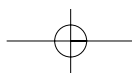




XIV. évf. 10. sz.

2004.

Október



TARTALOM

Haltenberger Samu-díj 2004	4.
Múzeumban a taxi matuzsálem	10.
Ellenőrzés	10.
Új diszpécserközpont, új arculat	11.
Lakáscím a taxinyugtán	12.
Daewoo helyett Chevrolet	15.
Taxisháború Moszkvában	17.
Jogszabály-figyelő	17.
Tudod vagy tippelsz?	18.
Peugeot 1007	21.
Gyorrsszerviz, gumiértékesítés, tárolás	21.
Kockázatkezelés	23.
Klímaberendezések és a légiós betegség	25.
Idegenvezető taxisok	26.
A Mercedes-Benz továbbra is vezető szerepben	26.
Jól sikerült az V. BATESZ taxis labdarúgókupa	27.
Való világonk	31.
A személyszállítás feltételrendszere, avagy hol a határ?	34.
Munkaerő-felvétel egy multicégnél	37.
CLS: négyajtós kupé a jövőből	37.
A Dacia Logan	38.
Morfondáriák	39.
10 éve történt	40.
Hősök	43.
Opel Vectrákkal bővült a Taxi 4.	44.
A budapesti magántaxisok története 73. rész	45.

TAXISOK VILÁGA

MEGJELENIK HAVONTA

FŐSZERKESZTŐ:

Berkó Károly

KIADÓ: Q-Betax Kft.

Kiadásért felelős:

Kukulyák János

ügyvezető igazgató

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-mail:

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

Százvezres fizetések

Meddig terjed a butaság és hol kezdődik a rosszindulat?

A kamarákban jelenleg is zajló választások kapcsán szeptemberben az egyik fővárosi taxicég URH-csatorniján hangzott el az az állítás, hogy a kamarai tisztségviselők 4-500 ezres fizetést kapnak „természetesen” a közösből. Szerencsére volt olyan kolléga, aki a pontos információkkal nem rendelkező (esetleg szándékosan rosszindulatú?) terjesztőt felvilágosította, hogy ez finoman szólva marhaság, ám a „hír” mellett nekünk sem érdeemes „csak úgy” elmenni. Annak idején, a '90-es évek közepén a jól működő taxis érdekképviselőkben tevékenykedőket érte hasonló vád. Vagyis, hogy a tagdíjakból nem csak jól élnek, hanem egyenesen meggazdagodnak, gyönyörű irodákban ülnek és már a családtagjaiknak sem kell dolgozni. Az, hogy ebből egy büdös szó sem igaz, nem volt érdekes. Voltak sokan, akik terjesztették és még többen, akik ezt elhitték. Mert ugye azt senki sem gondolhatta (gondolhatja) komolyan, hogy saját szabadidejükből lopják el a közösség érdekében az ehhez szükséges időt, amiért nem kapnak semmit? Ne vicceljünk, ugyan már!

Pedig többször is leirtuk, hogy sok egyéb mellett az ilyen, vagy ehhez hasonló „jóindulatú hírekkel” mára sikerült hosszú, kitarató áskálódással, sárdobálással tönkretenni szinte minden taxis érdekképviselést. Ugyanis egy idő után az érdekképviselők beleuntak abba, hogy bármit is csináltak, az rossz volt, és emellett többek között sikerült anyagilag és egzisztenciálisan a „béka hátsója” alá süllyedniük. Köszönhetően annak, hogy miközben a közösség érdekében ülészttek, tárgyaltak, fogalmaztak, egyeztettek stb., addig nem tudtak pénzt keresni, mint a kritikákkal nem fukarkodó, de közben azért folyamatosan taxizó társaik, és még a családjuk is csak mutatóba talákozott velük. Tehát aki tudott, menekült az ilyen hálatlan munka elől. Azonban néhányan még ennek ellenére maradtak. Például a kamarákban, ahol a megválasztott tisztségviselők egy vasat sem kapnak tevékenységükért. Sem fizetést, sem tiszteletdíjat, sem egyebet. Fizetést kizárólag a kamara alkalmazottai kapnak. Köztük viszont nincs taxizáshoz kötődő személy. Vagyis az utolsó taxizással foglalkozó szervezet (köztestület) választott tisztségviselői, saját szabadidejükből, ingyen, minden ellenszolgáltatás nélkül pró-

bálnak eredményt elérni. Olyan környezetben, ahol a legfelsőbb főhatósági szinttől az utolsó ügyintézőig szinte mindenkinek van véleménye (de még milyen!) a „taxisokról”. Talán az sem számít újdonságnak, hogy ezekben a körökben kialakult (kialakított?) kép többnyire igen negatív. Ezt sikerült elérni a széthúzással, egymás pocskondiázásával, a veszekedéssel és sajnos a következmények nélküli etikátlanságokkal.

Tanulság? Az nincs. Talán csak annyi, hogy bárkinek lehetősége van mind a kamarákba, mind a vergődő érdekképviselőkbe belépni (pénzért, tagdíjért) és itt (vagy ott) ugyanolyan díjazásért (ez az a bizonyos nagy semmi) amiért a többi választott tisztségviselő jelenleg is dolgozik, számonkérhető hatékonysággal tevékenykedni. Ekkor fog kiderülni, hogy az itt „keresett” pénzből egy kiflire sem futja, ám a cserébe befolyó szidalmakért ráadásul még rengeteg időt is kell áldozni, amit a többi (közel 10 ezer) kolléga azzal tölt, hogy pénzt keres.

Ennyit az okosságokról...

-kó-

ecometer®

Új ecometer NT-93 SWM03 akár hőnyomatóval
(új rendeleteknek megfelelő):

20.000.-Ft befizetésével,
havi 10.000.-Ft-os részletre
elvihető.

Új ecometer WT-99 akár hőnyomatóval,
választható kijelző színnel és nyomógombbal

20.000.-Ft befizetésével,
havi 15.000.-Ft-os részletre
elvihető. GPS, GSM(GPRS),
POS, stb. modulokkal bővíthető



CSERÉLJE LE MEGUNT TAXIÓRÁJÁT!
Használt óra beszámítás!

Ecometer Kft, 1039 Budapest, Rákóczi u.8.

Tel.:06-1-240-9479

Mobil:06-20-9344-529

E-mail: szalai@ecometer.com

Weblap: www.ecometer.com

ÜZEMORVOSI SZOLGÁLTATÁS!

A City Taxi üzemorvosa a Taxi 2000-es kollégáknak is rendelkezésre áll minden héten csütörtökön 10.00 - 13.00 óra között.
Jogositvány-hosszabbítás, beutalók, receptek stb.

Az üzemorvos a rendelési időn belül a többi taxis kollégának is rendelkezésére áll.

Haltenberger Samu-díj 2004

Az idén immár 3. alkalommal adták át a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara VI-os, Közlekedés, Szállítás, Szállítmányozás Osztálya által alapított Haltenberger Samu-díjat. A tagság javaslataiból a Taxis Szakmai Kollégium vezetése 2004-ben Pócsi Sándort (Buda Kft.), Simon Gyulát (6x6 Taxi) és Tölgyesi Józsefet (City Taxi) ajánlotta Haltenberger Samu-díjra. A taxizást segítő kiemelkedő tevékenységéért Nagy Zoltánt, a BTI vezetőjét terjesztették fel a kitüntetésre. A javaslatokat a közlekedési osztály, illetve a kamara vezetése támogatta. Ennek megfelelően a Kamarai Napok rendezvényesorozat

megnyitóján, szeptember 28-án, ünnepélyes keretek között Parragh László, a Magyar Kereskedelmi és Iparkamara elnöke, Koji László, a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara elnöke, illetve Antal Attila, a BKIK VI-os osztály elnöke adta át a különböző szakmai kitüntetéseket, köztük a Haltenberger Samu-díjat.

Sipeki József, a Taxis Szakmai Kollégium vezetője BKIK Emlékplakettet kapott. A kitüntetetteknek ezúton is gratulálunk!

Most pedig – ahogy azt eddig is tettük – a Haltenberger Samu-díjjal rendelkezők névsorát közöljük abc-sorrendben. Taxisok: Boda György, Demeter Mihály, Dobos

Mihály, Juhász Péter, Kunszt Emil, Molnár Károly, Pócsi Sándor, Simon Gyula, Tölgyesi József. A taxizást különösen segítő tevékenységéért díjazásban részesült: Bálint Sándor muzeológus, Nagy Zoltán, a BTI vezetője, a Porsche Hungaria Kft. és Rusznák Imre a Fővárosi Közgyűlés taxizással foglalkozó bizottságának elnöke.

Természetesen eddigi szokásunknak megfelelően bemutatjuk olvasóinknak a kiemelkedő teljesítményért Haltenberger Samu-díjjal kitüntetetteket. E havi lapszámunkban Nagy Zoltánt és Pócsi Sándort, következő, novemberi számunkban Tölgyesi Józsefet és Simon Gyulát.



Sipeki Józsefet (Taxi 2000) BKIK Emlékplakettel tüntették ki



Tölgyesi József (City Taxi) átveszi a Haltenberger Samu-díjat Antal Attilától. Középen Koji László, a BKIK, jobbra Parragh László, az MKIK elnöke



Simon Gyula (6x6 Taxi)



Pócsi Sándor (Buda Kft.)

NAGY ZOLTÁN

• *Kitüntetésedhez gratulálunk. Valószínűleg kevesen vannak, akik nem ismernek, ám mégis kérjük, mutakozz be röviden olvasóinknak. Mikor kezdted taxizni?*



Nagy Zoltán (BTI): – Mi még kávézgtunk abban a büfében, ahol sok, ma már hihetetlen dolog történt

- 1975-ben, az akkori elitcsapatnál, a népszerű és irigyelt Volán Taxinál. Egy kisebb megszakitással 1982-ig ott dolgoztam.
- *Ezek szerint ismered azt a közeget, melyről Demeter Misi barátunk szokott írni e lapban. Vagyis tudod azt is, mi az a „szabó-lelke”?*
- Igen. Mi még abban a büfében kávézgtunk – néha órákon keresztül... –, ahol ezek – a ma már szinte hihetetlen – sztorik lejátszódtak.
- *Miért hagytad ott a Volán Taxit?*
- Ugyanazért, amiért odamentem. Vagyis a nagyobb szabadságért, a jobb anyagi lehetőségekért. Bár ez utóbbi 1982-ben még nem látszott biztosan. Mindenesetre amint lehetett, én kiváltottam az „ipart”.
- *Milyen autóval kezdted dolgozni magánfuvarosként?*
- Egy Polski 125-össel. Ez akkoriban úgy volt beszerezhető, hogy az ember fia kiment a Röppentyű utcába, akkoriban az egyetlen használt autót árusító helyre és próbálkozott. Csak az ifjabbak kedvéért említtem, hogy egy-egy Ladára, melyeket az állami cégek már leadtak, 50-100-150 je-

lentkező is volt. Közülük sorsolták ki a szerencsés nyertest. Mégpedig oly módon, hogy egy zsákba sorszámozott pingponglabdákat tettek, és ebből húzott mindenki. Aki jobban elmélyedt ezekben az „objektív”, „kizárólag a véletlenen múló” sorsolásokban, az tudna mesélni arról, hogy a későbbi nyertes számot viselő pingponglabdát miért teltek be előzetesen a mélyhűtőbe... Mindenesetre én inkább egy olyan autót választottam, amire nem volt több jelentkező. Híresen magas fogyasztása miatt a „nagyolski” nem volt ennyire népszerű, ráadásul akkor már nagyon kellett egy autó, így sikerült is elhoznom. Tehát ez volt az első magán-taxim (rendkívül ronda barna színe volt).

• *Magányosként kezdted, vagy csatlakoztál valahová?*

• Amikor kezdtem, még nem volt a taxióra kötelező és a CB-rádió is csak kevés autóban szólt. Rövid időn belül úgy döntöttem, hogy a nem régen szerveződött Budataxihoz csatlakozom. Azért oda és nem a szintén ekkor alakuló Cityhez, mert ott több volt az egykori volános haver.

• *Hogyan kerültél a vezetésbe?*

• Ez egy hosszabb történet volt. Nekem nagyon tetszett a diszpécserközpont hangulata, működése. Így önkéntes alapon – akkoriban ez így működött – beültem telefonozni jó néhány műszakra. Ma már hihetetlen, de ezt nem fizették, barátságból csináltuk a társainkért. Aztán egy idő után a cső végére ülhettem (a forgalmazást a legendás híró diszpécserrel, Forgó Bélával tanultam...), és itt is eltöltöttem pár évet. A napi működés során felmerülő problémák megoldását, a jobbító szándékot nyilván az akkori vezetés is méltányolta: bevásárolták az elnökségbe. A kisszövetkezeti történet alakulást követően nem sokkal pedig az elnöki pozíció következett.

• *Hogy nézett ki a Buda 2. annak idején?*

• Romantikusán A Reitter Ferenc utcai bázisból leválasztottunk egy kb. 4x2 méteres bódét, melyben egyik oldalon ült a telefonos, a másikon a diszpécser. Mindkettő előtt a kihülés különböző stádiumában lévő kávék tömege árvalkodott. Egy kis büfé is működött ugyanígy az épületben (régibudások még mindig legendákat mesélnek a Jenő szendvicseiről), így az ide betérő taxisok többsége szeretett volna kedveskedni a telefonosnak és a diszpécsernek egy-egy kávéval, szendvicssel, üdítővel. Úgyhogy 6-8 kávé is megittunk egy éjszaka...



Nagy Zoltán (BTI)

• *Ma már talán nem titok, hogy ezeket a kávékat, szendvicseket, esetenként ingyenfuvarokat nem csak barátságból ajánlották fel. A diszpécser bizony döntött arról, hogy kinek juttassa a zsirosabb fuvarokat. Ezért a baráti (üzleti?) körrel egyezményes jeleket alakítottak ki. Vagy nem így volt?*

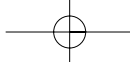
• Kétségtelenül léteztek ilyen jelenségek, bár akkoriban annyi fuvar volt, hogy ez nem ment annyira vérré, mint ma. Ha valaki lemaradt egy címről, 20 másodperc múlva jött a következő. Azonban a hosszabb vidéki, külföldi utaknál valóban voltak egyezményes jelek. Például egy köhinités a cím előtt, vagy közismert volt a „na kérem” kezdetű címfeldobás. Aki tudta mit jelent ez, az rögtön üvöltötte a számát, melyet a diszpécser természetesen a legnagyobb zajon keresztül is meghallott. De ez már a mai számítógépes korszakban, a címkidő szoftverek használatával csak szép emlék, a történelem része lett.

• *Mennyien dolgoztatok annak idején a központban?*

• A kezdetekben, mint mondtam az egy telefonos, egy diszpécser felállás volt a jellemző. A telefonos két telefont kezelte. Később PBX központokat vásároltunk, ám a címekeket ekkor még cédulákra írtuk fel, ezt olvasta be a cső végén ülő diszpécser. Remekül működött számítógépek nélkül is a dolog.

• *Hogyan kerültél ki a vezetésből?*

• Eljött az idő, amikor a mindenféle tömörüléseknek nevet kellett adni. Tehát a semiből valamivé kellett válni. Először KIOSZ Fuvarszervező Irodává váltunk, később a kisszövetkezeti működési forma következett. Én ennek voltam az elnöke valamivel több, mint egy évig. Aztán egyszer csak kikerültem onnan. Nem tetszett az a megoldás, melyet a hangosabb, ügyesebb kollégák erőltettek, de erről ma sem beszéllek szívesen. Ezt követően elfogadtam a Budapesti Taxisok Ipartestületének (BTI) ajánla-



tát, ahová akkor irodavezetőt kerestek. Ez a Csörsz utcában volt, és én ezen a ponton dolgoztam 1991-től 2000-ig.

• **Emellett több más érdekvédelmi szervezetben is tevékenykedni kezdél.**

• Igen, sőt a BTI egyik kezdeményezője is volt e szervezetek létrehozásának. Nevesíttem a Taxisok Budapesti Kamarája, az Országos Taxis Kamara, a Magyar Taxis Szövetség, mind olyan szervezet volt, melynek megalakításában, elnökségi munkájában aktívan részt vettem, néhány hasonló „megszállottal” együtt. A legutolsó poszt, amit betöltöttem: a Magyar Taxis Szövetségben a főtítkári pozíció volt.

• **Neked - mint a talán egyetlen komoly létszámú, önkéntes tagsággal bíró szervezet vezetőjének - mi a véleményed a taxisok érdekeinek védelméről?**

• Változott a világ, változtak a körülmények is. A BTI fénykorában a taglétszámunk 1300 fő volt. Ez ma már hazugság szinten is elképzelhetetlen ebben a szakmában. Akkor az a létszám lehetővé tette a hatékony érdekvédelmet. Akkor még tulajdonképpen minden szakmai kérdésben kikérték a taxis érdekképviselet véleményét. Csak példaként említem: amikor a megkülönböztetett rendszámok szóba kerültek, olyan szinten voltunk döntési helyzetben, hogy a legvártott rendszámmintákat behozták az Ipartestületbe, döntsenek a taxisok, mit szeretnének. Volt zöld alapszínű és sárga alapszínű, ezek fekete betűkkel vagy fehér betűkkel, meg talán még piros is. Ebből választottuk ki a közösséggel együtt a mai rendszám-szín kombinációt. De számtalan egyéb kérdésben is előzetesen kikérték a véleményünket. Ez ma már elképzelhetetlen. Sajnos. Ennek ellenére létszámunk évek óta stabil, sőt bizonyos szerény emelkedésről is beszámolhatok.

• **Mi az, amit a BTI nyújt tagjainak, amiért mindenféle kényszer nélkül hozzád még ma is belépnek a taxisok?**

• Tevékenységünk szerterágazó. Sokan csak azért jönnek, hogy kipanaszkodják magukat. Vannak felmerülő problémák, melyeket továbbítunk a főhatóságok felé. Ezek egy része e lapban is megjelenik. Az adózással, a TB-vel kapcsolatban is adunk tanácsokat azoknak, akiknek nincs könyvelőjük. Segítünk az egyszerűbb fellebbezések megfogalmazásában is. E téren komoly eredményeink is vannak. Ide számítjuk azt, ha egy-egy szabálysértés esetén kollégánk csak figyelmeztetést kap, nem pénzbírságot. Készítünk tarifatablázatot, mágneses matricát, fogyasztási normát, árusítunk a taxizáshoz szükséges kellekeket, atlaszokat, brifkókat, taxióra papírszalagot és sok mindent, ami összefügg a taxizással.

• **Nagyon sok tagod nem tartozik társasághoz. Nekik más problémáik vannak, mint rádiós kollégáinknak?**

• Például jobban érinti őket a taxiállomások használatával kapcsolatban felmerült problémahalmaz. Ők, a mezítlábasok voltak az elsők, akik befizették a drosztdíjat, mert bíztak abban, hogy valami tényleg történik majd.

• **Mi a tapasztalatod, megéri sehová nem tartozó mezítlábasokként dolgozni?**

• Annak azért oka van, ha valaki nem kötelezi el magát semelyik cégnek. Ők még akkor is ezt a megoldást választják, ha tudják: esetleg kisebb lesz a bevételük és ezáltal a jövedelmük is. De a mezítlábas lét nem minden esetben jelent kisebb jövedelmet. A jövedelmi különbségek óriásiak. Van olyan tagunk, akinek heti három fuvarja van. Tudom, mert itt könyveltet. Önyugdíjas, és kiegészítésként kell taxiznia. De van olyan kollégánk is, aki luxusautóval dolgozik, nyelveket beszél, önálló internetes oldalát rajtunk keresztül működteti, és annyi fuvarja van, hogy abból másoknak is tud adni.

• **Ugy tudom, nálad meg lehet rendelni különféle internetes szolgáltatásokat. Önálló honlapot vagy csak egyszerű bemutatkozást.**

• Van egy Taxicentrum portálunk, melyen taxisoknak és utasoknak egyaránt elhelyeztünk információkat. Ennek a fejlesztése folyamatos, csak sajnos soha nem tudok annyi időt tölteni vele, amennyit szeretnék. Készítünk egyéni igények alapján önálló honlapot is, az áraink igen mérsékelték. Egy egyszerűbb, két három oldalas megjelenés már 15-20 ezer forintért elérhető, bejegyzéssel, karbantartással együtt.

• **Jelent-e konkurenciát a sárga rendszámú autóknak az egyre gyakoribb fehér rendszámú fuvarozás?**

• Tapasztalataink szerint e téren egyre elkeserítőbb a helyzet. A különböző fehér rendszámú személyautók, kisbuszok, ma már a lebukás legcsekélyebb esélye nélkül viszik el a taxisok utasait. Nem ritka a külföldi rendszámú fuvarosok részvétele sem. Ebben az ügyben mátt több beadványt foglalmaztunk az illetékes hatóságok részére, érdemi válasz eddig nem érkezett.

• **Befejlik-e a BTI a meglévő érdekképviseletek, illetve a kamara munkájába?**

• Talán az én hibám, de igazán komoly munkakapcsolat eddig nem alakult ki a kamarával. Ezen feltétlenül változtatni kívánok, hiszen a kamara - tekintélyénél fogva - sokkal nagyobb súllyal képviselheti a szakmai érdekeket, mint bármely taxis érdekképviselet (ha egyáltalán van még ilyen...).

PÓCSI SÁNDOR

• **Kitüntetésedhez gratulálunk. Ezt a díjat olyan taxisoknak ítélük oda, akiknek tevékenysége példamutató, akiket társaik, kollégáik is ismernek, elfogadnak. Ugy gondolom, hogy az idősebb generáció nagy részének nem kell bemutatnunk, ám vannak fiatalabb taxisok is, akik kíváncsiak arra, ki is az a Pócsi Sándor? Mióta foglalkozol a taxival?**

• 1980-ban léptem be a Fótaxihoz, majd 1983-ban magántaxis lettem a Budataxinál.

• **Az alapítók közé tartoztál?**

• Nem. Akkor már megvolt a Budataxi, az Olimpia Szállóban működött a diszpécser-

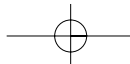
központ, az Olimpia-Buda 1, illetve a Reitter Ferenc utcában a Buda 2. Ez utóbbiban még a Jenő árulta a zsömlét. Innen származik az a szlogen, hogy „öreg budás” csak az lehet, aki evett a Jenő zsömléjéből. De térjünk vissza az önéletrajzhoz: 1985-ben kerültem fel az Olimpiába diszpécsernek. 1987-ben - ha jól emlékszem - alakult meg a kisszövetkezet, ahol először tag lettem, majd a vezetőségbe is bekerültem. 1991-ben a kisszövetkezet anyagilag problémás helyzetbe került, amit egy jogi csúcs-csavarás követett, és Nagy Zolival - a



Pócsi Sándor (Buda Kft.): - A múltat időnként jólesik felidézni

BTI jelenlegi vezetőjével - aki akkor az elnök volt, egyszer csak azt tapasztaltuk, hogy kivetkelt bennünket a kisszövetkezetből. A többi vezetőségi tag előbb lépett, vagyis ők rendesen jelezték kilépési szándékukat, majd kivették részüket a kisszövetkezetből, és csak ezt követően távoztak a vezetéskből. Ekkor maradtunk öten. Mi, a Zolival azt szerettük volna elérni, hogy a pénzügyi problémáink megoldására a taxisoknak rész tulajdont ajánljunk fel. E megoldás szerint a Cityhez hasonlóan szövetkezetté alakulhattunk volna, esetleg részvénytársasággá. Így az az ingó és ingatlan vagyon, ami a taxisok pénzéből, munkájából keletkezett, visszakerülhetett volna azokhoz, akik ezt összedobták. Ez az elképzelés ellenkezett a Hoffer Miki-féle jövőképpel. Így a vezetés maradék része kettészakadt, és a győztesek a kisszövetkezetet átadták egy kívülálló cégcsoportnak, hogy tegyen vele amit akar. Mi pedig, akik a „vesztes” elképzelést képviseltük, a jogáldozataiként egyszer csak azt tapasztaltuk:

Folytatás a 9. oldalon



Folytatás a 6. oldalról

már nem vagyunk a kisszövetkezetben sem.

• Mit csináltál ezt követően?

• Valamiből meg kellett élnem, így a Budasegély következett, ahol a Janival és az Eduárddal dolgoztam együtt. A bázis a Bécsi út 343. alatt található autóbontó volt, ahol a tulajdonoshoz az Ausztráliából visszatért Eduárd betársult. A Budasegély jól ment akkoriban, én pedig a hét minden napján diszpécserkedtem. Ez lélekölő és fárasztó volt, így váltanom kellett. Megkerestem Sípeki Józsit, aki azt mondta, hogy természetesen segít. Így a Yellow Pages Taxinál diszpécser, majd egy év után a diszpécser-szolgálat vezetője lettem. A Yellow-nál akkor még nem volt URH – elmentében a többi taxicéggel – és CB-ről dolgoztunk. Javasoltam korszerűsítést a Józsinak, aki mindig kapható volt az észerrő változtatásokra. Így bevezettük az URH-n történő címkidást. 1992-től '97-ig öt évet töltöttem a Yellow-nál. Ekkor tört ki a lázadás a Tele 5-nél, aminek végeredményeképp Szenci úr a Yellow-hoz került. A mi elképzeléseink a jövőről nem találkoztak, így megköszönve az addigi munkalehetőséget '97-ben visszatértem a már új tulajdonossal működő Budához, ahol a kezdetekben mégiscsak hosszú időt töltöttem el. Itt a diszpécser-szolgálat vezetője lettem és „mellesleg” a műszaki dolgokkal is én foglalkoztam. Ma is mint műszaki igazgató felügyelem a Buda, a Tele 5, illetve a Taxi 4 rendszerének számítástechnikai hardver részét.

