

**XIII. évf. 3. sz.**

**2003.**

**Március**

## TARTALOM

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol	4.
Csökken a taxis vállalkozások száma?	5.
Bombasiker a Taxi 3	6.
POS-terminál a City taxikban	9.
Egy kis nosztalgia a Kerepesi út 15. körül	10.
Mi történt a Kossuth téren?	11.
Ingyen városnézés – taxival	15.
Közös fejlesztésű dizelmotor	15.
Hoggar tanulmányautó	16.
Szabad-e megállni a taxiknak a „Tahi-tuti”-ban?	17.
Élethelyzetek	18.
Miért vagyok meztitlábos? 2. rész	18.
10 éve történt	21.
Tudod vagy tippelsz?	22.
Használt autót...	23.
Taxizom	25.
Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai	26.
Új szolgáltatások a MOL töltőállomás-hálózatban	28.
Taxiban utazott a narkó	34.
Autó-fort a III. kerületben is	37.
Sztáralűrök Nyugaton	38.
100 éves a Ford Motor Company	39.
Pajero 2003	40.
Második Peugeot formatervezési verseny	43.
Autótaxifuvarozók közgyűlése 1945-ben	44.

## TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János

MEGVÁSÁROLHATÓ

A szerkesztőségben  
és a BTI-ben

**A SZERKESZTŐSÉG CÍME:**

1191 Bp. XIX. ker., Attila u. 49-53.

Telefon/Fax: (06 1) 280-1864

**E - m a i l :**

**taxisokvilaga@elender.hu**

A részünkre így küldött üzenetek, levelek esetén kérjük jelezzék, ha hozzájárulnak a lapban való – esetleg kivonatos vagy rövidített – közzétételéhez.

## Taxival az Európai Unióba

Talán nem tévedek nagyot, ha úgy vélem, hogy európai uniós tagságunk eldöntött tény. A közvélemény-kutatások egyre emelkedő támogatottságot mutatnak, és a belépés előnyeit taglalo reklámok is megjelentek, még ha eléggé „óvodás” szinten is. Ami miatt cikksorozatot indítottunk e témában, annak oka, hogy elképesztő információhiány van a belépés előnyeit és hátrányait illetően, úgy általánosságban, mint konkrétan szakmánkban. A legvadabb feltételezések kaptak lábra, hogy mi mindent kell majd teljesíteni a taxisnak belépésünk után. Csak néhány tévhit: kizárólag légszüksős, négy évnél fiatalabb EURO III-as motorral szerelt, legalább 1600 köbcentis egy színű autók, kártalehúzos műholdas taxi-órával stb. Természetesen ez a műszaki, vagy modernizációs szint lehet egy elérendő cél, de követelményként még az EU-ban sem fogalmazódott meg. A csatlakozással kapcsolatos információkat tartalmazó internetes honlapok vizsgálatakor, a „taxi” szót beírva a keresőprogramba, nulla találat születik. Nincs tehát európai szintű szabályozás vagy irányelv erre a mobil, mégis helyhez kötött szolgáltatásra. Ami persze nem jelenti azt, hogy később sem lesz. Ezt a tematikus blokkot a Taxisok Világában azért indítjuk, hogy az uniós csatlakozásig hátralévő igen rövid időben minél több információval lássuk el a kollégákat, szakmai, vállalkozói és ennél is tágabb értelemben véve egyaránt. Az első részt kezdjük az alaptól. Kérdéseitkre szívesen válaszolunk, ha tudunk.

### Az alapok

A közös Európa, a szövetség vagy föderáció mint kérdés, már a XVI. században felmerült. Sok nagy gondolkodó foglalkozott ezzel a dilemmával, de igazi nagy lökést a második világháború utáni német-francia megbékélés adott az egyesülési elvnek.

Magyarország a rendszerváltoztatás óta eltelt években gazdasági szempontból már nagymértékben integrálódott az EU-gazdaságba, sőt ez az integráció némely téren erőteljesebb, mint számos jelenlegi tagország esetében. A gazdasági függés tehát már adott. Magyarország azonban nemcsak reálgazdasági értelemben, hanem szerződéses alapon is része az európai integrációnak. Ami most történik, az nem más, mint teljes jogú taggá válásunk az Európai Unióban. Ezt fontos hangsúlyozni, mert azoknak a „hátrányoknak” a többsége, amivel az Unió kapcsán ijesztgetjük egymást, a belépéstől függetlenül is érvényesül. A nagyobb verseny, vagy hogy a külföldi vállalkozók megjelenhetnek a piacunkon, továbbá a szigorú minőségi és egészségügyi követelmények a tagság nélkül is fennállnak, ez utóbbiak jelentős részét már régen alkalmaznunk kellene.

Az egységes Európában nyilván fokozot-

tan érvényesül majd a verseny. Meggyőződésem azonban, hogy ez a mi szűkebb szakmánkat csak korlátozottan, legfeljebb tőkeerős taxivállalkozók szintjén fogja érinteni (persze ez sem feltétlenül). A tényleges szolgáltatást végző taxis ugyanaz marad. Természetesen az fontos feladatunk lesz, hogy érdekeink védelmében ne engedjük a szakmába jutást másoknak megkönynyíteni.

Ha a józan eszünkre hallgatunk, azt kell mondanunk, hogy a csatlakozás előnyei általában meghaladják majd a hátrányokat. Sokan az önállóság teljes feladásától tartanak, és úgy vélik, hogy egy „brüsszeli szuperállam” fogja ránk kényszeríteni a diktatórikus szabályait. Pedig ezeket a szabályokat – képviselőik útján – maguk az országok polgárai, a környezetvédők, állatvédők, fogyasztóvédők és egyéb civil szervezetek harcolták, harcolják ki.

A szabályoknak csak úgy van értelme, ha a mi érdekeinket szolgálják. Legtöbbjük a kereskedelmi forgalomra vonatkozik, magánéletünkbe csak a lehető legszükségesebb esetekben avatkozik be.

A független államok jogalkotási szuverenitása az EU létezése óta kissé megváltozott. Ezekhez a viszonyokhoz kell alkalmazkodni Magyarországnak is, ha az Unió teljes jogú tagja lesz. A kodifikációban földcsuszamlásszerű változás nem várható, mert a nemzeti jogalkotás már évek óta igyekszik a szabályokat az EU-hoz igazítani, ez az ún. jogharmonizáció.

Az Európai Unió a tagállamok közötti jogegységesítésre kétféle módszert alkalmaz. Az egyik a *rendelet*, a másik az *irányelv*.

A rendelet kötelező jellegű előírás, szinte automatikusan kell beépíteni az adott állam jogrendszerébe. Az irányelv pedig egy sajátos norma, melynek elveit a tagállamoknak át kell ültetni saját jogrendjükbe, vagyis az irányelv „szellemében” kell az adott jogszabályt önállóan elkészíteni. Az egyik első ilyen irányelv alapján készített rendelet szakmánkban az idén februárban megjelent GKM rendelet, amely a taxaméterek hitelesítését és forgalomba helyezését szabályozza. Ezzel nekünk még nem kell konkrétan foglalkoznunk, előírásai a taxi-óragyártók és -forgalmazók elé állítanak új követelményeket.

A további várható rendeletek és irányelvek tekintetében konkrét információk még nincsenek, inkább azt lehet többé-kevésbé biztonságosan előre jelezni, mi az, amivel nagy valószínűséggel nem foglalkozik az EU-jogalkotás. Ilyen lehet a taxivállalkozók munka- és szabadidejére vonatkozó szabályozás, a taxiként használt gépkocsik színének, fajtájának, típusának, életkorának meghatározása, valamint a részletes szakmai előírások és követelmények. Erre az

Európai Unió még kereteket sem ad, a jelenlegi tagországok többségében is igen nagy helyi eltérések vannak ezen a szinten. Az EMU-ba, vagyis az Európai Monetáris Unióba való belépéssel – vélelmezett dátuma 2007-2008 körül – természetesen újabb szabályok lépnek életbe, hiszen ez a nemzeti valuta, a forint megszűnését, és a közös európai pénz, az euró használatát vonja maga után. Ez majd érinti a taxiórával kapcsolatos szabályozást, az adótörvények átfogó módosítását teszi szükségessé stb. De addig még sok víz lefolyik a hátunkon...

Nyilvánvalóan sok esetben nehéz lesz átvenni és alkalmazni az Európai Unió szabályait. Ennek oka, hogy míg a meglévő nemzeti jogszabályok többé-kevésbé valamilyen rendszerbe ágyazódnak, addig az EU-irányelvek egy más, nekünk idegen, ismeretlen logika mentén követik egymást. De ennek a dilemmának a feloldását csak hagyjuk meg a jogalkotóknak, nekünk bőven elég

lesz az is, hogy alkalmazkodjunk a szabályokhoz...

De tulajdonképpen miért jó nekünk ez az egész? (Ha jó egyáltalán...) Mik azok az előnyök, amelyekért részben feladjuk önállóságunkat, új jogszabályokat alkotunk, és próbálunk a megváltozott körülményekhez alkalmazkodni? A propaganda már a csapból is folyik, az ellenpropaganda nem kevésbé. Nem tisztom és nem is kívánok politikai állásfoglalásokba bonyolódni, így a hozzáférhető tények, statisztikák ismertetésére szorítkozom. Bár egyesek szerint már a statisztikai adatok is manipuláltak. (Ismered a hazugság fokozatait: hazugság, szemenszedett hazugság, statisztika.)

Az előnyök egy része politikai, biztonságpolitikai jellegű (demokrácia erősödése, biztonság növekedése), más része gazdasági, társadalmi jellegű (szabad mozgás és letelepedés, nagyobb piac stb.)

Említhetünk persze hátrányokat is, mint ahogy nyilván lesznek. Kis- és középvállal-

kozások mehetnek csődbe, munkahelyek veszhetnek el. Alkalmazkodnunk kell új szabályokhoz, új előírásokhoz. Szűkebb szakmánk, a taxizás azonban véleményem szerint nyerni fog az ügyön. Megnő a turisták és üzletemberek száma, ezzel együtt nyilván utasaink száma is. Idővel fellendül a gazdaság, a magyar állampolgárok is jobban keresnek majd, jobban telik nekik taxira. A szigorúbb szabályok és következetesebb ellenőrzések eredményeképpen a hiénák és szerencselovagok elhagyják szakmánkat és másutt keresnek boldogulást maguknak – a szakma megtisztul. Nem lesznek határok: egy bécsi vagy pozsonyi fuvar vámvizsgálat nélkül lehet majd lebojnyolítani. Az Adriára járunk majd nyaralni és az Alpokba síelni. Rózsaszín álmok? Lehet. De karnyújtásnyira vannak...

*Források:*  
www.mindentudas.hu, www.eukk.hu, napisajtó, tájékoztató broszúrák

**Nagy Zoltán**

## Saron gépét akarták lelőni

# Öngyilkos arab taxis

*Az arab–izraeli konfliktusban nem telik el nap, hogy valamelyik oldalon ne történne teljesen érthetetlen és megmagyarázhatatlan esemény. Legutóbb az izraeliek egy arab taxira figyeltek föl, amelynek utasai az izraeli miniszterelnök, Ariel Saron helikopterét próbálták lelőni.*

Halálos áldozatok mindkét oldalon, ahol egyik fél sem kíméli a másikat. Az arabok lövik az izraelieket, míg a bosszútól vezérelt ellenfél tör, zúz és gyilkol a másik oldalon. Nem is oly rég, palesztin katonák, látszólag minden különösebb indok nélkül agyonlőttek egy izraeli taxisofőrt, mert gyanúsak találták. Azt megelőzően viszont izraeli katonák elfogtak három palesztint, mert azok *Ariel Saron* miniszterelnök helikoptere ellen terveztek merényletet. A kocsiiban a sofőrön kívül elfogtak két körözött terroristát is, akik az *Iszlám Dzsihad* szervezet tagjai. A trió arra készült, hogy a miniszterelnök gépét felszálláskor vagy landoláskor vállról indítható rakétával megsemmisítik. Mindhárom férfi rendelkezett rakétával, így nem bízták akciójukat a véletlenre. Arra igazán nem számíthattak, hogy az előre kiválasztott kilövőállásaikat idő előtt felfedezik az izraeli biztonságiak, úgygymeg nem volt módjuk elgondolásukat megvalósítani.

A *Dzsihad* tagjai elsősorban katonai célpontok ellen követnek el sorozatos támadásokat. Karácsony előtt két nappal Jeruzsálem északi részén, az egyik katonai támaszpont közelében tartóztattak föl a katonák egy taxit, amelyben két palesztin fiatal ült. A gépkocsit átvizsgálták, amely robbanóanyaggal volt „bélelve”. A katonai szóvivő szerint, amennyiben nem sikerül időben kiszűrniük a taxit, úgy az öngyilkos duó a támaszpontot vette volna célba és saját halálukkal okoztak volna további súlyos veszteségeket a bázisban és annak katonáiban.

Egy biztos, abban a térségben számos atrocitás érte már a taxisokat mindkét oldalon. Magazinunkban is beszámoltunk elképesztő esetekről. Abban csak reménykedni lehet, hogy ez a konfliktus mihamarabb, és mind kevesebb áldozat nélkül egyszer csak véget ér, de ma még ez nagyon távolinak tűnik.

**Cash**

# Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

## Tényleg kiemelten ellenőrzik a taxisokat ebben az évben?

A Taxisok Világa előző számában írtunk a témáról, sőt az APEH teljes ez évi ellenőrzési tervét közzétettük. Ennek ellenére nem csökken az aggodalom, hogy az idén aztán majd tényleg jól rászállnak a taxisokra. Az igazság ezzel szemben az, hogy az adóellenőrzés legnagyobb részét az ún. utólagos ellenőrzés teszi ki, amelynél a már beadott adóbevallások valóságát vizsgálják. Ez az összes ellenőrzés közel kétharmada, és ezen belül is túlnyomórészt olyan ellenőrzések várhatók, amelyek minket nem érintenek (legnagyobb teljesítményű adózók, megszűnő és átalakuló vállalkozások, vagyongyarapodási és bevallás-kiegészítő vizsgálatok stb.). Az egyes adókötelezettségek teljesítésére (pl. nyugtadás) irányuló ellenőrzés teszi ki az összes eset közel 30%-át, és ebbe eshet bele a taxis is, de hangsúlyozottan nem kizárólagosan, hanem a sok-sok szakma és tevékenység egyikeként. Léteznek továbbá a véletlen kiválasztás szerinti ellenőrzés, ennek részaránya az összes vizsgálat 5%-a, és a sok millió adózó közül a számítógép sorsol. Csekély tehát az esély egy adóellenőrzésbe beleesni, de ha így lenne, az sem baj, hiszen a taxis könyvelése, taxiórája, bizonylatai mindig a legnagyobb rendben vannak. A nyugtadásra

ügyeljünk! A visszajáró pénzzel együtt kell a letépett nyugtát az utas kezébe adni!

## Adósságbehajtó céget küldött rám a kamara. Mit tehetek?

Az első és legfontosabb tanács: hivatalos levelet soha ne dobjunk a szemétkosárba, soha ne hagyjuk választ nélkül. Felejtjük el a „sima levélként jött, én át sem vettem” típusú kifogásokat is, mert a bürokrácia nem így működik. Visszatérve a konkrét kérdésre: az adósságbehajtó levelet minden biztonnyal legalább két-három tagdíjfizetési felszólítás előzte meg. Ezeket válasz nélkül hagyni nem túl okos dolog, hiszen a kamara esetében nem szűnik meg a tagsági viszony automatikusan a nemfizetés hatására. Aztán hogy ez mennyire szerencsés vagy vállalkozóbarát megoldás, azt lehet vitatni (kell is), ez azonban sajnos nem befolyásolja azt a tényt, hogy egy tagsági szerződéssel a jogok mellett kötelezettségek is keletkeztek. Például a tagdíj befizetésének kötelezettsége. Akár kötelező, akár önkéntes tagságról van szó. Ezt egyes szervezetek eltérő eréllyel alkalmazzák, a kamara – alapszabályának értelmében – ilyen szigorúan. Összefoglalva tehát: a kamarai tagdíjat be kell fizetni, és aki nem akar tag lenni, az a félreértések elkerülése végett minden esetben írásban mondja fel tagságát.

## Csökken a taxis vállalkozások száma?

- A Közlekedési Főfelügyelet fokozott ellenőrzéseket tervez -

Februárban tartotta éves beszámolóját a Közlekedési Főfelügyelet, melynek 2002-ben végrehajtott feladatai között az egyik legfontosabb az volt, hogy a még 2001-ben megformált követelményváltozásokat megfelelően végrehajtsa. A tavalyi év feladatai tartalmazták azoknak a különbségeknek az EU-s jogszabályokhoz való igazítását, melyekben Magyarország még eltért a közösségi elvárásoktól. A sajtótájékoztatón részletesen felsorolták ezeket a feladatokat:

- 2002. január 1-jétől a műszaki vizsgán, ha létezik olyan műszaki követelmény, melynek alkalmazása egy későbbi időpontban van előírva, de hamarabb mint a ciklusidő lejártja és a jármű azt nem teljesíti - a forgalmi engedélyt csak a követelmény hatályba lépési időpontjáig szabad érvényesíteni.

- Az előző pont szerinti rendszerben került sor múlt évben a tachográfok beszerelési kötelezettségének érvényesítésére. Az összes 3,5 tonna fölötti tehergépkocsira, vontatóra és a belőlük képzett járműszerelvényekre kötelező a tachográfok alkalmazása. Belföldi forgalomban, tavaly, új autót már csak tachográfal lehetett forgalomba hozni és év végéig a regiekbe is be kellett szerelni a műszert. Ez a menetíró készülék, amelyik rögzíti a jármű mozgásadatait, továbbá a gépjárművezető munka- és pihenőidejét. Erre elsősorban a súlyos elalvásos balesetek megelőzése miatt van szükség.

- A forgalomba helyezhető járművekkal szemben támasztott követelményeknél Magyarország is kötelezővé tette az EURO III. szint teljesítését. Ennek bevezetése 2002. január 1-i. meghirdetéssel, 2002. július 1-i kötelező határidővel történt. Ugyanebbe a körbe tartozik az, hogy a gépkocsik fékezési tulajdonságai és fékrendszere elégítse ki az új előírásokat. Itt nemcsak a blokkolásgátlóra gondoltak, hanem például az új járművek fékrendszerei az-

besztes súrlódó anyagot nem tartalmazhatnak, lévén azok rákkeltő hatásúak. Ezen új előírások kapcsán 2002-ben felülvizsgálták a típusbizonyítványokat, és több mint 1900 típusbizonyítvány érvényességét szüntették meg.

- A környezetvédelmi követelmények (zaj és kipufogógáz összetétel) nem csak a hivatalos gyári képviselőket kereszttől importált járművekre vonatkoznak, hanem azokra is, amelyeket más módon - pl. barter üzlet formájában - hoznak be újonnan az országba.

- A járműalkatrészek óriási tömege eddig hatósági tanúsító jelzéssel került forgalomba. Az EU a gyártók ez irányú ellenőrzését központi kérdésként kezeli. 2002-ben felülvizsgálták az alkatrész-minősítési jelek használatát, és 2003. január 1-től már csak olyan alkatrészgyártók tüntethetik fel a H jelet amelyek megfelelő vizsgálóbizottságokkal vannak felszerelve és erre alapított minőségbiztosítási rendszert működtetnek. A felülvizsgálat 4000 engedélyt érintett.

- Az elmúlt esztendőben a tachográf korongok belföldi ellenőrzésére magyar jogszabály nem rendelkezett még. 2003. január 1-jével lépett hatályba az a rendelkezés, amely erre nem csak hogy felhatalmazza a közlekedési felügyeletet ellenőreket, hanem a közúti ellenőrzési technológia kötelező részévé teszi.

- Még 2001-ben változtak és szigorodtak a nemzetközi áru fuvarozásban részt vevő cégekkel szemben támasztott gazdasági, megbízhatósági és szakmai követelmények. A teljesítésre a jogszabály 2002. december 31-i véghatáridőt írt elő. Ennek alapján és az egyébként szükséges cserék miatt múlt évben 10 731 tevékenységi engedély cserére került sor.

- A vámelőzetes vizsgálatoknál ez év elejétől olyan változás következett be, ami a műszaki megfelelőséget nem befolyásolja, csupán a jármű életkorával

van összefüggésben. A hír elterjedt és az utolsó hónapokban rendkívüli méreteket öltött a behozatal. Az év folyamán mintegy 87 000 járművet hoztak be, melyből 72 476-nak a vizsgálatát december 31-ig befejezték.

közúti ellenőrzések rendszere megújult, sokkal alaposabb lett. Nem nőtt az ellenőrzött járművek száma a múlt évben, de több szempont szerint végeztek a munkát, hiszen a kiemelt AETR ellenőrzések - a gépjárművezetők munka- és

### Vámelőzetes vizsgálatok:

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Megfelelt:	223	9342	15 627	19 590	57 231	72 476
Nem megfelelő	347	971	212	526	1612	1015

A tájékoztató megadta néhány ismertebb típusú személygépkocsi darabszámát és átlagéletkorát:

Dacia	30 485	14,98
Citroën	42 562	8,80
Fiat	111 453	10,30
Ford	134 722	10,99
Lada	309 189	16,52
Mazda	31 845	12,59
Moszkvics	5828	17,68
Opel	267 082	8,50
Peugeot	60 174	7,47
Renault	104 415	8,14
Suzuki	183 531	4,08
Trabant	209 922	16,31
VW	187 315	12,41
Wartburg	126 786	16,38
Zastava	19 695	15,81

A környezetvédelmi és műszaki ellenőrzések - ahogy azt elmondták - nem csak a vizsgasorokon, hanem a közutakon és a telephelyeken is zajlanak. A

pihenőidejére vonatkozóan - is teljesültek, sőt fontos volt a veszélyesáru-szállítások, az úgynevezett ADR ellenőrzések elvégzése is. Azért a 331 096 db. jármű közlekedésbiztonsági közúti ellenőrzése így sem kevés. (Sőt mivel egy járműnél több dolgot vizsgálnak, ez összességében 835 388 ellenőrzést jelent!) Ennek a járműmennyiségnek közel 10 %-a volt megkifogásolható - persze csak ott, ahol nem a mobil mérőállomás végezte az ellenőrzést. Ez a berendezés olyan, hogy szinte műszaki vizsgát végez az országút mentén.

Éppen ezeknek a mobil mérőállomásoknak a rendkívüli eredményessége miatt várják Phare-támogatással ez évben beérkező további három ilyen berendezés munkába állítását.

A felügyelet ellenőrzi a közúti közlekedési szolgáltatá-

### Dr. Békési Istvánt kinevezték a Közlekedési Főfelügyelet főigazgatójává



A Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban dr. Békési István eddigi megbízott főigazgató átvette dr. Csillag István miniszter Úr kinevezési okiratát a Közlekedési Főfelügyelet főigazgatói feladatainak ellátására.

Dr. Békési Úr hivatalosan 2003. február 1-jétől a Közlekedési Főfelügyelet főigazgatója.

Az új főigazgató 1984 óta dolgozik a közlekedési hatóságnál különféle vezető beosztásokban. Nevezett az Egységes Közlekedési Hatóság munkáját az átláthatóság, a szolgálat és szakértelem, a korrupciótól való mentesség és a politikai semlegesség elvei mentén kívánja rendezni. A hatóság új stratégiájának és az idej feladatoknak meghatározó eleme az EU-konformitás, továbbá a tagállami működésnek való megfelelés és az új feladatok irányába megmutató nyitottság.

sokat is. Múlt év óta tovább nőtt mind a vállalkozások, mind az általuk használt járművek száma. A fuvarozó vállalkozások száma 27 018-ról 27 115-re nőtt és a járművek száma 95 681-ről 97 714-re emelkedett (pótkocsik nélkül).

Az autóbuzsós vállalkozások száma csökkent, most 1544 ilyen szervezet tevékenykedik éspedig összesen 10 303 db. autóbusszal.

Megállapítható, hogy a 2002. év vége fordulópontot jelentett a vállalkozások életében. Az autóbuzsósok eddigi bejelentési kötelezettsége engedélyköteles tevékenységgé vált, a fuvarozóknál lejárt a piaca lépés új feltételeinek teljesítésére vonatkozó határidő. Várható lett volna, hogy a vállalkozások száma csökken, ezzel szemben növekedés következett be. A belföldi gyengébb minőségű teherautók miatti csökkenés most még nem kö-

## Fokozzák a tehergépjárművek ellenőrzését

Az ORFK Országos Balesetmegelőzési Bizottság tájékoztatása szerint az elmúlt év személysérüléses közúti közlekedési baleseteinek elemzése során tapasztalható, hogy a megnövekedett gépjárműforgalomban a tehergépjárművek, különösen a túlsúlyos és túlméretes járműszereplvények által okozott balesetek, előidézett veszélyhelyzetek gyakoribbá váltak. A december havi előzetes baleseti statisztika adataiból mérítve az ország területein 116 halálos kimenetelű baleset történt, közülük 23-ban tehergépkocsi volt az érintett és a helyszíni megállapítások szerint 18 esetben teher szállító járművezető volt a halálos esemény okozója.

A forgalomellenőrzési tapasztalatok arra hívják fel a figyelmet, hogy az ország területén szinte az év minden napján történik kamionnal vagy teher szállító gépkocsival olyan anyagi káros baleset, ahol a következmények elhárítá-

sa miatt több óráig az adott útszakaszról a forgalmat el kell terelni.

