ELŐFIZETŐKNEK: 87 FT

autó motor

9

ALAPÍTVA: 1948. • 1994. ÁPRILIS 26. • ÁRA: 97 FT







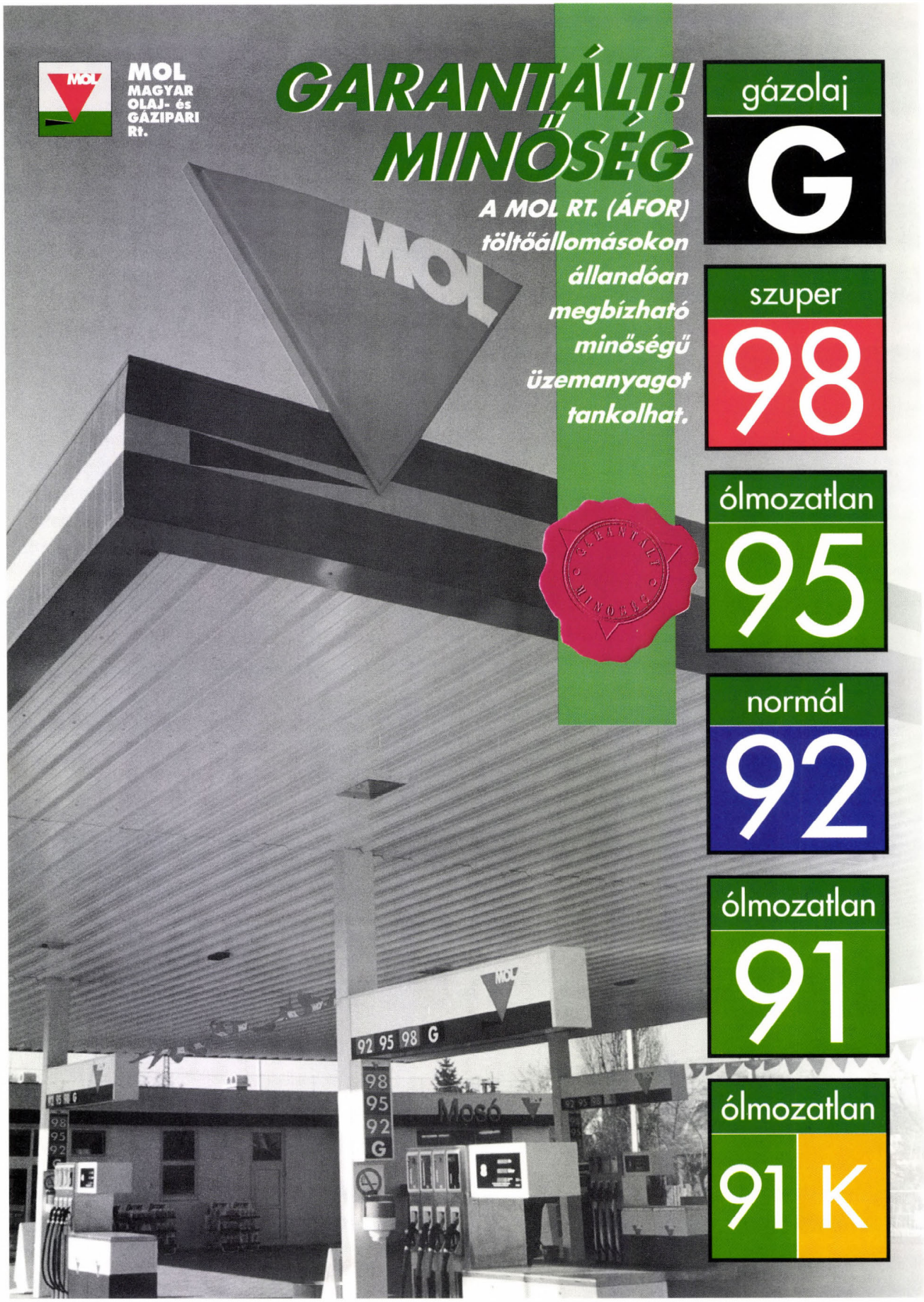
SPORT

FORMULA-1
DAYTONA 200
PORTUGÁL RALI



PIAC

AUTÓ- ÉS MOTORÁRAK • KERES, KÍNÁL


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

TARTALOM



Ellátogattunk a Pirelli-gyárba, kipróbáltuk a tesztpályát is (10. oldal)



Városban szaladgálásra ideálisnak találtuk az apró és fordulékony Cinquecentót (30. oldal)





Beszámolunk a tavaszi motor- és csónakkiállítás érdekességeiről (38. oldal)

Munkatársunk az amerikai motorosbajnokság legkeményebb futamáról, a Daytona 200-ról tudósít (61. oldal)

Mozaik	2
KIRAKAT **Seat Cordoba** Ellenpróba	4
FÓKUSZ **Hová temessük autóinkat?** Szép, roncsos Budapest	8
TUDÓSÍTÁS **Látogatás a Pirellinél** Vízözön Vizzolában	10
PIAC **Ártrend**	13
Új autók	16
JÁRMŰTECHNIKA **MTM–Audi-tuning** Erőnyerő	22
FÓKUSZ **Tovább épül a körgyűrű** Észak Dél mellett	24
VISSZAPILLANTÓ **Ezt írta az AM**	26
PANORÁMA **Lop-toplista**	27
PRÓBAÚT **FIAT Cinquecento** Öröm is, bánat is apróban	30
FÓKUSZ **Motorkerékpár- és csónakkiállítás** Show hátán show	38
TUDÓSÍTÁS **Daytona Week '94** Bőr, króm és Harley–Davidson	42
TÖRVÉNYOLDAL **Kötelező biztosítás**	47
Motorosmozaik	48
Sporttotó	49
PIAC **Keres, kínál**	53
SPORT **Daytona 200** Sztárok a falon	61
Mozaik	64
Kiszabadult villámok Opelek a Nürburgringen	66
Rali-vb-futam Portugáliában Reváns	68
Keresztrejtvény	70
Postabontás	71

GYENGE ÉVKEZDET A NÉMET AUTÓIPARBAN

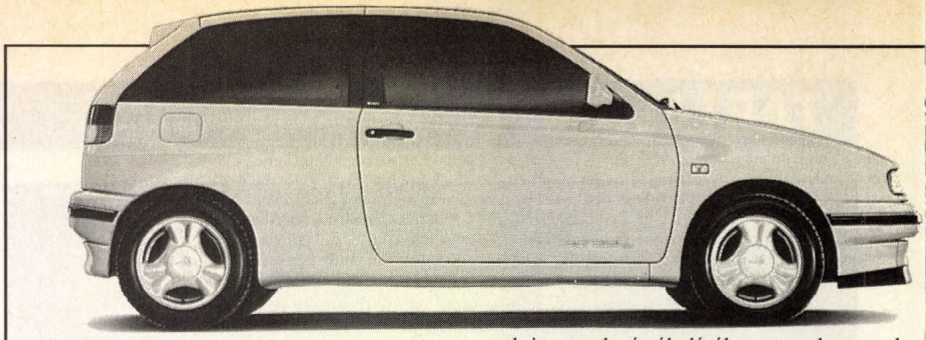
Januárban 14 százalékkal kevesebb személyautó készült a német gyárakban, mint egy évvel korábban, s az export is visszaesett 5 százalékkal. Az év első hónapjában 257 800 limuzin és kombi hagyta el az üzemeket.

AUTÓS SZEMMEL

A Darvas és Társa Kft., valamint az OBB kapcsolata régi keletű, hiszen a közlekedési balesetek mintegy fele a látási, észlelési rendellenességekkel hozható összefüggésbe. Hét éve, hogy a hazai autósok között bemutatkozott a MON-X szemüveg. Jelenleg félmillióan használják, ám a fejlődést a számítógépes munkahelyek növekedése is magyarázza. Tizenkétféle alaptípus segíti az autósokat.

TÁMOGATÁS A VOLÁNNAK

A költségvetés 1994-ben 1,5 milliárd forint támogatást és 5 milliárd hitelre garanciát ad a Volán Busz Rt.-nek a járműpark fejlesztésére. Ebből az összegből 500 új buszra futná, de *Tari László* vezérigazgató szerint a 30 százalékosra becsült kamat miatt csak 300-350 darabra lesz lehetőség gazdaságosan.

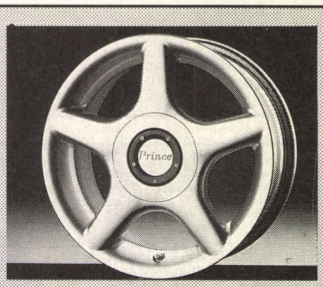


SEAT-STATISZTIKA

Magyarországon a gazdasági tendenciák gyakran éppen fordítva alakulnak, mint Nyugaton: míg nálunk a Seat 1993-ban szinte megduplázta eladásait (1300 ⇒ 2100 db), a spanyol gyárak termelése több mint 18 százalékkal csökkent. A cég 1993-ban óriási veszteségeket volt kénytelen elkönyvelni, ennek értékeléséhez azonban tudnunk kell, hogy két típust is kifejlesztettek közben, megépítették Európa talán legmodernebb autógyárát, a spanyol autópiac az 1992-es 50 százalékára zsugorodott, s a pesetát 30 százalékkal értékelték le a márkához képest. A Seat vezetői abban reménykednek, nem hozhat a sors még egyszer ennyi balszerencsét, s hamarosan sokkal fényesebb jövő vár rájuk, mint a konkurenciára.

ÚJ MITSUBISHI-SZERVIZ

Márciusban megnyílt a Contrex Kft. zuglói szervize (Budapest XIV., Füredi út 74–76., tel.: 183-5794). Hamarosan vizsgáztatnak, és új meg használt autókat is értékesítenek.

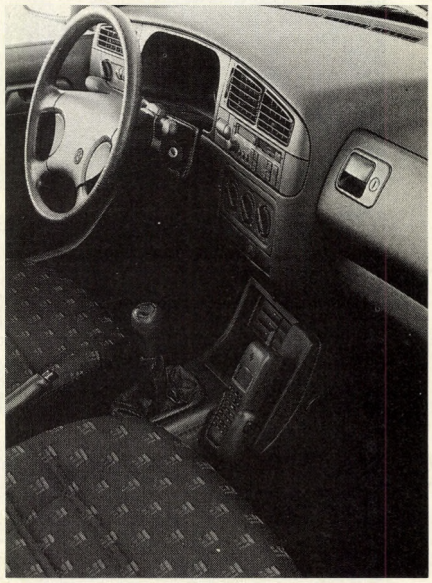


PRINCE VH 14

A könnyűfém keréktárcsákat gyártó Prince cég elkészítette legfrissebb modelljét. A német műhely elegáns ötküllős keréktárcsája a VH14-es jelzésű kódot kapta. A népszerű germán autómárkákon kívül akár Roverhez, Hyundaihoz vagy Seathoz is megrendelhető 7 × 15 colos méretben, körülbelül 20 ezer forintos áron.

TECHART TELEFONKONZOL

Nemcsak Nyugat-Európában, hanem hazánkban is egyre elterjedtebbek a mobil, kézi rádiótelefonok. Az autókba beülve azonban számos problémát jelentenek: jól látható, könnyen hozzáférhető, biztonságos helyen meglehetősen nehéz elhelyezni őket. A német Techart cég készített egy kompakt telefonkonzolt, amely szinte valamennyi autótípusba beszerelhető.





AZ ALKOHOL ÉS A JÁRMŰVEZETÉS

Az alkohol sejtkárosító, a sejtfalban lévő zsírt oldja, így működését megzavarja. Legyünk előrelátók, mielőtt a poharat felemelnénk, tegyük fel a kérdést, mennyi idő múlva vezetünk. Ismeretes, hogy az alkohol hatására romlik a látás, pontatlan lesz a mozgás, hiba csúszik a döntésbe. A Közlekedési Főfelügyelet kiadványából – amely feladatlapokat is tartalmaz, és az utánképzés munkafüzete – megtudhatjuk, hogy egy üveg sör elfogyasztása ebéd után, ha rövid időn belül volán mögé ülünk, egyáltalán nem számít „bocsánatos bűn"-nek.

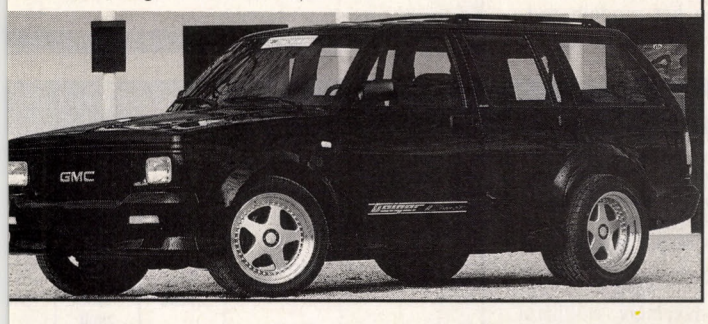
CSÖPPSÉG A MERCEDESTŐL



A Mercedes tervezői két változatot is kidolgoztak, amelyek kiinduló alapként szolgálnak a svájci Swatch órák gyártójával közösen kifejlesztendő miniautóhoz. A városi kiskocsi hossza mindössze 250 cm, mégis jut benne kényelmes hely két jókora ülésnek és a méretes gyűrődési zónáknak. A motor a hátsó tengely előtt kapott helyet.

GEIGER BLAZER

A világ leggyorsabb terepjáró autójaként árusítja a német Geiger tuningcég legújabb remekművét. A sportautós erényeket csillogtató dzsip alapja a Chevrolet-gyár S 10-es Blazer modellje. A széria 4,3 literes V6 erőforrással ellentétben Geigerék egy 5,7 literes 355 lóerős motort csempésztek a Chevy orrába. A végsebesség így 240 km/h-ra nőtt, míg a 0-ról 100 km/h-ra gyorsuláshoz öt másodperc sem kell ennek a szörnyetegnek. Természetesen a megnövekedett teljesítményhez szélesebb „papucsok" is járnak, előre 255/45 ZR 18, hátulra 345/30 ZR 18-as abroncsok kerültek. A Geiger-féle Chevrolet ára 120 ezer márka, amely magában foglalja az exkluzív bőrbelsőt és a komplett hifiberendezést is.



HANGOSREJTVÉNY



Aki rendszeres hallgatója a keddi Csúcsforgalom rádióadásnak, ismeri a Hangosrejtvényt. Azt már kevesebben tudják, hogy minden adásban egyenesben tesznek fel kérdéseket a hallgatóknak. A kérdés még el sem hangzott, a technikai helyiségben már csöng a telefon. S ez bizony előnytelen helyzetbe hozza azokat, akik nehezen kapnak vonalat. Talán ez az oka, hogy a Hangosrejtvény megfejtőinek száma egyre nő, hiszen az írásban beküldött megfejtés egyforma esélyt jelent a résztvevőknek, legfeljebb a szerencse szól közbe. Képünkön a szerkesztőségben *Buza Lajos* átveszi a Bácska Gumi Kft. ügyvezető igazgatójától, *Balassa Sándortól* jutalmát: a Hangosrejtvény megfejtéséért egy Good Year-garnitúrával távozott a szerencsés játékos.

HIBAIGAZÍTÁS!

Hihetetlen, néha mi múlik egyetlen betű elírásán. Ez évi 5. számunk 8. oldalán összeállítást közöltünk a kétütemű katalizátorokról Füst nélkül kellemes címmel. Ebben két táblázat is szerepelt, amelyekben a Garancia feltétele rovatban a Bruckner & Fodor Kft. Perfection katalizátoránál hamumentes olaj használatát tüntettük fel. Eddig minden rendben, ám zárójelben azt is jeleztük, hogy egy bizonyos olajfajta nem használható. Az egybetűs elírás éppen itt történt, ugyanis nem az Aral 2T, hanem az Arol 2T nem ajánlott. Az Aralnak nincs is 2T jelzésű kenőanyaga, a kétütemű motorolajok neve Energy 2T, illetve High Energy 2T. Ez utóbbi hamumentes és nagyszerűen alkalmas a katalizátorral felszerelt kétütemű motorok kenésére.

MUNKATÁRSAT KERESÜNK

Az Autó-Motor szerkesztősége magyartanári oklevéllel, legalább ötéves újságírói vagy olvasószerkesztői gyakorlattal, valamint technikai–közlekedési érdeklődéssel rendelkező munkatársat keres olvasószerkesztőnek. Korhatár: 40. életév. Jelentkezni lehet az Autó-Motor szerkesztőségében: Budapest VIII., Blaha Lujza tér 3. Telefon: 138-4407, 138-4300/2170.

SEAT CORDOBA

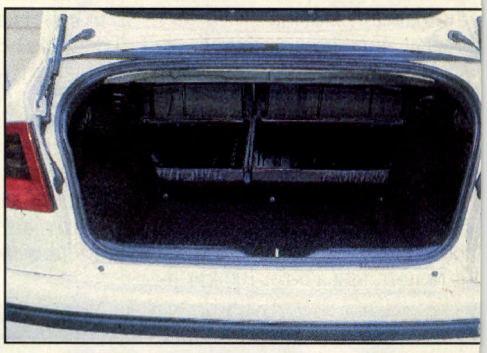


ELLENPRÓBA

A Seat Toledo lépcsős hátú és ötajtós – az Ibiza-leszármazott Cordoba ferde hátú, de csak négyajtós. Vajon melyik elgondolás válik be jobban?

Annak idején a Toledóval a Seat irányítói mesterien ráéreztek arra az igényre, amit a latinos, dinamikus formával, az ötödik ajtón át jól megközelíthető, hatalmas csomagtartóval és a megbízhatónak ismert VW gépészeti egységekkel lehetett kielégíteni. A már nálunk is jól ismert típus bemutatása óta alig három év telt el, s azóta a Seat kihozta a szintén teljesen új Ibizát, most meg előállt annak bővített csomagtartós változatával, a Cordobával. Az 1993. szeptemberi Budapesti Autószalonon már kiállított autóról előzetesen annyit lehetett tudni, hogy a hátsó tengelyvonalig karosszériája milliméterre megegyezik az Ibizáéval, motorkínálata és felszereltsége is hasonló. Az autó hazai bemutatóján ezért figyelmünket elsősorban a csomagtartó kialakítására irányítottuk, s rögtön súlyos kérdések vetődtek fel bennünk: annyira ferde hátúnak látszik az autó – vajon miért nem nyílik fel a Toledo mintájára az egész hátsó fal? A fix kalaptartó alatti erős keresztmerevítőket látva arra gyanakszunk, ennek nem annyira modellpolitikai, inkább szilárdsági okai lehettek: az ötajtós Cordoba karosszériája túlságosan kis merevségű lett volna. Ezzel a megoldással azonban szerintünk elveszett a klasszikus limuzinforma, amit a konzervatívabb körökben jól el lehetett volna adni, s elveszett a praktikum is. Ráadásul a 455 literes tér a szűk nyíláson át kifejezetten rosszul hozzáférhető, s kicsinek találtuk a padló sík felületét is. A raktér kihasználhatóságát javítja, hogy előredönthetjük az osztott hátsó üléstámlát. A megnyújtott forma szépsége, elegáns dögössége nem kérdéses.

Rövid próbautunkon két modellt tudtunk futtatni, az 1.4 GLX-et és az 1.6



MŰSZAKI ADATOK

ERŐÁTVITEL: Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló. Ötfokozatú, kézi kapcsolású sebességváltó. Elsőkerék-hajtás.
KAROSSZÉRIA: 4 ajtós, 5 személyes acélkarosszéria. Hossz 4109 mm, szélesség 1640 mm, magasság 1399–1414 mm. Tengelytáv 2440 mm. Nyomtáv elöl/hátul 1430/1394 mm. Csomagtér 455 l. Saját tömeg 945–1055 kg, teherbírás 475 kg, megengedett össztömeg 1420–1555 kg. Tank 47 l.
FUTÓMŰ: Elöl McPherson-felfüggesztés alsó keresztlengőkarral, hátul csatolt hosszlengőkarok tekercsrugóval. 1,8-tól elöl-hátul stabilizátor. Fogasléces kormánymű (1,6i-től szervo), a legkisebb fordulókör átmérője 10,0 m. Szervofék, elöl tárcsa-, hátul dobfékek (1,8i-től, kivéve a 1,9 D-t, hátul is tárcsa). Abroncsméret 175/70 R 13 T – 185/60 R 14 H.

MOTOR		1.4i	1.(
Lökettérfogat	cm^3	1391	15
Sűrítés		9,5	
Legnagyobb teljesítmény	kW (LE), 1/min	44 (60) 5200	55 (52(
Legnagyobb nyomaték	Nm, 1/min	107 2400-2800	1 34(
Keverékképzés		*Monomot-ronic*	
MENETTELJESÍTMÉNYEK			
Végsebesség	km/h	157	1
Sebesség 1000/min-nél V.-ben	km/h	33,5	3
Gyorsulás 0–100 km/h	s	16,1	1
FOGYASZTÁS			
90 km/h	l/100 km	5,3	
120 km/h	l/100 km	7,1	
Városi ciklus	l/100 km	8,4	

(Gyári adatok)



Szépen kialakított, jó magas farrész, szériatartozék a hátsó légterelő

CLX-et. A kisebbik változatban (és mostantól a legkisebb Ibizában is) a Golf 60 lóerős, nem kirobbanó dinamizmusáról közismert motorja található – a kis Cordobával mégsem kellemetlen az autózás, csak tudnunk kell, hogy negyedikben meg ötödikben kár a gázt taposni. A szervo nélküli kormány menet közben nagyon jó, s parkoláskor sem nehezül el túlságosan – ez persze részben szubjektív. Az 1.6-osban a szervokormány már egészen kellemes szériatartozék.

A március végi változékony időjárásban éppen úgy alakult, hogy próbánk néhány órája alatt tűző napsütéses nyárban és viharos havas esőben is tesztelhettük az autókat. Ha nem esik, talán észre sem veszszük, hogy a lapos hátsó ablakon nincs ablaktörlő, s hogy a csomagtérfedélre épített légterelő középre húzza a vízcseppeket, ahol azok a magukkal hozott koszt lerakják, s ezzel tovább rontják a kilátást. A melegben pedig azt tapasztaltuk, hogy a szellőztető ventilátor már egyes fokozatban is olyan nagy sebességgel szállítja a levegőt, hogy szinte huzatot kapunk tőle. Ennek a túlságosan kis átmérőjű légcsatornák lehetnek az okai.

A műszerfal kialakítását, ami tökéletesen egyezik az Ibizáéval, szinte hibátlannak találtuk. A volán kiválóan kézhez áll, viszonylag kényelmes, magas az üléshelyzet, van rendes hely a bal lábunknak, a pedálok, kapcsolók finoman, kis erőre mozdulnak. Kissé sok a műanyag, de egészen jó a felszereltség: az alapváltozatban is van fordulatszámmérő, időóra, tükör a vezetőnél, a GLX-ben szervós a kormány, elektromosak az első ablakemelők, központi záras, olvasólámpás, a csomagtérben is van világítás, kapott ködfényszórókat, állítható a vezetőülés magassága. A ki nem próbált GT-t sportosabbra hangolták, pirosak az órák számlapjai, fényezettek a külső tükrök, széria a könnyűfém keréktárcsa. Vonzó hozomány, ráadásul sok testvér kelleti magát: 6 négyhengeres VW-motor közül választhatunk.

D. F.

CORDOBA-ÁRLISTA*

CLX 1.4	1 278 000
GLX 1.4	1 374 000
CLX 1.6	1 408 000
GLX 1.6	1 493 000
GLX 1.8	1 750 000
GLX 1.8 aut.	1 980 000
GT 2.0	1 979 000
CLX 1.9 D	1 672 000
GLX 1.9 D	1 767 000
GLX 1.9 TD	1 780 000
GT 1.9 TD	1 861 000

** Brutto irányár forintban*

. nagy térfogatú csomagtartóba
)ppant szűk nyíláson át
ell rakodnunk

.8i	1.8i aut.	1.8i 16V	1.9 D	1.9 TD	2.0i
'81	1781	1781	1896	1896	1984
10	10	10,5	22,5	22,5	10,4
(90) 00	66 (90) 5500	95 (129) 6000	50 (68) 4400	55 (75) 4200	85 (115) 5400
45 '00– 00	145 2700– 2900	165 4800	124 2200– 2600	149 2400– 3400	166 3200
		Digifant	*D-adagoló*	*D-adagoló*	*Digifant*
82	177	206	161	165	198
34,0	–	34,0	38,9	38,7	35,9
11,7	14,2	9,1	16	14,4	10,1
5,6	6,5	6,2	4,5	4,5	5,8
7,5	8,2	7,8	6,3	6,3	7,8
9,7	10,9	10,9	6,7	6,7	10,3



HIRDETÉSFELVÉTEL:

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

ÚJDONSÁGOK A LADA KÖRÜL

A HungaroLada Kft., a Lada személygépkocsik hazai márkaképviselője tavasztól több meglepetéssel is szolgál.

Április első felétől korrózióvédelemmel látja el az autókat, amelyet különösen hatékonnyá tesz két újítás: a svájci WAXOYL üvegvédő szer és a magyar műanyag védődob. Ezek együttes használata igen magas színvonalú védelmet biztosít. A HungaroLada Kft. az újonnan vásárolt személygépkocsijaira 6 év átrozsdásodás elleni garanciát nyújt anélkül, hogy az autók árát növelné.

A garanciális ellenőrzést a szervizek végzik. A hazai márkaképviselő minden tőle telhetőt megtesz a környezetvédelemért. Már 1992 októberétől elkezdődött a katalizátorprogram, mostantól pedig a használt Lada gépkocsikba is beépíthetik a katalizátort. A HungaroLada Kft. megnyert egy környezetvédelmi pályázatot, így a beszerelés kedvező anyagi feltételek mellett válik lehetővé. Ez évben az első 8000 megrendelő 5000 Ft környezetvédelmi támogatásban részesül, a teljes beszerelés ára így csupán 11 100 Ft. A katalizátortestre 50 ezer kilométer garanciát biztosítanak. A katalizátor és a hozzá tartozó kipufogórendszer beépítése tízéves korú autókig mindenképpen ajánlott. A nagyszabású program megvalósítása – amelynek eredményeképpen évente több ezer tonnával (!) kevesebb szennyező anyag kerül majd a légtérbe – már rajtunk, a régi Lada-tulajdonosokon múlik.

A Lada felszerelése egy új kiegészítéssel bővül április közepétől: a hazai piacon is elkezdődik a vegyes üzemű autók szervezett értékesítése. A gázüzemű Lada nemcsak gáz-, hanem benzintankkal is rendelkezik, az egyik üzemmódról a másikra való átkapcsolás pillanatok alatt történik. Bizonyított tény, hogy a gázüzemű gépkocsik biztonságosabbak benzinüzemű társaiknál. Ütközéskor nem robbannak fel, hosszabb a motor és a katalizátor élettartama. Beszerelésével az autó vezetési és menettulajdonságai változatlanok maradnak. (Alsó sebességtartományokban kedvezőbb adatokat mértek, mint benzinüzem esetén.) A legkorszerűbb technikát képviselő holland PRINS LPG-rendszer megfelel a világ legszigorúbb károsanyag-kibocsátási szabványértékének, a California '95 szabványnak. Magyarországon jelenleg 25 gázkút áll rendelkezésre, amelyek száma gyors ütemben bővül. A gázüzemmód számottevően gazdaságosabb, kilométerenként 2,80 forinttal kerül kevesebbe az üzemanyag. Ez azt jelenti, hogy kb. 37 ezer kilométer megtételével visszatérül a készülék ára. Az új, illetve az ötezer kilométernél kevesebbet megtett autókba beszerelt LPG-rendszerekre egyedülállóan három év vagy 120 ezer kilométer garanciát biztosít a HungaroLada Kft. Az első 200 megrendelő 20 százalék kedvezményben részesül.



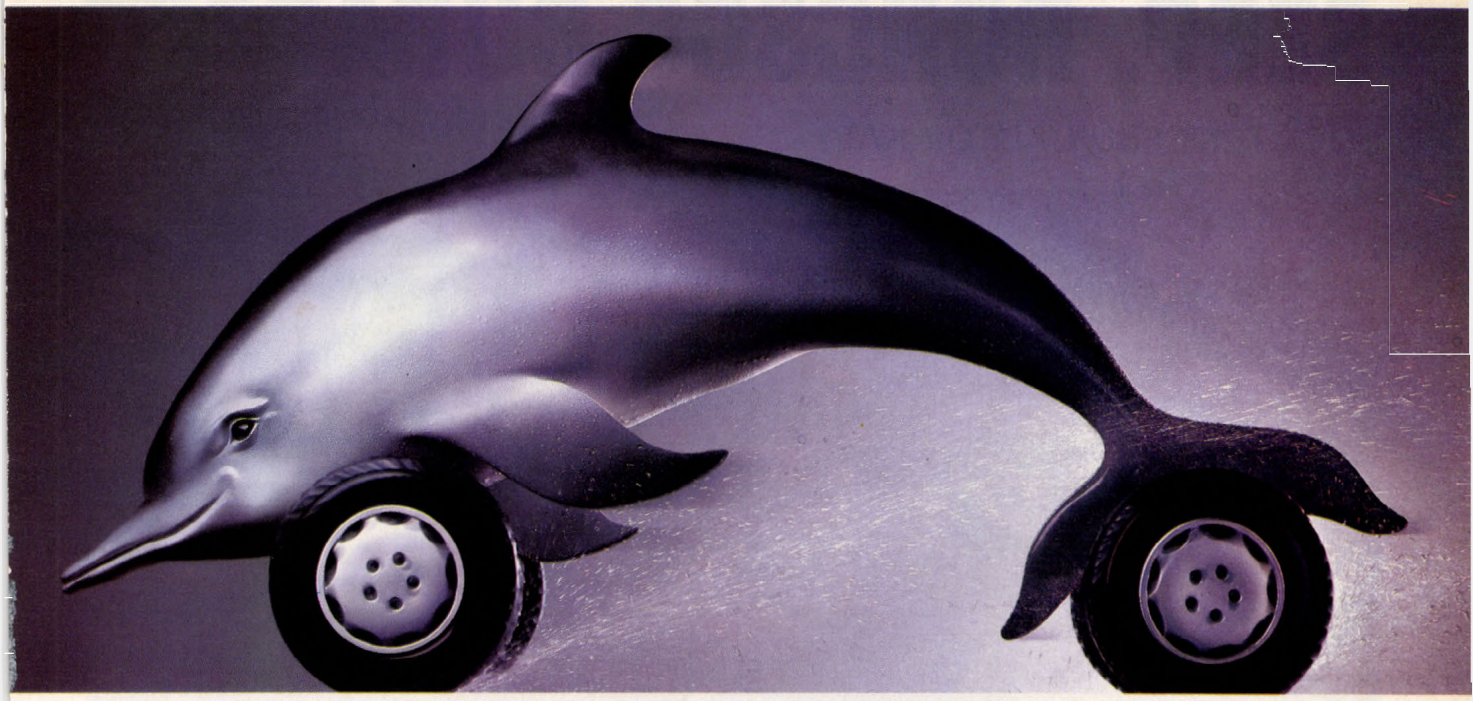


A gázüzemű motoroknál azonban szemre látványosabb szolgáltatásként az 1994. májustól minden Lada Szamara típus sportosabb külsővel is szerepel a HungaroLada kínálati listáján. A homlok-, oldal- és hátelemek nyugati fejlesztés alapján, professzionális rögzítéstechnikával készültek és kerülnek felszerelésre. A komplett spoilerkészlet külön, illetve egyes darabjai is megvásárolhatók, és régebbi típusokra is felszerelhetők.

A HungaroLada Kft. új szolgáltatásai sokunkat érintenek, hiszen Magyarországon mintegy 600 ezer VAZ gépkocsi rója kitartóan az utakat, ez a mennyiség pedig a hazai gépkocsipark egynegyedét teszi ki.

(X)

ÉREZZE MAGÁT ELEMÉBEN!



A delfinek otthonosan mozognak a vízben - nem úgy az autóvezetők. Ám a Goodyear díjnyertes Aquatred autógumija igazi vízválasztó múlt és jelen között! Az Aquatred gumi központi csatornával ellátott futófelülete valósággal kipumpálja a vizet a kerék alól. Mától Ön is elemében érezheti magát esős időben! Soha nem tapasztalt biztonság és elegáns stílus. Kiváló úttartás a vizes utakon. Aquatred autógumik: egy jó hír Önnek, családjának és autójának.

AZ ÚJ AQUATRED.

GOODYEAR

VÁLTÁS EGY JOBBRA.



SZÉP, RONCSOS BUDAPEST

HOVA TEMESSÜK AUTÓINKAT?



Akár találós kérdésként is fel lehet tenni: mi az a csúfság, amely talált tárgyként kezelendő, terjed, mint a búbópestis, mégis drágán kell raktározni, míg végre kiderül, hogy semmit sem lehet vele csinálni? Az autóroncs, pontosabban a magyar autóroncs. A motorizáció szele megsuhintva minket is, ide söpörte a kontinens bádogba csomagolt szemetét, a régi rend pedig – hogy le ne maradjon a kapitalizmus elleni versenyben – itthagyta nekünk a megsemmisíthetetlennek tűnő Trabant-ármádiát.

Budapesten tavaly már több mint 6000 roncskocsit kellett elszállítani közterületről. Az idei év várható „teljesítményére" utal, hogy csak januárban közel ezer volt az eltakarítandó autó.

A szakemberek komoly felfutást prognosztizálnak. Rövidesen tízezres nagyságrendekkel lehet számolni – s ha a roncsok továbbexportálása megszűnik, vagyis nem viszik tovább kelet felé, akkor az éves forgalomba helyezéssel egyenértékű lesz a forgalomból való kivonás is. Ez a szám már napjainkban is 40-50 ezer. Ilyen mennyiséggel pedig már biztos nem bír el a főváros. Félő ugyanis, hogy az idén várható közel tízezer darab is komoly erőpróbára készteti, költségeit felemészti.

Hogyan is néz ki napjainkban a végső út – kocsiban elbeszélve? Roncs az a kocsi, amelyen nincs rendszám. Lehet, hogy már más sincs a ronggyá gyűrött karosszérián. Tételezzük fel a rendszámnélküliséget, és nézzük meg az „egyszerűbb" esetet. Ha főútvonalon hagyták a romot, akkor gond nélkül el lehet szállítani. Ám ha mellékútvonalon áll, akkor a tulajdonost fel kell szólítani írásban, hogy mutassa be a közterület-foglalási engedélyét, hiszen harminc napig mindenkinek állampolgári joga közúton tárolni gépkocsiját. Ha nem tesz eleget a felszólításnak, máris el lehet szállítani. A bejelentéseket egyébként a fővárosi közterület-felügyelet fogadja, és ez a cég képviseli a hatóságot is az elszállítás során.

A roncs további sorsa – tényleg, mint a talált tárgyé. Három hónapig raktározni kell, méghozzá nem is akárhogyan, hanem őrzött helyen. A határidő lejárta után lehet szó az értékesítésről, árverés útján. Ha ez sikerül is, komoly a bevétel: kocsinként ötszáz és ötezer forint között. Ha eredménytelen az értékesítési akció, a megőrzőhely átadja a kocsit végre a bontónak, a maradék újrahasznosítására.

Ha netán sikerült volna értékesíteni a kocsit, akkor az érte kapott összeget – elkülönített számlán – öt évig őrizni kell. Ha jelentkezik érte a jogos tulajdonos, akkor a költségek levonása után a kocsiért kapott összeget át kell neki adni.

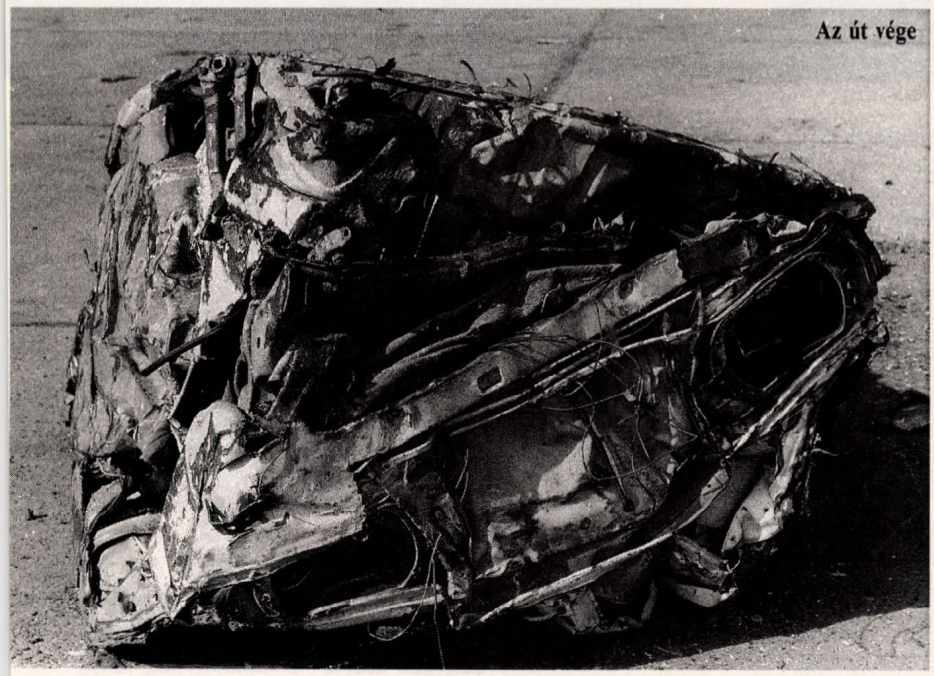
Nosza, mondhatja bárki, aki nem ismeri a honi autós viszonyokat, csinálják csak.



Enyészetre várva

újrahasznosítható szemét. Apropó, szemét. Miután a fővárosban még nincs szemétfizetési díj, elég sokan vannak, akik tényleg szemétként lökik ki az utcára összetört, megunt autójukat. Csak félve lehet megemlíteni azt a tényt, hogy a bontóknak ma még nem kell elszámolniuk a szétbontásra behozott, vagy az e célra itthon vett kocsikkal, így előfordulhat, hogy a „resztli", vagyis a nekik nem hasznosítható maradék is az utcára kerül.

Miért is ódzkodik a hivatal a roncsgyűjtéstől? A szálak messzire vezetnek. Vala-



Az út vége

Igen ám, de ezek az autók magyar roncsok. Sokszor nem azért kerülnek az utcára, mert a tulajdonosuk megunta őket. A „kitett kocsik" többnyire kétfélék.

Egy részükön azért nincs rendszám, mert a gazda nemigen tudja fizetni a fenntartási költségeket – leadta a hatóságnál. Sajnos közállapotaink ezekből az autókból igen gyorsan valódi roncsot csinálnak, úgy lekopasztják a motorizált hullarablók. A másik nagy tábor a reménykedőké. Valahol, valamikor vettek néhány márkáért egy roncsot, még odakinn, s most abban bíznak, hogy majd csak felépül egyszer, lesz belőle még jó autó. Mindkét csoport úgy gondolja, hogy az utcán lévő valami még közlekedési eszköz lehet, nem pedig ha, valamikor egy tanácsi rendelet a Fősped kötelezettségévé tette a roncsok gyűjtését – már ha találtak ilyet. Ha volt is, a rom az új kocsi ára körül kelt el. A világ változott, közben átírták a főváros fennhatóságát is. Ma már csak 1000 kilométernyi útra terjed ki a főváros kötelezettsége, a többin a kerületek osztozkodnak. A fővárosiak javaslatára, miszerint elviszik a kerületi utakról is a roncsokat, ha a költségek felét állja a kerület, csak néhány válasz érkezett.

