db belső állítású, nagyméretű visszapillantó tükör és hátsó kipufogódob, valamint Dunlop 195/50 ZR 15-ös 2 db új gumiabroncs kedvező áron eladó. Szalai Béla, 2100 Gödöllő, Hunyadi u. 11. Tel.: (28)-310-055/107, vagy (22)-417-574.

MAZDA 323 4WD turbó ralliautó kerekekkel és alkatrészekkel eladó. Tel.: (36)-318-157, este.

OPEL KADETT 1.2-es, 1982- kiadású, kitűnő állapotban, érvényes műszaki vizsgával eladó. Tel. 271-9197, 10-15 óráig

P—70 1958-as piros és Trabant 601, 1972-es fehér limuzineket, forgalmival, vizsgához új fődarabokkal, anyagokkal felújítva, 12, illetve 6 voltos akku nélkül, továbbá DKW—700-as 1940-es alapméretű motort, vízhűtőt, új és príma hajtóművet (összeépítéssel) reális áron eladok. Bognár, 6070 Izsák, Kossuth L. út 95. (Bejelentett napon.)

P—126-hoz első lámpát, vilá gítás-index-ablaktörlő kombinált kapcsolót, újat, kínálok. Németh Lajos, 8073 Csákberény, Vértes út 21.

SKODA 130 LR 140 lóerős rali krosszautó és Skoda 110 R coupé Favorit-motorral eladó. Tel.: 221-0003.

WARSZAVA kombi karosszériát részben felújítva, 1 db gépkocsit egyben, korrodált karosszériával, teljes felújításhoz szükséges alkatrészekkel, forgalmival gyüjtőknek, 1 db Chevrolet-sebességváltót, -alkatrészeket és Impalához keréktárcsákat kínálok. Urffy István, 2113 Erdőkertes, Kossuth u. 51.

MOTORKERÉKPÁR

BMW R-12-es váz, tank; M—72-es első teleszkópvilla, sárvédő, kormány, kezelőszerv egyben. Ural hátsó ülés; Junak M—10-es hibátlan motorblokk karburátorral, gyújtással, dinamóval eladó. Horváth Árpád, 1223 Budapest, Bibic u. 17/B. Tel.: 227-2496.

CZ 500-as krosszmotor jó állapotban, alkatrészekkel (hajtókar, dugattyúgyűrű), továbbá CZ 500-as krosszmotor MZ-motorral, sok alkatrészszel olcsón eladó. Krossz vagy enduro csere is érdekel. Huszár Gábor, tel: (56)-420-891.

DUCATI ZDM 750 P 89-es, 96-os műszakival, megkímélt állapotban eladó. Tel.: (30)-470-474.

HONDA 125-ös krosszmotor, 1992-es eladó. Péli János, 2370 Dabas II., Kossuth köz 6.

HASZNÁLT AUTÓK AZ AUTO *Info* BBS Járműkereskedelmi Adatbankból.

Kereskedő adatai: Irsz Város Utca telefon: rádiótelefon: fax:

Gyártmány	Tipus	Évjárat	Le	Szín	Metál	Ekm	Műszaki	A	C	E	K	M	S	L	R	T	V	Z	eFt
A.N. AUTÓCENTRUM KFT.	**6724 SZEGED**			**Kossuth Lajos sgt. 74.**				**60 381-369**											
AUDI	80 QUATTRO 2.0E	92	115	GRAFIT	M	38	/ /	A	C	-	-	-	S	-	-	T	-		2180
LADA	NIVA 1.6	88	80	BORDÓ	-	110	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		240
MERCEDES	200	78	100	ZÖLD	-	145	/ /	-	-	-	-	-	S	-	-	-	A		320
MERCEDES	250	77	140	HALVÁNYSÁRGA	-	170	/ /	-	-	-	-	M	S	-	-	T	-		320
MERCEDES	280E	79	185	ZÖLD	M	140	/ /	-	C	E	-	M	S	-	-	T	-	-	420
MERCEDES	300D	81	86	FEHÉR	-	150	/ /	-	-	-	-	-	S	-	-	T	-		475
OPEL	KADETT 1.3S	84	70	BORDÓ	-	90	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5		240
OPEL	SENATOR 3.0 I	88	156	GRAFIT	M	73	/ /	A	C	E	-	-	S	-	-	T	A	-	790
RANGE ROVER	3.5 V8	90	160	FEHÉR	-	106	/ /	-	-	-	-	-	S	L	-	T	-		1250
RENAULT	5 1.1	82	45	BORDÓ	-	106	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	T	-		210
VOLVO	440 1.8I	94	90	TÜRKIS	M	7	/ /	A	C	E	-	M	-	-	-	-	-		2650
VW	SCIROCCO GT 1.6	82	90	ARANY	M	130	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	T	-		260
AUTÓ NÉRO KFT.	**1016 BUDAPEST**			**Krisztina krt. 81.**				**1 212-1037**					**30 466-357**				**1 156-9857**		
BMW	318I 1.8	91		S.SZÜRKE	-	99	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		1790
BMW	320I 24V 2.0	91		FEKETE	-	45	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		2690
BMW	530I 3.0	90		S. SZÜRKE	-	118	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		1790
BMW	730I 3.0	91		V.SZÜRKE	-	121	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		2490
DAIHATSU	APPLANSE 1.6	92		S.SZÜRKE	-	52	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	890
FIAT	TIPO 1.4 MEDINA	89		K.SZÜRKE	-	80	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		650
FIAT	UNO 60S 1.1	91		BORDÓ	-	45	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		590
FORD	SIERRA 1.8TD	91		FEKETE	-	96	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		890
HYUNDAI	PONY LS 1.5 KAT	91		V.SZÜRKE	-	74	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		790
HYUNDAI	SONATA 2.0	91		SZ.LILA	-	95	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		890
JEEP	WRANGLER 4.2	89		É.KÉK	-	32	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1290
MAZDA	121 1.3	93		E.TÜRKIS	-	13	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		1090
MAZDA	323 F 1.6	90		FEHÉR	-	83	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	840
MAZDA	626 2.0	89		K.SZÜRKE	-	127	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		840
MITSUBISHI	L 300 2.5	92		FEHÉR	-	151	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		1190
MITSUBISHI	LANCER 1.8G	89		V.SZÜRKE	-	117	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		790
MITSUBISHI	LANCER GLXI 1.6	92		BORDÓ	-	66	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		1290
MITSUBISHI	SIGMA 3.0	92		V.SZÜRKE	M	27	/ /	A	C	E	K	M	S	L	R	-	-	-	2890
NISSAN	100 NX 1.6	93		K.PIROS	-	55	/ /	-	-	E	-	-	S	-	R	-	-	-	1029
NISSAN	PRIMERA CARAVAN 2.0	91		FEHÉR	-	51	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		1290
OPEL	CORSA CITY 1.2	94		FEHÉR	-		/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		1090
OPEL	CORSA GSI 1.6	89		FEHÉR	-	66	95.05.01	-	-	-	-	M	-	-	R	T	-	-	490
OPEL	KADETT GSI 16V 2.0	91		SZÜRKE	M	70	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		990
OPEL	OMEGA 2.0	87		BORDÓ	-		/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		590
SKODA	FAVORIT 1.3	90		FEHÉR	-	49	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		330
SKODA	PICK UP 1.3	93		FEHÉR	-	34	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		690
SUZUKI	SWIFT 1.3	93		PIROS	-	18	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		790
SUZUKI	SWIFT GS 1.3	88		PIROS	-	54	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		540
SUZUKI	SWIFT SEDAN 1.3	94		MÉLYKÉK	-		/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1190
TOYOTA	COROLLA 1.8D	89		É.PIROS	-	121	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	740
VOLVO	440 GL 1.7	89		V.SZÜRKE	-	71	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	990
VOLVO	460 GLE 1.7	91		É.PIROS	-	152	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		1090
VW	GOLF 1.6D	89		K.SZÜRKE	-	71	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		690
CABRIO KFT.	**6725 SZEGED**			**Petőfi Sándor sgt. 85/B.**				**62 311-024**									**62 311-024**		
AUDI	100 2.0 E	92		EZÜST	M	66	/ /	-	C	E	-	M	-	-	-	T	-		1940
BMW	318 I	86		FEHÉR	-	94	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		590
BMW	320I	86		FEHÉR	-	89	/ /	-	-	-	-	-	S	-	-	-	5	-	610
BMW	520 I 24V	91		PIROS	-	101	/ /	-	C	E	-	-	-	-	R	T	-	-	1715
BMW	524 TD	89		BORDÓ	M	124	/ /	-	-	-	-	-	-	L	-	-	-		1345
BMW	735I	91		FEKETE	M	98	/ /	A	C	E	K	M	S	L	R	T	5		2690
FORD	SIERRA TD	92		KÉK	-	65	/ /	-	C	-	-	M	-	-	-	T	-		1160
PEUGEOT	205 D	87		GRAFIT	M	91	/ /	-	C	E	-	M	-	-	-	T	-		520
PEUGEOT	605 3V 3.0	92		BORDÓ	M	62	/ /	A	C	E	K	M	S	L	R	T	5		2295

Le = MOTORTELJESÍTMÉNY [Le] **Ekm** = FUTOTT KM [1000 Km-BEN] **ABS** **CENTRÁLZÁR** **ELEKTROMOS ABLAK** **KATALIZÁTOR** **MAGNÓ** **SZERVÓKORMÁNY** **LÉGKONDICIONÁLÓ** **RIASZTÓ** **TOLÓTETŐ** **VÁLTÓ** **ZÖLDKÁRTYA**

TELEFON/ÜZENETRÖGZÍTŐ: 62 317-349 FAX: 62 323-349 BBS SZÁMÍTÓGÉP: 62 421-084, 62 325-929

HASZNÁLT AUTÓK AZ AUTO *Info* BBS Járműkereskedelmi Adatbankból.

Kereskedő adatai: Irsz Város Utca telefon: rádiótelefon: fax:

Gyártmány	Típus	Évjárat	Le	Szín	Metál	Ekm	Műszaki	A	C	E	K	M	S	L	R	T	V	Z	eFt
RENAULT	11 1.4	89		FEHÉR	-	69	/ /	-	C	E	-	-	-	-	-	T	-	-	595
RENAULT	25 TX	89		EZÜST	M	79	/ /	A	C	E	-	-	S	-	-	-	-	-	865
RENAULT	RAPID 1.4	88		FEHÉR	-	112	/ /	-	-	-	-	-	-	-	R	-	5		469
TOYOTA	COROLLA LIFTBACK	92		PIROS	M	38	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1120
VW	GOLF D	92		SÖTÉTLILA	M	62	/ /	A	C	-	-	M	S	-	R	-	-		1550

FIAT STOLL **BONYHÁD** **Zrínyi u. 25-29.** **74 351-730**

ALFA ROMEO	1.8 TD	88		SZÜRKE	M	111	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	390
BMW	315 1.6	83		ZÖLD	M	146	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	240
BMW	324 2.4D	87		KÉK	-	152	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	690
FIAT	127 1.3D	87		DRAPP	-	115	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	270
FIAT	CROMA 2.0IE	88		PIROS	-	121	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	530
FIAT	TEMPRA 1.9D	91		FEHÉR	-	47	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	970
FIAT	TIPO 1.9TD	88		SZÜRKE	M	106	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	580
FIAT	UNO 1.3D	89		KÉK	-	79	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	385
FIAT	UNO 1.4TD	91		ZÖLD	M	68	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	710
FORD	ESCORT 1.6D	86		FEHÉR	-	115	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	390
FORD	FIESTA 1.8D	90		KÉK	M	78	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	599
FORD	SIERRA 2.3D	86		FEHÉR	-	134	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	370
LANCIA	PRISMA 1.9TD	86		BARNA	M	90	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	370
MAZDA	626 1.9D	87		KÉK	M	101	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	520
PEUGEOT	505 2.5TD	86		SZÜRKE	M	214	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	350
PONTIAC	SUNBIRD 3.1IE	92		PIROS	-	45	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1499
RENAULT	9 GTD 1.6D	87		BORDÓ	-	100	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	399
VW	GOLF 1.5 GLS	79		BORDÓ	-	198	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	170

FORD CAPITOL **6728 SZEGED** **Dorozsmai út 12.** **62 314-178** **62 325-587**

FORD	ESCORT 1.8 D CL	94	60	ONTAIRO KÉK	-	1	/ /	-	-	-	K	-	S	-	-	T	-	-	1490
FORD	ESCORT XR 3I 1.6	87	90	PIROS	-		/ /	A	-	-	K	M	-	-	-	T	-	-	650
FORD	ESCORT XR 3I 1.6	89	90	PIROS	-		/ /	-	-	-	K	M	-	-	-	-	-	-	690
FORD	SCORPIO 2.0 GL	86	115	FEHÉR	-		/ /	A	C	E	-	M	S	-	R	T	-	-	590
FORD	SIERRA 2.3 D CL	88	67	KÉK	M		/ /	-	-	-	-	-	S	-	-	T	-	-	680
FORD	SIERRA 2.3 D GL	89	67	PIROS	-		/ /	-	C	-	-	M	S	-	R	T	-	-	690
FORD	SIERRA COSWORTH 16V	88	204	GRAFIT	M	83	/ /	A	-	E	-	M	S	-	-	T	-		1390

LEIER-MÁRTON **9002 GYŐR** **Pápai út** **96 423-732** **96 416-566**

AUDI	80 LS 1.6	80		ZÖLD	M	182	95.05.01	-	-	-	-	M	-	-	-	-	-	-	210
AUDI	90 2.0E	85		MÉLYKÉK	M	160	96.03.01	-	C	-	-	M	S	-	-	-	-	-	420
VW	GOLF 1.6 D	87		KÉK	-	565	96.08.09	-	-	-	-	M	-	-	-	-	-	-	0
VW	JETTA 1.8 GTX	88	112	FEKETE	-	160	96.02.18	-	-	-	-	-	-	-	-	T	-	-	650
VW	POLO E 05 FOX	93		BORDÓ	-	55	96.08.06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	780