• Egy kicsit térjünk vissza a múltba. Annak idején téged úgy ismertek diszpécserként, hogy a „monoton 1”. Miért ragadt rád ez a név?

• Ez valóban régi sztori. A '80-as években, amikor diszpécserkedtem, még CB-n adtuk ki a címeket. Ezeket bizony időnként nagyon nehezen tudtunk „eladni”. Akkoriban több volt a cím, mint az ehhez szükséges taxis. A Budánál volt egy állandó megren-

delőnk a Kossuth Lajos és Városház utca sarkán – az akkor még meglévő Keravill – amely folyamatosan kombit kért. Emellett volt vagy 10 hasonló kombis megrendelőnk, ilyen taxink viszont csak 3-4. Hiába mentem át a Cityhez, ott sem tudtam eladni a kombis címet. Pedig a Fejes Palival igen jókat alakítottunk: mondtam, Pali, gyere át hozzánk rendelni, én meg átmentem az el nem adott címekekkel a Cityhez. Majd visszatértünk a saját csatornára. De a Keravillt többnyire nem tudtam ott sem „elsűtni”. Ezért ezt a címet én hajlandó voltam addig mondani, amíg el nem vitték. Volt, hogy félóraig nem is hallatszott más a Buda-csatornán, mint a Keravill. Ettől persze a taxisoknak felállt a szőr a hátán. Inkább elvitték, csak hagyjam abba és mondom a többi címet is. Belátom, ez kissé monoton lehetett, innen a gúnynev is.

• Azt is mesélték, hogy időnként a KRESZ-t olvastad fel a kollégáknak. Ezt miért csináltad?

• Amikor olyan periódusok voltak, hogy nem volt hívásunk, a taxisok a rádióon szabadon „fejtegették véleményüket”. A Buda arról volt híres, hogy itt nem olyanok taxiztak, akik szükség esetén elhallgatták mondanivalójukat. Amikor egy-egy esetben az elhangzott szövegektől elszabadult a pokol a CB-n, akkor én a kezem ügyébe eső könyvet, újságot kezdtem felolvasni, hiszen a központ „hangja” elnyomott minden egyéb beszélgetést. Így fordult elő több alkalommal is, hogy a KRESZ-könyvből hosszan olvastam fel a kollégák okulására...

• A jelenlegi rendszerekben mennyire hasznosítható a múltban szerzett tapasztalat?

• Most is vannak nehezen eladható címek, de ez már mégsem az a helyzet. Régen mi taxisok ültük be diszpécserkedni vagy telefonozni. Ma már ez a személyes kapcsolat egyre ritkább.

• Tehát már nem visznek kávét, szendvicset a szolgálatnak, esetleg a munka-

idő után nem viszik haza őket bizonyos elvárások fejében?

• Nem, ma már teljesen más a helyzet. Mostanában az is előfordult, hogy amikor magának kért a diszpécser autót, nagyon nehezen kapott. A személyes kapcsolatok megváltoztak. Ma már a cégeknél direkt telefonosokat, illetve diszpécsereket keresnek. Nem fontos a taxis múlt, csak az egyéb feltételek (nyelvtudás, kommunikációs készség stb.) játszanak szerepet. Ráadásul a címkidó szoftverek is fejlődtek. Vagyis az kaphatja meg a címet, aki arra elsőként jelentkezik. Nem lehet következmények nélkül felülbírálni a rendszert. A gép viszont nem kér kávét és nem is válogat. A világ megváltozott, a korábbi taxis-barátságok, a közös élmények ma már csak a múlt részeként emlegethetők. Viszont jólesik időnként felidézni ezt az időszakot.

**MI EZ ???
06-70-585-5005**

**SKODA OCTAVIA
KOMPLETT TÉLI KERÉKAKCIÓ
6 X 14° (5 X 100)
ACÉLTÁRCSA + 175/80 R14
DUNLOP WINTERSPORT M2
KOMPLETT KERÉK ÁRA:
18.900 Ft**

TAXIS KÓTYA-VETYE * ITT TAXISOK INGYEN HIRDETHETNEK.

99-es Mazda 626-os, full extrás (automata és bőr kivételével), 2000 TDi eladó. Jelenleg is taxiként üzemel.

Érdeklődni lehet: 06/20-363-4536

Mercedes 300TD (124-es) automata váltós, fehér színű. Vizsga: 2005.04.21-ig, zöldkártya 2005.06.15-ig, 1992-es, 500.000 km-t futott, 2996 cm³-es, fehér rendszámmal, 4 db téli gumi vas felnival 80%-os, 4 db. nyári Michelin könnyűfém felnival 100%-os, bőrülés, kormány, légkondi, automata első ablakok, ABS, szervó kormány, jobb oldali elektromos tükör, Philips rádió távirányítóval.

**Érdeklődni lehet: Lengyel István
(City 270-es) Mobil: +36-30-659-7687**

Eladó Maxon URh rádió, címregizítő (Dávid

Zoltán-féle), térerőmérő, rövid antenna pályca, City szabadjelző.

**Lengyel István (City 270-es)
Mobil: 36-30/659-7687**

VW Passat Combi PDTDi, 2000-es, ezüstszínű, hibátlan, kifogástalan gyári állapotban eladó.

**Érdeklődni lehet: 06/70-276-0026
(Szél Ferenc)**

Eladó 30 db jó állapotú, használt URH-rádió. Típus: Kenwood TK 762 G, 12,5 KHz, 5-25 W adóteljesítmény. Mikrofon (nyomógombos) KMC-32 DTMF típus. Irányár: bruttó 78.000 Ft.

Érdeklődni lehet: Pannon Volán Taxi Kft.,

**Pécs, Rákóczi u. 24-26.,
Tel.: 06/72-555-555, 06/72-511-511,
06/30-235-9717**

Garázs hosszú távra kiadó! A Városligeti fasorban, zárt kertben, méltányos áron kiadó.

**Érdeklődni lehet: 341-7921,
vagy 06/30-406-4749**

Kétszobás, felújított, magaspöldszinti, parkra néző zuglói öröklakás az Ormánság utcában 65 ezer Ft + rezsziért hosszú távra kiadó.

Érd.: 06/30-350-0212.

Eladó 4 darab 0 km-t futott 195x65x15-ös Kléber téli gumi. Ugyanitt 4 db 225x75x16-os Goodrich all terrain gumi.

Érdeklődni: 06/30 9417-597

4,5 millió kilométert futott három motorral

Múzeumban a taxi matuzsálem

Megérdemelt helyére, a gyár múzeumába került a világon legtöbb kilométert futott Mercedes taxi. A W115-ös „állólámpás” csillagos autó 28 év alatt akkora távolságot tett meg itt a földön, amennyivel hatszor megjárhatta volna a Holdat oda-vissza. Az 1976-ban forgalomba helyezett autó összesen 4,51 millió kilométert teljesített három motorral és 11 felújítással.

A görög Grigorisz Szachanidisz 1973 óta ül a volán mögött, mint taxisofoőr. Legutóbbi autóját 1981-ben vásárolta Németországban. Akkor 220 ezer kilométert mutatott az óra, ám ez nem szegte kedvét a fuvarozónak, bizott a márkában, és mint állítja, nem csalódott. Az öreg „merdzsó” a mai napig hadra fogható, csak hogy a görög jogszabályi változások már nem teszik lehetővé, hogy a fuvarozó öregedő társával folytassa vállalkozását, jövőre ugyanis nyugdíjba kellene küldenie a régi verdát, míg neki

még hat évet várnia kell erre a pillanatra. A görög taxis éppen ezért gondolt egyet, s levelet írt a Mercedes Benz első emberének, hogy megköszönje az autó jó minőségét és kitartását. A Jürgen Hubbertnek írt levélből kiderül: a német Waiblingenben vásárolt autóban ez idáig háromszor cserélt motort, amit 11-szer újított föl. Ennek során viszont minden esetben csak eredeti gyári alkatrészt engedett beszereltetni, s lám, a kocsit ezt meg is hálálta, ma is üzemképes. Pályafutása alatt egyetlen alkalommal sem fordult elő út közben műszaki meghibásodás pedig több mint 2000 alkalommal járt Jugoszláviában, ahol részben gyógyszer részben betegszállítóként járt-kelt az 59 esztendő sofőr.

Pár hónappal a levél megírása után, a Mercedes gyár múzeumának munkatársai felkeresték otthonában a görög taxist és kérték, adja nekik a kocsit. A sofőr kissé vonakodott megválni hűsége autójától, ám a gyár képviselői egy igen előnyös cserét ajánlottak a férfinak: az öreg W115-ös 200-

as dízel autóját lecserélik egy vadonatúj C 200 CDI-re.

Hiába, a pénz nagy úr, s mivel a görög fuvarozónak így is, úgy is vásárolnia kellett volna egy fiatalabb gépkocsit, elfogadta a múzeum ajánlatát. Később bevallotta: gondolni sem merte, hogy a levelére bármiféle válasz érkezik a gyártól, nem hogy felkerekedik idős járgánya miatt. Igazából, ha nem kapott volna új autót, akkor is megvált volna az öreg W115-östől, hiszen a gyár múzeumában, tíz- és százezrek csodálhatják meg az amúgy roncslepre jutó, páratlan távolságot teljesítő autót.

Utolsó gesztusként azonban a görög Taxi Magazinban hirdetési felületet vásárolt Grigorisz Szachanidisz, ahol járműve történetét megírta, a hitelesség kedvéért a gépkocsi forgalmi engedélyét és tulajdonosváltási jegyzőkönyvét is közzétette néhány fotó kíséretében. Így Görögországban is fennmarad a taxi matuzsálemről néhány fotókópia és magazinoldal.

Cash

Ellenőrzés

Időről időre felmerül annak az igénye, hogy vizsgáljuk meg, ki mindenki ellenőrizheti a taxist, ki kérheti el jogszerűen a különféle igazolványokat, engedélyeket. Legutóbb 2003-ban jártuk körül a kérdést, azóta nem sok minden változott.

Régóta ismeretes, hogy a taxis szakma kezelése, ellenőrzése nem egy kézben összpontosul. Legalább hét olyan országos hatáskörű szerv létezik, amelynek jogosultsága van a taxik ellenőrzésére. Ezek a következők:

- Rendőrség
- Közlekedési Felügyelet
- Hírközlési Felügyelet
- Közterület-felügyelet
- APEH
- Önkormányzat
- Fogyasztóvédelmi Felügyelőség

Fenti szervek közül a legtöbb önállóan, néhány csak a rendőrséggel együtt végezhet ellenőrzést. Mozdó jármű ellenőrzését (tehát megállítását) csak a rendőrség, a Vám- és Pénzügyőrség és a Közlekedési Felügyelet végezheti. A többi szerv csak álló járművet, vizsgálhat, illetve próbaút segítségével végezheti hatósági feladatát (APEH, önkormányzat, fogyasztóvédelem, Hírközlési Felügyelet.)

Az ellenőrzés során minden szerv más okmányt vizsgál, vizsgálhat, természetesen sok esetben átfedésekkel. Ma már nem kötelező, hogy nálunk legyen a személyi igazolványunk,

feltéve ha valamely más, arcképes igazolvánnyal (pl. jogosítvány) igazolni tudjuk személyazonosságunkat. Az alábbi okmányokat azonban feltétlenül hordjuk magunkkal munkavégzésünk során:

- Jogosítvány
- Forgalmi engedély
- Környezetvédelmi Igazolólap (zöldkártya)
- Kötelező biztosítás befizetési igazolása
- Taxiengedély
- Taxivezetői igazolvány
- Drosztengedély és matrica
- Taxióra-napló
- Rádióengedély (URH-s taxisoknak)
- Vállalkozói igazolvány

Ez utóbbi tekintetében folyamatos vitánk van a hatósággal, álláspontunk – és a vonatkozó rendelet – szerint ugyanis a vállalkozói engedélyt a telephelyen kell tartani, ami ugyebár nem a gépkocsi. A viták elkerülése végett ugyanakkor azt javasoljuk, hogy inkább hordja magával mindenki a többi igazolvánnyal együtt.

Több esetben előfordult, hogy egyes ellenőrző hatóságok a fentiekben kívül más okmányokat is hiányoltak, így például a különféle tanfolyamok elvégzését igazoló bizonyítványt, PÁV igazolást. Álláspontunk szerint azonban, miután ezeknek az okmányoknak a megléte a taxiengedély, ill. a taxivezetői engedély alapve-

tő feltétele, az utcai ellenőrzések esetén már nem kérhető számon a taxison, hogy miért nem hordja magával.

Hasonlóan régóta vitatott kérdés a Panaszkönyv, vagy szakszerűbben a Vásárlók Könyve, ill. az Ellenőrzési Napló esete. A fogyasztóvédelmi hatósággal való többszöri levélváltás után sem jutott nyugvópontra az ügy, ezért azt javasoljuk, hogy a zaklatások és felesleges eljárások elkerülése érdekében Vásárlók Könyve legyen a taxiban. Továbbra is fenntartjuk azonban azt a véleményünket, hogy a Vásárlók Könyvének gépkocsiban tartása amellet hogy taxis esetén teljesen felesleges, a jogszabályokból sem következik.

Többen kérdezték, hogy kinek vagyunk egyáltalán kötelesek a kezébe adni különféle okmányainkat, hivatkozva arra a közismert tényre, hogy pl. a BKV-ellenőr is csak kérdezhet, de nem igazoltathat. Szomorú hírünk van: a fentebb felsorolt szervek állami és önkormányzati hatóságnak minősülnek, így ellenőrzési jogosultságuk nem megkérdőjelezhető. Különféle iratainkat kötelesek vagyunk részükre átadni ellenőrzés céljából. Természetesen ez nem minden iratra és nem minden szerve vonatkozóan történik, de ennek részletezése itt túl hosszú lenne. (Csak egy példa: taxiórával nem foglalkozik a Hírközlési Felügyelet, jogosítvánnyal nem foglalkozik az APEH stb.)

Taxik átfogó ellenőrzése több szerv egyidejű részvételével is lehetséges (sőt ez a leggyakoribb). A hatósági szerv képviselőjének a vállalkozó kérésre igazolvánnyal vagy megbízólevéllel kell igazolnia jogosultságát.

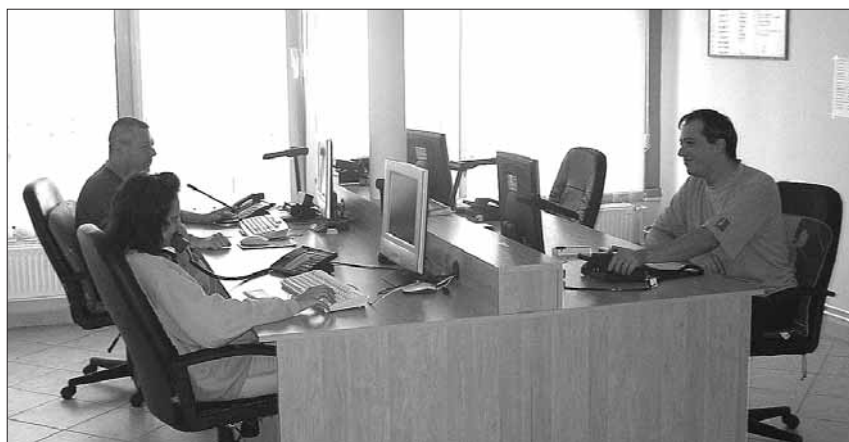
Pozitív változások a Budapest Taxinál

Új diszpécserközpont, új arculat

• **Megvalósultak a kitűzött céljaitok, illetve mi az, ami ezekből elmaradt? – kérdeztük Hrumó Miklóst, a Budapest Taxi tulajdonosát és ügyvezető igazgatóját.**

• Mielőtt a kérdésre válaszolnék, szeretném e helyen is sokadszor leszögezni, a Budapest Taxit nem adtam el és nincs ilyen szándékom. A nyáron ugyanis újra ez a hír terjedt taxis körökben. Talán a most befejeződött fejlesztés is ékes bizonyítéka annak, hogy hosszú távra tervezek.

De térjünk vissza a kérdésre. Eredeti célunk az volt, hogy a már „kinőtt” diszpécserközpontot korszerűbbé tegyük. Egyrészt magát a helyet is meg kívántuk növelni, világosabbá, tágasabbá, otthonosabbá téve azt a helyszínt, ahol a központ dolgozói munkájukat végzik, másrészt technikai is fejlesztettünk. Jelenleg már az eredetihez képest kétszer akkora alapterületen tevékenykednek munkatársaink. A tágas, korszerűen felszerelt diszpécserközpont nem csak nekünk tetszik, hanem a dolgozók is örömmel fogadták a kulturáltabb körülményeket. A műszaki felszerelés is alapvetően változott. Biztosítva vannak a mai kor igényeinek megfelelő feltételek ahhoz, hogy a megrendelőket is és a taxis alvállalkozóinkat is egyaránt az elvárható színvonalon ki tudjuk szolgálni. Központunk ma már rendelkezik azzal a „technikával”, aminek segítségével például utaspanasz esetén a legkorrektebben tudunk állást foglalni. Mint tudjuk, ez legalább olyan fontos a taxisnak, mint a megrendelőnek. Az esetek kivizsgálása sokkal egyszerűbb és könnyebb is lett ezáltal. Eddig vitás esetben sokszor megérzésünkre, emberismeretünkre kellett támaszkodnunk, ezután a tényekre alapozhatunk. Ez mindannyiunk érdeke. Ellenőrizhetővé vált a diszpécserok, telefonosok munkája, hogyan beszélnek a megrendelőkkel, taxisokkal. Miként kezelik a problémás helyzeteket. Ezeket elemezve, és felhasználva a tapasztaltakat, szakmai továbbképzésükkel is emelni tudjuk a kiszolgálás színvonalát. A törvényben előírt módon biztosítottuk a dohányzó munkatársaink számára a



Barátságos, világos munkahelyet biztosít a szolgáltatnak az új, korszerű diszpécserközpont

kijelölt helyet, ahol pihenőidőben hódolhatnak szenvedélyüknek. De nemcsak a diszpécserközpontunk újult meg, hanem a taxitársaság külső megjelenése is nagyot változott, a júniusi arculatváltásnak köszönhetően. Örülök, hogy megszépültek az autóink, és megrendelőinknek, valamint kollégáinknak egyaránt elnyerte tetszését az új forma- és színvilágunk. Összességében tehát elmondhatom, hogy nagyon sokat fejlődtünk az elmúlt fél évben és a kitűzött céljainkat időarányosan kompromisszumok nélkül sikerült megvalósítanunk

• **A központ tehát elkészült. Tervezték esetleg további korszerűsítést, például GPS-alapú címkidrást?**

• Egyelőre nem. A központ fejlesztésében még annyi történt, hogy nagyon sokat fejlesztünk az elmúlt fél évben és a kitűzött céljainkat időarányosan kompromisszumok nélkül sikerült megvalósítanunk

• **A központ tehát elkészült. Tervezték esetleg további korszerűsítést, például GPS-alapú címkidrást?**

• Egyelőre nem. A központ fejlesztésében még annyi történt, hogy nagyon sokat fejlesztünk az elmúlt fél évben és a kitűzött céljainkat időarányosan kompromisszumok nélkül sikerült megvalósítanunk

• **A központ tehát elkészült. Tervezték esetleg további korszerűsítést, például GPS-alapú címkidrást?**

• Egyelőre nem. A központ fejlesztésében még annyi történt, hogy nagyon sokat fejlesztünk az elmúlt fél évben és a kitűzött céljainkat időarányosan kompromisszumok nélkül sikerült megvalósítanunk

központot is új rádiókkal és számítógépekkel szereltük fel. A monitorokat pedig tavaly korszerű LCD-kre cseréltük ki. Vagyis mi is komoly összeget fektettünk be azért, hogy a megnövekedett igényeket képesek legyünk zökkenőmentesen kielégíteni.

• **Akkor már csak egy dologra lenne szükség: sok-sok taxisra. Jönnek?**

• Jelenleg úgy áll a helyzet, hogy a Tihanyi Sanyi „áldásos” tevékenysége meghozta gyümölcsét. A nyári visszaesés a Budapest Taxinál szinte minimális volt, a szeptembert pedig sikerült az év eddig második legerősebb hónapjaként zárunk. Szomorúsággal tölt el viszont az a tény, hogy továbbra is kénytelenek vagyunk a hozzánk beérkező megrendelések 5-8%-át lemondani vagy más taxitársasághoz átvinni. Ráadásul az október, november és a december az év legerősebb hónapjai, tehát még több megrendelőnk lesz, melyeket pedig nagyon szeretnénk már végre Budapest Taxikkal teljesíteni. Ehhez viszont még mindig körülbelül 20-30 jó taxisra lenne szükségünk.

• **Úgy gondolom, hogy a jól láthatóan hirdett 139 Ft-os tarifa az, ami taszítja a taxisok jelentős részét.**

• Ha ezt a kérdést még tavaly tetted volna fel, a válaszom egyértelmű igen lett volna, ma már viszont az utcán is látható pozitív változások hatására egyre többen jelentkeznek hozzánk. Az, hogy még mindig létszámihiánnyal

küszködünk, annak az az oka, hogy ma már mi sem veszünk fel mindenkit. Csak vállalkozó illetve leinformálható alkalmazott csatlakozhat hozzánk. A telefonos rendelésre alkalmazott 139 Ft-os tarifa csak egy akció, a telefonos tarifánk 149 Ft és remélem, hogy hamarosan ez lesz a Budapest Taxi legalacsonyabb tarifája.

Ehhez azonban szükség lesz a piac néhány szereplőjének tarifamódosítására is. Hiszen ha megnézzük ezen taxitársaságoknál kiadott címek esetén a legnagyobb kedvezményes fuvarokat, kiderülhet, hogy sok esetben az összes megrendelés 70-80%-a körül van az ilyen tarifával teljesített aránya. Tehát nagyon szépen hangzik, hogy itt vagy ott 160-170 Ft-os a viteldíj, de ha azt az esetek többségében nem használhatja a taxis, akkor kinek szól a reklám? Annak a havi 1000-1500 megrendelőnek, akinek még nincs olcsó utazásra jogosító szerződése, vagy ilyen-olyan kártyája? A többség más társaságoknál is élvezti a kedvezményeket, csak ezt mindenhol másképpen hívják. Úgy gondolom, hogy ez olyan kábítás, mellyel a taxis saját magát nyugtatja. A drosztokon sokan magyarázzák taxisainknak, hogy „apukám, mi 160 vagy 170 Ft-tal járunk, ti pedig csak ezzel a koszos 139 Ft-tal!”. Ugyanakkor, akik tudnak taxizni, azok nálunk is megtalálják a számításukat. Ők ismerik a várost, nem „hazajáró lelkek”. Tehát, ha a város másik végébe viszik őket, nem mennek vissza a „bázisra”. Találnak ott is munkát. A „kályhataxizáshoz” valóban karcsú a 139 Ft-os viteldíj. Sok esetben a kihasználtság javításával komolyabb eredményeket lehet felmutatni, mint egy átgondolatlan tarifafemeléssel, ami akár jelentős fuvarsám-csökkenéshez is vezethet.

• **Köszönöm a tájékoztatást!**

–kó–



Lakáscím a taxinyugtán

Az utóbbi hónapok biztosan legvitatottabb rendelete szakmánkban, az ÁFA törvény legutóbbi módosítása, amelynek előírásai nyomán a taxaméter által kibocsátott nyugtán a taxis vállalkozó neve, rendszáma, adószáma már nem elegendő, hanem a címét is fel kell tüntetni. Miután pedig az egyéni vállalkozóknál a vállalkozás címe nagy valószínűséggel egybeesik a lakcímmel, jogos a berzenkedés az ellen, hogy a lakás címét boldog-boldogtalan megkap hassa, ráadásul írásban.

Mindenki ismer, vagy ismerni vél olyan történeteket, amikor a taxis távollétét kihasználva törtek be és rámosták ki lakását, hiszen biztosak lehettek benne, hogy nem megy haza, mert a éppen a büntárral volt fuvarban... Vagy akár azt az esetet, amikor feltörték a lakást, de nem vittek el semmit. Az már csak napokkal később derült ki, miután a ház előtt parkoló hiper-szuper riasztóval és feltörhetetlen immobilizerrel ellátott autónak egyszer csak nyoma veszett, hogy valamit mégiscsak elvittek a minap. Mégpedig az autó pótkulcsát...

Akár igazak ezek a történetek, akár csak a nagyvárosi folklór részét képezik, mindenképpen aggályosnak tűnik a lakcím illetén közlése.