Merthogy a roncsgondozás nem éppen olcsó mulatság. A tavalyi hatezer roncs „gondozása" hatvanmillió forintba került. A főváros költségvetésére jellemző, hogy ennyit kellett volna költeni a forgalomirányító lámpák, a közúti táblák és burkolati jelzések karbantartására, ha futotta volna rá.

Mi lehet a megoldás? A főváros közlekedési szakemberei szerint alapvetően a nyilvántartás. Ha nincs valakinek három rendszáma is a sublótban, akkor könnyebb a keresés, kié is a roncs. A törzskönyv elterjedése sokat segíthet a mostani áldatlan állapotokon.

A megfelelő paragrafusok, vagyis a korszerű jogi szabályozás is várat még magára. Valami olyasfélére is gondolnak a szakértők, hogy csak úgy lehessen rendszámot leadni, ha szabályosan rendezve van a kocsi sorsa is. Ma ugyanis közpénzből, mindenki fizeti az elhagyott roncsok kezelési költségeit.

Szükséges lenne némi morális javulás is. Az autótulajdonosoknak el kell fogadniuk, hogy a gyönyörű autóból egyszer nehezen kezelhető hulladék lesz, s a végső megoldás költségeit valakinek állnia kell.

Az új autók árába beépíteni a megsemmisítési díjat. Ez a változat szép lassan kezd teret nyerni, a gépkocsihoz tartozó fontos alkatrésznél, mint például a guminál és az akkumulátornál, de hát aki most vesz autót, az mások helyett fizeti ki a közutak roncstalanítását.

Az ötletek kiterjednek még például arra, hogy a szabálytalan parkolásból eredő bevételek „eltarthatnák" a roncsszállítókat – és még lehetne sorolni tovább.

Ami biztos: rövidesen lépni kell. Már csak azért is, mert lehet, hogy rövidesen nemhogy autózni, de lépni sem lehet majd a roncsoktól.

KÉKESI GYÖRGY

112-0073; 112-3262

Az autóelszállításnak van önkéntes módja is. Ha valaki rendszám nélküli járművét önmaga akarja „örök nyugalomra" helyezni, megteheti. Ha a jármű gördülőképes, akkor a Toman Autómentő Kft. telephelyein (1209 Budapest, Ócsai út 6., illetve a 1151 Budapest, Ipartelepi út 6.) elhelyezhetők a kocsik. Roncsot bejelenteni egyébként a Közterület-felügyeleten kell, az rendelheti el a szállítást. Ennek díja egyébként kedvezményes, kb. 3500 forint.

VÍZÖZÖN VIZZOLÁBAN

LÁTOGATÁS A PIRELLINÉL



Töredelmesen be kell vallanunk: kémkedtünk. Az Innovex Kft. viszonteladói közé vegyülve betekintést nyerhettünk a Pirelli gumiabroncsok gyártásába, meglátogattuk a vizzolai tesztpályát, és azt is megtudtuk, hogyan lehet valakiből gyári tesztpilóta.

Ha már vallomással kezdtük, azzal is kell folytatnunk. Nem a Pirelli-gyárat látogattuk meg, hanem egy gyárat a milánói cég húsz gyártóegysége közül. Az északolasz iparvidék egyik legnagyobb múltú vállalatának egy szupermodern egységét tekintettük meg, ahol gyakorlatilag emberi kéz érintése nélkül gyártják az abroncsokat. A gumigyártás hagyományosan kézi munka, igen nehezen gépesíthető. Éppen ezért figyelemre méltó a Pirelli bollatei gyára, ahol a gépsor egyik végén bemegy a gumiszalag, a másik végén pedig kipottyannak a kész kerekek.

Persze ez azért nem ilyen egyszerű, a gyártás párhuzamosan több vonalon indul el, egyik gépen a légzáró réteg, a másikon a szövetváz, míg a harmadikon a perem készül. A vonalak ezután egy gépsoron futnak össze, amely számos művelet elvégzésével elkészíti az abroncs nyers vázát, amiről csak a mintázat hiányzik. A nyers abroncsba a futófelületet nem kevesebb mint negyvenöt iker elrendezésű gép vulkanizálja be egyidejűleg, az automatikus választóberendezés mindig tudja, hogy éppen melyik üres, és abba helyezi el a félkész terméket. A kész, futófelülettel is ellátott abroncsokat (ottjártunkkor éppen Pirelli P 4000 E típusú gumikat készítettek) szigorú ellenőrzés alá vetik, a kisebb hibákat azonnal kijavítják, a javíthatatlanokat pedig elkülönítik. Az automatikus gépsor hihetetlen precizitással dolgozik, a selejt általában 2-3 százalék.

A Pirelli saját gépgyárában készült gyártósor óriási érték, csak úgy térül meg, ha szinte folyamatosan és teljes kapacitással dolgozik. Ez azt jelenti, hogy a hét hat napján egy percre sem pihennek meg a gépek, csupán vasárnap van leállás, amikor a karbantartást végzik. Így az éves teljesítmény közel hárommillió (2 988 000) gumiabroncs, amit mindössze 277 dolgozóval állítanak elő. Ez a termelékenység jelenleg a világszínvonal csúcsa.

Azonban nem elegendő gumiabroncsot milliószámra gyártani, hanem fejleszteni is kell. Míg régen tíz-tizenöt év volt egy gumitípus kifutása, manapság 2-3 évente illik egy-egy osztályban új, korszerűbb mintázattal és felépítéssel megjelenni. A folyamatos fejlesztést ma már számítógépek (végeselem-módszer, CAD) segítik, mégsem nélkülözhető az emberi tapasztalat, a személyes vélemény. Ezért az új típusokat különleges tesztpályákon teszik próbára. Ilyen pályát építettek a Milánótól ötven kilométerre található kis faluban, Vizzolában.

A speciális feladat különleges kialakítást kívánt, így a vizzolai eltér a hagyományos autógyári tesztpályáktól. Elsőrendű feladat a két ellentmondó követelmény, a tapadás és a kopásállóság meghatározása. Az aszfalt és a gumiabroncs kapcsolatát különböző körülmények között vizsgálják. Egyenesben, szlalompályán, egyre szűkülő kanyarokban, majd mindezt úgy is, hogy a burkolatot 4-6-8 milliméteres vízréteg fedi. Az elárasztást a pálya szélébe beépített locsolókkal percek alatt elvégzik, a soha ki nem apadó vízkészletről a közeli patak gondoskodik. A vízen siklási hajlamot (aquaplaning) és gördülési tulajdonságokat különböző burkolatokon is ellenőrzik (kockakő, aszfalt, keramit). Egyben zajmérést is végeznek, hiszen ma már a zaj is környezetszennyezésnek számít.

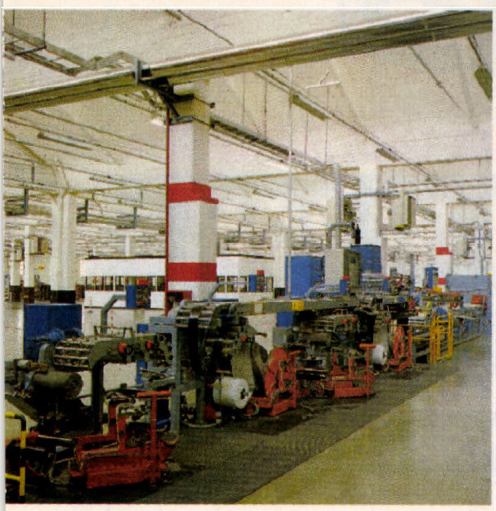
A kopásállósági vizsgálat egyszerűbb, de rendkívül unalmas. A pálya nyomvonalát követve órákon, napokon, heteken át köröznek egyenletes sebességet tartva a tesztpilóták, hogy utána mérnökök hada vegye körül az autót azzal a céllal, hogy meghatározza a gumiabroncsok várható élettartamát.

A tesztpályát mi is kipróbálhattuk, igaz, csak oly módon, hogy a vezetést át kellett engednünk két gyári tesztpilótának, akiknek talán nem is a tenyerükben, hanem egyenesen a vérükben volt a pálya. Mindketten olyan pontosan és kimérten vezették a Pirelli P Zerokkal felszerelt M5-ös BMW-t és a P 5000-es Vizzolákon gördülő Lancia Themát, mintha nem is emberek, hanem inkább robotok volnának. Egyenes: nyolcvan, kanyar: negyven, szlalom: száz, utána a gyorsítás százegyvenre, majd a következő kanyar ismét nyolcvan. Mintha egy verkli diktálná. De ez nem is képzelhető el másként,

Madártávlatból így fest a vizzolai próbapálya. A kör alakú részen egyre szűkebb íveket véve ellenőrzik az oldalkúszási hajlamot



Ilyen és ehhez hasonló automatikus gépeken gyártják a Pirelli gumiabroncsokat Bollatéban. Embert nem véletlenül nem láthatunk a képen, ezek a gépek már csak felügyeletet igényelnek





csak azonos feltételek mellett lehet – objektív módon – értékelni. Éppen ez veti fel a tesztpilóták kiképzésének problémáját. A tesztpilóta is ember, aki saját magán keresztül – szubjektíven – szerzi meg tapasztalatait. Márpedig hogyan lehet eldönteni valamiről, hogy az jó-e vagy rossz, ha az egyik vezető így, a másik meg úgy nyilatkozik?

A válasz a tesztpilóták kiképzésében rejlik, ami meglehetősen hosszadalmas, és különösen az első időkben nem túl irigylésre méltó dolog. A kiképzés ugyanis egy évig tartó gumiszereléssel kezdődik, addig mást sem csinálnak, csak abroncsot, illetve kerekeket szerelnek fel és le. Ily módon valóban testközelben ismerkednek meg a gumikkal. A következő lépcsőfok a kopáspróbákon való részvétel, ahol az állóképességük is vizsgázik. Tesztpilótának csak kiváló fizikai adottságokkal rendelkező fiatalok válhatnak be. Két-három év is eltelik, mikor először engedik, hogy a hallgató aquaplaning-, kanyar-, zaj- vagy egyéb komolyabb vizsgálatban vehessen részt. Mindeközben az idősebb kollégák átadják nekik tapasztalataikat úgy, hogy formálják őket a feladatra. Ez az az időszak, amikor a tesztpilótajelölt egyfajta műszerré válik, amely arra érzékeny, arra figyel, amire kell, és teszi ezt úgy, ahogy kell. A többi – számára és a fejlesztők számára fölösleges – jelzést kizárja az információk közül. A teljes kiképzés öt-hat évig tart, ezalatt többször rendeznek olyan tapasztalatcseréket, amelyeken a nagy autógyárak teszpilótái is megjelennek, s tapasztalataik átadásával segítik fiatalabb kollégáikat.

P 5000 az egyik legújabb fejlesztésű gumiabroncs jelzése. A neve: Vizzola

Különböző burkolattípusokon teszik próbára az új fejlesztésű abroncsokat. A zajt is mérik!



Titokzatos küldetésünk ezel még nem ért véget, záró műsorszámként részt vehettünk egy értékesítési értekezleten, ahová szintén azért juthattunk be, mert rólunk is azt hitték, hogy az Innovex Kft. viszonteladói közé tartozunk. Itt tapasztalhattuk, hogy a Pirelli komolyan veszi a magyar piacot, az ott dolgozó kereskedőket, akiket a lehetséges módokon (reklám, reklámtárgyak, információk) támogatnak munkájuk elvégzésében, és biztosítják számukra a folyamatos szakmai továbbképzést. Nemcsak a kereskedőit, hanem a vásárlóit is komolyan veszi a Pirelli, erről tanúskodnak az idén tavasszal induló akciók, amelyek során értékes tárgyakkal gazdagodhatnak azok, akik figyelemmel kísérik kezdeményezéseiket.

G. M.



EZ IS EGY LEHETSÉGES MEGOLDÁS, HOGY KOCSIJA JOBBAN TAPADJON AZ ÚTRA.

SZERENCSÉRE NEKÜNK HÁROM SOKKAL JOBB ÖTLETÜNK IS VAN.

MINDHÁROM VIZES ÚTON VAGY AKÁR 200 KM FELETTI TEMPÓNÁL IS BIZTONSÁGOS !

PIRELLI Monza PNEUMANT

GUMIABRONCSOK

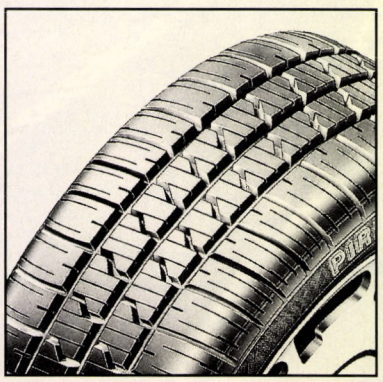
MÁRKAKERESKEDŐ ÉS KIZÁRÓLAGOS MAGYARORSZÁGI FORGALMAZÓ

INNOVEX

GUMIABRONCS KERESKEDELMI ÉS SZOLGÁLTATÓ KFT
1097 BUDAPEST, KOPPÁNY U. 5-11. TELEFON:215 6560, TELEFON/FAX:215 5694

S Z A K K E R E S K E D Ő K :

Polar Express Bt. **BUDAPEST,** II. Hidegkúti út 78. Tel:176 8671
Vasedény Gumiáru Szaküzlet **BUDAPEST,** V. Hold u. 10. Tel:131 8327
Rákóczi Üzletház **BUDAPEST,** VIII. Rákóczi tér. 6. Tel: 113 7256
Profit kft. **BUDAPEST,** XIII. Petneházi u.14. Tel: 149 4995
Autósbolt **BUDAPEST,** XVI. Újszász u. 43. Tel: 252 9888/24
Asztalos Bertalan műszaki kereskedő **BUDAPEST,** XX. Nagysándor J. u 4.
Classi-Car Kft. **BAJA,** Dózsa György u. 64. Tóth Kálmán tér. 8. Tel:/79/322 117
Banaker Kft. **BANA,** Szakáll Gy. u. 20. Tel:/34/368 667
Univerzál Rt. Gumiáru Szaküzlet **BÉKÉSCSABA,** Andrássy u. 21. Tel:/66/441 622
Járműbolt **CSORNA,** Szent István tér. 15. Tel: 167
Paletta Rt. Autó-motor Szaküzlet **DEBRECEN,** Bethlen G. u. 40. Tel:/52/417 894
Viczai Bt. **DUNAFÖLDVÁR,** Paksi u. 133. Tel:/75/341 071
Szőllősi Károlyné gumikereskedő **GYÖNGYÖS,** Püspöki u. 2. Tel:/37/312 138
Szőllősi Károlyné gumikereskedő **KERECSEND,** Depó Udvar Tel :/36/350 153
Gumicentrum **KESZTHELY,** Rákóczi u. 72. Tel:/60/398 157
Guri Járműbolt **KISKŐRÖS,** Bajcsy-Zsilinszky u. 1-3. Tel:/78/312 531
Gumiszaküzlet **KISKŐRÖS,** Dózsa György u. 67. Tel:/78/311 977
Bicsak Kft. **KISKUNHALAS,** Széchenyi u. 58. Tel:/77/322 198
Pécsi Áfész Gumiáru Szaküzlet **PÉCS,** Nagyárpádi u. 13/B. Tel:/72/438 673
Centrál Kft. **SALGÓTARJÁN,** Hámán Kató telep 50. Tel:/32/311 530
Viczai Bt. **SÁRBOGÁRD,** Ady Endre u. 159.
Járműalkatrészbolt **SOPRON,** Ógabona tér. 12. Tel:/99/338 011
Gumiszerviz **SZEGED,** Rókusi krt. 15. Tel:/62/489 543,
Profi Gumiszerviz **SZEGED,** Petőfi S. sgt. 69/89. Tel:/62/312 936
Gumicentrum **TAPOLCA,** Bacsó Béla u. 24. Tel:/87/312 833
Vértesalja-Forrás Kft. **TATABÁNYA,** Erdész u. 1. Tel:/34/311 785
Gumiáru Szaküzlet **ZALAEGERSZEG,** Kazinczy tér. 4. Tel:/92/319 186


autó motor PIAC

Az Autó-Motor kereskedelmi és információs rovata

ÁRTREND

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

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

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

	1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984
ALFA ROMEO											
33 1.3 (83–89)						430	350	300	250	220	190
33 1.5 (83–86)									280	240	200
33 1.5 IE (91–)	*	960	780	670							
33 1.7 IE kat (88–)	*	990	800	700	590	480	410				
33 1.8 TD (87–)	*	1000	820	710	600	500	420	400			
75 2.0 TS (87–92)			870	740	650	530	470	430			
75 2.0 TD (86–92)			850	710	600	500	440	400	370		
ALEKO											
1.6 kat (90–)	520	380	310	270	210						
AUDI											
80 1.6 (81–86)									290	260	220
80 1.6 (86–87)								430	380		
80 1.6 kat. (89–91)				840	720	610					
80 1.6 kat. lim.(93–	2528	1580									
80 1.6 TD (82–86)									420	380	300
80 1.6 TD (88–91)				990	890	800	730				
80 1.9 TD kat. (91–)	3054	1720	1390	1100							
80 1.8 S (86–91)				900	820	700	630	550	490		
80 2.0 (88–)	2995	1650	1370	950	850	720	670				
100 1.8 (82–89)						670	580	500	400	350	300
100 2.0 (83–88)							610	520	430	370	320
100 2.0 (88–90)					1000	850	750				
100 2.0 (90–)	3635	2200	1690	1380	1100						
100 2.0 TD (83–88)							630	550	480	430	390
100 2.5 TDI (91–)	4195	2500	1900	1550							
BMW											
136 (82–87)								380	330	270	250
318i (82–87)								440	370	300	270
318i (87–91)				930	810	720	650	580			
318i kat. (90–)	3345	1980	1560	1240	980						
320i (83–87)								610	500	410	320
320i (87–91)				1100	980	890	740	640			
320i (90–)	3720	2100	1710	1380	1050						
325i (85–87)								660	530	460	
325i (87–91)				1180	1000	900	800	730			
325i (90–)	4070	2450	1990	1490	1190						
324 D (85–91)				1080	950	890	750	660	570	480	
325 TD (91–)	3755	2350	1980	1450							
518i (84–87)								550	450	350	300
518i (91–)	3500	1900	1580	1280							
520i (81–85)										370	310
520i (85–87)								600	550	470	
520i (88–90)					1250	1050	890				
520i (90–)	4025	2400	1990	1650	1370						
525i (81–87)								540	460	380	320
525i (88–90)					1290	1000	910				
525i (90–)	5430	2990	2470	1980	1660						
524 TD (83–87)								700	550	450	400
524 TD (88–91)				1960	1650	1480	1250				
525 TD (91–)	4265	2550	2150	1780							
CITROËN											
CV 2 (79–90)					350	320	290	260	240	220	190
VISA 11 RE (81–87)								270	230	190	170
AX 1.1 (87–90)					500	440	340	310			
AX 11 FIRST (91–)	1248	810	720	650							
AX 1.4 TGD (89–91)				660	560	500					
AX 1.4 D (91–)	1426	920	790	710							
BX 1.4 (83–88)							410	300	270	230	210
BX 1.4 TGE (89–92)			810	720	600	510					
BX 1.7 D (86–90)					570	490	450	400	360		
BX 1.9 TGD (90–92)			980	890	720						
BX 1.9 (89–93)		1250	1050	910	750	690					
ZX 1.4 Avantage (91–)	1625	990	810	740							
ZX 2.0 Volcane (91–)	2221	1280	1000	920							
DACIA											
1310 (83–91)				140	125	110	95	75	60	50	40

	1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984
DAIHATSU											
Cuore 60 (81–85)										240	210
Cuore 44 TS (85–90)					430	370	320	280	260	250	
Cuore kat.(90–)	870	670	580	490	450						
Charade 1.0 (83–)	1000	710	600	510	470	430	370	310	280	260	230
Charade Turbo CS (85–87)								340	290	270	
Charade TD (87–)	1150	930	800	710	620	550	490	430			
Applause 1.6 LI (89–)	1450	950	780	690	600	540					
FIAT											
Panda 750 L (86–92)			450	390	360	330	310	280	250		
Panda 1000 (86–92)	799	590	530	450	400	360	330	300	270		
Uno 45 (85–	869	630	550	480	420	380	350	320	290	260	
Uno 1.3 D (83–92)			600	530	450	410	370	340	310	290	250
Uno .17 D (86–)	1199	800	700	620	480	430	380	350	320		
Ritmo 75 (83–87)								260	240	220	200
Ritmo 1.7 D (83–88)							320	280	260	240	210
Tipo 1.4 (88–)	1191	810	730	630	550	490	430				
Tipo 1.7 D (88–)	1377	900	750	650	580	530	480				
Regata 75 (83–89)						450	390	350	290	260	230
Regata 1.7 D (83–86)									310	280	240
Regata 1.9 D (86–88)							400	360	320		
Tempra 1.6 IE (90–)	1407	970	840	760	680						
Tempra 2.0 SX (90–)	1927	1120	890	800	720						
Tempra 1.9 D (91–)	1540	1070	870	790							
FORD											
Fiesta 1.1 (83–)	1102	760	640	580	510	450	400	350	310	270	240
Fiesta 1.3 (84–86)									330	280	250
Fiesta 1.4 (86–92)			680	610	530	460	430	400	360		
Fiesta 1.6 D (84–89)						490	450	420	380	300	260
Fiesta 1.8 D (89–)	1390	900	800	680	590	520					
Escort 1.3 (80–)	1399	920	840	760	690	580	500	450	400	350	300
Escort 1.6 D (84–89)						600	520	470	430	380	330
Escort 1.8 D (90–)	1661	1000	900	790	710						
Orion 1.6 (83–93)		930	850	780	700	610	520	460	420	390	360
Orion 1.6 D (84–89)						620	540	490	450	400	350
Orion 1.8 D (90–93)		1050	930	820	730						
Sierra 2.0 (82–92)			880	750	680	570	510	480	410	360	300
Sierra 2.3 D (83–90)					680	600	530	480	410	360	320
Sierra 1.8 TD (90–92)			1050	900	800						
HONDA											
Civic 1.3 (84–87)								400	360	330	290
Civic 1.3 (89–91)				750	700	610					
Civic 1.3 (91–)	1450	950	850	790							
Civic 1.5 Vei (91–)	1650	1050	910	830							
Accord 2.0 (85–)	2729	1250	990	790	690	600	510	460	410	380	
HYUNDAI											
Pony 1.5 (91–)	1165	780	640	500							
Lantra 1.6i (91–)	1720	1050	890	670							
LADA											
1200 S 21013 (77–88)							110	90	70	55	45
1300 2105 (83–92)			280	240	200	170	150	140	135	130	125
2104 (85–90)					220	190	170	160	145	140	
21043 (91–)	535	350	290	250							
2107 (85–)	540	410	370	350	320	290	230	200	180	150	
21053 (91–)	495	390	350	310							

	1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984
SZAMARA											
2108 (87–)	595	460	410	370	330	290	230	210			
2109 (88–)	710	540	490	450	400	330	280				
LANCIA											
Delta 1.6 (83–87)								360	310	270	210
Delta 1.6 IE (91–)	1389	1100	780	610							
Delta 1.9 D (86–89)						490	450	400	370		
Prisma 1.6 (83–90)					550	470	410	370	330	300	280
Prisma 2.0 TD (85–90)					560	500	460	410	380	330	
Dedra 1.6 (90–)	1658	1190	1050	870	790						
Dedra 2.0 TD (91–)	2011	1350	1140	980							
Thema 2.5 TD (85–)	2874	1780	1190	1020	840	690	600	530	500	470	
MARUTI											
800 DX (89–)	632	490	430	370	320	290					
MAZDA											
121 (91–)	1190	890	800	700							
323 1.3 (80–87)								350	310	250	210
323 1.4i (87–)	1590	1060	870	780	570	520	410	370			
323 1.6i (87–)	1865	1090	910	810	590	540	420	380			
626 2.0 (83–90)					660	560	490	420	350	310	280
626 2.0i (87–)	2790	1480	1050	800	690	610	530	480			
626 2.0i D (84–90)					680	600	530	450	390	340	310
626 2.0 D (90–)	2625	1550	1100	880	750						
MERCEDES											
190 E (83–93)		1790	1480	1240	1120	950	850	780	710	670	600
190 D (83–93)		1850	1550	1300	1190	990	900	830	740	700	630
200 (123) (80–85)										300	260
200 D (123) (79–85)										360	310
200 (124) (86–90)					1390	1050	950	860	810		
200 E (124) (88–)	4532	3120	2650	1980	1580	1210	1050				
200 D (124) (85–91)				1570	1430	1110	1000	890	840	780	
200 D kat (124) (91–)	3896	2890	2590	1950							
MITSUBISHI											
Colt 1.5 (84–92)			740	650	510	480	420	360	310	280	210
Colt 1.6 (92–)	1723	1090	850								
Lancer 1.5 (84–92)			930	790	580	510	460	710	320	290	250
Lancer 1.6 (92–)	1929	1160	980								
Lancer 1.8 D (88–92)			1000	840	630	570	530				
Lancer 2.0 D (92–)	2048	1240	1050								
Galant 1.6 (84–87)								450	380	330	290
Galant 1.8 (88–93)		1200	1080	930	690	550	500				
Galant 1.8 (93–)	2308	1400									
Galant 1.8 TD (84–93)		1280	1100	960	730	590	530	470	400	350	310
Galant 2.0 TD (93–)	2406	1500									
NISSAN											
Micra 1.0 (83–	998	700	610	540	500	450	400	340	290	250	210
Sunny 1.5 (82–86)									310	260	220
Sunny 1.4 (89–)	1436	880	730	620	520	480					
Sunny 2.0 D (91–)	1753	930	810	680							
Primera 1.6 (90–)	1754	930	830	700	620						
Primera 2.0 D (90–)	2341	1210	1050	920							
OLTCIT											
Club 1.1 R (87–)	315	190	160	140	110	100	95	90			
OPEL											
Corsa .12 (83–93)		700	650	600	550	490	440	390	350	300	260
Corsa 1.2 City (93–)	917	860									

	1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984
Kadett E 1.3 (84–90)					560	510	460	420	360	340	320
Kadett 1.4i (89–91)				660	600	530					
Kadett E 1.6 D (84–89)						600	540	480	430	380	350
Kadett 1.7 D (89–91)				800	710	640					
Astra 1.4i (91–)	1175	940	870	810							
Astra 1.7 D (91–)	1268	1060	910	860							
Ascona 1.6 (81–88)							470	410	350	300	250
Ascona 1.6 D (82–88)							500	430	370	330	260
Vectra 1.6i (88–)	1645	1150	950	880	820	770	700				
Vectra 1.7 D (88–)	1705	1190	980	920	870	810	750				
Rekord 2.0 (82–86)									310	260	220
Rekord 2.3 D (82–86)									330	290	240
Omega 2.0 kat.(86–90)					720	610	570	520	500		
Omega 2.0 kat. (90–)	2406	1390	1100	930	870						
Omega 2.3 D (86–90)					730	630	590	530	480		
Omega 2.3 D (90–)	2696	1580	1190	950	890						
PEUGEOT											
106 XN 1.2 kat. (91–)	1237	910	850	790							
205 1.4 (83–92)			650	580	520	490	440	390	360	330	300
205 1.2 kat. (89–)	1358	920	750	610	540	500					
205 1.8 kat. (83–)	1629	1000	790	630	560	520	470	410	390	350	320
309 1.9 D (87–93)		1090	820	670	600	550	490	430			
306 XN 1.4 kat. (93–)	1459	1100									
306 XND 1.9 D (93–)	1699	1140									
405 1.6 (87–)	1817	1180	990	880	750	620	530	500			
405 1.9 D (88–)	2081	1320	1010	910	790	670	560				
POLSKI FIAT											
126 P (76–91)				180	135	115	105	90	80	65	55
1500 (71–91)				140	110	100	95	85	80	75	70
RENAULT											
R5 1.1 (72–93)		720	640	560	500	440	390	320	290	240	210
R5 1.6 D (86–90)					520	450	400	350	320		
Clio RL 1.2 kat. (91–)	1313	930	850	720							
Clio 1.9 D (91–)	1562	1020	910	810							
R19 1.4 (89–	1400	1010	940	830	760	700					
R19 1.9 D (89–92)			970	850	800	740					
R19 1.9 D kat. (89–)	1822	1190	1010								
R21 1.7 (86–89)						590	520	450	370		
R21 1.7 kat. (89–)	2178	1320	1040	900	790	690					
R21 2.1 TD (86–)	2283	1430	1110	970	850	800	700	610	550		
SEAT											
Marbella 900 (87–)	844	590	530	480	410	350	300	260			
Ibiza 1.2 (85–93)		710	600	500	460	410	390	350	310	270	
Ibiza 1.3i kat. (93–)	1053	860									
Ibiza 1.7 D (85–91)				550	500	440	410	370	320	290	
Ibiza 1.9 D (93–)	1606	1100									
Toledo 1.6i (91–)	1391	1030	910	840							
Toledo 1.9 TD (91–)	1719	1210	990	900							
SKODA											
120 L (77–88)							105	95	85	75	60
Favorit 135 L (89–)	776	490	410	350	300	280					
SUZUKI											
Swift 1.0 (84–89)						410	370	340	300	260	220
Swift 1.0 (91–)	789	630	550	490							
Swift 1.3 (84–)	924	670	590	530	490	460	420	390	320	280	250

	1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984
TOYOTA											
Corolla 1.3 (85–)	1585	990	800	720	650	550	450	360	310	290	240
Corolla 1.8 D (86–92)			810	750	680	600	500	410	340		
Corolla 2.0 D (92–)	1600	1090	860								
Carina 1.6 (82–92)			890	800	720	600	500	420	350	300	270
Carina Sedan 1.6 (92–)	2003	1320	1040								
TRABANT											
601 S (66–90)					70	60	55	45	40	30	25
601 S kombi (66–90)					75	65	60	50	45	35	30
1.1 (90–91)				140	120						
1.1 kombi (90–91)				150	135						
VOLGA											
Volga (73–91)				200	170	150	130	120	110	80	70
VOLKSWAGEN											
Polo 1.1 (81–)	1261	890	770	620	550	480	410	370	330	290	260
Polo 1.3 D (87–90)					570	510	450	400			
Polo 1.4 D (90–)	1606	1090	870	750	620						
Golf II. 1.3 (83–91)				760	630	580	500	460	420	370	320
Golf III. 1.4i (91–)	1270	1100	950	890							
Golf II. 1.6 D (83–91)				790	720	640	580	530	480	420	350
Golf III. 1.9 D (92–)	2044	1390	1120								
Jetta 1.6 (84–91)				740	610	570	480	440	390	320	280
Jetta 1.6 D (84–91)				780	650	600	520	470	430	380	320
Vento 1.8 (91–)	1953	1270	1000	970							
Vento 1.9 D (91–)	2163	1440	1210	1030							
Passat 1.6 (81–88)							510	420	380	330	290
Passat 1.8 kat. (88–)	2620	1600	1280	1060	900	830	750				
Passat 1.6 D (81–88)							550	470	420	360	320
Passat 1.6 TD (88–92)			1320	1140	980	890	810				
Passat 1.9 TD kat. (91–)	2668	1660	1340	1150							
VOLVO											
340 1.4 (78–90)					700	600	510	430	360	320	280
440 1.8i (88–)	2799	1480	1140	920	850	740	680				
WARTBURG											
353 (69–88)							65	55	50	45	40
353 kombi (69–88)							70	60	55	50	45
1.3 (89–91)				180	160	150					
1.3 kombi (89–91)				200	180	160					
ZASTAVA											
1100 (77–88)							85	80	75	70	65



Ára: 880 Ft

Szakkönyvek profiknak

maróti

Autóműszaki Könyvkereskedés és Csomagküldő Szolgálat

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

Nyitva: hétfőtől péntekig 8–18 óráig

Kérje ingyenes könyvkatalógusunkat!

ÚJ AUTÓK ÁRAI

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

ALEKO

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

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

ARO

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

ARO 243 D 4 × 4 zárt	931

AUDI

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

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

BENTLEY

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

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

BMW

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

316i	2700
318i	3457
320i	3947
325i	5397
325 td	4250
325 tds	3906
316i Coupé	2880
320i Coupé	4250
325i Coupé	5564
M3 Coupé	8116
325i Cabrio	6375
518i	3833
520i	4323
525i	5850
530i	7024
M5	12122
525td	4218
518i Touring	4177
520i Touring	4667
525i Touring	6315
530i Touring	7507
M5 Touring	12802
525td Touring	4552
525tds Touring	4875
730i	7472
740i aut.	10393
750i atu.	13422
840Ci Coupé aut.	12910
850Ci Coupé	15151
850Ci Coupé	18359

CITROËN

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

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

CHRYSLER

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

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

DAIHATSU

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

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

FIAT

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

Cinquecento 900	750
Panda 1.1 L 4 × 4 kat.	1354
Uno 1.0 ie. kat.	889
Uno 1.0 ie. kat.	940
Uno 1.1 ie. S kat.	1036
Uno 1.4 ie. S kat.	1098
Uno 1.7d S	1199
Tipo 1.4 ie. kat.	1192
Tipo 1.6 S kat.	1316
Tipo 1.7 D	1377
Tipo 1.4 ie. S kat. (új)	1220
Tipo 1.6 ie. SX kat. (új)	1349
Tipo 1.8 ie. GT kat. (új)	1700
Tipo 2.0 ie. SLX kat. (új)	1900
Tipo 1.9 TD SX kat. (új)	1670
Tempra 1.6 ie. kat.	1408
Tempra 2.0 ie. SX kat.	1927
Tempra 1.9D	1540
Tempra 1.9 TD SX	1948
Tempra 1.4 ie. L kat. (új)	1353
Tempra 1.6 ie. S kat. (új)	1443
Tempra 1.9 D S	1579
Tempra 1.9 TD S kat. (új)	1845
Tempra SW 1.6 ie. kat.	1520
Tempra SW 2.0 ie. SX kat.	2029
Tempra SW 1.9 D	1652
Tempra SW 1.9 TD SX	2060
Tempra SW 1.6 ie. kat. (új)	1596
Tempra SW 2.0 ie. SLX kat. (új)	2080
Tempra SW 1.9 D S (új)	1739
Tempra SW 1.9 TD S kat. (új)	2060
Croma 2.0 ie. kat.	2100
Croma 2.0 ie. 16V kat.	2749
Croma 2.0 ie. turbó kat.	3095
Croma 2.0 TDI	2230
Croma 2.5 TD kat.	2680

FORD

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

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

HONDA

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

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

HYUNDAI

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

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

JAGUAR

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

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

KORANDO

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

Kallista 2.0i	4500

LADA

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

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

LANCIA

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

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

LAND ROVER

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

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

MAHINDRA

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

CJ 340	1200
CJ 540	1300

MAZDA

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

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

MERCEDES

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

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

MITSUBISHI

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

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

NISSAN

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

Micra 1.0 L	998
Micra 1.3 LX	1311
Micra 1.3 SLX	1521
Sunny 1.4 LX	1340
Sunny 1.6 SR	1676
Sunny 2.0 DLX	1753

A jármű fékezéskor megáll, kanyarodáskor kanyarodik... és a rakomány?

Rögzítőhevederek, kitámasztó és polcrudak áruszállításhoz elengedhetetlenek.
ADR előírásoknak megfelelő rögzítéstechnika = EMPACK



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



RHINÓVAL NYUGODTAN VILLOGHAT

mert a Rhino autóriasztó
— ausztrál csúcsminőség,
— használata kényelmes,
— minden, amit ma egy riasztó tudhat,
— és az ára elérhető.



FORGALMAZZA:

DOVER KFT

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

Sunny Wagon 1.6 LX	1548
Sunny Wagon 1.6 SLX	1650
Primera 1.6 LX	1699
Primera 2.0 SLX	2623
100 NX 1.6 T	2023
200 SX 1.8 turbó	3594
Maxima 3.0 M/T	4318
Serena 1.6 SLX	2595
Serena 2.0 SLX	3285
Terrano II 2.4 LX H/T	3588
Patrol GR 2.8 TD LX H/T	4454

OLTCIT

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

Oltcit Club 11	315

OPEL

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

Corsa City 1.2i	917
Corsa Swing 1.2i	968
Corsa Swing 1.5 D	1160
Corsa Swing 1.5 TD	1243
Corsa Swing 1.4i	1033
Astra GL 1.4i	1175
Astra GL 1.6i	1240
Astra GL 1.7 D	1268
Astra GL 1.7 TD	1554
Astra GL 1.4i Caravan	1282
Astra GL 1.6i Caravan	1347
Astra GL 1.7 D Caravan	1375
Astra GL 1.7 TD Caravan	1661
Astra GSI 2.0i	2341
Astra GSI 2.0i 16V	2844
Astra Cabrio 1.4i SE	2387
Astra Cabrio 2.0i	2907
Vectra GL 1.6i	1645
Vectra GL 1.7 TD	1911
Vectra GL 1.8i	2070
Vectra GL 2.0i	2343
Vectra GL 2.0i 16V	3043
Vectra GT 2.0i	2646
Vectra 2.0i turbó	3977
Calibra 2.0i	3073
Calibra 2.0i 16V	3373
Calibra 2.0i turbó	4343

WOLF-ART BT

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

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

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

Omega GL 2.0i	2406
Omega GL 2.3 D	2696
Omega GL 2.3 TD	2881
Omega GL 2.4i	2844
Omega GL 2.6i	3379
Omega GL 3.0i 24V	3506
Omega GL 2.0i Caravan	2564
Omega GL 2.3 D Caravan	2899
Omega GL 2.3 TD Caravan	3039
Omega GL 3.0i Caravan	4022
Omega GL 3.0i 24V Caravan	4233
Frontera Sport 2.0i 4 × 4	2594
Frontera 2.4i 4 × 4	3239
Monterey 3.1 TD 4 × 4	4256
Monterey 3.2i V6 4 × 4	4335

PEUGEOT

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

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

RENAULT

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

Twingo	995
Clio RL 1.2 kat.	1125
Clio RL 1.9 D kat.	1393
Clio RN 1.2 kat.	1263
Clio RN 1.4 kat.	1382
Clio RN 1.9 D kat.	1512
Clio 1.7 16V kat.	2335
R 19 RL 1.4 kat.	1330
R 19 RL 1.9 D kat.	1658
R 19 RN 1.4 kat.	1575
R 19 RN 1.9 D kat.	1822
R 19 1.8 16V kat.	2802
R 19 Cabrio RT 1.8 kat.	3088
R 21 GTS 1.7 kat.	2178
R 21 GTX 2.0 kat.	2339
R 21 GTD 2.1 kat.	2283
R 21 2.1 turbódízel kat.	2629
Nevada RTD 2.1 kat.	2474
Nevada RTDT 2.1 kat.	2870
Safrane RN 2.0 8S	3200
Safrane RT 3.0 V6	5064
Espace RN DT 2.1 kat.	3530
Express 1.2 kat. (kombi)	1352
Express 1.9 D (break)	1813

ROLLS-ROYCE

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

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

ROVER

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

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

SAAB

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

900 S 2.0i	3250
900 S 2.0 T	4100
900 S 2.3i	4400
900 SE 2.5 V6	5200
9000 CS 2.0i	3900
9000 CSE 2.0i	4500
9000 CS 2.0 ECO	4690
9000 CS 2.0 T	5100
9000 CSE 2.0 T	5900
9000 CS 2.3 T	6400
9000 CD 2.0i	3800
9000 CDE 2.0i	4400
9000 CD 2.0 ECO	4590
9000 CD 2.0 T	5000
9000 CDE 2.0 T	5800
9000 CD 2.3 T	6300
9000 Griffin 2.3 T	8400
9000 Aero 2.3 T	8400

SEAT

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

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

Ford

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

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

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

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

Ha ezt a KUPONT is elhozza

3,1%

kedvezményt nyújtunk az új gépkocsi **bruttó árából**

Ford

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

Toledo GLX 1.6i kat.	1678
Toledo CL 1.8i kat.	1943
Toledo GLX 1.8i kat.	2271
Toledo GT 1.8i 16V kat.	2912
Tolexo GLX 2.0i kat.	2399
Toledo GT 2.0i kat.	2576
Toledo GL 1.9 TD kat.	1719
Marbella CLX kat.	903
Marbella Jeans kat.	856
Marbella Street kat.	844
Terra kombi kat.	1189

SKODA

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

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

SUBARU

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

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

SUZUKI

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

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

TAVRIA

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

Tavria	420
Tavria Happy	470

TOYOTA

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

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

VOLKSWAGEN

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

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

VOLVO

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

A440 1.6i	1999
440 1.8i	2799
440 2.0i	2987
440 Turbo 1.7	3224
460 1.8i	2800
460 2.0i	2987
460 Turbo 1.7	3224
480 S 2.0	3209
480 Turbo 1.7	3419
850 GLE 2.0	4499
850 GLE 2.5	4937
850 GLT 2.5	5465
850 T-5 Turbo 2.3	5990
850 GLE Combi 2.0	4779
850 T-5 Turbo Combi 2.3	6317
940 GL 2.0	3735
940 GL Turbo 2.0	3958
940 GL 2.3	4467
940 GL TIC 2.4	4801
940 GL Combi 2.0	3855
940 GL Turbo Combi 2.0	4118
940 GL TIC Turbo Combi 2.4	4981
960 3.0	7145
960 E 3.0	6196
960 Combi	7328
960 E Combi	6380

Tájékoztató jellegu fogyasztói árak, ezer Ft-ban.



