

# AUTO PIAC

DUPLA

# TESZT

1990/16-17. AUGUSZTUS 2. ÁRA 176 FT



Lada Niva



Seat Marbella



BMW 518



Lada Szamara



Volkswagen Passat



- Aro
- BMW
- Citroën
- Dacia
- Lada
- Maruti
- Moszkvics
- Seat
- Škoda
- Suzuki
- Toyota
- Trabant
- Volkswagen
- Wartburg
- Yugo

15 márká

23 típus

25 teszt

128 oldal

**AUTO PIAC** Autópiac-matrica

# Árszent

Míg egy normális gazdasági klímában a nálunk kapható „szocialista autók” döntő többségét csak leszállított áron, selejtként lehetne eladni, itt ma még elsősorban kereskedelmi partnereink és a gyárak jóvoltából ezekre is évekig várni kell. A finomabb minőségű és kevésbé selejtes szériákra még az előjegyzés is gyakran szünetel. Ilyen körülmények között szinte polgárpukkasztásnak számít olyan autót dicsérni, amihez csak hosszas várakozás után lehet hozzájutni. Az 1300-as Lada Szamaráért (Vaz–2108) pedig érdemes végig állni a sort.

Az hogyan az már az országba érkező új szocialista típusokkal lenni szokott, a Szamara érkezését sem kísérte üdvrivalgás, pedig ha valamelyik új jövevény, akkor éppen ő barátságosabb fogadtatást érdemelt volna. Jövevelekor megismétlődött ugyanaz, ami a 125-ös Polski Fiatot leváltó Zsigulik fogadtatásakor történt. Akkor a kritikus, hozzá nem értő, de sajnos hangadó szakmai körök nem annyira az autó műszaki felépítésének és minőségének alapján, hanem más, szubjektív szempontok szerint ítélték meg a lengyel és a szovjet Fiatot, és a műszaki adottságai alapján korszerűbb és jobb minőségű Zsiguli felett törtek pálcát.

A Lada Szamara érkezését valami hasonló dezinformáltság követte, és a megszeppent „Lada-előfizetők” ahelyett, hogy kapva kaptak volna

az átjelentkezési lehetőségen, makacsul ragaszkodtak eredeti befizetésükhöz, még akkor is, ha ez a kicsit kisebb karosszériás autó is megfelelt volna nekik. Pedig a Lada Szamara – számítógépes hasonlattal élve – a gyár korábbi típusaihoz képest egy újabb generációt képvisel, és ebben az értelemben egyszerűen nincs is igazi konkurense egy múlt világrendszerben készülő konkurensei között.

## Szakít a hagyományokkal

Az 1984-ben piacra került Lada Szamara ugyanis az első autó, amely szakít a szocialista autópépítés jellegzetes hagyányaival, és kicsit sommásan fogalmazva azt lehet mondani, hogy mind formailag, mind műszaki kialakításában felzárkózott a kategóriájára ma jellemző divatos irányzathoz. Ennek legkézenfekvőbb jege a keresztmotoros elsőkerék-hajtás, a hátsó ablakkal együtt nyíló méretes, (ajtószámától függően) harmadik vagy ötödik ajtó, és ezenkívül ezúttal először utalnak jelek arra, hogy – lejárattot szóval élve – olyan „baráti” konstrukcióról van szó, aminek tervezésekor nem hagyták figyelmen kívül azt a sokat hangoztatott alapelvet, hogy a takarékos autó az első lökhárítónál

kezdődik és a hátsónál végződik. Itt bizony, a régi Ladákkal ellentétben, valóban nem kell a menetszélnek órákig gondolkodnia, hogy megfújtsa, vajon az autó elejével, vagy hátuljával találkozott-e.

A Lada Szamara ezt az egyszerűsítve vázolt konstrukciós hitvallást megfelelően testesíti meg. Jóllehet, a forma elsősorban ízlés dolga, azért viszonyítási alappal talán elfogadható, hogy a Szamara a maga formájával (különösen, ha lecserelek a nem túl szerencsésen sikerült hűtőrácsot) észrevétlenül simul bele az európai országok autóparkjába, és igazán nem lelcicsinylően mondjuk, hogy ez nekünk már tisztelet parancsoló eredmény. A műszaki megoldások a formánál racionálisabban ítélték meg, és ezen a téren a Szamarát dicséret illeti. Az elsőkerék-hajtás keresztben álló motorral a szériaautókon elterjedt motorelhelyezési módok között általában a legszűfoltabb motorteret eredményezi. A mindössze 4006 mm hosszú Szamara gépházában viszont annak dacára, hogy igazán nem tartozik az „ormánysok” közé, tágas hely van. A Porsche-gyár közreműködésével kifejlesztett motor összes létfonosságú és ápolást, esetleg szerelést igénylő része, mint például az osztófej, az önindító, a