MAZDA LAKIHEGY **2310 SZIGETSZENTMIKLÓS Lakihegyi u. 2.** **24 368-781** **24 368-781**

MAZDA	323F 1.6I KAT	91	90		-		/ /	-	C	-	-	-	-	-	R	-	-	-	1100
MAZDA	XEDOS 6 16V	94	115		-		/ /	A	C	E	-	M	-	-	R	T	-	-	2500
MAZDA	XEDOS 6 16V	94	115		-		/ /	A	C	E	-	M	S	-	R	T	-	-	2700
TOYOTA	CAMRY 2.0 GL TD	91	88		-		/ /	-	C	E	-	M	S	-	R	-	-	-	1100
TOYOTA	CAMRY 2.0 XL TD	90	88		-		/ /	-	C	-	-	M	S	-	R	-	-	-	880

PITI JÁNOS & FIA **6723 SZEGED** **Liszt u. 15/B.** **62 327-427** **62 327-427**

FIAT	REGATTA TD			KÉK	-	60	/ /	-	C	-	-	M	-	-	-	-	-		400
LADA	1500S			BORDÓ	-	40	/ /	-	-	-	-	M	-	-	-	-	-		250
MERCEDES	123 2.8 B	84		FEHÉR	-	110	96.09.30	-	C	-	-	M	-	-	-	-	-	-	400
POLSKI FIAT	126	80		PIROS	-		/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	70

RENAULT BUDESHEIM - **6728 SZEGED** **Dorozsmai út 48.** **62 361-090** **62 313-186**

FIAT	FIORINO 1.3	91		PIROS	-	60	/ /	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	650
RENAULT	11 GTL	85		BORDÓ	-	131	96.04.15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	330
RENAULT	19 1.9D	92	65	SZ.KÉK	-		95.12.31	-	-	-	K	M	-	-	R	-	-	-	1200
RENAULT	TWINGO 1.2	93		LILA	-	11	/ /	-	-	-	K	-	-	-	R	-	-	-	780

Le = MOTORTELJESÍTMÉNY [Le] **Ekm** = FUTOTT KM [1000 Km-BEN] ABS CENTRÁLZÁR ELEKTROMOS ABLAK KATALIZÁTOR MAGNÓ SZERVÓKORMÁNY LÉGKONDICIONÁLÓ RIASZTÓ TOLÓTETŐ VÁLTÓ ZÖLDKÁRTYA

TELEFON/ÜZENETRÖGZÍTŐ: 62 317-349 FAX: 62 323-349 BBS SZÁMÍTÓGÉP: 62 421-084, 62 325-929

HASZNÁLT HASZONJÁRMŰ AZ AUTO *Info* BBS Járműkereskedelmi Adatbankból

Kereskedő adatai:	Irsz	Város	Utca	telefon:	rádiótelefon:	fax:
AUTO'S CARDOEN HUNGÁRIA	**6000**	**KECSKEMÉT**	**Máriahegy 171.**	**76 489-200**	**30 310-027**	**76 489-199**

Gyártmány	Tipus	Évjárat	Le	Szín	Metál	Ekm	Forgalmi	Extrák	eFt	+ÁFA%
CONTAINER	KONTÉNERT	83			-		/ /		1744	+25
DAF	FT3600 DKS VONTATÓ	87	370	PIROS	-	544	/ /		2784	+25
IVECO	190.36 TURBO	88	360	PIROS	-	429	/ /		2912	+25
KRONE	PÓTKOCSI 12.8 M	86		FEHÉR	-		/ /		1496	+25
LAG	PÓTKOCSI 13.6 M	89		KÉK	-		/ /		2992	+25
MAN	22.321 PÓTOS SZERK.	84	321	EZÜST	-	674	/ /		1644	+25
MERCEDES	1622 TEJESAUTÓ 95 HL	84	220	FEHÉR	-	430	/ /		2496	+25
MERCEDES	1935 I. PÓTOS SZERK.	87	350	PIROS	-	72	/ /		3403	+25
MERCEDES	608 D AUTÓSZÁLLÍTÓ	79	100	SÁRGA	-	420	/ /		912	+25
RENAULT	R 340 VONTATÓ	89	340	FEHÉR	-	453	/ /		2784	+25
SCANIA	112 IC VONTATÓ	88	333	FEHÉR	-	448	/ /		3824	+25
SCANIA	82 M HŰTŐKOCSI	85	280	PIROS	-	399	/ /		2988	+25
VIBERTI	PÓTKOCSI 13.2 M	89		FEHÉR	-		/ /		2784	+25
VOLVO	F 12 IC GLOBETROTTER	90	400	KÉK	-	165	/ /		7408	+25
VOLVO	F 12 IC. KAMIONTRAIL	89	360	NARANCS	-	137	/ /		5656	+25

FIAT STOLL	**BONYHÁD**	**Zrínyi u. 25-29.**	**74 351-730**
FIAT	DUCATO	88	KÉK	-	161	/ /		628	+25
NISSAN	VYGR 23	83	FEHÉR	-	303	/ /		399	+25
VW	26 1.6	78	FEHÉR	-	160	/ /		220	+25

FORD CAPITOL	**6728**	**SZEGED**	**Dorozsmai út 12.**	**62 314-178**	**62 325-587**
FORD	TRANZIT 100 SWB 2.5D	92	70	FEHÉR	-	90	/ /		1390	+25
NYSA	BUSZ 9 SZEMÉLYES	81		ZÖLD	-		/ /		69	+25

LEIER-MÁRTON	**9002**	**GYŐR**	**Pápai út**	**96 423-732**	**96 416-566**
VW	TRANS.DOBOZOS 2.4 D	94	BORDÓ	-	5	96.09.15		2160	+25
VW	TRANS.PLATÓS 2.4 D	94	80	BORDÓ	-	17	96.05.18		1960	+25

LŐDI & TSA.	**6772**	**DESZK**	**43-AS FŐÚT MELLETT**	**62 371-488**	**30 436-408**	**62 371-488**
DAF	400 2.5D PLATÓS	94		-		96.12.04		2100	+25
DAF	400 2.5D ZÁRT	94		-		96.12.04		1800	+25
IFA	PÓTKOCSI 5/2	78		-		94.10.01		96	+25
IFA	W 50L PLATÓS	82		-	226	95.07.01		180	+25
IFA	W 50L ZÁRT	86		-	203	95.06.01		300	+25
MAN	8.150 PLATÓS	90		-	85	96.12.01		2600	+25
MAZDA	E2200 PLATOS	88		-	132	95.10.01		596	+25
MERCEDES	307 D HŰTŐS	88		-	128	95.11.01		960	+25
MERCEDES	808 D PLATÓS	74		-	78	95.12.02		420	+25
TOYOTA	DYNA PLATÓS 6T	86		-	262	95.05.01		1120	+25
TOYOTA	LITEACE ZÁRT 1.8 D	87		-	128	95.06.01		560	+25
VW	LT 40 PLATOS	84		-	182	96.01.01		780	+25

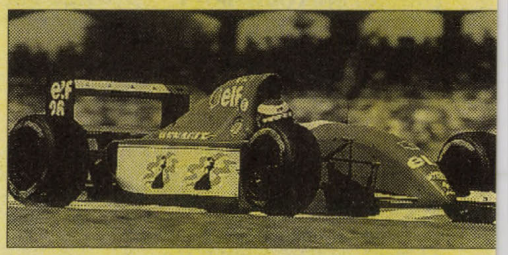
MB-AUTO MAGYARORSZÁG	**1133**	**BUDAPEST**	**Kárpát u. 21.**	**1 120-1214**	**30 315-604**	**1 270-1363**
MERCEDES	100 D/24 ZÁRT	91		-	22	/ /		1805	+25
MERCEDES	100 D/24 ZÁRT	92		-	40	/ /		2120	+25
MERCEDES	100 D/26 ZÁRT	90		-	36	/ /		1740	+25
MERCEDES	208 D/33 ZÁRT	90		-	36	/ /		1740	+25
MERCEDES	208 D/33 ZÁRT	92		-	120	/ /		2300	+25
MERCEDES	308 D/30 ALVÁZ	91		-	80	/ /		1990	+25
MERCEDES	308 D/30 ALVÁZ	91		-	100	/ /		1990	+25
MERCEDES	308 D/33 ALVÁZ	91		-	90	/ /		2050	+25
MERCEDES	308 D/33 ALVÁZ	91		-	100	/ /		2050	+25
MERCEDES	308 D/37 PLATÓS	91		-	37	/ /		2250	+25
MERCEDES	308 D/37 PLATÓS	91		-	60	/ /		2400	+25
MERCEDES	508 D/37 DUPLAFÜLKÉS	89		-	55	/ /		2980	+25
MERCEDES	609 D/37	91		-	78	/ /		2785	+25
MERCEDES	609 D/37 ALVÁZ	89		-	120	/ /		2750	+25
MERCEDES	814/42 PLATÓS	91		-	40	/ /		3780	+25
MERCEDES	814/42 PLATÓS	92		-	60	/ /		4300	+25

TELEFON/ÜZENETRÖGZÍTŐ: 62 317-349 FAX: 62 323-349 BBS SZÁMÍTÓGÉP: 62 421-084, 62 325-929

HASZNÁLT MOTOROK AZ AUTO *Info* BBS Járműkereskedelmi Adatbankból.

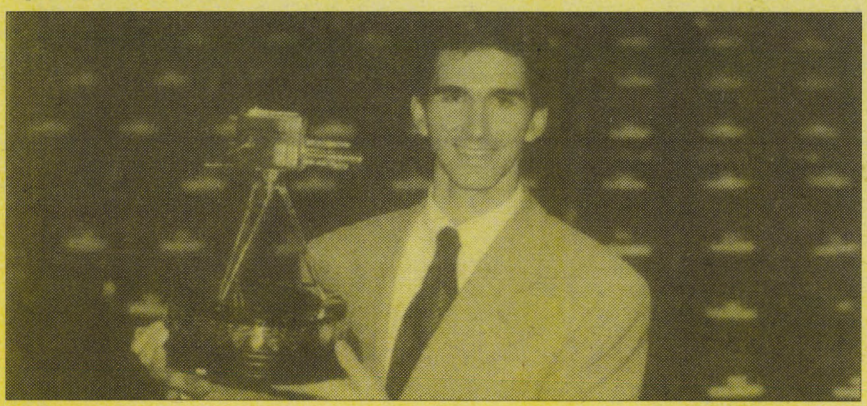
Kereskedő adatai:		Irsz	Város		Utca				telefon:	rádiótelefon:	fax:	
Gyártmány	Tipus		Évjárat	Le	Szín	Metál	Ekm	Forgalmi	Extrák			eFt
ENDURO MOTOROSBOLT		**7624**	**PÉCS**		**Tiborc u. 38.**				**72 319-631**			**72 319-631**
CAGIVA	125 ELEFANT		84	27	FEHÉR	-	24	96.05.01				101
HONDA	CBR 400 R		88	62	FEKETE	M	19	96.05.01				286
HONDA	CRM 250 R		92	40	FEHÉR	-	8	96.06.30				325
HONDA	DIO 50		91	7	BORDÓ	M	5	/ /				137
HONDA	VFR 400 R		87	64	FEHÉR-SÁRGA	M	15	/ /				289
HONDA	VFR 400 R		89	64	KÉK-FEHÉR	M	8	/ /				337
KAWASAKI	GPZ 400 R.		87	60	FEKETE-PIROS	-	6	/ /				289
SUZUKI	GSX R 1100		92	155	KÉK-FEHÉR	-	9	97.12.01				720
SUZUKI	GSX R 400		87	59	PIROS-FEHÉR	-	14	/ /				259
SUZUKI	HI-UP 50		88	5	ZÖLD-FEHÉR	-	4	/ /				65
SUZUKI	RAN 50		87	4	FEKETE	M	6	/ /				45
YAMAHA	DT 125 R		93	30	LILA-KÉK	-	3	97.06.30				244
YAMAHA	FZ 400 R		87	59	KÉK-FEHÉR	M	15	/ /				186
YAMAHA	FZR 400		88	62	PIROS-FEHÉR	M	14	96.05.01				238
YAMAHA	FZR 400 R		88	62	PIROS-FEHÉR	M	18	/ /				311
YAMAHA	FZR 600 R		91	97	PIROS-FEHÉR	M	4	97.12.31				472
YAMAHA	JOG 50		89	5	PIROS	-	5	/ /				84
YAMAHA	JOG 50		91	7	SÁRGA	-	3	/ /				146
YAMAHA	MINT 50		88	4	KÉK	-	4	/ /				89
YAMAHA	TDR 125 R		93	30	FEKETE-LILA	-	2	97.07.31				297
YAMAHA	XV 400		85	38	BORDÓ	M	21	96.12.31				198
YAMAHA	XV 535		93	46	BORDÓ	M		96.12.31				657
INTERBOGLÁRKA KFT.		**8530**	**BALATONBOGLÁR**		**Alkotás u. 5.**				**85 351-964**			**85 351-964**
HONDA	GYRO-X 50		88		PIROS	-		/ /				85
HONDA	LEAD 50 SS				KÉK	-		/ /				79
HONDA	TACT		00		FEHÉR	-		/ /				64
SUZUKI	CARNA 50		88		FEHÉR	-		/ /				64
YAMAHA	CHAMP		00		FEHÉR	-		/ /				64
YAMAHA	CUTE 50		89		SÁRGA	-		/ /				54
YAMAHA	JOG		00		PIROS	-		/ /				54
YAMAHA	JOG 50				BORDÓ	-		/ /				64
MOTOR LINE		**1039**	**BUDAPEST**		**Mátyás Király út 53.**				**1 168-4010**			**1 168-4010**
APRILIA	ETX 4T		86			-		/ /				210
APRILLIA	ETX 2T		85			-		/ /				96
CAGIVA	ALA VERDE		85			-		/ /				147
CAGIVA	PRIMA		93			-		/ /				278
GILERA	BULLIT		92			-		/ /				175
GILERA	GSA		86			-		/ /				56
GILERA	R1		88			-		/ /				205
GILERA	RALLY END		86			-		/ /				198
GILERA	RC 4T		91			-		/ /				398
GILERA	RX		85			-		/ /				135
GILERA	RX ARIZONA		84			-		/ /				127
HONDA	XL 125 4T		84			-		/ /				105
MALAGUTI	FIFTY TOP		92			-		/ /				165
PIAGGIO	SCATTO		94			-		/ /				198
YAMAHA SZÉKESFEHÉRVÁR			**SZÉKESFEHÉRVÁR**						**22 305-905**	**30 460-053**	**22 305-905**	
KAWASAKI	GPX 750		90	124	FEHÉR-PIROS	-	14	/ /	HIBÁTLAN			0
KAWASAKI	GPZ 500 S		81	46	PIROS	-	15	/ /	HIBÁTLAN			0
KAWASAKI	Z 650		79	50	EZÜST	-	76	/ /	EREDETI			0
KAWASAKI	ZXR 750		90	128	PIROS-FEKETE	-	13	/ /	HIBÁTLAN			0
YAMAHA	FZ 750		86	120	FEKETE	-	15	/ /	MEGKIMÉLT			0
YAMAHA	FZR 600		94	97	FEKETE	-	1	/ /	MOTOR TÖRT			0
YAMAHA	TDR 125		90	28	FEKETE-PINK	-	12	/ /	HIBÁTLAN			0
YAMAHA	XJ 600		93	66	ZÖLD	-	5	/ /	HIBÁTLAN			0
YAMAHA	YZF 750		94	123	FEHÉR-KÉK	-	1	/ /	HIBÁTLAN			0