PEUGEOT

Gablini

PEUGEOT GABLINI
MÁRKAKERESKEDÉS ÉS SZERVIZ
Új és használt gépkocsik forgalmazása garanciával

AZ AUTÓSZALON NYITVATARTÁSA:
hétfőtől péntekig 7.00-18.00 óráig szombaton 9.00-12.00 óráig
Telefon: 06-60 315 227

AZ AUTÓSZERVIZ ÉS AUTÓSZALON NYITVATARTÁSA:
hétfőtől péntekig 7.00-16.30 óráig
Telefon: 164-4983, 272-2210
1162 Budapest, Mezősas u. 6.

Lucas

Adagoló márkaszerviz

1162 Budapest, Mezősas u. 6. Telefon: 164-4983, 272-2210 Rádióelefon: 06-60 315 227

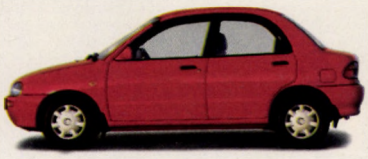
VÁLASSZÁK A MAZDÁT A JÖVŐBEN IS!

A MI JELÖLTJEINK MEGVÁSÁROLHATÓK

D&M



MAZDA 121 PRO



MAZDA 121 S/V



MAZDA 323 3 AJTÓS



MAZDA 323 „FAMILY"



MAZDA 323 SEDAN GTS



MAZDA 323 F GTA



MAZDA 626 SEDAN



MAZDA 626 5-AJTÓS



XEDOS 6



MAZDA MX-3



XEDOS 9



MAZDA MX-6

EGY VÁLASZTÁSI LISTA A MI SZEMÉLYAUTÓ-KÍNÁLATUNKBÓL. A Mazda jelöltjei különbek? - kérdezhetik Önök. Erre a válaszunk: bennünk nem fog csalódni. Nálunk egy képviselő pl.: a Mazda 121 PRO már 1.099.900.- Ft akciós áron az Öné és tőlünk 3 év vagy 100.000 km garanciát kap bármelyik választottjára. Kereskedőinktől - akik viszont Önért minden jóra kaphatók - egy kiadós próbautat különlegesen formatervezett jelöltjeinkkel.

BUDAPEST: MAZDA-ELADÁS, SZERVÍZ, ALKATRÉSZRAKTÁR: Tel.: 1573524, Fax: 1271 848; BEMUTATÓTEREM: Tel.: 1122820, Fax: 1324559; ÚJ ÉS HASZNÁLT AUTÓ ELADÁS: Tel./ Fax: 1665433; BPB KFT. RÓZSADOMBI AUTÓSZALON, Tel./Fax: 2124712; AUTÓ FOCUS, Tel.: 160 1270, Fax: 1602559; PROFI BT., Tel./Fax: 1898346; SZABÓ GÉZA, Tel.: 1841537, Fax: 2710212; AUTÓ-ÓBUDA KFT., Tel./Fax: 1689620; **AJKA:** EYKÓ KFT., Tel.: 88/311637, Fax: 88/312237; **BALASSAGYARMAT:** GÁL ÉS FIAI KFT., Tel./Fax: 35/314355; **BUDAÖRS:** PERÉNYI KFT., (csak értékesítés), Tel.: 60/334478, Fax: 2121670; **CEGLÉD:** ZAKAR ÉS TÁRSA, Tel.: 53/313133, Fax: 53/315099; **DEBRECEN:** AUTÓ-TOLDY CENTER, Tel.: 52/414162, Fax: 52/413375; **EGER:** AGRIA-CAR, Tel./Fax: 36/320222 **GYŐR:** SILVER MOTOR KFT., Tel.: 96/319087, Fax: 96/315543; **KAPOSVÁR:** TÓTH GÁBOR, Tel.: 82/421421, Fax: 82/417975; **KECSKEMÉT:** FORGÓ ÉS TÁRSAI KFT., Tel./Fax: 76/320627; **MISKOLC:** INTERMOTOR KFT., Tel./Fax: 46/353643; ROWING KFT., Tel.: 46/326056, Fax: 46/351866; **NYÍREGYHÁZA:** EURO-GATE KFT., Tel.: 42/314781, Fax: 42/343230; **PÉCS:** KIRÁLY AUTÓS BT., Tel./Fax: 72/324986; **SIÓFOK-SÁGVÁR:** TABOL KFT., Tel.: 84/380150, Fax: 84/380032; **SZEGED:** MAZ-DU BT., Tel./Fax: 62/433626; **SZEKSZÁRD:** KRÁSZ BT., Tel.: 74/319544, Fax: 74/319331; **SZENTENDRE:** CORRECT CAR RT., Tel.: 26/315448, Fax: 26/315449; **SZIGETSZENTMIKLÓS-LAKIHEGY:** LAKIHEGY KFT., Tel.: 60/349062, Fax: 24/368781; **SZOMBATHELY:** QUADROTA KFT., Tel./Fax: 94/325678.

mazda

HA ÉN MAZDA LENNÉK

ERŐNYERŐ

MTM–AUDI-TUNING

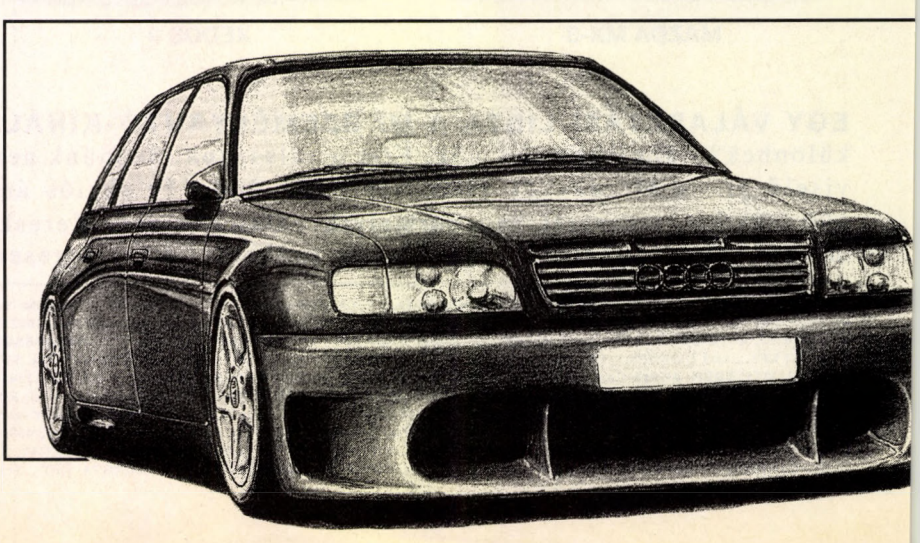


Ötévnyi mérnökösködés után Roland Mayer elhagyta az Audi-gyárat. Azért, hogy Audikat építhessen. Igaz, az általa készített MTM–Audi RS2 teljesítménye több mint négyszáz lóerő, végsebessége meghaladja a 300 km/h-t…

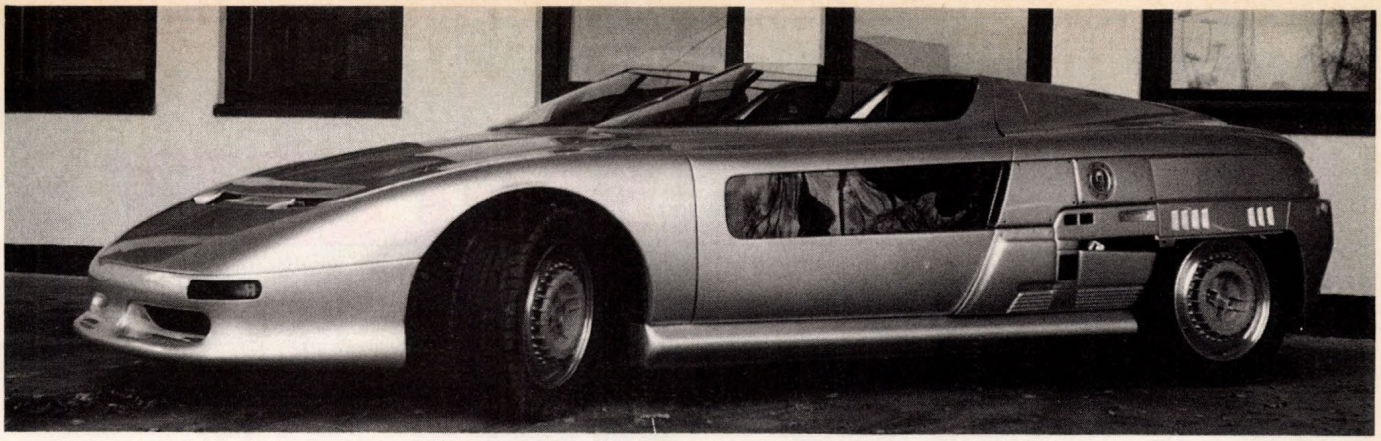
Roland Mayer négy társával 1990 októberében alapította meg a MotorenTechnik Mayer elnevezésű tuningcéget, rövidített nevén az MTM-et. Az alig harmincegy éves fiatalember ekkor már öt évet töltött az Audi motorfejlesztő osztályán, érthető tehát, hogy saját cégén belül figyelme elsősorban az Audikra irányult. Az MTM első munkája teljesen új autó, az Aztec volt, amelynek természetesen 2226 cm^3-es, öthengeres, húszszelepes Audi-turbómotor kölcsönözte a húzóerőt. A különlegességet Olaszországban gyártották mindössze 50 darabos szériában, egyenként mintegy 1 millió márkás áron.

Következő fejlesztésükkel 1992 őszére készültek el, alapul egy olyan autót véve, amely önmagában sem átlagos. Az ingolstadti gyár S2 jelzésű modellje sok sportosan vezető fiatal álma. 230 lóerejével, nem egész hat másodperces gyorsulásával (100 km/h sebességre), közel 250 km/h végsebességével olyan társ az úton, amilyennek kevés ellenfele található. Roland Mayer nem riadt vissza a feladattól, minden tudását latba vetve csaknem megkétszerezte a 2,2 literes motor teljesítményét. Hogy mit kellett ehhez tennie? A másfél méteres szívócsövet egy 25 centiméteres csonkkal pótolta, hogy a turbófeltöltő által benyomott levegő minél kisebb ellenállással találkozzon. A töltőlevegő-visszahűtő ekkora teljesítménynél már kötelező, az MTM–Audiénak olyan teljesítménye van, amely alig 20 fokkal a környezeti hőmérséklet fölé hűti vissza a levegőt. A hengerfejnek természetesen nem sok köze van az eredetihez, a nagyobb szelepeket „hegyesebb" vezérműtengely nyitogatja. Egyébként maga a turbófeltöltő sem átlagos darab, mondhatni azt is, egyedi készítmény, ugyanis kettőből építették össze. A turbinarész azonos a gyárival, a kompresszor azonban K27 méretű. A töltőnyomás abszolút értékben 2,38 bar, vagyis a túlnyomás 1,38 bar. (Összehasonlításképpen: a legtöbb turbófeltöltős motor 0,5-0,7 bar túlnyomással üzemel.)

Mayer a gyári Motronic motorelektronikát nem cserélte ki, de átprogramozta. Ezt annál is inkább megtehette, mert a



Ez az Audi még csak a rajzasztalon létezik, de ha az utakon is megjelenik, bizonyára nem marad észrevétlen





Íme, az MTM első saját terméke, az Aztec. Alapja természetesen egy Audi

Regensburgi Műszaki Főiskolán a mérnöki tudományok mellett számítástechnikát is tanult. A gyújtási és a befecskendezési jellegfelületet egyaránt megváltoztatta, ez utóbbit oly módon, hogy növelte a szállított benzinmennyiséget. A gyújtásba a programon kívül is beavatkozott, minden hengerhez külön gyújtótekercset és saját kopogásérzékelőt épített be.

A rengeteg munka meghozta gyümölcsét. A 2226 cm^3-es motor 6150/min fordulatszámon 400 lóerőt teljesít, a legnagyobb forgatónyomaték pedig 440 Nm 2800/min fordulatszámnál. Ez utóbbi adathoz hozzá kell fűzni, hogy a nyomaték már az alapjáratot alig meghaladó fordulatszámon is

Kis MTM-embléma díszíti azon autókat, amelyeket a Mayer-féle tuninggal láttak el. A könnyűfém keréktárcsák 18 colosak

akkora, hogy gyakorlatilag akár ötödik fokozatban elindul az autó. Teszi ezt annak ellenére, hogy az RS2-ben az ötödik és a hatodik fokozat hosszabb, mint az S2-ben.

A rettenetes teljesítménynek megvan az eredménye, az MTM–Audi 5 másodperc alatt éri el a 100 km/h sebességet, ami végül egészen 291 km/h-ig fokozható. Akinek ez sem elég, nyújtsa be igényét Mayer úrnak, biztosan segít a gondján.

A különlegességnek természetesen az ára sem mindennapi. Sokaknak, azt hiszem, forintban is sok lenne az a 178 ezer, amit márkában kell leszurkolni. Ha valaki már rendelkezik egy „alap" S2-vel, annak csupán 75 ezer márkát kell autója mellé tenni, hogy egy RS2-vel távozhasson – hat hét múltán – a wettstetteni műhelyből.

Nemcsak kis Audikkal, hanem nagyokkal is foglalkoznak az MTM-nél. Egyik munkájuk például egy olyan chip, amellyel az S4-esek erősíthetők fel. Az eredetileg szintén 230 lóerős motorok a chip beépítését követően azonnal 271 lóerőssé váltak. A 19 ezer schillinges átalakítás után az S4 Avant 6,4 másodperc alatt éri el a 100 km/h sebességet, a gyorsulás pedig 265 km/h sebességnél ér végleg véget.

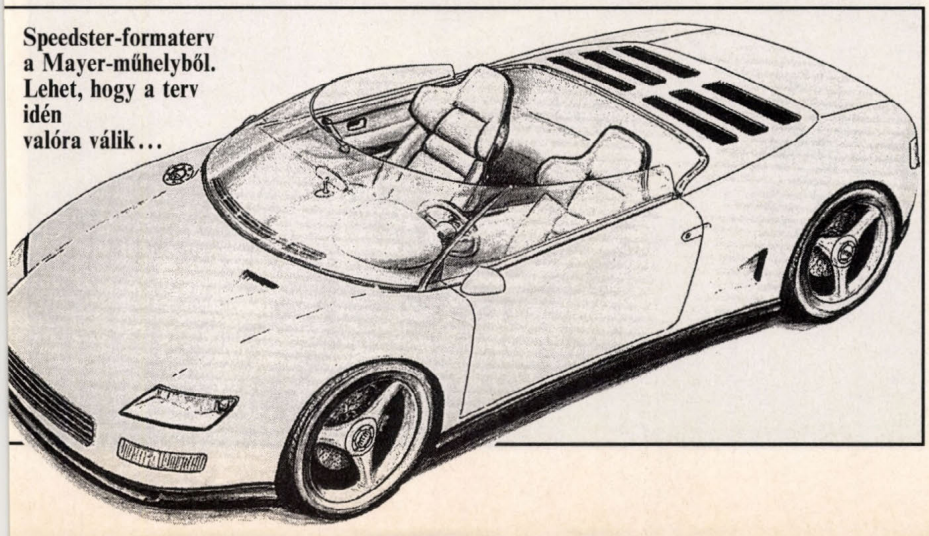
Roland Mayer azonban még ezzel sem elégedett. A turbómotorok egyik legnagyobb hibája, hogy a kompresszióviszony csak véges határokig növelhető, különben az összesűrített benzin-levegő keverék túlmelegszik, és öngyulladás következik be. Ezen az MTM-nél úgy próbálnak segíteni, hogy vizet fecskendeznek az égéstérbe. A vízbefecskendezéssel a motor teljesítménye és hatásfoka növelhető, ami egyben fogyasztáscsökkenést is jelent.

A kis műhely szakszerű és igényes munkájára Ingolstadtban is felfigyeltek, az idei Audik között nem egy már MTM-chippel felerősítve kerül forgalomba. Az együttműködés egyik figyelemre méltó darabja az Audi márkanév alatt forgalmazott Avant RS2, amelynek Mayer-féle tuninggal megizmosított motorja 315 lóerőt tud, s ez 260 km/h feletti végsebesség elérésére teszi képessé a világ egyik leggyorsabb kombiját.

A komplett járművek terén is kívánnak fejleszteni, a tervek szerint legközelebb kétüléses sportkocsival, egy speedsterrel rukkolnak ki, amely 950 kg saját tömegével és több mint 300 lóerős teljesítményével elragadó menetteljesítményeket mondhat majd magáénak. Annyira félelmeteseket, hogy a végsebességet – elektronikai beavatkozással – 220 km/h-ra korlátozzák.

GAJDÁN MIKLÓS

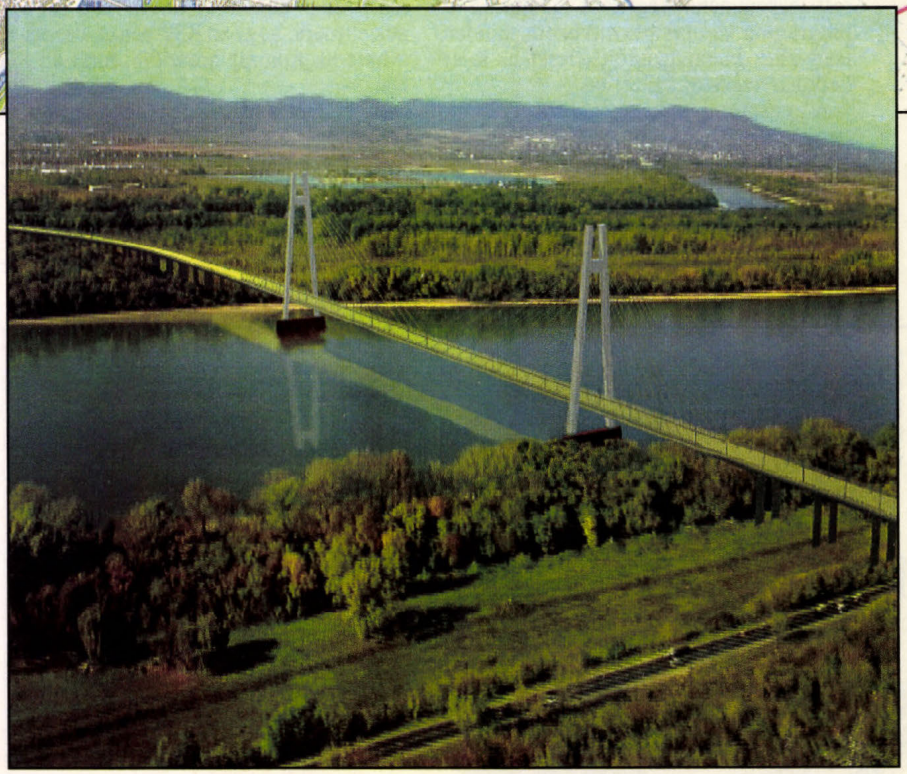
Speedster-formaterv a Mayer-műhelyből. Lehet, hogy a terv idén valóra válik...



ÉSZAK DÉL MELLETT

TOVÁBB ÉPÜL A KÖRGYŰRŰ

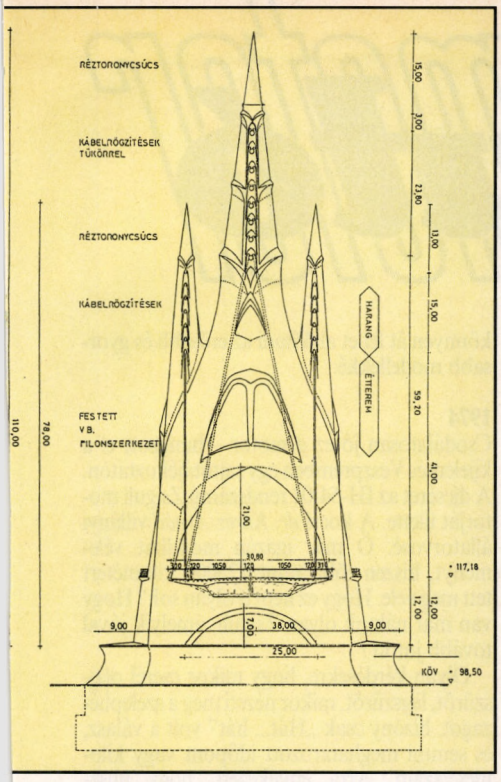




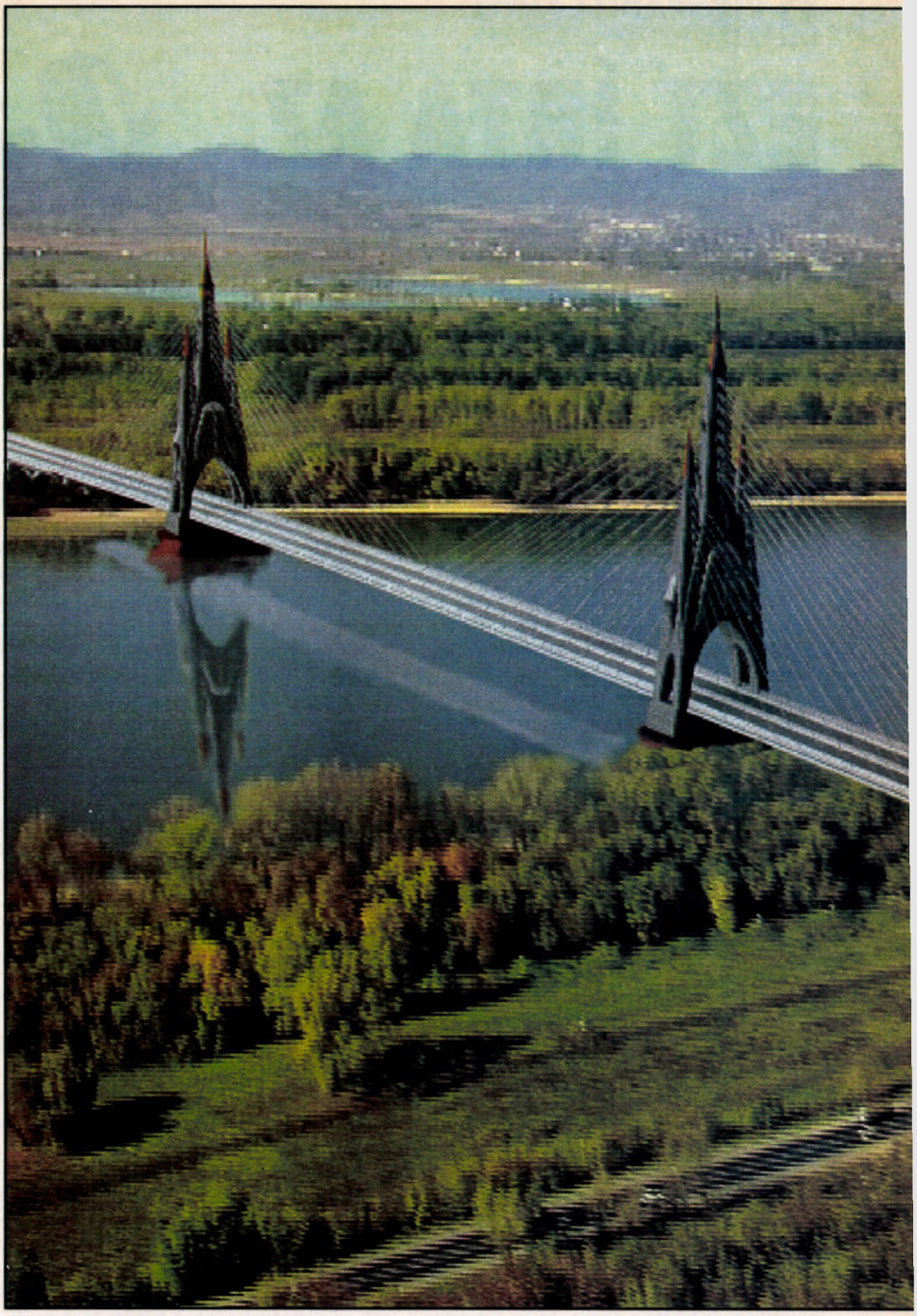
Az M0-s körgyűrű tervezése lassan jubilál: húsz-egynéhány évvel ezelőtt kezdődött el a konkrét műszaki tervezés. A hosszú vajúdást csak a közelmúltban követte az építés: 1990-ben adták át a forgalomnak a körgyűrű egy szakaszát, a 6-os számú főút és az M5-ös autópálya között. Ebben az évben, május elején kerülhet sor a teljes szakasz birtokbavételére. Az átadás részleges, hiszen az építkezés majd tovább folyik, októberre lesz teljesen kész a déli szakasz.

Északon, keleten és nyugaton hosszú ideje egyeztetnek a szakemberek, kevés sikerrel, mert sem a budai, sem a keleti szek-

A hidak közül ez a kettes változat, a ferdekábeles függőhíd az egész útvonalszakasz húszmilliárdjának a felét igényli



A pilon különböző szintjei jól hasznosíthatók lennének idegenforgalmi szempontból is



A hatos számú tervezet költségigénye nem sokkal nagyobb az egyszerűbb változatnál

torban nincs mindenki által elfogadott nyomvonal. Van viszont eredmény északon, hiszen itt a terv nagyobbik részét elfogadták az illetékesek. Az M3-as autópálya és a 11. számú főút közötti szakasz az engedélyezési tervkészítés állapotában van, várhatóan az év közepén pont kerül a tervek végére. Ebben a majd tíz kilométeres útvonalban különleges feladat az M0-s autópálya újabb Duna-hídjának megépítése. A feladat nem egyszerű, hiszen mindjárt több hídról van szó, közöttük egy külön átvezető szakasszal. A Nagy-Duna-híd és a Szentendrei Duna-ág hídja képének kialakításához a KHVM társadalmi zsűrit hozott létre.

Az első szűrőn hat változat jutott át. A tervek alapvetően kétféle hídtípust mutattak be, gerendahidat, amely egyszerűbb, sallangmentes megoldás, valamint ferdekábeles függőhidat, amely attraktív.

Az UNITEF Mérnöki Iroda és a CÉH Mérnöki Iroda közös tervei közül a zsűri két változatot talált továbbfejlesztésre, továbbgondolkodásra méltónak: mindkettő ferdekábeles híd. Az 1800 méter hosszú, két felhajtóval épülő hídtervezet alapvetően abban különbözik, hogy a kettes számmal jelölt, az egyszerűbb vonalú terv acélpilonokkal és acél merevítőtartókkal számol, míg a hatos számú, látványosabb változat vasbeton pilonokkal épülne.

Érdemes ez utóbbi változat jellemző adatait megismerni. Míg az Erzsébet híd pilonjai, vagyis lábai között a távolság 290 méter, a hatos számú tervezetnél 400 métert ívelnek át. Ennek megfelelően magasabb a pilon is: az Erzsébet hídhoz képest kétszeres, vagyis 100 méteres. Ezt a magasságot igyekeztek kihasználni a tervezők, így a vasbeton pilonszerkezetben étterem, kilátó, hídtörténeti múzeum kaphat helyet. A Dunán érkezőket itt, Budapest kapujában a tervek szerint harangjelzés is fogadja. A forma egyedi és mégis egy korszakra jellemző – a tervezők építészeket is bevontak a tervezés során.

Az alapváltozathoz képest változott már az építés ütemezése is. Míg korábban két lépcsőben kívánták megépíteni a hidakat, a pilanatnyi állás szerint a kétszer háromsávos átkelők egy ütemben épülnének meg. Tervek is vannak a végrehajtásra, ezek szerint 1998 októberére már átívelne a Duna két ága fölött a híd: egyszerűbb vagy látványosabb formában.

K. GY.

EZT ÍRTA AZ Autó-motor

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

1954

Ajka-Csinger Bányatelepen egy ellenőrző vizsgálat alkalmával a GM–502 rendszámú kocsi már ötödik napja állt – tengelykapcsolókiemelőlábak és kardán-felfüggesztőcsapágy hiányában. Megállapították, hogy mindkét alkatrész a veszprémi AKIG raktárában megtalálható...

A bécsi Wiener Kurir című lapban a következő hirdetés jelent meg: „Luxusautóhoz sofőr kerestetik. Vállalnia kell a kocsi karbantartását és mosását. Igénybe veszik mint hivatalszolgát és kertészt is. Számolnia kell távolsági utazásokkal. Szombaton és vasárnap nincs szabadnapja. Szabadságát kizárólag télen veheti ki. Csak éves bizonyítványokkal és ajánlólevelekkel rendelkezők jelentkezzenek." A hirdetésre 200 ajánlat érkezett...

A Varsói Személyautógyárban elkészült az új Syrena típusú autó mintapéldánya, és 1954-ben megindulnak a kísérletek a kocsi sorozatgyártásának bevezetésére. A négyszemélyes autó maximális sebessége 90 km, súlya mintegy 800 km és 100 kilométerenként 8 liter benzint fogyaszt.

Közlekedésrendészeti hír: A Városliget területén – tehát a Május 1. út, az Ajtósi Dürer sor és a Sztálin tér által határolt területen – mindenféle jármű átmenő forgalmát megtiltották. Szükség volt erre a rendelkezésre a dolgozók nyugalma érdekében, hogy ez a hatalmas park valóban a pihenés és szórakozás ligete legyen.

A Nyugat-Németországban folyó háborús előkészületek során előkészítik a hidak, utak felrobbantását. Megindultak a munkálatok a híres Autobahn felrobbantásának „kivitelezésére" is. Elsőként a Düsseldorf és Duisburg közötti szakasz egyik hídját aknázták alá.

Két csehszlovák úttörő rádión felszólította pajtásait: gyűjtsenek pénzt arra, hogy Koreának exkavátort küldhessenek, amellyel gyorsan eltakaríthatják a romokat, és kiáshatják az új házak alapjait. És a csehszlovák úttörők a napokban a hulladékok gyűjtéséért kapott összegekből hét exkavátort vásároltak Koreának...

Az Újítók Lapja bemutatja *Zsótér Bertalan* egyik újítását. Azokon a motorokon, amelyeken könnyűfém hengerfejet alkalmaznak, a gyertyamenetek kopása után a közismert hegesztés vagy perselykészítés helyett a javaslattevő szerint a Csepel Kerékpárgyár sorozatgyártású filléres készítményét, az ún. „jobbmenetes pedálhüvelyt" alkalmazhatjuk. A Keravill-üzletekben kapható hüvelyek belső menete azonos a gyertyamenettel, tehát egyszerű alakítással a hengerfejbe építhető.

1964

Az export kívánta fejlesztés eredményeként konstrukciós és technológiai módosításokat hajtottak végre a TL család tagjain, és ezek kapták a számokkal kiegészített T típusjelzést.

A belföldi kereskedelemben eddig még csak kevés T6, illetve T8 modell került forgalomba. Az előbbi krómozása dús, és színes a fényezése, teljesítménye 16 LE, míg a T8 motorja 18 LE-s.

Ezúttal az exportra kerülő T6, T7, illetve T8 modelleket ismertetjük. (És csak úgy zárójelben jegyezzük meg, hogy jó lenne ezekből az erős Pannóniákból a hazai piac számára is néhány ezret gyártani!)

A megnövelt teljesítményű új motor hengerét a kétoldali hűtőborda különbözteti meg a 14 lóerős TLF-től. Dugattyúja magas szilíciumötvözetű könnyűfém, palástfelületét nagy kopás-ellenállású eloxálással kezelik, és a kipufogóoldal hűtését kenőnyílás szolgálja. Ennek az eljárásnak többek között az is az előnye, hogy a motor bejáratásához elegendő 300 km. Ezután 25:1 arányú keveréket kíván. (Jó minőségű olaj esetén elegendő a 30:1 keverék.)

A lendítőtárcsákba sajtolt váll nélküli, nagy dinamikus igénybevételeknek ellenálló, magasan ötvözött görgőcsappal és a hajtórúd oldalkoptatása ellen a lendítőtárcsa oldalán alkalmazott nagyfrekvenciás indukciós edzéssel készül a forgattyústengely.

A forgattyúscsap rugalmas illesztése folytán a hajtórúd és csapágyazása cserélhető. A lendítőtárcsák megfelelő súlyelosztásával, valamint a hengerfej és a váz közé szerelt csillapítólemezzel igen kis mértékűre csökkent a motorrezgés.

Az egyszerűbb kivitelű 16 lovas T5 alaptípust – hengerfejével, előgyújtás-állítással – könnyen át lehet alakítani az erősebb és gyorsabb modellekké.

1974

Csodálatosan jó ez a motor – hangzott el a kijelentés Veszprémben egy sajtótájékoztatón. A dicséret az IH-54-01 rendszámú Zsiguli motorját illette. A kocsi *dr. Kurcz Árpád* villányi állatorvosé. Ő már igazán mondhat véleményt, hiszen több mint 125000 kilométert tett meg vele. Hogy ez nem is olyan sok? Hogy van már nálunk olyan Zsiguli, amelyik jóval tovább jutott?

Olyan kérdésekre, hogy mikor cserél olajszűrőt, légszűrőt, mikor nézeti meg a szelephézagot, bizony csak „Hát... hát" volt a válasz, és semmi meghatározott időpont vagy kilométerszám. Arra emlékezett, hogy húszhuszonötezer között cseréltek megszakítót,



kétszer vezérműláncot és lánckereket. És bizony, ami az első szakaszban is gondot okozott – a futómű gömbfejeinek, no meg az első kerekek gumiabroncsainak viszonylag gyors kopása –, az továbbra is nyugtalanítja. Az eddig megtett 125 ezer kilométerig háromszor cserélték a gömbcsuklókat és háromszor a tárcsafékek betétjeit.

A benzinfogyasztás a rengeteg indítás ellenére is mindig tíz liter alatt marad, az olajpótlás pedig 2,5-3 ezer kilométer után most 1 liter a Magyarországon forgalomba állított első Zsigulin.

LOP-TOPLISTA



Hatékonyságvizsgálat egy páncélozott Mercedesen. Az építő, a német Trasco cég sorra kapja a megrendeléseket

Az ADAC Motorwelt friss adatai szerint Franciaországban évente átlag 108 autólopás jut 10 ezer járműre. Ez a kvóta Itáliában 103, Belgiumban 69, Hollandiában 63. Az NSZK-ban a fenti államoknál sokkal jobb a helyzet, hiszen ott „csak" 35 gépjárműlopás esik 10 ezer kocsira.

A Szövetségi Köztársaság legveszélyesebb nagyvárosa a 90-es években Lipcse. Ott a német átlagnál nyolcszor gyakrabban kötnek el négykerekűeket a bűnözők. A fallal 28 évig kettészelt Berlinben 115 autólopási ügy esik 10 ezer kocsira. A legbiztonságosabb Bajorország és Baden-Württemberg tartomány, ahol mindössze átlag 12 autólopás jut 10 ezer gépjármű-tulajdonosra. Az alábbiakban a leggyakrabban eltulajdonított modellek toplistáját közöljük a német autóklub statisztikái alapján. Ezt talán nem árt figyelembe venni használtkocsi-vásárlás esetén is! Érdekes tendencia, hogy a VW Golf GTi-ket négyszerte gyakrabban lopnak el például, mint „fapados" Volkswagen-kedvenceket...

1. VW Golf GTi, 2. Porsche 928, 3. Mercedes SL, 4. VW Corrado, 5. Mercedes S Klasse (új), 6. Porsche 911/Carrera, 7. Opel Manta, 8. Porsche 944, 9. Opel Kadett, 10. Audi 100/200

MOGYORÓSI GÉZA
(Berlin)

HORVÁTH ÁRPÁD 1942–1994



Életének 52. évében elhunyt Horváth Árpád, a Merkur Járműkereskedelmi és Szolgáltató Részvénytársaság vezérigazgatója, az Autókereskedők Egyesületének elnöke, a Közlekedéstudományi Egyesület elnökségi tagja és még sok más társadalmi megbízatás birtokosa.

Árpi, ahogy mindnyájan hívtuk, az autóközlekedési szakma meghatározó egyénisége, az autózás szerelmese volt. A közlekedési szakmára tette fel egész életét, évtizedeken át fáradhatatlanul azért dolgozott, oktatott, szervezett szakmai fórumokat, hogy a magyar közlekedési ágazat, kiemelten az autóközlekedés nemzetközi szintre emelkedjen, nemzetközi elismertséget szerezzen. Sikerült Neki ezt elérnie, mindnyájunk nevében köszönet érte!

Az autó számára az életet jelentette. Betegsége alatt, amikor a kórházból kijöhetett, első dolga volt a volán mögé ülni, és boldog mosollyal az arcán a motor hangját hallva azt mondta, hogy „most már újra élek!". Nála jobban senki sem ismerte az autókat, tesztelte, minősítette őket, és az utolsó években kereskedett is velük. Magyarországon, de a nemzetközi autóstársadalomban is tisztelték és szerették Horváth Árpádot, felkészültségét, szakmai becsületességét, önfeláldozókészségét, sok éven át bírta minden közlekedési és autós szakember bizalmát.