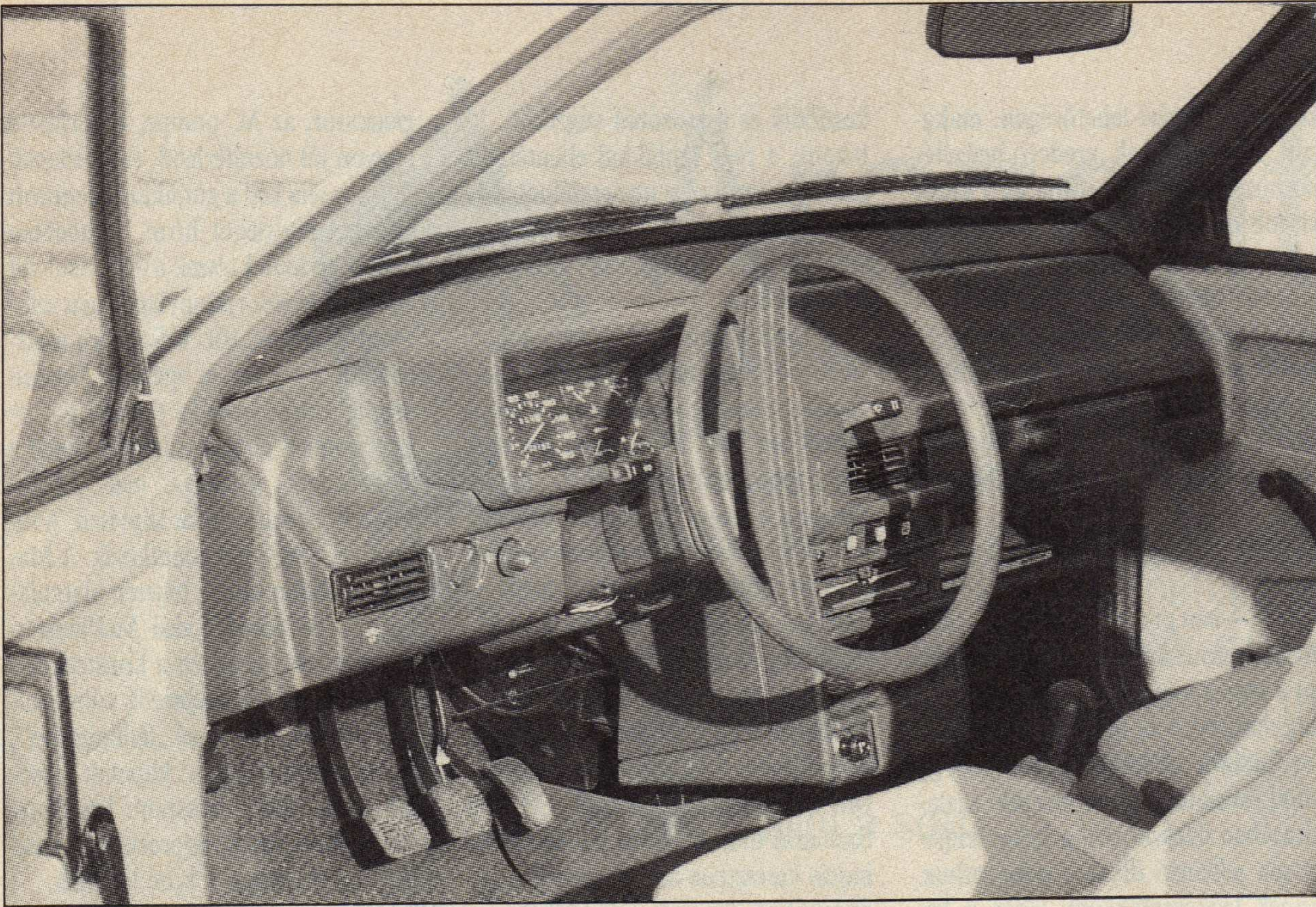
generátor, az AC-pumpa, a porlasztó nagyon jól hozzáférhető, és a szelepalításhoz sem kell a gumikezü idomított egereket segítségül hívni. Mindehhez még a szerkezeti részek és világrendszer autóihoz képest viszonylag magas színvonalon állnak, sőt, a Szamara elektronikus gyújtása és speciális benzintakarító készüléke (amely motorfék üzemben elzárja a benzin útját) a kategóriáját jellemző, mai átlagos nemzetközi színvonalat képviseli. A futóműveire ugyanez vonatkozik. A Magyarországon sajnos teljesen alaptalanul „hírbe hozott” első McPherson-félfüggesztés még ezen a konstrukciós formán belül is a magasabb színvonalhoz tartozik, és a hátsó „félfüggetlen”, vagy ismertebb nevén: kapcsolt – csővel összekötött – hosszanti lengőkarpár is az elegánsabb és precízebb kerékvezetési megoldások közé tartozik.

## A családban marad

A fent említett műszaki megoldások végül is a viszonylag szépen megtervezett, de sajnos színeiben olykor olykor ízléstelenül megvalósított utasteret szolgálják. Pedig a Szamara belső terének minden esélye meg lenne arra, hogy mind esztétikailag, mind funkcionálisan jól megközelít-



A Szamara belső tere. Az ülések kényelmesek, testre formáltak, a hátul ülék térdének viszont kevés hely marad



**A műszerfal egyszerű, gusztusos és jól áttekinthető, a pedálok rendje példás. Az index hangvisszajelzése alig hallható**

A hátul ülők térde számára nem sok hely marad, ha az első utasok picikét kényelmesebbre állítják üléseiket, és a mennyezet közelségét a magasabb növésűek frizurája vagy kalapja jelzi. A hátsó ülések egyszerű előrehajtásával a 272 literes, „kétszemélyes” csomagtartó mérete jelentősen (998 literre) tágítható. Zavaró viszont, hogy a csomagtartó fedele, szaknyelven: a kalaptartó nem emelkedik fel az ajtó felnyitásával automatikusan, és ezért a pakkok közt kutatva fejünkkel kell megtámasztanunk. Az autó kárpitozásának technológiája eléri a mai átlagos nemzetközi színvonal alsó határát. Talán az üléskárpit anyagválasztása tűnik kicsit szegényesnek. A Szamara „szalonján” sokat emelne az izlésebb színösszetétel. Tervezőjének felesége bizonyára felszisszenne annak az izléstelen színorgiának láttán, ami próbaautónkban uralkodott. A fényezéssel együtt három különböző piros a fekete műszerfallal randevúzott.

se a kategóriájára jellemző elvárásokat. A háromajtós Szamara (de még az ötajtós is), karosszériájának méretét figyelembe véve, az alsó középosztályhoz tartozik, és ebből már az is világosan látszik, hogy nálunk ezt az autót igazi családívá csak a kínálat szegénysége minősítheti. A háromajtós 1300-as kivitel elsősorban kéttagú családok számára lenne ideális típus, és azoknak is csak rövidebb távra – de ezt a jelenlegi választási lehetőségek ismeretében csak félve merjük leírni. Pedig az egész autó terve ezt sugallja.