TELEFON/ÜZENETRÖGZÍTŐ: 62 317-349 FAX: 62 323-349 BBS SZÁMÍTÓGÉP: 62 421-084, 62 325-929



BBC-RANGLISTA

Az 1994-es esztendőben is megtartotta hagyományos szavazását a BBC televíziós társaság, amelyen az év legkiemelkedőbb teljesítményt elért brit sportolóit rangsorolták. Nagy-Britanniában különösen magas rangú elismerésnek számít a BBC-ranglista élére kerülni. A megtiszteltetés ezúttal a világbajnoki versenysorozatban ezüstérmet nyert Formula—1-es versenyzőt, *Damon Hillt* érte. A Williams 34 esztendős pilótája mögött a 400 m-es női gátfutás idei Grand Prix győztese és Európa-bajnoka, *Sally Gunnell* következik a rangsorban, míg harmadik az ugyancsak gátfutó *Colin Jackson* lett.



MEGFEJTÉS

Lapunk 26. számában megjelent lapunkkal kapcsolatos kereszrejtvényünk megfejtése.

Ennyi éve alapították az Autó-Motor újságot: **Negyvenhat**

Egyik állandó rovata a lapnak: **Piac**

Az Autó-Motor egyik társlapja volt: **Veterán**

Egyik állandó rovata a lapnak: **Keres, kínál**

Egyik állandó rovata a lapnak: **Mozaik**

Az Autó-Motornak ennyi lapszáma jelenik meg egy évben: **Huszonhat**

Az Autó-Motor egyik különkiadványa volt: **Magazin**

Az Autó-Motor egyik társlapja volt: **Autó Motor Sport**

Nyertesek: **Tóth Gusztáv,** Szombathely — **Boros Csaba,** Budapest — **Szabó Gábor,** Csány — **Bihari János,** Szegvár — **ifj. Majoros Mihály,** Csorvás — **Záger Árpád,** Nagykanizsa — **Somberki Adrienn,** Bajót — **Jakab Péter,** Komárom — **Blum Zoltánné,** Babarc — **Mikolai Zsófi,** Tatabánya.

Gratulálunk, a nyereményeket postázzuk.

TÜNTETŐ AUSZTRÁLOK

Hetvenegy embert tartóztatott le az ausztráliai Melbourne-ben a rendőrség, ahol a helyi Albert Parkban közel félezer ember tüntetett a Formula—1-es versenypálya átalakítása ellen. A demonstráció résztvevői már a kora hajnali órákban kimentek a helyszínre, s igyekeztek megakadályozni a munkálatok folytatását. A felbőszült emberek ellepték az építési területet, majd megpróbálták leállítani a munkagépeket. Az akciót azzal indokolták, hogy nem szabad megfosztani Melbourne-t a tiszta levegőt szolgáltató parktól, amelyből 138 fát ki is akarnak vágni.

FORMULA—1-ES HÍREK

Frank Williams a drámai végjáték után második *Damon Hill* mellé a várakozással ellentétben nem *Nigel Mansellt,* hanem a skót *David Coulthardot* szerződtette, aki máris megkezdte a felkészülést az évadra. A Williams-istálló tesztpilótának pedig a Formula—3 bajnokát, a francia *Jean-Christophe Boullionit* igazolta le, aki rendkívül sikeresen szerepelt a párizsi teremgokartversenyen is.

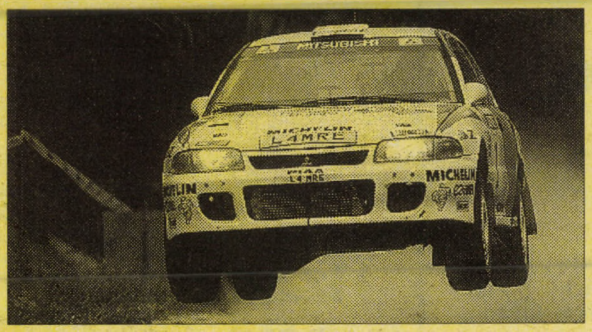
A brit oroszlánnak, Mansellnek így az ütőképes csapatok közül már csak a McLaren maradt, hiszen a Ferrari és a Benetton is „megtelt" már. Az olaszok a lassan hagyományos *Jean Alesi, Gerhard Berger,* míg a kék-zöldek a világbajnok *Michael Schumacher* és a brit *Johnny Herbert* felállásban kezdik az évadot. *Flavio Briatore* másik csapata, a Ligier a korábbi elképzelések ellenére mégsem Ford, hanem Mugen—Honda-erőforrásokkal versenyez majd. A Minardi-csapat — akiknek a japánok beajánlották a motorokat — ugyanis nem tudott megfelelő pénzgaranciákat adni, ezt kihasználva csapott le Briatore. Igaz, a szerződés értelmében *Olivier Panis* mellé a szigetországiak külön kérésére *Aguri Suzuki* ül majd.

Habár a Lola már elkészítette idei konstrukcióját, a Scuderia Italia jövőre halasztotta a visszatérést. Ezzel szemben idén várható egy új csapat, a Forte Corse bemutatkozása, mégpedig a brazil *Roberto Moreno* és *Pedro Diniz* felállásban. *Jackie Olivier* istállótulajdonos döntése értelmében az Arrows egyelőre visszatér a Footwork elnevezéshez.

A McLaren—Mercedesnél *Mika Hakkinen* helye biztos, úgy hírlik, csapattársa a brazil *Christian Fittipaldi* lesz, aki az Indycar-sorozatban szereplő nagybátyjának, *Emerson Fittipaldinak* is sokat köszönhet, amennyiben összejön a „bolt".

A válság szélén álló Lotus-csapat újjáalakult, az új tulajdonos az egykori brit világbajnok, *James Hunt* öccse, David, aki korábban maga is versenyzett. Hunt már több szponzorral eredményesen tárgyalt, így a finn *Miko Salo* és az olasz *Alessandro Zanardi* is bizakodhat abban, hogy csapathoz jut.

RALIVERSENYNAPTÁRAK



RALI-VB

Január 21—27.	Monte-Carlo Rali (MC)
Február 9—12.	Svéd Rali (S)
Március 6—11.	Portugál Rali (P)
Május 1—6.	Korzika Rali (F)
Július 27—30.	Új-Zéland Rali (NZ)
Szeptember 15—18.	Ausztrál Rali (AUS)
Október 22—25.	Katalán Rali (E)
November 19—22.	RAC Rali (GB)

2 LITERES RALI-VB

Január 21—27.	Monte-Carlo Rali (MC)
Február 9—12.	Svéd Rali (S)
Március 6—11.	Portugál Rali (P)
Április 6—11.	Szafari Rali (EAK)
Május 1—6.	Korzika Rali (F)
Május 27—31.	Akropolisz Rali (GR)
Július 5—8.	Argentin Rali (RA)
Július 27—30.	Új-Zéland Rali (NZ)
Augusztus 25—27.	1000 tó Rali (FIN)
Október 8—12.	San Remo Rali (I)

RALI-EURÓPA-BAJNOKSÁG

20-as szorzójú:

Március 23—25.	Corte Ingles Rali (E)
Április 22—25.	Piancavallo Rali (I)
Május 12—14.	Zlatni Rali (BG)
Június 9—11.	Lengyel Rali (PL)
Július 6—9.	Német Rali (D)
Augusztus 3—6.	Madeira Rali (P)
Szeptember 1—3.	Elpa Rali (GR)
Szeptember 21—24.	Ciprus Rali (CY)

10-es szorzójú:

Február 23—25.	Finnskog Rali (N)
Április 6—9.	Costa Smeralda Rali (I)
Május 26—28.	Rota do Sol Rali (P)
Június 16—18.	Delta Rali (CRO)
Június 23—25.	Hebros Rali (BG)
Július 21—23.	Hunsrück Rali (D)
Szeptember 1—3.	Mont Blanc Rali (F)
Szeptember 7—10.	Asturias Rali (E)
Szeptember 12—15.	Manx Rali (GB)
November 2—4.	Semperit Rali (A)

5-ös szorzójú:

Január 27—29.	Arctic Rali (FIN)
Február 17—19.	Boucles de Spa Rali (B)
Március 16—19.	Mille Miglia Rali (I)
Március 24—26.	Ardennek Rali (B)
Március 31.—április 2.	Grasse Alpin Rali (F)
Április 20—23.	Portugál Rali (P)
Április 28—30.	Olimpia Rali (GB)
Május 19—21.	Targa Florio Rali (I)
Május 25—28.	Svéd Rali (S)
Június 2—4.	Perth Rali (GB)
Június 9—11.	Alsace Vosges Rali (F)
Június 16—18.	Román Rali (RO)
Június 29.—július 2.	Acores Rali (P)
Július 13—16.	Bohémia Rali (CZ)
Július 20—23.	Lana Rali (I)
Július 28—30.	Török Rali (TR)
Augusztus 18—20.	Barum Rali (CZ)
Október 13—15.	Hermes Rali (GR)
Október 25—28.	Valais Rali (CH)
Október 26—29.	Algarve Rali (P)
Október 26—29.	San Marino Rali (RSM)
November 4—6.	Condroz Rali (P)
November 10—11.	Arany tulipán Rali (NL)
November 23—26.	Var Rali (F)

2-es szorzójú:

Február 23—26.	Serghio Rali (I)
Március 16—18.	Vauxhall Rali (GB)
Április 21—22.	Hautes Fagnes Rali (B)
Május 25—27.	Saturnus Rali (SLO)
Június 9—11.	Salento Rali (I)
Június 30.—július 1.	Karkonoski Rali (PL)
Július 21—23.	Rouergue Rali (F)
Augusztus 3—5.	Budapest Rali (H)
Augusztus 4—6.	Sosser Sliven Rali (BG)
Szeptember 15—17.	Jugoszláv Rali (YU)
Október 19—22.	3-Stadte Rali (D)
November 3—5.	Cevennes Rali (F)

NÉMET RALIBAJNOKSÁG

Április 21—22.	Wittenberg Rali
Július 6—8.	Deutschland Rali
Július 21—23.	Hunsrück Rali
Szeptember 15—16.	Erzgebirge Rali
Október 6—8.	Hessen Rali
Október 19—21.	3-Stadte Rali

MAGYAR RALIBAJNOKSÁG

Április 21—23.	Salgó Rali
Május 19—21.	Esztergom Rali
Június 16—17.	Kisbér Rali
Június 30.—július 1.	Veszprém Rali
Augusztus 3—5.	Budapest Rali
Szeptember 1—3.	Miskolc Rali
Október 6—8.	Mecsek Rali

TEREPRALI-VERSENYNAPTÁRAK
FIA-VILÁGKUPAVERSENYEK

December 27.—január 16.	Granada—Dakar (F)
Április 13—23.	Tunézia Rali (TN)
Május 19—29.	Atlas Rali (MA)
Június 22—25.	Nicola 1000, Baja (P)
Július 21—23.	Spanyol Baja (E)
Július 27—30.	Olasz Baja (I)
Augusztus 18—27.	Ausztrál Szafari (AUS)
November 6—11.	Desert Challenge (UAE)

MAGYAR BAJNOKSÁG

Február 25—26.	Szanda
Március 31.—április 2.	Budapest
Április 29—30.	Kisbér
Május 13—14.	Miskolc
Június 2—4.	Budapest
Június 24—25.	Bér
Július 29—30.	Etyek
Október 14—15.	Pécs
November 4—5.	Szanda





Boldog születésnapot kívánunk!

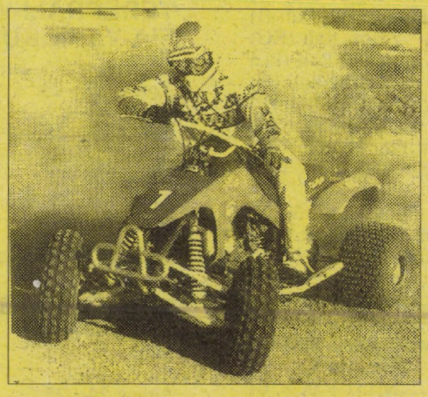
Szerkesztőségünk mindig igyekszik olvasói, valamint az autó-, motor-, gokart- és a motorcsónaksport versenyzőinek kedvében járni. Ezentúl a hazai mezőny néhány kiválóságát személyes ünnepükön is felköszöntjük.