Súlyosbítja a mentési munkákat, ha a szállítmány veszélyes anyag és szennyezi a környezetet.

A teher szállító, veszélyes anyagot szállító, túlsúlyos, túlméretes járművek fokozott ellenőrzése lényegesen biztonságosabbá teheti a közlekedésünket. 2003 tavaszától a fővárosi és megyei rendőr-főkapitányságok közlekedésrendészeti szervei, együttműködve a katasztrófavédelmi szervekkel, a közlekedési felügyeltekkel, az útügyi szervekkel közös ellenőrzést terveznek.

Az ellenőrzések kiemelt célkitűzése a közlekedési normák, az ADR, az AETR rendelkezések betartatása, a rakományok szállításbiztonságának javítása, az ilyen okok miatt bekövetkező balesetek megelőzése.

vetkezett be, a nemzetközínél a jó autók és az EU-val kapcsolatos remények és a kiadott pluszengedélyek növekedést hoztak. Ez azért a főfelügyelet

szerint arra utal, hogy a magyar gazdaság megfelelően működik és ez a vállalkozási szféra stabilnak érzi munkáját.

Taxis vállalkozó 9123 van az országban, összesen 10 212 gépkocsival. Ezen vállalkozások és autók fele a fővárosban működik.

### Milliókat hozó ámokfutás

## Bombasiker a Taxi 3

*Még csak néhány hete vetítik a honi filmszínházakban Luc Besson újabb örületét, a Taxi 3-at, de azt biztosan meg lehet jósolni, ez a film is kasszasiker lesz az alkotóknak és forgalmazóknak egyaránt. Igaz ez még akkor is, ha a francia közlekedésbiztonságáért aggódók támadják a produkciót, amelyben szerepet vállalt Sylvester Stallone is*

Jó reklám a Peugeot autógyárnak ez a filmsorozat. Nem véletlen, hogy ezt a nem mindennapi marketing-lehetőséget felismerve a gyártó nem kis pénzzel szállt be az immáron harmadik részénél tartó filmbe. A Peugeot 406 ugyan már szinte semmiben nem hasonlít egy szériaautóra, de száguld és a leghetlenebb helyzetben sem hagyja csereben sofőrért, aki ezerrel húz át Párizs főutcáin, miközben a legveszélyesebb helyzeteket idézi elő a közlekedésben. Nem is csoda, hogy a francia Erőszakellenes Közlekedésért elnevezésű liga nyíltan támadja a filmet, mert az pozitív példaként mutatja be a vakmerő autóvezetést. A liga szóvivője szerint: „Ezekben a filmekben túlteng a tesztszteron, ami azért lehet káros, mert mindeközben nem ábrázolják az effajta életmód árnyoldalát. Pedig alapos ellenérv lehetne, hogy a közlekedési baleset az elsődleges halálozási ok a francia fiatalok körében.”

Kormánykörökből is kritikák fogalmazódtak meg, hiszen nem is oly rég – szeptemberben – indítottak háborút a gyorsított és az utakon egyéb módon szabálytalankodók ellen. Ennek az akciónak pedig nem kedvez a film, valljuk be őszintén. Azt sem lehet elhallgatni, hogy a franciák igen különös módon

tudnak közlekedni. Szinte semmi sem szent náluk. Párizs belvárosában nemezszer megesis, hogy az autósok nem törődnek a közlekedési lámpák tilos jelzéseivel, a motorosok – akárcsak Görögországban – felhajtanak a járdára, és a gyalogosok között szaladnak. Azt



is kevesen tudják, hogy a franciáknál a legmagasabb a közlekedési balesetben elhunytak száma, meghaladja évente a nyolcezeret.

Luc Besson közben ekképpen érvel: a nézők józan ítélőképességük tudatában vannak és pontosan értik és érzik, hogy a filmben főszerepet játszó Sami Naceri ugyan repeszt, száguld, de ez nem a hétköznapi valóság, ezért meg sem próbálják utánozni. A rendező támadói szerint a költségvetés lefaragása

végezt több biztonsági előírást megszegtek a film készítői a forgatások alatt, ennek következtében veszítette életét 1999-ben a Taxi 2 forgatásán egy operatőr – a történetekről magazinunkban is beszámoltunk –, míg e film forgatásakor egy kaszkadőr szerzett sérüléseket, amelyet agyonhallgattak a producerek.

A film sikerén azonban ezek mit sem változtatnak, sőt, a negatív reklám is reklám, úgyhogy Sly, mint amerikai akcióhős sem vette meg az epizódszerepet, amelyet a filmben kapott. Nemrégiben az egyik magyar televíziós csatornán a vele forgatott interjúban be- és elismerte: ő már kiöregedett ebből a műfajból, helyét át kell adnia a fiatalabbaknak, s ez így van rendjén. Ki gondolta volna,

hogy a Rocky és a Rambo-sorozatok sztárja ilyen önkritikusan és valóban látja helyzetét.

A film bemutatóját követően megkerestük az Országos Balesetmegelőzési Bizottság vezetőit is, mit szólnak a francia száguldó taxihoz, mire magazinunkkal csak annyit közöltek: a film legutolsó részét még nem látták, így nem kívánják minősíteni, viszont az előző részeket ismerve, nem fogják oktatófilmként ajánlani egyetlen autósiskolának sem. Ami pedig a közlekedésben megjelenő hatását illeti, nos attól nem várnak többet, mint bármilyen más akciófilmet követő amatőrhősöktől, akik rövid időn belül szembesülnek a valósággal, miszerint a volánnál az élet a tét. Viszont ezen felismeréséért túl nagy áldozat lenne egyetlen baleset is.

## POS-terminál a City taxikban

**Rövidesen 50-60 City taxiban működik majd olyan új ecometer taxióra, amely lehetővé teszi, hogy az utasok bankkártyával fizethessenek. A részletekről Polinger Sándort, a City Taxi Szövetség elnökét kérdeztük.**

*– Neked több mint egy éve az új multifunkciós ecometer működik a taxióban, amely egyben POS-terminálként is használható. Ehhez képest mintha lemaradtatok volna, hiszen ma már minden Est. Taxiban üzemel bankkártya-leolvasó. Nem kellett volna előbb lépni?*

– De igen, azonban ez nem változtat azon, hogy az eredeti ötletet mi évekkal ezelőtt kidolgoztuk. Örömmel vesszük, ha ezt más taxitársaság is alkalmazza. Meggyőződésünk, hogy rendszerünk rövidesen jól működik majd és megfelelően szolgálja a tagságunk által kitűzött célt. Nevezetesen, az utasigényeknek megfelelően bővíti majd a City Taxi szolgáltatási palettáját.

*– A bevezetőben 50-60 City taxit említettünk, melyekbe bekerül az új POS-terminált is üzemeltető taxióra. Ez azonban a City létszámának még a 10 %-át sem éri el. Hogyan tudjátok rávenni a kollégákat arra, hogy cseréljék ki taxiórájukat erre az új típusra?*

– Erőszakkal, utasításokkal semmi esetre sem! Mi szeretnénk megteremteni a vásárlás kedvező feltételrendszerét. Ezt követően ki-ki dönthet arról, el a lehetőséggel, vagy sem.

*– Ezek szerint lehet majd részletre is vásárolni?*

– Igen. A tárgyalások a bankkal a végső szakaszban vannak. Ezért ki merem jelenteni, hogy biztató helyzetben vagyunk. A taxióra cseréjét egyébként előbb-utóbb mindenkinek át kell gondolnia, hiszen a jelenleg működők memóriája hamarosan telítődik. Az természetesen már magánügy, hogy egy egyszerűbb készülékre vagy egy multifunkciós berendezésre költi taxisunk a pénzét.

*– Milyen garanciákat kap a taxis az átutalásokra, illetve milyen költségek terhelik az ilyen tranzakciót?*

– A City Taxi Szövetségnek exkluzív szerződése van a Kereskedelmi és Hitelbankkal, ez pedig önmagában is elegendő garancia. A szerződést megelőző tesztelést a Giro-csoport is elvégezte. A működést megfelelőnek találta, tehát kijelenthetjük, a rendszer megfelelően üzemeltethető, a szükséges műszaki háttérrel megteremtettük. Ami a tranzakció költségét illeti, ez a tétel alacsonyabb lesz, mint a jelenleg használt „kézilehúzó” esetében.

*– Százalékban meghatározható a levont összeg?*

– Igen. Jelenleg az induláskor ez 2,5%. Azonban a készülékszám gyarapodásával csökkenhet, akár 1,8%-ig.

*– A tavalyi témában készült interjúban azt ígérted, hogy a készülék ára nettó 130 ezer forint körül lesz, megfelelő hitelkonstrukcióval összekötve. Tartható az ígért most is?*

– Igen. A részletfizetésről már az előbb elmondtam, hogy aláírás előtt van a bankkal a szerződés. Ami pedig az árat illeti, az ecometer Kft. tulajdonosának, Szalai Lászlónak köszönhetően a 132 ezer forintos nettó ár tartható. Ez pedig igen komoly gesztus a gyártó részéről, mert még az infláció mértékével sem növelte a készülék árát. Ebben az összegben benne van a tranzakciókhoz szükséges telefonmodul költsége nettó 20 ezer forintig és a GPS modul is. Összességében tehát bruttó 165.000 Ft-ért juthat a kolléga ehhez a multifunkciós készülékhez, ami kedvező, hiszen a piacon a POS-terminál ajánlatok 370 ezer forint körül vannak.

*– Mennyiben kapcsolható az új készülék a Citynél folyó szoftverfejlesztéshez, illetve a GPS-funkció a hagyományos címkiadási rendszer korszerűbbre cserélésével?*

– Nem, erről szó sincs! A címkiadás akkor változik majd, ha erről a kollégák így dönté-

nek. Mi jelenleg az általuk jóváhagyott összeget költjük szoftver-, illetve központfejlesztésre, a műszaki feltételek javítására. Ezt indokolja az, hogy a korábban megszerkesztett és eddig jól működő programunk olyan mértékben telítődött, hogy az már a használatot veszélyeztette. A fejlesztés tehát elkerülhetetlenné vált. A most készülő rendszert pedig szeretnénk alkalmassá tenni minden új eszköz befogadására. Visszatérve a címkiadásra: egyelőre nem kívánunk hozzányúlni, mert ehhez a fuvarpiaci feltételek még nem teremtődtek meg. Úgy gondoljuk, hogy egy GPS-alapú forgalmazásra akkor kerülhet sor, ha a jelenleg használt rendszer már nem képes a beérkező megrendeléseket eljuttatni a kollégákhoz, tehát kapacitásbővítésre lenne szükség. Pillanatnyilag még sajnos nem tartunk itt. Tehát gondolunk rá, felkészülünk a jövőre, de a bevezetését még nem látjuk indokoltnak.

*– Ebből adódik, hogy az új multifunkciós ecometert most csak taxióráként és bankkártya-leolvasóként használjátok majd, bár egyébként a készülék másra is képes.*

– Igen, de a közeljövőben az is előfordulhat, hogy azok a kollégák, akik ilyen eszközzel rendelkeznek, a címetek írásban kapják meg.

*– Csak írásban, vagy a szóbeli fuvarkiadást így is meg erősítitek?*

– Erre a kérdésre most még nem tudok válaszolni. Tervben van egy „félcsendes” címkiadási rendszer bevezetése. Ehhez szükség lesz egy „demo-üzemre”, amihez vállalkozókat keresünk. Ők minden bizonnyal azok közül kerülnek majd ki, akik erre a célra is alkalmas készülékkel rendelkeznek.

*– Mit jelent az, hogy „félcsendes” üzemmód?*

– Ebben az esetben a fuvarfelvétel hagyományos módon zajlik, csak az ezt követő adatbeolvasás, vagy másképpen címtovábbítás történik írott formában. Ez hatékonyabbá teszi (tehát) a diszpécser szolgálat mun-

káját, gyorsítja (gyorsíthatja) a fuvarkiadást. A központunk hamarosan alkalmas lesz erre és még sok minden másra. Ezért szállták meg a szoftveresek hekre a City Taxit.

\*\*\*

**Tekintettel arra, hogy a City Taxi Szövezetet elnökével folytatott beszélgetés részese volt Szalai László, az ecometer Kft. tulajdonosa is, így őt először magáról az új óráról kérdeztük.**

*– Polinger Sándor már elmondta, hogy a működtetéshez szükséges banki engedélyek megvannak. Így adódik a kérdés: az a taxis, aki ilyen eszközt szeretne vásárolni, de nem citys, mennyiért juthat hozzá?*

– Az ún. „egydarabos” ára a készüléknek 200 ezer forint + áfa. A feltételek hasonlóak az előbb elmondottakhoz, a vásárlás pedig nálunk a szervizben történhet.

*– Ezek szerint az új ecometer árában 70 ezer forint + áfa eltérés van a citys és a többi taxis között. Miért?*

– A City Taxival 2-2,5 éve dolgozunk együtt az új taxiórán. Kölcsönösen segítettük és segítjük egymást e kérdésben. Ezért természetesen az e céghez tartozó vállalkozók élvezik a maximális kedvezményt. Azonban nem zárjuk ki a többi társasággal köthető külön megállapodás lehetőségét sem. Az ilyen egyezség az ún. egyedi árat nem befolyásolja.

*– E lap hasábjain már többször jelent meg ismertetés az új multifunkciós műszerről. Ugyanakkor a készülék többet tud annál, mint amit ebből a Citynél most felhasználnak. Visszont a többi taxis esetleg kihasználhatná az egyéb, most még rejtett funkciókat is.*

– Ezek sem rejtettek, csak most ezen együttműködés keretein belül legfeljebb nincsenek kihasználva. Vegyük sorra mit tud az óra, bár erről már tényleg sokszor írt a Taxisok Világa. Természetesen elsődleges a taxióra-funkció. Ehhez kap-

csolódik egy mágnes, illetve SMART-kártya elfogadási lehetőség, egy GSM-telefon, amely GPRS adatkapcsolatot is kezel, valamint GPS helymeghatározó berendezés. A GPRS adatátvitel jelentősen csökkentheti a GSM telefonról történő fuvarirányítás költségeit. Az új ecometer kijelzőjén térkép is megjeleníthető és a GPS-nek köszönhetően pozíciómeghatározást is végezhetünk vele. Sőt, autófelügyeleti rendszer is működtethető a segítségével. Miután a taxitársaságnál éjjel-nappal működik a diszpécser szolgálat,

így a cég ezt esetleg üzleti alapon is kihasználhatja. Szeretném kihangsúlyozni, hogy ez egy integrált rendszer, vagy ahogy elterjedt, multifunkciós készülék, amit kifejezetten taxisoknak fejlesztettünk ki. Tehát nem külön-külön elemekből rakódik össze, mint más, ugyanennek a rétegnek kínált termék. Nem egy különálló taxióra, különálló POS-terminál és különálló GPS-rendszer. Ezeket amúgy is körülményes összeilleszteni, a szervizelésük pedig egységként történik. Az ecometernél ez egy-

ben van és probléma esetén csak egy szervizbe kell elmenni. A komplett fejlesztés saját tervezés alapján készült, és kiáll minden összehasonlítást. Sőt, a többi POS-terminál 30-35 másodperces kommunikációs idejével szemben az új ecometer a tárcsázási idővel együtt is 5 másodperc alatt lebonyolítja a tranzakciót. Ez az adatforgalmi időrovidítés jelentősen olcsóbbá is teszi a használatot. Az ok pedig igen egyszerű. A többi hasonló funkciót ellátó készülék egy régebbi vezetékes rendszernek az átdolgozott változa-

ta, míg az ecometer teljesen új, a kornak és igényeknek megfelelő fejlesztés.

**– Amennyiben a készülék elromlik, kap a taxis cserekészüléket a javítás idejére?**

– Nem, mert mi mindent azonnal javítunk. A rendelet ugyan 72 órán túli javításnál ezt előírja, azonban mi még a legrosszabb esetben is 6 órán belül javítunk. Eddig is így tettünk, nem változik tehát semmi.

**– Köszönöm a tájékoztatást!**

–kó–

## Egy kis nosztalgiazás a Kerepesi út 15. körül

Tősgyökeres taxis családban születtem 1928-ban. (Szürketaxi.) Nagypám Haltenberger Samu, a magyar autótaxisz megalkotója és a Szürketaxi vezérigazgatója volt annak államosításáig. Édesapám a vállalat kereskedelmi és forgalmi osztályának igazgatója volt.

1944 májusában a háborús viszonyok miatt a tanítást korábban fejezték be. Én is „taxis” lettem. Nagypámunk ugyanis azt mondta, a nyári szünetben neki is dolgozni kellett ilyen korában. A két legidősebb fiú unoka választhatott a taxi, ill. a mezőgazdaság között. Én a Szürketaxit választottam. Nagypámmal minden nap vidékről (Fejér megyéből) jöttünk fel, és fél 9-től fél 2-ig voltunk a vállalatnál. A gyakori bombázások miatt volt úgy, hogy fél napokat a légópincében töltöttünk el. A pincében sok ember megkérdezte tőlem, hogy tényleg Haltenberger Samu unokája vagyok-e? Riadók alkalmával a vállalat valamennyi dolgozója a pincébe ment, egyedül csak a nagypám maradt az első emeleti irodájában.

Én fizetés nélküli tanuló voltam, de a munkát örömmel végeztem. Kaptam viszont két db gyönyörű overált, zippzárás zsebekkel stb., amire nagyon büszke voltam. A szerszámgépműhelybe kerültem Kecskeméti főművezető és Balázs csoportvezető urak mellé. Itt megtanítottak esztergálni, fűrészelni, reszelni, fémhántolni, köszörülni, valamint a tolómérce és mikrométer használatára. Röviden: megtanítottak dolgozni. 3 hónap elteltével Sissovcics József műszaki igazgató úr előtt kellett „vizsgáznom”.

Delutánonként, amikor vidékre visszaérkeztünk folytattam a boldog fiatalok életét.

Volt egy eset, amikor légiriadó alatt indultunk el Budapestről. Nagypám gépkocsijának szélvédő üvegén fehér alapon kék körben nagy kék „Ü” betű volt, amivel légiriadó alatt is lehetett közlekedni. Gyerekefjével jól emlékszem, hogy milyen kísérteties volt a teljesen kihalt Budapesten keresztül,

robogni. A Kerepesi úttól a régi 7-es utastízinte percek alatt elértük. Az utcákon üresen álltak a villamosok, autóbuszok, taxik, csak az emberek nem voltak láthatóak, mert mindenki az óvóhelyen volt. Mi pedig szerencsésen megúsztuk az autózást!

A rendszerváltozás után 2002-ben, a Nemzeti Sírkertben ismertem meg egy március 15-i koszorúzás alkalmával Végh Tibor urat, a Fővárosi Autótaxi vezérigazgatóját. Elmondtam az előzőekben leírtakat és nagyon kedvesen meghívott, ha van kedvem, tekintsem meg a vállalatot. Erre 2002 őszén kerültem sor. Összepakoltam a Szürketaxival kapcsolatos albumokat, írsokat és kimentem a Fótaxihoz, a vezérigazgató úrhoz. Ott volt Boldvai Bea marketingvezető is. Beszélgetés és albumnézés után lementünk együtt az üzembe, a régi épületeket megnézni. Szerettem volna látni a szerszámgépműhelyt, a nagygarázst – ahol régen a karácsonyi ünnepségeket tartották és én is jelen voltam minden alkalommal – nagypám volt irodáját is, valamint a félautomata gépkocsimosó berendezést, ami egykor egyedülálló volt Euró-

pában. Sajnos már egyiket sem láttam viszont. A nagygarázst korábban a Butorérnt használta raktárnak, most üres volt. Nagypám irodáját 10 évvel ezelőtt még megnézhettem volna, mikor egyszer ott jártam, de az Állami Biztosítónak volt kiadva, és nem volt időm akkor bemenni. Az első emeleti irodákat teljesen átépítették. A fényképalbumokat ott hagytam azzal, hogy lemásolják és naptárt készítenek a régi gépkocsikról.

E néhány órai látogatás örömmel töltött el, de ugyanakkor kissé szomorú is voltam, mert nem azt láttam viszont, ami emlékezetemben élénken él a mai napig is.

Köszönöm Végh Tibor vezérigazgató úrnak a meghívást, és további sikeres munkát kívánok személy szerint neki és a Fótaxinak is, mely több mint 50 év után még most is közel áll szívemhez.

Együttal jelzem mindenkinek: **2003. június elsején lesz 90 éve, hogy az első magyar autótaxik (MARTA) elindultak Budapest utcáin.**

Budapest, 2003. febr. 20.

Kirschner Béla

## Új közlekedési jelzőtáblák Németországban

Újfajta sebességkorlátozó jelzőtáblákat vezettek be Németország közútjain, amelyeket esőben kell figyelembe venni. Mint köztudott, Európában az egyetlen hely Németország, ahol nincs maximálva a sebesség az autópályákon, mindössze ajánlás van a 130 km/óra tempóra.

Az új jelzőtábla a mostoha időjárási viszonyokra vonatkozik. Ahol a táblákat meglátjuk, ott csak a táblán feltüntetett sebességgel szabad haladni.

Természetesen fellángolt a vita, hogy mit kell eső alatt érteni. Ha csak szemérmel az eső, vagy csepereg, már akkor is érvényben van a sebességkorlátozás? A közlekedési szakemberek szerint az útfelület minősége a döntő! Ha összefüggő vízfelület borítja az aszfaltot, azaz tükröződik az úttest, akkor már számolhatunk a csúszásveszéllyel, tehát be kell tartani a sebességkorlátozást!



## Mi történt a Kossuth téren?

Február 14-én reggel hét óra előtt, az Országházzal szemben, egy színes bőrű amerikai állampolgár megtámadta a tavaly Haltenberger Samu-díjjal kitüntetett kollégánkat, Molnár Károlyt, vagy ahogy inkább ismerik: a Tanár urat. A történet szinte hihetetlen, de sajnos igaz. A szombaton megjelenő bulvárlapok mindegyike foglalkozott az ok nélküli brutális támadással. Íme néhány idézet a teljesség igénye nélkül: **BLIKK:** „Részeg is volt a bekábítottott amerikai ...“, **SZÍNES MAI LAP:** „Hajnali üldözés...“, **BUDAPESTI NAP:** „Értesülésünket, mely szerint a City Taxi alkalmazottjának támadója egy hazánkban szolgálatot teljesítő amerikai katona, sem megcáfolni, sem megerősíteni nem kívánták az illetékesek“, **NÉPSZAVA:** „...az utas megütötte a taxist, majd megpróbálta elvinni az autóját...“, **MAI NAP:** „Amerikai katona ámokfutása: megverte a taxist, rendőrökre támadt...“ „... tomboló Eric az Amerikai Egyesült Államok hadseregének katonája.“

Érdekes, hogy a „Sári néni elveszett félcipőjéről“ is hírt adó televíziók, melyek sok esetben a maguk gerjesztette hírekre is lecsapnak, egy szóval sem említették a táma-

dást, pedig eddig minden esetben ez vezető hír volt. Nem titkolom, bennem felmerült, hogy ez esetben ismét szerencsenmosdatás folyik, hasonlóan az elmúlt évtizedekhez. Akkor ugyanis hivatalosan szovjet állampolgár, pláne katona, nem követett (követhetett) el bűncselekményt. Amennyiben mégis felmerült valamilyen eltusolható esemény, úgy arról a félévente összeülő „szovjet-magyar vegyes bizottság“ döntött. Nekem volt „szerencsém“ egy részeg sofőr által vezetett szovjet DT-s autóval ütközni. Miután volt casco biztosításom a kárt ennek alapján rendezték ugyan, de a különbözetet (önrészt, stb.) csak hosszú hónapok múlva, a fenti bizottság döntése alapján kaptam meg. Természetesen kamat, kártérítés stb. nélkül.

Most ismétlődni látszik a múlt? A Mai Nap még amerikai katonáról ír, akiről később kiderült nem az, „csak“ egy üzletember. Nem lehet tudni, hogy az ügy vizsgálata során milyen további „enyhítő“ körülmények merülnek még fel...Majd meglátjuk. Mindenesetre megkerestük Molnár Károlyt akit az eseményről kérdeztünk.