Nézzük azonban meg a kérdést a rendeltetkező szempontjából. Vajon mi lehetett az indoka, amikor ezt a szabályt megalkotta? A pontosabb azonosítás célja nem valószínű, hiszen a nyugtán már eddig is szereplő forgalmi rendszám, adószám, APEH azonosító jel alapján teljes biztonsággal lehet azonosítani a taxist. Az egységesítés szándéka lehetséges, hiszen a többi szakma képviselői is feltüntetik címüket a nyugtán, és amennyiben egyéni vállalkozók, nagy valószínűséggel nekik is a lakcímmel esik egybe a vállalkozás székhelye. Persze azért a többi szakmánál alapvető különbségek is felfedezhetők. Itt van mindjárt a munkavégzés helye. Egy átlagos egyéni vállalkozónál ez legtöbbször megegyezik a székhellyel, míg a

taxis vállalkozó munkahelye az autója. Egy átlagos mesterember hetente 2-3 nyugtát ad ki, egy taxis esetleg naponta húszat. Nem lehet tehát egy kalap alá venni, nem lehet egységesíteni ezt sem. De akkor mi lehetett a cél? A hatóságok a nyugta alapján eddig is elérték a taxist, hiszen az azonosító jelekből (rendszám, adószám) megtudhatták a címét. Az esetleg rossz szándékú utas azonban, aki egy vélt vagy valós sérelemért kívánt volna bosszút állni, nem tehetette meg, hiszen számára ez az adat nem volt hozzáférhető. A hatóság rendszám vagy adószám alapján, adatvédelmi okokra hivatkozva – igen helyesen! – nem adta ki a vállalkozás címét, vagyis az egyéni vállalkozó lakcímét. Ez a korlát most megszűnt, lakcímünket „önként és dalolva” adjuk a kezébe bárkinek, akivel akár csak egy ötszáz forintos fuvar is teljesítettünk. Aztán várhatjuk majd, hogy az előző este hazafuvarozott részeg utas rajtunk fogja számon kérni bárhol is elvesztett pénztárcáját, féltékeny férj a feleségét, aggódó szülő tinédzser gyereket. Ma már nem véd minket az adatvédelmi törvény, mert erre „nem vonatkozik”. Azt már megtehetjük, hogy a központi adatnyilvántartásban leltjük címünket, és így nem kapunk mindenféle reklámszemetet a postaládánkba. Ha azonban késő éjszaka egy elhagyatott, lepusztult környéken a háromszázötven forintos fuvart követően nem adunk nyugtát lakáscímünkkel a véletlenül felvett behemót, kigyúrt, kopasz, börtönviselt, agyontetovált, agresszív, tökrészeg utasnak (szándékosan sarkítok!), akkor mi követünk el adóügyi szabálytalanságot, és jogos lehet a büntetés.

Mit tehetünk, ha már a rendelkezés visszavonására nincs mód? (nincs mód...?) Érzük el, hogy a vállalkozás címe ne a lakásunk címe legyen. Hogy ezt milyen módon lehet megtenni, és milyen feltételek vonatkoznak a telephelyre és a székhelyre, annak kiderítésére állásfoglalás-kéréssel fordultunk az APEH sajtóosztályához:

* * * Tisztelt Sajtóosztály!

A *Taxisok Világa* című szaklap újságírójaként kérem állásfoglalásukat az alábbi kérdésekben:

Az ÁFA törvény legutóbbi, május 1-jén történt módosítása nyomán a taxaméter által kibocsátott nyugtának a vállalkozó címét is kell tartalmaznia. Ezt az előírást nagyon sok kollégánk felháborodva fogadja, mivel egyéni vállalkozók lévén, vállalkozásuk címe az esetek döntő többségében megegyezik saját otthonuk, lakásuk címével.

A lakcím kiadása pedig véleményünk szerint – ráadásul írásban évente akár 3-4000 alkalommal is – visszaélésekre adhat alkalmat, ha esetenként rossz szándékú emberek kezébe kerül.

A rendelet, ill. az APEH közlemény következetesen „adózó címe”, „kibocsátó címe”, ill. „vállalkozó címe” kifejezést alkalmaz. Kérdéseink ezzel kapcsolatban a következők:

- A vállalkozás címe alatt mit kell érteni? A székhely-, telephely-, vagy lakcímet?
- A székhely, telephely fogalmát milyen előírások szabályozzák? Saját tulajdon szükségesség? Bérlemény is megfelel? Esetleg egyéb feltételek merülnek fel?
- Amennyiben a vállalkozás székhelye a vállalkozó lakása, megteheti-e hogy telephelyként más címet jelöl meg, és ezt tünteti fel nyugtáin?
- Ebben az esetben milyen előírások vonatkoznak a telephelyre?
- Azonos telephelyet több taxis vállalkozó is megjelölhet?
- Szerepelhet-e a nyugtán a vállalkozó postafiókjának címe?
- Aki az előírások ellenére nem tünteti fel taxi-nyugtáján a lakása címét, (mondván, hogy az azon szereplő adószám és forgalmi rendszám elegendő az azonosításhoz) milyen szankciókra számíthat?

Állásfoglalásukat szakmai lapunk, a *Taxisok Világa* magazin útján kívánjuk a taxis vállalkozók tudomására hozni.

Szíves közreműködésüket előre is megköszönve, üdvözlettel:

Nagy Zoltán, újságíró
30/989-4279

Taxisok Világa magazin

* * *

Érdemes megemlíteni, hogy míg nagyon sok taxis kolléga csak a taxióra újbóli átállítására miatt fizetendő 5-10 ezer forint költségen van felháborodva, van, aki ennél tovább megy, és megérti, hogy itt a magánélet szintere, a családi otthon kerülhet veszélybe. Sőt nem csak ráébred, hanem tesz is érte. Kollégánk az adatvédelmi biztoshoz fordult levelével:

Folytatás a 15. oldalon

Woody Allen mondta:

– Nem vagyok nagy ivó. Szilveszterkor két martini után megpróbáltam elrabolni és Kubába téríteni egy liftet.

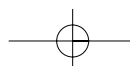
– **Valószínűleg túl lassú vagyok. Nemrég elütött egy autó, amit két ember tolt.**

– Már hetedik éve, hogy anyósom átjön karácsonykor. Idén újítunk. Beengedjük.

– **A nagyapám igen jelentéktelen ember volt. A temetésén a halottaskocsi ment leghátul.**

– Az agyam a második legkedvesebb szervem.

– **A szex szerelem nélkül csak üres szenvedély. Viszont az üres szenvedélyek között az egyik legjobb**



GUMIÁRUHÁZ ÉS SZERVIZ



Itt az ősz. Vásároljon négyévszakos Debica Navigator gumiabroncsot. Szeptember és október hónapban taxis kollégák kedvezménye 30%

<i>Méret-Minta</i>	<i>Br. Listaár</i>	<i>Br. Akciós ár</i>
135/70 R 13 NAVIGATOR 68T	8.370,-	5.859,-
135/80 R 12 NAVIGATOR 68T	8.110,-	5.677,-
135/80 R 13 NAVIGATOR 70T	8.750,-	6.125,-
145/70 R 13 NAVIGATOR 71T	8.630,-	6.041,-
155/70 R 13 NAVIGATOR 75T	9.520,-	6.664,-
155/80 R 13 NAVIGATOR M+S 79T	9.660,-	6.762,-
165/70 R 13 NAVIGATOR M+S 79T	10.810,-	7.567,-
165/80 R 13 NAVIGATOR M+S 83T	10.810,-	7.567,-
175/70 R 13 NAVIGATOR 82T	11.200,-	7.840,-
175/70 R 14 NAVIGATOR M+S 84T	13.000,-	9.100,-
185/70 R 14 NAVIGATOR M+S 88T	13.900,-	9.730,-

-30%

EZ IS TÖBB, MINT ÁFA!



Gumiipari és Kereskedelmi Kft.
1107 Budapest, Bihari út 19.
Tel./Fax: 261-8464, 260-2743,
261-7602

Folytatás a 12. oldalról

Adatvédelmi Biztos
1387. Budapest Pf. 40.
Tisztelt dr. Péterfalvi Attila
Adatvédelmi Biztos Úrnak!

Azzal a kéréssel fordulok a magam és talán megengedhető, hogy sok ezer taxis vállalkozó társam nevében Önhez, a mellékletben fogalt törvény felülvizsgálata ügyében.

Kéréssem indoka a következő: köztudott, hogy a taxis vállalkozás esetében, általánosságban a telephely azonos a lakáscímmel. Mivel nyugalmas kötelezettség van, így évente több ezer utas részére, akár jó vagy rossz szándékú,

kötelezett vagyok kiadni a lakáscímet.

Úgy érzem, ez jogilag sem megengedhető, és adatvédelmi szempontból is jogellenes.

A nyugtán és a kiadott számlán rajta a nevem, a gépkocsim rendszáma, az adószámom. Ha a tisztelt utasnak problémája adódik a szolgáltatással szemben, joggal fordulhat az ellenőrző vagy felügyeleti hatóságok felé (Rendőrség, APEH, Fogyasztóvédelem, Fővárosi Önkormányzat) és azok hivatalból el tudnak járni az adott szolgáltatóval szemben, mivel a három adat alapján azonosítani lehet a lakcímet is.

Engedjen meg egy negatív példát: X

bűnöző típusú egyén utasként beül a taxiba. Rövid utat megtéve eltávozik a nyugtával, rajta a lakáscímmel is. Egy későbbi időpontban akár rádiótelefonján irányítani tudja társait, hogy nyugodtan lehet dolgozni a lakásban, mert a taxis itt áll a taxiállomáson. Még attól sem kell tartani, hogy váratlanul hazaérkezem. Ez a mai közbiztonságban nem más, mint a törvény általi teljes kiszolgáltatottság.

Köszönettel és tisztelettel várom intézkedését

Juhász Lajos
Budapest, 2004.10.06

Melléklet: 1 pld. Közlemény
1 pld. Jelenleg alkalmazott nyugta.



Október elsejétől változott az arculat és a terméklista

DAEWOO HELYETT CHEVROLET



Hazánkban októbertől, Nyugat-Európában jövő évtől indul a korábbi Daewoo márkát felváltó Chevrolet bevezetése. A legtöbb közép-és kelet-európai országhoz képest utoljára, Csehországban, Szlovákiában, illetve Magyarországon is Chevrolet névre váltanak az eddig Daewoo márkakereskedések. Ahogy arról Chris Lacey, a GM e régióért felelő vezérigazgatója nyilatkozott: „...ahol már 18 hónapja Chevrolet néven árulták GM Auto & Technology Company Ltd. (GM DAT) termékeit, onnan mind a márkakereskedőktől, mind a vevőktől nagyon pozitív visszajelzéseket kaptunk. A Chevrolet márkanév használata további hangsúlyt ad a tulajdonos General Motors (GM)

szerepének és növeli a vásárlók biztonságérzetét. A kiváló minőség, a megbízhatóság és a nagyon jó ár-érték-aránnyal történő ötvözése jó alapot ad az eladási várakozásnak. A Chevrolet kezdetben a GM DAT dél-koreai üzemeiben gyártott termékeit forgalmazza majd, de a későbbiekben a hálózat más termékei is megjelennek a piacon...” Miután a hír számos kérdést felvetett e lap szerkesztőiben és olvasóiban is, így felkerestük a taxisok között nagyon népszerű Daewoo (Chevrolet) Gyulai márkakereskedés tulajdonosát és egyben ügyvezető igazgatóját, Gyulai Szilvesztert, hogy néhány kérdésre válaszoljon, illetve a felmerült felreértéseket eloszlassa.

része „chevroletes” arculati elemekkel gazdagodik. Van olyan típus, mely több, van olyan, amelyik kevesebb változáson ment vagy megy át a jövőben. A Matiz ára és felszereltsége változatlan marad, a Kalos-é is, ám ennek ára egy légszákkal már többet tartalmaz e típusnál. A Lacetti-család valamelyest olcsóbb lesz. E típus sedan változatát korábban Daewoo Nubira II. néven már megismerték vásárlóink. A Chevrolet-paletta e típust Lacettivé változtatta és kiegészítette egy ötajtós, illetve egy kombi (wagon) változattal. Az új Chevrolet Evanda pedig már most megmozgatta az elegáns, luxus kategóriát kedvelő taxisok fantáziáját. Néhány darabot máris eladtunk ebből a gyönyörű típusból, melynek taxis ára a 6 millió helyett 5 millió forint alatt van. A felszereltség a korábbi Daewoo Evandához képest is változott, például a tükröket elektromos

• Jól értettük, hogy októbertől minden eddig Daewoo-t árusító márkakereskedőből Chevrolet-kereskedés lesz, vagy van, aki nem változtat az eredeti márkanéven?

• Október 1-jétől minden Daewoo-kereskedőből Chevro-

let márkakereskedő lett. Az október 16-17-i nyílt hétfőgőn ezt kívántuk mindannyian demonstrálni. Vásárlóink ekkor ismerkedhettek meg az új márkakereskedői arculattal valamint az újonnan bevezetett Lacetti modell-családdal.

• Szinte minden taxist érdekelt, hogy az amerikai filmekből ismert és jól csengő autótípus neve mennyivel drágítja meg a kedvelt dél-koreai márka árát?

• Árunk nem változnak, sőt, még az eddigiekhez képest kis-

sé lejjebb is csúsznak! Annak ellenére, hogy modelljeink túlnyomó



A Lacetti kombi változata már eleve Chevrolet jellel ellátva került a vásárlókhoz



Az ötajtós Lacetti oldalról, illetve hátulról

motor hajtja be, de megtalálható benne a sebességtartó automatika (tempomat) is.

• *Ezek után a korábban Daewoo-t vásárlók idegkedhetnek, hogy lesz-e és meddig még alkatrész az autójukhoz.*

• Először is a Daewoo autók nem fognak eltűnni. Az alkatrészellátás pedig magabiztos lábakon áll. Ez egyébként nagyon jó üzlet. Bizonyos autógyártók már szinte nem is az eladásokból élnek, inkább az alkatrészellátás biztosítja profitjuk nagy részét. Vagyis bolond lenne bármelyik gyár az utánpótlás-gyártást leállítani.

• *Változnak-e a garanciális feltételek?*

• Legelőször is érdemes leszögezni: ma már az autók műszaki állapotának folyamatos javulása figyelhető meg. Januártól

rádásul egész Európában Chevrolet néven forgalmazzák majd ezeket a típusokat. Ennek megfelelően a garanciális feltételek tovább javulnak. A 3 éves, teljes körű garanciát minden Chevrolet típushoz megadjuk. Ennek részeként egész Európára szóló, díjtalan Euro-Assistance szolgáltatást is kínálunk. Ez azt jelenti, hogy ha bárhol Európában elromlik az autó, vagy bármilyen más jellegű műszaki probléma merül fel, úgy az 1800 Chevrolet-márkakereskedőtől a kijelölthöz ingyen beszállítják az autót, ahol a hibát elhárítják. Amennyiben az ügyfél kéri, 4 napra térítésmentesen csereautót is biztosítanak.

• *Végül mi lesz a még el nem adott – raktáron lévő – Daewoo típusokkal?*

• Ezt október



15. után pontosítjuk majd, így a lapzárta miatt most erre

nem tudok konkrét választ adni. Az biztos, hogy kedvezményekkel és meglepően jó finanszírozási feltételek mellett adjuk majd el ezeket a típuso-

kat. A konkrétumokról kollégáim adnak felvilágosítást. Úgy gondolom, érdemes a Pesti út 5. szám alatti márkakereskedést felkeresni még azoknak is, akik eddig nem ebben a típusban gondolkodtak. Valószínűleg sokan gondolják újra a tervezett autóvásárlásukat.



Ezt a típust korábban Daewoo Nubiraként már megismertük



A Chevrolet Evanda taxisoknak már 5 millió Ft alatti áron hozzáférhető

Figyelem! Szerkesztőségünk e-mail címe taxisokvilaga@taxisokvilaga.hu

Várjuk üzeneteiket, ötleteiket, kérdéseiket, véleményeiket.

Látogassa honlapunkat: www.taxisokvilaga.hu

Mezítlábasok uralják a drosztokat

Taxisháború Moszkvában

Az orosz fővárosban bármelyik pillanatban háború törhet ki a hivatásos taxisok és az illegális magánfuvarozók között. Moszkvában 40 ezer illegális, főként vidéki fuvarozóra mindössze 4 ezer engedéllyel rendelkező taxis jut. Az éves bevétel 400–900 millió amerikai dollárra becsülhető, amelynek 90 százalékát a mezítlábasok vágják zsebre, adómentesen.

Az elmúlt hetekben igencsak egymásnak feszültek, nem csak az érdekek, de maguk az érdekérvényesítők is Moszkvában. Az egyik engedéllyel rendelkező taxis hívásra érkezett a Kurszki pályaudvarhoz, amit a mezítlábasok igen harcoss csapata tart felügyelete alatt. Mivel a hivatásos taxis nem tartozott a kívánatos körbe, ezért nem engedték, hogy megrendelőjét felvegye, sőt, alaposan elverték a sofőrt. Az eseten méltán felháborodó legális fuvarozói körök, két nappal később, békésen próbálták rendezni a kialakult konfliktust, ám ez nem járt sikerrel, ugyanis a tárgyalócsoportot ugyancsak megfutamították a drosztokat elfoglaló önkényes „taxisok”.

Az orosz fővárosban korábban sem volt béke a két érdekeltség kör között, hiszen az illegális fuvarozók „sok lúd disznót győz” alapon szép sorban kisajátítottak minden jó helyet, így ma a pályaudvarok és repülőterek környéki szabad placcokon az ő embereik felügyelik és szervezik a fuvarokat. (Ismerős helyzet, nem?) A hatóságok nem avatkoznak be a konfliktusba mindaddig, amíg nagyobb összecsapás nem történik vagy vér nem folyik. A mezítlábasok eszköztárában a meggyőzés békés formája ismeretlen, így nem csoda, hogy rettegnek tőlük. Baseballütő, tonfa, vágó és szűrő eszközök mellett nem egy kocsiban rendszeresített eszköz a gázspray de a lőfegyver sem ritka. A tét pedig nem kevesebb, mint az a 400–900 millió dollár, amely a személyfuvarozásból évente befolyik a fővárosban. Ebből azonban mindössze 10 százalékban részesülnek az engedéllyel rendelkező fuvarozók, így az állam is csak ennek adótartamát élvezheti. Döntést mégsem a hatóságoktól – noha jelentős bevételről esik el az állam –, hanem az ellenérdekelt felektől várható, bármely pillanatban. Egy biztos: az összecsapásnak nemcsak a taxisok lesznek az áldozatai. **Cash**

Jogszabály-figyelő

Átíratás

Több ponton módosult a közlekedési okmányokkal kapcsolatos BM rendelet, amelyből bennünket elsősorban a gépkocsi adás-vétel területén történt változás érint. Ennek kapcsán érdemes megjegyezni, hogy gépkocsink eladása esetén minden esetben be kell azt jelenteni az illetékes okmányirodánál (ma már nem elég bízni abban, hogy az új tulajdonos majd ügyis átíratja...). A bejelentés nyomán az eladás ténye bekerül a központi adatbázisba, így a gépkocsival kapcsolatos további felelősségünk megszűnik. A rendelet kitér arra, hogy ha az új tulajdonos nem jelenti be a járművet, és a hatóság részéről nem lehetséges fel, úgy a járművet a forgalomból kivonják.

„A közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 35/2000. (XI. 30.) BM rendelet (a továbbiakban: R2.) 76/A. §-a (6) bekezdésének b) pontja helyébe a következő rendelkezés lép:

...[(6) Amennyiben a járműnyilvántartás szerinti tulajdonos bejelenti, hogy a járművet elidegenítette, de az új tulajdonos a beje-

lentési kötelezettségének a külön jogszabályban megjelölt határidőn belül nem tett eleget]

...b) és az új tulajdonos személye nem állapítható meg, a közlekedési igazgatási hatóság a járművet határozattal kivonja a forgalomból és azt a nyilvántartásba bejegyzi.”

53/2004. (IX. 15.) BM rendelet

Változások a kötelező biztosításban

2004. július 1-jétől változások léptek életbe a kötelező gépjárműfelelősség-biztosítás szabályaiban. A notórius nem fizetők kiszűrése érdekében ezentúl sűrűbben, akár már negyedévenként ellenőrzik a szerződések fennállását a Belügyminisztérium központi nyilvántartásában. A biztosítatlan gépjármű adatait továbbítják az illetékes önkormányzat jegyzőjéhez, aki intézkedik a gépjármű forgalomból történő kivonásáról.

Ha a biztosítás díj-nemfizetés miatt szűnik meg, ugyanarra a gépjárműre az adott évben más biztosítónál nem köthető szerződés, illetve ha mégis megkötésre kerül, az visszamenőleg semmisnek minősül.

Az évfordulóval felmondott biztosítások

esetén az új biztosítás megkötéséhez továbbra is szükséges a bonusz-igazolás. Ennek hiányában az eddigiektől eltérően – amikor A0 besorolást kapott a gépjármű – az adott gépkocsi bonusz-malus osztályának legkedvezőtlenebb összegében kell megállapítani a biztosítás díját. A bonusz-igazolás benyújtását csak új biztosítás esetén lehet mellőzni, vagyis amikor az üzemeltetőnek két éven belül nem volt a néven biztosítás.

Változás történt a kártérítési kötelezettség felső határában. Persze ezek már olyan nagy számok, hogy ténylegesen csak extrém esetben történik ilyen összegű kifizetés, de azért megemlíteni érdemes, hogy gépjárműben keletkezett, és egyéb dologi károk esetén 500 millió, személyi sérülés esetén 1 milliárd 250 millió forint a kártérítés felső határa.

E helyt is megjegyezzük, hogy hamarosan eljön a kötelező gépjárműfelelősség-biztosítások évfordulója, amikor alkalom adódik biztosítót váltásra. Ez a dátum minden évben december 31-e. A meglévő biztosítást november 30-ig lehet, és kell felmondani (bonusz igazolás igénylése mellett!), ahhoz, hogy 2005-re új biztosítás legyen köthető. A tájékozottság ezúttal különösen fontos, mert információink szerint minden korábbinál magasabb lesz a különbség a biztosítók ajánlatai között.

Új vizsgaállomás nyílt Budapesten

A Mozaik utcai műszaki állomás mellett új vizsgaállomás nyílt Kispesztén. Az Üllői út és Vas Gereben utca sarkán található korszerű létesítmény ugyanazokkal a jogosítványokkal rendelkezik, mint bármely más közlekedésselüveleti vizsgaállomás, tehát a civil autókön kívül taxi vizsgáztatására is mód van.

Információink szerint újdonság lévén még kevesen ismerik a lehetőséget, így egészen rövid határidővel is vállalnak műszaki vizsgáztatást.

A taxizással kapcsolatos adminisztrációt továbbra is csak a Mozaik utcai központi irodában intézhetjük.

Tudod vagy tippelsz?

KÖVETKEZMÉNYEK NÉLKÜLI KRESZ-TOTÓ



1. A táblával jelzett helyen közlekedik. Hogyan hat taxijára a centrifugális erő?

- a) A sebességgel és a kanyarodási sugárral egyenes arányban változik.
 b) A sebesség négyzetével és a kanyarodási sugárral egyenes arányban változik.
 c) A sebesség négyzetével egyenes arányban, a kanyarodási sugárral fordított arányban változik.



2. A táblával megjelölt úton közlekedik. Milyen távolságra várható a veszélyt jelző táblától a jelzett útszakasz kezdete.

- a) 50–100 m-re.
 b) 150–250 m-re.
 c) 250–500 m-re.



3. A kiegészítő táblán feltüntetett időszakon kívül várakozhat-e taxijával megjelölt övezetben?

- a) Igen.
 b) Nem.



4. A fuvarrendelés a táblával megjelölt útszakaszcímre érkezik. Behajthat-e taxijával a megadott címre?

- a) Igen.
 b) Csak az ellenkező irányból.
 c) Nem.



5. A táblával jelzett helyen közlekedik. Hogyan viselkedik taxija, ha a hátsó kerekei megcsúsznak?

- a) A fékútja háromszorosára növekszik.
 b) Kormányozhatatlanná válik.
 c) Az oldalerok hatására kifarolhat.



6. Megfordulhat-e az olyan útkereszteződésben amely előtt ilyen táblát helyeztek el?

- a) Igen.
 b) Nem.



7. Miért kell csökkentenie taxija sebességét a táblával megjelölt időjárási körülmények esetében?

- a) Mert nagy sebesség esetén a tapadás teljesen megszűnhet az úttest és a gumiabroncsok között.
 b) Mert a kerékfék szerkezetekbe jutó víz a fékhatást megszünteti.
 c) Mert a gumiabroncsok igénybevétele nagymértékben megnő.

8. Az alábbiak közül mikor válik az úttest legveszélyesebben csúszóssá?

- a) Amikor az eső elered, mert a víz az úttestet borító porral nyálkás réteget alkot.

- b) Amikor az esővíz az úttestről a port jól lemossa.
 c) Amikor az útburkolatot az eső már órák óta áztatja.

9. Mellőzheti-e a biztonsági öv használatát, ha a gépkocsiban van légszék?

- a) Igen.
 b) Nem.

10. Köteles-e haladéktalanul megállítani taxiját, ha a bal oldali első helyzetjelző és a tompított fényszóró izzójának kiégéséről szerez tudomást?

- a) Igen, minden esetben.
 b) Igen, kivéve ha az autó kivilágítása nem szükséges.
 c) Nem, a legközelebbi olyan helyig bármikor elmehet, ahol a hiba elhárítható.

11. Az úttest szélén várakozó járművek mellett másodikként állt meg egy utas kiszállásának idejére. Használhatja-e a vészvillogóját a forgalmi akadályt képező taxijának megjelölésére?

- a) Igen.
 b) Csak éjszaka és korlátozott látási viszonyok között.
 c) Nem.