Autóversenyzők:	
Fejes Sándor	született: 1970. január 21-én
Pintér Márió	született: 1969. január 24-én
Felfalusi István	született: 1964. január 25-én
Mészáros Attila	született: 1963. január 28-án
Baranyai Attila	született: 1969. január 29-én
Páldi Zsolt	született: 1971. január 29-én
Gokartversenyzők:	
Rácz István	született: 1980. január 23-án
Barta Attila	született: 1972. január 28-án
Motorversenyzők:	
Bencze Zsolt	született: 1973. január 19-én
Győrfi Zoltán	született: 1966. január 22-én
Csősz Attila	született: 1965. január 28-án
Lovászi Tibor	született: 1968. január 31-én

NYÍLT HADITITKOK

Tucatjával özönlenek a gyorsasági motoros Grand Prix hírei, amelyekből egyértelműen kiderül, hogy szinte soha nem látott átigazolási hullám ütötte fel fejét, s a japánok is megduplázzák eddigi létszámukat. A három szólókategóriára leadott nyolcvanöt előzetes nevezésből húsz a felkelő nap országából érkezett, de ezen nincs is csodálkozni való, hiszen a kétkerekű technika java részét ők állítják elő. Erre rácáfolva írt alá az olasz Aprilia-csapathoz *Masaki Tokudome*, aki a világbajnok *Kazuto Sakata* után a második japán, aki egy európai motor nyergében versenyez. A Cagiva visszavonulása miatt hirtelen „munkanélkülivé" vált csapatfőnök, *Giacomo Agostini* az idei szezonban honfitársa, *Doriano Romboni* útját egyengeti majd, vélhetően megcélozva a világbajnoki címet. Csapatuk Agostini Pepsi Honda névre hallgat, ugyanis a híres italgyártótól kapják a működéshez szükséges milliókat, a Hondától pedig a gyári gépeket.

A nyolcadliteresek bronzérmese, *Takeshi Tsujimura* idén egy osztállyal feljebb próbálkozik, de a Hondától csak egy „félgyári" modellt, egy RS-t kap fegyver gyanánt. A japán fiú jogosan panaszolta: *„Harmadik lettem a 125-ös kategóriában, és jeleztem, hogy a 250-ben gyári motorral szeretnék versenyezni, de nem kaptam meg honfitársaimtól a támogatást. Az viszont nagyon bánt, hogy tavaly ugyanilyen szituáció zajlott a német Ralf Waldmann körül, de ő megkapta az NSR-t, ráadásul az előző szezonban csak negyedik lett.*



Romboni alaposan felkészül az idei szezonra

A negyedliteresek '93-as világbajnoka, *Tetsuya Harada* továbbra is egy TZM Yamahával szerepel majd, csupán a Motor France kék színét cserélte fel Marlboro-pirosra. A két éve szerencsétlenül járt *Wayne Rainey* vezeti az új szezonban a 250-es Marlboro Yamaha Teamet, ahol Harada mellett *ifj. Kenny Roberts* a másik pilóta.

TÍZMILLIÓ NÉZŐ

A Nemzetközi Automobil Szövetség (FIA) nyilvánosságra hozta az 1994-es rali-világbajnoki futamok hivatalos nézettségére vonatkozó adatokat. Ezekből kiderül, hogy a különböző versenyhelyszíneken csaknem tízmillióan látták a futamokat. Az abszolút csúcsszámot a tavalyi évben is az idényzáró RAC Rali szerezte meg (a nagy-britanniai versenyre 2,1 millió néző volt kíváncsi), míg a legkevesebben Korzika szigetére jutottak el, ott mindössze 120 ezren látták közelről a világelsőket.

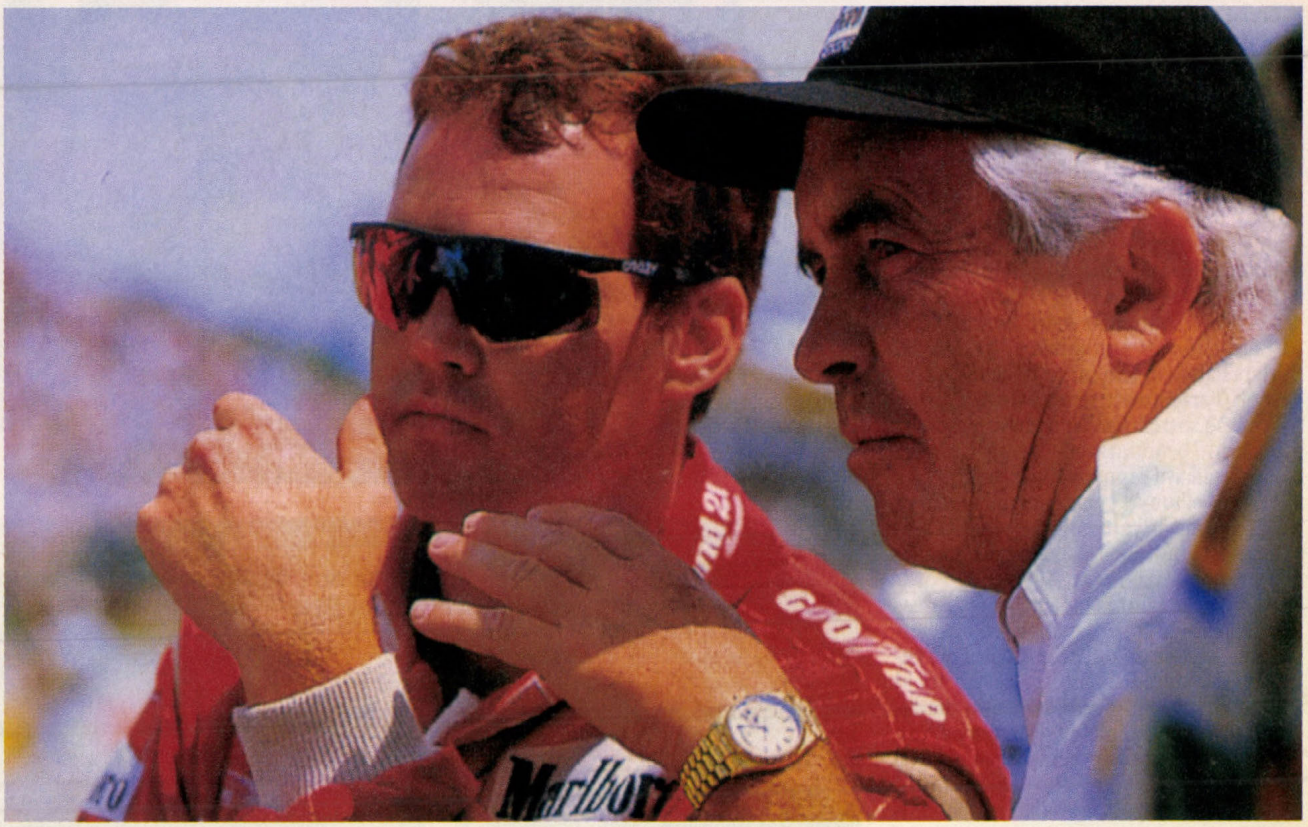
Futamonkénti nézőszám:
Monte-Carlo Rali: 750 000 néző, Portugál Rali: 1 100 000, Szafari Rali: 1 500 000, Korzika Rali: 120 000, Akropolisz Rali: 400 000, Argentin Rali: 800 000, Új-Zéland Rali: 920 000, Ezer-tó Rali: 300 000, San Remo Rali: 1 600 000, RAC Rali: 2 100 000.

DÍJKIOSZTÓ

Az autó- és ralikrossz szakágak január 28—29-én Zalakaroson közösen tartják a tavalyi bajnokságukat lezáró ünnepséget. A bállal egybekötött díjkiosztó programjában ügyességi versenyek, kispályás labdarúgás és pezsgőfürdőzés is szerepel. Az érdekeltek jelentkezését várja a Honvéd Thury SE (Nagykanizsa Pf. 285, 8801 levélcímen vagy a 93-312-485 telefon és faxszámon.)

AL' A BAJNOK

1994-ES INDYCAR-ÖSSZEFOGLALÓ



Az 1994-es szezon két frontembere: a bajnok Al Unser junior és csapatfőnöke, Roger Penske

Talán még *Roger Penske* sem sejtette, milyen jelentős sikerekben lesz része, amikor elhatározta, hogy erre az évre lecseréli kiöregedett Chevy-motorjait. Döntésének helyességét sokan megkérdőjelezték, hiszen az a Mercedes és Ilmor cég vállalta magára az új erőforrás elkészítését, amelyek – kimondva-kimondatlanul – igazán nem sok vizet zavartak jelenlétükkel az „európai" Formula–1-ben. De hát tudomásul kell venni, ez itt Amerika, itt minden megtörténhet, akár a mesékben. Penske ezzel még korántsem fejezte be újító törekvéseit, és a Ganassi istállótól a Marlboro pénzével magához csalogatta harmadik pilótájának az 1990-es bajnok *Al Unser* juniort. Leszerződtetésével két legyet ütött egy csapásra: egyrészt jelentősen megerősítette csapatát, másrészt, mivel *Emerson Fittipaldi* és *Paul Tracy* már nála versenyzett, a három sztárral igencsak csökkentette ellenfelei győzelmi reményeit.

Rajtuk kívül mindössze két bajnokaspiránssal büszkélkedhetett a sorozat. Kettejük közül a legesélyesebb természetesen a címvédő *Nigel Mansell,* míg a második helyen a McLarennél lapátra tett, így visszatérő *Michael Andrettit* kell megemlíteni.

A fiatalabbik Al Unser érdemeit növeli, hogy sorozatos parádés vezetésének köszönhetően számára már a 14-ik, azaz az Elkhart Lake-i futamon befejeződött a „világbajnokság". A csapat ötödik hármas győzelmét aratva a fő vetélytárs, Fittipaldi előtt másodikként célba érve pontelőnye akkorára nőtt, hogy az utolsó két versenyre csak formalitásból utazott el. Klasszisát és megbízhatóságát mi sem tükrözi jobban, minthogy a 16 összecsapást 13 alkalommal sikerült befejeznie, és három, idő előtti kiállását sem balesetek idézték elő. Nyolc elsősége majdnem elegendőnek bizonyult *Mario Andretti* még 1969(!)-es, 9 győzelmet tartalmazó szakállas rekordjának beállításához. Megfontoltsága a 80-as évek *Niki Laudáját* idézte, mivel mindössze négyszer lett edzéselső, többnyire a második-harmadik sorból rajtolt és mások hibáit következetesen kihasználva jutott előbbre.

Csapattársa Emo, vagyis Emerson Fittipaldi idén sem tudta megismételni 1989-es diadalmenetét, ám annak ellenére, hogy egyedül csak Phoenixben állhatott fel a dobogó legfelső fokára, végig ott loholt Unser mögött. Tavaly egy, most meg két futammal a szezonvég előtt vesztette el bajnoki esélyeit.

A pontvadászatot harmadikként záró, ugyancsak penskés Paul Tracy igen változatos idényt tudhat maga mögött. 1993 felfedezettje egy bűnrossz rajt után az évad közepére végre formába lendült, azonban hiába szerzett három első helyet, négy pole positiont, valamint leggyorsabb kört, mégis átadólistára került. Kevesen értik Penskét, miért tart ki a kissé kiöregedett Fittipaldi mellett. Aggódnia persze nem kell Fraegnek, hiszen 1995-re a Mansell és Andretti távozásával pilóta nélkül maradt Newman–Haas-istálló is szívesen látná, és *Flavio Briatore,* a Benetton csapatfőnöke sem tett le abbéli szándékáról, hogy *Schumacher* mellé a Formula–1-be csábítsa.

1994-ES INDYCAR-ÖSSZEFOGLALÓ

A négyszeres bajnok, Mario Andretti Laguna Secában ült utoljára IndyCar autóban

Előreláthatóan rövid időn belül eldől, miként döntött, és a következő idényt melyik bajnokságban tölti.

A tabella negyedik helyét az a Michael Andretti foglalja el, akit már vasvillával sem lehetne átkergetni a nagydíjak világába. Az IndyCar 1991-es bajnoka 1993-ban megismerkedhetett a Formula–1 poklával, a McLarennél nem nyílt rá lehetősége, hogy megszokja az európai normát. Óriási tehetség, de ennek megállapításához nem kell különösebb képesség. Hazatérését követő első versenyén Reynard konstrukciójú Ford-motoros autójában az ausztráliai Surfers Paradise-ban már győzni tudott, és később Torontóban sem talált legyőzőre.

A végső sorrend hatodik helyezettjét, az újoncként bemutatkozó *Jacques Villeneuve*-öt illeti a legnagyobb elismerés. Az 1982-ben elhunyt, máig legendás *Gilles Villeneuve* fia olyan fantasztikusat alakított a nagy múltúnak éppen nem nevezhető Forsythe–Green csapat Reynard-Fordjával, hogy az szinte példa nélküli: 22 éves kora ellenére első Indianapolis 500-as versenyén alig leszakadva Unser Penske-Ilmorjától másodikként ért célba, majd Elkhart Lake-ben megszerezte első diadalát. Ragyogó szereplése ellenére még van mit fejlődnie, és sikerei érdekében túl kell tennie magát azokon a forrófejű hazardírozásokon, amelyek négy alkalommal balesethez vezettek.