Dolgos évei legnagyobb részét a Közlekedési Minisztériumban töltötte el, ahol fáradhatatlanul, néha már szinte konokul küzdött azért, hogy az autóközlekedés szakmai presztízse folyamatosan emelkedjen, a közlekedési ágazat törvénykezési munkája nemzetközi színvonalon valósuljon meg. Minisztérium és autózás, ez jelentette sajnálatosan rövid életének igazi tartalmát. Autósnak vallotta és ott is érezte otthon magát. Egész életében a motorizáció elkötelezett híve volt, és ennek minden lehetséges módon hangot is adott. Nem maradt mindvégig ezen a területen, de bárhová is került, mindvégig közénk tartozott. Talán az volt élete egyik legboldogabb napja, amikor az első magyarországi Forma–1 autóverseny, amely egyben pályaavató is volt, megrendezésre került. Rádiótelefonnal a kezében ott lépdelt a miniszter, miniszterhelyettes mellett harmadikként a szalagvágó ünnepen, amibe rengeteg munkát fektetett bele. És feldübörögtek a motorok, egymás szavát nem lehetett hallani, de Ő ebben a zajban úgy gyönyörködött, mintha a múzsák zenéjét hallgatta volna. Ez volt az Ő zenéje, dallama, ritmusa, megnyugvást és örömet jelentő világa. Talán sehol sem érezte olyan jól magát, mint ennek a fület tépő zajnak a „csendjében". Kevesen tudják, hogy mennyire szerette ezt a zajt, amely belső csendje, békés boldogsága volt. Betegsége alatt is mindvégig dolgozott, hivatása iránti szeretete felülemelkedett a nehézségeken, szinte az utolsó percig nem engedte legyőzni magát.

Árpi, az ember, közvetlen, segítőkész, erőt és energiát sugárzó igazi egyéniség volt. Aki ismerte, szerette, azt mondta róla, hogy született menedzser, talpig úriember. Vérében volt az a ritka adottság, hogy meg tudta szerezni az emberek bizalmát és meg is tartotta azt. Úgy marad meg mindnyájunk emlékezetében, ahogy nap mint nap oly sokszor láttuk, mindig kedvesen, mosolyogva és hatalmas munkabírással, mindig mindenki rendelkezésére állt.

Gyermekkora óta élete másik nagy szerelme és sok-sok elfoglaltsága mellett a pihenése a tenisz volt. Mi, akik láttuk teniszezni, tudjuk, hogy szebb stílusban kevesen ütötték a labdát, de teniszjátéka közben is kiütközött egyénisége egyik jellemző vonása, hogy még a legforróbb pillanatokban is könnyed eleganciával, mosolyogva teniszezett. Sokan sajnáljuk, hogy nem játszhatjuk le vele az elmaradt teniszmeccseket.

Árpi – ahogy egyszerű névjegyed mutatott be mindig Horváth Árpád – ötvenkét évesen, életed delén hagytál itt minket. Félbe hagyott tervek mellett, szeretettel teli szívvel intettél búcsút. Nemcsak a teniszmeccs maradt el, de arra sem hagytál időt, hogy elköszönjünk Tőled. Olyan sokáig voltál köztünk, autóközlekedési szakemberek között, mint az autók között a Rolls-Royce. Mindnyájan úgy gondoljuk, hogy iránt érzett tiszteletből és szeretettből tovább folytatjuk azt a szakmai elképzelést, melyet a Te neved és egyéniséged fémjelez még hosszú ideig.

Kollégáid és barátaid

(A Merkur Járműkereskedelmi és Szolgáltatót Rt. által szerkesztőségünkhöz eljuttatott nekrológot kérésüknek megfelelően változtatások nélkül közöltük.)

A Braunnal Ön is labdába rúg. Az 1994-es labdarúgó VB-n – Amerikában.



Megnyerheti jegyét a labdarúgó VB-re vagy egyet a 999 VB-futball-labda közül! Vágja ki a vonalkódot új Braun borotvakészülékének dobozából! Tegye a kitöltött részvételi kártyával együtt egy megfelelő bélyegekkel ellátott borítékba. Küldje el: Braun Electric Kereskedelmi Bt., Budapest, Pf: 701/454, 1399. És szurkoljon!

Egy biztos: Braun borotvakészülékével simán nyer!

Beküldési határidő: 1994. május 31. Részvételi kártyák a dobozban.

BRAUN

ÚJ OPEL VECTRA V6

TÖBBEK KÖZÖTT: JOBB.



Az új, 2.5 literes, 24 szelepes ECOTEC V6 motor és a számos csúcsminőségű felszerelés biztosítja, hogy az új Opel Vectra V6 nemcsak a korábbi Vectra színvonalát szárnyalja túl, de kategóriabeli versenytársainak is méltó ellenfele. A legújabb, igen kifinomult német technológiának köszönhetően Ön hihetetlen teljesítménnyel párosuló biztonságot élvezhet az új Opel Vectra V6 vezetése közben. Az elektronikus kipörgésgátló (ETC), az ABS, az oldalsó ütközésvédelem, az aktív övfeszítő és a vezetőoldali Opel-légzsák természetesen sériafelszerelés.

Legyen igényes! Ragaszkodjon a jóhoz, a nagyobb erőhöz és biztonsághoz! Az új Opel Vectra V6 a jól bevált Opel színvonalon nyújtja mindezt. És olyan kedvező áron, amelyet csak az Opel kínál!

OPEL ASSISTANCE

WorldCup USA94 Official Sponsor

ÚJ OPEL VECTRA V6.
A VÁLASZTÁS TECHNIKÁJA –
A TECHNIKA VÁLASZTÁSA.

OPEL

ÖRÖM IS, BÁNAT IS AP



FIAT CINQUECENTO

A kis Cinquecentóban rátalálhatunk nagy szerelmünkre – de mint az élet más területein, a testalkatnak meg az ízlésnek ezúttal is jelentős szerep jut.

No végre, itt az új lengyel kisautó, ami talán utódja lehet a kihalófélben levő 126-os Polskinak, netán a Trabantoknak is. A Cinquecentóval kapcsolatban eredetileg az volt az elképzelésünk, hogy olyan fürge, takarékos és praktikus apróság kerül személyében az autópiacra, amely olcsó árával gyorsan nagy népszerűségre tesz majd szert, tehát valóban nagyjából azt a szerepet folytatja, amit a kis Polskik töltöttek be az elmúlt két évtizedben.

Próbánk végére nézeteinket alaposan módosítanunk kellett. Igaz ugyan, hogy a legkisebb FIAT-ot nem Olaszországban gyártják, hanem tőlünk északra, Bielsko-Bialában, s az sem tagadható le, hogy műszakilag mutat némi rokonságot korábbi típusokkal, a Cinquecentót mégsem tekinthetjük a 126-os leszármazottjának, tulajdonképpen semmilyen szempontból.

Amennyire jó négyszemélyesnek a 126-os, annál sokkal inkább 5 üléses a Cinquecento. A két első ülésen meglepően jól elhelyezkedhetünk, normálisan állítható a háttámla szöge, feléri az embert a fejtámasz. Átlagos termetűeknek biztosan nem ér össze a kézifék fölött a válla, s az ajtónak sem kell nekifeszülnünk másik oldalunkkal. A valóságosnál még sokkal nagyobbnak érezzük a teret, amiben nagy szerepe van a szerelvényfal kialakításának. Hagyományos kesztyűtartót nem találunk, a jobb oldali nagy teknő viszont zseniális pakolási lehetőség: biztonságosan elfér rajta hazafelé a bevásárlószatyor vagy munkába menet a válltáska. Egy kis rész még a kormánytól balra is használható, s még ott vannak a hatalmas ajtózsebek. Térképet vagy az autó kezelési könyvét, garanciafüzetét a jobb térfélen alul kialakított résben rejthetjük el.

A beszállás hátra a készségesen előrebukó üléseknek köszönhetően egészen kényelmes, csak arra kell vigyáznunk, hogy az ülés oldalára szerelt kis fogantyút ne kifelé, hanem függőlegesen mozgassuk, különben a kezünkben maradhat. Egyébként ez az egy „minőségi" baleset fordult elő a próbaautóval, az összeszerelésre, kivitelezésre, a beltér zöngésmentességére jó osztályzatot adhatunk.

Kisautóknál kritikus pont a hátsó pad térkínálata, amit persze alapvetően meghatároz az első ülések beállítása. A Cinquecentóban hölgyek mögött általában rendesen elfér a térdünk, ha hosszú lábúak kerülnek előre, akkor kevésbé. A belső szélességre viszont egyetlen rossz szót sem szólhatunk, rö-

A csomagtartó nagysága a külső méretekhez igazodik. A kalaptartó könnyen kivehető, a hátsó ülés előrehajtható. A harmadik ajtó a vezetőülés mellől is nyitható

RÓBAN





vid távon három felnőtt is vállalkozhat az útra. Közülük a két szélsőnek rendes hárompontos, automata öv jut, a középsőnek be kell érnie statikus derékszíjjal.

Kiállításokon, bemutatótermekben a törpeautók csomagtartójának méreteit vizsgálva a nézelődők rendszerint lekicsinylően legyintenek, s abban bizony igazuk is van, hogy ide csak harmadannyi bőrönd fér be, mint egy jó méterrel hosszabb, lépcsős hátú limuzinba. A Cinquecento raktere 170 literes, az Opel Vectráé például 530-as, a Seat Toledóé meg 550 literes. Egészen másra találták ki a kétféle autótípust: a FIAT kifejezetten városi kisautó, tehát valóban nem alkalmas túrázásra, hétköznapi használatban viszont találunk benne elegendő helyet magunk, gyerekeink és kisebb csomagjaink számára. A Cinquecento kombiszerű karosszériája alkalmi teherszállításokat is megenged, a hátsó ülés előrehajtogatása és a kalaptartó kivétele után berakhatjuk a nagyképernyős színes tévét vagy akár az újonnan vásárolt fotelt is.

Utasterének tágasságával tehát jóval a 126-os fölött áll a Cinquecento, s kényelmével, felszereltségével is messze távolodik tőle. Rugózásuk alig hasonlítható össze: amennyire zötykölődős, fapados az utazás a 126-osban, olyannyira lágyan ringató a Cinquecentóban. Az újabb kisautó megterhelésekor jelentősen lerövidülnek ugyan a rugóutak, s ez azt jelenti, hogy nagy huplikon felüthet a felfüggesztés, összességében mégis nagyon kellemesnek, jól eltaláltnak értékeltük a futóművek hangolását.

Jó magasságba kerültek az ajtókon a könyöktámaszok, s az ülések sem roszszak, egészen méretesek, bár a derekat nem támasztják kellő mértékben. A vezetőt zavarhatja a furcsa kormány–pedál távolság: ha rendesen ki akarjuk nyújtani bal lábunkat, nem érjük el a kormányt, ha pedig a volánhoz állítjuk be az ülést, kissé felhúzott lábakkal, meredeken tartott bokával kell utaznunk. Kis kényelmetlenséget okoz az is, hogy a műszerfalon elhelyezett kapcsolókért, gombokért nagyon előre kell hajolnunk, s nem emberi ujjhoz tervezték őket, szörnyen rossz alakú az érintkezési felület.

Az viszont dicséretes, hogy ezek a gombok és karocskák egyáltalán vannak, ezekkel vezérelhetjük ugyanis a hátsó ablaktörlőt és -mosót, a hátsó ködlámpát és az ablakfűtést. A világítás főkapcsolója a kormány bal oldalára került, a fényszóróváltó – régi fiatos hagyománynak megfelelően – az index mögötti második bajuszkapcsoló a bal



Az Autó-Motor tesztjárműveinek üzemanyag-ellátásáról a Shell gondoskodik

PIRELLI

Pásztóy

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



P 1000, P 2000



P 600



P 700-Z



P ZERO

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

P-Pásztóy Kft.

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

Kapható továbbá:

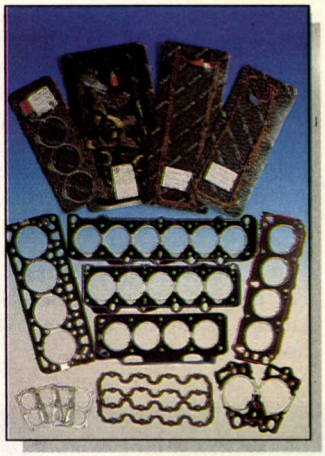
Békéscsaba Zengő Zoltán Szarvasi út | **Budaörs** Castrol benzinkút | **Dudar** Sáhó István Darma u. 1. | **Győr** Hatvani Gedeon Shell kút mögött Tel.: 315-537 | **Harka** Bella Anikó Soproni út 6.Tel.: 315-512 | **Hódmezővásárhely** Véró György Szántó Kovács János u. | **Kerepestarcsa** T-REX Gumiszervíz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

PIRELLI **gumival a legjobb nyomon jár!**

BAMAGA

MonarkDiesel és Guarnitauto vezérképviselet





Monark Diesel W.-GERMANY

GUARNITAUTO

Hirdetésünk azokhoz szól, akik még nem tudják, hogy

- **ha porlasztócsúcsok,**
- **izzítógyertyák,**
- **ékszíjak,**
- **autóelektromossági cikkek,**
- **tömítések, tömítésgarnitúrák,**
- **Schöttle dugattyúgyűrűk, szelepek,**

akkor BAMAGA

Ha nem indul dízelautója, akkor BAMAGA

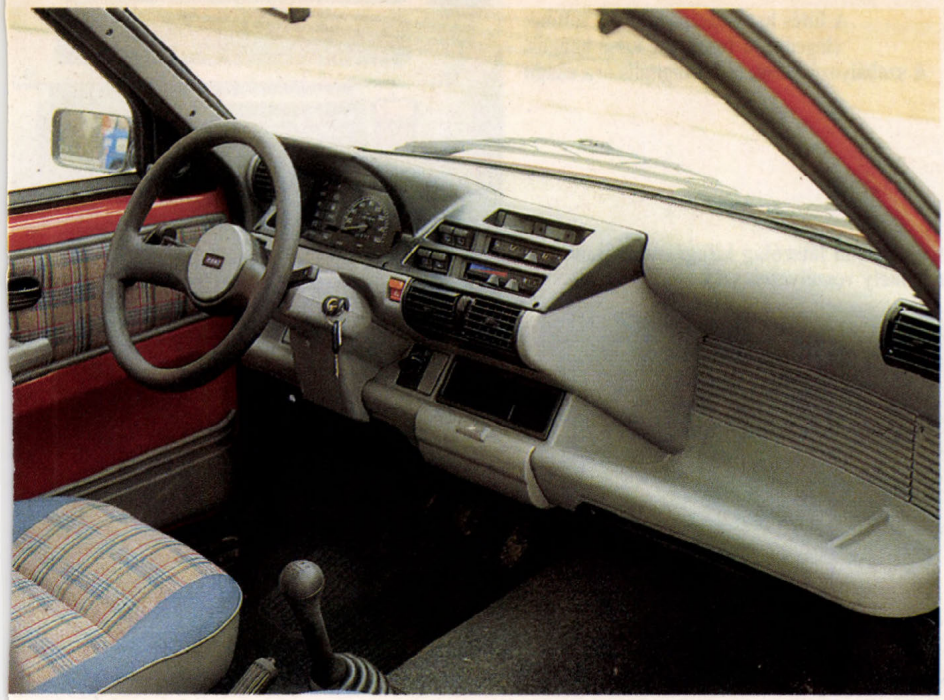
1500-féle alkatrész raktáron! Nyugati minőség, elérhető áron! Viszonteladóknak jelentős árengedmény! Utánvéttel is, 24 órán belül.

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

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

FIAT CINQUECENTO

A műszerezettség az autóhoz illően egyszerű, de a legfontosabbak – benzinóra, vízhőmérő, napi kilométer-számláló – megvannak



oldalon. Közel kerültek egymáshoz a karok, idő kell, mire megszokjuk, és biztonsággal azt találjuk el, amelyiket gondolatban megcéloztuk.

A léghűtéses 126-oséhoz képest a Cinquecento szellőztető- és fűtőberendezése maga a megtestesült luxus. Az külön téma, hogy a 900-as motor bármekkora hidegben másodpercnyi indítózásra feléled, ide tartozik viszont, hogy nagyon gyorsan melegszik, s egy percen belül érezhető meleg áramlik a szélvédőre, a lábhoz vagy a négy állítható rostélyon keresztül ahová akarjuk. A ventilátor az igazat megvallva nem hallhatatlan, de 1-es fo-



Az első üléseken egészen kényelmesen utazhatunk, a puha rugózás nagyban emeli a komfortot. Az ajtókat csak részben kárpitozták, a zsebek jó nagyok. Hátul a térdhely bőségesnek nem mondható, a kocsi belső szélessége viszont egészen kedvező



MICHELIN

Első a világon!
Különbség
a minőség.



A SNOWFOX-nál április 29-ig minden típusból
ÁRENGEDMÉNY

Ízelítő Michelin autógumi kínálatunkból:

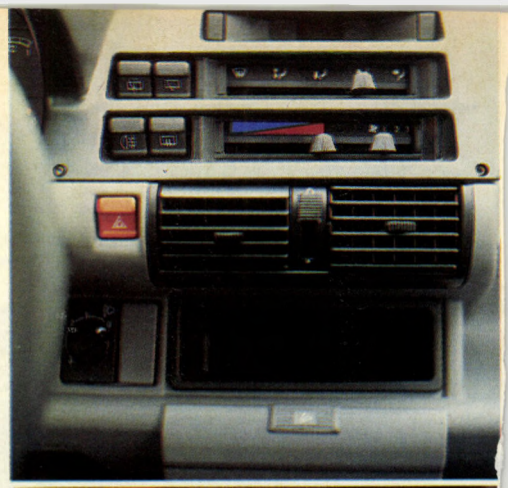
Opel Astra	175/70R13 TL Classic	új típus	6.800,-
VW Golf	175/70R13 TL MXT		8.800,-
VW Passat	185/65R14 TL MXT		8.800,-
Suzuki Swift	155/70R13 TL Classic		5.800,-
Mercedes W 124	195/65HR15 TL MXV2		13.600,-

A feltüntetett árak tartalmazzák az áfa-t.
Viszonteladók részére további kedvezmények!

snowfox

H-1208 Budapest,
Helsinki út 124-126.
Tel.: 283-0147
Tel./Fax.: 283-1118

H-6728 Szeged,
Budapesti út 1.
Tel.: 06 (62) 324-295
Tel./Fax.: 06 (62) 324-284

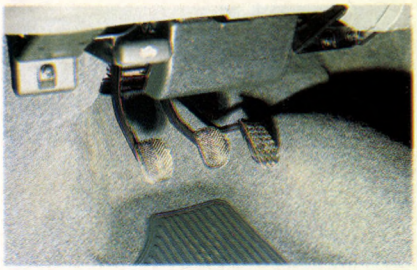


A fűtés hatásosságával meg voltunk elégedve, a ventilátor kissé hangos. A szabályozó karok fölött digitális óra világít



Ebben a kategóriában ennyi információ dukál

A pedálrend látszólag kifogástalan, holott a lábhely veszélyesen szűk



kozatban még tartósan is éppen elviselhető. Nyáron sokat segíthetnek a kopoltyúként nyíló hátsó oldalablakok. A kisautótól már kifejezetten kedvesség, hogy belülről állítható mindkét külső tükre, hogy a csomagtérajtó a vezetőülés mellől is nyitható, és a fűtésszabályozó karok fölött mindig szem előtt a pontos idő.

A méretekhez képest jó térkínálat és a megfelelő felszereltség, kényelem után a motorról sem tudunk sok rosszat mondani. Az igaz, hogy a motortömb és az OHV vezérlés alapszerkezete a 127-esből származik (aminek 903-as motorja mellesleg évtizeden át kategóriájának egyik legjobbja volt), de a katalizátorral, lambda-szondával, Weber központi befecskendezővel és az elektronikus gyújtással egészen újjá alakult a négyhengeres. A szelepvezérlésben hidraulikus hézagkiegyenlítőket találunk, amelyek semmiféle karbantartást sem igényelnek. Ma már ez a követelmény.

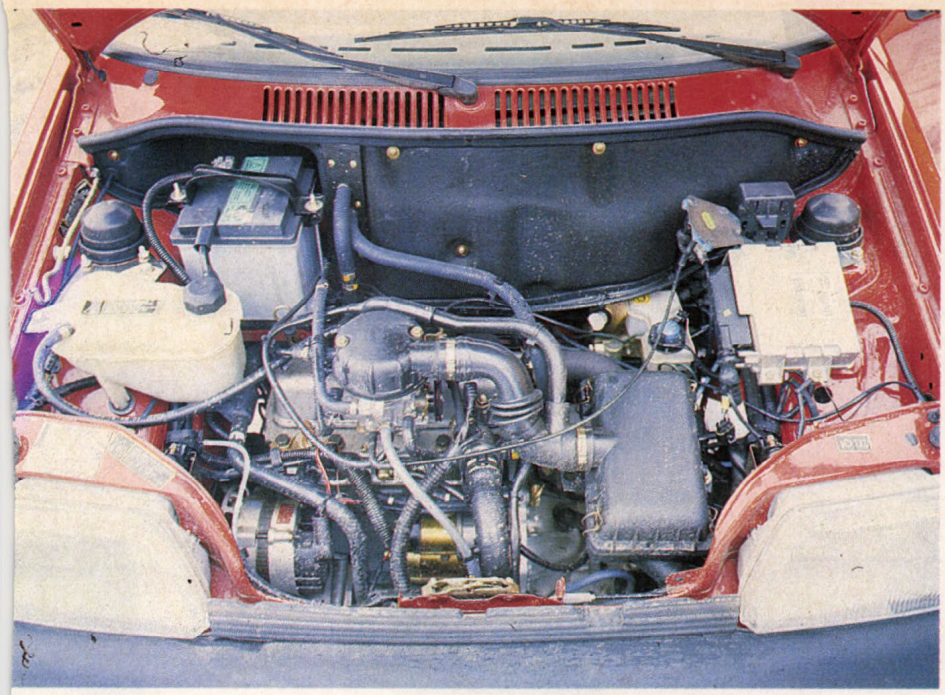
A 40 lóerős motor városi forgalomban könnyedén fickándozik a 700 kilós karosszériával, országúti előzésekkor, illetve nagyobb terhelésnél érezzük inkább, hogy ereje véges. Hosszú úton – a szubjektív zajszintet is figyelembe véve – 110 km/h az a sebesség, amit a Cinquecento a legszívesebben tart. Vezetéskor tapasztalható nagy előnyének tartjuk karosszériájának kiváló átte-

EGYRE SZÉLESEBB FIAT-PALETTA

A FIAT az utóbbi időben annyi új modellel rukkolt ki, hogy érdemes újból áttekinteni modellkínálatát. Legkisebb autója a vízhűtéses, fekvőmotoros 126-os (311 cm), őt követi a fent elemzett Cinquecento (323 cm) 700-as és 900-as motorral. A lista következő két autója is kisautó: a Panda (341 cm), amelyet 4 × 4-es változatban is kínálnak, és a kifutónak számító Uno (369 cm), amelyet alapváltozatban az idén még biztosan gyártanak. Utódjának tekinthetjük a nála hajszálnyival nagyobb Puntót (376 cm), amelynek próbájáról a következő számunkban számolunk be. A már háromajtósként is kapható Tipóval (396 cm) érkezünk el az alsó középkategóriába. A FIAT-kínálatban a nagyok közé számít a Tempra (436 cm) és annak kombiváltozata (447 cm), a csúcsmodell pedig a Croma (452 cm). A közelmúltban két különleges taggal bővült a család: megjelent a Coupé, és Genfben bemutatták az 5-8 személyes minibuszt, amelyek nálunk az év vége felé, illetve '95 elején jelennek meg. A FIAT haszonjárművekben is érdekelt, nálunk a tavaly felfrissített kis Fiorino, a Talento és a tavaszra megújított Ducato ismert.

NÉHÁNY MÁRKA LEGKISEBBJE

Típus	Citroën AX Ten	Daihatsu Cuore	FIAT Cinquecento	Ford Fiesta Alba 1.1	Lancia Y10 Fire	Nissan Micra 1.0 L	Opel Corsa 1.2 City
Hossz (cm)	353	330	323	374	342	370	373
Tömeg (kg)	690	640	710	800	800	775	835
Csomagtartó (1)	265–1160	130–	170–810	250–930	195–830	205–960	260–1050
Lökettérfogat (cm^3)	954	847	899	1119	1108	998	1195
Teljesítmény (LE, 1/min)	50, 6000	41, 5500	40, 5500	50, 5200	50, 5250	55, 6000	45, 4600
Végsebesség (km/h)	151	135	140	143	150	150	145
Gyorsulás 0–100 km/h (s)	17,4	17,6	18,0	18,1	15,8	16,4	20
Fogyasztás (90 km/h, l/100 km)	4,5	4,2	4,8	4,8	4,7	4,8	4
Irányár (Ft)	1 181 000	800 000	749 900	1 102 000	1 051 000	998 000	917 000



kinthetőségét, kormányának könnyű járását és fordulékonyságát, a megfelelő erősségű fényszórókat. Bosszantott viszont a nagyon szűk pedálelrendezés – férfiember peremes cipőben vagy főképp csizmában szinte képtelen az autót vezetni. Nem mondható előnyösnek a tükrök óriási holttere sem, és sötétben túlságosan fényesnek találtuk a műszerfal visszajelző lámpáit.

Tesztautónk gyakorlatilag null kilométeresen került hozzánk, így a fogyasztási adatok a bejáratás és a még télies időjárás miatt félrevezetők lehetnek. A 6,3 literes átlagot soknak tartanánk, ha ezt nem az ismert körülmények között mértük volna. Tapasztalataink alapján arra számítunk, hogy a FIAT országúton és jó időben 5-5,5 litert fogyaszt, autópályán körülbelül egy literrel többet, s városban is 6 l/100 km-es átlagokat hoz. Az autó új állapota kevésbé indokolja a váltó akadozását, gyanúnk szerint ezt a kellemetlen tulajdonságát a későbbiekre is megőrzi.

Városi használatban épp elegendő a 900-as motor ereje

A lengyelek a Cinquecentót immár két éve szállítják Nyugat-Európa különböző országaiba. Nem mintha visszakívánnánk a Varsói Szerződést meg a KGST-t, de hát a régi rendszer összeomlásának bőven van hátrányos következménye, s ezek egyike a régi partnerekhez fűződő viszony lényeges lazulása, visszafejlődése. A Cinquecentót, amely legfeljebb külső méreteiben áll közel a 126-oshoz, a tél vége óta árulják nálunk 750 ezer forint készpénzért meg részletre is. Nem vitás, hogy a FIAT a Cinquecentóval a kis Polskinál sokkal korszerűbb, értékesebb autót kínál, mégis borzasztóan soknak érezzük ezt az összeget egy ilyen kis kocsiért. A konkurenciához képest nagyjából helyén az ára – félő, hogy a hiba bennünk van.

DABÓCZI FERENC

PRÓBANAPLÓ

A tesztautó szállítója: FIAT Autó Magyarország Kft.
Bp. XIII., Gogol u. 13.
Üzemanyag-ellátás: Shell Hungary Rt.
Bp. III., Csillaghegyi út 19–21.
A kilométer-számláló állása
– a próbaút elején: 24
– a próbaút végén: 1640.
A próbaút átlagfogyasztása: 6,3 l/100 km
Irányár: 749 900 Ft

MŰSZAKI ADATOK

FIAT CINQUECENTO

MOTOR
Soros, négyhengeres Otto-motor (1170 A1.046) elöl keresztbe beépítve. Hengerenként 2 szelep, OHV-vezérlés, lánccal hajtott bütykösтengely, hidraulikus szelephézag-kiegyenlítés. Könnyűfém hengerfej, szürkeöntvény blokk. Elektronikusan vezérelt befecskendezés (Weber) és gyújtás (Marelli), lambda-szonda, katalizátor. Furat 65 mm, löket 67,7 mm, lökettérfogat 899 cm³. Sűrítés 8,8. Legnagyobb teljesítmény 29 kW (40 LE), 5500/min. Legnagyobb nyomaték 65 Nm, 3000/min.

ERŐÁTVITEL
Egytárcsás, száraz tengelykapcsoló. Ötfokozatú, kézi kapcsolású sebességváltó. Áttételek: I. 3,909; II. 2,056; III. 1,344; IV. 0,978; V. 0,837; H. 3,727; Diff. 4,071. Elsőkerék-hajtás.

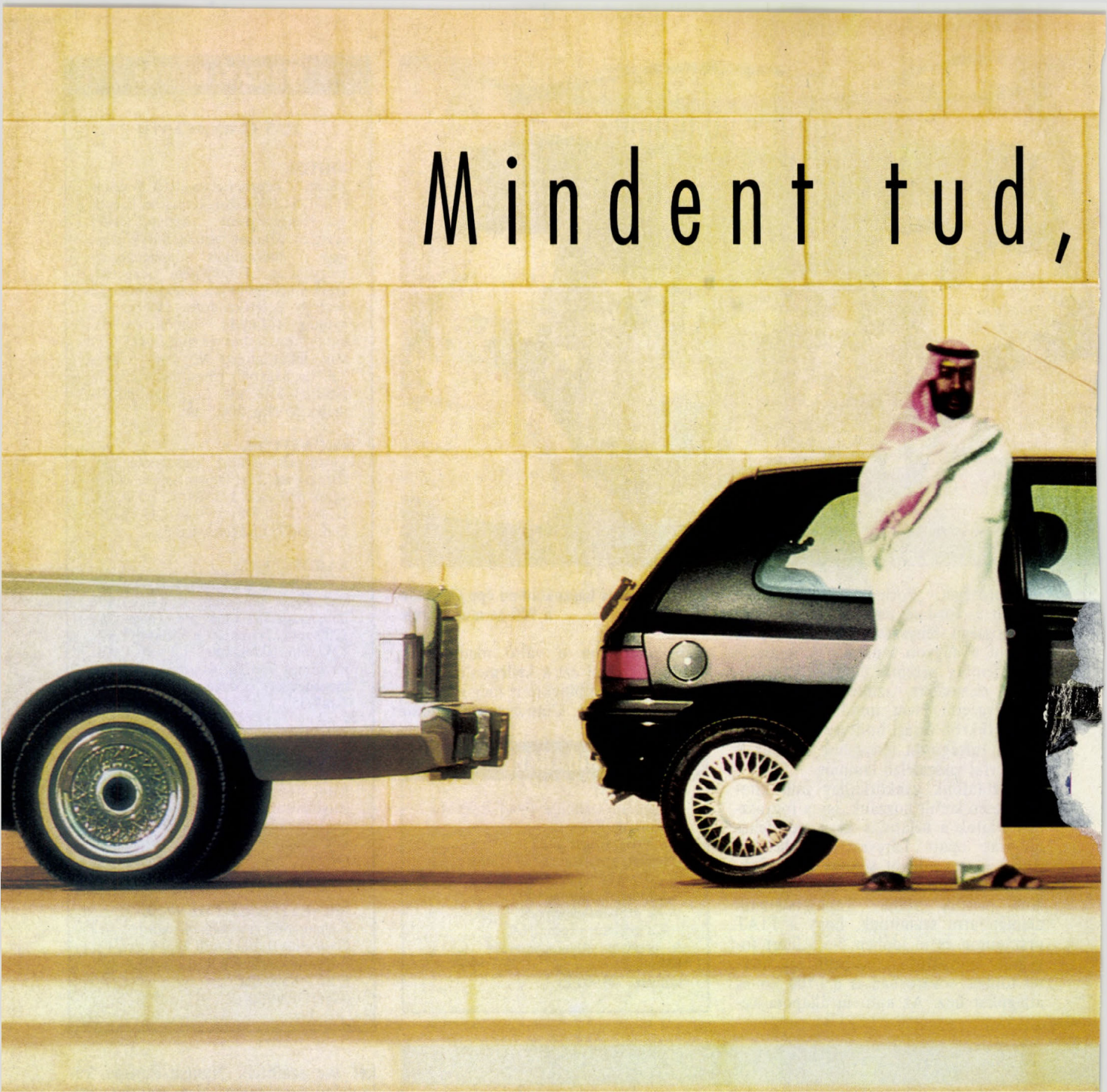
KAROSSZÉRIA
2+1 ajtós, 5 személyes, acélkarosszéria. Hossz 3227 mm, szélesség 1487 mm, magasság 1435 mm. Tengelytáv 2200 mm. Nyomtáv elöl/hátul 1264/1257 mm. Csomagtér 170-810 l. Saját tömeg 710 kg, teherbírás 440 kg, megengedett össztömeg 1150 kg. Tank 35 l.

FUTÓMŰ
Elöl McPherson-felfüggesztés alsó keresztlengőkarral, stabilizátorral; hátul független felfüggesztés ferde lengőkarral, tekercsrugóval. Fogasléces kormányművel, a legkisebb fordulókör átmérője 8,8 m. Szervofék, elöl tárcsa-, hátul dobfék. Abroncsméret 145/70 R 13 S.

MENETTELJESÍTMÉNYEK
Legnagyobb sebesség 140 km/h
Gyorsulás 0–100 km/h 18,0 s
Fogyasztás (ECE) 90/120/város 4,8/6,3/6,7 l/100 km
(Gyári adatok)

Peugeot 106 XN	Renault Twingo	Seat Marbella Street	Skoda Favorit LX	Suzuki Swift 1.0 GP	VW Polo Fox
357	344	348	382	375	377
760	790	680	875	740	765
215–953	170–1095	270–1090	250–1040	226–	240–1030
954	1239	903	1289	993	1043
50, 6000	55, 5300	41, 5800	54, 5000	53, 5700	45, 5200
150	150	135	137	145	145
19,0	14,0	19,2	17,0	–	20,3
5,1	5,1	5,1	5,7	4,1	5,0
1 099 000	1 086 000	844 000	776 000	798 000	1 295 000

Mindent tud,





AZ ÚJ RENAULT CLIO

Az új Clio mindenkit lenyűgöz. Megvásárolhatja, természetesen részletre is, három vagy ötajtós kivitelben, benzines vagy dízelmotorral, 55-től 135 lóerősig biztosan megtalálja a kedvencét, és gazdagabb lesz a Renault élménnyel. Az alapfelszereltség szinte minden képzeletet felülmúl a kényelmes kagylóülés, a biztonsági övfeszítő az oldalmerevítés és a szervókormány csak néhány ezek közül, és ne feledje, hogy minden autónkra 6 év átrozsdásodás elleni garanciát is vállalunk

amit a nagyok



A választható felszerelések pedig a legigényesebb vásárlókat is kielégítik, kérheti autóját vezetőoldali légzsákkal, napfénytetővel, távirányítós rádióval, ABS-sel, klímaberendezéssel. És a lista korántsem teljes.

Minderről többet megtudhat az ország összes Renault partnerénél.

RENAULT

ÉLMÉNY VELE ÉLNI



SHOW HÁTÁN SHOW

MOTORKERÉKPÁR- ÉS CSÓNAKKIÁLLÍTÁS

Március 17–20. között a BNV területén rendezték meg az Utazás '94 turisztikai kiállítást, amelyhez további szabadidős-bemutatók is társultak: a motorkerékpáros cégeket és újdonságokat bemutató Motorshow és a vízi robogás szerelmeseit vonzó Boatshow.

A motorkerékpár ma már Magyarországon is szinte kizárólagosan szabadidős termék, végképp megszűnt a mindennapi közlekedési eszköz szerepe. Ezt jelzi az idén először a Haris Kereskedőház Kft. gondozásában megrendezett Motorshow, mely egy olyan kiállításcsoportban kapott helyet, amelynek mindegyike valamilyen kikapcsolódással, sporttal kapcsolatos. Ez egyben meghatározta a látogatók érdeklődését is, hiszen nem annyira „szakközönség" volt, hanem elsősorban az Utazás '94 kiállítás iránt érdeklődők, akik azért megtekintették a bemutatott motorkerékpárokat is. A motoroscégeket egyébként komoly dilemma elé állította ez az évadnyitó rendezvény, hiszen pénzügyi okokból sokan csak vagy a Motorshow-n, vagy csak az Interwheelen (április 7–10.) való részvételt engedhették meg maguknak. Mindkettőt azonban nem, bár ez azt jelentette volna, hogy az előbbin egy új vásárlóközönséget, a másikon pedig potenciális vásárlókat sikerül megnyerni. Ezt a megoldást azonban csak a legerősebbek tehették meg, így a kiállítók között ezúttal is ott volt – és várhatólag a Interwheelen is jelen lesz – a Yamaha Motor Hungária; a Ducatik, Cagivák képviseletét ellátó Policar és az egyik legnagyobb felszerelésicikk-forgalmazó, az IMET Hungaro Kft.

A legnagyobb kivonulást az összesen tizenhat kiállító közül a Policar követte el, összesen 400 négyzetméteres területet „szállt" meg, közel húsz motorkerékpárral. Még nem láthatta a hazai közönség az itt bemutatott Ducati 916-ost, az M600 „kis" Monstert és a Cagiva Elefant 750-t. Szintén a huszonnégyes pavilon vendége volt a versenyruházatot és reklámcikkeket készítő Madonna Gmk; a Talmácsi Motor; az acélradiál Pirelli Dragont is kiállító Pásztóy–Pirelli Kft.; és az érdekes – és néha félelmetes – dekorációkat készítő Ko-Mik Stúdió. Ez utóbbi vállalkozás tank- és bu-



Először volt hazánkban kiállításon látható az YZF elemeivel átdolgozott új FZR 600

Felújított robogók armadáját állította ki a Treff-X Kft. Volt itt egyszerű és olcsó, de jól feszerelt, többet kóstáló masina is

kósisakfestései egyediek, gondosan kivitelezettek, még a nyugat-európai motorostalálkozókon is sikerre számíthat, aki általuk festett sisakban vagy motorkerékpárral jelenik meg.

A szomszédos 25-ös pavilon legnagyobb kiállítója, a Yamaha Motor Hungária szinte kizárólag újdonságokkal csalogatta az érdeklődőket. Az új, YZF arcú FZR 600, az igényesebben, szebben kialakított XV 535 SP és XTZ 660 Ténéré vonzották a tekinteteket, de sok csodálója akadt a különleges technikát felvonultató GTS-nek is.

A Bimota, a Kawasaki és a KTM képviseletét ellátó Motorsport–Zsembery szintén nem szűkölködött az ez évi modellek bemutatásával. A Motorshow volt az első alkalom, hogy itthon karnyújtásnyi közelségbe lehetett kerülni a Kawasaki ZX9R-rel vagy az új GPZ 500 S-sel. A stand érdekes látványossága volt az a Párizs–Dakar KTM, amellyel az ismert osztrák motokrossz- és enduroversenyző, *Kinigadner* vett részt a több mint 16000 kilométeres versenyen.

Az új motorkerékpárokat forgalmazó cégeken kívül két használt gépeket árusító vállalkozás is bemutatkozott a Motorshow-n. Az érdi SZAVU Motorcenter német importból származó japán motorkerékpárokat mutatott be, a miskolci Motorrad Kilián pedig bizományosi értékesítésre szánt gépekkel képviseltette magát, amelyeket két, egyenesen az Egyesült Államokból érkező Harleyvel egészített ki.