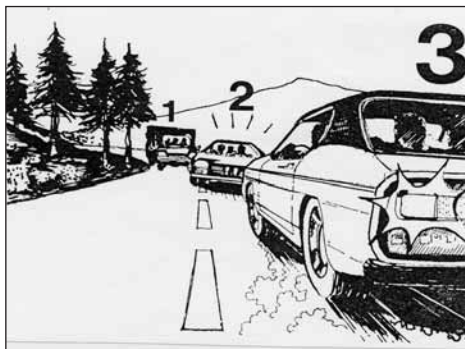
12. Milyen távolságot kell szabadon hagynia taxijával megálláskor az útkereszteződéstől?

- a) Legalább 15 m-t.
 b) Legalább 10 m-t.
 c) Legalább 5 m-t.

13. Sűrű ködben várakozik taxijával az úttest szélén. Használhatja-e a gépkocsi ködlámpáit?

- a) Igen, mind a ködfényszórót, mind a hátsó helyzetjelző ködlámpát.
 b) Legfeljebb a hátsó helyzetjelző ködlámpát.
 c) Nem.

14. Ön a 3-as számmal jelölt gépkocsit vezeti. Mit célszerű tennie, ha látja a 2-es jelű jármű előzési manőverét?



- a) Hang- és fényjelzéssel figyelmezteti a baleset veszélyére.
 b) Intenzív fékezéssel mérsékli sebességét és jobbra tér ki.
 c) Az úttest bal oldalára kormányozza járművét.

Virágh Sándor

A helyes megoldások a 44. oldalon találhatók.



PEUGEOT 1007

2002-ben a Párizsi Autószalonon mutatta be a Peugeot Sésame néven azt a tanulmányautót, mely a gyár kínálati listáján a legelsővé válik hamarosan, méghozzá a

márka új modelljeit jelölő, négyjegyű számozással, középen a ket-tős nullával.

A négyülékes, barátságos, vidám, a viszonylag kicsi külső méretek ellenére tágas, igen sokoldalúan variálható belső térrel rendelkező autót várhatóan 2005-től kezdi forgalmazni a Peugeot.



A Bécsigumi Kft. ajánlata a téli felkészülés jegyében

Gorsszerviz, gumiértékesítés, tárolás

Nem is olyan régen készült el a Bécsigumi Kft. legújabb szervizbázisa a Bécsi út 335. szám alatt. Kinőtték a régi telephelyet? – kérdeztük Lippay Istvánt, a Bécsigumi Kft. ügyvezető igazgatóját.

• Nem csak erről van szó, bár kétségtelen, hogy hely hiányában kapacitásunkat már nem tudtuk volna számottevően bővíteni. Ráadásul cégünk a gumibronccsal összefüggő eddigi hagyományos tevékenysége mellett egy új, Európában egyre nagyobb teret hódító szolgáltatással lépett az autós piacra. Olyan trendet követünk, ami már az Unión belül jól működik és egyre nagyobb teret hódít. Nevezetesen, a hagyományos, gumibronccsal összefüggő tevékenységünk mellett ún. gorsszerviz kiépítésére vállalkoztunk. Tapasztalataink szerint az autósok szeretnek egy megszokott műhelybe járni, ahol a mindennapos szervizgondjaikat megoldják, akár a téli felkészítést is. Tudjuk azt is, hogy szorosan összefügg a problémamentes autózással a lengéscsillapítók, a kormányszerkezet és a fék állapot, amit viszont vizsgálni is csak megfelelő eszközzel lehet. Ezért, követve az igényeket, illetve mintegy elébe menve azoknak, úgy döntöttünk, hogy a cég tevékenységi körét ún. gorsszerviz szolgáltatással bővítjük, amelybe beletartozik a műszeres futómű és fékhatás ellenőrzés is. Ma már ez működik is az új telephelyen a Bécsi út 335 sz. alatt, ami mintegy 3-400 méterre van a már megszokott régi „bázistól”, a Bécsi út 343-tól. Itt az Esso-kút mellett minden olyan javítást elvégzünk, ami nem számít nagyjavításnak. Az új telephelyen összesen öt gépkocsibeállítás található, amelyek közül az egyikben Bosch fékpaddal felszerelve végzünk a korszerű fékhatás-mérést és fékjavítást, másik álláson ugyan-

csak Bosch márkájú futómű-ellenőrző és -javító berendezés található, mely gépek a mai legkorszerűbb igényeket elégítik ki és megfelelnek az EU szabványainak is. Az autósok között csak „zöldkártya”-ként ismert környezetvédelmi igazolólap kiállításához az előírt vizsgálatot is elvégezzük, és megfelelő emissziós értékek esetén az igazolást kiadjuk. Ez már most igen népszerű szolgáltatás ügyfélkörünkben. Berendezésünk értelemszerűen alkalmas motordiagnosztika elvégzésére is. Műszeres lengéscsillapító- teljesítménymérést végzünk, és szükség esetén ezek cseréjét ugyanitt el is végzük. Természetesen – már csak az alaptevékenységünkben adódóan is – ebben a műhelyben két nagyon korszerűen felszerelt gumi-szerelő állás is található. Tehát amikor „rég” telephelyünkön túlsúlyban lesz a gumibroncs-szerelési igény – ez az időszak a téli átállás miatt éppen előtűnik áll – a három szerelőállásból szükség szerint átállítunk egyet-kettőt, vagy esetleg mind a hármat az időszakos gumibroncs-cserékre.

• **Milyen óradíjakkal dolgoznak a gorsszervizben?**

• Rendkívül olcsó óradíjjal indítottuk a tevékenységet, amihez ebben az évben nem is kívánunk hozzányúlni. Bruttó 3000 Ft-os rezsio-óradíjjal dolgozunk pontosan azért, mert szeretnénk megismertetni, megszerettetni ezt a szolgáltatást és az új műhelyt. Nagyon jó,

szakképzett autószerelőkkel dolgozunk, ami garanciát ad arra, hogy vevő körünk bővülni fog.

• **Ez az órabér a megkezdett órákra szól?**

• Igen, de bizonyos munkákat előre meghatározott díjért végzünk el. Vagyis a futóműállításnak, a fékállításnak van adott normaideje, melyhez egy hozzárendelt díj tartozik. Ennél több nem lehet még akkor sem, ha esetleg a szerelő kicsit lassabban dolgozik. Ízelítőül ismertetnék egy-két egységárat, bizonyítva, hogy a jó minőségű munka mellett biztosítjuk a megfelelő ár-fekvést is. Futómű-ellenőrzés, állítás 5600 Ft, fékmérés 1300 Ft, hibafelvétel 1500 Ft.

• **A már megszokott helyen, a Bécsi út 343-ban megmaradt a gumiértékesítés és szerelés?**



Az új gorsszerviz bejárata a (külső) Bécsi út 335. szám alatt. A Michelin-baba után, de a benzinkút előtt



A gyors szerviz valószínűleg hamar népszerűvé válik

• Természetesen itt változatlanul működik a gumiabroncs-értékesítés és a szerelés. Azonban itt is bővítettük a szerelőállások számát. Erre meglehetősen nagy igény van főleg a téli vagy nyári átálláskor, a szezonális gumicseréknél. Sajnos az utóbbi években a gumis szakma „kihasználtsága” jelentősen romlott, mert nagyon szezonálisá változott. Ez gyakorlatilag annyit jelent, hogy március 15. és május vége között érezzük az „1.sz főcsapást”, amikor a téli gumikat kicserélik az autósok a nyárirra. Ez a következőhöz képest viszonylag kevésbé feszített időszak, mert nem függ össze a hőséssel, hideggel, jéggel. Majd következik a nyári pangás időszaka. Ezzel szemben a „2.sz főcsapás”, a téli – ami előtt most állunk, amikor az időjárási viszonyok szinte egyik percről a másikra megváltoznak, inkább jelent megterhelést a szakmának. Az autósok ugyanis csak akkor veszik észre, hogy itt a tél, ha a Váci úti, a Róbert Károly körüti felüljáróra, vagy a Hegyalja útra egy kis havazást követően nem tudnak a nyári gumijaikkal feljutni. Ekkor van baj, mert mindenki úgy gondolja, hogy egy-két telefonnal, soron kívül, protekcióval el tudja érni a gumiabroncs-cserét. Csak azért, hogy jól érzékelhető legyen a probléma: mi ezen a telepen – a Bécsi út 343-ban – körülbelül 10 ezer abroncsot tárolunk szerződés szerint. A gumik tulajdonosai állandó ügyfeleink, akik a nyári abroncsot télen, a télt nyáron nálunk raktározzák. Ez körülbelül 2500 autót jelent. Amennyiben egyszerűen szeretnék a gumijaikat kicserélni, úgy ez megoldhatatlan helyzetet teremtené. Így ügyfeleinknek az ütemezést javasoljuk úgy, hogy az ne maradjon az utolsó pillanatra. Kérjük a partnereinket körlevélben, telefonon, hogy legyenek szívesek megtervezni az átállást. Nyugodtan el lehet jönni október közepén is erre a téligumiabroncs-cserére. Így kapkodás, idegeskedés nélkül túl lehet esni ezen a minden évben biztosan bekövetkező eseményen.

• **Mennyibe kerül az, ha valaki a Bécsigumi Kft.-nél kívánja tárolni az éppen nem használt abroncsait? Nem keveredhetnek el a gumik?**

• Évek óta több ezer abroncsot tárolunk, abszolút megbízhatóan, mert egy nagyon komoly logisztikai bázist építettünk az üzletág köré. Biztos, hogy mindenki azt az abroncsot kapja vissza, amit betett, tehát attól nem kell félni, hogy az felcserélődik, vagy a szakszerűtlen tárolás miatt tönkremegy. Most 1 db abroncsnak 800, négynek pedig 3200Ft. a tárolási díja egy szezonra. Ez bruttó összeg, a szezon pedig kb. fél évet jelent.

• **A téli gumi nem csak azért kell, hogy a hóból kihozza a járművet, hanem mert egy bizonyos hőfok alatt a nyári gumi tapadása is megváltozik. Egy októberi, ütemezett átállást követően a téli gumival ugyanúgy lehet közlekedni 15 fokban is, mint nyári változatával, ám éjszaka vagy este, amikor fagyhatár alá hűl a levegő, jobban tapad.**

• Az újságolvasó taxisok már tudják, hogy 7 Celsius fok a bűvös határ. Elvileg minden autósnak ez alatt már téli abronccsal kellene közlekedni. A téli guminak a kémiai összetétele más. Rengeteg vegyi anyagot tartalmaz azért, hogy a hőmérsékleti körülményeknek, az útviszonyoknak megfelelően. Nagyban ezt igen látványosan lehet látni a Forma-1-es versenyeken. Azt tesszük mi is a magunk kis 100 km-es sebességével, amit ők 300-zal csinálnak. A hatások nagyjából ugyanazok, csak minket nem véd ugyanolyan mértékben az autónk, mint a Forma-1-es pilótákat. A biztonságunk érdekében jó gumival kellene járni és műszakilag jól felkészülni a téli időszak sok esetben szélsőséges útviszonyaira. Ezért is indítottuk még a nyári időszakban a gyors szervizt, hogy legyen idő a téli felkészülésre, ami nem csak a téli gu-

miabroncs felszereléséből áll. At kell nézni alaposan az autót. Az ablaktörlő lapátokat, a világítást, a lengéscsillapítókat, fékeket. Ez a gyors szerviz-tevékenység arra is jó, hogy az autós a gumiabroncs cseréjével egy időben szánjon egy órát autójára. Vizsgáltassa át szakemberrel, hogy nyugodt szívvel vágjon neki a télnek.

• **Lehetséges-e hogy valaki javítási igény nélkül, kizárólag egy állapotfelmérést kérjen autójáról? Illetve amennyiben erre a taxisnak igénye van, beszerelnek-e „hozott” alkatrészt?**

• A garancia ez utóbbi esetben nyilván nem az alkatrésze fog vonatkozni, hanem a szerelésre. Lehetséges egyébként „hozott” alkatrészt beépíttetni, mint ahogy állapotfelmérést is végzünk adott díjtétel alapján, nagyon konszolidált összegért. Azért adunk árajánlatot az alkatrészekre is, amelyek általában valamelyik nagyobb forgalmazótól kerülnek beszerzésre. Nyilván ezek nem gyári, de azonos minőségű alkatrészek, ám ha hozza a taxis a hónap alatt, akkor azt is beépítjük. Természetesen annak örülünk, ha saját magunk beszerzéséből származik az alkatrész, de ez nem kizáró tényező. Azonban mi is ott vásárolunk, ahol a taxisok, ám mivel a tételek jóval nagyobbak, mint az egyéni vásárlók esetén, így áraink is valószínűleg olcsóbbak lesznek. Nekünk tényleg az a célunk, hogy ez a gyors szerviz népszerű legyen. Ráadásul cégünknek nagyon sok a taxis ügyfele, ezért reméljük, hogy ez az üzletág a gumieladásokhoz hasonlóan taxisok között is sikeres lesz.

• **Térjünk vissza megint a gumikra. Milyen árakon tudnak most gumit ajánlani a taxisoknak?**

• A Bécsigumi Kft.-nek a termékszerkezete gyakorlatilag évek óta változatlan. Nálunk az egyik fő termékcsoport, a jól ismert



Az új telephelyen kétállásos gumiszerelő műhely is működik

Kormorán az egyik legolcsóbb, a Kléber rendkívül jó középárú, a Michelin pedig a top-kategória. A másik nagy termékcsoporthoz a Goodyear a top-kategória, a közép-kategóriába a Dunlopot soroljuk, az olcsó kategóriába a Debicát. Ez nagyon népszerű a taxisok között. El kell mondani, hogy az olcsó abroncsok ma már teljesen megbízható minőségűek. Mindegyik valamelyik nagy multinacionális cég felügyelete alatt, annak a minőségellenőrzésével dolgozik, megnyugtató, megbízható minőségben. A Magyarországon népszerű és ismert Pirelli abroncsokból igen sokat adunk el telep-helyeinkről az igényesebb, sportos vezetést kedvelők körében. Olcsó abroncsként az idén első alkalommal bevezettük az Avon, Lassa gumiabroncsokat. Ezek ki-

mondottan igényes mintázatúak, reméljük, nálunk is sikeres és népszerű lesz, akárcsak Angliában.

• **Az elmúlt telek tapasztalatai alapján a hóláncnak már ott kell lenni minden olyan autóban, mely Ausztria vagy Szlovénia, Szlovákia irányában kívánja elhagyni az országot. Sőt, a magyar KRESZ is lehetővé teszi a hólánc használatának kötelezővé tételét. Ugyanakkor a leszakadó lánc komoly kárt okozhat az autóban, de problémát jelenthet a bonyolult felszerelés is. Árusítanak hóláncot is? Van erre valamilyen szabvány?**

• Természetesen árusítunk, még hozzá jó minőségű, könnyen, a kerék leszedése nélkül felerősíthető változatban, automatikus

utánfeszítővel. Idén a Michelin által gyártott, és annak garanciájával rendelkező hóláncokat forgalmazunk. Árunk egy kicsit magasabb, mint a nagy multik áruházai-ban kínált hóláncoké, ám a minőségük garantált. Várható egységárunk mérettől függően 7000 - 9000 Ft között lesz. A hólánc a csomagtartóban egyfajta plusz biztonságot nyújt, amit csak az értékkel igazán, aki már jött ki ennek segítségével a hó fogságából. Az elakadt járműben ülők akkor mindent megadnának egy könnyen felszerelhető láncért vagy egy jó téli gumiért, amiről a gondosabb autós előre gondoskodik. Mi nekik kínáljuk szolgáltatásainkat.

• **Köszönöm a felvilágosítást!**

-kó-

Kockázatkezelés

Írásunk, ma két veszély kockázatáról ad tájékoztatást. Az egyik a gépkocsi-klimaberendezések okozta légúti betegség, ami szerencsére vaklárma. A másik, ennél sajnos jóval súlyosabb, és nehezebben orvosolható: a gépkocsi műszaki fejlesztésével elérhető gyalogosvédelem. Kezdjük az utóbbival.



A Honda a gyalogosoknak is az utasokéval egyenértékű védelmet nyújtó biztonsági rendszer eredményeit, a POLAR II nevű, ütközésérzékelő bábu kifejlesztésével alapozta meg

Gyalogosvédelem, műszaki fejlesztéssel

Évente egymilliónál több embertársunk veszíti életét, és hazánk népességénél kétszer több személy sérül meg közúti balesetben. A globális anyagi kár meghaladja az USA éves hadikiadásait, és a hazai éves költségvetés tízszeresét.

Az EU-ban a közúti balesetek minden ötödik sérültje és áldozata gyalogos. Ugyanez az USA-ban 14, a sűrűn lakott, fejletlen

közlekedésű országokban 50%-nál is nagyobb részarányt képvisel a balesetek között. A hasonló gyalogosbalesetek aránya sajnos nálunk is nagyobb az EU-énál.

Az EU terveivel összhangban, az ACEA, az Automobil Konstruktörök Európai Szövetsége, kötelezettséget vállalt, hogy 2005-től a tagvállalatai csak a gyalogoselütések követelményeinek küszöbszintje alatti gépkocsikat gyárt és hoz forgalomba.

2010-től pedig, a jelenleginél kétszer szigorúbb biztonsági követelményeket támaszt a gyalogosütközések szempontjából veszélyesnek számító alkatrészekkel szemben.

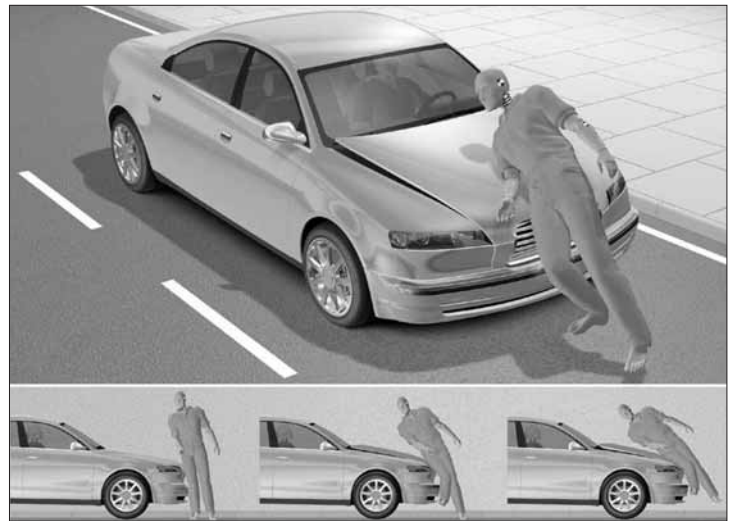
A gépkocsi módosításával végzett passzív biztonsági intézkedések az ütközéskor felémészendő energia csökkentésére irányulnak. Az alacsonyabb energiaszinteken bekövetkező balesetek ugyanis rendszerint kevésbé súlyosak és ártalmasak.

A gyalogoselütések elkerülését célul tűző aktív technikák kevésbé elterjedtek. A legígéretesebbek a gyalogoselütést megelőző fejlesztések. Elterjedésük azonban inkább a következő utáni, mint a következő gépkocsi-generációkon várható.

A frontális gyalogoselütés során a legsúlyosabb sérülést a fej motorháztetőnek ütközése okozza. A második leggyakoribb sérülésfajta a medencetájék roncsolódása. A harmadik a combé, a negyedik, az alsó láb-száraké.

A frontális gyalogoselütések következményei a jármű orrki-alakításának, lökhárítójának, motorháztető kialakításának, motorháztető rögzítésének, ablaktörlő működtető mechanizmusának módosítását felőlelő, passzív védelmi intézkedésekkel mérsékelhetők. Lényegük: a gyalogosra ható ütközési energia csökkentése, energiaelnyelő szerkezeti megoldások alkalmazásával.

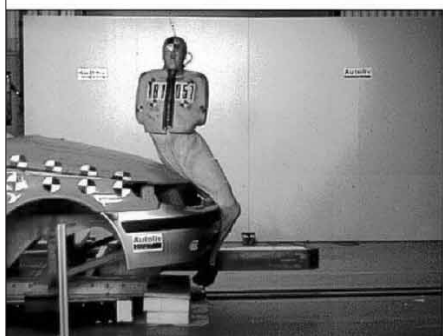
A motorháztetőnek, az ablakteretnek, az ablaktörlőnek, vagy a szélvédőnek csapódó fejét ugyanis a megengedett energiaszint többszöröse éri. A frontális gyalogoselütések mi-



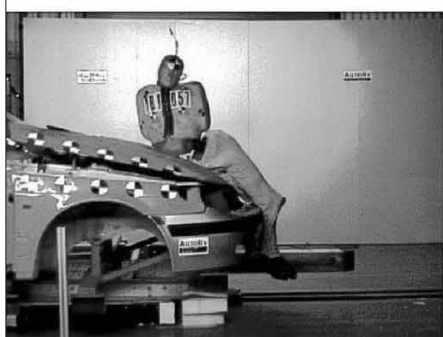
Autoliv aktív motorháztetőjének működési fázisai



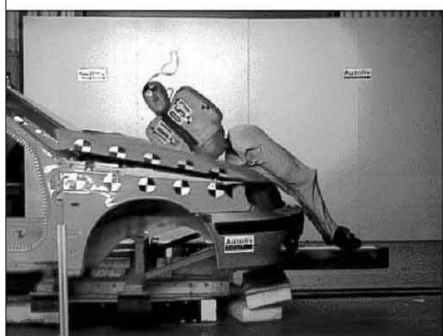
25 ms



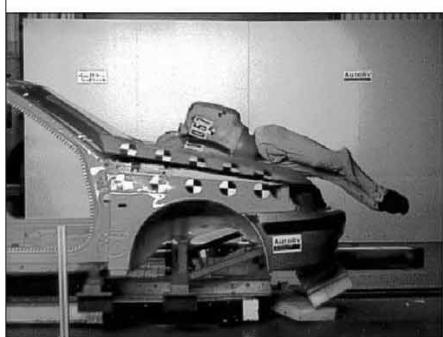
50 ms



75 ms



100 ms



125 ms

A Siemens, intelligens gyalogosvédelmi rendszerének működési mozzanatai

nősített esetei a gyermekelütések melyeken belül ugyancsak a motorháztető okozta fejsérülések a leg súlyosabbak.

A fejsérülési eseteket jól szemlélteti a légszákak és a biztonsági övek világszerte ismert gyártójának, az Autolivnek a diagramja, amelyen a megengedett hétszeres ütközési energiaszintjét meghaladó eset is megfigyelhető.

A passzív védelem eszközei reaktív eszközök, amelyek az ütközés bekövetkezésének hatására lépnek működésbe. A megelőző védelem eszközei, már az ütközés bekövetkezése előtt megkezdik védelmi hatásuk kifejtését.

A Siemens VDO Automotive, Intelligent Pedestrian Protection System (IPPS), intelligens gyalogosvédelmi rendszerének szál-optikai érzékelője néhány másodperc alatt felismeri a gyalogos lökhárítónak ütközését, és védelmi intézkedésként, nyugalmi helyzetéből, 6-8 centiméterrel magasabb, rugalmasan ágyazott helyzetbe mozdítja a motorháztetőt.

Így, az a motor kemény részeitől néhány centiméterrel magasabbra emelt, rugózó motorháztetőnek csapódó fej a kritikusnál lágyabb ütközést szenved. A fejsérülési index értéke pedig a túl-



Az Autoliv aktív motorháztetője az ütközés érzékelésekor rugókra emeli a motorháztetőt

élést biztosító, megengedett szint alá csökken.

A frontális gyalogosvédelem hatékony eszköze az érzékelős jelvezérlésű, aktív motorháztető, amelyik az ütközésjel hatására, nyugalmi helyzetéből, 6-8 centiméterrel magasabb, rugalmasan ágyazott helyzetbe mozdítja a motorháztetőt.

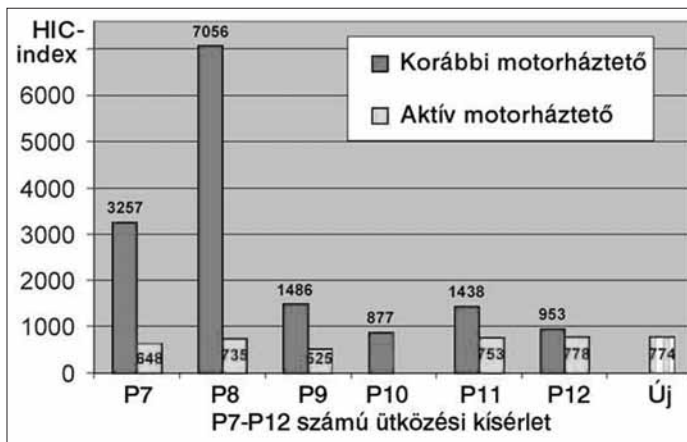
Az Euro NCAP vizsgálatokon a Honda modelljei érték el a legjobb frontális gyalogosvédelmi eredményeket. Nem véletlenül. Az ezzel összefüggő intézkedéseit ugyanis a Honda POLAR II elnevezésű, ütközésérzékelő bábujának kifejlesztésével, „A gyalogosoknak is az utasokéval egyenértékű védelmet!” jelszóval alapozta meg

a gyalogos-ütközésvédelem új követelményrendszerét.

Törekvésük új fejlesztési iskolát nyitott.



A Mazda RX 8-as, ütközési kúpokkal tarkított motorháztetője a felére csökkenti a gyalogoselütéskor keletkező sérülések kockázatát



Gyalogoselütési kísérletek során, kísérleti bábukon mért fejsérülési (HIC) mutatók diagramja, az Autoliv mérési eredményei alapján

Klímaberendezések és a légiós betegség

A nyáron Miskolcon ketten is meghaltak légiós betegségben, ami olvasóink körében is riadt érdeklődést keltett. Írásunkban a légiós fertőzésről és a gépkocsi-klímaberendezések használatának nem létező kockázatáról tájékoztatjuk olvasóinkat.