Szót érdemel még *Paul Newman* és az örökké szivarjait rágó *Carl Haas* címvédő istállója is. 1993-as bajnoki sikerükön elaludva úgy tettek, ahogy illik: nevezetesen semmit sem változtattak a tavalyi évadhoz képest. Tehát maradt a Lola-Ford, az 54. életévét taposó *Mario Andretti* meg az 1993-as ász, Nigel Mansell. A brit oroszlán mindent megpróbált titulusa megvédése érdekében, de a meddő fáradozást megunva a Williams hívó szavának (és pénzének) eleget téve inkább visszatért a Formula–1-be. Csapattársa, Andretti még nagyobb lépésre szánta rá magát, több mint három évtizedes szereplése után 407 Indy-futammal és 52 győzelemmel a háta mögött



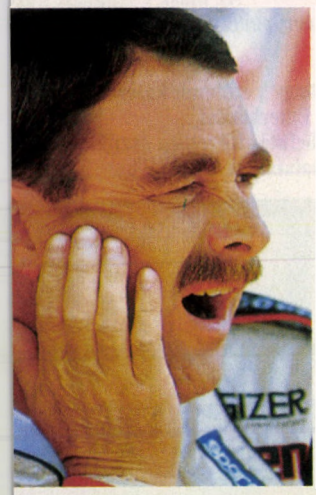


Bobby Rahal a Honda-motor megbízhatatlansága miatt többnyire idő előtt kénytelen volt feladni a versenyeket



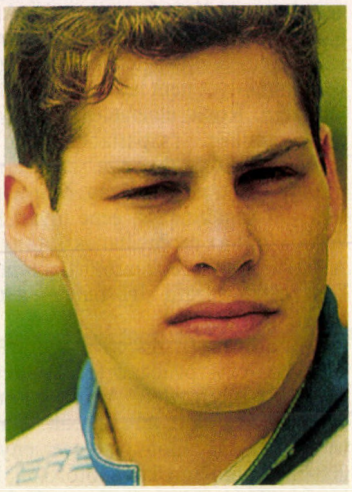
Surfers Paradise és Torontó hőse, a Formula–1-ből visszatért Michael Andretti





A Penske-istálló ötödik hármas győzelme (Fittipaldi, Tracy, valamint Unser)

A tavalyi bajnok, Nigel Mansell arckifejezése híven tükrözi egész éves szereplését



Az év felfedezettje, a kanadai Jacques Villeneuve pályafutása 14. IndyCar-futamán már győzni tudott

AZ 1994-ES INDYCAR BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE

1. Al Unser jr. (USA) Penske–Ilmor 225 – 2. Emerson Fittipaldi (BR) Penske-Ilmor 178 – 3. Paul Tracy (CDN) Penske-Ilmor 152 – 4. Michael Andretti (USA) Reynard-Ford 118 – 5. Robby Gordon (USA) Lola-Ford 104 – 6. Jacques Villeneuve (CDN) Reynard-Ford 94 – 7. Raul Boesel (BR) Lola-Ford 90 – 8. Nigel Mansell (GB) Lola-Ford 88 – 9. Teo Fabi (I) Reynard-Ilmor 79 – 10. Bobby Rahal (USA) Lola-Honda 59 – 11. Stefan Johansson (S) Penske–Ilmor 57 – 12. Scott Goodyear (USA) Lola-Ford 55 – 13. Adrian Fernandez (MEX) Reynard-Ilmor 46 – 14. Mario Andretti (USA) Lola-Ford 45 – 15. Jimmy Vasser (USA) Reynard-Ford 42 – 16. Mauricio Gugelmin (BR) Reynard-Ford 39 – 17. Arie Luyendyk (NL) Lola-Ilmor 34 – 18. Dominic Dobson (USA) Lola-Ford 30 – 19. Mark Smith (USA) Lola-Ford, Mike Groff (USA) Lola-Honda 17-17 – 21. Scott Sharp (USA) Lola-Ford 14 – 22. Willy T. Ribbs (USA) Lola-Ford 12 – 23. Bryan Herta (USA) Lola-Ford 11 – 24. Andrea Montermini (I) Lola-Ford 10 – 25. Alessandro Zampedri (I) Lola-Ilmor 9 – 26. Hiro Matushita (J) Lola-Ford 8 – 27. Eddie Cheever (USA) Lola-Buick 5 – 28. John Andretti (USA) Lola-Ford 3 – 29. Marco Greco (USA), Christian Danner (D) mind Lola-Ford 2-2 – 31. Davy Jones (USA), Franck Freon (USA) és Brian Till (USA) mind Lola-Ford 1-1-1



Unser pit-stopja a diadalmas Indianapolis 500-as versenyén

négyszeres bajnokként végleg szögre akasztotta bukósisakját.

A legnagyobb meglepetést a többnyire középmezőnyben tanyázó Scott Goodyear michigani elsősége hozta. A dolog egyetlen szépséghibája az, hogy vele együtt is csak heten értek célba.

A végére még ide kívánkozik az a jelentős tény, amely szerint a sorozat egyre inkább nemzetközi jelleget ölt. Az idén minden eddiginél több olyan versenyző tette le névjegyét, aki előzőleg a Formula–1-ben is szerepelhetett.

KOZELKA ZSOLT

autó motor SPORT

AMERIKAI MÓDI

HATNAPOS, 1994

Minden évben a Hatnaposnak nevezett versenysorozat az endurosport legnagyobb ünnepe. Az egy nap híján egy hétig tartó viadalnak ezúttal olyan ország adott otthont, amely korábban sohasem volt a rendezők között: az Egyesült Államok

– Amikor a leszállás előtt lenéztünk a repülőgépről, nem akartuk elhinni, hogy alattunk az elkövetkező napokban enduroverseny lesz – kezdte a magyar endurocsapat történetét az egyik résztvevő, *Zsembery Barnabás*. – Dimbes-dombos táj felett haladtunk, se közel, se távol nem lehetett komolyabb hegyet látni. Erdőnek a nyomát sem fedezhettük fel, csupán kisebb ligetek szakították meg a furcsa, szürkészöld földfelszínt. Egy darabig találgattuk – versenyzőtársammal, *Szerdahelyi Balázzsal* és két kísérőnkkel – a szokatlan szín okát, de okosabbak nem lettünk, s máris következett a leszállás.

Az Oklahoma államban fekvő Tulsa repülőterére lépve az első érzés, ami hatalmába kerített bennünket, az öröm volt. Sokáig úgy volt ugyanis, hogy nem jövünk. Hiába tervezgettük az 1993-as Hatnapos után, hogyan utazunk egy év múlva, júniusra úgy látszott, minden tervünk kútba esett. Az eredeti terv úgy szólt, hogy gyári KTM-csapatként indulunk, és én ebben a háromfős csapatban mindenképpen szerettem volna ott látni az ország legjobb endurósait. Sajnos többen nem vállalták a részvételt, mondván, a magyar bajnokság fontosabb. Részben megértettem őket, hiszen a hosszú út miatt a motorok hónapokig úton lettek volna, ami egyenlő azzal, hogy a magyar bajnokság helyezéseiről le kell mondani. Igaz, a mérleg másik serpenyőjében egy amerikai Hatnapos volt... Ők úgy döntöttek, ahogy döntöttek, így a magyar gyári KTM csapat a következőképpen alakult: Szerdahelyi Balázs (két ütem, 250 cm³), *Karl Handl(!)* (Ausztria, négy ütem, 350 cm³) és Zsembery Barnabás (négy ütem, 350 cm³).

Megérkezésünk másnapján mentünk ki először a pályára. Ekkor értettük meg, mi okozza felülről nézve azt a furcsa, szürkészöld színt. Olyan volt, mintha egy elhagyott, nagy, lapos kőbányába csöppentünk volna. A talajt rengeteg, többé-kevésbé a földbe ágyazott, különböző méretű kő borította, közöttük csak bujkált a fű. Balsejtelmeim támadtak, hogy ez a pálya nem egészen a mi ízlésünk szerint való. Az európai pályák általában erdőkön vezetnek keresztül, emelkedő lejtővel váltja egymást. Ott semmi ilyet nem láttunk. Csak követ a kő hátán. Rossz előérzetem csak fokozódott, amikor csapattársunkkal, Karl Handllal futottunk össze, aki már ment néhány kört a próbapályán. Már a látvány sem volt mindennapi, gépe olyan kopasz volt, mintha atomvillanás után lenne. A kuplung- és a fékkar letört, a lánc elszakadt, a láncvezető elgörbült és a tank is behorpadt.

A motorok összeszerelése után mi is mentünk egy próbakört. Az eredmény nem volt túl hízelgő. Az öt kilométeres távot fél óra alatt teljesítettük. Ha figyelembe vesszük, hogy egy versenynapon 200-230 kilométert kell motorozni, hamar kiszámolható, hogy az is eredmény, ha egyáltalán beérünk a célba. Legalább az első három napon, mert többre akkor még gondolni sem mertünk.

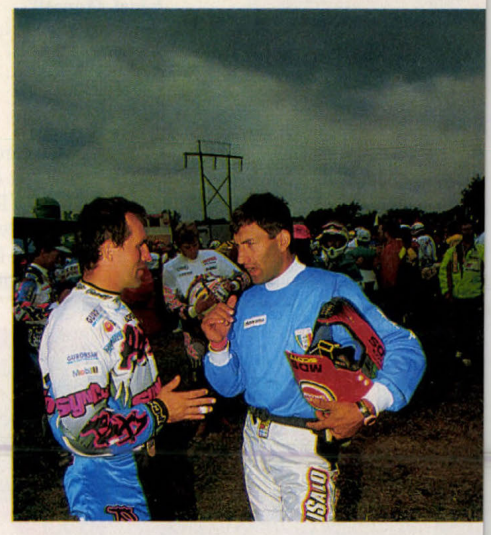
A starthely környéke ellenben csodálatos látványt nyújtott. Mint megtudtuk, több mint hatszáz nevezés érkezett, és az indulók száma is csaknem annyi volt. Köztük olyan nevek, mint a többszörös Párizs–Dakar győztes *Stephane Peterhansel* vagy a „bennszülött" szuperkrosszbajnokok, *Guy Cooper* vagy *Ty Davis*. És akkor a nagyszerű olasz és svéd endurósokat nem is említettem. Ők egyébként később bizonyították, hogy nemcsak európai környezetben állják meg a helyüket.

Elérkezett az első nap rajtja. A nagy létszámra való tekintettel hárman indultunk egyszerre, én két amerikai fiút kaptam magam mellé. Dögmelegben vágtunk neki a 230 kilométeres útvonalnak, ami beváltotta várakozásaimat. Volt olyan 40-50 kilométeres etap, ahol nemhogy negyediket, de még harmadikat sem lehetett kapcsolni. Kilenc és fél óra összidőt adtak, s egy perc híján egy órát lehetett késni. Az első napon ezt még nem használtam ki, bár a rettenetesen köves talajon alig lehetett előrejutni. A ligetek sem hoztak felüdülést, húzósabb haladást, mert ott meg kanyarból ki, kanyarba be volt a menetrend. Előzni nem lehetett, de ez inkább az amerikai partnereknek okozott gondot. Gyorsak voltak, de emiatt gyakran estek, így arra kényszerültek, hogy mindig megelőzzenek. Addig csinálták ezt, amíg végül mindkettő elmaradt valahol. Ekkor gondoltam arra, hogy ebben a számunkra idegen környezetben egyetlen taktika vezethet eredményre. A túlélés taktikája. Nem kikésni az összes időt, és lehetőleg egyben beérkezni. Így igazítottam el este



Erdő sehol, helyette kövek úton-útfélen Az olasz Carminati küz az európaiaknak szokatlan tereppe

Pellegrinelli és a nagy kétütemű kategória későbbi győztese, Peterhansel a sötétedés utáni befutót követően osztják meg egymással tapasztalataikat





Fotó: DARIO AGRATI

A finn Tiainen egy hajszállal nyerte meg a Hatnapos legrangosabb kategóriáját

Szerdahelyi Balázs és Zsembery Barnabás, KTM–MAMSZ csapat két magyar tagja



Balázst is, aki azután hűen követte az utasítást.

Másnap két újabb amerikait kaptam magam mellé. Sok különbség nem volt az előző napi programhoz képest. Dögmeleg, sok kő, kisebb emelkedők, az amik meg mentek, mint a repülő. Tehették, mert a pálya jelölése elsőrangú volt. Amit azonban megint másként oldottak meg, mint itthon, az öreg kontinensen szokás, a pálya szervezése. Nálunk az etapok nehezek, viszont a speciálok gyorsak és biztonságosak. Ott a speciál úgy kanyarog, hogy még kihúzatni sem lehet a motort. Már csak azért sem, mert a nyom olyan keskeny, hogy a kormány végei minduntalan beleakadtak a fékbe. A helybeliek tudták ezt, motorjaik kormányát megrövidítették, és kézvédővel is felszerelték. A program egyébként annyiban is hasonlított az előző napihoz, hogy két kísérőm megint elmaradt, a már besötétedés utáni befutónál sem tudtak róluk. (Később jött a hír, hogy estek, és motorjuk úgy sérült, hogy fel kellett adniuk a versenyt.)

A harmadik napra javult a helyzet – már ami a pályát illeti. Egy-egy rét tarkította az útvonalat, ahol végre kihúzattuk a motorokat. Az időjárás viszont ellenünk dolgozott. Egyik napról a másikra húsz fokot esett a hőmérséklet, így 10-12 fokos hidegben kellett versenyezni. Azért erre a napra is jutott egy kis feladat, ezúttal egy emelkedő formájában. Amikor odaértem, úgy nézett ki minden, mint egy tájkép csata után. A – szokás szerint köves – meredély oldalában legalább tíz versenyzőtársam küzdött azért gépével, hogy legalább ne essen lejjebb.

A negyedik napi pálya azonos volt az első napon kijelölttel. A körülmények csupán annyiban tértek el a korábbitól, hogy maradt a hideg, és eleredt az eső. Az ötödik napra előírt pálya megint csak nem hatott újdonságként, az a második napi vonalvezetéssel egyezett meg. Az igazat megvallva nem nagyon örültünk ezeknek az azonosságoknak, hiszen azt jelentette, hogy ugyanaz a gyötrelem vár ránk, amin már egyszer túlestünk. Vigaszunkra szolgált viszont, hogy a taktikánk bejött, naponta húszharminc helyezéssel meneteltünk így előre.