Indiából érkezett a Bajaj Sunny. Kedvező ára miatt sikerre számíthat. Kár, hogy részletfizetési lehetőség még nincs a Cél Motorsnál



Kawasaki-újdonság a Motorsport–Zsembery standján: ZX9R

RED SCORPIO

RS 950

az intelligens autóriasztó
...AZ ÖN RIASZTÓJA?

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

AZ ALAPRENDSZER TARTALMA:

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

ÉS MINDEZ CSAK 16 000,– Ft

Kiegészítő egységek:

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

EZ AZ ÉN RIASZTÓM!

Magyarországon kizárólagos forgalmazója:

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

Kívánságra szakműhelyünkben beszereljük.

MOTORKERÉKPÁR- ÉS CSÓNAKKIÁLLÍTÁS

Pirelli gumiabroncsok minden méretben és mindenfajta motorkerékpárra. Bal oldalon az idén forgalomba kerülő újdonság, a Dragon
Fotó: BALOGH RÓBERT



A nagymotorkerékpárok mellett szép volt a felhozatal robogókból. A szigetszentmiklósi Treff-Punkt elsősorban továbbra is olcsó járműveket kínál. Magasabb árkategóriában mozog a Treff-X Kft., az ő kínálatát képező robogók azonban teljesen felújítottak, új gumiabroncsokkal és akkumulátorral felszerelve ételkesíti őket. A teljes felújítás miatt évjáratot nem tüntettek fel az ismertetőkön, mert az ily módon kezelt robogók – véleményük szerint – felveszik a versenyt az újakkal.

Szintén a robogófronton mutatkozott be új arculattal a Cél Motors, amely az indiai Bajaj Autó két kis kétkerekűjét mutatta be első alkalommal. A Sunny elsősorban kedvező ára (várhatólag 89 500 forint), robusztus, strapabíró kialakítása és egyszerűsége miatt számíthat sikerre. A hatvanas évekbeli 125 cm³-es Vespa indiai változatával, a Chetakkal is ott ismerkedhettek meg a látogatók, amelynek 140 ezer forintos ára szintén kedvező ajánlatnak számít.

Benzingőzös szabadidőtöltés a motorcsónaksport, amelynek komoly hagyományai voltak hazánkban. Aztán egy kis hullámvölgy következett, ahonnan mostanában igyekszünk kilábalni. Ebben próbál segíteni az immáron harmadszor megrendezett nagy vízisport-seregszemle: a Bootshow.

Impozáns felvonulást rendeztek a csónakmotorokat, gumi- és hagyományos csónakokat, vitorlásokat forgalmazó cégek. Kettőt mégis ki kell emelni közülük. A bajai illetőségű Ixion Kft., a Mercury, a Mariner és merCruiser motorok, Quicksilver, Bayliner és Tracker csónakok és hajók képviselete egy kis műtavat rögtönzött a C pavilonban, amelyen olyan parádés hajófelvonulást rendezett, hogy a szakmai zsűri egyből neki ítélte a legszebb kiállítás díját. A legjobb kereskedőnek címzett oklevelet viszont a Four Kft., az OMC (Outboard Marine Corporation) hazai képviselete kapta meg. A cég előnyének tartják, hogy nem egyvalamire specializált áruházzal rendelkezik, hanem olyannal, amelyben a vitorlásfelszereléstől a jetsín keresztül a tengeri motoros hajóig minden kapható.

A két kiállításon nemcsak tárt karokkal és látnivalókkal, hanem jelentős árkedvezményes árusítással is várták az érdeklődőket. Tíz, húsz, harminc százalékkal vásárolhattak olcsóbban, akik a show alkalmával szerezték be új kétkerekűjüket vagy motorcsónakjukat. Akik nem éltek a nagy lehetőséggel, azoknak csak egy időre kell lemondaniuk róla, hiszen – a hírek szerint – jövőre ugyanott ismét lesz motorkerékpár-, illetve csónakkiállítás.

GAJDÁN



Tavat, mólót épített és ahhoz kötötte ki bemutatandó hajóit az Ixion Kft. A zsűri szép munkájukat díjjal jutalmazta



Az Ixion standján találkozhattunk ezzel a kissé harsány fényezésű katamaránnal, amire a kiállítás legnagyobb külmotorját, egy 2,4 literes benzinbefecskendezéses Mercuryt szereltek fel

Johnson csónakmotorok minden méretben a képviseletet ellátó Four Kft. standján



Idézet az Autó–Motor 1993/26-os számából



Ferjáncz Attila

1. Michelin. Irányíthatóságban a legjobb, gyorsításkor és fékezéskor is jobb, mint a következők, kimondottan csöndes.



Dudás Gyula

1. Michelin. Ez a tökéletes gumi, alig kell a kormánnyal korrigálni, nagyon jól tapad, de emiatt valamivel lassúbb. Alig csikorogtatható, a legcsöndesebb.

A GYŐZTES TESZTGUMIK SZÁLLÍTÓJA:

AGRO GUMI kft.

8618 Kereki, Petőfi S. u. 2. Tel.: 06-84-365-017, 06-84-365-173
1032 Budapest, Bécsi út 170. Tel.: 250-1439
Rádiótelefon: 06/60/329-557

AZ ELKÉPZELHETŐNÉL EGGYEL TÖBB SZÍNÁRNYALAT!

MOBIHEL

AUTÓLAKKOK
és felületkezelő-rendszerek
teljes választéka

a HELIOS-tól

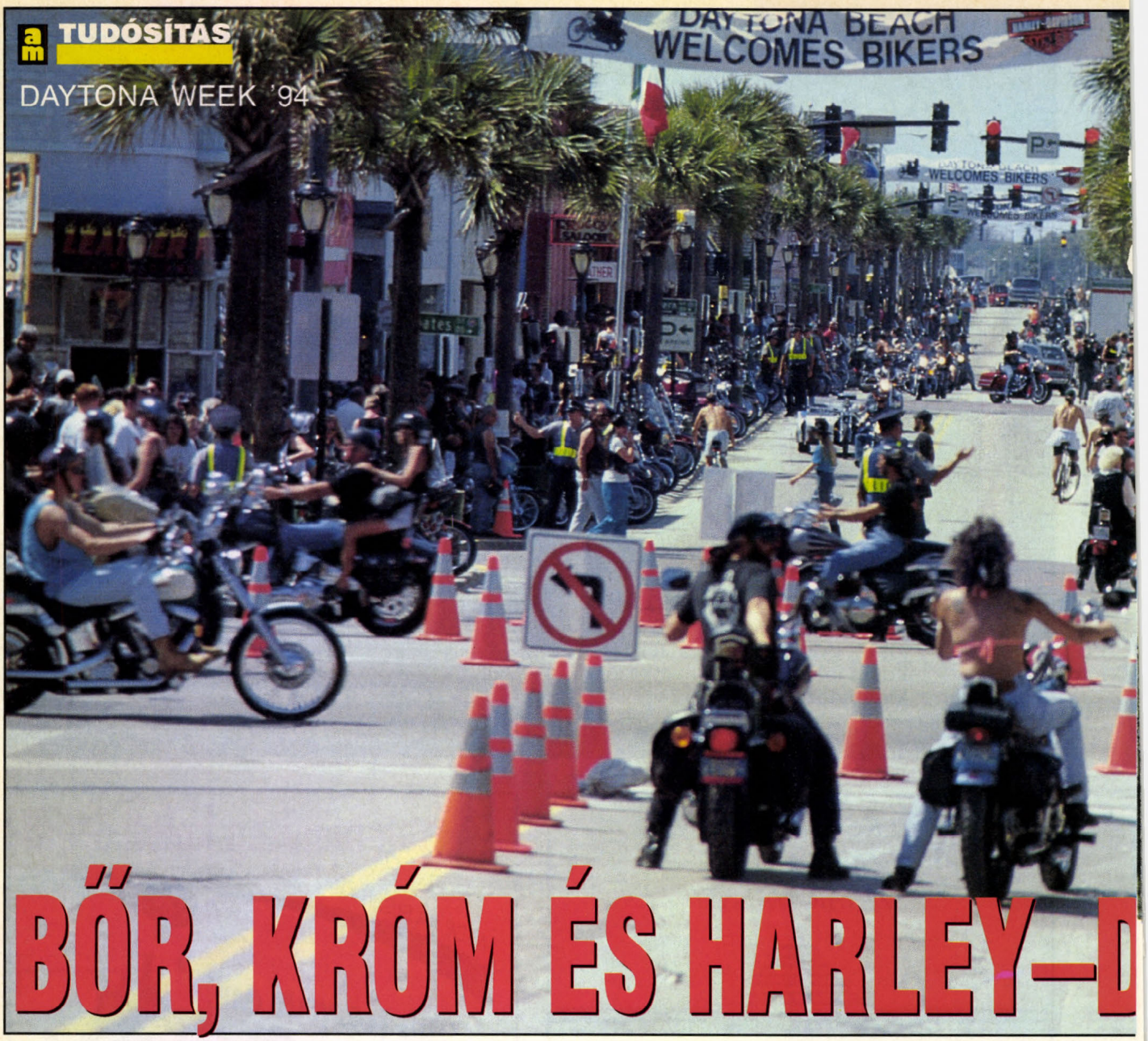
Magyarországi márkaképviselet:
ZENTAX KFT.
5000 Szolnok, Ady Endre út 37.
Telefon: 56/374-703 • Tel./Fax: 56/376-448

Nyugati minőség keleti áron!

MADE IN SLOVÁKIA
MATADOR®
TYRE FOR YOUR CAR



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



BŐR, KRÓM ÉS HARLEY–D

Az Újvilág északi felének lakói szeretik minél több dolgukra-tettükre azt mondani, a világon a legnagyobb, leggyorsabb, legszebb. Ebben gyakorta tetten érhető némi túlzás, az azonban biztos, hogy a daytonai motoroshét a legnagyobb motorostalálkozó a világon. S hogy valami rendkívüli az Autó-Motornak is jusson, elmondhatjuk, a lap először közöl helyszíni tudósítást erről a sokszoros legről.

Legyünk hűek a helyszínhez, amerikai módra kezdjük a tényekkel. Daytona Beach, ez a kelet-floridai üdülőhely immár 54. alkalommal adott helyet a motoroshétnek. Az idén márciusban rendezett találkozó feltétlenül rekorder. A helyi hatóságok 500 ezer motoros részvételéről adtak számot, ami ugyan megkérdőjelezhető, hiszen senki sem számolta a motorokat, ám a hitelesség mellett két érv szól. A monstre buli nem korlátozódott Daytona Beach városára és környékére, Floridát Jacksonville-től Key Westig egyszerűen elözönlötték a motorosok. Ami pedig ennél is döntőbb lehet, a program vége felé nyilvánosságra hozott adat szerint a rendezvénynek elsősorban otthon adó két megye kétszázmillió dolláros bevétellel számolt a motorosok jóvoltából. Márpedig Amerikában a pénzzel ritkán viccelnek.

ROTYOG A VÁROS

Daytona Beach lakói – beleértve az üdülővendégeket – meglehetősen edzettek és jó idegzetűek, s a fent említett bevétel fontosságát nagyon világosan látják, máskülönben már régen fellázadtak volna a motoroshét ellen. Sajnos a mai nyomdatechnika nem teszi lehetővé hangképek közlését, így csak annyit mondhatok, aki éppen nem ül motoron, annak egyszerűen elviselhetetlen. *Jack M. Sands,* aki az elmúlt hét év minden márciusában eljött marylandi otthonából Daytonába – most éppen egy vadonatúj Electra Glide nyergében tette meg a jó kétezer kilométeres utat –, azt állítja, minden Harley-tulajdonos első dolga, hogy az új motorról ledobja a gyári hangtompítót és felszereljen helyette egy customdobot. Márpedig ő tudja, mert egyfelől ős-Harleys, másfelől pedig egy H–D-üzletben dolgozik eladóként. Kedélyes barátja, *Boston* ehhez nyerítve hozzáteszi, a Harley-gyárban van egy mérnök,

Ez is egy leg, a világ leghosszabb motorkerékpárjaként mutogatták (és használták!) ezt a kerekes virslit



Ez Boston, csak hátulról. A tetoválás, a tattoo, ma ismét divat, sőt nagyobb, mint valaha





Jack M. Sands – 62. évét tapossa, nyugdíjasként dolgozik egy H–D-üzletben, s mellette ráér évi 10-15 ezer mérföldet motorozni

DAVIDSON

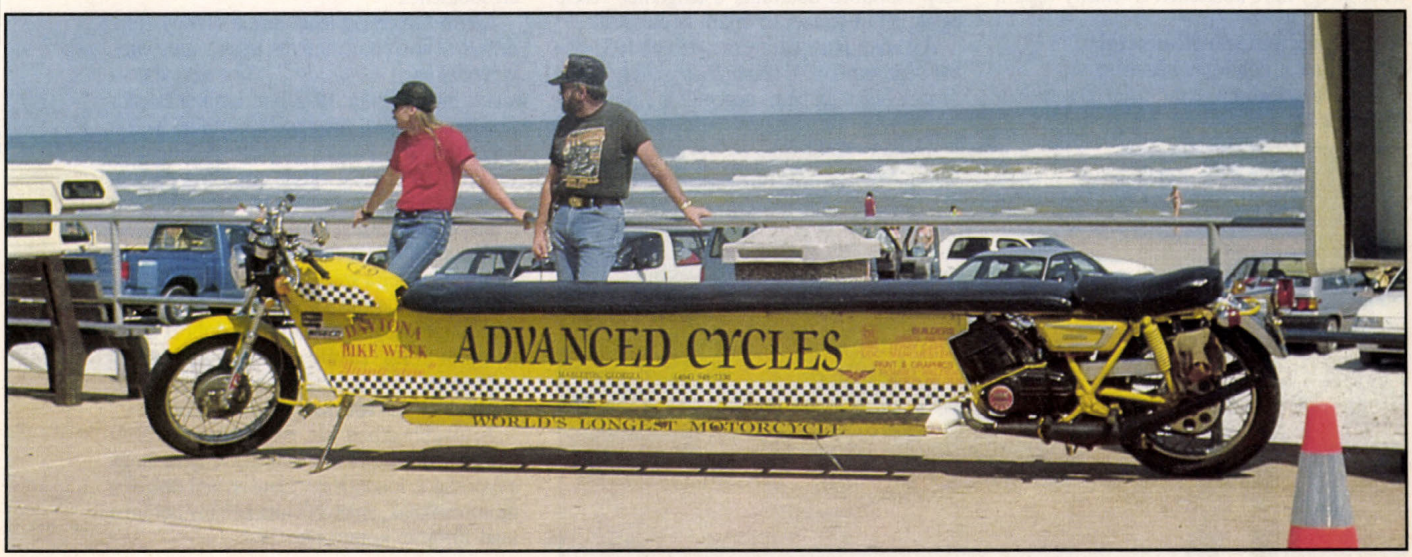
aki mindennap reggeltől estig kipufogókat tervez, amelyek eleget tesznek a különböző „homokos" szabványoknak, pedig semmi értelme, mert senki sem tűr meg „olyan" kipufogót a motorján.

Bostonról e helyütt csak annyit, hogy a



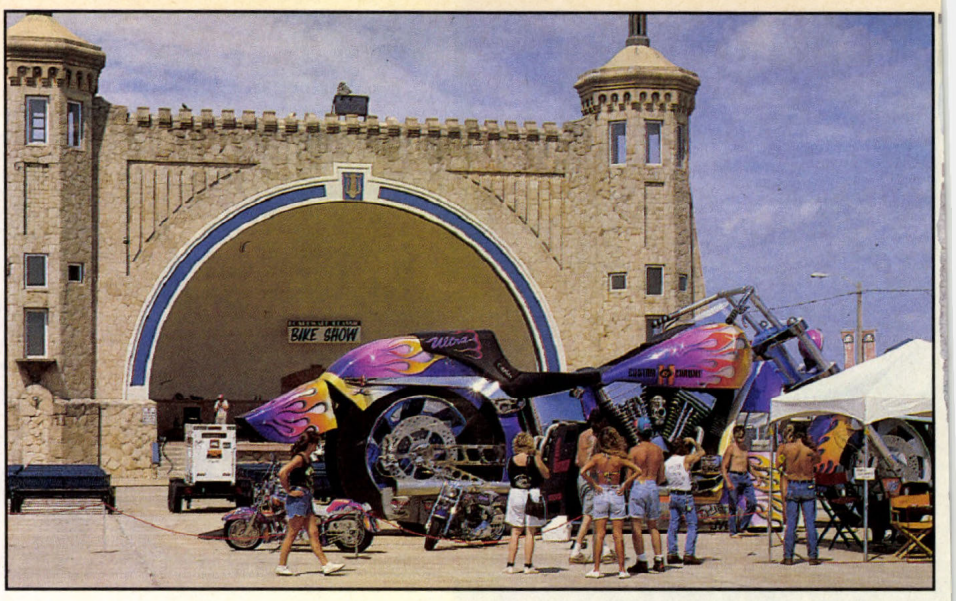
rendes neve *Phil Nichols,* de így senki sem ismeri. Van egy kávézója Port Royalban, Virginiában, ahova meghívott minden magyar motorost, de még ennél is nagyobb előnye, hogy mindenkit ismer, akit véletlenül nem, azzal megismerkedik. Erre kitűnő módszerei vannak, a legegyszerűbb, amikor odamegy a kiszemelthez, megdicséri a motorját, a pasi ellágyulását kihasználva megmutatja a sajátját (neki is kék színű Electra Glide-ja van, mint Jacknek), és mesél. Elmeséli, hogy három héttel korábban összeütközött egy autóval, ő az árokba hajtott és felborult, letört a hátsó csomagláda és elgörbült egy sárvédő. Néhány napos együttlétünk alatt körülbelül 411-szer volt szerencsém hallani a sztorit (mindig ugyanúgy, semmi új szín), s ez 411 új ismerőst jelentett Bostonnak.

E hozzá méltó kitérő után ismét a kipufogókról szólva, a daytonai találkozó lényege a motorozás. A városon belül és kívül számtalan találkozóhely van, kocsmák, bárok, éttermek, amelyeket végig lehet járni a legkülönbözőbb ürügyekkel. Az eredmény: motorosok falkákba verődve dübörögnek fel s alá, ahol gázt adnak, remeg a házak fala, ahol elveszik a gázt, ott szintén. E változatos program egész éjjel zajlik, megfigyelésem szerint a későn fekvők körülbelül reggel hatig korzóznak mindenfelé, a korán kelők hat óra öt perckor indulnak útnak. A kettő között lehet aludni a motoroshétre való tekintettel dupla áru szállodákban, ahol a kétkerekűekért nem rajongók sem csináltak botrányt a portán, ha egész délután azt kellett hallgatniuk, hogy valaki az udvaron gyújtáshibás Harley–Davidsonját próbálja jobb belátásra bírni órákon át. (Ez



DAYTONA WEEK '94

Természetesen az óriásmotor is Harley, a háttérben lévő művár az ingyenkoncertek színpadának örök díszlete



abból áll, hogy egy kisteherautó akkumulátoráról vételezett áram segítségével beindítják a motort, felpörgetik körülbelül kétezres fordulatra, hallgatják a kimaradozó gyújtás miatti nagy durrogásokat, mindaddig, amíg a szerkezet meg nem elégeli a kínzást és hörögve le nem áll.) Mellesleg meghökkentően sok elromlott Harleyt lehetett látni az utak szélén szerte Daytona Beachben, amire Jack azt mondta magyarázatképpen: – No igen, azok az utánfutósok! Ezen azt kell érteni, hogy a Harley–Davidson-tulajdonosok nagyjából harmada autóval érkezett a motoroshétre, a motort a busz vagy a pick up csomagterében, esetleg egy utánfutón helyezték el.

REKORDDÖNTŐK UTÓDAI

Daytona Beach jó kilencven éve vonzza a motorosokat. A part különleges összetételű homokját a dagálykor húsz-huszonöt métert nyújtózkodó óceán hullámai oly tökéletesen simává és keménnyé dögönyözik, ami vetekszik a legjobb minőségű betonnal. E tulajdonságot kihasználva már a századfordulót követő években megjelentek itt az első sebességrekorderek autójukkal vagy motorkerékpárjukkal, s ez így ment egészen a húszas évek végéig, amikor már olyan nagy lett a sebesség, hogy a part kisebb egyenetlenségei is életveszélyessé váltak. Akkor a bátrak áttelepültek a nagy sós tavakhoz. A harmincas évek derekán valakinek eszébe jutott, hogy a parton, illetve a parttal párhuzamosan, úgy ötven méterrel beljebb futó főutat kihasználva lehetne csinálni egy oválpályát. 1937-ben rendezték az első daytonai 200 mérföldes versenyt, rögtön lett is bonyodalom, mert a rajtot az apály végére írták ki, így mire közeledett a verseny vége, a dagály már teljesen elfoglalta a kemény homokot, a versenyzők egy része a vízben próbálkozott – ők pórul jártak –, a többiek beljebb, a puha homokban, s közülük kerültek ki a helyezettek.

Néhány háborús esztendőt kivéve minden évben sor került a Vad Hétre, amikor a versenyzők és barátaik vették birtokukba a partot. Rendszeresen tartottak illegális gyorsulási futamokat éjjel, s nem egy versenyző azért nem nyert soha a 200 mérföldesen, mert az „előversenyeken" már teljesen tönkretette a motorját. Abban az időben Daytona Beach álmos kis parti falucska volt, egyetlen közlekedési lámpával, ami az Atlantic Avenue és a Main Street sarkán állt, s kézi irányítással működött. A rendőrök nem foglalkoztak a motorosokkal, így ők kedvükre szórakozhattak, s néha még a legdurvább tréfa is következmények nélkül maradt.

Az első Daytona 200 futamon győztes *Ed Kretz*, a „Vasember" fia, *Kretz Jr* mesélte, hogy az ötvenes éve elején az egyik bárban voltak versenyzőbarátaival, s amikor kimentek, látták, hogy egy autó miatt nem tudnak kiállni motorjukkal. A kocsi nyitva volt, így szép csöndben odatolták a tengerhez vezető egyik lejtő tetejéhez és útjára bocsátották.

A romantikus parti versenyeknek 1959-ben lett vége, amikor *William Henry Getty (Bill) France* ötlete alapján megépült a 2,5 mérföldes oválpálya, a Daytona International Speedway, ahol az idei futamot is tartották (tudósításunk a versenyről a 61. oldalon). Az évek során a motoroshét minden tekintetben rendkívül nagyot fejlődött. Már nem is egy hétig tart a program, hanem tíz napig. A versenyek sora szinte végtelen, vannak gyorsasági, szuperkrossz-, enduro- és dirttrack-futamok, tulajdonképpen csak a jégmotor hiányzik a listáról, de nyilván kizárólag az időjárás miatt.

TILOS A MEZTELENSÉG

Gyakorlatilag a versenyek teljesen különváltak már a Hét egyéb eseményeitől, egy ember minden rendezvényen nem tud jelen lenni, oly bőséges a választék. Csak önkényesen kiemelve néhányat a programból: motorkerékpár-aukció, rodeó, Honda Gold Wing-találkozó, motorkerékpár-világkiállítás, japánmotor-rombolás.

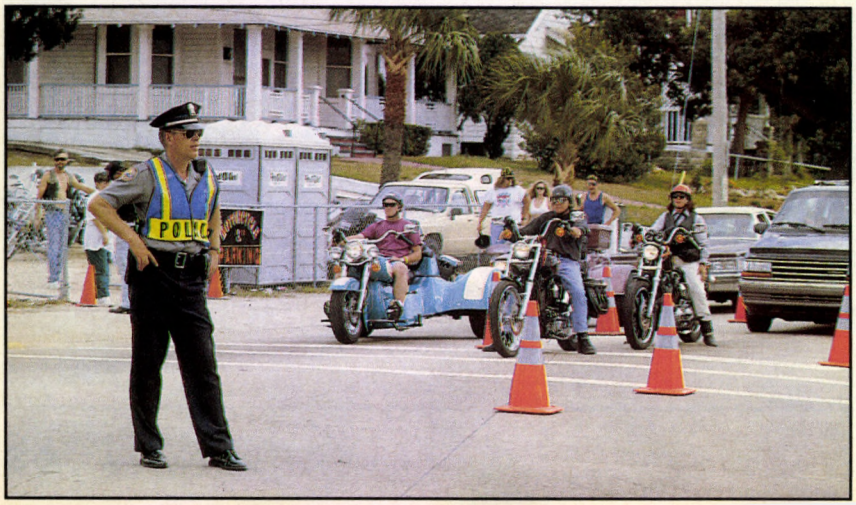
Talán a felsorolás is jelzi, itt együtt vannak a jómódú amerikai középpolgárnak szánt események a rockeresebb ügyekkel, s ha nincs is túl nagy ellentét a két tábor között, azért az őshobók nem örülnek túlzottan a civilizáció erősödésének.

Méltó bizonyság lehet erre a Harley Rendezvous című újság márciusi száma, amelynek vezércikkében *Colorado T. Sky* név alatt a szerző megállapítja: 1978-ban, amikor először Daytonában járt, még egész normális volt a helyzet:

„Ott parkoltam a városban vagy a parton, ahol éppen kedvem támadt rá, végigfeküdtem a motoron, a lábam a kormányon, a fejem a háttámlán, ittam a sörömet, és néztem a szép motorokat meg a szép ciciket. A fedetlen mellbimbó most illegális Daytonában, tilos a parton kempingezni és nyitott sörösdobozt tartani a motoron... Tavaly egyetlen nap huszonnégy órája alatt a rendőrség 112 ezer dollár értékű bírságot rótt ki a motorosokra."

A továbbiakban Mr. Sky csak az említett lapban szalonképes jelzőkkel illetve közli, hogy a hatóságok kiadtak egy ajánlásszerű dolgot a motorosoknak, amelyből idéz néhány pontot a saját zárójeles kommentárjával.

A rendőrök rezzenéstelen arccal álldogáltak a dübörgés közepén. A háttérben lévő trike motorját keresztben építették be





Ha valaki nem tudná elolvasni a szalagot: Miss Easy Riders '94. Volt, aki a motort is nézte

– „Esős időben a motorosok kötelesek lassan hajtani és bekapcsolni a világítást.

(Hányan szokták lekapcsolni a világítást és egyúttal felgyorsítani, ha elkezd esni az eső?)

– Hangtompító kötelező, hatékonyan kell működnie, megakadályozva a túlzott zajt és füstölést.

(Ó kedvesem! Ez aztán az igazi pénzcsináló rendelet!)

– A motorosok kötelesek betartani a közlekedési szabályokat.

(És elvárják tőled, hogy azokat is ismerd, amiket tegnap hoztak.)

– A vezető és az utas köteles a motoron lovaglóülésben, arccal a menetirány felé ülni, a motorkerékpár egyik oldalán csak egyik lábuk lehet.

(Mi történt? Ki merre van? Lábakat a kormányra, ülés a tankon?)

– Tilos labdát és frisbee-t átdobni a forgalmi sávok fölött.

(Miként az ebből az iromány ból hajtogatott papírrepülőt is.)"

Sky, vagyis Égbolt barátunk rossz néven vette azt is, hogy a hatóságok letartóztatással fenyegetnek mindenkit, aki a söröktől felbátorodott motorosok egyik kedvenc éjszakai mulatságát játssza, aminek lényege, hogy a szállodai szoba erkélyéről bele kell ugrani a hotel udvarán lévő medencébe. Minél magasabban van a szoba és minél távolabb a medence, annál kockázatosabb a próba, s elég sok áldozata volt eddig az effajta virtuskodásnak. Másfelől viszont el kell mondani, hogy a kigúnyolt rendelkezések egyikét sem tartották be a motorosok, a rendőrök viszont csak a legelkerülhetetlenebb esetekben avatkoztak be.

Volt elég bajuk a folyamatos forgalmi dugókkal, amelyek gyakorlatilag egy hétre megbénították Daytona Beach amúgy nyugodt és kiegyensúlyozott közlekedését. Ebben szerepet játszott, hogy a motorosok elsöprő többsége a szabályokat megtartva közlekedett, tehát egy forgalmi sávban csak egy ment, nem furakodtak be az autók mellé, nem előztek jobb-balról, ugyanúgy hajtottak, mint az autósok, esetleg még lassabban, mert nekik aztán végképp nem volt sietős.

A rendőrség számára további program volt az ellopott motorok utáni kutatás, amiben nem sok eséllyel működtek. Március 8-án, tehát mindössze négy nappal a találkozó kezdete után már 30 motorkerékpár eltulajdonítását rögzítette a hatóság, addig csak egy került elő, s az sem az ő közreműködésüknek köszönhetően. Egy *Pat Plonski* nevű férfiú nem nyugodott bele motorjának eltűnésébe, a fő találkahelynek számító Main Streeten mindenfelé cédulákat ragasztott ki, amelyen közreadta, hogy 1000 dollárt fizet a nyomravezetőnek. Mindez szombaton történt, s hétfőn kapott egy biztató hírt valakiről, aki tudja, hol a motorja.

„Azt mondta, nem ő lopta el, de tudta, hogy lopott, és nem érezte jól magát emiatt" – mesélte később Boston, aki persze Plonskit is ismeri, sőt azt is tudta, hogy Plonski egy mélyen titkolt garázsban adta át a pénzt, és rögtön megkapta a motort, amely jó állapotban volt, bár időközben átfestették pirosra.

A többiek kevésbé voltak szerencsések, például az a négy indianapolisi motoros, akiket egy étterem parkolójából kihajtó kocsi egyszerűen fellökött, s amikor a törött bokák, vállak, karok kupacát a rendőrök szétválogatták, megjelent egy autómentő, felajánlva, hogy elszállítja a motorokat a kért helyre. Mondani sem kell, soha nem kerültek elő, a rendőrség bejelentése szerint a szállítókocsi lopott volt.

Pat Plonski példáját mások is megpróbálták követni, még a motoroshét befejezését követő napon is jelentek meg hirdetések. Az egyik helyi lapban például a következő: „2000 dollár jutalom az 1990-es Fat Boyért, amelyet pennsylvaniai rendszámmal vittek el Charlie Horse-tól. Nem kérdezek semmit."

OCSKAY ZOLTÁN

(Folytatjuk.)

Kedves Partnerünk!
Lehet, hogy Ön a legfelkészültebb magyar autós? Bizonyítsa be! Töltse ki máris a mellékelt tesztlapot!
BIZTOSAN SIKERÜL

Előtte azonban szeretnénk feltenni néhány egyszerű kérdést:

- Milyen járművekre vonatkozik a kanyarodási szabály?
- Elsőbbséget adna-e a balról érkező villamosnak?
- Hány éves kortól utazhat gyermeke az autó első ülésén?
- Tolatna-e egyirányú utcában?
- Mit jelez a fénysorompó villogó fehér fénye?

Azonnal beugrottak a helyes válaszok?
Ha nem, kérjük, gondolkozzon még egy kicsit!
(Közben hadd hívjuk fel a figyelmét arra, hogy a mindennapi közlekedés során ilyen helyzetekben jóval kevesebb ideje van!...)

Kedves Partnerünk!
A fenti példa talán az Ön számára is bizonyította, hogy érdemes felfrissítenie egyszer már jól megtanult közlekedési ismereteit. **Segítünk!** Az Országos Baleset-megelőzési Bizottság és a Fővárosi Közlekedésbiztonsági Társaság szakmai útmutatásaival egy új **országos közlekedésbiztonsági játékra invitáljuk Önt, amelyen mindenki nyer. Tudást, tapasztalatot, nagyobb biztonságot, saját maga és családja számára. S persze még sok minden mást is.**

Hogyan?
A kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás befizetésére szolgáló csekk mellett ezúttal egy tesztlapot is talál. Ha szeretné összemérni közlekedési ismereteit mintegy másfél millió magyar autóssal, töltse ki a tesztlapot a helyes válaszok bejelölésével, és 1994. április 30-ig adja postára a HB Rt. 1368 Budapest, Pf. 191. címre, „KRESZ Játék" megjelöléssel.
A feladatokat hibátlanul megoldók közül – közjegyző jelenlétében – sorsolással választjuk ki azt a 100-100 főt, akik megyéjüket vagy egy-egy budapesti kerületet képviselve részt vehetnek az elődöntőkön, amelynek helyéről és idejéről levélben küldünk értesítést. A sorsolások jegyzőkönyvei 1994. május 25-től a HB Rt. fiókjaiban megtekinthetők.
A területi döntők továbbjutói országos versenyen, a televízió nyilvánossága előtt bizonyíthatják: valóban a legfelkészültebb magyar autósok-e?

A döntő fődíja:
EGY NÉGYSZEMÉLYES LAKÓAUTÓ
és további értékes nyeremények

Ön is megnyerheti! Töltse ki és küldje vissza máris a tesztlapot!
BIZTOSAN SIKERÜL! Ne felejtse nevét és címét ráírni!

Figyelmét köszöni és részvételére számít a
Hungária Biztosító Rt.
az **Országos Baleset-megelőzési Bizottság**
és a **Fővárosi Közlekedésbiztonsági Társaság**

KÖTELEZŐ BIZTOSÍTÁS



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

R. V. mohácsi olvasónk segédmotoros kerékpárral közlekedik, amelyre az 58/1991. (IV. 13.) számú kormányrendelet alapján kötelező megkötni a felelősségbiztosítást. Olvasónk problémája ezzel kapcsolatban az, hogy segédmotoros kerékpárja az elmúlt év októberében meghibásodott, a forgalomban nem vett részt, ezt bejelentette a biztosítónak, és kérte a november és december hónapra esedékes biztosítási díjak visszatérítését. 1994 februárjában a javítást követően helyezte járművét ismét forgalomba, és ezt megelőzően szerette volna rendezni a kötelező felelősségbiztosítást. Az első esetben nem kapta vissza a két hónapra járó díjakat, míg az utóbbi esetben az egész évi díjat kellett egy összegben befizetnie (egyébként a jogszabály előírásainak megfelelően), de nem vonták le a január havi díjat.

A már említett számú jogszabály mellékletét képezi A gépjármű-felelősségbiztosítás általános feltételei című rész. Ez kimondja, hogy a biztosítási időszak a naptári év, a segédmotoros kerékpárok esetére pedig megállapítja, hogy azok üzembentartói a naptári évre előre kötelesek a biztosítási díjat rendezni. Generálisan mondja még ki a jogszabály, hogy ha például egy gépjármű átruházása, forgalomból való kivonása történik meg, az megszünteti a kockázatviselést akkor, ha az erre vonatkozó iratot a biztosítónak benyújtják. Segédmotoros jármű esetén ez a bizonyos irat a biztosítási bizonylat és a biztosítási tábla. Ezt kell leadni a biztosító részére, meg kell jelölni egyúttal a leadás indokát is. Amennyiben a biztosító ezt elfogadja, megszűnik a biztosítási jogviszony, és a biztosító az arányos részt visszatéríti.

Ha a biztosítási jogviszony nem az év elején, hanem később kezdődik, a jogszabály kimondja, hogy biztosítási időszakra egy összegben előre kell megfizetni a biztosítási díjat segédmotoros kerékpár esetén, e rendelkezésnél azonban nem tartalmaz olyan kedvezményt, mint amit az ún. forgalmi engedélyre kötelezett gépjárművek esetén állít fel a jogszabály. Ez a kedvezmény ugyanis az, hogy ha a biztosítás megkötése egy adott hónap 16. napját követően történik meg, a tárgyhóra már nem számíthat fel a biztosító díjat. Méltánytalan lenne azonban a forgalmi engedéllyel nem rendelkező járművek tulajdonosaira, üzembentartóira nézve az, ha nem év elején kötött biztosítás esetén az egész évi díjat kellene megfizetni, noha pl. itt a jelen esetben is a biztosító kockázatvállalása csak 1994 februárjában kezdődik.

Olvasónknak azt tanácsolom, keresse fel a biztosítót akkor, ha azt a bizonyos említett biztosítási lapot és táblát megküldte a biztosító részére, mert ez esetben valóban igényelhet díjvisszatérítést, illetve próbáljon meg tárgyalásba bocsátkozni a biztosítóval a gépjármű-felelősségbiztosítás általános feltételeinek rugalmasabb kezelését illetően.

Egy másik olvasónk is a felelősségbiztosítással összefüggő kérdést tett fel. Balesetet szenvedett gépkocsijával, amikor nagy ívben balra kívánt kanyarodni. A kanyarodás előtt meggyőződött arról, hogy nem előzik (útkereszteződésben egyébként is tilos az előzés), a látási viszonyok jók voltak. Gépkocsiját lelassította, és megkezdte a kanyarodást, amikor az őt, a kanyarodásra való felkészülés előtt 120-150 méterről, követő gépkocsi váratlanul balról kívánta előzni, és olyan súlyos károsodást idézett elő olvasónk kocsijában, hogy azt a biztosító totálkárosnak minősítette. A baleset következtében két másik gépjármű is összeütközött. Az olvasónk gépkocsijának ütköző második autó ugyanis a menetirány szerinti jobb oldali sávban maradt félig, fékezésre kényszerítve egy harmadik gépkocsit, amely nem ütközött a másodiknak, de belerohant egy negyedik. Az esetet követően a második gépkocsi vezetője a helyszínen elismerte felelősségét, de betétlapot nem volt hajlandó adni, ezért olvasónk rendőrt hívott. A rendőrségi helyszínelés alkalmával több tanú, így köztük a harmadik gépkocsi vezetője is úgy nyilatkozott,hogy olvasónk szabályosan készült fel a kanyarodásra, kanyarodási szándékát időben jelezte, indexe jól látható volt. A balesetet követően olvasónk kárigényével a biztosítóhoz fordult, a biztosító azonban az el nem ismert felelősségre tekintettel nem fizet kártérítést. Több hónapja tart a rendőrségi eljárás, és amíg az be nem fejeződik, illetve olyan szakaszba nem jut, amikor a rendőrség a felelősség kérdésében egyértelmű nyilatkozatot tud adni, addig nem is várható, hogy a biztosító fizessen.

Amennyiben az eset kapcsán a rendőrség szabálysértési eljárást indított, a szabálysértési eljárásban elvileg 30 napon belül döntést kell hozni, elképzelhető azonban, hogy adatok feltárása, szakértői bizonyítás igénybevétele vagy tanúk meghallgatása, netán tárgyalás tartása miatt az eljárást meghosszabbítják. Ha jelen ügyben büntetőeljárást indított volna a rendőrség, akkor a nyomozás határideje 30 nap. A 30 nap az iméntiekben részletezett eljárások miatt szintén több ízben meghosszabbítható, azonban a büntetőeljárásban garanciát jelent az, hogy bizonyos határidőkön túl az eljárás meghosszabbítására csak ügyész, illetve bíróság jogosult. Ez védi mind az elkövetőt, mind a sértettet jogai csorbulásától.

Tudom, hogy nehéz arra kérni olvasónkat, hogy várjon türelmesen, ha egy autósnak nincs gépkocsija, és jogos érdekei sérelmét észleli, nagyon nehéz várakozni, várakozása során azonban próbálja meg személyesen megkeresni a rendőrség ügyintézőjét, kérve őt a minél előbbi állásfoglalásra.

Meg kell jegyeznem, hogy amennyiben egy államigazgatási szerv indokolatlanul késedelmeskedik döntése meghozatalával, és ezzel kárt okoz, akkor a bíróságtól lehet kérni, hogy kötelezze a károkozó szervet kártérítés fizetésére. Ennek részleteit azonban nem kívánom részletesebben kifejteni, egyrészt azért, mert önálló cikket érdemel, másrészt azért, mert remélem, hogy a határozat elmaradásának nem az indokolatlan késedelmesség az oka.