Bár mindkét miskolci halálesetben felmerült a legionella gyanúja, az egyik esetben azonban a mikrobiológiai vizsgálati eredmények nem támasztották alá ennek gyanúját. Így nagy valószínűséggel csak az egyik beteg lett legionella megbetegedés áldozata.

A fertőző betegségek 1998-tól fennálló bejelentési kötelezettsége óta hazánkban évente 40 és 100 közötti legionellagyanús esetet jelentenek. Közülük 50 és 100 közötti esetben a vizsgálatok is alátámasztják a betegség gyanúját, akik közül évente 3 és 8 közötti számban fordul elő halálos legionella fertőzés.

A Legionella pneumophila

A fertőzések okozója, a Legionella pneumophila, igen érdekes baktérium. A legionella ugyanis ubiquitár, azaz minden meleg, nedves helyen előforduló, reálnegatív (alapállapotában nem fertőző) baktérium, a vízi egysejtűekben, amőbák sejtjeiben élő, és szaporodó, úgynevezett intracelluláris (sejtben élőködő) parazita. Az ember mintegy véletlenül kerül bele a legionella szaporodási láncába, ami ebben a formában az amőbák zoolózia (állatok, azaz a legionellák) okozta megbetegedése. Az amőbák többsége túléli a fertőzést.

Mivel maguk az amőbák és algák spórái a levegőben és a környezetünkben mindenhol, így a csapvízben is megtalálhatóak, ennek megfelelően, három-négy nap után, a magára hagyott csapvizekben, akár egy pohár vízben is, felszaporodnak. A jelenlétükről az edény benedvesített felületének megzöldüléséből szerezhetünk tu-

domást. A legionella ily módon minden, vízvezetékkel behálózott településen jelen van.

Emberi fertőződésveszély akkor alakulhat ki, ha a legionella apró páracseppekhez, úgynevezett aeroszolokhoz tapad, és azokat belélegezzük, és a légszövön, illetőleg a légutakon át a tüdőhólyagocskák felületére jutnak. Ott ugyanis a tüdőhólyagocskák felületén működő fehérvérsejteket, az úgynevezett aeroszoláris makrofágokat, amelyeknek az a feladatuk, hogy, minden, oda nem tartozó élőlényt, vírust, baktériumot, egyéb odakerült anyagot bekebelezzenek, a legionellát is bekebelezik. Mivel a legionella arra specializálódott, hogy a természetben, az amőbával bekebeleztesse (fagocitálja) magát, a tüdőhólyagocskák (alveolus) makrofágjai az amőbákkal együtt a legionellákat is bekebelezik. Az amőbákkal együtt azonban a legionellák is szaporodni kezdenek. Az alveolus fehérvérsejtek makrofágjai azonban nem szoktak hozzá a legionellák felfalásához, ezért bele is pusztulnak a legionella fertőzésbe. Az alveolus fehérvérsejtek pusztulása a tüdőhólyagocskák begyulladásához, ismertebb nevén tüdőgyulladás-hoz vezet.

Fertőződésveszély

Ahhoz, hogy legionella fertőzést kapjunk, három dolognak kell egyidejűleg bekövetkeznie. 1. A szervezetnek fertőzőképes (virulens) legionella baktériumokkal kell találkoznia. 2. A baktériumok a légutakon át a tüdőhólyagocskákig jussanak. 3. Belőlük a tüdőhólyagocskák felületén, fertőzőképes mennyiség szaporodjon fel.

Tudnunk kell, hogy legionella okozta tüdőgyulladás emberről emberre nem terjed. Ennek megfelelően legionellás vizet fertőződésveszély nélkül ihatunk, és fürödhetünk benne.

Azt még inkább tudnunk kell, hogy civilizációs eszközeink és szokásaink miatt magunk állítunk elő aeroszolokat. Zuhanyozáskor vízpermetet,

klímaberendezéseink működtetésekor vízpárát, locsoláskor vízfüggönyt. Ha ennek során több napja állott vízből képezünk aeroszolokat, magunk hozzuk létre a fertőzés közegét, amit belélegezhetünk.

Az épületekben lévő légkondicionálók használatával összefüggésben legalább két tévedést kell eloszlatni.

Az egyik az, hogy megfelelően tisztított és karbantartott légkondicionáló berendezések automatikusan légiós megbetegedést okozhatnak. Ez ugyanis kapásból nem igaz. A fertőzésveszély csak a víz harmatpontja alatt működő klímaberendezések esetén fordulhat elő, amelyekben kondenzvíz képződik, és gyűlik össze többnapos használaton kívüli működési állapot után. Ilyen berendezéseken fontos, hogy a kondenzvíz a gyűjtőedényzetből folyamatosan kiürülhessen, és ne alakulhasson ki benne pangó víz. A pangó víz ventilációjakor keletkező aeroszol és a benne lévő legionella ugyanis már okozhat fertőzést.

A kondenzvíz-tálca tisztán tartásával és a kondenzvíz eldugulásának elkerülésével, arra irányuló karbantartásával, hogy pangó kondenzvíz soha ne gyűlhessen össze, a fertőzésveszély is kiküszöbölhető.

Az igazolt legionella fertőzések vizsgálatai azt mutatták, hogy azoknak csak elenyészően kis része volt klímaberendezés használatára visszavezethető. A többségük ugyanis meleg víz használatára, fürdésre, zuha-

nyozásra, főzésre, mosogatásra, kerti locsolásra, azaz olyan vízhasználatra volt visszavezethető, amelynek során pangó vízből képződött vízpára vagy vízgőz okozott fertőzést.

További fertőzés hűtőtoronyok közelében, szökőkutak, élményfürdők, pezsgőfürdők és szaunák használata közben állhat elő.

A fertőzés mindenekelőtt az időseket és a gyenge immunrendszerű embereket veszélyezteti, olyan helyeken, ahol meleg víz a levegővel habot vagy finom permetet képez.

Idén nyilvánosságra hozott tudományos felfedezés szerint a legionella baktérium gyenge pontját jelentő fehérvérjének gyógyszeres kezelésével a kórokozó fertőzőképessége megszűnik.

Gépkocsi-légkondicionálók

Gépkocsi-légkondicionálók okozta legionella fertőzést ez ideig sem hazánkban, sem külföldön nem azonosítottak.

Hosszú használati szünet után a mikroorganizmusok a gépkocsi-klímaberendezés elpárologtatójának felületén is kialakulhatnak. A jelenlétükre dohos illatuk hívja fel a figyelmet. Eltávolításukat a gépkocsi légszűrőben is benyúló permetező eszközöket használó szakszolgáltatókra bizzuk.

A régebbi és közepesen nem magasabb árszintű gépkocsik légkondicionálói párává nem dúsítják a gépkocsi utasterét. Ennélfogva ezeken a járműveken, spára befúvására sem kerülhet sor.

Petrók

A kórházban: – Hölgység, itt van az a fiatal taxis, aki tegnap elütötte magát. Virágot is hozott! Bejöhöt? – kérdezi a nővér. – Igen, de csak ha gyalog van!

* * *

Taxiban a Lánchidon, forgalmi dugó, a sor csak lépésben halad.

Türelmetlen hölgy a taxiso-förhöz:

– Mondja, nem tudna egy kicsit gyorsabban menni?

– Én tudnék, asszonyom – mormogja a taxis –, de nem hagyhatom itt a kocsit...

* * *

Egy férfi beugrik a taxiba: – Vigyen a repülőtérre, de minél gyorsabban! Már a tízórárs gépen kellene lennem!

– Azt már nem fogjuk elérni. Azok a gépek mindig pontosan indulnak.

– Igaz, de nem ez a gép... Ugyanis én vagyok a pilóta!

A kultúra szolgálatában Idegenvezető taxisok

A taxisorfőket képezik ki a kulturális örökségvédelem szószólóivá, a városi látnivalók, múzeumok, galériák és színházak első számú kommunikátoráivá. No nem Magyarországon, hanem a szigetország egyik méltán híres városában, Liverpoolban.

Valljuk be, azért a hír első fele igencsak meglepően hatott, noha nem állítom, hogy a magyar fővárosban munkálkodók nemigen ismerik szűkebb környezetük kulturális intézményeit. És ez nem csak abban merül ki, hogy pontosan tudják, hol található a vár, vagy éppen az előadás kezdetére illik odaérni az Operaház vagy a Vígsház elé, mert aki elkésik, az lemarad. A brit ötlet azért mégis bizarr. Az átlag magyar Liverpoolról jobb esetben annyit tud, hogy a Beatles onnan származtatható és a „Vörös Ördögök” labdarúgócsapata is ebben a városban található. Az már csak az ingyenecnek csemege, hogy Liverpool évszázadokon át a tengeri kereskedelem központjaként a brit birodalom legfontosabb kikötőjeként működött. Jóllehet, a tengeri örökség erre a kereskedelmi negyedre, az Albert-dokkra, raktárépületekre, a Duke Street környéki kereskedőházakra és a William Brown Street környéki kulturális negyedre is kiterjedt. Ezen kívül persze egyéb látnivalóval is büszkélkedhet a város, amit nem kell szégyellniük.

No de térjünk vissza a taxisokra. Az UNESCO Világörökségi Bizottsága 2004 júliusában fogadta el az angol önkormányzat pályázatát, melyben a város tengerpartját és néhány épületét jelölték az örökségvédelmi listára. Ennek megfelelően 2008-ban Liverpool lesz a *Kultúra Európai Fővárosa*. A helyi önkormányzat máris megkezdte a felkészülést erre az eseményre. Ennek egyik részét képezi az a verseny, megméretés, amelyet a taxisok között szerveznek. Az ötletet az adta, hogy a külföldiek zöme, akik a várost fölkeresik, először a taxisokkal találkoznak. Az első benyomás pedig meghatározó, így nagyon fontos, hogy kik ülnek a volán mögött. Ha a sofőrök is jól ismerik városuk sokrétű kulturális örökségét, akkor elérhetik, hogy a turisták is kedvüket leljék ittélükben.

A kulturált taxisok versenyére a sofőrök egyénileg jelentkezhetnek. A feladatok között szerepel például Liverpool két nemzeti múzeumának megnevezése. Ismerni kell a 2003-ban megnyitott Média Művészeti Központot és tudni kell a liverpooli katedrális alapkövetelvényének időpontját is. A verseny végén, a tíz legfelkészültebb taxis *Capital of Culture 2008* megkülönböztető jelzést kap, amelyet az autóján is feltüntethet. A város előjárósága úgy gondolja, a taxisok igen hasznos hírvivői lehetnek a kultúrának.

A kezdődő kulturális beruházások nyomán a következő öt esztendőben évente 1,7 millió látogatóra és 50 millió fontos bevételre számítanak az önkormányzatnál. Ennyi pénzből akár a taxisok versenyztetésére is futhatja.

Cash

65 év az utazók biztonságáért

A Mercedes-Benz továbbra is vezető szerepben

65 évvel ezelőtt vette kezdetét a Mercedes-Benznél a személygépkocsik tervszerű biztonsági fejlesztése a zseniális feltaláló, Barényi Béla közreműködésével. A gyűrődő zóna, a biztonsági kormányoszlop, a kormánykerék-ütközőzola, a biztonsági utascella vagy az oldalsó ütközésvédelem mind Barényi találmánya. Még ma is ezek számítanak az autotechnika alapjának, és egyértelműen mutatják, milyen szorosán összefonódik egymással a járműbiztonság és a Mercedes-Benz története. Egyéb előre mutató fejlesztéseinek – mint amilyen az A-osztályos Mercedes szendvicspadló-konceptiója vagy a balesetre felkészítő PRE-SAFE biztonsági rendszer – köszönhetően ma is a biztonsági fejlesztés éllovasának számít a stuttgarti márka.

Eleinte mindössze négy főből állt az 1939. augusztus 1-jén megalakult biztonsági fejlesztőosztály, melynek munkáját az Ausztriában született mérnök, a magyar származású, Barényi Béla (1907-1997) irányította. Barényi ezt megelőzően a „Társaság a Műszaki Haladásért”-nél dolgozott Berlinben, már akkor több mint 150 szabadalmat jelentett be különféle autó- és járműkonstrukciókkal kapcsolatban.

Kezdetben egy alig 100 négyzetméteres deszkaépületben működött a sindelfingeni Mercedes gyár biztonsági fejlesztőközpontja. Barényi munkatársaival együtt itt folytatta ütközésbiztonsági kísérleteit. Már egy év elteltével bemutatatta az első olyan személygépkocsi-prototípust, amely balesetbiztos padlólemezrel, alaktartó utascellával és különleges oldalvédelem-

mel készült. Ezt több előre mutató találmány követte. „A járműbiztonság még ma is a Barényi Béla által épített alapra épül” – véli dr. Rodolfo Schöneburg, a Mercedes-Benz Technology Center biztonság/járműfunkciók részlegének vezetője.

Barényi a negyvenes években fejlesztette ki, és 1952 augusztusában szabadalmaztatta a gyűrődő zónát, amelyet a Mercedes-Benz először 1959-ben alkalmazott a sorozatgyártású 220-as (W 111) típuson. 1972. évi nyugdíjazásáig összesen több mint 2500 találmányt jelentett be a személygépkocsi-biztonság nagy úttörője.

A Mercedes-Benz mérnökei a későbbiekben is nagyszerű járműbiztonsági fejlesztésekkel álltak elő: ilyen volt például az övfeszítő, a légszék, a blokkolásgátló berendezés, a fékassisztens és az elektronikus stabilitásfelügyelő rendszer (ESP). Ezek a biztonsági berendezések ma már valamennyi csillagos autó és sok konkurens gyártmány alapfelszereltségének részei.

A Mercedes-Benz A-osztály 1997-ből származó szendvicspadló-konceptiója is a stuttgarti mérnökök találmányának és szakértelmének ékes bizonyítéka. Ez a találmány tette lehetővé, hogy a márka kisautója is ugyanolyan biztonságos legyen, mint a nagyobb modellek. A 2004 őszi piacra kerülő új A-osztály a szendvicspadló-konceptió legújabb védelmi rendszerekkel kiegészített, továbbfejlesztett változatát hasznosítja.

2002 újabb mérföldkő volt a Mercedes-Benz járműbiztonsági fejlesztéseinek törté-



Barényi Béla 1939-től állt a Mercedes gyár szolgálatában

netében: ekkor mutatkozott be a baleset várható következményeit előrelátó módon enyhítő PRE-SAFE rendszer, amely az S-osztályban alapfelszerelés, és a jövőben a márka valamennyi modelljéhez rendelhető lesz. A PRE-SAFE balesetveszélyt észlelve azonnal működésbe lép annak érdekében, hogy felkészítse az utasokat és az autót az ütközésre – például az övfeszítők működtetése révén.

A Mercedes-Benz biztonsági fejlesztései 65 év elteltével is egyértelműen jelzik, hogy a márka vezető szerepet játszik az autotechnika e fontos területén.

Ideális körülmények, zavartalan lebonyolítás, barátságos vendéglátás

Jól sikerült az V. BÁTESZ taxis Labdarúgó Kupa



A tornagyőztes bajai Sugó Taxi csapata



Az ezüstérmes gárda, a szekszárdi Gábel Taxi



Az üdülő saját stranddal és partszakasszal rendelkezik

A már hagyományosnak számító, évente megrendezésre kerülő taxis fociesemény lebonyolítására a szervezők az idén új helyszínt választottak. Így a már megszokott kecskeméti rendezvény átkerült Bajára. A Sugovica és a Ferenc-csatorna által közrefogott gyönyörű sziget ideális helyszínnek bizonyult. A rendelkezésre álló füves kispályák száma jelentősen meghaladta az igényeket. Ugyanis – sajnos a már megszokott módon – tucatnál is több csapat jelezte előzetesen a részvételi szándékát, majd nem jelentek meg a helyszínen. Többségük még telefonálni is elfelejtett. A vendéglátók pedig az eredetileg bejelentett létszámból kiindulva készültek. „Szereztek” szabad pályákat, rendelték profi bírót, foglaltak szállásokat és nem utolsósorban ilyen vendégszámra készítették elő az esti halászlét



Különdíjat kapott a taxisoktól fennállása óta először a Taxisok Világa. Köszönjük!



A győztesnek járó serleggel főszervezőnk, Nagy Attila



A Taxi 2000 csapata az ötödik lett



A Bácska Ipartestület üdülője. A szobák fűthetőek, téliestettek

vacsorát. A délelőtti nevezések elfogadásánál a bajai helyszínen azonban kiderült, az előzetes bejelentkezésekkel szemben mindössze hét társaság jelent meg. Ebből volt problémája – többek között – az előző évében a kecskeméti szervezőknek is. Akkor is, most is kiderült, hogy sajnálatos módon néhány taxis társaság, illetve baráti tömörülés finoman szólva nem szavazható. Bejelentkeznek, elhítetik a szervezőkkel, hogy mennek, majd egyszerűen elfelejtnek megjelenni. Ezért aztán lefoglalt pályák maradtak kihasználatlanul, üres szállások tulajdonosai háborogtak azon, hogy nem jöttek a várt vendégek. Úgy gondolom, hogy a jövőben az ilyen rendezvények szervezőinek érdemes lesz foglalót kérni az előzetesen bejelentkezőktől. Hiszen akik komolyan gondolják a részvételt, azok az előzetesen kifizetett összeggel természetesen csökkenthetik a végző számlát. Akik pedig csak ígéretnek, azok ezt a következmények miatt meggondolják. Talán.

Pedig azok, akik ígéretük ellenére nem jöttek el Bajára, sokat veszítettek. Az idő gyönyörű volt, vendéglátóink pedig mindent megtettek azért, hogy a focizni vágyók, a családtagok és a drukkerok egyaránt jól érezzék magukat. A két csoportra osztott csapatok két pályán játszották a körmérkőzéseket. A bíraskodást pályánként két profi játékvezetővel oldották meg a bajai szervezők. Az „A” csoportban 2x12 perces, a „B” csoportban 2x15 perces meccseket vívtak a következő eredménnyel:

„A” csoport

Sugó /Baja/ - Hírös /Kecskemét/	0-0
Taxi 2000 /Bp./ - City /Bp./	0-1
City - Hírös	3-0
Sugó - City	3-2
Hírös - Taxi2000	4-3

„B” csoport

Thermál /Békéscsaba/ - Gábriel /Szekszárd/	1-4
6x6 /Bp./ - Thermál	0-1
Gábriel - 6x6	2-0

A csoportokból az első két helyezett jutott tovább. Az 5., 6., 7. helyért vívott harcban a következő eredmények születtek:

Hírös - 6x6	3-0
6x6 - Taxi2000	0-3
Taxi2000 - Hírös	3-2

Az 1-4. helyért vívott küzdelem a következő eredményeket hozta:



A lakoma része volt a főtt dunai hal

Sugó - Thermál
City - Gábriel

A két vesztes csapat között az alábbi végeredmény született:
City - Thermál

A döntőt a hazai Sugó Taxi csapata nyerte, és ezzel a tornagyőzelemért járó kupát is ők kapták.

Sugó - Gábriel

A végeredmény tehát a következőképpen alakult:

1. Sugó Taxi Baja
2. Gábriel Taxi Szekszárd
3. City Night Budapest
4. Thermál Taxi Békéscsaba
5. Taxi 2000 Budapest
6. Hírös Taxi Kecskemét
7. 6x6 Taxi Budapest

A torna gólkirálya Papp Árpád, a bajai Sugó Taxi játékosa lett. A legjobb kapus címet Haász Tamás kapta, aki a bajaiak kapuját őrizte hatékonyan. A torna legjobb játékosának a szekszárdi Molnár Dávid bizonyult.

Az ünnepélyes díjkiosztást a vacsorát megelőzően, az IPOSZ-üdülő igen hangulatos éttermében oldották meg a szervezők. Majd következett az igazi bajai halászlé, mely még másnap is igen kelendő volt hideg halkocsonya formájában. Többen állították, hogy a „másnap” gyötreleitől kímélte meg őket az előző este hihetetlen mennyiségben főzött, és nagyrészt már akkor elfogyó specialitás. Az üdülő a Sugovica partján található, közvetlenül a vízparton, saját stranddal. A szobák fűt-



A halászléből egy kevés másnapra is maradt

3-0
1-4
hetők, pótágyazhatók, tehát családi kirándulások, céges rendezvények, kisebb konferenciák megtartására egyaránt alkalmas az IPOSZ-üdülő. A kiszolgálás pedig kifejezetten családias.

Vagyis akinek (akiknek) kedve támad a Duna-parti városba ellátogatni, annak őszintén ajánlható ez az olcsó szálláslehetőség. Nem érdemes a jövő évi focikupát megvárni.



Munkában a City Night kapusa, „Ragacs”

A rendezők külön köszönetet mondanak a szervezésben oroszánrészt vállaló kecskeméti Lossó Gézának (Hírös Taxi), Baja Város Önkormányzatának a rendezvény kiemelt támogatásáért, a Bácska Ipartestületnek a színvonalas szállás biztosításáért.

Ahogy Nagy Attila mondta: „várunk minden sportbarátot az év többi hónapjában is. Ellenfél, szállás, halászlé biztosítható. A legkésőbbi találkozó 2005-ben a Petőfi-szigeten...”

**– Mami, miért van az apunak olyan kevés haj a fején?
– Tudod, kicsim, azért, mert sokat gondolkodik.
– És neked miért olyan hosszú a hajad?
– Menj, edd meg a reggelidet!**

VALÓ VILÁGUNK

A legtöbb ember szilárd meggyőződése, hogy személyiségének alapvető vonásai születési adottságok (én már csak ilyen vagyok...), amelyekkel együtt kell élnie egész életében.

Sokan leélték életük javát úgy, hogy kisebb-nagyobb mértékben összhangban voltak környezetükkel, önmagukkal, munkájukkal és családjukkal, életük csendben és rendben folyt, kiigazodtak, ismerték mozgásterületüket, kezelték a felmerülő problémákat, ki-ki a maga habitusa és értékrendje szerint. Azután egyszer csak észrevették, hogy környezetük reakciói szinte minden ponton megváltoztak.

Most értetlenül állnak e fenekestül felfordult világgal szemben. Munkájukat már nem tudják ugyanúgy végezni, mint akár csak pár évvel ezelőtt, mert azok a módszerek egyszerűen nem működnek! Akik eddig megélték a taxiállomásokon felvett utasokból, most kétségbeesve tapasztalják, hogy ma már egyre ritkábban mennek oda hozzájuk az emberek. Akik mezitlábasként tengették életüket, és büszkéek voltak önállóságukra, ma meglepődve tapasztalják a társaságok rohamos térdnyerését. Pénz egyre több kellene, de a hagyományos módszerekkel ezt már nem lehet megvalósítani. Eddigi konszolidált életük darabokra hullani látszik.

Am minél több idő telik el értetlenségükkel, a megcsontosodott szokásokhoz való merev ragaszkodásukkal, annál jobban elszakadnak a mai világtól. Az a személyiség, amely alkalmas volt tegnap, annak ma egészen más képességekre van szüksége, hogy uralni tudja életét. Olyan világban élünk, amelyből a biztonság és az állandóság eltűnt, a farkastörvények váltak uralkodóvá.

Néhányan azonban elfogadják, vallják, sőt szorgalmazzák személyiségük pozitív irányba történő megváltoztatását. Nekik sokkal nagyobb esélyük van arra, hogy megfeleljenek e felgyorsult világ, a vibráló, harsozó, csillogó, néha kegyetlen, de

mindenképpen harcosabb XXI. század kihívásainak, és ne csak megszenvedjék, de élvezzék is az új világ új történéseit.

Milyen ez a mai világ? Nevezhetjük információs vagy tudásalapú társadalomnak, jellemezhetjük a globalizáció kifejezéssel, sőt ma már a félelem uralta világ sem túlzó kifejezés. Ez a világ más kultúrájú, más gondolkodásmódú embereket nevel ki magából. Nagyszüleink még a Kincses Kalendáriumból merítették a tudásukat, mi magunk a könyvek hatalmára esküszünk, gyermekeink pedig a számítógépet bújják, hogy kielégítsék csillapíthatatlan információéhségüket.

Lehet lenézni, bírálni e világ kultúráját, szokásait, szabályait, de nem lehet nem tudomásul venni, hogy életünk minden színterén paradigmaváltás zajlott le. Mert ha ezt tesszük, magunkat zárjuk ki a világ változásának folyamából.

Világunkat az állandó és rendkívül agresszív változások sora, a folyamatos bizonytalanság jellemzi. Ehhez kell alkalmazkodnia az egyéneknek, magánemberként és dolgozóként, alkalmazottként és vállalkozóként.

A változás közös eredője a ma rendkívül szívesen alkalmazott „globalizáció” kifejezés. Eltűnnek a határok, eltűnik az idő. Ma hamarabb megtudjuk, hogy mi történt Bangladesben, mint hogy mi történt a szomszéd utcában. Ha dolgozunk, ha pihenünk, ha beszélgetünk, folyamatosan a globalizáció termékeit, tárgyait, elveit használjuk. Egy szempillantás alatt bekapcsolódunk a világba, idő- és sebességkorlátok nem léteznek, az információk, a tudás elérése korlátlan.

Régi világunkban meg tudtuk őrizni önállóságunkat. Csak azzal barátkoztunk, akivel mi is akartunk, taxiként csak azt az utast vittük el, aki minden szempontból megfelelő volt számunkra. (Persze hosszú távon minden utas megfelelő volt valakinek...)