Ötödik nap végére kritikussá vált a helyzet, a kezem szabályszerűen zsibbadt a fáradtságtól, alig éreztem a kormányt. Valamennyit sikerült pihenni, így a hatodik napra előírt távot is sikerült teljesíteni. A befutónál mind a hárman ott voltunk, Szerdahelyi Balázs a kategóriájában indult 279 versenyző közül a 136-ikként ért célba. Karl Handl és én egy kategóriában rajtoltunk,a háromötvenes négyüteműek között. Ebben az osztályban nyolcvankilencen álltak rajthoz, Handl a 37., én a 48. helyen futottam be. Csapatunk, a KTM-MAMSZ Hungary a nevezett 29 csapatból a 16. helyezést érte el, amivel jócskán előbb végeztünk, mint a KTM-Ausztria.

Azt hiszem, eredményeink a lehetőségekhez képest jók, meg kell említeni azonban, hogy egyáltalán a kijutás sem sikerült volna, ha néhányan nem állnak mellénk. A KTM gyár a motorok szállításával és szervizelésével segített, a Madonna Design Stúdió és a Kossuth Extra felszereléssel és költségeink fedezésével támogatott minket. Külön ki kell fejeznünk köszönetünket a Vörös Meteor ma már Amerikában élő egykori motorversenyzőjének, *Bánkúti Gézának*, aki a szállásszerzésben volt a maroknyi magyar csapat segítségére.

Lejegyezte: GAJDÁN MIKLÓS

EREDMÉNYEK

HATNAPOS ENDURO-VILÁGBAJNOKSÁG, TULSA (OKLAHOMA), USA

Kétütem, 125 cm³:
1. Paul Edmondson (GB)
Kétütem, 175 cm³ felett:
1. Stephane Peterhansel (S)
Négyütem, 350 cm³:
1. Arnaldo Nicoli (I)
Négyütem, 350 cm³ felett:
1. Kari Tiainen (SF)

Trophy csapat:	1. Olaszország
Junior csapat:	1. Svédország
Klubcsapat:	1. Szlovákia
Gyári csapatok:	KTM-Farioli

IDEGHÁBORÚ

RALI-VB-FUTAM NAGY-BRITANNIÁBAN



A szériakategória világbajnoki címét a spanyol Jesus Puras nyerte

Juha Kankkunen az új Celicával érkezett a dobogóra





Az F–2-es kategória favoritja a cseh Skoda-csapat

Azt hiszem, nem panaszkodhattak az autósport hívei 1994-ben. A F–1 világbajnokság grandiózus eseményei, botránysorozata, tragédiái és *Schumacher* meg *Hill* hátborzongató csatározása a hajmeresztő végkifejlettel Ausztráliában még sokáig beszédtéma lesz a rajongók körében. Szerencsére ezúttal a rali-vb semmiben sem maradt el izgalmak terén a F–1-től. Hála istennek botrányok és tragédiák nélkül, de legalább ugyanannyi drámával, ha nem többel a mindent eldöntő finálén Angliában, az 50. alkalommal megrendezett jubileumi RAC Ralin.

A márkák vetélkedőjét ugyan a Toyota már korábban eldöntötte a maga javára, viszont teljesen nyitott maradt a közönség számára azért mégis megfoghatóbb egyéni bajnoki cím sorsa. A francia *Didier Auriol* és a spanyol *Carlos Sainz* nagyjából egyenlő eséllyel indult az utolsó csatába. Kettejük között az Auriol számára meglévő 11 pont előnyön kívül az volt a különbség, hogy míg a spanyolt eddig már kétszer koronázták világbajnokká, Auriolnak ez még egyszer sem sikerült, noha már négyszer volt tőle karnyújtásnyira a végső győzelem.

Az óriási téten kívül azonban itt borzolta még a kedélyeket például a britek óhaja, hogy végre-valahára ismét egy hazai pilóta nyerje Nagy-Britannia leglátogatottabb, legnépszerűbb sporteseményét, amire utoljára *Roger Clark* jóvoltából 18 évvel ezelőtt volt példa. Mióta *Colin McRae* a világ egyik legjobb ralipilótájának számít, tulajdonképpen a levegőben lógott a britek leghőbb óhajának beteljesülése. Különösen most, túl a kamaszkori hevességen, amikor Colin többször járt az árokban, mint a pályán, és több autót tört össze, mint bárki más. A sok esésnek azért mégis meglett a gyümölcse, ma már Colin többnyire a célig is eljut, és autója, a Subaru Impreza is abszolút esélyes a győzelemre.

És hogy még teljesebb legyen a szurkolók öröme, ebbe a csodálatos hármas pakliba furakodott a francia *Francois Delecour*, akinek ugyan hajszálnyi esélye sem lehetett a vb-címre, noha a Monte-Carlo Ralit még úgy nyerte meg, hogy meg sem áll a dobogó legmagasabb fokáig. Sajnálatos, tavasszal elszenvedett súlyos közúti balesete szertefoszlatott minden reményt. Keserves gyógyulás és egy közepesen sikerült visszatérés után az RAC Ralit amolyan becsületbeli ügynek tekintette, hogy azért emlékeztesse a mezőnyt és a ralivilágot: továbbra is ő az egyik legnagyobb sztár! Annál is inkább becsületbelinek számított a dolog, mert a Ford (elsősorban Delecour kényszerpihenője miatt) csúfosan alulmaradt a vb-csatározásban, olyannyira, hogy 1995-ben a gyár nem is képviselteti magát a világbajnokságon. Idehaza viszont utoljára, búcsúzóul nyerni szerettek volna. Ezért aztán nem kevesebb, mint 5 kocsit állítottak csatasorba, mozgósítva mindenkit, aki a Ford Escorttal számításba jöhetett: Delecour mellett *Bruno Thiry*, *Miki Biasion*, a svéd veterán *Stig Blomqvist* és az elnyűhetetlen finn *Ari Vatanen* készült a japánoknak leckét adni...

Drámaibban már nem is kezdődhetett volna a négynapos, monstre autózás összességében közel egymillió néző sorfala özött. Noha Auriol úgy nyilatkozott: *„Életemben először indulok úgy, hogy nem akarok nyerni. Elég a negyedik hely, és tőlem Sainz ott végez, ahol akar, úgyis én leszek a világbajnok."* – A szerencsétlen francia már a legelső gyorsaságin megpörgött, később pedig kicsúszva eltrafált egy követ, ami leszakította a Toyota jobb első futóművét. Az eredmény: Auriol négy percet veszített és visszaesett a középmezőnybe! De, hogy ne legyen túl egyszerű a képlet, Sainznak is kijutott a jóból már az elején. Egy vízmosáson átgázolva megsérült a Suba-



Colin McRae a brit gyarmatokon aratott győzelmei után, az anyaországban is elsőséget szerzett

ru hűtője és elfolyt a hűtővíz. A néhány kilométerre lévő szervizpontig McRae tolta el a kocsijával Sainz autóját. Amitől a rendezőség aztán hosszú ideig vakarta a fejét, hogy ez a hadicsel idegen segítségnek számít-e, és Sainzot, McRae-t vagy mindkettőjüket kizárják-e? A pontot az i-re pedig Delecour rakta fel az első nap utolsó gyorsaságiján: McRaevel egálban az első helyen autózva (!) hatalmasat pörgött és elveszítve a tájékozódást visszafelé indult tovább a pályán, ráadásul le is vágott egy rövid darabot! A rendezőségnek ebben az esetben is dönteni kellett, és hosszas vitatkozás után született a döntés: a subarusoknak megkegyelmeznek, Delecournak viszont nem...

Másnap persze mindenki az élen magabiztosan vezető McRaet figyelte, no meg Auriolnak szurkoltak a felzárkózáshoz. Csakhogy a nagy igyekezetben a francia srác fejre tette a Toyotát, össze is gyűrte alaposan, és 10 perc újabb időveszteséggel a 94. helyen találta magát. Hát ebből a vert helyzetből nyerni, több mint csoda lett volna... Sőt, még egy szolid ráadásként egy újabb patakátkelésnél túl sok vizet nyelt a Celica turbója és csak pár perc után tért magához.

Még ennyi sorscsapás sem hozta zavarba a Toyota csapatot, és Auriol tovább rohamozott, mint egy megszállott. Hamarosan fel is tűnt az első húszban, majd kezdett az első tíz között megkapaszkodni. Egyre lázasabb és idegesebb számolgatás kezdődött hát a két japán táborban. Ha Sainz marad a 2. helyen, akkor Auriolnak legalább a 8. helyig fel kell jönnie, hogy megnyerje a világbajnokságot. A Subarunál már komolyan kezdték fontolgatni, hogy ha másképp nem tudják Auriolt „megállítani", akkor McRae kénytelen lesz átengedni az első helyet Sainznak. Amire a brit szurkolók minden bizonnyal lincseléssel válaszoltak volna, mert az más, ha Colin az árokban fejezi be a versenyt, és megint más ha taktikai okok miatt füttyentik vissza...

Kezdett a dráma még drámaibbá válni, de aztán a negyedik nap első gyorsaságiján megtörtént az, amire senki nem számított. Legkevésbé Sainz. Egy ártatlannak tűnő szituációban a Subaru hátsója megcsúszott, és az autó abban a szempillantásban az árokpartnak ütközött, majd átszánkázott a túloldali bozótosba. A nézők közel negyven percig izzadtak, amíg az Imprezát kiszabadították fogságából... (Bár rossznyelvek szerint nem is nagyon igyekeztek, hiszen McRae győzelmi esélyeit zavarhatták volna, ha a spanyol gyorsan kiszabadul.) Sainz pedig a következő szerviznél lelkileg összeomolva kiállt.

Hát kérem, így nyerte meg mértéktelen kínok és keservek közepette Didier Auriol élete első világbajnokságát. És így szerezte meg Colin McRae a briteknek 18 év után újra a hazai győzelmet. És mentette meg végül a belga Bruno Thiry a Ford becsületét egy tisztes 3. helyezéssel.

De nem csupán az élen szikrázott minden a nagy csatáktól, hanem hátrébb is. Hiszen egyebek között itt dőlt el az N csoport elsősége is, amire a spanyol *Jesus Puras* mellett a német *Isolde Holderied* kisasszony is pályázott. Nem kis meglepetésre azonban az első napon sem egyik, sem másik favorit, sem pedig egy helybéli vezetett ebben a kategóriában, hanem egy igencsak távolról érkezett ember: a japán *Masao Kamioka* Subaruval. Később az angol *Jonny Milner* ragadta magához a vezetést. Puras mindössze 15 másodperccel előzte meg a szőke német kislányt és Mitsubishijét, de ennyi is elég volt az N csoportban kiírt FIA Kupa elnyeréséhez.

Lényegesen keményebb csata dúlt a jövő bajnokainál, a F–2-ben. Szinte végig vezetett a finn *Tommi Mäkinen* a Nissannal, és talán nyert is volna, ha az utolsó napon nem borul fel, és veszít emiatt 1-2 percet. Az alkalmat megragadva az ír *Gwyndaf Evans* állt az élre azzal a Ford Escorttal, aminek ez volt szinte

RALI-VB-FUTAM NAGY-BRITANNIÁBAN

Didier Auriol pechsorozata végül szerencsésen zárult, világbajnokként fejezte be a szezont



EREDMÉNYEK

RAC RALI, A VILÁGBAJNOKSÁG TIZEDIK FUTAMA

ABSZOLÚT SORREND: 1. McRae–Ringer (GB) Subaru Impreza WRX, 5 ó 17′25″ – 2. Kankkunen–Grist (SF/GB) Toyota Celica GT–4, + 3′33″ – 3. Thiry–Prevot (B) Ford Escort RS Cosworth, + 10′12″ – 4. Blomqvist–Melander (S) Ford Escort RS Cosworth, + 12′50″ – 5. Vatanen–Pons (SF/I) Ford Escort RS Cosworth, + 17′00″ – 6. Auriol–Occelli (F) Toyota Celica GT–4, + 30′32″ – 7. Evans–Davies (GB) Ford Escort RS 2000, + 34′59″ – 8. Habig–Judd (ZA) Ford Escort RS Cosworth, + 35′51″ – 9. Makinen–Harjanne (SF) Nissan Sunny GTI, + 36′00″ – 10. Mevius–Lux (B) Opel Astra GSI, + 36′29″

A VILÁGBAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE

PILÓTÁK: 1. Didier Auriol (F) 116 pont – 2. Carlos Sainz (E) 99 – 3. Juha Kankkunen (SF) 93 – 4. Colin McRae (GB) 49 – 5. Bruno Thiry (B) 44 – 6. Miki Biasion (I) 42 – 7. Armin Schwarz (D) 31 – 8. Francois Delecour (F) 30 – 9. Ari Vatanen (SF) 28 10. – Tommi Mäkinen (SF) 22
N-CSOPORT: 1. Jesus Puras (E) 50 pont – 2. Isolde Holderied (D) 38 – 3. Jorge Recalde (RA)
MÁRKÁK: 1. Toyota, 151 pont – 2. Subaru, 140 – 3. Ford, 116 – 4. Mitsubishi, 41

az első komolyabb versenye. Erről a kocsiról tudni kell, hogy bár teljesen privát kezdeményezésre a Gordon Spooner műhelyében készült, sokáig úgy tűnt, hogy a gyár 1995-ös F–2 elképzeléseinek előhírnöke lesz, de ma már mást csiripelnek a verebek. Viszont ez a Ford arról híres, hogy négy pedálja van, a bal szélső pedál tulajdonképpen a kéziféket helyettesítve csak a hátsó kerekekre hat… Az egymást gyömöszölő finn és ír legény mögött harmadik lett a belga *Gregoire de Mevius* Opel Astrával, és ekkor még úgy tűnt, hogy az Opel nyerte a csehek előtt a F–2 Kupa éves értékelését, de pár nappal a verseny után érkezett a hír, hogy az Opelt kizárták az ausztráliai futamon az illegális benzin miatt, és így ennek a kalandos évadnak és még izgalmasabb finálénak utolsó akkordjaként kiderült, hogy a Góliátok közt Dávidnak számító Skodáé a hőn áhított F–2 Kupa…

Szöveg és kép: MARTIN HOLMES

SKODAOFFENZÍVA?