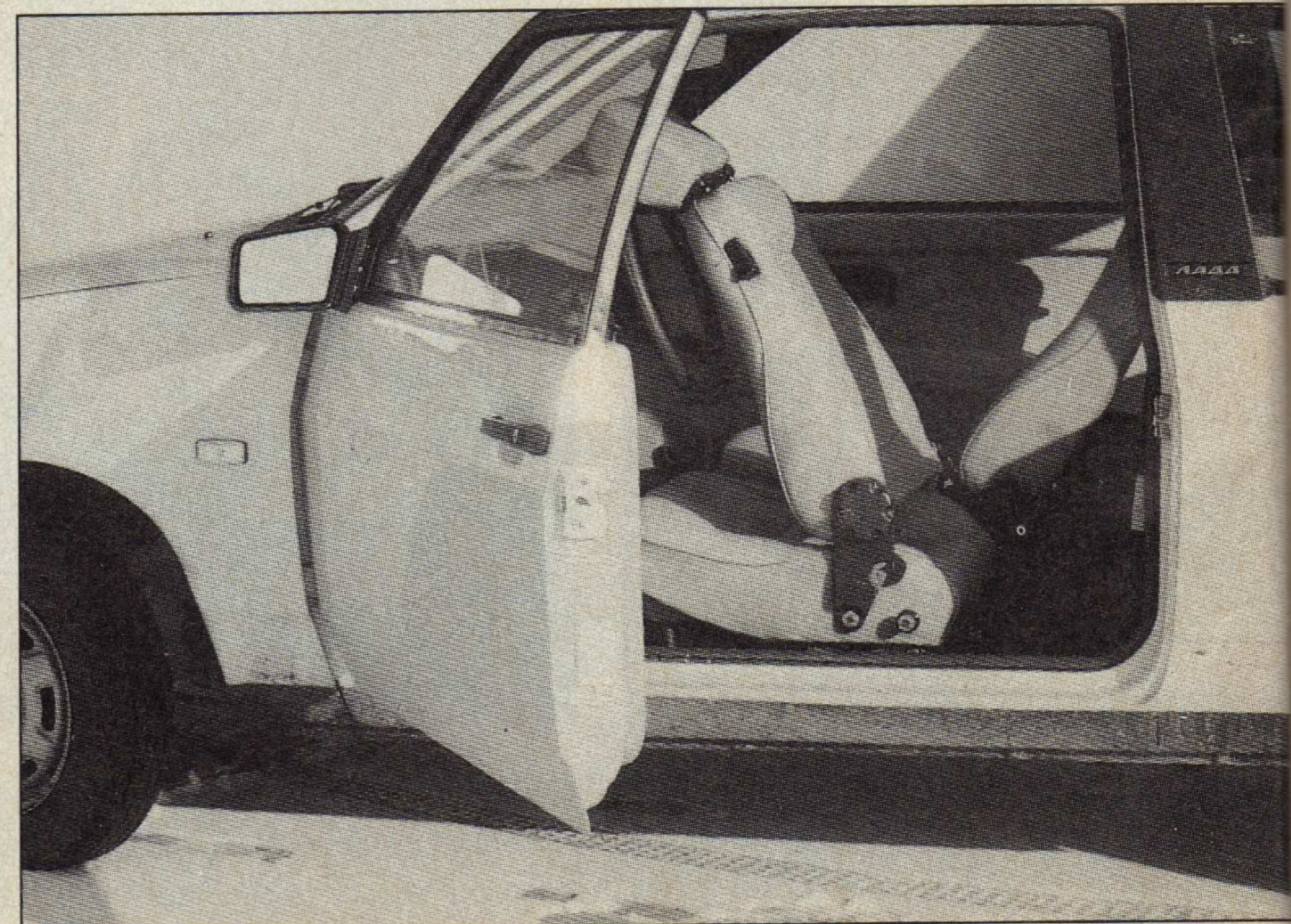
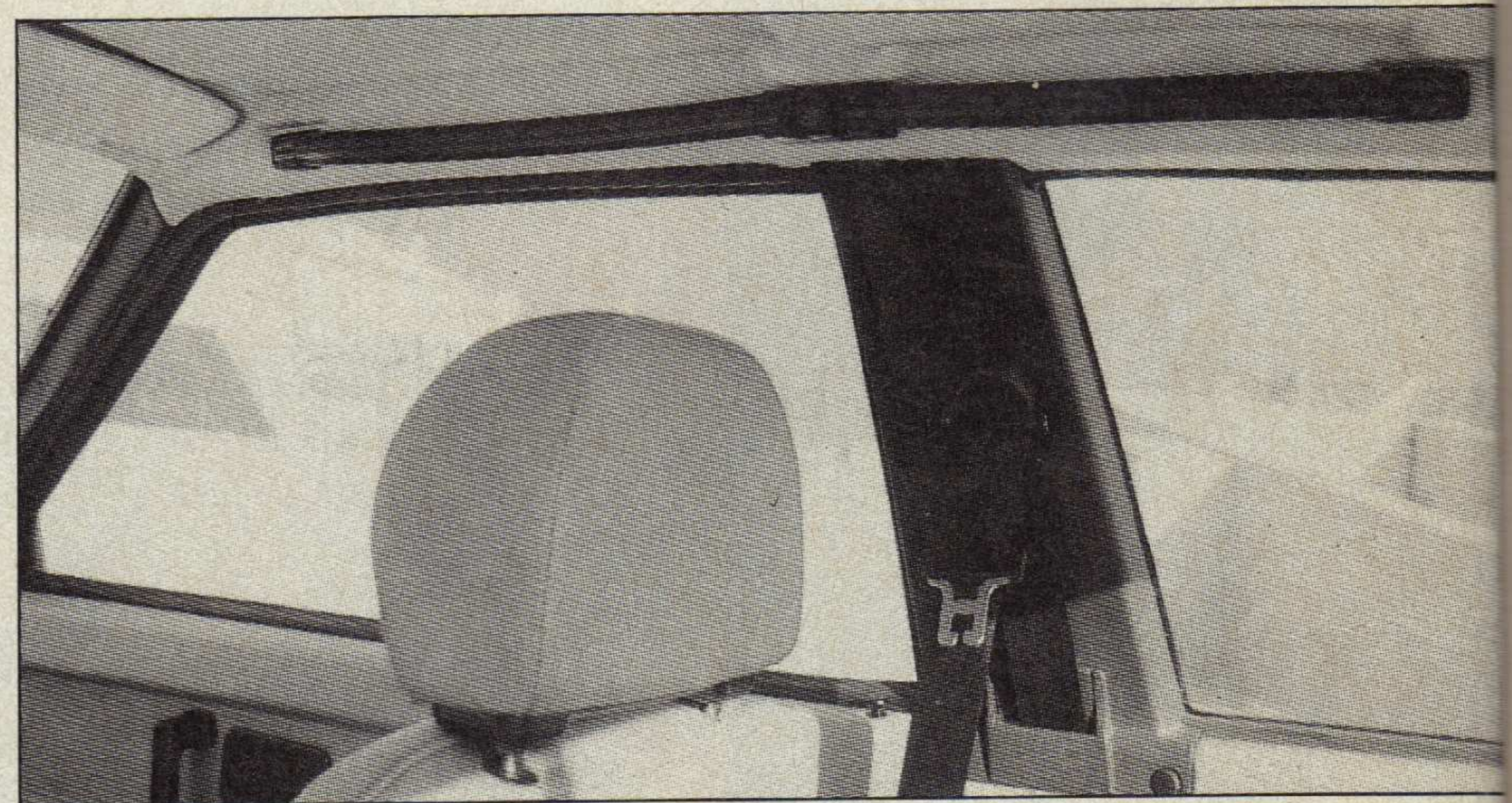
A szépen megtervezett, igen egyszerű műszerfal csak az igazán lényeges tudnivalókról ad felvilágosítást, és a mai benzinárak ismeretében még a (szívócső depressziómérésének alapján működő, igazán csak tájékoztató jellegű adatokat szolgáltató) fogyasztásmérő sem luxusszerelvény. A vezetőülésből finoman működtethető szellemes műszaki lelemény, a fényszóróállító hidraulika egyenesen balesetmegelőző eszköz. A szívató gombját viszont meg kellene fordítani, mert visszajelző lámpájának kapcsolója miatt nem lehet rendesen alányúlani. A sallangoktól megfosztott, teljesen letisztult „ülj-be-és-intézd-adogd!”-műszerfal is városi autó benyomását kelti.