Ma már, az internet és a telekommunikáció révén egy glo-

bális hálózatba kapcsolódunk be, ahol mindenki együtt van. Nem önállóan, nem egyedül, hanem egy térben és időben kiterjedt rendszer részeként vagyunk jelen, az univerzum részeként, azzal összekapcsolt egyénekként éljük immár életünket.

Az ily módon szocializált egyén régi intelligenciájával, eredendő tudásával nem képes ebben a világban boldogulni. Valamit másként kell csinálnunk ahhoz, hogy ebben az univerzálissá növekedett saját világunkban boldoguljunk. Csodálkozunk és néha bosszankodunk azon, hogy gyermekeink egyszerre két-három, néha még ennél is több dologgal tudnak egyszerre, egy időben foglalkozni. Ami a megdöbbentő, hogy időnként egészen komoly eredményességgel teszik ezt. Mi még úgy tanultuk, hogy a dolgokat szépen sorba, egyik tevékenységet a másikra építve kell elvégeznünk („Csak pontosan, szépen, ahogy a csillag megy az égen...”)

Felgyorsult világunk már más gondolkodást igényel. Naponta kerülünk olyan helyzetbe, hogy azonnal döntenünk kell, úgy, hogy néha nem is érezzük: ez is döntés volt. Egy átlagos szupermarket polcain harmincféle mosópor, negyvenféle dezodor és ötvenféle sampon közül kell választanunk. Nem is gondoljuk végig, hogy egy átlagos napon több döntést hozunk, mint az ősember egész életében...

Az egyre gyorsuló tempójú világ állandó változásra, napról napra megújulásra képes személyiséget követel. Mindannyian tapasztaljuk – idősebbként kibírhatatlannak érezve, fiatalon néha szinte természetesnek véve –, hogy egyre többet kell teljesítenünk ahhoz, hogy fenntartsuk rendszereinket, értékeinket, hogy megéljünk a világban. Mindennap újat, mást, többet kell tennünk fennmaradásunk érdekében. Am a gyorsan változó világ uralásához más is szükséges: a változásképeség, a rugalmasság kifejlesztésére is.

S van még egy nagyon fontos dolog: A globalizáció folytán az önálló egyén óhatatlanul kollektív egyénné válik. A XX. század egoizmusa, az önmagunknak élés, saját gyarapodásunkkal törődő, elzárkózó egoizmusunk eltűnni kényszerül.

A kollektív egyén kialakulása szakmánkban is egyre inkább megfigyelhető. A társaságok kialakulása, az együvé tartozás érzésének külsőségeiben is egyre inkább megnyilvánuló jelensége, jól példázza ezt a folyamatot. Az egymáshoz tartozó, a közösség fejlődésétől, függő, annak nagyon is a tudatában lévő ember erősebben társadalmi lény, még akkor is, ha a más csoportok elleni támadások, ennek ellent mondani látszanak.

A csapatjeljesítmények és az egyén érdekeinek ilyen szoros kapcsolata újdonság a gazdaságok történetében. A cég céljainak egységbe forrasztása az egyénével manapság a gazdasági szervezetek fennmaradásának kulcskérdése.

Az önállóságát megőrizni kívánó vállalkozó, az esetleg több nyelven beszélő zseni, ha nem tud azonosulni a csoport érdekeivel, óhatatlanul elbukik. A valahová tartozás elve ma fontosabb, mint valaha.

A XXI. század embere nem engedheti meg magának, hogy leálljon, s csak rutinból dolgozzék. Ha azt gondolja, hogy eleget tud, és elég, ha holnap is csak megismétli mai teljesítményét, akkor biztosan lemarad. Idővel, ha akarna, sem tudna újra visszalépni a világba, mert az elvágatott mellette. A folyamatos tanulás, a változtatás képessége tehát kiiktathatatlan az életünkben. Ezt a permanens feszültséget, szüntelen aktivitást, állandó megújulási kényszert csak kiváló fizikai, szellemi és nem utolsósorban lelki erőnléttel lehet elérni és megtartani. Ez ad lehetőséget arra, hogy XXI. századi globális egyénné váljunk.

Persze, csak ha akarunk...

—oli—

HOSSZÚ ÉLET

A nős férfiak tovább élnek, mint a nőtlének, de szívesebben hálnak meg.



A BTI kínálata

BTI Taxicentrum 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, Web: www.taxicentrum.hu
Ügyfélszolgálat: hétfőn 10-18, kedd, szerda, csütörtök 10-17, péntek 10-14 óráig.

MEGNEVEZÉS	eladási ár
Taxisok Világa Magazin*	280.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése tételes*	4.000.-
Személyi jövedelemadó bevallás kitöltése átalányadós*	3.000.-
Iparüzési adó bevallás kitöltése*	2.000.-
Egyéb bevallások, nyomtatványok kitöltése (NYENYI, stb.)*	2.000.-
Költségszámítás (alkalmanként)*	600.-
Taxis felelősségbiztosítás („kaució”)*	2.700.-
BTI tagdíj (havonta)	1.000.-
Taxicentrum internetes megjelenés alapcsomag / év	12.000.-
Hőpapír új RASE taxiórához	137.-
Papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	63.-
Papírszalag ECOMETER, PRINTAX, DIGITAXI típusú taxiórákhoz	42.-
Önirós papírszalag RASE, HALE típusú taxiórákhoz	137.-
Önirós papírszalag ECOMETER típusú taxiórákhoz	74.-
Önirós papírszalag DIGITAXI típusú taxiórákhoz	120.-
Önirós papírszalag PRINTAX típusú taxiórákhoz	84.-
Budapest atlasz	1.691.-
Magyarország atlasz	1.982.-
Budapest (házzámos) és környéke (28 település) atlasz	2.184.-
Budapest (házzámos) és környéke (88 település) atlasz	3.276.-
Taxis brifkók, pénztárcák	1.880.-tól
Tarifatáblázat készítése/db	450.-
Engedélyszám a kocsni oldalára öntapadós	450.-
Engedélyszám a kocsni oldalára mágneses	650.-
Védőfólia szabadjelző, antenna alá	150.-
Mágnesfóliázás cm ² -ként	1.30

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

Elszámolható üzemanyagárak, 2004 (Ft/liter) – www.apeh.hu

időszak	98	95	gázolaj
01.01-03.31.	240.00.-	230.00.-	213.00.-
04.01-06.30.	249.00.-	239.00.-	215.00.-
07.01-09.30.	259.00.-	249.00.-	219.00.-
10.01-12.31.	259.00.-	249.00.	230.00.-

DIGITAXI TAXIÓRA

Kamatmentes részletre 30 ezer forintos beugróval elvihető!
Autórádió méretű helyekre műszerfalba süllyeszthető
vagy a visszapillantó tükör fölé szerelhető.
Választható: szürke és fekete előlappal.

EÖRDÖGH TRADE KFT. DIGITAXI SZERVIZ

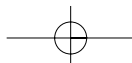
1196 BUDAPEST, Áchim A. u. 91.

Telefon: 282-4280

A JEGYBANKI ALAPKAMAT ALAKULÁSA

(www.mnb.hu)

Időszak	Százalék
2002.12.17 – 2003.01.15.	8,50%
2003.01.16 – 2003.01.16.	7,50%
2003.01.17 – 2003.06.10.	6,50%
2003.06.11 – 2003.06.18.	7,50%
2003.06.19 – 2003.11.27.	9,50%
2003.11.28 – 2004.03.22.	12,50%
2004.03.23 – 2004.04.05.	12,25%
2004.04.06 – 2004.05.03.	12,00%
2004.05.04 – 2004.08.16.	11,50%
2004.08.17-től	11,00%



Fizetendő minimális járulékok 2004. IV. negyedév

FŐFOGLALKOZÁSÚ VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap	Egészségbiztosítási hozzájárulás
Járulékok alapja a tárgyhónapokat megelőző havi minimálbérek összege Negyedév össz.: 159 000 Ft	Járulékalap 15%-a 23 850 Ft	Járulékalap 26,5%-a 42 135 Ft	Tételes összeg 3x3450 = 10 350 Ft
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
Költségként elszámolható	A járulékalap 11%-a 17 490 Ft	A járulékalap 18%-a 28 620 Ft	A teljes befizetett összeg: 10 350 Ft

BTI – Taxicentrum hírek

A BTI iroda elköltözött! A City taxinál zajló felújítás és átszervezés következményeként, valamint egyéb okok miatt a BTI iroda ideiglenesen a Taxisok Világa szerkesztőségében működik (ugyanabban az épületben, csak a folyosón szemben). Postacímünk, telefonszámunk és e-mail címünk változatlan. A BTI iroda helyén jelenleg a büfé üzemel, az emeleten alakítják ki az új City diszpécserközpontot. A felújítás és a próbaüzem befejezése után, néhány hónapon belül várhatóan átköltözünk a másik épületbe, erről természetesen időben hírt adunk.

* * *

Közeleg az év vége, amely a karácsonyi és szilveszteri ünnepeken kívül arról is „híres”, hogy a kötelező gépjárműfelelősség-biztosítások évfordulója is ekkor van. Ahhoz, hogy valaki biztosítót tudjon váltani, jelenlegi kötelezőjét legkésőbb november 30-ig írásban fel kell mondania. Váltani pedig úgy tűnik ismét érdemes, mert információink szerint minden eddiginél nagyobb különbségek várhatók a biztosítók ajánlatai között. Irodánkban november 1-től már rendelkezésre állnak a különböző társaságok díjai, tehát konkrét segítséget tudunk adni a választásban, és természetesen az új biztosítás megkötésére is mód van.

Gumiambulancia Bt. NON-STOP

Taxisoknak kedvezmény!
Szerelés 400 Ft/db, defekt 800 Ft/db

1106 Budapest, Maglódi út 12/b.
Tel.: 06-1-261-0835

Téli gumik 32%-os engedménnyel!

Magánnyugdíj-pénztári tagság esetén a Nyugdíjbiztosítási Alapba 18,5%-ot (**29 415 Ft**), a magánnyugdíj-pénztárba pedig 8%-ot (**12 720 Ft**), ill. egyéb megállapodás esetén a járulékalap maximum 10 százalékáig terjedő részt kell fizetni.

MUNKAVISZONY MELLETTI VÁLLALKOZÓ

	Egészségbiztosítási alap	Nyugdíjbiztosítási alap
Járulékok 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
Költségként elszámolható	Teljes befizetett összeg	Járulékalap 18%-a

NYUGDÍJ MELLETTI VÁLLALKOZÓ

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

Befizetési határidő a tárgynegyedévet követő hónap 12-e, a negyedik negyedévre tehát 2005. január 12.



A személyszállítás feltételrendszere, avagy hol a határ?

Többször foglalkoztunk már e hasábon a személyszállítás feltételrendszerével, a sárga rendszámok jelentőségével és értelmével (vagy értelmetlenségével...), a piacvédelemmel. Minden esetben sajnálkozva kellett megállapítanunk, hogy helyzetünk e téren egyre rosszabb. Ma már ott tartunk, hogy gyakorlatilag a lebukás legcsekélyebb veszélye nélkül, boldog, boldogtalan szállítja az utasokat (a mi utasainkat!) sárga rendszám, vizsga, tanfolyam, sőt adott esetben bármiféle engedély nélkül. A hatóság megtehetetlenül nézi, vagy sok esetben tudomást sem vesz a jelenségről.

A díj ellenében történő személyszállítás feltételrendszerét a többször módosított 89/1988 MT rendelet és az 1/1988 közlekedési törvény szabályozza. Személygépkocsival, és személygépkocsinak minősülő maximum 8 személy szállítására alkalmas mikrobusszal, egyterűvel, kizárólag e rendeletek előírásai szerint lehet díj ellenében közúti személyszállítást végezni. A törvény és az MT rendelet, a részletes szabályozást tartalmazó kiegészítő pénzügyminiszteri és közlekedésminiszteri jogszabályokkal együttesen, gyakorlatilag pontról pontra előírja azokat az elvárásokat, amelyeknek meg kell felelnünk akkor, ha díj ellenében közúton személyeket szállítunk. Anélkül, hogy belemennénk a részletekbe, emeljünk ki néhány feltételt: évenkénti vizsga, tanfolyamok, szigorúbb műszaki előírások, sárga rendszám. Ezek a feltételek mind a taxifuvarozásra, mind a személygépkocsis személyszállító tevékenységre

vonatkoznak. Ha utasokat kívánunk szállítani, akik ezért pénzt adnak nekünk, e fenti előírásokat maradéktalanul be kell tartanunk. MI be is tartjuk, de mit látunk magunk körül?

- **Limuzinszerviz** néven húsz-huszonöt éves amerikai batárok szállítják, fehér rendszámmal az embereket, fogadásokra, esküvőkre, városnézésre

- **Rent a car** szolgáltatás keretein belül gépkocsit adnak bérbe gépkocsivezetővel, aki vezeti a kocsit, az utas meg benne ül, és az út végén fizet. Mi ez, ha nem díj ellenében történő személyszállítás? Miért nem vonatkoznak rá a törvényi feltételek?

- Az már csak hab a tortán, amikor ugyanez a bérautó „**Shuttle Service**” felirattal várakozik a repülőtéren (ez a felirat általában reptéri transzfert takar)

- Üzleti és társasági lapok hirdetik az esküvői fuvarozást „**eredeti oldtimer**ekkel. Fehér rendszámmal persze. (Hogy is kaphatna sárga rendszámot egy 50 éves autó...)

- Rent a car cégek városnézést, repülőtéri fuvarokat vállalnak, végeznek, hirdetnek

- Egyes városokban menetrend szerint közlekedő „**kisvonatok**” viszik el a helyi tömegközlekedés és a taxisok utasait úgy, hogy a két-három pótkocsit vontató traktoron piros, háromszögletű munkagép rendszám található. (Jól emlékszem, hogy munkagépen utast szállítani tilos? Ezek az izéken ötvenen is elférnek...)

- **Külföldi**, román vagy szerb **rendszámmal** rendelkező mikrobusszok minden felhatalmazás vagy engedély nélkül szállítják az utasokat a buszállomások, pályaudvarok, fontosabb városi csomópontok területéről szerte az országba és a határon túl is. Az illetékes minisztérium „Tudunk róla!” felkiáltással elintéztnek véli az egészet. (Reméljük, az új seprű majd jobban seper...)

- Az egyik – azóta már megszűnt – utazási iroda egyenesen odáig merészkedett, hogy Erdélybe utazó vendégeit is román rendszámú, nyilván minden hazai engedély nélküli – a szétesés határán álló – kibuszsal utaztatta.

- A vízitaxi után – ami csak azért nem nevezhető konkurenciának, mert nem közúton szállít – immár megjelent a „**motor-taxi**” is. A csúcsforgalomban nyilván nagyon hasznos és gyors motorkerékpárokkal történő fuvarozással próbál kiharcolni egy szeletet a személyszállítási tortából.

Folytathatnánk a sort, de felesleges. A szabályozatlanság, vagy a szabályok semmibevétele és az ellenőrzés teljes hiánya ma már komolyan veszélyezteti megélhetésünket. A sárga rendszám, amely annak idején piacvé-

delmi szerepet töltött be, ma már semmire sem jó, csak felesleges adminisztrációt okoz és emellett rengeteg költséggel jár.

Megkérdezhetjük, hol a határ? Ha egy bérautó gépkocsivezetővel elszállítja az utast, vagy ha egy taxi, személygépkocsis személyszállító teszi ugyanezt, mi a különbség? Miért kell az egyiknek tanfolyam, vagyoni letét, sárga rendszám, a másiknak pedig nem?

Ezekkel a kérdésekkel fogjuk megkeresni az újjászervezett Gazdasági és Közlekedési Minisztérium illetékeseit a közeljövőben. A megbeszélés eredményére természetesen visszatérünk

A személyfuvarozásban a taxizás mellett egyre népszerűbb a **személygépkocsis személyszállító** vállalkozási forma. Az ő, a taxisokétól némileg eltérő munkavégzésével, ill. az ezzel kapcsolatos nyilvántartási kötelezettséggel kapcsolatban állásfoglalást kérünk az adóhivataltól. A válaszra természetesen ez esetben is visszatérünk.

**APEH Sajtóosztály
Budapest**

Tisztelt Sajtóosztály!

A *Taxisok Világa* című szaklap újságírójaként kérem állásfoglalásukat az alábbi kérdésekben:

E témakörrel kapcsolatos kérdéseink nem a taxisokra, hanem a személygépkocsis személyszállítókra vonatkoznak. A mi ismereteink szerint ez a vállalkozás, feltételeit tekintve, annyiban tér el a taxi-vállalkozástól, hogy nem kell, és nem is szabad taxamétert és szabadjelzőt használnia.

A fuvarozás nyilvántartásával kapcsolatos kérdéseink a következők:

- A személygépkocsis személyszállító vállalkozónak munkája során milyen napi nyilvántartást kell vezetnie? Menetlevelet? Út-nyilvántartást?

- Fenti nyilvántartást kötelezően megvárolandó nyomtatványon kell teljesíteni, vagy a megfelelő adattartalom esetén a nyomtatvány egyénileg is elkészíthető?

- Ha egyénileg is elkészíthető nyomtatványról van szó, ennek milyen adatokat kell tartalmaznia?

- Kell-e minden fuvarról írásos szerződéssel rendelkezni, vagy esetenként a szóbeli szerződés is elegendő?

Állásfoglalásukat szakmai lapunk, a *Taxisok Világa* magazin útján kívánjuk a taxisvállalkozók tudomására hozni.

Szíves közreműködésüket előre is megköszönve, üdvözlettel:

Nagy Zoltán újságíró
30/989-4279
Taxisok Világa magazin

ADÓTANÁCSADÓ IRODA vállal

Teljes körű APEH ügyintézés:

méltányossági, részletfizetési,

járuléktörelési

kérelmek benyújtása,

“nullás” igazolások beszerzése,

folyószámla egyeztetés, egyéb

adóhatóság előtti képviselet.

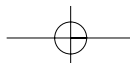
Visszamenőleges könyvelés

ellenjegyzéssel.

Telefon:

06-1-379-0574

06-70-317-7306



ΠΕΟΠ
TETŐCSOMAGTARTÓK
 Minden szgkocsra és mikrobuszra.
 Kerékpárszállítók, szőrfszállítók, csónakszállítók, snowboard- és sílécstartók, síboxok, tőraxboxok árusítása és bérbeadása.
 Használt csomagtartót beszámítunk!
 Bp. XIV. Ker., Jerney u. 5.
 Tel.: 221-2146, 06-30-942-9509

CISAM KIPUFOGÓK!!!
 Forgalmazása, ingyenes szerelése
 NYUGATI, KELETI és SUZUKI alkatrészek, elektromos AC-k.
KO-CSI Autósbolt
 Bp., XXI. Szent István u. 171.
 Tel./Fax: 277-6553, 06-20/9427-220
 Tel.: 278-0198

AUTÓTÜKÖRBETÉT JAVÍTÁS
 Földes Gábor
 1075 Budapest, Király u. 11.
 Ny: H-P: 8-17-ig
Telefon: 341-1261

SPÉCI AUTÓS BOLT
 Keleti, nyugati autóalkatrészek
Tel.: 462-0173, 06-20/342-9785
06-30/2813484, 06-70/2479975
 Nyitva: Minden nap 8.30-tól - 24-ig
 1076 Bp., Dózsa Gy. út 36.
Taxisoknak kedvezmény!

AUTÓMENTÉS
 Taxisoknak kedvezménnyel
 Budapest területén éjjel-nappal
Max. 12.000,- Ft-ért
Tel: 06 30/315-6145

Jap-ker® Mazda, Toyota, Mitsubishi, Nissan, Honda bontó
 Bontott, utángyártott és gyári alkatrészek
 Cím: 2000 Szentendre, Dózsa Gy. Út 26.
Tel.: 06-26-314-163 06-26-311-121
06-26-318-182 06-26-300-032
E-mail: japker@japker.hu | Web: www.japker.hu

Autórugó javítás, készítés
 lengéscsillapítók javítása, forgalmazása
VÖRÖS AUTÓRUGÓ
 Nyitva: H-P: 7.30-16 óráig
 Bp. XIII., Fáy u. 84. ☎ 329-0279

MERCI ALKATRÉSZ!!!
 Új és bontott
 MERCEDES alkatrészek
 Kispesten!
 1191 Bp., Báthory u. 51.
 1196 Bp., Ady E. U. 47.
Telefon: 280-5167

SANTEN'95 Bt.
 Autóalkatrész-szaküzlet
AUDI, VW, Seat, Skoda
 1196 Bp., Ady Endre út 51.
 Tel.: 280-9739, 280-4567
 Nyitva: H-P 8-18 óráig,
 Sz: 9-13 óráig
Taxisoknak 10% kedvezmény!

KOBRA Bt.
 CB-URH javítása, beépítése.
 Lakás- és autóriasztó szerelése, riasztók
 számítógépes távfelügyelete.
 Cím: Bp. X., Bihari út 12/c.
Tel.: 263-0915, 06-30-9345-283
 Ny: H-P: 8-17, Sz: 9-13 óráig.

ESZTIKE VENDÉGHÁZ
 Fertőd

Üdülés Hévízen a Majerik Gyógyszállóban



Elhelyezés: 1, 2 és 3 ágyas összkomfortos (pótágyazható) szobákban. Többgyermekes családok esetén családi szobában.

1 ágyas szoba	reggelivel	5.400 Ft/nap
2 ágyas szoba	reggelivel	9.700 Ft/nap
3 ágyas apartman	reggelivel	13.000 Ft/nap

Kedvezmények gyermekek számára:
 0-3 éves korig díjmentes, 4-14 éves korig 50%




Az üdülő a Hévízi tó szomszédságában található
 A könyvtár, biliárd, asztalitenisz, konditerem térítésmentesen használható.
 A szauna és a szolárium egy alkalommal díjmentes
 Masszázs, akupunktúra, kínai természetgyógyászat térítés ellenében.
 A gépkocsik számára parkolóhely az üdülőn belül.
 A fenti árak az ÁFA-t és az idegenforgalmi adót tartalmazzák.
Jelentkezni lehet: Vasutas Segélyező Egyesület
 1078 Budapest, István u. 6.
 Telefon/fax: 342-5157 vagy
MAJERIK GYÓGYSZÁLLÓ
 8380 Hévíz, Kölcsey u. 6.
 Telefon: 06 (83) 340-240 06 (83) 340-239 Fax: 06-(83)-341-178
 e-mail: heviz@vase.hu | www.vase.hu

FÉK
 tárcsa
 betét
 dob
 pofa



2004-ben is új, minőségi, olcsó, bővített árú készlettel állunk az Önök rendelkezésére.
 Pl. Citroen Xantia, Xsara
 Skoda Octavia, Suzuki, Opel stb.
Taxisoknak kedvezménnyel.
 Száraz László
 Bp. XIV., Várna u. 4.
 Tel/fax: 221-2469, 383-2455
 06-70-317-6976

2, 3 és 4 ágyas szobák kiadók
 2000,- Ft/fő/éj áron
 Csoportos szobafoglalás esetén kedvezmény!
Szobafoglalás:
06-99/370-096
06-30/347-4344
Cím: 9431 Fertőd, Fő u. 35.

ÉKSZERÉSZ BT.
Ékszerkészítés
 (hozott aranyból is)
 javítás - vésés - kőpótlás - restaurálás
 fényképről lézeres képvésés medálra
1211 Bp., Kossuth Lajos u. 106.
 Nyitva: Hétfő-Csütörtök: 8-18, Péntek: 8-16 óráig
 Szombat: 8-12 óráig.
 ☎ 06-70/215-3447, 06-70/311-9213
TAXISOKNAK 10% KEDVEZMÉNY!

Nincs pénzed saját autót venni?
Gépkocsik tartós bérlete és lízingje autósoknak
 További információért hívj minket:
06-20 954-9599
06-20 992-0001
 Régi "kockásoknak" egyedi ajánlatok!

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

Könyvelés, adótanácsadás
 Egyéni vállalkozók - taxisok részére adótanácsadás, könyvelés, adó- és tb-bevallások készítése, ügyintézés
Novotax Kft.
 1097 Bp. Vágóhíd u. 48.
 § Érdeklődni: Nádor Lajos, §
§ Tel.: 215-1483 §

HA MÉG NEM ISMERNÉD:

Munkaerő-felvétel egy multicégnél

Egy munkanélküli jelentkezik egy multihoz takarítói állásra. A HR-es behívja, elbeszélget vele, és teszteli: söpörje fel a padlót, és utána azt mondja: - Ok, felveszlek, add meg az e-mail címedet, és elküldöm neked a megfelelő formanyomtatványokat, és a munka kezdés dátumát. A munkanélküli reménytelenül elmondja neki, hogy nincs számítógépe, és e-mail címe sem. A HR-es azt válaszolja, hogy akkor sajnálja, de mivel nincs e-mail címe, virtuálisan nem is létezik, és ha nemlétezik, nem tudja felvenni. A munkanélküli kijön, nem tudja mihez kezdjen, összesen 10 dollárral a zsebében. Elhatározza, hogy bemegy egy boltba, és vesz a maradék pénzén egy láda paradicsomot, 10 kilósat, és házról házra jár, kínálja a paradicsomot, és két órán belül megduplázza a tőkét. Ismét vesz paradicsomot, ismét házaknál adja el, és így a végén már 60 dollárja van. Ekkor realizálja, hogy pénzt ezen a módon is kereshet, és ettől kezdve minden nap kora reggeltől késő estig így keres pénzt, meg triplázva, négyszerezve minden nap a pénzét.