Az új Feliciától nemcsak piaci, hanem sportsikereket is várnak

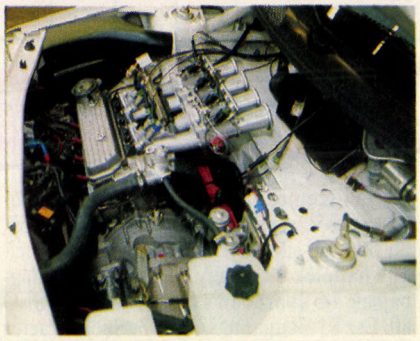


Még alig ültek el a Felicia premierjének hullámai, még meg sem jelentek az elemző tesztek a szimpatikus Skoda-újdonságokról, de már itt van a felspécizett raliváltozat is!

A szakma mindig is csodálattal adózott a nagyok között küszködő maroknyi Skoda-csapatnak, amiért évek óta szívós kitartással felvonulnak szerény, ám annál hatásosabban operáló együttesükkel a vb-futamokon, és a technikai lehetőségeiket jóval meghaladó eredményeket produkálnak. A ralisportban hamarosan bekövetkező korszakváltás pedig kifejezetten az olyan gyáraknak kedvez, mint a Skoda. Az FIA ugyanis végérvényesen száműzni igyekszik az immár veszedelmesen túltenyésztett összkerékhajtásos, turbófeltöltős, A csoportos szörnyetegeket, és valamivel szolidabb, szelídebb és remélhetőleg olcsóbb lehetőséget próbál kínálni. Többek között azt is remélik az 1998-tól, esetleg már 1997-től életbe lépő szabályoktól, hogy a jelenleginél több gyár vesz részt a ralizás csúcsműfajában, a világbajnokságon, hiszen manapság jószerivel már csak három japán cég: a Toyota, a Subaru és a Mitsubishi maradt a porondon, utolsó európaiként 1994 végén a Ford is bedobta a törülközőt.

E rokonszenves elképzelések azonban nagyon nehezen törnek utat. A fő ludas a bizonytalanságban ismét csak az FIA, mivel enyhén szólva is hatalmas zűrzavart és sűrű homályt szült csak az eddigi vajúdásuk. Már évek óta kecsegtetik a szakmát és a közvéleményt az új szabályok megalkotásával, de még mindig nem alakult ki tiszta kép. Kezdetben vala az úgynevezett „Formula–2", vagyis a turbó nélküli, maximum kétliteres, kétkerék-hajtásos kocsik mezőnye. Néhány gyár el is kezdte a F–2 gépek fejlesztését, és a Nissan, az Opel, a Renault már egészen jó kis kocsikat állított kerékre. Most viszont ennek egy módosított változata, a „kit-car" koncepció kezd előtérbe kerülni. A kettőben az a közös, hogy a sportváltozat homologizációjához immár évente 25 ezer darabos alapszéria szükségeltetik, így akarván megszüntetni a korábban divatos szemérmetlen homologizációs trükközéseket. A „kit-car" viszont állítólag ismét megtűrné a turbófeltöltőt, bár ha ezt az 1995-ös, „szuperszűk" lehetőségek alapján lehetne alkalmazni, akkor tényleg nincs sok értelme.

Mindenesetre a Renault, a Peugeot és most már a Skoda sem ijedt meg az 1994 júniusában publikált új „kit-car" szabályoktól, és különösen a csehek tüsténkedtek, hiszen alig pár hónap alatt tették le az asztalra elképzelésüket. Igaz, akárcsak francia kollégáiknak, nem volt könnyű dolguk a sokszor



A kombiból származó 1,5 literes erőforrás teljesítménye 165 lóerő

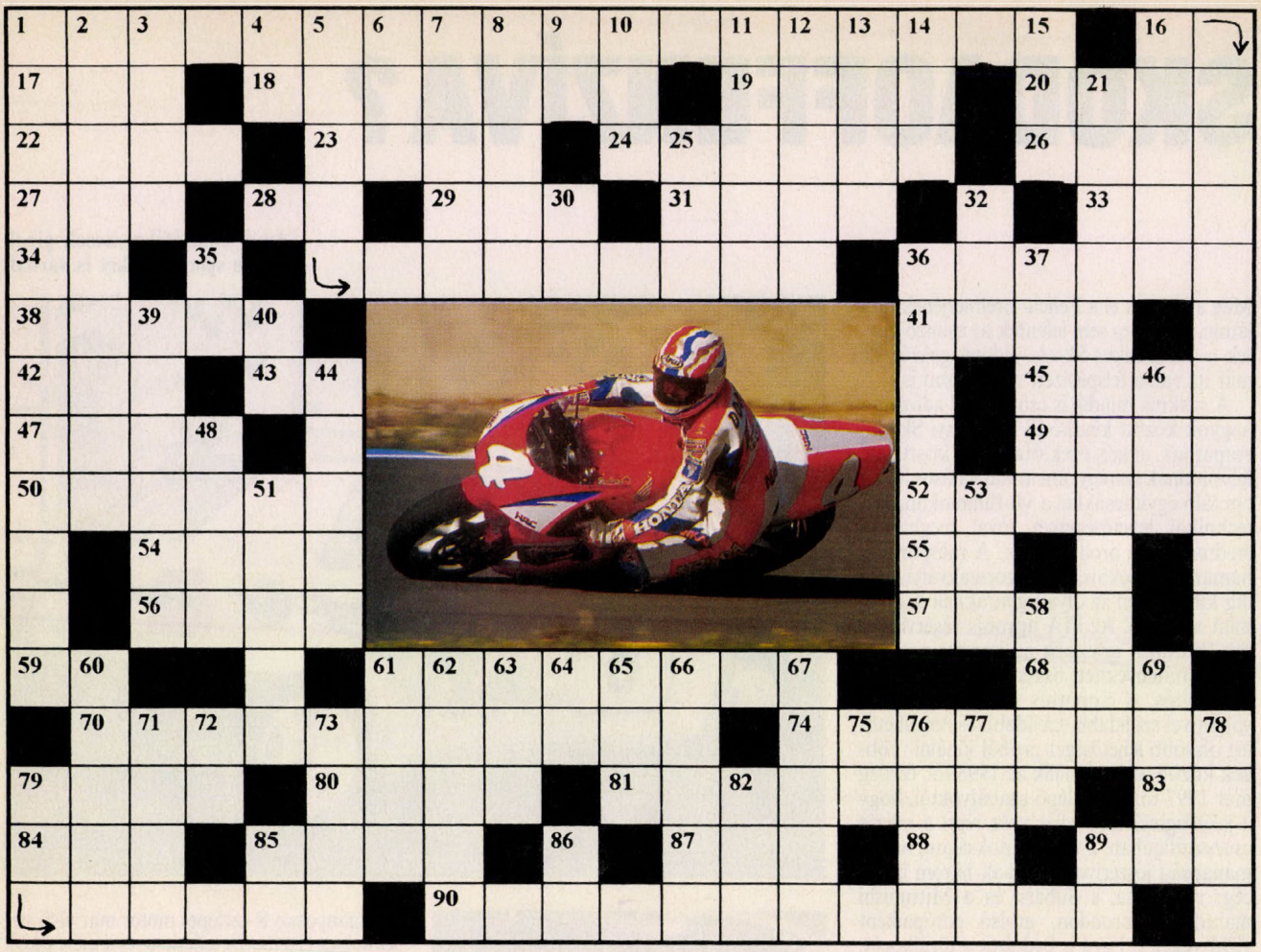
félreérthetően fogalmazott paragrafusokkal, nem győztek visszakérdezni Párizsban az FIA illetékeseinél, így alakulhatott ki az a furcsa helyzet, hogy a pályán rivális Renault és Skoda szakemberei szoros együttműködés keretében próbálták a ködfelhőt oszlatni.

A Felicia legfeltűnőbb érdekessége, hogy a széria 1300-as motor helyett a kombinak szánt 1500 cm^3-es masinát kapja. Igaz, az ellenfelek 2 literes erőforrásaitól még így is szinte fényévnyire vannak, de ne tessék elfeledni, hogy ennek a géposztálynak mindössze 850 kg-os tömeget kell elérni, míg a kétliteresek minimuma 930 kg (és az egyelőre még létjogosult összkerékhajtásosok penzuma 1200 kg!), így viszont már másképp festenek a dolgok. A benzinbefecskendezős, hagyományosan 8 szelepes motor már első nekifutásra 150 lóerőt teljesített, és a mérnökök véleménye szerint még legalább 10% tartalék van a szerkezetben. Másik érdekessége a Feliciának, hogy amíg a csúcsralijárgányok általában egy liter üzemanyagot fogyasztanak gyorsasági km-enként, addig a cseh csöppség egy literrel 2,5 km-t tud megtenni.

A kocsi külsején a legszembetűnőbb változás a némileg módosított első spoiler, ami a fékeknek biztosít jobb hűtést, és persze hátul is szerénykedik egy légterelő, hogy némileg stabilizálja a hátul pillekönnyű autó futóművét. És ha már a felfüggesztésnél tartunk: az első futómű teljesen új tervezésű az új fékekkel egyetemben, míg a hátsó futómű nagyjából megegyezik a sériakivitellel. Az erőátvitelnél a sebességváltó erősített házában egy szűkebb áttételezésű, hatfokozatú szerkezet bújik meg. A 13, illetve 14 colos kerekek helyett a raligép 15 colos felniket kap: 18/58-15-ös pneukkal az aszfaltos és 14/62-15-ösökkel a murvás pályára. A gumikat természetesen a Michelin fogja szállítani.

A skodások idén totális offenzívát hirdetnek a „kit-car" kategóriában, valamennyi vb-futamon indulni akarnak. Nem riadnak vissza Monte-Carlo aszfaltjától éppen úgy, mint Svédország havas, jeges csapdáitól, Portugália gyilkos murváitól. Sőt, a gyár több évtizedes történetében első ízben a Kelet-afrikai Safarin is fel fognak tűnni a Skodák!

Szöveg és kép:
MARTIN HOLMES



MOTOROS-VILÁGBAJNOKOK

Rejtvényünk megfejtései különböző motoros-világbajnokságok győzteseivel kapcsolatosak.

A megfejtést beküldők között Autó-Motor-Sport pólókat sorsolunk ki.

Beküldendő: a vízszintes 1., 16., 70., 90. és a függőleges 1., 5., 21., 36., 44., 79. sor.

Beküldési határidő: 1995. január 31.

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

A borítékra, kérjük, írják rá: MOTOROS-VILÁGBAJNOKOK

VÍZSZINTES

1. A 250 cm³-es kategória Grand Prix világbajnoka (Zárt betűk: S, O, G) 16. A 125 cm³-es kategória Grand Prix világbajnoka (Zárt betűk: A, S, T, A) 17. Épületszárny 18. Győzelmei 19. Lóri betűi, keverve 20. Névelővel, épület 22. Start 23. Ragadozóhal 24. Vált 26. Babonás tilalom 27. CMT 28. Spanyol és magyar gépkocsijel 29. Szélhárfa 31. Ritka női név 33. Csúf 34. UI 36. Áramló betűi, keverve 38. Rosta 41. Dohányzásra használt eszköz 42. Hasal másalhangzói 43. Költői sóhaj 45. Vedelte 47. Andrea, becézve 49. Könnyed elegancia 50. Jóhiszeműen 52. Könnyedére 54. Vívóeszköz 55. Azonos betűk 56. Nózija 57. Névelővel, sajtó 59. Hölgy 61. Szálka nélküli halfélék 68. Estély **70. Superbike-világbajnok** 74. Ivartalan szaporodás 79. BSLO 80. Ész 81. Rugalmassága 83. Szolmizációs hang 84. Elmúlt esztendő 85. Nem mozgó 87. Időszak 88. TK 89. Madarak királya **90. A 250 cm³-es kategória motokrossz világbajnoka (Zárt betűk: R, G, E, Y)**

FÜGGŐLEGES

1. Az 500 cm³-es kategória motokrossz-világbajnoka (Zárt betűk: S, O) 2. Könyöradomány 3. Tejtermék 4. Szintén **5. Az 500 cm³-es kategória Grand Prix világbajnoka (Zárt betűk: A, E, O)** 6. IKÁ 7. Takaró 8. Iroda betűi, keverve 9. AE 10. Nikkel és szén vegyjele 11. Innen származnak a híres muzsikusok 12. Iráni betűi, keverve 13. Elájul 14. Labda a hálóban 15. IAT 16. Ámulatba esik **21. A magyar superbike-bajnok (Zárt betű: R)** 25. Has visszafelé! 30. Patás állat 32. Aranka, becézve 35. Keresztül **36. Ezzel a motortípusal nyert a 125 cm³-es és 350 cm³-es kategória Grand Prix világbajnoka (Zárt betűk: R, I)** 37. Papírkereskedés 39. Női név 40. Azonos betűk **44. Ezzel a motortípussal nyert az 500 cm³-es Grand Prix világbajnok és az 500 cm³-es motokrossz-világbajnok (Zárt betű: O)** 46. Takar mássalhangzói 48. Biológiai nem. 51. Abból az irányból 53. AIL 58. Névelővel, óriáskígyó 60. Fiatalabb testvérem 61. Íróeszköz 62. Morog 63. NAE 64. HR 65. Ausztria és Törökország gépkocsijele 66. Rése 67. Kóbor betűi, keverve 69. Rekesz 71. Szunyókáló 72. Vés 73. Az egész osztva kettővel 75. Kettős betű 76. Zárt betűi, keverve 77. Tasakot mássalhangzói 78. Semmikor **79. A 125 cm³-es kategória motokrossz-világbajnoka (Zárt betűk: B, O)** 82. Lóg, visszafelé 85. Ellenérték 86. Befelé 89. SN