DR. POLGÁR ISTVÁN
jogtanácsos

HÁROMÉVES A MOTORMÉDIA

Hihetetlen gyorsan repül az idő. Szinte még csak tegnap volt, amikor hírt kaptunk az első magyar motoros futárszolgálat, a Motormédia létrejöttéről. Azóta három év telt el, nem nyomtalanul. Az akkor tíz fővel még csak szárnyait próbálgató társaság huszonöt fős létszámú profi szervezetté bővült, amely nemcsak budapesti, hanem nemzetközi megbízásokat is teljesít. Az eddigi legtávolabbi küldeményt Milánóba juttatták el, a feladástól számított tizenkét órán belül. Munkájuk oroszlánrészét mégsem az ilyen utak, hanem a városi, illetve országon belüli kézbesítések adják. Az elsősorban a postától átpártolt motorosok profizmusát dicséri, hogy a három év alatt csupán 21 balesetnek voltak részesei, amiből három volt saját hibás, és szintén mindössze három esetben érte súlyos sérülés a futárt. Az ebben az évben már rádióval is felszerelt motorosok gyorsan, a mai árakon számítva rendkívül olcsón (200–600 forint) és pontosan teljesítik megbízatásaikat.

FORGÓSZELES HÍREK

Örvendetes hírek érkeztek Berettyóújfaluból a Cyclon-Berstal gyárból. Mint Gáthy-Kiss Sándortól, a Cyclonokat előállító kft. igazgatójától megtudtuk, a termelés áprilisra elérte a havi kétezer darabot. A kapacitás bővítése természetesen tovább folyik, júliusban várhatóan már tízezer motorkerékpár gördül le a gyártószalagról.

Sokan kérdezték szerkesztőségünket levélben, telefonon, hol lehet Cyclont vásárolni. Egy véletlen folytán megtudtuk, hogy a budapesti Túra Áruházban hozzá lehet jutni ezekhez a kis gépekhez. A 42 900 forintos ár kicsit magasabb, mint amit tavaly a gyárban megtudtunk, ám részletekben is lehet fizetni. A vételár felét kell azonnal letenni az asztalra, míg a fennmaradó 21 450 forint három hónap alatt törleszthető kamatmentesen.

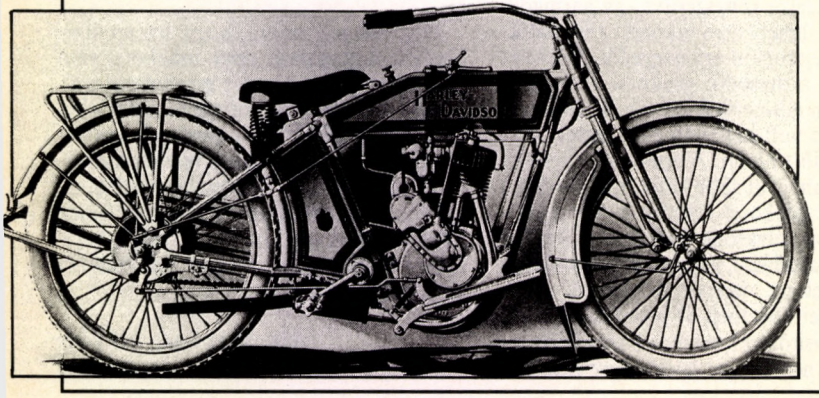


FEKETE ÖRDÖG

Már-már azt hihettük, halódik a motorosüzlet, oly régen hallottunk például új bolt megnyitásáról. (Sajnos bezárásokról, megszűnésekről annál inkább érkeztek hírek.) A tavasz beköszöntével mégis mozgásba lendült nemcsak a motoros-, hanem a kereskedelmi élet is, ezt jelzi egy új üzlet megnyitása. A Black Devil – Fekete Ördög – névre keresztelt új bolt tulajdonosai nem kis célt tűztek maguk elé, „csupán" azt, hogy olcsón és a legmesszebbmenő mértékben kielégítik a motorosok igényeit. Ezért alkatrészeket kínálnak Hondákhoz, Yamahákhoz, Suzukikhoz, Harley–Davidsonokhoz és emellett közvetlen kapcsolatban állnak a Louis, Harro, Dainese nagykereskedőkkel. Számos árucikk – AFAM lánckerékkészlet, DID láncok, Meiwa levegő- és olajszűrők, kiegészítők, felszerelési cikkek – azonnal is megvásárolható, de katalógusból is lehet választani. A megrendelt áru egy-két héten belül érkezik meg. Amit nem lehet azonnal megkapni, azt a föld alól is előkerítik, a bolt szlogenje nem véletlenül a következő: „A pokolból is előkerítjük, amire szükséged van."



MYTHOS HARLEY–DAVIDSON



Különleges kiállítás színhelye volt Berlin. A világhírű Pergamon Múzeum szomszédságában a Lucky Strike Originals Diner & Entertainment-Restaurant három tulajdonosa tárta a Spree-parti közönség elé a legendás amerikai motorkerékpárok krónikáját. *Klaus Rössler, Klaus Spiesberger* és *Michael Black* elegáns éttermük mellett minimúzeumot alakítottak ki, ahol technikatörténeti fotók, dokumentumok társaságában álomszép Harley–Davidsonok voltak megtekinthetők. A Mythos Harley–Davidson 1903–1994 című tárlat egyik legemlékezetesebb darabja, egy 50-es évekbeli, tengerentúli, háromkerekű rendőrségi szupermasina volt. Videofilmeken mozgásban is megcsodálhatta a publikum a krómtól csillogó, klasszikus gépeket, amelyeknek régebbi és újabb példányai mellett eredeti motorblokkok, művészi festésű benzintankok is emelték a Harley–Davidson-show színvonalát.

HB RACING TEAM HB RACING TEAM

am MOTORSPORT-TOTÓ

A **HB Racing Team** és az **Autó-Motor** közös játékának nyertese

Fődíj



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

II. díj



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

III. díj



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

Fődíj: Kétszemélyes utazás az Osztrák Grand Prix-re, Lőrincz György, Szolnok.
2. díj: Jordán Tibor, Budapest; Gyenes Gábor, Szomolya; Boros Csaba, Budapest; Tajti Mária, Budapest; Csicsics György, Nemesvámos; Ifj. Ozsgyán József, Szolnok.
3. díj: Szakál Péter, Budapest; Lukácskó Szabolcs, Nyíregyháza; Vad Gábor, Szolnok; Fancsali Katalin, Szolnok; dr. Faragó Lászlóné, Szolnok; Lőrincz György, Szolnok; Vigh Károly, Budapest; Vad Péter, Szolnok; Fazekas Miklós, Vecsés; Rimányi István, Budapest; Benkő Teréz, Budapest; Kutas János, Szeged.

A nyereményeket postán küldjük el.

A Motorsport-totó helyes megfejtései:

	1. forduló	2. forduló	3. forduló	4. forduló	5. forduló	6. forduló
1.	2	2	X	2	1	2
2.	X	1	X	X	2	1
3.	X	2	X	X	X	X



Gratulálunk a nyerteseknek és köszönjük Önöknek, hogy velünk játszottak!

MINŐSÉGGEL A BIZTONSÁGÉRT

SACHS

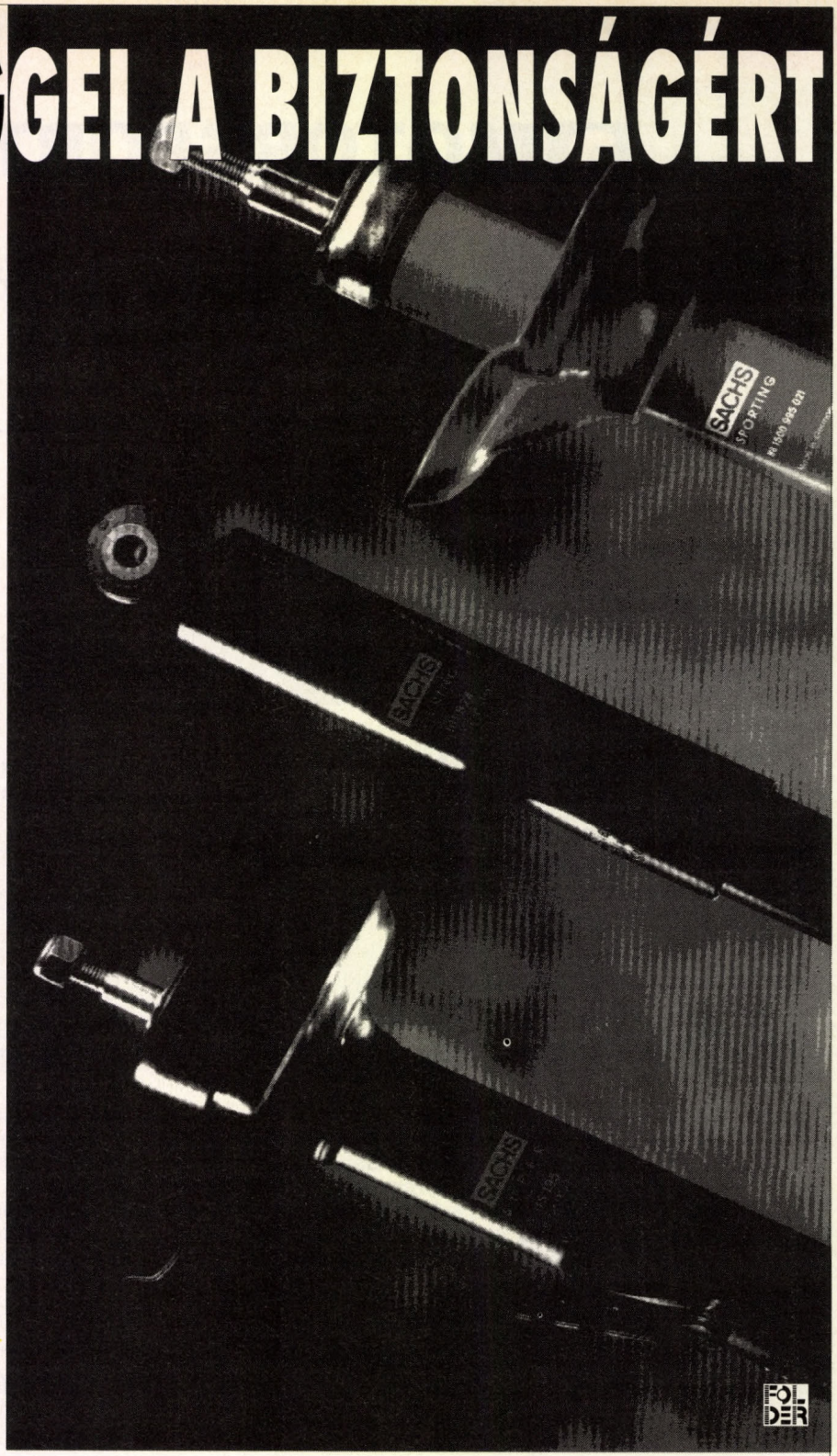
Lengéscsillapítók

VW Golf	*3.734 Ft-tól*
Opel Kadet	*2.990 Ft-tól*
Ford Fiesta	*7.076 Ft-tól*
Ford Escort	*5.631 Ft-tól*
Fiat Uno	*4.351 Ft-tól*
Fiat Ritmo	*6.990 Ft-tól*
BMW	*3.923 Ft-tól*
Mercedes	*5.985 Ft-tól*

SACHS

Kuplungok

VW Golf	
szerkezet	*7.454 Ft-tól*
tárcsa	*8.062 Ft-tól*
kinyomó	*659 Ft-tól*
Opel Kadet	
szerkezet	*7.614 Ft-tól*
tárcsa	*7.960 Ft-tól*
kinyomó	*3.042 Ft-tól*
Ford Fiesta- Escort	
szerkezet	*6.084 Ft-tól*
tárcsa	*5.426 Ft-tól*
kinyomó	*3.346 Ft-tól*
Fiat Uno	
szerkezet	*5.177 Ft-tól*
tárcsa	*3.853 Ft-tól*
kinyomó	*2.282 Ft-tól*
Fiat Ritmo	
szerkezet	*5.781 Ft-tól*
tárcsa	*5.479 Ft-tól*
kinyomó	*2.384 Ft-tól*
BMW	
szerkezet	*9.025 Ft-tól*
tárcsa	*10.039 Ft-tól*
kinyomó	*4.005 Ft-tól*
Mercedes	
szerkezet	*8.521 Ft-tól*
tárcsa	*10.445 Ft-tól*
kinyomó	*2.450 Ft-tól*



Kapható a szaközletekben

RIEDEX-ROTHMUND

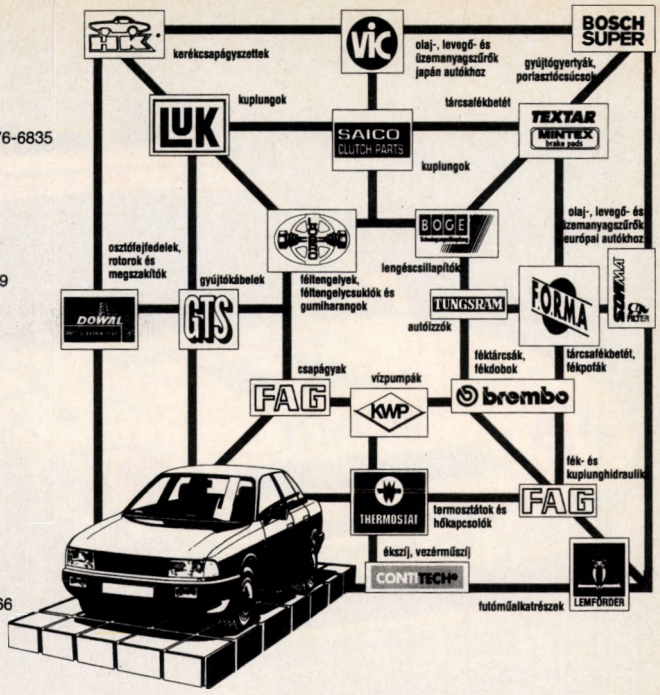
1095 Budapest
Kvassay Jenő u. 1.
Tel.: 215-0449, 215-8150/314 Fax: 217-1785

LÁNG auto

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

Területi nagykereskedők

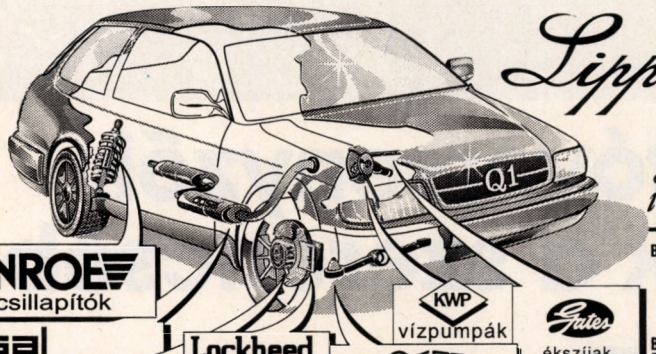
1211	**Budapest,**	Breco Autósbolt, II. Rákóczi F. út 133. · T.: 276-0978, 276-6835
1039	**Budapest,**	Miskey Autósbolt, Mátyás király u. 2. · T.: 250-0826
5600	**Békéscsaba,**	P+A Bt., Bartók B. u. 66/1. · T.: 06-66 328-984
9200	**Csorna,**	Molnár Tibor, Erzsébet királyné útja 42. · T.: Csorna 472
4025	**Debrecen,**	Nagy és Társai Kft., Széchenyi u. 22. · T.: 06-52 346-539
2131	**Göd,**	Dalnoki György, Jávorka u. 1. · T.: 06-27 345-238
9021	**Győr,**	Kicsi Kocsi Bt., Jókai u. 13–17. · T.: 06-96 318-296
6000	**Kecskemét,**	Vrabély Imre, Madár u. 8. · T.: 06-76 494-227
8800	**Nagykanizsa,**	Sztráda Autósbolt, Teleki u. 1. · T.: 06-93 311-599
7630	**Pécs,**	Király Ker. Bt., Zsolnay V. u. 54. · T.: 06-72 324-986
8600	**Siófok,**	Horváth Autócentrum, Fő út 162. · T.: 06-84 310-759
6722	**Szeged,**	Minimax Kft., Mérey u. 6/C · T.: 06-62 323-843
7900	**Szigetvár,**	Szervó Profit Kft., József A. u. 83/2 · T.: 06-73 311-555
5000	**Szolnok,**	Szathmáry Car. Kft., Móricz Zs. u. 16. · T.: 06-56 422-466
9700	**Szombathely,**	Magyar Bt., Hunyadi u. 30. · T.: 94 314-509
2890	**Tata,**	Gelle Ker. Kft., Bezerédi u. 5/A · T.: 06-34 383-461
2600	**Vác,**	Lavina Szerviz, Dr. Csányi krt. 54. · T.: 06-27 317-096



Az eredetivel azonos minőségű alkatrészek – elérhető áron!

200 000 db-os raktárkészlet!
Viszonteladóknak
18, 23, 27%-os kedvezmény!

ReArt-ATTAMO



Lippai–Hajnal Rt.

Közvetlen gyári importőr

Q1 A legjobb minőség

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

A L E G J O B B, *I D Ő B E N!*

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

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

1225 Budapest, Bányalég u. 96.

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

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

Q1 TERÜLETI NAGYKERESKEDŐK

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

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

A területi nagykereskedők közvetlen műhöldas kapcsolatban állnak központi raktárunkkal.

és több mint 1500 VISZONTELADÓ, az ország minden pontján.

EURÓPA egyik LEGNAGYOBB ÁRUKÉSZLETE biztosítja az Ön nyugodt autózását.



Az autóversenyzők nem bíznak a szerencsében.

A rally versenyek óriási megterhelését a motor csak megbízható védelemmel bírja ki. Emiatt döntött a Ford Rally-Team a teljesen szintetikus Mobil 1 motorolaj használata mellett.



A Mobil 1 a világ legkorszerűbb motorolaja egyaránt utolérhetetlen motorvédelmet nyújt a rally versenyzők és a hétköznapi autósok kocsijának. Bármilyen autót is vezet Ön, nyugodtan választhatja hozzá a Mobil 1-et.

Mobil 1

A világ legkorszerűbb motorolaja.

Mobil Oil Hungary Kft. 1126 Budapest Tartsay Vilmos u. 14. Tel.: 202-7499 Fax: 202-6960

autó motor PIAC

Az Autó-Motor kereskedelmi és információs rovata

KERES, KÍNÁL

E rovatunkban olvasóink hirdetéseit díjmentesen közöljük, kérésükre képpel együtt.

KERES

AUTÓ

LADA VFTS versenyautót, hozzá tartozó alkatrészeket keresek, bármilyen állapotú érdekel. Bubor Zoltán. Tel.: 60/383-176.

MAZDA 626-os dízelmotort vennék garanciával és konkrét árajánlattal, maximum négyéves korig. Csak levélre válaszolok. Dr. Szalay Attila, 8420 Zirc, Szikla u. 12.

SUZUKI LJ-80-as kicsi jeephez motort és váltót keresek. Erm Róbert, tel.: 133-9436.

TRABANT 1.1 négyüteműt megvételre, készpénzért. Szabó György, 1188 Bp., Kalász u. 8/A.

FIAT Topolinóhoz alkatrészeket keresek. Milley Károly, 1152 Bp., Molnár Viktor u. 64.

VOLKSWAGEN 1302-es Bogár, 1971-es évjáratúhoz karburátor-javító készletet vagy külön gyorsítófúvókát és gyorsítómembránt megvételre. Tel.: 62/484-192.

MOTORKERÉKPÁR

AJS 350 vagy 500 cm^3-es motorblokkot váltóval együtt. Ludányi Ferenc, 3031 Zagyvaszántó, Damjanich út 21.

ANGOL és OLASZ gyártmányú, négyütemű 250—350 cm^3-es sportmotorkerékpárokat komplett és üzemképes állapotban, forgalmi engedéllyel (állapotleírással, ármegjelöléssel). Bognár, 6070 Izsák, Kossuth L. út 95.

BMW R51, R61, R66, R69-es blokkot, lehetőleg váltóval, ár- és állapotleírással. Halák Pál, 2330 Dunaharaszti, Kossuth L. u. 25/A.

BMW R 51/3-hoz kezelőszerveket (gázmarkolatot kompletten, kuplung- és fékbilincset), hátsó lámpát, csomagtartót, légszűrőt, kilométerórát, gyújtáskulcsot és szelepemelő rudakat. Szarvas Imre, 4200 Hajdúszoboszló, Dankó u. 10/A.

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

DKW NZ 250-hez kormányt, gyújtásdobozt, hátsó sárvédőt füllel, megszakítót. Szegi Ferenc, tel.: 24/365-861, 18—20 h között.

HARLEY—DAVIDSON 350-es, egyhengereshez karburátort, sárvédőket, kuplungpedált, fékpedált. Továbbá NSU 251 OSL-hez első sárvédőt, fékpedált, Drillastic nyerget, kuplungot, működtető mechanizmust, kipufogódobot és csomagtartót. Muray Péter Pál, 1213 Bp., Liget u. 8. Tel.: 276-5246, de. 8—10 h, du. 19—20 h között.

TREFF-X SCOOTER

ROBOGÓK

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

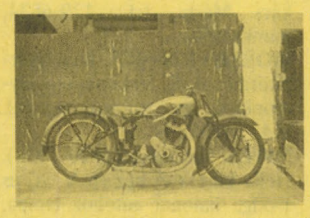
VISZONTELADÓKNAK: (06-60) 336-866.

SZERVIZ-ALKATRÉSZ, ORSZÁGOS ÉRTÉKESÍTÉSI HÁLÓZAT

6 HÓNAP SZAVATOSSÁGGAL ÉS KÉT HÉT CSEREGARANCIÁVAL

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

ROYAL ENFIELD 500 cm^3-eshez (a fényképen látható motorkerékpárhoz) eredeti karburátort, magdinót, markolatgumikat, első-hátsó lámpát, első kereket, illetve mindenféle szakirodalmat, fényképet, ami a restaurálásban segít. Szarvas Imre, 4200 Hajdúszoboszló, Dankó u. 10/A.



AMEGA Studio

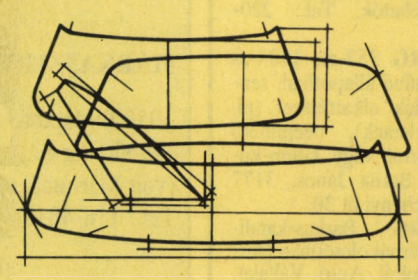
TETŐCSOMAGTARTÓ

személyautóra
furgonra
mikrobuszra
közvetlen importőrtől
1089 Budapest,
Vajda Péter u. 13.
T/F: 210-2896

AUTOGLAS

AUTÓÜVEG GYORSSZOLGÁLAT NYUGATI ÉS JAPÁN TÍPUSOKHOZ

AUTOGLAS Kft.



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

SZÉLVÉDŐK RAKTÁRRÓL
KELLÉKEK, RAGASZTÓK
KAVICSFELVERŐDÉSEK
JAVÍTÁSA

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

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

URAL M72-es motorkerékpárhoz 2 db 3,75 × 19-es orosz, jó állapotban lévő külső gumit és az ehhez a mérethez tartozó 3 db belső gumit, továbbá kuplungkinyomó csapágyat kinyomórúddal. Tel.: hétfőtől péntekig 8 h-tól 14 h-ig: 133-1560, 18 h-tól 20 h-ig: 277-8115.

VEGYES

BARKAS-modellt vagy játékautót. Ajánlatokat az Autó-Motor Szerkesztőségébe kérünk. 1400 Budapest, Pf. 1.

ROMOS állapotú, de restaurálható régi autót és motorkerékpárt keresek. Az ajánlatokat, ha lehet, fényképpel, műszaki állapot- és ármegjelöléssel kérem. Kiss Ferenc, 7349 Szászvár, Diófa u. 25.

KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM Évkönyve I. és II. kötetét keresem. Deák Árpád, 1204 Bp., Kertes u. A/1.

KERESEK fotókat eddigi versenyautóimról. Németh Zsolt, 1046 Bp., Szent László tér 3.

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

KÍNÁL

AUTÓ

ALFA ROMEO 33 4 × 4-es típusú, N csoportos rali-versenyautót rajtkész állapotban, tréningmotorral, 20 db komplett kerékkel együtt. Gyurika Zsolt. Tel.: 60/339-404.

FIAT BALILLA 1924-es évjáratú, nyitott, kétüléses, tökéletesen felújítva, valódi bőrüléssel, fakormánnyal, üzemképes állapotban eladó. Érdeklődni lehet a 136-9812-es telefonon este.

FIAT 850-es és Skoda 100 S bontott alkatrészek eladók. Gaál Zsolt, 7400 Kaposvár, Hársfa u. 8/A.

FIAT 500-ast felújított állapotban, 1994 októberig érvényes műszakival. Irányár: 58 ezer Ft. Kiss Ferenc, 7349 Szászvár, Diófa u. 25.

FORD ESCORT RS 2000 16 V 7 ezer km-rel, 1992-es évjáratú, garázsban tartott, eladó. Szabó György, 1188 Bp., Kalász u. 8/A.

LADA 1500 S, négylámpás, sárga színű, első tulajdonostól, 48 ezer km-rel a következő extrákkal: elektronikus gyújtás, gázos lengéscsillapítók, sportkormány, vonóhorog, garázsból eladó vagy értékegyeztetéssel nyugatira cserélhető. Telefon: 66/456-249.

LADA kombi 1500-as motorral 7,5 évesen, 225 ezer Ft-ért. Földesi Csaba, 2013 Pomáz, Eötvös u. 2. Tel.: 212-5604.

LADA 2107 Gr. A-s kompletten, pótalkatrészekkel vagy átalakítva 2105-ös Gr. A-s versenyautóvá. Németh Zsolt, 1046 Bp., Szent László tér 3.

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



MG MIDGET MK IV. Sport Cabriolet kétüléses angol sportautó-különlegesség eladó. Takács Márta, tel.: 129-6834, munkaidőben.

MOSZKVICS—IZS hüvelygarnitúra és B. E. féktámla tengelycsonkkal és munkahengerrel. Tel.: 34/383-883.

NIVEX benzinóra (1920-1930), Hella kürt VW-hez (6 V-os) és Dodge katonai autóhoz lámpa. Muray Péter Pál, 1213 Bp., Liget u. 8. Tel.: 276-5246, de. 8—10 h, du. 19—20 h között.

OPEL KADETT 1.6-os benzines, 82-es évjáratú, gyári extrákkal (könnyűfém felni, tetőablak, Recaro ülés), jó állapotban eladó. Irányár: 220 ezer Ft. Mészáros József, 5100 Jászberény, Jászteleki út 4.

POLSKI FIAT 126-ost, 15 éves, érvényes forgalmival, reális áron. Somogyi József, 1212 Bp., Duna dűlő u. 7/C. VIII. 51.

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

SKODA 120 L új első ülései áron alul eladók. Tel. délelőtt: 25/383-912.

SKODA Gr A7-es raliautó eladó. Boros Csaba, 3100 Salgótarján. Tel.: 32/310-341, este 19 h után.

SKODA 130-as motor kifogástalan állapotban 50 ezer Ft-ért. Ugyanitt 130-as Skoda hátsó futómű kompletten, keresztlengőkarok, száraz féltengelyek (3 db féltengellyel), 5-ös váltóval eladó. Tel.: 34/372-891.

SUZUKI Gr. A-s eladó vagy bérbe adó. Érdeklődni a 72/450-381-es telefonszámon.

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

VELOREX rokkantkocsi bontva, Skoda Feliciához téli tető, Skoda Octaviához komplett motor, első-hátsó híd, önindító, DKW kisautómotor-váltó, terepes, platós, benzines ARO. Háromhengeres, 45 LE-s Perkinson dízelmotor kitűnő állapotban eladó. Oroszki Pál, 3109 Salgóbánya, Balassi út 7.

VW Bogárhoz 1200 (D)-s motor komplett, továbbá használt és új alkatrészek, pl. fűtődob, kipufogódob, karburátorok, dinamók, stb. eladók. Merki István, 4431 Nyíregyháza-Sóstó, Fürdő u. 22. Tel.: 42/317-971.

VOLKSWAGEN Bogárhoz (2100 cm^3-es) rengeteg alkatrészt, jelképes összegért. Szarvas Imre, 4200 Hajdúszoboszló, Dankó u. 10/A.

VOLKSWAGEN Bogárhoz alkatrészek eladók. Tel.: 220-0745.

WARTBURG 353-as, 1984-es évjáratú, kitűnő állapotban, rengeteg tartalék alkatrésszel (pl. karosszériaelemek), beépíthető Dacia-motorral vagy külön-külön eladó. Barna János, 3177 Rimóc, Széchenyi út 30.

WARTBURG-, Barkas-katalizátort bolti árnál olcsóbban (forgalmazó: Spirál Autó Vállalat. Gyártmány: Kemiva. Élettartam: min. 40 ezer km). Szabó Norbert, 2459 Rácalmás, Kiss Ernő u. 6.

WARTBURG-hoz 4 db köny-

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

Április 30: Debrecen, Pécs, Siófok—Balatonkiliti.
Május 1.: Békéscsaba, Debrecen, Hódmezővásárhely, Miskolc, Pécs, Siófok—Balatonkiliti, Zalaegerszeg.
Május 7.: Debrecen, Pécs, Siófok—Balatonkiliti.
Május 8.: Békéscsaba, Debrecen, Dunaújváros, Gyöngyös, Győr, Hódmezővásárhely, Kapuvár, Körmend, Miskolc, Ózd, Pécs, Siófok—Balatonkiliti, Szombathely, Zalaegerszeg.

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

Heidrich vállalkozó

2085 Pilisvörösvár, Ady u. 1.
Tel.: 26/330-155/13 (üzem)
Fax: 26/330-309.
Ügyintéző: Heidrich László

OPEL GM

BELVÁROSI AUTÓCENTRUM Kft.
OPEL MÁRKAKERESKEDÉS:

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

MÁRKASZERVIZ:

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

nyűfém keréktárcsát 175/70-es gumikkal szerelve, kalaptartót (kombihoz), valamint egy pár féltengelyt. Tóth Attila. Tel.: 226-6657.

MOTORKERÉKPÁR

AJS 250 (1928) hibátlan váz, Ariel 500, 550 (1929) kormány, Csepel 250-es tank és térdgumi, D-Csepel hibátlan nyereggumi. Pannónia de Luxe első teleszkóp és Victoria 250—350-es csomagtartó eladó. Muray Péter Pál, 1213 Bp., Liget u. 8. Tel.: 276-5246. De. 8—10 h, du. 19—20 h között.

BERVA típusú, 2 db, magyar gyártmányú kismotort, 58-as évjáratúak, eredeti állapotban, üzemképesen. Irányár: 30 ezer Ft. Ráadásul adok egy harmadikat és sok új és régi alkatrészt. Ifj. Nagy Sándor, 4220 Hajdúböszörmény, Veres Géza u. 7.

BMW R71-es, teljesen felújított motorblokk kipróbálhatóan eladó. Érdeklődni egész nap 277-6533 telefonon.

BMW motorkerékpárhoz R 12, R 51, R 71, M 72-es motor és váltó stb. alkatrésznek eladók egy tételben is a volt javítótól.

PANNÓNIA 250 TLF 1961-es jó állapotban eladó. Gazsó Sándor, 1119 Bp., Bornemissza u. 27. Tel.: 181-3075.

Szövetkezetünk vállalja bolgár és különféle nyugati gyártmányú

TARGONCÁK

és alkatrészek beszerzését, javítását.
A javításokon kívül targoncák időszakos vizsgálata, karbantartása

TARGONCAJAVÍTÓ KISSZÖVETKEZET

1116 Bp., Rácz László u. 72/a.
Tel.: 161-1250, 186-9188, 186-9365.
Fax: 161-1250, telex: 22-4182.

K&K
KOVÁCS AUTÓKÖZPONT

1039 Bp. Szentendrei út 255.
Telefon/fax: 188-5447
Telefon: 250-4905, 250-4906
HIVATALOS MÁRKASZERVIZ.
ÚJ GÉPKOCSIK ÉRTÉKESÍTÉSE.

Karosszériajavítás gyári technológiával.

Peugeot a siker KOVÁCSA.

PEUGEOT-AKCIÓ!

106 XN benzinüzemű, katalizátoros 1 099 000 Ft,
205 Junior benzinüzemű, katalizátoros 910 000 Ft,
306 XN benzinüzemű, katalizátoros 1 360 000 Ft,
405 GL benzinüzemű, katalizátoros 1 788 000 Ft,
405 GLD dízelüzemű katalizátoros 1 999 000 Ft.

30% előleggel, 48 havi részletfizetéssel már egy új autó tulajdonosa lehet.

CARGO

AUTÓVILLAMOSSÁGI ÁRUHÁZ

BUDAPESTEN HÁZHOZ SZÁLLÍTÁS
nyitva:
hétfő-péntek:
08.00-16.00

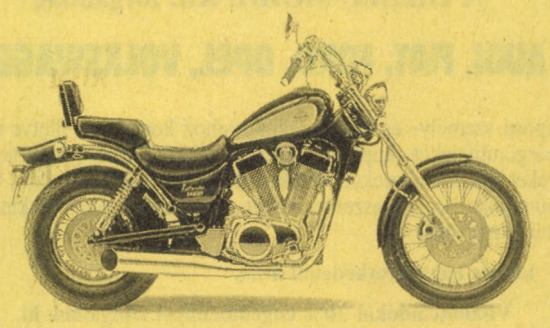
ZEUS INTERNATIONAL KFT.

Budapest, XIV. Zalán u. 23.
Telefon: 252-48-92

ZEUS INTERNATIONAL LTD.
PARTS & SERVICE

SUZUKI

MÁR KAPHATÓ!



Hivatalos márkakereskedők:

AMARGO CHOPPER KFT.: Budapest VII., Thököli út 5. Tel.: 142-9562

NEMESTEAM MOTORSZERVIZ: Dunaharaszti, Soroksári út 23. (Az 51-es úton, az M0-ás körgyűrű alatt) Tel.: 24/390-508

ENDURO MOTOROSBOLT: Pécs, Tiborc u. 38. Tel./fax: 72/319-631.

MAGYAR SUZUKI RT. 1139 Budapest, Váci út 110. Tel.: 270-0266, 270-0267, 270-0268.

SUZUKI

Terepjárós expedíciók indulnak!

Kultúrtörténeti **kutatócsoport belső-ázsiai** útjaira angolul és/vagy oroszul beszélő, illetve **észak- és nyugat-afrikai** útjaira franciául beszélő, nagy gyakorlattal rendelkező, **profi autószerelőket** keres. A munka rendszeresen évi 2-2 és fél hónap elfoglaltságot jelent az utazások idejére.

Ugyanez a kutatócsoport itthon dolgozó **autógépész-szaktanácsadó** csoportot szervez terepjárózással kapcsolatos, műszaki-stratégiai kérdések megvitatásához, időszakos munkára. Szakfolyóiratok figyelemmel kísérése szükséges lesz, ezért angol, német, francia, olasz vagy spanyol nyelvtudás előnyt jelent.

Az önéletrajzokat „Sziklarajzok" jeligére a következő címre kérjük:

1399 Budapest, Pf. 701/456.

Arai HELMET



Az ARAI márkájú bukósisakok

MÁJUSBAN

20%

KEDVEZMÉNYES

vásárolhatók a Yamaha Motor Hungária kft-nél (Budapest XIII. Váci út 45.)

NYUGATI AUTÓK BONTÓJA

Minden típust átveszünk!

VISZTRICZ Kft.

Tel./fax: 96/363-016
Győrtől 20 km-re a 85-ös főúton ENESÉN
500 autó bontásra!

ÓRIÁSI RAKTÁR-KÉSZLET

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

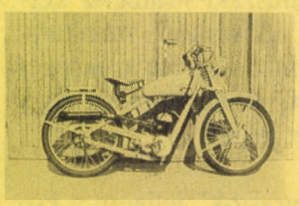
Fiorella **Fiorella** gömbcsuklók
Doduco autóvillamosság
Fifft lámpatestek
Rhibo karosszéria elemek
E.T. **E. Techno 1.** izzítógyertyák
Schmitter porlasztócsúcsok
Löbro féltengelyek
Victory tömítések
Gates **Gates** vezérműszíjak,ékszíjak
E.T.F. fékbetétek
SPICA **Spica** LODGE gyújtógyertyák
Cromodora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

AUTÓALKATRÉSZ NAGY- ÉS KISKERESKEDELEM

INDIAN négyhengerest, 1936-ost, restaurálva. Texasban használták rendőrségi járőrmotorként, különlegessége, hogy a megrendelő kívánságára nem upside-down típusú motorral szerelték. Óra 40 ezer SFR. Peter Wieg, Peter-Ochs-Str. 25. CH-4059 Basel, tel.: 41/61-354458.

JAWA 350-es, jó állapotban eladó. Gaál Zsolt, 7400 Kaposvár, Hársfa u. 8/A.

JAWA „robot" 98 cm^3-es, 1943-as veteránt eredeti üzemképes állapotban. Ugyanitt kínálok 350-es generálozott Jawa-blokkot is. Muray Péter Pál, tel.: 276-5246, de. 8—10 h-ig.



KAWASAKI GPZ 400 R típusú motorkerékpárt, négyhengeres, 16 szelepes, 60 LE-s, 86-os évjáratú, piros-ezüst-fekete színű, japánból importált, egy év

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!

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

A DIESEL-MOBIL Kft. forgalmaz

AUDI, FIAT, FORD, OPEL, VOLKSWAGEN

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

kis- és nagykereskedelmi áron.

Viszonteladókat 20% engedménnyel szolgálunk ki.

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

Tárcsafékbetétek 1100—4000 Ft-ig

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

műszakival, kevés kilométerrel, sérülésmentesen, kitűnő állapotban eladó, Bieffe Kevlar M-es méretű, piros-ezüst-fekete bukósisakkal áron alul. Andor József, 8997 Zalaháshágy, Petőfi u. 118.

KAWASAKI Z 650-hez használt alkatrészek (motor, kerekek, fékek stb.) együtt 10 ezer Ft-ért, ugyanitt CZ 350-es eladó 20 ezer Ft-ért. Farkas Pál, 2371 Dabas, Szent János út 101. Munkahelyi telefon: 24/378-019.

NSU MAX 250 cm^3-es, négyütemű, 80 százalékos állapotban, papírokkal, Viktória 125 ZDB, lemezvillás, restaurálás előtti állapotban eladó. Iván Roland. Tel.: 42/342-277.

NSU LAMBRETTA, 150 cm^3-es, 40 éves, jó állapotban lévő, üzemképes motor eladó, vagy 450—50 cm^3-es sportmotorra cserélném. Kínálok még Lloyd Alexander 600 cm^3-es, 36 éves, jó állapotban lévő, üzemképes motort. Kucserka Zsuzsa. Tel.: 75/314-453.

PANNÓNIA P12-es, 1978-as évjáratú, kitűnő állapotban, sok tartalék alkatrésszel (pl. motorblokk) eladó, továbbá Jawa Babetta, szintén sok alkatrésszel és egy Simson MOFA (automata váltós) segédmotor-kerékpár (Babettához hasonló). Barna János, 3177 Rimóc, Széchenyi út 30.