### – Mi történt?

– Reggel fél hét körül a központ autót kerestem a Piaff bárhoz. Miután ez tíz percen belül sem kellett senkinek, így a Markó sorból elmentem érte. Nem sokkal később megjelent egy színes bőrű úriember, kissé bizonytalan járással, sőt a jobb első ajtónak neki is csúsztam. Úgy gondoltam, ez a járdán lévő jég miatt történt és kinyitottam neki az ajtót. Ahogy beült észrevettem rajta, hogy enyhén ittas, de nem tökrészeg. Az ajtót becsukta, majd rögtön a fűtéskapcsolóhoz nyúlt és a legnagyobb fokozatra tette. Ezt követően furcsa hangon próbálta a címet elmondani, amiből semmit nem értettem. Megpróbált telefonálni, de a készüléke lemerült. Ezért én felajánlottam a sajátomat, melyről két hívást próbált lebonyolítani, de ez sem sikerült. (A hívott számokat és az időpontot a rendőrség később azonosította.) Majd a telefonomat visszaadta és annyit mondott: Kossuth tér. Miután a házsámot nem közölte, gondoltam elviszem a Kossuth tér - Szalay utca sarokra, ott van lakóépület. Megérkezésünkkor még arra is figyeltem, hogy hőmentes helyen tudjon kiszállni. Ő azonban már aludt. Tehát meglokdostem, amire ki akart szállni. Szóltam neki hogy nem, előbb kérek 780 Ft-ot. Erre elővett egy köteg összegyűrt pénzt, amiről kiderült, hogy 15.000 Ft. körül van. Ráadásul le is ejtette az ülés elé, a lábaihoz. Miután nem tudott lehajolni érte, én vettem fel és adtam oda neki. Ebből a kötegből kivett egy ötezerest, kezembe adta és ismét ki akart szállni. Gondoltam 780 Ft-ra nem szoktak ötezeret adni, ráadásul én citys vagyok, nem pedig hiéna. Tehát visszaadtam neki két darab kétezerest és kétszáz forintot. Ekkor artikulálanul üvöltözni kezdett, talán azért, mert nem fogadtam el a nagy borraivalót. Nem



**Molnár Károly, a Tanár úr a rúgások nyomait mutatja autóján**

törődtem vele és kinyitottam az ajtaját. Kiszállt, de hallottam, hogy valami koppan. Azt gondoltam elszórta a pénzt és kihajoltam a kocsiból, ő viszont vissza akart szállni a nyitott ajtón. Mondtam, hogy nem lehet, mert címre megyek. Erre bevágta a jobb első ajtót, majd annyit láttam, hogy egy talp megemelkedik a jobb hátsó ajtó fölé, majd egy hatalmasat rúg a hátsó üvegbe. Ezt követően még kétszer belerúgott az ajtóba, a kilincs magasságában. (A nyomokat a biztosító felvette, mind a karcolásokat, mind a horpadásokat.) Természetesen kiugrottam az autóból és a kocsim hátulja felé indultam, hogy megnézzem, mit csinált. Közben kiabáltam, hogy „rendőr, rendőr, segítség!“ Ezt úgy látszik

megértette, mert nekem jött. Én próbáltam hátrálni, de már nem tudtam visszautalni az autóba, mert nagyon pontos ütésekkel leütött. Kaptam az orromba és a homlokomra. Nem lökdösött, vagy nem rúgott meg, mint a „hagyományos“ támadó, hanem pontosan, tudatosan odaütött, ahová a legcélszerűbb. Engem előtört a vér és az aszfaltra estem, ő pedig beugrott a nyitott autóba és elindult vele. Szerencsére az ajtót ki tudtam nyitni, miután felpattantam. Nem emlékszem arra, hogy magától ugrott ki, vagy én rángattam véresen, de végignézt rajtam és futni kezdett a Mezőgazdasági Minisztérium felé. Én az URH-ba hármass bréket kiabáltam. A forgalmazás megállt és a 609-es Laci átvezényelt bennünket a kettes csatornára. Az amerikai közben először az Alkotmány utcába szaladt, majd látta, hogy jön a 2-es villamos, így a metrómegállónál felszállt rá. Ezt jeleztem a kollégáknak is, valamint kértem őket, hogy ne a támadás helyszínére jöjjenek, hanem a Roosevelttéren zárják el az átjárót. Követtem a villamost, de arról nem szállt le az Akadémiánál. Az alsó rakpartra már én sem tudtam lejutni, mert ez alatt a néhány perc alatt annyi kolléga gyűlt össze. Ma is könnybe lábad a szemem, olyan jólesett. Még a szállodai taxik is lejöttek, nem is tudom, hogyan tudták meg, mi történt. A taxik pedig elállták a villamos útját. A 33-as kolléga odarohant a villamosvezetőhöz akit kért, ne nyissa ki az ajtót, mert bűncselekmény történt és a támadó a villamoson van. Nekem pedig a kollégák javasolták, hogy finoman sétáljak el az ablakok előtt és ellenőrizzem, valóban rajta van-e a támadóm. Ott volt, a Duna felőli oldalon nyugodtan ült, de nem úgy, ahogy mások ülnének, hanem háttal az ablaknak. Én kiszúrtam a fekete bőrkabátját



és a fekete fejét. Mondtuk a villamosvezetőnek, hogy itt van, ezért ő nem is nyitotta ki az ajtót. Közben szirénázva érkezett a rendőrség, amire észbe kapott az amerikai. Érezte, hogy baj van, tehát elkezdte feszegetni a jármű ajtaját, de nem a Duna, hanem a sín felőlit. Azonban ott már állt egy másik villamos, így nem volt helye leugrani és menekülni. A rendőrnek, aki fölment a villamosra, szoltam, hogy vigyázzon, mert profi az elkövető. Ő azt mondta, hogy „Ugyan, kérem!”. Azonban a támadóm nekiment és letörte a körmeit. Ezt követően megbilincseltek és az V. kerületi Rendőrkapitányságra szállították. Ott tudtam meg én is, hogy támadóm afrikai származású amerikai állampolgár, aki nem volt kihallgatható állapotban. Majd 15.00 óra körül átvitték a Tolnai Lajos utcába, ahol a Gepárd Csoporthoz került az ügy. Engem pedig elvitt a mentő a Baleseti Kórházba. A CT-vizsgálat után már ott volt a szövetkeztünk elnöke és menedzsere, akiknek mindent elmeséltem. Megkérdezték, akarom-e, hogy a sajtót tájékoztassák a történetekről. Igent mondtam, mert azt akartam, hogy történetemből mások is okuljanak. Akkor még nem tudtuk, kivel állunk szemben, bár kisportoltsága, pontos ütései, rúgásai sejtették, hogy nem amatőr. Közben én a többszöri eszméletvesztésem ellenére kijöttem a kórházból, ahol mindvégig mellettem volt fiam, a 711-es citys is. Majd bevitték az V. kerületi Rendőrkapitányságra, ahol jegyzőkönyvet vettek fel az eseményről. Közben kiderült, hogy ez már az előbb említettek miatt a Tolnai Lajos utcára tartozik, így autóval átszállították oda. A sajtó egészen estig ostromolt, majd a szombati megjelenés után hívtak taxisok Szombathelyről, Székesfehérvárról és a Balatonról. El sem tudom mondani, hogy milyen jólesett, hogy még ennyi év után is emlékeznek rám volt „tanítványaim”, és hívnak olyanok is, akikkel sohasem találkoztam személyesen. Még ma is telefonok tucatja-

it kapom, érdeklődnek hogylételemről, biztosítanak együttérzésükről. Érdekes, hogy közel egy héttel az események után már egyik utasom kérdezte: tudom-e, mi történt azzal a taxissal, akit megtámadott az amerikai? Majd elmesélte a taxisoktól hallott történetet, persze kissé kiszínezve, felnagyítva. Akkor csodálkoztam el igazán, amikor bemutatkoztam neki és mondtam, hogy az eredeti történet rólam szól.

**– Azt mondtad, vannak tanulságok, melyeket megosztanál olvasóinkkal, a taxissokkal.**

– Igen. Szeretném elmondani így utólag, hogy hol követtem el a hibát. Ezenkívül szeretnék megkérni minden olyan kollégát, aki ellen támadást hajtottak végre és túlélte, hogy mondja el a Taxisok Világának. Okuljon belőle mindenki, hogy ugyanabból a hibából másoknak ne legyen már kára.

**– Nézzük akkor az ellened irányuló támadást.**

– Úgy érzem, én az első hibát ott követtem el, amikor láttam, hogy ittas az utas és mégis engedtem beszállni az autómba. Amikor elindultunk, már éreztem, ez csak problémákat szülhet. A második hibát akkor követtem el, amikor a nagy pénzt nem fogadtam el, abból visszaadtam. Ezzel lehet, hogy megsértettem az önérdetét. Lehet, hogy úgy érezte, azért történt minden, mert ő színes bőrű. Lehet, hogy a nagyobb összeggel a rádiótelefon-használatot, az udvarias kiszolgálást akarta jutalmazni. A harmadik hiba, hogy amikor kiszállt a kocsi-ban megtörtént affér után, nekem azonnal el kellett volna jönnöm. De én nem ezt tettem, mert hallottam a pénzt csörrenni, és úgy gondoltam, segítek neki ismét a pénzt összeszedni. A negyedik hibát akkor vétettem, amikor az autót rugdosni kezdte és én úgy ugrottam ki az autóból, hogy a slusszkulcsot a helyén hagytam. Ed-dig ezt sohasem tettem. Mindig kivettem, pont most nem. Így a nyitva hagyott ajtón keresztül szinte felkínáltam a lehetőséget.

Ha sikerült volna neki bezárkózni, lehet, hogy még ma sincs autóm, vagy összetörte volna. Szeretném, ha az előző hibákat mindenki elraktározna magában és nem követné el adott esetben. Ezért kérek minden megtámadott kollégát, hogy e lap hasábjain mondja el a következő generációnak: mire kell még vigyázni.

**– Nem bírom megállni: szerintem a taxisban lehet egy kicsit több egészséges csibészesség, mint az „átlagemberben”. Ez nem baj, sőt bizonyos esetekben jól is jön. De azért bennem bizony érdekes érzéseket váltana ki, ha az lenne a támadás tanulsága, hogy az esetleg tévedésből odaadott nagyobb pénzt a taxis tegye el, vagy ha a „kedves” elejt egy köteget pénzt, arra taposson rá, hogy az övé legyen. Vagy, ha az ember meglát egy kicsit spicces embert, akkor azt hagyja ott?**

– Eppen erről van szó! A következő itt a hiba, emlékszem a Főtaxinál is megvoltak azok a taxisofőrök, akik minden „buliban” benne voltak. Az Anna bártól kezdve az Aranykéz utcában, mindenhol, ahol pénz volt. Ők ebből éltek. A City Taxi autóival többnyire ma már a „krém”, a felső réteg utazik, ezt mindenki tudja. Ezért egy részünk annyira elkenyézett, hogy eszünkbe sem jutnak bizonyos óvintézkedések. Tehát ezekre a dolgokra sokkal jobban oda kell figyelni. Lehet, hogy egy másik taxitársaságnál a sofőr esetleg rutinosabban kezelte volna a problémás utast. Mi (vagy csak én?) el vagyunk kenyézettve. A City Taxi utazóközönsége olyan, hogy amit az óra mutat, azt csontra kifizeti, sőt, ha esetleg nincs nála pénz, az sem baj, majd odaadja legközelebb. Ehhez szokott a többség, nem pedig a támadásokhoz, amire a példa mutatja előre, fejben fel lehetne készülni. Ez esetben nem biztos, hogy mindez velem megtörtént volna. Így ismételen kérek minden megtámadott taxist, ossza meg a közösséggel a tanulságokat. Okulhatnánk belőle.

## Fuvar helyett kiállítás

# GALÉRIA A KERTBEN

**A brit taxi egyedí, ezt senki nem vitatja, azt viszont már kevesebben hitték eddig, hogy a jellegzetes formájú gépkocsiból, valaha galéria is lehet. A 42 esztendő Kirsten Lavers cambridge-i otthonának udvarán állította fel a világ első taxi-galériáját.**

A kétgyermekes családja önkormányzati lakása udvarára kért, és kapott engedélyt az előjáróságtól, hogy oda egy taxiból kiállítótermet nyisson. A helybéliek előbb egy kicsit idegenkedtek a gondolattól, de a kultúrát és művészetet bárki ápolhatja, pártolhatja, még ha ennek ez kicsit sajátos változata is.

Mrs. Lavers reméli, ötlete iránti érdeklődés tovább nő majd és talán követői is akadnak. Bevallja, az autót eredetileg saját használatára vá-

sárolta meg, ám már régebben is foglalkoztatta a gondolat, hogy járművek belsejében működtesen kiállítást. Szeptemberben nyitotta taxi-galériáját, s azóta már a hatodik tárlatánál tart. Most épp szobrokat állítottak ki a taxiban.

Mint nyilatkozta: „Nagyszerű érzés, hogy művészeknek biztosíthatok nem mindennapi környezetet alkotásaik kiállításához. Szeretném támogatni azokat a művészeket is, akiknek egyébként más galériák nem adnak esélyt. Itt ők is közszemlére bocsáthatják alkotásaikat – tudtuk meg a reformer művészetpártolótól.

A hír arról nem szól, hogy a szomszédok hogyan fogadták a kerti kiállító-helyiséget, mindenestre még a briteknél is szokatlan látványt nyújthat egy taxi a füves kertben.

Cash

## A Széchenyi-kártyáról

A Széchenyi-kártya a mikro- kis és közép-vállalkozások likviditási problémáinak megoldására született. A kezdeti adminisztrációs bizonytalanságok után ma már működő rendszer szolgálja a vállalkozókat. Volt ugyanis egy időszak, amikor bizonyos EU-szabályokra hivatkozva a fuvarozóktól – beleértve a taxisokat is – megtagadták a Széchenyi-kártya kiadását. Ma már letisztult a szabályozás, ezt a kedvezményes hitelt biztosító kártyát taxisok is igénybe vehetik, amennyiben egyéb feltételeknek megfelelnek. (Ezek például: köztartozás-mentesség, kamara- vagy VOSZ- tagság, bizonyított rendszeres bevétel, garancia, stb.) A jelenlegi hitelkeret maximum egymillió forint, a szabályzók változása nyomán ez várhatólag júliustól ötmillió forintra emelkedik.

## INGYEN VÁROSNÉZÉS – TAXIVAL

„Február 11-én este tíz óraker a kecskeméti vasútállomárról taxival szerettem volna hazamenni. Egy taxi volt csak az állomásnál. Beültem és mondtam a lakcímet. A taxis elhozott a megadott címre, de akkor láttam, hogy az órát el sem indította, amikor fizettem volna, és ő irreális árat kért. Mivel máskor is utaztam taxival haza, tudom, hogy a taxis be akart csapni. Kértem, mivel az órát nem indította el, egyezünk meg, mire ő nem engedett kiszállni, hanem a nagy éjszakában visszavitt a pályaudvarra és ott kített.

Nagyon sérelmesnek tartom ezt a viselkedést, bár később jót derültem rajta, hogy ingyen városnézésen is részt vettem, de akkor ez elég kellemetlen volt. Jó lenne, ha nem volnának ilyen embertelen emberek, akik visszaélnék a helyzetükkel!

A taxis rendszámát felírtam. Megtudtam, hogy maszek taxis. Ezt azért írom le, hogy a többi, becsületes taxist ne érje sérelem. Egyúttal szeretném felhívni a többi utas figyelmét, hogy indulás előtt rögtön ellenőrizték, elindította-e az órát a taxisorfőr!

Megjelent a *Petőfi Népe* 2003. február 21-i. számában

\*\*\*

### Vidéken is vannak hiénák

Avagy a munka hiánya nagy úr! Ez az ember (és szándékosan nem kollégát írok) már sajnos sokadszorra eljátszotta a szakma és az

utasok bizalmát. Az az utas, aki már egyszer is találkozott vele ismeri és tudja hogy milyen, többé vele nem utazik, inkább hív egy céges kocsit és vár 3-5 perccel. Bár lehet ő 22 éve taxis, még mindig nem tanulta meg, hogy mi vagyunk az utasért és nem fordítva. Más munkahelyeken is tisztán, ápoltan és rendben tartott munkaeszközzel lehet és kell elvégezni a munkát színvonalasan. Az illető régi taxis, de valószínű, hogy az előbbi okok miatt már 17 éve nem veszik be még fizetőnek sem. Talán épp ezért a napi 2-3 fuvarból, ami „beszállóból” a vasútról jut neki a 12-14 óra alatt, abból akar annyit keresni, hogy legalább az alapszintet biztosítani tudja magának. (Bár ez a szint elég alacsony.) A rendszer rossz úgy ahogy van, mármint az ellenőrzési rendszer. Mert papíron sokat követelhetnek, ha a színvonalatlan, etikátlan és a szakmát sértő munkavégző ellen nem tudnak semmit tenni. És sajnos mivel a munka ritkul, úgy lehet, hogy mások is hasonló hasraütéses tarifát fognak alkalmazni. Azt csak remélni tudjuk, hogy előbb vagy utóbb belátják maguk, vagy belátatják velük, hogy nincs helyük a taxis munkát szakmának tekintők között. Én megkövetem azokat a tisztességes mezítlábasokat, akik eme műfajt magas szinten művelik. Mert ilyen is van.

Lossó Géza

Hírös Taxi 12. Kecskemét

## Közös fejlesztésű dizelmotor

A PSA Peugeot Citroën és a Ford Motor Company bemutatta a közös fejlesztésű, 1.6 és 2.0 literes új, közös nyomócsöves (Common Rail), közvetlen befecskendezésű motort, amely a két gyártó együttműködésének második szakaszában készült el. Az új fejlesztésű motorok, amelyek 2003 második felétől fokozatosan kerülnek be a két csoport kínálatába, újabb előrelépést jelentenek a legfontosabb ügyfélvárások, azaz a takarékoság, a tiszta és csendes működés, valamint a jó teljesítmény tekintetében.

A fejlesztés közel egymilliárd euró összegű beruházást igényelt. A tervek szerint idővel évente több mint 1.600.000 darab készül majd az új erőforrásokból, így a két csoport választékának gerincét alkotó járművek jelentős részét ezekkel a dizelmotorokkal szerelik fel.

### Az 1.6 literes motor :

A PSA Peugeot Citroënnél HDi 1.6l, a Ford Motor Companynál Duratorq TDCi 1.6l elnevezésű motor 110 lóerős (80 kW) és 90 lóerős (66 kW) változatban készül. A két csoport járművei közül több, mint 37 változatot szerelnek majd a kétféle teljesítménnyel kapható motorral.

Az 1.6 literes HDi / TDCi motor teljes egészében alumíniumból készül. Ezzel a választással a motor súlya mindössze 120 kg, ami megkönnyíti elhelyezését a kisautókban.

A HDi/TDCi 1.6l motor égésrendszere a legfrissebb műszaki megoldásokat, technikákat alkalmazza. A rendszer lelke a Bosch legújabb fejlesztésű, közös nyomócsöves, közvetlen befecskendezése, amelynek nyomása eléri az 1600 bart. A hengerenkénti

befecskendezés munkautemenként akár hat befecskendezést is lehetővé tesz.

A közös nyomócsöves technika újításai kisebb fogyasztást, jobb vezetési és akusztikai komfortot, csökkent motorzajt, valamint mérsékeltabb károsanyag-kibocsátást eredményeznek.

Az új motor egyes változatai, részecskeszűrő berendezéssel kiegészítve, rendkívül alacsony emissziós szintjüknek köszönhetően, már 2004 elejétől teljesítik az Euro IV. (ennek bevezetését 2005 januárjától tervezik) követelményeit.

2001 és 2003 között összesen több mint 800 millió eurót fordítanak az 1.6 és az 1.4 literes, 16 szelepes motorok gyártására.

### A második generációs 2.0 literes motor:

A PSA Peugeot Citroën és a Ford Motor Company kifejlesztette a második generációs, 2.0 literes motort is, amelyet a HDi 2l/ Duratorq TDCi 2.0l névre kereszteltek.

Ezt a motort az 1998-ban bevezetett, 2.0 literes HDi motorcsalád alapján fejlesztették ki, amely azóta is szerepel a PSA Peugeot Citroën közép- és felsőkategóriás járműveinek kínálatában. Az új motor felhasználta a több mint hárommillió Peugeot és Citroën járműbe beépített, rendkívül népszerű motorcsalád tapasztalatait.

A tervezők olyan motort kívántak létrehozni, amely még a korábbi, referenciaként számon tartott motorcsaládhoz képest is lényeges minőségi ugrást jelent a vezetési komfort tekintetében. Mindezt változatlanul kicsi fogyasztási adatok mellett sikerült elérni.

Az új motor teljesen környezetbarát; már

a bevezetések szerepel a kínálatban a részecskeszűrővel ellátott Euro IV. változat.

Az új generációs, közös nyomócsöves, közvetlen befecskendezésű technikát a Siemens szállítja. A rendszer munkautemenként akár hat különböző befecskendezést is lehetővé tesz, a nyomás maximális értéke eléri az 1600 bart.

Az új kétliteres, HDi / Duratorq TDCi motor kimagasló vezetési komfortot nyújt a felhasználónak, és ezzel elődjéhez hasonlóan referenciát teremt a piacon. Teljesítményét 25 százalékkal, 136 lóerőre növelték (100 kW), ugyanakkor fogyasztása változatlanul alacsony. A tervezőmérnökök még a teljesítménynél is nagyobb hangsúlyt helyeztek a forgatónyomatékra, amely 36 százalékkal nőtt a korábbi változathoz képest. Ez a javulás nagyobb rugalmasságot eredményez, és jóval kényelmesebb vezetést tesz lehetővé.

Az új motorokat a PSA Peugeot Citroën Trémeryben (Lotaringia) található gyártóüzemében gyártják. A jelenlegi gyártósor átállítására és a munkaállomások ergonómiájának javítására 159 millió eurót fordítottak.

### Felhívás!

Keressük azokat a kollégákat, akik lakóhelyükön a fizetőparkolókra azért nem kaptak ingyenes lakossági engedélyt, mert rendszámukból kiderült, hogy a gépkocsi taxi. Ilyen esetekben a II. kerületben fordultak elő. A jelentkezéseket a BTI-ben adjátok le névvel, címmel, telefonszámmal. Igyekszünk az eseteket összegyűjtve közösen fellépni e súlyos diszkrimináció ellen.

# HOGGAR TANULMÁNYAUTÓ

Az extrém és irreális lelkületű Peugeot Hoggar kétüléses, impozáns homokfutóra emlékeztet. Felébreszti a határtalan tér utáni vágyakozást, ahol robusztus alkatával és kivételes akadályleküzdő képességeivel igazán elemében lenne...

A HDi- motorral készült Hoggar eredeti műszaki megoldásokat tartalmaz. A kettős hajtómű, valamint a nem mindennapi feladatra tervezett felfüggesztések alkalmazása is azt sugallja: a Hoggar fedélzetén stresszoldó kaland lehet a nehéz terep meghódítása.

A kétüléses, HDi-motorral hajtott járműnek nagy a hatótávja, így jó messzire eltekereghetünk a kítaposott ösvénytől. A részecske-szűrőnek köszönhetően épp olyan környezetbarát, mint a többi Peugeot modell.

Az extrém sportra tervezett, kétüléses Hoggar két korszerű, keresztben elhelyezett hajtóműve közül az egyik elöl, a másik hátul található, ez a jellegzetesség a négykerék-hajtású járműveket idézi. A tanulmányautó alapját szénszál-asztalozásból készült, önhordó vázszerkezet alkotja, ezt rozsdamentes acélból készült, 76 mm átmérőjű, hosszanti bukókerettel erősítették meg. Az acélsővek levegőbeömlő nyílásként is szolgálnak, a bal oldali cső az első, a jobb oldali a hátsó motor felé áramoltatja a levegőt.

A két hajtóművet a karbon szerkezet elején és hátulján található, cső alakú bölcső tartja. Az első hat, a hátsó négy ponton rögzítették a szénszál struktúrához. Ehhez a cső alakú kerethez erősítik továbbá a felfüggesztés különböző elemeit, mint pl. a kettős háromszög lengőkarokat.

Mindkét hajtóműben négyhengeres, tizenhat szelepes HDi turbódízel motor található, kettős, felülfekvő vezérműtengellyel. Löketterfogatuk külön-külön 2168 cm<sup>3</sup>, legnagyobb teljesítményük 133 kW. Együtt 266 kW-os (közel 360 LE) teljesítményt képesek leadni, az együttes forgatónyomaték maximális értéke 800 Nm!

Mindkét hajtóműnek saját elektronikai rendszere van. A gázpedálból és a váltóműből érkező parancsokat a közös elektronika közvetíti a két hajtómű felé. Ez felügyeli a működés biztonságát, valamint szükség esetén lehetővé teszi csökkentett üzemmód használatát (pl. egy motorral).



A tartályok 80-80 literes térfogata jelentős hatótávot tesz lehetővé, amihez a HDi-motorok takarékosága is hozzájárul. Mindegyik sebességváltó ML 6C típusú, a hidraulikus működtetésről elektromos irányítás gondoskodik. A sebesség szekvenciálisan váltható, a kormány alatti kapcsolók vagy a középkonzolon található váltókar segítségével. A váltó teljesen automatikus üzemmódba is állítható. Természetesen a Hoggar csak az egyik hajtómű igénybevitelével is működtethető. A tanulmányautó felfüggesztéséről elöl és hátul is kettős, egymás felett elhelyezett háromszög lengőkarok gondoskodnak. Mindkét futómű stabilizátorral készült.

A szabad ég alatti autózásra szánt, hi-tech kivitelezésű jármű utasterének hangulatát a barna bőr és az alumínium határozza meg. Az öntött könnyűfém ötvözetből készült, egy darabból álló üléseket bőrhuzat borítja. Mindkét üléshez négy pántból és ugyanannyi kisméretű övrsőből álló biztonsági he-

veder tartozik. A műszerfal közepén két fordulatszám-mérő található, az egyik az első, a másik a hátsó motor számára. A középkonzol felső részén érintésre reagáló, függőlegesen beépített képernyő helyezkedik el. A bent ülők adott menüpontok alapján lapozhatnak a különböző oldalak között. A bejelentkező oldalon a vezetéssel kapcsolatos információk jelennek meg: sebességmérő (a GPS-en keresztül), kilométerszámláló, az úti cél, iránytű, dőlésmérő (hosszoldás és kilengés). Külön oldalon lehet GPS-re bevinni az útpontok adatait, ugyanez az oldal tartalmazza a térképeket is. Egy másik lapon a fedélzeti kamera képei jelezhetők meg, egy időben a dőlésmérő adataival, ami megkönnyíti a kényes manővereket. Van olyan oldal is, amelyen a digitális dokumentumok (MP3) formájában tárolt zeneszámok választhatók ki. Külön oldalt szenteltek a hajtóművek működésének kijelzésére (olajhőmérséklet, olajszint...) Ha működési hiba lép fel, a képernyő azonnal kijelzi.