A műszerfal mögött a vezetőnek a civil autózáshoz éppen ideálisan kagy-

lósított, ránézésre is formás ülésben még hosszú út után is kényelmes helye van. Ebből a kagylosításból és a gerincoszlopot követő formából persze az is következik, hogy hiába hajthatóak teljesen hátra az első üléstámlák: a Szamarában csak az örült szerelmesek, vagy a devizaelvonó kúrán átesett magyarak képesek egy éjszakát eltölteni. A Szamara ülése igazán jó. Ha már az ülés magassága önállóan nem állítható, legalább az ülésállító sínjének kiképzése szellemesen egyszerű. Ugyanis abból az alapvető anatómiai összefüggésből kiindulva, hogy az alacsonyabb ember felső teste is rövidebb, az előre-tolt ülést egyúttal megemeli. Így aztán a megfelelő keménységűre „tömött” ülés alapjában véve nagyon jól hozzáigazítható a három sarkalatos kezelőszervhez, a sebességváltóhoz, a kormányhoz és a pedálsorhoz. Talán csak ez utóbbi esik egy kicsit távol a kormányhoz ideális távolságba húzott üléstől, és ezt a fogyatékoságot a teljesen kinyomott kuplung utáni nyújtózkodás árulja el. A Szamara pedálrendje példamutató. Mindhárom pedál gumiboka, pontosabban mindenfajta bokatoró trükk nélkül taposható, és jólesően nyugtáztuk, hogy végre egy autó, amin a fék és a gázpedál egy síkba került. A hátsó ülés nem kényelmetlen, de hosszabb útra nem igazán alkalmas.

**Az első ülések támlái egyszerűen előredönthetők, és a beszállás a kétajtósokhoz képest viszonylag egyszerű**

**A jó felszereltséghez tartozik a billenthető fejtámla, és ugyancsak hasznos felszerelés a tető szélén végigfutó kapaszkodó**



**Az egyetlen műanyag elemből kialakított első ajtó- és mennyezetborítás a nemzetközi trendet követi, de a Szamara esetében felerősíti a zajokat. Sajnos az ajtók nyitásához és az indításhoz két külön kulcs kell**

## Vonzó viszonyok

A Szamara is azok közé az autók közé tartozik, amelyekben azonnal úgy érzi az ember, mintha ebben tanult volna vezetni. Az ülésmagasság és a műszerfalmagasság „jó viszonyának” következménye, hogy nagyon jó a kilátás előre, és ennek is része van abban, hogy igazán maradéktalanul élvezhetőek a menetteljesítmények. És szerencsére van is mit élvezni! Az elektronikus gyújtásnak nyilván oroszlánrésze van abban, hogy a motor az első pöccintésre indul, és attól kezdve – természetesen már üzemlelően – a gázpedálon keresztül adott utasításokra olyan folyamatosan reagál, mint a fogorvosi fúrógép a lábpedál működtetésére. A kezelőszervei, ha nem is japán finomsággal, de a – sajnos nincs jobb meghatározás – „szocialista” átlagnál mindenképpen kellemesebben működnek. A sebességváltó karja igen jól kézreesik, mozgatója – nyilván mert az autó még nagyon új volt – az elvártnál kicsit nagyobb erőt igényelt, ám rövid úton és igazán egzakt módon kapcsolt. A motor nyomaték- és teljesítményviszonyaihoz nagyon jól választották meg az áttételeit, és ezt a jó érzést az a még lényegesebb sajátosság gerjeszti, hogy az erőátvitel láncolata a motortól a meghajtó kerekekig teljes összhangban van. Ennek a konstrukciós összhangnak az eredménye, hogy a Szamara a kategóriája, geometriai méretei, 900 kg-os menetkész súlya alapján elvárható menetteljesítményeket tökéletesen kielégíti. A motor kedvező paraméterei a nem túlságosan testes karosszériával szövetkezve a városi forgalomban teszik igazán vonzóvá a szamarázást, de a 65 lóerős motor az országúton is imponáló erővel mozgatja a karosszériát, és az áttételezés korrektségére utal, hogy nem hiányoltuk az ötödik sebességet. A Szamarával a városban nagyon kényelmes manőverezni. A fogasléces kormánytól kiinduló rudazat geometriája olyan szerencsésen sikerült, hogy a közismerten nagyobb kormányerőt igényelő elsőkerékajtaszt