PANNÓNIA P—12/1974-est oldalkocsival, eredeti narancssárgát, új állapotban, az 1993. novemberi újravizsgáztatásig 422

GT AUTO ALARM

CSÉPÁNY ÉS TÁRSAI

autoLift



Olasz távirányítású autóriasztók

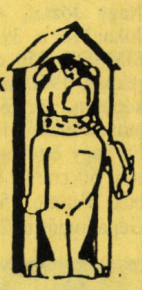
Központi ajtózár

Elektromos ablakemelők

Magyarországi fogalmazó:

Mahitron—Házi Kft.

Telefon: (06) 22/314-690



1104 Bp., Lavotta u. 30. ☎ 262-83-65

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!

B&F KATALIZÁTOR a tiszta levegőért

Brukner & Fodor
International Discount Muffler
Parts & Equipment Co.

ORSZÁGOS SZERVIZHÁLÓZATÁVAL ÁLL
A KÖRNYEZETÜNKÉRT TENNI AKARÓ AUTÓSOK RENDELKEZÉSÉRE

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

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

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

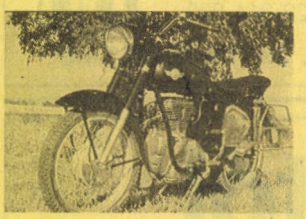
ART EXPO Kft.: 274-4174

AUTÓKER ALFA Kft.: 127-2440

km-t futottat, további bejáratásnál is üzembiztosat, igényesnek, 130 ezer Ft-ért. Bognár, 6070 Izsák, Kossuth L. út 95.

SIMSON-t, pedálost, üzemképest, tartalék alkatrészekkel, valamint Komár motorkerékpárt. Nagy József, 4026 Debrecen, Jókai Mór u. 39.

SIMSON 250 cm^3-es motorkerékpár, 1960-as kiadású, üzemképesen, újrafényezve és krómozva eladó. Irányár: 55 ezer Ft, vagy értékegyeztetéssel Simsont 50 cm^3-ig beszámítok. Zsibók Ferenc, 5553 Kondoros, Gépállomás u. 2.



SIMSON SR 50 típusú robogó megkímélt (gyári) állapotban, kevés kilométerrel sürgősen eladó. Berta Szabolcs, 7026 Madocsa, Paksi u. 6.

SUZUKI GSX 600 F négy az egyben sportdobbal, új lánccal, lánckerékkel, 1990-es kiadású, 370 ezer forintért, valamint Honda NSR 125-ös, 1988-as kiadású 160 ezer forintért, és 1961-es évjáratú veterán CZ szinte gyári állapotban eladó. Fekete, Polgárdi, Fáy-ltp. 13. Tel.: 22/366-626.

YAMAHA Super Ténéré '93-as évjáratút, kevés kilométerrel, karcolásmentesen, garanciával. Csere is érdekel. Telefon: 79/321-026.

YAMAHA XZ 550-S típusú motorkerékpár, 1988-as, teljes idomos, vízhűtésű V-motor, sportos jellegű, 1996-ig műszakival (új HKV-fékpofák) eladó. Csere esetén hasonló korú, legalább 400 cm^3-es chopper érdekel vagy VTR, ill. VFR-Honda. A motor ára 220 ezer Ft. Molnár János, 2600 Vác, Rigó u. 8. II/6. Tel.: 27/314-411, 144, vagy 128-as mellék, 6—14 h ig.

YAMAHA XS 250-es, kéthengeres, négyütemű utcai motorkerékpárt kitűnő műszaki állapotban 85 ezer Ft-ért. CZ 125 cm^3-es, központi rugós krossz-motorkerékpár, versenykész állapotban, továbbá krossz CZ 250—500-hoz vázak, teleszkópok, hengerek, váltófogaskerekek, tankok és egyéb alkatrészek, valamint MZ TS, illetve ETZ 125-höz alkatrészek, hengerek, dinamók, generátorok, dugattyúk, fogaskerekek és sok apró alkatrész eladó. Bokor Sándor, 7400 Kaposvár, Esze T. u. 11.

HÉFAL

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

Garancia autólámpabolt
AUTÓALKATRÉSZ KIS- ÉS NAGYKERESKEDÉS



Új és bontott
NYUGATI AUTÓLÁMPÁK
vétele és eladása
KAROSSZÉRIAELEMEK
SZÉLVÉDŐK FORGALMAZÁSA,
FÉNYSZÓRÓK FONCSOROZÁSA
Cím: 1182 BUDAPEST, ÜLLŐI u. 65. TELEFON/FAX: 2-910-925
TELEFON: 2-910-920
NYITVA: 9—17 ÓRÁIG, SZOMBATON 9—12 ÓRÁIG

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

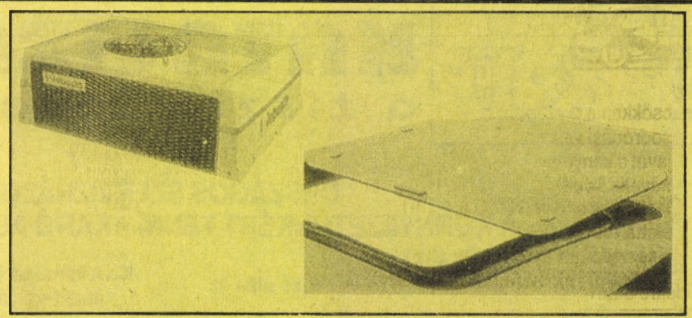
VEGYES

PIRELLI 15″-os terepgumik, vágott slikk- és pályagumik eladók. Tel.: 183-4156.

1993-AS Benzoil—FIAT raliról

Webasto

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



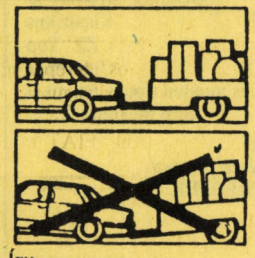
WEBASTO HUNGÁRIA KFT.
1134 Budapest, Kassák L. u. 58—60.
Tel./fax: 270-2337, 270-2338, 270-2339

AUTO *Info* BBS
JÁRMŰKERESKEDELMI ÉS INFORMÁCIÓS ADATBANK
MODEMES SZÁMÍTÓGÉPE SEGÍTSÉGÉVEL TELEFONON TEREMTHET KAPCSOLATOT.
62 421-084 PBX
SZÁRAZFÖLDI, VÍZI, LÉGI, ÚJ, HASZNÁLT, BÉRELHETŐ JÁRMŰVEK, SZOLGÁLTATÁSOK, SPORTRENDEZVÉNYEK.
DÍJTALAN HIRDETÉSI ÉS INFORMÁCIÓS LEHETŐSÉG!
HÍVJA ÖN IS RENDSZERESEN!
HIRDESSEN! KÉRDEZZEN!
6720 SZEGED KAZINCZY U. 12.
62 317-349 FAX

Teljes körű Trabant-szerviz:
— vizsgáztatás,
— motorjavítás,
— gyári alkatrészek eladása

Giorgio Rallye Szerviz — Szabó György autószerelő
1188 Budapest, Kalász u. 8/A.
Telefon: (06-60) 332-246

LADA, VOLVO gépkocsijának hátsó tekercsrugóiba szereltessen segédrugóként légrugót



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

Vidékre utánvéttel is szállítunk.

A légrugók beszerelését a Közlekedési Főfelügyelet engedélyezte.

Ugyanitt személygépkocsigumiabroncs szerelése, javítása, értékesítése.

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

videokazetta és a Sport Autó összes száma eladó. Néber Tamás, 8800 Nagykanizsa, Honvéd u. 42.

ELADÓ Szamara-üléshuzat, fehér vászon, 1550 Ft, univerzális pedálzár, 1200 Ft, videokazettán német nyelven 87—88—98-es Párizs—Dakar Rali 60 percben és 100 ütközés, bukás 60 percben német nyelven, 1300 Ft. Rusa Tibor, Bp. IX., Üllői út 69.

ZUGLÓBAN, a Füredi lakótelepen főútvonalra néző, 34 négyzetméteres örökgarázs (üzleti célra is alkalmas) eladó, 47 ezer Ft/négyzetméter. Tel.: 220-0745.

PUCH 200 (Méray-Puch) alkatrész-katalógust (másolat), Tatraplan kezelési könyvet (másolat), Citroën 1934—55 közötti típusaihoz szerelési könyvet (másolat) és BMW—EMW 340-hez alkatrész-katalógust (másolat) eladok. Szegi Ferenc, telefon: 24/365-861, 18—20 h között.

AUTÓ-MOTOR bekötött évfolyamokat kínálok: 1971—72—73—77—78—79—81—88 500 Ft/db. Szilágyi István, 1041 Bp., Szigeti I. u. 27. IX/54.

CSERE

NSU LAMBRETTA, 150 cm^3-es, 40 éves, jó állapotban lévő, üzemképes motor eladó, vagy 450—500 cm^3-es sportmotorra cserélném, Kucserka Zsuzsa. Tel.: 75/314-453.

YAMAHA XS 250 Special Chopper motor eladó. Irányár: 160 ezer Ft. Elecserélhető 125 cm^3-es Gilerára, 125 cm^3-es Aprilia Replicára vagy más 150 cm^3 alatti motorra. Braun Roland, 2400 Dunaújváros, Rákóczi F. u. 38. Tel.: 60/392-321.

CAGIVA Prima 50 cm^3-es, 4 hónapos versenymotort kínálok 285 ezer Ft-ért, vagy értékegyeztetéssel elcserélném 750 cm^3-es, esetleg sérült, nagyobb motorkerékpárra. Makra László 5516 Kőrösladány, Fási u. 21. Tel.: Kőrösladány 205 vagy 60/384-620.

AUTÓKLIMATIZÁLÁS ÉS -SZERVIZ
Vezérképviseletek által kizárólag elfogadott minőség!
Környezetbarát technológia.
DAVIA
1107 Bp., Ceglédi út 30.
Tel./fax: 157-2233/276.

EURÓPAI ÉS JAPÁN AUTÓKHOZ RAKTÁRRÓL!

Lipmesa

LENGÉSCSILLAPÍTÓK
Garantált minőség akcióáron! Beszerelést vállalunk!

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

Quinton Hazell-termékek Pl:

VÍZPUMPÁK:

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

KUPLUNGOK:

VW-tárcsák	3180—5820 Ft + áfa
FORD-tárcsák	3960—8780 Ft + áfa
GOLF-kuplungkészlet	12 278 Ft + áfa
TERMOSZTÁTOK	464 Ft + áfa

BREDA KERÉKCSAPÁGYAK TORONYCSAPÁGYAK BEVEZETŐ ÁRAKON!

GMS spirálrugók szereléssel is pl.:

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

BARDI AUTÓ
Tel.: 215-3857
134-0278
KÖZPONTI RAKTÁR ÉS ÉRTÉKESÍTÉS:
1089 BP. REZSŐ TÉR 1.
(az Elnök utca sarkán)
Nyitva: H-P. 8—17 óráig,
Szo. 8—12 óráig.

GLO FÉLTENGELY-CSUKLÓ

Készletek (gumival együtt) pl.:

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

FRAP gömbfejek, lengőkarok, kormányrudazatok.
Példák kedvező árainkból:

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

Holland fékbetétek:

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

VIDÉKRE DÍJTALAN POSTÁZÁS!
A BÁRDI-CSAPAT TITKA:
AZ EGYSÉGES ELŐNYÖS ÁR, ÉS AZ ÓRIÁSI KÖZPONTI RAKTÁR!

A CSAPAT

BAJA: AUTÓ PANKOVICS Kálvária u. 1. T.: (79)321-333 **BÉKÉSCSABA:** P és A BT. Bartók B. u. 66/1. T.: (66)328-984. **BUDAPEST:** KOZIK ÉS TÁRSA AUTÓSBOLT Rákóczi F. u. 194. (XXI.) T.: 277-8222. SASKÓ AUTÓSBOLT Nagy Lajos kir. út 179. XIV. Tel.: 252-1734. **DEBRECEN:** KABAI LAJOS Erzsébet u. 21. T.: (52)411-144. **EGER:** SZOLDATICS ÜZLETHÁZ Mátyás király u. 6. T.: (36)324-132. **ÉRD:** Varga Autószervizbolt Botond u. 1. (Riminyaki u. sarok), T.: 23/365-777. **MISKOLC:** LI és RA BT. Kisfaludy u. 87. T.: (46)380-751. **NYÍREGYHÁZA:** Gyekis és Társai Kft., Őszőlő u. 6. T.: (42)318-350. **PÉCS:** PRINZ FUTÓMŰ Siklósi u. 33. T.:(72)313-996. **SALGÓTARJÁN:** SEDAN AUTÓSBOLT Zpi felüljáró, Pavilonsor. T.: (32) 317-984. **SZOMBATHELY:** BÁRDI AUTÓ Sport tér 4. Tel.: 94/329-401. **TATABÁNYA:** AUTÓ ÁSZ Március 15. u. 7. Tel.: (34)331-360 **VESZPRÉM:** RING AUTO Ady E. u. 5. Tel.: 88/329-644, 60/391-329.

VISZONTELADÓKNAK, SZERVIZEKNEK KEDVEZMÉNY!

MIDISIT KKT.

Mikrobuszokba ülésgyártás, beszerelés!

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

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

MIDISIT KKT.

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

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

FIAT NIKKO KFT.

Teljes körű alkatrészellátást biztosít
FIAT LANCIA
Alfa Romeo
minden típusához.
Fiat Lubrificanti
gyári olajok forgalmazása.

NIKKO Kft.
Budapest X.,
Kőér u. 3/a.
Tel./ fax: 157-2976

hétköznap
8-16 óráig.

NORMA

LÁTOGASSA
meg tömlő- és csőbilincsek szakkiállításunkat
a CONSTRUMA
Nemzetközi Építőipari Kiállításon,
május 3—7.
F2 pavilon 89b
NORMA-stand
NORMA-KER BT.

1116 Budapest,
Temesvár u. 19—21.
Tel.: 181-1396.
Fax: 181-1397.

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.

MAN

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

AmeriCar-Service Kft.
Amerikai Autók Szakszervize

USA-autók javítása
GM
FORD
CHRYSLER
JEEP

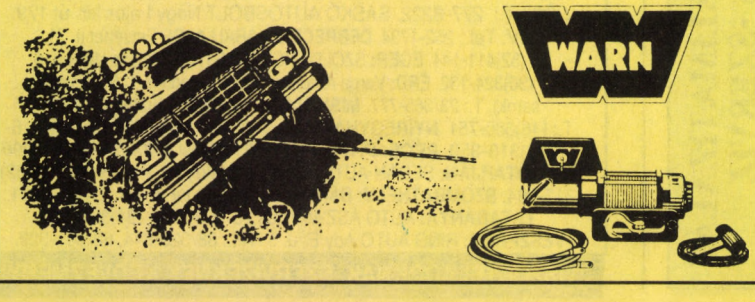
USA-autók adás-vétele
Klasszikus
ZZ' Top
Old Timer
és minden típusú amerikai autó megrendelésre.

Autómata váltók
és légkondicionáló berendezések javítása.
EREDETI USA-ALKATRÉSZEK

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

teljes körű javítás szervizmunkák.

TAUBENREUTHER Offroad-Technik. Industrie-Technik.



WARN

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

CSÖRLŐK

már 70 154 Ft + áfa-tól.
Mi felszereljük Önt!
Katalógus 300 Ft, kereskedőknek ingyenes!

SZTÁROK A FALON

DAYTONA 200



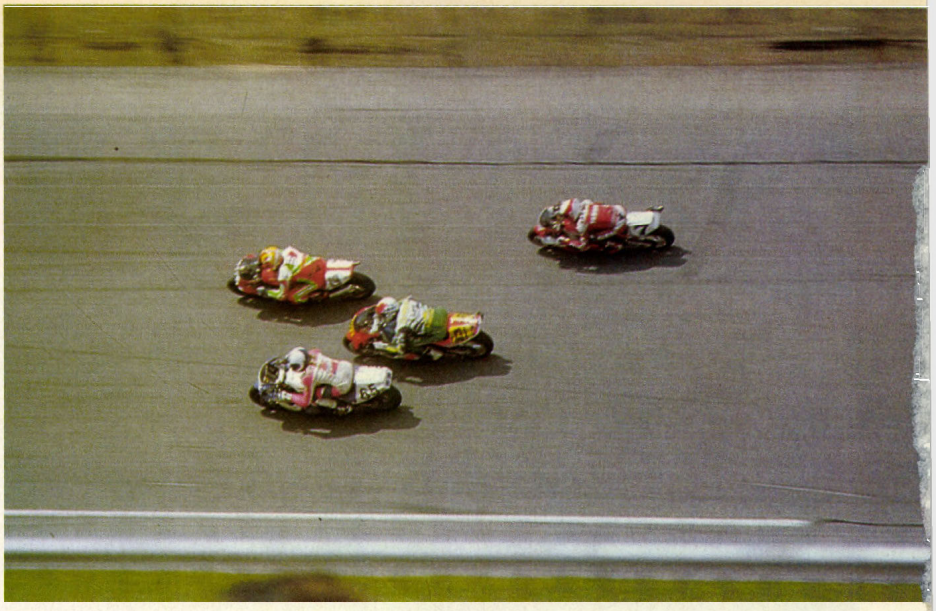
Az elején még bírta Polen (1) Hondája, később azonban Corser (19) és Lawson (7) is megelőzte

A daytonai 200 mérföldes a leghosszabb és a legjobban fizető futam az amerikai motorkerékpáros bajnoki sorozatban. Közel hatvan éve rendeznek ilyen távon versenyeket a floridai üdülőhelyen, kezdetben az óceánparton jelölték ki az ovált, 1959 óta pedig a százezer (ülő-) nézőt befogadó International Speedway ad otthont az eseménynek

Daytonába nemcsak a pénzdíjért vonul el minden évben a motorosvilág színe-java, hanem mert ez valami más, több mint egy szokványos verseny. Március elején, amikor az európai pályákon még hideg van, Floridában minimum tavaszi az idő – idén inkább nyárias volt –, ideálisak a körülmények az új motorok kipróbálására. Az európaiak mindig kihívást jelentenek az amerikai versenyzők számára, akik hazai pályán, a híres-hírhedt oválon is szeretik, ha ők a jobbak. S gyakran felbukkan egy-egy ázsiai vagy ausztrál fiú is, akiről még senki sem hallott, az edzés után meg kiderül, hogy az első sorra jó az ideje…

Az idei motoroshét csúcspontját jelentő Daytona 200 már a rajt előtt sok izgalmat ígért. Rögtön az első különlegesség a Harley–Davidson visszatérése a versenyen, pontosan húszévi szünet után. Az új VR 1000 motorja 996 cm³-es, hatvanfokos twin, folyadékhűtéses, hengerenként két vezértengellyel és benzinbefecskendezéssel. A sebességváltó ötfokozatú, a váz karbonfiber. A visszatérés lelki terhe elsősorban *Miguel Duhamelre* nehezedett, a kanadai versenyző nyert már Daytonában – három évvel ezelőtt –, igaz akkor Kawasakin. Mellette még három korábbi Daytona-győztes volt a mezőnyben, *David Sadowski* (Ducati), *Scott Russel* (Kawasaki) és *Eddie Lawson* (Yahama). Világbajnokból is akadt elég a rajtlistán, *Doug Polen* kétszer, *Fred Merkel* háromszor, Lawson négyszer vívta ki ezt a címet, persze ne feledkezzünk meg a címvédő Russelről sem. Ami a további

DAYTONA 200



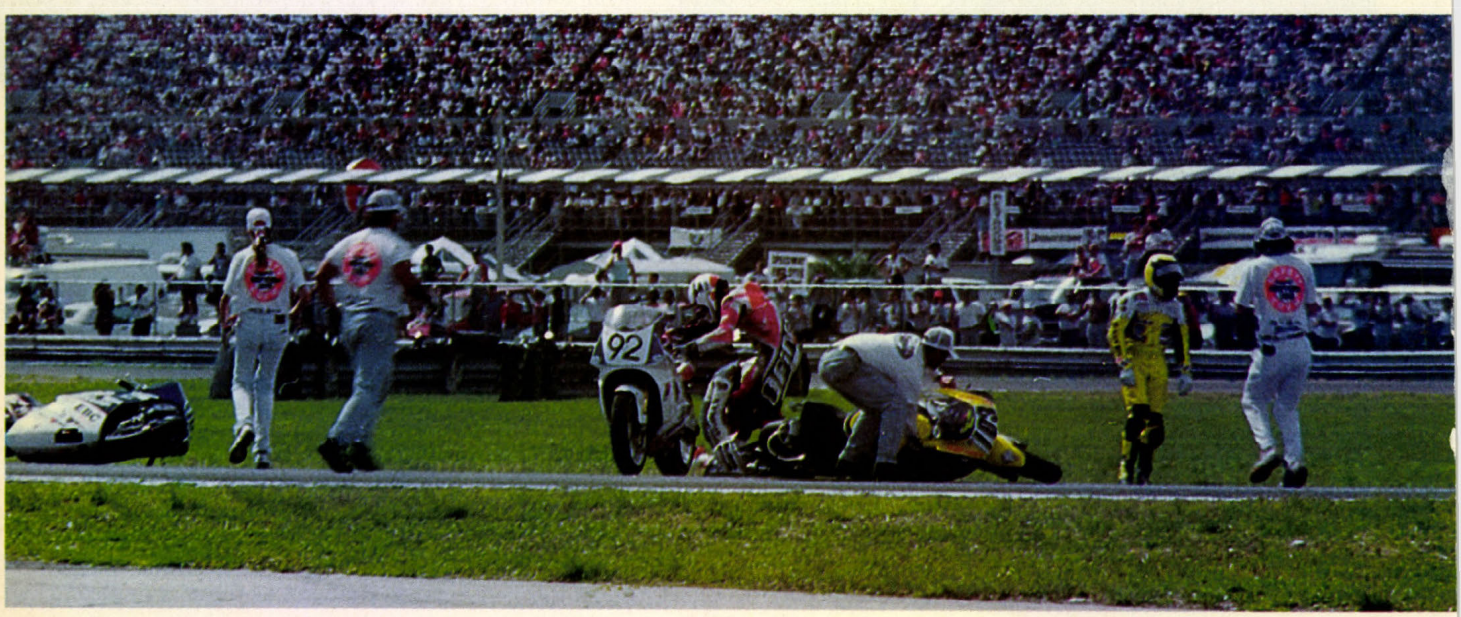
Előzés a falon. Corser (19) és Lawson (7) 300 km/h körüli tempót megy

motorérdekességeket illeti, ott volt az új Honda RC 45-ös – Doug Polen az ausztráliai tesztprogram után rögtön Japánba utazott, s három napot töltött a gyárban a részletek tisztázásával. *Pascal Picott* Ducatijának összerakásában *Eraldo Ferracci*, az amerikai Ducati-csapat főnöke személyesen vett részt a gyárban, s Russel is az új Kawasakival érkezett.

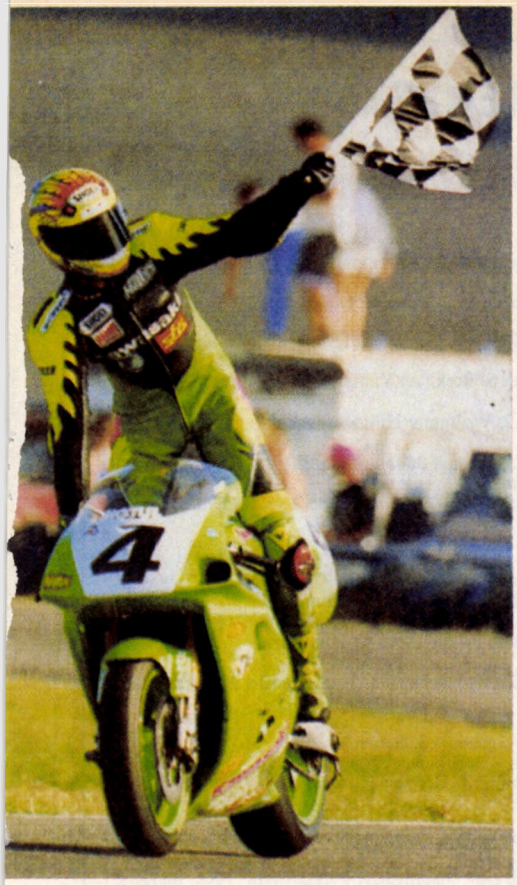
A daytonai kétszáz mérföldes számos különlegessége közül az egyik, hogy a rajtsorrendet nemcsak az edzésidők befolyásolják, hanem egy 50 mérföldes távú előversenyen elért eredmények is. A szerdai edzésen az ausztrál *Troy Corser* (Ducati) volt a leggyorsabb 113,919 mph-s körrel. Másnap csapattársa, Pascal Picott vette át tőle a dicsőséget (és a rendezőktől egy Rolex órát), megjavítva Russell tavaly felállított körrekordját 116,437 mph-ra. – Nem reméltem, hogy ilyen gyors leszek. Egész télen jégmotoroztam, úgy látszik, most jobban érzem a csúszáshatárt, biztos az segített – mondta Pascal szerényen. A kvalifikációra is használt Arai Twin 50 nevű előfutam első csoportjában Lawson vadul üldözte Picottot, de a Yamaha nem bírta az erőversenyt a Ducatival. Troy Corser első amerikai versenyén 3,2 másodpercet vert Doug Polenra, aki bő két éven át volt a Ducati első számú menője, s most egy Kawasaki nyergében versenyezve érthetően savanyú a szőlő alapon nyilatkozott az ötvenmérföldes után. – Kétszáz mérföld egészen más távolság, és a vasárnapi egy egészen más verseny lesz – mondta Polen. A csoportgyőzelmeket tehát Picott és Corser szerezte meg, így érthetően elégedetten nyilatkozott Eraldo Ferracci a párosverseny után. – Úgy látszik, a motorokat sikerült jól beállítani, a gumik csodálatosak, Pascal nagyszerű, Troy káprázatos, nem tudom, mit mondhatnék még – említette egy rádióriporter kérdésére válaszolva. Jóval borúsabb volt a kép a Kawasaki háza táján, a „zöldek" mindhárom ásza kiesett az Arai 50-en, Russell a 62. helyről várhatta a rajtot. Nem lelkendezett nagyon a Harley-csapat sem, Duhamel a 17. sorban kapott helyet.

Maga a verseny azután kárpótolta a Kawasakit, s persze főleg Scott Russellt. A kezdetek pedig mást ígértek. Körülbelül hatvanezer néző előtt rajtolt el a nyolcvan versenyző, s az első körökben a rajtsorrendnek megfelelően Picott, Corser, Lawson és Polen csatázott az élen. Troy Corser kitartó munkával kezdett megnyugtató előnyt kidolgozni magának, míg Scott Russell hasonló alapossággal dolgozta fel magát az élmezőnybe. A 30. körben a német *Bernard Schick* (Ducati) hatalmasat esett a célegyenesben 280 kilométeres sebesség mellett, s a piros zászló, vagyis a futam felfüggesztése teljesen átrendezte a sorokat. Schick esése tipikusan a „rossz volt nézni" kategóriába tartozott, vagy kétszáz métert csúszott, ehhez képest semmiség, hogy csak kézcsonttörést és néhány zúzódást és horzsolást szenvedett. Helyszíni közlés szerint a bukás az első kerékpánt törése miatt következett be.

– Amikor megláttam a piros zászlót, azt gondoltam: ó, ne! Most összeszedik magu-



Bukás után. Linch és Clarke már talpon, Yanagawa a földön, a kupacban



Russell esetében a rossz főpróbát parádés előadás követte
Fotó: NIGEL COOK

kat és eltűnik az előny, amit kiharcoltam magamnak – mesélte a verseny után Troy Corser. Joggal aggódott, hiszen a kényszerszünet alatt mindenki kereket cserélt, benzint töltött, s egyáltalán az összes szükséges javítást, beállítást elvégezték a motorokon. Ez az amerikai pályaversenyek hátránya, de előnye is egyben, a hosszú táv miatt benzint kell tölteni, kereket kell cserélni, a bokszutcában eltöltött idő, akárcsak az Indycar-sorozat versenyein döntő jelentőségű lehet.

A piros zászló előtt Corser, Russell, *James,* Polen, Lawson és Merkel volt a sorrend, 11 versenyző volt egy körön belül. Az újraindításnál Polen jött el a legjobban, de az eredetileg 2,5 mérföldes oválpálya középső részén kialakított, kanyarokkal teletűzdelt betét (ezzel 3,56 mérföld egy kör) elején Russell már megelőzte, majd később Corser és James is. A továbbiakban Russell és Corser vívtak az élen, míg James mögött Lawson Picottal csatázott. Aztán jöttek az idegtépő bokszba állások. A 47. körben Russell 9,9 másodpercet használt fel tankolásra és gumiellenőrzésre, Corser ideje 13,7 másodperc volt, de ő új hátsó kereket is kapott. Lawson új helyi rekordot állított fel, amikor 5,3 másodperc alatt tankolt.

Corser végül három másodperc hátránnyal végzett Russell mögött úgy, hogy a befutóig semmi sem volt biztos. Eddie Lawson lett a harmadik, Doug Polen, Jamie James (Yamaha), *Steve Crevier* (Kawasaki), *Mike Smith* (Honda) volt a további sorrend. Signor Ferracci szép reményei nem váltak valóra, Picott csak 11. lett. Az új Harley–Davidson superbike még nem az igazi, Duhamel a 22. körben motorhibával kiállt. Scott Russell 85,010 mérföldes átlaggal nyert, ami kerekítve 137 km/h, persze ebbe beleértendők a bokszlátogatások is. S mert amerikai futamról volt szó, mindenki pontosan tudhatta, hogy az összesen kiosztott 161 ezer dollárból Russell 16 500-at vihetett haza. Keményen megdolgozott érte, s ezt csak azok kedvéért említem, akik úgy gondolják, annyi pénzért bárki képes háromszázzal menni a 31 fokos döntésű kanyarokban.

OCSKAY

TROY CORSER



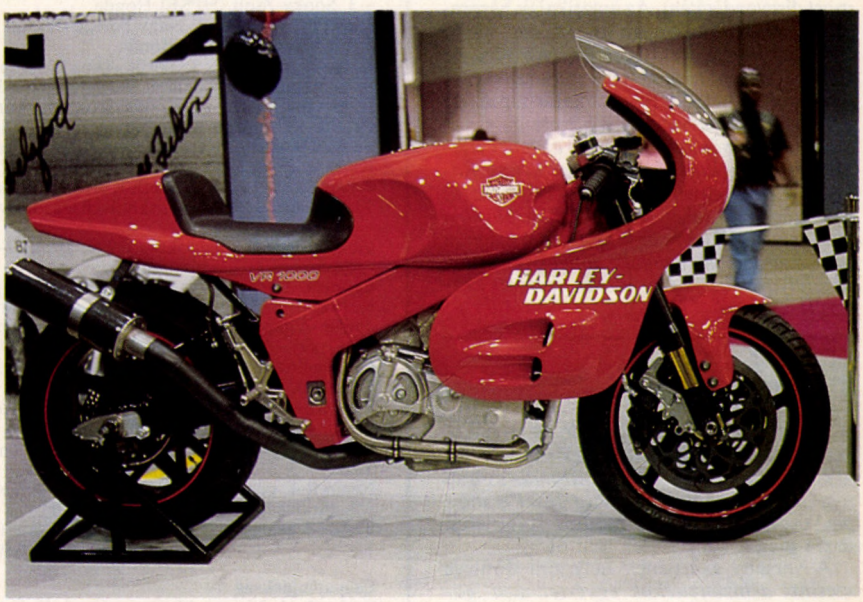
– 15 éves koromban gondoltam először a versenyzésre. Beszéltem pár emberrel, köztük Wayne Gardnerrel, aki azt mondta, ha komolyan akarom csinálni a gyorsaságit, egy évig előbb a dirttrack-futamokon induljak – említette a 22 éves éves ausztrál versenyző bemutatkozásképpen. Az már a sportalmanachokból is kiderül, hogy megfogadta Gardner tanácsát, s 1987-ben ő volt Ausztrália junior dirttrack-bajnoka. A következő évben indult az első országúti versenyén a saját CR 125-ös krosszgépén, a következő teljes szezonban pedig egy RGV 250-essel bajnoki címet szerzett. Tehetségét látva szerződtette az ausztál Yamaha-csapat egy TZ 250B-re. Ő volt az egyetlen nem superbike-versenyző, aki pénzes szerződést írhatott alá Ausztráliában. Hatodikként zárta a szezont. *„Légkondicionáló-szerelő tanfolyamra jártam akkoriban, a kettő együtt nem nagyon ment."*

1992-ben csapatának superbike-részlegébe lépett át Scott Doohan társául, s negyedikként zárta a szezont, amiben nagy része volt a gyakran kötekedő OW 01-esnek.

Meglepő módon a Yamaha nem kínált szerződést Corsernek '93-ra, s ezzel alaposan leszállították a magas lóról, de talán éppen ezért lehetett bajnok a Winfield Honda-csapat RC 30-asán – alighanem ő volt az egyetlen, aki ezzel a típussal bajnok tudott lenni tavaly.

– Szeptemberben kaptam egy tesztajánlatot a Ferracci Ducati-csapattól. Elkezdtem kérdezgetni a Hondát a '94-es terveikről, de semmi értelmes választ nem kaptam, végül úgy döntöttem, átmegyek Amerikába, ismét csak tanulni. Indulok a Daytona 200-ason, Doningtonban a vb-n, aztán majd meglátom.

Ami azt illeti, Corser már kapott egy árajánlatot egy Cagiva 500-as tesztelésére.



A Harley–Davidson új superbike-gépe. Még nem elég gyors és a fékek sem tökéletesek



RAINEY VISSZATÉR

A tavaly súlyos gerincsérülést szenvedett *Wayne Rainey* az idei szezon nyitóversenyén már ismét ott volt a versenypályán, igaz, most díszvendégként. Az amerikaiak háromszoros világbajnoka csak tolókocsival képes mozogni, de akarata töretlen. Az Eastern Creek-i futamon mint televíziós szakkommentátor segített a CBS munkatársainak, de jövőbeni nagy tervéről is szó esett.

„Csapatfőnökként tervezem az igazi visszatérést. Egykori főnököm fia, Kenny Roberts jr. lesz egyetlen versenyzőként az új csapatban, de lehet, hogy később bővül a létszám. Japánban vagy Spanyolországban már szeretnénk indulni, aminek egyetlen akadálya Roberts februárban szerzett kézsérülése lehet."

FIA-ÍTÉLET

A Brazil Nagydíj 35. körében bekövetkezett balesetről sokáig beszéltek és írtak. Az ütközés során a brit *Martin Brundle* kisebb nyaksérülést szenvedett, míg *Jos Verstappen* csodával határos módon sértetlenül úszta meg a kellemetlen szaltót.

A verseny zsűrijének helyszíni döntése szerint: *a bizonyítékok egyértelműen igazolják, hogy a 15-ös rajtszámú kocsi, amelyet Eddie Irvine vezetett, idézte elő a négyes karambolt. A brit pilóta nagyon veszélyes manővert hajtott végre, három társa viszont nem tehető felelőssé a történtekért.*

A zsűri jelentést tett a világbajnoki sorozatot kiíró FIA-nak további vizsgálat lefolytatására. Az eddigi ítélet szerint Eddie Irvine-ra 10 000 dolláros pénzbírság és mellékbüntetésként egy futamról való eltiltás vár. A helyszíni döntés ellen a pilóta és csapata, a Jordan fellebbezési kérelmet nyújtott be.

EREDMÉNYEK

1994. március 19–20-án Örbottyánban rendezték meg az enduro országos bajnokság, nyílt nemzetközi és osztrák bajnokság első fordulóját. A 115 induló a változatos, nehéz terepen küzdött a Bell Holel-kupáért.

I. nap
I. o. 125 cm³: 1. Papp Csaba (Kaposvár) Yamaha – 2. Hermann Gruber (A) Husaberg – Pecsenka Zsolt (Motex SE) TM
125 cm³ felett: 1. Csősz Lajos (Motex SE) Suzuki – 2. Peter Bous (A) KTM – 3. Korponai Péter (Kamaraerdei Kerekes Kub) Honda
Négyüteműek: 1. Nádor Attila (Motex SE) KTM – 2. Karl Handl (A) Husaberg – 3. Herbert Hubmann (A) KTM
Old Boy: 1. Franz Ritter (A) KTM – 2. Günter Soucek (A) Yamaha – 3. Karlheinz Auer (A) Honda
Amatőr: 1. Kiss József (Cseke KK) Suzuki – 2. Wolfgang Hillinger (A) Yamaha – 3. Banga Iván (Motex SE) KTM
II. o.: 1. Nádor Lajos (ET Pécs) Honda – 2. Podonyi János (Kamaraerdei Kerekes Klub) Honda – 3. Csere Csaba (Cseke KK) Yamaha
I. o. csapatverseny: 1. Motex SE „A" – 2. ET Kaposvár – 3. Kamaraerdei Kerekes Klub
II. o. csapatverseny: 1. Cseke KK.
2. nap
I. o. 125 cm³: 1. Hermann Gruber – 2. Papp Csaba – 3. Pecsenka Zsolt
125 cm³ felett: 1. Csősz Lajos – 2. Peter Bous – 3. Siklósi Attila (ET Kaposvár) Kawasaki
Négyüteműek: 1. Nádor Attila – 2. Karl Handl – 3. Herbert Hubmann
Old Boy: 1. Karl Vollmann (A) KTM – 2. Stefan Autmann (A) KTM – 3. Franz Ritter
Amatőr: Kiss József – 2. Banga Iván – 3. Franz Pölzreitner (A) Husqvarna
II. o.: 1. Nádor Lajos – 2. Csere Csaba
I. o. csapatverseny: 1. Motex SE „A" – 2. ET Kaposvár – 3. Kamaraerdei Kerekes Klub
II. o. csapatverseny: 1. Cseke KK.
Összevont eredmény
I. o.: 125 cm³: 1. Papp Csaba – 2. Hermann Gruber – 3. Pecsenka Zsolt
125 cm³ felett: 1. Csősz Lajos – 2. Peter Bous – 3. Siklósi Attila
Négyüteműek: 1. Nádor Attila – 2. Karl Handl – 3. Herbert Hubmann
Old Boy: 1. Franz Ritter – 2. Karl Vollmann – 3. Günter Soucek
II. o.: 1. Nádor Lajos – 2. Csere Csaba
Amatőr: 1. Kiss József – 2. Banga Iván – 3. Wolfgang Hillinger

Motokrossz országos bajnokság I. osztály 250 cm³, meghívásos + zónafutam, 1994. március 27., Nemesszalók

I. osztály, 250 cm³: 1. Roland Grosskopf (A) KTM – 2. Balogi Zoltán (Astra MSC) Honda – 3. Sóóky Zsolt (HPSE) Honda
I. osztály, 125 cm³: 1. Nagy Ferenc (Surján SE) Honda – 2. Michael Staner (A) Kawasaki – 3. Christian Akerl (A) Honda
II. osztály, 125 cm³: 1. Török Ákos (Sopron-Fortuna) Suzuki – 2. Máhler Szabolcs (Neptun SE) Yamaha – 3. Salamon Barna (Sopron-Fortuna) Honda
II. osztály, 250 cm³: 1. Hollós István (Kiskunlacháza) Honda – 2. Langer József (Neptun SE) Honda – 3. Lamos Attila (Integrál MSC) Suzuki
Serdülő 80 cm³: 1. Kerese Gábor (Sopron-Fortuna) Kawasaki – 2. Véró Zsolt (Fesztivál MSC) Kawasaki – 3. Horváth Endre (Sopron-Fortuna) Kawasaki
Junior 80 cm³: 1. Ifj. Németh Kornél (Neptun SE) Yamaha – 2. Ivánffy Kornél (Barátság SE) TM – 3. Éliás Tamás (Kiskunlacháza) Kawasaki

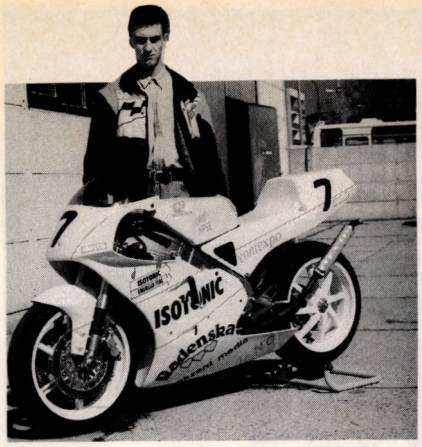
Gokart országos bajnokság, 1994. április 2–3., Kecskemét

Formula–A géposztály: 1. Ifj. Farkas Tibor (Mozart Motorsport) – 2. Locskay Lajos (Happy Kart klub) – 3. Forró Judit (Mozart Motorsport)
Junior–A géposztály: 1. If. Oláh Gyárfás (Hungária Biztosító ASE) – 2. Kálmán Péter (Volán SC Győr) – 3. Rácz István (Pénzes Kart Klub)
CIK Junior–A géposztály: 1. Ifj. Oláh Gyárfás (Hungária Biztosító ASE) – 2. Kálmán Péter (Volán SC Győr) – 3. Turbéki Márió (Best Racing Team)
Formula–C géposztály: 1. Bakos András (Mozart Motorsport) – 2. Ifj. Vér István (Volán SC Győr) – 3. Varga Szilárd (Volán SC Győr)
Kadet–C géposztály: 1. Magyar Gergely (Junior Kart Klub) – 2. Turbéki Lénárd (best Racing Team) – 3. Horváth Balázs (Épszöv SE)
Nemzeti–C géposztály: 1. Varga Szilárd (Volán SC Győr) – 2. Vingler Attila (Vingler MSE) – 3. Miklós Szabolcs (Volán SC Győr)
Kadet–A géposztály: 1. Schneider Viktoria (CCP Team) – 2. Bánhegyi Viktor (Pénzes Kart Klub) – 3. Chrobák János (Junior Kart Klub)

Csapatbajnokság
Seniorok: 1. Mozart Motorsport – 2. Volán SC Győr – 3. Happy Kart Klub
Juniorok: 1. Hungária Biztosító ASE – 2. Junior Kart Klub – 3. Volán SC Győr

A Miskolci Rallye Sport Club március 26–27-én rendezte első túraversenyét, amelyet nagy érdeklődés kísért mind a nevezők, mind a nézők részéről.