A Hoggar szabad ég alatti autózásra készült, ezért a vezetőfülke teljesen nyitott, tető nélküli. Az első sárvédők folytatásában alakították ki a két kis ajtót. Az ajtók szárnyyszerűen nyílnak.

Valamennyi lámpa diódákat tartalmaz. Az első lámpatestek irányjelzőjének három narancsszínű rúdja kristályszerűen metszett plexiüvegből készült. Ezek rejtik a ledeket. A fényszóró és a távfény ledjei a fordulókör, a hosszoldás és a kilengés szögének függvényében gyulladnak fel. A metszett kristályszerű helyzetlámpák kekes árnyalatban játszanak. A klasszikus kialakítású visszapillantó tükrökön kívül az elöl elhelyezett kamera segíti a vezetőt a megfelelő forduló kiválasztásában, például kisebb akadály kikerülésekor. Még jobban megkönnyíti a vezető munkáját az a szerelvény, amely az akadályok közelségét érzékeli.

## TAXIZNI SZERETNE?

Cégünknel OPEL ASTRA F és G típusú gépkocsik, illetve SKODA OCTAVIÁK - taxinak felszerelve - bérbe adók!

Órabérlés megoldható!

Korrekt ügyintézés, kedvező árak, rengeteg lehetőség!

**RENTAXI Kft.**

**06-20/9453-443**

**Voláncom Kft. Bp. X., Bebek u. 1. sz. alatti szervizében**

## URH-készülékek értékesítése

(új és használt) BRG, Maxcon, Yaesu, Icom stb.

## URH-készülékek áthangolása, javítása.

Térerőmérők, kódkiírók PRINTAX taxiórák beszerelése.

teljes körű javítása és hitelesítése. DIGITAXI órák hitelesítése.

Munkafelvétel: 8-15-ig. Előzetes időpont-egyeztetés: 433-3325

## SZABAD-E MEGÁLLNI A TAXIKNAK A „TAHI-TUTI”-BAN?

Sok helyen állnak meg a taxik ott is, ahol nincs kijelölt taxiállomás. Ez érthető, hiszen lényegesen több a taxi, mint a taxiállomás! Sajnos több hely van ezek közül, ahol rendszeresen zargatják a kollégákat vagy a rendőrök, vagy a közterület-felügyelők ilyen-olyan indokokkal.

Az egyik ilyen hely a XIII. kerületi „Tahituti”, a Tahi utca 76-tal szembeni terület, ahol a taxik rendszeresen várakoznak.

Az elmúlt időszakban több feljelentés is volt itt, az egyik eljárás a napokban lezárult. A rendőrség által kiszabott pénzbüntetést taxisunknak nem kell megfizetni, mert a bíróság az eljárást megszüntette!

### A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN!

A bíróság – tárgyalás mellőzésével – meghozta a következő

#### Végzés

A bíróság a közúti közlekedés szabályainak kisebb fokú megsértése szabálysértés miatt indított szabálysértési ügyben az I. fokú szabálysértési hatóság határozatát akként változtatta meg, hogy az eljárást megszünteti.

#### Indoklás

A szabálysértési hatóság határozatával az eljárás alá vont személyt a KRESZ 40. § (8) bekezdés a/ pontjába és az egyes szabálysértésekről szóló 218/1999. (XII.28.) Korm. rendelet 54. § (1) bekezdésébe ütköző a közúti közlekedés szabályainak kisebb fokú megsértése szabálysértés elkövetése miatt bírsággal sújtotta.

A megállapított tényállás szerint az eljárás alá vont személy gépkocsijával 2002. október 11-én 9 óra 10 perckor Budapesten, a XIII. ker. Tahi utca 76. szám előtt a járdán szabálytalanul várakozott.

A határozat ellen az eljárás alá vont személy – határidőben – kifogást nyújtott be, melyben arra hivatkozott, hogy a Tahi utca 76. számmal szemben várakozott a járdán, ahol a parkolást jelzőtábla engedi meg. Állítását helyszínről becsatolásával támasztotta alá.



**A jelzőtábla egyértelmű. Négy kerekkel kell a járdára felállni. Nem csak lehet, de így szabad! Így a kötelező!**

A szabálysértési hatóság a kifogás nyomán a határozatot nem vonta vissza, illetve nem módosította.

A kifogás alapos.

A szabálysértésekről szóló 1999. évi LXIX. törvény (Sztv.) 94. § (2) bekezdése alapján a bíróság a szabálysértési hatóság határozatát akkor változtathatja meg, ha a szabálysértési

hatóság jogszabályt helytelenül alkalmazott, egyébként a határozatot hatályban tartja.

A bíróság az iratok között nem talált fényképet, mely a feljelentésben foglaltakat alátámasztotta volna.

Mivel az iratok alapján nem bizonyítható az, hogy eljárás alá vont személy a kérdéses időpontban olyan helyen parkolt a járdán, ahol a várakozást jelzőtábla nem engedi meg, ezért a bíróság a Sztv. 94. § (1) és (2) bekezdés b) pontja alapján a rendelkező rész szerint határozott.

**Dr. Szokol Attila bírósági titkár**  
Pesti Központi Kerületi Bíróság

Ez még csak fél győzelem. A bíróság nem mondta ki, hogy taxis kollégánk szabályosan várakozott, de azt sem, hogy szabálytalanul! Ugyanis nem ott állt az autója, ahol a feljelentésben szerepelt! Viszont a feljelentő a bíróság kérésére sem módosította a feljelentését, tehát elismerte, hogy a taxi ott állt, ahol a taxis állította. Ugyanakkor itt már nem ismételte meg, hogy a kolléga szabálytalanul várakozott volna!

A Tahi utca – Göncöl utca sarkán ott egy jelzőtábla, amely megmutatja, hogy kell(!) várakozni a járdán. Az út jobb oldala (a park miatt) egyszer sincs megszakítva, így véleményünk szerint egészen a Béke útig szabad a járdán várakozni! A bíróság elfogadta kollégánk érvelését és „megmentette” egy jelentős pénzbüntetés megfizetésétől! Ha lezárulnak a többi feljelentések, azokra is visszatérünk lapunk hasábjain.

Szerkesztőségünk megkereste a Közlekedési Főfelügyelet közlekedési szakértőit a témával kapcsolatban, de ők sem tudtak állást foglalni, hogy szabályosan vagy szabálytalanul várakozott-e a taxi a jelzett helyen. Javaslatukra megkerestük a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium Gépjármű-közlekedési Főosztály munkatársait, ahogy megérkezik a válaszuk, visszatérünk a kérdésre.

**Juhász Péter**

### Autószerelő-műhely

Motorfelújítás, beállítás, javítás.  
Futómű- és fékjavítás.  
Egyéb javítások, gépkocsitárolás.

Cím: Bpest XVIII. (Pestimre), Nagykörösi út 34/a.  
(Eke u. sarok)

Nyitva: 8–17 óráig (igény szerint tovább is!)  
Telefon: 291-8714



**FAVORIT - FABIA - FELICIA - OCTAVIA**

**SKODA alkatrészek**  
egyenesen Csehországból!

**Taxisoknak 10-20 % kedvezmény!**

**CLASSIC.HU BT.**

1153 Bp. Arany J. u. 31.

Nyitva: H-P 8.30-17.30 SZ. 8.00 - 13.00

Tel: 306-4313, 20-218-1015,

30-528-4871, 70-209-7896

A véltent elkapták, a bűnös meglógott

## Élethelyzetek

**A taxisok sokszor nem is sejtik, hogy egy-egy kuncsaft fuvarozásával milyen helyzetekben válhatnak fő- vagy mellékszereplővé. Máskor viszont pontosan tudják: a sötét oldalán kísértik sorsukat.**

Délután kettőkor benzinkútnál leálló autót ellopni több mint bizarr ötlet. Márpedig február 20-án Dombóváron ez történt. A Gagarin úti benzinkúthoz beugró Daewoo Lanos tulajdonosa gépkocsijával leállt, az indítókulcsot az ülésen hagyta a tulaj, mondván az autó szem előtt van és egy pillanat alatt végez. Ehhez azért az is hozzátartozik, hogy e kisvárosban nem szoktak ilyen helyzetben autókat elkötöni.

A mit sem sejtő sofőr szóba elegedett a benzinkút kezelőjével, amikor arra lettek figyelmesek, hogy egy kék színű Volkswagen Polo jelenik meg a

Daewoo mellett. A Pólóban két fiatal ült, egyikük átugrott a kiválasztott autóból, beindította, és már el is porzott, mögötte az utánfutó autóval. A 61-es úton Tamási felé igyekeztek. Alig hagyták el egy kilométerre a várost, amikor a lopott gépjármű vezetője megpróbált egy Trabantot megelőzni, ezért áttért a menetirány szerinti bal oldalra. Szorosan követte a kék Polo, ám az nem szerepelt a tervben, hogy az előzésbe kezdő autó frontálisan ütközik egy szembejövő Peugeot Boxerrel. A váratlan helyzetet csak tetézte, hogy a Polo is belerohant az előtte hirtelen fennakadó Daewooba. A gépkocsitolvaj a helyszínén életét veszítette, míg a Boxer és a Polo sofőre súlyos, nyolc napon túl gyógyuló sérülésekkel megúsza a karambolt. Csakhogy a tolvajduó életben maradt fiatalember pontosan tudta, hogy ha a mentőket megvárja, lebukik. Így a kocsi

hátrahagyva elindult a város felé, majd mikor beért a lakott területre, leintett egy taxit és a fővárosba próbálta vitetni magát.

A történetről mit sem tudó taxis vállalta a fuvarát és elindult Budapest felé. Közben a rendőrség kiadta a körözést a fiatalember ellen, és úgymond zárták a kivezető utakat. Az egyre nagyobb területre kiterjesztett ellenőrzésnek köszönhetően Döbrököz település közelében leállították a taxit is, s a menekülni próbáló 33 esztendőes férfit elfogták, így másfél órával a gépkocsilopást követően már a kórházban ápolták sérüléseit – szoros rendőri felügyelet mellett.

A taxist a nyomozók kihallgatták, majd később tisztázódott véltensége. Ezalatt azonban a médiában már megindult a találgatás, milyen szerepet játszott a taxisofőr az autólopásban, illetve mennyire volt beavatva a menekülésbe.

\*\*\*

Nem úgy Budapesten, ahol február 17-én taxival érkezett a rabló a X. kerület Bihari úton lévő élelmiszerbolthoz. Berontott az üzletbe, majd a pénztáros nyakához kést fogott és megfenyegette, elvágja a torkát, ha nem adja át neki azonnal a kassza tartalmát. A megrettent pénztárosnő nem sokat gondolkodott, belemarkolt a papírpénzkötegebe és ami a keze ügyébe került, átadta. A rabló nem számolt semmit, megelégedett a bankókkal, s ahogy jött, ugyanúgy egy szemvillanás alatt távozott az üzletből. Bepattant az üzlet előtt várakozó taxiba, s már el is tűnt a környékről.

A rendőrség nagy erővel kezdte meg a rabló forrónyomon üldözését, de a taxi rendszámát senki nem jegyezte föl, így a támadóról készített fantomkép önmagában igen kevés támpontot nyújt a tettes elfogásához. A nyomozók gyanítják, nem véletlenül várt a taxi az üzlet előtt, bár azt egyelőre nem tudják bizonyítani, hogy a fuvarozó tudatosan vált a rablás részesévé. **Cash**

## Miért vagyok mezítlábas?

### 2. rész

Csirip, csirip! Üdvözöllek benneteket, drága madártársaim! A múlt havi számban „fióka” aláírással megjelent csipogásom a vártnál is nagyobb vihart kavart. Lehet, hogy sikerült belepottyantani néhány mednezser külsejű egyén szivarzsebébe? Mindenesetre ők nem örültek a cikkemnek, sőt igyekeznek magyarázkodni. A potty ezek szerint jó helyre esett...

Talán mielőtt továbbmennénk, lebbent-sük fel a fátylat arról – mert többen kérdezték –, hogy miért is neveznek engem „fiókanak”? A magyarázat rém egyszerű: az a csapat, ahol felcseperedtem, ami második otthonom volt, egy idő után megelőgelte, hogy folyton hülyeségeket csiripelek, ezért megtanított repülni. Tudod, mint ahogy a madárfiókat az anyja. Más szóval kirúgtak, hogy a lábam nem érte a földet. Persze nem hagytam annyiban, máshol is próbálkoztam, de úgy látszik, sehol sem bírták a kritikát, mert azóta több társaság is úgy vélte, hogy engem repülni kell tanítani...

De itt nem én vagyok az érdekes, hanem a téma. Szóval nagy volt a felhőrdülés, de aminek örülök, sok volt a biztató szó, a pozitív visszajelzés is. Nyilván sikerült jól megfogalmazni azokat a nézeteket, véleményeket, melyeket sokan osztanak meg

rajtam kívül, csak talán félnek váltani, félnek ott hagyni – hogy maradjunk most már végleg az ornitológiai hasonlatoknál – a fészek melegét. A társaságvezetőket, menedzsereket, fuvarszervezőket, pedig nem érdemes kárhozottatni: ők nyilván a legjobb tudásuk szerint végzik munkájukat, csak szerintem teljesen hibás alapállásból kiindulva. Jó szándékukat tehát ne vonjuk kétségbe, hiszen a munkájuknak – akár teljesen önös érdekből is – csak addig van célja és értelme, amíg akad taxis, aki befizeti a tagdíjat.

Akkor viszont mi a baj? Hol a megoldás? Merészkedjünk ezúttal még tovább a kritika megfogalmazásában. Szerintem a jelenlegi taxitársasági struktúra, működés, a fuvarszervezés ebben a formában való megvalósítása kimondottan káros, rossz hatással van nem csak a taxisra, hanem hosszú távon magára a fuvarszervező irodára is. A szakmai megbecsülésről, a szakma jó hírére már nem is beszélve... A kizárólag pénzért vásárolt fuvarlehetőségek egy olyan egyre gyorsuló költségspirálba fogják kényszeríteni a csapatokat, amelynek kitermelésére sem ők, sem a velük szerződött taxis nem lesz képes. A tagdíjak állandó emelkedése változatlan tarifák mellett más, bizo-

nyára nem túl szerencsés „trükköket” fog a felszínre hozni. A taxisnál a kiadások emelkedése semmi, vagy csak minimális mértékű bevétel-emelkedést produkál, így fejlesztésre, nívós kocscserére nem lesz módja. A kizsákmányolás (önkizsákmányolás?) legszebb példáját követhetjük tehát nyomon, még ha nem is alkalmazotról, hanem szerződött vállalkozóról van szó.

Persze hibás a taxis is. Mэгhózzá nem is kis mértékben. Az alacsony tarifák és a magas tagdíjak összegének ismeretében mégiscsak ott áll a sorban tagdíjfizetésekor a pénztárnál, és legfeljebb később a tutiban panaszkodik a többi, hozzá hasonlóan megalkuvó kollégájának. Micsoda? Hogy ez a „megalkuvó” egy kicsit erős volt? De hát éppen ez volt a célom vele, hogy felriadj rá! Hogy vedd észre: ha elfogadod a feltételeket, akkor fizess és maradj csendben! (Nekem ez nem sikerült...) Ha meg nem fogadod el, akkor hagyd ott a csapatodat! És ne gyere nekem itt a kényszerrel, a megélhetési biztonsággal, meg hasonló üres frázisokkal. (Egy gyenge hasonlat, de hát nagy állatbarát vagyok: szerinted, hol érzi magát jobban a leopárd, a természetben, ahol maga küzd meg a betevőért, vagy az állatkerti ketrecben, ahol a szájába teszik...? Na jó, ez a ketrec, tényleg egy kicsit erős volt...)

Próbáljuk megreformálni a szakmánkat oly módon, hogy mindenkinek jó legyen. (Ha van egyáltalán ilyen út...) Biztos vagyok benne, hogy az sem a jó megoldás, amit

most én teszek, vagyis hogy egyedül próbálom vadászni. (Már Minarik Ede is megmondta: „kell egy csapat!”) Vagyis kell egy olyan társaság, ahova tartozunk, amit a magunkénak érzünk, ahol barátok vesznek körül. A magántaxizás 1982-es megalakulásakor mindenki azt gondolta, hogy majd százával, ezrével állnak az egyéni, mezítlábas taxisok a drosztokon (mert akkor még voltak drosztok, sőt utas is volt bennük, rajtuk, a nem kívánt rész törlendő...). Mégis úgy történt, hogy már két-három hónap alatt megalakult az első csapat, aztán hetekre rá a második. Önként, minden kényszer nélkül, a közös célokat és egymásrautaltsá-

got felismerve. Ez az elv ma is működne, ha nem lennének a társaságok rákényszerítve erre a gyilkos konkurenciaharcra a fuvarokért. Ismétlem: nem hibáztatom őket, de messzemenőleg nem értek egyet a módszerekkel. (Persze ezt is mi rontottuk el. Évekkel, talán már közel húsz évvel ezelőtt, mikor az első húszast adtuk az első szállodaportásnak egy repteres fuvarért. Attól kezdve megállíthatatlan a lavina...)

Az én csekély ismereteim szerint Európa fejlettebb részén nem divat megrendelésért pénzt adni. Ott ezt a tevékenységet – félve és halkán mondom ki – lehet, hogy korrupciónak nevezik. Ideje hát mindenki-

nek átértékelni munkamódszereit. A menedzsereknek, és nekünk magunknak is.

Saját érdekeink védelmét ugyanakkor ne várjuk a társaságvezetőktől (még akkor sem, ha egyszerre ülnek a munkaadói és szakszervezeti oldalon...), hanem próbáljunk magunk tenni valamit. Az alacsony tarifára kényszerítés, a „pacsipénz” és a visszapörgetés ugyanis meggyőződésem szerint nem az egyetlen módja a fuvarok szervezésének. Sőt! Nézd csak meg a „nyalóka” taxit (gyengébbek kedvéért: Est.Taxi), 200 forintos kilométerdíjjal jár, oszt’ mégis egyre több a fuvarja. Ó vajon hogy csinálja...? „fióka”

Erről írt a Taxisok Világa 1993 márciusában

## 10 éve történt

### Létrejött a létszámkorlátozás

A Taxis Kamara 1993 év elején felkéréssel fordult a fővárosi közgyűléshez a taxik és taxisok létszámának mielőbbi korlátozása érdekében. Az indoklásban szerepelt, hogy az akkor már működő, igen szigorú követelményrendszer által behatárolt létszám ne növekedjen tovább, valamint, hogy az etikai vagy szakmai okból kiesett vállalkozók ne kerülhessenek újjól, „kerülő úton” vissza a szakmába. (Ez a követelmény ma is aktuális lehetne...) A Fővárosi Közgyűlés többek között e kérés, valamint a rendelet adta lehetőség nyomán, imponáló gyorsasággal megalkotta létszámkorlátozó rendeletét. 1993. március 1-jétől a Budapesten működtethető taxik számát 7000 darabban határozta meg. Akkor ez nagy fegyvertény volt, ma már ez a szám is túl magas lenne...

### Vélemények a létszámkorlátozási rendeletről

Talán érthető, hogy a taxisok szinte egységesen üdvözölték a rendelet megszületését (azért csak „szinte”, mert volt aki végzetesen félreértette – ennek később súlyos következményei lettek), hiszen a piac ilyen mérvű védelme nem minden vállalkozásnak adatik meg. Azt hiszem, még ma sem mértük fel igazán, hogy mennyire más lett volna az életünk, ha ez a jogszabály fennmaradt volna.

### Amerikai útinapló IV. rész

New York és Washington taxi-közlekedésének tanulmányozása után a küldöttség már azt hitte, nem érheti meglepetés. Nem

így történt. A nyugati part ugyanis szinte egész másképp működik. Adott egy város, Los Angeles, melynek szélessége 70, hosszúsága 220 kilométer. (El tudod ezt képzelni? Egy közel Budapest–Debrecen távolságot megtéve, még mindig ugyanabban a városban vagy...) Los Angeles tömegközlekedése kizárólag a belső városmagra koncentrálódik, jogos tehát a feltételezés, hogy itt aztán arányélete van a taxisoknak. Persze ez nem egészen így van, de azért néhány tanulság adódik. A taxik száma itt is szigorúan szabályozott, az egyetlen különbség, hogy a taxiengedély nem licenszként működik (tehát nem lehet adni-venni), hanem az önkormányzat kezeli. Hasonló a helyzet a nyugati part másik nagyvárosában, San Franciscóban is.

Altalános jelleget tehát nem fedezhetünk fel e sokszínű országban, ami viszont feltétlenül figyelemreméltó, hogy a vállalkozás szabadságát sehol sem keveri össze a szabadozással. A vállalkozók szigorúan megszabott, és nem utolsósorban egyértelmű szabályok között dolgoznak, és a hatóságok nagy súlyt fektetnek az ellenőrzésre is. A szabályok ellen vétőket pedig olyan büntetési tételek fenyegetik, amelyek egy egész egzisztenciát tehetnek tönkre. Ha más nem, hát ez lehet tanulság nekünk a hazai viszonyok kaotikus körülményei között...

### Megjelent a taxióra-rendelet

1994. január 1-jétől kellett kötelező jelleggel alkalmazni az adattárolós, nyugtaadós taxamétert. A Pénzügyminisztérium rendelete 1993 februárjában jelet meg, elegendő időt hagyva a felkészülésre. Nézzünk néhány részletet az akkori szövegből: „A memóriaegységben tárolt adatok nem módosíthatók, nem törölhetők” „... a forgalmazó két év garanciát és nyolc évig alkatrész-ellátást biztosítson” stb.

-oli-

## \* TAXIS KÓTYA-VETYE \* TAXIS KÓTYA-VETYE \* TAXIS KÓTYA-VETYE \*

1996-os Citroën ZX diesel combi, állítható szerkormánnyal, 2 elektromos ablakkal, elektromos tükörrel, tetősín keresztpánttal, csomagtér rolóval, központi zárral + 2 gumi felnival, 6,5 literes városi fogyasztással eladó.

Irányár: 1.290.000 Ft.

Érdeklődni: 06-30/341-5676, 06-20/594-8843



Daewoo Lanos 1.5-ös, légkondis, '98 decemberi, 95e km, 1 év 2 hónapja taxi, vállalkozással és hitelügyintézővel (4 kezese), 0 Ft-tal eladó.

Irányár: 1.9 Mft

Érd.: este 8-ig 06-20/973-6955



Mercedes 124/300 TD 1988-as telioldalas, fehér, automata, full extrás, amerikai kivitelben eladó.

Irányár: 1,4 Mft. Érdeklődni: 06-30-317-3434



Mercedes 124.250 D, 1987-es eladó! Hófehér színű, felújított motor és váltó, full extrás hi-fi, HALE taxióra, telefon-net.

Ára 1,5 Mft. Érdeklődni: 06/30-922-3882 telefonszámon lehet délután és este.



Eladó 124 200/E 1991-es évjáratú Mercedes, klímával, elektromos ablakemelő, központi zár, elektromos fejtámla, elektromos napfénytető, ri-

asztó, szervizkönyves, második tulajdonostól. Schwarzblau, 5 sebességes manális váltó.

Telefon: 06-30-996-3468

Nincs pénzed saját autót venni?

Gépkocsik tartós bérlete és lízingje taxisoknak

További információért hívj minket:

06-20 954-9599

06-20 992-0001

Régi „kockásoknak” egyedi ajánlatok!

# Tudod vagy tippelsz?

## KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



### 1. Hol láthatja ezt a táblakombinációt?

- Lakott területen belüli útszakaszon.
- Autópályán.
- Lakott területen kívül, ha nem autópályán vagy autópályán halad.



### 2. Hol érvényes a táblával jelzett tilalom?

- Csak útkereszteződésben.
- Csak útszakaszon (az útkereszteződésen kívül).
- Az útkereszteződésben és azon kívül egyaránt.



### 3. Hogyan értelmezi ezt a jelzést?

- Csak 22.00 óra és 06.00 óra között megengedett a taxival az útszakaszon az átmenő forgalom.
- A taxi a célforgalom esetét kivéve csak 06.00 órától 22.00 óráig hajthat be az útszakaszra.
- A taxi 22.00 órától 06.00 óráig csak célforgalomban hajthat be a megjelölt útszakaszra.



### 4. Mit jelez a tábla?

- Az úttesten útburkolati jellel kijelölt gyalogos-átkelőhely következik.
- Fokozottan számolni kell az úttesten gyalogosok közlekedésével.
- Gyalogutat, ahol járművek nem közlekedhetnek.



### 5. Utasa a táblával megjelölt területen lévő egyik épületet jelöli meg úti célként. Behajthat-e taxijával az övezetbe?

- Igen.
- Csak a kiszállás idejére.
- Nem.