kis kormányozdulatokkal olyan könnyű kormányozni, mintha szervo segítené a vezető munkáját. (Ez a szervo-hatás talán túlságosan is jól sikerült: alacsonyabb tempóval kanyarodva hirtelen gázadásra olyan határozott kormányvisszatérítő erő ébred, hogy a volánt a vezető kezéből szinte kikapva képes az első kerekeket kicsit az ellenkező irányba átlendíteni.) A jó manőverezési készséghez jó gyorsulás társul. Álló helyzetből 100 km/órás sebességre 15,7 mp alatt gyorsul fel, és ez az idő a közlekedési lámpák zöld rajtfényénél még nála jóval drágább kategóriatársaival szemben is versenyképessé teszi. A Szamara fékrendszere nem rossz, de jobb is lehetne. A kipróbált autón a fékpedál viszonylag mélyen fogott, és nagyobb lassulást ha nem is fájdalmasan nagy, de szervóhoz méltatlanul magas pedál-erővel lehetett elérni.

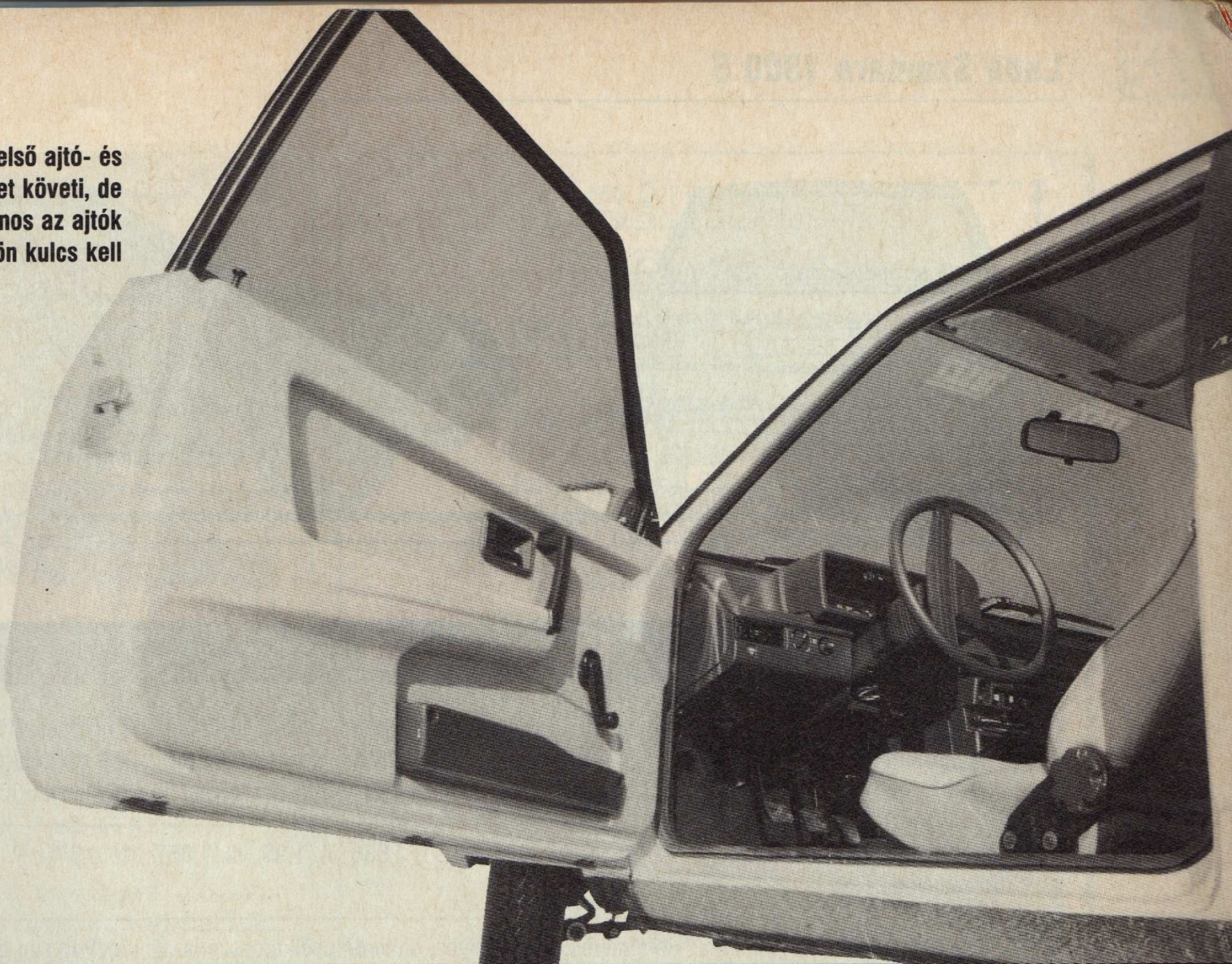
A Szamara a városon kívül is tökéletesen megállja a helyét. Elsősorban a polgári közlekedéshez idomuló jó áttételezésnek köszönhetően, de általános kialakítása miatt is, nincsen olyan sebességtartomány, amiben az adott tempó változtatására kapnánk figyelmeztető jelzéseket, és ez a jámbor viselkedés még a végsebesség környékére is igaz. Tesztautónkkal 149 km/órás végsebességet