Pár héttel később vesz egy sze-

keret, majd egy kamiont, majd egy kis flotta házhoz szállító kamiont. 5 év elteltével a hajdani munkanélküli az USA legnagyobb élelmiszer kereskedelmi láncának tulajdonosa. Gondol ezért a családjá jövőjére, és elhatározza, hogy életbiztosítást köt. Felhív egy biztosítási ügynököt, választ egy fajta biztosítást, és amikor a beszélgetés befejeződik, az ügynök megkérdezi, milyen e-mail címre küldheti az ajánlatát. A férfi azt válaszolja, nincs e-mail címe. Furcsa, válaszolja a biztosítási ügynök, nincs e-mail címe, és mégis mennyi mindent elért, vajon mire vitte volna, mit csinálna ma, ha lett volna e-mail címe? A férfi gondolkodik, majd azt válaszolja: takarító lennék a multinál...

1. tanulság: az Internet nem oldja meg az életet

2. tanulság: ha nincs e-mail címed, de sokat dolgozol, lehet belőled milliomos

3. tanulság: ha megkapod ezt a e-mailt, valószínűleg közelebb vagy a takarítóhoz, mint a mil-lárdoshoz

Helló, választ nem kérek, elmentem paradicsomot árulni.

Új modellsorozat a Mercedes-Benzről

CLS: négyajtós kupé a jövőből

2004. október elején kerül piacra a Mercedes-Benz új, négyajtós kupéja, a CLS. Egyedülálló koncepciójának köszönhetően páratlan módon ötvözi a kupék eleganciáját és dinamizmusát a limuzinok menetkényelmével és praktikumával. Tágas utastere és csomagtartója, valamint hétköznapi használhatósága limuzinokhoz teszi hasonlatossá, érzelmekre ható vonalvezetése azonban kupékhoz fűződő rokonságról árulkodik. E mindmáig egyedülálló kettősségből adódóan jócskán megelőzi korát az új CLS.



Felszereltsége is példaértékű: az adaptív első, valamint az oldal- és ablaklégszakokon kívül a baleset következményeit megelőző módon enyhítő PRE-SAFE rendszer is rendelhető lesz hozzá. Az induló motorkínálatot két nagy teljesítményű benzines erőforrás alkotja: az egyik a CLS 350 200 kW-os/272 LE-s V6-os hajtóműve, a másik a CLS 500 225 kW-os/306 LE-s nyolchenyeres motorja. Mindkettőt az új, hétfokozatú 7G-TRONIC automata váltóval párosítja a Mercedes-Benz. A CLS 500 csúcsmodellben ezen felül AIRMATIC DC légrugózás és négyzónás THERMOTRONIC klímaautomatika gondoskodik az S-osztályéhoz hasonló, magas szintű menetkényelemlről.

Az új CLS előfutára az a kupétanulmány volt, amelyet a 2003. évi Frankfurti Autószalonon mutatott be a Mercedes-Benz. A négyajtós modell kedvező fogadtatása megerősítette a cég vezetőségét abban, hogy zöld utat adjon a sorozatgyártásnak.

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

GOLD DELIKÁT KFT.

TAXISOKNAK 5% KEDVEZMÉNY !!

EXKLUZÍV ITALOK, KÁVÉ, TEA, ÜDÍTŐK,
ÁSVÁNYVIZ, ENERGIAITALOK

Whiskyk, sörök, borok, pezsgők,
brandyk, vodkák, pálinkák, vermutok,
ginek, tequilák, ouzok, muzeális borok,
óriáspalackok, cognacok.....

OLCSÓBB ÉS DRÁGÁBB
ÁRFEKVÉSŰ CIKKEK EGYARÁNT

MINDEN KEDVES TAXIS VÁSÁRLÓNK
EGY DB 5%-OS TÖRZSVÁSÁRLÓI
KÁRTYÁT KAP AZ ELSŐ VÁSÁRLÁSKOR

JÖJJÖN EL! MEGÉRI!

Exkluzív delikátáruk, ajándékosarak
rendelésre is.

1148 Budapest, Róna u. 1-3.
Telefon/fax: 383-0264



OPEL ALKATRÉSZ CENTRUM

1139 Budapest, Teve u. 41.

Tel.: (361) 330-0000

**SZERVIZANYAG AKCIÓ
(OLAJ IS)**

20%

KEDVEZMÉNY!

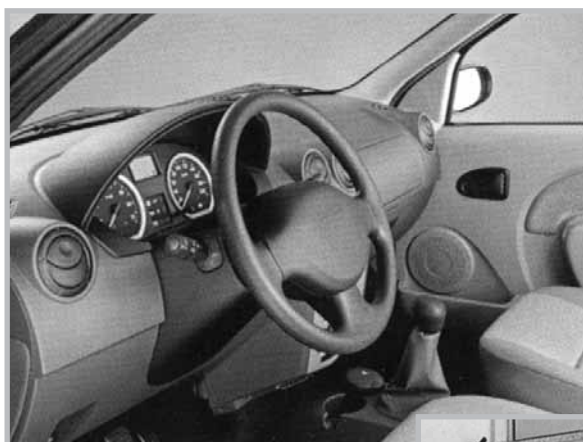
**TAXISOKNAK
MINDEN EGYÉBRE**

10%

KEDVEZMÉNY!

Már Magyarországon is vásárolható:

A DACIA LOGAN



súlyozni, hogy az almát csak az almával érdemes összehasonlítani, vagyis felesleges a Logant egy 10 milliós autóval összevetni. Inkább az árakra kell odafigyelni. Az 1.4-es (75 LE) MPI motorral szerelt változat ára alapfelszereltséggel 1.749.000 Ft. Igaz, hogy ebbe az autóba mindössze egy vezetőoldali légszékot, fordulatszámérőt és fejtámlákat építettek be a hátsó

ülésekhez is. Az Ambiance (1.849.000 Ft.), a Laureate (2.049.000 Ft.) és a Laureate Plus 1.6-os (90 LE-s) motorral (2.349.000 Ft) felszereltségi fokozatokkal egyre jobban felszerelt Daciához juthatunk. A manuális légkondicionáló azonban csak a legdrágább felszereltséghez jár automatikusan.

Ugyanakkor külön már az Ambiance-változathoz is rendelhető 200 ezerért. Mindenesetre az várható, hogy az alapváltozat taxiként hamarosan megjelenik, mert az autó méretei és ára igen népszerűvé teszik majd a Logant az olcsó szolgáltatást kedvelő kollégák között.

Az autós híreket figyelő honfitársaink már hónapok óta tudnak arról, hogy hamarosan itt az új Dacia. Sokan úgy hitték, hogy már láttak is ilyet, hiszen a '90-es évek elején nálunk kislejtezett elődöt azért követte újabb kiadású román autó is, mely külsejében már jelentősebben eltért az általunk megismerttől. Azonban az „igazi” új típus, a már a Renault által jegyzett Logan csak ez év szeptemberében érkezett meg Magyarországra. Nem kis meglepetést keltve azokban az autósokban, akik a komoly feliratozásból jöttek rá: ez az új Dacia.

Az új típus megfelel a vele szemben támasztott elvárásoknak. Vagyis nem hivalkodó, de azért modern külsejű, ugyanakkor belül igen tágas teret nyújt. Természetesen ez esetben is ki kell hang-



GYÁSZJELENTÉS

Mély fájdalommal tudatom,
hogy imádott férjem



Simon András,

3-as számú „Simi” kollégájuk 50. élet-
évében elhunyt.

Simon Andrásné



Hervay Péter
T5 535

Sajnos, ismét egy általunk tisztelt és megbecsült kollégától kell búcsúznunk. 50 éves életkorát meghazudtoló, sportos, ereje teljében lévő kollégának ismertük őt, aki számos ismerősének, barátjának segítőkész és megbízható munkatársa volt. Tragikus és hirtelen bekövetkezett halálának híre mindannyiunkat megdöbbentett. Családja mély gyászában a TELESTAXI és BUDATAXI teljes állománya, valamint cégünk dolgozói is osztoznak.

Péter Nyugodj Békében.

Buda Kft Vezetősége



MORFONDÁRIÁK

Ilyen szép vénasszonyok nyara igen rég volt. Kell is, hogy valami feldobja a hangulatunkat, mert egyébként nem javul a helyzetünk egy cseppet sem. Legalábbis én így látom. Van ugye egy új kormányunk, meg miniszterelnökünk. Hú, de jó! Most aztán majd beindul a gazdaság. Beindítják! Például kitalálják, hogy akármikortól a taxióra tükkörírással kell, hogy kiadja a nyugtát. Valamikor a Főtaxinál ugye ezt úgy oldottuk meg (az utólagos trükkök miatt), hogy egy indigót fordítva kellett betenni a nyugtatömbbe. Most meg majd epromot kell cserélni. A taxisoktól megint bejön a százmillió áfája. Nem sok az egy költségvetésben, azt én elismerem. Régi mondás szerint viszont a sok kicsi, sokra megy. Itt egy kis gáz-, ott egy kis áram-, üzemanyag-ár-emelés, és máris lehet szőlőtelepítésre meg üdülővásárlásra felvenni a jó kis állami támogatásokat. Így lendül fel kis hazánkban a gazdaság. Meg fejlődik erősen. Szóval nem az végzi el a munkát, aki felveszi érte a pénzt. Mikor Bagdadban dolgoztam, ott elmagyarázták nekem, hogy amit én korrupciónak hittem vagy láttam, az nem az. Az helyi sajátosság. Tényleg! Rá is jöttem. Tudniillik ott abban a világban még neve is van a folyamatban szereplő pénznek. Úgy hívják, hogy: baksis. Ugye milyen szép szó? Már annak, aki kapja. A borralaló vagy a jatt szerintem meg sem közelíti jelentésének tartalmában. Ezek is régi szokásokban gyökereznek, de egy bizonyos szolgáltatást is igényelnek. Régen harcoltak is ellene. Ki volt írva a fodrásznál például, hogy „öntudatos dolgozó nem ad és nem fogad el borralalót”. Mégis adták meg elfogadták az emberek. Manapság már előrébb járunk. Nem borra kell a pénz. (Különben az sosem arra kellett.) Szólóre. Abból lesz a bor. Aki meg megissza, annak kell adni a borért. Borralaló? Hm! A kör bezárult. Ugye milyen érdekes? Mindezt persze köszönhetjük a földrajzi elhelyezkedésünknek. Ezért csatlakoztunk Európához és nem a banánköztársaságokhoz. Habár lehet, hogy csak hisszük, hogy európaiak letünk. Szerintem fel kell még nőni. A fejünkben kell átírni sok mindent. Mint a taxiórában. Az epromot. Tényleg, a régi epromot miért nem adják oda nekem? Az enyémet! Kifizettem! Biztosan újrahasznosítják. Beteszik egy UV-kamrába, és újfent ér egy tízest. Ügyeees! Kezdek rájönni, hogy a taxis trükkök a fogyasztó megkárosítására csak óvodás szintű próbálkozások. Legutóbb például úgy döntöttem, hogy a nekem sokba kerülő RASE-taxiórát leselejtezem, mert nem vagyok hajlandó folyamatosan költeni rá. Bevitettem a szervizbe.

Ott közölték velem, hogy előbb el kell végezniük rajta az epromcserével járó softver-módosítást, nyugta-fejléc átírást, majd ezután „kisütik”. (Mi lehet az, nem tudom.) Persze egy csomó pénzért. Na, erre úgy elment a kedvem az egésztől, hogy bementem egy kocsmába. Ettem, ittam, majd elindultam haza. Busszal. Mert van bérletem is. Otthon vettem észre, hogy a taxiórát, mely egy reklámszatyorban volt, a buszon felejtettem. Lótottam-futottam, nem lett meg a kis csomagom. Ijedtemben beszaladtam az APEH kirendeltségre, hogy most mi legyen. Nagyon kedvesek, türelmesek voltak. Kultúráltnan, udvariasan elmagyarázták, hogy az a lényeg, hogy az utolsó zárás meglegyen, és elég egy levélben, pár sorban bejelenteni, hogy ekkor meg ekkor elvesztettem a taxiórám! Pedig ők a hatóság. Ennek ellenére úgy viselkednek, mintha szolgáltatók lennének. A szolgáltatók meg fenyegetik az embert. Hogy jobban járok, ha...! Ezúton szeretném közölni mindenkivel, hogy kisigényű vagyok. Nem szeretnék jobban járnai. Egyszerűen csak jól járnai. Tapasztalataim szerint az a legjobb. Gondolom, mindenki így van ezzel. Mikor fogok már jól járnai a pénzemért például? A drosztokon meg jól állni. Vagy csak beállni. Halom vagy olvasom a Főtaxi Rt. szívesen felvállalja az ellenőrzést a taxiágazatban. Na, itt álljunk meg egy pillanatra! Miről van szó? Csak a velük szerződésben állókat (kockás, kendermagos főtaxis), vagy mindenkit fognak ellenőrizni? Milyen alapon? Mi van akkor, ha az ellenőrzésbe vont járműbe (taxiba) be akar szállni egy utas. Mert ő azzal a taxival akar utazni. Megjegyzem, lehet ez az utas „a nem világító szabadjelzővel, nem a taxilomáson álldogáló, nem utasra váró, éppen nem dolgozó” kolléga is. Kik lesznek ezek az ellenőrök? Milyen képzést kapnak? Miből kell vizsgáznunk? Milyen lesz a rendszámuk, a járművük, a sárga mellényük? Csak úgy sorjáznak a kérdések. Ja, ki fogja fizetni őket? Bejöhettek a lakásomba? Kizavarhatnak dolgozni? Vagy hazavarhatnak pihenni? Szondázhatnak? Vért vehetnek? Á! Azt csak szívják tőlünk! Vagy csak egyszerűen nekik lesz a leghosszabb. Na milyük? Az antennájuk! Ugye, hogy nem is olyan egyszerű az élet mifelénk taxisoknál. Ráadásul, ha valami változást vagy változtatást szeretnénk, itt látszik, hogy egy ilyen egyszerű probléma kezeléséhez is mennyi mindennek kell figyelemmel lenni. Most már ugye kezd komollyá válni állítólag a fix tarifa megoldásának a problémája is. Viszont előre látom, hogyha létrejön ez a konstrukció, rögtön lesz egy pár

önként jelentkező, aki azt fogja harsogni, hogy ezt mind az ő és csakis ő, vagy az ő „cége” „érdekképviselője” stb. érte el. Mi következik ebből? Az, hogy nemcsak mi taxisok vagyunk sokan, hanem a fuvarvállaló irodák is. Mint az utazási irodák! Csak mi nem hagyjuk ott az utast. Mert ugye nálunk utólag szokás fizetni. Habár erre is volt már ellenpélda. Sajnos a taxis kollektivitás is mélyponton van emiatt. Másikülönben hogy fordulhatna elő rendszeresen a több személlyel való fuvarozás. A csúcs az, amit egy jó kollégám mesélt el. Vele történt meg az eset. Éjszaka megintette egy társaság. (Már ez is kész csoda!) Mint kiderült öten voltak. Barátom nem vállalta a fuvar, de rábeszélte a társaságot, hogy hív nekik még egy taxit. Elfogadták! Még az árban is megegyeztek. Pillanatokon belül megérkezett a kolléga. A „cég” nevét szándékosan nem írom le. Majd azt vette észre a barátom, hogy a rádión rendelt taxis csapattársa elrobog az öt utassal. Nem, nem egyterű volt a másik taxit. Erre mondják azt, hogy hirtelen köpni-nyelni nem tudott. Majd bekérdredezett a csatornára, ahogy illik és megköszönte az öt utassal fuvarozó csapattársának a kedvességét. Na, de a történetnek még itt nincs vége. A diszpécser ugyanis rögtön letiltotta a barátomat. Mivel ő elég jó viszonyban van a cégvezérrel (ő is szereti a focit), próbálta ezt a diszpécseri döntést érvényteleníteni, mire az volt a válasz, hogy ő az ilyesmibe nem akar beleszólni. Itt tartunk tehát napjainkban, és csak remélni lehet, hogy valaha ezek az anomáliák megszűnnek. Vagy csak igen ritkán fordulnak elő. Reméljük!

Tisztelettel:

Kapitány

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.

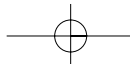
Tel.: 06-20-351-2213

Kerepes, Szabadság út 41.

Tel.: 06-30-363-8893

Nyitva tartás: H-P: 8-18-ig

SZ: 8-14-ig



Erről írt a *Taxisok Világa* 1994 októberében

10 éve történt

A miniszternél jártunk

Már sokszor elmondtuk: néhány évvel ezelőtt a taxis érdekképviselők elismertsége és véleményének súlya még olyan nagy volt, hogy a felvetett problémákat akár kormányzati szinten is tárgyalták. Ezúttal az akkori közlekedési miniszter, Lotz Károly fogadta a taxis kamara képviselőit, és hallgatta meg felvetéseiket. Szóba került a létszámlimit, a vagyoni biztosíték eltörlése, a szomszédos országokba történő fuvarozás egységes szabályozása, továbbá olyan, a Pénzügyminisztérium hatáskörébe tartozó témák is, mint az átalányadó bevezetése, az ÁFA határ felemelése, és a maximált ár kérdése. A közelmúlt ismeretében szomorúan

kell megállapítanunk, hogy ma már a taxisok problémáival, érdekképviselői híján nem hogy miniszteri, hanem gyakorlatilag semmilyen szinten nem foglalkoznak...

A taxisok létszámáról

Manapság sokat panaszkodunk, hogy sokan vagyunk, sok a taxi, és kevés a fizetőképes kereslet. Nos tíz évvel ezelőtt, a rendszerváltást követő ötödik évben, a húsz, huszonöt százalékos pénzromlás korában a Taxis Kamara felmérése szerint fél év alatt közel hatezer taxis vállalkozóval bővült a taxisok létszáma. 1994. január 1-jén 13 400 taxist regisztráltak, június harmincadikán már 19 000-et! A szak-

ma felhígulása minden elképzelhető mértéket felülmúlt, ez a minőségben, illetve annak hiányában is jól tükröződött. Vegyük figyelembe ezt az időszakot is, amikor a mai 5000-5500-as fővárosi létszámot sokalljuk...

Országos KRESZ-teszt

Az Országos Balesetmegelőzési Bizottság a közúti közlekedés biztonságának javítása érdekében tett intézkedései között – a Hungária Biztosító közreműködésével – több mint másfél millió KRESZ-tesztlapot küldött szét az országban. A visszaérkezett mintegy százezer „megfejtés” jó általános képet adott az ország gépkocsivezetőinek elméleti tudásáról. A végeredményt talán a „szánalmas” jelzővel lehetne jellemezni. A tesztlapok átlagosan 21%-a volt hibátlan. A statisztikák szerint Budapest még ehhez az átlaghoz képest is rosszul teljesített, itt a hibátlan válaszok aránya a 17%-ot is alig érte el...

Taxisok kérdezik, a szerkesztőség válaszol

– Vizsgára viszem az autót, de a taxióra hitelesítése két hét múlva lejár. El kell vinnem vizsga előtt hitelesíteni, vagy így is megfelel?

– A Fővárosi Közlekedési Felügyelet illetékességétől származó információk szerint, ha érvényes a taxióra hitelesítése, akkor a vizsgán kötelesek elfogadni, függetlenül attól, hogy egy hónap, egy hét, vagy akár egy nap múlva jár le. Ugyanez az elv érvényes a Környezetvédelmi Igazoló Lap, ismertebb nevén a zöldkártya esetében is.

FÉRFISZÖVEGEK...

– Az alkoholmentes sör az első lépés a guminő felé.

– Ajándék szesznek ne nézd a fokát!

– A fekete lyukak úgy keletkeztek, hogy Isten nullával osztott.

– Arra ébredtem, hogy a takarítónő az örület határát sűrölja.

– A processzorok füsttel működnek. Ha kijön belőlük a füst, nem működnek tovább.

– Tetszik, hogy karcsú a derekam, izmos a karom, és egyáltalán, sportos a kül-sőm. Csak az nem tetszik, hogy mindezt zsírpárna takarja el.

parajdi
AUTÓALKATRÉSZ KIS- ÉS NAGYKERESKEDÉS



**VW AUDI OPEL
SEAT FORD
SZAKÜZLET**

Üzletünkben gyári minőségű és utángyártott alkatrészek széles választékával várjuk vásárlóinkat.

Parajdi Kft. 1134 Budapest Klapka u. 9.
Telefon: 450-2290 Fax: 450-2299
e-mail: info@parajdi.hu www.parajdi.hu
Nyitva: Hétfő-Péntekig 8,00-18,00-ig
Taxisoknak kedvezmény!

FELHÍVÁS!
Ruhagyűjtést szervezek rászoruló szegények és hajléktalanok részére, ebben kérem a taxisok segítségét... Mindenféle megunt, kinőtt ruhát, cipőt (felnőtt és gyermek méretben is) szívesen fogadunk, amelyek otthon esetleg csak helyet foglalnak Felvilágosítás, és a ruhák begyűjtésének egyeztetése: Henczné Egyed Zsuzsanna Taxisok Világa Szerkesztősége 1191 Budapest, Attila u. 49-53 Tel: 280-1864, vagy este a 262-8149 telefonszámon, ill. fenti címen a BTI-be is be lehet hozni

Előfizethető a Taxisok Világa

**A féléves előfizetői díj 1700 Ft,
az egyéves 3400 Ft,**

**amit postautalványon kérünk
a szerkesztőség címére feladni.**

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

AZ INTERNETEN ÉRKEZETT:

Akik a 80-as évek előtt születtek, azok HŐSÖK. Csodálni való, hogy is tudták az 50-es, 60-as, 70-es évek szülőit ezeket megélni, túlélni. Nem volt az autókban biztonsági öv és gyerekülés. A gyerekágyaink festékjében még ólom is volt. A gyógyszeres üvegeket könnyedén ki tudtuk nyitni meg a vegyszeres üvegeket is, a fiókok, ajtók nem voltak ellátva biztonsági nyitóval, és a kerékpáron nem volt sisakunk.

Mi a csapból ittuk a vizet, nem az üvegből. Mi fadarabokból és csapágyakból építettük meg az első autóinkat, és nem volt annak fékje, természetesen voltak emiatt balesetek. Mi kimentünk játszani! Egész nap kinn voltunk, szüleink csak sejtették, hol vagyunk, hisz alig volt otthon telefon, nem hogy mobil.

HŐSÖK

Egész nyáron fűben és erdőben játszottunk, mégsem lettünk kiütésesek, nem tört ránk allergiás roham. Ha valamink eltört vagy betört, senkit nem pereltek be ezért. Mi voltunk a hibásak, nem? Sokszor lilára kopáltuk egymást és szüleink nem szóltak bele. Túlélted!

Rengeteg egészségtelen dolgot ettünk: zsíros kenyér, kolbász, disznóhús, ISKOLAI MENZA. Ittunk alkoholt is, és senki nem lett ettől kövér meg alkoholista. A kakaóban nem volt A, B, C, D és E vitamin. Az üdítő cukorral készült. Mosatlanul a fáról ettük a gyümölcsöt, és a WC pereme alatt csak úgy hemzsegték a baktériumok. Egymás poharából it-

tunk és egészségesek maradtunk. Nem volt nekünk: Playstation, Nintendo, X-Box, videojátékok, 64 Tv adónk, filmek videóról vagy DVD-ről, Surround Sound, saját tv, computer, internet, Fitness-Club kártyánk, mobilunk etc.

Nekünk BARÁTAINK voltak! Kimentünk az utcára és találkoztunk velük, vagy egyszerűen becsengetünk hozzájuk, és beengedtek. Nem kellett a szülőket megkérdezni, sem a miénket, sem az övéket! Nem vittek és nem hoztak a szülők. Hogyan is volt ez lehetséges? Fadarabokkal, botokkal, labdával játszottunk, és nem ütöttük ki egymás szemét. A fociba csak az állhatott

be, aki tudott. Ha nem volt jó, kívül állt és csalódottan nézett, megbirkózott a tudattal. Vagy elment másokkal mást játszani.

A szexhez nem kellett pornófilm és szálloda sem. Ha valamit rosszul csináltunk, vállaltuk a következményeket. Ha egy tanár nyakon vágott, nem szúrtuk le egy késsel és nem pereltük be. Örültünk, hogy csak egyet kaptunk. Ha a törvényvel szemben vétkeztünk, szüleink nem álltak mellénk.

Na de ilyet! Volt nekünk kötelességünk, büntudatunk, jóérzésünk, felelősségérzetünk, szabadságunk, ismertük ezeknek a szavaknak a mélységét. Ezek voltunk mi! Nem úgy néz ki, hogy veszélyben nőtünk fel?

Nem vagyunk mi hősök? Dehogynem.

Villanymotorral párosított dízelhajtómű:

Immár hibridüzemű változata is létezik a Mercedes-Benz Sprinternek

A Mercedes-Benz évtizedek óta vezető szerepet játszik a gazdaságos és környezetkímélő hajtási módokat kutatásában. Legyen szó akár földgázzal, cseppfolyósított gázzal, villamos energiáról vagy a jövő szempontjából igen ígéretes tüzelőanyag-celláról, a stuttgarti márka mindegyik vonatkozásában élen jár a megfelelő hajtó-

kor felszabaduló energiát (rekuperáció). Az alapjármű egy automata váltóval felszerelt Sprinter 311 CDI (3,5 tonna megengedett össztömeg, 1.960 kg saját tömeg).