### 6. A táblával megjelölt úton közlekedik taxijával. Kényszerítheti-e Önt egy másik gépkocsi lassításra?

- Igen.
- Csak balesetveszély esetén, annak megelőzése érdekében.
- Nem.



### 7. Mivel kell számolnia a táblával jelzett helyen, ha a taxi farnehéz?

- Az oldalerők hatására a taxi a kanyar belső oldala felé kormányozódik.
- Az oldalerők hatására a taxi első kerekei könnyen megcsúszhatnak.
- Az oldalerők hatására a taxi a kanyar külső oldala felé kormányozódik.

### 8. Általában hol számíthat nagy oldalszélre, szellőkésre?

- Erdővel szegélyezett utakon.
- Hegyvidéken és sűrűn beépített lakott területen.
- Hidakon és lakott területet elhagyva nyílt útszakaszra érve.

### 9. Helyes-e ha előzés előtt nagyon megközelíti az Ön előtt haladó gépkocsit?

- Igen, mert így megrövidítheti az előzési út hosszát.
- Ha nem kell arra számítania, hogy a partnere fékezni fog, akkor igen.
- Nem, mert nincs meg így a kellő követési távolsága.

### 10. Az ötszemélyes személytaxival két utast szállít. Mekkora lehet a poggyász és az egyéb rakomány megengedett legnagyobb súlya?

- 254 kg.
- 186 kg.
- 136 kg.

### 11. Mi nyitja és zárja a kétütemű Otto-motor szívó-, kipufogó- és átömlőnyílását?

- A szelepek.
- A dugattyú, egyes típusoknál az átömlő- és kipufogónyílást a dugattyú, a szívónyílást a forgótárcsa.
- Az átömlőnyílást a dugattyú, a szívó- és kipufogónyílást a szelepek.

### 12. Taxijával autópályán egyidejűleg több járművet előz. Az alábbiak közül mikor kell haladéktalanul visszahúzódnia a külső forgalmi sávba?

- Ha a járművek olyan nagy követési távolságot tartanak, hogy közéjük biztonságosan már be lehet sorolni.
- Ha az Ön előtt ugyanabban a forgalmi sávban haladó másik, ugyancsak előzésben lévő gépkocsit utolérte.
- Ha a mögöttes, taxijánál gyorsabb gépjármű haladását akadályozza.

### 13. A menetellenállások közül melyik arányos négyzetesen a sebességgel?

- A gördülési ellenállás.
- A légellenállás.
- Az emelkedési ellenállás.

### 14. Ön a kormánykerékkel ábrázolt taxit vezeti. Megállhat-e utasfelvétel céljából a képen látható autóbusz-öbölben?

- Igen.
- Nem.

Virágh Sándor



A helyes megoldások a 46. oldalon találhatók.

## HASZNÁLT AUTÓT ...

*Igen sok olvasónkat készített telefonálásra a februári számunkban megjelent „Vegyünk taxit külföldről” című írás. Általában azt kérdezték, tudunk-e valamilyen „tuti” helyet „odaát”, ahol korrekt az értékesítés. Nos, ebben a kérdésben nem tudunk segíteni, a használt-autó-vásárlásban mindig van rizikó, ami külföldön jelentősen megnőhet.*

*Volt több olyan telefonálónk, aki arra kérte lapunkat, adjunk ötleteket, hogy mit érdemes nézni, fi-*

*gyelni egy ilyen vásárlás alkalmával. Milyen „trükköket” vetnek be a kereskedők, és azokat hogyan lehetne kivédeni? Nos, ezzel a problémával megpróbáltunk egy szakemberhez fordulni. Kérdéseinkre Heinczinger János, az MB-Auto Magyarország Kft. használt személygépkocsi értékesítési vezetője válaszol. Őt praktikusán az egyik legnépszerűbb taximárkáról, a Mercedesről faggattuk. Egyébként használt autóként taxinak is e típusból hozzák be a legtöbbet.*



**Heinczinger János: – Áraink reálisak**

– Nagyon sokan hoztak és hoznak be jelenleg is használt Mercedeseket külföldről. Időnként mesés árakról hallani, de nem kevés a csalódott vásárló sem. Őket nagyon nehéz utólag tanácsokkal ellátni, tehát marad a baj megelőzése. Lapunknál többen is érdeklődtek arról, milyen trükkökre kell a „kint” vásárlóknak figyelniük, illetve honnan lehet észrevenni, ha valami nem stimmel.

– Ez nagyon nehéz kérdés. Egy jól felkészült szakember sem képes mindent észrevenni. Ehhez ott a helyszínen műhelyre, szakemberekre és megfelelő diagnosztikai berendezésekre lenne szükség. Márpedig ilyen nincs a használt autók árúsió helyeken. Tudni kell azt is, hogy az EU-n belül a biztosítók a gazdaságtalan javítást nem finanszírozzák, vagyis a komolyabban sérült járműveket hazai szóhasználattal „gazdasági totálkárosnak” minősítik. Sajnos ezek az autók a biztosítói döntést követően megjelennek az ottani használtautó-kereskedőknél. Az ide betérő vásárló pedig sokszor csak annyit lát a kiszemelt járművön, hogy sérült az ajtó, vagy a sárvédő. Ugy gondolja, egyébként helyesen, hogy ezeknek a cseréje nem túl drága itthon sem. Majd miután hazahozta, vagy hozatta, végigcsinálta, vagy várta a vám-eljárást, a vizsgáztatást, kiderülhet, hogy a helyzet finoman szólva nem túl rózsás. Ugyanis többnyire ekkor jönnek rá, hogy még a vásárlás előtt „oda-

kint” egy ügyes lakatos kicsit „kezebe vette” az összetört autót, és ezért nem mutatkozott meg a helyszínen a nagyobb baj. Például a vázszerkezet deformálódása. Ezt is lehet javítani, de nagyon drágán, tehát az olcsó vásárlásból lehet, hogy nagyon drága autó lesz, ha lesz.

– Milyen méretű töréskárnál veszik Nyugat-Európában gazdasági totálkárosra az autókat?

– Erre nézve nincsenek pontos információim, de az biztos, hogy a vázszerkezet sérülésénél, a futómű-merevítő részek deformálódásakor már így tesznek. A lényeg a gazdaságos javíthatóság. Ami ebbe nem fér bele, azzal nem foglalkoznak tovább.

– Ugy tudom, a korszerű alumíniumötvözetből készített futóműveket nem lehet a hagyományos módszerekkel javítani.

– Ez így van. A futómű javításának – szériától függően – a gyári előírásoknak megfelelően kell hozzáfogni. Van egy tűrészhatár, amelyen belül lehetséges az állítás. A futómű elemek cseréjével ez a mozgástér tovább növelhető. Azonban a lengőkarok, merevítések cseréjének csak akkor van értelme, ha az ún. hossznyúlvány nem sérült, a keresztpánt a helyén van. Ugyanis amennyiben ezeket a szerkezeti részeket nem javítják ki, úgy az újonnan beépített elemek nem funkcionálnak a gyári előírások szerint, sőt előbb-utóbb eltorzulnak. Az autó tehát ismét „elhúzó” majd, fékezéskor nem tartja az irányt stb. A hibák is-

mételten jelentkeznek. A tulajdonos tehát vagy így autózik tovább a szerzeményével, vagy a tényleg drága szerkezeti javítást választja. Ekkor azonban az olcsóbban vett autó csak keserűséget okoz majd és a pénzt is jobban viszi. Gondoljunk csak az erősebben kopó gumikra, vagy a fékezéskor nem nyomtartó autózásból eredő veszélyekre.

– Ezek szerint érdemes egy jó szakembert kívinni az ilyen vásárlásokra?

– Kétségtelen, hogy egy hozzáértő személy számos olyan problémát észrevesz vagy észrevehet, amelyet a laikus nem. Azonban az előbb említett kérdésekben szemrevételezéssel nem lehet dönteni. Ráadásul a példákban szereplő esetek csak a lehetséges rejtett problémák töredékét érzékeltetik. A futóműhibánál is csak annyi érezhető egy próbatúrá során, hogy valami nincs rendben, de ennek számtalan oka lehet. A kereskedő pedig, bizonyítván segítőkészségét, javaslatot tesz majd a kerékcentríroztatásra, a féktárcsák cseréjére vagy szabályozására és így tovább. A vázsérülést még akkor sem mondja, mondhatja, ha tud róla. Nem ez az érdeke. Ő eladni szeretne, nem elijeszteni. Természetesen ugyanilyen eséllyel egy kifogástalan autóhoz is hozzájuthat a kiutazó vásárló. Ilyen eset is akad bőven. A meglévő, valós kockázatot azonban érdemes be kalkulálni, illetve a lehető legkisebbre csökkenteni, mielőtt bárki belefogna egy ilyen út megtervezésébe, kivitelezésébe.

– Úgy hallottam, hogy a vásárlás során is érhetik a vásárlót meglepetések.

– Sajnos ilyen esetekről is tudok. A magánbehozatalnál nem minden esetben a valóságos árról szól a számla, hogy finoman fogalmazzak. A Vámhivatal a Schwacke katalógus alapján méri fel a jármű értékét. Amennyiben a számlaérték ettől jelentősen eltér, úgy a vámeljárást felfüggesztik. Ha a hatóságnak nem sikerül bizonyítania, hogy a számla nem a valóságot takarja, úgy végül is forgalomba helyezhetővé válik az autó. A probléma ezt követően, az 5 éves elévülési időn belül kerülhet a felszínre. Ugyanis a vámeljárást általában egy profi cég végzi, a vásárló felkérésére, illetve az, amely a járművet eladásra az országba behozta. Amennyiben az elévülési időn belül felmerül a vámbűncselekmény gyanúja, úgy annak tárgya az autó lesz. A vevő általában jóhiszeműnek minősül. Ennek ellenére a vámhatóságnak joga van a bűncselekmény tárgyát, az autót lefoglalni, bevizsgálni. A probléma az esetek többségében az, hogy ez bizonytalan ideig tarthat. Lehet, hogy csak egy pár napot vesz igénybe, lehet hogy pár évet. Viszont amíg a vizsgálat, vagy a bűncselekmény felderítése nem fejeződik be, addig nem lehet az autót visszaszerelni. Nagyon sok olyan esetről tudunk, ahol nagy értékű autók mentek tönkre a vámhivatal által védett területen. A hatóság ugyanis semmilyen garanciát nem ad az autó állapot-



megőrzésével kapcsolatban. Erre kerete sincs. Így ezek a járművek sok esetben teljesen leamortizálva kerülnek vissza a tulajdonosukhoz jóhiszemű vásárlás esetén is. Ez pedig komoly kockázati tényező, még akkor is, ha egyébként minden rendben van.

**– A tanácsadásból szépen lassan ijesztgetés lett. Van még valami „biztató”?**

– Senkit nem kívántam megijeszteni, de az eredeti kérdés az volt, hogy mire kell figyelni. Az előbb felsoroltakra feltétlenül. Ez akár lehet riasztó is, ám ettől még igaz. Sőt, érdemes azt is figyelembe venni, hogy a hazai forgalomba helyezést követően a kezdeti előnyből egyre inkább veszít a jármű. Csere esetén a komolyabb autókereskedők egyértelműen azokat a járműveket részesítik előnyben, melyekkel kapcsolatban semmilyen vámolási, vagy egyéb probléma nem merülhet fel. Eladáskor tehát nehezebb helyzetben van a külföldről behozott autó tulajdonosa.

**– Miután Ön az MB-Autó Magyarország Kft.-n belül a használt személygépkocsi értékesítést vezeti, „első kéz-**

**ből” értesülhetnek olvasóink a XI. kerület Hunyadi János úton található telephely kínálatáról.**

– Először is talán az árakról. Miután kénytelenek vagyunk a „szürkeimport” áraihoz igazodni, hogy versenyképesek legyünk a használt autók piacán, így nyugodtan kijelenthetem, áraink reálisak. Az a célunk, hogy az új- és használtautó-értékesítés megfelelő ütemben működjön. Ezért alkalmazkodnunk kell a magánimportban kialakult árakhoz. Ugyanakkor számunkra előnyt jelent, hogy az esetek 90-95 %-ában az általunk kínált autókot szakmühelyben javították, szervizelték, méghozzá az előírt időpontokban és minőségben. Az érdeklődőknek tájékoztatást adunk az autó előző tulajdonosáról, a használat módjáról, és nagyon sok olyan apróságról, melyek a vevő bizalmát növelhetik a kinevezett jármű iránt. A gépkocsiról állapotfelmérő lapot készítünk, melyet bemutatunk a vásárlónak. Igény szerint ez a vizsgálat a hajtásláncre, a motorra, a futóműre is kiterjedhet, sőt dízelautók esetében egy bizonyos km-futás után

kompressziómérést is végzünk térítésmentesen. Természetesen ezekről a vizsgálatokról dokumentációt is készítünk.

**– Adnak az autókra valamilyen garanciát?**

– Garanciális időn belül természetesen. Ezen túl szavatosságot biztosítunk, aminek alapján az utólag felmerült problémákat orvosoljuk. Büszkén mondhatom, hogy ilyen esetünk még nem volt. Pont az előbb felsorolt alapos előzetes felmérés miatt.

**– Az eladásra váró autókat az interneten is megnézhetik az autóvásárlás előtt állók?**

– Igen. A [www.mercedesbenz.hu](http://www.mercedesbenz.hu) honlapon a használt autókra kell kattintani. Az oldalon személy- és teherjárművek különválasztva találhatóak. Az adatokat naponta frissítjük. Ugyanitt található az MB-Autó Magyarország Kft. bemutató, szolgálati, illetve ún. mobilítás autóinak adatai és a hozzájuk tartozó ár is.

**– Az utóbbi esetben kevés km-t futott szinte új autókról van szó. Mennyivel olcsóbbak ezek a listaárnál?**

– A szinte új autóknál is követnünk kell a szürkeimport árait,

vagyis vásárlóinknak rendkívüli árengedménnyel kínáljuk a járműveket, amelyek 10–30 ezer kilométert futottak. Ezekre mi 2 éves garanciát adunk, pont úgy, mint egy vadonatúj autónál. E típusokat néhány év múlva is igen kedvező értéken lehet majd eladni.

**– A taxisok körében mennyire népszerű a kínálatuk?**

– Büszkén mondhatom, hogy egyre többen fordulnak meg nálunk. Ők azt mondják, hogy azért választják a kicsit drágább megoldást, mert ez biztonságot ad számukra. Sokan kiszámolták azt is, hogy mennyit nyernének azzal, ha kockázatos módon „zsákbamacskát” vennének külföldről, és azt behoznák. Ugyanis sok időt vesz igénybe, amíg az ilyen autót vámolják, vizsgáztatják, üzembe helyezik. Ők ez alatt az idő alatt dolgoznak, pénzt keresnek egy biztonságos, jó autóval. Minden taxis ismeri a saját átlagos napi bevételét, így pontos képet kaphat arról, mit jelenthet neki anyagilag a jelenleg több hónapos vámolási idő...

**– Köszönöm a felvilágosítást!**

-kó-

## Forgalmirend-változások

### MO körgyűrű – Híd

Mindenekelőtt a legfontosabb hírről: 2004 nyarán elkezdik a nagyon hiányzó híd megépítését Észak-Pest és Észak-Buda között. A tervek szerint 2006-ban már használhatjuk is az új M0-s hidat. Ezzel egy időben 2x2 sávokra bővítik a 10-es számú főutat.

### Mélygarázs-építések

Nagyon nagy terhet venne le a közlekedők válláról, ha minél több parkoló autó a föld alatti garázsokban várná a gazdáját, nem pedig az értékes közlekedési utakat foglalná el. Éppen ezért örvendetes, hogy a lapmegjelenés körüli időben adják át a Belvárosban a Szabadság téri, illetve a Szent István téri föld alatti parkolókat. Egyúttal elkezdik építeni a mélygarázst a Vároldalban, a Bécsi kapu mellett. Tervezés alatt van és az engedélyek beszerzése után épül majd mélygarázs a Belváros több pontján: a Balassi Bálint utcában, a József nádor téren, a Bástya utcában.

### VI. Nagymező utca

Anyagi okok miatt lelassult a „pesti Broadway” kialakítása a VI. kerületi Nagymező utca környékén. (Bajcsy-Zsilinszky út –

Podmaniczky utca – Teréz körút – Király utca négyszögben.) Az Operett Színház előtti díszburkolat és a Hajós sétáló-utca elkészült, de a „Vigalmi negyed” továbbépítése anyagi okok miatt várat magára.

### XIV. Felvonulási tér – Dózsa György út

Ahogy az várható volt, a Felvonulási tér átépítése is várat magára szintén anyagi okok miatt. Az út mellett kialakítanak egy három méter széles zöld területet, fasorral, de a tér teljes átépítését még nem kezdik el. A Dózsa György úton viszont folytatódik az útburkolatcsere, így 2003-ben felszedik a macskaköveket a Dembinszky utca és Thököly út között.

## SKODA

### OCTAVIA ÉS FABIA

Bontott és új karosszériaelemek,  
valamint alkatrészek  
nagy választékban kaphatók!

Tel.: 06-70-502-5006



### A Printax szervizben:

Autórádió, hangszóró, riasztó,  
központi zár, ablakemelő,  
kihangsóító, rablásgátló

árusítás, szerelés, javítás is.

### Főbb szerviz (bruttó) árak:

Printax tarifaállítás: **4.900 Ft**  
OMH hitelesítés: **8.500 Ft**  
(Printax, Digitaxi, Hale)

Új Printax taxióra: **60 000 Ft**  
A régi beszámításával: **50.000 Ft**

## Vilcomp Kft.

Bp., XIII. Tüzér u. 43.

Tel.: 350-6456

Kínálat, árlista: [www.vilcomp.hu](http://www.vilcomp.hu)

## Taxizom

Ez a nap is úgy kezdődött, mint a többi. Azal a különbséggel, hogy haldokló akkumulátorom mintha megemberelte volna magát. Tegnap már alig nyöszörgött, meg is jegyeztem magamban, hogy aktuális a csere, ma meg úgy pörög, mintha mi sem történt volna. De jó, feltámadt! – jegyeztem meg magamban, és kikanyarodtam a főútra. A lemenő nap fénye (éjszakai vagyok), úgy csillogott a motorházon, mintha direkt fenyezték volna. Tényleg, lemosattam én ezt a kocsit, vagy mi? Nem fáradtan érkeztem és koszosan tettem le tegnap? Á, biztos csak érzékesalodás...

Rögtön az első droszton utas álldogált. Amikor megálltam és felvettem, ez fel se tűnt. De a következő pillanatban már belémhasított: A Droszton Állt Egy Utas!!! Várta A Taxit!!! Ilyet legalább tíz éve nem tapasztaltam. Egyébként a fuvar a város másik végére ment. Jó fuvar volt, szép juttot is adott. Ott rögtön beszállt egy másik utas, (Mi Van Itt?), ő is hosszú távra ment. Még menetközben felvettem rádióan egy címet az úti cél közelében, gondolván öt perccel belül úgyis ott vagyok. Időközben észrevettem, hogy le van zárva az általam tervezett út, kerület kell tennem. – Késni fogok a címről – nyilallt belém a felismerés. Beszóltam a diszpécsernek, aki megnyugtatóan: semmi baj, majd odaszólnak az utasnak, és türelmet kérnek tőle. Itt már kezdtem gyanakodni, hogy nem álmodom-e, de aztán megnyugodtam: alva nem lehet vezetni. Ujabb utasom a repülőtérré igyekezett, amitől ismét görcsbe rándult a gyomrom. Elképzeltem, hogy majd annyi időre sem tudok megállni, hogy kirakjam, majd jól megbüntet a rendőr, elzavarnak a reptéri taxisok... Megérkezvén balsejtelmem beigazolódni látszott: a várakozni tilos táblánál ott állt a rend éber őre, és szűrős szemekkel méregetett. Más választásom nem lévén, mégiscsak megálltam a bejáratnál és megírtam utasomnak a számlát. Majd kiszállva kikapoltam csomagjait, de erre már odajött a poszt és zordonan így szólt: – Nyugodtan segítsen bevinni a csomagokat a csarnokba, addig majd én vigyázok a kocsira! (Azóta vannak ezek a nagy lila foltok a combomon, ugyanis többször jó erősen belecspitem, mert tudvalevőleg erről ismerszik meg az álom, és ébrenlét közti különbség.) Visszatérve alig hogy kifordultam az indulási oldalról, egy repülőtéri taxis húzott mellém, és valamit nagyvonalúan mutogatott. A legrosszabbakra készülve húztam le az ablakot, vártam a durva életveszélyes fenyegetéseket, hogy milyen joggon merészelek én a repülőtérré közelébe menni, erre a következőt hallottam: – kolléga gyere át az érkezési oldalra, mert rengeteg az utas, és kevés a taxi!

Itt még próbáltam egy kicsit ököllel ütni a saját fejemet, hátha felébredek de nem hatott. A reptéri drosztra érve már nem is csodálkoztam a rengeteg bórondós utas

látán. Kiválasztottam egy belvárosba indulót (megkérdezte, hogy 100 dollár elég-e, vagy adjon még), aztán villámsebessé elszállítottam. Egész úton azért aggódtam, hogy ez az agybaj, vagy mi, elhatalmasodik rajtam. A szállodánál kirakva és a 100 dollárt zsebre gyűrve, ismét integettek. – Most már tényleg megnézetem magam egy specialistával – gondoltam. Mi lehet ez, hogy én mindenhol utasokat találok, valamiféle délibáb? De hiszen este van! – Estibáb? – próbáltam egy félénk nyelvújítást, de ebben magam sem hittem igazán...

A szállodánál beült két APEH ellenőr külsejű utas és egy nagyruház parkolójába vitette magát. Kiszálltak, fizettek, majd az egyik visszaült és így szólt szelíden: – Elnézést, de elfelejtette odaadni a nyugtát! Máskor vigyázzon az ilyesmire, mert szabálytalan, és megbüntethetik! – azzal csendesen becsukták az ajtót és elbattyogott a sötétben. Amikor felriadtam elképedésemből megpróbáltam a taxiórámat kikapcsolni, de nem lehetett, kerregett, berregett, és mindenféle furcsa jeleket írt a kijelzőjére. – Na végre, történik valami hétköznapi, valami megszokott! – sóhajtottam fel, és akkor vettem észre, hogy egy utcányira vagyok az óraszerviztől. Mindjárt be is mentem és elmondtam a problémámat, mire soron kívül fogadtak, és máris hozzáálltak a szereléshez. A javítás ideje alatt a váróban lévő színes újságokat lapozgattam, (közben egyszer megkérdezte egy dekoratív fiatal szőke hölgy, hogy kérek-e egy kávét, vagy üdítőt), szóval szépen telt az idő. Kezdttem aggódni – mert én bármilyen helyzetben képes vagyok aggódni – hogy van-e nálam elég pénz. Egy nyomtatócsere legalább húsz ezer! Vagy harminc? És ha más baja is van? Szép folyamatosan csordogált a víz a háttamon, mire egyszer csak megláttam, hogy hozzák ki a kocsit a műhelyből. – Mivel tartozom? – kérdeztem félénken és még a karomat is az arcom elé emeltem, mintha legalább is valami ütést várnék... – Semmivel! válaszolta széles mosollyal a szerelő, vagy műhelyfőnök, vagy mi (esetleg arkangyal?) – ez a szerencsétlen Pista legutóbb fordítva rakta be a hidraulikus fogasfékezőt, azért zakatolt ennyire! Elnézést kérünk, és használja egészséggel! – tette még hozzá, és fájdalomdíjként a kezembe nyomott egy garnitúra festék- és papírszalagot...

– Na, ennek már a fele se tréfa! – gondoltam, és óvatosan elindultam a legközelebbi klinika felé. – Ilyen szintű képződés már biztosan súlyos, esetleg gyógyíthatatlan betegséget jelezhet. Ekkor fékezniem kellett, mert bevágott elém egy nikkeles bukócsövektől csillogó behemót terepjáró. A hirtelen fékezéstől még a fejemet is bevágtam, így csak homályosan láttam, ahogy a monstrumból kiszáll egy kigyúrt kopasz alak tetovált karokkal, és vészjóslóan elindul felém. A fiam tanácsa jutott

eszembe, amikor egy hasonló szituációban így oktattott: – Fater, ne hogy megpróbáld ötvenéves fejjel kikezdeni ilyen alakokkal! Még csak vissza se szólj neki! Dugj egy egyest, aztán húzzál el, mint a vadlibak!

A gondolataimban megjelenő tanácsot megfogadva elkezdtem a sebességváltó irányába matatni, de addigra a gölem már odaért. – Hé, haver! – szólalt meg ijesztő, zengően mély hangján –, van itt egy fuvar. A barátommet kellene hazaszállítani Zalaegerszegre, mert nekem még kóruspróbám van a Bazilikában. Ráérsz?

Ez már tuti diliház! Valaki foglaljon nekem egy szobát az elmegyógyintézetben! Segítség!!! (De ezt a zalaegerszegi löketet meg megcsinálom...)

Gondolkodjunk logikusan. Mi történhetett? Mondjuk, hogy az ember havonta egyszer beleesik valami tituba. Évente egyszer van egy hosszabb vidéki fuvarja. Átlag háromévenként találkozik normális rendőrrel... Ezek nekem mind belezsúfolódtak egy napba, vagy mi? Esetleg olyan időjárás front van, amitől mindenki megőrül és ezáltal lesz normális?