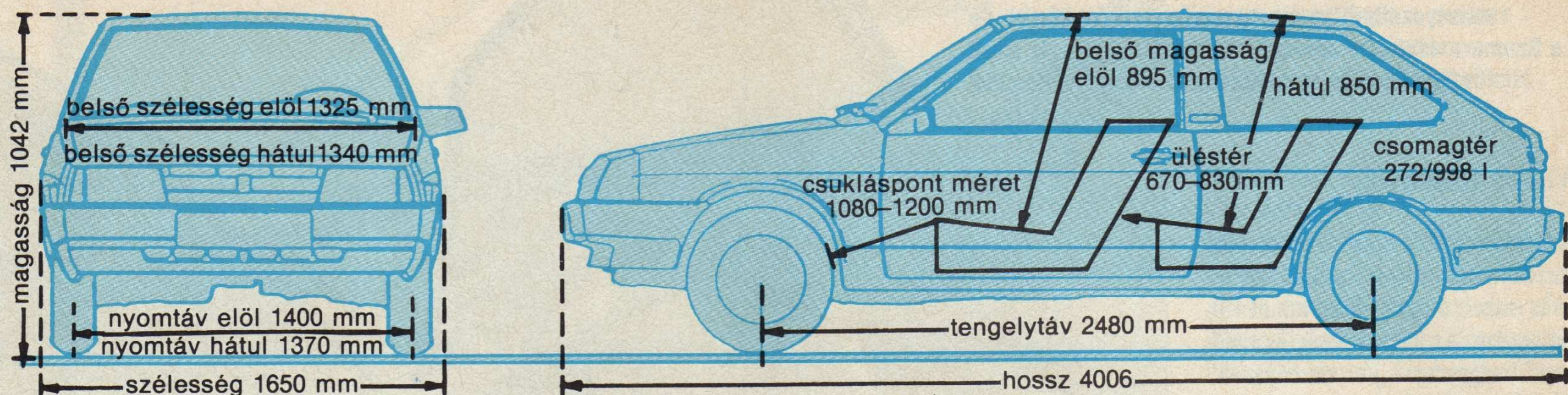
mértünk, de lejtőn lefele 155 km/órás sebességet is elértünk vele, és még ez a számára erőltetett menet sem tudott a tempó csökkentésére, vagy erőltettségére utaló, hallható motorhangokat előcsalogatni. Kissé rosszmájúan azt is feltételezhetné az ember, hogy a szélzaj nyomja el ezeket a jalkiáltásokat, de ez sem igaz. A Lada szélzaja a méret és árkategóriáját jellemző szint alatt marad. Ugyanez nem mondható el viszont más zajokról. A rendelkezésünkre bocsátott próbadarab még a Szamara-szakértők szerint is kirítt váltójának hangosságával az átlagból, pedig ez a ricsaj amúgy is a Szamara-tulajdonosok egyik leggyakoribb panaszforrása. Igen, a Szamara váltója – mint mondják, konstrukciójából fakadóan – zajos, de ha nagyon őszinték akarunk lenni, ez a hiba sokkal jobban rangosabb gyár váltóját is hasonlító hangerővel jellemzi, és ők is, akár csak a Szamara mérnökei, azzal az egyszerű megállapítással intézik el a dolgot, hogy meg kell tanulni ezzel a hanggal együtt élni. A váltóval kapcsolatos kritikánkat egy teljesen szubjektív elemmel is meg kell toldanunk, nevezetesen azzal, hogy a hátramenet kapcsolása az első fokozat mellett szintén nem telitalálat, még akkor sem, ha kapcsolására – szintén

a váltó hibájával felróhatóan – elkerülhetetlenül hangos reccsenéssel figyelmeztet.

A „Szamara zajai” című fejezet sajnos a váltóval nem ér véget. A zajosság végül is az egyetlen igazi hibája ennek az autónak, és igazán kár ilyen apró hanyagságokkal lerontani egyébként jó bizonyítványát. Míg a váltón kívül semmi veszélyesebbnek tűnő, „nehéz” zajt nem hallani, addig a „könnyűzenészek” idegesítő melódiákat játszanak. Az útfelület egyenetlenségeinek különböző frekvenciáitól egyenként, vagy éppen egyszerre jönnek izgalomba az utastér különböző alkatrészei, a műszerfalról kezdve a hátsó kalaptartó műanyaglapjáig, és ezeket a szólistákat a gumik mormolását felerősítő oldalkárpitok monoton moraja kíséri. Ezek a zajok egyébként kis hozzáéréssel és aprólékos munkával megszüntethetőek, és azt is mondják, hogy az ötajtós kivitel, a kisebb ajtófelületek miatt, már eleve csendesebb.

Ebben a kicsit zajos belső légkörben a fűtés zaját menet közben már nehéz értékelni, és lehet, hogy ezért mi a fűtőventilátort még a legmagasabb, harmadik fokozatában is – légszállításához viszonyítva – csendesnek találtuk. A fűtés jól beszabályozható, és





## Műszaki adatok

**Motor:** Vízűtéses, négyhengeres, négyütemű soros, elöl keresztben beépítve. OHC-vezérlés bordásszíjhajtással. Megszakító nélküli elektronikus gyújtás, elektromos hűtőventilátor. Hengerűrtartalom 1279 cm<sup>3</sup>. Furat×lököt 76×71 mm. Sűrítési arány 9,9 : 1. Teljesítmény 65 LE (47,8 kW)/ 5600/min. Nyomaték 96 Nm/ 3500/min.

**Erőátvitel:** Négyfokozatú váltó, elsőkerék-hajtás. Áttételek: I. 3,636; II. 1,95; III. 1,357; IV. 0,941; R. 3,53. Differenciálmű 3,94.

**Karosszéria, kerékfelfüggesztés:** Háromajtós, ötzemélyes, önhordó acélkarosszéria. Elöl McPherson-felfüggesztés kanyarstabilizátorral; hátul a stabilizátor szerepét is betöltő, csővel összekapcsolt (félfüggetlen) hosszanti lengőkarok spirálrugós lengéscsillapító rugóstaggokkal.