A hibridhajtású áruszállító tökéletesen tisztán és csendesen üzemeltethető a belvárosban és más, légszennyeztség- és zajérzékeny területen. További előnyek: a belső égésű motor miatt nincs korlátozva a hatótávolságuk, szinte ugyanúgy lehet használni őket, mint a hagyományos hajtású változatokat, fokozottan üzembiztosak, és végül, de nem utolsósorban, használatuk módjától függően 10-50%-os gázolaj-megtakarítást biztosítanak üzemeltetőjük számára.

A belső égésű és a villanymotor párhuzamos elrendezésének és intelligens összekapcsolásának köszönhetően minden helyzetben optimálisan használható a hibridhajtású Sprinter: tisztán és csendesen, pusztán villanyhajtással működik az erre érzékeny helyeken (belváros, üzemcsarnokok), vagy üzemanyag-takarékosan, hibridüzemben halad azáltal, hogy a villanymotor kis sebességnél, ill. gyorsítások segíti a dízelhajtóművet. Amikor a vezető lenyomja a gázpedált, és teljes terhelés alá helyezi a hajtásrendszert, egyszerre dolgozik mindkét motor. Ez az ún. boost-funkció főként akkor igen hasznos, ha előzéskor vagy hegyemenetben hirtelen nagy teljesítményre van szükség. A vezető egyébként gombnyomásra válthat az egyes üzemmódok között.

A „Plug-In” modellváltozat dízelmotorja 70 kW teljesítményű villanymotorral van párosítva, ezt 14 kWh kapacitású nikkelfémhidrid-akkumulátor látja el árammal. Az akkumulátor egyszerű feltöltésével akár 30 kilométert is képes megtenni a Sprinter tisztán villanyüzemben. A lemerült telepet az elektromos hálózatról lehet

feltölteni – pl. éjszaka – kb. 6 óra alatt. Menet közben is töltődik, mert a gépkocsi fedélzeti rendszere visszatáplálja a fékezéskor felszabaduló energiát.

A Sprinter „Plug-In”-változatának villanymotorját ráadásul hálózattól független, 40 kW-os generátorként is tudják használni gépek és berendezések működtetésére iparosok, valamint különféle szervezetek, például műszaki mentők vagy tűzoltók.

Az elektromos hajtásrendszer együttes tömege 350 kg. Lítium-ion akkumulátorok alkalmazásával 160 kg-ra csökkenthető ez a súlytöbblet.

A töltődugalj nélküli hibrid-Sprinter kisebb teljesítményű, mindössze 30 kW-os villanymotorral és 3 kWh kapacitású akkumulátorokkal van felszerelve. Segítségükkel 3-4 kilométert tud megtenni villanyüzemben, ami szinte valamennyi sétálóutcahoz elegendő. Ennél az egyszerűbb változatnál közel 100 kg az elektromos rendszer tömege.

A hibridüzem valamennyi előnye ellenére sem hallgatható el az a tény, hogy a kiegészítő hajtás miatt csökken a jármű terhelhetősége, és drágább a beszerzése. Ugyanakkor már az Európai Unió kilenc tagállamában támogatást – adókedvezményt, hozzájárulást vagy üzemeltetési kedvezményt – élveznek a hibridjárművek üzemeltetői. Nagy-Britannia fővárosában, Londonban például már jelenleg sem kell úthasználati díjat fizetniük gáz- vagy hibridüzemű járműveik után.

A károsanyag-kibocsátási előírások folyamatos szigorodásával, a belvárosokba való behajtás korlátozásával, az úthasználati díjak és járműadó, valamint általánosan a járművek fogyasztásának csökkentése szempontjából egyre fontosabb szerephez jut ez a hajtási módzat. A jól bevált komponensekből – villany- és dízelmotorból – álló hibridhajtás ráadásul alkalmas rá, hogy vonzó alternatívát kínáljon, amíg sorozatgyártásra éretté válik a tüzelőanyag-cellás hajtás.

A 2004. évi Nemzetközi Haszonjármű Kiállításon látható volt a Mercedes-Benz Sprinter hibridhajtású, „Plug-In”-változata. Bemutatkozását követően, várhatóan már jövőre gyakorlati teszten fog számot adni képességeiről.



művek fejlesztése terén. Ez irányú elkötelezettségét jelzi az a Mercedes-Benz Sprinter is, amely hibridhajtású „Plug-In”-változatban volt látható a Nemzetközi Haszonjármű Kiállításon. A „Plug-In” elnevezés arra az elektromos csatlakozódugaljra utal, amelynek segítségével – például éjszaka – feltölthető a jármű akkumulátorai, akár a motor működése nélkül is. Ezenkívül olyan Sprinter is szerepel a Mercedes-Benz tervei között, amelyen nem lesz töltésre szolgáló dugalj.

A hibridhajtású Sprintereknél (dugaljjal vagy anélkül készülő változat) villanymotorral egészül ki a hajtáslánc a váltó és a tengelykapcsoló közötti részen. Attól a nikkelfémhidrid-akkumulátortól kap áramot, amelybe generátorként maga táplálja vissza a fékezéskor vagy lejtmenet-

Korszerűbb EU-színvonalú munkalehetőség

Opel Vectrákkal bővült a Taxi 4.

Az egységes megjelenést biztosító OPEL Astra autóparkkal dolgozó Taxi 4. Kft.-nél megjelentek a nagyobb, ám drágább Vectra típusok is, ráadásul dízel változatban. A miértről Karacsi Mihály értékesítési igazgatót kérdeztük.

– Az OPEL-től igen jó árat kapunk a Vectrákra, tehát ez az egyik oka a nagyobb, szebb autók vásárlásának. Miután dízel-motortól érkeznek hozzánk, így gazdaságosabban tudjuk üzemeltetni ezeket. E mellett pedig az új típusú, megrendelőink igényeit is figyelembe véve, előbbre is léptünk egy kategóriát. Jelenleg 55 Astránk, 15 Vectra Sedanunk, illetve 5 Vectra Caravanunk van taxiként felszerelve. Természetesen a flottabővítés mindig bizonyos kockázattal jár, ám a cégnél tapasztalható kedvező folyamatok már állandósultak, a megrendelői állományunk fo-

lyamatosan növekszik és a fuvarszám tekintetében szeptemberben elértük a 2004 december végére kitűzött célokat. Ez valamivel több, mint 15 ezer megrendelést jelentett az elmúlt hónapban, ami egy autóra vetítve igen jó eredménynek számít. Ráadásul az „emberes” hónapok mindig fuvarszám-emelkedést hoznak, így várhatólag tovább javul statisztikánk. Ennek gátat csak az szabhat, ha a címet nem tudjuk elvinni, azokat át kell adnunk más cégeknek. Jelenleg a hozzánk beérkező hívások egy részének sajnálatunkra ez a sorsa. Ez is az oka annak, hogy továbbra is szeretet-

tel várunk minden tisztességes, „hagyományos” módon dolgozni kívánó és hosszú távra gondolkodó kollégát. Mond-

hatnám azt is, amit egy házasság hirdetés záró soraként szoktak kihangsúlyozni: „kalandorok kíméljenek”!



A dízel Vectrák magasabb megrendelői igényeket képesek kielégíteni. Az ajtó mellett Karacsi Mihály értékesítési igazgató áll

A KRESZ-TEST helyes megfejtése

- Helyes a „C” válasz.** A kanyarodó taxira hat a centrifugális erő, egyenes pályára akarja kényszeríteni a gépkocsit. Nagysága egyenesen arányos a jármű tömegével, a haladási sebesség négyzetével és fordítottan arányos a kanyar sugarával.
- Helyes a „B” válasz.** A tábla autótutaj jele, melyen a veszély helye és a veszélyes útszakasz kezdete közötti távolság 150–250 m.
- Helyes a „B” válasz.** Az övezetben csak a kiegészítő táblán feltüntetett időtartamig, illetve feltételekkel engedélyezett a várakozás.
- Helyes a „C” válasz.** A tábla jelentése: „Mindkét irányból behajtani tilos”.
- Helyes a „C” válasz.** A megcsúszó hátsó kerekek oldalvezető ereje csökken, s így a taxi az oldalról hatására kifarol.
- Helyes a „B” válasz.** A tábla azt jelzi, hogy az útkereszteződésben megfordulni és balra bekanyarodni tilos.
- Helyes az „A” válasz.** Nagy sebességnél a taxi kereke gördülés közben már nem képes kiszorítani a gumi mintázatán keresztül maga alól a vizet.
- Helyes az „A” válasz.** A kis mennyiségű víz az út porával sáros, nyálkás réteget alkot, a tapadási tényező értéke jelentősen csökken.
- Helyes a „B” válasz.** A légszák nem he-

lyettesíti, hanem kiegészíti a biztonsági öv védőhatását.

10. Helyes a „B” válasz. Köteles a taxiját – lehetőleg olyan helyen, ahol a forgalmat nem akadályozza – haladéktalanul megállítani, ha elromlott a bal oldali első vagy hátsó helyzetjelző lámpája, kivéve ha a jármű kivilágítása nem szükséges.

11. Helyes a „C” válasz. Tilos a vészvillogót használni szabálysértés leplezésére, pl. tilos helyen való megállás esetén.

12. Helyes a „C” válasz. Tilos megállni útkereszteződésben az úttestek széleinek metszéspontjától számított 5 m távolságon belül.

13. Helyes a „B” válasz. Sűrű ködben az álló járművön a jobb észlelhetőség érdekében a hátsó helyzetjelző ködlámpát használhatja.

**TAXIAUTÓK
BÉRBEADÓK**
KEDVEZŐ FELTÉTELEKKEL
Telefon:
06/30-293-5420
ISRA-NOR Kft.

14. Helyes a „B” válasz. Már a szabálytalan előzés kezdetén fel kell ismernie a veszélyhelyzetet. Ilyen esetben jobbra kell kitérnie úgy, hogy a padkára futás előtt intenzíven fékez.

A Printax szervizben:

**Autórádió, hangszóró,
riasztó, autós DVD, TV,
központi zár, ablakemelő,
kihangsúlyozó, rablásgátló
árusítás, szerelés, javítás is.**

Főbb szerviz (bruttó) árak:

Printax tarifaállítás: **3.000 Ft**
(adatmódosítás is)

OMH hitelesítés: **7.500 Ft**
(Printax, Digitaxi, Hale)

Vilcomp Kft.

Bp., XIII. Tüzér u. 43.

Tel.: 350-6456

Kínálat, árlista: www.vilcomp.hu

A BUDAPESTI MAGÁNTAXISOK TÖRTÉNETE 73. RÉSZ

Panasznap

Az Autótaxifuvarozók Szövetkezetének 1947. július 25-én megtartott közgyűlésén, az új vezetőség megválasztása után ismertették a szövetkezet 1947. január 1-i nyitó-mérlegét. Eszerint vagyona 2.655.471 Ft, amelyben az elhurcolt gépkocsijaival kapcsolatos kárigénye 1.787.000 Ft, mérlegét

töik karbantartására és javítására fordítják, bérmunkát nem vállalnak, visszatérnek a háború előtti gyakorlatukhoz.

A tagság megtudta, hogy a garázsukba betelepültektől békésen megszabadultak, pedig patrónusaik mindent elkövettek maradásukért. Ám a főhatóság egyértelmű és

lenik az a kiegészítő rendelkezés, amely szövetkezésre szólítja fel a társaságot, s ez esetben soron kívül taxiórakat ígér nekik a főhatóság, és méltányossági alapon engedélyezi számukra a kéktől eltérő színű autók használatát. Dr. Szentpéteri Kálmán visszakérdezett, miért nyugtalanítja a taxisokat a bérautósok tömörülése, miért bántja a kékeket az, ha a drosztokon mások is megjelennek, ha szövetkeznek, könnyebben jutnak taxaméterekhez és más kedvezményekhez. A tagság azonban meg akarta tudni, hogy honnan kapnak órakat a bérautósok? Szentpéteri közölte, a bérautósok talpraesett fuvarozók, ők megtalálják a lehetőségeket a készülékek beszerzésére. A tagság felhördült, különösen akkor, amikor a minisztérium képviselője megjegyezte, hogy a bérautósok nem beszélnek, hanem dolgoznak.

Endrényi dr. viszont kijelentette, hogy a bérautósok szövetkezetének megalakulása még nem jogosítja fel őket taxizásra, mert a fővárosi taxilétszám maximált, 1480-nál több engedélyt nem adhat ki a főváros, mert őt is köti az alaprendelet. Ebből következően csak akkor lehetnek a bérautósok taxisokká, ha erre engedélykíratot kapnak. Szerinte a mostani csupán átmeneti állapotnak tekinthető, mert kevés a közlekedő taxi. Szentpéteri bejelentette, majd megnézi az alaprendeletet, egyébként Endrényi kollégája valamit nyilván félreértett, pedig egy deres hajjú ügyvédnek már elegendő tapasztalattal kellene rendelkeznie és jártasabbnak kellene lennie a jog világában, különösen ha a taxisokat akarja képviselni. Endrényi nem válaszolt, pedig neki volt igaza.

Kuti Ferenc, aki korábban Autótaxifuvarozók Szövetkezetének elnöke is volt, mint



A bérautóállomány jelentős hányada DKW gyártmányú, kétütemű, kétajtós ún. Wimann karosszériás, azaz bőr vagy viaszos vászon borítású típusokból állt. Ezeket nem lehetett kékre festeni

354.471 Ft terhelte, tartaléka 353 738 Ft stb.

A közgyűlés a tervezett 200 db új személyautó beszerzését elfogadta, ám beszerzési összegként megjelölt 6 millió forint felvételéről megoszlottak a vélemények, riasztotta őket a hatalmas összeg. Többen javasolták, először az elhurcolt járműveiket hozzák haza, de legalább annyian állították, ha Ausztriából, Csehszlovákiából, Németországból visszazárlítják a Wanderer kéktaxikat, ezeket először generálozni kell, ez pedig késeleteti az újraindulást, nem is szólva a szállítás és a felújítás költségeiről. Lelőhelyükön már két éve állnak nyilván lekopasztva, tele háborús sérülésekkel, nem kizárt, hogy már használhatatlan roncsokká váltak. Inkább az újakkal törődjenek, az elhurcoltakkal később foglalkozzanak. Ezek után a többség úgy vélte, a visszazárlítás hosszán elhúzódó folyamatnak ígérkezik. Ha szakértőket küldenek ki a járművek állapotának felmérésére, ezek munkája is sokba kerülne, legalább annyiba mint a fuvardíj. A közgyűlés végül az új autók beszerzése mellett voksolt, azzal a kitétellettel, hogy a szövetkezet vezetői tudják meg az összeg kamatterheit és a törlesztés részleteit, de az elhurcolt kocsikról se mondjanak le. Az utóbbiak problematikájáról akkor tárgyaljanak, amikor az új kéktaxik már termelnek. Úgy határoztak, hogy jövőben a műszaki kapacitásukat kizárólag saját au-

következőes fellépésének köszönhetően ellenállásuk megtört, végül a kommunista párttól sem kaptak támogatást, így a Tűzoltó u. 36. sz. alatt megalakítandó szövetkezetükről is lemondtak.

A tagság többek között megkérdezte, hogy a taxaméter kötelező használata miért csak a taxiengedélyesekre vonatkozik. Ugyanis egyre több idegen személyfuvarozót látnak a taxiállomásokon, akiknek kocsijai mellőzik a viteldíjzajtót, függetlenül attól, hogy néhány nap múlva enélkül nem működhetnek mint közterületesek. Azt is megkérdezték, hogy a bérautósokra miért nem vonatkozik a kötelező kék szín és a négyajtós személyautó használata. Felkérték az újonnan megválasztott igazgatóságot a kérdések tisztázására. Azt is elmondták, hogy a bérautósok július közepén megtartott ülésén a társaság vezetői megerősítették azt a hírt, amely szerint hamarosan megje-




SERVICE
békebeli Mobiloil anyagokkal.

MŰHELY

elsőrendű szakemberekkel az autótulajdonosok rendelkezésére áll

STEYR-DAIMLER PUCHMŰVEK
MAGYAR KER. RT. BUDAPEST, VI., LEHEL-UTCA 25. :: TELEFON: 221-078

Securo
GÉPMŰHELY
 V., KRESZ GÉZA-UTCA 28.
 TELEFON: 201-639

HENGERCSISZOLÁS
 DUGATTYUZÁS

FŐTENGELY-KÖSZÖRÜLÉS
 CSAPÁGYÖNTÉS, FURÁS

KARDÁNC SUKLÓK
 JAVÍTÁSA, ÚJ CSUKLÓK MINDEN
 MÉRÉTBEN RAKTÁRON

MOTORKERÉKPÁR-

LÁNCKEREK
 MINDEN MÉRÉTBEN

GÖRGŐS HAJTÓKAR-
CSAPÁGY
 JAVÍTÁSA

Autójavítás
Méray Rt.

Autóservice
Méray Rt.

LEHEL-U. 10. T.: 201-412, 201-874

OPEL SERVICE
NEMZETKÖZI GÉPKERESKEDELMI RT.

JAVÍTÁSOKAT
 UJBÓL VÁLLAL

XIII., RÉVÉSZ-UTCA 5 TELEFON: 200-810*

A magántaxik számának növekedése felendítette az autójavitó-ipart

társulati elnök úgy nyilatkozott, hogy a kéktaxisok befogadják az engedéllyel rendelkező taxizó bérautósokat, ha a taxizás írott és íratlan szabályait ők is betartják. De ha a taxizó bérautósok továbbra is vihetnek utast a főváros közigazgatási határán túlra, s ezzel elviszik a jól fizető fuvarokat a törvénytisztelő kékek elől, továbbá akármilyen színű és kivitelű autókkal működhetnek, miközben az engedélykíratásokat egyre szűkebb korlátok közé szorítják, ne várja a Kereskedelem és Szövetkezetiügyi Minisztérium, hogy a két társaság közötti feszültség oldódjék. Ugyanakkor felmerül a kérdés - mondotta -, ha a telephelyesek közterületessé válnak, ki látja el korábbi szolgáltatásaikat. Úgy vélte, hogy a főhatóságoknál bajok vannak, át nem gondolt rendeletekkel nehezítik a fejlődést. Dr. Szentpéteri Kálmán felállt és szó nélkül távozott.

Endrényi bejelentette, hogy a rendőrség a jövőben nyilvános panasznapokat kíván rendezni, s ezen a taxisok felsorolhatják sérelmeiket, tapasztalataikat a forgalomról, a rendőri munkáról. Építő javaslatokat is várnak a taxisoktól. A kezdeményezés Tardi István őrnagytól ered, a közlekedésrendészet vezetőjétől. Baskó József igazgatósági tag aggályát fejezte ki, mert a taxisok nincsenek szokva a nagy nyilvánosság előtti felszólaláshoz, félt, hogy nem azt mondják majd, amit valójában akartak. Endrényi felajánlott segítségét: akinek van mondanivalója, de nem akar felszólalni, keresse fel, megbeszéljük a témát, szívesen tolmácsolja a panaszokat, vagy ha akarja az illető, közösen leírják a mondandót, amelyet aztán felolvashat a panaszos. Endrényi

Nagel György és Sebes László, az államosított taxivállalat igazgatói, Tardi István őrnagy, valamint Slezák József, a volt szürkek főbizalmija nézett szembe a több száz taxissal, Hagel köszöntette a megjelenteket és nyomban átadta a szót Tardinak. Az őrnagy rövid bemutatkozás után rátért Budapest közlekedési gondjaira, majd így folytatta: „megállapítom, hogy a taxisofőrökkel van a legkevesebb baj, de persze vannak kivételek szép számmal. Még mindig vannak, akikbe beidegződött a rendőrgyűlölet. Rengeteg a tennivaló, nemcsak a gépkocsivezetőkkel kapcsolatban, hiszen a közlekedésben a lovaskocsik és a gyalogosok is részt vesznek. Közölhetem, hogy a jövő évben megvalósul a közlekedési szabályok kötelező iskolai oktatása. A lovaskocsik ügyét is megoldjuk. Nem szabunk ki pénzbüntetést, a kocsisokkal szemben enyhébb esetekben, hiszen ezzel nem csak őket, hanem családjukat is büntetnők. Egyszerűen kezükbe nyomjuk a közlekedési szabályzatot, és addig ki nem engedjük őket, amíg meg nem tanulják annak főbb

kifejtette, minthogy ott volt az előzetes tájékoztatón, ahol Tardi bejelentette a panasznapra kapcsolatos törekvését, úgy érezte, hogy a rendőrség egyfajta partnerkapcsolatot akar kialakítani a közlekedők és közte. Az őrnagy elmondta, hogy a főváros közlekedését legjobban a taxisok ismerik, mert állandóan benne élnek, pontosan ismerik a veszélyes keresztezéseket, az utakat, olykor azt is tudják, hogy az adódó bajokon hogyan lehetne segíteni. Endrényi kérte, hogy a panasznapon minél többen jelenjenek meg, segítsék felszólalásaikkal a rendőrség munkáját.

1947 augusztusában, MOGÜRT-Taxi székházának nagytermében rendezték meg az első panasznapot. Nagel György és Sebes László, az államosított taxivállalat igazgatói, Tardi István őrnagy, valamint Slezák József, a volt szürkek főbizalmija nézett szembe a több száz taxissal, Hagel köszöntette a megjelenteket és nyomban átadta a szót Tardinak. Az őrnagy rövid bemutatkozás után rátért Budapest közlekedési gondjaira, majd így folytatta: „megállapítom, hogy a taxisofőrökkel van a legkevesebb baj, de persze vannak kivételek szép számmal. Még mindig vannak, akikbe beidegződött a rendőrgyűlölet. Rengeteg a tennivaló, nemcsak a gépkocsivezetőkkel kapcsolatban, hiszen a közlekedésben a lovaskocsik és a gyalogosok is részt vesznek. Közölhetem, hogy a jövő évben megvalósul a közlekedési szabályok kötelező iskolai oktatása. A lovaskocsik ügyét is megoldjuk. Nem szabunk ki pénzbüntetést, a kocsisokkal szemben enyhébb esetekben, hiszen ezzel nem csak őket, hanem családjukat is büntetnők. Egyszerűen kezükbe nyomjuk a közlekedési szabályzatot, és addig ki nem engedjük őket, amíg meg nem tanulják annak főbb

pontjait (óriási tetszés)”. Beszédének közvetlensége meglepte a taxisokat. A közlekedésrendészet-vezető így folytatta: „Sohase vitatkozunk a rendőrrel, ez csak súlyosbítja a helyzetet. Ha vezető beismeri hibáját, ha elnézést kér, akkor a rendőr többnyire megelégszik a figyelmeztetéssel. És ez olcsóbb, mint a büntetőparancs”. Elismerte, hogy a rendőrség háza táján is vannak hibák, ő azon lesz, hogy kiküszöböljék azokat. Ehhez is kérte a jelenlévők segítségét, egyébként szeretné tudni, milyen kép alakult ki a testületéről a gépkocsivezetők között. Beszédében a teljes közlekedéssel ezen belül az úthálózattal, a forgalomtechnikával stb. foglalkozott. Végül kérte a hallgatóságot panaszait ismertetésére.

Elsőként Endrényi dr. jelentkezett szóla-ra és összefoglalta a kéktaxisok panaszait. Kifogásolta a rendőrök viselkedését, erőszakosságát, az éjjeli ellenőrzések során tapasztalható rendőrségi visszaéléseket, például azt, hogy az út mentén kivilágítatlanul álló dzsip reflektorát hirtelen bekapcsolják, ha egy autó közeledik az úton, amelynek vezetője ijedtében félrerántja a kormányt, nem ritkán az árokban landolva. Elítélte a fegyverekkel történő hadonászást. Több humanitást kért az igazoltatásakor. Ilyenkor a vezetőt és az utasokat kiszállítják az autóból, félreállítják őket, ha megszólalnak, rájuk ordítanak, fegyverrel fenyegetik őket, úgy bánnak velük, mint a bűnözőkkel. Sok rendőr játszik a taxióra zászlójával és a szabályozójával, miáltal az órát lenullazzák, megnehezítik a napi elszámolást. Javasolta, intézkedjen a rendőrség a járdán, vagy az út szélén prizmákban álló síthalmok elszállításáról, hiszen ezek balesetveszélyesek. Elmondta, hogy a közlekedési rendőrök karjelzései olykor nem egyértelműek. Olyanokat állítsanak a kereszteződésekbe, akik nem reumásak. Körülbelül 15 percen át sorolta sofőrök panaszait.

Endrényit Slezák követte. Megkérdezte az őrnagyot, mit szól a taxisokat és a taxikat méltatlanul elmarasztaló, a hatóság munkáját is leminősítő, „Rettenetes bárkák” című cikkhez, amely az egyik szaklapban jelent meg. A rendőrség egyetért a cikk tartalmával? Tardi kijelentette, hogy mélysegesen elítéli a cikket, amelyet az elmúlt két év legnagyobb sajtóbotrányának nevezett. Közölte: megindult a vizsgálat a folyóirat ellen. Majd rátért az írásra.

Bálint Sándor

RÁKOS
AUTÓIPAR
 BUDAPEST, V., DRÁVA-UTCA 11
 TELEFON: 200-332

Segédmotortól a Diesel-autóig javíttasson mindent Rákoséknál

AUTÓVILLAMOSSÁG
AKKUMULÁTOROK
TEKERCELÉS STB...
DIESEL-SZOLGÁLAT

Bauer-vetítógépek szakszerű javítása