Éppen, csak hogy elkezdtem végiggondolni a variációkat, amikor valami iszonyú, hangos csörömpölés hallatszott. Te jó Isten! Csak nem a vekker...?

-idealista-



**K-TERMO BT.  
AUTÓKLÍMA**

AUTÓKLÍMA SZERELÉS, JAVÍTÁS  
VÁLTÓZÁRSZERELÉS

Cím: 1215 Budapest, Badacsonyi u. 46.  
☎: 276-0520, 06-30/9-496-291

Nyitva tartás: 8-17 óráig



HomePC  
Számítástechnika

1036 Budapest Károkronau. 4.  
Tel: 436-0312 Fax: 436-0313

Gyári új

**Maxon**

**Yaesu**

**Kenwood**

URH készülékek  
kódadóval

**0% előleggel**  
elvihetők,  
**6-36 havi részletre!**

# Taxisok kérései, közlekedésszervezők válaszai

Juhász Péter (a Lámpafelelős) rovata



A Lámpafelelős  
Fótaxi URH 558

## X. Népliget

Elkészült egy TAXIÁLLOMÁS a Könyves Kálmán körút és Üllői út kereszteződésénél, a Népligetben, a BKV-végállomásnál. Sajnos erre a területre eddig csak BKV-járművek hajthattak be, így a rendőrök joggal büntetik a taxisokat az új taxiállomásra való beállásukor. Jó lenne a „Mindennemű járműforgalom tilos, kivéve BKV” tábla alá a TAXI kiegészítést is odatenni.

- A kiegészítő jelzőtáblák cseréjére intézkedtünk.

## XI. Villányi út – Badacsony utca

Egy útépités, járdafelbontás után (közben) eltűnt a „30 kilométeres övezet” jelzőtábla, pedig nagyon fontos lenne, mert a rendőrök itt rendszeresen sebességellenőrzést végeznek. A Villányi út, Bocskai út, Karolina út háromszögben levő összes utca a „30”-as övezetbe tartozik.

- A jelzőtábla pótlására intézkedtünk.



„30-as” övezet lett a XI. kerületi Villányi út – Badacsonyi út saroknál. Taxis kollégánk éppen itt hajtott be a területre. Miután nem tudott a tilalomról, jogtalanak tartjuk a sebességtúllépésért kiszabott büntetést



Egyetlen helyről tűnt el a jelzőtábla a Villányi út – Badacsonyi út saroknál. Taxis kollégánk éppen itt hajtott be a területre. Miután nem tudott a tilalomról, jogtalanak tartjuk a sebességtúllépésért kiszabott büntetést

## XIII. Pesti alsó rakpart északi vége

Ki lehet (ki lehetne) alakítani egy nagyméretű körforgalmi csomópontot az ALSÓ RAKPART – NÉPFÜRDŐ UTCA – DRÁVA UTCA kereszteződésnél. Taxis kolléga szerint felgyorsulna és biztonságosabbá válna itt a továbbhaladás.

- A levélben említett forgalmi rendet már korábban javasoltuk BFFH Közlekedési Ügyosztály felé, de a magas költségek miatt eddig még nem került sor a megvalósításra.

## XII. Csaba utca 5.

Kétirányú a forgalom a Csaba utcai templom előtti szakaszon, pedig nem fér el egymás mellett két jármű. Célszerű lenne egyirányúsítani itt a forgalmat.

- A jelenlegi forgalmi rend véleményünk szerint megfelelő. (A forgalmi rend kialakítását a templom plébánosa kérte.) Az adott útszakasz egyébként magánterület.

## IX. Nagykörösi út – Illatos út – Napfény utca

Telezöldes csomópontot alakítottak ki az M5-ös autópálya bevezető szakaszának átépítésekor. Sajnos ez a „telezöld” nem igazán „telezöld”, hiszen az Illatos út és Napfény utca nem pont folytatása egymásnak. Vagy külön-külön kellene szabadjelzést biztosítani, vagy az útburkolati jeleken feltüntetni, merre kell továbbhaladni.

- A csomópont négyfázisúvá alakítását az 5-ös út beruházójától kértük. A megvalósításig türelmét kérjük.

## XI. Budaörsi út – Fehérló utca sarok

Változtatni kellene a jelzőlámpa fázisidején, hogy a Budaörsi úton tovább legyen szabad jelzés kifelé. A nappali órákban nemhogy a BAH-csomópontig, de egész az Erzsébet hídig, sőt sokszor az EMKE-ig áll a sor kifelé haladva.

- A jelzőlámpás csomópont kapacitáshatáron mozog, több zöld időt a kifelé haladó iránynak nem tudunk biztosítani. Három sáv kialakítása lenne célszerű, de a közműhelyzet miatt az útpálya szélesítését nem tudtuk javasolni a BFFH Közlekedési Ügyosztálynak.

## I. Márvány utca – Győző utca sarok

Egy TÜKÖR segítené a balra fordulást a Márvány utcából a Győző utcába, a Kuny Domonkos utca felé. Most a Krisztina körút felé araszolók eltakarják a Krisztina körút felől érkezőket, így balesetveszélyes a kihajtás.

- Abból a kereszteződésből, ahonnan szabályosan lehet balra

kanyarodni, onnan már be lehet látni jobbra a Győző utcába. Tükör létesítését így nem tartjuk indokoltnak.

## X. Fertő utca – Basa utca

Veszélyes kereszteződés a Fertő utca – Árpa utca – Ceglédi utca – Gém utca – Basa utca csomópont, mert nem két, hanem három utca találkozik, így hat(!) irányból jönnek egyszerre a járművek. Célszerű lenne ZÁRÓVONALLAL és tilalmi táblákkal megtiltani az előzést a kereszteződésben, valamint a kereszteződés előtt.

- A kereszteződésben a burkolatjelek rendszeresen felújításra kerülnek. A Hízaló téren a balesetveszély csökkentése érdekében körforgalom kialakítására tettünk javaslatot a BFFH Közlekedési Ügyosztálya felé. A kért „Előzni tilos” jelzőtáblák és a záróvonal létesítését nem támogatjuk.

## VII. Hársfa utca 42.

Elkészült egy vadonatúj szálloda a Dob utca – Hársfa utca sarkánál és rögtön kitesznek egy szabálytalan jelzőtáblát. Jó lenne a „Megállni tilos, kivéve Hotel” jelzőtáblát lecserélni egy „Várakozni tilos, kivéve Hotel” jelzőtáblára.

- A helyszínre vonatkozóan végleges forgalomtechnikai terv készül, melynek keretében a probléma rendezésre kerül.

## XX. Határ út 22.

Valószínűleg csak feledékenységből nem került ki „Megállni tilos” jelzőtábla a fenti helyszínen. Itt a Török Flóris utca után, csak egyetlen sáv van, ha ott egy jármű megáll, akkor megbénul a közlekedés.

- A tábla kihelyezését nem támogatjuk, mert eleve tilos a megállás olyan helyen, ahol a záróvonal és a megálló jármű között legalább három méter széles hely nem marad.



Csendélet a VIII. kerületi Práter utca – Szigony utca saroknál. Szinte naponta történnek itt hasonló koccanásos balesetek. Ennél a balesetnél személysérülés is történt

## XVI. Simongát utca – Nagytarcsai út

! Túlzsúfolt a Belváros, ezt eddig is tudtuk. De most már sok helyen a külvárosban is lehetetlen a közlekedés! Jó lenne jelzőlámpás csomópontot telepíteni a XVI. kerületi Simongát utca és Nagytarcsai út sarkára.

- **A fővárosban elsősorban a balesetveszélyes helyeken telepítünk jelzőlámpát. Budapesten több olyan kereszteződés van, amelyet balesetveszélyességi szempontból előbbre sorolhat a Vidámvásár utca – Simongát utcai kereszteződésnél. Ezen az útvonalon a forgalom további növekedését nem kívánjuk jelzőlámpával segíteni. A Simongát utca – Vidámvásár utca útvonal forgalmának csökkenése elsősorban az M0-ás út keleti szektorának megépítése után várható.**

## X. Bihari út

! Elméletileg egyirányú a Bihari útnak a Liget tér és a Mázsa tér közötti szakasza. De csak elméletben, mert erre semmilyen jelzőtábla nem figyelmeztet. A napokban is visszafordult ott egy külföldi autós. Jó lenne pótolni a hiányzó táblákat.

- **A hiányzó jelzőtáblák pótlására intézkedtünk.**



**Egyirányú a Bihari út a Liget térnél Kőbányán. Elméletben. Gyakorlatban erre semmi utalás, csak a megszokás. Nem tudott a szokásjogról egy külföldi autós, és szépen visszafordult**

## XI. Bartók Béla út

! Elkészült, megszépült a XI. kerületi Bartók Béla út. Sajnos nagyon kevés helyen lehet balra fordulni, illetve visszafordulni az új forgalmi rend szerint. Például a 29. számnál balra lehet fordulni, de visszafordulni nem, pedig igény lenne rá! Engedélyezni kellene a visszafordulást!

- **A csomópontok lámpázásakor a vilámsközlekedést is figyelembe kellett venni. Nem lehetett különálló balos sávot kialakítani csak a Bertalan Lajos utcánál. Az indirekt balra kanyarodási lehetőségek tömbkerüléssel adóttak. A Budafoki út a Gellért térről könnyen megközelíthető, így a Bartók Béla út déli része is. A Gellért-hegy felőli rész már nehezebben, de megközelíthető a Budafoki út – Bertalan Lajos utca vagy Csíky utca irányában. A Bertalan Lajos utcánál a főpályán történő megfordulást forgalomtechnikai üzemeltetőként nem támogatjuk.**

## XIX. Üllői út – Jahn Ferenc utca

! Útburkolatcsere volt az Üllői úton, valószínűleg akkor maradt kint egy „Kötelező haladási irány” jelzőtábla a Jahn Ferenc utcánál. Most elméletileg tilos balra fordulni a Jahn Ferenc utcából az Üllői útra. Természetesen senki sem veszi komolyan a komolytalan táblát.

- **A „Kötelező haladási irány jobbra” jelzőtábla szükséges és nyilvántartásunkban is szerepel. Az Üllői úton lévő osztályozó miatt nem lehet balra kanyarodni az utcából.**

## X. Fehér út – Gyógyszergyár utca

! Nagyon nehéz a kihajtás a mellékútról a főútra a X. kerületi Fehér út – Gyógyszergyár út találkozásánál, pedig a mellékútról például BKV-autóbuszok is kihajtanának, ha tudnának. Egy jelzőlámpa-telepítés megkönnyítené a kihajtást.

- **A kereszteződésben a X. kerületi Polgármesteri Hivatal jelzőlámpás forgalomirányítást tervezetett. Tudomásunk szerint a kivitelezés is szándékában áll, de a Fővárosi Közlekedési Felügyelet engedélyezési eljárása még nem fejeződött be.**

## XIX. Nagykőrösi út 12.

! Az 1990-es évek elején helyzetek ki a főváros több pontján (M5 autópálya bevezető szakasza, Petőfi híd) a WIEN felé mutató jelzőtáblákat, segítve a török vendégmunkásokat, merre vezet az út Törökországból Németországba. A tíz év alatt sok változás történt, többek között megépült a Gyáli úti felüljáró. Jó lenne, ha XIX. Nagykőrösi út 12. szám előtt jelzőtáblát is módosítanák az új forgalmi rendnek megfelelően.

- **A kérdéses jelzőtábla megszüntetésére intézkedtünk, mivel az M5-ös autópályáról az M1-es autópálya már az M0-s autópályán át is elérhető.**



**Elkészült a Bartók Béla út felújítása a XI. kerületben. Már is van néhány észrevételünk. Az Orlay utcában nem fér el egymás mellett a kétirányú forgalom. Kérésekre az utca egyirányú lett. Jó lenne visszafordulni a képen látható Gárdonyi-szobornál. Válasz a cikkben olvasható**

## III. Kenyeres utca

! Nagyon sok helyen lehetetlen volt a kétirányú közlekedés a parkoló járművek miatt. Ilyen az öbudai Kenyeres utca és környéke, például a Selmeczi utca. Jó lenne az egész környék közlekedését felülvizsgálni és kialakítani egyirányú utak rendszerét.

- **Javaslatával egyetértünk, többször kezdeményeztük már a III. kerületi Polgármesteri Hivatalnál az utcák párban történő egyirányúsítását a Szőlő utca és a Bécsi út közötti részen. Az önkormányzat a forgalmirend-módosításokat nem tartotta szükségesnek.**

## VIII. Kőbányai út – Könyves Kálmán körút

! A Kőbányai úton dolgozó taxisok kérése, hogy lehessen jobbra kis ívben fordulni a Kőbányai útról a Könyves Kálmán körútra akkor, amikor onnan balra fordulnak a Kőbányai útra az Orczy tér felé. Mindössze egy kiegészítő jelzőlámpa kellene.

- **A Kőbányai úttal párhuzamosan gyalogos átkelőhely van a kereszteződésben, ezért a Könyves Kálmán körútra jobbra kanyarodók zöldidejét kiegészítő jelzővel nem tudjuk növelni.**

## VI. Lehel tér

! Egy közműépítés miatt teljesen elkoptak a terelővonalak a Lehel téren, a templom és a villamos-végállomás közötti szakaszon. Már kértük az útburkolati jelek pótlását, mert itt egy nagyon veszélyes kettős kanyar van. Az útburkolat-felújítás nem történt meg, ezért ismételtén kérjük.

- **A 2003. évi burkolatjel felújítási programunknak szerepeltetni fogjuk a címet.**

## I. Hess András tér

! Rendszeresen felállnak az autók a Hilton Szállóval szemközt lévő járdaszígetre, ezért nem lehet látni a Bécsi kapu tér felől jövő forgalmat a szállótól, visszafordulás közben. Korlátokkal kellene megakadályozni a tiltott helyen való parkolást.

- **A Fortuna utca egyirányú a Bécsi kapu tér felé, tehát abból az irányból nem jöhet senki. Helyszíni ellenőrzéseink alkalmával nem várakoztak azon a járdán járművek.**

\* \* \*

Folyamatosan érkeznek a kérések, SMS-üzenetek, telefonhívások olyan kérdésekkel kapcsolatban, amelyek már szerepeltek lapunk hasábjain. Ez azért lehet, mert az adott kolléga véletlenül éppen azt a részt nem olvasta a Taxisok Világában. De elképzelhető, hogy más is kíváncsi a témára, mert például azóta kezdett taxizni, amióta megjelent a kis írás.

Éppen ezért, ezentúl kiegészítésként „Visszatérő gondokról röviden” címmel megtoldom rovatunkat. Ha felmerülnek vissza-

térő problémák, azokról nagyon röviden itt, az írás végén beszámolok.

**Visszatérő gondokról röviden:**

**V. Petőfi Sándor utca**

Már jeleztük, hogy a Közlekedésrendészet részéről ígéretet tettek a rendszeresen tilosban várakozó autósok ellenőrzésére.

**V. József nádor tér**

Korábban kérvényeztük a behajtást a Nádor utca felől, a József nádor térre, de vagy két évvel ezelőtt elutasító választ kaptunk.

**VI. Bajcsy-Zsilinszky út**

Rossz a jelzőlámpa-hangolás valóban. Látószólag. Azonban itt ugyanaz érvényes, mint több más útvonalon. (X. Kőrösi Csoma Sándor utca, XIII. Béke út). A közlekedésszervezők ugyanis szándékosan engedik szakaszosan a hőmpolygó autóáradat

tot a Belváros irányába! Képzelnék el, micsoda káosz lenne, ha minden autós egyszerre bezúdulna a város szívébe!

\* \* \*

Továbbra is várom a kollégák kérését, kérdését Budapest közlekedésével, baleservezési helyszíneivel kapcsolatban.

SMS: (06-20) 924-7645

FAX: (06-1) 280-1864

Üzenetrögzítő:

(06-1) 322-3176

E-mail:

lampafelelos@freemail.hu

lampafelelos@axelero.hu

**Két éve már szólunk, hogy bokrok takarják a „STOP” táblát a VI. kerületi Izabella út – Szófia u. sarkon. Tavaly is szólunk, idén is szólunk, jövőre is szólni fogunk... Csak annyit kérdezzünk: hol vannak a kerületi közterület felügyelők? Azok, akik előszeretettel bírságozzák a taxikat, amikor az utasokra várnak telefonrendeléskor...**



## Új szolgáltatások a MOL töltőállomás-hálózatban

Februártól a MOL Arany és Ezüst kártyákkal a szlovákiai Slovnaft és Benzinol 317 töltőállomásán is lehet fizetni, a Slovnaft ügyfelei pedig a 377 magyarországi MOL kútnál használhatják saját üzemanyagkártyáikat. A 42 romániai MOL kútnál már korábban megvalósított rendszer révén immár három országban, összesen több mint 730 kútnál tankolhatnak gondtalanul a MOL ügyfelei.

A MOL Arany és Ezüst kártyával rendelkező cégek a külföldi és magyarországi tankolások számláját országokénti bontásban, forintban elszámolva kapják kézhez, ami különösen a rendszeres külföldi utakat bonyolító szállítmányozó cégeknek jelent könnyebbséget. A külföldi tankolás tranzakciós-díj és kezelési költség mentes.

A rendszer kidolgozása során a szakemberek a biztonságra is nagy hangsúlyt helyeztek. Ennek megfelelően csak a rend-



**Dr. Szórad József: – A szolgáltatások folyamatos bővítése tovább növeli töltőállomásaink ismertségét.**

gyakran látogatott területeken található kútnál találkozhatnak a MOL Info Corner érintőképernyős számítógépekkel. Az autósok számára szóló menüpontok mellett kimondottan a turisták számára szóló információk is helyet kaptak, így a múzeumok, nevezetességek helye és nyitva tartása, valamint a színházi és koncert programok is több nyelven megtalálhatóak.

Az információk egy része a terminál számítógépéről, a másik része pedig az Internetről érhető el, így lehetővé vált a világháló lehetőségeinek kihasználása is: pl. az otthonuktól távol lévőknek az ingyenes (akár fotóval kiegészített) e-mail- és SMS-küldés teremt lehetőséget a családdal való kapcsolattartásra – vagy akár az úton lévő üzletembereknek ügyeik intézésére.

A féléves fejlesztési munkálatokat követően jelenleg 20 töltőállomáson üzemel MOL Info Corner. A tervek szerint – amennyiben az autósok megkedvelik ezt a szolgáltatást – hamarosan további, főként a turisztikai központokban lévő kútnál helyez el a MOL újabb berendezéseket.

## Taxival külföldre

Az idegenforgalmi szezon kezdetével gyaníthatóan megnövekszik a külföldre irányuló utazások és fuvarok száma. (Hogy miért nem velem történik ilyen?) Az elmúlt években többféle szabályozás volt érvényben ebben a kérdésben, különösen ami a nyugatra irányuló fuvarokat illeti. A mai szabályozás – gyaníthatóan közelgő európai uniós csatlakozásunk hatására is – lényegesen egyszerűbb. A határ átlépéséhez semmiféle külön engedély nem szükséges, taxisnak sem. Néhány tanácsot azonban érdemes megfogadni:

– Ha magánútra, nyaralás, kirándulás céljából lépünk át a határt, célszerű az autót minden, taxira utaló jelzéstől megtisztítani. Ne legyen rajta szabadjelző (a csomagtartóba se tegyük), a taxióra legyen kikapcsolva, esetleg le is takarva, és érdemes lehet a matricákat is leszedni. A sárga rendszámmal nem tudunk mit kezdeni, az sajnos adott.

– Ha fuvarba megyünk külföldre, próbáljuk elérni, hogy utasaink útlevelét megnézzük – ha nem is vagyunk szakemberek, azt legalább ellenőrizhetjük, hogy egyáltalán van útlevelük. Sajnos több esetben is előfordult a közelmúltban, hogy a taxist – bár csak fuvarozott – embercsempészettil vádolták.

– Ha a fuvar külföldön végződik, a félreértések elkerülése végett a viszaúton feltétlenül vegyük le a szabadjelzőt az autóról. Azt talán nem is kell mondani, hogy a szabadjelző semmilyen körülmények közt ne világitson!



**A MOL INFO/CORNER számítógépe**

sámra vagy névre szóló kártyák használhatóak külföldön, elvesztés esetén a letiltási feltételek megegyeznek a magyarországiakkal, vagyis az Arany kártyák 1 órán belül, az Ezüst kártyák 24 órán belül tilthatók le.

Hasonlóan új szolgáltatás, hogy a vásárlók elsősorban a forgalmasabb, turisták által



**DEBRECEN**

Telefon: (06-52) 444-444

Fax: (06-52) 489-193

4032 Debrecen,

Görgey utca 9.

**GUMIÁRUHÁZ ÉS SZERVIZ**



**GONDJA VAN A VÁLASZTÁSSAL?  
MI A DEBICA NAVIGÁTORT  
AJÁNLJUK, MERT ÉVEKEN ÁT  
– NÉGY ÉVSZAKON KERESZTÜL  
– TARTJA A HELYES ÚTIRÁNYT!!  
TAVASZI AKCIÓNK ALKALMÁVAL  
JANUÁR – FEBRUÁR HÓBAN  
TAXIS KOLLÉGÁK SZÁMÁRA **-24%**  
KEDVEZMÉNY**



Gumipari és Kereskedelmi Kft.  
1107 Budapest, X., Bihari út 19.  
Telefon/fax: 261-7602

6000 Kecskemét, Izsáki u. 3.  
Telefon: (06-76) 476-309

**LEHET, HOGY  
MEGINT MEGY  
A HAL TIHANYBAN?**



**Kedvezményes üdülési lehetőségről  
a következő számban.  
Érdeklődni lehet  
Hortobágyi Józsefnél,  
06 30 946 4647.**



## Fizetendő minimális járulékok 2003. I. negyedév

### FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségbiztosítási hozzájárulás
Járulékok alapja a tárgyhónapokat megelőző havi minimálbérek összege Negyedév össz.: 150.000 Ft	Járulékalap 14%-a <b>21.000.-</b>	Járulékalap 26,5%-a <b>39.750.-</b>	Tételes összeg <b>3x3450 = 10.350.-</b>
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Egészségügyi Hozzájárulás beszedési számla
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236	10032000-06056212
Költségment elszámolható	Járulékalap 11%-a <b>16.500.-</b>	Járulékalap 18%-a <b>27.000.-</b>	Teljes befizetett összeg <b>10.350.-</b>

## BTI-hírek

A lap megjelenésekor minden bizonnyal már kaphatók a 2003-as kiadású Budapest és Magyarország atlaszok a BTI-ben. A közkedvelt házszerű Budapest és környéke atlaszok mellett újdonságként megjelent egy Pest megye összes települését tartalmazó kiadvány is. Az atlaszok a boltinál kedvezőbb áron vásárolhatók meg irodánkban.

\* \* \*

A BTI kezdeményezésére és aktív részvételével új, országos érdekképviselet alapítását indítottuk meg. A bírósági bejegyzés folyamatban van. Olyan kollégák jelentkezését várjuk, akik helyi közösségükben szervező, vezető szerepet kívánnak, tudnak betölteni. Küldj SMS-t, visszahívunk. (30/989-4279)

\* \* \*

Felhívjuk azon kollégáink figyelmét, akik a sokadik határidő-módosítás ellenére még mindig nem újították meg vállalkozói igazolványukat, hogy sürgősen jelentkezzenek a székhelyük szerint illetékes okmányirodában, vállalkozói engedély igénylése érdekében. Vállalkozásuk ugyanis a megújítás elmulasztásával megszűntnek tekintendő. A vállalkozói engedély újbóli kiváltásáig a vállalkozói tevékenységet is tilos végezni (elvileg...). Nem érdemes a felszólítást megvárni, mert ekkor már esetleg büntetéssel is számolni kell. A vállalkozói engedély kiváltásához szükséges okmányok a következők: erkölcsi bizonyítvány, „nullás” papírok az APEH-től, a VPOP-tól, a helyi önkormányzattól (budapestieknek fővárosi és kerületi egyaránt). Ismétetlen szükség lesz a taxis tanfolyamok elvégzését igazoló bizonyítványokra, valamint be kell mutatni a PÁV I., vagy II. bejegyzéssel ellátott jogosítványt, személyi igazolványt, adókarttyát. Jelentkezni kell az APEH-nál adószám igénylés ügyben (minden valószínűség szerint az eddig adják vissza). A vállalkozói engedély kiváltásával kapcsolatos költségek minden irat rendelkezésre állása esetén körülbelül 20-30 ezer forintot tesznek ki.

-oli-

### MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap
Járulék alapja a tárgynegyedévi vállalkozói jövedelemkivét. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 11%-a	Járulékalap 26,5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek	APEH Nyugdíjbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229	10032000-06056236
Költségment elszámolható	Teljes befizetett összeg	Járulékalap 18%-a

### NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap
Járulékok alapja a tárgynegyedévi vállalkozói jövedelemkivét. Átalányadósoknál a bevétel 25%-a. Ha nincs kivét, járulékot fizetni nem kell.	Járulékalap 5%-a
Befizetési számlák elnevezése	APEH Egészségbiztosítási Alapot megillető bevételek
Befizetési számlák számlaszáma	10032000-06056229
Költségment elszámolható	Teljes befizetett összeg

**Befizetési határidő a tárgynegyedévet követő hónap 12-e.  
Az első negyedévre tehát 2003. április 12.**

## A BTI kínálata

### BTI Taxi Információs és Szolgáltató Iroda

1191 Budapest, Attila u. 49-53. Tel.: 282-9887, fax: 280-1864, SMS: 30/989-4279, E-mail: bti@axelero.hu

Ügyfélszolgálat: hétfőtől csütörtökig 10-16 óráig.