Eredmények:
A/6 géposztály: 1. Nagyvárdai/Keskeny – 2. Gál/Vincze – 3. Kriston/Tóth
H/1 géposztály: 1. Vargha/Fogarasi – 2. Sánta/Mészáros – 3. Bereczk/Száva
H/2 géposztály: 1. Csontó/Hevesvári – 2. Borbereki/Képes – 3. Orbán/Flaskó
N/1 géposztály: 1. Zakar/Zakar – 2. Zábrátzky/Szegedi – 3. Fábián/Békési
N/2 géposztály: 1. Szentkúti/Világi – 2. Láng/Kapuvári – 3. Farkas/Barakonyi
N/3 géposztály: 1. Czáll/Bartyik – 2. Bagi/Varga – 3. Hankó/Markovics



OROSZ INVÁZIÓ

No nem kell semmi rosszra gondolni, csupán egy ifjú sportember próbálgatja szárnyait. *Orosz Róbert*, a Team Hpse Contexpo Hungary huszonhárom esztendős gyorsasági motorversenyzője már hét éve száguldozik, de csak most örülhetett először vadonatúj versenygépnek. 92-ben ezüstérmes volt a hazai bajnokságban, s volt már több kimagasló nemzetközi eredménye is, de mindez öregecske, használt motorokkal. A lehető legjobbkor jött egyesületi segítség mellett elsősorban a Contexpo Kft. által nyújtott anyagi támogatásból sikerült megvásárolnia a Honda-gyár legfrissebb RS 250-es modelljét.



TÁRSULT MADONNA

A Shell mellett egyéves szponzori szerződést kötött az 1993-ban öt motokrosszbajnoki címet szerzett *ifj. Kökényesi Györggyel* – a reklámcikkeket és sportruházatot gyártó és forgalmazó – Madonna Stúdió. Képünkön ifj. Kökényesi György a Madonna Stúdió ügyvezetője, *Szabó Marianna* nyújtja át az aláírt szerződést.

VÁROSI VETÉLKEDÉS

Idén háromfordulós versenysorozatot hirdetnek a geo-raliból származtatott citysek. A városi vetélkedéseknek az ügyesség, a jó tájékozódás és a figyelemmel kombinált feladatmegoldó képesség az alapja, amelyhez a rendezők elmondása szerint legalább három résztvevő szükséges egy autóban.

Ezeken a versenyeken valóban nem kell száguldozni, és a többet ésszel, mint erővel elv kiválóan érvényesül. A cityrali hívei – akik már a kétszáz fős létszámot közelítik – először május 7-én Budapesten mérhetik össze tudásukat, majd júniusban Pécs következik, és szeptemberben ismét a főváros ad otthont a viadalnak.

A nappali és éjszakai szakaszokból álló rendezvényre előzetesen május 2–3-án lehet jelentkezni (Bp. II., Bem rkp. 42.), de május 7-én reggel a Felvonulási téren is lehet nevezni.

MEGFEJTÉS

Lapunk 7. számában megjelent salakmotor témájú keresztrejtvény megfejtése:

Az I. osztályú bajnokság győztese: Nagy Róbert
A bajnokcsapat egyik tagja: Bódi László
1993-ban az év sportolója a motorosságban: Kocsó Antal
A bajnokcsapat egyik tagja: Petrikovics József
A II. osztályú bajnokság győztese: Kovács Zsolt
1993 bajnokcsapata: Hajdú Volán SC
Nyertesek: *Varga Ferenc*, Zomba; *Teglovics Zoltán*, Látrány; *Szilágyi Sándor*, Debrecen; *Tóth Ágnes*, Miskolc; *Huszár Tivadar*, Miskolc; *Ratlinger Józsefné*, Nagyhegyes; *Jacsó Ferenc*, Egerbakta; *Urbán Róbert*, Beszterec; *Lázár Pál*, Budapest; *Berecz Mónika*, Mándok
Gratulálunk! A nyereményeket postán küldjük el.

ADORJÁN GYŐZÖTT

Az ausztriai Mureckben rendezett nemzetközi salakmotorversenyen *Adorján Zoltán* végzett az élen. A szoros küzdelemben „szétmotorozással" döntötték el az első helyet is, hiszen Adorján és az új-zélandi *Wigg* azonos pontszámmal (19 pont) álltak az első helyen. A különfutamban a magyar fiú vitte el a pálmát.

ALESI SÉRÜLÉSE

A Brazil Nagydíj egyik meglepetésembere, a harmadik helyet megszerző *Jean Alesi* súlyosan megsérült a futamot követő egyik tesztelésen. A ferrarisok kitűnő pilótája szerencsével úszta csak meg a több mint 250 km-es óránkénti tempóval történő kicsúszását. A baleset során Alesi három gerinccsigolyája zúzódott össze, amelynek következtében teljes gyógyulásáig a Ferrari tesztpilótája, *Nicola Larini* helyettesíti.

VERSENYNAPTÁR

1994. április 30. – május 1.

Formula–1: vb-futam: San Marino Nagydíj, Imola (RSM)
Rali: vb-futam + F–2 világkupa: Akropolisz Rali (GR)
Eb-futam: Nemzetközi Tó Rali (IRL), szorzó: 2
Autokrossz: Eb-futam: Gründautal (D)
ob + zónafutam: Nagykanizsa
Ralikrossz: ob-futam: Ádánd
Hegyi: Eb-futam: Rechberg (A)
Gokart: ob-futam: Debrecen
Motokrossz: vb-futam: Cosquin (RA), 125 cm³ Schwanenstadt (A), 250 cm³
Eb-futam: Bitche (F), 125 cm³
ob-futam: I–II. o. + zóna, Nagykanizsa
Oldalkocsi: vb-futam: Betekom (B)
Superbike: vb-futam: Donington Park (GB)
Gyorsasági motor: ob + zónafutam: Hungaroring
Salak: nk-futam: Nyíregyháza, Debrecen

1994. május 7–8.

Túraautó: DTM, Nürburgring (D)
Rali: vb-futam: Francia Rali (F)
Ralikrossz: Eb-futam: Lousada (P)
Tereprali: ob-futam: Etyek
Motokrossz: vb-futam: Ernee (F), 250 cm³ Hawkstone (GB), 500 cm³
Eb-futam: Nissebjerget (DK), 250 cm³
ob-futam: I–II. o. + zóna, Pázmánd
Gyorsasági motor: vb-futam: Jerez (E) Eb-futam: Mugello (I) ob-futam: Rieka (SLO) Kecskemét
Superbike: vb-futam: Hockenheim (D)
Oldalkocsi: vb-futam: Oss (NL)

autó motor SPORT

KISZABADULT VILLÁMOK

OPELÉK A NÜRBURGRINGEN



Bevetésre készen az Opel-ármádia. Előtérben a Formula-Opel és az Opel-Dallara F–3. Hátsó sor (balról): A csoportos rali Astra; Astra V6 4 × 4, a francia jégrali hőse; N csoportos Astra; Formula–2-es rali Astra; DTM II. kategóriájú pályaautók: Vectra és Cavalier; DTM I. kategóriájú Calibra

A körbe zárt villám jelű sport-Opelek teljes családját engedték szabadon az idei szezonbeharangozón, az Opel-motorsport nürburgringi napjain. A gyár nagyszabású felvonulása nem volt véletlen, hiszen cseppet sem titkoltan az 1994-es szezonban több fronton is az érdeklődés középpontjában kívánnak állni. Az Opel-motorsport parádés programján a GM Hungary segítségével vehettünk részt, amelyben a hazai újdonságként beinduló Opel-márkakupa pályaversenye jelentős szerepet játszott.

A gyár stratégiája szerint az Opel-kép kialakulásának nélkülözhetetlen része a sporttevékenység, amely a termékek népszerűsítésén túlmenően mindig hozzájárult a fejlesztési, tervezési munkálatokhoz, és nem utolsósorban jelentősen növelte a vásárlók bizalmát azzal, hogy nyíltan vállalta a megméretést más cégekkel. Egy tavaly készített felmérés alapján például a német túraautó-bajnokságnak (DTM) köszönhetően jelentős ismeretségre tett szert Németországban az Alfa Romeo. (1993-ban *Nicola Larini* Alfával nyerte a DTM-sorozatot.) Éppen ezért nem meglepő, hogy Opelék a fejlesztés, módosítás nagy részét annak a DTM Calibrának szentelték, amit tavaly szeptemberben a hockenheimi versenyen vetettek be először. A DTM I. kategóriájú, új Calibrájával idén hárman indulhatnak. *Keke Rosberg* (SF) és *Manuel Reuter* (D) tavaly már közelebbi ismeretséget kötött a Joest Opel-csapattal és az autóval, míg *John Winter* a Joest Team Porsche 962 C autójával az amerikai IMSA-bajnokságban szerepelt.

Az Opel otthoni népszerűségét jelzi, hogy jelenleg az országon belül 408 márkaklub működik, így a különböző – csak németországi – Opel-kupákra szánt 200000 márka már nem is tűnik olyan magasnak.

Az Opel-motorok másik erőssége a Formula-ágak közül az F–3 és a Formula-Opel. Mindez 1913-ig vezethető vissza, hiszen ebből a korszakból származtathatók az első Formula-motorok. Az új követelmények mindig új technológiákat kívántak, így manapság a környezetvédelmi megfelelőség a legfontosabb kutatási terület az Opel háza táján is. Az eredményességet példázza, hogy elsőként ők jelentkeztek katalizátoros motorral az F–3-ban, de eközben nem feledkeztek meg a zajszint-csökkentésről sem. A „sofőrök" utánpótlására pedig – remekül bevált módszerként – hét éve működtetik az Opel-iskolát, amelyben jelenleg 180 ifjonc készül minél magasabb versenyosztályba. A „srácok" 7 nemzeti és 1 interszéria-bajnokságban jelenleg is versenyeznek.

Az Opel univerzális rohamához tartozik természetesen a rali is. A különböző „ország-Opel csapatokon" keresztül célba vették az F–2 ralivilágkupát (tavaly a belga *Bruno Thiry* révén a nem hivatalos mérkőzésen élenjártak).

Az Opel-koncepció maximálisan igyekszik figyelembe venni a különböző térségek és országok „érdeklődési" körét, ami számukra is kedvező lehetőségeket nyújt. Minden bizonnyal ez is közrejátszott abban, hogy hazánkban a „saját gyártású" Astrákra alapozott pályaversennyel kívánják a tudatos Opel-kép kialakítását segíteni.

A bemutatón szerzett tapasztalatok alapján úgy tűnik, az Opel-villámokat szépen kifényesítették az idei szezonra, így hát kíváncsian várhatjuk a mennydörgést.

BESSENYEY KRISZTINA

Néhány figyelemre méltó adat és ár a pályaautózás világából

	Saját tömeg (kg)	Löketterfogat (l)	Hengerek száma	Megengedett legnagyobb fordulatszám (1/min)	Legnagyobb teljesítmény (LE)	Keréksz élesség	Motorár (DM)	Elektronikus motorirányító egység (DM)
Formula–1	505	3,5	12	16 000	740	15,0″	400 000	150 000
Formula–3000	550	3,0	8	9 000	470	16,0″	120 000	25 000
Formula–3	455	2,0	4	6 800	176	11,5″	40 000	20 000
Formula-Opel	475	2,0	4	7 000	160	11,0″	10 000	2 500



BÁCSKA GUMI KFT

Megbízható helyről
a legmegfelelőbb gumit?
Akkor keressen minket!

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

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

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

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

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

CARIMP
Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.

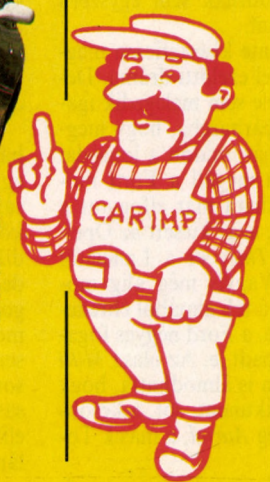
TOYOTA



HIVATALOS
MÁRKAKERESKEDŐ

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

MINDENT EGY HELYEN!



BEMUTATÓTEREM – SZERVIZ –
ALKATRÉSZELADÁS

ÚJ GÉPKOCSIK ELADÁSA
RÉSZLETFIZETÉS – LÍZING

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

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



REVANS

RALI-VB-FUTAM PORTUGÁLIÁBAN

Fekete hétvégéje volt a Ford-csapatnak Portugáliában. Pedig olyan szépen indult minden, ahogy a nagykönyvben az meg vagyon írva. 89 páros nekivág a vb harmadik futamának, a négynapos, 2213 km-es, 36 gyorsaságis, embert és gépet egyaránt agyongyötrő megpróbáltatásnak, és persze, hogy simán az élre áll az egyes rajtszámú Ford, volánjánál *François Delecourral.*

Megy is minden szépen, mint a karikacsapás, de hogy a nézők ne aludjanak el túl korán az unalomtól, a 9. gyorsaságin a vezető Fordban szétroppant féltengely gondoskodik a jó hangulatról. François kényelmes előnye 2 másodpercre fogyatkozik, ami igazán légypiszoknak számít, ha tudjuk, hogy az első nap aszfaltos próbáit követi a jó sok brutális murva, ahol egy nyomuló *Kankkunent* és egy makkegészséges Toyotát még Delecournak sem egyszerű dolog sakkban tartani.

Aztán másnap szinte kísértetiesen megismétlődik a két évvel ezelőtti dráma. Delecour még szinte bele sem melegedik igazán a kibontakozó párharcba, hogy megvédje vezető pozícióját, midőn a lousadai ralikrosszstadionban megáll a Ford motorja! Csakhogy addigra már elfogyott a teljes Ford B csapat, azaz kiesett az Opeltől átigazolt belga *Thiry* és a Lanciától elmenekült *Fiorio.* Vagyis még alig mosolygott a napocska a téli álmából ébredező portugál hegyekre, a Ford négyes fogata egyetlen autóra apadt le. Az olasz *Miki Biasion* azonban nem is álmodhatta, hogy valaha is beéri Kankkunent, sőt, a későbbiekben őt előzte meg *Auriol,* a másik Toyotával.

Ennek a második és igen drámai napnak a másik nagy vesztese a fiatal olasz, *Andrea Aghini.* Ő is a Lanciától pattant le, és a Griffone Team vette védőszárnyai alá, vigasztalásul pedig egy tavalyi gyári Toyotával kedveskedtek az egyik legígéretesebb olasz tehetségnek. Aghini hajt is, mint a szél, az első napon szemrebbenés nélkül a 4. helyre utasítja cseppet sem szívbajos márkatársát, Didier Auriolt, és közben megállás nélkül áradozik a Toyotáról. *„Hát ez fantasztikus! A Celica annyival gyorsabb az eddigi Lanciáknál, hogy a kanyarokról készített tavalyi jegyzeteinket akár el is dobhatjuk."* Ezek után nagy kár, hogy éppen a 13. gyorsaságin, alig a negyedik kunkorban nem az itinert, hanem az autót hajította az árokba...

Nem igazán muzsikál viszont a Subaru-csapat. *Carlos Sainz* pörög, mint egy balerina, de hát ez egy raligyorsaságin nem éppen előny, aztán meg a központi differenciálja rakoncátlankodik. Dünnyög is épp eleget a difi miatt, de azért van annyira korrekt, hogy hangoztassa, még magával sincs megelégedve, mehetne gyorsabban is... *McRae* kivételesen nem töri miszlikekre kocsiját, ám a sors így sem túl kegyes hozzá. A 25. gyorsaságin a turbó olajcsöve kilyukad, és az elillanó olaj a tűzforró motorra cseppenve lángba borítja a Subarut.

A harmadik napon Kankkunen ügyesen megszilárdítja vezető pozícióját, és bár a

Kankkunen idei első győzelmével ötödik vb-címére pályázik. Az összesítést mindenesetre már vezeti

A Renault Jose Macedóval hazai pilótát indított



KLÍMA
IPARI CENTRUM RT.
Diavia
auto air conditioners

Kényelmes és biztonságos vezetés minden évszakban

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

Eberspächer

Teremtsen megfelelő hőmérsékletet járművében, mielőtt elindul

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

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



Sainz még Portugáliában sem volt teljesen összhangban a „teleöt" Subaruval

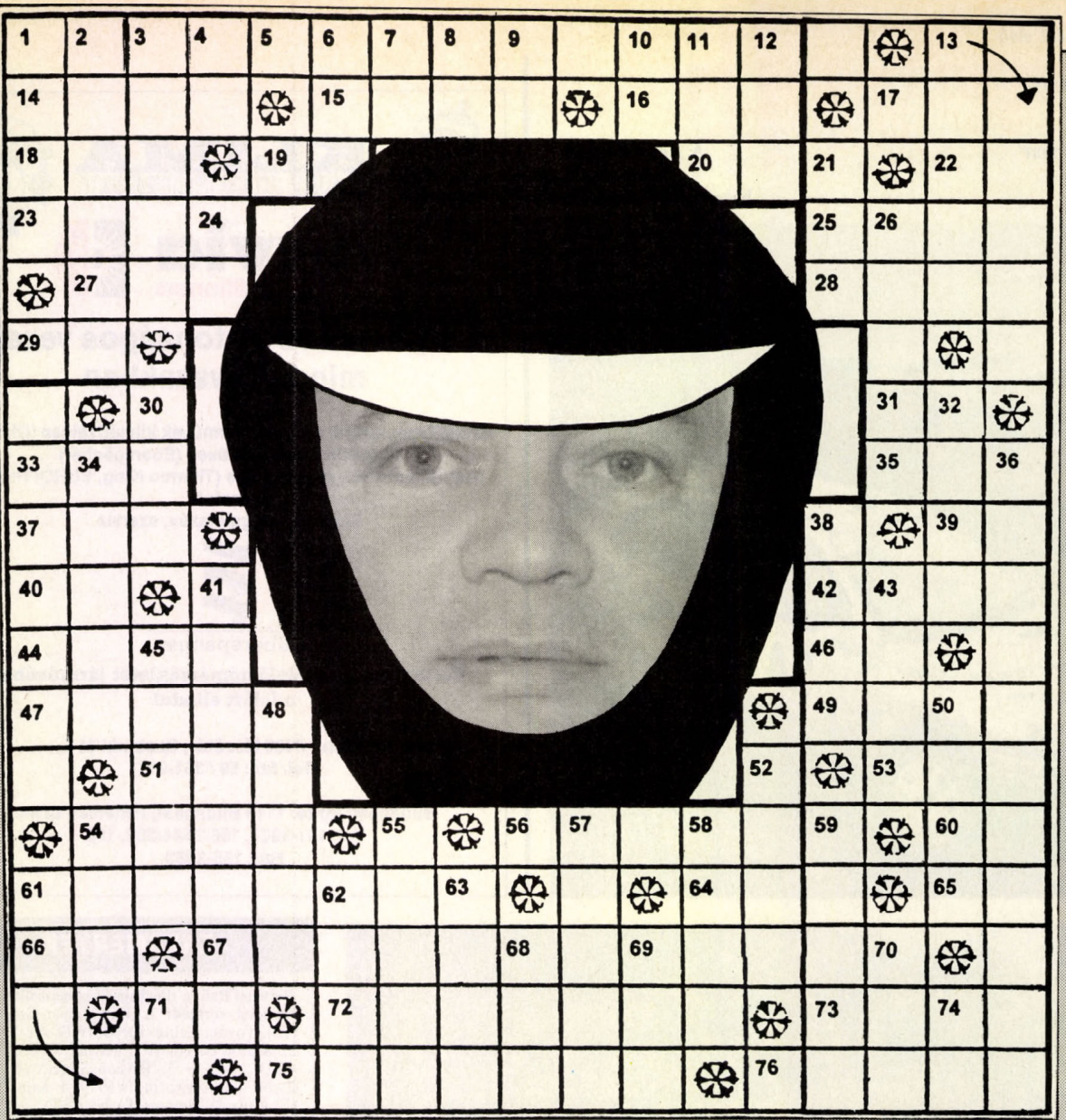
háta mögött nagy csata zajlik, ebből annyi látszik, hogy Auriol kerül a 2. helyre, míg Sainz a 4. pozícióból keményen csipegeti a 3. helyezett Biasiont. Ám a sok erőlködés az eredménylistát nem változtatja meg, marad minden a régiben, akárcsak az utolsó, negyedik napon. Ekkor Juha már azt is megengedheti magának, hogy az egyik kanyart elméretezze sodródás közben, és legalább 15-20 mp-et veszít a közönség által nagy tapssal köszöntött akció során.

Apropó, közönség. Mindenki megkönnyebbülten sóhajt fel a végén, hogy ezt is megúsztuk, nem történt komoly baj. A titok nyitja, hogy a kritikus szakaszokat egy nappal korábban, hétköznap iktatták a programba, így nem tudta olyan hatalmas tömeg elárasztani az utakat...

Szöveg és kép
MARTIN HOLMES

EREDMÉNYEK

Portugál Rali, a világbajnokság második futama
Abszolút sorrend: 1. Kankkunen–Grist (SF/GB), Toyota Celica Turbo 4WD, 6 ó 20'59" – 2. Auriol–Occelli (F), Toyota Celica Turbo 4WD, +40" – 3. Biasion–Siverio (I), Ford Escort RS Cosworth, +50" – 4. Sainz–Moya (E), Subaru Impreza Turbo 4WD, 2'16" – 5. Peres–Caldeira (P), Ford Escort RS Cosworth, +28'40" – 6. Macedo–Borges (P), Renault Clio Williams, +44'53" – az P–2 csoport győztesei – 7. Sperrer–Loidl (A), Audi S2, +50'50" – 8. Puras–Del Barrio (E), Ford Escort RS Cosworth, +55'18" – az N csoport győztesei – 9. Madeira–Silva (P), Ford Sierra Cosworth 4×4, +1 ó 04'38" – 10. Sibera–Gross (CS), Skoda Favorit, +1 ó 08'23"
A világbajnokság állása (élcsoport)
Pilóták: 1. Juha Kankkunen, 35 pont – 2. Miki Biasion és Carlos Sainz, 22–22 pont – 3. François Delecour, 20 pont – 4. Didier Auriol, 15 pont
Márkák: 1. Toyota, 37 pont – 2. Ford, 34 pont – 3. Subaru, 26 pont – 4. Mitsubishi, 10



RALI

Rejtvényünk megfejtései, jubileumi alkalomból a hazai ralikirállyal kapcsolatosak. A megfejtést beküldők között Autó–Motor feliratú pólókat sorolunk ki.

Beküldendő: a vízszintes 1., 13., 75., 76. és a függőleges 1., 29., 36., 61. sor.

Beküldési határidő: 1994. május 12. **Cím:** Autó-Motor szerkesztősége 1400 Budapest, Pf. 1. **A borítékra, kérjük, írják rá: Rali**

VÍZSZINTES:

1. A hazai ralikirály 13. Ennyi éve van a pályán 14. Kenőanyag 15. Fémötvözet 16. A matadorokat biztató szó 17. Heg 18. RSK 19. Sértetlen 20. ...–apacs 22. Románia és Málta autójele. 23. Tanuló. 25. Becézett motor. 27. Csapadék. 28. Idi-..., közép-afrikai diktátor volt 29. WT 31. Keresztül 33. Szótoldalék 35. Keleti főméltóság 37. Munkahelyi javítócsoport, röv. 39. A vanádium és az urán vegyjele 40. Tág 42. Üdülőhely Split mellett, az Adria partján 44. Ritka férfinév 46. A tegnap holnapja 47. Tapad 49. Pusztító 51. Rag betűi keverve 53. Mázol 54. A lányok társai 56. Névelővel a hajformáló eszköz 60. ÁH 61. Katonák táborhelye 64. Szabó is van ilyen 65. Morzejel 66. Rangjelző 67. Idegen szóval és névelővel a nyilvántartó 71. Igevég 72. Hím vaddisznót 73. Tron betűi keverve **75. Az első igazi versenyautójának márkája, amely a nemzetközi sikert is hozta 76. A rali-Eb-sorozat eddigi legnagyobb hazai sikereként az év végi listán ezt a számot írták neve elé**

FÜGGŐLEGES:

1. Jelenlegi autómárkája 2. Gyorsan távozik 3. Halom 4. Azonos betűk 5. Dehogy 6. Égitest 7. Cék 8. Kiejtett betű 9. Rangjelző 10. Állóvíz 11. Becézett női név 12. Sakkfigurát arrább tesz 13. Háborús 21. Fohász 24. Repül a nehéz ... 26. Faldőlés **29. A legelső autójának márkája** 30. Tehergépkocsi, röv. 32. Rózsa is van ilyen 34. Állatkáról elnevezett tv-játék **36. Ennyi Eb-futamgyőzelmet szerzett** 41. Hegyek gyomrába épített közlekedési folyosók 43. Idegen férfinév 45. A ló, a hal és a kocsi is teheti 48. A Párizsból induló sivatagi verseny célja legtöbbször 50. Az angolok kedvenc italát 52. Rera ...-... 54. Házoldal 55. Becézett nagyszülő vissza 57. ... László, színművész volt 58. Lyukat ásott 59. Nem engedélyezé **61. Autómárka, amelyet tavaly még a ralikrosszban használt** 62. Ahogyan hívják 63. Opera 68. SKU 69. Égicsatornás adó 70. Szaglószerv 71. Olasz és osztrák autójel 74. Idegen nem

POSTABONTÁS

Kérem, szíveskedjenek megadni az osztrák, a német és a svájci veteránautóklub címét. Öcsémmel rendelkezünk egy járműrégiséggel, amelyhez örökség révén jutottunk teljesen hivatalosan. A jármű 30 éves Velorex, amely még ma is gyakorlatilag üzemképes. Az illetékes külkereskedelmi vállalatnál azt a tájékoztatást adták, hogy rajtuk keresztül a Velorex hivatalosan eladható külföldre. Fel szeretnénk venni a kapcsolatot Svájc, Németország, Ausztria területén lévő veteránautóklubokkal.

Nagy László
Abda

***

Az említett országokban több száz veteránautó- és -motorklub működik, így elég nehéz dolog címet küldeni. Hogy mégis segítsünk, íme három lehetőség, reméljük sikerrel jár, bár meg kell jegyeznünk, hogy Csehszlovákiából meglehetősen sok Velorexet vittek a német piacra, így a kereslet csekély, az árak pedig alacsonyak.

Cabrio Club Lüneburg, Jörg Lemke, Shäfer – Ast – Str. 51A. 2091 Radbuch, Deutschland

Veteran Car Club Suisse Rouande, M.G. Cots, Rue Ami-Lulin 3, CH-1207, Geneve

Oldtimer Automobil Club Austria, C/o Jackob Barnea, Esterhazy Str. 9., A-1060 Wien

***

Végső elkeseredettségemben és tehetetlenségemben ragadtam tollat. Az ok, a MAMSZ 1994. évi versenykiírása, pontosabban a raliversenyágé. Lapukban is megjelent az éves versenynaptár, azzal hogy április 22–24-én a Salgó Rali nyitja az évadot. Mi másodosztályú versenyzők vagyunk, második éve versenyzünk, és nagyon szeretjük ezt a sportágat. Valakik azonban egy tollvonással értelmetlenné tették egész téli készülődésünket, ugyanis a másodosztály nem indulhat Salgótarjánban. Mikor elolvastuk az erre vonatkozó főtitkári körlevelet, minden összeomlott bennünk. Ez egyszerűen lehetetlen, hiszen egész télen az autót fúrtuk-faragtuk, kidolgoztuk a versenytaktikát, megszerveztük előre az egész évet, és most mindennek vége. Ezt nem tehetik meg velünk odafent. Egy darabig vigasztaltuk egymást, hogy csak elírtak valamit, de közben tudtuk, csak ámítjuk magunkat. Tudomásul kellett vennünk, hogy idén Salgótarjánban nem indulhat a másodosztály. Mi szegényebbek lettünk egy verseny tapasztalatával és egy örök élménnyel. A nézők is hiányolni fognak bennünket, mert tavaly is a másodosztály volt a show, sajnos nem mi vagyunk a „főnökök".

Szeretném, ha soraimnak helyet adnának újságukban, versenyzőtársaim nevében is előre köszönöm.

Egy elkeseredett másodosztályú ralinavigátor és lelkes csapata. (Pontos név és cím a szerkesztőségben.)

***

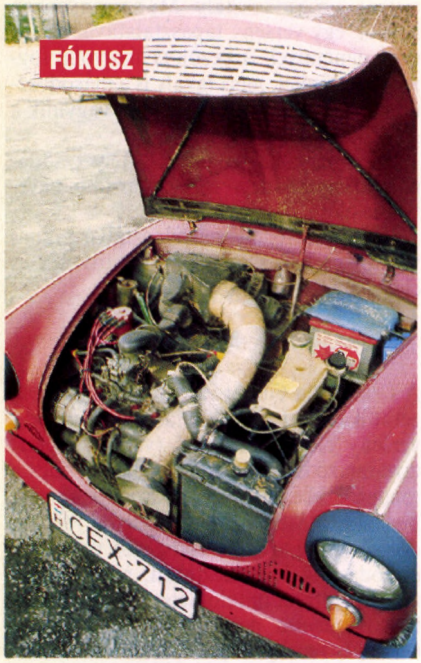
A Csizmadia Gábor raliszakbizottsági vezetőtől kapott tájékoztatás szerint csak a verseny előtt pár héttel (versenynaptárt tartalmazó lapzártánk után) dőlt el, hogy a rendezők kérésére Salgótarjánban nem tartanak másodosztályú versenyt. Az indoklás pedig, a zónarendszerbe való kapcsolódásunk következtében, a várhatóan magas külföldi indulói létszám volt. A válasz bizonyára nem pótolja az elveszett élményt, reméljük, jövőre korábban szerezhetnek tudomást a valódi versenyprogramról.

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

Buli van a telefonban
No.1 Party-Telefon Magyarországon
VALAKI MINDIG VÁR RÁD!
SZEREZZ ÚJ BARÁTOKAT 24 ÓRÁN KERESZTÜL
EGYSZERRE 14 MÁSIK TELEFONÁLÓVAL CSEVEGHETSZ
Az első és legsikeresebb MAGYAR-ÉLŐ-TELEFON-PARTI
Tárcsázz most
Ez nem rögzített üzenet. Elő vonal felnőtteknek. Csak 75 Ft. 1/2 perc.
00.1809.537.0694

autó motor KÖVETKEZŐ SZÁMUNK TARTALMÁBÓL

Új autóval szép, új világ – a FIAT a Puntóval beváltja ígéreteit





Mivel jár, ha valaki környezetbarát négyüteművé alakítja Trabantját?



Jópofa kismotort próbáltunk ki, a Yamaha BW 50-et



Bemutatjuk az új Toyota raliautót, a gömbölyű Celicát

autó motor

47. évfolyam, 9. szám
Megjelenik kéthetenként

FŐSZERKESZTŐ: **OCSKAY ZOLTÁN**, FŐSZERKESZTŐ-HELYETTES: **Dabóczi Ferenc** •
TERVEZŐSZERKESZTŐK: **Kelényi Katalin, Major-Maróthy Szabolcs, Várhelyi László** •
ROVATVEZETŐK: **Besenyey Krisztina** (sport), **Gajdán Miklós** (motorkerékpár)
Kékesi György (autó, közlekedés), FOTÓ: **Branstetter Sándor** •
KÖZÖNSÉGSZOLGÁLAT ÉS MARKETING: **Bánki Gyula** (vezető) • **Mándoki József, Sármándi Pál**
TITKÁRSÁG: **Kecskeméti Andrea** (vezető) • **Fekete Katalin, Kész Józsefné**
Szerkesztőség, közönségszolgálat, hirdetésfelvétel, marketing: 1085 Budapest, Blaha Lujza tér 3.
Levélcím: 1400 Budapest, Pf. 1.
Szerkesztőségi telefon: 138-4407, 138-2952, fax: 138-4254
Hirdetésfelvétel-telefon: 138-4282, telefax: 138-4282
Kiadja a Hírlapkiadó Vállalat, 1959 Budapest, VIII. Blaha Lujza tér 3.
Telefon: 138-2399, 138-4306
FELELŐS KIADÓ: **dr. LISZKAY GÁBOR** vezérigazgató
Kossuth Nyomda Rt. Budapest, FELELŐS VEZETŐ: **SZÉKELY KÁROLY** vezérigazgató
Előfizetésben terjeszti a Magyar Posta, árusításban megvásárolható az alábbi terjesztők hírlapárusainál: Magyar Posta, Extra-Hír Kft., Budapest-Press Kft., R-Press Hírlap- és Könyvterjesztő Kft., Új Passz Kft., Medvecz és Társa Kft.
Bohus Kálmán magánvállalkozó, Zuna László magánvállalkozó.
Előfizethető a hírlapkézbesítő postahivatalokban, a Posta hírlapüzleteiben és a Hírlap-előfizetési és Lapellátási Irodában (HELIR), Budapest XIII., Lehel u. 10/A 1900, közvetlenül vagy postautalványon, valamint átutalással a HELIR 215-96162 pénzforgalmi jelzőszámra.
Egy szám ára: 97 Ft, előfizetési díj: egy hóra 188 Ft, negyedévre 564 Ft, fél évre 1128 Ft, egész évre: 2256 Ft.
Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat (H-1389 Budapest, Pf. 149.)
Kéziratokat, képeket és rajzokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza. INDEX: 25180, HU ISSN 0005-0792

CAMEL BOOTS





® CAMEL IS A REGISTERED TRADEMARK OF WORLDWIDE TRENDS, INC. (U.S.A.)

FÖNICIA SALAMANDER

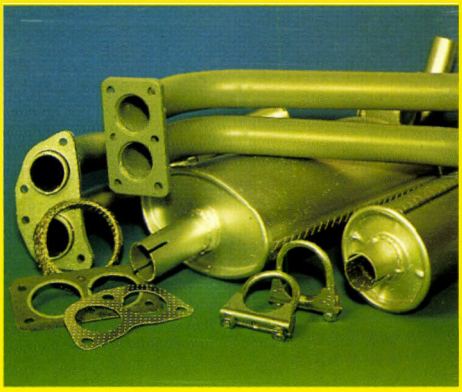
CAMEL BOOTS CIPŐK AZ ALÁBBI BUDAPESTI ÜZLETEKBEN KAPHATÓK

II. Margit krt. 28 - 32. • V. Ferenciek tere 5. • V. Kossuth Lajos u. 15. • V. Petőfi Sándor u. 14. • V. Szent István krt. 23. • V. Váci utca 8. V. Váci utca 28. • VI. Teréz krt. 6. • VII. Erzsébet krt. 36. • VII. Károly krt. 25. • VII. Erzsébet krt. 41. • VII. Erzsébet krt. 2-4. • XI. Bartók Béla ut. 39.

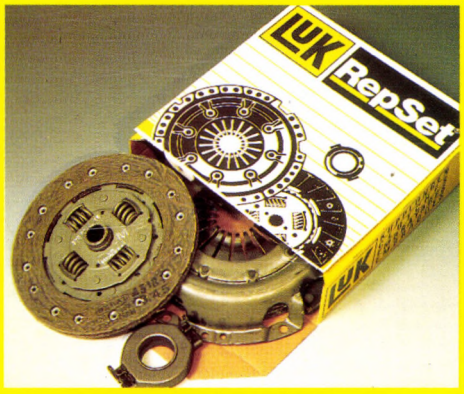


Lengéscsillapítók

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



Kipufogók



Kuplungok

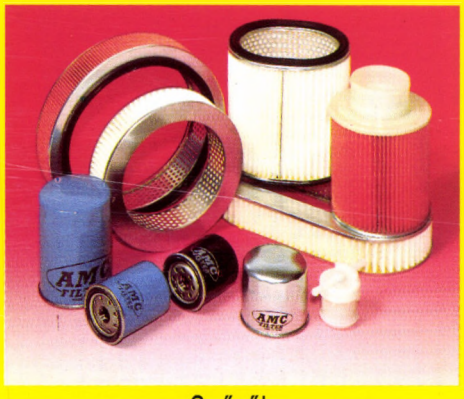
birner a legjobb beszerzési forrásokkal rendelkezik a világ 16 országból.



Kuplungok

birner

HUNGARIA



Szűrők

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



Gyújtógyertyák, izzítógyertyák



Fékalkatrészek

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



Akkumulátorok

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