CSILLAGHÁBORÚ A RALIBAN

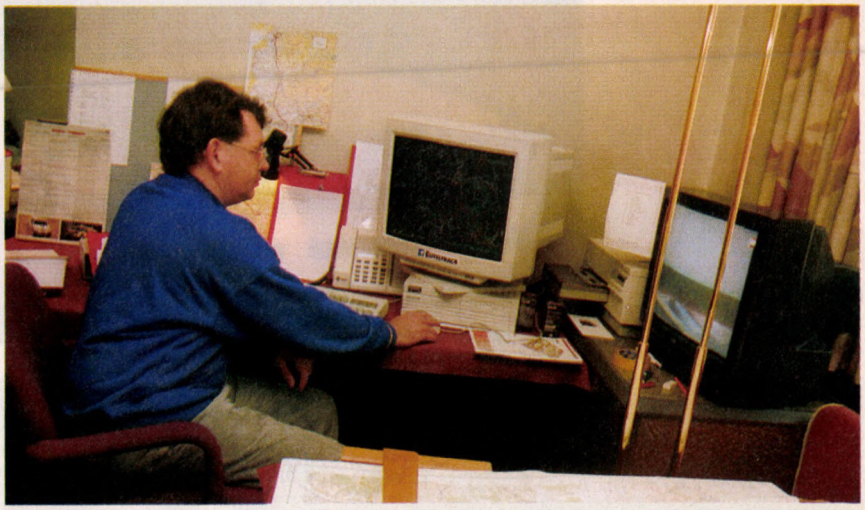
A GPS számítástechnikai rendszer határtalan lehetőségeket rejt magában

A spanyolországi Catalunya Rali alkalmával a háttérben több érdekes kísérlet is zajlott. A 0-s rajtszámú nyitókocsival *Carlos Sainz* nem is annyira hazafias felbuzdulásból kavarta a port lelkes honfitársai orra alá, hanem már az 1995-ös szabályoknak megfelelően preparált Subarut próbálgatta. Mint ismeretes, a turbó szűkítőjét 1995-ben tovább zsugorították. A kezdeti 40, majd az 1994-ben érvényben volt 398 mm helyett 1994-ben már csak 35 mm átmérőt engedélyez a nemzetközi szövetség. Kérdés, hogy így milyen légszomjjal fognak küszködni a gépek. A szakértők úgy saccolják, ezzel a szigorítással az A csoportos autók végre „elérhetik" az annak idején eredetileg megszabott 300 lóerős álomhatárt.

Sainz szerint legalább 60 lóerőt veszített a motor, 500-zal vagy akár ezerrel is csökkent a maximális fordulatszám, és a kanyaroknál gyakorlatilag egy fokozattal lejjebb kellett kapcsolni, mint korábban. A nem hivatalosan mért időeredmények is arról tanúskodtak, hogy jócskán elmaradnak az 1994-es autók teljesítményétől.

Egyelőre nem túl biztatóak a gumitesztek. Idén már nem lehet slickgumit használni, és most Sainz többféle mintázatot és keveréket próbálgatott. A tesztelés végeredménye az lett, hogy a Pirelli és Michelin szakembereinek össze kell dugniuk a fejüket, ha a Monte-Carlo Ralira szabályos és jó gumikat akarnak a versenyzők rendelkezésére bocsátani...

A jövőt illetően egy igen érdekes berendezést cipelt magával *Emil Triner* Skodája. A GPS műholdas navigációs rendszer alkalmazásáról van szó. Ennek segítségével óhajtja a nemzetközi szövetség ellenőrizni a szerviztilalom betartását. A költségek csökkentése érdekében ugyanis már 1994-ben is tilalmi zónákat jelöltek ki gyorsasági szakaszok között, ahol gyakorlatilag a parc fermé szabályok érvényesek. A GPS rendszer segítségével a rendezőség minden egyes versenyautó mozgását nyomon képes követni a műhold segítségével. Tartózkodási helyét akár méteres pontossággal, haladási sebességét akár egy mérföld/h toleranciával tudják megállapítani. Túl az ellenőrzésen, a versenyzők biztonságát is szolgálná az új és döbbenetes lehetőségeket kínáló rendszer, hiszen a különösen hosszú és nehezen átlátható gyorsasági-kon azonnal megállapítható lenne, ha valaki kiáll vagy balesetet szenved. De akkor még nem beszéltünk az időmérés és az aktuális eredménylista készítésének automatizálási lehetőségéről, amelyek olyan perspektívákat nyithatnak a ralisportban az évszázad végére, amiről akárcsak néhány hónapja még nem is álmodhattunk...





A Subaru már Spanyolországban tesztelte az új Pirelli gumikat

A csillagháborús lehetőséget egyébként 1993-ban a RAC Rali alkalmával vetette be elsőként a Nissan-csapat. Akkoriban az Alcatel, e távközlési mamutcég támogatását élvezték. A rendszer már akkor sem volt új, hiszen a tehetősebb árufuvarozók már régóta ilyennel szerelték fel kamionjaikat, de a ralisportban mégiscsak akkor debütált.

A csapat összes kocsiját, a versenyautót, a szervizkocsikat, a főnökök járműveit ellátták a jellegzetes, óriás zsemle formájú antennával és adóberendezéssel. A főhadiszálláson levő monitoron egy marokkói földi állomás közbeiktatásával nyomon lehetett követni a teljes csapat mozgását, és a főkoordinátor például szinte méterre pontosan meghatározta azt a helyet a gyorsasági kellős közepén, ahol *de Mevius* autója sebváltóhiba miatt megállt... Egy tasztatúra segítségével természetesen minden jármű szöveges közlemény formájában kommunikálni tudott egymással, vagyis nem volt szükséges bonyolult átjátszóállomásokra a rádió-összeköttetéshez.

A GPS rendszer határtalan lehetőségeit ismerték fel az olaszországi Baja Italia maratoni rali rendezői, és ők használták első ízben a verseny lebonyolításában. Lehet, hogy a mostani teszt után a jövőben műhold segítségével figyelik a rali-vb mezőnyét?

HOLMES–FEKETE

autó motor KÖVETKEZŐ SZÁMUNK TARTALMÁBÓL

JANUÁR **31.**

KIRAKAT

A Volvo nehézbombázója



PRÓBAÚT

Egy vadnyugati a Távol-Keletről







SPORT

Izgalomban tavaly sem volt hiány a kamionversenyeken

PRÓBAÚT

Élő klasszikus a Yamahától

autó motor

48. évfolyam, 2. szám
Megjelenik kéthetenként

FŐSZERKESZTŐ: **OCSKAY ZOLTÁN** • OLVASÓSZERKESZTŐ: **M. Nagy Péter** • TERVEZŐSZERKESZTŐK: **Kelényi Katalin, Major-Maróthy Szabolcs, Várhelyi László** • ROVATVEZETŐK: **Bessenyey Krisztina** (sport), **Gajdán Miklós** (motorkerékpár), **Mándoki József** (piac) • **Branstetter Sándor** (fotó) • MUNKATÁRSAK: **Balogh Róbert, Kökény Roland, Papp Tibor, Szabó Róbert** • MARKETING: **Kecskeméti Andrea** (vezető), **Sármándi Pál** • TITKÁRSÁG: **Fekete Katalin, Kész Józsefné, Vándor Józsefné.** Szerkesztőség, hirdetésfelvétel, marketing: 1085 Budapest, Blaha Lujza tér 3. **Levélcím: 1400 Budapest, Pf. 1.** Szerkesztőségi telefon: 138-4407, 138-2952, fax: 138-4254 Hirdetésfelvétel-telefon: 138-4282, telefax: 138-4282. Kiadja a Hírlapkiadó Rt. 1959 Budapest VIII., Blaha Lujza tér 3. Telefon: 138-2399, 138-4306
FELELŐS KIADÓ: **DR. MOLNÁR PÉTER** vezérigazgató.
Kossuth Nyomda Rt., Budapest. FELELŐS VEZETŐ: **SZÉKELY KÁROLY** vezérigazgató

Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta, árusításban megvásárolható az alábbi terjesztők hírlapárusainál: Magar 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 Budapesten a Hírlapüzletági Igazgatóság ügyfélszolgálati irodáiban, a kézbesítőknél és a Hírlap-előfizetési és Lapellátási Irodában (HELIR), Budapest XIII., Lehel u. 10/A 1900, közvetlenül vagy postautalványon, valamint átutalással a HELIR 219-98636-02102799 pénzforgalmi jelzőszámra. Egy szám ára: 97 Ft, előfizetési díj: egy hóra 210 Ft, negyedévre 630 Ft, fél évre 1260 Ft, egész évre 2520 Ft. Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat (H-1389 Budapest, Pf. 149.) Kéziratokat, képeket és rajzokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza. INDEX: 25180, HU ISSN 0005-0792

EGY JÓ BARÁT AZ UTAKON

Barum

NÉZZEN BE HOZZÁNK!

GUMEX KFT.
3000 Hatvan, Nagytelek, Tel./fax: 37/342-190

GUMIFLEX KFT.
8002 Székesfehérvár, Börgöndi u. 14.
Tel./fax: 22/321-649

HORVÁTH JÓZSEF
9023 Győr, Attila u. 39., Tel./fax: 96/315-933





MARSÓ KFT.
4400 Nyíregyháza-Rozsrét, Pf.: 251
Tel./fax: 42/490-000

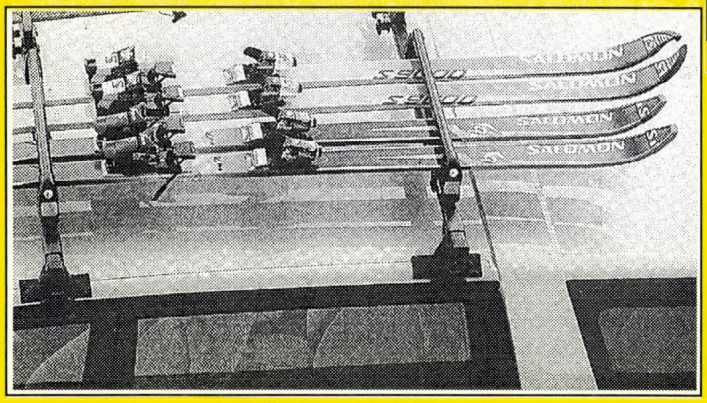
MEDIX MARKT KFT.
1102 Budapest, Liget u. 16., Tel./fax: 261-2261

TAURUS KERESKEDŐHÁZ–BÉCSI GUMI ÁRUHÁZ
1037 Budapest, Bécsi u. 343. II. kapu
Tel./fax: 269-7290

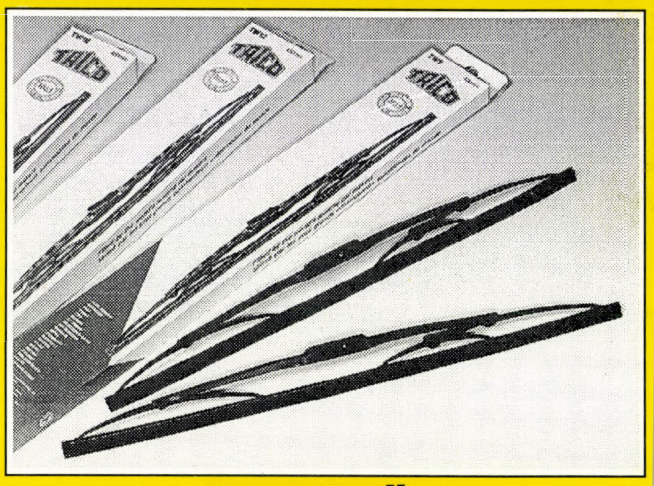
KIVÁLÓ MINŐSÉG – KEDVEZŐ ÁR

Felkészültünk a télre !



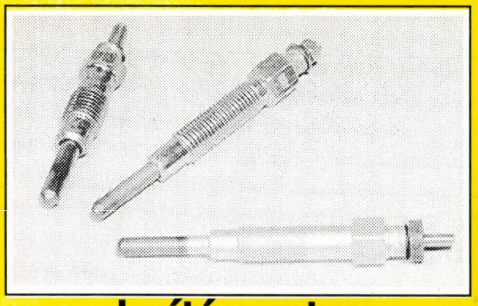


Síléctartó
Alaptartó akció:
9.000 Ft (14.000 helyett, ÁFÁ-val)
(AUDI COUPE, CITROEN AX, DAIHATSU CHARADE,
FIAT UNO, HONDA CIVIC, MITSUBISHI COLT/LANCER,
NISSAN MICRA, PEUGOT 205,
SUZUKI SWIFT, TOYOTA STARLET)

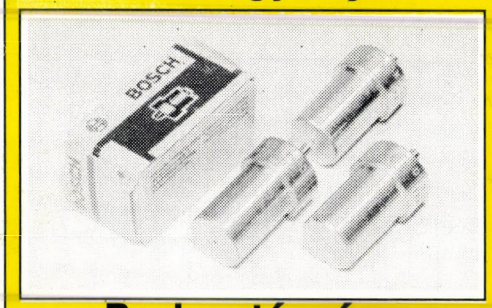


Ablaktörlő
Akciós árak:
520-580 Ft/pár (ÁFÁ-val





Izzítógyertya



Porlasztócsúcs



Akkumulátor

Üzemanyagszűrő

1139 BUDAPEST
FORGÁCH U.14
Tel.06/1/149-0551,06/1/149-1317
Fax 06/1/149-1584

birner

NYITVA: H - P 8 - 18 h,
SZO 8 - 12 h

3533 MISKOLC
ALSÓ SZINVA U. 2.
Tel. 06/46/331-811
Fax 06/46/334-777