Megnevezés	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	250.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése tételes*	3.500.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése átalányadós*	2.500.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	550.-
Taxis felelősségbiztosítás („kaució”)*	2.400.-
BTI tagdíj (havonta)	800.-
Festékszalg RASE, PRINTAX, HALE típusú taxiórákba	662.-
Papírszalg RASE, HALE típusú taxiórákhoz	63.-
Papírszalg ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	40.-
Önirós papírszalg RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önirós papírszalg ECOMETER, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	74.-
Önirós papírszalg PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz	1.671.-
Magyarország atlasz	1.820.-
Budapest (házsámos) és környéke (28 település) atlasz	1.820.-
Budapest (házsámos) és környéke (88 település) atlasz	2.639.-
Budapest (házsámos) és környéke (92 település) + Magyarország atlasz	2.912.-
Budapest (házsámos), + Magyarország és 210 település részletes atlasza	5.330.-
Netta® csomagtartó védőszőnyeg	440.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.670.-től
Tarifatáblázat készítése/db	420.-
Engedélyszám a kocsni oldalára öntapadós	420.-
Engedélyszám a kocsni oldalára mágneses	620.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	150.-

A \*-gal jelölt tételek a BTI tagjainak díjmentesek. Az árak az ÁFA összegét tartalmazzák.

### Elszámolható üzemanyagárak, 2003 (Ft/liter)

időszak	98	95	gázolaj
01.01-03.31.	235.00.-	228.00.-	207.00.-

[www.apeh.hu](http://www.apeh.hu)

Március 1-től – változatlan üzemanyag árak mellett – módosul az elszámolható kilométerköltség, mert ettől az időponttól nem alkalmazható a 3%-os téli szorzó.

### A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA (www.mnb.hu)

Időszak	Százalék
2001.12.11 – 2002.01.07.	9,75%
2002.01.08 – 2002.01.21.	9,50%
2002.01.22 – 2002.02.18.	9,00%
2002.02.19 – 2002.05.21.	8,50%
2002.05.22 – 2002.07.08.	9,00%
2002.07.09 – 2002.11.18.	9,50%
2002.11.19 – 2002.12.16.	9,00%
2002.12.17 – 2003.01.15.	8,50%
2003.01.16 – 2003.01.16.	7,50%
2003.01.17-től	6,50%

[www.mnb.hu](http://www.mnb.hu)

## A biztosítási bónuszról

Kocsicsere esetén sokan „elbukják” a kötelező biztosításban nehezen megszerzett bónusz-fokozatukat, mert nem fordítanak rá kellő figyelmet. Az új kocsira kötött biztosításnál előfordulhat, hogy 10-20 éve balesetmentesen vezetők az A0 fokozatba kerülnek, ha biztosítási üzetkötőjük nem világosítja fel őket a lehetőségekről. Pedig a B10 fokozat az alapdíjnak mindössze 50%-a! Ma már a biztosítási törvény lehetővé teszi, hogy akár több hónap kihagyás után is átvihessük bónusz-fokozatunkat az új autóra. Amire szintén figyelemmel kell lenni, az az, hogy például a kereskedőnél leadott, az új autó vásárlásakor beszámított, bizományba átvett kocsni nem számít eladottnak! Arra tovább kell fizetni a kötelező biztosítást, akkor is, ha ki sem mozdul a telephelyről! A biztosítási kötelezettség csak akkor szűnik meg, ha a gépkocsi ténylegesen új tulajdonoshoz kerül. Ezzel együtt lehet a bónusz-fokozatot is átvinni a másik autóra.

A kötelező biztosítások ma már igen eltérő áron érhetőek el a különböző biztosítótársaságoknál. A teljes liberalizálás nyomán esetenként több ezer forint különbség is lehet két ajánlat között. Új autó vásárlásánál vagy kocsicsereénél érdemes több ajánlatot is megvizsgálni. Ebben, valamint a bónusz-ügyekben is készséggel segítünk a BTI-ben.



Húszmillió forintos fogás Budán

## Taxiban utazott a narkó

Egyéves összehangolt nyomozás előzte meg azt a január végi rajtaütést, amikor egyetlen akcióval több mint húszmillió forint értékű drogot foglaltak le a rendőrök Budán egy taxiban. Az áru Hollandiából lábon érkezett az I. kerületbe, egy átalakított taxiban.

A magyar taxi már nem először járt külföldön, ám ez a januári fuvar jó ideig az utolsó lesz gépkocsinak és üzemeltetőjének egyaránt. A Vas megyei Rendőr-főkapitányság nyomozói az Országos Rendőr-főkapitányság Szervezett Bűnözés Elleni Igazgatóság munkatársaival közösen göngyöltették fel azt a nemzetközi drogterjesztő bandát, amelynek napjainkra már több mint 40 tagja ül előzetes letartóztatásban. A narkót Hollandiában szereztek be a banda vezetői, majd Magyarországra csempésze terjesztették, az időközben több tucatra duzzadó közvetlen dealerek között.

Vidékről és a fővárosból egyaránt rendszeresen jelentkeztek az elosztók az újabb és újabb áruért. Itt az úgynevezett lágy

drogoktól kezdve a keményig minden pusztán csak pénz kérdése volt. A bandára a vasi zsaruk figyeltek föl, a régiójukban egyre elszaporodó kábseres fiatalok látán. Titkos nyomozásuknak köszönhetően jutottak el a fővárosba, majd az ORFK szakalegységeinek bevonásával készítették elő és hajtották végre az összehangolt akciót. Miközben a főváros I. kerületében, a Mészáros utcában rajtaütöttek a bandán, több helyütt egy időben kattantak a bilincsek vidéken is. Összesen 26 ember jutott aznap rács mögé.

A mit sem sejtő elosztók éppen a taxiból menekítették az árut a lakásba, amikor a nyomozók meglepték őket. Ennek köszönhetően nem volt se idejük, se módjuk megszabadulni a bizonyítékként lefoglalt poroktól és tablettáktól. A gépkocsi és a lakás átkutatása után készített mérleg rendkívül meggyőzőnek bizonyult. Előkerült 85 darab, különböző színű és lenyomatú extasy tableta, 565 gramm amfetamin por, 7,3 kilónyi marihuána, valamint 199,2 gramm

kokain. A szereken kívül a nyomozók lefoglaltak a kábítószeres keverésére szolgáló edényeket, eszközöket, digitális és precíziós mérlegeket. Az elsődleges szakértői vélemények alapján a lefoglalt drog piaci értéke meghaladja a 20 millió forintot.

Mint a nyomozás kiderítette, a drogterjesztő-hálózat szerves részét képezte a taxis és autója is. A gépkocsit a rendőrség az akciókor lefoglalta és telephelyére szállította, sofőret őrizetbe vette, majd a bíróság elrendelte az ő előzetes letartóztatását is.

A nyomozás vezetői – magazinunk érdeklődése ellenére – nem óhajtották elárulni sem azt, hogy a személyfuvarozó mely társaságnál volt jegyezve, sem azt, hogy a gépkocsi mely részeire rejtették a futarok a porokat és tablettákat. Ez utóbbi azért kevésbé volt meglepő.

A néhány napos és hetes kiesés érezte hatását a drogpiacra, ezért bizonyos szerek ára emelkedett is, de a több mint negyven előzetes letartóztatásba került dealer helyét igen hamar átveszik mások, és minden folytatódik ott, ahol ez a csapat abbahagyta. Viszont a pillanatnyi siker is elismerést érdemlő, kár, hogy egy taxi és sofőre játszotta a főszerepet.

Cash

## APEH-közlemények

**Telefonköltségek szerepeltetése az áfa-bevallásban (áfa-alany taxisoknak, A szerk.)**

A 2003. évre vonatkozó 0365/650/651. sz. áfa-bevallási nyomtatvány 22. sorában (25 %-os beszerzések között) kell szerepeltetni a telefonbeszélgetésekkel kapcsolatos számlában előzetesen felszámított adót és annak alapját. Amennyiben az áfa-törvény 33. § (4) bekezdésében megfogalmazottak miatt a telefonköltségekben előzetesen felszámított adó tekintetében alkalmazni kell a levonási tilalmat, akkor a számlában szereplő adónak csak a 70 %-a helyezhető levonásba. Értelemszerűen ez azt jelenti, hogy ebben az esetben az adó alapjaként a bevallásban szintén csak a 70%-os összeget lehet szerepeltetni.

Bár a kitöltési útmutatóban a telefonköltségek csökkentett mértékű levonási jogának érvényesítésére tételes utalás nincs, az útmutató 20-22. soraihoz fűzött magyarázat, valamint a 24. sor utáni vastagon szedett figyelemfelhívó megjegyzésből következik, hogy a levonható adó részletezését tartalmazó sorokban csak az olyan beszerzések ellenértékét kell feltüntetni, amelyekhez levonható adó kapcsolódik (kivéve a 0%-os beszerzéseket), valamint, hogy az adólap rovatban csak a levonható adóhoz kapcsolódó adóalapot kell szerepeltetni.

www.apeh.hu 2003-03-06

## Könyvelés EU-módra?

A könyvelés, számvitel téren is terjednek a rémhírek és félígazságok szakmánkon belül és kívül egyaránt. Egyesek tudni vélik, hogy jövőre már mindenki csak mérlegképes könyvelővel könyveltethet, mások „biztos forrásból” értesültek, hogy könyvvizsgálóval kell ellenjegyeztetni a bevallást, esetleg kettős könyvelést is kell végezni, és ez egy csomó pénzbe fog kerülni. Évről évre felmerül az átalányadó megszüntének kérdésköre is. A sok álhírből, félígazságból és pletykából igyekeztünk kihalászni a lényegest és a valószínűt. Ezek szerint tehát:

Nincs szó egyelőre a taxizás kedvezményes átalányadózásának megszüntetéséről.

Nem igaz, hogy könyvelőt muszáj alkalmazni, szolgáltatását igénybevenni (az persze más kérdés, hogy az adminisztráció bonyolultságának növekedésével lehet, hogy érdemes...).

Nem igaz, hogy mindenkinek át kell térnie a kettős könyvelésre, az azonban igaz, hogy a társas vállalkozásokra 2004-től már ez az előírás. Egyéni vállalkozókra tehát nem!

Nem igaz, hogy kötelező ellenjegyeztetni a bevallásokat könyvvizsgálóval.

Az sem igaz, hogy a szabályok az EU-ba történő belépéssel hirtelen, egyik napról a másikra fognak változni. Az esetleges átmenetre minden esetben évek alatt kerül majd sor.

## JÁR-E KÁRPÓTLÁS

### A KIESETT BEVÉTELÉRT?

Nagyon sok autó összetört az elmúlt hónapokban, közöttük sok taxi is. Többen megkeresték szerkesztőségünket, hogy jár-e valamilyen kárpótlás a kiesett bevételért?

Ugyanis az összetört taxit a szervizben megcsinálják, a számlát a biztosító kifizeti. De mi van a kiesett bevételért? Fizet-e a biztosító? És ha fizet, mennyit fizet?

Megkerestük az egyik legnagyobb biztosítótársaságot a sokakat érintő kérdéssel.

### Tisztelt Ügyfelünk!

A hatályos jogszabályok értelmében keresetvesztésig a kárfelvételi jegyzőkönyv és a kárszámítás alapján meghatározott, úgynevezett optimális javítási időre adható. Ehhez szükséges a taxi üzem igazolása és egy benyújtandó kérelem. Ezek csatolása után, az előző évi adóbevallása alapján téríthető keresetvesztésig címén járulékos költség.

Magyar László  
Alianz Hungária Biztosító Rt.  
területi igazgató

**Könyvelés adótanácsadás**  
Egyéni vállalkozók – taxisok részére adótanácsadás, könyvelés, adó- és tb-bevallások készítése, ügyintézés.

**Novotax Kft.**  
1097 Bp., Vágóhid u. 48.  
Érdeklődni: Nádor Lajos.

**§ Tel.: 215-1483 §**

## AUTO-FORT A III. KERÜLETBEN IS

Új és használt autók, hitelügyintézés, gyors és szakszerű javítás –



**Valószínűsíthetően igen népszerű lesz a meglepően nagy belső terű FUSION**

Jó néhány éve épült egy üvegpiramis a III. kerületi Rákóczi utcában, melyet az autósok Ford Piramisként ismertek meg. Ez az autókereskedés megszűnt, majd hosszú évekig üresen állt az üvegpépület. Tavaly, az utolsó negyedévben nyitott ki újra, de már az Auto-Fort Kft. harmadik márkakereskedéseként, természetesen a Ford márkára szakosodva. Zöldág András, az Auto-Fort Kft. kereskedelmi igazgatója lapunknak elmondta, hogy a cég legrégebbi márkakereskedése a XIII. kerületi Váci úton található. A Könyves Kálmán körüti szalon négy éve nyílt meg, majd tavaly, mintegy hiánypótlásként a Szentendre felé vezető út mellett alakították ki az impozáns Ford szalont. Itt a teljes személygépkocsi- és haszongépjárműpaletta hozzáférhető. Kérésünkre a kereskedelmi igazgató részletesen is felsorolta az újonnan megvásárolható típusokat. Tehát kapható az elmúlt év végén bemutatott új Fiesta és Fusion, a Ka, a Focus és a Mondeo, haszongépjárművek közül a Transit, a Ranger és a 2003-as év áruszállítója az új TransitConnect, melynek ötszemélyes személygépkocsi változata, a TourneoConnect is már kapható. Természetesen ezeknek a típusoknak az összes variációjához is hozzá-

férhet az ide betérő látogató. Ennek megfelelően négy- illetve ötajtós változatok, kombik és a felszereltségi szintek különböző összetétele csábítja vásárlásra a nézelődőket. A taxis kollégák részére egyedi árkedvezményeket biztosítanak az új autók árából.

Miután a taxisok többsége nem vásárol autót készpénzért, így rákérdeztünk a hitel lehetőségre. Nos, ezt a helyszínen biztosítja az Auto-Fort Kft. A vásárlói igényeknek megfelelően teljes körű finan-

veset futott autók így még két éves korukig biztosíthatják a gondtalan autózás örömeit. Még egy érdekességre hívta fel az olvasók figyelmét a kereskedelmi igazgató. Nevezetesen arra, hogy a Ford gépkocsikra vonatkozó garanciát térítés ellenében a tulajdonos a jármű egy éves koráig három vagy négy éves időtartamra is átváltoztathatja, azonban a 100.000 km-es határ ez esetben is megmarad. Így ezzel a lehetőséggel nem valószínű, hogy a taxis kollégák élnének. Bár ki tudja, ismerve a jelenlegi fuvarpiaci helyzetet, még az is lehet, hogy előbb-utóbb egy taxi sem fut többet 100.000 km-nél négy év alatt.

Az AUTO-FORT-nál megtudtuk, hogy a régi, használt autó beszámítására is van lehetőség. Értékesítésre bizományba is átvesznek a vevőktől autót az óbudai márkakereskedésben. Úgy is, hogy adnak egy beszámítási értéket, melyet kiegészítenek azzal, hogy egy bizonyos ideig megpróbálják az ügyfél által megadott értéken eladni az autót. Ha sikerül, a különbözet elszámolják a megbízóval. Ha ez nem megy, úgy az eredetileg megállapított értéken számítják be az autót a vásárolt jármű árába.



**Az ismert építmény a III. kerületi Rákóczi utcában**

szírozást és biztosítási ügyintézt is vállalnak biztosítási közvetítőjükön és finanszírozójukon keresztül. A bank természetesen a Ford Credit, amely a Ford márkakereskedők segítőként igen kedvező és rugalmas hitelkonstrukciókkal támogatja az értékesítést. A kedvező hitel használt autók esetében is igénybe vehető, ugyanis nem minden taxis szeretne új autót. Ezért érdekes lehet



**a széles választékot TourneoConnect, a hatalmas egyterű**

nyújtó használatú-kínálat is. Az Auto-Fortnál a „beszámított” használt gépkocsiktól a fél év körüli, a Hertz Autó kölcsönzötől visszaérkezett, szinte új járművekig terjedően igen széles a skála. A visszavásárolt autók még garanciális időszakban kerülnek értékesítésre. Ezeknél a típusoknál ez extragaranciaként két év, vagy 50 ezer kilométer. A Hertz-től visszaérkezett ke-

Miután az autót nem csak eladni kell, hanem szükség esetén javítani is, így utánanézünk a műhelynek is.

Gulyás Sándor, az Auto-Fort III-as óbudai márkakereskedésének szervizvezetője elmondta, hogy a „műhely” nagy: 11 beállólóhelyet foglal magába 6 jól képzett „Ford-szerelővel”. Ezen kívül adott az ún. gyorsfelvételi, illetve a futómű-diagnosztikai berendezés, melyeknek a segítségével könnyen megállapítható a hiba. A lakatosműhelyben egyszerre öt autó fér el, és itt található



**A műhelyben 11 beállólóhelyen javítanak**



Futóműállítás

a húzópad is. A fényezőhelyiség négyállásos, hőkamrával, szárítóval, festékkeverővel.

A biztosítási ügyintézésről a márkakereskedés vezetője elmondta, hogy jelenleg az Axa-Colonia, a Providencia és a Hungária Biztosítóval állnak szerződésben. A többiekkel előrehaladott tárgyalásokat folytatnak, de igény szerint telefonos egyeztetés



A fényezőműhely

után ők is a helyszínen végzik el a kárfelmérést. Vagyis, nagyobb baj esetén nem kell a sérült járművet ide-oda mozgatni. Elég az Auto-Fort III. kerületi márkakereskedésbe elszállítani, a többit a helyszínen elintézik.

Gulyás Sándor ígérete szerint – a bejelentéseket is figyelembe véve – taxisoknak

a javítást általában 24 órán belül el tudják vállalni, sőt ha van rá mód, akár azonnal is.

Végül a márkakereskedés vezetője elmondta, hogy igény esetén szívesen kötnének szerződést a taxitársaságokkal külön-külön is. Ezt követően a szerződött partnerhez tartozó taxisok további kedvezményt kaphatnának a munkadíjából és az alkatrészárakból is.

## Szerencsejáték, szex, balhé

# Sztárallűrök Nyugaton

*Nincs könnyű dolguk a világ gazdagabb és pompázóbb felén dolgozó taxisoknak sem. Akik pedig kifejezetten a művészvilág fuvarozására vállalkoznak, bizony időnként nem csak szokatlan, de esetenként kellemetlen, sőt megalázó helyzeteket is kénytelenek elviselni a sztároktól.*

Ki gondolná az igazán helyes és visszafogott magatartású *Sandra Bullock*ról, hogy nem mindig volt ilyen bánatos, szűzies a viselkedése. Saját bevallása szerint fiatalabb korában, amikor a filmszillagok között még nem jegyezték, nemegyszer előfordult, hogy partnerével taxiban szerelmeskedtek, ahol a sofőrön kívül, a városi csúcsforgalomban bárki láthatta, mit is művelnek. A helyzetet izgalmasnak találta, ezért fordult elő vele többször is. Ma már ezt nem engedheti meg magának, de szívesen gondol vissza azokra a kalandos éveire, amikor ezt mind következmények nélkül megethette.

*Robbie Williams*-et beteges játékszenvedélye sodorta már jó néhányszor kellemetlen helyzetbe. Legutóbb kaszinóról kaszinóra vitette magát taxival, majd amikor 750 millió forintnak megfelelő összeget vesztett el egyetlen éjjelen, behuppant a taxiba, s a sofőrnek csak annyit mondott: „Semmi pénz nincs nálam, de ha elvisz *Nicole Kidman*hez, megkapja a pénzét.”

A sofőr pedig már indult is a megadott címre, ahol az igen csak bájos hölgy szó nélkül kiegyenlítette az énekes számláját, és mélyen a zsebébe nyúlva honorálta a sofőr türelmét és szolgáltatásait. Nem úgy

*Sean Connery*, aki származásához híven igencsak skótnak bizonyult a közelmúltban. Mint az *The Times* magazin híreiből kiderül, a 72 esztendőes filmsztár egész nap furikáztatta magát New Yorkban, majd a nyolcórányi fuvar után a végösszeghez mindössze 5 dollár borralalót adott. A sztárok szállításához és a sztárborralalóhoz szokott taxisofőr, *Paul Monroe* a színész fősvénységén annyira feldühödött, hogy visszaadta az öt dollárt a következő mondat kíséretében: „Tartsd meg magadnak az aprót, *Bond*”. A *James Bond* filmsorozat egyik akcióhősét mindez nem hozta zavarba, eltette az öt dolcsit, s tovább ment, mintha mi sem történt volna.

*Courtney Love* legutóbb egy londoni szállodát változtatott katasztrófásújtotta övezetté. A slamposság koronázatlan királynője néhány hete egy kültéri fotózáson dobentette meg az amúgy is prúd és konzervatív brit közönséget. Bár az utasításban nem szerepelt, hogy anyaszült meztelenre vetközzön, az meg pláne, hogy így fekdjön le a járdára. *Courtney* unaloműzőként, a beállítások közötti üresjáratokban felgyújtott néhány keze ügyébe kerülő tárgyat, majd több üveg pezsgőt locsolt magára és a méregdrága szállodai berendezésekre. Miután a magamutogató énekesnő kiváta környezetét ellenszenvét, fogta magát s előbb a portást csókolta meg, majd az öt szállító taxisofőrnek mutogatta fanszörzetét. A szálloda szemérmes vezetése végül egy műanyag sötétítőfüggönnyel takarta le a taxist és az öt provokáló sztárt.

Cash

## Újra jelentős közbeszerzési minősítést kapott a Porsche Hungaria

A Közbeszerzési Tanács az 1997-ben elfogadott közbeszerzési törvény életbe lépése óta minősíti a hivatalos szállítókat. A termékcsoportokra lebontott minősítésben valamennyi évben szerepelt a Porsche Hungaria, az idén pedig már 5. alkalommal kapta meg a „Közbeszerzési Tanács Minősített Ajánlattevője” címet. Ez azért is jelentős, mert ezt az autós szektorban csak néhány alkalommal sikerült mindössze két importőrnek elérnie.

Az elbíráláskor figyelembe veszik a közbeszerzési pályázaton induló cégek gazdálkodási eredményeit, nyereségorientáltságát, pénzügyi eredményességét, szakmai referenciáit, ISO minősítését, és működésének stabilitását is. A minősítést a Porsche Hungaria ezeknek megfelelő jó eredményei, és a pályázatok feltételeinek módszeres betartása alapján nyerte el.

## FIGYELEM!

### Könyvelés

Az APEH kiadta hivatalos közleményét, hogy idén a taxisokat kívánja ellenőrizni, tehát aki úgy gondolja szüksége lenne egy könyvelőre, hívjon:

Tel.: 222-7061  
Bárdosi Brigitta

## Nagyon sok volt a megközelíthetetlen taxiállomás!



Bár itt a tavasz, de azért nem szabad elfeledkezni a tél egyik legnagyobb problémájáról: nagyon sok volt a megközelíthetetlen taxiállomás!

Igazából mind az volt, de ezek többségét a taxisok rendbe tették, megközelíthetővé tették. De talán mégsem ez a megoldás.



Ugyanis vannak olyan drosztok, ahol nincs állandó csapat, ott senki sem takarította a havat. Az meg fizikai képtelenség, hogy a taxis egyik kezével a kézi beszélőt markolassa, a másik kezével meg lapátolja a havat. Ahogy a buszmegállót sem a buszvezető takarítja, úgy a taxiállomás rendbetételét sem várhatjuk a taxistól!

(Már az is szép teljesítmény tőle, ha a hamutartó tartalmát nem a drosztnál önti a földre... Persze egy elenyésző kisebbségről van szó! A többség rendszertől!)

Itt a tavasz, majd jön a nyár, aztán az ősz. De nem-sokára újra tél lesz. Remélhetőleg addigra megoldódik a taxiállomások rendbetétele is!

Juhász Péter

**A félreértések elkerülése végett: a felvételek nem felkapott síparadicsomban készültek, hanem budapesti taxiállomásokon... Az egyik drosztot túrafelszerelésben, hegymászóbakancsban, jégcsákánnyal még megközelíthetjük (XIII. Béke út – Fáy u. sarok). A másikat még így sem... (XI. Fehérvári út – Kondorosi u. sarok)**

## 100 ÉVES A FORD MOTOR COMPANY

– Kiállítás a Közlekedési Múzeumban –



Február 12-én Martin Leach, a Ford európai elnöke nyitotta meg a Ford Motor Company

100 éves történetével kapcsolatos kiállítást Budapesten, a Közlekedési Múzeumban. A megnyitó egyben jelképezte a Ford közép- és kelet-európai centenáriumi eseményeinek kezdetét.

A kiállításon egyebek mellett veterán autók, a régmúlt pillanatait idéző fotók, magazinok és más érdekes tárgyak mutatják be a Ford elmúlt száz évének egy-egy pillanatát.