**Fékrendszer:** Szívócső depresszióval működtetett szervoréségítéses, kétkörös, hidraulikus fékrendszer. Elöl tárcsa-, hátul dobfékek.

**Méret- és súlyadatok:** Hossz 4006 mm, szélesség 1650 mm, magasság 1402 mm. Hasmagasság (teljes terheléssel) 160 mm.

Tengelytáv 2480 mm. Nyomtáv elöl/hátul 1400/1370 mm. Csomagtér 272 l (998 l). Saját tömeg 900 kg. Megengedett össztömeg 1325 kg. Benzintartály űrtartalma 43 l. Gumiméret 165/70 R 13 vagy 155/80 R 13.

**Menetteljesítmények:** Végsebesség 148 km/h. Gyorsulás 0–100 km/h 16,0 s. Rugalmasság 80–120 km/h (IV.) 18,5 s\*. Fogyasztás 90 km/h 6,1 l/100 km. 120 km/h 8,2 l/100 km. Város 8,6 l/100 km. (Gyári adatok, \* nincs gyári érték (saját mérés))

## Előnyei

- Hazai konkurenseihez képest korszerű konstrukció, viszonylag jó technológiai színvonalon megvalósítva
- Kedvező esztétikai megjelenés
- Jó vezetési kényelem
- Hazai konkurenseihez viszonyítva jó felszereltség
- A kocsiszekrény méretéhez képest erős és szofogadó motor
- Kifogástalan kormánymű
- Kedvező menetteljesítmények
- Dicséretes menettulajdonságok

## Hátrányai

- Rezonanciától zajos utastér
- Kicsit darabosan működő, erősen zajos váltó
- Nagy pedálerőt igénylő fékszervohatás
- A belső tér izléstelen szinkombinációja

ebben szerepe van annak, hogy az autó hűtőrendszerét, érzésünk szerint, kicsit alulméretezték. Megállapításunkkal abból indultunk ki, hogy a hűtővíz még hideg időben is nagyon hamar eléri az üzemi hőmérsékletet, és szinte ebből következik, hogy a hűtő elektromos hőkapcsolója igen gyakran indítja az elektromos ventilátort. S ha már a fűtésnél tartunk, itt említünk meg egy apró, bosszantó hiányosságot. A fűtés szabályozóinak megvilágítása mellett célszerű lett volna a fűtőmotor-, az elakadásjelző-, a ködfénylámpa-, a hátsó ablak páramentesítőjének kapcsolóját megvilágítani. Ráadásul értesüléseink szerint ezek már félig elő is vannak készítve

ehhez, erre mutatnak a hamutartó megvilágíthatóságára utaló zöld műanyag ablakocskák is.

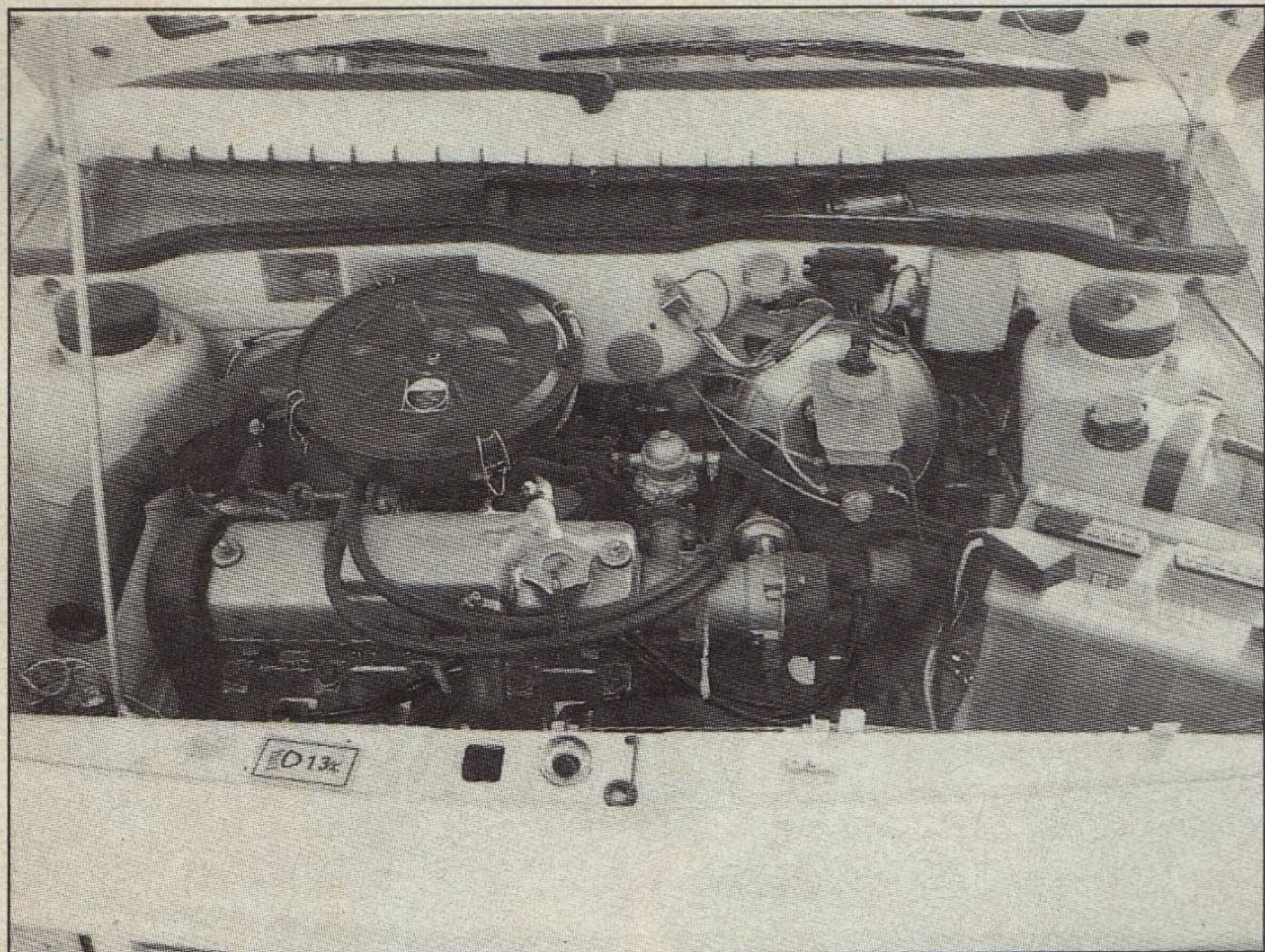
A Szamara menettulajdonságai a legszigorúbb kritikát is kiállják. Ez az autó a mindennapos autózáshoz mindazokat a paramétereket tudja, amit (reálisan, az árát, kategóriáját és geometriai méreteit figyelembe véve) elvárhatunk tőle. A Szamara teljesen neutrális tulajdonságú, nagyon jól vezethető autó. Rugózásának sajátosságai ugyancsak teljesen megfelelnek az osztályára jellemző követelményeknek. Nem idegesítően kemény, pattogó, de ugyanakkor lágyságával sem okoz émelygést.