A Ford európai elnöke megemlítette azt is: egyáltalán nem véletlen, hogy a Ford regionális centenáriumi eseményei Magyarországon veszik kezdetüket. A Ford Motor Company ugyanis ezzel szeretne tisztelg-

ni a makói születésű Galamb József emléke előtt, aki jelentős szerepet játszott a híres Ford T-Modell megalkotásában és gyártásában. A Ford Motor Hungaria Kft. egyébként nemrég adományozott egy tökéletesen felújított T-Modellt a budapesti Közlekedési Múzeumnak, s a látogatók más veterán autók mellett az autóipar történetének ezt a legendás darabját is megtekinthetik.

A Ford nagyon büszke múltjára és örökségére. „Ugyanakkor sokkal inkább a jövőre koncentrálunk” – hangsúlyozta Martin Leach. „A Ford sikereit mindig a kiváló termékek je-

lentették és fogják jelenteni a jövőben is. Ma a termékbevezetés új dimenziókat ért el, mivel a Ford elkötelezett annak érdekében, hogy a vásárlók igényeinek megfelelő járműveket ajánljon. Jól haladunk tervünk megvalósítása terén, amely szerint öt év alatt 45 új, vagy jelentős mértékben módosított terméket vezetünk be. S ez a tempó háromszor olyan gyors, mint az azt megelőző öt évben volt” – mondta Martin Leach, a Ford európai elnöke.

A Ford Motor Company 2003. június 16-án ünnepli majd fennállásának századik évfordulóját.

## MERCEDES-BENZ S-OSZTÁLY: A PRE-SAFE ÚJ FEJEZETET NYIT A GÉPJÁRMŰBIZTONSÁGBAN

A Mercedes-Benz az újszerű PRE-SAFE rendszerrel tökéletesítette az S-osztály utasvédelmét. A stuttgarti márka világviszonylatban egyedülálló, előre mutató fejlesztése felismeri a balesetveszélyt és megelőző övintézkedéseket tesz az utasok védelme érdekében. Az S-osztály ezért – a személygépkocsik biztonsági fejlesztésében beköszöntött új kor mércéjével mérve is – változatlanul példaértékű.

A Mercedes- csúcsmodell egyebek között a biztonsági övek megfeszítésével készíti fel az utasokat az ütközésre: testük már a becsapódás előtt ideális helyzetet vesz fel, így a légzsákok rendeltetészerűen tudják kifejteni hatásukat. A PRE-SAFE ezzel egyidejűleg megfelelő pozícióba állítja a jobb első és a külön-külön elektromosan állítható hátsó üléseket, ha pedig kifarol a gépkocsi, automatikusan bezárja a napfénytetőt.

Ezen újszerű biztonsági koncepció a Mercedes-Benz balesetkutatásá-

nak ismereteire épül, melyek szerint a balesetek csaknem kétharmadánál viszonylag hosszú idő telik az ütközés tényének előzetes felismerése és a tényleges becsapódás között. Az autógyár a jövőben olyan megelőző intézkedésekkel akarja kitölteni ezt az időt, amelyek tovább csökkenthetik az utasok sérülésének kockázatát. E páratlanul korszerű, bővíthető koncepció alapját hordozza magában a 2003-as modellévi S-osztály.

A PRE-SAFE rendszer az ESP és a fékasszisztens kritikus helyzeteket felismerő szenzorainak segítségével képes felismerni a balesetveszélyt. A rendszer elemek működése visszafordítható: ha mégsem kerül sor becsapódásra, ismét meglazulnak a biztonsági övek, az utasok pedig vissza tudják állítani eredeti helyzetükbe az üléseket és a napfénytetőt. Ezt követően ismét azonnal bevetésre kész a PRE-SAFE.

# PAJERO 2003

A 2003-as Pajero a továbbfejlesztés során 15 új elemmel gazdagodott, de természetesen magában hordozza mindazokat a műszaki megoldásokat is, amelyeket a Mitsubishi a terepjáró-technológia több évtizedes fejlesztése kiemelkedő eredményeként már a korábbi modellekben is alkalmazott.

A Pajero – a személyautókhöz hasonlóan – önhordó karosszériával készül, amelyet természetesen az extrém terepeken való igénybevételnek megfelelően több ponton merevítésekkel láttak el. A valódi terepjárók között ez a megoldás még ma is különlegességnek számít.

Az önhordó karosszéria alkalmazásával

kendezéses – levegő-visszahűtős turbódízel a Mitsubishi mérnökei a közvetlen benzinbefecskendezéses motor fejlesztése során szerzett tapasztalatok alapján hozták létre. Az új dízelmotorhoz különleges levegőtisztítót terveztek, amely megakadályozza, hogy az égésterbe pára vagy víz jusson be. Alkalmazásával nagyobb lett a nyomaték, ugyanakkor csökkent a károsanyag-kibocsátás.



alacsonyabbra került a súlypont, ugyanakkor növelni lehetett a szabadmagasságot, egyben kiküszöbölték a konstruktőrök a karosszéria és az alváz együttmozgási hibáit. Mindezekkel jelentősen javítani lehetett a menetteljesítményeken, nőtt a kanyarstabilitás, és nem utolsósorban az utazási komfort.

Az 1995-ben bemutatott követlen benzinbefecskendezéses, azaz GDI-motor volt a világ első sorozatgyártású erőforrása ezzel a motorépítési technológiával, ami fordulami módon csökkentette a CO<sub>2</sub>-kibocsátást, több utat tud megtenni ugyanannyi benzinnel, ugyanakkor nagyobb teljesítményt ad gyorsításnál. A 3,5 literes V6-os, 24 szelepes GDI-motor (amely a maximális nyomaték 85 százalékát már 1800-as fordulatszámánál éri!) 202 lóerős. A 3,2 literes DI-D – azaz közvetlen dízelbefecsk-

A Pajero aktív és passzív biztonsági rendszerek egész arzenálját alkalmazza.

Rossz útviszonyok esetén menet közben kapcsolható az összkéremeghajtás, ami nagymértékben fokozza a biztonságot csúszós, havas, jeges utakon.

A kanyarstabilitást, az úttartást új elektronikus rendszer segíti: a MASC (Mitsubishi Active Stability Control) a kicsúszást, a MATC (Mitsubishi Active Traction Control) a kerekek kipörgését gátolja. Terepen, lej-

tőn az új „motorfék-asszisztens”, az EBAC (Engine Brake Assist Control) segít abban, hogy biztonsággal kezelhető maradjon a Pajero.

A kerekeket elektronikus fékerő-elosztóval kiegészített Multi Mode ABS lassítja, amikor szükséges.

Természetesen a kormányoszlop ütközésre összcscuklik, a kormányzást pedig szervó teszi mindenkor könnyebbé.

A roppant szilárd karosszériát energiaelnyelő energiagyűrődési zóna veszi körül, az elől üléket, vezetőt és utast légzsákok védik – természetesen becsatolt biztonsági övek mellett – egy esetleges ütközésnél. Az oldalirányú védelemről az ajtóban lévő vastos acélcsövek, valamint a karosszériába beépített keresztmerevítők gondoskodnak.

A biztonságot szolgálja az ütközés hatására „megrövidülő” hátsó kardántengely. A karbonszálakkal megerősített műanyag-szerkezet megakadályozza az utastér sérülését, illetve megvédi a biztonsági üzemanyagtartályt.

A kifolyásbiztos üzemanyagtartályt egyébként védett helyen, a hátsó tengely vonala előtt helyezték el.

Az elektromos működtetésű ablakokat és napfénytetőt vészmeállításával szerelték fel, amely érzékeli, ha zárás közben akadályba ütközik és azonnal irányt vált. Az ötajtós modellnél a hátsó ajtóba „gyerekzárát” építettek be, a biztonsági övek alkalmasak a gyermekülések rögzítésére.

## Előfizethető a Taxisok Világa

A féléves előfizetői díj 1560 Ft, az egyéves 3120 Ft, amit postautalványon kérünk a szerkesztőség címére feladni.

*Kérjük továbbá, hogy az előfizetési időt, nevüket és PONTOS címüket olvashatóan tüntessék fel.*

## Második Peugeot formatervezési verseny

A második Peugeot formatervezési versenyt a német Stephan Schulze nyerte meg, Peugeot 4002 című tervével. A fiatal magyar tervező Bognár Béla pályamunkája pedig bekerült a legjobb tíz közé.

Stephan Schulze az RC Pikkről és az RC Káróról szeretett volna információkat gyűjteni a Peugeot honlapjain ([www.peugeot.de](http://www.peugeot.de) és [www.peugeot-avenue.com](http://www.peugeot-avenue.com)), amikor rábukkant a formatervezési verseny weblapjára. Attól kezdve a 32 éves autórajongó belemerült a Peugeot történetébe, hogy gondolatokat gyűjtsön a versenyben meghirdetett retrofuturisztikus témához.

Leginkább az 1936-os Peugeot 402 különleges krómozott hűtőrácsa ragadta meg a figyelmét. Ez lett a nagyszabású terv kiindulópontja, amelyből végül egy kupé született. Schulze retrofuturisztikus kupéjának magával ragadó stílusa mindegyik forduló zsűrijét lenyűgözte.



A Peugeot 4002 farának és orrának rajza a tervet ihlető, dicsőséges 402-t idézi. Az autó vonalai határozottan a jövő felé mutatnak; megjelenése nem fogható egyetlen mai járművéhez sem. A lámpák kidolgozása, az erősen döntött szélvédő, a dinamikus stílus elnyerte a végső döntőbírák tetszését.

A 23 éves Bognár Béla a Budapesti Műszaki Egyetem ipari termék és formatervező szakán ismerkedett meg az autótérvezés művészetével. Az interneten barárgolva talált rá a [www.peugeot-avenue.com](http://www.peugeot-avenue.com) honlapra és küldte el pályázatát.

A retrofuturisztikus 404 CC Peugeot a 1960-as évek Peugeot imázsát eleveníti fel és modernizálja a 404 formáját. A zsűrit az autó egyszerű, letisztult vonalai ragadták meg, amelyek igazán elegánsá teszik.

## Újabb nyerő modellek a Škodától

A Škoda Fabia Neo modell 1.2 12V motorral (64 LE) alighanem a tavasz egyik legkeresettebb modellje lesz. Szervokormány, központi zár, ködfényszórók, elektromos ablakemelők elöl, fűthető és elektromosan állítható külső tükrök, gyári rádiómagno, fordulatszám-mérő, vezető- és utasoldali légszák, magasságban is állítható vezetőülés, magasság- és tengelyirányban állítható kormány – hogy csak néhányat említsünk a bőséges alapfelszereltségből. Ráadásul mindez vonzó áron, 2.549.000 Ft-tól elérhető.

Nem maradhat ki a sikerekből a Škoda Fabia Aura 1.2 12V (64 LE) sem, hisz szintén 2.549.000 Ft-os indulóárra már ABS-t, ködfényszórót, a 3. hátsó fejtámlát, központi zárat és kikapcsolható utasoldali légszákot kínál.

Biztos befutónak számít a Škoda Fabia Capriccio 1.2 12V (64 LE) is, hisz vezető- és utasoldali légszákot, elektromos ablakemelőket, 8 hangszórós CD-lejátszós rádiót, a közép-konzolon lévő pohártartót, 3. hátsó fejtámlát kínál már 2.599.000 Ft-tól.



### Daewoo-bontó

Minden típusú Daewoo gépjárműhöz új és utángyártott alkatrészek eladása rendkívül kedvező áron raktárról és rendelésre.

**A hirdetés felmutatója 10% kedvezményt kap!**

**Budapest, XVII. Zrínyi u. 36. Tel.: 256-8094, 06(20)9134-978**

## 2 éves gyártói garancia a Renault-nál

*2003. március 1-jétől a Renault a magyar piacon is bevezeti a 2 éves gyártói garanciát, kilométer-korlátozás nélkül a teljes modellválasztékára.*

*Ezzel a Vel Satis, az Avantime és az Espace IV modelleknél már alkalmazott 2 éves garancia, minden 2003. március 1-je után átadott személygépkocsira és kishasznójárműre érvényes lesz, míg az Új Mégane teljes modellkínálatára, az átadás időpontjának figyelembe vétele nélkül vonatkozik majd.*

*Tehát a 12 év átrozdásodás-elleni\*, a 3 év fényezési garancia, valamint a 10 év Assistance 10+ szolgáltatás mellé mostantól minden Renault-modell esetében 2 év gyártói garancia is társul.*

*\* a Master esetében 6 év*

## A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 56. RÉSZ

# Autótaxifuvarozók közgyűlése 1945-ben

Az 1945. szeptember 22-én délután 2 órára meghirdetett szövetkezeti rendkívüli közgyűlés jogszerűségére, hitelességére elsősorban dr. Endrényi Tivadar, a magántaxisok, vagyis az Ipartársulat, s egyúttal az Autótaxifuvarozók Szövetkezetének jogásza ügyelt, de az elnökségben ülő idegenek is vigyázták a formalitást. Kolbay nehéz órát élt át. Sejtette, hogy a tagság jelentős része nem jelenik meg, legfeljebb azok, akik a közgyűlés előkészítőivel találkoztak és már taxiztak. Féelme beigazolódott. A megadott időpontban mindössze 18-an jelentek meg, köztük olyanok, akik a műhelyben dolgoztak, mert autójuk még nem volt. Egy ideig vártak, beszélgettek, majd Endrényi bejelentette, hogy a megjelenők csekély száma miatt a rendkívüli közgyűlést október 10-re elhalasztják. A tagok tudomásul vették, de meglepődtek az idegeneken, csupán egymás között beszéltek „megszállásukról”.

Október 10-én már 40-en jelentek meg, határozatképesek voltak. Kolbay röviden ismertette a szövetkezet történetét, egykori gazdasági prosperitását, majd elsorolta a szövetkezetet ért károkat s rátért az elmúlt hónapok gondjaira. Pontosan ismertette azokat az akadályokat, amelyek miatt a szövetkezet alig működik, s bejelentette,

hogy az egykor 234 Wanderert számláló járműparkjuknak mindössze 10 százalékaival rendelkeznek. Közölte, hogy a taxis bevételük csekély, létüket az autoszerelésnek köszönhetik. Garázsuk egyik részét műhelynek rendezték be, a VIII., IX., X. kerület üzeméinek, gyárainak, intézményeinek, fegyveres erőinek személy- és kisteherautóit javítják, jól el vannak látva munkával. Elmondta, hogy az infláció következtében úgy oldják meg a munkadíjszámolást, hogy a sérült jármű beszállításakor a becsült javítási költség 60-70 százalékát előre kéri a megrendelőtől, roncs esetén 75-80 százalék előleget kasszíroznak be. A végleges összeget a jármű elkészülte után kapják meg. Bejelentette, hogy élelmiszert, kárpitanyagot, festéket stb. is elfogadnak, beszámítanak a munkadíjba. Az élelmiszert egy részét felélik, ugyanis konyhát rendeztek be a műhely mellett, így naponként egyszer meleg ételt találnak dolgozóiknak, a már működő taxisaiknak is, a családtagok kedvezményesen részesülnek főztjükből. A megmaradó élelmiszert elcserélik, ritkábban eladják az érdeklődőknek.

A szövetkezet helyzetének változása után Kolbay ismertette az őket is érintő újabb rendeleteket. A sort a polgármester szeptember 17-én kelt 305 448/1945. XVI. sz.

rendeletével kezdte. Ebben megállapította, hogy a hatóság az ellenőrzések alkalmával tapasztalta, hogy a gépjárművek forgalmi engedélyeiben szereplő alváz- és motorszámok gyakran nem egyeznek meg a valósággal. A rendőrség, a katonaság a jövőben elköveti az ilyen járműveket, a gépkocsivezetőket, garázmestereket, hivatalfőnököket fegyvelmire teszi felelőssé a manipulációkért. Kolbay hozzátette, a szövetkezetnek nincs mitől tartania, ugyanis a forgalomba állított személyautóik kizárólag két Wanderek, azok, amelyek korábban is a szövetkezeté voltak és papírjaik rendben vannak. Tanácsolta, tájékoztassák a magántaxisokat a rendelet szigorúságáról, ne hívják ki maguk ellen a sorsot, ha autóik motorjait cserélik, a változásokat jegyeztessék be a forgalmi engedélybe. Kolbay a szeptember 18-án kelt 30 800/1945. KKM rendeletet is felolvasta. Ez a zsidókat és a „balosokat” korábban hátrányosan megkülönböztető jogszabályok érvénytelenítéséről szólt, s egyben a 7590/1945. ME. sz. rendelet végrehajtási utasításaként szolgált.

Az elnök részletesen foglalkozott a Közlekedési Bizottságtól érkező panaszos levelekkel is. Hangsúlyozta, igyekeztek a panaszokat kivizsgálni, de a levelek pontatlansága, olykor olvashatatlansága miatt a fel-

**CSERGO**  
**OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM**  
 1139 Budapest, Teve u. 41.  
 Tel.: (361) 330-0000  
**SZERVIZANYAG AKCIÓ**  
**(OLAJ IS)**  
**20%**  
**KEDVEZMÉNY!**  
**TAXISOKNAK**  
**MINDEN EGYÉBRE**  
**10%**  
**KEDVEZMÉNY!**

### Taxisok figyelem!

Használják ki a lehetőséget!  
 Akkumulátor és kenőanyag  
 akció taxisoknak!

Akkumulátor már  
 7000 Ft-tól 1 év garanciával!  
 Kenőanyagból 20% engedmény.  
 Nagy választék,  
 korrekt kiszolgálás!

#### Üzleteink:

XVIII., Üllői u. 699.  
 Tel.: 06-20-351-2213  
 Kerepes, Szabadság út 41.  
 Tel.: 06-30-363-8893  
 Nyitva tartás: H-P: 8-18-ig  
 SZ: 8-14-ig

## COMPUTER PLUS

Számítástechnikai  
Szaküzlet

Számítógépek és  
részegységek eladása,  
vétele, javítása.

1027 Budapest, Bajvívó u. 7.  
Tel: 214-7293

CITY 621

CITY TAXI számítógép hálózat  
rendszergazda



**Akit feljelentettek, annál a vizsgáló gépezet újraindult**



adattal nem tudnak megbirkózni. Ám kérte a jelenlévőket, vigyázzanak a taxis becsületre, igyekezzenek visszaállítani a szövetzeti taxisok korábbi tekintélyét, ne keveredjenek kétes üzletekbe, mert az nem méltó egy olyan szövethozzához, amely elsőként bocsátott taxikat Vas Zoltán közéleti kormánybiztos részére. E kocsikkal szállították a Vöröskereszt gyógyszereit a kórházakba, ami által ezek életét mentették meg. A szünet előtt Kolbay felolvasta a szürkétaxisokkal közösen megfogalmazott, Gerő Ernő kereskedelmi és közlekedési miniszternek címzett kérelmüket, amely így szólt:

„Köztudomású, hogy az igénybe vett és a T. Minisztérium, illetve egyéb közhatalóságok, stb. részére eszközölt ún. robot-fuvarok számlái összegét a hosszantartó átvizsgálás miatt csak hetek múlva kapjuk meg.

Figyelemmel a napról napra emelkedő árakra és arra, hogy ezzel szemben dolgozóink munkabéret esedékességükkor pontosan ki kell fizetnünk, bevételeink későn érkezése igen nagy károsodásunkat jelenti.

Ezért az a kérésünk, méltóztassék forgalmunk arányában elszámolásra minden hó 1-én a kék érdekeltségűnek P 800 000,-, a szürkéknek pedig P 1 600 000,-t kiutalni és hozzájárulni ahhoz, hogy ugyanezt a számlázási módot alkalmazhassuk a T. Miniszter Úr által más közhatalóságok stb.-hez utalt kocsik igénybevevőinél is.

Mivel pedig 1945. augusztus 12-től kezdődően alkalmazottaink részére 40 %-os veszélyességi pótdíjat kell fizetnünk és nem akarjuk, hogy emiatt viteldíj emelési igényre kényszerítettessünk, kérjük, hogy kocsijainkat az eddigi 18 nap helyett csak 10 napi ún. robot-munkára méltóztassék igénybe venni.”

A levél felolvasását az egyetértés moraja követte. Kolbay elmondta, kérésüket azóta sem teljesítette a főhatóság, de közölték, hogy változtatni akarnak az elszámolás rendszerén.

A tagok a szünetben megkérdezték Kolbayt, kik azok az idegenek akik az elnökségi asztalnál foglalnak helyet: taxisok, vagy civilek? A szünet után Kolbay sorra bemutatta a vendégeket. Németh Árpádot az Iparosok Országos Központi Szövethozzájának vezérigazgatóját, az Autótaxifuvarozók Szövethozzájának egyik alapító tagját, azóta is a taxisok támogatóját, Jászi Ferencet, a Kisiparosok és Kiskereskedők Szabad Szervethozzájának elnökét, Samák Lászlót, a Szakszervethozzájának Tanácsának kiküldöttjét és Polgár Dezsőt, a Gépjárműszervethozzájának Szabad Szervethozzájának képviselőjét. A tisztújítás lezajlott: Kolbay maradt az elnök. Egyidejűleg a szövethozzája Üzemi Bizottságát is megerősítették működésében. Biermann Gyula tősgyökeres személyfuvarozó, az Ipartársulat műszaki bizottságának vezetője s a szövethozzája

**Aki taxióráját 1944 decemberében az óragyárnak átadta, 1945-ben működő készüléket bérelhetett a cégtől**



Az Országos Szövetkezeti Tanács VI. sz. igazoló Bizottságától.

Szám: D/10/1945.-VI.

**H A Y A K O Z Á T.**

Az Országos Szövetkezeti Tanács VI. sz. igazoló Bizottsága  
ifj. Dömök Lajost

aki Szalkszentmártonban, 1902. évi május hó 15. napján született és a  
Taxiiparosok Szövetkezeténél, IX. Heister-u. 27. sz. a. f e l ü g y e l ő  
b i z o t t s á g i t a g minőségben teljesít szolgálatot, az  
1080/1945. és 4100/1945.M.B. sz. rendeletek értelmében  
igazoltnak.

Jelenti ki.


Budapest, 1945. október 10.

*Sabala Gyula*  
az igazoló Bizottság elnöke

*Farkas Tiborné*  
az igazoló Bizottság tagjai

*Sándor Balint*  
behívott tag

*Varga Tünde*



**Ifj. Dömök ügye október 10-re tisztázódott. Neki szerencséje volt, mert akadtak, akiknek taxiengedélyét visszavonták, sőt Népbíróság elé állították.**

**Bálint Sándor**

## A KRESZ-TEST helyes megfejtése

**1. Helyes a „C” válasz.** A kiegészítő tábla akkor jelzi a veszélyes útszakasz kezdetének távolságát, ha az közelebb van, mint a KRESZ-ben egyébként meghatározott. Tehát ez a jelzés nem lehet lakott területen, mert ott a távolság 50–100 méter, és nem lehet autópályán vagy autópályán, mert ott nincs körforgalom.

**2. Helyes a „B” válasz.** A „Megfordulni tilos” tábla azt jelzi, hogy az úton megfordulni tilos. Egyéb jelzés hiányában az út-keresztezéskor kezdetéig tart a tilalom.

**3. Helyes a „C” válasz.** Mivel a kiegészítő tábla időszakot is megjelöl, erre az útszakaszra célforgalomban is csak 22.00 óra és 06.00 óra között szabad behajtani.

**4. Helyes a „B” válasz.** A tábla jelentése „Gyalogosok”.

**5. Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése „Gyalogos övezet”. E területen a járművek közlekedése tilos.

**6. Helyes az „A” válasz.** Még az autópályán is adódhat számos olyan helyzet, amelyet csak az Ön előzékeny együttműködésével lehet jól megoldani. Ha partnerei miatt fékeznie kell ezt ne tekintse személyes sértésnek, jogai korlátozásának.

**7. Helyes az „A” válasz.** A farnehéz taxik általában túlkormányzott jelleget mutatnak, vagyis kanyarmanetben a gépkocsi – a hátsó kerekeinek nagyobb kúszása miatt – a kanyar belső oldala felé kormányozódik.

**8. Helyes a „C” válasz.** Az út mentén lévő erdősáv vagy egyéb műtárgy (kerítés, lakóház stb.) a szél sebességét a talajhoz közeli magasságban csökkenti. Nagyobb oldalszélre hidakon, nyílt területre érve számíthatunk.

**9. Helyes a „C” válasz.** A biztonságos követési távolságnál jobban mindaddig ne közelítsük meg az elöl haladót, amíg ki nem húzódtunk mögüle.

**10. Helyes a „B” válasz.** Az olyan gépjárművön, amelynek teherbírását csak a szállítható személyek számával határozták meg, személyenként 10 kg rakomány is szállítható. Ha a taxijával a megengedetnél kevesebb utast szállít, a rakomány súlya annyiszor 68 kg-mal növelhető,

amennyivel a szállított személyek száma a szállítható emberek számánál kevesebb. Tehát  $(2 \times 68) + 50 = 186$  kg.

**11. Helyes a „B” válasz.** A két-ütemű Otto-motorok részvezérlésűek, s a szívó-, kipufogó- és átömlőnyílásokat általában a dugattyú nyitja és zárja. Egyes aszimmetrikus vezérlésű motoroknál a szívást egy forgótárcsa vezérli.

**12. Helyes az „A” válasz.** A folyamatos előzést be kell fejeznie, ha a manőverrel a mögöttes gyorsabban haladót akadályozza.

**13. Helyes a „B” válasz.** A sebességgel a légellenállás arányos négyzetesen.

**14. Helyes az „A” válasz.** Az autóbusz öbölben a taxi megállhat.