Gazdaságossági mutatói alapján

sem kell szégyenkeznie. Motorja – a szervizek véleménye alapján – még hosszabb használat után sem hajlamos az olajfogyasztásra, és benzinfogyasztása, ha nem is kirívóan alacsony, de legalább nem is kiábrándítóan magas. A mi tesztautónk 2000 kilométerrel az órájában, országúton 100 km/órás tempó alatt autózva 7,0 litert fogyasztott 100 kilométerenként, és ugyanez a paramétere 120 és 140 között 8,5 literre ugrott. A városi fogyasztást már a hideg idő beállta után mértük, és a tulajdonképpen végig szívatóval megtett rövid szakaszok – érthetően irreálisan magas –, 10,9 literes átlagot eredményeztek, de ennek ismeretében, kedvezőbb időjárási kö-



Az eredeti szovjet gumikat csak száraz időben próbáltuk ki; az adott körülmények között meg voltunk elégedve velük



A motortérben bőven van helye a keresztben álló motornak

rülmények között nem látszik elérhetetlen vágyalomnak a gyár által megadott 8,6 literes városi fogyasztás elérése.

Összefoglalva: a Lada Szamarával rendkívül kellemes benyomásokat

szereztünk, és a jobb nevű vetélytársaihoz hasonlítva bőven megéri az árát. Az új Szamara Merkur-árát figyelembe véve külföldi kategóriatársaihoz viszonyítva méltatlanul alulértékeltnek tetszik. ■



A nagy harmadik ajtón jó nagy csomagok beférnek, és a hidraulikus kitémasztók a nyitását is leegyszerűsítik. A fűthető hátsó ablak és a törölő-mosó szériaszerezvény. A képen csukott állapotban látható csomagterborító lemez sajnos nem követi az ajtó nyitását, ráadásul még erős zajok okozója

## VÁSÁROLJON INGATLAN LETÉTI JEGYET!

Az **Ingyatlanbank Rt.**  
által kibocsátott  
5000, 10000, 50000  
és 100000 forintos címletű  
ingatlan letéti jegyek  
megvásárolhatók a Bank  
Budapest II., Bég utca 3-5.,  
Budapest IX., Üllői út 117.,  
EGER, Telekessy út 2. és  
GYŐR, Czuczor Gergely út 26. szám  
alatti irodáiban, valamint országosan  
az **IBUSZ** irodáiban.

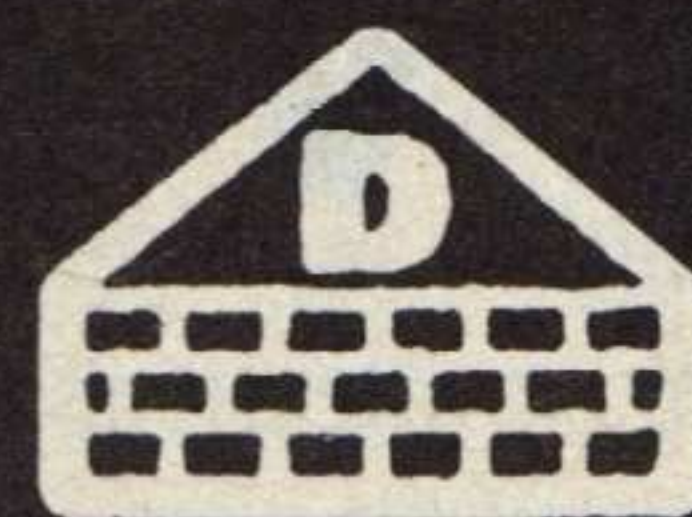
Az **Ingyatlan Letéti Jegy** kamata  
egyéves lekötéskor 26%,  
egy éven túl 26% kamatos kamat.

**INGATLAN-  
BANK RT.**

Nyugati használt személygépkocsik, munkagépek, alkatrészek forintért és devizáért.  
Előrendelést felveszünk.  
Személygépkocsik adás-vételét is vállaljuk.

**SZÉRIA  
Kft.**

Cím:  
Barcs, Virág utca 1.  
Budapest III., Donald utca 4.  
Telefon: 173-1252 (üzenetrögzítő)  
Mázaszászvár, Hársfa utca 5.  
Telefon: 06(72)89-537 (üzenetrögzítő)  
Magyarszék, Kossuth L. utca 4.  
Letenye, Béc utca 42.



**DRYVIT**

Nyugati autók nagy választékban, 3-5000 DEM között.  
Az árakhoz képest 20-30%-kal olcsóbb új, használt  
és sérült nyugati típusú gépkocsik eladása  
**VALUTÁÉRT.**

Cím: 1141 Budapest, Cinkotai út 97/A  
Mindenfajta nyugati gépkocsinhoz alkatrész megrendelhető  
**VALUTÁÉRT.**

Szállítás egy héten belül.

Cím: Budapest VI., Majakovszkij és Vörösmarty utca sarok  
Telefon: 142-8746